Τίτλος διατριβής:

Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος

Τάσεις εκσυγχρονισμού στο μεσοπόλεμο

Βασίλης Σκουντής

Μέλη Τριμελούς Επιτροπής:

1. Χαρλαύτη Τζελίνα, Καθηγήτρια Ιονίου Πανεπιστημίου
2. Πρόντζας Ευάγγελος, Καθηγητής Ιονίου Πανεπιστημίου
3. Ψαλλίδας Γρηγόριος, Καθηγητής Ιονίου Πανεπιστημίου

Κέρκυρα, 2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ vi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ x
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ xii
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ xiv

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....1-19

ΜΕΡΟΣ Α΄ - Θεσμοί και ναυτική εργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....21-60
ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
1.1. Εισαγωγή….....….....21-25
1.2. 1919-1924: Η αναδημιουργία της ναυτιλίας κι ο ρόλος της εργασίας..... 25-32
1.3. 1925-1929: Εδραίωση της διοικητικής μεταρρύθμισης και προσαρμογές της πολιτικής.....32-35
1.4. 1930-1935: Η αντιμετώπιση των συνεπειών της κρίσης.....35-44
1.5. 1936-1940: Ανασυγκρότηση και προετοιμασία για τον πόλεμο.....45-59
1.6. Συμπεράσματα.....9-60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ 61-83
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
2.1. Εισαγωγή.....61-61
2.2. Οι κρατικές αρμοδιότητες κι η κατανομή τους
2.2.1. Από το Υπουργείο Εξωτερικών στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.....61-64
2.2.2. Το Υπουργείο Ναυτικών και τα αδιέξοδα.....64-69
2.2.3. Το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας 69-74
2.3. Το Λιμενικό Σώμα ως φορέας εκσυγχρονισμού
2.3.1. Η δημιουργία κι οι κλυδωνισμοί 74-78
2.3.2. Η χειραφέτηση κι η απονήωση 78-82
2.4. Συμπεράσματα.....82-83

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ 84-117
Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
3.1. Εισαγωγή.....84-86
3.2. Ο προσδιορισμός της ναυτικής εργασίας.....86-88
3.3. Η εξέλιξη της ναυτικής απογραφής.....89-92
3.4. Η ένταξη στην αγορά ναυτικής εργασίας.....92-97
3.5. Η λειτουργία του σχήματος της ναυτικής απογραφής.....97-99
3.6. Ναυτικά Φυλλάδια και ναυτικοί πληθυσμοί.....99-110
3.7. Το ναυτολόγιο.....110-115
3.8. Συμπεράσματα.....115-117

ΜΕΡΟΣ Β΄ – Εκσυγχρονισμός θεσμών και εργασιακών σχέσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ 119-163
ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ
4.1. Εισαγωγή 119-122
4.2. Συμβάσεις κι επίλυση διαφορών στη ναυτική εργασία
4.2.1. Οι ατομικές συμβάσεις 122-125
4.2.2. Οι συλλογικές συμβάσεις.....125-131
4.2.2. Επίλυση διαφορών 131-133
4.3. Η διαμόρφωση των μισθών των ναυτικών
4.3.1. Το «ενδεικτικό» μισθολόγιο και το όραμα της εξίσωσης των μισθών.....133-138
4.3.2. Το ενιαίο μισθολόγιο και τα διασπασμένα μέτωπα 138-142
4.3.3. Το «συμβατικό» μισθολόγιο κι η έλλειψη «αρτιμέλειας».....142-145
4.3.4. Το «υποχρεωτικό» μισθολόγιο κι η «σώτειρα παρέμβασις».....145-148
4.3.5. Η εξέλιξη των μισθών των ναυτικών.....148-150
4.4. Το κόστος της ναυτικής εργασίας στο πλοίο
4.4.1. Μισθοδοσία και τροοφοδοσία.....150-153
4.4.2. Οι πρόσθετες παροχές.....153-156
4.4.3. Καταβολή του μισθού 156-159
4.5. Συμπεράσματα 159-163

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ.....164-191
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
5.1. Εισαγωγή.....164-164
5.2. Η εκπαίδευση των ναυτικών
5.2.1. Οι ιδιωτικές «προπαρασκευαστικές» σχολές..... 164-169
5.2.2. Η Ναυτική Σχολή της Ύδρας και το νέο τοπίο.....169-174
5.3. Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών
5.3.1. Σύσταση κι ανασύσταση της ασφάλισης των ναυτικών.....174-177
5.3.2. Σταθεροποίηση και διεύρυνση της ασφάλισης.....177-179
5.3.3. Δοκιμασία κι ενδυνάμωση της ασφάλισης.....179-184
5.3.4. Παραμόρφωση κι αποκατάσταση της ασφάλισης.....184-188
5.3.5. Κοινωνικός έλεγχος της ασφάλισης.....189-190
5.4. Συμπεράσματα.....190-191

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ 192-237
ΕΥΡΕΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
6.1. Εισαγωγή 192-194
6.2. Εύρεση ναυτικής εργασίας 194-208
6.3. Οι αλλοδαποί : Εναλλακτική λύση ή μέσο πίεσης 208-217
6.4. Ναυτική ανεργία
6.4.1. Τα πολεμικά κέρδη κι η διανομή βοηθημάτων 217-219
6.4.2. Οι μηχανισμοί για την αντιμετώπιση της ανεργίας 219-222
6.4.3. Η οικονομική κρίση του 1929 κι η έξαρση της ανεργίας 222-226
6.4.5. Συσσίτια, δάνεια κι εκ περιτροπής εργασία 226-229
6.4.6. Η προστασία του κοινωνικού καθεστώτος και των ανέργων ναυτικών.....229-233
6.5. Συμπεράσματα 233-237

ΜΕΡΟΣ Γ΄ – Αναδιάταξη της εργασίας στο πλοίο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ.....239-275
ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
7.1. Εισαγωγή.....239-241
7.2. Καθορισμός και μεταβολές στη σύνθεση πληρώματος 241-247
7.3. Εφαρμογή κι αντιλήψεις για τη σύνθεση του πληρώματος.....247-252

7.4. Εξειδίκευση στη ναυτική εργασία
7.4.1. Εξουσία κι ευθύνη του πλοιάρχου 252-257
7.4.2. Η προσαρμογή της εξειδίκευσης.....257-259
7.4.3. Παγίωση κι επέκταση της εξειδίκευσης 260-263
7.4.4. Τα όρια κι η δοκιμασία της εξειδίκευσης.....263-267
7.4.5. Χρήση και κατάχρηση της εξειδίκευσης 267-271
7.5. Συμπεράσματα 271-275

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ.....276-312
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
8.1. Εισαγωγή….....276-277
8.2. Ο Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας 277-282
8.3. Οι ώρες εργασίας 282-284
8.4. Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τα ναυτικά ατυχήματα.....284-291
8.5. Η ενδιαίτηση στα πλοία 291-295
8.6. Οι ασθένειες των ναυτικών.....296-304
8.7. Διατροφή.....304-309
8.8. Συμπεράσματα.....309-312

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ.....313-350
Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
9.1. Εισαγωγή 313-314
9.2. Η καθιέρωση του συστήματος πειθαρχίας 314-319
9.3. Η πειθαρχία ως αιτιότητα και ως πρόσχημα 319-324
9.4. Πειθαρχία κι απολύσεις ναυτικών 324-331
9.5. Λιποταξία και μετανάστευση.....331-342
9.6. Απεργία και στάση 342-346
9.7. Συμπεράσματα 346-350

ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....351-371
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 372-445
ΠΗΓΕΣ.....446-450
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....451-458

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1. Πίνακας ατμοπλοίων – ιστιοφόρων περιόδου 1918-1938 372

Πίνακας 1.2. Αριθμός - ειδικότητα ναυτικών κατά την απογραφή της 30-12-1930 373

Πίνακας 1.3. Αριθμός ναυτικών συμβάσεων ΔΓΕ κι ελληνικές επικυρώσεις 31

Πίνακας 1.4. Ναυτικές συμβάσεις ΔΓΕ κατά το μεσοπόλεμο.....374

Πίνακας 1.5. Αριθμός – είδος νόμων την περίοδο του μεσοπολέμου.....375

Πίνακας 1.6. Αργούσα χωρητικότητα της ελληνικής φορτηγού και της διεθνούς ναυτιλίας (σε χιλιάδες τόν.) 1929-1937.....375

Πίνακας 1.7. Αριθμός νόμων ανά θέμα για τη ναυτική εργασία στο μεσοπόλεμο.....376

Πίνακας 1.8. Αριθμός νόμων ανά κατηγορία στην περίοδο του μεσοπολέμου 376

Πίνακας 3.1. Απογραφέντες ναυτικοί ανά έτος κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου.....377

Πίνακας 3.2. Έλληνες ναυτικοί κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου.....377

Πίνακας 3.3. Εκδοθέντα ναυτικά φυλλάδια ανά ναυτική περιοχή 378

Πίνακας 3.4. Αναλογία απογραφέντων ναυτικών – συνολικού πληθυσμού ανά ναυτική περιοχή.....379

Πίνακας 3.5. Αναλογία ενεργών ναυτικών – πληθυσμού ανά νομό 379

Πίνακας 3.6. Ενεργοί ναυτικοί ιστιοφόρων πλοίων το 1930 380

Πίνακας 3.7. Ενεργοί ναυτικοί ατμοπλοίων το 1930.....380

Πίνακας 3.8. Τόποι καταγωγής ναυτικών μεσοπολέμου.....380

Πίνακας 3.9. Τόποι καταγωγής απασχολουμένων ναυτικών ανά πενταετία.....381

Πίνακας 3.10. Κατανομή ναυτικών μεσοπολέμου κατά ηλικία 107

Πίνακας 3.11. Ηλιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου μηχανής 107

Πίνακας 3.12. Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου καταστρώματος.....108

Πίνακας 3.13. Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα πληρώματος γενικών υπηρεσιών.....109

Πίνακας 3.14. Εκδοθέντα ναυτολόγια ετών 1928-1930.....381

Πίνακας 4.1. Όροι διάρκειας ναυτολόγησης ναυκλήρων κατά το μεσοπόλεμο 124

Πίνακας 4.2. Μισθολόγιο ναυτικών έτους 1924 (σε λίρες Αγγλίας) 135

Πίνακας 4.3. Μισθοί ναυτικών διαφόρων κρατών το 1919 και το 1922[σε($)] 137

Πίνακας 4.4. Κατηγορίες ταξιδιών, πλοίων και μισθολογίων ετών 1932, 1933 και 1934 390

Πίνακας 4.5. Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ του 1932 391

Πίνακας 4.6. Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ τετραμήνου Σεπτέμβρη - Δεκέμβρη 1932.....392

Πίνακας 4.7. Μισθολόγιο Συμφωνητικού της 26-04-1933 392

Πίνακας 4.8. Μισθολόγιο Συμφωνητικού 12-06-1934 393

Πίνακας 4.9. Μέσος μισθός ναυτικών μεσοπολέμου 395
Πίνακας 4.10. Μισθοί αξιωματικών καταστρώματος στο μεσοπόλεμο 395
Πίνακας 4.11. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937 396
Πίνακας 4.12. Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 396
Πίνακας 4.13. Ποσοστιαία κατανομή εξόδων πλοίου έτους 1936 397
Πίνακας 4.14. Πίνακας μηνιαίων εξόδων πλοίων των ετών 1933 και 1937 397
Πίνακας 4.15. Ημερήσια έξοδα φορτηγού πλοίου το 1938 398
Πίνακας 6.1. Δαπάνες Οίκου Ναύτου για αποστολή ναυτικών στο εξωτερικό 200
Πίνακας 6.2. Δαπάνες Οίκου Ναύτου για την παλιννόστηση ναυτικών 201
Πίνακας 6.3. Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο.....398
Πίνακας 6.4. Μέτρα για την απασχόληση αλλοδαπών στο μεσοπόλεμο.....398
Πίνακας 6.5. Καταγωγή αλλοδαπών ναυτικών ανά χώρα προέλευσης στο μεσοπόλεμο.....400
Πίνακας 6.6. Αλλοδαποί ναυτικοί ανά κατηγορία πληρώματος κατά το μεσοπόλεμο ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών 402
Πίνακας 6.7. Αλλοδαποί ναυτικοί ανά ειδικότητα κατά το μεσοπόλεμο ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών.....402
Πίνακας 6.8. Απασχόληση αλλοδαπών ανά κατηγορία πληρώματος (σε αριθμό) κατά το μεσοπόλεμο ….....403
Πίνακας 6.9. Οικονομική Ενίσχυση Ναυτικών έτους 1926 403
Πίνακας 6.10. Συνολικός αριθμός εργαζόμενων ναυτικών το Δεκέμβριο 1926.....404
Πίνακας 6.11. Άνεργοι ναυτικοί το Δεκέμβριο 1926.....404
Πίνακας 6.12. Προστασία κατά της ανεργίας και της ασθενείας 405
Πίνακας 6.13. Εισπράξεις Ταμείων Πρόνοιας από το Κεφάλαιο Ανεργίας 408
Πίνακας 6.14. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α΄ Εξάμηνο 1934 408
Πίνακας 6.15. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α΄ Εξάμηνο 1935 409
Πίνακας 6.16. Παροχή οικονομικών ενισχύσεων – βοηθημάτων σε άνεργους ναυτικούς 409
Πίνακας 6.17. Παροχή δανείων σε άνεργους ναυτικούς 410
Πίνακας 6.18. Ασθενείς άνεργοι ναυτικοί 416
Πίνακας 6.19. Δημιουργία κινήτρων για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα 419
Πίνακας 6.20. Άνεργοι ναυτικοί Φεβρουαρίου – Απριλίου 1937 420
Πίνακας 6.21. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το 1936 420
Πίνακας 6.22. Παροχές σε άνεργους και ασθενείς ναυτικούς το Α΄ εννεάμηνο 1937.....421
Πίνακας 6.23. Οικονομικά συσσίτια και παροχή στέγης σε άνεργους ναυτικούς 422
Πίνακας 7.1. Σύνθεση πληρώματος αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων .424

Πίνακας 7.2. Σύνθεση κατώτερου πληρώματος και δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων 425
Πίνακας 7.3. Σύνθεση πληρώματος αξιωματικών μηχανής φορτηγών ατμοπλοίων 426
Πίνακας 7.4. Σύνθεση κατώτερων πληρωμάτων μηχανοστασίου κι λεβητοστασίου φορτηγών ατμοπλοίων 428
Πίνακας 7.5. Σύνθεση πληρώματος μηχανής πλοίων με μηχανές εσωτερικής καύσης 430
Πίνακας 7.6. Σύνθεση πληρωμάτων Γενικών Υπηρεσιών 431
Πίνακας 7.7. Προέλευση – σχολιασμός διατάξεων Ν. 5231/1931 περί συνθέσεως πληρωμάτων 433
Πίνακας 7.8. Μέσος όρος αριθμού πληρώματος φορτηγών ατμοπλοίων 433
Πίνακας 7.9. Αναλογία ναυτικών ανά 10.000 και 100 τόννους 434
Πίνακας 8.1. Απώλειες ελληνικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες 434
Πίνακας 8.2. Αριθμός και ποσοστά απωλειών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο 434
Πίνακας 8.3. Αιτίες ολικών απωλειών πλοίων παγκοσμίως την περίοδο 1928-1937 435
Πίνακας 8.4. Ολικές απώλειες και μερικές αβαρίες ελλ. πλοίων την περίοδο 1934-1939.....436
Πίνακας 8.5. Εξετασθέντες ναυτικοί δηλώσαντες ασθένεια 436
Πίνακας 8.6. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα και πενταετία 436
Πίνακας 8.7. Είδη ασθενειών απολυομένων ναυτικών 1937-1938 300
Πίνακας 8.8. Αριθμός ασθενών ναυτικών κατά ηλικία 437
Πίνακας 8.9. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα 302
Πίνακας 8.10. Ασθένειες ναυτικών ανά τόπο καταγωγής 304
Πίνακας 8.11. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ανά άτομο σε γραμμάρια …….....306
Πίνακας 8.12. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης.....437
Πίνακας 9.1. Κατηγορίες και αριθμός αδικημάτων – παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ.....438
Πίνακας 9.2. Κατηγορίες αδικημάτων και κυρώσεων ΠΠΚΕΝ έτους 1923 318
Πίνακας 9.3. Γενικές κατηγορίες αιτιών απολύσεων ναυτικών 438
Πίνακας 9.4. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων 1920-1940.....438
Πίνακας 9.5. Απολύσεις ανά κατηγορία αδικημάτων ΠΠΚΕΝ 1920-1940 439
Πίνακας 9.6. Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940 439
Πίνακας 9.7. Αδικήματα – παραπτώματα σε σχέση με τον τόπο καταγωγής 1920-1940.....330
Πίνακας 9.8. Αδικήματα – παραπτώματα σε σχέση με την ειδικότητα 1920-1940 440
Πίνακας 9.9. Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940 441
Πίνακας 9.10. Αριθμός λιποτακτών ετών 1924-1936 334
Πίνακας 9.11. Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929 441
Πίνακας 9.12. Προορισμός λιποτακτών έτους 1935 441

Πίνακας 9.13. Λιποταξίες ανά χώρα στο μεσοπόλεμο 1920-1940 441
Πίνακας 9.14. Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο – περιοχή στο μεσοπόλεμο 1920-1940 ..442
Πίνακας 9.15. Κατανομή λιποτακτών έτους 1935 ανά ειδικότητα 442
Πίνακας 9.16. Λιποταξίες ανά ειδικότητα στο μεσοπόλεμο 1920-1940 443
Πίνακας 9.17. Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940 444
Πίνακας 9.18. Καταγωγή ναυτικών ανά ειδικότητα με υψηλό ποσοστό λιποταξίας 1920-1940 341
Πίνακας 9.19. Απεργιακά γεγονότα 1934 444

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1.1. Ατμόπλοια – Ιστιοφόρα περιόδου 1918-1938 22
Γράφημα 1.2. Αριθμός – είδος νόμων περιόδου μεσοπολέμου 33
Γράφημα 1.3. Αργούσα χωρητικότητα ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας (%) 36
Γράφημα 1.4. Αριθμός νόμων για τη ναυτική εργασία κατά το μεσοπόλεμο.....40
Γράφημα 1.5. Αριθμός νόμων για τη ναυτιλία την περίοδο 1930-1935.....41
Γράφημα 3.1. Αριθμός εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων.....101
Γράφημα 3.2. Αριθμός ναυτικών περιόδου μεσοπολέμου.....103
Γράφημα 3.3. Τόποι καταγωγής ναυτικών μεσοπολέμου.....104
Γράφημα 3.4. Απασχόληση ναυτικών ανά περιοχή καταγωγής 106
Γράφημα 4.1. Μέσος Μισθός ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο 148
Γράφημα 4.2. Μισθοί πλοιάρχων και λοιπών αξιωματικών καταστρώματος.....149
Γράφημα 4.3. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937 150
Γράφημα 4.4. Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 151
Γράφημα 4.5. Δαπάνες μισθοδοσίας και τροφοδοσίας ετών 1926, 1930, 1933 και 1937.....152
Γράφημα 6.1. Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο.....210
Γράφημα 6.2. Χώρες προέλευσης αλλοδαπών ναυτικών 213
Γράφημα 6.3. Αλλοδαποί ναυτικοί στα ελληνικά φορτηγά πλοία ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών 214
Γράφημα 6.4. Απασχόληση αλλοδαπών ανά κατηγορία πληρώματος 215
Γράφημα 7.1. Μέσος όρος αριθμού πληρώματος ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων 248
Γράφημα 8.1. Ασθένειες Ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 299
Γράφημα 8.2. Ασθένειες ναυτικών κατά ηλικία 301
Γράφημα 8.3. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα και πενταετία 303
Γράφημα 8.4. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης 307
Γράφημα 9.1. Κατηγορίες αδικημάτων – παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ 317
Γράφημα 9.2. Κατηγορίες αδικημάτων – παραπτωμάτωντροποποιημένου ΠΠΚΕΝ 323
Γράφημα 9.3. Γενικές κατηγορίες αιτιών απολύσεων ναυτικών 324
Γράφημα 9.4. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων 1920-1940 325
Γράφημα 9.5. Απολύσεις ανά κατηγορία αδικημάτων ΠΠΚΕΝ 1920-1940 326
Γράφημα 9.6. Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940 327
Γράφημα 9.7. Είδη αδικημάτων-παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940, Ποσοστιαία κατανομή…….....328

Γράφημα 9.8. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων-αδικημάτων ανά τόπο καταγωγής, 1920-1940.....329
Γράφημα 9.9. Αδικήματα – παραπτώματα ανά κατηγορία πληρώματος 1920-1940 330
Γράφημα 9.10. Αδικήματα– παραπτώματα ανά ειδικότητα 1920-1940 331
Γράφημα 9.11. Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940 333
Γράφημα 9.12. Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929 335
Γράφημα 9.13. Προορισμός λιποτακτών έτους 1935 336
Γράφημα 9.14. Λιποταξίες ανά χώρα 1920-1940 337
Γράφημα 9.15. Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο - περιοχή 1920-1940 338
Γράφημα 9.16. Κατανομή λιποτακτών έτους 1935 ανά ειδικότητα 338
Γράφημα 9.17. Λιποταξίες ανά ειδικότητα 1920-1940 339
Γράφημα 9.18. Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών 1920-1940 340

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΑΝ:	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΟΚΠ:	Ασφαλιστικός Οργανισμός κατά Κινδύνων Πολέμου
ΒΔ:	Βασιλικό Διάταγμα
ΒΝ:	Βασιλικό Ναυτικό
ΓΕΝ:	Γενικό Επιτελείο Ναυτικού
ΓΝΕ:	Γραφείο Ναυτικής Εργασίας
ΓΕΝΕ:	Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας
ΓΣΕΕ:	Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος
ΔΓΕ:	Διεθνές Γραφείο Εργασίας
ΔΕΝ:	Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού
ΔΟΕ:	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας
ΔΣ:	Διεθνής Σύμβαση
ε.έ.:	ενεστώτος έτους
ΕΕΕ :	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
ΕΕΝ:	Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού
ΕΕΠ:	Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων
ΕΚΠΑ:	Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
ΕΛΙΝΥΑΕ :	Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής κι Ασφάλειας της Εργασίας
ΕΝ:	Εμπορικό Ναυτικό
ΕΟΝ:	Εθνική Ένωσις Νεολαίας
ΗΠΑ:	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
κκχ:	κόροι καθαρής χωρητικότητας
ΚΝΕ:	Κεφάλαιο Ναυτικής Εργασίας
κοχ:	κόροι ολικής χωρητικότητας
ΚτΕ:	Κοινωνία των Εθνών
ΚΥΝ:	Καταχωρήσεις Υπηρεσίας Ναυτικών
ΛΣ:	Λιμενικό Σώμα
ΜΕΚ:	Μηχανές Εσωτερικής Καύσης
ΜΕΘ:	Μητρώο Εργατών Θαλάσσης
ΜΕΠΕΘ:	Υπηρεσία Μητρώων Εμπορικών Πλοίων και Εργατών Θαλάσσης

ΜΙΕΤ:	Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τράπεζας
ΝΑΤ:	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
Ν.Δ.:	Νομοθετικό Διάταγμα
ΝΕπ:	Ναυτική Επιθεώρησις
ΝΕΠ:	Ναυτεργατική Ένωση Πειραιά
ΝΕΠΕΜ:	Ναυτολόγια Εμπορικών Πλοίων Εποχής Μεσοπολέμου
ΝΧ:	Ναυτικά Χρονικά
ΟΝ:	Οίκος Ναύτου
ΠΑΑΖΕΘ:	Περί Ασφαλείας Αθρωπίνης Ζωής Εν Θαλάσση (SOLAS)
ΠΔ:	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΗ:	Πλοιαρχική Ηχώ
ΠΝ:	Πολεμικό Ναυτικό
ΠΝΟ:	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
ΠΠΚΕΝ:	Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας του Εμπορικού Ναυτικού
ΣΕΝ:	Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού
ΤΕΕΣ:	Ταμείο Εκκαθαρίσεως Επιβατηγού Στόλου
ΤΠΑΕΝ:	Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού
ΤΠΚΙ:	Ταμείο Πρόνοιας Κυβερνητών Ιστιοφόρων
ΤΠΚΠΕΝ:	Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού
ΥΕΝ:	Υπουργείο (ή Υφυπουργείο) Εμπορικής Ναυτιλίας
ΥΕΝΑΝΠ:	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
ΥΦΥΕΝ:	Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτικής
ΦΕΚ:	Φύλλο Εφημερίδος της Κυβερνήσεως
dwt (ή dw):	Dead weight tons (τόννοι νεκρού βάρους ή ολικού φορτίου)
S.O.S.:	Save Our Ship (or Save Our Souls)

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ολοκλήρωση ενός μακρόχρονου κι επίπονου ταξιδιού, με τη συγγραφή αυτής της διατριβής, με γεμίζει χαρά, που γίνεται μεγαλύτερη συναισθανόμενος την ευθύνη μου έναντι των πολλών «συνταξιδιωτών» για την επιτυχή έκβασή του. Θεωρώ υποχρέωσή μου να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου σε αρκετούς δασκάλους, συναδέλφους και φίλους, οι οποίοι βοήθησαν κι υποστήριξαν την πολύχρονη προσπάθειά μου.

Κατ' αρχήν, θέλω να ευχαριστήσω θερμά την εποπτεύουσα Καθηγήτριά μου κ. Τζελίνα Χαρλαύτη για τη σταθερή εμπιστοσύνη, τη μεγάλη υπομονή και την έντονη στήριξή της για πολλά χρόνια. Η βαθειά γνώση κι η πλούσια εμπειρία της στον κλάδο της Ναυτιλιακής Ιστορίας μου έδωσαν τη δυνατότητα πραγματοποίησης των αναγκαίων ελιγμών και έγκαιρης αλλαγής πορείας, όταν υπήρχαν παρεκκλίσεις ή δυσμενείς συνθήκες.

Θέλω επίσης να ευχαριστήσω τα μέλη της Τριμελούς Επιτροπής παρακολούθησης της διατριβής και συγκεκριμένα τους Καθηγητές του Ιονίου Πανεπιστημίου κ. Γρηγόρη Ψαλλίδα και κ. Ευάγγελο Πρόντζα για τη διαρκή και πολύτιμη στήριξή τους.

Η συμβολή του Γιώργου Ξανθού, Επίκουρου Καθηγητή στο Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας του ΑΤΕΙ Κρήτης στη δημιουργία της κύριας βάσης δεδομένων για τα ναυτολόγια τη εποχής του μεσοπολέμου ήταν καθοριστική.

Ο κατάλογος των συναδέλφων μου στο Λιμενικό Σώμα και στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι οποίοι στήριξαν την εργασία μου, είναι μακρύς. Τους ευχαριστώ από καρδιάς για τη βοήθεια, τη συμπαράσταση και την κατανόηση κατά τη συλλογή, μελέτη κι επεξεργασία στοιχείων από τα αρχεία του Υπουργείου και του Ινστιτούτου Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος.

Θα ήταν παράλειψή μου να μην ευχαριστήσω ιδιαίτερα πρώην συμφοιτήτριες ή συμφοιτητές στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου και το προσωπικό του Ναυτικού Μουσείου Πειραιά και της Μπενακείου Βιβλιοθήκης για τη συνδρομή τους στη συλλογή αναγκαίου υλικού για τη διατριβή.

Και τέλος, πρέπει να ευχαριστήσω τη σύζυγο, τα παιδιά και τη μητέρα μου για την αγάπη, την ανοχή και την κατανόησή τους όλα αυτά τα χρόνια. Η διατριβή είναι αφιερωμένη σ' αυτούς και στη μνήμη του πατέρα μου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η ασκηθείσα κρατική πολιτική στη ναυτική εργασία και στην εμπορική ναυτιλία κατά το μεσοπόλεμο. Αναλύονται οι επιπτώσεις της, το ιδεολογικό υπόβαθρο και τα συστήματα αξιών που κυριάρχησαν στη διαμόρφωση και στην εφαρμογή της καθώς και ο ρόλος των εμπλεκομένων μερών και κυρίως των εφοπλιστών και των ναυτικών. Το ενδιαφέρον μας επικεντρώθηκε στη μελέτη των στοιχείων, που αφορούσαν στην προσαρμογή της ναυτικής εργασίας στις ομόχρονες διεθνείς, κατά μείζονα λόγο, συνθήκες της εμπορικής ναυτιλίας και δευτερευόντως της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Πρώτιστο στόχο αποτέλεσε η ανάδειξη του ρόλου των πολιτικών, που άσκησε το ελληνικό κράτος στην εμπορική ναυτιλία κι ιδίως στη ναυτική εργασία. Δεδομένης της εντυπωσιακής αύξησης του ελληνικού εμπορικού στόλου στο μεσοπόλεμο, αξίζει τον κόπο να διερευνηθεί εάν και κατά πόσο οι ακολουθούμενες πολιτικές στη ναυτική εργασία ήταν προσανατολισμένες στην αύξηση του εμπορικού στόλου ή και στην προστασία της ναυτικής εργασίας.

Οι συχνά ακραίες και υπερβολικές απόψεις ή προτάσεις (εφοπλιστών, ναυτικών, κλπ.) για την κρατική πολιτική στο χώρο της ναυτικής εργασίας μας ωθούν να ασχοληθούμε με τα συμφέροντα που τελικά εξυπηρέτησε αυτή η πολιτική και με τους παράγοντες που κατά καιρούς συνέβαλαν στη διαμόρφωσή της. Θα εξετάσουμε το περιεχόμενό της, τους φορείς της και τον τρόπο με τον οποίο χαράχθηκε και υλοποιήθηκε. Με δεδομένο και το διεθνή χαρακτήρα της εμπορικής ναυτιλίας, επιβάλλεται να ανιχνεύσουμε το ρόλο που διαδραμάτισε η άσκηση της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής στη ναυτική εργασία κι αντίστροφα.

Θα προσπαθήσουμε ακόμη να εντοπίσουμε τις συνέπειες της εφαρμοσθείσας πολιτικής στην ελληνική οικονομία και κοινωνία καθώς και τις διαμάχες ή την υποστήριξη που προκάλεσε εντός αλλά κι εκτός του κλάδου. Και τέλος εάν συμβάδισε, ξεπέρασε ή έμεινε πίσω από τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες και απαιτήσεις της εποχής σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Με την έρευνά μας επιχειρήθηκε να δοθούν απαντήσεις ή μερικές εξηγήσεις στα παραπάνω ερωτήματα, οι οποίες -μεταξύ των άλλων- μπορούν να συμβάλουν στην καλύτερη κατανόηση της πορείας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και στην προσέγγιση επίκαιρων ζητημάτων στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Εξάλλου αρκετά συχνά ναυτιλιακοί φορείς και κυρίως οι συνδικαλιστές ναυτικοί καταφεύγουν στη χρήση εγγράφων, ανακοινώσεων ή γεγονότων του μεσοπολέμου για να υποστηρίξουν τις θέσεις τους ή για να επιχειρηματολογήσουν εναντίον απόψεων που αντιτίθενται στις δικές τους.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος δρούσε σε ένα παγκόσμιο ανταγωνιστικό περιβάλλον και υπόκειτο σε εθνικούς κυρίως ρυθμιστικούς κανόνες. Οι επιδιώξεις και τα συμφέροντα ναυτικών και εφοπλιστών, κινούμενα σε διαφορετικές κατευθύνσεις, είχαν διαφορετικό περιεχόμενο, στόχευση και μεθόδους εξυπηρέτησης. Για παράδειγμα, το 1929 ναυτεργάτες συνδικαλιστές είχαν διατυπώσει μια σειρά παραπόνων στο διευθυντή κοινωνικών ασφαλίσεων του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (ΔΓΕ) Tixier, ο οποίος είχε επισκεφθεί τότε στην Ελλάδα και τα είχε συμπεριλάβει στην έκθεσή του προς τον πρόεδρο του ΔΓΕ. Τα παράπονα αφορούσαν στους χαμηλούς μισθούς στα πλοία, στη μη εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας, στην εγκατάλειψη τραυματισθέντων και ασθενών ναυτικών στα λιμάνια χωρίς βοήθεια την διεκδίκηση σχετικών αποζημιώσεων μετά από μακρούς και πολυδάπανους δικαστικούς αγώνες, στην κακή διοίκηση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ),στην ανεπάρκεια των συντάξεων, στη μη εύρεση ανταπόκρισης στην Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας του Υπουργείου Ναυτικών, την οποία θεωρούσαν συνδεδεμένη με τους εφοπλιστές και σε παραβάσεις του ωραρίου εργασίας.

Τρία χρόνια αργότερα, το 1932, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) εξέφραζε τα παράπονά της με επιστολή προς το Υπουργείο Ναυτικών και δεν ήταν λίγα. Περιελάμβαναν την πολυπληθή σύνθεση πληρώματος των πλοίων, η οποία κατά την άποψή της έγινε για την απορρόφηση της ανεργίας των ναυτικών, το υπέρογκο μισθολόγιο συγκρινόμενο με τα αντίστοιχα της Γιουγκοσλαβίας, της Ιταλίας αλλά και της Αγγλίας, τις εξωφρενικές απαιτήσεις των πληρωμάτων ως προς την τροφοδοσία, τις παράλογες απαιτήσεις αποζημιώσεων σε περίπτωση ασθενείας ή ατυχήματος, την ανικανότητα των Λιμενικών Προξενικών Αρχών που προέβαιναν σε διαρκείς παραλογισμούς και αυθαιρεσίες κατά την εφαρμογή των κειμένων νόμων υπέρ των εργατών, την απειθαρχία των πληρωμάτων, την πρωτοφανή έλλειψη τάξεως στα πλοία και τις υψηλές ασφαλιστικές εισφορές στο ΝΑΤ.

Η παράθεση αυτών των προσεγγίσεων είναι αποκαλυπτική των διαφορετικών αντιλήψεων, που επικρατούσαν κατά το μεσοπόλεμο, ανάμεσα στο ναυτεργατικό και στον εφοπλιστικό κόσμο. Στο κέντρο της διαμάχης το κράτος, που προσπαθούσε να επιβιώσει οικονομικά, να επουλώσει τις πληγές της Μικρασιατικής καταστροφής και να διατηρήσει μια στοιχειώδη κοινωνική ειρήνη και ομοψυχία καθώς –μεταξύ των άλλων- η ρώσικη επανάσταση είχε εκδηλωθεί λίγα χρόνια πριν, αν και οι κοινωνικοί αγώνες μετά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο είχαν περιοριστεί[1].

[1] Γρηγόρης Ψαλλίδας, ΄΄Η «μεγάλη αλλαγή» στην πολιτική της Γ΄ Διεθνούς και η Σοβιετική εξωτερική πολιτική΄΄, *Τα Ιστορικά,* τ. 14/15, 1991.

Ο ελληνικός εφοπλισμός κατόρθωσε να διεισδύσει και να διακριθεί στον δύσκολο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών σε μια εποχή που αυτές διαδραμάτιζαν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Οι μεγάλες βιομηχανικές χώρες κι ιδίως η Αγγλία, οι ΗΠΑ και η Ιταλία σημείωναν μια σταθερή οικονομική ανάπτυξη χάρις στις φτηνές πρώτες ύλες που προμηθεύονταν από τις αποικίες και στη βαριά τους βιομηχανία. Τόσο οι πρώτες ύλες όσο και τα βιομηχανικά τους προϊόντα έπρεπε να μεταφερθούν από τους τόπους παραγωγής στους τόπους κατανάλωσης κι ο προσφορότερος τρόπος ήταν η μεταφορά τους με πλοία.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τη διάρκεια του πρώτου παγκόσμιου πολέμου ξέφυγε από τα όρια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας κι ανοίχτηκε ως τον Ατλαντικό και τον Ινδικό Ωκεανό. Παρά τις σημαντικές απώλειες σε πλοία, ως μοιραία συνέπεια της ελληνικής συμμετοχής στον πόλεμο, η ανάκαμψη του στόλου με την αγορά και τη ναυπήγηση πλοίων είναι εντυπωσιακή σε σχέση με την πορεία του εμπορικού στόλου άλλων ναυτιλιακών χωρών όπως η Νορβηγία κι η Αγγλία. Η μετατόπιση της δραστηριοποίησης των πλοίων σε συνδυασμό με την εύστοχη επιχειρηματική δράση των Ελλήνων εφοπλιστών, δημιούργησαν νέες συνθήκες στη ναυτική εργασία.

Από τη άλλη, η πορεία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού σημαδεύεται από την έστω και καθυστερημένη, λόγω οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών αλλά του πρώτου παγκόσμιου πολέμου, ολοκλήρωση της μετάβασης από την ιστιοφόρο στην ατμοκίνητη ναυτιλία. Από την πλευρά της απασχόλησης η ιστιοφόρος και η ατμοκίνητη ναυτιλία συνιστούν δύο διαφορετικά συστήματα που λειτουργούσαν άλλοτε αυτόνομα, άλλοτε συμπληρωματικά κι άλλοτε ανταγωνιστικά μεταξύ τους.

Στην αγορά ναυτικής εργασίας οι σχέσεις της μισθωτής απασχόλησης και της ανταλλαγής ανάμεσα στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και στον ναυτικό διέπονται από μια ποικιλία που δεν αφορά μόνο στη διάκριση της απασχόλησης ναυτικών ανάμεσα σε ιστιοφόρα και σε ατμήρη (ατμοκίνητα) πλοία αλλά κι ανάμεσα στις ίδιες τις ειδικότητες των ναυτικών (πλοίαρχοι, μηχανικοί, ναύτες, κλπ.) ή στα είδη των πλοίων (ακτοπλοϊκά, φορτηγά, επιβατηγά, αλιευτικά, κλπ.). Ένα βασικό χαρακτηριστικό της σχέσης μισθωτής απασχόλησης στη ναυτική εργασία κι ιδίως στα ατμόπλοια είναι ότι αυτή εκτελείται χωρίς τη φυσική παρουσία κι επίβλεψη του εργοδότη πλοιοκτήτη, η οποία γίνεται μόνο μέσω αντιπροσώπου και συγκεκριμένα του πλοιάρχου ή του κυβερνήτη του πλοίου. Οι ιστορικές, οικονομικές ή κοινωνικές διαστάσεις αυτών των σχέσεων καθορίζουν το ρόλο και τη συμβολή της ναυτικής εργασίας στον ευρύτερο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Ο διεθνής χαρακτήρας της εμπορικής ναυτιλίας την καθιστά ευάλωτη και εξαρτώμενη σε κάθε χρόνο και τρόπο, από το είδος και το εύρος των διεθνών συναλλαγών και γενικότερα

του διεθνούς εμπορίου. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα ακολουθεί μοιραία την ανοδική, καθοδική ή σταθερή πορεία των διεθνών εμπορικών ανταλλαγών και συνεπώς της ναυλαγοράς και εκδηλώνεται ανάλογα με δρομολογήσεις ή παροπλισμούς πλοίων. Μόνο που αυτή η διαδικασία δεν αναπτύσσεται αυτόματα. Η διαθεσιμότητα νέων πλοίων στηρίζεται στις επιτυχείς προβλέψεις και στην έγκαιρη ανάληψη ενεργειών αγοράς ή πώλησης πλοίων, κλπ. Η αστάθεια δεν περιορίζεται στην πορεία της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Συνδέεται με την απασχόληση αφού είναι αδύνατο να διατηρείται ένα πλοίο πλήρως στελεχωμένο με το κατάλληλο πλήρωμα εάν δεν εκτελεί ταξίδια και μεταφορικό έργο. Υπό κανονικές συνθήκες όσο περισσότερα πλοία δραστηριοποιούνται, τόσο περισσότερους ναυτικούς χρειάζονται κι αντίστροφα όσο λιγότερα πλοία, τόσο λιγότεροι εργαζόμενοι ναυτικοί.

Οι τεχνολογικές καταρχήν εξελίξεις με την επικράτηση του ατμόπλοιου και την κατασκευή ή αγορά πλοίων μεγάλης χωρητικότητας επέτρεψαν στους Έλληνες εφοπλιστές να διεκδικήσουν και να κατακτήσουν νέες αγορές στην υφήλιο. Η επέκταση των δραστηριοτήτων τους δεν ήταν μόνο γεωγραφική αλλά αφορούσε και στα ίδια τα μεγέθη των πλοίων, στα είδη των φορτίων, στα είδη και στη διάρκεια των πλόων. Οι ορίζοντες διευρύνθηκαν, για να ταξιδέψει κανείς ως στον Ινδικό, στον Ειρηνικό ή στον Ατλαντικό ωκεανό, δεν χρειάζονταν μόνο μεγάλα και αξιόπλοα πλοία, που ούτως ή άλλως το επέβαλε το μεγάλο μεταφορικό έργο, αλλά κι ένα προσωπικό με τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις και την εμπειρία για την εκτέλεση πολυήμερων και μακρινών ταξιδιών, την διαχείριση διαφορετικών ειδών και ποσοτήτων φορτίων, την ομαλή και αποτελεσματική οργάνωση και τη λειτουργία του πλοίου ως αυτόνομης οικονομικής αλλά και κοινωνικής οντότητας. Οι ανάγκες συνεπώς για τη στελέχωση των πλοίων δεν καλύπτονταν μόνο με την αριθμητική αύξηση αλλά και με την ποιοτική αναβάθμιση του προσωπικού, την δημιουργία νέων ειδικοτήτων, την απαξίωση και τελικά την ακύρωση ή το μετασχηματισμό σε συγγενείς ειδικότητες ορισμένων άλλων[2].

Κατά το μεσοπόλεμο το κέντρο βάρους της αγοράς της ναυτικής εργασίας μετατοπίστηκε στη Χίο, στις Κυκλάδες (Σύρο, Άνδρο) και στην Κεφαλληνία. Το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού αυτών των νησιών στράφηκε προς το ναυτικό επάγγελμα είχε σίγουρα να κάνει με την αποκαλούμενη «ναυτική παράδοσή» τους. Γενικότερα όμως, η διαθεσιμότητα μεγάλων μερίδων του πληθυσμού αυτών των νησιών να γίνουν ναυτικοί συνδέεται κυρίως με την κάλυψη των βιοποριστικών και κοινωνικών αναγκών των ναυτικών ως μισθωτών εργαζομένων. Οι οικονομικές δυνατότητες αυτών των νησιών την περίοδο του μεσοπολέμου

[2]David Williams,΄΄Industralisation, technological change and the maritime labour force: The British experience 1800-1914΄΄, διαθέσιμο στο: www.vliz.be/imisdocs/publicatins/288712.pdf.

περιοριζόταν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές και αλιευτικές εκμεταλλεύσεις κι οι τρόποι εναλλακτικών απασχολήσεων ήταν από λίγοι μέχρι ελάχιστοι. Η εργασία στα πλοία ήταν μια καλή διέξοδος και δεν αφορούσε κατά κανόνα μεμονωμένους ναυτικούς, ούτε καν απλώς ναυτικές οικογένειες αλλά ολόκληρες κοινωνίες μερικών νησιών ή ιδιαίτερων περιοχών τους. Από την άλλη, οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί αποτελούσαν δυναμικά πρότυπα με οικονομική και κοινωνική αναγνώριση, οι οποίοι εμφανιζόταν πρόθυμοι να μυήσουν κι άλλους στο επάγγελμα. Οι συνεκτικές κοινωνίες των νησιών, από τα μικρά τους κύτταρα όπως η οικογένεια μέχρι τους πολυπρόσωπους ναυτικούς συλλόγους, διαμόρφωναν θετικές ιδέες και στάσεις για το ναυτικό επάγγελμα. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι κοινωνικοί αυτοί παράγοντες διαδραμάτισαν σαφώς σπουδαιότερο ρόλο από εκείνον της πολιτικής του ελληνικού κράτους για στάσεις και συμπεριφορές στη ναυτική εργασία.

Το ελληνικό κράτος εξάλλου δεν ήταν προετοιμασμένο για τη ναυτιλιακή εξάπλωση, που χαρακτήρισε την περίοδο αμέσως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, αν κι είχε πάρει τα μηνύματα κατά τη διάρκειά του. Οι ρυθμίσεις στην αγορά εργασίας αφορούσαν σχεδόν αποκλειστικά στα ιστιοφόρα, όπου όμως υπήρχε σε μεγάλο βαθμό αυτοαπασχόληση, εργασία μελών οικογένειας ή συγγενών του πλοιοκτήτη, ευκαιριακή εργασία, κλπ. Η εκμετάλλευση των ιστιοφόρων ήταν βιοτεχνικής θα λέγαμε μορφής και δεν ήταν εφικτό να διαμορφωθεί ένα αποτελεσματικό εσωτερικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας. Αυτό το πλαίσιο δεν είχε διαμορφωθεί ούτε στα ατμόπλοια μέχρι και το πρώτο παγκόσμιο πόλεμο αλλά και στα πρώτα μεσοπολεμικά χρόνια, εάν εξαιρέσουμε τις οργανωτικές δράσεις, οικονομικού κυρίως χαρακτήρα (χρηματοδοτήσεις, ναύλα, κλπ.), που είχαν αναλάβει τα γνωστά γραφεία του Λονδίνου. Έτσι, η απασχόληση στα ατμόπλοια στηρίχθηκε κυρίως στις δυνατότητες των πλοιάρχων να οργανώνουν την εργασία στο πλοίο, να λειτουργούν ταυτόχρονα ως εργαζόμενοι και ως εργοδότες – εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη, να διαμορφώνουν κώδικες συμπεριφοράς του πληρώματος, να κατευθύνουν και να ελέγχουν το πλήρωμα, να εμφανίζουν θετικά αποτελέσματα λογοδοτώντας στον πλοιοκτήτη και για ορισμένα θέματα στο κράτος. Από τη στιγμή μάλιστα που η κρατική παρουσία στους λιμένες που προσέγγιζαν τα ελληνικά πλοία, ιδίως κατά την πρώτη μεσοπολεμική περίοδο, ήταν από ελάχιστη έως ανύπαρκτη, ο πλοίαρχος δικαίως είχε καταλάβει στο πλοίο το ρόλο «μετά το θεό».

Η εργασία και η ζωή στο απομονωμένο, μετακινούμενο και περιορισμένο περιβάλλον του πλοίου δεν ήταν και δεν είναι εύκολη υπόθεση κι ιδίως κατά το πρώτο στάδιο της ένταξης ενός ναυτικού στο επάγγελμα. Η θάλασσα είναι ένα στοιχείο της φύσης, που μεταβάλλεται, αγριεύει ή γαληνεύει, έχει ρεύματα, δημιουργεί και κινδύνους σε ό,τι φιλοξενεί, όπως τα πλοία. Η επιτυχής αντιμετώπιση των κινδύνων αλλά και η ασφαλής, ομαλή κι επικερδής

λειτουργία του πλοίου επιβάλλει μια εσωτερική οργάνωση με συστατικά στοιχεία την ιεραρχία και την πειθαρχία. Οι σημαντικές αλλαγές που συνεπάγεται στον τρόπο ζωής ενός νέου ανθρώπου, χαρακτηρίζουν ανάλογα το καθεστώς της βασικής εκπαίδευσης στο στρατό (πχ. συγκεκριμένη ιεραρχία, προγραμματισμένη ζωή καθόλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, έλλειψη επαφής με τον έξω κόσμο, ασαφής γνώση των δικαιωμάτων και συχνά αδιαφορία, αν όχι εκμετάλλευση, από πιο παλιούς συναδέλφους και τους αμέσως ανώτερους). Η απομάκρυνση από το κέντρο των βιοτικών σχέσεων και η αδυναμία συχνής και εύκολης επικοινωνίας των ναυτικών με τις οικογένειες, τους συγγενείς ή τους φίλους τους δεν αναπληρώνεται συνήθως από τις όποιες δυνατότητες δημιουργίας κοινωνικών σχέσεων στο πλοίο ούτε κατά την ολιγοήμερη παραμονή στα λιμάνια. Δύο σημαντικά στοιχεία που συνέβαλαν στην άμβλυνση των δυσμενών επιπτώσεων από την έλλειψη επικοινωνίας των ναυτικών με τους δικούς τους αφορούν στο ότι σε πολλές περιπτώσεις κι ιδίως στα πλοία εφοπλιστών από τη Χίο, τις Κυκλάδες ή την Κεφαλονιά, οι περισσότεροι ναυτικοί ήταν από αυτά τα νησιά, είχαν κοινή καταγωγή και συγγενικούς δεσμούς κι ότι τα πλοία παρέμεναν σε σχέση με τη σημερινή εποχή πολύ περισσότερες μέρες στα λιμάνια προσέγγισης. Η κοινωνική καταξίωση επίσης των ναυτικών στα μέρη τους, ως ατόμων που είχαν γυρίσει τον κόσμο, που είχαν γνωρίσει και συνεργαστεί με ανθρώπους κι από άλλα μέρη ή χώρες και που είχαν αντιμετωπίσει δυσκολίες κι είχαν συσσωρεύσει γνώσεις και εμπειρίες, ήταν δεδομένη. Οι υψηλοί δε μισθοί, σε σύγκριση με αυτούς των πλείστων «στεριανών» επαγγελμάτων, που είχαν ως ναυτικοί κι η κοινωνική τους αναγνώριση συνιστούσαν τα σημαντικότερα κίνητρα για να επιλέξει κανείς το ναυτικό επάγγελμα.

Αλλά κι οι εφοπλιστές με καταγωγή την Χίο, την Κεφαλονιά, την Σύρο και την Άνδρο, κατά κύριο λόγο, επέλεγαν αντιστοίχως τους περισσότερους ναυτικούς για να στελεχώσουν τα πλοία τους από τους τόπους καταγωγής τους. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι υποστήριζαν σθεναρά καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου το δικαίωμά τους στην πλήρη ελευθερία επιλογής των πληρωμάτων και θεωρούσαν δεδομένη τη διάθεσή τους να απευθύνονται στους τόπους καταγωγής των για τη ναυτολόγηση προσωπικού στα πλοία τους. Προφανώς αισθάνονταν μεγαλύτερη ασφάλεια αφού το πλοίο δραστηριοποιούνταν σε θάλασσες και λιμάνια, που ελάχιστη ή καμία σχέση είχαν με τον τόπο εγκατάστασης της ναυτιλιακής τους επιχείρησης, κέρδιζαν περισσότερα αφού είχαν τη δυνατότητα να διαμορφώνουν συνθήκες οικονομικά αποτελεσματικής οργάνωσης και λειτουργίας στο πλοίο, ελαχιστοποιούσαν τις πιθανότητες δημιουργίας προστριβών τόσο πάνω στο πλοίο μεταξύ των μελών του πληρώματος όσο και μεταξύ επιχείρησης και εργαζομένων ναυτικών και επιτύγχαναν την κοινωνική καταξίωση στους τόπους καταγωγής τους.

Εφοπλιστές και ναυτικοί έτειναν να θεωρούν σε πολλές περιπτώσεις το πλοίο ως εδαφική επέκταση του νησιού τους και δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που οι πλοιοκτήτες νηολογούσαν ορισμένα ή κι όλα τα πλοία τους στα νηολόγια των λιμενικών αρχών των νησιών καταγωγής τους. Αυτά τα χαρακτηριστικά μας επιτρέπουν να θεωρήσουμε πως η Χίος, η Κεφαλληνία, η Σύρος και η Άνδρος συνιστούσαν τις σημαντικότερες τοπικές αγορές ναυτικής εργασίας κατά το μεσοπόλεμο. Οι περιοχές αυτές δεν ταυτίζονταν με τα ευρύτερα όρια των ναυτικών περιφερειών απογραφής των ναυτικών ούτε με τα γεωγραφικά όρια αρμοδιότητας των λιμενικών αρχών, όπως είχαν θεσμοθετηθεί διοικητικά μέσω της κρατικής διαίρεσης οι τοπικές αγορές ναυτικής εργασίας.

Η ποικιλομορφία της αγοράς ναυτικής εργασίας σε επίπεδο τοπικών αγορών, ειδικοτήτων ή τεχνικών δεδομένων αν και εξωτερικά εμφανίζονταν ομοιογενής αφού συνδέεται με την εργασία στα πλοία, εσωτερικά είναι συχνά κατακερματισμένη και με αντιφάσεις αλλά και αλληλεξαρτήσεις σε ορισμένες περιπτώσεις. Αυτές ακριβώς τις εσωτερικές διαφοροποιήσεις στην αγορά της ναυτικής εργασίας επιχείρησε να μεταβάλει σε ένα ενιαίο και κατά το δυνατό συνεκτικό σύστημα η κρατική παρέμβαση.

Υπ' αυτό το πρίσμα, η εξασφάλιση κοινωνικής ειρήνης και ομοψυχίας, επιδιώκετο μέσω της άσκησης φιλεργατικής πολιτικής και αποτελούσε διακεκυρηγμένο στόχο του βενιζελισμού. Δεδομένης της κυριαρχίας της πολιτικής των φιλελεύθερων με σημείο αναφοράς τη χαρισματική προσωπικότητα του Βενιζέλου, κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, ο κύριος διαχωρισμός των πολιτικών της περιόδου κινείται στο διπολικό σχήμα βενιζελισμός- αντιβενιζελισμός. Είναι ευρέως αποδεκτό πως ο χώρος των βενιζελικών ήταν ο σημαντικότερος πολιτικός φορέας του ελληνικού αστικού εκσυγχρονισμού και ιδεολογικών προβληματισμών ενώ στα αντιβενιζελικά κόμματα δεν επικρατούσαν ανανεωτικές τάσεις ούτε γόνιμες ιδέες[3].

Το στίγμα για το ρόλο της εμπορικής ναυτιλίας και την άσκηση φιλεργατικής πολιτικής ως βασικού συντελεστή για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, είχε δοθεί από τον ίδιο τον Ελευθέριο Βενιζέλο, το 1920. Στα κείμενα ενός προεκλογικού λόγου, που θα εκφωνούσε στη Σύρο, σημείωνε πως «ευθύς ως θα έπαυον αι κυβερνώσαι τάξεις να εφαρμόζουν συστηματικώς φιλεργατικήν πολιτικήν, η ανάπτυξις της βιομηχανίας και της ναυτιλίας θα απέβαινε σοβαρότατος κίνδυνος κατά της κοινωνικής ειρήνης. Και όμως η Ελλάς δεν δύναται να περιορισθή εις την γεωργικήν και κτηνοτροφικήν της ανάπτυξιν, οφείλει δε να μεριμνήση

[3] Γρηγόρης Ψαλλίδας, ΄΄Για τη συγκρότηση του Σοσιαλιστικού Κόμματος Ελλάδας΄΄, στο *Τα Ιστορικά*, τ. 11/1989.

περί της αναπτύξεως και της βιομηχανίας και της ναυτιλίας της εάν θέλη να αναπτύξη πάσας τας πηγάς του πλούτου της και να αποβή κράτος πλούσιον και ισχυρόν».

Ο κύριος εκφραστής της κρατικής πολιτικής στην ναυτική εργασία, ήταν αναμφισβήτητα η Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας (ΔΕΝ) κι οι περιφερειακές της υπηρεσίες, ανεξάρτητα από τα Υπουργεία που κατά καιρούς υπαγόταν (Εθνικής Οικονομίας, Ναυτικών, Εμπορικής Ναυτιλίας), αν και δεν θα πρέπει να αγνοηθεί ο ρόλος άλλων Υπουργείων όπως του Εξωτερικών. Η ναυτική εργασία όμως αφορά στην παρεχόμενη από τους ναυτικούς εργασία επί των πλοίων αλλά και σε κάθε θέμα που σχετίζεται με το προσωπικό των πλοίων (ναυτική απογραφή, σύνθεση πλοίων, κοινωνική πολιτική για τους ναυτικούς, κλπ.). Η ιδιαιτερότητα της φορτηγού ναυτιλίας συνίσταται στο γεγονός ότι δραστηριοποιείται εκτός της ελληνικής επικράτειας. Κατά συνέπεια, έπρεπε να δικαιολογηθεί το γεγονός ότι μια μη αποικιοκρατική, μικρή και κατά συνέπεια χαμηλών παραγωγικών επιδόσεων χώρα, διέθετε αρκετά φορτηγά πλοία, που μετέφεραν εμπορεύματα μεταξύ των λιμένων τρίτων χωρών σε όλο τον κόσμο και μάλιστα κατά το μεσοπόλεμο των εθνικισμών και της οικονομικής περιχαράκωσης.

Η «ναυτικότητα» ήταν ένας δείκτης, που χρησιμοποιήθηκε συχνά εκείνη την περίοδο, για τη μέτρηση του «ναυτικού» χαρακτήρα μιας χώρας κι είχε να κάνει με την αναλογία τόνου ολικής χωρητικότητας πλοίου ανά κάτοικο της χώρας. Προέκυπτε από τη διαίρεση της ετήσιας ολικής χωρητικότητας του συνόλου των ατμοπλοίων μιας χώρας με το συνολικό πληθυσμό της χώρας, σύμφωνα με την τελευταία πληθυσμιακή απογραφή.

Με βάση το δείκτη της «ναυτικότητας», η Ελλάδα από την έκτη θέση που κατείχε το 1926 μεταξύ των δώδεκα κυριότερων ναυτιλιακών κρατών στον κόσμο, κάτω από τη Νορβηγία, τη Μεγάλη Βρετανία, την Δανία, την Ολλανδία και τη Σουηδία, ανήλθε από το 1934 και μετά στην πέμπτη θέση, ξεπερνώντας τη Σουηδία. Η Ελλάδα ήταν η μόνη χώρα που διπλασίασε (από 0,134 το 1925 στο 0,267 το 1938) την αναλογία τόνου ολικής χωρητικότητας πλοίου ανά κάτοικο. Η μείωση του δείκτη ναυτικότητας μια χρονιά (το 1932) αποδόθηκε στις διαλύσεις παλαιών σκαφών και στο μη συνυπολογισμό των ατμοπλοίων ελληνικών συμφερόντων αλλά υπό ξένη σημαία[4].

Ο υπολογισμός του δείκτη της «ναυτικότητας», όπως οι περισσότεροι δείκτες ή σχέσεις είχαν μια «πλοιοκεντρική» διάσταση, με ότι αυτό συνεπάγεται για την διαμόρφωση θέσεων, αντιλήψεων και ιδεών σχετικά με την εμπορική ναυτιλία. Αλλά και η συλλογή στατιστικών δεδομένων αφορούσε κυρίως στα πλοία (αριθμός, χωρητικότητες, ναύλοι, αγοραπωλησίες, κλπ.) και είναι πληρέστερη, συνεχής και ακριβέστερη σε σχέση με τη συλλογή στοιχείων που

[4]*ΕΕΝ*, τ. 93, 3ος 1933, σελ. 199 και ΄΄Το Ελληνικόν Εμπορικόν Ναυτικόν κατά το έτος 1935 – Η ναυτικότης της Ελλάδος αναλογία κατ' άτομον΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 129-130, 3ος - 4ος 1936, σελ. 151.

αφορούν στη ναυτική εργασία. Στις επίσημες στατιστικές ενώ μόνιμα εμφανίζονταν συγκριτικά στοιχεία για τα μεγέθη και την εκμετάλλευση των πλοίων της Ελλάδας και των υπόλοιπων ναυτιλιακών κρατών, λιγοστά είναι τα ανάλογα στοιχεία σε σχέση με τον αριθμό και την απασχόληση των ναυτικών.

Η μονόπλευρη αντιμετώπιση των ναυτικών ζητημάτων είχε επισημανθεί από τους ασχολούμενους περί τα ναυτιλιακά την περίοδο του μεσοπολέμου. Σε ένα κατατοπιστικό του άρθρο για τα «πληρώματα των ελληνικών ατμοπλοίων» ο αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος Νικόλαος Κουρμπέλης το 1926 τόνιζε χαρακτηριστικά: «Περί του αριθμού των πλοίων, φορτηγών ή επιβατηγών, της καινουργούς ή απηρχαιωμένης καταστάσεων τούτων, της τιμής των, των ενυποθήκων υποχρεώσεών των και λοιπών ζητημάτων αφορώντων το άψυχον υλικόν, το κεφάλαιον, καθ' εκάστην αναγιγνώσκομεν ή ακούομεν και πληροφορούμεθα περί αυτών με πάσαν επιθυμητήν λεπτομέρειαν. Περί του εμψύχου όμως υλικού, του εργάτου, δεν φαίνεται επιδεικνυόμενον ίσον ενδιαφέρον και ελάχισται μας παρέχονται πληροφορίαι περί αυτού ως εάν το ζήτημα τούτο αφεώρα δευτερευόντως την Ελληνικήν ναυτιλίαν και το Ελληνικόν Κράτος». Γενικότερα, «η ιστορία συνηθίζει να αγνοεί τους ναυτικούς»[5].

Η έλλειψη επαρκών δεδομένων, που απαντάται και σε άλλες χώρες όπως η Αγγλία, οφείλεται στη περιστασιακή και μη συστηματική καταγραφή στοιχείων για τη ναυτική εργασία την περίοδο του μεσοπολέμου κι επηρέασε σε μεγάλο βαθμό τη μορφή και τη μεθοδολογία της προσέγγισής μας και δικαιολογεί την περιορισμένη έκταση των ενασχολήσεων με το αντικείμενο κατά το παρελθόν. Είναι γεγονός ότι τα θεμέλια του συστήματος της ναυτικής εργασίας, που κυριάρχησε μελλοντικά και ισχύει σε γενικές γραμμές μέχρι και σήμερα, τέθηκαν την περίοδο που εξετάζεται. Πίσω από τις ασκηθείσες πολιτικές και την πλούσια νομοθετική παραγωγή της εποχής υποκρύπτονταν ποικίλλες συγκρούσεις και αντίρροπα συμφέροντα[6].

Η πραγματοποίηση της έρευνάς μας στηρίχθηκε κυρίως στη χρήση αρχειακών πηγών και στην αξιοποίηση στοιχείων των ναυτολογίων των πλοίων της περιόδου του μεσοπολέμου. Τα ναυτολόγια ως επίσημα βιβλία των πλοίων περιέχουν στοιχεία του πληρώματος (προσωπικού) που εργάζονται σε αυτά. Οι υφιστάμενες πληροφορίες καταχωρίστηκαν σε

[5] Νικ. Κουρμπέλης – Ανωτ. Επιλιμενάρχης, ΄΄Πληρώματα των Ελληνικών Ατμοπλοίων΄΄ στο *ΕΕΝ*, 8ος 1926, σελ. 12 και Rowan Cahill, *Seachange –An essay in maritime labour history,* Έκδ. ιδίου, Bowral 1998, σελ. 6.
[6] S.G. Sturmey, *British shipping and world competition*, Research in Maritime History No. 42, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland 2010, σελ. 3.

βάση δεδομένων, που ονομάσαμε ΝΕΠΕΜ (Ναυτολόγια Εμπορικών Πλοίων Εποχής Μεσοπολέμου) κι η οποία οργανώθηκε σε μορφή ACCESS αλλά και EXCEL.

Στη ΝΕΠΕΜ καταχωρίστηκαν τα στοιχεία από 145 ναυτολόγια πλοίων, τα οποία υπήρχαν στα αρχεία της Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Αφορούσαν στα έτη 1920-1940 κι οι εγγραφές τους κατανεμήθηκαν ισομερώς ανά πενταετία. Για την περίοδο 1920-1924 έγιναν 2.106 εγγραφές ναυτολογήσεων-απολύσεων από 36 ναυτολόγια, για την περίοδο 1925-1929 πραγματοποιήθηκαν 1.789 εγγραφές από 37 ναυτολόγια, για την περίοδο 1930-1935 1.856 εγγραφές από 32 ναυτολόγια και για τα έτη 1936-1940 πραγματοποιήθηκαν 2.067 εγγραφές από 40 ναυτολόγια.

Τα ναυτολόγια είχαν εκδοθεί για ελληνικά φορτηγά πλοία σε λιμένες του εξωτερικού κυρίως (Μασσαλία, Κάρδιφ, Μπουένος Άϊρες, Νιούκαστλ, Λονδίνο, Ρόττερνταμ, Αμβέρσα, Γένοβα, κλπ.). Πολύ λίγα από αυτά έχουν εκδοθεί σε ελληνικά λιμάνια (Πειραιάς, Σύρος). Σ' αυτό το σημείο πρέπει να σημειώσουμε πως από το δείγμα των 145 πλοίων, των οποίων τα ναυτολόγια χρησιμοποιήθηκαν στη ΝΕΠΕΜ, 33 πλοία είχαν νηολογηθεί στον Πειραιά, 27 στην Άνδρο, 22 στη Σύρο, 15 στο Αργοστόλι, 13 στη Χίο, 8 στην Ιθάκη, από 1 στα λιμάνια του Βόλου, Λαυρίου, Ύδρας και Σπετσών ενώ 18 ήταν προσωρινά νηολογημένα στο εξωτερικό και για 5 δεν είχε καταχωριστεί ο λιμένας νηολογίου.

Οι καταχωρίσεις ναυτολογήσεων- απολύσεων των ναυτικών ανήλθαν συνολικά σε 7.818 εγγραφές. Στη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ, έχουν καταχωριστεί στοιχεία σε 20 στήλες κι αφορούν στα πλοία και συγκεκριμένα είδος πλοίου, όνομα πλοίου, χωρητικότητα (ολική , καθαρή) πλοίου, ιπποδύναμη μηχανής (ονομαστική - ενδεικτική) πλοίου, λιμένας νηολόγησης, πλοιοκτήτης, φορτίο, συνήθεις λιμένες προσεγγίσεων καθώς και στοιχεία που αφορούν στους ναυτικούς όπως ονοματεπώνυμο ναυτικού, καταγωγή, έτος γέννησης, έτος ναυτολόγησης, ηλικία κατά τη ναυτολόγηση, ειδικότητα, μισθός, διάρκεια ναυτολόγησης, αιτία απόλυσης, μέσος αριθμός πληρώματος πλοίου και τυχόν ειδικοί όροι ναυτολόγησης.

Κατά την καταχώριση και την επεξεργασία των στοιχείων προέκυψαν αρκετές δυσκολίες σχετικές με διαφορετικές και ποικίλλες εγγραφές ανάλογα με τις Αρχές και τα λιμάνια συμπλήρωσης των ναυτολογίων (πχ. καταχωρίσεις ενός τόπου άλλοτε στην αγγλική κι άλλοτε στην ελληνική γλώσσα, καταχωρίσεις ειδικότητας στην αγγλική και στη γαλλική γλώσσα, καταχωρίσεις του κράτους καταγωγής αλλά και της εθνικότητας, καταχωρίσεις τόπου ή χωριού ή περιοχής ή νησιού καταγωγής) αλλά κι ανάλογα με το γραφικό χαρακτήρα καθενός που έκανε τις εγγραφές. Παρότι οι περισσότερες ξεπεράστηκαν και τα στοιχεία έγιναν ομοιογενή, σαφή και περιεκτικά, δεν αποκλείεται το γεγονός να υπάρχουν ελάχιστες

περιπτώσεις λανθασμένων καταχωρίσεων, οι οποίες επ΄ουδενί λόγω δεν μπορούν να ανατρέψουν τις διαπιστώσεις, που βασίστηκαν σε αυτά τα στοιχεία.

Οι κυριότεροι πίνακες που δημιουργήθηκαν περιέχουν δεδομένα για τον αριθμό πληρώματος των εμπορικών πλοίων, την καταγωγή των ναυτικών ανά δεκατία (1920-1930 και 1930-1940), τις ειδικότητες των ναυτικών, την καταγωγή και την εκπαίδευσή τους, τις ηλικίες και τις ειδικότητες των ναυτικών, τις ειδικότητες και τις αιτίες απόλυσης. Αρκετοί από αυτούς τους Πίνακες έχουν παρατεθεί στα Παραρτήματα ή στα κείμενα των Κεφαλαίων της εργασίας μας. Οι κατηγορίες των τόπων καταγωγής των ναυτικών συνίστανται στη Χίο, στην Κεφαλληνία, στις Κυκλάδες, στην Αττική και σε τρεις μείζονες περιοχές (Αιγαίο, Ανατολική Ελλάδα, Δυτική Ελλάδα) βάσει της γεωγραφικής διάταξης της χώρας. Στο Αιγαίο συμπεριελήφθησαν όλοι οι ναυτικοί με καταγωγή από νησιά του Αιγαίου πλην Χίου και Κυκλάδων (Λέσβος, Κρήτη, Σάμος), στην Ανατολική Ελλάδα όλες οι ακτές και οι πλησίον περιοχές της ανατολικής ενδοχώρας (Αργολίδα, Αρκαδία, Δράμα, Εύβοια, Έβρος, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Κιλκίς, Κοζάνη, Λακωνία, Λάρισσα, Πέλλα, Ροδόπη, Σέρρες, Τρίκαλα, Φλώρινα, Χαλκιδική) ενώ στη Δυτική Ελλάδα τα νησιά του Ιονίου πλην της Κεφαλληνίας κι οι δυτικές ακτές της χώρας (Αιτωλοακαρνανία, Άρτα, Αχαΐα, Ζάκυνθος, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Μεσσηνία, Φθιώτιδα). Στους Αλλοδαπούς (ναυτικοί ξένων χωρών) συμπεριελήφθησαν οι ομοεθνείς από περιοχές υπό ξένη (οθωμανική ή ιταλική) κατοχή και οι άγνωστης καταγωγής ναυτικοί ενώ στους Αττικείς όσοι αναγράφονταν ως Έλληνες.

Με βάση ένα επιλεγμένο δείγμα ναυτικών της ΝΕΠΕΜ, κατασκευάστηκε μια δεύτερη μικρότερη βάση δεδομένων, την οποία ονομάσαμε «Καταχωρήσεις Υπηρεσίας Ναυτικών» (συντ. ΚΥΝ). Τα στοιχεία της βάσης δεδομένων (ΚΥΝ) είναι ακριβή, καθώς προέρχονται από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και χρησιμοποιούνται για την επίσημη πιστοποίηση της υπηρεσίας των ναυτικών στα πλοία προκειμένου να αποκτήσουν διπλώματα ικανότητας, να συνταξιοδοτηθούν, να λάβουν επιδόματα, κλπ. Οι πληροφορίες που περιέχονται στην ΚΥΝ αφορούν μόνο σε ορισμένες κατηγορίες ναυτικών του μεσοπολέμου (επιλεγμένα δείγματα πλοιάρχων, υποπλοιάρχων και ναυκλήρων). Στην εργασία μας χρησιμοποιήθηκαν για κατάρτιση πινάκων, διασταυρώσεις με ΝΕΠΕΜ, συσχετίσεις κι εξαγωγή συμπερασμάτων.

Τα δεδομένα είναι σε μορφή EXCEL κι αφορούν σε ιστορικά στοιχεία της υπηρεσίας των ναυτικών σε κάθε είδους πλοία καθόλη την σταδιοδρομία τους στο ναυτικό επάγγελμα, αλλά μόνο για ορισμένες κατηγορίες ναυτικών του μεσοπολέμου (επιλεγμένα δείγματα 10% του αριθμού των πλοιάρχων, υποπλοιάρχων και ναυκλήρων της βάσης ΝΕΠΕΜ). Στη βάση περιέχονται 5.788 καταχωρήσεις και αφορούν σε στοιχεία ανά ναυτικό και κατά ειδικότητα

για την καταγωγή του (ονοματεπώνυμο και πατρώνυμο, τόπος και ημερομηνία γέννησης, νομός, κλπ.), την ειδικότητά του (είδος και τάξη διπλώματος, άδεια, πτυχίο) και τη θαλάσσια υπηρεσία του (διάρκεια ναυτολόγησης, όνομα πλοίου, ειδικότητα ναυτολόγησης).

Εκτός από τη δημιουργία και χρήση αυτών των βάσεων δεδομένων (ΝΕΠΕΜ και ΚΥΝ), η εργασία μας στηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό στη μελέτη και επεξεργασία σημαντικού υλικού αρχειακών πηγών. Παρότι οι αρχικοί μας στόχοι ως προς τη χρήση αρχειακών πηγών ήταν αρκετά φιλόδοξοι και περιελάμβαναν την έρευνα ενός μεγάλου μέρους αρχείων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (πχ. Αρχεία Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, Γενικά Αρχεία του Κράτους, Ναυτικά Μουσεία διαφόρων πόλεων της Ελλάδας), εκτιμήθηκε ότι οι διαθέσιμες πηγές, βιβλιογραφία και αρθρογραφία παρείχαν αρκετή, χρήσιμη κι εκμεταλλεύσιμη πληροφόρηση και δεν καταφύγαμε στις αρχειακές πηγές στο εξωτερικό ή στα Ναυτικά Μουσεία πλην του Πειραιά.

Η κύρια κρατική παρέμβαση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας εκδηλώνεται μέσω της κρατικής νομοθετικής παραγωγής και η κατά το δυνατό πληρέστερη καταγραφή της βασικότερης νομοθεσίας της εποχής, αποτέλεσε σημαντικό τμήμα της εργασίας μας. Η αρχική μας έρευνα επικεντρώθηκε στους σχετικούς τόμους του Διαρκή Κώδικα Νομοθεσίας του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (γνωστής ως Κώδικας Ραπτάρχη). Στον Κώδικα Ραπτάρχη, περιέχονταν νόμοι, διατάγματα και αποφάσεις που ήταν σε ισχύ περί το 2005 ή δεν είχαν καταργηθεί ρητά με νεώτερη διάταξη.

Η καταγραφή της νομοθετικής παραγωγής του μεσοπολέμου για τη ναυτική εργασία, έγινε και μέσω των καταλόγων – τόμων - αρχείων της Βιβλιοθήκης της Βουλής (Μπενάκειος Βιβλιοθήκη). Σε επιτόπια έρευνα των σχετικών τόμων, μέσω των ευρετηρίων ή ανά σελίδα για όσα έτη δεν υπήρχαν ευρετήρια, καταγράφηκε η νομοθεσία (νόμοι, διατάγματα), που αφορούν στη ναυτική εργασία.

Στα αρχεία του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Εμπορικής Ναυτιλίας και στις βιβλιοθήκες του Ναυτικού Μουσείου Πειραιά και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, εντοπίστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν διάφορες πηγές με αξιόλογο περιεχόμενο για την έρευνά μας. Μέσω του διαδικτύου εντοπίστηκε και χρησιμοποιήθηκε επίσης υλικό και στοιχεία από τις αρχειακές πηγές διαφόρων ιστοσελίδων (Υπηρεσιών, συλλογικών φορέων, κλπ.).

Τα τεύχη των ελληνικών ναυτιλιακών περιοδικών της περιόδου του μεσοπολέμου ερευνήθηκαν λεπτομερώς. Η μελέτη, αποδελτίωση, ταξινόμηση και χρήση των δημοσιευμάτων των τευχών των τεσσάρων περιοδικών *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ), Ναυτική Επιθεώρησις (ΝΕπ), Πλοιαρχική Ηχώ (ΠΗ) και Ναυτικά Χρονικά (ΝΧ)* άνοιξε νέες διαστάσεις στην ιστορική ανάλυση της εργασίας αφού πρόκειται για περιοδικά που

εξέφραζαν σε γενικές γραμμές τις αντιλήψεις, τις θέσεις, τις ιδέες και τις προτάσεις των αρμόδιων κρατικών λειτουργών, του συνδικαλιστικού οργάνου των πλοιάρχων και του εφοπλιστικού κόσμου.

Εκτός από τα πολλά και ποικίλα κατατοπιστικά και εμπεριστατωμένα άρθρα των τεσσάρων αυτών περιοδικών, που αφορούν στη θεματολογία της παρούσας διατριβής, στα τεύχη του περιοδικού *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ)* εντοπίστηκε μεγάλος όγκος χρήσιμων στατιστικών στοιχείων. Τα στοιχεία αφορούν χρονολογικά σε όλη την περίοδο του μεσοπολέμου και αναφέρονται στα πλοία (αριθμός, είδη, χωρητικότητες, λιμένες νηολόγησης, περιοχές δραστηριοποίησης, χρόνους αργιών, παροπλισμούς, κλπ.) αλλά και στους ναυτικούς (αριθμός, ναυτολογήσεις, απολύσεις, μισθοδοσία, ανεργία, εφοδιασμός με ναυτικά φυλλάδια, κλπ.). Βάσει αυτών των στοιχείων έχει καταρτιστεί μεγάλος αριθμός πινάκων και γραφημάτων της διατριβής.

Δεν κατέστη δυνατή η πρόσβαση σε εκτενή αρχεία της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας αλλά και ναυτικών σωματείων και ενώσεων, αν και καταβλήθηκαν σχετικές προσπάθειες. Σύμφωνα όμως και με όσα έχουν αναφέρει παλιοί ναυτικοί συνδικαλιστές, όπως οι Κ. Στεφανάτος και Α. Αμπατιέλος, μεγάλο μέρος αυτών των αρχείων έχει καταστραφεί από τις επιδρομές της αστυνομίας κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου ή για άλλους λόγους (πχ. αντιπαλότητες παρατάξεων), χωρίς να αποκλείεται να υπάρχει κι ένα μέρος όπως της ΠΕΜΕΝ, το οποίο όμως δεν εντοπίστηκε. Τόσο η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία όσο και η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, έχουν επιμεληθεί εκδόσεων σχετικά με συνδικαλιστικούς αγώνες των ναυτικών, τις οποίες χρησιμοποιήσαμε στην εργασία μας. Ορισμένα έγγραφα των συνδικαλιστικών ενώσεων βρέθηκαν στα αρχεία που μελετήσαμε (πχ. Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου), στη βιβλιογραφία ή στον τύπο[7].

Σημαντικό ρόλο στη συμπλήρωση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας αλλά και στην αναζήτηση αρχειακού υλικού αποτέλεσε η βιβλιοθήκη – μουσείο σε αίθουσα του πρώην Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΕΝΑΝΠ), που δημιουργήθηκε από το Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος. Στη βιβλιοθήκη είχε εκτεθεί, αν κι αταξινόμητα και χωρίς οργάνωση, μεγάλος αριθμός βιβλίων και μελετών της εποχής ή αναφερόμενων στην εποχή. Οι δυσκολίες, που φάνηκε να υπάρχουν στην διαχείριση του υλικού, ξεπεράστηκαν χάρις στη συνεργασία του προσωπικού

[7]Σταμάτιος Λιαδάκης, *Η βιομηχανία και το εργατικό κίνημα στον Πειραιά του μεσοπολέμου*, Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών/Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας, Αθήνα 2014, σελ. 486, διαθέσιμη στο http:www.didaktorika.gr/eadd/

της βιβλιοθήκης. Παρά τις δυσχέρειες που προέκυψαν στην πρόσβαση του αταξινόμητου υλικού, ευωδόθηκε η προσπάθεια για τη χρήση και την αξιοποίησή του καθώς η συνειδητοποίηση της σημαντικής και εν πολλοίς μοναδικής αξίας του υλικού λειτούργησε ως ισχυρό κίνητρο για τη συγκέντρωση και τη μελέτη του. Εκτός από τη βιβλιοθήκη του Ινστιτούτου Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος του τότε ΥΕΝΑΝΠ αναζητήθηκε, συγκεντρώθηκε και αξιοποιήθηκε βιβλιογραφία από τις βιβλιοθήκες: α)της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, β)του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, γ)του Δημοσίου Δικαίου του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ), δ)του Εμπορικού και Ναυτικού Δικαίου του ΕΚΠΑ, ε)του Εργατικού Δικαίου του ΕΚΠΑ, στ)της Φιλοσοφίας του Δικαίου του ΕΚΠΑ, ζ)της Ιστορίας του Δικαίου του ΕΚΠΑ, η)των Οικονομικών Επιστημών του ΕΚΠΑ, θ)της Ακαδημίας Αθηνών, ι)του Πανεπιστημίου Πειραιά και ια)του Πανεπιστημίου Κρήτης (Ρέθυμνο).

Σ' αυτό το σημείο, είναι ανάγκη να αποσαφηνίσουμε πως η μελέτη μας δομήθηκε στα κύρια στοιχεία της ναυτικής εργασίας όπως οι συμβάσεις, το μισθολόγιο κι η εξειδίκευση και πως όλες τις ενότητες διατρέχει μια συγκεκριμένη περιοδολόγηση της εποχής του μεσοπολέμου. Οι τέσσερις χρονικές υποδιαιρέσεις περιλαμβάνουν τα πρώτα μεσοπολεμικά χρόνια από το 1919 έως το 1924, τα έτη της πολιτικής αστάθειας 1925-1929, την φάση του οικονομικού και ναυτιλιακού κραχ 1930-1935 και τη μεταξική περίοδο 1936-1940. Παρότι σε ορισμένες περιπτώσεις δεν ευδοκίμησε η αυστηρή κατηγοριοποίηση συμβάντων και εξελίξεων, μέσα στις περιόδους που καθορίσαμε, σε γενικές γραμμές το μοντέλο λειτούργησε ικανοποιητικά κι αποτέλεσε πολύτιμο εργαλείο στη μεθοδολογία της έρευνάς μας.

Μετά την παρουσίαση των βασικών πτυχών, του προσανατολισμού και των στόχων της εργασίας μας καθώς και των ερευνητικών και μεθοδολογικών εργαλείων, που επέτρεψαν την επεξεργασία και αξιοποίηση του βιβλιογραφικού και αρχειακού υλικού, θα προχωρήσουμε σε μια συνοπτική θεώρηση της διάρθρωσης της εργασίας. Στο πρώτο μέρος υπό τον τίτλο «Θεσμοί και ναυτική εργασία» περιλαμβάνονται τα τρία πρώτα κεφάλαια της εργασίας και συνιστά ένα περίγραμμα των πολιτικών που ασκήθηκαν κατά περιόδους στη ναυτική εργασία και εμπλεκόμενων φορέων του ελληνικού κράτους. Σ' αυτό το μέρος αναπτύσσονται οι βασικές πτυχές της ασκηθείσας πολιτικής στη ναυτική εργασία και στη ναυτιλία ανά περιόδους, παρουσιάζονται οι αρμοδιότητες των αρμόδιων δημόσιων οργανισμών και το προσωπικό παραγωγής, εφαρμογής κι ελέγχου των πολιτικών που ακολουθήθηκαν στη ναυτική εργασίας και αναλύονται οι κύριες πτυχές πρόσβασης και λειτουργίας της αγοράς ναυτικής εργασίας. Το δεύτερο μέρος με τίτλο «Εκσυγχρονισμός των θεσμών και εργασιακών σχέσεων» αφορά στη διαμόρφωση και λειτουργία των εργασιακών σχέσεων στο

χώρο της εμπορικής ναυτιλίας και περιέχει τα επόμενα τρία (4 έως 6) κεφάλαια. Αντικείμενο αυτού του μέρους είναι να εντοπιστεί πώς καθορίστηκαν οι εργασιακές σχέσεις μέσα από τις συλλογικές συμβάσεις, πώς διαμορφώθηκαν η μισθοδοσία, η τροφοδοσία, τα έξοδα παλιννόστησης κι οι πρόσθετες παροχές, πώς λειτούργησε η εκπαίδευση κι η ασφάλιση των ναυτικών και πώς αντιμετωπίστηκε η εύρεσης εργασίας στους ναυτικούς και η ανεργία τους. Το τρίτο μέρος της εργασίας με τίτλο «Αναδιάταξη της εργασίας στο πλοίο», το οποίο περιλαμβάνει τα Κεφάλαια 7, 8 και 9 αναφέρεται στη σύνθεση πληρώματος των ελληνικών εμπορικών πλοίων και στην εξειδίκευση των ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο, στην οργάνωση και την ασφάλεια της ναυτικής εργασίας στο πλοίο βάσει των κανονισμών εργασίας, στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας και στα ναυτικά ατυχήματα, στη διαβίωση και στην πειθαρχία των ναυτικών στα πλοία.

Στο πρώτο Κεφάλαιο της εργασίας μας θα επιχειρήσουμε μια γενική περιγραφή των συνθηκών που επικρατούσαν στην εμπορική ναυτιλία κατά το μεσοπόλεμο και τις επιδράσεις τους στη ναυτική εργασία. Θα ασχοληθούμε με τις διαστάσεις που είχε η ιστιοφόρος ναυτιλία στην ναυτική απασχόληση και το ρόλο της κρατικής πολιτικής σε αυτήν. Αν και εκτός από την ιστιοφόρο ναυτιλία, η επιβατηγός ναυτιλία έχει ένα σημαντικό μερίδιο στη ναυτική απασχόληση θεωρούμε ότι η πρώτη έχει μεγαλύτερη συνάφεια με την ναυτική εργασία στα φορτηγά πλοία. Αντίθετα, η ναυτική εργασία στα επιβατηγά ατμόπλοια της ακτοπλοΐας συνιστούσε ένα διακριτό και διαφορετικό σύστημα εργασιακών σχέσεων με ιδιαιτερότητες. Γι' αυτό το λόγο δεν καταπιαστήκαμε εκτενώς με τη ναυτική εργασία στα επιβατηγά ατμόπλοια στο πλαίσιο της έρευνάς μας, παρά μόνο σε ορισμένα σημεία της.

Σε σχέση με τη ναυτική εργασία στα ατμόπλοια θα επικεντρωθούμε στους όρους αναδημιουργίας της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και στο ρόλο της ναυτικής εργασίας για τη διαμόρφωση της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Θα δούμε επίσης τις διαστάσεις αυτής της πολιτικής με αιχμή τη διοικητική μεταρρύθμιση των πρώτων μεσοπολεμικών χρόνων και τις προσαρμογές της στις εκάστοτε οικονομικές και ναυτιλιακές συνθήκες και ιδίως κρίσεις όπως αυτή του 1929.

Οι μεταβολές που επέφερε η οικονομική και ναυτιλιακή κρίση αφορούσαν στην ανάγκη ανασυγκρότησης της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας. Τα στοιχεία κι οι πτυχές της ανασυγκρότησης της φορτηγού ναυτιλίας κατά την τελευταία περίοδο του μεσοπολέμου (1396-1940) θα μας απασχολήσουν στο προτελευταίο μέρος του πρώτου Κεφαλαίου. Το τελευταίο αφορά στον εντοπισμό των κύριων σχέσεων της εξωτερικής πολιτικής με τη ναυτική εργασία, των αλληλεπιδράσεων και των αποτελεσμάτων τους.

Στο δεύτερο Κεφάλαιο θα εξετάσουμε την μορφή και τη συμβολή της ελληνικής δημόσιας διοίκησης στη ναυτική εργασίας. Θα παρακολουθήσουμε την κατανομή των αρμοδιοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας, κύριος άξονας των οποίων υπήρξε η ναυτική εργασία, στα Υπουργεία των ελληνικών κυβερνήσεων στο μεσοπόλεμο. Τα αποτελέσματα αυτής της κατανομής θα μας οδηγήσουν στις ενέργειες που κατέληξαν στην ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Παράλληλα, θα εξετάσουμε την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος και κατά πόσο συνιστούσε εκσυγχρονιστική ή όχι κίνηση. Όπως ήταν φυσικό, η ίδρυση και κυρίως η λειτουργία του προκάλεσε δυσαρέσκειες κι ανακατανομές συμφερόντων. Θα μας απασχολήσουν τόσο η αντιμετώπιση των κλυδωνισμών που υπέστη το Λιμενικό Σώμα, λίγα χρόνια μετά τη δημιουργία του και ο τρόπος με τον οποίο χειραφετήθηκε και έδρασε στη συνέχεια.

Το τρίτο Κεφάλαιο αφορά στην αγορά ναυτικής εργασίας, τον χώρο δράσης των ναυτικών, των εφοπλιστών και του κράτους. Θα ασχοληθούμε με τον προσδιορισμό των συστατικών στοιχείων της ναυτικής εργασίας, σε σχέση και με τους σκοπούς και το περιεχόμενο της παρούσας διατριβής. Στη συνέχεια θα εξετάσουμε το σκοπό, τη λειτουργία και την εξέλιξη της ναυτικής απογραφής, τον τρόπο της «επίσημης» ένταξης στην αγορά της ναυτικής εργασίας, τη σημασία και τη χορήγηση των ναυτικών φυλλαδίων και τη διαμόρφωση των ναυτικών πληθυσμών. Η κανονική καταγραφή των στοιχείων και των όρων της εργασίας των ναυτικών, γίνεται μέσω ενός βιβλίου, του ναυτολογίου των πλοίων. Θα δούμε πως θεσμοθετήθηκε, ποιά είναι τα καθοριστικά του μέρη, τί σκοπούς εξυπηρετεί και τον τρόπο με τον οποίο τηρείται στα εμπορικά πλοία. Θα προσπαθήσουμε να ανιχνεύσουμε τα κύρια στοιχεία των αγορών εργασίας (ναυτότοποι, τόποι ναυτολόγησης) και τα βασικά χαρακτηριστικά των ναυτικών πληθυσμών της χώρας.

Στο τέταρτο Κεφάλαιο θα εξετάσουμε το υπόβαθρο των ατομικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, τον τρόπο κατάρτισης, το περιεχόμενό τους και το ισχύον καθεστώς και θα ασχοληθούμε με την τομή που συντελέστηκε στην ναυτική εργασία και αφορούσε στη μετάβαση από τις ατομικές στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Η διερεύνηση των πρώτων μορφών συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας και του περιεχομένου τους καθώς και η παρακολούθηση των κριτικών και των πρακτικών σχετικά με τις συλλογικές συμβάσεις στη ναυτική εργασία είναι επιβεβλημένη όπως και η εξέταση του τρόπου επίλυσης των διαφορών που ανέκυπταν στη ναυτική εργασία κατά το μεσοπόλεμο.

Το κυριότερο στοιχείο των συλλογικών συμβάσεων αποτέλεσε η μισθοδοσία των ναυτικών. Θα παρακολουθήσουμε απόψεις για την εξίσωση των μισθών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο και τις ενέργειες των Αξιωματικών του ΛΣ για την καταγραφή του

τηρούμενου μισθολογίου στα ελληνικά φορτηγά πλοία και τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν από τη ΔΕΝ για την εφαρμογή ενός κοινού μισθολογίου στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση έχει ενδιαφέρον να εντοπίσουμε αν και υπό ποιές συνθήκες το μισθολόγιο αποτέλεσε προϊόν επιβολής εκ των άνω, συμφωνίας εταίρων ή κατάληξης διαπραγματευτικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών και να εξετάσουμε την εξέλιξη των μισθών των ναυτικών κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου.

Η συμμετοχή του εργασιακού κόστους στο συνολικό κόστος λειτουργίας των ελληνικών φορτηγών πλοίων θα μας απασχολήσει επίσης. Η ενασχόλησή μας περιλαμβάνει την εξέταση των διαθέσιμων στοιχείων, τις απόψεις που έχουν επικρατήσει και την εκτίμησή μας για το μισθολογικό κυρίως κόστος. Θα επεκταθούμε επίσης στην εξέταση των πρόσθετων αμοιβών που ελάμβαναν οι ναυτικοί και στον τρόπο μεταφοράς των μισθών τους στην Ελλάδα.

Στο πέμπτο Κεφάλαιο θα δούμε τα κύρια στοιχεία της εκπαίδευσης των ναυτικών, τους σκοπούς που εξυπηρετούσαν και την κρατική εποπτεία στο σύστημα της εκπαίδευσης. Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης επιβάλλει να διερευνήσουμε κατά πόσο αποτέλεσε αντικείμενο της κρατικής πολιτικής στη ναυτική εργασία, πώς λειτούργησε και πως εξασφαλίστηκε η συνέχειά του. Θα παρακολουθήσουμε ακόμη τη σύσταση της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών, την εξέλιξή της, τους σκοπούς που εξυπηρέτησε κατά το μεσοπόλεμο, τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν και τις λύσεις που δόθηκαν καθώς την ύπαρξη και το ρόλο του κοινωνικού ελέγχου στην κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών.

Στο έκτο Κεφάλαιο θα επικεντρωθούμε στο σχήμα που καθιερώθηκε για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς. Θα δούμε τις συνθήκες υπό τις οποίες θεσπίστηκε, τους παράγοντες που συνέβαλαν, τους θεσμούς και τα μέσα που δημιουργήθηκαν και το αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών. Η τόνωση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία επιχειρήθηκε με την καταβολή των εξόδων μετάβασης ή παλιννόστησης των ναυτικών σε ή από λιμάνια του εξωτερικού, στα οποία προσέγγιζαν τα ελληνικά φορτηγά πλοία και θα εξετάσουμε τους λόγους για την υιοθέτηση του μέτρου, τον σκοπό του, τον τρόπο που εφαρμόστηκε και τα αποτελέσματα που είχε. Παράλληλα, θα μας απασχολήσει το θέμα της εργασίας των αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία και θα διερευνήσουμε τις συνθήκες υπό τις οποίες ναυτολογούνταν, πως αντιμετωπίστηκε το ζήτημα από το ελληνικό κράτος, ποιές ενέργειες αναλήφθηκαν και τί αποτελέσματα είχαν.

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στην ανεργία των ναυτικών. Στόχος μας είναι η ανάδειξη των πολιτικών για τη ναυτική ανεργία στο μεσοπόλεμο, των προτεραιοτήτων που τέθηκαν και των συνεπειών που είχαν. Θα εξετάσουμε επίσης τα μέτρα που λαμβάνονταν τόσο σε εποχές με χαμηλά ή ανεκτά ποσοστά ανεργίας όσο και σε εποχές με έξαρση των ποσοστών

της ανεργίας των ναυτικών και πως αυτά συμβάδιζαν κατά καιρούς με άλλες πολιτικές των ελληνικών κυβερνήσεων.

Στο έβδομο Κεφάλαιο θα καταπιαστούμε με τις συνθέσεις πληρώματος των φορτηγών πλοίων και τις συνθήκες υπό τις οποίες καθορίστηκαν. Θα εξετάσουμε εάν και πώς ανταποκρίθηκαν στις τεχνολογικές αλλαγές σχετικά με την κίνηση των πλοίων ή τις επικοινωνίες, στις αλλαγές των διαδρομών των ελληνικών εμπορικών πλοίων και στις κοινωνικές συνθήκες της εποχής (αντιμετώπιση ανεργίας ναυτικών, κλπ.). Θα επεκτείνουμε την αναζήτησή μας στο αν και κατά πόσο ελήφθησαν υπόψη οι διεθνείς εξελίξεις στη σύνθεση του πληρώματος και στην αξιοπλοΐα των πλοίων. Ένα θέμα που έχει κατά καιρούς ανακινηθεί είναι κατά πόσο εφαρμοζόταν οι συνθέσεις πληρώματος στα ελληνικά φορτηγά πλοία κατά το μεσοπόλεμο και θα προσπαθήσουμε να διαπιστώσουμε το βαθμό και το είδος συμμόρφωσης με τις εκάστοτε κρατικές ρυθμίσεις και τις αντιλήψεις που κυριαρχούσαν.

Στο ίδιο Κεφάλαιο θα μας απασχολήσει η εξειδίκευση των ναυτικών. Θα δούμε τις λογικές που εξυπηρετούσε, τα αίτια, τη δομή, τη μορφή και τα κριτήρια της εξειδίκευσης. Δεδομένου ότι η εξειδίκευση συνιστούσε ένα εργαλείο για την κατανομή της εργασίας στο πλοίο αλλά και για την απόκτηση δικαιωμάτων πρόσβασης στην αγορά ναυτικής εργασίας, θα επικεντρωθούμε στις διαστάσεις που έλαβε η εξειδίκευση στο μεσοπόλεμο καθώς και στη χρήση ή στην κατάχρησή της.

Στο όγδοο Κεφάλαιο θα εξετάσουμε τις συνθήκες οργάνωσης και ασφάλειας εργασίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Θα δούμε την πορεία υιοθέτησης του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας των φορτηγών πλοίων και του οκτάωρου εργασίας των πληρωμάτων τους. Θα μας απασχολήσει το θέμα των ναυτικών ατυχημάτων και των απωλειών ελληνικών φορτηγών πλοίων, που συνεπαγόταν συχνά την απώλεια της ζωής αρκετών ελλήνων ναυτικών. Εκτός από τις διαστάσεις του σε διεθνές επίπεδο θα εστιάσουμε στην ανάληψη των ενεργειών αντιμετώπισης του σοβαρού αυτού θέματος από την ΔΕΝ.

Θα μας απασχολήσουν επίσης τρία ζητήματα που συνδέονται με τις συνθήκες της ζωής των ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Το πρώτο αφορά στη διαμονή και διαβίωση των ναυτικών στα πλοία και θα εστιάσουμε την προσοχή μας στην κατάσταση των χώρων και στις συνθήκες διαμονής και διαβίωσης και στις παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους. Το δεύτερο ζήτημα αφορά στις ασθένειες των ναυτικών και θα εξετάσουμε τις σχετικές ρυθμίσεις του ελληνικού κράτους, τις επιπτώσεις τους, τη στάση των ασφαλιστικών οργανισμών για την αποζημίωση των ναυτικών για ατυχήματα ή ασθένειες, τα ποσοστά νοσηρότητας των ναυτικών και τυχόν καταχρήσεις στην εφαρμογή του σχετικού καθεστώτος. Η τροφοδοσία των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων θεσπίστηκε στα μισά του

μεσοπολέμου. Θα ασχοληθούμε με τις συνθήκες της υιοθέτησης των σχετικών ρυθμίσεων, τη σύσταση, την ποιότητα και τις ποσότητες του εγκεκριμένου εδεσματολογίου των ναυτικών και τις διατροφικές συνήθειες των ελλήνων ναυτικών.

Στο τελευταίο (ένατο) Κεφάλαιο θα μας απασχολήσουν θέματα της πειθαρχίας των ναυτικών. Θα παρακολουθήσουμε τη θέσπιση του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ) και θα αναλύσουμε το περιεχόμενό του επιχειρώντας να διαπιστώσουμε τις προτεραιότητες και τις κατευθύνσεις του ενώ επιχειρήσουμε μια συνοπτική ανάλυση της παραβατικότητας των ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία και του τρόπου αντιμετώπισής της. Θα ασχοληθούμε με δύο ναυτικά αδικήματα, τη λιποταξία και τη στάση, εστιάζοντας στο χαρακτήρα του κάθε αδικήματος και στα αίτια που το προκαλούσαν. Το ενδιαφέρον μας εστιάζεται στο αν και κατά πόσο η λιποταξία συνδέεται με το φαινόμενο της μετανάστευσης και η στάση με την εκδήλωση απεργιακών κινητοποιήσεων στα φορτηγά πλοία.

Συνοψίζοντας, θα πρέπει να σημειώσουμε πως με την παρούσα μελέτη επιχειρείται μια συστηματική ανάλυσητης πολιτικής στη ναυτική εργασία, που ακολουθήθηκε από το ελληνικό κράτος κατά την περίοδο του μεσοπολέμου. Η προσέγγισή μας στηρίζεται στην επεξεργασία και αξιολόγηση ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων της εποχής του μεσοπολέμου κι αποσκοπεί α)στον εντοπισμό των προσανατολισμών της πολιτικής στη ναυτική εργασία σε όλες τις υποπεριόδους του μεσοπολέμου, β)στην ανάδειξη του ρόλου της κρατικής οργάνωσης και λειτουργίας στη ναυτική εργασία και στη δημιουργία των κατάλληλων θεσμών για τον εκσυγχρονισμό της, γ)στην ανάλυση της λειτουργίας της αγοράς ναυτικής εργασίας, δ)στον προσδιορισμό του περιεχομένου και της λειτουργίας των εργασιακών σχέσεων, ε)στην παρουσίαση του χαρακτήρα και του περιεχομένου της εκπαίδευσης, της κοινωνικής ασφάλισης και της πρόνοιας των ναυτικών, στ)στην εξέταση της εύρεσης εργασίας των ελλήνων ναυτικών και της ναυτικής ανεργίας στο μεσοπόλεμο, ζ)στην παρακολούθηση της θέσπισης και της εφαρμογής της σύνθεσης πληρώματος των πλοίων και της εξειδίκευσης των ναυτικών, η)στην παρουσίαση του τρόπου οργάνωσης και ασφάλειας άσκησης της ναυτικής εργασίας και των βασικών πτυχών της διαβίωσης των ναυτικών στα φορτηγά πλοία και θ)στη διερεύνηση της εξασφάλισης πειθαρχίας των πληρωμάτων και των μεθόδων αντιμετώπισης των αδικημάτων - παραπτωμάτων στη ναυτική εργασία.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΣΜΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πορεία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από το 19ο αιώνα και μετά παρουσιάζει μια θεαματική εξέλιξη. Η επιτυχής μετάβαση από τα ιστιοφόρα πλοία στα ατμόπλοια περί τα τέλη του 19ου αιώνα, συνδέεται με τις επιχειρηματικές ενέργειες των ομογενών εφοπλιστών, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στη Μαύρη Θάλασσα. Δεν υστέρησαν βέβαια πλοιοκτήτες από τους ναυτότοπους του Ιονίου και του Αιγαίου πελάγους[8].

Η δράση τους στηρίχθηκε στη λειτουργία εμπορικών και ναυτιλιακών δικτύων των Ελλήνων της διασποράς σε συνδυασμό με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των νησιών. Τα δίκτυα που κυριάρχησαν ήταν το «χιώτικο» κατά την περίοδο 1830-1860 και το «ιόνιο» κατά την περίοδο 1870-1900. Χάρις στην οργάνωση και στη δομή τους, συνδυαζόταν επιτυχημένα το εμπόριο με τη θαλάσσια μεταφορά. Υπ' αυτές τις συνθήκες, ο προσανατολισμός των Ελλήνων εμπόρων κι εφοπλιστών προς τη μεταφορά χύδην φορτίων ήταν αναπόφευκτος αλλά και καθοριστικός για την μελλοντική εξειδίκευση των Ελλήνων εφοπλιστών στην διαχείριση ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramps)[9].

Ο ελληνικός εμπορικός φορτηγός στόλος ανερχόταν το 1914 σε 780 πλοία εκ των οποίων άνω του 50% και συγκεκριμένα 407 ήταν ατμόπλοια. Στο τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου ο αριθμός των ατμοπλοίων είχε μειωθεί σε 282 ατμόπλοια. Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 1.1. «Ατμόπλοια – Ιστιοφόρα περιόδου 1918-1938», ο αριθμός των ιστιοφόρων πλοίων, αν και υπερτερεί εκείνου των ατμοπλοίων, βαίνει συνεχώς μειούμενος καθόλη τη διάρκεια της περιόδου. Αντίθετα, ο αριθμός των ατμοπλοίων παρουσιάζει μια εντυπωσιακή αύξηση. Από τα 282 ατμόπλοια που αριθμούσε η ελληνική ναυτιλία το 1919, το 1938 αριθμούσε 607 ατμόπλοια, δηλαδή είχε σημειωθεί μια αύξηση κατά 115% ενώ από τα 1056 ιστιοφόρα του 1919, το 1938 η ιστιοφόρος ναυτιλία περιελάμβανε 716, που μεταφράζεται σε μια μείωση του αριθμού των ιστιοφόρων πλοίων κατά 32%. Μ' άλλα λόγια, κατά τη διάρκεια

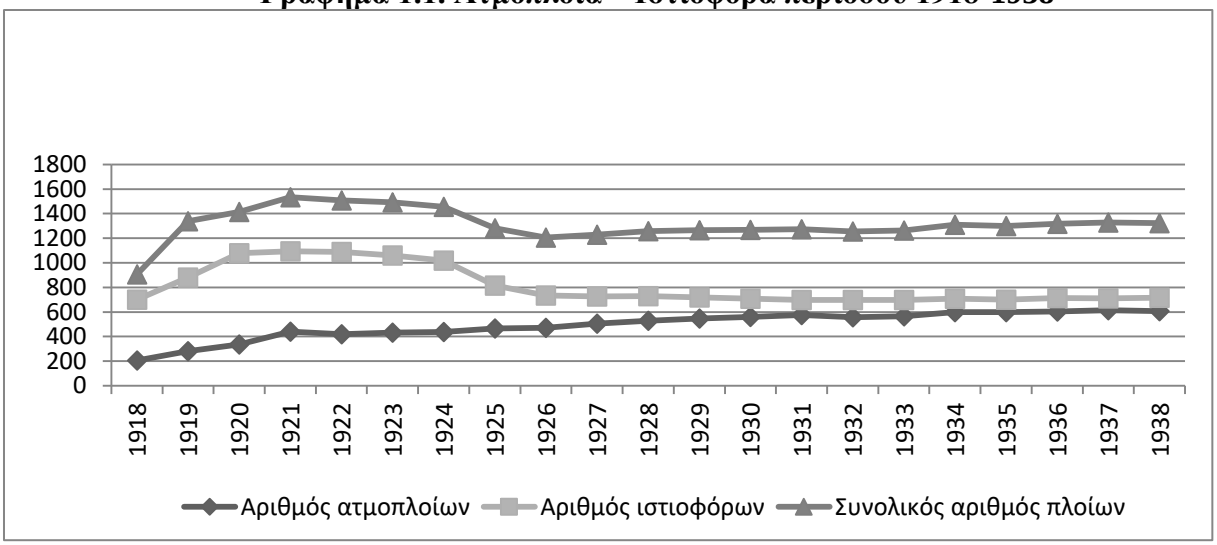
[8]Βασίλης Καρδάσης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν – Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα χ.χ., σελ. 153, Apostolos Delis, « Mediterranean Wooden Shipbuilding in the nineteenth century: Production, Productivity and Ship Types in Comparative Perspective », *Cahiers de la Méditerranée*, 84 | 2012, 349-366, Κωνσταντίνος Παπαθανασόπουλος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856) – Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1983, σελ. 231, Λευτέρης Τσουλφίδης, *Οικονομική ιστορία της Ελλάδας*, Εκδ. Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 219, Ε. Εμπειρίκος, *Περί της ατμήρους ημών ναυτιλίας*, Παρασκευάς Λεώνης, Εν Αθήναις 1900, σελ. 16, Nikolas J. Spourgitis, *La marine marchande hellénique – Son passé- son présent*, Messager d'Athènes, Athènes 1931, σελ. 83 και Βασίλης Χ. Χόμπας, *Ατμόπλοια εναντίον Ιστιοφόρων (1830-1914) Μια στατιστική ανάλυση*, Παπαζήσης, Αθήνα 1998, σελ. 53.

[9] Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 127.

του μεσοπολέμου υπερδιπλασιάζεται ο αριθμός των ατμοπλοίων ενώ μειώνεται κατά ένα τρίτο ο αριθμός των ιστιοφόρων πλοίων.

Συνακόλουθα, ο αριθμός των ναυτικών που εργάζεται στα ατμόπλοια αυξάνεται κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου ενώ ο αριθμός των ναυτικών που εργάζονται στα ιστιοφόρα φθίνει. Σύμφωνα με τον Πίνακα 7.8. «Μέσος όρος αριθμού πληρώματος φορτηγών ατμοπλοίων» του Παραρτήματος του έβδομου Κεφαλαίου, κατά τις περιόδους 1920-1924 και 1936-1940 υπηρετούσαν περί τα 27 άτομα ανά ατμόπλοιο. Αν υποθέσουμε ότι κατά το 1930 όλα τα ιστοφόρα ήταν ενεργά, μπορούμε βάσει των στοιχείων του Πίνακα 1.2. «Αριθμός – ειδικότητα ναυτικών κατά την απογραφή της 30-12-1930» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, να θεωρήσουμε ότι κάθε ιστιοφόρο απασχολούσε περί τα 7 άτομα.

Γράφημα 1.1. Ατμόπλοια – Ιστιοφόρα περιόδου 1918-1938



Πηγή: Πίνακας 1.1. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Έτσι, μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι στις αρχές του μεσοπολέμου (το 1919) υπηρετούσαν στα ατμόπλοια 7.614 ναυτικοί συνολικά (282 ατμόπλοια επί 27 ναυτικοί) και στα ιστιοφόρα 7.392 ναυτικοί συνολικά (1.056 ιστιοφόρα επί 7 ναυτικοί). Το 1938 αντίθετα η κατάσταση θα εμφανιστεί εντελώς διαφορετική. Αν δεχτούμε πως η σύνθεση πληρώματος παρέμεινε αμετάβλητη, στα ιστιοφόρα εργάζονταν περί τα 5.012 άτομα (716 πλοία επί 7 ναυτικοί) ενώ στα ατμόπλοια 16.389 ναυτικοί (607 ατμόπλοια επί 27 ναυτικοί). Παρά τις διαφοροποιήσεις στον αριθμό του πληρώματος ανά πλοίο, λόγω και των τεχνικών του χαρακτηριστικών ή των πλόων του, η μεταβολή της σχέσης του αριθμού των ναυτικών ατμοπλοίων - ιστιοφόρων από περίπου 1 προς 1 το 1919 σε 3 προς 1 το 1938 δεν πρέπει να απέχει πολύ από την πραγματικότητα. Με βάση τη λογική ανάλυση και την εμπειρική προσέγγιση (μαρτυρίες, υπομνήματα, δημοσιεύματα, βιογραφίες, κλπ.), οι τάσεις εξέλιξης του αριθμού ναυτικών που εργάζονταν σε ατμόπλοια και ιστιοφόρα ακολούθησαν την πορεία που προαναφέρθηκε.

Η επικράτηση του ατμόπλοιου ανέδειξε σε βασικούς ναυτότοπους τη Χίο, τις Κυκλάδες (Σύρο, Άνδρο) και την Κεφαλονιά. Αντίθετα, στην απασχόληση ναυτικών της ιστιοφόρου ναυτιλίας κυριαρχούσαν οι περιοχές Αττικής και Βοιωτίας, Αργολιδοκορινθίας Κυκλάδων, Κέρκυρας, Χίου, Ευβοίας και Σάμου. Η διαφοροποίηση δεν εντοπίζεται μόνο στα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην απασχόληση αλλά και στα λιμάνια νηολόγησης (κυρίως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Χαλκίδα, η Μυτιλήνη, η Σάμος, η Κέρκυρα, η Σαλαμίνα, ο Βόλος, η Καβάλα, η Πρέβεζα και η Πάτρα) ή και δραστηριοποίησης των ιστιοφόρων, στο μεταφορικό τους έργο, κλπ. Να σημειώσουμε δε πως ο στόλος των ιστιοφόρων απασχολείτο σχεδόν αποκλειστικά είτε στην ακτοπλοΐα (μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων) είτε σε μεταφορές εντός της Ανατολικής Μεσογείου[10].

Από την εξέταση των στοιχείων της απογραφής των εργατών θαλάσσης κατά την 30ή Δεκεμβρίου 1930, όπως εμφανίζονται στον Πίνακα 1.2 «Αριθμός και ειδικότητες ναυτικών κατά την απογραφή της 30-12-1930» του Παραρτήματος αυτού του Κεφαλαίου, προκύπτει ότι η απασχόληση ναυτικών στα ιστιοφόρα είναι σημαντική καθώς ανέρχεται στο 32,77% ή στο ένα τρίτο της συνολικής απασχόλησης στα πλοία (ατμόπλοια και ιστιοφόρα). Η σημασία αυτής της απογραφής για τα ιστιοφόρα ενισχύεται από το γεγονός πως γίνεται ακριβώς στα μισά της περιόδου του μεσοπολέμου, κατά την οποία η ιστιοφόρος ναυτιλία φθίνει.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής ο αριθμός των πλοιάρχων, που υπηρετούσαν σε ιστιοφόρα πλοία, είναι πολύ μικρός. Πρόκειται για 102 άτομα και δεδομένου ότι πλοίαρχοι θεωρούνται όσοι κυβερνούν πλοία που έχουν καθαρή χωρητικότητα άνω των 60 κόρων, τα ιστιοφόρα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 60 κόρων ήταν τουλάχιστον 102. Από την άλλη, όσοι κυβερνούσαν πλοία με καθαρή χωρητικότητα μέχρι 60 κόρους, ονομαζόταν κυβερνήτες και στα ιστιοφόρα απασχολούνταν 1.733 άτομα. Ο συνολικός αριθμός πλοιάρχων και κυβερνητών αποτελεί το 38,35% του συνολικού αριθμού των απασχολουμένων στα ιστιοφόρα. Αν λάβουμε υπόψη μας πως μόνο τα 102 ιστιοφόρα πλοία, όπου υπάρχει πλοίαρχος, έχουν πλήρωμα περί τα 6 άτομα, το ποσοστό των κυβερνητών ιστιοφόρων επί του συνολικού αριθμού των απασχολουμένων στα ιστιοφόρα πλοία ανέρχεται γύρω στο 42% του συνολικού αριθμού των απασχολουμένων στα ιστιοφόρα. Κοντολογίς, δύο στους πέντε ναυτικούς που εργάζονται στα ιστιοφόρα είναι κυβερνήτες κι αν λάβουμε υπόψη μας πως η

[10]Γιάννης Θεοτοκάς –Τζελίνα Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις –Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, σελ. 134.

συντριπτική τους πλειοψηφία είναι πλοιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες, η μισθωτή εργασία έχει περιορισμένη έκταση και εύρος στη συνολική απασχόληση της ιστιοφόρου ναυτιλίας[11].

Η άποψη αυτή ενισχύεται κι από την μελέτη των ειδικοτήτων στα ιστιοφόρα και στα ατμόπλοια. Όπως βλέπουμε στον Πίνακα 1.2. «Αριθμός - ειδικότητα ναυτικών κατά την απογραφή της 30-12-1930» του Παραρτήματος του τρέχοντος Κεφαλαίου, οι ειδικότητες που κυριαρχούν στην απασχόληση των ναυτικών στα ιστιοφόρα είναι αυτές των κυβερνητών - ναυκλήρων- ναυτών - ναυτοπαίδων, που καλύπτουν σε ποσοστό το 95% της συνολικής απασχόλησης, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό αυτών των ειδικοτήτων στα ατμόπλοια είναι το 28,8% της συνολικής απασχόλησης. Η ναυτολόγηση δοκίμων (πλοιάρχων και μηχανικών) -αν και σε πολύ μικρό ποσοστό (1,4%) στο σύνολο των ναυτικών- μόνο στα ατμόπλοια και η ανυπαρξία ναυτολογήσεων δοκίμων ναυτικών στα ιστιοφόρα αποδίδεται στο ότι οι ειδικότητες στα ιστιοφόρα είναι συναφείς και η πρακτική εκπαίδευση εξυπηρετείται μέσω της ναυτολόγησης ναυτοπαίδων.

Οι ιδιομορφίες που χαρακτηρίζουν την ιστιοφόρο ναυτιλία όπως το υψηλό ποσοστό αυτοαπασχόλησης των πλοιοκτητών ή συμπλοιοκτητών κι οι σχέσεις εργασίας των μισθωτών – ναυτικών με τους εργοδότες – πλοιοκτήτες ή ο τρόπος μισθοδοσίας, μας οδηγούν στην επιλογή να μην επιμείνουμε στη λεπτομερή εξέταση της ναυτικής εργασίας στα ιστιοφόρα πλοία παρά το γεγονός ότι δεν μπορούμε να αγνοήσουμε βασικές πτυχές της, σε ορισμένα σημεία της εργασίας μας. Με βάση μάλιστα τα στατιστικά στοιχεία, τις νομικές ή διοικητικές ρυθμίσεις και τα εργασιακά και οικονομικά δεδομένα εκτιμάται ότι η ενασχόληση με τη ναυτική εργασία κυρίως στα ατμόπλοια δεν επηρεάζει ουσιαστικά την πορεία και τα αποτελέσματα της θεώρησης της ναυτικής εργασίας εν γένει στο μεσοπόλεμο. Εξάλλου, για την ελληνική εμπορική ναυτιλία από τεχνολογική, οικονομική, κοινωνική και διοικητική άποψη, η περίοδος 1920-1940 σημαδεύεται από την προσαρμογή στις συνθήκες εκμετάλλευσης των ατμοπλοίων. Μια πολύπλευρη προσαρμογή, που είχε αιχμή της τη ναυτική εργασία και κυρίως τις εργασιακές σχέσεις εφοπλιστών και ναυτικών.

Από τις δυο βασικές μορφές της ναυτικής εργασίας κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου ήτοι της μιας που λαμβάνει χώρα στα ιστιοφόρα και της άλλης που συντελείται στα ατμόπλοια, στην παρούσα εργασία θα καταπιαστούμε κατά κύριο λόγο με την απασχόληση στα φορτηγά ατμόπλοια. Οι μεταβολές στη σύνθεση και στον αριθμό των ατμοπλοίων και γενικότερα του εμπορικού στόλου έχουν, όπως είναι φυσικό, άμεσο αντίκτυπο στην απασχόληση και στην ανεργία των ναυτικών. Οι ποικίλες εθνικές, πολιτικές και κοινωνικές

[11] Διατάξεις Διατάγματος του 1836 περί Αστυνομίας Εμπορικής Ναυτιλίας στο Θεοδώρου Γρηγ. Γρηγοράκη, *Λιμενική Υπηρεσία,* Εκδ. Υπουργείου Ναυτικών, Εν Αθήναις 1919.

διαστάσεις του ζητήματος της ανεργίας αλλά και της απασχόλησης των ναυτικών άραγε προσδιοριζόταν από ή προσδιόριζαν την ανάληψη ή την κατεύθυνση των σχετικών κρατικών παρεμβάσεων;

Στο Κεφάλαιο που ακολουθεί εξετάζουμε τις πολιτικές επιλογές που έκαναν οι ελληνικές κυβερνήσεις κι η δημόσια διοίκηση κατά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου αλλά και καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου, τα κριτήρια που έλαβαν υπόψη τους και τα αποτελέσματα αυτών των επιλογών. Σ' αυτό το πλαίσιο, εντοπίζονται τέσσερις κύριες φάσεις ανάπτυξης των κρατικών πολιτικών. Η πρώτη αφορά στην περίοδο 1919-1924 κατά την οποία προέχει η αναδημιουργία της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας και η ανασύσταση της δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης. Κατά τη δεύτερη φάση των ετών 1925-1930 εδραιώνεται η διοικητική μεταρρύθμιση της προηγούμενης φάσης και αναπροσαρμόζονται οι πολιτικές στη ναυτική εργασία. Η τρίτη φάση είναι εκείνη της διεθνούς οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης των ετών 1930-1935 και της αντιμετώπισης των συνεπειών της ενώ η τέταρτη φάση αναφέρεται στην περίοδο 1936-1940 , κατά την οποία ανασυγκροτήθηκε η φορτηγός ναυτιλία κι άρχισαν οι προετοιμασίες για τον επερχόμενο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Στους στόχους μας περιλαμβάνεται η ανίχνευση των ιδεολογικών κατευθύνσεων, των μεθόδων υλοποίησης και των εφαρμοστικών μεθόδων των πολιτικών που ακολουθήθηκαν στη ναυτική εργασία. Θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε πως στο παρόν Κεφάλαιο, η ενασχόλησή μας με τις κρατικές παρεμβάσεις στη ναυτική εργασία, έχει γενικό και επιλεκτικό χαρακτήρα καθώς δεν επιχειρείται παρά η επισκόπηση των κύριων στοιχείων των παρεμβάσεων για να θέσουμε τη βάση πάνω στην οποία δομήθηκε η κρατική πολιτική για τη ναυτική εργασία.

Μια ενδιαφέρουσα διάσταση μάλιστα στην ανάληψη των κρατικών πρωτοβουλιών συνδέεται με την εξωτερική πολιτική, που τήρησε το ελληνικό κράτος κατά το μεσοπόλεμο. Θα ασχοληθούμε έστω και ακροθιγώς με το περιεχόμενο των ενεργειών που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία, τους στόχους και τις ιδέες που επικράτησαν κατά καιρούς.

1.2.- 1919-1924: Η ΑΝΑΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος χάθηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος του στη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Κι όμως, μέσα στην τριετία 1919-1921, ο αριθμός των ατμοπλοίων χάρις στα συσσωρευμένα κέρδη των εφοπλιστών, στην οικονομική συγκυρία και στα φορολογικά μέτρα της κυβέρνησης Ελευθερίου Βενιζέλου υπερδιπλασιάστηκε. Το πρώτο σημαντικό φορολογικό μέτρο αφορούσε στην επιστροφή του φόρου, που είχε επιβληθεί αναδρομικά επί των πολεμικών κερδών των πλοιοκτητών, είτε είχαν προκύψει από πωλήσεις

πλοίων σε ημεδαπούς ή αλλοδαπούς κατά την πολεμική περίοδο είτε από εισπράξεις ασφαλιστικής αποζημίωσης για απωλεσθέντα πλοία λόγω εχθρικής ενέργειας, εφόσον μέσα σε μια διετία δήλωναν οι πλοιοκτήτες ότι εντός πενταετίας θα αγόραζαν ξένο ατμόπλοιο ή θα παράγγελναν νέο, χρησιμοποιώντας για την αγορά ή την παραγγελία τουλάχιστον διπλάσιο ποσό από τον φόρο, που είχαν καταβάλει. Το ατμόπλοιο δεν μπορούσε να πωληθεί σε ξένους πριν από την παρέλευση πενταετίας από τη νηολόγησή του σε ελληνικό λιμένα[12].

Αλλά μια μεταγενέστερη ρύθμιση έκανε την αγορά ή την παραγγελία ενός ατμόπλοιου, για τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες, ακόμα πιο επείγουσα κι ελκυστική. Τα αγοραζόμενα ξένα ή τα ναυπηγούμενα πλοία απαλλάχθηκαν από την καταβολή φόρου έκτακτων κερδών από την εκμετάλλευσή τους, καθόλη τη διάρκεια του πολέμου και κάθε επίταξης[13].

Οι οικονομικές συνθήκες ευνοούσαν την απόκτηση των πλοίων γιατί αφενός οι τιμές τους είχαν ελαττωθεί κι αφετέρου είχαν δημιουργηθεί προσδοκίες για την ανάκαμψη των θαλασσίων μεταφορών αμέσως μετά τον πόλεμο (επιστροφή στρατευμάτων στις χώρες τους, μεταφορές πρώτων υλών κι εμπορευμάτων, που είχαν συσσωρευτεί στα λιμάνια λόγω του πολέμου, κλπ.). Οι εφοπλιστές διέθεταν αξιόλογα κεφάλαια, που προέρχονταν από κέρδη εκμετάλλευσης και πωλήσεις των πλοίων τους ή καταβληθέντα ασφάλιστρα λόγω απώλειας των, κατά τη διάρκεια του πολέμου. Για την ελληνική κυβέρνηση ένας άλλος παράγοντας είχε ιδιαίτερη σημασία. Μόνο το 1917 είχαν απωλεσθεί από εχθρικές πολεμικές ενέργειες 92 ατμόπλοια. Κατά την περίοδο 1915-1918 απωλέσθηκαν 154 πλοία λόγω εχθρικών πολεμικών ενεργειών και άλλα 116 πλοία λόγω πωλήσεων σε αλλοδαπούς εξαιτίας των υψηλών τιμών των πλοίων στις αρχές του πολέμου, απωλειών εξαιτίας κοινών θαλασσίων κινδύνων και δημεύσεων από τους συμμάχους. Συνολικά χάθηκαν δηλαδή 270 πλοία του ατμοπλοϊκού στόλου, ο οποίος στις αρχές του 1915 ανήρχετο σε 475 πλοία ήτοι το 57% του στόλου. Σε επίπεδο χωρητικότητας η κατάσταση ήταν χειρότερη καθώς είχε απωλεσθεί το 67,5% της ολικής χωρητικότητας. Η μείωση του αριθμού των ατμόπλοιων μοιραία σήμαινε μια αντίστοιχη μείωση στην απασχόληση και συνεπώς ένα υψηλότατο ποσοστό ανέργων ναυτικών, που ξεπερνούσε το 50% του συνόλου των ναυτικών. Η κοινωνική πίεση ήταν έντονη δεδομένου ότι δεν υπήρχαν πολλές δυνατότητες απασχόλησης των άνεργων ναυτικών σε άλλους «κορεσμένους» τομείς της οικονομίας καθώς από τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου

[12]Νόμος 1043/1917 «Περί φορολογίας των εκτάκτων κερδών» (Α 253) και Κυριάκος Βαρβαρέσσος, *Έκθεσις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος,* Σαββάλας, Αθήνα 2002, σελ. 141-144.

[13] Νόμος 1285/1918 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεών τινων του νόμου 1043 περί φορολογίας των εκτάκτων κερδών» (Α 79).

αιώνα ο αγροτικός πληθυσμός κατευθυνόταν προς τη βιομηχανία, το εμπόριο αλλά και τη ναυτιλία[14].

Ο υπερδιπλασιασμός του στόλου στην περίοδο 1919-1921 έδωσε μια σχετική διέξοδο στην απασχόληση αλλά τα πλοία έπρεπε να λειτουργούν αποδοτικά για να ανταποκριθούν στον αυξημένο διεθνή ανταγωνισμό, στην ανάγκη απόσβεσης των κεφαλαίων απόκτησης των πλοίων και στα χαμηλά επίπεδα που σταθεροποιήθηκε η ναυλαγορά. Κατά την περίοδο από το 1920 έως το 1923 οι ναύλοι γνώρισαν μια μεγάλη πτώση, γύρω στο 70%. Οι πολυάριθμες απώλειες εμπορικών πλοίων κατά τον πόλεμο είχαν οδηγήσει τους εφοπλιστές όλων των χωρών στην αγορά ή ναυπήγηση νέων με αποτέλεσμα την υπερκάλυψη των απωλειών πλοίων και χωρητικότητας. Έτσι το 1922 ο παγκόσμιος στόλος είχε αυξηθεί κατά 19,4% και αριθμητικά κατά 4.802 πλοία, σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων που υπήρχε προπολεμικά ενώ και σε επίπεδο χωρητικότητας είχε αυξηθεί κατά 37,29%. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας κάλυψε γρήγορα τις ανάγκες υπερπόντιας μετακίνησης των συμμαχικών στρατευμάτων και της θαλάσσιας μεταφοράς των πρώτων υλών, που είχαν παραμείνει στα λιμάνια λόγω των δυσχερειών του πολέμου. Η πλεονάζουσα χωρητικότητα συνέβαλε στη μείωση των ναύλων και στην αναγκαστική αργία των πλοίων. Μόνο κατά το 1923, τέθηκαν περιοδικά σε αργία τα 146 από τα 278 φορτηγά ατμόπλοια υπό ελληνική σημαία. Ένα άλλο στοιχείο που δημιουργούσε δυσκολίες ναύλωσης και οικονομικές επιβαρύνσεις λόγω της καταβολής αυξημένων ασφαλίστρων ήταν ο μεγάλος αριθμός ναυαγίων ελληνικών φορτηγών πλοίων, που ανήλθε συνολικά σε 70 πλοία κατά τα έτη 1920-1923, εκ των οποίων τα 67 κατά τα έτη 1920-1921. Για πολλά απ' αυτά υπήρχαν υποψίες σκόπιμης πρόκλησης (ναυταπάτης).

Η πρόσκαιρη κρίση που διήλθε η ναυτιλία λόγω της πτώσης των ναύλων και των αργιών των πλοίων, προκάλεσε τις διαμαρτυρίες και τα παράπονα ορισμένων Ελλήνων πλοιοκτητών. Τόνιζαν ότι επί της ουσίας εξαναγκάστηκαν μέσω των νόμων για τη φορολογία των εκτάκτων κερδών να αγοράσουν πλοία, κατά την περίοδο που οι τιμές τους ήταν υψηλές, γεγονός που οδήγησε και μερικούς σε οικονομική καταστροφή. Υποστήριζαν ότι το ελληνικό κράτος ενδιαφερόταν για την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών λόγω των απωλειών (πωλήσεις και βυθίσεις) πλοίων κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και για χάρη τους εθυσίασε τους εφοπλιστές. Οι εξελίξεις ακύρωσαν τον ισχυρισμό τους αλλά σίγουρα το ελληνικό κράτος έδρασε λαμβάνοντας υπόψη του την ανάγκη αποτροπής δημιουργίας συνθηκών κοινωνικών αντιδράσεων κι αναταραχών. Η ρώσικη επανάσταση του 1917 δεν

[14] Κώστας Βεργόπουλος, *Εθνισμός και οικονομική ανάπτυξη. Η Ελλάδα στο μεσοπόλεμο*, Εξάντας, Αθήνα 1978, σελ. 23.

απείχε δα και πολύ χρονικά. Ο βενιζελικός Δ. Παπαμιχαλόπουλος είναι σαφής όταν αναφέρει πως «εις τον πληθυσμόν τούτον [ενν. τους 12.000 έως 15.000 άνεργους ναυτικούς] επεβάλλετο να δοθεί το ταχύτερον εργασία, προς αποφυγήν του απειλουμένου εκ της παρατεταμένης ανεργίας κοινωνικού κινδύνου, ως ούτος είχεν εμφανισθή και πολιτογραφηθεί εν τη Ρωσσία» κι επισημαίνει πως «εν γνώσει της ευθύνης του ταύτης το Κράτος συνεδύασε την απαλλαγήν των υπόχρεων εις φόρον εφοπλιστών, αφ' ενός προς την ταχείαν επανεμφάνισιν της ελληνικής σημαίας επί των γνωρίμων αυτή θαλασσών και αφ' ετέρου, προς την εργασίαν των πληρωμάτων, χωρίς να φθάση, ως κακοβούλως ισχυρίσθησάν τινες τότε, εν τη εκτελέσει του προς τον ναυτεργατικόν κόσμον καθήκοντός του, μέχρι της καταστροφικής ζημίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου»[15].

«Καταστροφική ζημία» και δη με ευθύνη του ελληνικού κράτους δεν υπήρξε επ' ουδενί λόγω. Καταρχήν, γιατί οι εφοπλιστές θα μπορούσαν κάλλιστα να επιλέξουν να μην ενταχθούν στα ευνοϊκά αυτά φορολογικά μέτρα και να αναβάλουν τις αγορές πλοίων ή ακόμη και να επενδύσουν αλλού τα κέρδη τους. Κι ύστερα, αν ανατρέξουμε στα στοιχεία του Πίνακα 1.1. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, θα διαπιστώσουμε ότι παρά τις μεταβολές στις αγοραίες τιμές των πλοίων, οι αγορές των περισσότερων ελληνικών πλοίων έγιναν σε περιόδους με μειωμένες τιμές κτήσης των πλοίων[16].

Είναι αλήθεια ότι η βενιζελική παράταξη καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου ακολούθησε σε γενικές γραμμές μια φιλεργατική πολιτική ή τουλάχιστον μια πολιτική που δεν δημιουργούσε ευθείες ρήξεις ή αντιπαραθέσεις με τους εργαζόμενους. Σαφώς και στήριζε τα συμφέροντα των εργοδοτών και στην περίπτωσή μας των πλοιοκτητών αλλά είχε σαφή επίγνωση των ορίων αυτής της στήριξης και δεν τα ξεπερνούσε. Οι επιλογές της πολιτικής, την οποία το ελληνικό κράτος θα μπορούσε να ασκήσει στην εμπορική φορτηγό ναυτιλία, ήταν εκ των πραγμάτων περιορισμένες. Τα εμπορεύματα που διακινούνταν από ελληνικά φορτηγά πλοία με προέλευση ή προορισμό τα ελληνικά λιμάνια ήταν πολύ λίγα και ένα μικρός αριθμός των υπαρχόντων ελληνικών φορτηγών πλοίων επαρκούσε να τα μεταφέρει. Τα υπόλοιπα πλοία δρούσαν σε διεθνείς μεταφορές και το ελληνικό κράτος δεν είχε και δεν μπορούσε να έχει καμία ανάμιξη πέραν από τημονάδα μεταφοράς ήτοι το πλοίο. Κι εδώ όμως, δεν μπορούσε να παρέμβει σαν άλλες ναυτιλιακές χώρες σε τομείς όπως η

[15] Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* Αθήναι 1964, σελ. 22.
[16]Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία – Η περίοδος του μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996, σελ. 226, ΠΙΝΑΚΑΣ 40-«Εμπορική αξία (αγοραία τιμή) φορτηγού πλοίου 7.500 τόνων».

επιδότηση των μεταφορικών μέσων ή του μεταφορικού έργου, η χρηματοδότηση των κατασκευών ή των αγορών των πλοίων κι ο εκσυγχρονισμός ή η ανανέωση του στόλου[17].

Μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο «η αντικατάστασις των ιστιοφόρων δι' ατμοπλοίων δεν επέτρεψε πλέον την κατασκευήν των πλοίων εις την Ελλάδα» ενώ ο αριθμός των ναυτικών δεν ακολούθησε το ρυθμό της αύξησης του αριθμού της εμπορικής ναυτιλίας. Έτσι παρά τον πενταπλασιασμό της χωρητικότητας των ελληνικών πλοίων κατά το διάστημα 1879-1928 ο αριθμός των πληρωμάτων έμεινε περίπου ο ίδιος. Η υστέρηση αποδίδεται στο γεγονός ότι τα ατμόπλοια χρησιμοποιούσαν μικρότερο αριθμό πληρώματος σε σχέση με τα ίσης χωρητικότητας ιστιοφόρα, στη μείωση των απαιτούμενων ναυτικών για τη λειτουργία των πλοίων εξαιτίας της προόδου της ναυπηγικής και της χρήσης των πετρελαιομηχανών και στη μείωση των επιβατηγών πλοίων, που απασχολούσαν μεγάλο αριθμό πληρώματος[18].

Ταυτόχρονα έγινε κατανοητό πως η ελληνική οικονομία και κοινωνία θα μπορούσε να αντλήσει σημαντικά οφέλη από τη φορτηγό ναυτιλία μέσω της απασχόλησης εργατικού δυναμικού. Προς αυτή την κατεύθυνση το ελληνικό κράτος ανέπτυξε την κύρια πολιτική του παρέμβαση. Στο μεσοπόλεμο έδρασε μεθοδευμένα δημιουργώντας καταρχήν το μηχανισμό για μια σταθερή και συνεπή βάση παραγωγής κι εφαρμογής της πολιτικής στην εμπορική ναυτιλία, δηλαδή το Λιμενικό Σώμα. Κύριος άξονας της πολιτικής ήταν η ναυτική εργασία, σε όλη της την έκταση καθώς τα βασικά θέματα νηολόγησης και νομικής μεταχείρισης των πλοίων (υποθήκες, κλπ.) είχαν ρυθμιστεί πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο.

Η πολιτική αστάθεια, που επικράτησε την πρώτη περίοδο του μεσοπολέμου, δεν επηρέασε την πορεία της φορτηγού εμπορικής ναυτιλίας. Έχοντας διευρύνει τις κύριες δραστηριότητές της εκτός του ελληνικού χώρου, αντιμετώπιζε πλέον, κατά μείζονα λόγο, το διεθνή ανταγωνισμό. Τα κυριότερα μέτρα για τη ναυτική εργασία αφορούσαν στην υπαγωγή της στην αρμοδιότητα της ΔΕΝ, στη θέσπιση του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού μέσω του οποίου επιχειρήθηκε στοιχειωδώς η οργάνωση της εργασίας στα εμπορικά πλοία, στην αναδιοργάνωση της απογραφής των ναυτικών, στον καθορισμό όρων εργασίας στα πλοία, στη χορήγηση διπλωμάτων και πτυχίων και στη βελτίωση του συστήματος ασφάλισης των ναυτικών. Μια πολιτική που στόχευε από την αρχή στην

[17] Κυριάκος Βαρβαρέσος, *Έκθεσις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος*, Σαββάλας, Αθήνα 2002, σελ. 143.

[18] Χρ. Ευελπίδης, *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Ελλάδος*, Αργ. Παπαζήσης, Αθήναι 1950, σελ. 95 και Ευάγγελος Δ. Πρόντζας, *Οικονομικός εθνικισμός – Δοκίμιο στη νεοελληνική ιστορία*, University Press Studio Έκφραση, Θεσσαλονίκη 1999, σελ. 188.

επίτευξη των καλύτερων αποτελεσμάτων για την ελληνική οικονομία και κοινωνία με το μικρότερο δυνατό δημοσιονομικό και κοινωνικό κόστος[19].

Σ' αυτό το πλαίσιο κινήθηκε κι η άσκηση της εξωτερικής πολιτικής σε σχέση με τη ναυτική εργασία. Ως γνωστόν, η πρόωρη επικύρωση των διεθνών συμβάσεων εργασίας του 1919 του ΔΓΕ, από την κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου το 1920, οφειλόταν είτε στην πολιτική αποτροπής των κομμουνιστικών τάσεων στο εργατικό κίνημα και ενίσχυσης του προσανατολισμού του προς τις πρακτικές και τις ιδέες της ΔΟΕ είτε στην επιδίωξη να εξασφαλιστεί η αναγκαία διεθνής υποστήριξη κατά την εκστρατεία στη Μικρά Ασία[20].

Οι ναυτικές συμβάσεις εργασίας, που υιοθετήθηκαν το 1920-1921 από το ΔΓΕ, δεν επικυρώθηκαν από το ελληνικό κράτος με την ίδια ταχύτητα. Όπως φαίνεται και στον ακόλουθο Πίνακα 1.3. «Αριθμός ναυτικών συμβάσεων ΔΓΕ κι ελληνικές επικυρώσεις», από τις 13 συμβάσεις του ΔΓΕ κατά το μεσοπόλεμο οι 8 επικυρώθηκαν από το ελληνικό κράτος. Οι 3 από αυτές (του 1920), που αφορούσαν στο ελάχιστο όριο ηλικίας εισδοχής παίδων στη ναυτική εργασία, στην αποζημίωση λόγω ανεργίας σε περίπτωση απώλειας πλοίου σε ναυάγιο και στην εύρεση ναυτικής εργασίας, επικυρώθηκαν το Σεπτέμβριο του 1925 κατά τη δικτατορία του Πάγκαλου και τυπικά το 1929. Οι άλλες δύο συμβάσεις (του 1921), για τον καθορισμό ελάχιστου ορίου ηλικίας για την πρόσληψη νέων στην ειδικότητα θερμαστή ή ανθρακέα και για την υποχρεωτική εξέταση παίδων και εφήβων εργαζομένων σε πλοία, επικυρώθηκαν το 1930 από την κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου. Παρά την επικύρωση των συμβάσεων το 1925, με προφανή στόχο την ανάδειξη του «φιλεργατικού» προσώπου της δικτατορίας, ουδέποτε τέθηκαν σε ισχύ διεθνώς γιατί δεν συγκέντρωσαν τον απαιτούμενο αριθμό κρατικών επικυρώσεων. Αντίθετα οι συμβάσεις του ΔΓΕ του 1921, είχαν τεθεί σε ισχύ διεθνώς το 1922 κι αυτός ήταν κατά πάσα πιθανότητα ο λόγος επικύρωσής τους το 1930.

Όπως παρατηρούμε στον Πίνακα 1.3. «Αριθμός ναυτικών συμβάσεων ΔΓΕ κι ελληνικές επικυρώσεις», κατά την περίοδο της κρίσης του 1929 (έτη 1929-1935) δεν υιοθετήθηκε καμιά ναυτική σύμβαση εργασίας από το ΔΓΕ. Το 1936 όμως μετά την υπέρβαση της ναυτιλιακής κρίσης ο αριθμός των συμβάσεων που υιοθετείται είναι εντυπωσιακός, λες και επιχειρήθηκε

---

[19]Ελένη Α. Θανοπούλου, *Ελληνική και διεθνής ναυτιλία - Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία: Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου*, Παπαζήσης, Αθήνα 1994, σελ. 164-165.

[20] Αντώνης Λιάκος,΄΄Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας΄΄, στο Γιώργος Θ. Μαυρογορδάτος - Χρήστος Χατζηϊωσήφ (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1988, σελ. 258-259, Γιάννης Μηλιός, *Ο ελληνικός κοινωνικός σχηματισμός – Από τον επεκτατισμό στην οικονομική ανάπτυξη,* Εξάντας, Αθήνα 1988, σελ. 240, Ευάγγελος Δ. Πρόντζας *Οικονομικός προστατευτισμός και Βαλκανική συνεργασία – Τα ανατολικά καπνά στο μεσοπόλεμο,*University Press Studio, Θεσσαλονίκη 1996, σελ. 177, Περικλής Αργυρόπουλος, *Απομνημονεύματα, από 1885 έως 1936,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1970, σελ. 21 και Άλκης Ρήγος, *Η Β' ελληνική δημοκρατία 1924-1935 - Κοινωνικές διαστάσεις της πολιτικής σκηνής,* Θεμέλιο, Αθήνα 1988, σελ. 140.

να καλυφθεί το χαμένο έδαφος κατά την περίοδο της κρίσης. Από τις έξι συμβάσεις, μία αφορά στην αναθεώρηση της σύμβασης του 1920 για το κατώτατο όριο ηλικίας εισδοχής των παίδων στο ναυτικό επάγγελμα κι επικυρώθηκε από το ελληνικό κράτος το 1963 ενώ άλλη μία σύμβαση του 1936 για τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή σε περίπτωση ασθενείας ή θανάτου των εργατών θαλάσσης επικυρώθηκε 32 χρόνια αργότερα, ήτοι το 1968. Οι άλλες τέσσερις συμβάσεις του 1936 (κατώτατο όριο επαγγελματικής ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών της εμπορικής ναυτιλίας, ετήσιες άδειες με αποδοχές των ναυτικών, ασφάλιση ασθένειας των εργατών θαλάσσης και ώρες εργασίας στα πλοία – σύνθεση πληρωμάτων) δεν επικυρώθηκαν από το ελληνικό κράτος αλλά και δεν ίσχυσαν διεθνώς καθώς δεν συγκέντρωσαν τον απαραίτητο αριθμό των κρατικών επικυρώσεων.

Πίνακας 1.3. Αριθμός ναυτικών συμβάσεων ΔΓΕ κι ελληνικές επικυρώσεις

Έτος	Αριθμός ΔΣ	Κύρωση από Ελλάδα
1920	3	3
1921	2	2
1926	2	1
1936	6	2
Σύνολο	13	8

Πηγή: Πίνακας 1.4. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Στην πραγματικότητα, όλες οι επικυρώσεις έγιναν επί κυβερνήσεων Ελευθερίου Βενιζέλου γεγονός που επιβεβαιώνει την προσήλωσή του στο έργο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Οι επικυρώσεις που έγιναν επί δικτατορίας του Πάγκαλου το 1925, δεν είχαν ουσιαστικό νομικό αντίκρυσμα και κυρώθηκαν με νόμο το 1929. Δεν είχαν όμως και λογική συνάφεια με το αλλοπρόσαλλο μίγμα της εξωτερικής πολιτικής του Πάγκαλου. Οι φιλοβασιλικοί από την άλλη, επέδειξαν αδιαφορία για τις συμβάσεις και τις «ντιρεκτίβες» της Γενεύης καθώς θεωρούσαν πως δεν χρωστούσαν τίποτε στην ΚτΕ ή στην Αντάντ[21].

Η Ελλάδα λοιπόν επικύρωσε τις συμβάσεις του ΔΓΕ που αφορούσαν στη ναυτική εργασία κατά την πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου, θεωρώντας ότι οι επικυρώσεις εξυπηρετούσαν την απρόσκοπτη διεθνή δράση του κλάδου της φορτηγού ναυτιλίας. Γιατί στις βάσεις της ακολουθητέας ναυτιλιακής πολιτικής συμπεριλαμβάνονταν η «καλή μεταχείριση» των πλοίων από τις προξενικές και διπλωματικές αρχές του εξωτερικού, η απουσία κάθε διάκρισης στα ελληνικά λιμάνια υπέρ της ελληνικής σημαίας και σε βάρος των ξένων σημαιών, οι καλές διπλωματικές σχέσεις με τα Κράτη όπου εργάζεται η ελληνική ναυτιλία κι

[21] Λένα Διβάνη, *Η «ύπουλος θωπεία» - Ελλάδα και ξένοι, 1821-1940*, Καστανιώτης, Αθήνα 2014, σελ. 335 και Αντώνης Κλάψης, *Ο Ανδρέας Μιχαλακόπουλος και η ελληνική εξωτερική πολιτική 1926-1928,* Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2009, σελ. 30 και 39.

ο «προοδευτικός» προσανατολισμός της διαχείρισης των ζητημάτων της ναυτικής εργασίας. Οι επικυρώσεις επιβαλλόταν εκ των πραγμάτων καθώς τόσο από τον κλάδο και όσο κι από τη διοίκηση αναγνωριζόταν ότι πραγματοποιούνταν τμηματικά η ενοποίηση διεθνώς του ναυτεργατικού δικαίου «υπό την αιγίδα του ειρηνευτικού θεσμού της Γενεύης»[22].

1.3.-1925-1929: ΕΔΡΑΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Όπως φαίνεται από το Γράφημα 1.2. «Αριθμός – είδος νόμων περιόδου μεσοπολέμου», η εδραίωση της διοικητικής μεταρρύθμισης του 1919, που συνίστατο στην δημιουργία και λειτουργία του Λιμενικού Σώματος, επιτυγχάνεται ουσιαστικά οκτώ χρόνια αργότερα. Οι μεταβολές αντικατοπτρίζονται στον αριθμό των νομοθετικών ρυθμίσεων, που έγιναν σε πρώτη φάση κατά τα έτη 1919-1921, τόσο στο επίπεδο των διοικητικών αρμοδιοτήτων όσο και στο επίπεδο του ανθρώπινων πόρων της κρατικής διοίκησης. Η ανατροπή, που επιχειρήθηκε το 1926 από τη δικτατορία του Πάγκαλου, φαίνεται καθαρά στον αυξημένο αριθμό των νομοθετικών ρυθμίσεων του 1926, μέρος των οποίων αναιρέθηκε το 1927 μετά την πτώση της δικτατορίας του Πάγκαλου.

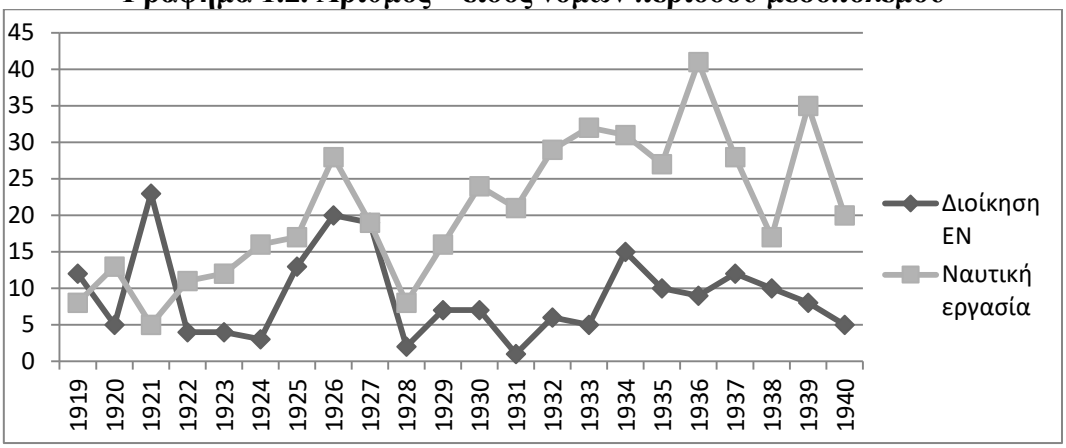
Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε πως το περιεχόμενο, η αιτιολογική βάση, η εφαρμογή ή τα αποτελέσματα βασικών ρυθμίσεων για τη διοίκηση ή τη ναυτική εργασία, αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας εργασίας. Ο ετήσιος όμως αριθμός των νομοθετικών παρεμβάσεων δείχνει με διαύγεια τις κύριες κατευθύνσεις της πολιτικής που ακολουθείτο. Μπορούμε να διακρίνουμε τις κατευθύνσεις της πολιτικής με βάση την αύξηση ή τη μείωση του αριθμού των νομοθετικών ρυθμίσεων, ανά είδος, κατηγορία ή θέμα. Δεδομένου ότι τότε οι νομοθετικές πράξεις δεν περιείχαν πλήθος άσχετων διατάξεων με τον τίτλο του εκάστοτε νομοθετήματος, η αξιοπιστία της αριθμητικής τους καταγραφής δεν αμφισβητείται.

Από τα στοιχεία του Γραφήματος 1.2. «Αριθμός – είδος νόμων περιόδου μεσοπολέμου» διακρίνεται καθαρά ότι κατά την πρώτη περίοδο του μεσοπολέμου (έτη 1919-1922) προείχε η επίτευξη του εγχειρήματος της δημιουργίας του διοικητικού μηχανισμού, ήτοι της οργάνωσης και της λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος και της δομής της μονάδας κρατικής διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού. Κατά τα έτη 1925-1927 με την έλευση της δικτατορίας του Πάγκαλου, παρατηρείται μια αύξηση των νομοθετικών παρεμβάσεων σχετικά με τη διοίκηση

[22] Βασ. Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ 21, Φεβρουάριος 1927, *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 54 και *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Τρίτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 78-79.

του Εμπορικού Ναυτικού. Επρόκειτο σε ανατροπές, που επιχειρήθηκαν από τη δικτατορία κι οι οποίες κατά ένα μέρος ακυρώθηκαν κι επανήλθε, στη συνέχεια, η πρότερη κατάσταση.

Γράφημα 1.2. Αριθμός – είδος νόμων περιόδου μεσοπολέμου



Πηγή: Πίνακας 1.5. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Οι πολιτικές παλινωδίες, ισχυροποίησαν μάλλον το μηχανισμό του Λιμενικού Σώματος γιατί συνειδητοποιήθηκε πως το αποκλειστικό βάρος της χάραξης και της εφαρμογής μιας εθνικής πολιτικής στην εμπορική ναυτιλία, με συνέπεια και συνέχεια, έπεφτε στους ώμους μιας χούφτας αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Κι εκείνοι έβλεπαν καθαρά πως το διεθνές εμπόριο είχε επιβαρυνθεί από δασμούς, ποσοστώσεις και περιορισμούς των συναλλαγών καθώς όλες οι χώρες προσπαθούσαν να ικανοποιήσουν τις εθνικές τους φιλοδοξίες ή να προστατευθούν από την κρίση. Ως πλέον ενδεδειγμένη και σωστή επιλογή, κρίθηκε η στήριξη της απασχόλησης των ναυτικών στα φορτηγά πλοία[23].

Για την επίτευξή της, προκρίθηκε η δημιουργία τεσσάρων βάσεων πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η προγραμματική πολιτική του κράτους για τη φορτηγό ναυτιλία, όπως είχε χαραχθεί από τη ΔΕΝ. Περιελάμβαναν την «ηθική προστασία προς τα πλοία», μέσω του εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης της νομοθεσίας και της καλής μεταχείρισής τους ή και «αληθούς στοργής» στο εξωτερικό από τις αρμόδιες προξενικές και διπλωματικές αρχές, την αποχή από κάθε διάκριση υπέρ της ελληνικής σημαίας στα ελληνικά λιμάνια, την ανάπτυξη καλών διπλωματικών σχέσεων με τις χώρες που εργάζεται η ελληνική ναυτιλία και την «καλή και λελογισμένη διαχείρισι του εργατικού ζητήματος». Για τη διαχείριση μάλιστα των εργατικών ζητημάτων στην εμπορική ναυτιλία «το Κράτος πρέπει να ακολουθή προοδευτικήν μεν πολιτικήν, αλλά παραλλήλως κατά την εφαρμογήν της πολιτικής ταύτης πρέπει να καθοδηγήται εκ των οικονομικών όρων εργασίας και αποδόσεως εν μέσω των διεθνών συνθηκών, υπό τας οποίας η φορτηγός ναυτιλία εργάζεται». Η δόμηση της ακολουθητέας

[23]Ronald Hope, *A new history of British shipping,* John Murray (Publishers) Ltd, London 1990, σελ.368.

πολιτικής στήθηκε σε τρεις βασικές αρχές. Σύμφωνα με αυτές: α)«ουδεμία κοινωνιστική πρόοδος είνε δυνατή εις το ναυτεργατικόν προσωπικόν άνευ της ευημερίας της εφοπλιστικής επιχειρήσεως», β)«η ευημερία της εφοπλιστικής επιχειρήσεως δεν είνε δυνατή χωρίς την στενήν και ειλικρινή συνεργασίαν και σύνδεσμον των πλοιοκτητών και εργατών θαλάσσης» και γ)«δεν αντιλαμβάνεταί τις καλώς την έννοιαν του όρου ναυτιλία όταν λησμονή ότι αποτελή την κατ' εξοχήν διεθνή βιομηχανίαν»[24].

Από το 1927 και μετά ο αριθμός των νόμων, που αφορούσε σε ρυθμίσεις για τη ναυτική εργασία, ξεπερνούσε μονίμως και κατά πολύ τον αριθμό νόμων για τη διοίκηση του Εμπορικού Ναυτικού. Ο δρόμος για την ανάπτυξη της πολιτικής στη ναυτική εργασία με φιλόδοξους διαχειριστικούς στόχους είχε ανοιχθεί. Οι επιρροές από χώρες όπως η Γαλλία σε κρατικό επίπεδο κι η Αγγλία σε εφοπλιστικό επίπεδο ήταν εμφανείς.

Η προβολή του μοντέλου της επίτευξης αγαστής συνεργασίας μεταξύ κράτους, εφοπλιστών και ναυτικών, ήταν προσφιλής καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και στις περισσότερες ναυτιλιακές χώρες. Για να λειτουργήσει θα έπρεπε τα τρία αυτά στοιχεία να έχουν μια εσωτερική ομοιογένεια, πλην όμως δεν υπήρχε σε κανένα. Το ελληνικό κράτος είχε αλλεπάλληλες πολιτικές, εθνικές και οικονομικές περιπέτειες, που δεν επέτρεπαν μια σαφή και σταθερή βούληση και κατεύθυνση, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Έτσι, η ευθύνη του πολιτικού σχεδιασμού για τη ναυτική εργασία και της εφαρμογής του, είχε εναποτεθεί στο προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, που λόγω της δημοσιοϋπαλληλικής και στρατιωτικής ιδιότητάς του, αφενός ήταν ευάλωτο και μερικές φορές ευθυνόφοβο κι αφετέρου επεδείκνυε, ευτυχώς σε σπάνιες περιπτώσεις, αυταρχικές συμπεριφορές.

Η έλλειψη ομοιογένειας ήταν έκδηλη τόσο στο χώρο των εφοπλιστών όσο και στο χώρο και των ναυτικών. Εντός και των δύο «στρατοπέδων» τα μέλη δεν ήταν συνήθως ομόβουλα και αποτελεσματικά. Όπως δηλοποιούσε ο βουλευτής Πειραιά Γ. Σακαλής, ενώ αμφότεροι είναι «άριστοι στα έργα τους, δεν επιδεικνύουν ανάλογες ικανότητες στην επιδίωξη των θεμιτών απόψεών τους, φερόμενοι κατά κανόνα ως προς τούτο κυριολεκτικώς σαν ατζαμήδες»[25].

Η ίδια η μορφή της ελληνικής εφοπλιστικής επιχείρησης (συμπλοιοκτησίες) δεν ευνοούσε την ανάπτυξη ισχυρών ταυτοτήτων του εφοπλιστή ή του ναυτικού και την πλήρη συνειδητοποίηση των συμφερόντων ή των ζημιών τους. Η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού εμπορικού στόλου ανήκε σε ατομικές επιχειρήσεις/συμπλοιοκτησίες, που συχνά

[24]Αξιωματικός ΛΣ Βασ. Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ 21, Φεβρουάριος 1927.
[25] Γ. Ι. Σακαλή, ΄΄Το Υφυπουργείον της Ναυτιλίας – Ποία τάχα η επήρειά του;΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 131, 1 Ιουνίου 1936.

συνδέονταν με εργαζόμενους στα πλοία. Το 1925 μόνο τα 8,35% του εμπορικού στόλου ανήκε σε ανώνυμες εταιρίες, που κατείχαν συνολικά 74.538 τόνους από τους οποίους μόνο 42.891 τόνοι αφορούσαν σε φορτηγά πλοία, τα 4,42% σε ομόρρυθμες εταιρείες και τα 87,4% σε μεμονωμένους πλοιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες. Η συμπλοιοκτησία και μάλιστα η οικογενειακή συμπλοιοκτησία, στηριζόμενη από τα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου, συνιστούσε τον σπουδαιότερο παράγοντα ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας[26].

Η εργασία των συμπλοιοκτητών στο πλοίο σαφώς κι είχε ως συνέπεια την συγκράτηση του λειτουργικού και του διοικητικού κόστους της επιχείρησης σε χαμηλά επίπεδα αλλά δεν επαρκούσε και δη εκείνη την περίοδο για την ανάπτυξη της δράσης της. Αυτό επιτεύχθηκε με την εκμετάλλευση ευνοϊκών συγκυριών όπως οι χαμηλές τιμές προσφερόμενων φορτηγών πλοίων, ο σεισμός του Τόκυο κι η απεργία των ανθρακωρύχων στην Αγγλία. Είναι χαρακτηριστικό πως αμέσως μετά από τη συγκεκριμένη απεργία άρχισε η δυσφήμιση της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας από τους Άγγλους, που κατέληξε στην επιβολή επασφαλίστρων το 1927. Αυτές οι δυσκολίες όμως ήταν που δυνάμωσαν τον ελληνικό εφοπλισμό, τον έκαναν ανθεκτικότερο και κυρίως τον μύησαν στην ανίχνευση και στην εκμετάλλευση ευκαιριών, οι οποίες ως συνήθως δημιουργούνταν και δημιουργούνται υπό αντίξοες συνθήκες[27].

1.4.- 1930-1935: Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

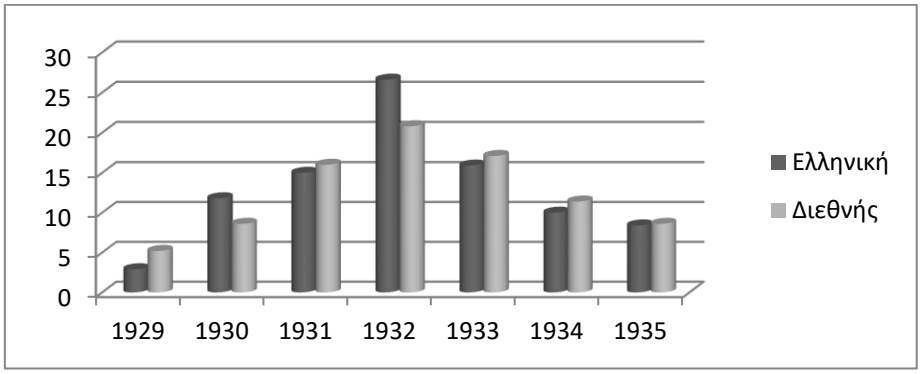
Παρά το γεγονός ότι ο ελληνικός εφοπλισμός είχε εξοικειωθεί στο να δραστηριοποιείται κάτω από δύσκολες περιστάσεις, η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929 αποτέλεσε μια ισχυρή δοκιμασία όχι μόνο για την ελληνική εμπορική ναυτιλία αλλά και για τη δημόσια διοίκησή της. Πριν ακόμη εκδηλωθεί, οι εφοπλιστές στην Ελλάδα θεωρούσαν ότι «υπήρχε» άλλη κρίση και ζητούσαν μέτρα για την αντιμετώπισή της. Έτσι όταν εκδηλώθηκε το κράχ κι ακολούθησε η εκτεταμένη κι έντονη οικονομική ύφεση, η σύγχυση κι η καχυποψία, που αναπόφευκτα επικράτησε στον κλάδο και στη διοίκηση, οδήγησε σε αποπροσανατολισμό, υπερβολές αλλά κι έντονες αντιπαραθέσεις μεταξύ των εμπλεκομένων.

Η σοβαρότητα του προβλήματος αποτυπώνεται σαφέστερα στην αργούσα χωρητικότητα του στόλου την περίοδο της κρίσης. Στο Γράφημα 1.3. «Αργούσα χωρητικότητα ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας (%) 1929-1935» παρατηρούμε πως καθόλη τη διάρκεια της κρίσης, με εξαίρεση τα έτη 1930 και 1932, το ποσοστό της αργούσας ελληνικής χωρητικότητας ήταν

[26] Αντιπλ. Λιμ. Γ. Γεωργακόπουλος, ΄΄Επισκόπισις της εξελίξεως του ελληνικού εμπορικού στόλου κατά την τελευταίαν δεκαετίαν΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 129-130, Μάρτιος – Απρίλιος 1936 και Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία,* ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996, σελ. 63.
[27] Μανώλης Κουλουκουντής,΄΄Οι Έλληνες και η Θάλασσα΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 15-01-1982.

μικρότερο σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Από το 1929 έως και το 1935, μόνο κατά τα έτη 1930 και 1932 οι επιπτώσεις της κρίσης εμφανίζονται δυσμενέστερες για την ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Ιδίως το 1932, ο στόλος μειώθηκε κατά 17 πλοία και η αργούσα χωρητικότητα ανήλθε στο υψηλότερο ποσοστό της κατά την περίοδο της κρίσης, υπερβαίνοντας κατά 6 ποσοστιαίες μονάδες το μέσο ποσοστό της διεθνούς.

Γράφημα 1.3. Αργούσα χωρητικότητα ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας (%) 1929-1935



Πηγή: Πίνακας 1.6. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Οι Έλληνες εφοπλιστές πάντως άδραξαν τις ευκαιρίες της σημαντικής πτώσης των τιμών των πλοίων λόγω της κρίσης. Πολλοί πλοιοκτήτες στον κόσμο, αδυνατώντας να ανταπεξέλθουν στα νέα δεδομένα της πτώσης των ναύλων και της μείωσης του μεταφορικού έργου, αναγκάστηκαν να προβούν στις πωλήσεις των πλοίων τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν η χρεωκοπία του αγγλικού εφοπλιστικού κολοσσού Royal Mail του λόρδου Kylsant. Ισχυροί Έλληνες εφοπλιστές άρχισαν τις αγορές, συμπεριλαμβανομένων κι ορισμένων νεόκοπων ενώ η πλειοψηφία των μικροκεφαλαιούχων συμπλοιοκτητών πάσχιζε να ανταπεξέλθει στην κρίση, μειώνοντας τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων κι εξασφαλίζοντας ταξίδια με χαμηλότερους ναύλους και θεωρούσε ότι το κράτος θα έπρεπε να απόσχει από οποιαδήποτε ενέργεια επιβάρυνσης των πλοίων υπό τις διαμορφωθείσες συνθήκες. Αν και φαινόταν λογικό, στην πράξη ζητούσαν την ανοχή ή την παράβλεψη από την πλευρά των κρατικών λειτουργών, διάφορων αντικανονικοτήτων στη λειτουργία των πλοίων τους, οι οποίες αφορούσαν σχεδόν πάντα σε ζητήματα της ναυτικής εργασίας[28].

Η κυβέρνηση των Φιλελευθέρων είχε προσανατολιστεί προς μια κατεύθυνση προσέγγισης των εφοπλιστών αλλά απέφευγε τη λήψη μέτρων που θα δημιουργούσαν προβλήματα με τους ναυτικούς. Η κίνηση που δήλωνε καθαρά αυτές τις προθέσεις, είχε αναληφθεί πριν από την

[28]Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19-20ος αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 343 και B. N. Metaxas, *The Economics of Tramp Shipping*, The Athlone Press of the University of London 1971, σελ. 22.

οικονομική κρίση. Μια από τις πρώτες ενέργειες της κυβέρνησης Ελευθερίου Βενιζέλου το 1929, ήταν η κατάρτιση μιας ειδικής επιτροπής για την εξέταση της ευρύτερης κατάστασης της εμπορικής ναυτιλίας και την υπόδειξη μέτρων για τη στήριξη και την ανάπτυξή της. Ενδεικτική της σημασίας που απέδιδε η κυβέρνηση στην Επιτροπή, είναι η ανάθεση των καθηκόντων της προεδρείας της στον Αντιπρόεδρο της Κυβερνήσεως Ανδρέα Μιχαλακόπουλο. Στα μέλη συμπεριλαμβάνονταν ως Αντιπρόεδροι οι Υπουργοί επί των Ναυτικών Δ.Ν. Μπότσαρης και Περ. Αργυρόπουλος, ο Διευθυντής του Εμπορικού Ναυτικού κι Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Κ. Μπούκας ως εκπρόσωπος της διοίκησης, ο εφοπλιστής και βουλευτής των Φιλελευθέρων Λ. Εμπειρίκος, ο δικηγόρος Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος και ο βουλευτής Πειραιά Γ. Σακάλης ως ειδικοί περί τα ναυτιλιακά και τρεις εκπρόσωποι των εφοπλιστών. Ο εφοπλιστής Στ. Εμπειρίκος συμμετείχε ως Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, ο Δ. Θεοχάρης ως Διευθυντής της Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος κι ο εφοπλιστής Ηλ. Βλασσόπουλος ως εκπρόσωπος της επιβατηγού ναυτιλίας. Τα αναπληρωματικά μέλη της Επιτροπής αποτελούσαν οι Επιλιμενάρχες Β΄ Κ. Κατσαμπής και Β. Σκαρπέτης, ο Αντιπρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Ν.Γ. Κυριακίδης, ο εφοπλιστής της φορτηγού ναυτιλίας Α. Βογιατζίδης κι ο εφοπλιστής της επιβατηγού ναυτιλίας Γ. Μανουηλίδης[29].

Οι συζητήσεις στην Επιτροπή ήταν μακρές και «εμπεποτισμέναι από επιστήμην και πείραν και πραγματικότητα» καθώς ως βάση των εργασιών της είχε τεθεί το «σπεύδε βραδέως, τουτέστιν την υπόδειξιν, κατόπιν αναλυτικής μελέτης ου μόνον των συνθηκών της παρ' ημίν εμπορικής ναυτιλίας αλλά και των αλλαχού κρατούντων περί ταύτης –διότι πάσα νομοθεσία δια βιομηχανίαν ευρισκομένην εις διαρκή πάλην μετά της ξένης, δέον να έχη αν μη τι ως πρότυπον, πάντως ως βάσιν την νομοθεσίαν των αντιπάλων χωρών- μέτρων συστηματικής εφαρμογής, επιβληθέντων αυτή υπό των πραγματικών αναγκών εκάστου των κλάδων της εθνικής ναυτιλίας». Οι εισηγήσεις που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή αφορούσαν στα εργαλεία της κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής και στη ναυτική πίστη (Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος), στην υπερωκεάνεια επιβατική ναυτιλία (Δ. Θεοχάρης), στη φορτηγό ναυτιλία (Στ. Εμπειρίκος και Νικ. Γ. Κυριακίδης), στην ακτοπλοΐα (Ηλίας Γ. Βλασσόπουλος) και στη θαλάσσια ασφάλεια (Λ. Εμπειρίκος και Σ. Εμπειρίκος)[30].

Οι εκπρόσωποι των ναυτικών σωματείων δεν συμμετείχαν στην Επιτροπή, καθώς είχε ξεκαθαριστεί από την αρχή πως δεν επρόκειτο να ασχοληθεί με θέματα της ναυτικής

[29]G. Mavrogordatos, *Stillborn Republic: Social Coalitions and Party Strategies in Greece, 1922-1936,* University of California Press, Berkley/Los Angeles 1983, σελ. 113.
[30]*Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Τρίτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 4-5.

εργασίας. Κι ενώ αυτά ακριβώς ήταν τα θέματα, που απασχολούσαν την ελληνική φορτηγό ναυτιλία κι έχρηζαν αντιμετώπισης οι προτάσεις της Επιτροπής τα απέφυγαν αφού «οι ναυτεργατικές ρυθμίσεις της εποχής, διεπόμενες από ένα έντονο πνεύμα απορροφήσεως της ανεργίας, ώθησαν σε ακρότητες αυστηρής εφαρμογής των περί συνθέσεως του πληρώματος διατάξεων που ίσχυσαν σχεδόν μέχρι τις παραμονές του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα δυσάρεστα αρνητικό κλίμα για τη ναυτιλία»[31].

Οι εφοπλιστές της φορτηγού ναυτιλίας δεν μπόρεσαν –και λογικά- να τα αγνοήσουν καθώς απέδιδαν την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, προ του μεσοπολέμου, στο συνδυασμό κεφαλαίου και προσωπικής εργασίας, στο θεσμό της συμπλοιοκτησίας, στην ειλικρινή συνεργασία εφοπλιστή, πλοιάρχου και πληρώματος και στην παροιμιώδη λιτότητα του Έλληνα ναυτικού ενώ για να ανταπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό του μεσοπολέμου θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί η ποιοτική και ποσοτική ανεπάρκεια προσωπικού και η οξύτητα του ναυτεργατικού ζητήματος με την απλούστευση των προσόντων προαγωγής ναυτικών, την κατάργηση των οργανικών συνθέσεων πληρώματος των εμπορικών πλοίων, την αυστηρή εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ, την απαλλαγή των πλοιάρχων από την υποχρέωση παρακράτησης του φόρου καθαρής προσόδου πληρωμάτων, την κατάργηση της αποζημίωσης του πληρώματος με μισθούς ενός τριμήνου προς παλιννόστηση λόγω πώλησης πλοίου στο εξωτερικό, την απαλλαγή των εφοπλιστών από την υποχρέωση καταβολής καθυστερούμενων μισθωτών υπηρεσιών πληρώματος, κλπ. Αν κι η Επιτροπή δεν ασχολήθηκε με τη ναυτική εργασία και τις -μερικές φορές- ακραίες ή τουλάχιστον υπερβολικές κι ανεδαφικές προτάσεις των εφοπλιστών ξεκαθαρίστηκε πως η «εμποροναυτική πολιτική εξυπακούει στη χάραξη προγράμματος μακράς πνοής» ενώ τα ναυτεργατικά ζητήματα χαρακτηρίζει «ρευστότης των λύσεων, δεδομένου ότι η οριστική τους λύση δεν ανήκει τόσο στην εθνική νομοθετική πρωτοβουλία όσο στη διεθνή, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών» μέσω της τμηματικής ενοποίησης του διεθνούς ναυτεργατικού δικαίου υπό την αιγίδα της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ)[32].

Όπως αναμενόταν, η κριτική για το έργο της Επιτροπής επικεντρώθηκε, για πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους, στην επιβατηγό ναυτιλία, υπερωκεάνεια και κυρίως ακτοπλοϊκή ναυτιλία. Η φορτηγός ναυτιλία αντιμετώπιζε ήδη σοβαρά προβλήματα κι η Επιτροπή απλώς είχε θέσει τα ζητήματα της ίδρυσης ελληνικού ναυτασφαλιστικού οργανισμού και της

[31]Χρήστος Ντούνης – Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα Περίοδος 1919 – 1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 74.

[32]*Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Τρίτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 74 και Ηλίας Ι. Τσαγκάρις, *Η σύμβασις ναυτικής εργασίας (Νόμος 1752/1951) από ιστορικής δογματικής συγκριτικής και νομολογιακής απόψεως*, «Το Νομικόν» Νικ. Α. Σάκκουλα, Αθήναι 1953, σελ. 14.

ναυτιλιακής χρηματοδότησης με την οργάνωση συστήματος ναυτικής πίστεως, για τα οποία η κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου, όπως κι οι επόμενες, δεν ήταν διατεθειμένη κι αντικειμενικά δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει σοβαρές πιστώσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Έτσι η παροχή «ηθικής ενίσχυσης» της φορτηγού ναυτιλίας από το κράτος προβλήθηκε ως το προσφορότερο εργαλείο άσκησης πολιτικής βάσει της θεμελιώδους αρχής ότι «η φορτηγός ναυτιλία πρέπει να περιβάλλεται με όλην την ηθικήν ενίσχυσιν αυτού και να αφίνεται όσον το δυνατόν ελευθέρα εις την οικονομικήν αυτής δράσιν, διότι αυτή μόνη είναι εις θέσιν να εκτιμά τας διεθνείς καλάς και κακάς συνθήκας και να επωφελήται ή να προφυλάσσεται απ' αυτάς». Το κράτος θα έπρεπε να παρακολουθεί στενά την διεθνή ναυτιλιακή κίνηση, να μελετά το ευρύτερο και το εθνικό πλαίσιο δράσης της φορτηγού ναυτιλίας και να προωθεί την λήψη των αναγκαίων μέτρων σε συννεόνηση με τους εμπλεκόμενους στον κλάδο[33].

Ήταν όμως αρκετή η «ηθική ενίσχυση» του κράτους προκειμένου να συνδράμει τη φορτηγό ναυτιλία στον αγώνα επιβίωσης που είχε αποδυθεί; Εκ του αποτελέσματος μπορούμε να υποστηρίξουμε πως η αδυναμία κρατικής οικονομικής στήριξης των εφοπλιστών, τους έκανε πιο ευρηματικούς, ευέλικτους και τολμηρούς. Ανταποκρίθηκαν δηλαδή στο ρόλο τους καθώς «ο εφοπλισμός δεν είναι μια δουλειά για λιπόψυχους»[34].

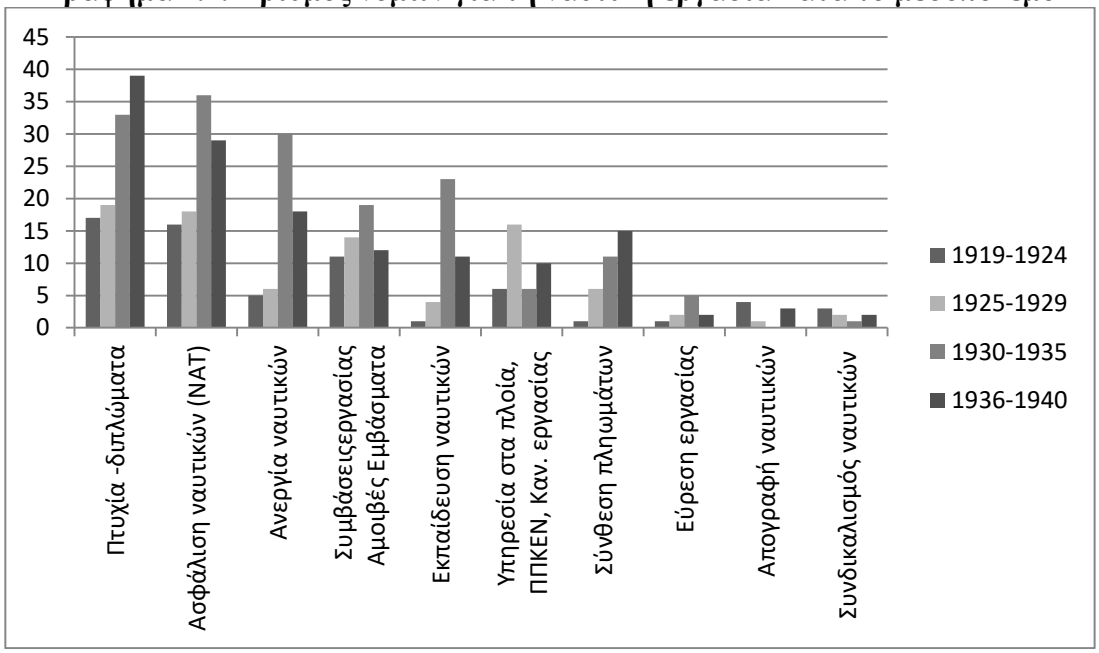
Εξάλλου θα ήταν παράδοξο να ενισχύονται από μια χώρα, της οποίας το μέγεθος του μεταφορικού έργου με φορτηγά πλοία ήταν πολύ μικρό σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων της. Μια πτυχή της «ηθικής ενίσχυσης», παρότι δημιουργούσε οικονομικές επιβαρύνσεις, ήταν η λήψη μέτρων στήριξης της ναυτικής εργασίας. Εκ των υστέρων μπορεί κανείς να δει καθαρά πως το μεγαλύτερο κέρδος στη ναυτιλία ήταν η διατήρηση ενός ήπιου -σε γενικές γραμμές- κλίματος στα πλοία καθώς δεν υπήρξαν εκτεταμένες κι έντονες συγκρούσεις.

Η άσκηση της «φιλεργατικής πολιτικής» κατά τη διάρκεια της περιόδου της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης αντικατοπτρίζεται στο Γράφημα 1.4. «Αριθμός νόμων για τη ναυτική εργασία κατά το μεσοπόλεμο». Η λήψη μέτρων για τη ναυτική εργασία παρουσιάζει αξιόλογες ποιοτικές και ποσοτικές μεταβολές κατά το μεσοπόλεμο. Κατά την πρώτη εξαετία 1919-1924 το κύριο βάρος έπεσε στη θεσμική της οργάνωση (απογραφή, συνδικαλισμός, ασφάλιση, εξειδίκευση ναυτικών) ενώ κατά την περίοδο 1925-1929 δόθηκε έμφαση στη θέσπιση κανονισμών και όρων άσκησης της ναυτικής εργασίας. Η ανάγκη της επιτυχούς αντιμετώπισης των συνεπειών της παγκόσμιας οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης (1930-1935) συνέβαλε στην αναδιάταξη των επιλογών της διοίκησης, που συνίσταντο στη λήψη

[33] Επιλιμενάρχης Β΄ Β. Σκαρπέτης, ΄΄Σκέψεις επί της πολιτικής του κράτους προς την εμπορικήν ναυτιλίαν΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 74, Ιούλιος 1931.
[34]Martin Stopford, *Maritime Economics*, 3rd edition, Routledge, New York 2009, σελ. 343.

πολυάριθμων μέτρων για τη ναυτική εργασία. Αν και τα περισσότερα αφορούσαν στην ανεργία, στην εκπαίδευση και στην ασφάλιση των ναυτικών, δεν ήταν λίγα και κείνα για την μισθοδοσία και την εξειδίκευση των ναυτικών ή την σύνθεση πληρώματος των πλοίων.

Γράφημα 1.4. Αριθμός νόμων για τη ναυτική εργασία κατά το μεσοπόλεμο



Πηγή: Πίνακας 1.7. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Η πραγματικά εντυπωσιακή ενασχόληση της δημόσιας διοίκησης με τα θέματα της ναυτικής εργασίας κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης φαίνεται καθαρά στο επόμενο Γράφημα 1.5. «Αριθμός νόμων για τη ναυτιλία την περίοδο 1930-1935». Η νομοθετική παραγωγή για την ναυτική εργασία αφορά σε 164 νομοθετικές πράξεις, δηλαδή στο 75% του συνόλου των παρεμβάσεων της περιόδου για την ελληνική ναυτιλία.

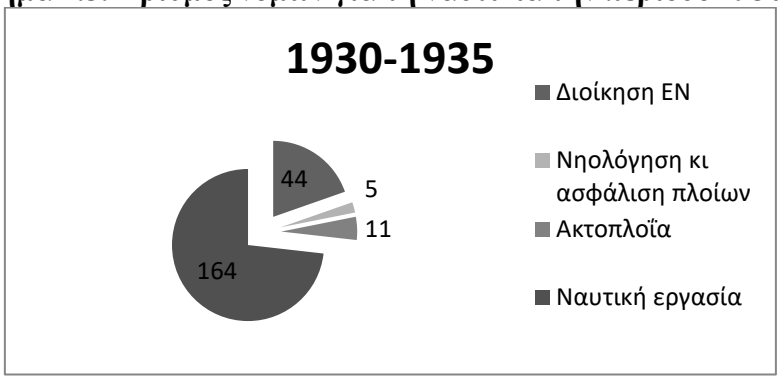
Τα μέτρα για τη στήριξη της ναυτικής εργασίας ελήφθησαν παρά τις αντιδράσεις των εφοπλιστών και τις κινητοποιήσεις των ναυτικών σωματείων με ποικίλα αιτήματα. Η εναλλαγή κυβερνήσεων δεν ανέκοψε το ρυθμό της υιοθέτησής τους καθόλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου, με αποκορύφωμα το 1933. Μια κάμψη στο ρυθμό της ετήσιας νομοθετικής παραγωγής για την ναυτική εργασία παρατηρήθηκε το 1935, χρονιά κατά την οποία ρυθμίστηκαν μια σειρά από κρίσιμα θέματα στον ευρύτερο τομέα της εργασίας στην Ελλάδα όπως το οκτάωρο, οι εθνικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας, τα κατώτατα όρια αμοιβής των εργαζομένων. Πολλά όμως απ' αυτά είχαν ήδη ρυθμιστεί στη ναυτική εργασία[35].

Το εγχείρημα δεν ήταν εύκολο. Εκτός από την αντιμετώπιση των συνεπειών της κρίσης (υψηλή ανεργία, σημαντική μείωση των μισθών και ημερομισθίων, κλπ.), ο εκσυγχρονισμός

[35]*Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, Τόμος ΙΕ΄, Νεώτερος ελληνισμός από 1913 ως 1941, σελ. 342.

του πλαισίου της ναυτικής εργασίας εμφανιζόταν επιτακτικός. Η οξύτητα των προβλημάτων και η αδήριτη ανάγκη άμεσης υπέρβασής τους στο δυναμικό χώρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, έκανε περισσότερο τολμηρούς, προσεκτικούς και εντέλει αποτελεσματικούς, τους διαχειριστές της κατάστασης. Κι επρόκειτο για μια μικρή ομάδα χαρισματικών αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος με αρκετές γνώσεις, πλούσια εμπειρία και κυρίως πολύ μεράκι για τη δουλειά τους. Ανάλογα μάλιστα μια ολιγάριθμη ομάδα ατόμων στο Υπουργείο Οικονομίας, εμπνευσμένων από το γερμανικό Κρατικό Σοσιαλισμό αλλά με μικρή πολιτική ισχύ είχε καταστρώσει σχέδια για τη μεταρρύθμιση των εργασιακών σχέσεων στην Ελλάδα[36].

Γράφημα 1.5. Αριθμός νόμων για τη ναυτιλία την περίοδο 1930-1935



Πηγή: Πίνακας 1.8. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαί*ου*

Το γεγονός ότι οι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος επικέντρωσαν το ενδιαφέρον τους στην αντιμετώπιση ζητημάτων της ναυτικής εργασίας, με φιλεργατικό σε γενικές γραμμές προσανατολισμό και μάλιστα σε περίοδο οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης, δημιούργησε αναστάτωση και προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις. Οι εφοπλιστές θεωρούσαν πως όλα τα μέτρα θα έπρεπε να στοχεύουν στην ελάφρυνση των οικονομικών βαρών των πλοίων τους ενώ οι ναυτικοί ζητούσαν επίμονα και σθεναρά τη λήψη μέτρων στήριξης της εργασίας κι αντιμετώπισης της ανεργίας. Σαφής πολιτικός σχεδιασμός από τις εκάστοτε κυβερνήσεις δεν υπήρχε αλλά η βενιζελική παράταξη είχε σαφώς κυριαρχήσει στη λήψη πρωτοβουλιών σε θέματα ναυτικής εργασίας καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Η οικονομική κρίση του 1929 αποδυνάμωσε το βενιζελικό κόμμα καθώς προκάλεσε ένα ανεπανόρθωτο ρήγμα στις σχέσεις του με την κοινωνία, το οποίο δεν μπορούσε πλέον να καλύψει ο προικισμένος κι απαράβλητος ηγέτης του. Το Λαϊκό κόμμα από το 1932 και μετά επιχείρησε ενεργητικότερα και πιο αποτελεσματικά να εμφανίσει ένα φιλεργατικό πρόσωπο. Από τη στιγμή που διεκδικούσε την εξουσία, δεν θα μπορούσε να κάνει κι αλλιώς. Εξάλλου, είχε μείνει για μια

[36]Mark Mazower,*Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, Μετάφραση Σπύρου Μαρκέτου, ΜΙΕΤ, Αθήνα 2002, σελ. 150.

δεκαετία «μακράν αυτής» και τα στελέχη του αδυνατούσαν να κατανοήσουν ιδίως τα ζητήματα οικονομικής και εξωτερικής πολιτικής[37].

Όπως είπαμε, τα μέτρα που ελήφθησαν κατά την περίοδο της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης από τη ΔΕΝ δεν έτυχαν της ευμενούς υποδοχής από τον κλάδο. Από την πλευρά των ναυτικών υπήρχε μια διαρκής προσπάθεια υπέρβασης των συνεπειών της κρίσης (απώλεια θέσεων εργασίας, μείωση μισθών, εντατικοποίηση εργασίας, κλπ.) που εκδηλωνόταν με την υποβολή καταγγελιών για την παραβίαση της νομοθεσίας περί συνθέσεων, τροφοδοσίας, καταβολής μισθών ή άλλων παροχών όπως των εξόδων παλιννόστησης, την αξίωση για αυστηρή τήρησή της και την προώθηση αιτημάτων για αυξήσεις μισθών ή τη λήψη μέτρων για την καταπολέμηση της ανεργίας. Η κλιμάκωση της κρίσης με την υποτίμηση του εθνικού νομίσματος, την πτώχευση του 1932 και την εγκατάλειψη του «χρυσού κανόνος» οδήγησε στην ένταση των πιέσεων των ναυτικών για την εξασφάλιση της καταβολής των μισθών τους και την προάσπιση των δικαιωμάτων τους.

Οι επιπτώσεις της κρίσης στη ναυτιλία (μείωση των θαλάσσιων μεταφορών, έλλειψη ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών, πτώση των ναύλων, παροπλισμός μεγάλου αριθμού πλοίων) έκανε τους εφοπλιστές πιο απαιτητικούς και δύστροπους. Οι καλές σχέσεις, που η πλειοψηφία τους διατηρούσε με το βενιζελικό κόμμα, συνέβαλαν στην αποφυγή λήψης ιδιαίτερα επώδυνων μέτρων εις βάρος τους από το ελληνικό κράτος. Παρά τούτο, ελήφθησαν μέτρα όπως η τήρηση της σύνθεσης των πλοίων και των όρων των συμβάσεων εργασίας (καταβολή μισθοδοσίας, παροχή κανονικής τροφοδοσίας, εξασφάλιση παλιννόστησης, κλπ.). Η αυστηρή τους εφαρμογή αποτέλεσε σημείο τριβής με τη δημόσια διοίκηση, δηλαδή το προσωπικό και δη τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Είχαν κι οι εφοπλιστές τα δίκια τους. Ο μόνος τρόπος για να ξεπεράσουν τους παροπλισμούς και τις μειώσεις των ναύλων ήταν η μείωση των λειτουργικών τους εξόδων. Στις μικρές επιχειρήσεις όπως η συμπλοιοκτησία, η πιο συνηθισμένη πρακτική ήταν αυτή της συμπίεσης του λειτουργικού κόστους και της αύξησης της παραγωγικότητας της μισθωτής εργασίας.

Οι νόμοι που υιοθετήθηκαν αφορούσαν στην ελάφρυνση των δαπανών των πλοίων μέσω της μείωσης συνθέσεων, στη στήριξη της ναυτικής εργασίας μέσω εκπαίδευσης, απόκτησης πτυχίων κι αδειών ναυτικής ικανότητας κι ασφάλισης και στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Οι εφοπλιστές θεωρούσαν ως συνήθως την παρέμβαση του κράτους άστοχη ή επιζήμια. Η αυστηρή πχ. τήρηση της νομοθεσίας για την σύνθεση πληρώματος των πλοίων, είχε στόχο τη

[37]Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, Τόμος Δεύτερος, Κάκτος, Αθήνα 1997, σελ. 160 και Γιώργος Θ.Μαυρογορδάτος, *Μελέτες και κείμενα για την περίοδο 1909-1940*, Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή χ.χ., σελ. 63.

μείωση της ανεργίας των ναυτικών κατά τον Υπουργό των Ναυτικών, ο οποίος δήλωνε ότι θα ήταν απολύτως ανένδοτος στις απόψεις του γι' αυτό το ζήτημα[38].

Αντίθετα, κατά τους εφοπλιστές η αυστηρή εφαρμογή των συνθέσεων αύξανε την ανεργία των ναυτικών. Θεωρούσαν πως «εκ της ελλείψεως ενός ή δύο ανδρών του κατωτέρου προσωπικού κάθε άλλο παρά κινδυνεύει η ασφάλεια του πλοίου, ενούτοις μία τοιαύτη οικονομία, εν συνδυασμώ προς τα απολείποντα έξοδα παλιννοστήσεων, αντικαταστάσεων, κλπ. εις εν μακρόν ταξίδιον, αντιπροσωπεύει ποσόν όπερ ενθαρρύνει τον εφοπλιστήν να θέση εις κίνησιν το πλοίον του και ούτω δοθή εργασία εις 30 άλλους ναυτικούς»[39].

Η εκδήλωση αντιδράσεων των εφοπλιστών για την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής του κράτους στη φορτηγό ναυτιλία και κυρίως στη ναυτική εργασία κινούνταν σε αυτό το μοτίβο. Στην περίοδο της κρίσης 1930-1935 τα παράπονα κι οι διαμαρτυρίες τους διατυπώνονταν συχνά μέσω του περιοδικού *Ναυτικά Χρονικά* και στις Γενικές Συνελεύσεις ή σε υπομνήματα της ΕΕΕ. Έδειχναν -ως ένα βαθμό- τον τρόπο σκέψης και δράσης, τις σταθερές απόψεις και τις αντιφάσεις, τον επαγγελματισμό αλλά και τον καιροσκοπισμό, που χαρακτήριζε μια σημαντική μερίδα τους. Από τη μια ζητούσαν οικονομική ενίσχυση ή εγγύηση με σκοπό την ανανέωση του φορτηγού στόλου ή άμεση λήψη μέτρων για τη ναυτική εργασία από το κράτος κι από την άλλη απέρριπταν μετά βλεδυγμίας νύξεις κυβερνητικών παραγόντων περί οικονομικής διευκόλυνσης της ναυτιλίας ή κατηγορούσαν το κράτος για υπερβολική ανάμιξη στη λειτουργία των ιδιωτικών επιχειρήσεών τους. Ακόμη και την άρση των παροπλισμών κι επαναφορά αρκετών ελληνικών φορτηγών πλοίων στην ενέργεια στα τέλη 1932 - αρχές 1933, η οποία οφειλόταν στην αύξηση των ναύλων, την απέδωσαν στην αλλαγή της κυβέρνησης και της ακολουθούμενης κρατικής πολιτικής, που οδήγησε στην ελευθερία της εργασίας[40].

---

[38] ΄΄Τα κρατικά μέτρα υπέρ της ναυτιλίας νομοθετούνται κατά την παρούσαν σύνοδον, Ανακοινώσεις του κ. Υπουργού των Ναυτικών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 22, 15-11-1931, σελ. 3-4.

[39] Νικόλαος Β. Μεταξάς – Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Επί των δηλώσεων του κ. Υπουργού των Ναυτικών΄΄, Επιστολή με ημερομηνία 9 Αυγούστου 1931 προς τα *ΝΧ*, τ. 17, 01-09-1931, σελ. 18.

[40] Χαρακτηριστικά είναι τα δημοσιεύματα: ΄΄Όταν το κράτος δεν επεμβαίνη΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 51, 01-02-1933 σε. 2, ΄΄Προς αποτροπήν του κινδύνου΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 41, 01-09-1932, σελ. 1-3, ΄΄Τα κρατικά μέτρα υπέρ της ναυτιλίας νομοθετούνται κατά την παρούσαν σύνοδον, Ανακοινώσεις του κ. Υπουργού των Ναυτικών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 22, 15-11-1931, σελ. 3-4, ΄΄Προς αποτροπήν του κινδύνου΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 41, 01-09-1932, σελ. 1-3, ΄΄Τα δύο μεγάλα προβλήματα΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 55, 01-04-1933, σελ. 1-2, ΄΄Κόμματα και ναυτιλία – Η ανάγκη ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 40, 15-08-1932, ΄΄Η ύψωσις της Παναμαϊκής σημαίας – Τα σχόλια του αθηναϊκού τύπου – Ομολογείται η κρατική αστοργία΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 43, 01-10-1932, σελ. 2, ΄΄Η υποστολή της Παναμαϊκής΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 85, 01-07-1934, ΄΄Όταν το κράτος δεν επεμβαίνη΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 51, 01-02-1933 σε. 2, ΄΄Προς την συνεργασίαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 56, 15-04-1933, σελ. 1-2, ΄΄Συνεννόησιν, αλλά μακράν από την Κρατικήν παρέμβασιν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 77, 01-03-1934, σελ. 2-3, ΄΄Ο απολογισμός ενός έτους΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 97, 01-01-1935, σελ 1-3, ΄΄Εγκαταλείπεται και πάλιν;΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 100, 15-02-1935 και ΄΄Οι δύο δρόμοι΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 75, 01-02-1934, ΄΄Ο προστατευτισμός της αγγλικής ναυτιλίας – Αι δηλώσεις του κ. Runciman΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 73, 01-01-1934, ΄΄Άσκοποι και αδικαιολόγητοι΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 101, 01-03-1935, ΄΄Το μισθολόγιον και αι υποχρεώσεις Κράτους, εφοπλιστών και ναυτεργατών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 113, 01-09-1935, ΄΄Και πάλιν το μισθολόγιον΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 114, 15-09-1935.

Η συμπεριφορά της εφοπλιστικής πλευράς, ιδίως στη δεύτερη δεκαετία του μεσοπολέμου, καθοριζόταν από τις ανησυχίες της για την εξασφάλιση και διασφάλιση ενός περιβάλλοντος ηρεμίας κι ομαλότητας στα φορτηγά πλοία. Εντονότερη ήταν η έγνοια της για τη συγκράτηση και τον πλήρη έλεγχο του κόστους ναυτικής εργασίας. Οι κρατικές παρεμβάσεις γίνονταν αποδεκτές μόνο αν εξυπηρετούσαν τους συγκεκριμένους σκοπούς. Διαφορετικά θεωρούνταν φιλεργατικές, λανθασμένες, άτοπες, άστοχες ή και μη αναγκαίες, φτάνοντας στο σημείο να καλούν το κράτος να απέχει από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου για τη ναυτιλία, όπως άλλωστε έκαναν κι εφοπλιστές άλλων χωρών πχ. του Καναδά[41].

Το αποκορύφωμα αυτής της αυστηρής κριτικής, που ενείχε πολλές φορές στοιχεία διαστρεβλώσεων, αντιφάσεων ή καιροσκοπισμού, ήταν κι η απόδοση των προβλημάτων ανάμεσα στους ναυτικούς και τους εφοπλιστές (απεργίες στα πλοία, κλπ.), στην κρατική πολιτική ή στους κρατικούς λειτουργούς. Ειδικά οι τελευταίοι είτε επρόκειτο για πολιτικούς (υπουργούς ή υφυπουργούς) είτε για προσωπικό της διοίκησης (αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος), αντιμετωπίζονταν με κατηγορίες ή δηκτικά σχόλια για αναποτελεσματικότητα, αναποφαστικότητα κι ανεπάρκεια ενώ συνήθως κατά την ανάληψη των καθηκόντων τους αναγνωριζόταν το κύρος, οι γνώσεις, οι εμπειρίες ή οι καλές τους διαθέσεις.

Παρά το γεγονός ότι η ένταση των σχέσεων ανάμεσα σε εφοπλιστές και ναυτικούς κατά την περίοδο 1930-1935 δεν ήταν απόρροια των κρατικών παρεμβάσεων, θεωρήθηκε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν ήταν «αψυχολόγητα», «αυστηρά» και «ίσως ανεδαφικά» κι ότι η ένταση στις σχέσεις πληρωμάτων και πλοιοκτητών ήταν συνέπεια της μεταβατικής περιόδου, που διερχόταν τότε η ναυτιλία, σε ότι αφορά τις συνθήκες και τους όρους της εργασίας στα πλοία. Η λεπτομερής εξέταση των μέτρων στα Κεφάλαια που ακολουθούν, εξασθενίζει την ισχύ αυτών των απόψεων. Όλη η περίοδος του μεσοπολέμου ήταν μεταβατική όσον αφορά στην μεταβολή των σχέσεων ναυτικής εργασίας και το κράτος σε γενικές γραμμές έδειξε αντανακλαστικά και προέβη στις απαραίτητες ρυθμίσεις. Το κύριο χαρακτηριστικό όμως της περιόδου 1930-1935 ήταν η «λογική» προσπάθεια των εφοπλιστών αρχικά να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη και στη συνέχεια να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες αγοράς φτηνών πλοίων. Σ' αυτό το πλαίσιο, το κράτος –κατά την άποψή τους- έπρεπε να συνταχθεί αναφανδόν και να υπηρετήσει τις επιδιώξεις τους, παραβλέποντας βραχυμεσοπρόθεσμα τα βασικά συμφέροντα των ναυτικών και της κοινωνίας, πράγμα που σαφώς δεν έκανε[42].

[41]Eric Sager, *The merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1914,* McGill – Queen's University Press, Montreal 1989, σελ. 101.

[42] Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική 1931-1961*, (Ανάτυπον εκ του περιοδικού *Σπουδαί*, τεύχος 1ον, ακαδ. έτους 1962-1963), Πειραιεύς 1962, σελ. 20.

1.5.- 1936-1940: ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ

Οι συνέπειες της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης του 1929 δεν περιορίστηκαν σε εύστοχες ή άστοχες εκτιμήσεις, σε ατυχείς ή επιτυχείς αντιδράσεις κι ενέργειες και σε επωφελή ή καταστροφικά αποτελέσματα. Επέφεραν σε μεγάλο βαθμό κι αλλαγές στις αντιλήψεις, στις στάσεις και στις συμπεριφορές σε όλο το φάσμα του τομέα της ελληνικής κι όχι μόνο εμπορικής ναυτιλίας[43].

Μια από τις κυριότερες αλλαγές αφορούσε στη μορφή των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η συμπλοιοκτησία, χάρις στην οποία είχε διαμορφωθεί και αναπτυχθεί ο κλάδος, άγγιξε τα όριά της κατά την περίοδο της κρίσης. Όχι απλώς γιατί αποδείχθηκε πως τα λίγα κέρδη, που αποκόμιζαν οι περισσότεροι συμπλοιοκτήτες, μπορούσαν να διατηρηθούν μόνο με αυστηρές οικονομίες, υπερβολές ή κι αθέμιτες πρακτικές αλλά και γιατί αγόραζαν, εξαιτίας των χαμηλών αξιών τους, πλοία μεγάλης ηλικίας και παρωχημένης τεχνολογίας.

Το μοντέλο της συμπλοιοκτησίας είχε κλονιστεί και στην αρχή του μεσοπολέμου. Κατά την μικρότερης διάρκειας κι ηπιότερη ναυτιλιακή κρίση του 1921, μόνο οι οικονομικά πολύ ισχυροί εφοπλιστές είχαν τις λιγότερες απώλειες. Ο ατομικός χαρακτήρας των επιχειρήσεών τους (πλοιοκτησίας/συμπλοιοκτησίας), με ίδια περιουσία και το πλεονέκτημα της καλύτερης και οικονομικότερης επίβλεψης, αντιστάθμιζε την κατοχή κεφαλαίων και την ευχερή οικονομική διαχείριση των εταιρικών σχημάτων όπως η ανώνυμη εταιρεία. Όπως έγραφε ο Αξιωματικός του ΛΣ Νικόλαος Κουρμπέλης, «ο εφοπλιστής που ως επί το πλείστον υπήρξε ναυτικός και κυβερνά συχνά ο ίδιος το σκάφος του, επέβαλε οικονομίες που η ανώνυμη εταιρεία θα ήταν δύσκολο να επιβάλλει» ενώ γενικότερα «η ελληνική ναυτιλία, εδημιουργήθη δια μικρών κεφαλαίων ή μάλλον διά δανείων, της σκληράς εργασίας, της αυστηράς οικονομίας και της αισιοδοξίας»[44].

Η κρίση του 1929 έθεσε σε νέα βάση αυτά τα δεδομένα. Από την αρχή φάνηκαν οι διαστάσεις των συμβάντων που θα ακολουθούσαν. Για παράδειγμα, ένας Β΄ Μηχανικός, που υπηρετούσε σε πλοίο ιδιοκτησίας του Δημητρίου Π. Λαιμού, με πλοίαρχο τον αδελφό του Μιλτ. Λαιμό, διαμαρτυρόταν στις 16-1-1930 με επιστολή του προς τον Πρωθυπουργό Ελ. Βενιζέλο για την μη καταβολή δεδουλευμένων επειδή είχε αρνηθεί να υπογράψει δήλωση ότι δεν είχε αξιώσεις για αποζημίωση λόγω ναυαγίου (που είχε γίνει στις 30-11-1929). Η καταγγελία εκτός από τον προβληματισμό για τη μεταχείριση του ναυτικού, παρέπεμπε λόγω

[43] Eric Hobsbawm, *Η εποχή των άκρων – Ο σύντομος Εικοστός αιώνας 1914-1991,* Μετάφραση Βασίλη Καπετάνγιαννη, Θεμέλιο, Αθήνα 1997, σελ. 139 και 183.

[44] Επιλιμενάρχης Β΄ Νικόλαος Κουμπέλης, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930 και Β. Καρδάσης, ΄΄Η Σύρος σταυροδρόμι της Ανατολικής Μεσογείου΄΄, στο Γ. Β. Δερτιλή, Κ. Κωστή (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18ος- 20ος αιώνας),* Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή 1991, σελ. 350.

του ναυαγίου στην κρίση του 1921, χρονιά που έγιναν πολλά ναυάγια και θεωρήθηκαν η «μαύρη σελίς της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», για την οποία «πολλά κατόπιν υπέστη και ακόμη υφίσταται, διότι η εντύπωσις των ναυαγίων εκείνων δεν εξηλείφθη έτι»[45].

Η ΕΕΕ είχε προτείνει κατά την έναρξη της ναυτιλιακής κρίσης του 1930 στη ΔΕΝ την απαγόρευση της εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια «παλαιών φορτηγών πλοίων, εφ' όσον είναι χωρητικότητος φορτίου ανωτέρας των 2.500 τόννων» ή εναλλακτικά εφόσον είναι ηλικίας άνω των είκοσι ετών. Η πρόταση έγινε υπό την απειλή της απαγόρευσης πώλησης παλιών αγγλικών πλοίων σε αλλοδαπούς (Έλληνες κατά κύριο λόγο) και της αύξησης των ασφαλίστρων των πλοίων λόγω παλαιότητας αλλά και γιατί εκτιμήθηκε ότι θα ήταν «απείρως προτιμότερον, αντί να αγοράζωνται του λοιπού δύο ή τρία παλαιά φορτηγά ασφαλώς θνησιγενή, να αγοράζηται εν και μόνον αλλά βιώσιμον δια της ενώσεως της αξίας εκείνων»[46].

Το μέτρο φαινόταν διπλά χρήσιμο γιατί αφενός θα αναγκαζόταν «οι μικροκεφαλαιούχοι να προσχωρήσωσι και αυτοί εις το σύγχρονον πνεύμα του ευρύτερου οικονομικού συνεταιρισμού, άνευ του οποίου εις τον κρατούντα σήμερον σκληρόν διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό δεν θα δυνηθώσιν όχι μόνον να προοδεύσωσιν αλλά ούτε να διατηρηθώσιν επί πολύ εν τη οικονομική ζωή» κι αφετέρου η ανανέωση του φορτηγού στόλου θα εξασφάλιζε στους ναυτικούς «διάρκειαν εργασίας αντί της προσωρινής μεγαλειτέρας μεν ευρύνσεως του κύκλου αυτής, λίαν όμως συντόμως μελλούσης να καταλήξη εις οριστικήν στέρησιν της εργασίας των». Η αγορά πλοίων άνω των 20 ετών έπρεπε να αποτραπεί γιατί «υπό τας νέας συνθήκας της ναυτιλιακής επιχειρήσεως η αγορά πλοίου, μη συγκεντρούντος τα προσόντα της οικονομικωτέρας εκμεταλλεύσεως αυτού, σημαίνει ασφαλή ζημίαν και σύντομον εκμηδένισιν του ναυτιλιακού κεφαλαίου»[47].

Η συμπλοιοκτησία δέσποζε κι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν θεωρούνταν «κεφαλαιοκρατικές» διότι ««επί εκατόν ναυτιλιακών επιχειρήσεων εικοσιέξ μόνον έχουσι περισσότερα του ενός πλοία και 74 επιχειρήσεις διαχειρίζονται έν και μόνον πλοίον και αυτό ανήκει εις πολλούς συμπλοιοκτήτας, συγγενείς εξ αίματος ή αγχιστείας ως επί το πλείστον». Βλέποντας κανείς την εξέλιξη της πλοιοκτησίας στο μεσοπόλεμο διαπιστώνει τη βαθμιαία

[45]Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου του Μουσείου Μπενάκη, Επιστολή ναυτικού με ημερομηνία 16-1-1930 και Επιλιμενάρχης Β' Νικόλαος Κουμπέλης, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930.
[46]Επιλιμενάρχης Β΄ Κ. Κατσαμπής, ΄΄Επείγοντα ζητήματα της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 66, Νοέμβριος 1930.
[47] Επιλιμενάρχης Β΄ Κ. Κατσαμπής, ΄΄Ενδεικνυόμεναι κατευθύνσεις διά την ανανέωσιν του υλικού της φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 72, Μάϊος 1931.

μετάβαση από τις ατομικές στις εταιρικές μορφές. Το ποσοστό του εμπορικού στόλου σε ανώνυμες εταιρείες από το 8,35% επί του συνόλου το 1925, ανήλθε στο 18,5% το 1935[48].

Το θέμα της ανασυγκρότησης του στόλου είχε τεθεί με έμφαση το 1933 από τον Μανώλη Κουλουκουντή. Θεωρώντας ότι στα τέλη του 1932, παρά την ναυτιλιακή κρίση, δεν υπήρχαν πολλά παροπλισμένα ελληνικά φορτηγά πλοία, επεσήμανε ότι τα αποτελέσματα της δραστηριότητάς τους ήταν πενιχρά καθώς απλώς εξασφαλίζονταν κάποια κέρδη ή η ισοσκέλιση εσόδων – εξόδων, μη υπολογιζομένων των αποσβέσεων. Τόνιζε πως η κρίση απέδειξε ότι «η ναυτιλιακή επιχείρησις είναι επάγγελμα των πλουσίων μόνον ανθρώπων κι ότι μόνο ισχυροί οικονομικοί οργανισμοί είνε εις θέσιν να επιζήσουν μιας τοιαύτης οικονομικής καταιγίδος». Δεν δείλιασε να παραδεχθεί κι ότι η πλοιοκτησία στην Ελλάδα λειτούργησε ως «ναυτιλιακή κερδοσκοπία» καθώς δεν βασίστηκε ποτέ «επί καθορισμένου προγράμματος, το οποίο ακόμη κι αν υπήρχε δεν είχε τα μέσα να το τηρήσει»[49].

Ο Μ. Κουλουκουντής διαπίστωνε τη λανθασμένη τακτική απόκτησης μεγάλου αριθμού πλοίων διότι «εφορτώθημεν επί της ράχεώς μας παλαιά πλοία και, παρ΄όλην την ιδιάζουσαν αφοσίωσιν των πλοιάρχων και τας αξιεπαίνους θυσίας αυτών και των πληρωμάτων, παραδεχθέντων ηλαττωμένους μισθούς, δεν είμεθα ικανοί να χωρήσωμεν προς τα εμπρός». Με παρρησία επίσης διεμήνυε ότι «ο σκοπός μου είναι να **προειδοποιήσω την Ελλάδα περί του επικρεμαμένου κινδύνου, προτού ολόκληρον το οικοδόμημα της Ελληνικής Ναυτιλίας καταρρεύση εις ερείπια. Απαιτείται ανοικοδόμησις, αμέσως μάλιστα».** Υποστήριζε τη «βαθμιαίαν και σύντομον ανασυγκρότησιν» καθώς αθρόες εκποιήσεις πχ. 6 παλαιών πλοίων για την αγορά ενός νέου θα προκαλούσαν υψηλή ανεργία με καταστρεπτικές συνέπειες για τους ναυτικούς, την αποφυγή πραγματοποίησης επισκευών σε παλιά πλοία, την πώλησή τους για διάλυση και την αντικατάστασή τους με νέα, που είχαν χαμηλές τιμές[50].

Οι επισημάνσεις του καλά κατατοπισμένου περί τα ναυτιλιακά Μ. Κουλουκουντή, που αναδείχθηκε σε ηγετική μορφή του ελληνικού εφοπλισμού την επόμενη τριακονταετία, είχαν καταλυτική επίδραση. Συνέβαλαν στο να συνειδητοποιηθεί ευρέως η κατεύθυνση προς την οποία έπρεπε να βαδίσει ο ελληνικός εφοπλισμός. Είναι χαρακτηριστικό πως ο ίδιος ως επικεφαλής του μεγαλύτερου και επιτυχέστερου ναυτιλιακού γραφείου του Λονδίνου, που παρείχε υπηρεσίες σε επιχειρήσεις συμπλοιοκτησίας, τρία χρόνια αργότερα δήλωνε κατηγορηματικά πως «παρήλθεν πλέον» η «παλαιά εποχή» της ναυτιλίας «με το σύστημα της

[48] Επιλιμενάρχης Γεωρ. Ε. Γεωργακόπουλος, *Το ελληνικόν ναυτικόν διά μέσου των αιώνων – Ένα βλέμμα εις την ναυτικήν ιστορίαν,* Τύποις Αδελφών Σαρρή, Εν Αθήναις 1933, σελ. 81.
[49] Ε. Κουλουκουντής, ΄΄Ενώ ανατέλλει το νέον έτος – Επιτακτική η ανάγκη της ανοικοδομήσεως΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 25, 01-01-1933, σελ. 19.
[50] Οι υπογραμμίσεις είναι του Μ. Κουλουκουντή.

ατομικής πλοιοκτησίας ενός πλοιάρχου – εφοπλιστού, αγοράζοντες ένα ατμόπλοιον με την βοήθειαν ενός γραφείου του Λονδίνου»[51].

Οι ζυμώσεις κατά την τριετία 1933-1936 μεταξύ των εφοπλιστών αλλά και κρατικών λειτουργών έχουν ως συνισταμένη την «ανασυγκρότηση» της ελληνικής ναυτιλίας. Στον εφοπλιστικό χώρο αυτές οι ζυμώσεις εκδηλώθηκαν και μέσα από μια ασυνήθη -για τα δεδομένα του εφοπλιστικού κύκλου που χαρακτηριζόταν από ολιγολογία, κρυψίνοια κι εγκράτεια- ανταλλαγή διϊστάμενων απόψεων μέσω άρθρων στον αθηναϊκό και ναυτικό τύπο ανάμεσα στους εφοπλιστές Κ. Γράτσο και Γ. Ε. Εμπειρίκο. Ο πρώτος υποστήριζε με ζήλο τον εξορθολογισμό (rationalisation) της χωρητικότητας της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας μέσω της δημιουργίας ισχυρών ομάδων, με μεγάλα κεφάλαια, τα οποία θα μπορούσε να προσφέρει η ύπαρξη ενός πιστωτικού ιδρύματος. Τασσόταν υπέρ της δημιουργίας Ανώνυμων Ναυτικών Εταιρειών και της υιοθέτησης σχημάτων συνεργασίας των εφοπλιστών («κοοπερατιβικόν» σύστημα) προκειμένου να εξευρεθούν τα μεγάλα κεφάλαια, που απαιτούσε η ανανέωση του στόλου. Για τον Γ. Ε. Εμπειρίκο η συγκρότηση ανωνύμων εταιρειών σήμαινε «υποδούλωση της ανεξαρτησίας και της αυτοτέλειας των Ελλήνων ναυτίλων» κι υπεραμυνόταν του ατομικού χαρακτήρα της πλοιοκτησίας και του «νοικοκυρίστικου πνεύματος» που τη διέπει. Υπογράμμιζε ότι η ναυτιλία μας «ανεπτύχθη και επρόκοψεν ως είνε σήμερον συντεθειμένη είτε υπό την ατομικήν μορφήν της ή υπό την της συμπλοιοκτησίας, απέτυχε δ' οικτρώς και κατά κανόνα όταν έλαβε μορφήν ανωνύμων εταιρειών». Τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών δεν θεωρούσε πρόσφορη για τις εφοπλιστικές επιχειρήσεις κι ο δικηγόρος - εφοπλιστής Γ. Χρ. Λαιμός και πρότεινε τη θεσμοθέτηση ενός ειδικού τύπου Ναυτικής Εταιρείας, στα πρότυπα της αγγλικής «Company Ltd», την εισαγωγή των εταιρειών περιορισμένης ευθύνης και τη λήψη μέτρων για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των μειοψηφούντων συμπλοιοκτητών[52].

Παρά το γεγονός ότι δεν υπήρχαν διχογνωμίες για την ανάγκη ανανέωσης του στόλου, οι προβληματισμοί είχαν επικεντρωθεί στην υιοθέτηση ή μη των ανωνύμων εταιρειών. Το πιθανότερο ήταν πως οι εφοπλιστές ανησυχούσαν για τον τρόπο φορολόγησης των κερδών των ανωνύμων εταιρειών. Παλιότερα μάλιστα, είχε επισημανθεί πως το ελληνικό κράτος φορολογούσε τις ανώνυμες εταιρείες, οι οποίες είχαν συσταθεί για την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων με στόχο την αγορά νέων πλοίων ενώ εξαιρούσε τις ατομικές επιχειρήσεις[53].

---

[51] Ε. Κουλουκουντής, ΄΄Στενήν συνεργασίαν προς κοινάς κατευθύνσεις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 121, 01-01-1936.
[52] Κ.Γ. Γράτσος, ΄΄Έν όψει της πραγματικότητος΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 99. 01-02-1935, Γ.Ε. Εμπειρίκος – Βουλευτής Άνδρου, ΄΄Επί των μέτρων ενισχύσεως της φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 100, 15-02-1935 και Γ. Χρ. Λαιμός ΄΄Καιρός να σκεφθώμεν διά το μέλλον΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 164, 15-10-1937.
[53] Γ.Η. Κουλουκουντής, ΄΄Φορολογικαί ασυνέπειαι΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 15, 01-08-1931.

Για τους κρατικούς λειτουργούς η υιοθέτηση των ανώνυμων εταιρειών με στόχο την ανασυγκρότηση του στόλου είχε κι άλλες διαστάσεις. Σύμφωνα με τον Αξιωματικό του ΛΣ Γεωγ. Γεωργακόπουλο «η κεφαλαιοκρατική οργάνωσις και ιδίως η ανωνυμοποίησις ευρύνει πολύ περισσότερον το χάσμα, το οποίον ήνοιξεν όχι τόσον η φυσική διαφορά, όσον η έντεχνος εκμετάλλευσις των δυσκολιών της ναυτικής ζωής, από τους συστηματικούς οργανωτάς εργατικών ζητημάτων» αντίθετα με τη συμπλοιοκτησία που «συντελεί αν μη εις την αδέλφωσιν κεφαλαίου και εργασίας, τουλάχιστον εις τον μετριασμόν της προστριβής, λόγω της συνταυτίσεως της τύχης ενώπιον του κινδύνου και της αμοιβαίας ευκόλου κατανοήσεως». Το Κράτος συνεπώς θα έπρεπε να ευνοήσει την επιβεβλημένη ανανέωση του φορτηγού στόλου και τον περιορισμό της χωρητικότητάς του μέσω του σχηματισμού «πολύ ευρύτερων συνεταιρισμών κατά το μάλλον ή ήττον οικογενειακών όχι όμως τύπου ανωνύμου φορτηγού εταιρίας» και παραμερίζοντας τα «μοναχοβάπορα»[54].

Δεν υπήρχαν λοιπόν αμφιβολίες για τη στροφή που θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί στην απόκτηση νέων πλοίων. Η αρχή έγινε με την ναυπήγηση τριών νέων φορτηγών αξίας 206.000 λιρών Αγγλίας από τους εφοπλιστές Σταύρο Λιβανό και Σταμάτη Εμπειρίκο. Η βελτίωση της ναυλαγοράς και της απασχόλησης των πλοίων κατά το 1937 δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την ανασυγκρότηση του στόλου. «Σκάφη νεότευκτα, το έν μετά το άλλο, καθειλκύσθησαν και ναυπηγούνται διά λογαριασμόν Ελλήνων πλοιοκτητών, των ισχυρότερον συγκεκροτημένων, φορτηγά νεαράς ηλικίας πλείστα όσα ηγοράσθησαν, πνοή ζείδωρος, αναδημιουργική, ήρχισε και πάλιν να ριπίζη την Κυανόλευκον». Η ποιοτική όμως βελτίωση του πλωτού υλικού της ναυτιλίας έπρεπε να συμβαδίσει με την αναδιάρθωση των εργασιακών σχέσεων, η οποία οριζόταν λόγω της δικτατορίας ως «διαπαιδαγώγισις και ηθική εξύψωσις του προσωπικού των πλοίων» και με τη διεύρυνση των εφοπλιστικών συμπράξεων[55].

Κατά τη διετία 1937-1939 παρατηρήθηκε αύξηση των ελληνικών εφοπλιστικών γραφείων στο Λονδίνο. Τα ναυτιλιακά γραφεία που λειτουργούσαν έχοντας στο δυναμικό τους μεγάλο αριθμό συμπλοιοκτητών αντιλαμβάνονται την αλλαγή κι όπως είναι φυσικό προσαρμόζονται στη νέα κατάσταση.

Η ανασυγκρότηση επισφραγίζεται με την παράδοση του νεότευκτου πετρελαιοκίνητου φορτηγού πλοίου *Κάσος,* που ανήκε στον εφοπλιστή Ρεθύμνη. Κατά την εκτέλεση του δοκιμαστικού πλου στις 5-7-1939 στο Νιούκαστλ της Αγγλίας επέβαινε κι ο τότε Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αμβρόσιος Τζίφος συνοδευόμενος από διπλωματικούς

[54] Γεωγ. Γεωργακόπουλος, ΄΄Το ζήτημα της συμπλοιοκτησίας και η εξέλιξις της ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 116, Φεβρουάριος 1935.
[55] ΄΄Έτος αποφασιστικόν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 169, 01-01-1938.

υπαλλήλους, άλλους εφοπλιστές, Άγγλους ασφαλιστές και ναυπηγούς. Ο εφοπλιστής δεν παρέλειψε να ζητήσει από τον Υφυπουργό να συνεχίσει το «τόσον αποτελεσματικόν και καρποφόρον» έργο του «διά της εμπεδώσεως της τάξεως και της πειθαρχίας εις το εθνικόν μας πλοίον». Η ελληνική ναυτιλία γύριζε σελίδα με πρωταγωνιστή, έναν από τους κυριότερους υποστηρικτές και επωφελούμενους του θεσμού της συμπλοιοκτησίας[56].

Από τεχνολογική άποψη, η ανασυγκρότηση συναρτήθηκε με τη στροφή προς την απόκτηση πετρελαιοκίνητων πλοίων και την εγκατάλειψη των ατμοπλοίων. Τα πλεονεκτήματα της εγκατάστασης των Μηχανών Εσωτερικής Καύσης (ΜΕΚ), που αποτέλεσε το σπουδαιότερο σταθμό στην κίνηση των πλοίων, συνίσταντο στη μικρή κατανάλωση καυσίμων ανά μονάδα έργου, στη χρησιμοποίηση ολιγάριθμου προσωπικού, στη μεγαλύτερη απόδοση, στη καλύτερη λειτουργία των μηχανών και στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων[57].

Από πολιτική άποψη, η ανασυγκρότηση της εμπορικής ναυτιλίας συνδέθηκε με το εγχείρημα της «αναδημιουργίας» του ελληνικού κράτους, όπως την επαγγέλονταν οι πρωτεργάτες της δικτατορίας. Είχαν προηγηθεί δύο γεγονότα που δημιούργησαν τις συνθήκες της «νέας εποχής» κι επρόκειτο για το αποτυχημένο κίνημα πραξικοπήματος από βενιζελικούς αξιωματικούς στις 01-03-1935 και τη σύσταση θέσης Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας το Μάρτιο 1936. Και τα δύο σηματοδοτούσαν την αποδέσμευση από το παρελθόν.

Η «θλιβερή παρένθεση» του κινήματος της 01-03-1935 προκάλεσε μια αναταραχή στη ναυτιλία για 10 περίπου ημέρες τόσο στον Πειραιά με την απαγόρευση απόπλου όλων των φορτηγών πλοίων όσο και σε ξένα λιμάνια με την ακινητοποίηση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Η ΕΕΕ αποδοκίμασε άμεσα το κίνημα «ως πλήττον τα συμφέροντα του Έθνους», όπως έκανε και η Πανελλήνια Ακτοπλοϊκή Ένωση (εφοπλιστές ακτοπλοΐας). Με ειδική συντακτική πράξη διατάχθηκε από το ελληνικό κράτος η κατάσχεση της περιουσίας όσων συμμετείχαν στο κίνημα. Έτσι κατασχέθηκαν και δημεύθηκαν φορτηγά πλοία που ανήκαν στον Κυριάκο Βενιζέλο, γιό του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος είχε παντρευτεί την κόρη του εφοπλιστή Ρούσσου. Επρόκειτο για μια σαφή ένδειξη των δυναμικών διαθέσεων και της αποφασιστικότητας των αντιβενιζελικών κομμάτων για την επίδειξη έλλειψης ανοχής στις σχέσεις στελεχών του Φιλελεύθερου κόμματος με τους εφοπλιστές αλλά και της εκδικητικής μεταχείρισης της επιχειρηματικής δραστηριότητας των υποστηρικτών του Κινήματος.

[56] ΄΄Αι πρώται εντυπώσεις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 206, 15-07-1939.
[57] Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική Ι,* Τρίτη Έκδοσις, Καραμπερόπουλος, Πειραιεύς 1982, σελ. 105.

Η θέση του Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, υπαγόμενου στο Υπουργείο Ναυτικών, που θεσπίσθηκε από την κυβέρνηση τον Απρίλιο του 1936, ήταν το ουσιαστικό βήμα για την ίδρυση αυτοτελούς «Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας». Η δημιουργία του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως θα δούμε παρακάτω, είχε αποτελέσει διακηρυγμένο στόχο και των δύο κομμάτων (Φιλελευθέρων και Λαϊκού). Κανένα όμως δεν είχε τολμήσει την υλοποίησή του φοβούμενο τις αντιδράσεις, εξαιτίας της αναπόφευκτης ανακατανομής της πολιτικής εξουσίας σε επίπεδο υπουργείων και δημόσιας διοίκησης.

Μετά την κήρυξη του στρατιωτικού νόμου και την κατάργηση του κοινοβουλευτικού καθεστώτος από το Μεταξά τον Αύγουστο του 1936, οι πολιτικές στη ναυτιλία συνέπλευσαν με τις γενικότερες επιλογές της δικτατορίας. Το βασικό τους χαρακτηριστικό αφορούσε στον ενισχυμένο ρόλο του κράτους στην εμπορική ναυτιλία, την οποία θεωρούσαν ως μία από τις κυριότερες πλουτοπαραγωγικές πηγές της χώρας. Υφυπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας παρέμεινε ο Δευκαλίων Ρεδιάδης. Ο έλεγχος του τύπου και η ανάπτυξη μιας έντονης προπαγάνδας για την ανάδειξη του κυβερνητικού έργου αποτέλεσε μια καινοτομία, ιδιαίτερα εμφανή σε χώρους, όπως της διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας, που δεν είχαν γνωρίσει και θελήσει αυτή την προβολή κατά το παρελθόν.

Η λήψη μέτρων με καθαρά κοινωνικό περιεχόμενο αποτέλεσε κύρια προτεραιότητα της δικτατορίας, ιδίως κατά τα δύο πρώτα χρόνια. Όπως διαπιστώνουμε κι από το Γράφημα 1.4. «Αριθμός νόμων για τη ναυτική εργασία κατά το μεσοπόλεμο» ο αριθμός των μέτρων για τη σύνθεση του πληρώματος και την εξειδίκευση της ναυτικής εργασίας (πτυχία) ξεπέρασε τους αντίστοιχους αριθμούς των άλλων περιόδων του μεσοπολέμου ενώ σημαντικός ήταν ο όγκος των ρυθμίσεων που αφορούσαν στους κανονισμούς εργασίας, στην ανεργία, στην απογραφή και στην ασφάλιση των ναυτικών. Σε αρκετές από αυτές συνεχίστηκε η κοινωνική πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων ή υιοθετήθηκαν μέτρα εκσυγχρονισμού που είχαν προταθεί ή εξαγγελθεί παλιότερα αλλά για διάφορους λόγους δεν είχαν θεσπιστεί ή εφαρμοστεί.

Η πολιτική που ακολουθούσε η κυβέρνηση στη ναυτιλία με την ύπαρξη Υφυπουργού αρμόδιου για θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας απέκτησε αυτόνομη έκφραση, σαφήνεια και προβολή. Στις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησης Μεταξά τον Απρίλιο του 1936, 3-4 μήνες πριν από την επιβολή του πραξικοπήματος, τονιζόταν ότι η εμπορική ναυτιλία θα αποτελούσε αντικείμενο ιδιαίτερης μέριμνας της κυβέρνησης κι ότι σύντομα θα επιλύονταν πολλά ναυτιλιακά ζητήματα. Παρότι θεωρούνταν κοινοτυπίες στις προγραμματικές δηλώσεις

των εκάστοτε κυβερνήσεων, αποδόθηκε «πίστις» στις επαγγελίες της «παρούσας» κυβέρνησης καθώς ο Πρόεδρός της Ι. Μεταξάς διακρινόταν για τη «θεληματικότητά» του[58].

Αλλά και ο Υφυπουργός Δευκαλίων Ρεδιάδης εμπνέει «εμπιστοσύνη» και ελπίδες για «σώφρονα και καρποφόρο» διαχείριση κι επίλυση των ποικίλλων και ποικιλόμορφων ζητημάτων της ναυτιλίας, που έμειναν άλυτα, παρότι «κανείς έως τώρα, εκ των εκάστοτε κυβερνόντων, δεν εστράφη εκ προθέσεως κατά της Ναυτιλίας. Όλοι, τουναντίον συνηγωνίζοντο εις εκδηλώσεις ευνοίας και εις λόγους στοργής υπέρ του πλοίου, χωρίς όμως να λαμβάνωνται ποτέ και τα ενδεδειγμένα μέτρα. Έλειπον, ως γνωστόν, αι κατάλληλοι εισηγήσεις, η δημιουργική πνοή και αι σαφείς κατευθύνσεις από τους αρμοδίους προϊσταμένους της υπηρεσίας του Εμπορικού Ναυτικού»[59].

Αλλά «η δημιουργική πνοή», όταν δεν εξυπηρετεί τα εφοπλιστικά συμφέροντα, προκαλεί αναστάτωση και μετατρέπει μονομιάς τον έπαινο σε ψόγο. Ο Δευκαλίων Ρεδιάδης καθίσταται αίφνης «πολυπράγμων», «απληροφόρητος δε και αμελέτητος», «φαντασιοκόπος», άτομο που επιδώκει απλώς τη δημιουργία εντυπώσεων με τις εξαγγελίες του και που περιορίζεται στην «επιφανειακήν, με ασύγγνωστον νωχέλειαν, αντιμετώπισιν» των ναυτιλιακών ζητημάτων. Οι κρίσεις αφορούν σε ανακοινώσεις του για την ακτοπλοϊκή και την υπερωκεάνια επιβατηγό ναυτιλία τον Ιούλιο του 1936 αλλά είχε προηγηθεί μια ξεκάθαρη προσωπική του επιλογή, που αφορούσε στα πληρώματα της φορτηγού ναυτιλίας[60].

Κατά τις συζητήσεις που είχε, τον Ιούνιο του 1936, με συλλογικούς φορείς της ναυτιλίας, οι ναυτεργατικές οργανώσεις είχαν ζητήσει να προσλαμβάνονται υποχρεωτικά στα φορτηγά πλοία ναυτικοί, οι οποίοι θα έπρεπε να ανήκουν σε ναυτικά σωματεία. Οι εφοπλιστές δεν το δέχθηκαν αλλά ο Ρεδιάδης «επιζητών, ως εδικαιολογήθη, να υποστηρίξη τας συντηρητικάς ναυτεργατικάς οργανώσεις έναντι των κομμουνιστών, χωρίς βαθύτερον να εξετάση το ζήτημα και να ζητήση ωρισμένας πληροφορίας από αυτήν την υπηρεσίαν του Υπουργείου του, ενεφανίσθη υπέρμαχος των απόψεων των προέδρων των σωματείων, φθάσας μέχρι του σημείου να τονίση προς τους εφοπλιστάς, ότι και νόμῳ ακόμη θα επιβάλη την υποχρεωτικήν πρόσληψιν των πληρωμάτων εκ των ανηκόντων εις την Ναυτικήν Ομοσπονδίαν». Τα πολιτικά κριτήρια στα οποία είχε στηριχθεί για την επιλογή του δεν έπεισαν τους εφοπλιστές και κατηγορείται ότι δεν συνεργάζεται όπως πρέπει με τους αξιωματικούς και το Διευθυντή της ΔΕΝ, «του οποίου πανθομολογείται η προς την Ναυτιλίαν και τα ζητήματά της

[58]΄΄Αι προγραμματικαί δηλώσεις΄΄, στο *NX*, τ. 129, 01-05-1936.
[59]΄΄Προς αντιμετώπισιν των προβλημάτων της Ναυτιλίας μας – Μια συνομιλία με τον κ. Ρεδιάδην΄΄, στο *NX*, τ. 128, 15-04-1936.
[60]΄΄Προϋποθέσεις που παραδόξως ηγνοήθησαν΄΄, στο *NX*, τ. 135, 01-08-1936, ΄΄Αι υψιπετείς αξιώσεις του κ. Ρεδιάδη΄΄, στο ίδιο και ΄΄Ανερμάτιστοι ωκεανοδρομίαι!΄΄, στο ίδιο.

προσήλωσις, η ευθικρισία και η γνώσις εν πάση λεπτομερεία προσώπων και πραγμάτων, η ανωτερότης και το ανεπηρέαστον των αντιλήψεών του». Σε κάθε περίπτωση, στις 01-08-1936 εθεωρείτο ότι ως τον Οκτώβριο του 1936 θα έληγε η θητεία του Ρεδιάδη, ο οποίος θα έμενε με την «παρηγορίαν» ότι έριξε το σπόρο της επίλυσης των ζωτικότερων ζητημάτων της ναυτιλίας με τον πλέον «μεγαλεπήβολον και υψιπετή τρόπον»[61].

Τρεις μέρες αργότερα θα επιβληθεί η δικτατορία του Μεταξά και ο Δευκαλίων Ρεδιάδης θα παραμείνει Υφυπουργός, ως επικεφαλής του αυτοτελούς πια Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Οι παρεμβάσεις του δεν θα σχολιαστούν πλέον με αρνητικό τρόπο κι αυτό δεν οφειλόταν μόνο στην επιβολή της λογοκρισίας στον τύπο. Το βασικό μοτίβο της δικτατορίας ήταν η εξασφάλιση της πειθαρχίας στα πλοία. Από μόνο του ήταν αρκετό για να καθησυχάσει τους εφοπλιστές, που έβλεπαν να λαμβάνονται αρκετά «φιλεργατικά» μέτρα αμέσως μετά την έλευση της δικτατορίας. Άρχισαν να προβάλουν τη σημασία της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία με κύριους άξονες την απασχόληση και την εισροή συναλλάγματος καθώς και την εναλλακτική δυνατότητα που είχαν για αλλαγή της ελληνικής σημαίας, αναδεικνύοντας τη στροφή ορισμένων εφοπλιστών προς την αγγλική σημαία.

Η επικοινωνιακή τακτική της δικτατορίας όμως ήταν αξεπέραστη. Τα μέτρα υπέρ των ναυτικών, όπως και κείνα για τη στήριξη των πλοίων, διαδίδονταν ευρέως με ανακοινώσεις, συνεντεύξεις των υπουργών, δηλώσεις αρμοδίων, κάθε λογής έντυπα, κλπ. Στον απολογισμό της πρώτης χρονιάς της δικτατορίας εξαίρεται η επίτευξη της εξομάλυνσης στις σχέσεις ναυτεργατών κι εφοπλιστών και το γεγονός ότι δεν παρατηρήθηκε καμία απεργία ή στασιαστική ενέργεια στα πλοία ως αποτέλεσμα των μέτρων τους (εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων, υποχρεωτική διαιτησία, οργάνωση Γραφείων Ευρέσεων Ναυτικής Εργασίας, τοποθέτηση προξενικών λιμεναρχών, κλπ.) αν και οι απεργίες είχαν απαγορευθεί με νόμο[62].

Η μεγάλη αύξηση των ναύλων και η αναζωογόνηση των θαλάσσιων μεταφορών το 1937, δημιούργησαν ένα γενικότερο κλίμα ευφορίας. Ωστόσο, η υποχρέωση ναυτολόγησης είτε Ελλήνων μη προσοντούχων ναυτικών ή αλλοδαπών για ένα μόνο ταξίδι σε περίπτωση μη εξεύρεσης προσοντούχων Ελλήνων ναυτικών, προκάλεσε δυσφορία στους εφοπλιστές λόγω των σημαντικών πρόσθετων δαπανών που συνεπάγονταν[63].

Έτσι δεν δίστασαν να θεωρήσουν και πάλι ως ναυτιλιακή κρίση, μια μείωση του ναυλοτιμάριθμου τους πρώτους μήνες του 1938, που συνοδεύτηκε με μια μείωση του

[61] ΄΄Ο κ. Ρεδιάδης και η φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 133, 01-07-1936.
[62] Εκδόσεις 4ης Αυγούστου – Αριθ. 7, *Η εμπορική ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.
[63] Χρήστος Ε.Ντούνης – Αντιναύαρχος – Επίτιμος Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, *Ναυτιλιακά δρώμενα - Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 121.

μεταφορικού έργου κι οδήγησε σε μικρή αύξηση της αργούσας χωρητικότητας. Τα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας (αντιμετώπιση προστατευτισμού άλλων σημαιών με την παροχή επιχορηγήσεων στη ναυτιλία, παρήλικα πλοία, ασφάλιση πλοίων, επιβολή επασφάλιστρων, ναυτική χρηματοδότηση, ανάγκη επιχειρηματικών συμπράξεων) γίνονται οξύτερα και έρχονται διαρκώς στο προσκήνιο. Η προσέγγιση με τη δικτατορία επιβαλλόταν.

Τον Αύγουστο του 1938, με απόφαση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, απαρτιζόμενο από εκπροσώπους της διοίκησης, εφοπλιστών και ναυτικών, των εμπορικών επιμελητηρίων Αθήνας και Πειραιά, καθηγητές Πανεπιστημίου, ειδικούς περί τα ναυτιλιακά κι ένα δικαστικό, απονεμήθηκε στον δικτάτορα Ιωάννη Μεταξά το χρυσό μετάλλιο ναυτικής αξίας για «τας παρασχεθείσας πολυτίμους υπηρεσίας προς την Εμπορικήν Ναυτιλίαν». Η επέτειος της 4ης Αυγούστου, κατόπιν «αποφάσεων» των εφοπλιστικών ενώσεων, με σημαιοστολισμούς των πλοίων και τη χορήγηση εορτάσιμου συσσιτίου στα πληρώματα.

Το ύψιστο κρατικό ενδιαφέρον για τη ναυτιλία εκδηλώθηκε με την πραγματοποίηση μιας σύσκεψης του πρωθυπουργού Ι. Μεταξά με τους εφοπλιστές στις 16-09-1938. Οι εφοπλιστές έθεσαν υπόψη του τα προβλήματα της ναυτιλίας κι εκείνος λόγω των δυσμενών περιστάσεων, που διερχόταν η φορτηγός ναυτιλία, «υπέδειξε την επιτακτικήν ανάγκην να σταματήση κάθε περαιτέρω επιβάρυνσις του φορτηγού πλοίου, κάθε αύξησις των δαπανών κινήσεώς του». Παράλληλα, τοποθετήθηκε στα περισσότερα ζητήματα σύμφωνα με όσα θα ήθελαν να ακούσουν οι εφοπλιστές. Για την τήρηση της πειθαρχίας και της τάξης στα πλοία υπέδειξε «αυστηράν τιμωρίαν πάσης παρεκτροπής και την αποφυγήν αναταραχής εις την ναυτικήν εργασίαν» αλλά εξέφρασε ενδοιασμούς για την καθιέρωση του φυλλαδίου ποιότητας των ναυτικών γιατί θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί εναντίον των κατώτερων πληρωμάτων και «ίσως να παρείχεν λαβήν εις υπερβασίας». Για τις «ατασθαλίες» των ψευδασθενών ζήτησε τη λήψη κατασταλτικών μέτρων και για τις επιβαρύνσεις ναυτικών κι εφοπλιστών με εισφορές κοινωνικής πρόνοιας έδωσε εντολή να μελετηθεί η υπόθεση. Το σχετικό δημοσίευμα, όπως γινόταν σε κάθε έγγραφη ή προφορική αναφορά στον Ι. Μεταξά, έβριθε ύμνων κι επαίνων για την προσωπικότητα, την οξύνοια, την αντοχή, την ιλαρότητα και τη θαλερότητά του[64].

Μετά τη σύσκεψη, η ΕΕΕ υπέβαλε, όπως όφειλε, με επιστολή της προς τον κ. Πρόεδρο της Κυβερνήσεως τις ευχαριστίες του εφοπλιστικού κόσμου για το στοργικό ενδιαφέρον και την πατρική του μέριμνα υπέρ της ναυτιλίας. Μια δεύτερη σύσκεψη με τον Ι. Μεταξά έγινε στις αρχές Οκτωβρίου 1938, στην οποία τέθηκαν αιτήματα από το Ναυτικό Επιμελητήριο της

[64]΄΄Το κρατικόν ενδιαφέρον διά την ναυτιλίαν, Ο κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως δια τα ζήτηματά της΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 187, 01-10-1938 και Γρηγόρης Ψαλλίδας, ΄΄Η Σοσιαλιστική Διεθνής ερμηνεύει το φασισμό΄΄, στο *Τα Ιστορικά,* τ. 10/1989.

Ελλάδας (ΝΕΕ), εκπροσωπούμενο από τον Πρόεδρό του εφοπλιστή Γ.Ε. Εμπειρίκο και τον Αντιπρόεδρό του εφοπλιστή Π.Α. Γιαννουλάτο. Αρκετά αφορούσαν στην πειθαρχία των πληρωμάτων κι ορισμένα (επέκταση παραγραφής των αδικημάτων των τιμωρουμένων από τα Πειθαρχικά Συμβούλια, αλλαγή της σύνθεσης των Πειθαρχικών Συμβουλίων, αύξηση ποινών κι επιτάχυνση της διαδικασίας για τα πειθαρχικά αδικήματα) «έγιναν δεκτά» από το Μεταξά. Δεν έκανε «δεκτά» μερικά αιτήματα που απέβλεπαν στη μείωση του εργοδοτικού κόστους ή υποβάθμιζαν τους όρους εργασίας των ναυτικών όπως η κατάργηση αποζημιώσεων σε απολυμένους ναυτικούς λόγω ακαταλληλότητας, η θέσπιση φυλλαδίου ποιότητας, η παροχή απολύτου δικαιώματος στον πλοίαρχο για την επιλογή του πληρώματος κι η παροχή εξόδων παλιννόστησης στους ναυτικούς μετά από 1,5 χρόνο υπηρεσίας αντί του ενός που ίσχυε. Κατά τα ειωθότα, με μια επιστολή του το ΝΕΕ τον ευχαρίστησε για τη μακρά ακρόαση, που παραχώρησε στους εφοπλιστές και τις «ενδεδειγμένες» λύσεις που έδωσε σε αιτήματα, που απασχολούσαν τον κλάδο για πολλά χρόνια.

Ο χαιρετισμός του ΥΦΥΕΝ Δευκαλίωνα Ρεδιάδη προς τους ναυτικούς «επ' ευκαιρία» της εορτής του Αγ. Νικολάου στις 06-12-1938 μεταδόθηκε στα ελληνικά εμπορικά πλοία μέσω του παράκτιου σταθμού του Μπάρι της Ιταλίας. Ο Υφυπουργός έκφραζε «θερμήν εγκάρδιον ευχήν εκ μέρους του αρχηγού της Εθνικής Κυβερνήσεως» και του ίδιου για την ατομική ευτυχία καθενός από τους ναυτικούς και για τη συνολική επιτυχία των εθνικών σκοπών «τους οποίους υπηρετούν ως άξιοι συνεχιστές των παραδόσεων του ελληνικού ναυτικού μεγαλείου». Την ίδια μέρα με απόφαση του αρχηγού της Εθνικής Κυβερνήσεως ο Ρεδιάδης θα παρέδιδε το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον Αμβρόσιο Τζίφο. Κατά την προσφιλή τακτική υμνολογίας των πολιτικών, που ακολουθούσαν τα *ΝΧ,* επρόκειτο για κατ' εξοχήν πρακτικό νου, προικισμένο με «εξιδιασμένην μόρφωσιν, με λαμπράς οικογενειακάς παραδόσεις, με ανατροφήν και νοοτροπίαν καθαρώς Αγγλικήν, είνε ένας από τους εκλεκτούς Έλληνας του εξωτερικού, ήτινες δεν εγνώρισαν τας μικρότητας της ιδικής μας ζωής»[65].

Από τις πρώτες ενέργειες του Τζίφου ήταν η σύσταση ενός μόνιμου υπηρεσιακού συμβουλίου υπό την προεδρία του για την εξέταση όλων των προβλημάτων γενικής φύσης, που απασχολούσαν την εμπορική ναυτιλία και των νόμων που έχρηζαν γενικότερης εξέτασης. Το Συμβούλιο θα συνεδρίαζε κάθε Πέμπτη, στις 6 το απόγευμα και θα τηρούνταν λεπτομερέστατα πρακτικά. Επρόκειτο για μια κίνηση που φανέρωνε τη διάθεση για σοβαρή και διαρκή ενασχόληση με τα τρέχοντα ζητήματα της ναυτιλίας αλλά ενταγμένη πάντα στο επικοινωνιακό πλαίσιο της δικτατορίας. Ο Αμβρόσιος Τζίφος, εκτός από «πρακτικός νους,

[65] ΄΄Χαιρετισμός προς τους ναυτικούς΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 161, Νοέμβριος 1938, σελ. 1165.

εμποτισμένος από την Αγγλικήν νοοτροπίαν», ως «εχθρός των παρελκύσεων, των ατελευτήτων συζητήσεων και της ακάρπου πολυπραγμοσύνης δεν επελήφθη ευθύς αμέσως των ζητημάτων όλων των κλάδων της Ναυτιλίας» αλλά ασχολήθηκε με τα πιο επείγοντα, προχωρώντας με «σύστημα» και «μακράν κάθε νευρικότητος και προχειρολογίας»[66].

Οι προδοκίες για ενεργητικότερες κι αποτελεσματικότερες παρεμβάσεις από την πλευρά του ήταν έκδηλες καθώς «χειρ στιβαρά και νους φωτεινός, με ανωτερότητα αντιλήψεως διευθύνει ήδη τα διοικητικά ζητήματα του Ελληνικού πλοίου». Η επιβολή της τάξης, της πειθαρχίας, του σεβασμού των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων κι κατανόηση του καθήκοντος όλων των εργαζομένων στο ελληνικό φορτηγό πλοίο αποτελούσε «έργο σωστικόν» και «κορωνίδα της αναδημιουργίας εις τα πράγματα της Ναυτιλίας μας»[67].

Μια πραγματικά αναγκαία και ωφέλιμη ενέργεια, που επήλθε μετά την έλευση του Αμβρόσιου Τζίφου, ήταν η ενοποίηση των διάσπαρτων διατάξεων και η προσθήκη νέων ρυθμίσεων για τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Τακτοποιήθηκαν ορισμένα θέματα (πχ. δυνατότητα χορήγησης απόπλου με ελλιπή ή και αντικανονική σύνθεση από τα προξενικά λιμεναρχεία και τα παράλια προξενεία, ναυτολόγηση αλλοδαπών μηχανικών ΜΕΚ για ένα έτος από τη νηολόγηση του πλοίου) αλλά οι εφοπλιστές αντέδρασαν στην επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις πραγματοποίησης ταξιδιών με ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση.

Οι δαπάνες για τις «ψευδασθένειες» και τις παλιννοστήσεις των ναυτικών ήταν σοβαρές κι άρχισαν να αναζητούνται αποτελεσματικές λύσεις με κύριο στόχο τη μείωση των επιβαρύνσεων του φορτηγού πλοίου. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση του ζητήματος των αυξημένων ασφαλίστρων που κατέβαλαν τα ελληνικά φορτηγά πλοία, την οργάνωση ελληνικής θαλάσσιας ασφάλισης και την εύρεση «ευθυνών κεφαλαίων» για την ανάπτυξη της ναυτικής πίστης με στόχο την ανανέωση του φορτηγού στόλου έγιναν εντονότερες. Η δε εμπέδωση της πειθαρχίας συνδέθηκε με τη βελτίωση της ενδιαίτησης στα πλοία.

Η διευθέτηση αυτών των ζητημάτων περνούσε μόνο μέσω της συννενόησης με τους εφοπλιστές. Έτσι, τον Ιούνιο του 1939 ο Υφυπουργός Αμβρόσιος Τζίφος επισκέφθηκε επίσημα το Λονδίνο. Πριν αναχωρήσει από την Ελλάδα δήλωνε πως ο προστατευτισμός της ναυτιλίας που υιοθετήθηκε από πολλά κράτη και πλήττει την ελληνική φορτηγό ναυτιλία μπορεί να αντιμετωπιστεί με επιτυχία με τη συνεργασία κράτους, εφοπλιστών και ναυτικών και πως θα επιλυθούν όλες οι εκκρεμότητες της «ναυτεργατικής τάξεως» όπως οι όροι εργασίας, η ενδιαίτηση, η διαβίωση κι η ψυχαγωγία στα πλοία, χωρίς όμως «οικονομική

[66]΄΄Επί τάπητος τα ναυτιλιακά ζητήματα΄΄, στο *NX*, τ. 195, 01-02-1939.
[67]΄΄Προ της κρισιμωτέρας καμπής΄΄, στο *NX*, τ. 198, 15-05-1939.

διαταραχή» των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δεν παρέλειψε να τονίσει πως θα εξασφαλιστεί η πειθαρχία στα πλοία κι η αποφυγή κάθε κομμουνιστικής επίδρασης.

Στην Αγγλία ο Τζίφος είχε επαφές με τους Έλληνες εφοπλιστές, ναυτικές δημόσιες υπηρεσίες της Αγγλίας και το Ναυτικό Επιμελητήριο, Άγγλους πολιτικούς, ασφαλιστές και ναυπηγούς, τη διοίκηση του νηογνώμονα Lloyd's Register, κλπ. Επισκέφθηκε αρκετά ναυλογούντα ελληνικά φορτηγά πλοία στο Κάρντιφ κι είχε συζητήσεις με τα πληρώματά τους. Ήταν όντως μια χρήσιμη κι επωφελής κίνηση με ιδιαίτερη σημασία για τις σχέσεις της ελληνικής πολιτείας με τον ελληνικό εφοπλισμό του Λονδίνου, τον οποίο ο Τζίφος εγνώριζε αρκετά, έχοντας εργαστεί σε εφοπλιστικό γραφείο για πολλά χρόνια. Επιστρέφοντας στην Αθήνα ανακοίνωνε δικαιολογημένα πως τονώθηκε η εμπιστοσύνη του για το «εμποροναυτικόν μέλλον» της Ελλάδας. Το ταξίδι αποτέλεσε και μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να προβληθεί μέσω του τύπου το έργο της «εθνικής ανασυγκροτήσεως» στη ναυτιλία, ιδίως στο πλαίσιο του επετειακού εορτασμού της 4ης Αυγούστου.

Αμέσως μετά την επιστροφή του Τζίφου από το Λονδίνο ελήφθησαν αρκετά θετικά μέτρα εκσυγχρονισμού της εμπορικής ναυτιλίας. Στις αρχές Σεπτεμβρίου του 1939 υιοθετήθηκε ένας νόμος για τη διευρεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και την πειθαρχική τιμωρία των υπεύθυνων πλοιάρχων, τον Οκτώβριο του 1939 θεσπίστηκε ένα πληρέστερο και πιο ισορροπημένο εδεσματολόγιο, το Δεκέμβριο του 1939 υιοθετήθηκε ο Κώδικας Εσωτερικής Υπηρεσίας των πλοίων, κλπ.

Το ξέσπασμα του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου την ίδια περίοδο (Σεπτέμβριος 1939) επέφερε μια γενικότερη αναδιάταξη των πολιτικών και ναυτιλιακών προτεραιοτήτων. Αρκετοί εφοπλιστές διέγνωσαν μια νέα ευκαιρία για υπερκέρδη αλλά τα πληρώματα των πλοίων ανησυχούσαν ιδιαίτερα για την ασφάλειά τους. Αρκετοί οικογενειάρχες ναυτικοί ζήτησαν να απολυθούν από τα πλοία για να είναι κοντά στις οικογένειές τους αλλά πολλοί από τους αντικαταστάτες τους ήταν ναυτικοί αμφίβολης επαγγελματικής ικανότητας και ποιότητας, ενώ δεν έλειψαν κι οι τυχοδιώκτες. Οι ναυτικοί έμεναν αρκετό χρόνο εκτός Ελλάδας, δεν μπορούσαν να επαναπατριστούν όταν απολύονταν, δεν είχαν πληροφορίες για την τύχη των δικών τους στην Ελλάδα με αποτέλεσμα να εργάζονται με άγχος και αγωνία, δεν μπορούσαν να στείλουν χρήματα για τη συντήρηση των οικείων τους και φοβόταν για την ασφάλειά τους λόγω των κινδύνων επιθέσεων με υποβρύχια, νάρκες ή αεροπλάνα. Το κράτος είχε περιορισμένη δυνατότητα να επιβάλλει την τάξη, ενώ μερικοί εφοπλιστές αντιδρούσαν αψυχολόγητα ζητώντας την ποινική δίωξη των παρεκτρεπομένων ναυτικών.

Από το ελληνικό κράτος πάρθηκαν άμεσα μέτρα για την εξασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των ελληνικών φορτηγών πλοίων. Η μισθοδοσία αυξήθηκε με τη χορήγηση

πολεμικών επιδομάτων, τα οποία όμως θα έπρεπε να εισάγονται υποχρεωτικά στην Ελλάδα. Οι αναπροσαρμογές των πολεμικών αμοιβών έγιναν στο πλαίσιο της σύναψης συλλογικών συμβάσεων και της παρέμβασης διαιτητικών επιτροπών καθώς δεν υπήρχε συμφωνία εφοπλιστών και ναυτικών προς τους όρους των συμβάσεων, ιδίως όσον αφορά στο ύψος των πολεμικών επιδομάτων.

Οι αυξημένοι κίνδυνοι απωλειών των πλοίων οδήγησαν στην επίδειξη μεγαλύτερης μέριμνας για την ποιοτική και ποσοτική βελτίωση του εξοπλισμού και των μέσων διάσωσης σε περίπτωση εγκατάλειψης των πλοίων. Οι ασφαλίσεις πληρωμάτων και πλοίων έναντι των πολεμικών κινδύνων, έκαναν την υπόθεση της ίδρυσης ελληνικού ασφαλιστικού ακόμα ακόμα πιο δύσκολη καθώς -υπό τις διαμορφωθείσες συνθήκες- θα μπορούσε να αναλάβει μόνο ένα μέρος των καλυπτόμενων κινδύνων και της διαχείρισης της αντασφάλισης των ελληνικών ασφαλίσεων πολέμου. Εντούτοις έγινε ένα τολμηρό βήμα. Με πρωτοβουλία του ελληνικού Κράτους δημιουργήθηκε το Νοέμβριο του 1939 ο Ασφαλιστικός Οργανισμός κατά Κινδύνων Πολέμου (ΑΟΚΠ) για την υποχρεωτική ασφάλιση των πληρωμάτων κατά πολεμικών κινδύνων, οι σκοποί του οποίου επιτεύχθηκαν πλήρως όπως έδειξε η δραστηριότητά του μετά τη λήξη του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου. Αντίθετα, η επιτυχία της σύστασης ενός ειδικού ταμείου τον Μάρτιο του 1940 για την ασφάλιση επίτακτων πλοίων και φορτίων, που καθιερώθηκε με τον ίδιο νόμο, κατά το πρότυπο άλλων ευρωπαϊκών χωρών (Ιταλία, Ολλανδία, Αγγλία, Σκανδιναβικές χώρες), αμφισβητήθηκε εκ του αποτελέσματος από αρκετούς[68].

Η πώληση ελληνικών πλοίων σε αλλοδαπούς απαγορεύθηκε, επιβλήθηκε έκτακτη προσωρινή φορολογία επί των κερδών των ελληνικών φορτηγών πλοίων άνω των 500 κοχ και κλήθηκαν οι Έλληνες εφοπλιστές που είχαν πλοία με ξένες σημαίες να τα επαναφέρουν στην ελληνική. Την άνοιξη του 1940 απαγορεύθηκε η ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ξένη σημαία.

Αυτήν ακριβώς την περίοδο ανάληψης έντονης δράσης στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας από το ελληνικό κράτος, για εθνικούς λόγους, ο Υφυπουργός Αμβρόσιος Τζίφος δήλωνε πως εφαρμοζόταν «ναυτιλιακή πολιτική προδιαγεγραμμένη». Γενικότερα δε επεσήμανε πως ακολουθούσε πολιτική «λελογισμένου παρεμβατισμού, αποβλέπουσαν ουχί εις την παρεμβολήν εμποδίων ή την άμβλυνσιν των προσπαθειών των εφοπλιστών, εκεί όπου η πρωτοβουλία των αποτελεί πολύτιμον παράγοντα, αλλά εις την ενίσχυσιν της ναυτιλίας εις τα κεφάλαια εκείνα όπου ο κρατικός παρεμβατισμός είναι δυνατόν να επιφέρη ικανοποιητικά

[68] Αναγκαστικός Νόμος 2116/1939 «Περί ασφαλίσεως των Πληρωμάτων των Ελληνικών Πλοίων κατά Κινδύνων Πολέμου" (ΦΕΚ 517 Α).

αποτελέσματα». Ήταν η πρώτη φορά που δινόταν τουλάχιστον με σαφή εννοιολογικό προσδιορισμό το στίγμα της ακολουθούμενης πολιτικής, η οποία χαρακτηρίζεται πλέον ως ναυτιλιακή. Από την άλλη, δυστυχώς και παρά τις προβλέψεις περί του αντιθέτου, η ελληνική ναυτιλία δεν βγήκε «νικηφόρος» από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Το μεγαλύτερο τίμημα το κατέβαλαν οι ναυτικοί με τις ζωές τους[69].

Στις 25-11-1940 επιστρατεύθηκαν για όλη την εμπόλεμη περίοδο όλοι οι απογεγραμμένοι ναυτικοί, ναυτολογημένοι ή υπό ναυτολόγηση σε πλοία υπό ελληνική σημαία ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 κόρων, καθώς και όλοι οι απογεγραμμένοι ναυτικοί, που ήταν άνεργοι εκείνη τη μέρα ή θα έμεναν άνεργοι σε λιμένες του εξωτερικού μετά. Οι επιστρατευμένοι ναυτικοί παρέμεναν στα πλοία που ήταν ναυτολογημένοι, εκτός από όσους υπηρετούσαν σε πλοία του εσωτερικού. Εκείνοι οι ναυτικοί, όπως και οι άνεργοι, όφειλαν εφόσον καλούνταν να παρουσιαστούν στις μονάδες κατάταξής τους, οι οποίες και θα όριζαν τα πλοία που θα ναυτολογούνταν.

1.6.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ενασχόληση με την πολιτική που ακολούθησε το ελληνικό κράτος στην εμπορική ναυτιλία, σ' αυτό το Κεφάλαιο, μας επέτρεψε να εντοπίσουμε τις βασικές κατευθύνσεις των παρεμβάσεων σε σχέση με την ναυτική εργασία. Ήταν φανερό πως το βενιζελικό κόμμα στήριζε τον εφοπλισμό αλλά με τα μάτια στραμμένα στους ναυτικούς. Έχοντας να επιλέξει ανάμεσα στην ανεξέλεγκτη ανεργία και στην προστασία των εφοπλιστών επέλεξε μια μέση οδό. Η καταστροφή της οικονομίας και της ναυτιλίας λόγω του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, η φτώχεια κι η ανεργία, που επιτάθηκαν με την έλευση των προσφύγων της Μικράς Ασίας, συνέτειναν στην αναζήτηση διεξόδων απασχόλησης των ανέργων και δη των ναυτικών. Δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για τη στήριξη της απασχόλησης μέσω της αναδημιουργίας των επιχειρηματικών μονάδων δηλαδή του φορτηγού στόλου και της ίδρυσης κατάλληλων κρατικών θεσμών και συγκεκριμένα του Λιμενικού Σώματος με στόχο την εξασφάλιση της ομαλής, σύγχρονης κι αποτελεσματικής λειτουργίας του ναυτιλιακού κλάδου.

Η εισαγωγή «φιλεργατικής» νομοθεσίας στη ναυτική εργασία σημειώθηκε κατά την περίοδο 1925-1934. Κατά την πρώτη περίοδο 1925-1929 η έμφαση δόθηκε στιον τρόπο άσκησης της ναυτικής εργασίας ενώ στη δεύτερη 1930-1935 και μεσούσης της ναυτιλιακής κρίσης ελήφθη πλήθος μέτρων αντιμετώπισης της ανεργίας, δημιουργίας δημόσιας σχολής εκπαίδευσης κι ασφάλισης των ναυτικών. Και μόνο η εξέταση του αριθμού των νόμων που

[69] ΄΄Η ανταγωνιστική ικανότης της φορτηγού μας ναυτιλίας μετά τον πόλεμον΄΄, στο *ΕΕΝ*, Απρίλιος 1940

υιοθετήθηκαν, αρκεί για την αμφισβήτηση, αν όχι ανατροπή των απόψεων, που είχαν διατυπωθεί κατά το παρελθόν σχετικά με την έλλειψη νομοθετικών διατάξεων περί τη ναυτική εργασία στην περίοδο του μεσοπολέμου.

Δεδομένης της πολιτικής ρευστότητας, που επικράτησε κατά τις περιόδους 1925-1928 και 1932-1936, με τη διαρκή εναλλαγή κυβερνήσεων, η ευθύνη της χάραξης και της εφαρμογής της πολιτικής έπεφτε σχεδόν αποκλειστικά στους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος. Τα μέτρα που ελήφθησαν, ιδίως κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης, είχαν έντονα μεταρρυθμιστικό κι ενίοτε πρωτοποριακό χαρακτήρα.

Αλλά και κατά τις περιόδους με πολιτική σταθερότητα, η κρατική διαχείριση των ζητημάτων της εμπορικής ναυτιλίας περνούσε σε δεύτερη ή σε πολύ χειρότερη μοίρα, όταν ασκούνταν σε Υπουργεία με ευρύ αντικείμενο (γεωργία, βιομηχανία, κλπ.) όπως το Εθνικής Οικονομίας ή με ενισχυμένο το ρόλο άλλης αρμοδιότητας (Πολεμικό Ναυτικό) όπως το Ναυτικών. Το κενό που άφηνε ο παραμερισμός των αρμοδιοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας από τους πολιτικούς ιθύνοντες των Υπουργείων, καλύπτονταν ικανοποιητικά κι αρκετές φορές με μεγάλη επιτυχία από τους Αξιωματικούς του ΛΣ. Για τούτο και τα σπουδαία βήματα εκσυγχρονισμού της ναυτικής εργασίας υλοποιήθηκαν σε εποχές χωρίς ισχυρή πολιτική κατεύθυνση και δράση και σε περιόδους οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης.

Είναι πραγματικά παράδοξο το γεγονός ότι το πολιτικό κενό στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας καλύπτεται κατά την περίοδο της δικτατορίας. Τα περισσότερα «φιλεργατικά» μέτρα ελήφθησαν κατά την πρώτη της διετία κι αφορούσαν στους μισθούς των πληρωμάτων, στην εξειδίκευση των ναυτικών (χορήγηση πτυχίων και διπλωμάτων ικανότητας) και στη σύνθεση πληρώματος των πλοίων. Ο προσανατολισμός της πολιτικής στην εμπορική ναυτιλία και κατά συνέπεια στη ναυτική εργασία εκφράστηκε κατά τη δεύτερη διετία της δικτατορίας. Ο Υπουργός Α.Τζίφος, προερχόμενος κι από το ναυτιλιακό χώρο θεωρούσε πως άσκησε πολιτική «λελογισμένου παρεμβατισμού» στην εμπορική ναυτιλία, αλλά επί της ουσίας αναφερόταν στην πολιτική που είχε εφαρμοστεί μέχρι τότε από τους Αξιωματικούς του ΛΣ.

Η επικύρωση των διεθνών συμβάσεων εργασίας από τις βενιζελικές κυβερνήσεις επιβεβαιώνει τη σταθερή τους προσήλωση στο έργο του ΔΓΕ. Αν και δεν παραγνωρίζεται η διάσταση της εισαγωγής των μέτρων με στόχο τη στήριξη της χώρας από το ΔΓΕ για την παροχή του «προσφυγικού» ή άλλων δανείων, η περίπτωση της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Ως διεθνής δραστηριότητα του στόλου μιας χώρας χωρίς εθνικά φορτία, είχε ανάγκη από τη διαμόρφωση ενός κοινού πλαισίου δράσης σε διεθνές επίπεδο και γι' αυτό όχι μόνο οι ναυτικοί αλλά κι οι εφοπλιστές, για διαφορετικούς βέβαια λόγους, θεωρούσαν ότι η δράση του ΔΓΕ εξυπηρετούσε τα συμφέροντά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

2.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατανομή των αρμοδιοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας αποτέλεσε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου σημείο τριβής ανάμεσα σε διαφορετικές πλευρές των ελληνικών κυβερνήσεων και της δημόσιας διοίκησης ενώ συχνά εμπλέκονταν κι ο ναυτιλιακός κλάδος. Σ' αυτό το Κεφάλαιο θα αναφερθούμε στο περιεχόμενο και στην κατανομή των κρατικών αρμοδιοτήτων της εμπορικής εμπορικής ναυτιλίας και στις περιπέτειες που γνώρισε η περιφορά και η συρρίκνωση, διάσπαση ή ενσωμάτωσή τους.

Θα εστιάσουμε επίσης στη δημιουργία και στην εξέλιξη του Λιμενικού Σώματος (ΛΣ), το προσωπικό του οποίου ανέλαβε την άσκηση των διοικητικών, διαχειριστικών και ελεγκτικών δραστηριοτήτων του ελληνικού κράτους στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Επρόκειτο για τη δημιουργία ενός «εξειδικευμένου» φορέα για τη διαχείριση των ζητημάτων της εμπορικής ναυτιλίας. Στο πλαίσιο της εργασίας μας θα εξετάσουμε τη σημασία των πολλαπλών δράσεων του προσωπικού του ΛΣ και τα αποτελέσματά τους.

2.2.-ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΙ Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥΣ

2.2.1.-Από το Υπουργείο Εξωτερικών στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Κατά την αρχική οργάνωση του νεοελληνικού κράτους, από τον Καποδίστρια το 1829, τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας ή του Εμπορικού Ναυτικού κατά την ορολογία της εποχής, εντάχθηκαν στο Υπουργείο Εξωτερικών, παρά την ύπαρξη του Υπουργείου Ναυτικών. Μετά την έλευση του Όθωνα και την αναδιοργάνωση του κράτους ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας πέρασε στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτικών και συγκροτήθηκαν οι λιμενικές αρχές της χώρας.

Στον Οργανισμό του Υπουργείου Ναυτικών το 1884 δημιουργήθηκε ένα τμήμα εμπορικής ναυτιλίας αλλά το 1917 «η διοίκησις εν γένει του Εμπορικού Ναυτικού μεταβιβάζεται εις το Υπουργείον της Εθνικής Οικονομίας, πλην της αστυνομίας των λιμένων και ακτών, και της υπηρεσίας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ), υπαγομένων εις το Υπουργείον των Ναυτικών μέχρις ου μεταβιβασθώσι και αύται διά Β. Διατάγματος, προτάσει του Υπουργικού

Συμβουλίου εκδιδομένου». Στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας μεταβιβάστηκαν κι οι αρμοδιότητες απογραφής εργατών θαλάσσης και ναυτολογίων των πλοίων[70].

Τότε συστάθηκε, αν και δεν λειτούργησε πριν από τον Ιούνιο του 1919, στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού, γνωστή ως ΔΕΝ, η οποία ανέλαβε την επιμέλεια της άσκησης των αρμοδιοτήτων για την εμπορική ναυτιλία. Το προσωπικό της, όπως και των λιμενικών αρχών, θα αποτελούνταν από αξιωματικούς (μάχιμους και οικονομικούς) κι υπαξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού και λιμενοφύλακες. Η ιδιότυπη διαρχία των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ναυτικών σε επίπεδο αρμοδιοτήτων, προσωπικού και λιμενικών αρχών, επιχειρήθηκε να οριοθετηθεί ως ένα βαθμό το 1918 ενώ το 1919 υπήρξαν σχέδια για την ίδρυση ξεχωριστού Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας[71].

Το Μάρτιο του 1919 η αρμοδιότητα της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού ανατέθηκε στον Υπουργό των Ναυτικών ενώ ταυτόχρονα δημιουργήθηκε το Λιμενικό Σώμα, το προσωπικό του οποίου αποτελούσαν οι αξιωματικοί κι υπαξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού που υπηρετούσαν στη ΔΕΝ, στην επιθεώρηση των υπηρεσιών του Εμπορικού Ναυτικού, στο ΝΑΤ και στις Λιμενικές Αρχές. Δύο μήνες αργότερα (Μάϊο 1919) η κατάσταση θα ανατραπεί εκ νέου με το αντικείμενο της διαμάχης, ήτοι της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού, να υπάγεται εκ νέου στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, υπό τη ρητή δέσμευση έναρξης ισχύος του νόμου από την 01 Ιουνίου 1919[72].

Στον Κανονισμό Υπηρεσίας της ΔΕΝ που εκδόθηκε την 01-06-1919 δημιουργήθηκαν τέσσερα Τμήματα, από το οποία στο τρίτο (Γ΄) ανάγονταν τα θέματα της ναυτικής εργασίας (απογραφή, εκπαίδευση κι απονομή διπλωμάτων των εργατών θαλάσσης του Εμπορικού Ναυτικού, ναυτολογία, σύνθεση, πειθαρχία κι οι όροι εργασίας των πληρωμάτων στα εμπορικά πλοία, περίθαλψη και παλιννόστηση ναυαγών κι απόρων εργατών θαλάσσης κι η άσκηση εποπτείας στο ΝΑΤ) και το 1921 ονομάστηκε Τμήμα Εργατών Θαλάσσης. Στις δαπάνες από την παγία προκαταβολή 250.000 δραχμών, που διατέθηκε στις 14-06-1919 για τη λειτουργία της ΔΕΝ (αποδοχές προσωπικού, έξοδα κίνησης λέμβων, γραφικά, θέρμανση, ύδρευση, κλπ), προβλέφθηκε η πληρωμή των εξόδων περίθαλψης και παλιννόστησης των ναυαγών και των απόρων εργατών θαλάσσης.

Η απόσπαση της αρμοδιότητας της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού από το Υπουργείο Ναυτικών προκάλεσε αντιδράσεις, οι οποίες εστιάστηκαν στην ανάγκη κοινής διοίκησης των δύο «Ναυτικών» (Πολεμικού κι Εμπορικού) για λόγους εθνικής άμυνας και στην αρνητική

[70] Νόμος 816/1917 «περί της διοικήσεως του εμπορικού ναυτικού» (ΦΕΚ 183 Α).
[71] Γ. Ι. Σακαλή, ΄΄Το Υφυπουργείον της Ναυτιλίας – Ποία τάχα η επήρειά του;΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 131, 1 Ιουνίου 1936.
[72] Νόμος 1753/1919 «Περί τροποποιήσεως του νόμου 816 της 31 Αυγούστου 1917 ¨περί της διοικήσεως του εμπορικού ναυτικού¨ και προσθήκης συναφών διατάξεων» (ΦΕΚ 67 Α).

εμπειρία από το ανάλογο εγχείρημα στη Γαλλία το 1914. Είχε προταθεί κι η άμεση επιστροφή της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού στο Υπουργείο Ναυτικών με την δημιουργία ενός Τμήματος Εμπορίου με αντικείμενο συναφή θέματα στο Υπουργείο Ναυτικών, το οποίο θα ήταν συνδεμένο με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας[73].

Μια πορεία όμως που είχε χαραχθεί μετά από αρκετές παλινωδίες κι αμφιταλαντεύσεις, δεν άλλαζε εύκολα. Στις 17 Οκτωβρίου 1923 μεταβιβάστηκαν από τη Διεύθυνση Εργασίας και Κοινωνικής Προνοίας του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας στη ΔΕΝ όλες οι αρμοδιότητες για τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία. Συνεστήθη ένα Τμήμα Ναυτικής Εργασίας στη ΔΕΝ κι ένα ανεξάρτητο γραφείο ναυτικής εργασίας στον Πειραιά. Το νέο Τμήμα Ναυτικής Εργασίας της ΔΕΝ είχε αρμοδιότητες α)μελέτης υποθέσεων «ιδία των συνθηκών ναυτικής εργασίας, της δια του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ασκουμένης κοινωνικής ασφαλείας και εν γένει παντός συντελούντος δια τούτων εις προαγωγήν της ναυτικής επιχειρήσεως», υπόδειξης και προπαρασκευής των ληπτέων μέτρων, β)εποπτείας των Λιμενικών Αρχών ως προς την επίλυση των ατομικών διαφορών στη ναυτική εργασία κι έκδοσης γενικών οδηγιών για την εφαρμογή κι ερμηνεία των σχετικών διατάξεων, γ)κατάρτισης συγκριτικών μελετών για τη ναυτική εργασία σε άλλα κράτη και επικοινωνίας με τις Διεθνείς Οργανώσεις Εργασίας, δ)επίβλεψης της εφαρμογής των κειμένων διατάξεων για τη ναυτική εργασία και ε)έκδοσης δελτίου ναυτικής εργασίας και εργατικής ναυτιλιακής στατιστικής. Το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας Πειραιά είχε ως αποστολή α)την επιμέλεια «της ευρέσεως εργασίας δι' άτομα ασκούντα ναυτικήν εργασίαν» και την υπόδειξη κι εφαρμογή μέτρων «προς εξίσωσιν προσφοράς και ζητήσεως ναυτικής εργασίας», β)την επιθεώρηση «των τόπων, όπου ασκείται και των μέτρων, δι' ων ασκείται η ναυτική εργασία, ιδία της καταστάσεως και συνθηκών αυτών, από έποψιν υγιεινής και ασφαλείας κατ' επάγγελματικών κινδύνων, εφ' όσον αύτη δεν ανάγεται εις την αρμοδιότητα της Γενικής Επιθεωρήσεως των Εμπορικών Πλοίων» και γ)τη χορήγηση «βιβλιαρίων εργασίας και δελτίων ικανότητος εις τους ασκούντας ναυτικήν εργασίαν»[74].

Στο Γραφείο Ναυτικής Εργασίας του Πειραιά προβλεπόταν η λειτουργία μιας επταμελούς Γνωμοδοτικής Επιτροπής, αποτελούμενης από το Διευθυντή του Γραφείου ως Πρόεδρο, δύο αντιπροσώπους των εφοπλιστών, τριών των εργατών κι ενός επόπτη εργασίας. Συγκαλείτο υποχρεωτικά μια φορά ανά τρίμηνο κι έκτακτα όταν το ζητούσε ένα από τα μέλη της. Σκοπός

[73] Αναστάσιος Σακελλαρόπουλος, ΄΄Αναδρομή στην ιστορία του Υπουργείου των Ναυτικών΄΄, στο *Ναυτική Επιθεώρηση*, τ. 508, τόμος 147ος, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 1997.
[74] Βασιλικό Διάταγμα της 17 Οκτωβρίου 1923 «Περί ναυτικής εργασίας και ναυτικών Σωματείων» (ΦΕΚ 300 Α) και Βασιλικό Διάταγμα της 15 Φεβρουαρίου 1924 «Περί Τμήματος Ναυτικής Εργασίας και Γραφείου Ναυτικής Εργασίας Πειραιώς» (ΦΕΚ 36 Α).

της Επιτροπής ήταν να ενημερώνεται για τη λειτουργία του Γραφείου, να προτείνει τα ληπτέα μέτρα για την «εξίσωσιν της προσφοράς και ζητήσεως εργασίας» και να λαμβάνει γνώση των παραπόνων γενικής φύσης για τη λειτουργία του. Η χορήγηση βιβλιαρίων εργασίας και δελτίων ικανότητας κι η εφαρμογή των μέτρων «προς εξίσωσιν προσφοράς και ζητήσεως» γινόταν από τη Γνωμοδοτική Επιτροπή, η οποία αποφάσιζε κατ' απόλυτο πλειοψηφία. Κάθε Ιανουάριο όφειλε να υποβάλει στη ΔΕΝ λεπτομερή έκθεση για τη λειτουργία και τα προβλήματα του Γραφείου, στο παρελθόν έτος.

'Ετσι, η ΔΕΝ είχε τρία Τμήματα με αντικείμενο τη ναυτική εργασία. Από αυτά το Τμήμα Γ (Εργατών Θαλάσσης) είχε τις αρμοδιότητες που περιγράψαμε προηγούμενα και τις υποθέσεις αιφνιδίων δυστυχημάτων των εργατών θαλάσσης. Το Τμήμα Δ (Μητρώων Εργατών Θαλάσσης) είχε αντικείμενο την απογραφή εργατών θαλάσης, την τήρηση των μητρώων και των ευρετηρίων εργατών θαλάσσης, το αρχείο των ναυτολογίων και τα σχετικά αντίγραφα ή αποσπάσματα και πιστοποιητικά. Κι ακόμη το Τμήμα Θ (Ναυτικής Εργασίας), με τις αρμοδιότητες που είχαν καθοριστεί τον Οκτώβριο του 1923.

Το γεγονός ότι η ΔΕΝ είχε συνολικά 9 τμήματα από τα οποία δύο ήταν υποστήριξης (Προσωπικού και Οικονομικών Υπηρεσιών), δύο γενικά (Οικονομικών Μελετών και Ναυτιλιακής Στατιστικής και το Τμήμα Ναυτιλιακών Τελών) κι άλλα δύο αφορούσαν το γενικότερο έργο (Ναυτιλιακό και Αστυνομίας Λιμένων και Ακτών) ενώ τρία αφορούσαν στη ναυτική εργασία δείχνει τη σημασία που αποδιδόταν στο θέμα από το ελληνικό κράτος. Δύο χρόνια αργότερα (Μάρτιος του 1925) το Τμήμα Μητρώων Εργατών Θαλάσσης, που είχε δημιουργηθεί το 1923, ενσωματώθηκε στο Τμήμα Εργατών Θαλάσσης, το δε Τμήμα Ναυτικής Εργασίας καταργήθηκε με τις αρμοδιότητες της εκπόνησης μελετών να μεταφέρονται στο Τμήμα Μελετών και όλες τις άλλες στο Τμήμα Εργατών Θαλάσσης. Η αναδιοργάνωση έγινε στο πλαίσιο υλοποποίησης των πορισμάτων μιας Επιτροπής, που είχε ως αντικείμενο την πραγματοποίηση «οικονομιών» του ελληνικού κράτους.

2.2.2.-Το Υπουργείο Ναυτικών και τα αδιέξοδα

Ό,τι φαινόταν εξαιρετικά δυσχερές το 1920 -1921, δεν ήταν κι ακατόρθωτο. Οι αλλαγές των συσχετισμών με τη δικτατορία του Πάγκαλου, είχαν ως συνέπεια να επιστρέψει τον Ιούλιο του 1925, η αρμοδιότητα της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού και η ΔΕΝ στο Υπουργείο Ναυτικών, εκτός από τις αρμοδιότητες του Τμήματος Εργασίας της ΔΕΝ (άρθρου 13 του Κωδικοποιημένου νόμου περί διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού) για τις οποίες αρμόδια ορίστηκε η Διεύθυνση Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Εκείνο που προκαλεί εντύπωση, είναι η κατάργηση και της «προικοδότησης»

του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας στη ΔΕΝ, δηλαδή του Νομοθετικού Διατάγματος του 1923 για την εκχώρηση των αρμοδιοτήτων για τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία. Η συγκεκριμένη ενέργεια έγινε με προχειρότητα καθώς όχι μόνο δεν μεταφέρθηκαν αρμοδιότητες ενός Τμήματος, που είχε ήδη καταργηθεί (Τμήμα Ναυτικής Εργασίας) αλλά ακυρώθηκε κι ο νόμος από τον οποίο απέρρεε μέρος των αρμοδιοτήτων του[75].

Επικεφαλής της ΔΕΝ τέθηκε ένας μάχιμος αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού ενώ το καθεστώς του Λιμενικού Σώματος ανασυντάχθηκε. Το Τμήμα Μελετών ενσωματώθηκε στη Διεύθυνση Στατιστικής και οι πλεονάζοντες σε κάθε βαθμό λιμενικοί αξιωματικοί συνεπεία του περιορισμού του αριθμού των μονάδων της ΔΕΝ, που έγινε με το από 31 Μαρτίου 1925 Νομοθετικού διατάγματος «περί εκτελέσεως της αποφάσεως της Επιτροπής Οικονομιών», τέθηκαν εκ περιτροπής σε πρόσκαιρη παύση κατά σειρά που οριζόταν από τον Υπουργό. Εκτός από προχειρότητα υπήρξε και μια εκδικητικότητα στο προσωπικό του ΛΣ, που γνώρισε απολύσεις, αποστρατείες και διώξεις με τροποποιήσεις των σχετικών νόμων (καταργήσεις γνωμοδοτικών συμβουλίων, κλπ). Το γεγονός ότι η ΔΕΝ ενισχύθηκε με ανακαλούμενους από την εφεδρεία αξιωματικούς του ΠΝ, μας ωθεί στο συμπέρασμα ότι η κατάσταση δημιουργήθηκε από κύκλους του ΠΝ, οι οποίοι λόγω της λειτουργίας του ΛΣ είχαν απολέσει μέρος της εξουσίας τους στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Ωστόσο, το εγχείρημα επαναπροσέγγισης της εμπορικής ναυτιλίας με τις ένοπλες δυνάμεις δεν καρποφόρησε. Ένα από τα ελάχιστα θετικά στοιχεία ήταν η ένταξη της χορήγησης αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας σταθμών στα εμπορικά πλοία, της εκπαίδευσης, διοίκησης, διενέργειας εξετάσεων απόκτησης διπλωμάτων και πειθαρχίας των ραδιοτηλεγραφητών καθώς και της επιθεώρησης και του ελέγχου της λειτουργίας των σταθμών στα πλοία, στις αρμοδιότητες της ΔΕΝ, τον Αύγουστο του 1925.

Τον Οκτώβριο του 1925 ξεπρόβαλε και μια Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτικών με αρμοδιότητες στη ναυτική εργασία ως προς α)την απογραφή, εκπαίδευση κι απονομή διπλωμάτων των εργατών θαλάσσης, β)τη ναυτολογία, σύνθεση, πειθαρχία και τους όρους εργασίας των πληρωμάτων στα εμπορικά πλοία, γ)την περίθαλψη και παλιννόστηση των ναυαγών ή των εγκαταλειπομένων εργατών θαλάσσης και δ)την εποπτεία του ΝΑΤ. Στη Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας είχε ενταχθεί η ΔΕΝ ως Διεύθυνση Διοικητικής Υπηρεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας και η Διεύθυνση Φάρων. Στο νέο Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας της ΔΕΝ διατηρήθηκε το Τμήμα Εργατών Θαλάσσης, στις αρμοδιότητες του οποίου προστέθηκαν η εφαρμογή του Ποινικού και Πειθαρχικού

[75] Προεδρικό Διάταγμα της 14-07-1925 «περί της υπαγωγής της Διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού εις το Υπουργείον των Ναυτικών» (ΦΕΚ 178 Α).

Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ), η εφαρμογή των αναλαμβανόμενων υποχρεώσεων από διεθνείς συμβάσεις σε σχέση με τους εργάτες θαλάσσης, η εποπτεία της Υπηρεσίας εύρεσης εργασίας στους ναυτικούς, η εποπτεία των ιδιωτικών ναυτικών σχολών, η ανώτερη εποπτεία του πλοηγικού σώματος κι η μελέτη, υπόδειξη και προπαρασκευή μέτρων για τα θέματα του Τμήματος. Στο Τμήμα Εργατών Θαλάσσης υπαγόταν το Γραφείο Μητρώων Εργατών Θαλάσσης με τις αρμοδιότητες που είχε.

Η ΔΕΝ συμπεριλάμβανε άλλα δύο Τμήματα (το Τμήμα Ναυτιλιακόν και Αστυνομίας Λιμένων και το Τμήμα Μελετών κι οργανικών διατάξεων) ενώ άλλα δύο Τμήματα (Προσωπικού και Οικονομικών Υπηρεσιών) και δύο Γραφεία (Διεκπεραιώσεως και Γραφείο Γενικού Διευθυντού Εμπορικής Ναυτιλίας). Είναι σαφής η συρρίκνωση των «λειτουργικών» υπηρεσιών της ΔΕΝ, καθώς περιορίστηκαν συνολικά σε δύο Τμήματα κι ένα Γραφείο έναντι άλλων τριών Τμημάτων και δύο Γραφείων διοικητικής υποστήριξης.

Τον Αύγουστο του 1926, με πρόταση του Υπουργικού Συμβουλίου της κυβέρνησης Αθ. Ευταξία της δικτατορίας του Πάγκαλου, επανορθώθηκε ένα μέρος των γενόμενων αστοχιών αναφορικά με τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία. Η αρμοδιότητα για τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία μεταβιβάστηκε εκ νέου στο Τμήμα Εργατών Θαλάσσης του Υπουργείου Ναυτικών και επαφέρθηκαν σε ισχύ οι σχετικές διατάξεις του 1923, εκτός όμως από κείνες που αφορούσαν στην αναγνώριση και στη λειτουργία των σωματείων.

Ένα μήνα αργότερα, με τη νέα «επαναστατική» κυβέρνηση του Γεωργίου Κονδύλη, καταργήθηκε η θέση του Γενικού Διευθυντού Εμπορικής Ναυτιλίας, η διοίκηση του Εμπορικού Ναυτικού ανατέθηκε στην επανασυσταθείσα ΔΕΝ, της οποίας Διευθυντής μπορούσε να είναι Πλοίαρχος του ΠΝ «εν ενεργεία ή εφεδρεία, ανακαλούμενους επί τούτω εις ενέργειαν» ή ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος με βαθμό Πλοιάρχου «εκ των ενεργεία ή αποστρατεία». Η ρύθμιση δεν ίσχυσε παρά δέκα μέρες. Με άλλο νομοθετικό διάταγμα της «επαναστατικής» κυβέρνησης του Γ. Κονδύλη ορίστηκε ότι ως Προϊστάμενοι όλων των Υπηρεσιών θα τοποθετούνταν λιμενικοί αξιωματικοί[76].

Τον Ιούνιο 1927, εισήχθη επιτέλους ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο λειτουργίας της διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού. Ξεκαθαρίστηκε ότι «ασκείται δι' αυτοτελούς ιδίας υπηρεσίας εις ουδεμίαν τελούσης εξάρτησιν εξ οιασδήποτε άλλης» κι ότι υπάγεται «υπό τας αμέσους διαταγάς του Υπουργού των Ναυτικών». Στις «υποθέσεις διοικήσεως» που αφορούσαν στη ναυτική εργασία εντάχθηκαν α)η απογραφή, εκπαίδευση και ναυτολογία εργατών θαλάσσης, β)η ναυτολογία, η εργασία και η πειθαρχία των εργατών θαλάσσης, γ)η περίθαλψη και

[76] Νομοθετικό Διάταγμα της 10 Σεπτεμβρίου 1926 «περί τροποποιήσεως του από 7 Οκτωβρίου 1925 Ν.Δ. ¨περί Διοικήσεως της Εμπορικής Ναυτιλίας¨ και προσθήκης συναφών διατάξεων» (ΦΕΚ 302 Α).

παλινόστηση των ναυαγούντων ή εγκαταλειπομέννων εργατών θαλάσσης, δ)η εξεύρεση εργασίας στους άνεργους εργάτες θαλάσσης και ε)τα δημόσια ιδρύματα περίθαλψης και πρόνοιας των εργατών θαλάσσης όπως το ΝΑΤ, το Ταμείο Πρόνοιας των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού κι ο Οίκος Ναύτου. Διευθυντής της ΔΕΝ έπρεπε να τοποθετείται ένας αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος, από όσους κατείχαν τον ανώτατο βαθμό στο Σώμα. Συμπεριελήφθη η σύσταση του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας Πειραιά, με την επισήμανση ότι θα εξέδιδε τα διπλώματα (αντί των «δελτίων») ικανότητας των ναυτικών. Επρόκειτο για μια λεπτομέρεια, ενδεικτική της μελετημένης και σοβαρής επεξεργασίας του ρυθμίσεων του νέου πλαισίου λειτουργίας της διοίκησης, παρότι αφορούσαν στην πλειοψηφία τους επανάληψη των ισχυουσών ρυθμίσεων[77].

Το Τμήμα Γ (Ναυτική Εργασία) είχε αρμοδιότητες για α)τη ναυτική απογραφή, εκπαίδευση κι απονομή διπλωμάτων στους ναυτικούς, β)την εποπτεία των δημόσιων και ιδιωτικών ναυτικών σχολών, γ)τη ναυτολογία, σύνθεση και πειθαρχία των πληρωμάτων και των όρων εργασίας του στα πλοία, δ)την εφαρμογή των διατάξεων του ΠΠΚΕΝ, ε)τη διαδικασία βεβαίωσης των αιφνίδιων δυστυχημάτων των εργατών θαλάσσης του Εμπορικού Ναυτικού, στ)την περίθαλψη, παλιννόστηση των ναυαγών και των απόρων εργατών θαλάσσης, ζ)την εφαρμογή των αναλαμβανόμενων υποχρεώσεων από τις διεθνείς συμβάσεις σε σχέση με τους εργάτες θαλάσσης, η)την ανώτερη εποπτεία του πλοηγικού σώματος, θ)την εποπτεία του ΝΑΤ, του Οίκου Ναύτου και του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού και ι)την εποπτεία του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας και της εφαρμογής των διατάξεων περί εξευρέσεως εργασίας στους ναυτικούς. Στο Τμήμα υπαγόταν και το Γραφείο Μητρώων Εργατών Θαλάσσης. Οι αρμοδιότητες του Τμήματος αποσαφηνίστηκαν κι εμπλουτίστηκαν, εμπεριέχοντας πλέον όλο φάσμα της ναυτικής εργασίας. Ειρήσθω εν παρόδω, ότι εκτός από τα έξοδα περίθαλψης και παλιννόστησης των ναυτικών και των εγκαταλειπομένων απόρων εργατών θαλάσσης, στις δαπάνες που μπορούσαν να εκτελούνται από τη ΔΕΝ βάσει του ετήσιου προϋπολογισμού του Υπουργείου Ναυτικών συμπεριελήφθησαν και τα έξοδα κάθε οικονομικής ενίσχυσης των ιδιωτικών σχολών εμποροπλοιάρχων, μηχανικών ή ασυρματιστών[78].

Το 1927 επίσης αναμορφώνεται το καθεστώς λειτουργίας του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας του Πειραιά με την αναλυτική τακτοποίηση του έργου του, την καλύτερη οργάνωση της λειτουργίας του, την τήρηση καταλόγων προσφοράς και ζήτησης ναυτικής

[77] Διάταγμα της 27 Μαΐου 1927 «περί διοικήσεως του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 104 Α).
[78] Προεδρικό Διάταγμα της 1 Νοεμβρίου 1927 «περί τροποποιήσεως του από 29 Ιουλίου 1927 διατάγματος «περί οικονομικών διατάξεων αφορωσών την Διοίκησιν του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 293 Α).

εργασίας κατά κατηγορίες πλοίων (φορτηγά – επιβατηγά), κατά ταξιδιωτικές γραμμές (εσωτερικού - εξωτερικού) κι επαγγελματικές ειδικότητες. Ήταν ένα σοβαρό βήμα εκσυχρονισμού της εύρεσης ναυτικής εργασίας κι αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών. Η έναρξη της λειτουργίας του Γραφείου συσχετίστηκε ευθέως με την εφαρμογή του υπογραφέντος στη Γενεύη σχεδίου της Διεθνούς συμβάσεως ευρέσεως εργασίας στους ναυτικούς, η οποία είχε κυρωθεί το Σεπτέμβριο του 1925 από την Ελλάδα[79].

Τον Μάϊο 1934, επί υπουργίας του Αλεξ. Χατζηκυριάκου, το Γραφείο Μητρώων Εργατών Θαλάσσης αναβαθμίστηκε σε αυτοτελή Υπηρεσία Μητρώων Εμπορικών Πλοίων και Εργατών Θαλάσσης (ΜΕΠΕΘ), υπό τη διοικητική εξάρτηση και τον έλεγχο της ΔΕΝ. Η Υπηρεσία ασχολείτο με α)την τήρηση Μητρώων των Εμπορικών Πλοίων, πλοιαρίων και πλωτών ναυπηγημάτων, καταχώρησης της υπηρεσίας των εργατών θαλάσσης και των διπλωματούχων και πτυχιούχων εργατών θαλάσσης με τα δικαιολογητικά βάσει των οποίων έγιναν, β)την τήρηση ναυτολογίων, των αντιγράφων τους και των αποσπασμάτων μεταβολών πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων και πλοιαρίων, γ)την τήρηση δελτίων απογραφής και υπηρεσίας των μεμονωμένων εργατών θαλάσσης και των ανηκόντων σε συγκροτημένα πληρώματα εργατών θαλάσσης, δ)την τήρηση αντιγράφων ή και πρωτοτύπων των συμβάσεων ναυτολογίας, ε)την απογραφή των εργατών θαλάσσης Α΄ ναυτικής περιφέρειας και την τήρηση των σχετικών δικαιολογητικών απογραφής, στ)την τήρηση των ναυτικών φυλλαδίων, βιβλιαρίων Ταμείων Πρόνοιας και διπλωμάτων ή πτυχίων των «δραπετών», πειθαρχικά τιμωρημένων ή όσων εγκατέλειψαν πλοία για οποιαδήποτε αιτία, ζ)την έκδοση αντιγράφων ναυτικών φυλλαδίων, πτυχίων και διπλωμάτων, η)τη σύνταξη των ετήσιων ναυτολογικών καταλόγων, θ)τη βεβαίωση της αναγκαίας υπηρεσίας των εργατών θαλάσσης για την απόκτηση πτυχίων ή διπλωμάτων ή το διακανονισμό των δικαιωμάτων των ναυτικών ή των οικογενειών τους έναντι του ΝΑΤ ή των λοιπών Ταμείων Πρόνοιας είτε τη ρύθμιση άλλων δικαιωμάτων ή σχέσεων και ι)την έκδοση κάθε είδους πιστοποιητικών βάσει των τηρουμένων στοιχείων. Το έργο της ΜΕΠΕΘ κατανεμήθηκε σε τρία Τμήματα (Διοικητικό, Μητρώων Εμπορικών Πλοίων και Μητρώων Εργατών Θαλάσσης) κι οργανώθηκε εσωτερικά με την καταχώριση στοιχείων σε βιβλία, ευρετήρια ή μητρώα (ονομαστικά, ανά περιφέρεια, καταχώρησης υπηρεσίας, διπλωματούχων και πτυχιούχων, λιποτακτών και μηνυθέντων για λιποταξία, ποινικών αδικημάτων), τη δημιουργία ατομικών φακέλων των εργατών θαλάσσης και την καθιέρωση στατιστικού δελτίου εργάτου θαλάσσης για την παρακολούθηση της εκάστοτε οικογενειακής και επαγγελματικής κατάστασης. Επρόκειτο για ένα πραγματικά

[79] Διάταγμα της 22 Ιουνίου 1927 «περί λειτουργίας του εν Πειραιεί Γραφείου Ναυτικής Εργασίας» (ΦΕΚ 124 Α).

καινοφανές, φιλόδοξο και μεγαλεπήβολο εγχείρημα, ο σκοπός του οποίου επετεύχθη σε μεγάλο βαθμό κι επέτρεψε βαθμιαία την πλήρη και κανονική καταγραφή σημαντικών στοιχείων για την εμπορική ναυτιλία και ναυτική εργασία. Τα στοιχεία αυτά διατηρούνται και χρησιμοποιούνται μέχρι και σήμερα.

Μερικούς μήνες αργότερα (Νοέμβριος 1935) μεταφέρθηκαν από το Υπουργείο Ναυτικών στο νεοσυσταθέν Υπουργείο Εργασίας, οι αρμοδιότητες της εποπτείας επί των ασφαλιστικών οργανισμών αξιωματικών και πληρωμάτων εμπορικών πλοίων (ΝΑΤ, Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, Προνοίας Εργατών Θαλάσσης, Οίκος Ναύτου) κι ορίστηκε ότι πριν από την έκδοση απόφασης του Υπουργού Ναυτικών για κάθε υπόθεση αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτικών και συγκεκριμένα της ΔΕΝ, για συμβάσεις εργασίας στα πλοία, απαιτούνταν η σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Εργασίας. Τα ναυτικά σωματεία αντέδρασαν άμεσα κι η ΕΕΕ διαμαρτυρήθηκε στον Πρωθυπουργό Παν.Τσαλδάρη για την προχειρότητα της κατάρτισης, τη μη εγκυρότητα και τη μη τήρηση των νόμιμων διαδικασιών για την έκδοση του Διατάγματος ζητώντας την κατάργησή του, όπως κι έγινε[80].

2.2.3.-Το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Οι ανερμάτιστες κι αυθαίρετες επεμβάσεις αλλά και η δοκιμασία της ναυτιλιακής κρίσης του 1929 ανέδειξαν την επιτακτική ανάγκη ανασυγκρότησης της ναυτιλίας και διευκόλυναν την υλοποίηση της ιδέας για την δημιουργία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Μια ιδέα, που υπήρχε πριν από τη λήξη του πρώτου παγκόσμιου πολέμου και που επανερχόταν στο προσκήνιο καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου, χωρίς όμως να λαμβάνεται συγκεκριμένη απόφαση. Για να είμαστε ειλικρινείς, και μόνο οι περιπέτειες της περιφοράς ή της διελκυστίνδας των αρμοδιοτήτων, από το 1918 έως το 1927, για την εμπορική ναυτιλία και την ναυτική εργασία, δικαιολογούσαν οποιοδήποτε δισταγμό, ανησυχία ή φόβο.

Από το 1915 είχε ψηφιστεί από το κόμμα των Φιλελευθέρων ένα νομοσχέδιο για την οργάνωση μιας κεντρικής υπηρεσίας της εμπορικής ναυτιλίας, υπαγόμενης στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, αν κι η αντιπολίτευση ζητούσε να πάει στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Το νομοσχέδιο δεν κυρώθηκε τελικά γιατί άλλαξε η Κυβέρνηση και διαλύθηκε η Βουλή[81].

Ο Κεφαλλονίτης βουλευτής του Κόμματος των Φιλελευθέρων Αθανάσιος Τυπάλδος – Μπασιάς στο πλαίσιο υποβολής Επερωτήσεων στη συνεδρίαση της Βουλής των Ελλήνων στις 26 Νοεμβρίου 1918 υποδείκνυε την ανάγκη να ψηφιστεί νόμος που να καθιστά την

[80] Βασιλικό Διάταγμα της 6 Νοεμβρίου 1935 «Περί αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Εργασίας» (ΦΕΚ 536 Α).
[81] Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος κι η ελληνική εμπορική ναυτιλία*, Εκδ. ιδίου, Αθήνα 1964, σελ. 26.

υπηρεσία της Εμπορικής Ναυτιλίας αυτοτελή και να περιλαμβάνει την οργάνωση της κεντρικής και των περιφερειακών υπηρεσιών με ειδικό λιμενικό σώμα, ανεξάρτητα από το Υπουργείο στο οποίο θα υπαχθεί[82].

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού με πολυσέλιδο υπόμνημά της στις 24 Μαΐου 1928 υπογράμμιζε στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας τα πλεονεκτήματα της υπαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτικών. Στο Υπόμνημα που είχε καταθέσει η ΕΕΕ για την κατάσταση της φορτηγού ναυτιλίας στην «Επιτροπή επί της Εμπορικής Ναυτιλίας» του 1929 περιέγραφε την κρατική εποπτεία της εμπορικής ναυτιλίας ως «μήλον της έριδος» μεταξύ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ναυτικών, με αποτέλεσμα να μην ασκείται ενιαίο πρόγραμμα «ναυτικής πολιτικής». Σύμφωνα με το υπόμνημα, η ναυτιλία υπαγόταν διοικητικά στο Υπουργείο Ναυτικών αλλά εξαρτιόταν από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το οποίο χειριζόταν τα εργατικά ζητήματα, ενώ εμπλέκονταν το Υπουργείο Συγκοινωνίας για συγκοινωνιακά ζητήματα, το Υπουργείο Εξωτερικών μέσω των προξενικών του αρχών και το Υπουργείο Οικονομικών για φορολογικά και δασμολογικά θέματα. Ειδικά για τα ναυτεργατικά ζητήματα η ΕΕΕ θεωρούσε ότι το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας επιχειρούσε να τα επιλύσει ενώ ως επί το πλείστον δεν είχε άμεση αντίληψη. Για την υπέρβαση των προβλημάτων και την εφαρμογή ενιαίας «ναυτικής πολιτικής» ζητούσαν τη χειραφέτηση της ΔΕΝ, ως ανεξάρτητου Οργανισμού, υπό την ηγεσία πολιτικού προσώπου ή το μετασχηματισμό της σε Υφυπουργείο. Στα πορίσματά της η Επιτροπή πρότεινε τη σύσταση Υφυπουργείου Εμπορικού Ναυτικού με σκοπό τη συγκέντρωση υπό ενιαία υπεύθυνη διεύθυνση, όλων των αρμοδιοτήτων για την εμπορική ναυτιλία[83].

Τον Απρίλιο του 1932 και με αφορμή την πρόθεση της Κυβέρνησης να συμπτήξει τα τρία πολεμικά υπουργεία σε ένα Υπουργείο Εθνικής Άμυνας υπήρξαν προτάσεις να υπαχθεί η ΔΕΝ στο Υπουργείο Συγκοινωνίας με επικεφαλής έναν Υφυπουργό, «διατηρούσα την αυτοτέλειάν της και αναδιοργανουμένη», καθώς το να παραμένει «εις το Υπουργείον του Πολεμικού Ναυτικού αποτελεί αναχρονισμόν». Αμέσως μετά τις εκλογές του Σεπτεμβρίου 1932 και με στόχο τη χάραξη και τήρηση μιας σταθερής «εμποροναυτικής» πολιτικής προβλήθηκε η μετατροπή της ΔΕΝ σε Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γιατί η «όλη υπόθεσις της εμπορικής ναυτιλίας έχει αποτεθεί εις το π α ρ ε μ π ί π τ ο ν ενδιαφέρον ενός μέλους της Κυβερνήσεως του οποίου κατά κύριον λόγον υπεύθυνος αποστολή είνε η

[82] Πρακτικά Βουλής των Ελλήνων, Συνενδρίασις της ΛΖ΄ της 26 Νοεμβρίου 1918, Κ΄ Περίοδος, Γ΄Σύνοδος
[83] Υπόμνημα της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού με ημερομηνία 24-05-1928 προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομιας, Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου του Μουσείου Μπενάκη και *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 59-60 και *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Τρίτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 73.

παρακολούθησις και διαχείρισις των τελείως άσχετων προς ένα παραγωγικόν, προς ένα εμπορικόν, όπως είνε η ναυτιλία, κλάδον, των πολλών και πολυπλόκων αυτών καθ' εαυτών ζητημάτων του Πολεμικού Ναυτικού»[84].

Πριν τις εκλογές του Ιουνίου 1935, ο Παναγής Τσαλδάρης είχε ανακοινώσει σε προεκλογική του ομιλία στον Πειραιά ότι θα προέβαινε στην αναδιοργάνωση και ενίσχυση της ναυτιλίας και φάνηκε πως είχε αποφασίσει την ίδρυση ξεχωριστού Υφυπουργείου. Η κατάλληλη τεχνογνωσία κι η ολοκληρωμένη προσέγγιση και δράση θεωρούνταν βασική προϋπόθεση για τη χάραξη μιας ενιαίας «εμποροναυτικής» πολιτικής μέσω της υπαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας σε «ίδιον υπουργείον ή υφυπουργείον» δεδομένου ότι μέχρι τότε η διοίκηση της ναυτιλίας ασκείτο από τον Υπουργό Αλέξανδρο Χατζηκυριάκο, ο οποίος είχε δηλώσει με παρρησία ότι το έργο του περιοριζόταν «αυστηρώς εις τον κύκλον των ζητημάτων των αφορώντων το Πολεμικόν Ναυτικόν»[85].

Το μεγάλο άλμα, έγινε εν τέλει τον Μάρτιο του 1936 με τον διορισμό του Δευκαλίωνα Ρεδιάδη ως Υφυπουργού στο Υπουργείο Ναυτικών. Πρωθυπουργός ήταν ο Κων/νος Δεμερτζής ενώ η αντιπροεδρία του Υπουργικού Συμβουλίου είχε ανατεθεί στον Ιωάννη Μεταξά. Τον Υπουργό Ναυτικών Στεφ. Παπαρρηγόπουλο, αναπλήρωνε επίσης λόγω ασθενείας ο Ιωάννης Μεταξάς από την ημέρα (23 Μαρτίου 1936) υπογραφής του Διατάγματος διορισμού του Δευκαλίωνα Ρεδιάδη. Στον Δευκαλίωνα Ρεδιάδη ανατέθηκαν αρμοδιότητες του Υφυπουργού Ναυτικών, που αφορούσαν στην εμπορική ναυτιλία. Τον Μάϊο του 1936 δήλωνε πως η Κυβέρνηση είχε αποφασίσει να περιέλθουν οι αρμοδιότητες της Διευθύνσεως Φάρων και Φανών του Υπουργείου Ναυτικών ως και διαφόρων άλλων συναφών με την εμπορική ναυτιλία υπηρεσιών στο Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά η απόφαση δεν υλοποιήθηκε[86].

Οι κριτικές για τη δημιουργία του «Υφυπουργείου» εποίκιλλαν καθώς αφενός θεωρήθηκε ότι «ανταπεκρίθη εις τα desirata ναυτικών τινων κύκλων, desirata όμως όχι και πολύ επίμονα, ώστε να θεωρηθή ότι η σύστασις αυτή οφείλεται εις πίεσιν των ενδιαφερομένων τάξεων» κι αφετέρου πως «ενετάθη ο κρατικός παρεμβατισμός και η Ναυτιλία εγνώρισε προπολεμικώς

---

[84] ΄΄Η Διεύθυνσις του Εμπορικού Ναυτικού – Ευκαιρία δια την ρύθμισιν των κατ' αυτήν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 32, 15 Απριλίου 1932 και Γ. Σακαλής, Βουλευτής Πειραιώς, ΄΄Το Υπουργείον Εθνικής Αμύνης και η Εμπορική Ναυτιλία΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 34, 15 Μαΐου 1932 και ΄΄Διοικητικήν αυτοτέλειαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 43, 01-10-1932, σημ. Η υπογράμμιση του συντάκτη των *ΝΧ*.

[85] ΄΄Πρωταρχική προϋπόθεσις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 108, 15-06-1935 και ΄΄Κράτος και Ναυτιλία – Ομιλεί ο κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 109, 01-07-1935.

[86] Βασιλικό Διάταγμα της 23 Μαρτίου 1936 «Περί διορισμού Υφυπουργού επί των Ναυτικών του κ. Δευκαλίωνος Ρεδιάδου» (ΦΕΚ 140 Α) και Σάββας Ν. Αθανασίου, *ΥΕΝ και Λιμενικό Σώμα- 90 χρόνια από την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος (1919-209),* Εκδ. ιδίου, Πειραιάς 2009, σελ. 23.

και κατά τον πόλεμον δυσκόλους ημέρας, ίσως, διότι πολύ απησχολούντο με αυτήν, χωρίς τίποτε να της προσφέρουν οι γνωστοί μας παράγοντες της τότε κρατικής διοικήσεως»[87].

Μετά την εγκαθίδρυση της δικτατορίας του Μεταξά στις 4 Αυγούστου 1936, «το παρά τω Υπουργείω των Ναυτικών ήδη υφιστάμενον Υφυπουργείον μετονομάζεται εις Υφυπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας». Η επιδιωχθείσα ενοποίηση των τριών στρατιωτικών Υπουργείων σε ένα συνάντησε ισχυρές αντιδράσεις από την πλευρά του Πολεμικού Ναυτικού. Το Πολεμικό Ναυτικό, εκτός από το μέτωπο διατήρησης της εμπορικής ναυτιλίας, είχε ανοικτό ένα άλλο μέτωπο με το τμήμα της Ναυτικής Αεροπορίας, που αυτονομήθηκε το 1929 συγκροτώντας το Υπουργείο Αεροπορίας. Οι εντάσεις που υπήρχαν ανάμεσα στο Πολεμικό Ναυτικό και στην Υποδιεύθυνση Ναυτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Αεροπορίας ήταν σοβαρές και υπό το νέο καθεστώς της 4ης Αυγούστου οι δυσαρέσκειες κι οι αντιπαραθέσεις ανάμεσα στα δύο όπλα αυξήθηκαν. Έτσι προκειμένου να αποτρέψει την δημιουργία του κοινού Υπουργείου των Στρατιωτικών, στο οποίο εκτιμάτο ότι θα επικρατούσε το Γενικό Επιτελείο Στρατού έναντι των Γενικών Επιτελείων του Ναυτικού και της Αεροπορίας, το Πολεμικό Ναυτικό υποχώρησε αναγκαστικά στο θέμα της εμπορικής ναυτιλίας[88].

Το Σεπτέμβριο 1936 ιδρύθηκε το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ) και δύο μήνες αργότερα (Νοέμβριο 1936) καθορίστηκαν οι αρμοδιότητες του Υφυπουργείου Ναυτιλίας στο οποίο υπήχθησαν το Λιμενικό Σώμα, η επιβατηγός κι η φορτηγός ναυτιλία κι η ναυτική εργασία και πρόνοια. Στη ναυτική εργασία συμπεριελήφθησαν αρμοδιότητες μελέτης και έρευνας των συνθηκών της ναυτικής εργασίας με σκοπό τη βελτίωσή τους, η προπαρασκευή κι εφαρμογή μέτρων ρυθμίσεως της ναυτικής εργασίας, η επίβλεψη της εφαρμογής των νόμων για τη ναυτική εργασία, η διαιτητική επέμβαση για την επίλυση των διαφορών μεταξύ ναυτικών κι εφοπλιστών, η συγκριτική μελέτη ξένων νομοθεσιών για τη ναυτική εργασία, η επικύρωση κι η εφαρμογή διεθνών συμβάσεων για τη ναυτική εργασία και η ρύθμιση και παρακολούθηση των σχέσεων του Κράτους με το Διεθνές Γραφείο Ναυτικής Εργασίας για τα γενικά ζητήματα της ναυτικής εργασίας. Δημιουργήθηκαν τρεις Διευθύνσεις (Διοίκησης, Ναυτιλίας και Ναυτικής Εργασίας και Πρόνοιας) αλλά για την επαγγελματική, τεχνική και θεωρητική κατάρτιση και τη γενική εκπαίδευση των ναυτικών (προγράμματα Σχολών,

[87] Γ. Ι. Σακαλής, ΄΄Το Υφυπουργείον της Ναυτιλίας – Ποία τάχα η επήρειά του;΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 131, 1 Ιουνίου 1936, (σημ. δική μου desirata=Επιθυμίες) και ΄΄1931-1956 Μια 25ετία αλματικών κατακτήσεων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 519/278, 15-01-1957.

[88] Αναγκαστικός Νόμος 1/1936 «Περί μετονομασίας του Υφυπουργείου Ναυτικών εις Υφυπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΚΕ 328 Α) και Αναστάσιος Σακελλαρόπουλος, «Αναδρομή στην ιστορία του Υπουργείου των Ναυτικών», στο *Ναυτική Επιθεώρηση*, τ. 508, τόμος 147ος, Νοέμβριος – Δεκέμβριος 1997.

βιβλιογραφία, εξεταστέα ύλη ναυτικής ικανότητας και περαιτέρω εκπαίδευσης των πλοιάρχων) απαιτούνταν η γνωμοδότηση του ΓΕΝ[89].

Το Σεπτέμβριο 1937, η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας και Πρόνοιας χωρίστηκε σε τέσσερα Τμήματα. Το Τμήμα 1 Ναυτικής Εργασίας περιελάμβανε τα Γραφεία Ναυτικής Εργασίας, Πειθαρχίας Εργατών Θαλάσσης και Πλοηγικής Υπηρεσίας, το Τμήμα 2 Ναυτικής Εκπαιδεύσεως περιελάμβανε τα Γραφεία Εκπαιδεύσεως και το Γραφείο Διπλωμάτων και Πτυχίων Εργατών Θαλάσσης, το Τμήμα 3 Ναυτικής Προνοίας είχε τα Γραφεία Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων Εργατών Θαλάσσης και Κοινωνικής Αντιλήψεως ενώ στο Τμήμα 4 Μητρώων Εργατών Θαλάσσης ανήκαν τα Γραφεία Μητρώων Εργατών Θαλάσσης και Αρχείου Ναυτολογίων. Η τήρηση στατιστικών στοιχείων κι η εκπόνηση μελετών για τη ναυτική εργασία είχαν ανατεθεί στο Τμήμα Μελετών και Στατιστικής της Διεύθυνσης Ναυτιλίας. Η κατανομή αρμοδιοτήτων κι η ανασύνταξη των Υπηρεσιών του Υφυπουργείου ήταν αναγκαία και κάλυπτε σε ικανοποιητικό βαθμό τις τρέχουσες ανάγκες κι εξελίξεις στο χώρο της ναυτικής εργασίας.

Η επόμενη αναδιάταξη των Υπηρεσιών έγινε τον Ιούλιο του 1940, επί υπουργίας του Αμβρόσιου Τζίφου. Το έργο της Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας και Πρόνοιας διασπάστηκε σε δύο νέες Διευθύνσεις. Η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας και Εκπαιδεύσεως περιελάμβανε το Τμήμα Ναυτικής Εργασίας με τα Γραφεία Επιθεωρήσεως Ναυτικής Εργασίας, Υγιεινής Εργατών Θαλάσσης και Κατανομής Ναυτικής Εργασίας, το Τμήμα Επαγγελματικής Εκπαιδεύσεως με τα Γραφεία Επαγγελματικής Εκπαιδεύσεως, Διπλωμάτων, το Τμήμα Πειθαρχικό με τα Γραφεία Πειθαρχικών και Ποινικών Υποθέσεων Εργατών Θαλάσσης και Ποινικών και Πειθαρχικών Μητρώων Εργατών Θαλάσσης και το Τμήμα Πλοηγικής Υπηρεσίας με τα Γραφεία Διοικήσεως Πλοηγικής Υπηρεσίας, Εντελλομένων Εξόδων, Ελέγχου και Λογιστηρίου. Η Διεύθυνση Προνοίας Εργατών Θαλάσσης είχε το Τμήμα Ασφαλίσεως Εργατών Θαλάσσης, το Τμήμα Προνοίας Εργατών Θαλάσσης, το Τμήμα Εποπτείας Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων Εργατών Θαλάσσης και το Τμήμα Μητρώων Εργατών Θαλάσσης με τα Γραφεία Μητρώων Εργατών Θαλάσσης και Ελέγχου Κινήσεως Εργαζομένων Εργατών Θαλάσσης. Παρά τη διόγκωση του αριθμού των μονάδων διοίκησης στη ναυτική εργασία φαίνεται πως η κατανομή έγινε βάσει του νέου περιβάλλοντος στην ναυτιλία, με επίκεντρο την φορτηγό ναυτιλία, για το οποίο ο Υπουργός Αμβρόσιος Τζίφος είχε εργαστεί αλλά κι έπρεπε να συμβαδίσει με τις ιδεολογικές αρχές για την εμπέδωση της

[89] Αναγκαστικός Νόμος 345/1936 «Περί αρμοδιότητος και δικαιοδοσίας του Υφυπουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 514 Α).

πειθαρχίας και της τάξης στα πλοία, που επαγγελόταν η δικτατορία. Ο επερχόμενος πόλεμος δεν επέτρεψε την πλήρη ανάπτυξη της νέας οργάνωσης του Υφυπουργείου[90].

Επιβεβαίωσε όμως την ικανότητα έγκαιρης προσαρμογής της διοίκησης στα τρέχοντα ζητήματα όπως ήταν η δημιουργία της Διεύθυνσης Θαλάσσιων Κρατικών Μεταφορών, αμέσως μετά την έναρξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, τον Οκτώβριο του 1939, για τη διενέργεια επιτάξεων, ναυλώσεων και κρατικών θαλάσσιων μεταφορών κάθε είδους σε περίπτωση πολέμου, επιστράτευσης ή εξαιρετικών περιπτώσεων. Η δε επιστράτευση των ναυτικών που έγινε ένα χρόνο αργότερα (Νοέμβριο 1940) οργανώθηκε αποτελεσματικά και πραγματοποιήθηκε από το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

2.3.-ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ ΩΣ ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

2.3.1.-Η δημιουργία κι οι κλυδωνισμοί

Η διαπιστωμένη ανάγκη για τη θέσπιση μιας ενιαίας και αποτελεσματικής διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας, στις αρχές του εικοστού αιώνα, οδήγησε μετά από μία αποτυχημένη προσπάθεια (Φεβρουάριο 1915) κι ενώ τον Ιανουάριο του 1915 είχε ιδρυθεί με την ενοποίηση των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών της ναυτιλίας η Ακτοφυλακή στις ΗΠΑ, στη δημιουργία της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού τον Αύγουστο του 1917, υπαγόμενης στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Η λειτουργία κι η στελέχωσή της δεν προχώρησαν παρά δύο χρόνια αργότερα εξαιτίας διαφωνιών από την πλευρά του Υπουργείου Ναυτικών για την υπαγωγή της στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Είναι χαρακτηριστικό πως η απόφαση για τη στελέχωσή της τον Μάρτιο του 1919 με προσωπικό του ΠΝ, που θα αποτελούσε το Λιμενικό Σώμα, συνοδεύτηκε με την αλλαγή της υπαγωγής της από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στο Υπουργείο Ναυτικών[91].

Οι αντιπαραθέσεις για την υπαγωγή της είχαν ξεκινήσει σε πολιτικό επίπεδο νωρίτερα. Κατά την ψήφιση του πρώτου νόμου το 1915, που τελικά δεν δημοσιεύθηκε σε ΦΕΚ και δεν ίσχυσε, οι Φιλελεύθεροι υποστήριζαν την υπαγωγή της διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και η αντιπολίτευση στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Η ουσία της αντιπαράθεσης είχε να κάνει με τον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας (φορτηγό ή επιβατηγό) στον οποίο θα εστίαζε το κύριο ενδιαφέρον της η διοίκηση. Η επιβατηγός ναυτιλία αφορούσε στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μεταξύ των ελληνικών λιμένων για τη

[90] Βασιλικό Διάταγμα της 5 Ιουλίου 1940 «Περί υποδιαιρέσεως της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εις υπηρεσίας, τμήματα και γραφεία και της αρμοδιότητος τούτων» (ΦΕΚ 216 Α).
[91]Stephen H. Evans, *The United States Coast Guard 1790-1915, A Definitive History*, The United States Naval Institute, Annapolis, Maryland 1949, σελ. 215.

μεταφορά επιβατών και δευτερευόντως στις μεταφορές επιβατών μεταξύ μεσογειακών λιμένων και στην ή από την Αμερική. Η διαχείριση της επιβατηγού ακτοπλοϊκής ναυτιλίας συνδεόταν ως ένα βαθμό αλλά μόνο ως προς το μεταφορικό έργο με εκείνη των χερσαίων συγκοινωνιών, μη ιδιαίτερα ανεπτυγμένων λόγω έλλειψης οδικού δικτύου, αλλά η περίπτωση της φορτηγού ναυτιλίας ήταν εντελώς διαφορετική.

Η φορτηγός ναυτιλία ήταν μια καθαρά εξωγενής και αποξενωμένη από την ελληνική οικονομία μεταφορική δραστηριότητα. Τα ελληνικά φορτηγά πλοία κατασκευάζονταν, αγοράζονταν κι επισκευάζονταν κυρίως στο εξωτερικό, ασφαλίζονταν στο εξωτερικό, ναυλώνονταν στο εξωτερικό, μετέφεραν ξένα εμπορεύματα μεταξύ λιμένων του εξωτερικού. Στην πράξη, μόνο η κατάρτιση του πληρώματος του πλοίου, κι αυτή ως ένα βαθμό, γινόταν από την Ελλάδα. Εκτός από τη διάσταση της απασχόλησης, η εισροή συναλλάγματος και η ανάπτυξη πολλών παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα συνέτειναν στο να θεωρείται η φορτηγός ναυτιλία σημαντικός πλουτοπαραγωγικός παράγοντας για τη χώρα.

Το προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού και δη οι οικονομικοί αξιωματικοί, που είχαν ήδη εργαστεί σε θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, αρχικά και κύρια συνειδητοποίησαν την αδήριτη ανάγκη για τη δημιουργία ενός εξειδικευμένου φορέα σύγχρονης κι αποτελεσματικής διαχείρισης του κλάδου. Δύο από αυτούς τους αξιωματικούς, ο Φροντιστής Γεώργιος Σακαλής κι ο Αρχιφροντιστής Κωνσταντίνος Μπούκας είχαν συντάξει κι εισηγηθεί τις νομοθετικές ρυθμίσεις του 1915 και του 1919 για τη δημιουργία του Λιμενικού Σώματος[92].

Το Λιμενικό Σώμα ιδρύθηκε τυπικά στις 8 Μαρτίου του 1919. Η στελέχωσή του ξεκίνησε με την άμεση μετάταξη 63 αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, με καλές γνώσεις (αρκετοί ήταν πτυχιούχοι της Νομικής Σχολής και γλωσσομαθείς) και σημαντική εμπειρία στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, λόγω της πρότερης απασχόλησής τους στο Τμήμα Εμπορικού Ναυτικού και στις Λιμενικές Αρχές της χώρας. Μετατάχθηκαν κι άλλοι 173 Υπαξιωματικοί του ΠΝ ενώ το κατώτερο προσωπικό αποτελούσαν ναύτες, αποσπασμένοι από το ΠΝ.

Οι ιεραρχικά ανώτεροι («αρχαιότεροι» κατά τη στρατιωτική ορολογία) Αρχιφροντιστές ανέλαβαν τις ανώτερες διοικητικές θέσεις και συγκεκριμένα οι Κων/νος Μπούκας τη θέση του Διευθυντή ΔΕΝ, ο Δούκας Δούκας τη θέση του Λιμενάρχη Πειραιά, ο Γεώργιος Τσάκωνας τη θέση του Διευθυντή ΝΑΤ κι ο μετέπειτα θεατρικός συγγραφέας Παντελής Χορν τη θέση του Επιθεωρητή. Ο Γεώργιος Σακαλής ακολούθησε πολιτική σταδιοδρομία, εκλεγόμενος βουλευτής Πειραιά με το κόμμα των Φιλελευθέρων.

[92] Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, *Ιστορία του Λιμενικού Σώματος*, Έκδ. Ιδίας 1999, σελ. 50-52.

Μέσα στο τρίμηνο (Απρίλιος – Ιούνιος 1919) που πραγματοποιήθηκαν οι μετατάξεις των Αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, η ΔΕΝ μεταφέρθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αλλά χωρίς την αστυνομία λιμένων κι ακτών και το ΝΑΤ. Το προσωπικό της ΔΕΝ θα ασχολιόταν με τα πλοία (νηολογήσεις, επιθεωρήσεις, κλπ.) και τους εργάτες θαλάσσης (εργασιακά θέματα).

Από τις πρώτες οργανωτικές προσπάθειες στο Λιμενικό Σώμα ήταν η ίδρυση και λειτουργία Σχολείου Λιμενικών Αξιωματικών το Δεκέμβριο του 1919. Το κύριο προσόν για την κατάταξη αφορούσε στην κατοχή πτυχίου Νομικών ή Πολιτικών Επιστημών ή διπλώματος Πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού. Προκυρήχθηκε διαγωνισμός και κατατάχθηκαν 24 δόκιμοι Αξιωματικοί, οι οποίοι αποφοίτησαν τον Νοέμβριο του 1920.

Οι πολιτικές μεταβολές είχαν ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση του Διευθυντή της ΔΕΝ Κωνσταντίνου Μπούκα, από το Διευθυντή του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας Ι. Σπετσιώτη και στη συνέχεια από το δικηγόρο Θεόδ. Χοϊδά. Με τα επαναστατικά γεγονότα του 1922 (Σεπτέμβριος 1922), ο Κωνσταντίνος Μπούκας επανέρχεται ως Διευθυντής της ΔΕΝ. Άμεσα ρυθμίστηκαν τα αναγκαία θέματα εσωτερικής λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος (ιεραρχία, προαγωγές, πειθαρχική εξουσία, κλπ.) ενώ επαναφέρθηκαν στην ενέργεια αξιωματικοί που είχαν αποστρατευθεί ή παραιτηθεί λόγω της κατάστασης.

Μια αξιόλογη εξέλιξη στο μεσοδιάστημα ήταν η ίδρυση προξενικού λιμεναρχείου στο Λονδίνο. Το 1918 είχε προβλεφθεί η απόσπαση αξιωματικού (μάχιμου ή οικονομικού) του Πολεμικού Ναυτικού στο Γενικό Προξενείο του Λονδίνου για την εκτέλεση προξενικών καθηκόντων διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού. Μετά την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος αναπτύχθηκε ο θεσμός των Προξενικών Λιμεναρχών (τοποθετουμένων αξιωματικών υπό τύπο ακολούθου στα προξενεία με αρμοδιότητες στην εμπορική ναυτιλία), καθορίστηκαν τα καθήκοντά τους και διευρύνθηκε η αρμοδιότητα του Προξενικού Λιμενάρχη στο Λονδίνο με τη παροχή δυνατότητας τήρησης νηολογίων και ναυτικών υποθηκολογίων ελληνικών πλοίων.

Το 1920 ιδρύθηκαν με νόμο κι άλλα δύο Προξενικά Λιμεναρχεία (Μασσαλία κι Αλεξάνδρεια). Με αυτόν τον τρόπο η αρμόδια κρατική διοίκηση απέκτησε ένα ουσιαστικό δεσμό με την φορτηγό ναυτιλία κι είχε τη δυνατότητα να αφουγκράζεται εκ του σύνεγγυς τις ανάγκες της, να καταγράφει σε διαρκή βάση και να αντιμετωπίζει στο μέτρο του εφικτού τα προβλήματά της, να εφαρμόζει τις βασικές πολιτικές στη φορτηγό ναυτιλία, ιδίως σε σχέση με τη ναυτική εργασία και να έχει έγκυρη κι ολοκληρωμένη πληροφόρηση για τις ρυθμίσεις και τις πρακτικές άλλων χωρών. Πλήθος δημοσιεύσεων στο περιοδικό *Επιθεώρησις του Εμπορικού Ναυτικού* αλλά και αναφορών προς τη ΔΕΝ των λιμενικών αξιωματικών που είχαν

τοποθετηθεί ως προξενικοί λιμενάρχες, εντοπίζει κανείς καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου για τα καθεστώτα και τις πρακτικές άλλων χωρών στη ναυτιλία[93].

Μετά τη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων για τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία το 1923 στη ΔΕΝ, δημιουργήθηκαν δύο νέες θέσεις προξενικών λιμενικών αξιωματικών με εξαιρετική σημασία. Η πρώτη αφορούσε στην τοποθέτηση λιμενικού αξιωματικού στο ελληνικό προξενείο του Κάρδιφ της Αγγλίας, όπου προσέγγιζε η πλειονότητα των ελληνικών φορτηγών πλοίων. Η δεύτερη ήταν πιο προωθημένη καθώς προβλέφθηκε η τοποθέτηση ενός αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος στο ελληνικό προξενείο της Γενεύης, προκειμένου να ασχολείται με θέματα της ναυτικής εργασίας στο πλαίσιο της λειτουργίας του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, που έδρευε εκεί[94].

Κατά την τριετία 1922-1925, οι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος στην Αθήνα -μεταξύ των άλλων- επεξεργάστηκαν και προώθησαν μέτρα και διαδικασίες για την εξασφάλιση της «πειθαρχίας» στα φορτηγά πλοία, τον καθορισμό της σύνθεσης πληρώματος των πλοίων, την αναπροσαρμογή του συστήματος χορήγησης διπλωμάτων ή πτυχίων των πληρωμάτων των πλοίων, την αποτελεσματικότερη είσπραξη των δικαιωμάτων και την ασφαλέστερη παροχή συντάξεων του ΝΑΤ. Ήταν η περίοδος που, έστω και δειλά ή αποσπασματικά, έγιναν τα πρώτα ουσιαστικά βήματα εκσυγχρονισμού της εμπορικής ναυτιλίας στο μεσοπόλεμο.

Η προσγείωση στην πραγματικότητα δεν καθυστέρησε. Ανάμεσα στις πρώτες διοικητικές μεταβολές της δικτατορίας του Πάγκαλου και με Υπουργό Ναυτικών το Ναύαρχο του ΠΝ Αλέξανδρο Χατζηκυριάκο, τον Ιούλιο του 1925, ήταν η κατάργηση της θέσης του Προξενικού Λιμενάρχη στο Κάρδιφ, αν και διατηρήθηκε η θέση του λιμενικού αξιωματικού στο Λονδίνο. Ακολούθησαν η μεταφορά της ΔΕΝ στο Υπουργείο Ναυτικών, η απομάκρυνση για δεύτερη φορά του λιμενικού αξιωματικού Κων/νου Μπούκα κι η τοποθέτηση ως Διευθυντή της ΔΕΝ ενός αξιωματικού του ΠΝ, η απόταξη ορισμένων λιμενικών αξιωματικών κι η απόλυση όλων των δοκίμων λιμενικών αξιωματικών έτους 1925, στους οποίους όμως δόθηκε το δικαίωμα κατάταξης ως Υπολογιστών (οικονομικών αξιωματικών) στο ΠΝ.

Η πτώση της δικτατορίας του Πάγκαλου βρίσκει το Λιμενικό Σώμα αποδιοργανωμένο αλλά κι η αμέσως επόμενη περίοδος (Οκτώβριος – Δεκέμβριος 1926) ήταν δύσκολη καθώς αποστρατεύθηκαν οι περισσότεροι από τους αρχικά μεταταχθέντες λιμενικούς αξιωματικούς και συγκεκριμένα 14 αξιωματικοί μεταξύ των οποίων οι Π. Χορν, Δ. Δούκας, Γ. Τσάκωνας,

[93] Νόμος 816/1917 «περί της διοικήσεως του εμπορικού ναυτικού» (ΦΕΚ 183 Α)καιΔιάταγμα της 02-01-1921 «περί κανονισμού της δικαιοδοσίας των παρά τοις εν Λονδίνω, Μασσαλία και Αλεξανδρεία Γενικοίς Προξενίοις τοποθετουμένων λιμενικών Αξιωματικών» (ΦΕΚ 2 Α).

[94] Διάταγμα της 5-10-1923 «Περί τροποποιήσεως των αφορώντων την Διοίκησιν του Εμπορικού Ναυτικού Νόμων και προσθήκης συναφών διατάξεων» (ΦΕΚ 285 Α).

Δ. Παπαμιχαλόπουλος και Χ. Αγαλλόπουλος. Στους δε απολυθέντες επί δικτατορίας δόθηκε το δικαίωμα επανακατάταξης στο Λιμενικό Σώμα επί κυβερνήσεως Ελ. Βενιζέλου το 1929.

Η πολιτική αλλαγή, τον Σεπτέμβιο του 1926, επέφερε την επανασύσταση της ΔΕΝ ως ανεξάρτητης Διεύθυνσης στο Υπουργείο Ναυτικών και την επανατοποθέτηση του Κων/νου Μπούκα ως Διευθυντή. Παράλληλα, με την ίδια κυβέρνηση του Γ. Κονδύλη, ο οποίος ήταν κι Υπουργός Ναυτικών, επανασυστάθηκε η θέση του Προξενικού Λιμενάρχη στο Κάρδιφ και δημιουργήθηκαν άλλες δύο (Νέα Υόρκη και Αμβέρσα). Ως το τέλος του μεσοπολέμου λειτούργησαν άλλα τρία προξενικά λιμεναρχεία [Μπουένος Άϊρες, Ρόττερνταμ και Τρίπολη της Λιβύης (για τη σπογγαλιεία)].

2.3.2.-Η χειραφέτηση κι η απονήωση

Οι κινήσεις αυτές επισφράγισαν την αποτυχία του εγχειρήματος της επανασύνδεσης του Πολεμικού Ναυτικού με το Εμπορικό Ναυτικό. Απέμενε η οριστική χειραφέτηση και του Λιμενικού Σώματος, που εδραιώθηκε το 1927 με την υιοθέτηση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας του. Προ πάντων όμως, το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος συνειδητοποίησε τη σημασία που είχε η αφοσίωσή του και η πίστη στο καθήκον της προαγωγής της εμπορικής ναυτιλίας.

Μιας εμπορικής ναυτιλίας που, παρά το πλήγμα που δέχθηκε στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, απέδειξε νωρίς το δυναμισμό της. Ο λιμενικός Αξιωματικός Δ. Παπαμιχαλόπουλος διαπίστωνε στα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου πως αν κι η ελληνική φορτηγός ναυτιλία ανταπεξήλθε, νωρίτερα απ' ό,τι αναμενόταν, στο διεθνή ανταγωνισμό, η στήριξή της από το κράτος έπρεπε να περιλαμβάνει τη διευκόλυνση εξεύρεσης κεφαλαίων, τη ρύθμιση θεμάτων ναυτικής εργασίας, την αποφυγή επιβολής οικονομικών επιβαρύνσεων, την παρακολούθηση κι ενίσχυση των προσπάθειών της Κοινωνίας των Εθνών για την ενοποίηση του ιδιωτικού δικαίου των Κρατών και την καλή μεταχείριση από τις ελληνικές αρχές της αλλοδαπής[95].

Σε γενικές γραμμές αυτό ήταν το περίγραμμα στο οποίο κινήθηκε η ναυτιλιακή πολιτική, τα χρόνια που ακολούθησαν. Η λήψη σημαντικών μέτρων την περίοδο 1926-1929 για τα εμπορικά πλοία όπως η επιθεώρηση και καταμέτρηση των εμπορικών πλοίων, η ίδρυση της πλοηγικής υπηρεσίας, η αναμόρφωση της λειτουργίας του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού και για τους ναυτικούς όπως η διευκόλυνση της πρόσβασής τους στην αγορά ναυτικής εργασίας κι η καταπολέμηση της ανεργίας τους με την ίδρυση του Οίκου Ναύτου και τη λειτουργία των Γραφείων Ναυτικών Εργασίας, δείχνουν το εκσυγχρονιστικό πνεύμα, τη

[95]Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μ. Μαντζαβελάκη, Αθήναι 1925, σελ. 125 κ.εξ.

μεγάλη διάθεση προσφοράς και τις σπουδαίες ικανότητες του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Στην ανάδειξη της προσφοράς τους συνέβαλε και το γεγονός ότι εκ των πραγμάτων δεν χωρούσαν ανταγωνισμοί, υπερβολές, μικρότητες και προκλήσεις κάθε είδους.

Η εκτέλεση των καθηκόντων τους ελεγχόταν διαρκώς από τον κλάδο όχι μόνο κατά την άσκησή τους αλλά και σε επίπεδο προθέσεων ή αποτελεσμάτων. Εκτός από τη στρατιωτική του ιδιότητα και αρμοδιότητα, το προσωπικό του ΛΣ ανέλαβε διοικητικά και ελεγκτικά καθήκοντα, ασκούμενα στον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο και ευρύτερα του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας Η αποδοχή της δράσης του Λιμενικού Σώματος εδραιώθηκε χάρις στην νομιμότητα, στις εξειδικευμένες-τεχνικές γνώσεις του προσωπικού και στη λειτουργία του[96].

Στη «μεγάλη επί της ναυτιλίας Επιτροπή» του 1929 συμμετείχαν εκτός από τον Διευθυντή της ΔΕΝ Κων/νο Μπούκα, οι Επιλιμενάρχες Κων/νος Κατσαμπής και Βασίλειος Σκαρπέτης καθώς κι οι πρώην αξιωματικοί Δημήτριος Παπαμιχαλόπουλος, ως Γενικός Εισηγητής και Γεώργιος Σακαλής ως βουλευτής Πειραιά πλέον. Η καίρια συμβολή ιδίως των Δ. Παπαμιχαλόπουλου, Κ. Κατσαμπή και Β. Σκαρπέτη στην επίτευξη του έργου της Επιτροπής, αναγνωρίστηκε από όλη την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935 παρήχθη ένα εξαιρετικά πλούσιο έργο. Δημιουργήθηκε η ναυτική σχολή της ΄Υδρας, εκδόθηκαν συλλογές νομοθετημάτων για την εμπορική ναυτιλία, ρυθμίστηκαν θέματα της σπογγαλιείας, των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, της ναυτικής εργασίας, κλπ. Παράλληλα πλήθος μελετών και άρθρων δημοσιεύονταν στο μηνιαίο περιοδικό *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού*, το οποίο από το 1922 ήταν υπό την αιγίδα της ΔΕΝ και διευθυνόταν από το λιμενικό Αξιωματικό Γεωργ. Γεωργακόπουλο. Η αλλαγή αντιλήψεων κι ο ευρύτερος προσανατολισμός, που είχε επέλθει στη θεώρηση των ναυτιλιακών υποθέσεων, αποτυπώθηκαν στις αλλεπάλληλες εκδόσεις βιβλίων από αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος[97].

Η αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών αποτέλεσε το κύριο μέλημα της ΔΕΝ. Σε κεντρικό επίπεδο μια σειρά από πρωτοποριακά μέτρα είχαν ως στόχο να περιορίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις της ανεργίας των ναυτικών, παρότι ορισμένα απεδείχθησαν ανεδαφικά. Στα λιμάνια, όπου είχαν τοποθετηθεί προξενικοί λιμενάρχες η προσπάθεια απλής τήρησης της νομοθεσίας, σύμφωνα με τις οδηγίες της ΔΕΝ, συναντούσε τις έντονες αντιδράσεις ορισμένων πλοιάρχων, κυρίως συμπλοιοκτητών. Οι πρακτικές περικοπής των εξόδων λειτουργίας των πλοίων (μισθοδοσία, τροφοδοσία ναυτικών, έξοδα παλιννόστησης, όροι

[96]Αντώνης Α. Έλληνας, Ezra Suleiman, *Ευρωπαϊκή Επιτροπή και Γραφειοκρατική Αυνονομία – Οι προστάτες της Ευρώπης,* Μετάφραση Ελένης Κοτσυφού, Επίκεντρο Α.Ε., Θεσσαλονίκη 2013, σελ. 31.
[97]Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, *Ιστορία του Λιμενικού Σώματος*, Έκδ. ιδίας 1999, σελ. 77.

εργασίας, κλπ.) που εφάρμοζαν, προκαλούσαν αντιδράσεις του συνόλου ή μελών του πληρώματος. Υπήρξαν περιπτώσεις υπερβολών και καταχρήσεων κι από τις δύο πλευρές αλλά σίγουρα το κίνητρο μείωσης των δαπανών των πλοίων αφορούσε στους πλοιοκτήτες ή και στους πλοιάρχους, είτε ήταν είτε δεν ήταν συμπλοιοκτήτες.

Την εποχή της ναυτιλιακής κρίσης, το προσωπικό του ΛΣ κι ιδίως η ΔΕΝ κι οι προξενικοί λιμενάρχες δέχτηκαν τη σκληρότερη κριτική από τη μερίδα των εφοπλιστών που επεδίωκαν να συμπιέσουν τις λειτουργικές δαπάνες και κυρίως το εργατικό κόστος των πλοίων τους κι αξίωναν τη μονόπλευρη εύνοια, την ανοχή σε παρατυπίες και τη διαρκή χειραγώγηση της διοίκησης μέσω κατηγοριών, εξαναγκασμών, απειλών, εκβιασμών ή διαστρεβλώσεων εκπορευομένων κυρίως από το περιοδικό *ΝΧ,* τον Διευθυντή των οποίων ο Α. Ωνάσης είχε αργότερα χαρακτηρίσει ως «μικρόφωνο» των εφοπλιστών. Ο οίστρος της αυστηρής κριτικής στη ΔΕΝ συνάμα με μηδενιστική διάθεση, καιροσκοπική αντίληψη και υπερφίαλη στάση, ξεπέρασε και τα όρια στοιχειώδους ευπρέπειας κι ευγένειας ως προς το πρόσωπο του Κ. Μπούκα, ο οποίος διηύθυνε τις τύχες του Σώματος από την ίδρυσή του, με εξαίρεση δύο ανώμαλες περιόδους (1920-1922 και 1925-1926) ενώ δεν έλειψαν έντονες κατηγορίες εναντίον προξενικών λιμεναρχών που έλεγχαν την εφαρμογή ρυθμίσεων για τη ναυτική εργασία (συνθέσεις πληρώματος, μισθοδοσία, τροφοδοσία, κλπ.) με αποκορύφωμα να θεωρούνται ότι προκάλεσαν τον «ταξικόν χωρισμόν ναυτικού κεφαλαίου κι εργασίας»[98].

Αν κι υπήρξαν μεμονωμένες περιπτώσεις κακοδιοίκησης, έλλειψης ευελιξίας, στενότητας αντίληψης κι αυταρχικής συμπεριφοράς, οι προξενικοί λιμενάρχες απλώς ακολουθούσαν τις οδηγίες της ΔΕΝ, η οποία με τη σειρά της εφάρμοζε τις εκάστοτε πολιτικές κατευθύνσεις. Η έλλειψη συνέπειας και συνέχειας των πολιτικών επιλογών ή διακυρήξεων προκαλούσε δυσφορία και αναταραχή, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την περίπτωση του Χριστοφή που χρεώθηκε την αβελτηρία του κράτους, την αναίρεση των διαβεβαιώσεων που είχαν δοθεί και τη διάψευση συγκεκριμένων επαγγελιών της αντιβενιζελικής κυβέρνησης και του Λαϊκού κόμματος, τα στελέχη του οποίου στερούνταν σαφούς προσανατολισμού κι εμπειρίας[99].

---

[98] ΄΄Εις την κρίσιμον καμπήν της ναυτιλίας μας – Ας ανοιχθούν νέοι ορίζοντες δράσεως εις την Διεύθυνσιν του Εμπορικού Ναυτικού – Νέοι άνδρες ας αναλάβουν την προσπάθειαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 17, 01-09- 1931, ΄΄Εις την κρίσιμον καμπήν της ναυτιλίας μας – Ας ανοιχθούν νέοι ορίζοντες δράσεως εις την Διεύθυνσιν του Εμπορικού Ναυτικού – Νέοι άνδρες ας αναλάβουν την προσπάθειαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 16, 15-08- 1931, ΄΄Προ των εξαιρετικών περιστάσεων – Διά τον κ. Υπουργόν των Ναυτικών – Προς αποτροπήν της καταστροφής΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 36, 15-06-1932, Τζελίνα Χαρλαύτη, «Το ¨κατηγορώ¨ του Αριστοτέλη Ωνάση προς τους εφοπλιστές και την ελληνική κυβέρνηση το 1947», *Ιόνιος Λόγος,* 2013 και Φίλιππος Η. Φιλιππακόπουλος, *Απόψεις εμποροκρατικής πολιτικής*, Ο Γλάρος Α.Ε., Αθήναι 1945, σελ. 13.

[99] ΄΄Οι δύο δρόμοι΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 75, 01-02-1934 και «Χάριν της ομαλότητος», στο *ΝΧ*, τ. 82, 15-05-1934.

Οι «αλλεπάληλες μεταβολές» στη ΔΕΝ κατά τά έτη 1932-1936 δεν έχουν προηγούμενο κι οφείλονταν στην επικράτηση «κομματικών υπολογισμών» κατά την έκφραση της εποχής. Μετά τον Κ. Μπούκα οι αντικαταστάσεις ανάλογα με τους συσχετισμούς που επικρατούσαν, έφεραν ως Διευθυντές τους Βασίλειο Κούτση (1/7/1932 -23/11/1932), Μιλτιάδη Χριστοφή (23/11/1932-18/1/1932), Βασίλειο Κούτση (18/1/1933-1/2/1933), Βασίλειο Σκαρπέτη (1/2/1933-29/3/1933), Μιλτιάδη Χριστοφή (29/3/1933-16/6/1934), Κωνσταντίνο Κατσαμπή (16/6/1934-2/3/1935), Μιλτιάδη Χριστοφή (2/3/1935-16/4/1936) και Κωνσταντίνο Κατσαμπή (16/4/1936-20/11/1936).

Ανεξάρτητα όμως από τις αρνητικές κριτικές για ορισμένους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, οι οποίες έγιναν στα δύσκολα χρόνια της ναυτιλιακής κρίσης, αναγνωριζόταν η ουσιαστική προσφορά αρκετών όπως του Βασιλείου Κούτση ή του Κων/νου Κατσαμπή. Ο τελευταίος μαζί με άλλους επτά (7) αξιωματικούς του ΛΣ συμπεριλαμβανομένου του Ν. Κουρμπέλη, στηρίχθηκαν και δεν απομακρύνθηκαν στο πλαίσιο των «εκκαθαρίσεων» αξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα μετά το αποτυχημένο κίνημα της 2ας Μαρτίου 1935 χάρις στην προσωπική παρέμβαση του πρωθυπουργού Παναγή Τσαλδάρη[100].

Η ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τον Μάρτιο του 1936 ήταν επί της ουσίας το αποτέλεσμα και η επιβράβευση του έργου του Λιμενικού Σώματος. Χάρις στο Λιμενικό Σώμα δημιουργήθηκε το Υφυπουργείο και λειτούργησε στη βάση των αρμοδιοτήτων και της σκληρής δουλειάς των στελεχών του στην εικοσαετία που προηγήθηκε. Η μεγαλύτερη σημασία της ίδρυσης του Υφυπουργείου συνίστατο στο γεγονός ότι το Λιμενικό Σώμα αποκτούσε πλέον ένα διακριτό και αποκλειστικό πολιτικό φορέα στήριξης, προαγωγής και κυρίως προστασίας του έργου και των στελεχών του. Τα πολλαπλά παραδείγματα έκθετων στελεχών κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης, ήταν αρκετά για να συνειδητοποιηθεί πλήρως η ανάγκη της ανεπηρρέαστης, όσο γινόταν, άσκησης των καθηκόντων τους.

Στη ΔΕΝ δημιουργήθηκε θέση και τοποθετήθηκε Υποδιευθυντής, με τον Διευθυντή πάντως να έχει την αρμοδιότητα για τη ναυτική εργασία και τους ασφαλιστικούς φορείς των ναυτικών. Η λήψη μιας πλειάδας «φιλεργατικών» μέτρων στη ναυτική εργασία, αν και συμβαδίζει με τις επιλογές της πρώτης περιόδου της δικτατορίας του Μεταξά, οφείλεται και στην εδραία και μακρόχρονη πεποίθηση μεγάλης μερίδας των αξιωματικών του ΛΣ ότι κι η ορθή κι αποτελεσματική ρύθμιση θεμάτων της ναυτικής εργασίας συνέβαλε στην ουσιαστική στήριξη της εμπορικής ναυτιλίας.

[100] ΄΄Φωτεινή δράσις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 103, 01-04-1935.

Δεν είναι έτσι περίεργο πως εφοπλιστές θεωρούσαν ότι το Λιμενικό Σώμα υποστήριζε τους ναυτικούς ενώ οι ναυτικοί το αντίθετο. Ο συνδικαλιστής Αντώνης Αμπατιέλος, είχε γνωρίσει καλά τη δουλειά των λιμενικών αξιωματικών εκείνη την περίοδο. Έγραφε πως η δημιουργία του ΛΣ οφείλεται στην επιδίωξη του ελληνικού κράτους και των εφοπλιστών να έχουν ένα καλά εκπαιδευμένο ναυτιλιακό δυναμικό, ικανό να εμπεδώνει την πειθαρχία μέσα στα καράβια αλλά «στον άχαρο και δύσκολο αυτό ρόλο πολλές φορές οι λιμενικοί αξιωματικοί τα έκαναν θάλασσα! Από τη μια μεριά καλούνταν να λύνουν ναυτιλιακά ζητήματα ή ναυτοεργατο-εφοπλιστικές διαφορές και τα παρόμοια, πράγμα που επέβαλλε πολιτική – επιστημονική γνώση και πείρα, δηλαδή να είναι ικανοί πολιτικοί υπάλληλοι αυτού του έρημου ατροφικού καπιταλιστικού κράτους, κι από την άλλη, τους φορούσαν τα σπαθόλουρα και τα λοφία του πολεμιστή για να παριστάνουν τους πολέμαρχους!». Κι όμως ο στρατιωτικός χαρακτήρας του ΛΣ δεν κρίθηκε και δεν κρίνεται στα «σπαθόλουρα και τα λοφία» αλλά στην εμπέδωση μιας ενσυνείδητης αυτοπειθαρχίας του προσωπικού του ΛΣ, που οδήγησε συλλογικά στην παραγωγή ενός αποδοτικού, εξισορροπημένου κι υπεύθυνου έργου, σ' ένα περιβάλλον ανάπτυξης έντονων οικονομικών, κοινωνικών κι εθνικών συμφερόντων[101].

2.4.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το πρόβλημα της ανακατανομής των αρμοδιοτήτων για την εμπορική ναυτιλία είχε ανακύψει πριν από το μεσοπόλεμο. Δεν ήταν τυχαίο το γεγονός ότι συνδέθηκε από τη αρχή με τη δημιουργία «ειδικού» Λιμενικού Σώματος το 1915. Η καθυστέρηση στην υλοποίηση της ανακατανομής των αρμοδιοτήτων και στη δημιουργία του Λιμενικού Σώματος δεν οφειλόταν μόνο στις πολεμικές συνθήκες της εποχής αλλά κυρίως σε μια υποβόσκουσα αντιπαράθεση ανάμεσα στο Υπουργείο Ναυτικών και στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Η επικράτηση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας το 1919 έχει να κάνει με μια σαφή και απόλυτη επιλογή της κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου, που ανέτρεψε τις παλινωδίες τεσσάρων χρόνων (1915-1919) μέσα σε τέσσερις μήνες (Μάρτιος – Ιούνιος 1919). Η εμπορική ναυτιλία «κατοχυρώθηκε» στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αλλά θέματα όπως της εποπτείας και λειτουργίας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου παρέμειναν στο Υπουργείο Ναυτικών. Το ΝΑΤ δεν έμεινε στο Υπουργείο Ναυτικών μόνο εξαιτίας της αναγνώρισης της μεγάλης προσφοράς του πρώτου Διευθυντή Γεράσιμου Ζωχιού, που προερχόταν από το Πολεμικό Ναυτικό αλλά και γιατί ήταν επικουρικά ή κύρια ασφαλισμένο στο ΝΑΤ ένα μέρος του προσωπικού του ΠΝ.

[101] Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 143.

Η στελέχωση του Λιμενικού Σώματος με το έμπειρο και καλά καταρτισμένο προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού κι ιδίως των Οικονομικών Αξιωματικών του, δημιούργησε την καλύτερη κι ασφαλέστερη βάση για την επιτυχία του εγχειρήματος. Η πρώτη εξαετία (1919-1925), παρά τη διάσπαση των αρμοδιοτήτων αφιερώθηκε κυρίως στη θεσμική συγκρότηση του Λιμενικού Σώματος και στην αποσαφήνιση του πεδίου της ναυτικής εργασίας μέσω της μεταφοράς των αρμοδιοτήτων για τη ναυτική εργασία εντός του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (από το Τμήμα Εργασίας στη ΔΕΝ), τη θέσπιση του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ) εν είδει Κανονισμού Εργασίας στα πλοία και στον καθορισμό της σύνθεσης πληρώματος των πλοίων.

Η κοινή μοίρα του Λιμενικού Σώματος με την εμπορική ναυτιλία είχε προδιαγραφεί. Με τη δικτατορία του Πάγκαλου επαναφέρθηκε η αρμοδιότητα της εμπορικής ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτικών, αν κι επιχειρήθηκε ο διαχωρισμός της με ένα τμήμα της ναυτικής εργασίας. Παράλληλα, προκλήθηκε ένα σοβαρό πλήγμα στο Λιμενικό Σώμα (αλλαγές στο προσωπικό, υπαγωγή ή υποκατάσταση του προσωπικού του στο ΠΝ, αποστρατείες, ακυρώσεις προσλήψεων) με συνέπεια την πρόσκαιρη αποδιοργάνωσή του. Μετά την πτώση της δικτατορίας, η ανασύσταση κι αυτονόμηση του Λιμενικού Σώματος με τη διατήρηση του συνόλου της αρμοδιότητας της εμπορικής ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας από το Υπουργείο Ναυτικών, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ομαλή κι αποτελεσματική λειτουργία του Λιμενικού Σώματος σε διοικητικό και ελεγκτικό επίπεδο και την ανάπτυξη ενός σταθερού κι ενοποιημένου καθεστώτος της εμπορικής ναυτιλίας και ναυτικής εργασίας.

Η πολιτική αστάθεια της περιόδου 1925-1929 επέτρεψε την «σχετική» ελευθερία δράσης των Αξιωματικών του ΛΣ, με αποτέλεσμα την χάραξη κι εφαρμογή μιας συνεπούς και εκσυγχρονισμένης πολιτικής στη ναυτική εργασία (ίδρυση Οίκου Ναύτου, κλπ.). Η επιτυχής αντιμετώπιση των επιπτώσεων της ναυτιλιακής κρίσης του 1929 και η λήψη μιας σειράς καινοτόμων μέτρων (ίδρυση Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας, θέσπιση συλλογικών συμβάσεων, κλπ.) την περίοδο 1930- 1935 ανέδειξαν τις σημαντικές προσωπικότητες και τις εξαιρετικές ικανότητες μιας μερίδας Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος όπως ο Νίκος Κουρμπέλης, ο Σπυρίδων Ζάρκος, ο Κωνσταντίνος Κατσαμπής κι ο Βασίλειος Σκαρπέτης.

Παρά την ύπαρξη ισχυρών προσωπικοτήτων, το αποτελεσματικό έργο και η αξιοσημείωτη αφοσίωση του συνόλου προσωπικού του ΛΣ στη ΔΕΝ, στις Λιμενικές Αρχές και στα προξενικά λιμεναρχεία, ιδίως στην περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης, στήριξαν αποφασιστικά την εμπορική ναυτιλία και τη ναυτική εργασία. Το επιστέγασμα της επιτυχημένης δράσης τους αποτέλεσε η ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και δεν είναι υπερβολή να πούμε πως η δημιουργία κι η λειτουργία του οφείλεται στο Λιμενικό Σώμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

3.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σχέση μισθωτής εργασίας των ναυτικών με τους εφοπλιστές, πέραν από την κοινωνική κι οικονομική της διάσταση είναι μια σχέση αμοιβαίας αναγκαιότητας «όπως μεταξύ σιαγόνων και οδόντων. Πλοιοκτήται άνευ Ναυτεργατών είναι σιαγόνες άνευ οδόντων και πάλιν Ναυτεργάται άνευ Πλοιοκτητών είναι οδόντες άνευ σιαγόνων». Στα ερωτήματα όμως για το ρόλο και την σημασία κάθε μέλους, αν πχ. οι σιαγόνες ή οι οδόντες είναι αναπόσπαστα οργανικά μέρη του σώματος ή αν οι οδόντες μπορούν μόνιμα ή προσωρινά, με φυσικό ή τεχνικό τρόπο να υποκατασταθούν, η απάντηση μάλλον κλίνει υπέρ του σοβαρότερου και καθοριστικότερου ρόλου των σιαγόνων[102].

Στην ελληνική εμπορική ναυτιλία του μεσοπολέμου η ναυτική εργασία σε επίπεδο άσκησης και σχέσεων δεν έχει μια και μόνο μορφή. Εκτός από την κυρίαρχη σχέση μισθωτής εργασίας, η οποία απαντάται στα επιβατηγά ή φορτηγά ατμόπλοια και σε μεγάλα ιστιοφόρα, σε μικρά ιστιοφόρα πλοία κυριαρχεί η αυτοαπασχόληση. Στα επιβατηγά και κυρίως στα φορτηγά ατμόπλοια αναπτύχθηκε μια μορφή αυτοαπασχόλησης των συμπλοιοκτητών, οι οποίοι όμως τυπικά και ως ένα βαθμό ουσιαστικά, εμφανιζόταν ως εργαζόμενοι ναυτικοί.

Πέραν από αυτή τη διάσταση, η λειτουργία του πλοίου προϋποθέτει μια ιεραρχική δομή, στο πλαίσιο της οποίας οι αξιωματικοί καταστρώματος κι οπωσδήποτε ο πλοίαρχος, λειτουργούν ως εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη κι ενίοτε ως συμπλοιοκτήτες. Οι αξιωματικοί μηχανής έχουν, αν και σε μικρότερο βαθμό όταν δεν είναι συμπλοιοκτήτες, ένα καθοριστικό ρόλο στην ομαλή κι αποδοτική λειτουργία του πλοίου, με αποτέλεσμα την διαμόρφωση στενών δεσμών, ιδίως των πρώτων μηχανικών, με την πλοιοκτησία. Οι σχέσεις μισθωτής εργασίας του λοιπού και ιδίως του κατώτερου πληρώματος είναι σαφέστερες.

Η ποικιλία των μορφών απασχόλησης στο πλοίο δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει. Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για σχέσεις μισθωτής εργασίας παρά το γεγονός της συγκάλυψης ή της παράκαμψης. Οι συμπλοιοκτήτες – πλοίαρχοι ή μηχανικοί για παράδειγμα σε μεγάλο βαθμό, εξασφάλιζαν μέσω της μερικής συμμετοχής τους στην ιδιοκτησία του πλοίου, την προσωπική τους εργασία, των οικογενειών και των συγγενών τους. Το γεγονός

[102]Γ. Χρ. Λαιμός, ΄΄Διά την ρύθμισιν των ενδοναυτιλιακών ζητημάτων – Περί μισθών και συνθέσεως΄΄ στο *ΝΧ*, τ. 46, 15-11-1932.

ότι μια μερίδα αυτών των συμπλοιοκτητών πέρασε στην τάξη των «εύπορων» πλοιοκτητών, δείχνει την δυναμική του κλάδου. Δεν συνιστούσε όμως τον κανόνα.

Αν ίσχυε ένας κανόνας, αφορούσε στην ένταξη στη ναυτική εργασία και λειτουργούσε στο επίπεδο των τοπικών αγορών εργασίας, των ναυτότοπων. Η πλειοψηφία των ναυτικών προερχόταν από την Χίο, την Κεφαλονιά και τις Κυκλάδες. Εκεί είχαν αναπτυχθεί δίκτυα ναυτικών οι οποίοι στελέχωναν τα φορτηγά ατμόπλοια των συντοπιτών τους εφοπλιστών ή των συνεργατών τους μέσω των ναυτιλιακών γραφείων του Λονδίνου ή των συμπράξεών τους με άλλους επιχειρηματίες. Αποτελούσαν τον ισχυρό πυρήνα της απασχόλησης στη φορτηγό ναυτιλία κατά το μεσοπόλεμο καθώς επέτρεπαν αποτελεσματικά τη μύηση, την ενημέρωση και την άτυπη εκπαίδευση για ένταξη στο ναυτικό επάγγελμα. Συνέτειναν στην ανάδειξη των ναυτικών δεξιοτήτων, στη διαμόρφωση ισχυρών φιλικών, επαγγελματικών και συχνά οικογενειακών σχέσεων, στην αναζήτηση κι εξασφάλιση αμοιβαίου οφέλους και στη διατήρηση καλής και συνεχούς επικοινωνίας των ναυτικών αλλά και των υποψηφίων ναυτικών. Δεν παραβλέπουμε και τη σημαντική υπεραξία της αμεσότητας της ενημέρωσης καθώς «τα άτομα που συμμετέχουν σε ένα δίκτυο το οποίο λειτουργεί καλά έχουν επίσης ένα τεράστιο χρονικό πλεονέκτημα έναντι εκείνων που θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν ευρύτερες, πιο γενικές πηγές πληροφοριών για να βρουν απαντήσεις»[103].

Για ορισμένους τα φυσικά χαρακτηριστικά των Ελλήνων διευκολύνουν την εισαγωγή και τον εγκλιματισμό στο ναυτικό επάγγελμα. Πρόκειται για «τα φυλετικά χαρίσματα της ευφυΐας, της φιλοτιμίας και της προσαρμοστικότητας» τα οποία σε συνδυασμό με την «παιδιόθεν εξοικείωσιν προς την θάλασσαν» οδηγούσαν χωρίς ειδική προετοιμασία τους κατοίκους των ναυτόπων στα ατμόπλοια[104].

Στο παρόν Κεφάλαιο εξετάζεται το γενικότερο πλαίσιο πρόσβασης στην αγορά της ναυτικής εργασίας καθώς στις αρχές του μεσοπολέμου, κατά την πρώτη φάση της ουσιαστικής διαμόρφωσης του συστήματος λειτουργίας της αγοράς ναυτικής εργασίας, δόθηκε επίσημα με ειδικό νόμο ο ορισμός της ναυτικής εργασίας. Στην αρχική ενότητα του Κεφαλαίου παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη της απογραφής των ναυτικών, μέσω του εφοδιασμού τους με ναυτικό φυλλάδιο. Αναφέρονται διεξοδικά οι όροι κι οι προϋποθέσεις απογραφής των ναυτικών, όπως ίσχυαν στο μεσοπόλεμο, οι αρμόδιες αρχές κι η τυπική

[103]Daniel Goleman, *Η συναισθηματική νοημοσύνη στο χώρο της εργασίας*, Μετάφραση Φωτεινής Μεγαλούδη, Πεδίο, Αθήνα 2011, σελ. 300 και Βασιλική Γεωργακοπούλου, *Αγορά εργασίας και σύγχρονες εργασιακές σχέσεις*, ΙΝΕ ΟΤΟΕ, Αθήνα 1995, σελ. 22.

[104] Ανδρέας Λαιμός, *Το ναυτικόν του γένους των Ελλήνων,* τόμος Β' – Η ανατομία του, Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1969, σελ. 140.

διαδικασία για την απογραφή τους και οι δυνατότητες που τους παρείχε το δικαίωμα εργασίας στα πλοία μέσω της κατοχής του ναυτικού φυλλαδίου.

Μια σημαντική διάσταση στη ναυτική εργασία αφορά στη γεωγραφική προέλευση των ναυτικών και στο μέγεθος του ναυτεργατικού δυναμικού. Το ενδιαφέρον μας επικεντρώνεται στον προσδιορισμό και στην εξέλιξη του αριθμού των ναυτικών καθώς και στη μελέτη των τόπων καταγωγής (ναυτότοπων) των ναυτικών όπως προκύπτουν από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ αλλά και από τα διαθέσιμα στοιχεία της έκδοσης των ναυτικών φυλλαδίων.

Η δεύτερη ενότητα του ίδιου Κεφαλαίου είναι αφιερωμένη στην οργάνωση της αγοράς εργασίας από την πλευρά της εργοδοσίας, ή ακριβέστερα της πλοιοκτησίας. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να τηρούν ειδικά βιβλία όπου αναφέρονται ο ελάχιστος, απαιτούμενος από το νόμο, αριθμός ναυτικών ανά βαθμό και ειδικότητα, τα στοιχεία όλων όσοι έχουν προσληφθεί κι εργάζονται στο πλοίο, οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης εργοδότη κι εργαζόμενου και καταχωρίσεις – θεωρήσεις εκτελούμενων ταξιδιών των πλοίων βάσει των κατάπλων κι απόπλων από λιμάνια του εσωτερικού ή του εξωτερικού, όπου υπάρχουν λιμενικές αρχές. Λόγω της σπουδαιότητας του ναυτολογίου, γίνεται εκτενής αναφορά στο χαρακτήρα, στη χρήση, στο σκοπό και στη διαδικασία εφοδιασμού και τήρησής του στο πλοίο. Αναφέρονται επίσης οι διοικητικές και νομοθετικές παρεμβάσεις για την καλύτερη λειτουργία του ναυτολογίου.

3.2.-Ο ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ναυτική εργασία, όπως ορίστηκε το 1923, είχε ένα ευρύ περιεχόμενο. Θεωρήθηκε «πάσα θεμιτή εργασία κατ' επάγγελμα ασκουμένη συνήθως εν θαλάσση, εφ' οιουδήποτε πλωτού ναυπηγήματος ή επί παντός χώρου παραλίας ή ακτής, εφ' ου εκτείνεται η δικαιοδοσία Λιμενικής Αρχής». Κύρια προσδιοριστικά στοιχεία λοιπόν της ναυτικής εργασίας συνιστούν α)η θεμιτή ιδιότητα της δραστηριότητας, β)ο επαγγελματικός της χαρακτήρας, γ)η άσκησή της συνήθως στη θάλασσα σε οποιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα, στην παραλία ή στη ακτή και δ)η άσκησή της στη ζώνη της παραλίας ή της ακτής μέχρι όπου εκτείνεται η δικαιοδοσία της Λιμενικής Αρχής[105].

Από τα τέσσερα αυτά στοιχεία, μόνο η κατ' επάγγελμα άσκηση μιας δραστηριότητας, εφόσον αποδεχόμαστε ότι συνδέεται με την εξασφάλιση των μέσων συντήρησης του εργαζόμενου, είναι σαφώς καθορισμένη. Για να γίνει σαφέστερο, θα επιχειρήσουμε ένα συνοπτικό σχολιασμό.

[105] Άρθρο 1 του από 17 Οκτωβρίου 1923 Νομοθετικού Διατάγματος «περί ναυτικής εργασίας και ναυτικών Σωματείων» (ΦΕΚ 300 Α).

Η θεμιτή εργασία δεν ταυτίζεται με τη νόμιμη εργασία, αφού ορισμένα είδη της μπορεί να μην ρυθμίζονται από το νόμο αλλά να είναι κοινωνικά ή ανθρώπινα αποδεκτά. Αν η νόμιμη εργασία είναι το πρώτο και κύριο συστατικό της θεμιτής εργασίας, το δεύτερο συστατικό της είναι η κοινωνικά και ανθρώπινα αποδεκτή εργασία, οι επιμέρους δραστηριότητες της οποίας μπορεί να συμπεριλαμβάνονται ή και να εξαιρούνται κατά περίπτωση στο/από το κάδρο της θεμιτής εργασίας. Η αξιολόγηση για το αν μια κοινωνικά κι ανθρώπινα αποδεκτή εργασιακή δραστηριότητα είναι θεμιτή ή όχι, μπορεί ως ένα βαθμό να θεωρείται υποκειμενική αλλά και να υπόκειται σε διοικητικές παρεμβάσεις ή σε δικαστικές διευθετήσεις.

Η κατ' επάγγελμα άσκηση της ναυτικής εργασίας προϋποθέτει τη βιοποριστική ιδιότητά της και συγκεκριμένα τη δυνατότητα να αποζεί ο εργαζόμενος με βάση τα εισοδήματα που εξασφαλίζει χάρις στην ενασχόλησή του με το ναυτικό επάγγελμα. Παρά το γεγονός ότι η περιστασιακή ενασχόληση κάποιου με το ναυτικό επάγγελμα μπορεί να του εξασφαλίζει την κάλυψη των βιοτικών του αναγκών, η κατ' επάγγελμα άσκηση του επαγγέλματος συνδέεται αναμφίβολα με τη χρονική διάρκεια, που είναι σίγουρα μακρά και με την τήρηση περιορισμών σχετικών με τη δυνατότητα εισόδου στο επάγγελμα και τις ικανότητες του εργαζόμενου. Κοντολογίς, ο τροπικός προσδιορισμός «συνήθως» μπορεί να αφορά και στη χρονική διάρκεια της ναυτικής εργασίας ενώ δεν αποκλείει την εναλλαγή της άσκησής της στη θάλασσα και στην ξηρά.

Ο χωρικός προσδιορισμός άσκησης της εργασίας στη θάλασσα, αν και φαίνεται λογικό να περιχαρακώνεται σ' αυτό το πλαίσιο, εντούτοις είναι ευρύτερος αφού αναφέρεται όχι μόνο στη συνήθη άσκηση των διαφόρων δραστηριοτήτων στην θάλασσα αλλά και στην άσκησή της σε οιοδήποτε πλωτό ναυπήγημα. Αυτή η διάσταση είναι σημαντική γιατί η συνήθης άσκηση της ναυτικής εργασίας δεν αναφέρεται μόνο στο χρόνο αλλά και στο χώρο και στον τρόπο εκτέλεσής της ενώ η έννοια του «οιουδήποτε» πλωτού ναυπηγήματος περιλαμβάνει από πλοία μέχρι εξέδρες ή σχεδίες.

Ο χωρικός όμως προσδιορισμός της ναυτικής εργασίας, έχει και μια διοικητική - δημόσια διάσταση. Η ναυτική εργασία ασκείται εκτός από τη θάλασσα και στη ζώνη της παραλίας ή της ακτής μέχρι το σημείο της τοπικής αρμοδιότητας της Λιμενικής Αρχής. Στην έννοια της ναυτικής εργασίας μπορούν να συμπεριληφθούν δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην παραλία ή στις ακτές όπως η παροχή φορτοεκφορτωτικών εργασιών (λιμενεργάτες), η παροχή υπηρεσιών καταστημάτων εστίασης ή αναψυχής, η λειτουργία αποθηκών, κλπ.

Η ενασχόληση με όλες αυτές τις μορφές και τα είδη της ναυτικής εργασίας, οι σχέσεις μεταξύ τους, οι ρυθμίσεις που τις αφορούν, οι συγκρούσεις ή οι συμμαχίες που συνδέονται με την άσκησή τους, έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Στο πλαίσιο της έρευνάς μας εντούτοις, θα

περιοριστούμε στην εμφανώς νόμιμη εργασία που ασκείται από επαγγελματίες ναυτικούς σε φορτηγά πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Αναμφισβήτητα είναι η κυρίαρχη μορφή μισθωτής ναυτικής εργασίας και συνιστά τον κύριο άξονα για κάθε παρέμβαση στον κλάδο.

Η είσοδος στην αγορά της ναυτικής εργασίας τόσο από την πλευρά των εργαζομένων (ναυτικών) όσο και από την πλευρά των εργοδοτών (πλοιοκτητών ή εφοπλιστών) διέπεται ανέκαθεν από κανόνες. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής για να απασχολήσει ναυτικούς πρέπει να διαθέτει πλοίο εφοδιασμένο με τα κατάλληλα ναυτιλιακά έγγραφα κι ο ναυτικός για να εξασφαλίσει την είσοδό του στην αγορά της ναυτικής εργασίας πρέπει να έχει εφοδιαστεί με ναυτικό φυλλάδιο.

Η έκδοση του ναυτικού φυλλαδίου, από νομική άποψη, συνιστά ένα περιορισμό του θεμελιώδους δικαιώματος του ανθρώπου που αφορά στην ελευθερία της εργασίας, όπως διατυπώνεται σε διεθνείς συμβάσεις ή συνταγματικές εθνικές διατάξεις. Δικαιολογείται για λόγους γενικού κοινωνικού ή δημοσίου συμφέροντος και μπορεί να έχει τη μορφή επιβολής όρων ή τρόπου άσκησης ενός επαγγέλματος, γενικής απαγόρευσης άσκησης της δραστηριότητας για σοβαρούς λόγους οικονομικής ή κοινωνικής ωφέλειας ή δημόσιας υγείας και ηθικής ή επικινδυνότητας του επαγγέλματος ή κατοχής άδειας άσκησης επαγγέλματος. Οι ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος όπως η απουσία του εργοδότη από το χώρο εργασίας κι η αδυναμία συνεχούς και έντονης επίβλεψης εκτέλεσης της εργασίας στο πλοίο, η αναγκαστική, συνεχής και περιορισμένη στο πλοίο διαβίωση και εργασία των ναυτικών, οι δυσκολίες κι η επικινδυνότητα του επαγγέλματος, η ανάγκη αυξημένης αίσθησης ευθύνης κι αφοσίωσης στο καθήκον κι η χρησιμοποίηση εκπαιδευμένου και εξειδικευμένου σε αρκετές περιπτώσεις προσωπικού αιτιολογούν επαρκώς και σε βαθμό που ισχύει για ελάχιστα επαγγέλματα, την επιβολή περιορισμών πρόσβασης στην αγορά εργασίας[106].

Από οικονομική άποψη η επιβολή και τήρηση περιορισμών πρόσβασης στην αγορά της ναυτικής εργασίας, όπως η κατοχή ναυτικού φυλλαδίου από όσους ενδιαφέρονται να εργαστούν σε εμπορικά πλοία, εάν θεωρήσουμε ότι η κατοχή αυτή εξασφαλίζει πλήρη και επαρκή δικαιώματα στον εργαζόμενο (ναυτικό) αλλά και στον εργοδότη (πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή) ως χρήστη του εργατικού δυναμικού, συμβάλει στην οικονομικά αποτελεσματική διαχείριση της ναυτικής εργασίας και στη μεγιστοποίηση της απόδοσής της ως βασικού παραγωγικού συντελεστή στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας[107].

---

[106]Χρήστος Ν.Αγαλλόπουλος, *Εισαγωγή εις το εργατικόν δίκαιον*, Κέντρο Κοινωνικών Σπουδών της Α.Β.Σ.Π., Πειραιάς 1958, σελ. 27 και Ανδρέας Γ. Λαιμός, *Το ναυτικόν του γένους των Ελλήνων,* τόμος Β', Αθήνα 1969, σελ. 34.

[107]Tito Boeri, Ours Janvan, *Οικονομικά της εργασίας –Ανάλυση ατελών αγορών*, Μετάφραση Τατιάνας Μιχάλα, Κριτική, Αθήνα 2013, σελ. 49.

3.3.-Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Η πρόσβαση των ενδιαφερομένων στην αγορά της ναυτικής εργασίας, εξασφαλίζεται μέσω του σχήματος της ναυτικής απογραφής, η έννοια της οποίας διαφέρει από τη γνωστή απογραφή του ναυτεργατικού δυναμικού, που γίνεται περιοδικά κι αφορά στην πλήρη καταγραφή των ναυτικών, που εργάζονται στα πλοία, μια συγκεκριμένη ημερομηνία ή χρονικό διάστημα. Από τα πρώτα στάδια της οργάνωσης του ελληνικού κράτους και της εμπορικής ναυτιλίας και συγκεκριμένα από το 1836 αναγνωρίστηκε η ανάγκη «καταγραφής» όλων των ναυτικών από τις λιμενικές αρχές με κριτήρια την προϋπηρεσία σε πλοία και τη διαγωγή τους. Το 1847, η απογραφή των ναυτικών άρχισε να οργανώνεται επίσημα και συνδέθηκε με την μελλοντική δημιουργία ενός φορέα απονομής συντάξεων στους ναυτικούς, του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Σε αντίθεση με άλλα σχήματα πρόσβασης σε αγορές εργασίας, που ενίοτε οδηγούν στη δημιουργία κλειστών επαγγελμάτων μέσω έκδοσης επαγγελματικών βιβλιαρίων από τα οικεία σωματεία ή από επιτροπές στις οποίες συμμετέχουν εκπρόσωποι των εργαζομένων, των εργοδοτών και του κράτους, η είσοδος στο ναυτικό επάγγελμα γινόταν μέσω του ναυτικού φυλλαδίου, που εκδίδονταν από κρατικές υπηρεσίες (Λιμεναρχεία) και της καταχώρησης των απαιτούμενων στοιχείων στα βιβλία απογραφής εργατών θαλάσσης[108].

Τα κριτήρια που καθορίστηκαν το 1856 για την απογραφή των ναυτικών περιέλαβαν την κατοχή της ελληνικής ιθαγένειας (εγγραφή σε δήμο του ελληνικού κράτους), την ελάχιστη ηλικία 16 ετών και τη θαλάσσια προϋπηρεσία δύο (2) ετών. Η απογραφή ανατέθηκε στους τέσσερις κεντρικούς λιμενάρχες του κράτους, οι οποίοι καταχώριζαν τους ναυτολογημένους σε εμπορικά πλοία Έλληνες ναυτικούς σε ειδικό βιβλίο απογραφής και εφοδίαζαν τους ναυτικούς με ένα «δίπλωμα ναύτου». Τα δίπλωμα αυτό συνιστούσε όχι μόνο τη βεβαίωση για την απογραφή του ναυτικού αλλά και την πιστοποιημένη κατοχή ναυτικής ικανότητας για τη διακυβέρνηση σκαφών. Με την ίδρυση του ΝΑΤ το 1861 η ναυτική απογραφή απέκτησε ένα ευρύτερο χαρακτήρα καθώς δεν αφορούσε πλέον μόνο στους ναυτικούς, δηλαδή σε όσους απασχολούνταν σε εμπορικά πλοία, αλλά σε όλους όσοι απασχολούνταν σε χρήσεις της θάλασσας ή και στις ακτές, με την εισαγωγή του γενικού όρου «εργάτης θαλάσσης». Εκτός από τους ναυτικούς, ασφαλίζονταν στο ΝΑΤ καθώς συμπεριλαμβάνονταν στους εργάτες θαλάσσης οι ψαράδες, οι δύτες, οι πλοηγοί, οι πορθμείς, τα πληρώματα του Πολεμικού Ναυτικού, οι λιμενοφύλακες, οι φαροφύλακες, οι τεχνίτες των συνεργείων του ναυστάθμου

[108]Francoise Piotet, ΄΄Η μυθολογία του επαγγέλματος΄΄, στο Χριστίνα Καρακιουλάφη - Μάνος Σπυριδάκης (Επιμ.), *Εργασία και Κοινωνία,* Διόνικος, Αθήνα 2010, σελ.176.

και των ναυπηγείων, κλπ. Η σύνδεση της ασφάλισης με την απογραφή των ναυτικών και τη διεύρυνση της έννοιας του ναυτικού δημιούργησε νέα δεδομένα στον τρόπο και στις διαδικασίες απογραφής αλλά και διπλοεγγραφές ή εγγραφές μη ναυτικών. Για να ξεπεραστεί το πρόβλημα και να εκκαθαριστού τα μητρώα του ΝΑΤ έγινε νέα καταγραφή του «ναυτεργατικού» δυναμικού, η οποία ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1876[109].

Παρά τούτο, η σύγχυση για τον προσδιορισμό και κατά συνέπεια την απογραφή των ναυτικών διατηρήθηκε και το 1884 οι εργάτες θάλασσας χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες και καταχωρίζονταν σε αντίστοιχα βιβλία απογραφής. Στην πρώτη κατηγορία ανήκαν οι παίδες κι οι μαθητευόμενοι, στην δεύτερη οι εργάτες θάλασσας που δεν ανήκαν σε συγκροτημένο πλήρωμα, δηλαδή οι αυτοαπασχολούμενοι (αλιείς, πορθμείς ή λεμβούχοι, κλπ.) και στην τρίτη κατηγορία οι υπόλοιποι εργάτες θαλάσσης, ήτοι οι ναυτικοί. Στο νέου τύπου ναυτικό φυλλάδιο, ενσωματώθηκε και το «δίπλωμα ναύτου», το οποίο εκδίδονταν σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του 1856.

Η εκκαθάριση των μητρώων του 1876 και το 1907, οπότε αναδιαμορφώθηκε το σχήμα της ναυτικής απογραφής, χρησιμοποιήθηκε ως αρχική χρονολογική βάση για τη διάκριση κατά περιόδους των καταχωρήσεων στα μητρώα εργατών θαλάσσης. Το Μητρώο εργατών θαλάσσης (ΜΕΘ) μέχρι το 1876 χαρακτηρίστηκε ως Μητρώο Πρώτο, το Μητρώο από το 1876 έως την 31 Δεκεμβρίου 1907 ως Μητρώο Δεύτερο και το Μητρώο από την 1η Ιανουαρίου 1908 και μετά, έφερε το δηλωτικό γράμμα της αλφαβήτου της ναυτικής περιφέρειας, στην οποία είχε χορηγηθεί δηλαδή Μητρώο Α΄, Β΄, Γ΄, Δ΄ ή Ε΄. Διατηρήθηκαν και τα υπόλοιπα Μητρώα εργατών «εν γένει» θαλάσσης όπως το Μητρώο παίδων και μαθητευομένων, το Μητρώο πληρωμάτων των ατμοτελωνίδων, το Μητρώο πληρωμάτων της Ελληνικής Ατμοπλοΐας, το Μητρώο πορθμέων, δυτών, αλιέων και πλοηγών και τα Μητρώα των διαφόρων υπηρεσιών του Πολεμικού (τότε Βασιλικού) Ναυτικού[110].

Οι απογεγραμμένοι «εργάτες θαλάσσης» χαρακτηρίζονταν με «ειδική προσωνυμία» ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας, την ηλικία και το ειδικό επάγγελμα, η οποία αναγραφόταν στο ναυτικό φυλλάδιο παράλληλα με την ειδικότητά τους. Παίδες θεωρούνταν οι κάτω των 16 ετών «εργάτες θαλάσσης», μαθητευόμενοι οι άνω των 16 ετών αλλά χωρίς αρκετή προϋπηρεσία και ναυτικοί (ναύτες) όσοι είχαν αποκτήσει «υπηρεσία ναύτου» τουλάχιστον δύο ετών. Η υποχρεωτική ναυτολόγηση ναυτικών, που είχαν εφοδιαστεί με ναυτικό φυλλάδιο και μόνο, αποτέλεσε σημαντικό βήμα για την εδραίωση της ναυτικής απογραφής.

---

[109]Μανώλης Μπετενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, Τζέι& Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001, σελ. 75.
[110]Νόμος ΓΣΚΣΤ (3226) του 1907 και άρθρο 157 του σε εκτέλεση αυτού του νόμου εκδοθέντος Β.Δ. της 13ης Δεκεμβρίου 1907 (ΦΕΚ 144 Α).

Κατά το μεγαλύτερο διάστημα του μεσοπολέμου διατηρήθηκε το διαμορφωμένο –προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου- σχήμα της ναυτικής απογραφής. Ένα σημαντικό έργο πραγματοποιήθηκε το 1922 κι αφορούσε στην κωδικοποίηση των γενικών ρυθμίσεων για την ασφάλιση των ναυτικών (ΝΑΤ), συμπεριλαμβανομένων κι εκείνων για τη ναυτική απογραφή. Την επόμενη χρονιά (1923) συγκεντρώθηκαν και εμπλουτίστηκαν οι λεπτομερείς ρυθμίσεις για τη ναυτική απογραφή (περιεχόμενο ναυτικού φυλλαδίου, αρχές έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων, διαδικασία χορήγησης νέων, απωλεσθέντων, συμπληρωμένων ή φθαρμένων ναυτικών φυλλαδίων, υποβολή στοιχείων των εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων από τις λιμενικές αρχές στη ΔΕΝ) ενώ το 1925 δόθηκε και στις γυναίκες η δυνατότητα να απογράφονται ως «εργάτις θαλάσσης». Αντί για την πιστοποίηση εγγραφής σε μητρώα αρρένων απαιτούνταν η βεβαίωση της καταχώρησής τους στα οικεία δημοτολόγια.

Κατά την περίοδο της κρίσης 1930-1935 ελήφθησαν μέτρα για τη μείωση των απογεγραμμένων ναυτικών (τροπή σε άλλα επαγγέλματα, πρόωρη συνταξιοδότηση υπερήλικων ναυτικών). Το 1936 για να αντιμετωπιστεί ο «πληθωρισμός των ναυτικών», επιβλήθηκαν πρόσθετοι περιορισμοί στην άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος με στόχο τη συρρίκνωση της προσφοράς ναυτικής εργασίας. Η ναυτική απογραφή αποσυνδέθηκε από τις ρυθμίσεις για την ασφάλιση των ναυτικών (ΝΑΤ) κι οι «εργάτες θαλάσσης» διαιρέθηκαν σε δύο κατηγορίες, με κριτήριο εάν ανήκαν ή όχι σε συγκεκριμένο πλήρωμα πλοίου, από τις οποίες, όπως κι από την ασφάλιση στο ΝΑΤ, εξαιρέθηκαν τα πληρώματα των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού κι οι εργατοτεχνίτες συνεργείων ή ναυπηγείων. Την πρώτη κατηγορία αποτέλεσαν όσοι εργαζόταν κι ανήκαν σε πληρώματα πλοίων, πλοιαρίων ή πλωτών ναυπηγημάτων και τη δεύτερη όλοι οι υπόλοιποι, δηλαδή οι πλοηγοί, δύτες, μεμονωμένοι ψαράδες και λεμβούχοι, κλπ.[111]

Στο καθεστώς της ασφάλισης των ναυτικών, που αναδομήθηκε το 1940, δεν συμπεριλαμβάνονταν πλέον τα θέματα ναυτικής απογραφής αλλά εντάχθηκε η εργασία που παρεχόταν σε πλοίο ή η άσκηση του επαγγέλματος μεμονωμένου εργάτου θαλάσσης ή η υπηρεσία προέδρου, γραμματέα, ταμία αναγνωρισμένων ναυτεργατικών οργανώσεων. Ως εργάτης θαλάσσης θεωρήθηκε ο ελληνικής υπηκοότητας απογεγραμμένος ως εργάτης θαλάσσης, ασχέτως φύλου και ασκών πράγματι κατά σύνηθες επάγγελμα ναυτική εργασία[112].

Έτσι πραγματοποιήθηκε η συστολή του χώρου της ναυτικής εργασίας, με τη μορφή που διατήρησε για σχεδόν εκατό χρόνια. Οι αλλαγές δεν οφειλόταν μόνο στην περιχαράκωση του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και στη σταδιακή αποξένωση απ’ αυτό, ατόμων τα οποία κατά

[111] Απόφαση ΔΕΝ 39260/8-1-1932, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1932.
[112] ΑΝ 2525/1940 «Περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 270 Α).

το παρελθόν είχαν στενότερη σχέση κι ενίοτε εναλλάσσονταν μεταξύ επαγγελμάτων ξηράς και θάλασσας (πχ. τεχνίτες συνεργείων και ναυπηγείων ή ναυπηγοξυλουργοί).

3.4.-Η ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο αριθμός των απασχολουμένων σε επαγγέλματα που συνδέονται με τη χρήση της θάλασσας ήταν πάντα σημαντικός στη χώρα μας. Διαχρονικά τα κίνητρα εισόδου στο ναυτικό επάγγελμα, αν και διαφέρουν ανάλογα με την ιδιότητα ναυτικού (αξιωματικός ή κατώτερο πλήρωμα) αφορούν κυρίως α)σε πληθυσμιακούς παράγοντες και συγκεκριμένα στην εξέλιξη της πληθυσμιακής βάσης του εργατικού δυναμικού και κατά βάση του άρρενος πληθυσμού, που εξαρτάται κυρίως από τη γεννητικότητα και τις μεταβολές στα ποσοστά επιβίωσης, β)στη διάθεση και ικανότητα του ατόμου να εργαστεί σε ένα απομονωμένο από τους οικείους του περιβάλλον και να προσαρμοστεί στην τραχύτητα και στις δυσκολίες ενός επαγγέλματος - τρόπου ζωής, γ)στην παράδοση που συνδέεται με την οικογένεια (πχ. με τον πατέρα ναυτικό) ή την καταγωγή από περιοχή (ναυτότοποι), στην οποία υπάρχουν αρκετοί ναυτικοί ή πλοιοκτήτες - εφοπλιστές, δ)στο βαθμό συμμετοχής σε αμειβόμενες απασχολήσεις όταν βρίσκεται σε ηλικία κατάλληλη για εργασία και ιδίως όσον αφορά στους αξιωματικούς στη διάρκεια του χρόνου εκπαίδευσης, ε)σε αλλαγές της δομής της ζήτησης δυναμικού κατά κλάδο με κριτήρια που συνδέονται σε ατομικό επίπεδο με το επίπεδο των αμοιβών και των σχετικών παροχών, την εξέλιξη στον επαγγελματικό χώρο και την ασφάλεια σε βάθος χρόνου για την ανάπτυξη και τις προοπτικές της εμπορικής ναυτιλίας και στ)στην ενίσχυση του εργατικού δυναμικού με παλιννοστούντες ή πρόσφυγες ή μετανάστες, με αποτέλεσμα την υπερπροσφορά εργατικού δυναμικού και την αναδιάταξη της απασχόλησης ανά κλάδο της οικονομίας[113].

Κατά το μεσοπόλεμο, οι οικονομικές και εθνικές κρίσεις στην Ελλάδα συντέλεσαν στη στροφή αρκετών ατόμων στο ναυτικό επάγγελμα. Εκτός από την ανεργία και την έλλειψη πολλών επαγγελματικών διεξόδων απασχόλησης στην ξηρά, είχαν προκαλέσει και κοινωνικά ή δικαστικά προβλήματα σε άτομα, που είχαν λιποτακτήσει από το στρατό ή ήταν φυγόστρατοι, φυγόδικοι ή φυγόποινοι. Αναγκαστικά έψαχναν ευκαιρίες απασχόλησης εκτός των ελληνικών συνόρων ενώ ένας σημαντικός αριθμός επιδίωκε την μετανάστευσή του κυρίως στην Αμερική, όπου μπορούσε να φτάσει ως μέλος πληρώματος εμπορικού πλοίου.

Είναι σκόπιμο να αποσαφηνίσουμε πως οι απασχολούμενοι με επαγγέλματα, που αφορούν στη χρήση της θάλασσας, προσδιορίζονται με διάφορες ονομασίες όπως «εργάτες

[113]Άλκης Κορρές, *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, ΙΟΒΕ, Αθήνα 1974, σελ. 26 κ.εξ.

θαλάσσης», «ναυτεργάτες», «θαλασσινοί», «ναυτικοί» ή «πληρώματα πλοίων». Ο όρος «εργάται θαλάσσης», αρχίζει να εμφανίζεται σε νομικά και διοικητικά έγγραφα από τα μέσα του 19ου αιώνα κι ύστερα και παραπέμπει ευθέως στις νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις για την ναυτική απογραφή. Ο όρος «ναυτεργάτες» περιβάλλεται συνήθως με ιδεολογικό και ταξικό περιεχόμενο και χρησιμοποιείται κυρίως από την πλευρά των ναυτικών σωματείων. Γι' αυτό το λόγο ακόμη και σήμερα θεωρείται από ορισμένους ως αδόκιμος όρος με κυριότερο επιχείρημα ότι οι πλοίαρχοι ή οι αξιωματικοί δεν εργάζονται χειρωνακτικά κι η εργασία τους δεν απαιτεί καταβολή σωματικής δύναμης. Αντίθετα, ο όρος «ναυτικοί» αναφέρεται σε όλους όσοι εργάζονται επαγγελματικά σε πλοία ως πλοίαρχοι ή μέλη πληρώματος κι ο όρος «θαλασσινοί» έχει μια ευρύτερη διάσταση συμπεριλαμβάνοντας όλους όσοι εργάζονται σε επαγγέλματα που έχουν σχέση με τη θάλασσα (ναυτικοί, ψαράδες, δύτες, κλπ.). Ο όρος «πληρώματα» περιορίζεται στο προσωπικό που εργάζεται στα πλοία αν και από νομική, διοικητική και λειτουργική άποψη δεν ανήκουν στο πλήρωμα ο πλοίαρχος κι οι αξιωματικοί. Σε κείμενα νόμων μέχρι και το μεσοπόλεμο, ο όρος «ναύτες» υποδηλώνει το σύνολο των μελών του πληρώματος ενός πλοίου εκτός του πλοιάρχου. Αυτή η ποικιλία στη χρήση όρων δημιουργεί πολλές φορές σύγχυση και παρανοήσεις. Στην ανάλυσή μας ο όρος «ναυτικοί» που υποδηλώνει, όπως προαναφέρθηκε, τους εργαζόμενους με την ιδιότητα του πλοιάρχου, αξιωματικού ή μέλους πληρώματος ενός πλοίου, είναι ο πλέον ενδεδειγμένος.

Η ένταξη στην αγορά ναυτικής εργασίας ήταν ελεύθερη και σύμφωνα με τη νομοθεσία πιστοποιούνταν με το εφοδιασμό του ενδιαφερόμενου με ναυτικό φυλλάδιο. Δεδομένου όμως ότι τα ελληνικά εμπορικά φορτηγά πλοία δραστηριοποιούνταν σε λιμάνια του εξωτερικού, ο έλεγχος απογραφής και κατοχής ναυτικού φυλλαδίου των απασχολούμενων ναυτικών ήταν δύσκολος κι υπήρχε μεγάλος αριθμός μη απογεγραμμένων ναυτικών όλων των ειδικοτήτων του κατώτερου πληρώματος (ναύτες, θερμαστές, ανθρακείς, θαλαμηπόλοι, μάγεροι, κλπ.). Περί το 1925 πάνω από τους μισούς ναυτικούς, που ανήκαν σε κατώτερα πληρώματα και συγκεκριμένα 520 άτομα σε σύνολο 1000 κι οι οποίοι απασχολούνταν σε ελληνικά φορτηγά πλοία, δεν ήταν απογεγραμμένοι ναυτικοί και δεν κατείχαν ναυτικά φυλλάδια. Δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων ήταν νεαρής ηλικίας (κάτω των 40 ετών) δεν επρόκειτο για επαγγελματίες αλλά για ευκαιριακούς ναυτικούς, οι οποίοι κατ' ανάγκη και για ορισμένο χρόνο απασχολούνταν στα πλοία. Χάρις στις προσπάθειες της ΔΕΝ το 1930 το ποσοστό των μη απογεγραμμένων ναυτικών είχε κατέλθει στο 10% από το 52%, που ήταν το 1926[114].

[114] Ν. Κουρμπέλης – Ανωτ. Επιλιμενάρχης, ΄΄Πληρώματα των ελληνικών ατμοπλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, Αύγουστος 1926 και Ν. Κουρμπέλης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930.

Τα κριτήρια για την πρόσβαση στο ναυτικό επάγγελμα δεν ήταν αυστηρά κατά το μεσοπόλεμο και περιελάμβαναν την εκπλήρωση των στρατιωτικών υποχρεώσεων και την κατοχή της ελληνικής ιθαγένειας. Ο δε χαρακτηρισμός του ναυτικού ως παίς, μαθητευόμενος ή ναυτικός με ειδικότητα είχε συνδεθεί με την ελάχιστη ηλικία και την προϋπηρεσία.

Η εκπλήρωση των στρατιωτικών υποχρεώσεων αφορούσε στους άνδρες, οι οποίοι έπρεπε να μην είναι ανυπότακτοι, όπως όριζε ο στρατολογικός νόμος. Το κριτήριο εφαρμοζόταν κατά την έκδοση ναυτικού φυλλαδίου αλλά υπήρχαν κι οι ναυτικοί σε ειδικότητες κατώτερου πληρώματος, που μπορούσαν κατά την πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου να απασχολούνται στα ελληνικά εμπορικά πλοία του εξωτερικού, χωρίς να έχουν απογραφεί. Με την ίδρυση των προξενικών λιμεναρχείων και τον διαρκή έλεγχο των πλοίων περιορίστηκε ο αριθμός των ανυπότακτων και μειώθηκε, όπως είπαμε, δραστικά το ποσοστό των μη απογεγραμμένων ναυτικών ενώ είχαν πάψει κι οι πολεμικές συνθήκες, που εξέθρεψαν το πρόβλημα.

Η πιστοποίηση για την κατοχή της ελληνικής ιθαγένειας γινόταν μέσω πιστοποιητικού του οικείου δήμου. Από το 1919 με την ένταξη των νέων χωρών (Κρήτη, Μακεδονία, νήσοι Βορειοανατολικού Αιγαίου) τα πιστοποιητικά, ελλείψει αρμοδίων δημάρχων ή προέδρων κοινοτήτων, εκδίδονταν από τις διοικητικές αρχές.

Το κριτήριο της κατοχής ελάχιστης ηλικίας για την απογραφή αφορούσε στους μαθητευόμενους ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων. Ανώτατο όμως όριο ηλικίας για την απογραφή ενός ναυτικού δεν είχε τεθεί. Για την εγγραφή στα μητρώα των μαθητευομένων ναυτικών απαιτείτο ελάχιστη ηλικία 16 ετών και για την εγγραφή στη συνέχεια στα κανονικά μητρώα των ναυτικών και την απόκτηση της επίσημης ειδικότητας του ναυτικού απαιτείτο προϋπηρεσία μαθητευομένου στην ειδικότητα τουλάχιστον δύο ετών. Για την εγγραφή στα μητρώα παίδων δεν είχε τεθεί συγκεκριμένο ελάχιστο όριο ηλικίας κι η απασχόληση των παιδιών σε πλοία (ναυτόπουλα) ήταν από τις πλέον διαδεδομένες μορφές της παιδικής εργασίας στη χώρα μας, όπως και σε άλλες πχ. Αγγλία, στο 19ο αιώνα[115].

Στην Ελλάδα ως «παις» χαρακτηριζόταν ο ενδιαφερόμενος για να απογραφεί ως ναυτικός, ο οποίος κατά την απογραφή ήταν κάτω από 16 ετών. Η ηλικία δεν υπολογιζόταν με βάση την ημερομηνία γέννησης αλλά πλασματικά την 1η Ιανουαρίου του έτους που γεννήθηκε. Ανάλογα με την ειδικότητα ή την εργασία τους στο πλοίο οι κάτω των 16 ετών (παίδες) χαρακτηρίζονταν ως ναυτόπαις, παις θερμαστής, παις πορθμεύς, κλπ. κι οι άνω των 16 ετών (μαθητευόμενοι) ως μαθητευόμενος ναύτης, μαθητευόμενος θερμαστής, μαθητευόμενος

[115]Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου - Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας και η ανάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1993, σελ 279 και *ΕΕΝ*, τ. 96, Ιούνιος 1936, σελ. 672.

πορθμεύς, κλπ. Όταν οι απογεγραμμένοι παίδες γινόταν δεκαέξι (16) ετών μετατάσσονταν στην κατηγορία των μαθητευομένων και μετά από διετή υπηρεσία στην ειδικότητα με την οποία θα απασχολούνταν στα πλοία (ναύτης, θερμαστής, κλπ.).

Το 1922 είχε απαγορευθεί να χρησιμοποιούνται οι κάτω των 14 ετών παίδες σε εργασίες επί πλοίων οποιασδήποτε κατηγορίας, εκτός από τα πλοία στα οποία εργάζονταν μόνο μέλη της ίδιας οικογένειας. Η παράβαση της απαγόρευσης αποτελούσε βαρύ πειθαρχικό παράπτωμα και τιμωρούνταν σύμφωνα με τον Ποινικό και Πειθαρχικού Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ). Έτσι η κύρωση από την Ελλάδα της αριθ. 7 Διεθνούς Συμβάσεως του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας «περί ελαχίστου ορίου παραδοχής παίδων εν τη ναυτική εργασία» το 1925 μόνο τυπικό χαρακτήρα φαίνεται πως είχε αφού τα βασικά της σημεία είχαν ήδη ενταχθεί στην ελληνική νομοθεσία[116].

Οι δύσκολες συνθήκες εργασίας των θερμαστών και των ανθρακέων οδήγησαν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να υιοθετήσει μέσω του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας μια διεθνή σύμβαση, βάσει της οποίας δεν επιτρεπόταν η πρόσληψη νέων κάτω των 18 ετών σε πλοία για εργασία με την ιδιότητα του ανθρακέα ή του θερμαστή. Κι αυτή η σύμβαση κυρώθηκε από την Ελλάδα το 1930. Εξάλλου οι θερμαστές κι οι ανθρακείς που υπηρετούσαν στα ελληνικά φορτηγά πλοία του εξωτερικού ήταν σε μεγάλο ποσοστό αλλοδαποί ενώ μερικά χρόνια αργότερα η απασχόλησή τους άρχισε να φθίνει σημαντικά καθώς τα φορτηγά ατμόπλοια υπό ελληνική σημαία άρχισαν να αποσύρονται με ταχείς ρυθμούς και να αντικαθίστανται με πετρελαιοκίνητα πλοία, όπου δεν απαιτούνταν πλέον[117].

Το 1936 τέθηκε ανώτατο όριο για την απογραφή ενός ναυτικού το εικοστό πέμπτο έτος με εξαίρεση τους ψαράδες, τους δύτες, τους πορθμείς κι όσους ασκούσαν οποιοδήποτε ναυτικό επάγγελμα, χωρίς να ανήκουν σε συγκροτημένα πληρώματα πλοίων. Για την απογραφή ως εργάτη θαλάσσης παιδιού ηλικίας κάτω των 18 ετών απαιτείτο η συγκατάθεση του προσώπου που ασκούσε την πατρική εξουσία ή την επιτροπεία του[118].

---

[116]Ν. 2873/1922 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεών τινων νόμων περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου», άρθρο 21 (ΦΕΚ 120 Α) , Ν.Δ. της 23-9-1925 «περί του εν Γενούη υπογραφέντος σχεδίου διεθνούς συμβάσεως περί ελαχίστου ορίου ηλικίας παραδοχής παίδων εν τη ναυτική εργασία», άρθρα 2 και 3 (ΦΕΚ 291 Α) και ΠΔ της 16 Δεκεμβρίου 1926 «Περί κωδικοποιήσεως των νόμων και διαταγμάτων των αφορώντων το Ν.Α.Τ.», άρθρο 22 (ΦΕΚ 444 Α) και Ν.Δ. της 23-9-1925 «περί του εν Γενούη υπογραφέντος σχεδίου διεθνούς συμβάσεως περί ελαχίστου ορίου ηλικίας παραδοχής παίδων εν τη ναυτική εργασία» (ΦΕΚ 291 Α), το οποίο κυρώθηκε αργότερα με το Ν. 4211/1929 «Περί κυρώσεως του Ν.Δ. της 23 Σεπτεμβρίου 1925 δι ου εκυρώθη σχέδιον διεθνούς συμβάσεως περί ελαχίστου ορίου ηλικίας παραδοχής παίδων εν τη ναυτική εργασία» (ΦΕΚ 246 Α).

[117]Ν. 4505/1930 «περί κυρώσεως του εν τη Γενεύη την 25 Οκτ. 1921 υπογραφέντος σχεδίου διεθνούς συμβάσεως περί καθορισμού ελαχίστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα του θερμαστού ή ανθρακέως» (ΦΕΚ 102 Α).

[118]ΑΝ 116/1936 «περί εγγραφής εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 401 Α).

Η περιχαράκωση του ναυτικού επαγγέλματος δεν περιορίστηκε στο ανώτατο όριο ηλικίας για την απογραφή. Η σωματική και ψυχική υγεία των ναυτικών χρησιμοποιήθηκε ως κριτήριο αποκλεισμού ή απομάκρυνσης από την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος με διαφορετική βέβαια εξέλιξη, αιτιολόγηση, στόχευση κι εφαρμογή.

Για την απόκτηση διπλώματος ναυτικής ικανότητας κυβερνήτη, πλοιάρχου ή μηχανικού η υγειονομική εξέταση των υποψηφίων είχε καθιερωθεί από την αρχή. Η διαπίστωση της κατάστασης της υγείας των υποψηφίων γινόταν πριν από την συμμετοχή σε εξετάσεις απόκτησης διπλώματος ναυτικής ικανότητας από την Ανώτατη Υγειονομική Επιτροπή του Ναυτικού. Το 1924 καθορίστηκαν λεπτομερώς ο τρόπος εξέτασης της σωματικής επάρκειας των υποψηφίων για δίπλωμα αξιωματικού ειδικότητας και τα νοσήματα – παθήσεις που συνεπάγονταν τον αποκλεισμό των υποψηφίων από τις εξετάσεις[119].

Έτσι το σύστημα απέκτησε μεγαλύτερη διαφάνεια και εξασφάλιζε ίση μεταχείριση. Οι μετέπειτα παρεμβάσεις για τον εξορθολογισμό του συστήματος αφορούσαν στην παραπομπή σε ανακριτικό Συμβούλιο αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού για την προσωρινή ή οριστική στέρηση του διπλώματός του λόγω φυσικής ανικανότητας σε περιπτώσεις διαπίστωσης έκδηλης σωματικής ανεπάρκειας, στον επανακαθορισμό των πινάκων με τα νοσήματα και τις παθήσεις που συνεπάγονταν αποκλεισμό από τις εξετάσεις και στην υποχρεωτική εξέταση όλων όσοι αποκτούσαν διπλώματα ικανότητας ανώτερης τάξης χωρίς εξετάσεις καθώς κι όλων των κατόχων διπλωμάτων ή αδειών ικανότητας στο Εμπορικό Ναυτικό, εφόσον είχαν συμπληρώσει το πεντηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους[120].

Αν για τους αξιωματικούς η υγειονομική εξέταση αποτέλεσε ανέκαθεν ένα κριτήριο για την ένταξη και παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα, για τα κατώτερα πληρώματα επιβλήθηκε από την αγορά. Το υψηλό ποσοστό ασθενειών των ελληνικών πληρωμάτων κατά την πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου, απασχόλησε τους αγγλικούς αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, στους οποίους ήταν ασφαλισμένα τα ελληνικά φορτηγά πλοία κι υπό το καθεστώς της επιβολής πρόσθετων ασφαλίστρων (επασφαλίστρων) καθιερώθηκε το 1929 η υποχρεωτική ιατρική εξέταση όλων των ναυτικών, εκτός από τους αξιωματικούς, πριν από κάθε ναυτολόγηση σε ελληνικό ατμόπλοιο που επέκτεινε τους πλόες του στο εξωτερικό[121].

---

[119] Βασιλικό Διάταγμα της 29-01-1924 «Περί σωματικής ικανότητος υποψηφίων κυβερνητών, πλοιάρχων και μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 30 Α).

[120] ΔΕΝ Εγκ. 28 αριθ. πρωτ.25841/13-11-1925 «περί παραπομπής εις ανακριτικόν Συμβούλιον ΕΝ των σωματικώς ανικάνων βαθμοφόρων εργατών θαλάσσης».

[121] ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 64 αριθ. πρωτ. 33401/10-11-1929 και Μόνιμη Εγκύκλιος 46, αριθ. πρωτ. 33401/10-12-1929, ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 13, αριθ. πρωτ. 5217/04-03-1930, Βασίλειος Σκαρπέτης, ΄΄Οι όροι και αι συνθήκαι της ναυτικής εργασίας εις τα αγγλικά εμπορικά πλοία΄΄, στο *ΕΕΝ,* Απρίλιος 1929 και Σ. Ζάρκος, ΄΄Κώδιξ ναυτικής εργασίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1932.

Το 1935 επεκτάθηκε η υποχρεωτική εξέταση της σωματικής και πνευματικής ικανότητας των υποψηφίων για την απόκτηση πτυχίων ειδικότητας (ναύτη, θερμαστή, θαλαμηπόλου, μαγείρου) ανεξάρτητα από το αν συμμετείχαν ή όχι σε σχετικές ειδικές εξετάσεις ενώ το 1936 η κατάλληλη σωματική και ψυχική ικανότητα και υγεία τέθηκε ως βασική προϋπόθεση για την ναυτική απογραφή όλων των ενδιαφερομένων. Η βαρύτητα που δόθηκε στην υγειονομική εξέταση των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης και κείνης των κατώτερων πληρωμάτων πριν την ναυτολόγηση ή και μετά την απόλυση, οφειλόταν στις διαστάσεις που είχε λάβει το θέμα των ασθενειών των ναυτικών εκείνη την περίοδο ενώ εξυπηρετούσε αποτελεσματικά και τους στόχους της μείωσης του αριθμού των ναυτικών, της εισαγωγής στο επάγγελμα ατόμων, που ήθελαν να το ασκήσουν σε όλη τους τη ζωή και μάλιστα νέοι κι ικανοί για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις κακουχίες του και της αποφυγής της δυσανάλογης επιβάρυνσης της ναυτιλίας με νοσήλια κι αποζημιώσεις ασθενών ναυτικών[122].

Το κοινωνικά και πολιτικά κριτήρια της «νέας» εποχής της δικτατορίας του Μεταξά δεν άφησαν ανέπαφη τη ναυτική απογραφή. Το 1936 ορίστηκε ως κριτήριο για τη ναυτική απογραφή η διαγωγή του ενδιαφερόμενου, ο οποίος δεν θα έπρεπε να έχει καταδικαστεί για συγκεκριμένες ποινικές παραβάσεις.

Το νέο καθεστώς της ναυτικής απογραφής έμελλε να συνδεθεί και με τα επελθόντα πολεμικά γεγονότα, λίγο μετά την πλήρη του ανάπτυξη. Με την έναρξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου το Σεπτέμβριο 1939 καθορίστηκε με νόμο, όπως είχε γίνει και κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, πως η μη συμμόρφωση των ναυτικών στις συλλογικές συμβάσεις, στις αποφάσεις διαιτητικών επιτροπών ή στις διαταγές του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για ταξίδια σε εμπόλεμες ζώνες, μπορούσε να οδηγήσει σε οριστική ή προσωρινή στέρηση του δικαιώματος άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος[123].

3.5.-Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Η έκδοση του «φυλλαδίου εργάτου θαλάσσης» γινόταν αφού οι ενδιαφερόμενοι υπέβαλλαν στις Λιμενικές Αρχές αιτήσεις με τα δικαιολογητικά, που αποδείκνυαν ότι πληρούσαν τις νόμιμες προϋποθέσεις και κατέβαλλαν ένα ποσό για την αξία του εντύπου υπέρ του ΝΑΤ. Οι Λιμενικές Αρχές, ως αποκεντρωμένες ναυτικές Υπηρεσίες του ελληνικού κράτους, είχαν

[122]Αναγκαστικός Νόμος 116/1936 «περί απογραφής εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 401Α), Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, αριθ. 7, *Η Εμπορική Ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937 και Εγκύκλιος ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 25739/03-07-1938 «περί ιατρικής εξετάσεως πληρωμάτων φορτηγών ατμοπλοίων προ της ναυτολογήσεώς των», στο *ΕΕΝ*, τ. 157, Ιούλιος 1938, σελ. 35.

[123] ΑΝ 1980/1939 «Περί ρυθμίσεως ειδικών τινων ζητημάτων της φορτηγού ναυτιλίας» (ΦΕΚ 400 Α) και Νομοθετικό Διάταγμα 1082/1917 «Περί στερήσεως του δικαιώματος της ασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος» (ΦΕΚ 288 Α).

αναλάβει την απογραφή των εργατών θαλάσσης.Από τις τρεις κατηγορίες των Λιμενικών Αρχών (Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία) μόνο τα πέντε Κεντρικά Λιμεναρχεία ορίστηκαν το 1907 ως αρμόδια για την έκδοση των ναυτικών φυλλαδίων και κάλυπταν όλη την ελληνική επικράτεια[124].

Οι διοικητικές μεταβολές λόγω προσθήκης «Νέων Χωρών», αναδιοργάνωσης υπηρεσιών και της ανάγκης αποκεντρωμένης λειτουργίας του κράτους επέβαλαν αλλαγές στην έκδοση των ναυτικών φυλλαδίων. Οι ναυτικές περιφέρειες για τη ναυτική απογραφή έγιναν δέκα (10) κι αυτή η διαίρεση ακολουθείται μέχρι σήμερα[125].

Οι εργάτες θαλάσσης καταχωρούνταν κατά αύξοντα αριθμό και χρονολογική σειρά με βάση τα στοιχεία, που περιέχονταν στο πιστοποιητικό του δήμου ή της κοινότητας σε ένα βιβλίο απογραφής.Τα ίδια στοιχεία καταχωρούνταν και στοναυτικό φυλλάδιο, που είχε συγκεκριμένο τύπο, με τον αύξοντα αριθμό του βιβλίου απογραφής και το κεφαλαίο γράμμα της αρμόδιας ναυτικής περιφέρειας και σφραγισμένο από το ΝΑΤ παραδιδόταν στο ναυτικό. Οι Λιμενικές Αρχές απογραφής έστελναν κάθε μήνα στη Διεύθυνση του Εμπορικού Ναυτικού (ΔΕΝ) πίνακα των απογραφέντων εργατών θαλάσσης και τα πιστοποιητικά των δήμων ή των κοινοτήτων. Στο Γραφείο Μητρώων Εργατών Θαλάσσης της ΔΕΝ τηρούνταν ανά ναυτική περιφέρεια τα Μητρώα Εργατών Θαλάσσης του Εμπορικού Ναυτικού (βιβλία), όπου καταχωρίζονταν οι απογραφέντες ναυτικοί και τα αλφαβητικά ευρετήριά τους.

Η πρακτική αξία των στοιχείων των Μητρώων Εργατών Θαλάσσης (ΜΕΘ) επέβαλε την καλή και επιμελημένη τήρησή τους. Χρησίμευαν για την απόδειξη αφενός των δικαιωμάτων των εργατών θαλάσσης στο ΝΑΤ κι αφετέρου της πραγματικής θαλάσσιας υπηρεσίας των εργατών θαλάσσης, σε κάθε βαθμό, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι είχαν τα απαιτούμενα προσόντα για τη συμμετοχή στις εξετάσεις προς απόκτηση διπλώματος[126].

Η συντήρηση των πολυάριθμων βιβλίων απογραφής εργατών θαλάσσης καθώς φθείρονταν εξαιτίας της συνεχούς χρήσης των, η εξεύρεση επαρκών χώρων εναπόθεσης των βιβλίων, η κατάρτιση στατιστικών πινάκων των εν ενεργεία εργατών θαλάσσης κι η διάκριση όσων απογράφονταν για να ασκήσουν το ναυτικό επάγγελμα από όσους απογράφονταν για στρατολογικούς λόγους, απαιτούσαν διαρκή προσπάθεια και διοικητικές ή πρακτικές αλλαγές με στόχο τη δραστική μείωση του όγκου των εργασιών του Γραφείου Μητρώων, την

[124]Β.Δ. της από 13 Δεκεμβρίου 1907 «περί εκτελέσεως του ΓΣΚΣ της 6 Ιουλίου 2907 νόμου περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 258 Α) και Β. Σκαρπέτης, Σ. Ζάρκος και Γ. Χατζηγεωργίου (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου-Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* Πειραιεύς, ΝΑΤ Σεπτέμβριος 1971, σελ.33.
[125] ΒΔ της 15-5-1919 «περί απογραφής εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 158 Α) όπως συμπληρώθηκε με το Β.Δ. της από 23 Απριλίου 1923 «Περί εκτελέσεως του κωδικοποιημένου νόμου 2873 της 29 Νοεμβρίου 1922 περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 185 Α).
[126] Σ. Ζάρκος, ΄΄Περί του τρόπου τηρήσεως των Μητρώων Εργατών Θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 24, Μάιος 1927.

απλοποίηση της εργασίας και το σημαντικό περιορισμό λαθών και καθυστερήσεων, που οφείλονταν στις αντιγραφές. Μια Επιτροπή που συγκροτήθηκε το 1930 ασχολήθηκε με τη μελέτη και υπόδειξη των ληπτέων μέτρων για την αρτιότερη εκτύπωση και στερεότερη κατασκευή ναυτολογίων, βιβλίων μητρώων εργατών θαλάσσης και ναυτικών φυλλαδίων και η έκθεσή της αποτέλεσε οδηγό για την λήψη μέτρων βελτίωσης του συστήματος[127].

Οι διπλοεγγραφές ναυτικών οφειλόταν αρχικά στην έκδοση ναυτικού φυλλαδίου με βάση τον τόπο κατοικίας των ναυτικών γιατί όταν άλλαζε ο ναυτικός μπορούσε να ζητήσει νέο φυλλάδιο και δεν υπήρχε δυνατότητα άμεσου κι αποτελεσματικού ελέγχου. Για να αποκλειστούν οι διπλοεγγραφές η απογραφή αποσυνδέθηκε από τον τόπο κατοικίας των ναυτικών και γινόταν βάσει της εγγραφής των ενδιαφερομένων στα μητρώα, που τηρούσαν οι αρμόδιοι δήμοι ενώ απαγορεύθηκε και στα Λιμεναρχεία να απογράφουν ως εργάτη θαλάσσης πολίτη που ήταν εγγεγραμμένος στα μητρώα αρρένων δήμου, που δεν ανήκε στην αρμόδια ναυτική περιφέρεια. Σε περίπτωση που είχε γίνει μια τέτοια απογραφή, αυτή ακυρώνονταν ως μη γενομένη και τυχόν υπηρεσία του αντικανονικά απογεγραμμένου ναυτικού δεν του παρείχε κανένα δικαίωμα, αν κι από το 1923 δόθηκε το δικαίωμα στο Διευθυντή του Εμπορικού Ναυτικού να αποφανθεί αιτιολογημένα για το αντίθετο[128].

Η διασφάλιση της ορθής και νόμιμης λειτουργίας του σχήματος της ναυτικής απογραφής είχε οδηγήσει τη ΔΕΝ στη λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την αποφυγή καταστρατήγησης ή κατάχρησης της νομοθεσίας. Για την αποτροπή της έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων για δεύτερη φορά σε λιποτάκτες ναυτικούς, των οποίων τα φυλλάδια είχαν κατασχεθεί κι υπήρχαν στο Γραφείο Μητρώων, οι ενδιαφερόμενοι από το 1929 κι ύστερα θα έπρεπε να υποβάλλουν στην αρμόδια λιμενική αρχή και έκθεση ένορκης βεβαίωσης, συνταγμένης σε οποιαδήποτε λιμενική ή προξενική αρχή ή ειρηνοδικείο, με την οποία βεβαίωναν ότι από το 1908 και μετά δεν είχαν αποκτήσει άλλο ναυτικό φυλλάδιο. Δεν έλειψε επίσης ο καθορισμός ειδικών διαδικασιών χορήγησης αντιγράφων ναυτικών φυλλαδίων λόγω απώλειας, φθοράς ή συμπλήρωσης των θυρίδων τους[129].

3.6.-ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΛΗΘΥΣΜΟΙ

Το «φυλλάδιο εργάτου θαλάσσης» ή «ναυτικό φυλλάδιο», όπως έχει επικρατήσει να ονομάζεται, εξασφάλιζε το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά ναυτικής εργασίας. Η κατοχή

[127] *ΕΕΝ*, τ. 71, Μάιος 1931, σελ. 356-359.
[128] Β.Δ. της από 28 Απριλίου 1923 «Περί εκτελέσεως του κωδικοποιημένου Νόμου 2873 της 29 Νοεμβρίου 1922 περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ως ισχύει» (ΦΕΚ 185 Α).
[129] Β.Δ. της από 13 Δεκεμβρίου 1907 «περί εκτελέσεως του ΓΣΚΣ της 6 Ιουλίου 2907 νόμου περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 258 Α) και Εγκ. ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 12/28-2-1929, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1929, σελ. 173-174.

του από το ναυτικό «αποτελεί την απόδειξιν ότι ούτος είναι απογεγραμμένος και την άδειαν του να μετέρχεται το ναυτικόν επάγγελμα» και «δεν δύναται να ναυτολογηθή υφ' οιαδήποτε ιδιότητα επί ελληνικού εμπορικού πλοίου είτε ν' ασκήσει ανά την ελληνικήν θάλασσαν ναυτικόν επάγγελμα, εάν δεν τυγχάνη απογεγραμμένος». Χρησίμευε για την απόδειξη της ταυτότητας του κατόχου του αλλά και ως ταξιδιωτικό έγγραφο (διαβατήριο) για την είσοδο και έξοδο του ναυτικού, σε ορισμένες χώρες για ναυτολόγηση ή παλιννόστησή του[130].

Το ναυτικό φυλλάδιο χρησιμοποιείτο για την απόδειξη κάθε στοιχείου που χάθηκε, καταστράφηκε ή δεν περιήλθε για οποιοδήποτε λόγο στο ΝΑΤ κι αφορούσε στην εργασία του ναυτικού στα πλοία, στις γνώσεις ή στα τυχόν ατυχήματα, στις μεταβολές της οικογενειακής του κατάστασης, κλπ. Δεν επιτρεπόταν η παραχώρηση από τον κάτοχό του σε άλλον και σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλονταν ποινικές κυρώσεις. Η ύπαρξη νομοθεσίας ή κυρώσεων από μόνα τους δεν απέτρεπαν παρατυπίες όπως της ναυτολόγησης με τη χρήση φυλλαδίων άλλων ναυτικών, μέσω της επικόλλησης άλλης φωτογραφίας στη θέση της φωτογραφίας του ναυτικού, στον οποίο ανήκε το φυλλάδιο[131].

Σε έκθεση ειδικής επιτροπής που συγκροτήθηκε με απόφαση του Υπουργού των Ναυτικών, διαπιστώθηκε ότι τα περισσότερα ναυτικά φυλλάδια, όπως εκδίδονταν, φθείρονταν στα χέρια των πληρωμάτων κι όταν τα παρουσίαζαν σε αρχές του εξωτερικού ως δικαιολογητικά της εθνικότητάς τους, προξενούσαν χείριστη εντύπωση. Προτάθηκε η χρησιμοποίηση χαρτιού καλύτερης ποιότητας και η στερεότερη βιβλιοδέτηση του φυλλαδίου, προβάλλοντας ως υπόδειγμα το αγγλικό ναυτικό φυλλάδιο[132].

Κατά την πρόσληψη του ναυτικού (ναυτολόγηση) το ναυτικό φυλλάδιο παραδιδόταν στον πλοίαρχο ή στον κυβερνήτη του πλοίου απασχόλησης του ναυτικού και καταχωρούνταν στοιχεία για τη ναυτολόγηση και την απόλυση ή ατύχημα λόγω της υπηρεσίας του. Ο πλοίαρχος ή ο κυβερνήτης επέστρεφε το φυλλάδιο στο ναυτικό μετά την απόλυσή του μέσω της αρμόδιας λιμενικής ή προξενικής αρχής, όπου όφειλε να το παραδώσει και σε περίπτωση θανάτου ή λιποταξίας του ναυτικού.

Οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες των ελληνικών πλοίων ήταν υποχρεωμένοι να ναυτολογούν μόνο απογεγραμμένους έλληνες ναυτικούς. Αντιμετώπιζαν μάλιστα το ενδεχόμενο επιβολής κυρώσεων (φυλακίσεις ή χρηματικές ποινές) εάν ναυτολογούσαν λιποτάκτες ή Έλληνες μη απογεγραμμένους ναυτικούς και δεν επέστρεφαν σε απολυόμενο ναυτικό το φυλλάδιό του ή

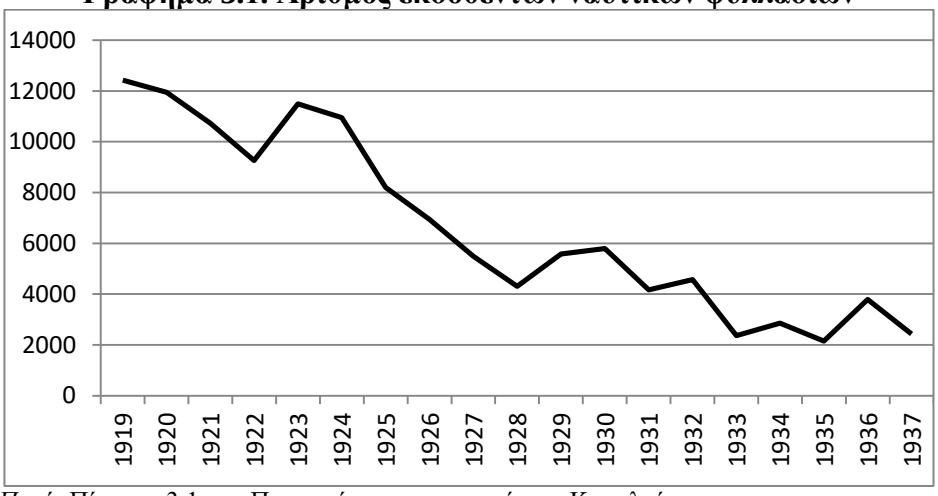
[130] Άρθρο 17 του Νόμου ΓΣΚΣΤ (3226) του 1907 «Περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 144 Α) και Ν. Τότση – Ι. Τότση - Χ. Τότση, *Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος Β΄, Αθήνα 1980, σελ. 64.
[131] Εγκ. ΔΕΝ/Γ (ΜΕΘ) αριθ. 62/27-11-1929, στο *ΕΕΝ*, Νοέμβριος 1929.
[132] *Ε.Ε.Ν.*, τ. 71, Απρίλιος 1931, σελ. 359.

δεν το κατέθεταν στη λιμενική αρχή εάν έμενε στα χέρια τους ή το έχαναν χωρίς να μεριμνήσουν να εκδοθεί καινούριο.

Σε τελική ανάλυση, οι ρυθμίσεις για τη ναυτική απογραφή αποκρυσταλλώνονται στην έκδοση του ναυτικού φυλλαδίου, το οποίο χρησιμεύει ως άδεια ή δικαίωμα για την πρόσβαση στην αγορά ναυτικής εργασίας κι αναδεικνύουν τη βασική κατεύθυνση της ακολουθούμενης πολιτικής. Αν και θεσπίστηκε κι αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της κοινωνικής ασφάλισης και πρόνοιας κι ακριβέστερα της διασφάλισης των συμφερόντων του ΝΑΤ, αποτέλεσε ένα συστατικό στοιχείο της ανάπτυξης μιας εθνικής αγοράς ναυτικής εργασίας.

Οι γενικότερες πολιτικές του προστατευτισμού και του παρεμβατισμού στην αγορά εργασίας και όχι μόνο κατά το μεσοπόλεμο, βρήκαν μια από τις χαρακτηριστικότερες τους εκφράσεις τους στην υιοθέτηση του ναυτικού φυλλαδίου. Αξίζει να σημειωθεί πως το 1926 ο ο αριθμός των μη απογεγραμμένων εργατών θαλάσσης αποτελούσε το 16% και το 1930 ο αριθμός τους είχε κατέλθει στο 10% του πληρώματος[133].

Γράφημα 3.1. Αριθμός εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων



Πηγή: Πίνακας 3.1.του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Στο Γράφημα 3.1. «Αριθμός εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων», που έχει συνταχθεί με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 3.1. «Απογραφέντες ναυτικοί ανά έτος κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, είναι ολοφάνερη η γενική τάση μείωσης του αριθμού των εκδιδομένων κατ' έτος ναυτικών φυλλαδίων σ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Οι υψηλοί αριθμοί έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων μέχρι το 1924 οφείλονταν στις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της εποχής, που οδηγούσαν αρκετούς στη λήψη ναυτικού φυλλαδίου, με σκοπό την ενασχόληση με το ναυτικό επάγγελμα αλλά και τη μετανάστευση στο εξωτερικό. Η απότομη πτώση του αριθμού έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων

[133]Νικ. Κουρμπέλης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930.

το 1922, συνδέεται σαφώς με τις εθνικές περιπέτειες της εκστρατείας στη Μικρά Ασία. Η έκδοσή του πάντως δεν συνεπάγεται και την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος από τον κάτοχο. Στην περίοδο 1918-1925 πχ. εκδόθηκαν 84.980 ναυτικά φυλλάδια αλλά μόνο το 10-12% έγιναν επαγγελματίες ναυτικοί[134].

Από το 1924 και μετά την αυστηρή εφαρμογή του νέου πλαισίου έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων παρατηρούμε μια διαρκή πτώση του ετήσιου αριθμού έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων. Μόνο κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης 1929-1932 εμφανίζεται μια αύξηση του αριθμού έκδοσης των φυλλαδίων. Η μείωση όμως συνεχίζεται τα επόμενα έτη και το 1936 φαίνεται πως η ανάκαμψη στις ναυτιλιακές μεταφορές και η προσθήκη νέων πλοίων στον ελληνικό εμπορικό στόλο, έστρεψαν αρκετούς στο ναυτικό επάγγελμα. Η κατάσταση σε σχέση με τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου διαφέρει εντελώς. Ο αριθμός των ναυτικών φυλλαδίων που εκδόθηκαν το 1937 ήταν 80% μικρότερος σε σχέση με αυτόν του 1919 καθώς το 1937 εκδόθηκαν 2.434 ναυτικά φυλλάδια έναντι 12.419 το 1919.

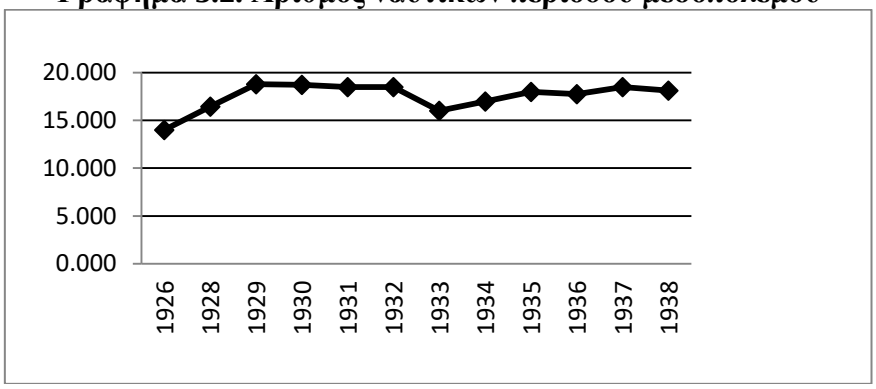
Από τα στοιχεία του Πίνακα 3.4. «Αναλογία απογραφέντων ναυτικών – συνολικού πληθυσμού ανά ναυτική περιοχή» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, συνάγεται ότι οι περιοχές με τα περισσότερα ναυτικά φυλλάδια σε σχέση με τον πληθυσμό κάθε περιοχής, βάσει της απογραφής του ελληνικού πληθυσμού της 15-5-1928, κατά την περίοδο 1924 – 1937 ήταν κατά σειρά η Σύρος (7,52 ναυτικά φυλλάδια ανά 100 κατοίκους του νομού Κυκλάδων), η Χίος (5,76 ναυτικά φυλλάδια ανά 100 κατοίκους των νομών Χίου και Σάμου) και η Μυτιλήνη (2,2 ναυτικά φυλλάδια ανά 100 κατοίκους του νομού Λέσβου). Όπως φαίνεται όμως και στον Πίνακα 3.3. «Εκδοθέντα ναυτικά φυλλάδια ανά ναυτική περιοχή» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, τα περισσότερα ναυτικά φυλλάδια την ίδια περίοδο εκδόθηκαν στον Πειραιά (23.107 ναυτικά φυλλάδια για τους νομούς Αργολίδας και Κορινθίας, Αρκαδίας, Αττικής και Βοιωτίας και Λακωνίας), στη Σύρο (9.756 ναυτικά φυλλάδια για το νομό Κυκλάδων), στην Πάτρα (9.442 ναυτικά φυλλάδια για τους νομούς Κεφαλληνίας, Αιτωλίας και Ακαρνανίας, Αχαΐας και Ήλιδος, Ζακύνθου, Μεσσηνίας και Φθιώτιδος – Φωκίδας) και στη Χίο (8.422 ναυτικά φυλλάδια των νομών Χίου και Σάμου).

Ο αριθμός των απογεγραμμένων ναυτικών δεν αντανακλά τα πραγματικά μεγέθη των απασχολουμένων ναυτικών. Τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύονταν κατά καιρούς παρουσιάζουν μια σχετική σταθερότητα και δεν μπορούν να θεωρηθούν ιδιαίτερα ασφαλή. Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 3.2. «Αριθμός ναυτικών περιόδου μεσοπολέμου» ο αριθμός των ναυτικών παρουσιάζει αυξητικές τάσεις από το 1926 έως το 1929. Την περίοδο της

[134] Βασίλειος Σκαρπέτης –Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ,* Φεβρουάριος 1927.

κρίσης εμφανίζει μια απότομη πτώση τη διετία 1932-1933 ενώ από το 1934 αρχίζει η αύξησή του. Την περίοδο 1935-1938 παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα με τάσης αύξησης. Σε γενικές γραμμές ο αριθμός των ενεργών ναυτικών ανά έτος εκτιμάται περί τις 14.000-16.000 για την πρώτη δεκαετία και περί τις 17-18.000 στη δεύτερη δεκαετία του μεσοπολέμου.

Γράφημα 3.2. Αριθμός ναυτικών περιόδου μεσοπολέμου



Πηγή: Πίνακας 3.2. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

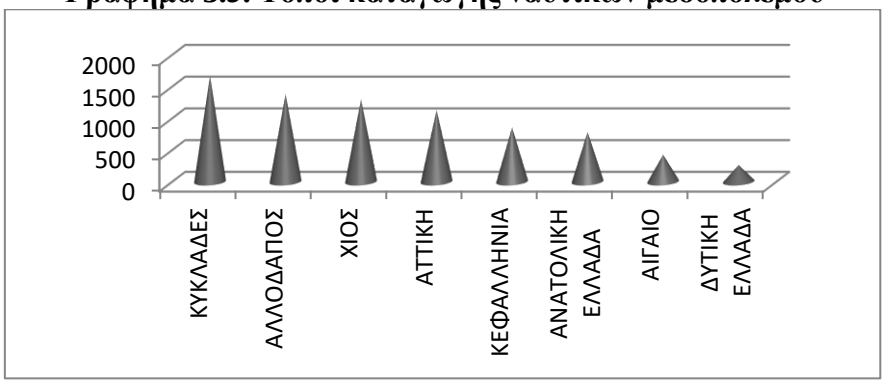
Αν τα αριθμητικά στοιχεία, που αφορούν στην έκδοση ναυτικών φυλλαδίων δεν μπορούν να μας δώσουν μια ακριβή εικόνα για την προέλευση των ναυτικών, το ίδιο ισχύει και για τον ακριβή αριθμό των ενεργών ναυτικών, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που εντοπίσαμε. Για να σχηματίσουμε μια ασφαλέστερη εκτίμηση θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας κι άλλα στοιχεία. Είναι δύσκολη πχ. η εκτίμηση του αριθμού των ναυτικών που προέρχονται από ένα σημαντικό ναυτότοπο την Κεφαλληνία, γιατί τα ναυτικά τους φυλλάδια εκδίδονταν στην Πάτρα. Στη Σύρο επίσης παρατηρούμε απότομες διακυμάνσεις στους αριθμούς έκδοσης των ναυτικών φυλλαδίων από έτος σε έτος (πχ. μια αύξηση κατά 130% το έτος 1932 έναντι του 1931, που ακολουθεί μια ακόμα μεγαλύτερη μείωση το 1933), που μάλλον έχει να κάνει με παρεμβάσεις των τοπικών πλοιοκτητών με στόχο την ευχερέστερη επιλογή των πληρωμάτων από τους τόπους καταγωγής των. Θα επιχειρήσουμε λοιπόν να αναλύσουμε τα στοιχεία μιας γενικής απογραφής των Ελλήνων ναυτικών, που έγινε το 1930 κι επίσης τα στοιχεία της βάσης δεδομένων ΝΕΠΕΜ, που έχουμε δημιουργήσει.

Η απογραφή των ναυτικών που έγινε το 1930 αποτυπώνει τον ενεργό ναυτικό πληθυσμό της περιόδου και συνιστά ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για τον αριθμό και την σύνθεση του ναυτικού πληθυσμού του μεσοπολέμου. Παρότι η ναυτιλιακή κρίση είχε ξεσπάσει, δεν θεωρούμε ότι οι διαφορές στα στοιχεία θα ήταν πολύ διαφορετικές. Τα στατιστικά δεδομένα αυτής της απογραφής περιέχονται στους Πίνακες 3.6. «Ενεργοί ναυτικοί ιστιοφόρων πλοίων το 1930» και 3.7. «Ενεργοί ναυτικοί ατμοπλοίων το 1930», στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου.

Η απογραφή των ναυτικών του 1930 δείχνει ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυτικών που εργάζονται σε ιστιοφόρα πλοία κατάγεται από την περιοχή της Ανατολικής Ελλάδας (Αργολίδας και Κορινθίας, Εύβοιας, κλπ.). Ο αριθμός των ναυτικών, που έχουν γεννηθεί στο εξωτερικό ή είναι άγνωστης καταγωγής, ανέρχεται σε 1.142 άτομα και πρόκειται κατά το μέγιστο μέρος για πρόσφυγες ή ναυτικούς των «υπόδουλων χωρών». Αντίθετα, ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυτικών που υπηρετούν σε ατμόπλοια κατάγεται από τους νομούς Κυκλάδων (2.688 άτομα), Χίου (1.788 άτομα), Αττικοβοιωτίας (1.185 άτομα) και Κεφαλληνίας (1.018 άτομα). Οι διαφορές οφείλονται στο γεγονός ότι τα ιστιοφόρα χρησιμοποιούνται κυρίως για μεταφορές μικρών αποστάσεων και ιδιαίτερα στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο.

Ο Πίνακας 3.5. «Αναλογία ενεργών ναυτικών – πληθυσμού ανά νομό» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, περιέχει συγκριτικά στοιχεία, σύμφωνα με την απογραφή των ναυτικών του 1930 και του πληθυσμού του κάθε νομού. Φαίνεται καθαρά πως οι σημαντικότεροι τόποι προέλευσης των ναυτικών του μεσοπολέμου ήταν κατά σειρά η Χίος, οι Κυκλάδες κι η Κεφαλληνία. Στη Χίο οι ενεργοί ναυτικοί αποτελούν το 2,76% του πληθυσμού, στις Κυκλάδες το 2,35% και στην Κεφαλληνία το 1,79% του πληθυσμού.

Γράφημα 3.3. Τόποι καταγωγής ναυτικών μεσοπολέμου



Πηγή: Πίνακας 3.8. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Με την απογραφή των ναυτικών του 1930 φαίνεται ότι η απασχόληση των ναυτικών στα ιστιοφόρα είναι σημαντική κι ανέρχεται στο 32% της συνόλου της απασχόλησης στη ναυτιλία. Η σύγκριση της απασχόλησης ναυτικών στα ιστιοφόρα πλοία και στα ατμόπλοια, βάσει και της σχέσης καταγωγής πλοιοκτήτη και ναυτικού, αποτυπώνει τη μετάβαση στη νέα τεχνολογία των πλοίων (ατμόπλοια), που γίνεται κυρίως από νησιώτες πλοιοκτήτες από το Αιγαίο και το Ιόνιο και κυρίως από τη Χίο, τις Κυκλάδες και την Κεφαλληνία - Ιθάκη. Συνακόλουθα, η επικράτηση του ατμόπλοιου αναδεικνύει τη Χίο, τις Κυκλάδες (Σύρο,

Άνδρο) και την Κεφαλληνία στους σπουδαιότερους ναυτότοπους του μεσοπολέμου, γεγονός που έχει επισημανθεί[135].

Τα στοιχεία της βάσης ΝΕΠΕΜ των ατμοπλοίων της περιόδου του Μεσοπολέμου, όπως απεικονίζονται στο Γράφημα 3.3. «Τόποι καταγωγής ναυτικών μεσοπολέμου» επιβεβαιώνουν τις προτιμήσεις των παραδοσιακών εφοπλιστών για τις ναυτολογήσεις ναυτικών. Σε σύνολο 7.818 ναυτολογήσεων 1.672 άτομα ήτοι ποσοστό 21% κατάγεται από τις Κυκλάδες (κυρίως από τη Σύρο και την Άνδρο και σε πολύ μικρότερο ποσοστό από άλλα κυκλαδονήσια όπως την Σέριφο, Μήλο, Σίφνο, Τήνο), 1.301 άτομα ήτοι ποσοστό 17% κατάγεται από τη Χίο συμπεριλαμβανομένων των Οινουσών (192 άτομα) και των Ψαρών (35 άτομα), 1.131 άτομα ήτοι ποσοστό 14% από την Αττική και 856 άτομα ήτοι 11% από την Κεφαλληνία. Η Αττική έχει μια σημαντική συμβολή στην ναυτική απασχόληση αλλά είναι δύσκολη η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων για τον προσδιορισμό της ακριβούς καταγωγής των ναυτικών καθώς πρόκειται για περιοχή όπου απογράφονται ναυτικοί αρκετών περιοχών (νησιών Αργοσαρωνικού, Πειραιά, κλπ.) και πρόσφυγες. Εκτός τούτου, η απασχόληση των ναυτικών της Αττικής δεν κατευθύνεται σε πλοία συγκεκριμένων πλοιοκτητών λόγω κοινής καταγωγής, όπως συνέβαινε τις άλλες περιοχές. Αυτό το γεγονός δεν επηρεάζει τις βασικές μας διαπιστώσεις. Κατά το μεσοπόλεμο μπορεί να μην άλλαξε ο τρόπος τροφοδότησης των ναυτικών στα ιστιοφόρα και στα ατμόπλοια, η τοπική κυριαρχία όμως της Χίου, Σύρου, Άνδρου και Κεφαλληνίας στην αγορά της ναυτικής εργασίας του τομέα των ατμοπλοίων είναι αδιαμφισβήτητη. Αναπόφευκτα όσο η χρήση των ιστιοφόρων ελαττώνεται, μειώνεται σταδιακά κι η απασχόληση των ναυτικών των ιστιοφόρων πλοίων[136].

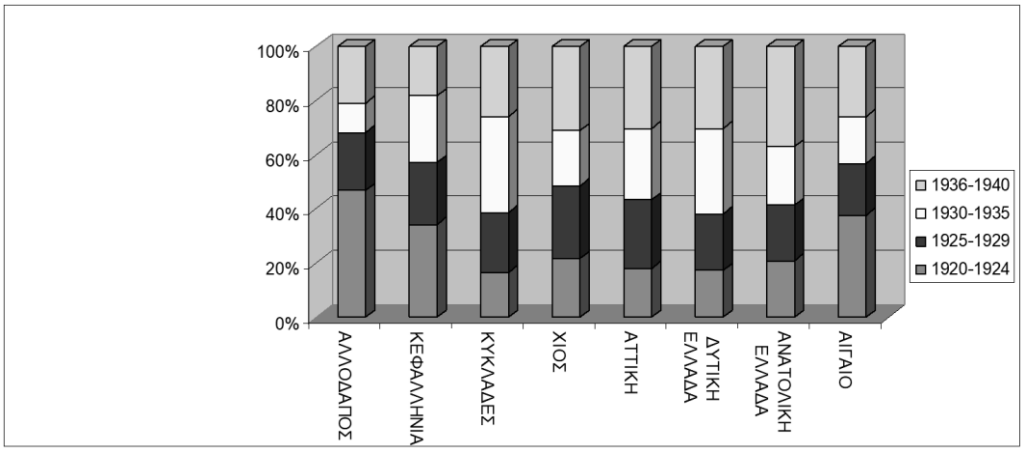
Η πορεία της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, ακολούθησε σε γενικές γραμμές τις τάσεις αύξησης του ελληνικού εμπορικού στόλου, πράγμα που αποτυπώνεται κι από τα στοιχεία της βάσης ΝΕΠΕΜ. Όπως ήταν φυσικό, η ανάγκη στελέχωσης των νεοαποκτηθέντων πλοίων, δημιούργησαν νέα δεδομένα στην αγορά ναυτικής εργασίας, απαιτήθηκαν περισσότεροι ναυτικοί. Ο αριθμός τους δεν μπορούσε να αυξηθεί άμεσα. Όπως εμφανίζεται καθαρά στο Γράφημα 3.4. «Απασχόληση ναυτικών ανά περιοχή καταγωγής», που προέκυψε από την επεξεργασία των στοιχείων των ναυτολογίων του μεσοπολέμου, οι τοπικές αγορές ναυτικής εργασίας της Χίου και της Κεφαλονιάς παρουσίασαν ένα αξιοσημείωτο δυναμισμό την πρώτη δεκαετία (1920-1930) του

[135]Τζελίνα Χαρλαύτη, *Έλληνες ναυτικοί και ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του πρώτου παγκοσμίου πολέμου*, Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Μύκονος 1994, σελ. 71, Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19-20ος αιώνας,* Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 364 και Νέλλη Καψή, *Ναυτιλιακά κεφάλαια στην ξηρά*, Κέρκυρα, Αθήνα 2005, σελ. 33.

[136] Ανδρέας Γ. Λαιμός, *Το ναυτικόν του γένους των Ελλήνων,* Τόμος Β΄, Έκδ. ιδίου, Αθήνα 1969, σελ. 140.

μεσοπολέμου. Αντίθετα, την δεύτερη δεκαετία παρουσιάζουν μια κάμψη, η οποία αντικατοπτρίζεται και στην απότομη μείωση της έκδοσης των ναυτικών φυλλαδίων (περίπου 20-30%) κατά τα έτη 1931 και 1933. Το κενό καλύφθηκε σε ένα βαθμό από τις Κυκλάδες. Η απασχόληση κυκλαδιτών ναυτικών κατά την περίοδο 1930-1935 παρουσιάζει εντυπωσιακή άνοδο και δεν είναι συμπτωματική. Συνάδει απόλυτα με την μεγάλη αύξηση της έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων. Όπως είδαμε, το έτος 1932 αυξήθηκε κατά 130% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Η σημαντική πάντως μείωση της απασχόλησης αλλοδαπών κατά την περίοδο 1930-1935, επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση.

Γράφημα 3.4. Απασχόληση ναυτικών ανά περιοχή καταγωγής



Πηγή: Πίνακας 3.9. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Η ηλικία των ναυτικών είναι μία σημαντική εργασιακή παράμετρος καθώς οι αντιξοότητες του επαγγέλματος δεν επιτρέπουν την άσκησή του επί των πλοίων, σε άτομα μεγάλης ηλικίας. Υπάρχουν ειδικότητες, όπως αυτές του ναύτη ή του ναυτόπαιδα, για τις οποίες η έλλειψη σωματικής δύναμης και υγείας καθιστούν σχεδόν ανέφικτη την άσκηση των απαιτούμενων καθηκόντων. Από τα στοιχεία του Πίνακα 3.10. «Κατανομή ναυτικών μεσοπολέμου κατά ηλικία», που δημιουργήθηκε χάρις στη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ, βλέπουμε πως το 60% των ναυτικών είχε ηλικία μεταξύ 25 και 45 ετών. Πάνω από 45 ετών ήταν μόνο το 14% των ναυτικών του μεσοπολέμου. Αν και δεν μπορεί να αποκλειστεί η παράνομη ναυτολόγηση κάποιων ατόμων κάτω των 14 ετών, τα άτομα αυτής της ηλικίας συνήθως είχαν επιβιβαστεί στο πλοίο για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα (ημερών ή 1-2 μηνών) λόγω πχ. της απασχόλησης του ναυτικού ή εφοπλιστή πατέρα τους σε αυτό.

Θα είχε όμως ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε ποιά είναι η ηλικιακή διάρθρωση ανά ειδικότητα καθώς γνωρίζουμε ότι για ειδικότητες όπως του πλοιάρχου ή και του πρώτου μηχανικού απαιτούνται αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας ενώ υπάρχουν ειδικότητες για τις οποίες η σωματική υγεία και ρώμη έχουν καθοριστική σημασία. Από τα στοιχεία του Πίνακα 3.11.

«Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου μηχανής» διαπιστώνουμε ότι ελάχιστοι απασχολούνται στην εξουθενωτική ειδικότητα του ανθρακέα και του θερμαστή, μετά από τα 45 τους χρόνια. Το 85% των ανθρακέων έχει ηλικία κάτω των 35 ετών, ενώ μόλις 2,77% έχει ηλικία άνω των 45 ετών. Αντίθετα οι αρχιθερμαστές, οι οποίοι χρειάζονται πολυετή εμπειρία και γνώσεις, απασχολούνται σε ποσοστό 67% από τα 35 τους χρόνια κι άνω.

Πίνακας 3.10. Κατανομή ναυτικών μεσοπολέμου κατά ηλικία

ΗΛΙΚΙΑ	ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ
Ακαταχώριστη	396*
Έως και 14 ετών	33
15-24	1.764
25-34	3.082
35-44	1.538
45 ετών και άνω	1.038
ΣΥΝΟΛΟ	**7.818**

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Λογική εμφανίζεται κι η ηλικία απασχόλησης των πρώτων μηχανικών καθώς σε ποσοστό 89,5% είναι άνω των 35 ετών. Μια αξιοσημείωτη διαφορά πρώτων και δεύτερων μηχανικών αφορά στην απασχόλησή τους σε ηλικία μεγαλύτερη των 45 ετών. Το ποσοστό των πρώτων μηχανικών, οι οποίοι απασχολούνται σε ηλικία άνω των 45 ετών, ανέρχεται στο 43,75% του συνόλου ενώ των δεύτερων μηχανικών στο 13,33% του συνόλου. Στους Μηχανικούς Γ΄ και Δ΄ τάξεως δεσπόζουσα ηλικία είναι μεταξύ 25 και 34 ετών, την οποία έχει το 48,61% των απασχολουμένων. Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι πως στους πρώτους μηχανικούς δεν υπάρχουν παρά μόνο τρεις και σε ποσοστό 1,33% με ηλικία κάτω των 25 ετών και στους δεύτερους μηχανικούς ποσοστό 3,13% έχει ηλικία κάτω των 25 ετών.

Πίνακας 3.11. Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου μηχανής

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΛΙΠΑΝΤΗΣ	ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	Δοκ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ,Δ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α
Έως και 14	**3**	0	2	0	1	0	0	0	0
15-24	**716**	16	374	13	230	44	28	8	3
25-34	**1.649**	59	987	59	231	30	140	122	21
35-44	**876**	27	437	92	63	4	60	91	102
45 κι άνω	**422**	9	151	54	15	1	60	34	98
ΣΥΝΟΛΟ	**3.666**	**111**	**1.951**	**218**	**540**	**79**	**288**	**255**	**224**

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Ανάλογη είναι και η εικόνα στους πλοιάρχους. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 3.12. «Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου καταστρώματος», κανένας πλοίαρχος δεν είναι κάτω των 25 ετών ενώ το 79% έχει ηλικία άνω των 35 ετών. Στους υποπλοιάρχους το 78% και στους ανθυποπλοιάρχους το 75,56% έχει ηλικία μεταξύ 25 και 44 ετών. Οι ναύτες έχουν ηλικία από 15 έως 34 έτη σε ποσοστό 69,13% ενώ οι ναυτόπαιδες κατά 80,23% είναι ηλικίας μεταξύ 15 και 25 ετών. Το αφύσικα υψηλό ποσοστό του 5,7% των ναυκλήρων με ηλικία κάτω των 14 ετών οφείλεται προφανώς στην ναυτολόγηση με αυτή την ειδικότητα, επιβαινόντων παιδιών μελών του πληρώματος ή της οικογένειας του πλοιοκτήτη, όπως συνέβαινε μερικές φορές. Το ίδιο θεωρούμε ότι ισχύει και για τις άλλες περιπτώσεις που εμφανίζονται ναυτολογήσεις σε άτομα κάτω των 14 ετών.

Πίνακας 3.12. Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα κλάδου καταστρώματος

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	ΝΑΥΤΗΣ	ΑΝΘΥΠΟ-ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	ΥΠΟ-ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	ΔΟΚΙΜΟΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
Έως και 14	**20**	0	12	4	3	0	0	1	0
15-24	**631**	14	4	134	416	23	10	30	0
25-34	**1.071**	44	66	24	635	126	127	5	44
35-44	**537**	24	52	5	248	38	68	6	96
45 κι άνω	**464**	17	76	0	218	39	45	1	68
ΣΥΝΟΛΟ	**2.723**	**99**	**210**	**167**	**1520**	**226**	**250**	**43**	**208**

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Η ηλικιακή διάρθρωση ειδικοτήτων του λοιπού πληρώματος εμφανίζεται στον ακόλουθο Πίνακα 3.13. «Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα πληρώματος γενικών υπηρεσιών». Στον Πίνακα έχουν ενσωματωθεί οι ειδικότητες πρώτου και δεύτερου ασυρματιστή καθώς και λογιστή και δακτυλογράφου δεδομένου ότι οι ναυτολογημένοι ναυτικοί ως δεύτεροι ασυρματιστές και δακτυλογράφοι ήταν ελάχιστοι και δεν επηρεάζουν την γενική εικόνα. Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι πως στον κλάδο των γενικών υπηρεσιών το 73,80% των ναυτικών έχει ηλικία κάτω των 35 ετών. Μόνο οι μάγειροι σε ποσοστό 54,80% του συνόλου είναι ηλικίας άνω των 35 ετών. Το 93,20% των ασυρματιστών έχει ηλικία κάτω των 35 ετών κι εξηγείται καθώς επρόκειτο για μια νέα ειδικότητα στα πλοία, τεχνολογικής φύσεως, στην οποία ήταν φυσικό να τα καταφέρνουν καλύτερα άτομα νεαρής ηλικίας.

Η σημαντική μείωση των απασχολουμένων θαλαμηπόλων και των ανθρακέων-θερμαστών, που έχουν ηλικία άνω των 35 ετών αποδίδεται στις δύσκολες συνθήκες άσκησης της εργασίας (για τους θερμαστές και τους ανθρακείς), στην έλλειψη ενδιαφέροντος άσκησης των

καθηκόντων καθαρισμού και σερβιρίσματος σε φορτηγά πλοία (για τους θαλαμηπόλους), δεδομένης της εναλλακτικής δυνατότητας εργασίας σε επιβατηγά πλοία ή στην ξηρά και στις ευκαιρίες πρόωρης συνταξιοδότησης. Αντίθετα, οι ναυτικοί των ειδικοτήτων αξιωματικών μηχανής και καταστρώματος επένδυαν στην παραμονή τους στο επάγγελμα αφού σ' αυτές τις ηλικίες με τις δεξιότητες και την πιστοποίηση των επαγγελματικών τους ικανοτήτων με διπλώματα και πτυχία, εξασφάλιζαν καλύτερη ιεραρχική και μισθολογική εξέλιξη.

Πίνακας 3.13. Ηλικιακή κατανομή ανά ειδικότητα πληρώματος γενικών υπηρεσιών

ΗΛΙΚΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	ΜΑΘΗ-ΤΕΥΜΕΝΟΣ	ΒΟΗΘ ΜΑΓΕΙΡΟΥ	ΜΑΓΕΙΡΟΣ	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ	ΛΟΓΙΣΤΗΣ	ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ
Έως και 14	**10**	7	3	0	0	0	0	0	0
15-24	**405**	256	42	40	28	34	2	3	0
25-34	**362**	165	11	17	94	62	1	12	0
35-44	**126**	42	3	3	64	6	3	4	1
45 κι άνω	**135**	32	1	5	84	1	4	4	4
ΣΥΝΟΛΟ	**1.038**	**502**	**60**	**65**	**270**	**103**	**10**	**23**	**5**

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Οι προσδοκίες σχετικά μ' αυτήν ακριβώς την εξέλιξη καθόριζαν και σε μεγάλο βαθμό την επαγγελματική δράση, τις στάσεις και τις συμπεριφορές των ναυτικών. Επιδρούσαν ακόμη και στις σχέσεις τους με τους εργοδότες, δηλαδή τους εφοπλιστές.

Γενικότερα, λόγω της οικονομικής κρίσης κατά τα έτη 1930-1931 μειώθηκε κι ο αριθμός των «εν ενεργεία» ναυτικών καθώς αρκετοί ναυτικοί λόγω παροπλισμού πολλών πλοίων συνταξιοδοτήθηκαν. Σε αυτό συνέβαλαν τόσο η αύξηση των συντάξεων όσο και η παροχή του δικαιώματος εξαγοράς υπηρεσίας Ελλήνων ναυτικών, σε πλοία με ξένη σημαία[137].

Η απασχόληση Ελλήνων (υπηκοότητας ή και καταγωγής) ναυτικών σε εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία δεν ήταν αμελητέα. Ο Ν. Κουρμπέλης το 1926 είχε υπολογίσει τον αριθμό τους σε χίλια (1.000) άτομα, εκ των οποίων τα περισσότερα απασχολούνταν στα υπερωκεάνεια της εταιρείας BYRON LINES, λόγω της ελληνικής πλοιοκτησίας. Το ελληνικό κράτος αναγνώριζε την ύπαρξη και την απασχόληση αυτών των ναυτικών στα ξένα πλοία. Από το 19ο αιώνα είχε καθοριστεί κι ο τρόπος με τον οποίο πιστοποιούνταν η θαλάσσια υπηρεσία Ελλήνων ναυτικών σε πλοία υπό ξένη σημαία προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για την απόκτηση διπλώματος, πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας. Από το 1933 και λόγω της

[137] Γεωργ. Γεωργακόπουλος, ΄΄Η κοινωνική πρόνοια εις το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν΄΄, στο *ΕΕΝ* , τ. 69, Φεβρουάριος 1931.

υψηλής ανεργίας των ναυτικών κατά την κρίση, η υπηρεσία Έλληνα ναυτικού σε ξένα εμπορικά πλοία λαμβανόταν υπόψη και καταχωριζόταν κανονικά στους καταλόγους του ΓΕΝΕ.

Η ελληνική διοίκηση είχε παρέμβει και σε χώρες όπως η Ρουμανία, όπου εξακολουθούσαν να εργάζονται και κατά το μεσοπόλεμο αρκετοί Έλληνες ναυτικοί, αν κι ο αριθμός τους έφθινε συνεχώς. Το 1933 η Ρουμανία είχε θέσει περιορισμούς για την εθνικότητα στη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων, οι οποίοι συνίσταντο στην σταδιακή διαμόρφωση του αριθμού των πληρωμάτων αποτελούμενων κατά 90% από ρουμάνους υπηκόους. Όπως ήταν φυσικό, η διάταξη θορύβησε τους εναπομείναντες Έλληνες ναυτικούς στα ποταμόπλοια του Δούναβη καθώς αν εφαρμοζόταν το ποσοστό του εναπομένοντος 10% για αλλοδαπούς ανά πλοίο, θα έχαναν τις θέσεις στα ολιγομελή ρυμουλκά του Δούναβη. Ο αριθμός των Ελλήνων ανερχόταν σε 160 άτομα έναντι 2.055 ρουμάνων ναυτικών. Απ' ότι φαίνεται δεν αντιμετώπισαν πρόβλημα καθώς μετά από παρέμβαση των ελληνικών προξενικών αρχών, διευκρινίστηκε επίσημα πώς η διάταξη αφορούσε στο ποσοστό επί του συνολικού αριθμού των ναυτικών στο ρουμάνικο εμπορικό στόλο κι όχι σε κάθε πλοίο ξεχωριστά[138].

Η υποστολή της ελληνικής σημαίας ενός μικρού αριθμού φορτηγών πλοίων από τους εφοπλιστές και η ύψωση κυρίως της παναμαϊκής, εκτιμάται δεν επηρέασε σημαντικά την απασχόληση καθώς ένας αριθμός Ελλήνων ναυτικών συνέχισε να εργάζεται σ' αυτά τα πλοία. Αρκετά δε από αυτά πλοία επανύψωσαν την ελληνική σημαία μετά από λίγα χρόνια.

Όπως ήταν φυσικό, μετά την έκρηξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου το 1939 ελήφθησαν μέτρα για την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών στα ξένα πλοία. Η ναυτολόγησή τους έπρεπε να γίνεται πλέον μόνο κατόπιν ειδικής άδειας των Υπουργών Στρατιωτικών και Δημόσιας Ασφάλειας. Τον Ιούνιο του 1940 και ενώ εξελίσσονταν ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, χωρίς τη συμμετοχή της Ελλάδας σε αυτόν, απαγορεύθηκε η ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών ή η συνέχιση της ναυτολόγησής τους σε πλοία υπό ξένη σημαία χωρίς άδεια του Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας[139].

3.7.-ΤΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ

Η απασχόληση σε εμπορικό πλοίο πιστοποιείται μέσω της ύπαρξης και τήρησης ενός βιβλίου, του ναυτολογίου στο οποίο καταχωρούνται από τις κρατικές αρχές (λιμενικές ή

[138]΄΄Η σύνθεσις πληρωμάτων των ρουμάνικων πλοίων και οι έλληνες ναυτικοί – Επίσημος υπουργική δήλωσις΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 109, Ιούλιος 1934.

[139]΄΄Η ναυτολόγησις ελλήνων ναυτικών σε ξένα πλοία΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 214, 15-11-1939 και Απόφαση ΥΦΥΕΝ αριθ. πρωτ. 23791/780/24-4-1940 «Περί απαγορεύσεως ναυτολογήσεως Ελλήνων εργατών θαλάσσης ή συνεχίσεως ναυτολογήσεως αυτών επί ξένων πλοίων άνευ της αδείας του υφυπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 101 Β).

προξενικές αρχές) στοιχεία που αφορούν κυρίως στο πλοίο (όνομα, αριθμός και λιμένας νηολογίου, χωρητικότητα, ιπποδυνάμεις μηχανών, πλόες, κλπ.), στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα (σύνθεση πληρώματος κατά αριθμό και ειδικότητα, ονοματεπώνυμο, ηλικία, καταγωγή, αριθμός ναυτικού φυλλαδίου, ειδικότητα, κατεχόμενα πτυχία, διπλώματα ή άδειες, ημερομηνία και τόπος ναυτολόγησης κι απόλυσης από το πλοίο, διάρκεια σύμβασης εργασίας, ειδικοί όροι ναυτολόγησης, ύψος μισθού, νόμισμα και τρόπος πληρωμής, κλπ.) και στη δημόσια διοίκηση (υπολογισμός και βεβαίωση ασφαλιστικών εισφορών πλοιοκτήτη και πληρώματος σε κύρια ή επικουρικά ναυτικά ασφαλιστικά ταμεία, καταβολή προξενικών τελών, κλπ.). Η θέσπισή του συνδέθηκε με την κάλυψη της ανάγκης άσκησης ελέγχου των επιβαινόντων στα πλοία, που εξασφαλίστηκε με την υποχρέωση του πλοιάρχου να τηρεί και να προσκομίζει το ναυτολόγιο στον «αξιωματικό» κάθε λιμένα που καταπλέει ή αποπλέει το πλοίο για εξέταση τυχόν ελλείψεων του αριθμού των επιβαινόντων και της νόμιμης αποβίβασής τους από το πλοίο. Το ναυτολόγιο αφορούσε σε ιστιοφόρα πλοία της εποχής και για την έκδοση, επιθεώρηση ή καταχώρηση μεταβολών των επιβαινόντων στο ναυτολόγιο καταβάλλονταν τέλη ανά τόνο χωρητικότητας του πλοίου[140].

Δύο χρόνια αργότερα, το ναυτολόγιο συμπεριελήφθη στα ναυτιλιακά έγγραφα κι έπρεπε να το φέρουν πλοία χωρητικότητας άνω των δέκα τόνων. Η καταγραφή μετά την αρχική συγκρότηση ή σε κάθε μεταβολή του πληρώματος στο ναυτολόγιο γινόταν αφού παρουσιαζόταν το πλήρωμα από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη σε λιμενική ή προξενική αρχή. Ο πλοίαρχος αντιμετώπιζε την επιβολή ποινών εφόσον προσλάμβανε ή απέλυε ναυτικό χωρίς να καταχωρηθεί στο ναυτολόγιο[141].

Μέσω της τήρησης του ναυτολογίου και της καταχώρισης των προβλεπόμενων στοιχείων επιχειρήθηκε ο έλεγχος διάπραξης λιποταξίας μελών του πληρώματος, ασθένειας ή θανάτου επιβαινόντων, πώλησης πλοίου, κανονικής απόλυσης των ναυτικών, εκτέλεσης των όρων συμφωνίας ναυτολόγησης κι εφαρμογής της σύνθεσης του πληρώματος. Η ίδρυση του ΝΑΤ κι η ανάγκη εξασφάλισης της βεβαίωσης και είσπραξης των πόρων του κι ιδίως των εισφορών των ναυτικών και των πλοιοκτητών, έδωσε άλλη διάσταση στην ύπαρξη και τήρηση του ναυτολογίου. Αν και στον ιδρυτικό νόμο του ΝΑΤ το ναυτολόγιο δεν συνδέθηκε άμεσα με την λειτουργία του ναυτικού ασφαλιστικού συστήματος, το 1873 η διοίκηση του ΝΑΤ έκρινε αναγκαίο να «συγκεφαλαιώσει» σε ένα κείμενο τις οδηγίες για τα ναυτολόγια για

[140] Βασιλικό διάταγμα της 6ης Αυγούστου 1834 «Περί του ναυτολογίου των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 51 Α).
[141] Διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας» (ΦΕΚ 75 Α).

να παρέξει «ταις λιμενικαίς αρχαίς και τοις διαχειριζομένοις τα του Απομαχικού Ταμείου, κατά πάσαν περίστασιν, πλήρη και σαφή γνώσιν των καθηκόντων αυτών»[142].

Οι οδηγίες περιλαμβάνουν τη σύνταξη και τις επιθεωρήσεις των ναυτολογίων, τον τρόπο εφοδιασμού των πλοίων με προσωρινά ναυτολόγια και την ανασύνταξη των απολεσθέντων ναυτολογίων. Τονίζεται με έμφαση πως το ναυτολόγιο α)εξασφαλίζει πολλά και ποικίλα, ιδιωτικά και δημόσια συμφέροντα όπως του ΝΑΤ και εξυπηρετεί τη δημόσια τάξη και ασφάλεια, β)είναι «το ουσιωδέστατον και κυριώτατον στοιχείον, το κανονίζον και εξασφαλίζον τα αμοιβαία δικαιώματα και τας υποχρεώσεις και των ναυτικών προς το Απομαχικόν Ταμείον και του Απομαχικού Ταμείου προς τους ναυτικούς, διότι χωρίς του ναυτολογίου, το Απομαχικόν Ταμείον ούτε να βεβαιώση, ούτε να εισπράξη δύναται τα κανονισμένα υπέρ αυτού τέλη, οι δε ναυτικοί χωρίς του ναυτολογίου, ουδέν επί του Απομαχικού Ταμείου δύναται να στηρίξωσιν, ή να αποδείξωσιν δικαίωμα» και γ)πρέπει να τυγχάνει ιδιαίτερης φροντίδας και μέριμνας τόσο από τις λιμενικές αρχές και τους εισπράκτορες του ΝΑΤ όσο και από την ίδια τη διοίκηση του ΝΑΤ, δεδομένου ότι αυτό επιβάλλει η εξυπηρέτηση των αμοιβαίων συμφερόντων του ΝΑΤ και των ναυτικών.

Η θέσπιση και η χρήση ναυτολογίου απόκτησε πλέον ιδιαίτερη σημασία και στη συνέχεια ρυθμίστηκαν θέματα όπως η αντικατάσταση του ναυτολογίου (τακτική ανανέωση ανά εξάμηνο ή έκτακτα σε περιπτώσεις αντικατάστασης του μισού πληρώματος ή του ενός τρίτου εφόσον το πλοίο αποπλέει για το εξωτερικό, φθοράς, κλπ.), η τήρηση ειδικού βιβλίου για την καταχώριση «κατά χρονολογική σειρά και κατά αύξοντα αριθμό» των ναυτολογίων που εκδίδονται σε κάθε λιμενική αρχή, ο καθορισμός των υπόχρεων πλοίων για εφοδιασμό με ναυτολόγιο και οι τέσσερεις τύποι ναυτολογίων (τύπου Α για τα ιστιοφόρα Α΄ κλάσεως, τύπου Β για τα ιστιοφόρα Β΄ κλάσεως, τύπου Γ για τα ατμόπλοια Α΄ κλάσεως και τύπου Δ για τα ατμόπλοια Δ΄ κλάσεως)[143].

Ο Εμπορικός Νόμος του 1910 ενίσχυσε το ρόλο του ναυτολογίου ορίζοντας ρητά ότι οι όροι μισθώσεως πλοιάρχου και πληρώματος αποδεικνύονται με το ναυτολόγιο. Η μισθωτή συνεπώς εργασία στο πλοίο οριοθετήθηκε και στοιχειοθετήθηκε, από την πλευρά του εργοδότη όπως εκπροσωπείται από τον πλοίαρχο, μέσω του ναυτολογίου[144].

---

[142] Νόμος ΧΛΘ/1861 «περί συστάσεως Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 49 Α) και Εγκύκλιος ΝΑΤ αριθ. 435/03-02-1873 με θέμα «Περί των ναυτολογίων των εμπορικών πλοίων».

[143] Άρθρα 19 και 28 του Διατάγματος της 14ης Μαΐου 1884 «περί εκτελέσεως του ΑΡΟΗ΄ νόμου περί του ναυτικού απομαχικού ταμείου» και Νόμος ΓΣΚΣΤ΄ (αριθ. 3226) του 1907 «Περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 144 Α) και Β.Δ. της 13ης Δεκεμβρίου 1907 «περί εκτελέσεως του ΓΣΚΣΤ΄ της 6 Ιουλίου 1907 νόμου περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 258 Α).

[144] «Περί αναδημοσιεύσεως του κειμένου του Εμπορικού Νόμου, ως ούτος ετροποποιήθη διά των νόμων ΨΛΣ΄, ΓΦΟΔ΄, ΓΧΟ΄ και ΓΨΙΖ΄» της 17 Ιουνίου 1910 (ΦΕΚ 206 Α).

Στις αρχές του μεσοπολέμου αποτυπώθηκε σε ένα ενιαίο κείμενο το σύνολο των διατάξεων για τα ναυτολόγια, γεγονός που αναδεικνύει τη σπουδαιότητα του ναυτολογίου. Θεσπίστηκε κι η υποχρεωτική θεώρηση του ναυτολογίου ανά απόπλου και κατάπλου του πλοίου σε ελληνικούς λιμένες ή σε ξένους εφόσον εδρεύει ελληνική προξενική αρχή, η εξουσιοδότηση και ορισμένων υπαλλήλων (ελληνικών) λιμένων (όπου δεν υπάρχουν λιμενικές αρχές) για την έκδοση και ανανέωση των ναυτολογίων, η αναφορά μελλοντικής ρύθμισης καταχώρισης «αιφνιδίων δυστυχημάτων» στον ναυτολόγιο και η αρμοδιότητα των λιμενικών αξιωματικών, που υπηρετούν σε προξενικές αρχές, για την έκδοση, ανανέωση, καταχώρηση μεταβολών, έλεγχο και θεώρηση των ναυτολογίων[145].

Το 1922 στο κείμενο κωδικοποίησης (Νόμος 2873) της νομοθεσίας του ΝΑΤ ενσωματώθηκαν οι ισχύουσες γενικές διατάξεις και την επόμενη χρονιά υιοθετήθηκε μια πλήρης και αναλυτική σειρά διατάξεων για το ναυτολόγιο. Συμπεριέλαβε τις παλιότερες κι ορισμένες νέες λεπτομερείς διατάξεις για την υποχρέωση εφοδιασμού των πλοίων με ναυτολόγιο, τους τύπους, το περιεχόμενο, τον τρόπο έκδοσης και σύνταξης, την καταχώριση μεταβολών, την ανανέωση, την επιστροφή, τον τρόπο εξόφλησης και τις αρμόδιες αρχές σύνταξης, ανανέωσης και διενέργειας μεταβολών των ναυτολογίων[146].

Η δυνατότητα επιβολής πρόσθετων τελών σημάνσεως και ο καθορισμός του τιμήματος της δαπάνης χορήγησης των ναυτολογίων στα πλοία θεσπίστηκαν στη συνέχεια. Για την αντιμετώπιση δυσχερειών είσπραξης χρεών των πλοιοκτητών στο ΝΑΤ υιοθετήθηκε ένας αποτελεσματικότερος τρόπος εξόφλησης των οφειλών ασφάλισης μέσω των ναυτολογίων. Οι αλλαγές ενσωματώθηκαν στην κωδικοποίηση της νομοθεσίας του ΝΑΤ το 1926[147].

Για την αποφυγή καταστρατηγήσεων ή παρανοήσεων για τους όρους ναυτολόγησης και την αποτελεσματικότερη κι ευχερέστερη συλλογή, επεξεργασία και χρήση των στοιχείων των ναυτολογίων, εξετάστηκαν κατά καιρούς η αλλαγή του τύπου του ναυτολογίου κι η προσθήκη στηλών για τους όρους εργασίας. Μια τριμελής επιτροπή που συστήθηκε το 1930 από τον Υπουργό Ναυτικών με αντικείμενο την εξέταση και την υπόδειξη των μέτρων που έπρεπε να ληφθούν για την «αρτιώτερη κατασκευή των ναυτολογίων, των βιβλίων των μητρώων εργατών θαλάσσης και των ναυτικών φυλλαδίων» πρότεινε την αλλαγή του τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας του Γραφείου των Μητρώων Εργατών Θαλάσσης με σκοπό την εξοικονόμηση προσωπικού και χώρων, τον περιορισμό δαπανών, την αποφυγή λαθών, την

[145] Διάταγμα της 10ης Οκτωβρίου 1919 «περί ναυτολογίου» (ΦΕΚ 227 Α).
[146] Βασιλικό Διάταγμα της 18ης Οκτωβρίου 1922 «περί κωδικοποιήσεως των νόμων και Β. διαταγμάτων των αφορώντων το Ν.Α. Ταμείον» (ΦΕΚ 249 Α) και ΒΔ της 28-04-1923 «Περί εκτελέσεως του κωδικοποιημένου νόμου 2873 της 29 Νοεμβρίου 1923 περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ως ισχύει» (ΦΕΚ 185 Α).
[147] Διάταγμα της 16 Δεκεμβρίου 1926 «Περί κωδικοποιήσεως των νόμων και διαταγμάτων αφορώντων το Ν.Α.Τ.» (ΦΕΚ 444 Α).

άμεση ενημέρωση των μητρώων, την ευχέρεια παροχής στατιστικών στοιχείων και τη συντόμευση του χρόνου παροχής σύνταξης[148].

Ο νέος τύπος ναυτολογίου, καθιερώθηκε τον Ιούνιο 1931 κι αντικαταστάθηκε οκτώ χρόνια αργότερα. Αποσκοπούσε στην υπέρβαση αμφισβητήσεων και διαφορών στη ναυτική εργασία, οι οποίες είχαν ενταθεί με την έκρηξη της ναυτιλιακής κρίσης, στην εξασφάλιση των αμοιβαίων δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των ναυτικών και των ασφαλιστικών τους ταμείων, στην τήρηση των όρων μίσθωσης εργασίας μεταξύ πλοιάρχων ή κυβερνητών και πληρώματος και στην απόδειξη του χρόνου υπηρεσίας των ναυτικών προκειμένου να αποκτήσουν δίπλωμα ικανότητας ή πτυχίο ειδικότητας ή να συνταξιοδοτηθούν. Συνεπώς, η εφαρμογή συγκεκριμένων διαδικασιών και ενεργειών καταχωρίσεων και ελέγχου των ναυτολογίων ήταν επιβελημένη και για τις αρμόδιες προξενικές και λιμενικές αρχές για τη σύνταξη και την ανανέωση των ναυτολογίων, οι οποίες επανακαθορίστηκαν κι επρόκειτο για 28 Λιμενικές Αρχές (2 Επιλιμεναρχεία, 16 Λιμεναρχεία και 10 Υπολιμεναρχεία) και 47 Υπαλλήλους Λιμένα (τελωνειακοί υπάλληλοι με αρμοδιότητες των Λιμενικών Αρχών) στην Ελλάδα και σε 29 προξενικές αρχές της Ελλάδας σε λιμάνια του εξωτερικού[149].

Στατιστικά στοιχεία για την έκδοση ναυτολογίων από τις αρμόδιες αρχές και υπαλλήλους κατά τα έτη 1928, 1929 και 1930 περιέχονται στον Πίνακα 3.14. «Εκδοθέντα ναυτολόγια ετών 1928-1930» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου. Φαίνεται πως οι προξενικές αρχές του Κάρδιφ και του Νιούκαστλ της Αγγλίας και της Βραΐλα στη Ρουμανία είχαν εκδώσει τα περισσότερα ναυτολόγια στο εξωτερικό ενώ στην Ελλάδα τα περισσότερα ναυτολόγια είχαν εκδοθεί στον Πειραιά, στο Βόλο, στη Χίο και στην Κέρκυρα.

Η χρήση του ναυτολογίου για δημοσιονομικούς σκοπούς απεδείχθη σημαντική. Η βεβαίωση και είσπραξη του φόρου Δημοσίου επί των αποδοχών των αξιωματικών φορτηγών πλοίων γινόταν μέσω του ναυτολογίου ενώ για να αντιμετωπιστεί το ευρείας κλίμακας λαθρεμπόριο από ιστιοφόρα πλοία μεταξύ λιμένων της Ελλάδας και των ιταλοκρατούμενων Δωδεκανήσων τα ναυτολόγια πλοίων υπό ιταλική σημαία κάτω των 50 κόρων που απέπλεαν από ελληνικά λιμάνια για τα Δωδεκάνησα έπρεπε να θεωρηθούν από τις ελληνικές λιμενικές αρχές, όπως γινόταν αντίστοιχα από τις αρμόδιες αρχές των Δωδεκανήσων για τα ελληνικά πλοία που απέπλεαν από τα Δωδεκάνησα για ελληνικά λιμάνια. Σημειωτέον ότι τα τότε

[148] *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 8, 3ος 1926, σελ. 8-9, Σ. Ζάρκος, ΄΄Περί του τρόπου τηρήσεως των Μητρώων Εργατών Θαλάσσης΄΄ στο *ΕΕΝ*, τ. 24, 5ος 1927 και *ΕΕΝ*, τ. 71, 4ος 1931, σελ. 352.

[149] Διάταγμα της 6ης Ιουνίου 1931 «περί του τύπου του ναυτολογίου των Ελληνικών Εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 184 Α), Διάταγμα της 14-10-1939 «περί του τύπου του ναυτολογίου των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 470 Α), Μόνιμη εγκύκλιος αριθ. 1 του Τμήματος Γ της ΔΕΝ του Υπουργείου Ναυτικών με αριθ. πρωτ. 361/5-1-1932 και θέμα «Περί των νέων ναυτολογίων των ελληνικών εμπορικών πλοίων» στο *ΕΕΝ*, τ. 80, 1ος 1932και Διάταγμα της 14ης Ιουλίου 1931 «περί των αρμοδίων αρχών προς σύνταξιν και ανανέωσιν ναυτολογίων εμπορικών πλοίων και προς ενέργειαν μεταβολών συγκεκροτημένων πληρωμάτων αυτών» (ΦΕΚ 212 Α).

ιταλικά ναυτολόγια περιείχαν λεπτομερή στοιχεία για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα πλοιοκτήτη, πλοιάρχου και πληρώματος[150].

Μια νέα κωδικοποίηση της νομοθεσίας για το ΝΑΤ επέφερε μικρές αλλαγές ενόψει του επερχόμενου παγκόσμιου πολέμου. Αφορούσαν στον υποχρεωτικό εφοδιασμό με ναυτολόγιο και των εμπορικών πλοίων που ανήκουν σε υπηρεσίες του κράτους και στην υποχρεωτική αντικατάσταση, εκκαθάριση και εξόφληση του ναυτολογίου και σε περίπτωση απόλυσης του πλοιάρχου του πλοίου, εκτός εάν παρασχεθούν εγγυήσεις καταβολής των οφειλών[151].

Το ναυτολόγιο εξυπηρετούσε σκοπούς ασφαλιστικής, εργατικής, οικονομικής και φορολογικής φύσεως κι έτσι δικαιολογείται η διαρκής ενασχόληση κι οι αλλαγές στη μορφή και στην τήρησή του καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Οι επανειλημμένες υπομνήσεις της ΔΕΝ προς τις λιμενικές αρχές για άσκηση ελέγχων διαπίστωσης του εφοδιασμού των υπόχρεων πλοίων με ναυτολόγιο, ιδίως προ της έναρξης του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου αναδεικνύουν και την εξυπηρέτηση σκοπών δημόσιας και εθνικής ασφάλειας[152].

Η ευρεία χρήση του ναυτολογίου υποδηλώνει τη συστηματική και εύστοχη προσπάθεια της διοίκησης να εδραιώσει τον παρεμβατικό της ρόλο στην αγορά της ναυτικής εργασίας και μάλιστα νωρίτερα από την άσκηση ενεργητικότερου κρατικού παρεμβατισμού στο σύστημα των εργασιακών σχέσεων στην Ελλάδα, που παρατηρείται κατά την περίοδο 1909-1922. Η αλματώδης ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας στο μεσοπόλεμο όπως εκφράζεται με την αύξηση του αριθμού των ατμοπλοίων, των δραστηριοτήτων τους και της απασχόλησης, επιβάλλει αναπόφευκτα στη συνέχεια και δικαιολογεί πλήρως την εντονότερη κρατική παρουσία ειδικά στον τομέα της ναυτικής εργασίας με κύριο μοχλό τη θέσπιση και την εφαρμογή των ρυθμίσεων του ναυτολογίου[153].

3.8.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πρόσβαση στην αγορά ναυτικής εργασίας είχε από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους ένα επίσημο χαρακτήρα. Για τον προσδιορισμό και την οριοθέτηση της προσφοράς

---

[150] Διάταγμα της 9ης Μαΐου 1931 «περί τρόπου βεβαιώσεως και εισπράξεως του φόρου επί των αποδοχών αξιωματικών φορτηγών πλοίων» (ΦΕΚ 128 Α),Εγκύκλιος αριθ. 33 (αριθ. πρωτ. 15522) της 15ης Ιουνίου 1929 στο *ΕΕΝ*, τ. 6ου 1929, σελ. 535 και*Ν.Χ.*, τ. 18, 15-09-1931, σελ. 17.

[151] Αναγκαστικός Νόμος 2525/1940 «Περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 270 Α).

[152] ΄΄Κανονισμός Λιμένα Πειραιά για την υποχρεωτική προσκόμιση στο Λιμεναρχείο του ναυτολογίου στον κατάπλου του πλοίου΄΄, στο *Ν.Χ.*, τ. 179, 1-6-1938, σελ. 21, ΄΄Απαγόρευση απόπλου ιστιοφόρων και πετρελαιοκίνητων πλοίων χωρίς ναυτολόγιο΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 168, 6ος 1939, σελ. 782, ΄΄Υποχρέωση εφοδιασμού ή μη αλιευτικών σκαφών με ναυτολόγιο΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 169, 7ος 1939, ΄΄Προσκόμιση ναυτιλιακών εγγράφων στις λιμενικές αρχές΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 169, 7ος 1939, σε. 909 και Μόνιμη εγκύκλιος αριθ. 31 (αριθ. πρωτ. 17100) της 28-5-1931 της ΔΕΝ/Τμήμα Γ για τον υποχρεωτικό εφοδιασμό κάθε ελληνικού εμπορικού πλοίου μη εξαιρουμένων των αλιευτικών με ναυτολόγιο.

[153] Θόδωρος Κατσανέβας και συνεργάτες Ελένη Χατζηχαρίτου, Χρήστος Τζεκίνης, *Οικονομική της Εργασίας και Εργασιακές Σχέσεις*, Γ΄ Έκδοση, Α. Σταμούλης, Αθήνα 2001, σελ. 319.

ναυτικής εργασίας είχε καθιερωθεί, σχεδόν από τη σύσταση του ελληνικού κράτους, η ναυτική απογραφή μέσω της κατοχής ναυτικού φυλλαδίου από τους μισθωτούς και για τη ζήτηση ναυτικής εργασίας είχε θεσπιστεί η τήρηση του ναυτολογίου στα πλοία από τους εργοδότες και στην προκειμένη τους πλοιάρχους ως εκπροσώπους των πλοιοκτητών. Με τη δημιουργία του ΝΑΤ η λειτουργία της αγοράς ναυτικής εργασίας συνδέθηκε σε μέγιστο βαθμό με την ασφάλιση και την πρόνοια των ναυτικών.

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου τόσο η ναυτική απογραφή κι η έκδοση ναυτικών φυλλαδίων όσο κι η τήρηση του ναυτολογίου, χρησιμοποιήθηκαν για τον έλεγχο, την ανάπτυξη αλλά και την περιχαράκωση εντέλει της εθνικής αγοράς ναυτικής εργασίας. Γιατί ο κύριος στόχος κατά την πρώτη δεκαετία (1920-1930) ήταν η δραστική μείωση της απασχόλησης στα ελληνικά ποντοπόρα φορτηγά πλοία μη απογεγραμμένων ελλήνων ή μη ναυτικών μέσω απαγορεύσεων κι έντονου ελέγχου των πληρωμάτων τους ενώ κατά τη δεύτερη (1930-1940) ο απώτερος σκοπός συνίστατο στην εξασφάλιση της απασχόλησης των απογεγραμμένων ελλήνων ναυτικών μέσω δημιουργίας κινήτρων εξόδου ενεργών ναυτικών από το επάγγελμα ή της επιβολής περιορισμών, που αφορούσαν σε ανώτατα και κατώτατα όρια ηλικίας εισόδου στο ναυτικό επάγγελμα, στην καλή σωματική και ψυχική υγεία ή στη μη τέλεση μιας σειράς ποινικών αδικημάτων.

Η πρακτική αξία του ναυτικού φυλλαδίου και του ναυτολογίου είχε να κάνει με την πιστοποίηση της θαλάσσιας υπηρεσίας των ναυτικών και τη χρησιμοποίηση των σχετικών στοιχείων κυρίως για τη χορήγηση διπλωμάτων ικανότητας και τη συνταξιοδότηση των ναυτικών και την καταβολή των ασφαλιστικών εισφορών στα κύρια και στα επικουρικά ταμεία πρόνοιας των ναυτικών. Κι αν το ναυτολόγιο ανταποκρινόταν στην άσκηση της μισθωτής ναυτικής εργασίας, το ναυτικό φυλλάδιο είχε ευρύτερο χαρακτήρα καθώς αφορούσε γενικά τους εργάτες θαλάσσης είτε ήταν μισθωτοί ήτοι ναυτικοί είτε ήταν ελεύθεροι επαγγελματίες (αλιείς, λεμβούχοι, κλπ.) είτε ανήκαν σε ειδικές κατηγορίες όπως πληρώματα πλοίων του πολεμικού ναυτικού, ακτοπλοϊκών πλοίων, κλπ. Συνακόλουθα, το εύρος της ναυτικής απογραφής ήταν μεγαλύτερο εκείνου της μισθωτής ναυτικής εργασίας. Αναπόφευκτα εργάτες θαλάσσης της μιας κατηγορίας μπορούσαν να μεταπηδήσουν στην άλλη, ευκολότερα βέβαια στα κατώτερα πληρώματα των εμπορικών πλοίων. Οι τριγμοί στο σύστημα προήλθαν όταν η προσφορά της μισθωτής ναυτικής εργασίας είχε ανέλθει και παρέμενε σε υψηλά όρια, ιδίως αμέσως μετά την κρίση των ετών 1930-1935.

Η κρατική παρέμβαση του 1936 ήταν καταλυτική. Δεν άλλαξε μόνο την προσέγγιση της αγοράς ναυτικής εργασίας αλλά τέθηκαν σοβαροί περιορισμοί στην πρόσβαση σ' αυτήν μέσω της χορήγησης των ναυτικών φυλλαδίων. Η πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου σημαδεύτηκε

από την ορθολογικοποίηση του συστήματος μέσω κωδικοποιήσεων, λήψης προωθημένων μέτρων όπως η παροχή δυνατότητας εργασίας των γυναικών στη ναυτιλία και δημιουργίας προϋποθέσεων καλύτερης λειτουργίας της αγοράς ναυτικής εργασίας. Η δεύτερη δεκαετία ωστόσο, χαρακτηρίστηκε από μια σοβαρή απόπειρα εκσυγχρονισμού του συστήματος με την αποσύνδεσή του από την ασφάλιση των ναυτικών.

Και τις δύο δεκαετίες ο ρόλος των κύριων παραγόντων της αγοράς ναυτικής εργασίας ήταν σημαντικός. Οι έλληνες πλοιοκτήτες, παρά το γεγονός ότι δεν ακολουθούσαν μια κοινή στάση για την ελευθερία στην πρόσβαση της αγοράς ναυτικής αγοράς από τους ναυτικούς, προωθούσαν ή αποδέχονταν κάθε μέτρο που επέβαλε η μείωση του κόστους λειτουργίας των πλοίων τους, έστω κι αν προέκυπτε μετά από ενέργειες τρίτων όπως οι αλληλοασφαλιστικοί οργανισμοί του Λονδίνου. Για τους ναυτικούς η διατήρηση, αν όχι η αύξηση της απασχόλησης, με την λήψη μέτρων στήριξής της ή περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά ναυτικής εργασίας συνιστούσε μια σταθερή επιδίωξη. Τα μέτρα πχ. που υιοθετήθηκαν το 1936 για τη ναυτική απογραφή εξυπηρετούσαν σε μεγάλο βαθμό τους στόχους των ναυτικών σωματείων για την αντιμετώπιση του «πληθωρισμού» στο ναυτικό επάγγελμα. Το γεγονός ότι υλοποιήθηκαν από τη δικτατορία του Μεταξά και μάλιστα κατά την αρχική περίοδο της επιβολής της, οφείλεται στο ότι τόσο ο τρόπος προώθησης των διεκδικήσεων όσο και οι ίδιες οι ρυθμίσεις, συνέκλιναν με τις κύριες ιδεολογικές αρχές της.

Η αλήθεια είναι πως το 1936 είχε ωριμάσει χρονικά η περιχαράκωση του ναυτικού επαγγέλματος. Η διαρκής μείωση στην έκδοση των ναυτικών φυλλαδίων όλα τα χρόνια του μεσοπολέμου μέχρι τότε, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα στην προσφορά ναυτικής εργασίας, συνιστούσε ικανή κι αναγκαία συνθήκη για την αλλαγή του σχήματος της ναυτικής απογραφής. Αλλά η έλευση της οικονομικής κρίσης του 1929 επιβράδυνε τη λήψη μέτρων για κοινωνικούς και πολιτικούς μάλλον λόγους.

Ο κλάδος αλλά κι η ελληνική κοινωνία, εκείνη ειδικά την περίοδο (1930-1935), δεν μπορούσε να αντέξει την περιχαράκωση του ναυτικού επαγγέλματος, το οποίο για αρκετούς συνιστούσε μια ελπιδοφόρα επαγγελματική διέξοδο. Μια διέξοδο που είχαν ακολουθήσει περί τα 17-18.000 άτομα, θεωρώντας ότι αυτός ήταν, κατά το μάλλον ή ήττον, ο μέσος όρος του αριθμού των ναυτικών κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Χωρίς αμφιβολία όμως επρόκειτο για ένα πληθυσμό που προερχόταν κυρίως από ναυτότοπους με τη Χίο, τη Σύρο, την Άνδρο και την Κεφαλονιά να κατέχουν την πρωτοκαθεδρία.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΘΕΣΜΩΝ ΚΙ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

4.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η γρήγορη ανάπτυξη που γνώρισε η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά το μεσοπόλεμο συνοδεύτηκε με μια σοβαρή αναδιάρθρωση των εργασιακών σχέσεων. Πλοιοκτήτες και ναυτικοί διαμόρφωσαν σε μεγάλο βαθμό την επαγγελματική ή ταξική τους συνείδηση κι ανάπτυξαν μια φαρέτρα μεθόδων δράσης για την καλύτερη προάσπιση και προώθηση των συμφερόντων τους.

Οι συμβάσεις ναυτικής εργασίας έχουν εξαιρετική σημασία κατά το μεσοπόλεμο και μια συνοπτική αναφορά στο διεθνές και εθνικό πλαίσιο διαρμόρφωσής των είναι επιβεβλημένη. Στο πρώτο σκέλος αυτού του Κεφαλαίου εξετάζεται ο χαρακτήρας των συμβάσεων ναυτικής εργασίας, η αναγκαία διάκριση συμβάσεων εργασίας πληρώματος και πλοιάρχου, οι κρατικές παρεμβάσεις για τη θέσπιση διάφορων όρων άσκησης της εργασίας κι ο ρόλος του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Κατόπιν παρουσιάζεται το καθεστώς των συμβάσεων ναυτολόγησης στην Ελλάδα, ο τρόπος, οι όροι, τα προβλήματα κι οι πρακτικές κατάρτισής τους.

Η μετάβαση από τις ατομικές στις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας είναι από τις κυριότερες παρεμβάσεις στην αγορά ναυτικής εργασίας κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Δεν έγινε όμως αυτόματα ούτε απότομα. Οι ατομικές συμβάσεις εργασίας άλλαζαν μορφή κι ενσωματώνονταν σταδιακά στο γενικότερο πλαίσιο όρων και προϋποθέσεων άσκησης της ναυτικής εργασίας. Από τις αρχικές διμερείς συμφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυτικών, μέσω των οποίων καθοριζόταν κυρίως ο μισθός, παρατηρούμε με τον καιρό μια μετάβαση στις συλλογικές συμφωνίες μεταξύ ενώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Η συλλογική εκπροσώπησή τους διαμορφώθηκε στις αρχές του εικοστού αιώνα αλλά δεν ήταν πάντα ομοιογενής, ενιαία και αδιάσπαστη. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (για τα ποντοπόρα πλοία) ιδρύθηκε το 1916 αλλά λειτούργησε το 1924, η δε Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων ιδρύθηκε το 1921. Κατά τη σύσταση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας το 1920 εντάχθηκαν τα σωματεία των ναυτικών, που είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν και συγκεκριμένα η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (1901), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών (1912) και η Πανελλήνια Ένωση Θερμαστών «Ο Στέφενσων» (1913), οι οποίες είχαν προκύψει από τη διάσπαση της Ένωσης Ναυτοθερμαστών «Ο Άγιος Σπυρίδων» (1902), ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων ΕΝ

(1916), η Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων (1916), ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων (1916) και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος και Ξηράς (1917). Το 1928 ιδρύθηκε η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών ΜΕΚ, το 1938 η Ένωση Κυβερνητών Ιστιοφόρων και η Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας το 1940. Ο συνδικαλιστικός χώρος των ναυτικών διασπάστηκε το 1928 με την ίδρυση της, φιλικά προσκείμενης προς το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, Ναυτεργατικής Ένωσης Ελλάδος[154].

Με τη θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων δεν εξαφανίστηκαν οι διαφορές ούτε τα προβλήματα που αναφύονταν κατά την άσκηση της ναυτικής εργασίας. Δημιουργήθηκε εντούτοις ένα νέο πλαίσιο αντιμετώπισης των διαφορών στη ναυτική εργασία, το οποίο διευκόλυνε την επίλυσή τους. Κι όπως θα δούμε, η επίλυση των διαφορών στη ναυτική εργασία ήταν ένα σοβαρό ζήτημα καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Το κύριο μοντέλο επίλυσης των διαφορών θεσπίστηκε στην αρχή του μεσοπολέμου αλλά προς το τέλος του το μοντέλο ακολούθησε τις επιλογές της μεταξικής δικτατορίας με την υιοθέτηση και τη λειτουργία των επιτροπών διαιτησίας, όπως γινόταν σε όλους τους εργασιακούς χώρους.

Η εφαρμογή του σχήματος των συλλογικών συμβάσεων εργασίας παρά τις κριτικές και τα προβλήματα που προέκυψαν, συνιστούσε μια πρωτοποριακή παρέμβαση για την εποχή κι είχε θετικές επιπτώσεις για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Κύρια στοιχεία αυτής της σταδιακής αλλαγής αποτέλεσαν η κρατική παρέμβαση στις σχέσεις μεταξύ των συλλογικών φορέων πλοιοκτητών και ναυτικών, η καθιέρωση από τη Διεύθυνση Εμπορικού Ναυτικού ενός ενιαίου μισθολογίου το 1932, η σύναψη ενός συμφωνητικού μισθολογίου φορτηγών ατμοπλοίων το 1933 κι η θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας με νόμο το 1934. Η μισθοδοσία ήταν το καθοριστικότερο στοιχείο των συμβάσεων εργασίας κι αποτέλεσε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου ένα από τα μείζονα ζητήματα – σημεία τριβής των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία.

---

[154] Αλίκη Βαξεβάνογλου, *Οι έλληνες κεφαλαιούχοι 1900-1940, Κοινωνική και οικονομική προσέγγιση,* Θεμέλιο, Αθήνα 1994, σελ. 259, Χρήστος Ντούνης, *Ναυτιλιακά Δρώμενα Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 35, ΠΝΟ, *40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας*, Πειραιεύς 1961, σελ. 9 και 23-24, Αναστάσιος Γκίκας (επιμ.), *ΠΕΜΕΝ 1901-2001 Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, Εκδ. ΠΕΜΕΝ & Α.ΡΙ.ΣΤΟ.Σ., Αθήνα Φεβρουάριος 2005, σελ. 40, Γ.Α. Γεωργιάδης, *Η πάλη των τάξεων εν Ελλάδι*, Εκδοτικό Τμήμα Σοσιαλιστικού Εργατικού Κόμματος της Ελλάδος (Κομμουνιστικού), Αθήναι 1921, σελ. 65-66, Κωνσταντίνος Γ. Τσουμάνης, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και το Ναυτεργατικό Κίνημα (1939-1945)*, Προσκήνιο – Άγγελος Σιδεράτος, Αθήνα 2001, σελ. 90-91 και Κώστας Στεφανάτος, *Το εργατικό και ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978, σελ. 47.

Ο μισθός, όπως γνωρίζουμε, είναι οι παροχές οιασδήποτε μορφής, που καταβάλλονται από τους εργοδότες στους εργαζόμενους ή διαφορετικά η αμοιβή για την αγορά των υπηρεσιών του παραγωγικού συντελεστή εργασία. Σύμφωνα με την κλασσική οικονομική θεωρία η τιμή δηλαδή το ύψος αυτών των παροχών ή αμοιβών, καθορίζεται βάσει της προσφοράς και της ζήτησης της ναυτικής εργασίας. Οι πλοιοκτήτες συνεπώς προτείνουν ή κανονίζουν το μισθό και τις λοιπές παροχές κι οι ναυτικοί επιλέγουν μεταξύ των διαφόρων πλοιοκτητών εκείνον που προσφέρει τον καλύτερο μισθό ή και λοιπές συνθήκες εργασίας (τροφοδοσία, ενδιαίτηση, κλπ.). Το μοντέλο όμως αυτό δεν μπορεί να λειτουργήσει τέλεια σε ένα κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον, που διέπεται από έντονες διαφοροποιήσεις αντιλήψεων, στάσεων και συμπεριφορών. Στις αρχές του περασμένου αιώνα κι ιδίως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, τα ευρωπαϊκά κράτη θεωρώντας ότι η εργασία είναι ουσιαστικός παράγοντας ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής, προώθησαν την ιδέα του δίκαιου μισθού στην εργασία. Ανεξάρτητα από το αν καθορίζεται από τον εργοδότη ή το κράτος, με ή χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του εργαζόμενου, το ύψος του μισθού θα πρέπει να ρυθμίζεται βάσει των αναγκών της ζωής κι όχι βάσει των δυνατοτήτων ή των αντοχών της επιχείρησης και του εργαζόμενου ή του νόμου της ζήτησης και της προσφοράς.

Στο δεύτερο σκέλος του Κεφαλαίου θα επικεντρώσουμε την προσοχή μας στην εξέλιξη του μισθολογίου των ναυτικών, με ιδιαίτερη έμφαση στην κρατική παρέμβαση και εμπλοκή. Το ενδιαφέρον μας έγκειται στους τρόπους και στις συνθήκες διαμόρφωσης των μισθών κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου καθώς και στις πρακτικές ή αντιδράσεις που ακολουθούσαν. Θα μας απασχολήσουν επίσης τα μισθολόγια των πληρωμάτων που είχαν διαμορφωθεί και εφαρμοζόταν, υπό οποιαδήποτε μορφή, στα φορτηγά πλοία άλλων χωρών, ευρωπαϊκών ή μη.

Η μισθοδοσία αν κι εθεωρείτο το σημαντικότερο λειτουργικό έξοδο της εκμετάλλευσης ενός φορτηγού πλοίου, δεν ήταν το μοναδικό. Δαπάνες όπως η τροφοδοσία των πληρωμάτων, η παλιννόστηση των απολυμένων ναυτικών ή τα νοσήλια των ασθενών ναυτικών συνυπολογίζονται στο συνολικό κόστος της ναυτικής εργασίας σ' ένα πλοίο.

Στο τρίτο σκέλος του Κεφαλαίου θα ασχοληθούμε με τις εκτιμήσεις και τα στοιχεία για το συνολικό κόστος της παρεχόμενης εργασίας σε ένα πλοίο. Το ενδιαφέρον μας προκύπτει κι εξαιτίας των απόψεων, που έχουν διατυπωθεί, για υπέρμετρη αύξηση του εργασιακού κόστους εκείνη την περίοδο κι ιδίως στα έτη 1936-1940. Θα εξετάσουμε τα είδη και την καταβολή πρόσθετων παροχών στους ναυτικούς όπως οι αποζημιώσεις για εργασίες πέραν των συμπεριλαμβανομένων στα κύρια καθήκοντα του ναυτικού, τα νοσήλια, οι υπερωρίες, τα πολεμικά επιδόματα. Έτσι, θα μπορέσουμε να κατανοήσουμε πως αντιμετωπίζονταν οι πρόσθετες παροχές από ναυτικούς κι εφοπλιστές αλλά και τον ρόλο του κράτους.

Ενδιαφέρον τέλος παρουσιάζουν τα θέματα πληρωμής των μισθών και των αμοιβών των ναυτικών καθώς καταβάλλονταν στην αλλοδαπή και συνήθως σε ξένο νόμισμα. Δεν θα μας απασχολήσει μόνο η συνήθης ανάμειξη του κράτους μέσω της φορολόγησης. Θα δούμε εάν και κατά πόσο μέτρα της εθνικής εξωτερικής ή κοινωνικής πολιτικής συνδέθηκαν με την καταβολή του μισθού των ναυτικών.

4.2.-ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΙ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

4.2.1.-Οι ατομικές συμβάσεις

Η σύμβαση ναυτολόγησης ή ναυτικής εργασίας δεν είναι παρά μια συμφωνία. Συνομολογείται γραπτά ή προφορικά ανάμεσα στον πλοίαρχο και στο ναυτικό και προκειμένου για τον πλοίαρχο ανάμεσα στον ίδιο και στον πλοιοκτήτη. Η συμφωνία αφορά σε συγκεκριμένη εργασία, που υποχρεούται να παράσχει ο ναυτικός ή ο πλοίαρχος σε πλοίο για ορισμένο ή αόριστο χρόνο με την καταβολή μισθού[155].

Η συνήθης πρακτική συνδέονταν με προφορικές συμφωνίες απασχόλησης για αόριστο χρόνο. Το ναυτολόγιο αποτέλεσε ανέκαθεν την επίσημη και στέρεη βάση για τη σύναψη, την καταχώριση, την απόδειξη και την επίλυση διαφορών των συμβάσεων ναυτολόγησης και των όρων τους. Από τα πρώτα νομοθετήματα του ελληνικού κράτους περί ναυτικής εργασίας προκύπτει ότι η πρόσληψη ή η απόλυση πληρώματος (αξιωματικοί, ναύτες, «υπηρέτες») συνομολογείται με τον πλοίαρχο, από τον οποίο και καταχωρείται στο ναυτολόγιο του πλοίου. Η αρμοδιότητα του πλοιάρχου στην επιλογή του πληρώματος είναι αποκλειστική[156].

Η θέση του πλοιάρχου, που επιλέγεται από τον πλοιοκτήτη ή το διαχειριστή επί συμπλοιοκτησίας, εφόσον κατέχει τα νόμιμα προσόντα (δίπλωμα, κλπ.), είναι δύσκολη και απαιτητική. Δεν ευθύνεται μόνο για την ασφαλή εκτέλεση των πλόων αλλά και για την καλή διοίκηση και εποπτεία κάθε δραστηριότητας πάνω στο πλοίο ενώ λειτουργεί και ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Ο πλοίαρχος κατά το νόμο έχει την ευθύνη για τη συγκρότηση του πληρώματος καθώς το επιλέγει και το πληρώνει αλλά οφείλει να ενεργεί σε συμφωνία με τον πλοιοκτήτη ή τον αντιπρόσωπό του, όταν αυτός βρίσκεται στον τόπο της πρόσληψης. Αυτό το δικαίωμα της επιλογής, που ισχύει ακόμη και σήμερα, έχει σχετική σημασία. Είναι βέβαιο πως ο πλοίαρχος δεν μπορεί να το ασκήσει καθώς δεν είναι

[155] Χαράλαμπος Α. Δεληγιάννης, *Εγχειρίδιο ναυτολογίας – Ποινικό και πειθαρχικό δίκαιο στη ναυτική εργασία*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2006, σελ. 150, Αναστάσιος Α. Βερνάρδος, *Το Δίκαιον της ναυτικής εργασίας*, Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήναι 1980, σελ. 25 και Σταύρος Αλ. Βουτυράς, *Εργατικό Δίκαιο – Γενική Θεώρηση, Τεύχος Α,* Απ. Αναστασίου, Αθήνα 1986, σελ. 22.

[156] Διάταγμα της 6ης Αυγούστου 1834 στο *Συλλογή των περί Εμπορικού Ναυτικού και των Προξενείων της Ελλάδος επισήμων πράξεων*, Τυπογραφείον Κ. Αντωνιάδου, Αθήνα 1905.

στην ξηρά κι ούτε γνωρίζει τους διαθέσιμους ναυτικούς για εργασία κάθε φορά. Αντίθετα με το γράμμα του νόμου, το «αποκλειστικό δικαίωμα» του πλοιάρχου για τη συγκρότηση του πληρώματος, πρέπει να εκληφθεί ως δυνατότητα να αρνηθεί την πρόσληψη ενός ναυτικού, ο οποίος έχει ήδη επιλεγεί από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή για να εργαστεί στο πλοίο, που εκείνος διευθύνει. Η δυνατότητα αν κι εξασφαλίζεται με το νόμο δεν μπορεί να ισχύσει παρά σε πολύ σπάνιες περιπτώσεις[157].

Το καθεστώς των συμβάσεων ναυτολόγησης κατά την περίοδο του μεσοπολέμου διεπόταν κυρίως από τις διατάξεις του αναθεωρημένου κατά τα έτη 1909-1910 Εμπορικού Νόμου, ο οποίος είχε αποκτήσει ένα προωθημένο για την εποχή κοινωνικό χαρακτήρα αναφορικά με τις διατάξεις περί πληρώματος (άρθρα 337-367). Ωστόσο, οι σχετικές τροποποιήσεις «δεν ήσαν απόρροια μελέτης των ελληνικών ναυτιλιακών συνθηκών, αλλ' υπήρξαν κατά το πλείστον αντιγραφή ξένων διατάξεων»[158].

Πρότυπα για την κατάρτιση των διατάξεων του Εμπορικού Νόμου αποτέλεσαν ο αντίστοιχος γερμανικός, ιταλικός, γαλλικός και βελγικός κώδικας. Εκτός από τις ευνοϊκές διατάξεις υπέρ των εργαζομένων, είχε μεταφερθεί κι αποτυπωθεί νομικά κι η αντίληψη για το χαρακτήρα της εργασίας ως εμπορεύματος, στο πλαίσιο της λειτουργίας της φιλελεύθερης οικονομίας. Ακριβώς αντίθετα προς αυτήν αντίληψη κινήθηκε, στην αυγή του μεσοπολέμου, η Συνθήκη των Βερσαλλιών του 1919 διακηρύσσοντας πως η εργασία δεν πρέπει να θεωρείται απλώς ως εμπόρευμα ή αντικείμενο εμπορίας. Σ' αυτό το πλαίσιο έγιναν οι μετέπειτα παρεμβάσεις του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (ΔΓΕ) για την κατάρτιση εθνικών κωδίκων για τη ναυτική εργασία και τον έγγραφο τύπο της σύμβασης ναυτολόγησης βάσει της Διεθνούς Συμβάσεως αριθ. 22 «περί συμβάσεως ναυτολογήσεως των ναυτικών[159].

Παρά τις προτάσεις ή τις πρακτικές άλλων χωρών, ο γραπτός τύπος των συμβάσεων ναυτολόγησης δεν υιοθετήθηκε στην Ελλάδα κατά το μεσοπόλεμο καθώς δεν το επέτρεπαν ο τρόπος δράσης και στελέχωσης του ελληνικού φορτηγού πλοίου, που απαιτούσε ευελιξία και αμεσότητα. Δεν υπήρξαν μεταγενέστερες αμφισβητήσεις αλλά κι όταν μεταπολεμικά (1951) υιοθετήθηκε ο γραπτός τύπος σύμβασης ναυτολόγησης καταργήθηκε ως απρόσφορος μερικά χρόνια αργότερα[160].

---

[157] «Νόμος Εμπορικός» της 17 Ιουνίου 1910 – άρθρο 312, (ΦΕΚ 206 Α) και Κωνσταντίνος Κατσαμπής - Διδάκτωρ της Νομικής - Επιλιμενάρχης Β΄, *Καθήκοντα και υποχρεώσεις του πλοιάρχου του Εμπορικού Ναυτικού*, Στυλ. Γαληνάκης, Αθήνα 1930, σελ. 10-13.

[158] Χρ. Αγαλλόπουλος, ΄΄Η διεθνής διάσκεψη ναυτικής εργασίας 1926΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. Νοεμβρίου 1926.

[159] Διεθνείς Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, διαθέσιμες σε hppt://www.ilo.org

[160] ΄΄Αι συμβατικαί σχέσεις πλοίου και πληρώματος – Σχέδιον συμβάσεως ναυτολογήσεως΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 108, 15-08-1939, σελ. 12, Βασ. Σκαρπέτης, ΄΄Οι όροι και αι συνθήκαι της ναυτικής εργασίας εις τα αγγλικά εμπορικά πλοία΄΄, στο *ΕΕΝ,* 4ος 1929, σελ.. 356, Κ. Κατσαμπής, ΄΄Σύμβασις ναυτολογήσεως΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 83, 4ος 1932,

Βασικό στοιχείο μιας σύμβασης ναυτολόγησης είναι η διάρκειά της. Αν κι υπάρχουν μικρές αποκλίσεις (πχ. υπολογισμός της μέγιστης διάρκειας ταξιδιού στην Αγγλία) στις κυριότερες ναυτιλιακές ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία) η διάρκεια ναυτολόγησης είχε ρυθμιστεί. Σύμφωνα με τις διατάξεις του ελληνικού εμπορικού νόμου η διάρκεια της ναυτολόγησης είχε τέσσερις βασικές μορφές και συνδεόταν άμεσα με την αμοιβή. Η πρώτη μορφή αφορούσε σε ένα ή περισσότερα ταξίδια του πλοίου και με αμοιβή ανάλογη με το μερίδιο του ναυτικού στα κέρδη του πλοίου, η δεύτερη σε ορισμένο χρόνο ή σε ένα ταξίδι και με αμοιβή ανάλογη με το μερίδιο του ναυτικού στο ναύλο, που θα αποκόμιζε το πλοίο από τη μεταφορά αγαθών, η τρίτη σε ένα καθορισμένο ταξίδι από ένα λιμάνι σε ένα άλλο (τραβερσάδα) με συμφωνημένη εκ των προτέρων αμοιβή κι η τελευταία σε αόριστο χρόνο ανεξάρτητα από τα ταξίδια που θα έκανε το πλοίο κι η αμοιβή καταβαλλόταν ανά μήνα. Κατά το μεσοπόλεμο, αυτές οι μορφές με ορισμένες παραλλαγές κι ανάλογα με το είδος του πλοίου (ιστιοφόρο, ατμόπλοιο ακτοπλοϊκό, ατμόπλοιο φορτηγό ή επιβατηγό εξωτερικού) εφαρμόζονταν στην πράξη[161].

Πίνακας 4.1. Όροι διάρκειας ναυτολόγησης ναυκλήρων κατά το μεσοπόλεμο

Όρος διάρκειας ναυτολόγησης	Αριθμός περιπτώσεων
Ένα ταξίδι (τραβερσάδα)	17
Μέχρι την επιστροφή στην Ελλάδα	18
Μέχρι την επιστροφή στην Βόρεια Ευρώπη ή στην Αγγλία	11
Μέχρι την επιστροφή σε Ευρώπη ή Αγγλία ή Μεσόγειο	4
Μέχρι την επιστροφή στην Αγγλία	4
Μέχρι την επιστροφή στην Βόρεια Ευρώπη	7
Μέχρι την επιστροφή σε Βόρ. Ευρώπη ή Αγγλία ή Μεσόγειο ή Ελλάδα	1
«Αόριστη εφόσον ο πλοιοκτήτης μείνει ευχαριστημένος από την εργασία και τη διαγωγή του ναυκλήρου»	1
Χωρίς την αναγραφή όρων στο ναυτολόγιο	164
Σύνολο	227

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Από την επεξεργασία των στοιχείων της βάσης δεδομένων της ΝΕΠΕΜ προέκυψε ότι στην πλειοψηφία των ναυτολογήσεων (72%) δεν είχαν τεθεί όροι για τη διάρκεια της ναυτολόγησης στο ναυτολόγιο. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.1. «Όροι διάρκειας ναυτολογήσεων ναυκλήρων κατά το μεσοπόλεμο», σε 63 μόνο περιπτώσεις είχε καθοριστεί η διάρκεια της ναυτολόγησης κι οι μισές απ' αυτές αφορούσαν στην εκτέλεση ενός ταξιδιού (τραβερσάδα) ή σε ταξίδι έως την επιστροφή στην Ελλάδα. Παρά τούτο και στις δύο αυτές

΄΄Να εφαρμοσθή αμέσως΄΄ και ΄΄Δια την αποκατάστασιν ρυθμού εις φορτηγόν ναυτιλίαν – Το καταρτισθέν νομοσχέδιον΄΄ στο *ΝΧ*, τ. 98, 15-01-1935, σελ. 2.

[161] Δημήτριος Χ. Μαργέτης, *Οδηγός του ναυτικού,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1931, σελ. 11 κ.εξ.

κατηγορίες φαίνεται πως αρκετές ναυτολογήσεις διήρκεσαν πολύ περισσότερο (έως και 27,5 μήνες). Σε μερικές ναυτολογήσεις είχαν τεθεί όροι για την εξασφάλιση της καλής εκτέλεσης της εργασίας από τους ναυτικούς και με σκοπό την αποφυγή ή τη μείωση στο ελάχιστο δυνατό των εξόδων παλιννόστησής τους.

Το γεγονός ότι στην πλειοψηφία τους οι ναυτολογήσεις δεν ανέφεραν όρους για τη διάρκεια της ναυτολόγησης δείχνει ότι οι ικανότητες κι η συμπεριφορά των περισσότερων ναυτικών ήταν γνωστές στους πλοιάρχους ή και πλοιοκτήτες. Φαίνεται όμως πως κι οι πλοιοκτήτες, που δεν στελέχωναν τα πλοία τους βάσει τοπικών ή κοινωνικών (οικογενειακών) κριτηρίων, απέδιδαν ιδιαίτερη σημασία στο χαρακτήρα και στις αντιλήψεις των ναυτικών τους κι επιδίωκαν να ναυτολογούν όσους δεν γνώριζαν αρχικά για ένα ταξίδι[162].

Οι τοπικιστικές και συγγενικές σχέσεις ευνοούσαν, όπως είναι φυσικό, τις συνθήκες για τη δημιουργία ενός εργασιακού περιβάλλοντος με υψηλή απόδοση και μειωμένο κόστος. Η εφαρμογή της όποιας νομοθεσίας στην κοινότητα ενός πλοίου με ισχυρούς -πολλές φορές- τοπικούς ή συγγενικούς δεσμούς μεταξύ των μελών της, ανεξάρτητα από συγκρούσεις ή συγκλίσεις, οδηγούσε συχνότατα σε εσωτερικούς τρόπους επίλυσης διαφορών. Η εθνική νομοθεσία ή οι κανονισμοί εργασίας δεν είχαν δεσπόζουσα θέση στην οργάνωση της εργασίας πάνω στο πλοίο. Οι μακρές συνήθειες και τα έθιμα αποτελούσαν την ισχυρότερη βάση για τη λειτουργία των ιστιοφόρων και των φορτηγών ατμοπλοίων των παραδοσιακών εφοπλιστών ή συμπλοιοκτητών. Αν κι ο ελληνικός εμπορικός νόμος δεν έκανε σαφή αναφορά στην ισχύ των εθιμικών «κανόνων», λαμβανόταν υπόψη σύμφωνα με τις βασικές αρχές του δικαίου, όπως προσδιοριζόταν στον αστικό κώδικα[163].

4.2.2-Οι συλλογικές συμβάσεις

Ο θεσμός των συλλογικών συμβάσεων εργασίας ξεδιπλώνεται με τη βιομηχανική επανάσταση και την ανάπτυξη του συνδικαλισμού στα τέλη του 19ου αιώνα. Πρόκειται για συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των επαγγελματικών οργανώσεων εργοδοτών κι εργαζομένων με σκοπό τη ρύθμιση των όρων εργασίας σ' ένα ή περισσότερους τομείς της οικονομίας. Δεν είναι παράξενο το γεγονός ότι στην Ελλάδα η καινοτομία των συλλογικών συμβάσεων εργασίας εισάγεται για πρώτη φορά στην εμπορική ναυτιλία κατά την περίοδο

[162] Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σελ. 24.
[163]Γιάννης Θεοτοκάς, *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων,* Β΄Έκδοση εμπλουτισμένη, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2011, σελ. 250.

του μεσοπολέμου. Ήταν ένας δυναμικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, όπου οι εργασιακές σχέσεις είχαν δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη θέσπισή τους[164].

Το έδαφος είχε προλειανθεί με το νόμο περί σωματείων του 1914. Μ' αυτό το νόμο είχε απαγορευθεί η ύπαρξη μικτών σωματείων εργοδοτών και εργατών κι είχε δοθεί η δυνατότητα σε επαγγελματικά σωματεία να συνάπτουν ομαδικές συμβάσεις εργασίας με φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή με αντιπροσώπους ομάδων, καθορίζοντας τους όρους εργασίας όπως η πρόσληψη και η απόλυση ή αποχώρηση των εργατών, η πληρωμή των μισθών τους κι οι ώρες εργασίας.

Η θέσπιση της διάταξης του 1914 δεν ήταν τυχαία. Συντάκτης του νόμου ήταν ο Α. Μιχαλακόπουλος, ο οποίος ήταν γνώστης του σχήματος των συλλογικών συμβάσεων. Αν και μετά το νόμο παρατηρήθηκε μια έξαρση στη δημιουργία σωματείων, δεν διαπιστώθηκε η σύναψη ομαδικών ή συλλογικών συμβάσεων πριν από το 1933 ενώ το θέμα ρυθμίστηκε «συστηματικώς» και «κατά τρόπον φιλελεύθερον» το 1935[165].

Ανεξάρτητα απ' αυτό, η ιδέα για τη σύναψη συλλογικών συμφωνιών εφοπλιστών και ναυτικών, για τους όρους εργασίας στα πλοία, φαίνεται πως διαμορφώθηκε στη διοίκηση από τις επιδράσεις που είχαν οι προξενικοί λιμενάρχες. Εκτός από την παρακολούθηση και την εποπτεία των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων, που είχε οδηγήσει πχ. στην σύνταξη ενός «ενδεικτικού» μισθολογίου των ναυτικών των φορτηγών ατμοπλοίων, προσπαθούσαν να αντιληφθούν, να εξηγήσουν και να αναλύσουν τη λειτουργία της εμπορικής ναυτιλίας στις χώρες, που είχαν τοποθετηθεί. Σε μια εποχή σοβαρών κοινωνικών αλλαγών, οι ρυθμίσεις για τη ναυτική εργασία είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον[166].

Τα προβλήματα στις σχέσεις ναυτικών και πλοιοκτητών, που οξύνθηκαν στα πρώτα χρόνια της ναυτιλιακής κρίσης του 1929, έδωσαν στη ΔΕΝ την ευκαιρία να καθορίσει το 1932 σε ένα ενιαίο μισθολόγιο τα «εύλογα και δίκαια» κατώτερα κι ανώτερα όρια των μισθών, τα οποία όφειλαν να εφαρμόζουν οι λιμενικές αρχές σε περίπτωση που προέκυπταν διαφορές και εζητείτο η παρέμβαση των αρχών από τους πλοιάρχους, τους πλοιοκτήτες ή και τους ναυτικούς. Οι αντιδράσεις που προκάλεσε το ενιαίο μισθολόγιο, κυρίως από την πλευρά των εφοπλιστών, οδήγησαν στην υπογραφή ενός συμφωνητικού μεταξύ εφοπλιστικών και ναυτικών ενώσεων για το μισθολόγιο το 1933, το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου. Η εφαρμογή του συνοδεύτηκε από συγκρούσεις και αντεγκλήσεις και

[164] Χριστίνα Καρακιουλάφη, *Εργασιακές σχέσεις–Θεωρητικές προσεγγίσεις και εμπειρικάζητήματα,* Παπαζήσης, Αθήνα 2012, σελ. 89.
[165] Χρ. Ν. Αγαλλόπουλος, *Εισαγωγή εις το εργατικόν δίκαιον,* Κέντρο Κοινωνικών Σπουδών της Α.Β.Σ.Π., Πειραιάς 1958, σελ. 62.
[166] Σ. Ζάρκος, ΄΄Η εξέλιξις των ναυτεργατικών μισθών της ακτοπλοίας από του 1914 μέχρι σήμερον΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 98, 8ος 1933, σελ. 47 κ.ε. και Σ. Ζάρκος, ΄΄Αι ομαδικαί συμβάσεις εν τη ναυτική εργασία΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 61, Ιούνιος 1930.

προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτήν την κατάσταση, η διοίκηση έκανε ένα αποφασιστικό βήμα για την καθιέρωση και προώθηση των συλλογικών συμβάσεων στην ναυτική εργασία, δίνοντας το Φεβρουάριο του 1934 τη δυνατότητα υπογραφής συλλογικών συμβάσεων μεταξύ των αναγνωρισμένων ενώσεων εργατών και πλοιοκτητών ακτοπλοΐας, που αφορούσαν στον αριθμό των «επανδρωμένων» επιβατηγών ατμοπλοίων, στην εσωτερική υπηρεσία και στους όρους εργασίας στα ατμόπλοια. Η ακτοπλοΐα συνιστούσε ανέκαθεν ένα χώρο με πλοιοκτήτες, που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις κρατικές λειτουργίες καθώς ακόμη και το μισθολόγιο των πληρωμάτων των επιβατηγών ατμοπλοίων ήταν συνάρτηση του κρατικού ναυλολογίου επιβατών και εμπορευμάτων και με ναυτικούς που προτιμούν να εργάζονται χωρίς να απομακρύνονται για καιρό από το κοινωνικό και οικογενειακό τους περιβάλλον. Οι ισορροπίες συνεπώς αν και πιο λεπτές είναι περισσότερο εφικτές. Στα φορτηγά ατμόπλοια όμως, οι ναύλοι διαμορφωνόταν διεθνώς με βάση τους νόμους της αγοράς και δεν ήταν εύκολο για διάφορους λόγους (απότομες αυξομειώσεις, επιδίωξη κερδοφορίας επιχειρήσεων, κλπ.) να καθοριστεί το ύψος των μισθών σε σχέση με την πορεία της ναυλαγοράς.

Εντωμεταξύ, στις 19 Ιανουαρίου 1934 είχε κατατεθεί στη Βουλή των Ελλήνων ένα σχέδιο νόμου, υπογεγραμμένο από τους υπουργούς Εξωτερικών, Ναυτικών και Δικαιοσύνης, που αφορούσε στη δυνατότητα σύναψης συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας. Στο σχέδιο νόμου, κυριαρχούσαν γραφειοκρατικές αντιλήψεις, που όμως ανταποκρινόταν στη μερική έστω κάλυψη βασικών ατελειών της αγοράς ναυτικής εργασίας (είδη και αριθμός συνδικαλιστικών σωματείων άλλα υπό την Ομοσπονδία κι άλλα όχι, αυτοτελώς ενεργούντα σωματεία, διαφορετικές κατηγορίες πλοίων, «αθέμιτες συμφωνίες» εργασίας, κλπ.). Κατά την εισηγητική έκθεση, η ρύθμιση αποσκοπούσε στην ομαλή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στη διατήρηση της τάξης και της πειθαρχίας στα πλοία μέσω του καθορισμού των μισθών και στη λειτουργία του νόμου προσφοράς και ζήτησης στη ναυτική εργασία, την οποία επηρεάζουν αρνητικά διάφοροι παράγοντες. Παρά τούτο, διατάξεις όπως η δυνατότητα του Υπουργού των Ναυτικών να καθορίζει μετά από γνώμη του ΣΕΝ το ύψος του παρασχετέου μισθού ή η επιβολή ποινών έδειχναν την πατερναλιστική αντίληψη στο σχέδιο νόμου κι εκδηλώθηκαν ποικίλλες αντιδράσεις[167].

Αν κι η κρατική βούληση για πρώτη φορά είχε διατυπωθεί καθαρά, δεν συμφωνούσαν με τις ρυθμίσεις ούτε οι εφοπλιστές ούτε οι ναυτικοί, όπως εκφράζονταν μέσω των πιο αντιπροσωπευτικών συλλογικών τους φορέων ή εντύπων. Παρά τις αντιδράσεις, που περιελάμβαναν και μομφές κατά της ΔΕΝ, ο υπουργός των Ναυτικών δεν πτοείται κι

[167] ΄΄Το σχέδιον Νόμου περί ενιαίου μισθολογίου΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 76, 15-02-1934.

αναγράφει στην ημερήσια διάταξη της Βουλής την 14 Μαρτίου 1934 το σχέδιο νόμου. Έτσι, οι συλλογικές συμβάσεις κινούνται την ίδια περίοδο σε δύο επίπεδα. Από τη μια εφοπλιστές και ναυτικοί διαβουλεύονται καθώς το συμφωνητικό της 26-4-1933 είχε λήξει και φαίνεται να συμφωνούν στην αύξηση των μισθών κι από την άλλη το κράτος δια του υπουργού του Ναυτικών προωθεί μια γενικότερη ρύθμιση για το καθεστώς της διαμόρφωσης των μισθών.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, επιτυγχάνεται μια προσέγγιση μεταξύ εκπροσώπων της ΕΕΕ και πέντε σωματείων κατώτερων πληρωμάτων της ΠΝΟ (οικονομικών αξιωματικών, θερμαστών, ναυτών, θαλαμηπόλων και ναυτομαγείρων) και στις 12 Ιουνίου 1934 υπογράφουν ένα συμφωνητικό μισθολογίου φορτηγών ατμοπλοίων στην Αθήνα, το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου. Η ΔΕΝ επεσήμανε και σωστά τις δυσχέρειες εφαρμογής της ελλιπούς αυτής συμφωνίας καθώς δεν συμμετείχαν τα περισσότερα σωματεία των ναυτικών και δη των αξιωματικών. Εκείνη η επισήμανση είχε ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση του Διευθυντή της ΔΕΝ Χρηστοφή, ο οποίος εξαναγκάστηκε σε παραίτηση από τον Υπουργό Αλεξ. Χατζηκυριάκο[168].

Τον επόμενο μήνα (Ιούλιος 1934) ψηφίστηκε τελικά από τη Βουλή ο Νόμος 6209 «περί μισθολογίου των εργατών θαλάσσης», με αποκλειστικό αντικείμενο τον καθορισμό του «παρασχετέου» μισθού με συλλογικές συμβάσεις ανάλογα με το βαθμό, την ειδικότητα και την κατηγορία του πλοίου που εργάζονται. Επί της ουσίας αφορούσε στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία καθώς οι μισθολογικές διαφοροποιήσεις στην ναυτική εργασία εξαρτώνται κι από το είδος του πλοίου, το είδος του φορτίου, την ακολουθούμενη πρακτική ή πολιτική του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή την απόδοση κι άλλων παροχών. Σε σχέση με το σχέδιο του Ιανουαρίου 1934, επρόκειτο για μια λιγότερο παρεμβατική αλλά ατελή και αόριστη ρύθμιση. Παρά τούτο, δεν έπαυε να αποτελεί ένα πρωτοποριακό εγχείρημα στο χώρο της ναυτικής κι όχι μόνο εργασίας. Για τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος συνιστούσε απτό δείγμα της ευεργετικής κοινωνικής πολιτικής του κράτους υπέρ των ναυτικών ενώ για ορισμένους εφοπλιστές ήταν «καινοτομία θλιβερά» καθώς θεωρούσαν ότι διαρρηγνύει τον προσωπικό σύνδεσμο μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυτικού, αναπτύσσοντας την ταξική του συνείδηση[169].

Μέλη της επιστημονικής νομικής κοινότητας αιφνιδιάστηκαν με την εισαγωγή του θεσμού των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία εκφράζοντας δυσπιστία στην υιοθέτησή τους και την πρακτική τους εφαρμογή λόγω της προχειρότητας στη θέσπιση του νόμου και

[168]΄΄Το νομοσχέδιον περί μισθολογίου΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 76, 15-02-1934 και ΄΄Προς επίτευξιν μονίμου συνεργασίας΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 80, 15-04-1934 και ΄΄Αντίδικος προς την ναυτιλίαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 84, 15-06-1934.
[169]΄΄Ο νόμος περί μισθολογίου΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 85, 01-07-1934, Γεωργ. Γεωργακόπουλος ΄΄Αι συλλογικαί συμβάσεις εις την ναυτικήν εργασίαν΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 113, Νοέμβριος 1934 και Γιώργης Χρ. Λαιμός, ΄΄Η λογική μισθοδοσία εξασφαλίζει την τάξιν΄΄, στο *Ν.Χ*. τ. 89 της 01-09-1934.

στις «χονδροειδείς» του ατέλειες, που θα οδηγούσαν σε πολύπλοκα ζητήματα. Η αλήθεια είναι πως δεν είχε γίνει καμιά ευρεία συζήτηση σε οικονομικό, νομικό ή πολιτικό επίπεδο για το θεσμό αλλά το θέμα απασχολούσε τον κλάδο αρκετά χρόνια, όπως προκύπτει από την αρθρογραφία και τη βιβλιογραφία της εποχής. Κανείς όμως δεν μπορεί και να εγγυηθεί ότι ακόμη κι αν είχε προηγηθεί μια εκτεταμένη και βαθιά συζήτηση, η καθιέρωση του θεσμού θα γινόταν ολοκληρωμένα καθώς οι συλλογικές συμβάσεις καθιερώθηκαν στην ακτοπλοΐα υπό την απειλή lock-out των εφοπλιστών και στα ποντοπόρα πλοία εξαιτίας των σοβαρών προβλημάτων μεταξύ πληρωμάτων κι εφοπλιστών ή των πλοιάρχων που τους εκπροσωπούσαν ενώ η αρτιότητα κι η πληρότητα για τη θέσπιση του σχήματος των συλλογικών συμβάσεων εξασφαλίζεται εξελικτικά με την «κωδικοποίησιν των πορισμάτων της πείρας και της δικαστηριακής διαπλάσεως, αναλόγως προς τας συνηθείας του τόπου μας και τον χαρακτήρα των παραγωγικών τάξεων του λαού μας» προκειμένου ο νόμος να μην αποτελεί «μεταφύτευση αλλοδαπών διατάξεων ξένων προς τη ζωή μας»[170].

Στην ξηρά οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας θεσπίστηκαν ένα χρόνο αργότερα (Νοέμβριος 1935) επί κυβερνήσεως Κονδύλη αλλά η νομοθεσία δεν εφαρμόστηκε λόγω αντιδράσεων των σωματείων. Η ίδια η επιβολή της δικτατορίας της 4ης Αυγούστου 1936 αιτιολογήθηκε ως αντίδραση στον κομμουνιστικό κίνδυνο κι εκδηλώθηκε την παραμονή της κήρυξης μιας γενικής απεργίας κατά της εφαρμογής του νόμου της υποχρεωτικής διαιτησίας στις συλλογικές εργατικές διαφορές. Αν κι αρκετοί συνδέουν τη θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας με το καθεστώς του Μεταξά, εκείνο ασχολήθηκε με την εφαρμογή της νομοθεσίας που ίσχυε, μέσω του εντονότερου ελέγχου και της χειραγώγησης των εργατικών σωματείων[171].

Οι συλλογικές συμβάσεις στη ναυτική εργασία ήταν σε σχέση με τις συλλογικές συμβάσεις των υπολοίπων κλάδων μικρότερης εμβέλειας αλλά αντιμετώπιζαν το κομβικό ζήτημα του ύψους του μισθού σε αρκετές ειδικότητες και συνέβαλαν στην «εμπέδωση» της πειθαρχίας στα πλοία και στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αν και βασικοί όροι της ναυτικής εργασίας όπως ο αριθμός και τα προσόντα του πληρώματος, ο τρόπος εκτέλεσης της

---

[170] Κ. Γεωρ. Δεσποτόπουλος, ΄΄Ο θεσμός της συλλογικής συμβάσεως και το ενιαίον μισθολόγιον΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 92, 15-10-1934 και Φωκίων Γ. Ποταμιάνος, ΄΄Περί των συλλογικών συμβάσεων εργασίας εν τω Εμπ. Ναυτικώ΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 93, 01-11-1934, σελ. 7-8.

[171] Αναγκαστικός Νόμος της 16-11-1935 «περί ρυθμίσεως Συλλογικών Διαφορών Εργασίας» (ΦΕΚ 585 Α της 20-11-1935), Αναγκαστικός Νόμος της 16-11-1935 «περί Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας (ΦΕΚ 587 Α της 21-11-1935), Εύανθης Χατζηβασιλείου, *Ελληνικός Φιλελευθερισμός – Το Ριζοσπαστικό ρεύμα, 1932-1979,* Πατάκης, Αθήνα 2010, σελ. 36, 78 και 80, Μιχαήλ Γ. Αμπουσελάμ, «Νέοι Ορίζοντες» στο *Πλοιαρχική Ηχώ,* τ. 14 του 9ου/1936, Ι. Παπαδημητρόπουλος (επιμ.), *Πανδέκτης του δικαίου των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας,* Αθήναι 1939, σελ. VIII κ. εξ. και *Τέσσαρα χρόνια διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά : 4 Αυγούστου 1936 - 4 Αυγούστου 1940*, Τόμος 1, Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού - Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, Αθήνα 1941, σελ. 147.

εργασίας, η τροφοδοσία, η παραμονή κι η διαμονή στο πλοίο, ο κανονισμός υπηρεσίας επί των πλοίων κι η πειθαρχία, είχαν κι έχουν ακόμη και σήμερα καθοριστεί από το κράτος ή διεθνείς οργανισμούς, οι υψηλές προσδοκίες για το ρόλο των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία δεν εκπληρώθηκαν. Η διαρκής παρέμβαση του κράτους αλλά και η σύνδεση των συλλογικών συμβάσεων κυρίως ή αποκλειστικά με το ύψος του μισθού αντικατοπτρίζει την ελληνική πραγματικότητα γενικότερα[172].

Ο αριθμός των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας που υπογράφτηκε από τα τέλη του 1936 μέχρι και το 1940 μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών διαφόρων κατηγοριών είναι σημαντικός. Συνήθως συνάπτονταν μεταξύ διαφόρων κατηγοριών ναυτικών κι όλων των ομοειδών πλοίων (πχ. ποντοπόρα, ναυαγοσωστικά) αλλά και ειδικά για ορισμένα πλοία (πχ. των επιβατηγών ατμοπλοίων «*Αμφιτρήτη*» κι «*Αθηνά*», που κυρώθηκε με το ΒΔ της από 18-03-1939). Αν και το κύριο αντικείμενο των συμβάσεων είναι ο καθορισμός του μισθού δεν έλειπαν κάποιοι όροι για την τροφοδοσία ή τη διάρκεια των ναυτολογήσεων. Η αντιμετώπιση των διαφορών πάντως ήταν αποτελεσματικότερη από τη στιγμή που οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας αφορούσαν μόνο στους μισθούς, όπως έγινε με την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας τον Σεπτέμβριο του 1936 μεταξύ των Ενώσεων των εφοπλιστών και των πλοιάρχων[173].

Με την έναρξη των πολεμικών εχθροπραξιών του Β΄ παγκοσμίου πολέμου οι συλλογικές συμβάσεις περιέλαβαν όχι μόνο τη χορήγηση πολεμικών επιδομάτων αλλά και όρους για τη διάρκεια των ναυτολογήσεων, την κάλυψη των εξόδων παλιννόστησης, την παροχή προστασίας σε περιπτώσεις ασθενειών κι ατυχημάτων των ναυτικών, τη χορήγηση προκαταβολής και την επιβολή πρόσθετης εισφοράς στο ΝΑΤ. Με τις συλλογικές συμβάσεις επιχειρήθηκε η απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων και η εκτέλεση των μεταφορών, η εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής και η κατάλληλη εθνική προετοιμασία και ετοιμότητα για τον επερχόμενο πόλεμο. Η παρουσία του Προέδρου της Κυβέρνησης Ιωάννη Μεταξά, στο Υπουργείο Εξωτερικών στις 23-12-1939 κατά την υπογραφή της νέας συλλογικής σύμβασης μεταξύ την ΕΕΕ και πέντε ενώσεων της ΠΝΟ (πλοιάρχων, ναυτών, θερμαστών, θαλαμηπόλων και ναυτομαγείρων) δεν ήταν καθόλου τυχαία. Αποτελούσε ένα «γεγονός υψίστης σπουδαιότητος, όχι μόνον λόγω του κοινωνικού και οικονομικού περιεχομένου της,

[172] Ξ. Πετρινιώτη, *Κράτος κι εργασιακές σχέσεις – Η πολιτική οικονομία των εργασιακών σχέσεων*, Παπαζήσης, Αθήνα 1985, σελ. 104, Νάντης-Λάζαρος Δουκάκης, *Εργασιακές σχέσεις – Οικονομία και Θεσμοί*, Οδυσσέας, Αθήνα 1988, σελ. 66 και ΄΄Επιβεβλημένη η ανανέωσις του μισθολογίου΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 112 της 15-08-1935.
[173] Γ. Δανιόλος, ΄΄Αι συλλογικαί συμβάσεις και η διαιτησία εφοπλιστών και πλοιάρχων΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 149 της 01-03-1937.

αλλά και λόγω της σημασίας, την οποίαν έχει διά το Έθνος, κατά τας παρούσας στιγμάς, η εύρυθμος και απρόσκοπτος κίνησις της φορτηγού μας ναυτιλίας»[174].

Με αυτό τον τρόπο επισημοποιήθηκε κι η θέση της Ελλάδας στο πλευρό των Συμμάχων κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η συμφωνία μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και της Αγγλικής κυβέρνησης για τη ναύλωση ελληνικών φορτηγών πλοίων με σκοπό την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών του πολέμου, που είχε ξεσπάσει τον Αύγουστο του 1939, έγινε μετά από δύο μήνες. Ελληνικά φορτηγά πλοία άρχισαν να ναυλώνονται και έμενε η πολιτική διευθέτηση του ζητήματος. Μέσω της νέας συλλογικής σύμβασης δόθηκε το έναυσμα για να υπογράψει η ελληνική κυβέρνηση «επίσημα» με την Αγγλία τον επόμενο μήνα (Ιανουάριο 1940) μια συμφωνία για την μίσθωση των εμπορικών πλοίων (60 σε πρώτη φάση) και μια εμπορική συμφωνία, που είχε ουσιαστικά κλείσει τον Οκτώβριο του 1939. Κατάφερε επίσης να ρυθμίσει κάπως το θέμα του εξωτερικού χρέους της Ελλάδας προς την Αγγλία με την συμφωνία καταβολής του 43% των τόκων του χρέους καθόλη τη διάρκεια του πολέμου. Ενός πολέμου, του οποίου το τίμημα υπήρξε βαρύ. Οι ναυτικοί που ναυάγησαν, παραφρόνησαν, έμειναν ανάπηροι ή ασθένησαν βαριά ξεπέρασαν αναλογικά τις 13.000 (το 72% του αριθμού των ναυτικών) καθώς απωλέσθηκαν και 486 ελληνικά φορτηγά πλοία (72% του στόλου)[175].

4.2.3.-Επίλυση διαφορών

Το 1923, είχε καθιερωθεί ένα σχήμα επίλυσης των διαφορών που ανέκυπταν στις ναυτικές εργασιακές σχέσεις. Οι ατομικές διαφορές αστικής φύσης (διεκδικήσεις αμοιβών, όροι εργασίας, κλπ.) εξετάζονταν υποχρεωτικά από τις Λιμενικές Αρχές και σε περίπτωση μη αποδοχής της προτεινόμενης λύσης, τόσο ο πλοιοκτήτης όσο και ο ναυτικός μπορούσαν να καταφύγουν στα δικαστήρια[176].

Οι συλλογικές διαφορές μεταξύ ναυτικών και πλοιοκτητών εξετάζονταν από ένα πενταμελές Συμβούλιο Ναυτικής Εργασίας, στο οποίο συμμετείχαν εκπρόσωποι των ναυτικών, των πλοιοκτητών και του Κράτους. Σύμφωνα με το νόμο, δεν επιτρεπόταν η κήρυξη απεργίας, αν δεν είχε ζητηθεί προηγουμένως η λύση της «επιμάχου διαφοράς» από το Συμβούλιο Ναυτικής Εργασίας. Αν οι ναυτικοί δεν ικανοποιούνταν από τη λύση, μπορούσαν να κηρύξουν απεργία αλλά τρεις μέρες μετά την έκδοση της απόφασης του Συμβουλίου[177].

---

[174] ΄΄Η υπογραφή της νέας συλλογικής συμβάσεως΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 175, Ιανουάριος 1940.
[175] Κώστας Κωστής, *«Τα κακομαθημένα παιδιά της Ιστορίας» - Η διαμόρφωση του νεοελληνικού κράτους 18ος - 21ος αιώνας*, Δ΄Έκδοση, Πατάκης, Αθήνα 2015, σελ. 642.
[176] Παρόμοιο σύστημα επικρατούσε στην Αγγλία, όπου οι διαφορές που αφορούσαν σε ποσά πάνω από πέντε (5) λίρες Αγγλίας εξετάζονταν από τον «επόπτη» (αγγλ. Superintendent).
[177] Αναγκαστικός νόμος της από 17-10-1923 «περί ναυτικής εργασίας και ναυτικών Σωματείων» (ΦΕΚ 300 Α).

Η υιοθέτηση του σχήματος επίλυσης των διαφορών ήταν ένα σημαντικό βήμα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία της Ελλάδας όπου συλλογικές διαπραγματεύσεις, με ευρύ διάλογο κι εκατέρωθεν υποχωρήσεις, δεν υφίσταντο. Η προσπάθεια επικεντρωνόταν στη μεσολάβηση και συμφιλίωση σε πρώτο επίπεδο μέσω των Λιμενικών Αρχών και σε δεύτερο μέσω του Συμβουλίου Ναυτικής Εργασίας.

Αν και δεν έλειπαν οι προσφυγές στα δικαστήρια, οι περισσότερες αναφυόμενες σοβαρές διαφορές για την εφαρμογή της νομοθεσίας, επιλύονταν μέσω της ΔΕΝ και του μηχανισμού του Υπουργείου Ναυτικών (πχ. Νομικός Σύμβουλος). Ο Εμπορικός κυρίως Νόμος δεν είχε προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα εκμετάλλευσης των πλοίων και σε αμφισβητούμενες περιπτώσεις επίλυσης διαφορών ή και ανάγκης παροχής διευκρινίσεων χρησιμοποιήθηκαν ως κριτήρια η «συνήθεια» και η νομολογία τόσο η ελληνική όσο και η ιταλική, από την οποία έλκουν την καταγωγή τους οι κυριότερες διατάξεις του Εμπορικού Νόμου[178].

Κατά την ταραγμένη περίοδο 1930-1935, τα προβλήματα στα φορτηγά πλοία του εξωτερικού εντάθηκαν και δόθηκε η δυνατότητα επίλυσης των διαφορών στις προξενικές αρχές. Η εφοπλιστική πλευρά θεωρούσε ότι το κράτος τηρεί φιλεργατική στάση κι εξωθούσε την κατάσταση στα άκρα προκειμένου να εκμαιεύει λύσεις που την ευνοούσαν. Ίδια στόχευση αλλά θεωρώντας ότι το κράτος τηρούσε φιλο-εφοπλιστική στάση είχε κι η πλευρά των ναυτικών, ιδίως η Ναυτεργατική Ένωση Πειραιά, η οποία δεν αναγνωριζόταν επίσημα.

Το στίγμα της πολιτικής που είχε διαμορφωθεί, προκύπτει καθαρά από τις δηλώσεις του Αλ. Παπαναστασίου, ο οποίος είχε αναλάβει την διακυβέρνηση της χώρας από τις 26-5-1932 έως τις 5-6-1932. Δήλωνε πως «όσον δ' αφορά την επίλυσιν των μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας αναφυομένων διαφορών, η κυβέρνησις προτίθεται να τηρήση στάσιν αμερόληπτου διαιτητού, ετοίμου πάντοτε να καταβάλη τας δυνατάς προσπαθείας διά την ικανοποίησιν εν τω μέτρω του δυνατού των ευλόγων διεκδικήσεων του εργατικού κόσμου, χωρίς όμως να είνε διατεθειμένη να επιτρέψη διασαλεύσεις της τάξεως, η τήρησις της οποίας αποτελεί δι' αυτήν το πρώτιστον καθήκον». Ο Ελ. Βενιζέλος μιλώντας στη συνεδρίαση της Βουλής στις 3-6-1932, τις βρήκε «απολύτως ικανοποιητικές». Κι η εφοπλιστική πλευρά θεωρούσε ότι το κράτος πρέπει να είναι απλός διαιτητής. Μόνο που η διαιτησία δεν είναι εύκολη σε περιόδους κρίσης καθώς οι προστριβές μεταξύ «κεφαλαίου» κι «εργασίας» έχουν σοβαρές κοινωνικές και πολιτικές επιπτώσεις. Η εξομάλυνση των διαφορών επιβάλλει την κρατική παρέμβαση.

[178] ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 49, αριθ. πρωτ. 28373/24-12-1926 «περί των νομίμων αποζημιώσεων των πληρωμάτων ναυαγούντων πλοίων», ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 39, αριθ. πρωτ. 24869/03-11-1926 «περί ερμηνείας του άρθρου 361 του Εμπορικού Νόμου» και Ευαγ. Ν. Αθηναίος, *Σύμβασις ναυτολόγησης*, Έκδ. ιδίου, Πειραιάς 1981, σελ. 96.

Το 1935, επί κυβερνήσεως Γεωργίου Κονδύλη καθιερώθηκε το σύστημα επίλυσης των συλλογικών διαφορών εργασίας, οι οποίες ανακύπτουν μεταξύ «πλειόνων εργοδοτών ή ενώσεως αυτών ή και ενός εργοδότου εκ των απασχολούντων άνω των 10 μισθωτών» και «ενώσεως μισθωτών ή ομάδος τούτων μεγαλυτέρας των 10 προσώπων». Δύο μήνες μετά την έλευση της δικτατορίας του Μεταξά τον Αύγουστο του 1936 το σύστημα της επίλυσης των συλλογικών διαφορών εργασίας με τις Διαιτητικές Επιτροπές, προσαρμόστηκε στη ναυτική εργασία παρότι σύμφωνα με τον νόμο για τη διαιτησία στις συλλογικές διαφορές της ναυτικής εργασίας οι προσφυγές μπορούσαν να γίνουν από «πλείονες» εφοπλιστές ή και ένα εφοπλιστή κι όχι από ενώσεις εφοπλιστών. Στην πράξη όμως, οι διαιτητικές επιτροπές εξέταζαν διαφορές μετά από αιτήσεις ή προσφυγές της ΕΕΕ[179].

Στο ενημερωτικό φυλλάδιο της «4ης Αυγούστου» για το έτος 1937 προβαλλόταν η επιτυχής εφαρμογή θεσμού των συλλογικών συμβάσεων και του συστήματος της υποχρεωτικής διαιτητικής επίλυσης των διαφορών (ΑΝ 299/1936) γιατί όλες οι συλλογικές μισθολογικές διαφορές, που ανέκυψαν, ρυθμίστηκαν με ακριβοδίκαιο τρόπο και με ομόφωνες, ως επί το πλείστον, αποφάσεις της Επιτροπής ενώ τα «κανονισθέντα» μισθολόγια ήταν ανώτερα από τα προταθέντα από τους εκπροσώπους των ναυτεργατικών οργανώσεων, πράγμα που απέδειξε αβάσιμους τους φόβους των ναυτεργατών ότι το σύστημα θα αποτύχαινε κι ότι θα «αγνοούντο με την εφαρμογή του τα συμφέροντα της τάξης τους επ' ωφελεία της τάξης των εφοπλιστών». Μ' αυτό το σύστημα, το οποίο μερίδα της εφοπλιστικής πλευράς επικροτούσε, θεμελιώθηκε η «αρμονική συνεργασία» μεταξύ πλοιοκτητών και πληρωμάτων κι έλειψαν οι παλιές προστριβές, που προκαλούσαν «στασιαστικές ενέργειες» ήτοι απεργίες, οι οποίες δεν γίνονταν πλέον καθώς είχαν απαγορευτεί. Κρίμα γιατί ένας πράγματι αναγκαίος κι ωφέλιμος θεσμός υπονομεύτηκε με τις κατασταλτικές πρακτικές του δικτατορικού καθεστώτος[180].

4.3.-Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΜΙΣΘΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

4.3.1.-Το «ενδεικτικό» μισθολόγιο και το όραμα της εξίσωσης των μισθών

Ο τρόπος καθορισμού των μισθών ήταν κι είναι ένα ενδιαφέρον ζήτημα. Στην εμπορική ναυτιλία του Μεσοπολέμου το θέμα απασχόλησε τον κλάδο από νωρίς. Πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο επί της ουσίας ο μισθός των ναυτικών καθοριζόταν με βάση το γενικό οικονομικό νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Εφαρμόστηκε σε περιόδους ανάπτυξης – κρίσης και κυρίως με την επικράτηση της νέας τεχνολογίας της ατμοκίνησης των πλοίων, η

[179] ΑΝ 299/1936 «Περί ρυθμίσεως συλλογικών διαφορών εν τη ναυτική εργασία» (ΦΕΚ 488 Α).
[180] Εκδοσεις 4ης Αυγούστου – Αριθ. 7, *Η εμπορική ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937 και ΄΄Μετά τον νόμον περί διαιτησίας΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 142, 15-11-1936.

οποία έκανε παραγωγικότερη την ναυτική εργασία αλλά μείωνε τις θέσεις απασχόλησης στα πλοία. Η εμπορική ανάπτυξη στις αρχές του εικοστού αιώνα, συνέβαλε στην αύξηση των μεταφερόμενων προϊόντων και αυτή με τη σειρά της προκάλεσε αύξηση των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων δηλαδή των εμπορικών πλοίων. Για τη λειτουργία τους απαιτήθηκαν νέα πληρώματα, στα οποία λόγω της υψηλής ζήτησης καταβλήθηκαν υψηλότεροι μισθοί. Αντίθετα, η κάμψη του θαλάσσιου εμπορίου στη συνέχεια και συγκεκριμένα μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο επέφερε πτώση των ναύλων και παροπλισμό των πλοίων. Τα διαθέσιμα πληρώματα αυξήθηκαν με αποτέλεσμα την προοπτική δραστικής μείωσης του μισθού τους, που απετράπη ως ένα βαθμό εξαιτίας της δημιουργίας και της δράσης των εργατικών ενώσεων των ναυτικών. Σε πολλές χώρες η επίδρασή τους ήταν ισχυρή κι ιδίως σε ναυτιλίες, στις οποίες εφαρμόζονταν προστατευτικά συστήματα στη σύνθεση των πληρωμάτων με αποτέλεσμα διαφοροποιήσεις στο κόστος εργασίας ανά ναυτιλία κι εντονότερη επιδίωξη των πλοιοκτητών να μειώνουν τις δαπάνες του πληρώματος[181].

Και στην Ελλάδα η ανάπτυξη του ναυτικού συνδικαλισμού κατά τη δεκαετία του 1910-1920 κι η δράση των σωματείων από την αρχή, αποτέλεσαν ένα ισχυρό ανασχετικό παράγοντα για τη μείωση των μισθών. Αποκορύφωμα των κινητοποιήσεών τους υπήρξε η συμμετοχή τους στη γενική απεργία του 1923, ενάντια στην προοπτική γενικής μείωσης κατά 25-30% των εργατικών μισθών στη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των ναυτεργατικών.

Ανεξάρτητα όμως από τις μεταβολές των μισθών η ύπαρξη διαφορετικών μισθολογίων των ναυτικών προκαλούσε ανωμαλίες. Οι αλλαγές των λιμένων δραστηριοποίησης των ελληνικών φορτηγών εμπορικών πλοίων, πέραν από τα συνήθη όρια Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας και ηπειρωτικής Ευρώπης, έκαναν αναγκαίο τον επαναπροσδιορισμό των μισθών των ναυτικών. Η λειτουργία του νόμου προσφοράς και ζήτησης δεν μπορούσε να ισχύσει με την παλιά της μορφή κι δεν οφειλόταν μόνο στη δράση των ναυτικών σωματείων. Υπήρχε μια ανομοιογένεια στα μεγέθη των πλοίων αλλά και στα ταξίδια τους. Δεδομένης της απροθυμίας και της αδυναμίας των ελληνικών κυβερνήσεων να προβούν σε κάποια ρύθμιση, η ευθύνη της αντιμετώπισης των προβλημάτων που προκαλούσε η ανυπαρξία ενός κοινού μισθολογίου ή έστω μιας συμφωνίας ναυτικών και πλοιοκτητών αφέθηκε στο προσωπικό της ΔΕΝ.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι στο νεοσύστατο προξενικό λιμεναρχείο του Κάρδιφ, απ' όπου διερχόταν ο μεγαλύτερος αριθμός ελληνικών φορτηγών πλοίων, ο τότε προξενικός

[181]Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μ. Μαντζαβελάκης, Αθήναι 1925, σελ. 132 και Frank Broeze, ΄΄Militancy and Pragratism – An international perspective on maritime labour 1870-1914΄΄, στο *International Review of Social History* Vol. 36, No. 2 (1991), σελ. 165-200.

λιμενάρχης Νικόλαος Κουρμπέλης προσκάλεσε τους Έλληνες εφοπλιστές φορτηγών ατμοπλοίων ή τους αντιπρόσωπους τους να καταθέσουν στοιχεία για τους μισθούς των πληρωμάτων των πλοίων τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές, που είχαν εγκατασταθεί στο Λονδίνο και στο Κάρδιφ, εκπροσωπούσαν στο μεγαλύτερο βαθμό την ελληνική φορτηγό ναυτιλία. Στις 08-02-1924 συντάχθηκε ένα μισθολόγιο, το οποίο αποτέλεσε σημείο αναφοράς μέχρι την κρίση του 1929. Η χρονική συγκυρία της κατάρτισής του ήταν καθοριστική γιατί σε μια κρίσιμη περίοδο προσαρμογής της εμπορικής ναυτιλίας στα νέα γεωγραφικά, κοινωνικά και οικονομικά μεταπολεμικά δεδομένα, λειτούργησε ως πυξίδα, χρήσιμη για όλους και -το κυριότερο- δεν ήταν δεσμευτική.

Υπήρχαν τρεις κατηγορίες πλόων και κατά συνέπεια τρία επιμέρους μισθολόγια. Η πρώτη κατηγορία αφορούσε «υπερπόντιους πλόες» (Αμερικής, εκτός της Μεσογείου, Αφρικής και εκτός του Σουέζ Θαλασσών), η δεύτερη πλόες Μεσογείου, Μαύρης Θάλασσας και παραλίων Δυτικής και Βορείου Ευρώπης κι η τρίτη πλόες πλοίων, που συγκροτούσαν πληρώματα, στην Ελλάδα με μισθούς σε δραχμές και τα οποία επέστρεφαν στην Ελλάδα. Ο Πίνακας 4.2. «Μισθολόγιο ναυτικών έτους 1924» εμφανίζει τους μισθούς ανά ειδικότητα.

Πίνακας 4.2. Μισθολόγιο ναυτικών έτους 1924 (σε λίρες Αγγλίας)

	Α κατηγορία	Β κατ.	Γ κατ.
Υποπλοίαρχοι και Β Μηχανικοί	15	15	
Ανθυποπλοίαρχοι και Γ Μηχανικοί	12	12	
Ναύκληροι, αρχιθερμαστές, Α θαλαμηπόλοι, μάγειροι	9	8.10	7.10
Μάγειροι		9	
Θερμαστές	7.10	7	6.10
Ναύτες	7	6.10	6
Ανθρακείς	6.10	6	5

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *ΕΕΝ*, τ. Νοεμβρίου 1925

Η ΔΕΝ κοινοποίησε το προαιρετικό αυτό μισθολόγιο μαζί με το μισθολόγιο των επιβατηγών ατμοπλοίων της ακτοπλοΐας, το οποίο ήταν υποχρεωτικό κι είχε καθοριστεί με απόφαση μιας Επιτροπής από εκπροσώπους της διοίκησης, των εφοπλιστών και των ναυτεργατικών οργανώσεων. Η αναθεώρηση του μισθολογίου των πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας έγινε μετά από αίτηση της ΠΝΟ και βάσει των «βιοτικών αναγκών» του 1924 και των συνθηκών εργασίας στα πλοία. Με βάση τα μισθολόγια του 1914, το μισθολόγιο των πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας εμφάνιζε μια αύξηση 13,37% κατά μέσο όρο ενώ αντίθετα το μισθολόγιο των πληρωμάτων των φορτηγών

της Μεσογείου εμφάνιζε μια αύξηση 115% κατά μέσο όρο και των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων «υπερπόντιων πλόων» ή πλοίων ωκεανού (της πρώτης κατηγορίας) 93%[182].

Οι μεταβολές ανάμεσα στα μισθολόγια των πληρωμάτων των ακτοπλοϊκών και των φορτηγών ατμοπλοίων, που ανέρχεται στις 80 ποσοστιαίες μονάδες για τα μεσογειακά και στις 100 για τα ωκεανοπόρα, αντανακλούν τη δυναμικότητα του κλάδου των φορτηγών ατμοπλοίων και τη τάση διεθνοποίησης της ναυτικής εργασίας. Οι διαφορές των μισθολογίων των πληρωμάτων των μεσογειακών και των ωκεανοπόρων φορτηγών, σ' αυτή τη φάση, θα πρέπει να αναζητηθούν στις συνεχιζόμενες αναταραχές στη Μεσόγειο (πχ. μικρασιατικός πόλεμος, κατάληψη Κέρκυρας), στις συνθήκες απασχόλησης και στη μεγαλύτερη επιρροή που δυνητικά είχαν οι ναυτεργατικές οργανώσεις στα πληρώματα, λόγω των προσεγγίσεων και σε ελληνικούς λιμένες, των φορτηγών μεσογειακών ατμοπλοίων.

Η κατάσταση στη ναυλαγορά είχε αρχίσει να βελτιώνεται ενώ από το 1920 και μετά αυξανόταν διαρκώς τα ελληνικά φορτηγά πλοία που απασχολούνταν στις μεταφορές σιτηρών από την Αργεντινή, αρκετά από αυτά δραστηριοποιήθηκαν σε μεταφορές υλικών για την ανοικοδόμηση του Τόκυο μετά την καταστροφή του στο σεισμό του 1923 κι οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την εντυπωσιακή άνοδο των ναύλων, που παρουσιάστηκε μετά την απεργία των Άγγλων ανθρακωρύχων το 1926. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.1. «Πίνακας ατμοπλοίων – ιστιοφόρων περιόδου 1918-1938» στο Παράρτημα του Κεφαλαίου Πρώτου, ο αριθμός των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων παρουσίαζε καθόλη τη δεκαετία του 1920 μια ετήσια αύξηση της τάξης του 17%, που οδήγησε στην αύξηση της απασχόλησης και των μισθών των ναυτικών.

Οι μισθοί των πληρωμάτων των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων, της πρώτης κατηγορίας του Πίνακα 4.2. «Μισθολόγιο ναυτικών έτους 1924» στην οποία και μόνο θα αναφερόμαστε στη συνέχεια, είχαν την ίδια περίπου αγοραστική αξία με τους μισθούς των πληρωμάτων των αγγλικών φορτηγών ατμοπλοίων. Η διεθνώς διαφαινόμενη τάση εφαρμογής κοινού μισθολογίου σε πλοία που φέρουν την ίδια σημαία και σε πλοία που μεταφέρουν ομοειδή φορτία εκτελώντας τα ίδια σχεδόν ταξίδια, συνδέθηκε με την προσφιλή ιδέα της εποχής για την εφαρμογή ενός κοινού μισθολογίου σ' όλα τα πλοία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου[183].

Η ιδέα είχε τις ρίζες και την ανάπτυξή της στην Αμερική. Σύμφωνα μ' ένα νόμο του 1915 των ΗΠΑ, τα πληρώματα όλων των εμπορικών πλοίων που κατέπλεαν στα λιμάνια των ΗΠΑ μπορούσαν να λαμβάνουν το μισό των οφειλομένων αποδοχών τους από τους πλοιάρχους. Αν

[182] Το μισθολόγιον των πληρωμάτων των Ελληνικών πλοίων, στο *ΕΕΝ*, τ. Νοεμβρίου 1925.
[183] «Οι σημερινοί μισθοί εν συγκρίσει προς τους προπολεμικούς», στο *ΕΕΝ*, τ. 27, Αύγουστος 1927.

αρνούνταν οι πλοίαρχοι, η σύμβαση εργασίας δεν ίσχυε πλέον και οι ναυτικοί μπορούσαν να ζητούν την εξόφληση των αποδοχών και την απόλυσή τους. Η δε κατάργηση της σύλληψης και φυλάκισης των λιποτακτών των εμπορικών πλοίων και η ευνοϊκή τους αντιμετώπιση από τις αμερικάνικες αρχές, επέτρεπε στους ναυτικούς να λιποτακτούν εύκολα από τα πλοία τους στην Αμερική και να ναυτολογούνται σε άλλα πλοία με τον τρέχοντα μισθό στην Αμερική. Έτσι, η αύξηση της θαλάσσιας διαμετακομιστικής κίνησης στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο κι οι ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες, συντέλεσαν στην αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών στην Αμερική και των μισθών των ναυτικών στα αμερικάνικα πλοία (από $30 το 1915 στα $75 το Ιούνιο του 1919 και στη συνέχεια σε $85) ενώ το μέγεθος της αμερικάνικης ναυτιλίας από το 4,3% της παγκόσμιας το 1914 έφτασε στο 22,7% το 1921. Η εκπλήρωση του «πόθου» για την εξίσωση των μισθών, παρότι δεν μπορούμε να εκτιμήσουμε το βαθμό επιρροής των αμερικάνικων ενεργειών, φάνηκε πως δεν ήταν ακατόρθωτη[184].

Πίνακας 4.3. Μισθοί ναυτικών διαφόρων κρατών το 1919 και το 1922[σε δολάρια ΗΠΑ ($)]

1919		Τέλη 1922		
Πλοία	Μέσος όρος μισθού	Πλοία	Μισθός ναύτη	Μισθός θερμαστή
Σκανδιναυικά	75	Αμερικάνικα	45	47
Βρεττανικά	70	Βρεττανικά	44	46
Βελγικά	70	Δανικά	68	70
Ελληνικά	70	Σουηδικά	70.15	70.15
Ισπανικά	40			
Γαλλικά	30			
Ιαπωνικά	30			

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *EEN,* τ. Φεβρουαρίου 1930

Στις δύο πρώτες στήλες του Πίνακα 4.3. «Μισθοί ναυτικών διαφόρων κρατών το 1919 και το 1922» εμφανίζεται πράγματι μια τάση προσέγγισης στους μισθούς των ναυτικών κρατών, που κατείχαν το 70% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα στοιχεία όμως δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα καθώς σε ορισμένες χώρες υπήρχαν πρόσθετες παροχές (πχ. Ιαπωνία, Αγγλία με τη μορφή αποζημιώσεων ανεργίας ή ασθένειας) ή ιδιομορφίες στη λειτουργία των πλοίων (πχ. ημιστρατιωτικός οργανισμός γαλλικού στόλου, εξάμηνη εργασία Αμερικάνων ναυτικών) ενώ και το κόστος ζωής διέφερε αισθητά από χώρα σε χώρα (πχ. στην Αμερική ήταν υψηλό). Η κρίση στις ναυτιλιακές μεταφορές μετά το 1922 επέφερε μείωση της ζήτησης των ναυτικών και των μισθών τους αλλά η θύελλα ξέσπασε στο τέλος της δεκαετίας.

[184] Σ. Ζάρκος, Επιλιμενάρχης, ΄΄Το πρόβλημα της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ΄΄, στο *EEN*, τ. Φεβρουαρίου 1930 και David M. Williams, ΄΄Henry Mayhew and the British Seaman΄΄, στο *Research in Maritime History*, No 18 - «Merchants and Mariners: Selected maritime writings of David M. Williams», St John's, Newfoundland 2000, σελ. 209-228.

Η κατάρρευση του αμερικάνικου χρηματιστηρίου τον Οκτώβριο του 1929 κι η σοβαρή οικονομική κρίση που ακολούθησε ανέτρεψαν τα δεδομένα στη ναυτική εργασία. Υπήρξε μια απότομη κάμψη της ζήτησης, που είχε ως αποτέλεσμα την μείωση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών. Άρχισαν οι παροπλισμοί των πλοίων κι οι απολύσεις ναυτικών. Με απόφαση της ελληνικής διοίκησης συγκροτήθηκε το 1929 μια Επιτροπή για τη μελέτη εκκρεμών ζητημάτων της φορτηγού ναυτιλίας και μετά από επίπονες προσπάθειες κατάρτισε ένα μισθολόγιο. Σε αντίθεση με τα κατώτερα πληρώματα, οι οργανώσεις των αξιωματικών ΕΝ δεν αποδέχθηκαν τους μισθούς. Ως εκ τούτου, η ΔΕΝ ζήτησε από τις λιμενικές αρχές να εφαρμόζεται το μισθολόγιό της για τα κατώτερα πληρώματα ενώ για τους αξιωματικούς θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο για την προσαρμογή του επιπέδου των μισθών σε περίπτωση διαφορών. Λόγω της οικονομικής κρίσης, που ολοένα κι εξαπλωνόταν, οι αναταραχές ήταν αναπόφευκτες[185].

Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση η ΔΕΝ θεωρούσε επιτρεπτή τη μείωση των μισθών των αξιωματικών μέχρι 45% και του κατώτερου πληρώματος μέχρι 35%. Επί της ουσίας έδινε το πράσινο φως στους εφοπλιστές για μειώσεις των μισθών, πράγμα που δείχνει πως είχαν ήδη προσανατολιστεί στην επιλογή να διατηρήσουν «πάσει θυσία» τα πλοία τους ενεργά. Οι μεγαλύτερες μειώσεις στους μισθούς των αξιωματικών, έναντι των κατωτέρων πληρωμάτων, αποδόθηκαν σε κοινωνικούς λόγους καθώς οι μισθοί των αξιωματικών ήταν υψηλότεροι κι υπήρχαν μεγαλύτερα περιθώρια ανοχής κι αντοχής. Η κοινοποίηση του μισθολογίου προκάλεσε αναστάτωση στους ναυτικούς και στις συνδικαλιστικές τους ενώσεις, με τους αξιωματικούς να ζητούν να αφεθεί η διαμόρφωση των μισθών στην ελεύθερη λειτουργία της αγοράς και τα κατώτερα πληρώματα την εφαρμογή ενιαίου μισθολογίου στα φορτηγά πλοία. Μερικούς μήνες μετά τη θέσπισή του, τον Απρίλιο του 1930, ανεστάλη η εφαρμογή του ενώ συγκροτήθηκε μια ειδική επιτροπή για την αναθεώρηση του ενιαίου μισθολογίου σε νέες βάσεις ως προς τις διακρίσεις και τις κατηγορίες πλόων και πλοίων[186].

4.3.2.-Το ενιαίο μισθολόγιο και τα διασπασμένα μέτωπα

Παρά τη μείωση του μεταφορικού έργου, την πτώση των ναύλων, τη διενέργεια κατασχέσεων και εκπλειστηριασμών πλοίων λόγω αδυναμίας αποπληρωμής των δανείων και την έναρξη παροπλισμών των πλοίων, που επέφερε η οικονομική κρίση, αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την απότομη πτώση των τιμών των πλοίων. Σαράντα οκτώ (48)

[185] ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 22, αριθ. πρωτ. 11098/15-04-1930.
[186] Δ. Λιβιεράτος, *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα (1927-31)*, Κομμούνα/Ιστορική Μνήμη 5, Αθήνα 1987, σελ. 155, Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας΄΄, στο *NX*, τ. 11, 01-6-1931 και ΄΄Επί διαφόρων αιτημάτων των εργατών θαλάσσης΄΄ στο *ΕΕΝ*, τ. 64, 9ος 1930, σελ. 921-922.

φορτηγά ατμόπλοια αγοράστηκαν μέσα στο 1930, αν και την επόμενη χρονιά (1931) παροπλίστηκαν εκατόν τριάντα ένα (131) πλοία, που αντιπροσώπευαν το ένα τέταρτο της ελληνικής ναυτιλίας. Εκατοντάδες ναυτικών απολύθηκαν (πάνω από 2.500 άτομα) και στην πλειοψηφία τους έμειναν άνεργοι. Αλλά και για όσους εργάζονταν οι συνθήκες είχαν επιδεινωθεί καθώς μια μεγάλη μερίδα εφοπλιστών κι ιδίως των μικροκεφαλαιούχων πλοιάρχων – συμπλοιοκτητών, επεδίωκε τη μείωση των λειτουργικών δαπανών και κυρίως της μισθοτροφοδοσίας του πληρώματος, θεωρώντας ότι υπάρχουν περιθώρια[187].

Το μεγαλύτερο πλήγμα στους μισθούς των ναυτικών επήλθε με την εγκατάλειψη του «κανόνα του χρυσού», τη μεγάλη υποτίμηση της αγγλικής λίρας και στη συνέχεια την υποτίμηση της δραχμής σε σχέση με τη λίρα κατά 31,2%. Η υποτίμηση αντικατοπτρίστηκε άμεσα στους μισθούς των ναυτικών, οι οποίοι μεταφερόμενοι στην Ελλάδα, μετατρέπονταν σε δραχμές κι ήταν μειωμένοι κατά 30% τουλάχιστον. Αρκετοί άρχισαν να ζητούν να αναπροσαρμοστούν οι μισθοί τους ή να πληρώνονται σε δραχμές αλλά οι εφοπλιστές δεν το δεχόταν με επιχείρημα ότι οι συναλλαγές τους κι ιδίως η είσπραξη ναύλων γινόταν σε λίρες. Εκτός όμως από την πραγματική τους μείωση, οι μισθοί των ναυτικών υπέστησαν και ονομαστική μείωση από τους εφοπλιστές, με τη δικαιολογία της οικονομικής κρίσης, της πτώσης των ναύλων και της αδυναμίας καταβολής των μισθών. Αν και ορισμένοι πλοίαρχοι ή και συμπλοιοκτήτες τόνιζαν την ανάγκη δημιουργίας και εφαρμογής ενός κοινού μισθολογίου των ναυτικών, η πλειοψηφία των εφοπλιστών δεν το αποδεχόταν, επικαλούμενη οικονομικές δυσκολίες και την ανάγκη διατήρησης του «λιτοδίαιτου» των ναυτικών. Το «λιτοδίαιτο» αποτέλεσε τη μόνιμη επωδό εφοπλιστικών και πολιτικών κύκλων, για τη συγκράτηση ή τη μείωση του κόστους της ναυτικής εργασίας στα χρόνια της κρίσης[188].

Οι αντιδράσεις των ναυτικών άρχισαν να παίρνουν έκταση στα πλοία και οι λύσεις των προβλημάτων αναζητούνταν στα προξενικά λιμεναρχεία των λιμένων προσέγγισης των πλοίων. Στις παρεμβάσεις των προξενικών λιμεναρχών, αντιτίθενταν συχνά οι πλοίαρχοι κι οι εφοπλιστές, οι οποίοι στρεφόταν εναντίον τους με κατηγορίες ή απειλές στην κεντρική διοίκηση. Μια διοίκηση την οποία επίσης μέμφονταν για ολιγωρία κι ανεπάρκεια ενώ πρόβαλαν και το επιχείρημα της διεξόδου της αλλαγής σημαίας του πλοίου, όπως είχαν κάνει κάποιοι εφοπλιστές και το οποίο έκτοτε χρησιμοποιήθηκε «κατά κόρον» εν είδει εκβιασμού, εκδίκησης, τακτικής, επιχειρηματικής επιλογής, κλπ.[189]

---

[187] Χρήστος Ντούνης, Αντιναύαρχος – Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 64 κ.εξ.
[188] Σ.Κ. Θεοφιλάτος, ΄΄Η ανάγκη ομοιόμορφου μισθολογίου΄΄, στο *NX,* τ. 23 της 1-12-1931, σελ. 5-6, ΄΄Το ενιαίον μισθολόγιον΄΄, στο *NX,* τ. 23 της 1-12-1931, σελ. 17 και *NX*, τ. 75, 1-2-1934.
[189] *NX*, τ. 21, 01-11-1931 και *NX*, τ. 22, 15-11-1931.

Η οξεία υποβάθμιση των εργασιακών σχέσεων συντέλεσε στο να θεωρηθούν τα χρόνια της κρίσης ως «μαύρη εποχή» για τους ναυτικούς. Αντίθετα, για αρκετούς εφοπλιστές, κι ιδίως για όσους διαχειρίζονταν, δάνειζαν ή χρηματοδοτούσαν συμπλοιοκτησίες «μοναχοβάπορων» όπως το Γραφείο Ρεθύμνη- Κουλουκουντή, η εποχή προσέφερε επιχειρηματικές ευκαιρίες, τις οποίες εκμεταλλεύτηκαν δεόντως. Εκείνοι επεδίωκαν έντονα τη συμπίεση του εργασιακού κόστους ενώ για τους«ισχυρούς» εφοπλιστές δεν συνιστούσε υψηλή προτεραιότητα[190].

Αλλά κι ο χώρος των ναυτικών δεν εμφανιζόταν συλλογικά συμπαγής. Από τη μια, ο επίσημος συνδικαλιστικός φορέας ήτοι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) συγκέντρωνε το μεγαλύτερο αριθμό σωματείων και ναυτικών κι από την άλλη, η Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδας, που ελεγχόταν από το Κομμουνιστικό Κόμμα κι είχε υιοθετήσει μια γραμμή διαρκούς αντιπαλότητας έναντι των εφοπλιστών αλλά και της ΠΝΟ. Η αδυναμία σύμπλευσης και κοινής συλλογικής δράσης των ναυτικών συνδικαλιστικών φορέων δεν ευνοούσε κι ειδικά εκείνη την κρίσιμη περίοδο, τη συννενόηση και τη συναίνεση στην αναζήτηση λύσεων ή εναλλακτικών προτάσεων αλλά και την αποτελεσματική αντίδραση στην επιδείνωση των εργασιακών σχέσεων των ναυτικών.

Με δεδομένες τις ανελαστικές θέσεις εφοπλιστών και ναυτικών καθώς οι πρώτοι θεωρούσαν υπερβολικές τις απαιτήσεις των ναυτικών κι οι ναυτικοί ευτελείς τους μισθούς που αναγκαζόταν να δεχτούν λόγω της ανεργίας αλλά με τους οποίους δεν μπορούσαν να συντηρήσουν στοιχειωδώς τις οικογένειές τους, οι διενέξεις στα πλοία εντάθηκαν. Για την υπέρβασή τους η ΔΕΝ παράγγειλε στις λιμενικές αρχές την «αυστηρά εφαρμογή των περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων διατάξεων», αντιδρώντας έτσι και στις επιθέσεις εφοπλιστικών κύκλων προς την ίδια ή τους προξενικούς λιμενάρχες. Η κίνηση έδειχνε πως δεν είχε διάθεση για υποχωρήσεις[191].

Οι προσπάθειές της για την επίτευξη κοινής συμφωνίας πλοιοκτητών και ναυτικών, «συμφώνως και προς τα αλλαχού κρατούντα», δεν απέδωσαν και τον Αύγουστο του 1932 καθόρισε η ίδια πλέον ανά κατηγορία πλόων των πλοίων και ανά βαθμό - ειδικότητα τα «εύλογα και δίκαια όρια» των μισθών των ναυτικών, οι οποίοι εργαζόταν σε φορτηγά ατμόπλοια. Η παρέμβαση της ΔΕΝ στηρίχθηκε στο άρθρο 6 του νόμου 5231 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων», σύμφωνα με το οποίο η διοίκηση μπορούσε να επιτρέπει και την ελλιπή σύνθεση πληρώματος ενός πλοίου, χωρίς να κινδυνεύει

[190] Χρήστος Ντούνης, Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα Περίοδος 1939-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 42, S. G. Sturmey, ΄΄British Shipping and World Competition΄΄, στο *Research in Maritime History*, No. 42, 2010, σελ.218 και Βασίλης Λούλης, *Μαραμπού - Άπαντα Β΄ τόμος,* Κέδρος, Αθήνα, 1980, σελ. 287.

[191] Εγκύκλιοι Υπουργείου Ναυτικών/ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 59/38469 της 16-12-1931 και 2122/μον. 6 της 28-01-1932.

η ασφάλειά του, όταν οι μισθολογικές αξιώσεις των προσφερομένων για ναυτολόγηση ελλήνων ναυτικών ήταν αδικαιολόγητες και στο άρθρο 38 του νόμου 4183 «περί διπλωμάτων ικανότητος και πτυχίων ειδικότητος εν τω Ε.Ν.» σύμφωνα με το οποίο μπορούσε να επιτραπεί, σε επείγουσες περιπτώσεις, η ναυτολόγηση και αλλοδαπών διπλωματούχων και πτυχιούχων ή μη ναυτικών στα ελληνικά πλοία. Καθορίστηκαν λοιπόν μόνο τα «εύλογα και δίκαια» κατώτερα και ανώτερα όρια των μισθών, τα οποία όφειλαν να εφαρμόζουν οι λιμενικές αρχές σε περίπτωση που προέκυπταν διαφορές κι εζητείτο η παρέμβασή τους από τους πλοιάρχους, τους πλοιοκτήτες ή και τους ναυτικούς.

Το μισθολόγιο, που εμφανίζεται στους Πίνακες 4.5. «Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ του 1932» και 4.6. «Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ τετραμήνου Σεπτέμβρη - Δεκέμβρη 1932» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, ίσχυε μέχρι 31-12-1932 και θα αναπροσαρμοζόταν ανά τετράμηνο. Με το ενιαίο μισθολόγιο, οι πλόες χωρίστηκαν σε τέσσερεις κατηγορίες (υπερπόντιοι, Μεσογείου - Βόρειας Ευρώπης, εντός Μεσογείου για πλοία άνω των 3000 τόννων και για πλοία 1.000-3.000 τόννων) και σε κάθε κατηγορία πλόων αντιστοιχούσε ένα ξεχωριστό μισθολόγιο ανά ειδικότητα, το οποίο ήταν εκφρασμένο σε λίρες Αγγλίας, εκτός από την τέταρτη κατηγορία που ήταν εκφρασμένο σε δραχμές. Για τον υπολογισμό των ορίων συνεκτιμήθηκαν τα μισθολόγια που ίσχυαν σε πλοία άλλων σημαιών (αγγλικά, ιταλικά, γιουγκοσλαβικά, κλπ.), τα μισθολόγια που ίσχυαν την περίοδο 1924 – 1929, κατά την οποία επικρατούσαν ικανοποιητικοί ναύλοι, τα ποσοστά της πτώσης του ναυλαγοράς από την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 1929 μέχρι και το 1932, η πορεία της αγγλικής λίρας δεδομένου ότι οι μισθοί των ελλήνων ναυτικών των φορτηγών ατμοπλοίων καταβαλλόταν συνήθως σε αγγλικές λίρες κι η πορεία του τιμαρίθμου στην Ελλάδα από το 1928 μέχρι και το 1932[192].

Παρά τις καλές προθέσεις της ΔΕΝ και την τόλμη της να παρέμβει την κατάλληλη περίοδο, η εφοπλιστική πλευρά δεν ήταν ικανοποιημένη. Έτσι υπονόμευσε την εφαρμογή του μισθολογίου από την αρχή, αν κι αργότερα υποστηρίχθηκε πως η μη καθιέρωσή του οφειλόταν σε αδράνεια κι έλλειψη αποφασιστικότητας της διοίκησης. Εκείνο που έλειπε όμως ήταν η συννενόηση μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών, γεγονός που είχε σωστά επισημάνει ο Υπουργός Γ. Βασιλειάδης καθώς τα ανώτερα όρια των μισθών, δεν απείχαν από κείνα που εφαρμοζόταν σε πολλά πλοία ενώ δεν θεωρούσε πως «το ζήτημα του μισθολογίου ελύθη πλήρως, αλλά δεδομένου του ασυμβιβάστου των εκατέρωθεν αξιώσεων είμαι βέβαιος ότι κατηύθυνα ήδη αυτό προς την οριστικήν του λύσιν, διότι έθεσα μίαν βάσιν προς την

[192] Εγκύκλιοι ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 23013/μον. 50 και 23015/μον. 51 της 19-08-1932. Σημ. δική μου: Η αναφορά σε «τόννους» συνδέεται με τον υπολογισμό της χωρητικότας ενός πλοίου σε τόννους εκτοπίσματος νεκρού βάρους.

οποίαν θα προσαρμοσθούν βαθμιαίως αι αντιτιθέμεναι αξιώσεις και, ούτω τα δύο μέρη θα φθάσουν εις μίαν συνεννόησιν μεταξύ των»[193].

4.3.3.-Το «συμβατικό» μισθολόγιο και η έλλειψη «αρτιμέλειας»

Η παρέμβαση της ΔΕΝ για την «αποκατάσταση της ομαλότητας» και την υπέρβαση των συγκρούσεων δεν καρποφόρησε γιατί αμφισβητήθηκε ο ρόλος της από την εφοπλιστική πλευρά, η οποία επιθυμούσε μειώσεις των μισθών και δεν άργησε να τις εξασφαλίσει ως ένα βαθμό. Μετά από μερικούς μήνες, στις 26-04-1933 οι εφοπλιστές καθόρισαν για πρώτη φορά από κοινού με τους ναυτικούς ή ακριβέστερα με μια μερίδα των ναυτικών το ύψος των μισθών και μάλιστα υπό τις ευλογίες της ΔΕΝ. Είναι το γνωστό μισθολόγιο «πείνας» γιατί οι συμφωνημένοι μισθοί ήταν μικρότεροι όχι μόνο σε σχέση με τους ισχύοντες στην πράξη αλλά και με κείνους του ενιαίου μισθολογίου του 1932 της ΔΕΝ[194].

Το μισθολόγιο, που παρατίθεται στον Πίνακα 4.7. «Μισθολόγιο Συμφωνητικού της 26-04-1933» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, διαμορφώθηκε βάσει τριών κριτηρίων ήτοι της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων, του είδους των πλόων και της ειδικότητας του ναυτικού. Στον Πίνακα 4.4. «Κατηγορίες ταξιδιών, πλοίων και μισθολογίων των ετών 1932, 1933 και 1934» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου εμφανίζονται οι κατηγοριοποιήσεις του μισθολογίου του 1933 και η σχέση τους με κείνες του μισθολογίου του 1932. Μέσω της αύξησης των κατηγοριών των πλοίων και των πλόων διευκολύνθηκαν οι ανακατατάξεις και εντέλει μειώθηκαν τα επιμέρους μισθολόγια.

Η μείωση πχ. του μισθολογίου των ειδικοτήτων των ναυτικών του 1933 σε σχέση με το υφιστάμενο ενιαίο μισθολόγιο του 1932, που αφορούσε σε πλοία της πρώτης κατηγορίας πλόων και των δύο μισθολογίων ήτοι εκτός Ευρώπης, ήταν 21% κατά μέσο όρο. Εκτός όμως τη δραστική μείωση των ονομαστικών μισθών, η κατηγοριοποίηση των πλοίων ανάλογα με την χωρητικότητά τους σε τόννους εκτοπίσματος νεκρού βάρους [dead weight (dwt)] ήταν που έκανε ακόμα μεγαλύτερη τη διαφορά και σε ορισμένες ειδικότητες ξεπερνούσε το 20%. Παρά την αρχική κατρακύλα και αναταραχή μετά την εγκατάλειψη του «κανόνα του χρυσού», η συνεχιζόμενη υποτίμηση της δραχμής έναντι της λίρας, η οποία ευνοούσε τους ναυτικούς και τους συνέφερε η πληρωμή των μισθών σε λίρες, η μείωση των πραγματικών ή ονομαστικών μισθών των ναυτικών σε άλλες χώρες (πχ. Αγγλία, Δανία, Νορβηγία) αλλά και

[193] Γ. Βασιλειάδης, ΄΄Η κρίσις της εμπορικής ναυτιλίας – Τα ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ.88, Σεπτέμβριος 1932 και Ελευθέριος Α. Γεωργαντόπουλος, *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική 1931-1961*, Ανάτυπο από το περιοδικό *«ΣΠΟΥΔΑΙ»*, τεύχος 1ον, ακαδ. Έτους 1962-1963, Πειραιεύς 1962, σελ. 25.

[194]Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτικών/ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 10518/μον. 14 της 2-5-1933 στο *ΕΕΝ,* τ. 95, 5ος 1933, Γ.Χ. Λαιμός, ΄΄Περί μισθών και συνθέσεως΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 46 της 15-11-1932 και Ι.Μ. Καρίβαλης, ΄΄Διά την κοινήν σωτηρίαν΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 46 της 15-11-1932.

οι μειώσεις μισθών σε άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, φαίνεται πως έπαιξαν καίριο ρόλο στις ζυμώσεις και στην κατάληξη της συμφωνίας. Μιας συμφωνίας που κατοχύρωσε την καταβολή των μισθών σε λίρες αλλά πυροδότησε διενέξεις μεταξύ των ναυτικών ενώσεων καθώς δεν κάλυπτε όλες τις ειδικότητες και συγκεκριμένα τις ειδικότητες των μηχανικών και των ραδιοτηλεγραφητών. Η δε Ναυτεργατική Ένωση Πειραιά, μέλη της οποίας ανήκαν σε διάφορες ειδικότητες, δεν συμμετείχε και δεν είχε συνυπογράψει το συμφωνητικό, που «είχε υπογραφεί από τους ναυτοκάπηλους της ΠΝΟ» κι «είχε μειώσει το μισθό του ναύτη από 6 σε 4 λίρες, σε μια στιγμή που η κρίση βρισκόταν στο τέρμα της»[195].

Η τήρηση του μισθολογίου συνδέθηκε με την πλήρωση δύο κριτηρίων. Το πρώτο αφορούσε στο «περί δικαίου κοινό αίσθημα», το οποίο παραβιαζόταν από τους πλοιοκτήτες με τη συνομολόγηση μισθών μικρότερων από κείνους του «ενιαίου και ομοιόμορφου» μισθολογίου γιατί δεν εξασφάλιζε «εις τον εργάτην την ανάλογον προς την εργασίαν του αμοιβήν» κι από τους ναυτικούς με την αξίωση μεγαλύτερων μισθών γιατί αποτελούσε «κατά το κοινόν αίσθημα των εργαζομένων ναυτικών τάξεων απαίτησιν υπερβολικήν, ήτις πρέπει να δίδει αφορμήν δια την εφαρμογήν του άρθρου 6 του Νόμου περί συνθέσεως πληρωμάτων», δηλαδή ταξίδια με ελλιπή σύνθεση. Το δεύτερο αφορούσε στο ναυλοτιμάριθμο των ναυλαγορών της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου, Continent (ήτοι Ηπειρωτικής Ευρώπης) και Πλέητ (Αργεντινή) καθώς το συμφωνητικό (ή η σύμβαση όπως αναφερόταν στο συγκεκριμένο σημείο) μπορούσε να καταγγελθεί αν επί ένα τρίμηνο ο μέσος όρος του ναυλοτιμαρίθμου κινούνταν ανοδικά ή καθοδικά τουλάχιστον κατά 50%, σε σχέση το επίπεδο της ημερομηνίας υπογραφής του συμφωνητικού, δηλαδή του Απριλίου 1933.

Κι όμως τα προβλήματα στις ναυτικές εργασιακές σχέσεις οξύνθηκαν αντί να αμβλυνθούν. Δεν ήταν μόνο η συνεχιζόμενη τακτική των πλοιάρχων – πλοιοκτητών να μειώσουν τις δαπάνες της μισθοδοσίας και της τροφοδοσίας. Ακολουθούσαν και πρακτικές όπως το να ναυτολογούν παράτυπα ναυτικούς σε κατηγορίες πλόων με χαμηλότερα μισθολόγια ή να μην εφαρμόζουν τα υψηλότερα μισθολόγια όταν τα πλοία άλλαζαν περιοχές πλόων. Οι αντιδράσεις των πληρωμάτων ήταν αναμενόμενες και στηρίζονταν ή κι οργανώνονταν από συνδικαλιστικούς φορείς των ναυτικών, οι οποίοι είχαν ανοικτό και το μέτωπο των άνεργων ναυτικών, στην Ελλάδα και σε ορισμένα λιμάνια του εξωτερικού.

Οργανωμένες ή μη, υπήρξαν σοβαρές αντιδράσεις για την εφαρμογή του μισθολογίου του συμφωνητικού του 1933 στα πλοία και ορισμένες φορές πήραν άσχημη τροπή. Η κατάσταση

[195] Κώστας Στεφανάτος, *Το εργατικό και ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978, σελ. 56 και Στρατής Τσαμπής, *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2001, σελ. 34-36.

φαινόταν κι αλλόκοτη καθώς οι εφοπλιστές από τη μια πίεζαν για την περιστολή των δαπανών και απ' την άλλη αγόραζαν νέα πλοία. Από τις αρχές του 1934 ξέσπασαν απεργίες στα φορτηγά ατμόπλοια, τις οποίες πλοίαρχοι κι εφοπλιστές θεωρούσαν «στάσεις».

Κι αντί να επιδιωχθεί μια ευρύτερη και πιο συναινετική συμφωνία για το μισθολόγιο, στις 12-06-1934 οι εφοπλιστές με πέντε μόνο σωματεία της ΠΝΟ (Οικονομικών Αξιωματικών, Ναυτών, Θερμαστών, Θαλαμηπόλων και Ναυτομαγείρων) υπέγραψαν ένα νέο συμφωνητικό για το μισθολόγιο των φορτηγών ατμοπλοίων, το οποίο εμφανίζεται στον Πίνακα 4.8. «Μισθολόγιο Συμφωνητικού 12-06-1934» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου. Αυτή τη φορά δεν συμμετείχε ούτε η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), όπου ανήκαν οι Πλοίαρχοι, οι Υποπλοίαρχοι και οι Ανθυποπλοίαρχοι κι οι οποίοι είχαν, λόγω της φύσης της εργασίας τους, στενότερη επαγγελματική σχέση με τους εφοπλιστές. Η άρνηση της σύμπραξής τους στο μισθολόγιο συνιστούσε ρήξη κι οδηγούσε σε «έλλειψιν αρτιμελείας» της συλλογικής σύμβασης καθώς «έδωσαν εις αυτήν κεφαλήν οι Εφοπλισταί και χείρας οι Ναυτεργάται, χωρίς να ζητηθώσιν από τους αξιωματικούς, οι αναγκαίοι προς στήριξιν αυτής πόδες»[196].

Στο συμφωνητικό του 1934 οι μισθοί της πρώτης κατηγορίας για υπερπόντιους πλόες αυξήθηκαν σε ποσοστό περίπου 16,5% σε σχέση με κείνους του συμφωνητικού του 1933 αλλά υπολείπονταν κατά 9% εκείνων του ενιαίου μισθολογίου της ΔΕΝ του 1932. Η περιορισμένη εφαρμογή του δεν απέτρεψε την εκδήλωση νέων αναταραχών κι απεργιών των πληρωμάτων σε λιμάνια της Ευρώπης (Ρόττερνταμ, Αμβέρσα, κλπ.) και της Αργεντινής, που χαρακτηρίστηκαν, κατά τα γνωστά, ως στάσεις κι οι απεργοί στασιαστές. Συνοδεύτηκαν με απολύσεις πληρωμάτων, συμπλοκές απεργών με απεργοσπάστες, συλλήψεις απεργών, διαμαρτυρίες, ναυτολογήσεις αλλοδαπών, δικογραφίες, κλπ.

Οι εφοπλιστές επέβαλαν την εφαρμογή του μισθολογίου και μάλιστα με τρόπο που ήθελαν να επιδείξουν τη δύναμή τους. Έντειναν τις παρεμβάσεις τους στη διοίκηση μέσω του Υπουργού των Ναυτικών επιτυγχάνοντας την απομάκρυση του Διευθυντή της ΔΕΝ ενώ μέμφονταν τον θεσμό των προξενικών λιμεναρχείων, ζητώντας την κατάργησή τους. Κι η διοίκηση, επηρεασμένη από τις παραιτήσεις και τις ανακατατάξεις στη ΔΕΝ, άρχισε ν' ασχολείται, παραβλέποντας την ουσία των ζητημάτων, με τη σύνταξη σχεδίων περί μέτρων τάξεως στη φορτηγό ναυτιλία[197].

---

[196] Γιώργης Χρ. Λαιμός, ΄΄Η λογική μισθοδοσία εξασφαλίζει την τάξιν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 89 της 01-09-1934.
[197] ΄΄Να ανακληθούν αμέσως΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 84 της 15-6-1934, ΄΄Ο απολογισμός ενός έτους΄΄, στο *ΝΧ*, τ. Ιανουαρίου 1935 και ΄΄Διά την αποκατάστασιν ρυθμού εις την φορτηγόν ναυτιλίαν – Το καταρτισθέν νομοσχέδιον΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 98 της 15-01-1935.

Μετά την καταγγελία του συμφωνητικού τον Αύγουστο του 1935, ξεκίνησαν οι συζητήσεις για τη νέα συλλογική σύμβαση ή την παράταση της παλιάς ανάμεσα στις πέντε Ενώσεις που είχαν υπογράψει το συμφωνητικό του 1934 και την ΕΕΕ αλλά δεν καρποφόρησαν, αν κι υπήρξε μια ύφεση των εντάσεων. Η ΔΕΝ παρέτεινε την ισχύ του συμφωνητικού για ένα μήνα ακόμη και υπό την απειλή εκδήλωσης απεργιακών κινητοποιήσεων, προχώρησε στον καθορισμό ελάχιστου μηνιαίου μισθού, εάν δεν υπήρχε συλλογική σύμβαση σε ισχύ, ο οποίος αντιστοιχούσε στις αποδοχές ενός μήνα βάσει του κατώτατου ποσού του εργατικού ημερομισθίου στον Πειραιά, κατά την περίοδο της ναυτολόγησης του ναυτικού και στην παροχή δυνατότητας ναυτολόγησης ναυτικών με ή χωρίς διπλώματα, άδειες ή πτυχία ικανότητας ή ειδικότητας, στις περιπτώσεις απόλυσης μελών του πληρώματος πλοίου, τα οποία πριν τη λήξη της διάρκειας ναυτολόγησης ζητούσαν υψηλότερους μισθούς από κείνους που συμφώνησαν κατά την έναρξη της ναυτολόγησης[198].

Αν και θεωρητικά τα μέτρα στόχευαν στην ενθάρρυνση της επίτευξης συμφωνιών μεταξύ εφοπλιστικών και ναυτικών οργανώσεων στην πράξη λειτουργούσαν ως μοχλός πίεσης των ναυτικών, οι οποίοι όπου κι όπως μπορούσαν ανταπέδιδαν τις πιέσεις όπως έκανε ο Σύλλογος Ραδιοτηλεγραφητών ΕΝ, εκείνη την περίοδο (1933-1936), αναλαμβάνοντας τις απαραίτητες ενέργειες για την εργασία των μελών του με αποτέλεσμα την αύξηση των αμοιβών τους. Κι οι πλοίαρχοι προειδοποιούσαν για «εξέγερση» λόγω της «εγκληματικής απληστίας των πλοιοκτητών» και της προκλητικής κοινωνικής αδικίας εις βάρος τους[199].

4.3.4.-Το «υποχρεωτικό» μισθολόγιο κι η «σώτειρα παρέμβασις»

Η επιβολή της μεταξικής δικτατορίας της 4ης Αυγούστου 1936, είχε άμεσο και καταλυτικό αντίκτυπο στον καθορισμό του μισθολογίου των ναυτικών. Στις 05-08-1936 κιόλας, ΕΕΕ και ΠΕΠΕΝ κατάρτισαν ένα συμφωνητικό μισθολογίου φορτηγών ατμοπλοίων, το οποίο υπογράφτηκε κι επίσημα στις 21-08-1936 στα Γραφεία της ΔΕΝ, παρουσία του Διευθυντή της Κ. Κατσαμπή, από τους εκπροσώπους τους Κ.Ε. Εμπειρίκο και Μιχ. Αμπουσελάμ. Το μισθολόγιο αφορούσε μόνο στους Πλοιάρχους, Υποπλοιάρχους κι Ανθυποπλοιάρχους. Σε

---

[198] ΄΄Τα μέτρα δια την πρόληψιν των απεργιών΄΄, στο *Ν.Χ.* τ. 112 της 15-08-1935, Νομοθετικό Διάταγμα της από 27-09-1935 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί συνθέσεων πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων και περί μισθολογίου των εργατών θαλάσσης διατάξεων των Νόμων 5231 και 6209» (ΦΕΚ 427 Α της 27-09-1935) και Μιχάλης Ρηγίνος, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936, Βιομηχανία – Βιοτεχνία,* Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987, σελ. 321-327.

[199] George J. Borjas, *Τα οικονομικά της εργασίας*, Μετάφραση Μόνας Παπαδάκου, Κριτική, Αθήνα 2003, σελ.475, Κώστας Στεφανάτος, *Το εργατικό και ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978, σελ. 59 και Μιχ. Γ. Αμπουσελάμ, ΄΄Ανεξήγητος αναβλητικότης΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 11, Ιούνιος 1936.

σχέση με το μισθολόγιο του συμφωνητικού του 1933, είχαν δοθεί δύο λίρες παραπάνω στους μισθούς κάθε βαθμίδας και κατ' αυτό τον τρόπο οι μισθοί των πλοιάρχων εμφανιζόταν αυξημένοι κατά 13%, των υποπλοιάρχων κατά 19% και των ανθυποπλοιάρχων κατά 25%. Οι πλόες είχαν χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες [υπερπόντιοι, κόντινεντ, Μεσογείου και Μεσογείου για πλοία έως 2.000 τόννους νεκρού βάρους (dwt)] και δεν υπήρχε καμιά κατηγοριοποίηση των πλοίων ανάλογα με την χωρητικότητά τους. Επρόκειτο για τις ίδιες κατηγορίες πλόων, που είχε καθορίσει προ τετραετίας η ΔΕΝ.

Με τη μόνιμη εγκύκλιο της ΔΕΝ αριθ. 26 της 02-09-1936 αποσαφηνίστηκε πως το «υποχρεωτικό» μισθολόγιο των πλοιάρχων, θα ήταν ο «γνώμων κρίσεως» για τον καθορισμό των μέγιστων ορίων της μισθοδοσίας του υπολοίπου πληρώματος. Δεδομένης της ιεραρχικής τάξης στο πλοίο, επικεφαλής της οποίας είναι ο «πρώτος πλοίαρχος», δεν επιτρεπόταν να υπερβαίνει η μισθοδοσία κανενός απ' όσους υπηρετούσαν στο πλοίο τη μισθοδοσία του, η μισθοδοσία του δεύτερου μηχανικού έπρεπε να είναι λίγο μεγαλύτερη από εκείνη του υποπλοιάρχου, η μισθοδοσία του τρίτου μηχανικού λίγο μεγαλύτερη εκείνης ανθυποπλοιάρχου, κλπ. Κάθε αξίωση πάνω απ' αυτά τα όρια θεωρούνταν «υπερβολική» και συνεπαγόταν τις συνέπειες του νόμου.

Η «σώτειρα του Κράτους παρέμβασις» υπό τύπο διαταγής, λειτούργησε κατευναστικά τουλάχιστον στην αρχή παρότι άλλα στοιχεία είχαν σίγουρα σοβαρότερη επίδραση (απαγορεύσεις απεργιών, συναθροίσεων, περιορισμός ατομικών και πολιτικών ελευθεριών, συλλήψεις, εξορίες, κλπ.). Ο καθορισμός του μισθολογίου βάσει της ιεραρχικής κλίμακας έγειρε αντιδράσεις από τους μηχανικούς και τους ραδιοτηλεγραφητές, που λόγω των ειδικοτήτων τους αλλά και της δράσης των ενώσεών τους, μπορούσαν να επιτύχουν την καταβολή υψηλότερων μισθών. Η εξειδίκευση εξάλλου συνιστά ένα από τους βασικότερους παράγοντες των διαφορών στις αμοιβές εργασίας[200].

Τον Οκτώβριο του 1936 κιόλας, αναπροσαρμόστηκαν προς τα πάνω από το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τα ανώτατα όρια της μισθοδοσίας μηχανικών και ραδιοτηλεγραφητών, χωρίς όμως να αποκλείεται, μέχρι νεωτέρας διαταγής, η εφαρμογή του «Νόμου της προσφοράς και ζητήσεως» κι επιτρεπομένης της ναυτολόγησης με μισθό (υψηλότερο σαφώς), που με ελεύθερη βούληση θα συμφωνούσαν τα συμβαλλόμενα μέρη. Αυτή η εξέλιξη προμηνούσε προβλήματα που θα χειρίζονταν οι επιτροπές για την επίλυση των συλλογικών διαφορών στην ναυτική εργασία, που συγκροτήθηκαν στη συνέχεια.

---

[200] ΄΄Το μισθολόγιον της φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 138, 15-09-1936 και Δ.Π. Καράγιωργας, *Δημόσια Οικονομική 1 – Οι οικονομικές λειτουργίες του κράτους*, Παπαζήσης, Αθήνα 1979, σελ. 248.

Το Δεκέμβριο 1936 υπέγραψαν συλλογικές συμβάσεις και τα κατώτερα πληρώματα των φορτηγών ατμοπλοίων. Βασιζόμενες στο γεγονός ότι ο ναυλοτιμάριθμος είχε μια άνοδο τους τελευταίους τρεις μήνες, ορισμένες ειδικότητες πέτυχαν μια αύξηση γύρω στο 15% σε σχέση με τα «υποχρεωτικά» ανώτατα όρια της εγκυκλίου του Σεπτεμβρίου 1936. Η σύνδεση του μισθολογίου με τον ναυλοτιμάριθμο, παρότι δεν ήταν κοινά αποδεκτή στον εφοπλιστικό χώρο, φαίνεται πως άρχιζε να υλοποιείται[201].

Τα μισθολόγια των ναυτικών διαμορφώνονταν πλέον και με άλλο τρόπο. Μετά από προσφυγή των Ενώσεων των Μηχανικών και των Ασυρματιστών στην «Ανώτατη Διαιτητική Επιτροπή», καθορίστηκαν γι' αυτούς στις 13-01-1937 νέα μισθολόγια αυξημένα κατά 1-2 λίρες σε σχέση με κείνα του Οκτωβρίου 1936. Έτσι, καταλύθηκε η μισθολογική τάξη με βάση την ιεραρχία στο πλοίο και τις προηγούμενες ρυθμίσεις. Άμεσα, η ΠΕΠΕΝ ζήτησε υψηλότερους μισθούς από την ΕΕΕ, η οποία δεν συμφώνησε κι ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας προσέφυγε στην Ανωτέρα Διαιτητική Επιτροπή, για τον καθορισμό νέου μισθολογίου. Η Επιτροπή με απόφασή της στις 09-02-1937 αναπροσάρμοσε το μισθολόγιο των πλοιάρχων και μάλιστα σε δύο φάσεις χρονικά, προκειμένου να καλυφθούν οι διαφορές των μισθών των αξιωματικών καταστρώματος και μηχανής[202].

Αν κι οι εφοπλιστές, εκπρόσωποι των οποίων όπως και των ναυτικών συμμετείχαν στις Επιτροπές Διαιτησίας, είχαν αρχίσει να ανησυχούν, προβάλλοντας την αύξηση των δαπανών εκμετάλλευσης των πλοίων λόγω των διογκωμένων δαπανών για μισθοδοσία, περίθαλψη ψευδασθενών, παλιννοστήσεις και αποστολές πληρωμάτων στο εξωτερικό, ασφάλιστρα και καύσιμα, η εξαιρετική πορεία του ναυλοτιμαρίθμου, τους έκανε γαλαντόμους. Στις συλλογικές συμβάσεις που υπογράφησαν στις αρχές Σεπτεμβρίου 1937 με τα κατώτερα πληρώματα και την ΠΕΠΕΝ δόθηκαν αυξήσεις πάνω από 10% αλλά και μια λίρα παραπάνω ανά μήνα σε όλα γενικώς τα πληρώματα. Οι Ενώσεις των Μηχανικών και των Ραδιοτηλεγραφητών είχαν προσφύγει στην Ανωτέρα Διαιτητική Επιτροπή, που αποφάσισε την χορήγηση αυξήσεως στους μισθούς των μηχανικών ανεξαρτήτως τάξης και κατηγορίας πλόων κατά δύο λίρες το μήνα και στους μισθούς των ραδιοτηλεγραφητών κατά μία λίρα το μήνα. Αυτή ήταν κι η τελευταία ωραία πράξη του έργου της αύξησης των μισθών των ναυτικών, μετά τα δύσκολα χρόνια της οικονομικής κρίσης του 1929[203].

---

[201] «Το μισθολόγιον δια τα κατώτερα πληρώματα», στο *ΝΧ*, τ. 144, της 15-12-1936, Μ. Κουλουκουντής, «Εφ' όσον παρουσιάσωμεν ενιαίον μέτωπον …», στο *ΝΧ*, τ. 97/01-01-1935 και Κ.Γ. Γράτσος, «Η θέσις, τα προβλήματα και αι ανησυχίαι της φορτηγού Ναυτιλίας», στο *ΝΧ*, τ. 135, 01-08-1936.

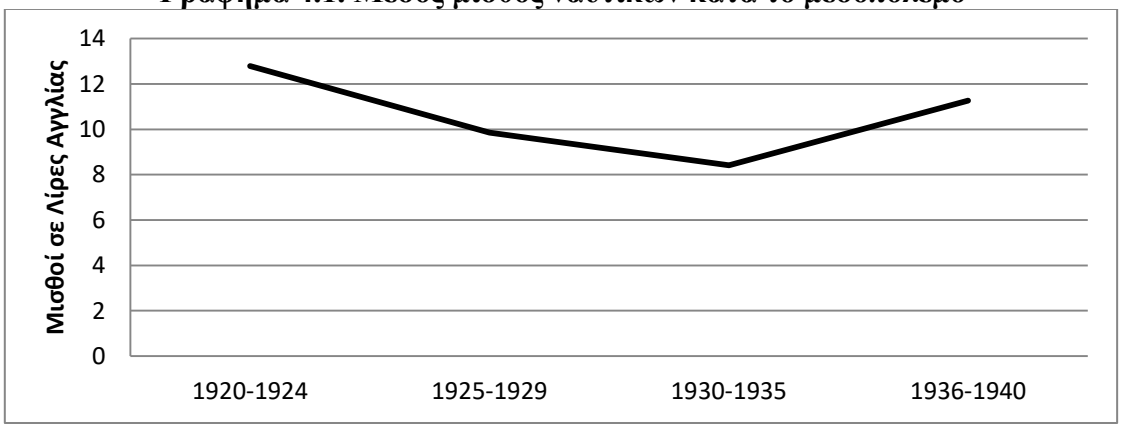
[202] «Το μισθολόγιον μηχανικών και ραδ/φητών», στο *ΝΧ*, τ. 146, 15-01-1937, σελ. 19 και «Το νέον μισθολόγιον των Πλοιάρχων», στο *ΝΧ*, τ. 148, 15-02-1937.

[203] Γ. Ε. Εμπειρίκος, «Τα χαμηλά έξοδα είναι η δύναμις της Ναυτιλίας μας», στο *ΝΧ*, τ. 169, 01-01-1938.

Η πρώτη περίοδος της μεταξικής δικτατορίας των ετών 1936 και 1937, που χαρακτηριζόταν από δυναμισμό, έντονη παρεμβατικότητα και μισθολογική εύνοια για τους ναυτικούς έληγε. Τον Σεπτέμβριο 1938 δεν υπήρξε συμφωνία για την υπογραφή συλλογικής σύμβασης της ΕΕΕ με καμιά Ένωση της ΠΝΟ κι αμφότεροι προσέφυγαν στην Διαιτητική Επιτροπή. Η ΕΕΕ ζητώντας μείωση του μισθολογίου των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων κι οι συνδικαλιστικές ενώσεις των ναυτικών ζητώντας αύξηση. Η Διαιτητική Επιτροπή, ως «Πόντιος Πιλάτος», αποφάσισε πως δεν συντρέχουν λόγοι ούτε αύξησης ούτε μείωσης του μισθολογίου, απέρριψε και τις δύο προσφυγές και παρέτεινε την ισχύ του ισχύοντος μισθολογίου όλων των ειδικοτήτων των ναυτικών μέχρι τον Μάρτιο του 1939, οπότε αποδεχόμενη την πρόταση των εφοπλιστών μείωσε το μισθολόγιο των αξιωματικών (πλοιάρχων, μηχανικών και ραδιοτηλεγραφητών) κατά μία λίρα.

Ήδη όμως τα πράγματα είχαν πάρει άλλη τροπή. Αρχής γενομένης με θέματα πολεμικών επιδομάτων στα πληρώματα των ελληνικών φορτηγών πλοίων που προσέγγιζαν σε λιμάνια των εχθροπραξιών του ισπανικού εμφύλιου πολέμου, οι συλλογικές συμβάσεις από το 1939 αλλάζουν και περιεχόμενο. Τα πολεμικά επιδόματα κι οι μισθοί των ναυτικών καθορίζονταν με συλλογικές συμβάσεις ή μέσω αποφάσεων της Διαιτητικής Επιτροπής αλλά με φόντο θαλάσσιες ζώνες που αποτελούσαν θέατρα διαρκών πολεμικών επιχειρήσεων, επικίνδυνες ζώνες, έγγραφες ατομικές συμβάσεις ναυτολογήσεων κι αλλαγές στους τρόπους χορήγησης προκαταβολών ή παλιννοστήσεων.

Γράφημα 4.1. Μέσος μισθός ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο



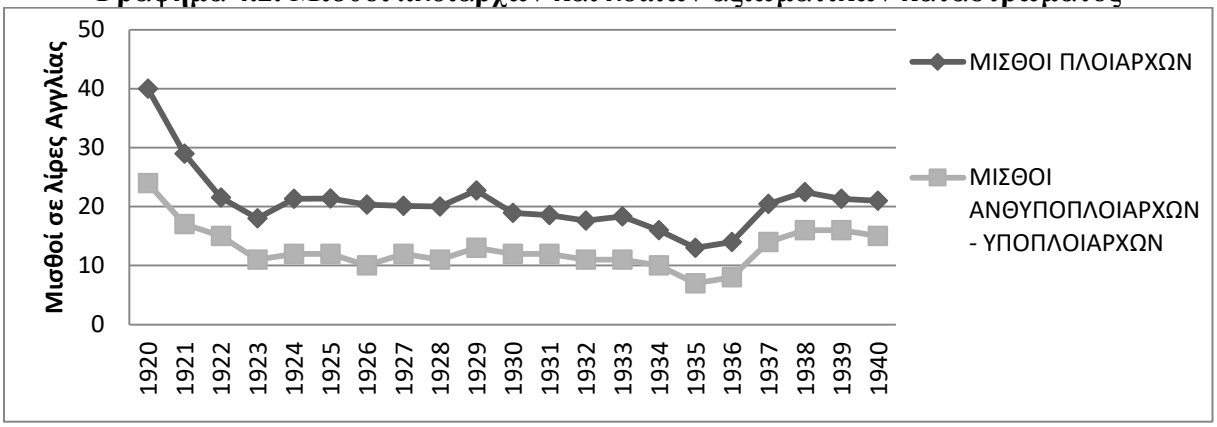
Πηγή: Πίνακας 4.9. Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

4.3.5.-Η εξέλιξη των μισθών των ναυτικών

Με βάση τα στοιχεία της βάσης δεδομένων ΝΕΠΕΜ επιχειρήσαμε να καταγράψουμε την πορεία των μέσων μισθών των ναυτικών, όλων των ειδικοτήτων, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Παρά το γεγονός ότι δεν λάβαμε υπόψη την παράμετρο του πληθωρισμού, οι

τάσεις που καταγράφηκαν επιβεβαιώνουν τη λογική εκτίμηση ότι ακολουθούσαν σε γενικές γραμμές την πορεία των επίσημων μισθολογίων, όπως προέκυπτε από την καταγραφή του Κουρμπέλη, το καθορισμένο μισθολόγιο του 1932, τα συμφωνητικά ή τις συμβάσεις των ετών 1933, 1934, κλπ. Στο Γράφημα 4.1. «Μέσος Μισθός ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο» φαίνεται η πορεία των μισθολογίων εκφρασμένων σε λίρες Αγγλίας (αριστερή στήλη του Γραφήματος). Διαπιστώνουμε πως οι υψηλοί μισθοί της πρώτης πενταετίας (1920 – 1924) γνώρισαν μια πτώση κατά την επόμενη πενταετία (1925-1929). Οι μεγαλύτερες μειώσεις των μισθών κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου σημειώθηκαν, όπως ήταν αναμενόμενο, κατά την περίοδο της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης (1930-1935). Φαίνεται όμως καθαρά πως δεν γνώρισαν μια απότομη και κατακόρυφη πτώση αλλά πως συνεχίστηκε με ηπιότερο ρυθμό η καθοδική πορεία, που είχε αρχίσει από την προηγούμενη πενταετία. Η αυξητική πορεία των μισθών κατά την περίοδο 1936-1940 είναι αξιόλογη αλλά σε καμιά περίπτωση δεν θα προσεγγίσει τα επίπεδα των μισθών της πρώτης πενταετίας (1920-1924) του μεσοπολέμου.

Γράφημα 4.2. Μισθοί πλοιάρχων και λοιπών αξιωματικών καταστρώματος



Πηγή: Πίνακας 4.10 Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Το Γράφημα 4.2. «Μισθοί πλοιάρχων και λοιπών αξιωματικών καταστρώματος» εμφανίζει την πορεία των μέσων μισθών των πλοιάρχων καθώς και των υποπλοιάρχων - ανθυποπλοιάρχων όλα τα χρόνια του μεσοπολέμου, όπως προκύπτουν από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ. Στον κατακόρυφο άξονα έχουν καταχωριστεί οι μισθοί εκφρασμένοι σε λίρες Αγγλίας. Διαπιστώνουμε μια ομοιόμορφη κάθετη πτώση της μισθοδοσίας αμέσως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και συγκεκριμένα μεταξύ των ετών 1920-1922. Τη σχετική σταθερότητα, που διαπιστώνεται στη συνέχεια, θα διαδεχθεί μια αισθητή αύξηση το 1929. Από την επόμενη χρονιά (1930) αρχίζει μια πτώση των μισθών, που όμως γίνεται απότομη μόνο το 1934-1935. Οι αυξήσεις πάντως, από το 1936 και μετά, απλώς θα πλησιάσουν τους μισθούς του 1929. Διαπιστώνουμε ακόμη ότι δεν υπήρχαν σοβαρές διαφορές όσον αφορά

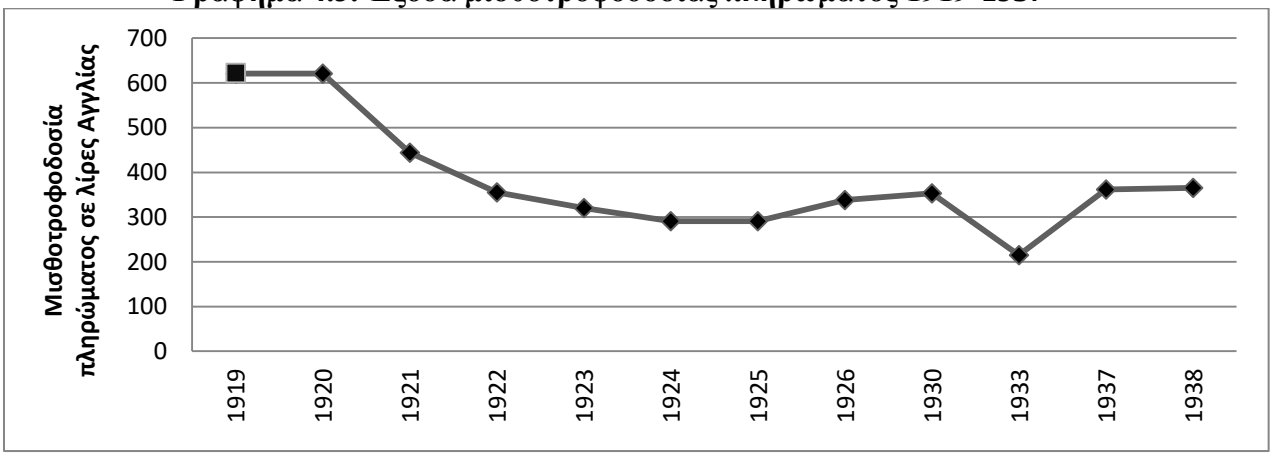
στις εκάστοτε μεταβολές των μισθοδοσιών των πλοιάρχων και των υποπλοιάρχων – ανθυποπλοιάρχων καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Δεν απομένει συνεπώς καμιά αμφιβολία ότι η εξέλιξη της μέσης μισθοδοσίας στο μεσοπόλεμο ακολούθησε την πορεία, που αναφέραμε προηγούμενα.

4.4.-ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

4.4.1.-Μισθοδοσία και τροφοδοσία

Το συνολικό κόστος ναυτικής εργασίας αφορά κατά κύριο λόγο στη μισθοδοσία, στην τροφοδοσία, στις παλιννοστήσεις και στις πρόσθετες αμοιβές ή έξοδα του πληρώματος. Έχει επισημανθεί ότι στα ελεύθερα φορτηγά πλοία «το κόστος μισθοδοσίας αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο κονδύλι των συνολικών εξόδων του ταξιδιού για ένα καινούργιο πλοίο, παρόλο που η σχετική αξία των μισθών μειώνεται καθώς το σκάφος παλιώνει και τα έξοδα επισκευής αρχίζουν να αυξάνονται». Στο Γράφημα 4.3. «Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937», το οποίο στηρίζεται σε κείμενα κρατικών λειτουργών κι εφοπλιστών, φαίνεται η πορεία των δαπανών μισθοδοσίας και τροφοδοσίας καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Παρότι τα διαθέσιμα στοιχεία δεν είναι ομοιογενή και εμφανίζουν διαφορές μεταξύ τους, μας επιτρέπουν να σχηματίσουμε μια έστω και αμυδρή εικόνα της κατάστασης[204].

Γράφημα 4.3. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937



Πηγή: Πίνακας 4.11. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

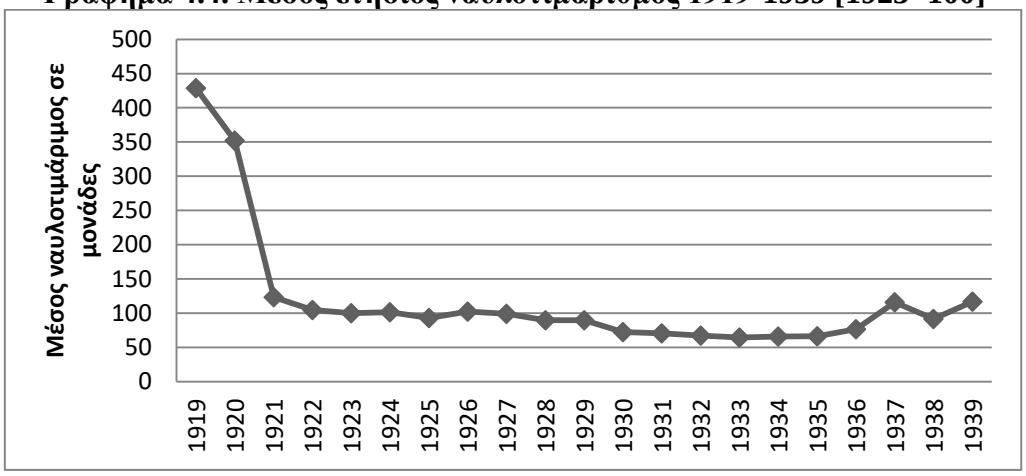
Η πτωτική πορεία των δαπανών μισθοδοσίας και τροφοδοσίας μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και κατά την οικονομική κρίση που ακολούθησε, συνεχίστηκε μέχρι το 1924. Τη σχετική σταθεροποίησή τους ή τις μικρές μεταβολές που παρατηρήθηκαν μέχρι το

[204]Stanley Sturmey, «Βρετανική ναυτιλία και διεθνής ανταγωγνισμός. Τα δύσκολα χρόνια: Η μεσοπολεμική περίοδος», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ος αιώνας*, Στάχυ, Αθήνα 2001, σελ. 355.

1930, διαδέχεται το 1933 με μια απότομη πτώση. Η αισθητή αύξησή τους κατά τα έτη 1937-1938, τις επαφέρει στα επίπεδα του 1930.

Το ύψος των δαπανών μισθοδοσίας και τροφοδοσίας μαζί με τη σύνθεση και την ελευθερία επιλογής του πληρώματος θεωρήθηκαν, από την αρχή του μεσοπολέμου, ως τα στοιχεία που εξασφαλίζουν την «πειθαρχία» του πληρώματος κι επηρεάζουν την απόφαση του πλοιοκτήτη – επενδυτή για την επιλογή της σημαίας, που θα υψώσει στο πλοίο. Οι μειωμένες δαπάνες μισθοτροφοδοσίας στα ελληνικά πλοία αποτελούσαν, την αιτία ύψωσης της ελληνικής σημαίας κι από ξένους πλοιοκτήτες πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, ενώ αντίθετα μετά τον πόλεμο Έλληνες πλοιοκτήτες ύψωναν ξένες σημαίες στα πλοία τους. Πενήντα ατμόπλοια (κυρίως υπερωκεάνεια και μεγάλα επιβατηγά) συνολικής χωρητικότητας 150.000 κοχ Ελλήνων πλοιοκτητώ, στα οποία υπηρετούσαν κι αρκετοί Έλληνες ναυτικοί, είχαν υψώσει την αγγλική σημαία. Η ύψωσή της όμως οφειλόταν στο μεταφορικό τους έργο (μεταφορά μεταναστών προς την Αμερική με ιδιαιτερότητες όπως η ανάγκη πρόσληψης και Άγγλων ναυτικών λόγω γλώσσας ή οι ειδικές τελωνειακές και διαβατηριακές διατυπώσεις, κλπ.) και σε πλεονεκτήματα όπως η παροχή άτοκων δανείων για την ανανέωση του στόλου των υπερωκεανείων, οι ελαττωμένες -στο μισό- τιμές προμήθειας γαιανθράκων, τα μειωμένα λιμενικά τέλη κι η μη υποχρέωση πρόσληψης πλοηγού κατά την είσοδο στα λιμάνια, τα οποία συνεπάγονταν επιπλέον κέρδος 15% για ένα υπερωκεάνειο[205].

Γράφημα 4.4. Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 [1923=100]



Πηγή: Πίνακας 4.12. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

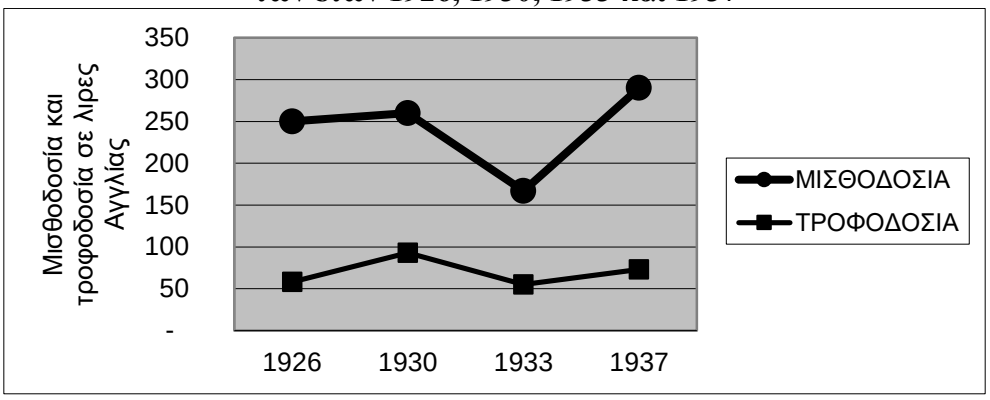
Συγκρίνοντας τις τάσεις της μισθοτροφοδοσίας των πληρωμάτων (Γράφημα 4.3. «Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937») και του ναυλοτιμαρίθμου (Γράφημα 4.4. «Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 [1923=100]») παρατηρούμε ότι ακολούθησαν την ίδια πορεία, αν κι οι μεταβολές του ναυλοτιμαρίθμου ήταν πολύ απότομες κατά τα έτη

[205]Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μ. Μαντζαβελάκης, Αθήναι 1925, σελ. 139.

1919-1921. Στη συνέχεια και μέχρι το 1937 δεν υπήρξαν έντονες αλλαγές με εξαίρεση τη μείωση του 1929, η οποία υπερκεράστηκε με την οξεία άνοδο του ναυλοτιμαρίθμου το 1937.

Από τα ξεχωριστά στοιχεία των δαπανών μισθοδοσίας και τροφοδοσίας των πλοίων, που διαθέτουμε μόνο για τέσσερα έτη (1926, 1930,1933 και 1937), μπορούμε να δούμε επίσης την κοινή πορεία και των δύο αυτών δαπανών. Στο Γράφημα 4.5. «Δαπάνες μισθοδοσίας και τροφοδοσίας των ετών 1926, 1930, 1933 και 1937» βλέπουμε καθαρά ότι οι δαπάνες τροφοδοσίας ακολουθούν μια περισσότερο ομαλή πορεία σε σχέση με τις δαπάνες μισθοδοσίας καθώς είναι περισσότερο ανελαστικές. Η αύξηση των δαπανών τροφοδοσίας το 1930, σε σχέση με τις αντίστοιχες του 1926, οφείλονται στην εφαρμογή του εδεσματολογίου του 1929 κι εκτιμάται ότι συνέτεινε στη βελτίωση των συνθηκών διατροφής στα πλοία. Αντίθετα το 1933 παρατηρούμε μια πτώση των δαπανών τροφοδοσίας, οι οποίες επανεμφανίζονται αυξημένες το 1937 καθώς είχε παρέλθει η ναυτιλιακή κρίση κι είχαν εγκαταλειφθεί οι εκτεταμένες πρακτικές περικοπής των σχετικών δαπανών[206].

Γράφημα 4.5. Δαπάνες μισθοδοσίας και τροφοδοσίας των ετών 1926, 1930, 1933 και 1937



Πηγή: Πίνακας 4.11. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Γενικότερα, το κόστος ναυτικής εργασίας (μισθοδοσίας, τροφοδοσίας, παλιννοστήσεων, κλπ.) δεν μπορεί να εκτιμηθεί με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία με ακρίβεια. Ακόμη και για την περιόδο 1936-1940 κατά την οποία αυξήθηκε το κόστος της ναυτικής εργασίας, τα στοιχεία που έχουν δοθεί από τους εφοπλιστές ήταν διογκωμένα με μια φανερή υπερεκτίμηση των εξόδων του πληρώματος, παραποιημένα λόγω καθορισμού των μισθών από τις επιτροπές διαιτησίας, αποσπασματικά λόγω αναφοράς μόνο μερικών δαπανών των πληρωμάτων, ελλιπή γιατί δεν παρέχονταν στοιχεία για ναύλους, εισπράξεις ή κέρδη ή κι αντιφατικά μεταξύ των διαφόρων πηγών και συνεπώς αντιμετωπίζονται με σοβαρή επιφύλαξη[207].

[206] ΄΄1931-1956 : Μια 25ετία αλματικών κατακτήσεων΄΄, στο *NX,* τ. 519, 15-01-1957.
[207] Κ.Γ. Γράτσος, ΄΄Η θέσις, τα προβλήματα και αι ανησυχίαι της φορτηγού Ναυτιλίας΄΄, στο *NX*, τ. 135, 01-08-1936, Γ.Ε. Εμπειρίκος, ΄΄Η θέσις και τα προβλήματα της ναυτιλίας, Αι έγκυροι των ειδικών απόψεις΄΄, στο *NX*,

Ωστόσο αυτά τα στοιχεία, που παρατίθενται αναλυτικά στους Πίνακες 4.13. «Ποσοστιαία κατανομή εξόδων πλοίου», 4.14. «Πίνακας μηνιαίων εξόδων πλοίων των ετών 1933 και 1937» και 4.15. «Ημερήσια έξοδα φορτηγού πλοίου το 1938» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την περίοδο ως βασικό επιχείρημα για να αναδειχθεί το υψηλό κόστος της μισθοδοσίας και της τροφοδοσίας όχι μόνο από τους εφοπλιστές αλλά κι από ασχολούμενους επιστημονικά ή επαγγελματικά με το χώρο και να υποστηριχθεί τότε και μεταγενέστερα πως η κρατική ναυτιλιακή πολιτική επιβάρυνε σημαντικά το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων την πενταετία 1936-1940. Εντούτοις, το σχήμα καθορισμού των μισθών μέσω των συλλογικών συμβάσεων ή των επιτροπών διαιτησίας, εάν δεν επιτυγχανόταν η υπογραφή συλλογικών συμβάσεων, ήταν που επέτρεπε έστω και μερικά την σύνδεση του μισθολογίου με τον ναυλοτιμάριθμο. Κι αυτό ακριβώς ήταν που δυσαρεστούσε τους εφοπλιστές[208].

4.4.2.-Οι πρόσθετες παροχές

Εκτός από τον μισθό και την τροφοδοσία, ο ναυτικός εδικαιούτο έξοδα παλιννόστησης (επιστροφής στην Ελλάδα) μετά από ένα χρόνο υπηρεσίας εάν το πλοίο βρισκόταν στην αλλοδαπή και δεν κατευθυνόταν προς την Ελλάδα, εάν το πλοίο διέκοπτε ξαφνικά το ταξίδι του ή ναυαγούσε κι εφόσον ο ναυτικός είχε απολυθεί χωρίς δικαιολογία ή είχε ασθενήσει στο πλοίο κι είχε αποβιβαστεί στην ξηρά προκειμένου να θεραπευθεί. Στα έξοδα παλιννόστησης περιλαμβάνονταν τα εισιτήρια και τα έξοδα διανυκτέρευσης, διατροφής, μεταφοράς αποσκευών και θεώρησης διαβατηρίων.

Ο ναυτικός δικαιούνταν επίσης αποζημιώσεις σε περιπτώσεις απόλυσης λόγω κατάσχεσης, αλλαγής σημαίας ή ναυαγίου του πλοίου, απώλειας ιματισμού εξαιτίας ναυαγίου, διακοπής ταξιδιού εξαιτίας του πλοιοκτήτη, του πλοιάρχου ή του ναυλωτή ή ανικανότητας πλεύσης του πλοίου, ασθένειας ή τραυματισμού του κι αίτησής του αν το πλοίο έκανε το πρώτο ταξίδι κι επέστρεφε στην Ελλάδα για να ξεφορτώσει, αν είχε περάσει ένας χρόνος υπηρεσίας ή επί συμφωνίας αορίστου ισχύος, αν υπήρχε σοβαρή παράβαση του πλοιάρχου κι ιδίως κακομεταχείριση, στέρηση τροφής ή χορήγηση επιβλαβών τροφίμων στο ναυτικό καθώς κι αν το πλοίο άλλαζε σημαία. Οι αποζημιώσεις ανερχόταν σε μισθούς ενός έως τεσσάρων μηνών κι ήταν ένα έξοδο το οποίο, όπως κι αυτό της παλιννόστησης, προσπαθούσαν ν'

τ. 169, 01-01-1938, ΄΄Τα έξοδα κινήσεως της Ναυτιλίας μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 191, 01-12-1938 και S. G. Sturmey, *British shipping and world competition*, Research in Maritime History No. 42, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland 2010, σελ. 68 και 75.

[208] Ελευθ. Α. Γεωργαντόπουλος- Αντιπλοίαρχος ΛΣ, *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*, Διατριβή επί διδακτορία εγκριθείσα υπό της εν Αθήναις Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1952, σελ. 19.

αποφύγουν οι πλοίαρχοι – πλοιοκτήτες ιδίως στα «μονοχοβάπορα» και σε περίοδους κρίσης, ενώ την κατάργησή τους είχε επιδιώξει κι η ΕΕΕ. Ενίοτε προτιμούσαν να κρατούν στο πλοία ναυτικούς, που είχαν δημιουργήσει προβλήματα προκειμένου να αποφύγουν την καταβολή αυτών των εξόδων[209].

Πέραν τούτου κι η δραστηριοποίηση των ελληνικών φορτηγών πλοίων σε λιμάνια του εξωτερικού δυσχέραινε την αυστηρή εφαρμογή των κειμένων διατάξεων καθώς πχ. οι ναυτικοί δεν επεδίωκαν συνήθως την επιστροφή τους στην Ελλάδα αλλά σε λιμάνια του εξωτερικού όπου προσέγγιζαν ελληνικά πλοία για να επαναυτολογηθούν ενώ και τα μέσα ή ο τρόπος μεταφοράς τους δεν προσδιοριζόταν ρητά. Και βέβαια υπήρξαν ναυτικοί που εκμεταλλεύτηκαν καταχρηστικά αλλά κυρίως πολλοί πλοίαρχοι ή εφοπλιστές που καταστρατήγησαν τις ρυθμίσεις του νόμου, ορισμένοι από τους οποίους θεωρούσαν πως «δεν υπήρξε βαρύτερο πλήγμα κατά της επί των πλοίων μας πειθαρχίας, από τον τρόπον καθ' ον εφήρμοσαν τον περί το έτος 1912 ψηφισθέντα ασαφή νόμο για την αποζημίωση και την παλιννόστηση των πληρωμάτων που απολύονται στο εξωτερικό» και πως η κατάσταση θα βελτιωνόταν με την τοποθέτηση προξενικών λιμεναρχών στα λιμάνια του εξωτερικού για την καλύτερη εφαρμογή των νόμων, την ίδρυση παραρτημάτων του ΟΝ σε Ρόττερνταμ κι Αμβέρσα, την κατάργηση της «επ΄ αόριστον» ναυτολόγησης και τη θέσπιση της ναυτολόγησης μόνο για ένα ταξίδι, κλπ.[210]

Το γεγονός ότι οι διατάξεις για τη μισθοδοσία, τη νοσηλεία και την παλιννόστηση των ναυτικών ήταν δημοσίας τάξεως και συνεπώς το κράτος επέβαλε την τήρησή τους, δείχνει τη διάθεση προστασίας και το ουμανιστικό πνεύμα, που είχε επικρατήσει κατά τη θέσπισή τους. Η διοίκηση παρακολουθούσε στο βαθμό του εφικτού την εφαρμογή των ρυθμίσεων και δεν διαθέτουμε στοιχεία που να δείχνουν ότι δεν τηρούνταν συστηματικά[211].

Η διάθεση ενίσχυσης της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία είχε οδηγήσει στην κάλυψη όλων των εξόδων μετάβασής τους στο εξωτερικό το 1929 από τον ΟΝ. Αλλά η υποχρέωση καταβολής των μισών εξόδων μετάβασης από τους εφοπλιστές το 1931 κι όλων των εξόδων από τις αρχές του 1934 μολονότι αντισταθμιζόταν με το μέτρο της καταβολής των εξόδων παλιννόστησης των αλλοδαπών από το ελληνικό κράτος, δεν τους βρήκε σύμφωνους.

---

[209] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας* – Τεύχος Πρώτον – Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 60 και Σπυρίδων Φ. Φερεντίνος – Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν από απόψεως πειθαρχίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, Οκτώβριος 1929.

[210] Ν. Μεταξάς, ΄΄Περί ναυτολογίας και απολύσεως πληρωμάτων΄΄, Τρίτον άρθρον, στο *ΝΧ*, τ. 6, 15-04-1931, (σημ. δική μου : Αναφέρεται προφανώς στον Εμπορικό Νόμο του 1910, όπου υπάρχουν οι συγκεκριμένες διατάξεις) και Σ. Αγαπητίδης, ΄΄Η ναυτεργατική προστασία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 177, Μάρτιος 1940.

[211] Μόνιμη εγκύκλιος 49, αριθ. Πρωτ. 283/24-12-1926 με θέμα «Περί των νομίμων αποζημιώσεων των πληρωμάτων ναυαγούντων πλοίων».

Γενικότερα, οι πρόσθετες παροχές ήταν ένα σημείο στο οποίο υστερούσε η ελληνική ναυτιλία. Οι παροχές των αποζημιώσεων και των παλιννοστήσεων, είχαν καθιερωθεί την πρώτη και γονιμότερη περίοδο της διακυβέρνησης του Ελ. Βενιζέλου, με τον Εμπορικό Νόμο του 1910, στον οποίο είχαν συμπεριληφθεί σχετικές διατάξεις της Ιταλικής νομοθεσίας. Στη συνέχεια όμως δεν θεσμοθετήθηκαν παροχές, που επιβάρυναν τους πλοιοκτήτες όπως συνέβαινε σε άλλες χώρες όπου μέσω νομοθεσίας ή συλλογικών συμβάσεων παρεχόταν πρόσθετες αποζημιώσεις ή αμοιβές για επιπλέον εργασίες, πληρωνόταν υπερωρίες και δινόταν επιδόματα πολυετούς υπηρεσίας (Βέλγιο, Ολλανδία), οικογενειακά επιδόματα (Γερμανία, Ιταλία, Μεγάλη Βρετανία, Βέλγιο, Ρωσία) ή επιδόματα ακρίβειας ζωής (Γαλλία, Δανία). Στην Ελλάδα, αν και δεν έλειπαν κατά καιρούς διάφορες προτάσεις/ιδέες για την θέσπιση παροχών, τόσο από την πλευρά των εφοπλιστών όσο κι από την πλευρά των ναυτικών συνδικαλιστικών σωματείων ετίθετο σχεδόν πάντα μόνο το ζήτημα αύξησης του μισθού, για το οποίο η ΕΕΕ είχε σχεδόν μονίμως μια αρνητική διάθεση[212].

Η καταβολή πρόσθετων αμοιβών στα ελληνικά εμπορικά πλοία, ειδικά κατά την πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου, ήταν από άγνωστη μέχρι ελάχιστη. Στο πλαίσιο σύνταξης του «ενδεικτικού» μισθολογίου το 1924 είχαν συγκεντρωθεί πληροφορίες για τις ακολουθούμενες πρακτικές παροχής ή ακριβέστερα μη παροχής πρόσθετων αμοιβών, οι οποίες συνεχίστηκαν και τα επόμενα χρόνια (πχ. μη καταβολή αμοιβής [over time] για εκτέλεση πρόσθετων εργασίας μετά τις κανονικές ώρες εργασίας αλλά παροχή ισάριθμων ωρών ανάπαυσης)[213].

Οι πιέσεις για τη σύνταξη κανονισμού εργασίας καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου είχαν ως στόχο τον προσδιορισμό των ακριβών καθηκόντων κάθε ειδικότητας για την αποφυγή προβλημάτων αλλά και την καταβολή πρόσθετων αμοιβών. Κι' αυτό εύρισκε αντίθετους οι εφοπλιστές. Δεν ενδιέφερε όμως και μια μερίδα ναυτικών που ως συγγενείς πλοιάρχων και πλοιοκτητών, εργαζόταν σε μικρά πλοία όχι με μισθό αλλά με μερίδιο κι απέβλεπαν στο πως θα αποκτήσουν οικονομίες για να γίνουν συνέταιροι έστω και σε μικρό ποσοσό στο πλοίο και για να εξασφαλίσουν την απασχόλησή τους μελλοντικά[214].

Η κατάσταση βελτιώθηκε την δεύτερη δεκαετία του μεσοπολέμου (1930-1940). Παρά την προσπάθεια των περισσότερων πλοιοκτητών να περικόψουν δαπάνες την πρώτη πενταετία

[212] Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας΄΄, Πέμπτον άρθρον, στο *ΝΧ*, τ. 11, 01-06-1931.
[213] Σπυρίδων Α. Φερεντίνος, Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν από απόψεως πειθαρχίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, Οκτώβριος 1929.
[214] Επιλιμενάρχης Γεωργακόπουλος Γεώργιος, ΄΄Η λειτουργία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ως ιδρύματος κοινωνικής πρόνοιας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ.62, Ιούλιος 1930.

(1930-1935), οι αυξημένες ανάγκες συντήρησης των μεγάλης ηλικίας σκαφών τους, τους ανάγκαζαν να παρέχουν κάποιες πρόσθετες αμοιβές[215].

Από το 1936 η διοίκηση σε κεντρικό επίπεδο άρχισε να παίρνει συχνότερα θέση στις ανακύπτουσες διαφορές καθώς είχε συνταχθεί το σχέδιο του Κανονισμού Εργασίας στα πλοία κι επέκειτο η θέσπισή του. Καθορίστηκαν πχ. η παροχή πρόσθετης αμοιβής των μαγείρων για την παρασκευή ψωμιού κι η υποχρεωτική εκτέλεση δίωρης εργασίας κάθε πρωΐ για τον καθορισμό των βαρούλκων κι εξαρτημάτων του πλοίου χωρίς την καταβολή πρόσθετης αμοιβής στους μηχανικούς των φορτηγών ατμοπλοίων[216].

Για τις προσεγγίσεις των ελληνικών φορτηγών πλοίων σε λιμάνια της Ισπανίας, όπου είχε ξεσπάσει εμφύλιος πόλεμος, δόθηκαν πολεμικά επιδόματα αλλά ορισμένα πληρώματα δεν ήταν πρόθυμα να συνεχίσουν να εργάζονται σε αυτά τα πλοία. Η Ανωτάτη Διαιτητική Επιτροπή όπου παραπέμφθηκε το θέμα από την ΠΝΟ θεώρησε ότι δεν συνιστά αδίκημα η άρνηση του πληρώματος να συνεχίσει να εργάζεται σε πλοίο με προορισμό την Ισπανία[217].

Οι αρνήσεις συνέχισης εργασίας των πληρωμάτων των πλοίων, που έπλεαν ή κατευθυνόταν σε εμπόλεμες περιοχές, πολλαπλασιάστηκαν μετά την εκδήλωση του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου. Τα πολεμικά επιδόματα υπολογιζόταν ως ποσοστό επί του βασικού μισθού και για την υπέρβαση των προβλημάτων άρνησης υπηρεσίας ή εγκατάλειψης πλοίου καθιερώθηκε η υπογραφή προσυμφώνου ναυτολογήσεως μεταξύ ναυτικού και πλοιοκτήτη ή πλοιάρχου ενώ τα έξοδα παλιννόστησης ρυθμίστηκαν ευνοϊκά για τους εφοπλιστές με βάση τις συλλογικές συμβάσεις ή αποφάσεις των Διαιτητικών Επιτροπών και καταβάλλονταν μόνο μετά τη λήξη του εξαμήνου της σύμβασης ναυτολόγησης, η οποία μπορούσε να επεκταθεί για τέσσερις ακόμη μήνες εάν το πλοίο δεν κατέπλεε εντωμεταξύ σε ευρωπαϊκό λιμάνι[218].

4.4.3.-Καταβολή του μισθού

Παρότι ο μισθός μπορούσε να συμφωνηθεί κατά πλου, κατά μήνα ή με μερίδιο στα κέρδη ή στο ναύλο, η συνήθης πρακτική στα ποντοπόρα πλοία ήταν η καταβολή του μισθού κατά μήνα. Αν δεν υπήρχε συμφωνία, η Λιμενική αρχή της ναυτολογίας μπορούσε να πιστοποιήσει το συνήθη μισθό για την ειδικότητα και τη θέση του ναυτικού κι αν ο ναυτικός είχε

[215]Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια ζωή στον αγώνα –Με μετερίζι το ελληνικό καράβι,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 55.
[216] Έγγραφο ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 3964/17-02-1937 και «Τα πεπραγμένα του Ναυτ. Επιμελητηρίου – Η έκθεσις της διοικήσεως», στο *ΝΧ*, τ. 76, 15-04-1938.
[217] Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σελ. 78.
[218] Αναγκαστικός Νόμος 2171/1939 «Περί των πολεμικών επιδομάτων των εργατών θαλάσσης και ρυθμίσεως ζητημάτων τινων της φορτηγού ναυτιλίας κατά την πολεμικήν περίοδον» (ΦΕΚ 6 Α/1940) και Alston Kennerley, «The Seamen's Union, the National Maritime Board and Firemen: Labour Management in the British Mercantile Marine», στο *The Nothern Mariner- Le Marin du nord,* VII, No. 4 (October 1997), σελ. 15-28.

ναυτολογηθεί μετά την σύνταξη του ναυτολογίου, του καταβαλλόταν ο μισθός που έπαιρναν οι υπόλοιποι στην ίδια εργασία. Κατά την εξέταση πάντως των εγγραφών των ναυτολογίων της ηλεκτρονικής βάσης ΝΕΠΕΜ, λίγες ήταν οι περιπτώσεις που δεν είχαν καταχωρηθεί οι μισθοί ή είχαν καταχωρηθεί με τρόπο που δεν μπορούσαν να υπολογιστούν.

Οι μισθοί των ναυτικών δεν μπορούσαν να κατασχεθούν ούτε να εκχωρηθούν ενώ σε περίπτωση εκποίησης του πλοίου και από το ναύλο, έπρεπε να καταβληθούν οι μισθοί ως έξι μήνες προνομιακά κατά δεύτερη τάξη, δηλαδή κατά προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων απαιτήσεων εκτός από τα δικαστικά έξοδα, τα έξοδα φύλαξης και συντήρησης. Η συνήθης πρακτική αφορούσε στην εξόφληση του μισθού του ναυτικού στο τέρμα του ταξιδιού κι εντός πέντε ημερών από τον κατάπλου στο λιμάνι που λήγει η μίσθωση ενώ κατά τη ναυτολόγηση δικαιούνταν προκαταβολή ως ένα μισθό. Σύμφωνα με τον Εμπορικό Νόμο επιτρεπόταν η σύναψη διαφορετικής συμφωνίας για την καταβολή του μισθού[219].

Η μηνιαία προκαταβολή κι εξόφληση των μισθών καταβαλλόταν είτε με τραπεζιτική επιταγή (cheque) στο Λονδίνο είτε σε τοπικό νόμισμα βάσει της τιμής του συναλλάγματος στο Λονδίνο, κατά τις προτιμήσεις των ναυτικών. Στα ενδιάμεσα λιμάνια οι αναλήψεις μετρητών δίνονταν πάντα σε τοπικό νόμισμα. Δεν έλειπαν προβλήματα κατά καιρούς κι υπήρξε μια έξαρση την περίοδο της κρίσης απ' το 1930 ως το 1934 καθώς ορισμένοι ναυτικοί ζητούσαν να πληρώνονται σε δραχμές λόγω της υποτίμησης της λίρας το Σεπτέμβριο 1931 ενώ και μερικοί πλοίαρχοι, εσκεμμένα ή κατά λάθος, εξοφλώντας πχ. τους μισθούς σε τοπικά νομίσματα κατέβαλαν χαμηλότερα ποσά, από κείνα της πραγματικής ισοτιμίας.

Οι περισσότερες προστριβές αφορούσαν στις προκαταβολές. Ο ναυτικός μπορούσε να ζητήσει τους μισούς από τους δεδουλευμένους μισθούς κάθε τρεις μήνες εάν το πλοίο βρισκόταν σε λιμάνι όπου εκφόρτωνε το μεγαλύτερο μέρος ή όλο το φορτίο. Οι γενικές κι αναχρονιστικές αυτές διατάξεις αφορούσαν σε συνθήκες προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και κυρίως σε ιστιοφόρα με τους πλοιάρχους/εμπόρους, που εκφόρτωναν κι εισπράττοντας τον ναύλο ή και την αξία του φορτίου, εξοφλούσαν το πλήρωμα. Οι ναυτικοί ως εργαζόμενοι γνώριζαν πλέον κι ασκούσαν τα δικαιώματά τους κι οι συνήθειες ή οι μακρές πρακτικές καταβολής των μισθών από τους εφοπλιστές άλλαζαν[220].

Εκείνο που δεν άλλαζε εύκολα ήταν οι φορολογικές κι ασφαλιστικές κρατήσεις. Αν και τα κατώτερα πληρώματα δεν φορολογούνταν, οι μισθοί των αξιωματικών υπόκειντο σε φορολογία, η οποία 1931 ανερχόταν στο 5,6% των αποδοχών τους. Η μείωση των μισθών

[219] Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 11, 01-06-1931.
[220] Σ. Ζάρκος, ΄΄Κώδιξ ναυτικής εργασίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1932 και Κώστας Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σελ. 77.

από τους εφοπλιστές από το 1932 και μετά έφερε διαμαρτυρίες ναυτικών, οι οποίοι ζητούσαν την απαλλαγή τους από τη φορολογία και το 1936 μειώθηκε σε 4%. Οι κρατήσεις της φορολογίας γινόταν από τους πλοιάρχους κι αποδιδόταν κατά την εξόφληση των ναυτολογίων μαζί με τις κρατήσεις υπέρ ΝΑΤ και επικουρικών Ταμείων στις λιμενικές ή προξενικές αρχές. Δεν έλειπαν οι προστριβές για την κράτηση του φόρου κι οι εφοπλιστές ζητούσαν από τη ΔΕΝ να μην εισπράττεται από τους πλοιάρχους αλλά από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές ή μέσω επικόλλησης χαρτοσήμου[221].

Η αλόγιστη ανάλωση του μισθού από μια μερίδα περιστασιακών και ευηθών ναυτικών στα λιμάνια είχε επισημανθεί από την πρώτη κιόλας περίοδο της επέκτασης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκτός Μεσογείου. Οι ναυτικοί εκείνη την περίοδο έφταναν στο λιμάνι μετά από ένα επικίνδυνο και συχνά γεμάτο άγχος ταξίδι, με παλιά πλοία που συντηρούνταν με μεγάλο αγώνα και στο λίγο χρόνο που παρέμεναν στα λιμάνια, για ψυχολογικούς λόγους ήθελαν να ξεσκάσουν και να διασκεδάσουν. Το θέμα δεν αφορούσε μόνο στους Έλληνες ναυτικούς κι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ασχολήθηκε αρχικά κατά τη ναυτική σύνοδο του 1929 με τη «βελτίωση των όρων διαμονής των ναυτικών στα λιμάνια», καταλήγοντας το 1936 στην υιοθέτηση της αριθ. 48 Σύστασης βάσει της οποίας τα κράτη όφειλαν -μεταξύ των άλλων- να θεσπίσουν απλά συστήματα κατάθεσης κι αποστολής χρημάτων και να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες στους ναυτικούς όταν βρίσκονται στα λιμάνια[222].

Σε αυτό το πλαίσιο αναζητήθηκαν λύσεις και για την αποστολή των αποδοχών των ναυτικών στην Ελλάδα. Κατά την πιο δύσκολη φάση της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, το 1931, διαπιστώθηκε πως το ετήσιο εισόδημα της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας από ακαθάριστους ναύλους ανερχόταν σε 6.000.000 λίρες αλλά μόνο το 20-25% μεταφερόταν στην Ελλάδα, εκ των οποίων 700.000 υπό με τη μορφή μισθών και 600.000 έως 800.000 λίρες με τη μορφή καθαρών κερδών των ελλήνων πλοιοκτητών. Αν κι η Αγγλία πχ. επέβαλε την αποστολή τμήματος του μισθού στις οικογένειες των ναυτικών, στην Ελλάδα εξετάστηκε από τη ΔΕΝ, παρότι τυπικά αναρμόδια, η λήψη μέτρων όπως η έκδοση τραπεζικών επιταγών για είσπραξη στην Ελλάδα, η μείωση των προκαταβολών κι η εξόφληση ενώπιον των αρχών[223].

---

[221] Ν. 1640/1919 «Περί φορολογίας καθαρών προσόδων» (ΦΕΚ 4 Α) και *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχον Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 58.

[222] Νίκος Κουρμπέλης, ΄΄Πληρώματα των ελληνικών ατμοπλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, Αύγουστος 1926, Σπυρίδων Α. Φερεντίνος, Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν από απόψεως πειθαρχίας΄΄, στο *ΕΕΝ,* Οκτώβριος 1929 και Σ. Ζάρκος, ΄΄Κώδιξ ναυτικής εργασίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1932.

[223] Β. Σκαρπέτης, ΄΄Σκέψεις επί της οικονομικής πολιτικής του κράτους προς την Εμπορικήν Ναυτιλίαν΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 74, Ιούλιος 1931 και Κ. Κατσαμπής, ΄΄Επί οικονομικών τινων ζητημάτων της ελληνικής ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 88, Σεπτέμβριος 1932.

Το 1936 καθορίστηκαν με νόμο ο τρόπος αποστολής χρηματικών εμβασμάτων των ναυτικών από το εξωτερικό (αποστολή μέσω του πλοιάρχου με επιταγή σε συνάλλαγμα, επιταγή σε ή εντολή σε δραχμές, έκδοση επιταγής σε λίρες Αγγλίας επ' ονόματι του ΝΑΤ, υποβολή πινάκων στις προξενικές αρχές, κλπ.) κι η υποχρέωση καταβολής σε συνάλλαγμα των εισφορών υπέρ ΝΑΤ και Ταμείων Πρόνοιας των ναυτικών στο εξωτερικό. Δόθηκε κι η δυνατότητα να επιβληθεί η υποχρεωτική αποστολή ενός τμήματος του μισθού των ναυτικών σε άτομα που διαμένουν στην Ελλάδα, αλλά δεν θεσπίστηκε[224].

Το βήμα έγινε αν κι ήταν μισό. Οι κυρίαρχες τάσεις την εποχή του μεσοπολέμου για την άσκηση πολιτικών ήταν η επιβολή, η απαγόρευση κι η τιμωρία. Η παροχή κινήτρων για την αποστολή του συναλλάγματος των ναυτικών στην Ελλάδα έμελλε να καθιερωθεί αργότερα.

4.5.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως είδαμε, το κράτος ξεπέρασε τη διστακτικότητά του και ξαφνιάζοντας ακόμη και το νομικό κόσμο της χώρας, καθιέρωσε τις συλλογικές συμβάσεις στην εμπορική ναυτιλία το 1934. Παρά το διατυπωμένο αίτημα των ναυτικών για θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αποτέλεσμα κοινωνικών αγώνων ή ως κατάκτηση, διεύρυνση ή διατήρηση αστικών συλλογικών δικαιωμάτων. Πρόκειται κυρίως για ένα αποφασιστικό βήμα των ιθυνόντων της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού (ΔΕΝ), που χάρις στις γνώσεις, στις εμπειρίες αλλά και στη γενικότερη «φιλοναυτεργατική» στάση τους, διαμόρφωσαν τις κατάλληλες συνθήκες κι ανέλαβαν τις αναγκαίες ενέργειες για τη θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων. Είναι φανερή η επικράτηση κινήτρων οικονομικής φύσεως στη λειτουργία τόσο της αγοράς ναυτικής εργασίας όσο και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά και του κράτους, τα οποία επέτρεψαν στο θεσμό να καταξιωθεί και να αναπτυχθεί.

Ο θεσμός των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας εφαρμόστηκε σε μεγάλο βαθμό κι εξελίχθηκε στη συνέχεια. Όπως οι περισσότερες συλλογικές διαπραγματεύσεις και συμβάσεις στη χώρα μας αφορούσαν κυρίως στον καθορισμό του μισθού. Το γεγονός ότι δεν υπήρξαν ισχυρά και ενωμένα συνδικαλιστικά ναυτικά σωματεία που να διεκδικήσουν αποφασιστικά την διεύρυνση του περιεχομένου των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτιλία, δεν αδρανοποίησε τον αρμόδιο κρατικό φορέα ούτε τον οδήγησε σε μια υποτελή στάση έναντι των πλοιοκτητών, οι οποίοι επίσης αντιμετώπιζαν παρόμοια προβλήματα ενότητας και δράσης. Η διαπιστωμένη ελληνική «νοοτροπία ατομικότητας» ανεξάρτητα από τη μορφή και

[224]Ν. 149/1936 «Περί καταβολής εν τη αλλοδαπή εις συνάλλαγμα των υπέρ του ΝΑΤ και των Ταμείων Προνοίας εργατών θαλάσσης δικαιωμάτων και περί καθορισμού τρόπου αποστολής χρηματικών εμβασμάτων εκ της αλλοδαπής υπό εργατών θαλάσσης εν γένει» (ΦΕΚ 426 Α).

τα αίτιά της φαίνεται πως είχε συνειδητοποιηθεί από τον αρμόδιο κρατικό ναυτιλιακό φορέα (ΔΕΝ) κι επιχειρήθηκε την κατάλληλη στιγμή η αντιμετώπιση ενός θέματος με ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργία του κλάδου. Γι' αυτό η θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων ήταν πρωτοποριακή και συνιστούσε ουσιαστικό βήμα εκσυγχρονισμού της ναυτικής εργασίας.

Παρά τούτο, οι συλλογικές συμβάσεις περιορίστηκαν στον καθορισμό της μισθοδοσίας των ναυτικών, η οποία γενικότερα ακολούθησε την πορεία της διεθνοποίησης της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας κατά το μεσοπόλεμο. Κατά τα 2-3 πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου (1920-1922) οι υψηλές αποδόσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κράτησαν υψηλούς τους μισθούς των ναυτικών. Από το 1923 άρχισε μια πτωτική πορεία στους μισθούς, που γνώρισε τα κατώτερα επίπεδα την περίοδο της κρίσης. Τα στοιχεία των μισθολογίων κατά έτος δείχνουν πως τα χρόνια 1934-1935 σημειώθηκαν οι μεγαλύτερες μειώσεις στους μισθούς. Οι αυξητικές τάσεις που ακολούθησαν ως τα τέλη της πενταετίας 1936-1940 δεν ήταν ιδιαίτερα ανοδικές και μετά βίας προσέγγισαν τα επίπεδα της μισθοδοσίας, όπως είχαν διαμορφωθεί το 1929. Η αύξηση των μισθολογίων που παρατηρείται από το 1940 οφείλεται προφανώς στα πολεμικά γεγονότα του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου.

Η ανάμειξη του κράτους στην μισθοδοσία κατά το μεσοπόλεμο ξεκινά από μια παρακολούθηση της κατάστασης και της παρέμβασης, όταν υπήρχαν καταγγελίες ή προβλήματα. Ακολούθως περνά στην καταγραφή της μισθοδοσίας ανά ειδικότητα και είδος πλόων των πλοίων και στη χρήση αυτής της μισθοδοσίας ως οδηγού για την επίλυση διαφορών (1924), στο πλαίσιο της δυνατότητας που έδινε ο νόμος πολύ πρόσφατα (1923).

Το σκηνικό ανατρέπεται κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης του 1929, οπότε το κράτος κλήθηκε να λάβει άμεσα μέτρα για την προστασία τόσο των εφοπλιστών όσο και των ναυτικών. Η αποτυχία των πρώτων προσπαθειών για την κατάρτιση κι εφαρμογή ενός κοινά αποδεκτού και καθιερωμένου μισθολογίου ανάγκασε τη ΔΕΝ να συντάξει και να χρησιμοποιήσει ένα ενιαίο μισθολόγιο. Επρόκειτο για μια δυναμική κίνηση με σκοπό την αντιμετώπιση της ανώμαλης κατάστασης, που έτεινε να επικρατήσει στην εμπορική ναυτιλία και στη ναυτική εργασία. Το περιεχόμενο και τα όρια των μισθών (κατώτατο κι ανώτατο) ήταν καλά μελετημένα κι όπως αποδείχθηκε, θεσπίστηκαν τον κατάλληλο χρόνο και πριν η οικονομική κρίση λάβει τις άσχημες διαστάσεις, που έλαβε.

Το ενιαίο μισθολόγιο ήταν μια αποφασιστική κίνηση της ΔΕΝ που σχολιάστηκε ποικιλοτρόπως κι επικρίθηκε εκ των υστέρων. Ωστόσο, ήταν στο πνεύμα μιας περιόδου που απαιτούσε παρεμβατικές συμπεριφορές από το κράτος. Η θέσπιση του μισθολογίου έγινε τρεις μήνες μετά την κήρυξη της πτώχευσης του ελληνικού κράτους το Μάϊο του 1932, που προκάλεσε μεταξύ των άλλων αναταραχή στις αγορές και υποτίμηση της δραχμής. Ήταν

αναγκαίο να επικρατήσει μια ομαλότητα και να απεξαρτηθεί το θέμα του μισθολογίου από τις αλλαγές της ισοτιμίας.

Επρόκειτο για μια πρωτόγνωρη κρίση με απρόβλεπτες συνέπειες και για την οποία εφοπλιστές και ναυτικοί είχαν διαφορετικές προσεγγίσεις. Για πολλούς εφοπλιστές η κρίση ήταν μια ευκαιρία, όπως απεδείχθη εκ των υστέρων ενώ αρκετοί επιχείρησαν μάλλον επιτυχημένα την συμπίεση του εργατικού κόστους, για να διατηρηθούν τα πλοία τους ενεργά. Για τους ναυτικούς ήταν μια προσπάθεια διατήρησης των κεκτημένων. Η συμπεριφορά που επέδειξαν εφοπλιστές κι ναυτικοί, στη υπόθεση του ενιαίου μισθολογίου της ΔΕΝ, οφείλεται και στο γεγονός ότι τόσο η εφοπλιστική πλευρά όσο και η ναυτεργατική ήταν χωρισμένες σε δύο τουλάχιστον εσωτερικά στρατόπεδα κι οι αντιθέσεις αυτού του είδους εντείνονται ή παρακάμπτονται σε περιόδους κρίσης. Στην προκειμένη περίπτωση συνέβη το πρώτο.

Η ενέργεια της ΔΕΝ μπορεί να μην ικανοποίησε αρκετά και τις δύο πλευρές αλλά και μόνο το γεγονός ότι αργότερα οι ναυτικοί ζητούσαν να αποτελέσει ως βάση καθορισμού ενός μισθολογίου, εκείνο ακριβώς το μισθολόγιο της ΔΕΝ, έδειχνε τη σημασία και την αξία του. Η κυριότερη μάλλον συνέπεια του «ενιαίου» μισθολογίου της ΔΕΝ ήταν η εξεύρεση ενός τρόπου συνεννόησης ανάμεσα στους εφοπλιστές και στους ναυτικούς. Ήταν θετική η εξέλιξη της προσέγγισης των δύο πλευρών αλλά το αποτέλεσμα που αφορούσε στον καθορισμό του μισθολογίου δεν ήταν το αναμενόμενο. Ενώ είχε αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης ανάμεσα στους εφοπλιστές και στους ναυτικούς, η μισθοδοσία που συμφωνήθηκε ήταν μικρότερη από το «ενιαίο» της ΔΕΝ.

Οι αντιδράσεις έφεραν την σύναψη ενός νέου συμφωνητικού την επόμενη χρονιά (1934) αλλά δεν μπόρεσε να συμβάλει στην εξομάλυνση της κατάστασης καθώς δεν είχε συνυπογραφεί παρά από μια μερίδα ναυτικών σωματείων. Η ΔΕΝ από την άλλη, εκείνη την περίοδο δημιούργησε τις προϋποθέσεις για τη θέσπιση διαδικασιών σύναψης συμφωνιών σε μονιμότερη βάση μέσω της καινοτόμου εισαγωγής των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία. Αν και οι συλλογικές συμβάσεις που υπογράφηκαν δεν κάλυπταν παρά ορισμένες ειδικότητες των ναυτικών, αποτέλεσαν σημαντικό βήμα για την εξομάλυνση των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία και είναι τουλάχιστον άδικο να έχουν προβληθεί ως επίτευγμα της μεταξικής δικτατορίας.

Οι περιπέτειες του μισθολογίου κατά το μεσοπόλεμο απέδειξαν πως μια κρατική παρέμβαση για την αντιμετώπιση της κατάστασης ήταν προτιμότερη κι αποτελεσματικότερη από την αποχή και την εκ του μακρόθεν παρατήρηση των τεκταινομένων στο χώρο της ναυτιλίας από τη δημόσια διοίκηση. Αποδείχθηκε πως όταν έγινε μετά από σοβαρή προεργασία και αντικειμενική εκτίμηση των δεδομένων στον ελληνικό και διεθνή

περιβάλλον, συνέβαλε στην ομαλοποίηση της κατάστασης. Ερωτήματα προκύπτουν για το αν η κρατική παρέμβαση (καταγραφή των ισχυόντων μισθών και θέσπιση του «ενιαίου» μισθολογίου για τη χρήση τους σε περιπτώσεις επίλυσης διαφορών στη ναυτική εργασία, κλπ.) ήταν πρωτοποριακή για την εποχή της, αν οι συνθήκες ήταν ακατάλληλες για την υλοποίησή της, αν εφοπλιστές και ναυτικοί προάσπιζαν ή προωθούσαν τα συμφέροντά τους ευκαιριακά και βραχυπρόθεσμα αδιαφορώντας για την εξασφάλιση μιας προοπτικής. Τα διαθέσιμα στοιχεία οδηγούν μάλλον σε μια θετική απάντηση και στα τρία ερωτήματα.

Η έλλειψη ακριβών και επαρκών στοιχείων ωστόσο, δεν μας επέτρεψε να εκτιμήσουμε το ακριβές κόστος της ναυτικής εργασίας αλλά κι είναι έξω από τους στόχους μας. Αντίθετα, μπορέσαμε να ανιχνεύσουμε σε ικανοποιητικό βαθμό την πορεία του κόστους της ναυτικής εργασίας και να πιστοποιήσουμε ότι ακολούθησε τις τάσεις της δραστηριότητας της διεθνούς φορτηγού ναυτιλίας. Αν κι απλουστευμένα, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η πορεία του ακολούθησε την τάση του ναυλοτιμάριθμου.

Ένα σημαντικό στοιχείο που ανέδειξε η έρευνά μας αφορά στην ποσότητα αλλά κυρίως στην ποιότητα των στοιχείων που κοινοποιούνταν από τους εφοπλιστές. Ήταν συνήθως εσφαλμένα, ελλιπή κι ανακριβή. Κι όχι μόνο αυτό. Ακόμη και ποσοστιαία εκφρασμένα άλλοτε παρουσιαζόταν ως συνάρτηση του «ακαθάριστου ναύλου» κι άλλοτε των συνολικών εξόδων λειτουργίας του πλοίου. Η εκτίμησή μας πάντως ιδιαίτερα για την κρίσιμη πενταετία 1936-1940, είναι ότι το κόστος ναυτικής εργασίας διατηρήθηκε στα χαμηλά επίπεδα που είχε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Η επιβεβλημένη διόρθωση λόγω των μειώσεων των μισθών κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935 δεν κατόρθωσε να ξεπεράσει τα επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί οι μισθοί προ της κρίσης. Έτσι, θεωρούμε ότι δεν ευσταθούν οι απόψεις για την υπέρμετρη αύξηση του κόστους της ναυτικής εργασίας κατά την τελευταία πενταετία του μεσοπολέμου γιατί τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν ήταν ανακριβή. Κατά συνέπεια κι η συμμετοχή του στο συνολικό κόστος λειτουργίας του πλοίου δεν αυξήθηκε ουσιαστικά. Αντίθετα, λόγω των κρατικών παρεμβάσεων διατηρήθηκε σε χαμηλά επίπεδα.

Σε χαμηλά επίπεδα όμως είχαν διατηρηθεί κι οι πρόσθετες αμοιβές στα ελληνικά πληρώματα, οι οποίες αποτελούσαν συχνά αφορμές για τις προστριβές ανάμεσα σε πλοιάρχους και πληρώματα. Από την άλλη, ήταν ένα σοβαρό πλεονέκτημα για τους Έλληνες εφοπλιστές κι οφείλουμε να τονίσουμε πως σε σχέση με τα αντίστοιχα φορτηγά πλοία άλλων σημαιών, τα ελληνικά φορτηγά πλοία δεν κατέβαλαν υψηλές πρόσθετες αμοιβές ακόμα και στις λίγες περιπτώσεις που αναγνωρίζονταν. Για ορισμένα χρόνια μάλιστα τα ελληνικά φορτηγά πλοία πριμοδοτούνταν επί της ουσίας από το κράτος μέσω της καταβολής των

εξόδων μετάβασης των ναυτικών στα λιμάνια του εξωτερικού ή παλιννόστησης των ναυτικών.

Πέραν από τη θέσπιση κι εφαρμογή του αναγκαίου νομοθετικού πλαισίου για την κανονική καταβολή των μισθών των ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία, υπήρξε κι ενδιαφέρον για τη μεταφορά αυτών μισθών στην Ελλάδα. Παρότι δεν υποχρεώθηκαν οι Έλληνες ναυτικοί για τη μεταφορά συγκεκριμένων ποσών στην Ελλάδα, όπως συνέβαινε σε κάποιες χώρες, οι κοινωνικές διαστάσεις του ζητήματος είχαν επισημανθεί. Αποτέλεσε αντικείμενο προβληματισμού και ελήφθησαν μέτρα για τη διευκόλυνση αποστολής εμβασμάτων των ναυτικών στις οικογένειές τους στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

5.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ασφάλιση των ναυτικών στη χώρα μας αποτέλεσε μια πρωτοπορική κίνηση του ελληνικού κράτους το 1861, με την ίδρυση του ΝΑΤ. Το ΙΚΑ για παράδειγμα, αν κι είχαν διατυπωθεί πρώιμα αιτήματα για την ασφάλιση των εργατών κι υπαλλήλων ιδρύθηκε το 1934 και λειτούργησε το 1937. Αντίθετα, η ναυτική εκπαίδευση αναλήφθηκε κατά μέρος από το κράτος στα μέσα του μεσοπολέμου, παρότι είχε κινήσει από νωρίς το κρατικό ενδιαφέρον[225].

Η εκπαίδευση των ναυτικών, που αποτελεί το πρώτο τμήμα αυτού του Κεφαλαίου, συμβάλει αποφασιστικά στη ναυτιλιακή παραγωγική διαδικασία και στη λειτουργία των πλοίων, ιδίως μετά την επικράτηση των ατμοπλοίων. Θα επικεντρωθούμε στην ιστορική της εξέλιξη, στο ρόλο του κράτους, στη λειτουργία των ιδιωτικών σχολών ναυτικής εκπαίδευσης και στους στόχους και στις ανάγκες που εξυπηρετούσαν. Στη συνέχεια θα καταδείξουμε τη σημασία και το ρόλο της ίδρυσης μιας δημόσιας σχολής ναυτικής εκπαίδευσης από το κράτος, τα προβλήματα λειτουργίας και τις προοπτικές της[226].

Το δεύτερο τμήμα του Κεφαλαίου περιλαμβάνει το πολυσυζητημένο θέμα της ασφάλισης των ναυτικών κι η εξέταση της πορείας της μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και την επικράτηση ιδεών στήριξης της δημόσιας ασφάλισης των εργαζομένων διεθνώς έχει ιδιαίτερη σημασία.Θα ασχοληθούμε με την ασφάλιση και πρόνοια των ναυτικών, τη διοίκηση και την οικονομική διαχείριση του ΝΑΤ, την εξέλιξη των εσόδων και των εξόδων του, την οργάνωση και την προσαρμογή του στις προκύπτουσες ανάγκες, τα λάθη, τις παραλείψεις και τις προσπάθειες αποκατάστασης των δυσμενών επιπτώσεών τους καθώς και με το σχήμα του κοινωνικού ελέγχου, το οποίο είχε υιοθετηθεί.

5.2.-Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

5.2.1.-Οι ιδιωτικές «προπαρασκευαστικές» σχολές

Η κύρια επαγγελματική εκπαίδευση των ναυτικών δεν αφορούσε σε ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σύστημα, πριν αλλά και κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Επρόκειτο για μια

[225] Γρηγόρης Ψαλλίδας, ΄΄Μια ερμηνευτική προσέγγιση στη δράση και το έργο του Σταύρου Καλλέργη΄΄, στο *Ίστωρ,* τ. 9/1996, ISSN:1105-2791, σελ. 109-128.
[226] Γιάννης Θεοτοκάς, Μαρία Λεκάκου, κ.ά., *Ελληνική ναυτιλία, Απασχόληση και ανταγωνιστικότητα, Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*, Gutenberg, Αθήνα 2008, σελ. 96.

δραστηριότητα, ιδιωτικού ή δημόσιου χαρακτήρα, την οποία το ελληνικό κράτος προσέγγιζε με διστακτικότητα κι αποσπασματικότητα. Ας δούμε συνοπτικά την εξέλιξή της.

Το αρχικό κρατικό εγχείρημα κατά το 1837 αφορούσε στη διδασκαλία ναυτικών μαθημάτων στα σχολεία ναυτικών περιοχών (αρχικά της Σύρου, της Ύδρας και του Ναυπλίου κι αργότερα και στις Σπέτσες, στο Γαλαξείδι και στο Αργοστόλι). Το 1882 δημιουργήθηκαν οκτώ αυτοτελή ναυτικά σχολεία αλλά λειτούργησαν πλημελλώς και για λίγο χρονικό διάστημα. Τη θεωρητική κατάρτιση όσων επιθυμούσαν να γίνουν πλοίαρχοι αναλάμβαναν «επ' αμοιβή» ιδιώτες ναυτοδιδάσκαλοι. Οι μηχανικοί των ατμοπλοίων αποκτούσαν πρακτική εκπαίδευση στα πλοία ενώ ορισμένοι εκπαιδεύονταν στο εξωτερικό[227].

Οι πρώτες οργανωμένες σχολές συστηματικής ναυτικής εκπαίδευσης ήταν ιδιωτικές. Το 1903 ιδρύθηκε στον Πειραιά, από τον «Εκπαιδευτικό σύνδεσμο βιομηχάνων και μηχανουργών "Ο Προμηθεύς"» μια ομώνυμη νυκτερινή σχολή εκπαίδευσης μηχανικών. Ακολούθησε, επίσης στον Πειραιά, η δημιουργία κι άλλης νυκτερινής σχολής εκπαίδευσης Μηχανικών από το σωματείο του "Πειραϊκού Συνδέσμου". Η φοίτηση σ' αυτές τις δύο σχολές ήταν πενταετής, συνδύαζε την πρακτική με τη θεωρητική εκπαίδευση και αφορούσε στην κατάρτιση μηχανικών για τα εργοστάσια και για τα πλοία. Με δωρεά του εφοπλιστή Όθωνα Σταθάτου είχε ιδρυθεί το 1907 και λειτούργησε ως το 1914, μια ναυτική σχολή εκπαίδευσης πλοιάρχων στην Ιθάκη, με εξαιρετικά αποτελέσματα[228].

Στα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου, εξαιτίας της πλήρους διεθνοποίησης της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας και του μεγάλου αριθμού των ναυτικών ατυχημάτων των φορτηγών πλοίων, συνειδητοποιήθηκε η ανάγκη παροχής καλύτερης εκπαίδευσης στους πλοιάρχους και στους μηχανικούς. Επιπλέον «τα φορτηγά μετά τον περιορισμό των εργασιών στη Μαύρη Θάλασσα κι απομακρυνόμενα από τα ταξίδια Μεσογείου – Ηπειρωτικής Ευρώπης – Αγγλίας, όπου είχαν την διαρκή επιτήρηση των αρχιμηχανικών και των εφοπλιστών και κοντά σε τόπους επισκευών κι επιχειρούντα ταξίδια υπερπόντια μεγάλης διάρκειας πολλών μηνών, ακόμη και πολλά απ' αυτά με βοηθητικά μηχανήματα, έχουν ανάγκη ικανότερων και επιμελέστερων μηχανικών απ' ότι στο παρελθόν»[229].

Ο στόχος της οικονομικότερης λειτουργίας κι εκμετάλλευσης του πλοίου επέβαλε την καλύτερη επίβλεψη, την έγκαιρη πρόληψη βλαβών και την άμεση πραγματοποίηση των

---

[227] Σταύρος Γ. Μιχαηλίδης, *Οι σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Χίου – Σχολή Μηχανικών, Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών, Σχολή Πλοιάρχων Οινουσών*, Εκδ. άλφα πι, Χίος 2007, σελ. 20 και Ι.Α. Τζαμτζής, *Ναυτική Γνώση και Παιδεία στη Νεότερη Ελλάδα 16ος – 19ος αιώνας,* Εκδόσεις Βόλος, Βόλος 2007, σελ. 108.

[228] Νικ. Κατσαμπής, *Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία*, Εκδ. ιδίου 1946, σελ. 117 και Νικόλαος Β. Μεταξάς, *Οι ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης, Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970),* Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002, σελ. 119.

[229] Νικ. Κουρμπέλης, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ,* Φεβρουάριος 1930.

μικροεπισκευών των μηχανών των πλοίων. Παρά την ύπαρξη ικανών μηχανικών, με τεχνική κατάρτιση και αίσθηση του καθήκοντος, ο αριθμός τους ήταν ανεπαρκής για τη στελέχωση των φορτηγών πλοίων κι η αποστολή «κατ' έτος σε εργοστάσια του εξωτερικού και κυρίως Αγγλίας κι Ιταλίας των πρώτων επιτυχόντων στις εξετάσεις για απόκτηση διπλώματος για την τεχνική τους παρασκευή» θεωρούνταν απαραίτητη. Απαραίτητη ήταν κι η ίδρυση «σχολής εμποροπλοιάρχων», στην οποία θα φοιτούσαν υποχρεωτικά όσοι αποκτούσαν δίπλωμα πλοιάρχου Γ΄ τάξεως ενώ δεν προκρινόταν η δημιουργία σχολής ναυτικής εκπαίδευσης «για νέους χωρίς γνώση της θάλασσας γιατί μπορεί να αποκλειστούν πραγματικά καλοί ναυτικοί κι αφετέρου μπορεί να εξέλθουν από τη σχολή καλά παρασκευασμένοι θεωρητικά νέοι αλλά να αποτύχουν μετά στο ναυτικό επάγγελμα».

Η αναμόρφωση του συστήματος παροχής διπλωμάτων των αξιωματικών καταστρώματος με την καθιέρωση τριών βαθμίδων και η αναδιοργάνωση του συστήματος των εξετάσεων για την απόκτησή τους το 1923, οδήγησε στην δημιουργία «φροντιστηρίων» για την προετοιμασία των υποψηφίων προκειμένου να συμμετάχουν στις εξετάσεις ή ναυτικών σχολών για την εκπαίδευσή τους. Για να έχει τη γνώση αλλά και τον έλεγχο της κατάστασης η ΔΕΝ, θεσπίστηκε από το Υπουργείο Ναυτικών ένα καθεστώς εποπτείας, λειτουργίας, αναγνώρισης κι οικονομικής ενίσχυσης των ιδιωτικών ναυτικών σχολών. Όσες λειτουργούσαν ήδη, έπρεπε να καταθέσουν άμεσα ένα κανονισμό λειτουργίας για να εγκριθεί, εφόσον εκπληρούσε τις νόμιμες προϋποθέσεις και να αναγνωριστεί η σχολή[230].

Το 1925 αποφασίστηκε η δημιουργία μιας δημόσιας ναυτικής σχολής εκπαίδευσης των Πλοιάρχων και των Μηχανικών καθώς των «εντεταλμένων την Διοίκησιν του Εμπορικού Ναυτικού λειτουργών» με έδρα τον Πειραιά. Δεν λειτούργησε παρά τις αλλαγές στο κείμενο του Νομοθετικού Διατάγματος, κατά την κύρωσή του το 1927, αναφορικά με την εξαίρεση της εκπαίδευσης των λειτουργών της Διοίκησης του Εμπορικού Ναυτικού και την ανάληψη της εποπτείας αντί της διεύθυνσης της ναυτικής σχολής από τη ΔΕΝ[231].

Οι οικονομικοί πόροι για τη λειτουργία των δημόσιων και για την οικονομική ενίσχυση των ιδιωτικών ναυτικών σχολών καλύπτονταν από τη διάθεση χρηματικών ποσών, προερχομένων από τα επιβαλλόμενα πρόστιμα για παράνομη μεταβίβαση ή υποθήκευση ελληνικών πλοίων σε αλλοδαπούς ή από τη φορολογία των έκτακτων κερδών των πλοίων κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Το εγχείρημα της ίδρυσης δημόσιας ναυτικής σχολής δεν ευοδώθηκε το 1929 κι αποφασίστηκε πως μέχρι την ίδρυσή της οι ιδιωτικές ναυτικές σχολές

[230] Νομοθετικό Διάταγμα της 15 Μαΐου 1924 «περί εποπτείας των ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών» (ΦΕΚ 112 Α).
[231] Προεδρικό Διάταγμα της 11 Ιουνίου 1927 «Περί Ναυτικής Εκπαιδεύσεως» (ΦΕΚ 143 Α) και Νομοθετικό Διάταγμα της 14 Σεπτεμβρίου 1925 «Περί Ναυτικής Εκπαιδεύσεως» (ΦΕΚ 310 Α).

θα μπορούσαν να ενισχύονται οικονομικά από το κράτος, μέχρι 200.000 δρχ κατ' έτος. Εάν τα ποσά από τα πρόστιμα και τη φορολογία δεν επαρκούσαν, η δαπάνη καλύπτονταν από το Ελληνικό Δημόσιο[232].

Εντωμεταξύ, το 1927 είχαν αναγνωριστεί από τη ΔΕΝ ως σχολές Πλοιάρχων η "Τρίαινα" στον Πειραιά και η "Ναυτική Σχολή Ύδρας" στην Ύδρα, η Σχολή Μηχανικών "Ναυτική Μηχανική Σχολή ο Αρχιμήδης" της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικών Ατμοπλοίων στον Πειραιά και η σχολή Ραδιοτηλεγραφητών "Πρότυπος Σχολή Ασυρμάτου Τηλεγράφου Δημητρίου Π. Λαδοπούλου". Οι ιδιωτικές αυτές ναυτικές θεωρούνταν «προπαρασκευαστικές» της συμμετοχής των υποψηφίων πλοιάρχων και μηχανικών στις εξετάσεις απόκτησης διπλώματος. Το 1928 ιδρύθηκαν άλλες δύο ναυτικές σχολές πλοιάρχων, τύπου «φροντιστηρίου» στον Πειραιά. Επρόκειτο για τη σχολή "Αμφιτρήτη" του Γ. Χορς και τη σχολή "Ποσειδών" του Γεράσιμου Μηλιαρέση[233].

Το 1930 αποφασίστηκε η ανάληψη και της εποπτείας των νυκτερινών σχολών μηχανικών των σωματείων του "Πειραϊκού Συνδέσμου" και του "Εκπαιδευτικού συνδέσμου βιομηχάνων και μηχανουργών Ο Προμηθεύς" από τη ΔΕΝ. Η εποπτεία θα πραγματοποιούνταν μέσω ενός πολυπληθούς Εκπαιδευτικού Συμβουλίου αποτελούμενου από εκπροσώπους των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Ναυτικών, Αεροπορίας, Συγκοινωνίας και Παιδείας, του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού, του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, της Ένωσης Εφοπλιστών, τους Συνδέσμου των Βιομηχάνων, των σωματείων του "Πειραϊκού Συνδέσμου " και του "Εκπαιδευτικού συνδέσμου βιομηχάνων και μηχανουργών Ο Προμηθεύς", ένα καθηγητή του Πολυτεχνείου κι άλλα τρία το πολύ μέλη, που θα όριζε ο Υπουργός των Ναυτικών. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο φρόντιζε για την κατάρτιση των όρων λειτουργίας, τη σύνταξη του προγράμματος σπουδών των σχολών και την παρακολούθησή τους κι αποφάσιζε για την κατανομή μέχρι ενός εκατομυρίου δραχμών ετήσιας πίστωσης, που θα δινόταν από το Υπουργείο Ναυτικών ως επιχορήγηση στα δύο σωματεία[234].

Το 1934 η εποπτεία των δύο σχολών μηχανικών ανατέθηκε από τη ΔΕΝ σε ειδικό επόπτη, ο οποίος θα έπρεπε να είναι ανώτερος «εν ενεργεία» Μηχανικός Αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού κι οποίος συμμετείχε στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο των Σχολών. Το 1940 η αρμοδιότητα του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου και του επόπτου των νυκτερινών σχολών

[232] Νόμος 3734/1929 «Περί συμπληρώσεως του από 11 Ιουνίου 1927 κυρωθέντος υπό της Βουλής Ν.Δ. περί ναυτικής εκπαιδεύσεως» (ΦΕΚ 1 Α).
[233] Προεδρικό Διάταγμα της 12 Αυγούστου 1927 «Περί αναγνωρίσεως ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών» (ΦΕΚ 172 Α) καιΛεωνίδας Καραπιπέρης, «Η ναυτική εκπαίδευσις εν Ελλάδι», Ομιλία δημοσιευμένη στο Αρχηγείο Ναυτικού, *Ελλάς και Θάλασσα*, Αθήνα Ιούνιος 1977, σελ 78.
[234] Νόμος 4676/1930 «Περί εποπτείας και επιχορηγήσεως των εν Πειραιεί νυκτερινών σχολών μηχανικών» (ΦΕΚ 156 Α).

Μηχανικών επεκτάθηκε σ' όλες τις ναυτικές σχολές που ανήκαν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και στις ιδιωτικές ναυτικές σχολές που είχαν αναγνωριστεί από εκείνο. Λίγους μήνες νωρίτερα, είχε προστεθεί ως τακτικό μέλος στα Εκπαιδευτικά Συμβούλια των νυκτερινών σχολών, και της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας κι ένας αντιπρόσωπος της Εθνικής Ενώσεως Νεολαίας (ΕΟΝ) για να σφυρηλατηθεί ο ιδεολογικός προσανατολισμός των εκπαιδευομένων ναυτικών προς τα ιδανικά της δικτατορίας του Μεταξά[235].

Με κρατική επιχορήγηση 250.000 δρχαχμών είχε αρχίσει την λειτουργία της στη Χίο το 1930 μια Σχολή Πλοιάρχων, που είχε ιδρύσει ο εφοπλιστής – γερουσιαστής Γεώργιος Ανδρεάδης σε ένα ιδιόκτητο κι επιβλητικό κτήριο. Οι απόφοιτοι της Σχολής είχαν τα ίδια δικαιώματα με κείνα των αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας, στην οποία μεταγράφησαν όταν το 1933 -παρά τη στήριξή της- ανέστειλε τη λειτουργία της «διά λόγους μη καθωρισμένους, της οποίας τους καρπούς δεν επρολάβαμεν να ίδωμεν και περί της οποίας ουδείς ευρύτερος λόγος εγένετο»[236].

Το 1939 ιδρύθηκε κι αναγνωρίστηκε από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μια ιδιωτική Ναυτική Σχολή Μηχανικών υπό την επωνυμία "Ήρων" ενώ το 1938 είχε ιδρυθεί άλλη μια σχολή Μηχανικών στη Σύρο με την οικονομική στήριξη του εφοπλιστή Ν. Ρεθύμνη. Στη δεξίωση που δόθηκε προς τιμήν των Αρχών και του ίδιου, ο Ν. Ρεθύμνης ανακοίνωσε πως εκτός από την ετήσια εισφορά του προς τη Σχολή, θα αναλάμβανε και τα έξοδα μετεκπαίδευσης δύο (2) αποφοίτων σε ανώτερες σχολές στην Αγγλία κατ' έτος, τους οποίους και θα απασχολούσε στα πλοία του Γραφείου Ρεθύμνη – Κουλουκουντή στη συνέχεια[237].

Παρά την αύξησή τους, οι ιδιωτικές ναυτικές σχολές λειτουργούσαν με προβλήματα. Το ύψος των εισπραττόμενων δικαιωμάτων εγγραφής, ο τρόπος έκδοσης ενδεικτικών και απολυτηρίων, η επάρκεια του διδαδικτού προσωπικού, οι ώρες διδασκαλίας κι η σύνθεση των διοικήσεων των σχολών είχαν απασχολήσει τον κλάδο και δεν έλειψαν προτάσεις για την άσκηση ενδελεχέστερου ελέγχου, τη θέσπιση ενιαίου τρόπου διοίκησης και κοινών

---

[235] Νομοθετικό Διάταγμα της 1 Ιουλίου 1940 «Περί εποπτείας των εν Πειραιεί ιδιωτικών Ναυτικών Σχολών» (ΦΕΚ 209 Α) και Νομοθετικό Διάταγμα της 20 Μαρτίου 1940 «Περί συμμετοχής εις τα Εκπαιευτικά Συμβούλια της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας και των Νυκτερινών Σχολών αντιπροσώπων της ΕΟΝ» (ΦΕΚ 98 Α).
[236] Νόμος 4526/1930 «Περί επιχορηγήσεως της εν Χίω Ανδρεαδείου Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 121 Α), Διάταγμα της 23 Μαΐου 1930 `«Περί αναγνωρίσεως της Ανδρεαδείου Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 181 Α), Διάταγμα της 30 Σεπτεμβρίου 1930 «Περί αντικαταστάσεως του προσαρτημένου, εις το από 23 Μαΐου 1930 Διάταγμα περί της αναγνωρίσεως της Ανδρεαδείου Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας, κανονισμού της εσωτερικής λειτουργίας αυτής» (ΦΕΚ 336 Α), Διάταγμα της 17 Νοεμβρίου 1930 «Περί εγκρίσεως συμπληρωματικού κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας και λειτουργίας της Ανδρεαδείου Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 375 Α), Διάταγμα της 14 Σεπτεμβρίου 1932 «Περί τροποποιήσεως του κανονισμού της εσωτερικής υπηρεσίας και λειτουργίας της Ανδρεαδείου Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 348 Α), ΄΄Η εκπαίδευσις εν τω Ε.Ν.΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 68 της 15-10-1933 και Διάταγμα της 30 Ιουνίου 1933 «Περί τροποποιήσεως του Διατάγματος της 29-7-1930 περί εκτελέσεως του νόμου 4511 περί συστάσεως Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 176 Α).
[237] ΄΄Η σχολή μηχανικών Σύρου΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 175 της 01-04-1938.

προγραμμάτων σπουδών ή τον καθορισμό των απαιτούμενων προσόντων εγγραφής των υποψηφίων σπουδαστών[238].

5.2.2.-Η Ναυτική Σχολή της Ύδρας και το νέο τοπίο

Το 1930 ιδρύθηκε και –εν τέλει- λειτούργησε η πρώτη δημόσια ναυτική σχολή «σκοπόν έχουσα την εκπαίδευσιν νέων προτιθεμένων να τραπώσιν εις το επάγγελμα του πλοιάρχου εμπορικού ναυτικού». Η σχολή υπαγόταν στο Υπουργείο Ναυτικών, το οποίο ασκούσε τη διοίκηση του Εμπορικού Ναυτικού και η έδρα της καθορίστηκε στην Ύδρα «επί πλοίου ή εν ξηρά». Στη σχολή μπορούσαν να γραφτούν μαθητές κάτω των 16 ετών, αν είχαν αποφοιτήσει από εξατάξιο δημοτικό σχολείο ή κάτω των 18 ετών, αν είχαν πτυχίο δευτέρας γυμνασίου, εάν ήταν σωματικά ικανοί για το ναυτικό επάγγελμα κι είχαν απογραφεί ως ναυτικοί[239].

Η δωρεάν εσωτερική φοίτηση και η διαμονή των μαθητών στη Σχολή, είχε ένα πειθαρχημένο και ιεραρχικά δομημένο χαρακτήρα. Δικαιολογούνταν, όπως κι αργότερα, από την ανάγκη «να προσιδιάζει» το εκπαιδευτικό με το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου και τοιουτοτρόπως να συμβάλει αποτελεσματικότερα η εκπαίδευση στην ομαλή προσαρμογή των νέων ναυτικών στο επάγγελμα. Η πρακτική εξάσκηση των σπουδαστών συνδυαζόταν με τη θεωρητική γνώση μέσω της πραγματοποίησης κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο ενός ετήσιου εκπαιδευτικού ταξιδιού με ατμόπλοιο, που ναύλωνε η Σχολή. Το κόστος της ναύλωσής του ανερχόταν το 1937 σε 500.000 δρχ. [240]

Αυτός ο συνδυασμός είχε μεγάλη σημασία στη ναυτική εκπαίδευση κι είχε απασχολήσει κι άλλα ναυτικά κράτη. Στην Αγγλία πχ. είχε διαπιστωθεί επίσημα η ανάγκη «αυξήσεως των γνώσεων και της εμπειρίας» των ναυτικών κι η ενίσχυση των θεωρητικών γνώσεων έναντι της πρακτικής κατάρτισης των μηχανικών με αποτέλεσμα την έλλειψη μεγάλης συμμετοχής στις εξετάσεις απόκτησης διπλωμάτων μηχανικών καταστρώματος και την επιλογή αρκετών μηχανικών που επετύγχαναν στις εξετάσεις να απασχοληθούν σε εργοστάσια, στην ξηρά[241].

Στη Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας μεταφέρθηκαν κι οι σπουδαστές της ιδιωτικής «Ναυτικής Σχολής Ύδρας», η οποία είχε ιδρυθεί από την Ένωση Ναυτικών Ύδρας. Για να εξασφαλιστεί μάλιστα κι η ομαλή λειτουργία της Σχολής, με την διάθεση των κατάλληλων οικονομικών πόρων, καθορίστηκε ότι η ετήσια κρατική επιχορήγηση στις αναγνωρισμένες ιδιωτικές ναυτικές σχολές δεν θα ξεπερνούσε εφεξής τις 100.000 δραχμές συνολικά.

---

[238] ΄΄Αι νυκτεριναί σχολαί΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 235 της 01-10-1940.
[239] Νόμος 4511/1930 «Περί συστάσεως Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 790 Α).
[240] Όλγα Γκουζούλη, *Ναυτική εκπαίδευση*, ΙΟΒΕ, Αθήνα 1980, σελ. 79.
[241] Επιλιμενάρχης Β΄ Γεωρ. Γεωργακόπουλος, ΄΄Η ανάγκη ανυψώσεως της στάθμης του έμψυχου υλικού του εμπορικού μας στόλου – Συμβουλαί εκ Μ. Βρεττανίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 107, Μάϊος 1934.

Την ίδια χρονιά (1930) ρυθμίστηκαν θέματα εισαγωγής σπουδαστών, διοίκησης, εκπαιδευτικού προσωπικού, ωρολόγιων κι αναλυτικών προγραμμάτων της σχολής. Οι απόφοιτοι της σχολής ναυτολογούνταν υποχρεωτικά ως δόκιμοι αξιωματικοί καταστρώματος, σε φορτηγά ατμόπλοια άνω των 4.501 κοχ εφόσον στη σύνθεσή τους προβλεπόταν η ναυτολόγηση δοκίμων ή ναυτοπαίδων κι εκτελούσαν κάθε υπηρεσία καταστρώματος και γέφυρας στα φορτηγά πλοία, η οποία διατασσόταν από τον πλοίαρχο, εκτός από ανεξάρτητη «φυλακή γεφύρας». Η τροφοδοσία κι η ενδιαίτησή τους ήταν ανάλογη των αξιωματικών κι ο μισθός τους ήταν τουλάχιστον ίσος μ' εκείνον του ναύτη[242].

Η εργασία τους στο πλοίο ήταν σκληρή και φαίνεται μερικές φορές εκτελούσαν «αγγαρείες ή βαρύτερες εργασίες». Το φαινόμενο, που είχε εντοπιστεί και σε αγγλικά πλοία, επικρίθηκε από τη ΔΕΝ τον Ιούνιο του 1936 η οποία επεσήμανε την απαγόρευση απασχόλησης των αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας, ναυτολογημένων ως δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος, σε υπηρεσίες καταστρώματος «και γενικώς βαρυτέρας εκείνων, εις ας η κατωτέρα αυτή κατηγορία εργατών θαλάσσης συνήθως ασχολείται» και στην παροχή κάθε δυνατής ευκολίας για την παρακολούθηση και κατανόηση των εκτελουμένων εργασιών και παρατηρήσεων στη γέφυρα του πλοίου, προκειμένου να τονώνεται το ενδιαφέρον τους για πρακτική μόρφωση και να μην κινδυνεύει η σωματική τους ικανότητα. Το θέμα δεν έμεινε ασχολίαστο από τους πλοιάρχους ΕΝ, που ενδιαφέρονταν για την άρτια πρακτική εξάσκηση των δοκίμων αλλά κι εκείνοι έπρεπε να εργαστούν σκληρά για να μάθουν και να μαθαίνουν πάντα γιατί ως έλεγαν οι παλιοί ναυτικοί «ο μάστορας της θάλασσας δεν βρέθηκε ακόμη»[243].

Σε άλλες χώρες, όπως η Γερμανία κι η Δανία, οι ίδιες οι σχολές, με φοίτηση πολύ μικρότερης διάρκειας, λειτουργούσαν σε πλοία ενώ στην Αμερική όσες εταιρείες επιδοτούνταν για τη μεταφορά ταχυδρομείου μέσω συμβολαίων προσλάμβαναν σε κάθε πλοίο τους, ανάλογα με τη χωρητικότητά του, από ένα έως έξι δοκίμους. Στο Βέλγιο υπήρχε ένα οργανωμένο σύστημα θεωρητικής και πρακτικής ναυτικής εκπαίδευσης, αποτελούμενο από δύο ναυτικές σχολές, μία στην Αμβέρσα και μία στην Οστάνδη[244].

Για την εύρυθμη λειτουργία της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας παρεχόταν οι απαραίτητοι οικονομικοί πόροι και παίρνονταν τα κατάλληλα μέτρα. Αλλεπάλληλες

[242]Προεδρικό Διάταγμα της 5/13 Νοεμβρίου 1934 «Περί ναυτολογήσεως επι φορτηγών ατμοπλοίων των Δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας» (ΦΕΚ 392 Α).
[243]΄΄Οι δόκιμοι αξιωματικοί του Ε.Ν.΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 11, Ιούνιος 1936 και ΄΄Η εκπαίδευσις των αξιωματικών του Ε.Ν.΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 116 της 15-10-1936.
[244]Αντιπλοίαρχος Λιμενικός, Α. Παπαδόπουλος, ΄΄Η ναυτική εκπαίδευσις εν Βελγίω΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 165, Μάρτιος 1939 και ΄΄Ηνωμέναι Πολιτείαι - Η εκπαίδευσις των πληρωμάτων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 157 της 01-06-1937, Frank Ledwith, *Ships afloat in the city*, Robert Hale Limited, London 1977, σελ. 75 και ΄΄Ηνωμέναι Πολιτείαι – Διά την απόκτησιν ικανών πληρωμάτων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 190 της 15-11-1938.

ρυθμίσεις καθόλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 (πχ. αλλαγές στα προγράμματα σπουδών, υγειονομικές εξετάσεις, λειτουργία εξεταστικών επιτροπών, πρόσληψη εκπαιδευτικού προσωπικού) έδειχναν έμπρακτα το ενδιαφέρον και τη μέριμνα της ΔΕΝ για τη στήριξή της. Το 1938 μάλιστα καθιερώθηκε και στολή των μαθητών της Σχολής.

Δύο χρόνια αργότερα ανέκυψε η ανάγκη επέκτασης της σχολής σε άλλο οίκημα αλλά η οικονομική δαπάνη δεν μπορούσε να καλυφθεί από το κράτος. Η αρωγή των εφοπλιστών θεωρήθηκε απαραίτητη καθώς η σχολή εξυπηρετούσε «σκοπούς αμέσως συνδεμένους με τα συμφέροντά των και το Κράτος θα ενίσχυε τας προσπαθείας του» για την εκπαίδευση και μόρφωση των αξιωματικών καταστρώματος. Εξάλλου το σοβαρό, καρποφόρο κι επιτυχημένο έργο της Σχολής για το οποίο «οι διοικούντες δεν επεδίωξαν να κινήσουν ευρύτερον το ενδιαφέρον υπέρ της προσπαθείας των» αφού «αθόρυβος υπήρξεν η εργασία των» είχε αρχίσει να φαίνεται και να αναγνωρίζεται[245].

Το Υπουργείο Ναυτικών φαίνεται πως είχε ευρύτερα σχέδια για την εκπαίδευση όσων απασχολούνταν σε θαλασσινά επαγγέλματα και το 1932 ίδρυσε σχολή δυτών με έδρα την Ύδρα ή την Αίγινα. Εκτός από όσους σκόπευαν να ασκήσουν το επάγγελμα του δύτη εκπαιδεύονταν σε αυτήν οι κυβερνήτες κι οι επιτηρητές των σπογγαλιευτικών σκαφών[246].

Από το 1937 και με την έναρξη παραγγελιών από έλληνες εφοπλιστες φορτηγών πλοίων, εφοδιασμένων με μηχανές εσωτερικής καύσεως άνοιξε ένα κύκλος αντιπαραθέσεων για την αριθμητική και ποιοτική επάρκεια των ελλήνων μηχανικών ΜΕΚ. Τα ναυτικά σωματεία των μηχανικών υποστήριζαν ότι υπάρχουν διαθέσιμοι έλληνες μηχανικοί ΜΕΚ με κατάλληλες τεχνικές ικανότητες, ενώ μερίδα εφοπλιστών ή «ναυτοδιδασκάλων» θεωρούσε αναγκαία την εκπαίδευση σε σχολές ή εργοστάσια ή την έγκριση πρόσληψης αλλοδαπών μηχανικών. Η ύψωση σουηδικής σημαίας σε ένα νεότευκτο δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο του Α. Ωνάση, αποτέλεσε αντικείμενο αρνητικής κριτικής από μερίδα διπλωματούχων ελλήνων μηχανικών ΜΕΚ. Ως ενδεδειγμένη λύση προβλήθηκε από ορισμένους κι η ίδρυση σχολής Ναυτομηχανικών κατά το πρότυπο της Σχολής Πλοιάρχων της Ύδρας[247].

Παρόλα αυτά, δεν έλειψαν οι αρνητικές κριτικές και στάσεις για το σύστημα «ναυτικής εκπαίδευσης» για τη λήψη των διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας, αρχής γενομένης από την έδρα της σχολής στην Ύδρα, η οποία θα έπρεπε να μεταφερθεί στον Πειραιά. Η ύλη για την απόκτηση των διπλωμάτων των αξιωματικών καταστρώματος, μέσω των γενόμενων κρατικών εξετάσεων σε ορισμένα μαθήματα είχε καθοριστεί από τη ΔΕΝ αλλά για να τη

[245] ΄΄Η ναυτική σχολή Ύδρας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 237 της 15-11-1940 και ΄΄Προετοιμασθώμεν διά την αύριον΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 232 της 15-08-1940.
[246] Νόμος 5525/1932 «Περί σπογγαλιείας» (ΦΕΚ 187 Α).
[247] ΄΄Οι μηχανικοί μας και αι μηχαναί Δήζελ΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 185 της 01-09-1938.

μάθουν οι υποψήφιοι κατέφευγαν σε «φροντιστήρια» που λειτουργούσαν στον Πειραιά ή σε μεμονωμένους «ναυτοδιδασκάλους». Οι υποψήφιοι πλοίαρχοι πλήρωναν 6-8.000 δραχμές κι οι υποψήφιοι αξιωματικοί καταστρώματος 4-5.000 δραχμές για μια εκπαίδευση διάρκειας 3-4 μηνών τις απογευματινές ώρες. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτοδιδασκάλων ήταν μεγάλος κι υιοθετούσαν διάφορες, θεμιτές ή αθέμιτες, πρακτικές για την προσέλκυση των υποψηφίων (πχ. υποσχέσεις, πολιτικά μέσα, διαμονή στα φροντιστήρια). Ένας πρόχειρος υπολογισμός ανέβαζε το 1933 το συνολικό ύψος των καταβαλλομένων διδάκτρων σε 750.000 δραχμές ετησίως ενώ στο ίδιο ποσό είχε εκτιμηθεί και το ετήσιο κόστος λειτουργίας των νυκτερινών σχολών του "Προμηθέα" και του "Πειραϊκού Συνδέσμου" για την εκπαίδευση των μηχανικών. Οι σχολές αυτές στηριζόταν σε επιχορηγήσεις ανερχόμενες πχ. το 1933 σε 175.000 δρχ από το Κράτος κι σε 40.000 δρχ από το Δήμο Πειραιά, ανά σχολή. Τα κτήρια που στεγάζονταν ήταν δημόσια και δεν κατέβαλαν ενοίκια. Πλήρωναν μόνο τους καθηγητές με ετήσιο κόστος 150.000 δρχ ανά σχολή αλλά οι μαθητές, που εργάζονταν όλη μέρα στα εργοστάσια του Πειραιά με ωρομίσθιο από 50 λεπτά έως 5 δρχ και προσέρχονταν «κατακουρασμένοι και ρυπαροί το εσπέρας» στα μαθήματα, κατέβαλαν υψηλά τέλη εγγραφής (750 δρχ το χρόνο πχ. για την Ε΄ τάξη του "Προμηθέα"). Για την υπέρβαση αυτών των προβλημάτων, προτείνονταν η ενίσχυση της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας, η ανάληψη από το κράτος της διεύθυνσης και διαχείρισης των νυκτερινών σχολών και η ίδρυση «κρατικού φροντιστηρίου» στον Πειραιά για την εκπαίδευση των υποψηφίων πλοιάρχων και μηχανικών[248].

Η ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση του εμπορικού στόλου μετά το 1935 θεωρήθηκε από ορισμένους πως δεν είχε προκαλέσει την επίδειξη ανάλογου ενδιαφέροντος για τη βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού, που παρέμενε ανεπαρκώς εκπαιδευμένο και διαμαρτύρονταν οι εφοπλιστές. Οι ναυτίλοι αξιωματικοί πχ. δεν εκπαιδεύονταν επαρκώς σε ιστιοφόρα σκάφη όπως γινόταν σε άλλα ναυτικά κράτη, αλλά απασχολούνταν σε χειρωνακτικές εργασίες καταστρώματος («ματσακόνι») και δεν μάθαιναν να χειρίζονται ούτε «ιστίον λέμβου», ενώ οι υποψήφιοι μηχανικοί είχαν συνήθως τετραετή ή πενταετή υπηρεσίαν εργοστασίων σε επαρχιακά ή συνοικιακά σιδηρουργεία ή και μεγάλα εργοστάσια του Πειραιά, πενιχρά ή καθόλου αμειβόμενοι και δεν ενδιαφέρονταν για την πρακτική τους εκπαίδευση στα πλοία. Μοιραία οι εξετάσεις δεν είχαν ένα αυστηρό και απαρέγκλιτο χαρακτήρα κι οι επιτροπές στις εξετάσεις απονομής διπλωμάτων, «πιεζόμεναι πανταχόθεν» επεδείκνυαν «επιείκεια». Κι ως συνήθως το κράτος είναι «ο μεγαλύτερος υπεύθυνος για τη δημιουργηθείσα κατάσταση»[249].

---

[248] ΄΄Η εκπαίδευσις των πλοιάρχων τω Ε.Ν.΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 68, 15-10-1933.
[249] ΄΄Η μόρφωσις του εμψύχου υλικού΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 123 της 01-11-1936.

Ένα κράτος χωρίς μεγάλες οικονομικές δυνατότητες και του οποίου οι εκκλήσεις για οικονομική στήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης από τους εφοπλιστές δεν είχαν αποτέλεσμα. Οι μεμονωμένες δωρεές εφοπλιστών, είχαν κατεύθυνση τα μέρη καταγωγής τους και την προσέλκυση του τοπικού ναυτεργατικού δυναμικού. Η απουσία επαρκών οικονομικών πόρων μόνιμης φύσης για την κάλυψη των απαιτούμενων δαπανών της ναυτικής εκπαίδευσης, συνειδητοποιήθηκε με τα μόνιμα λειτουργικά έξοδα της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας. Εκτός από την ανάγκη επέκτασής της ή και ίδρυσης νέων σχολών σε άλλα μέρη, προέκυψε η ανάγκη εύρεσης χρημάτων για την προμήθεια εκπαιδευτικού υλικού, βιβλίων ή ναυτικού εξοπλισμού. Κι η κάλυψη αυτών των δαπανών δεν ήταν δυνατόν να περιορίζεται στην επίδειξη καλής θέλησης και διάθεσης οικονομικής συνεισφοράς των εφοπλιστών.

Για τη συγκέντρωση και χρήση των αναγκαίων οικονομικών πόρων με σκοπό τη βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης στη Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας, επιχειρήθηκε με νόμο το 1937 η δημιουργία ενός Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) στο ΝΑΤ. Ως πόροι του ΚΝΕ προβλέφθηκαν η εισφορά 20 δρχ ανά κοχ για φορτηγά πλοία άνω των 1000 κοχ, τέλη από 5 έως 100 δρχ, ανάλογα με την χωρητικότητα και τα ταξίδια του πλοίου, για κάθε θεώρηση ναυτιλιακού εγγράφου από λιμενική ή προξενική αρχή, τέλος 5 δρχ για κάθε πιστοποιητικό που έκδιδαν οι υπηρεσίες της ΔΕΝ, τα πρόστιμα για τη μη έγκαιρη καταβολή της εισφοράς ή των τελών υπέρ του ΚΝΕ, τυχόν δωρεές, κληροδοσίες και κληρονομιές.

Με την οικονομική αυτή ενίσχυση παρεχόταν η ευχέρεια να οργανωθεί καλύτερα η Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας με την ανέγερση εκπαιδευτηρίου και οικήματος ενδιαίτησης των μαθητών, την πρόσληψη διδακτικού προσωπικού, την προμήθεια εκπαιδευτικών οργάνων και κατάλληλων πλωτών μέσων κι ενός εκπαιδευτικού πλοίου. Παράλληλα διευκολύνονταν η ίδρυση σχολών πλοιάρχων σε «εφοπλιστικά τινα κέντρα της ημεδαπή, ως εν Ιθάκη, Χίω, Άνδρω» και η λήψη μέριμνας για την εκπαίδευση των κατώτερων πληρωμάτων, «εις τα οποία σήμερον απονέμονται διάφορα πτυχία ειδικότητος μόνον επί τη βάσει πρακτικής εξασκήσεως, άνευ ουδεμιάς θεωρητικής καταρτίσεως αυτών»[250].

Εκείνο που προξενεί εντύπωση είναι η απουσία κάθε αναφοράς για την ίδρυση δημόσιων σχολών μηχανικών. Το γεγονός πρέπει να αποδοθεί στην απροθυμία να θιγεί το υφιστάμενο καθεστώς λειτουργίας των «νυκτερινών» σχολών μηχανικών καθώς τα οικονομικά, πολιτικά και «ναυτικά» συμφέροντα, που διακυβεύονταν στο χώρο, δεν ήταν ανάξια προσοχής.

Το εγχείρημα πάντως της δημιουργίας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης ήταν θεμελιώδες και θετικότατο για τη ναυτική εκπαίδευση στη χώρα. Είναι φανερό πως υπήρξαν

[250] ΄΄Η ναυτική εκπαίδευσις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 166 της 15-11-1937.

αντιδράσεις από την εφοπλιστική πλευρά, το σχέδιο νόμου δεν προχώρησε κι ο λογαριασμός του ΚΝΕ δεν συστάθηκε. Έντεκα χρόνια αργότερα δημιουργήθηκε ένα «Κεφάλαιο Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης» στο ΝΑΤ, με σκοπό τη χορήγηση των απαιτούμενων μέσων «πάσης φύσεως διά την καλλιτέραν διεξαγωγήν της εκπαιδεύσεως εις τας υφισταμένας ή συσταθησομένας δημοσίας ή ανεγνωρισμένας υπό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ιδιωτικάς σχολάς». Μόνο μετά από τριάντα έξι (36) χρόνια έγινε το αποφαστικό βήμα για τη θέσπιση του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, με σκοπό την «αντιμετώπισιν των πάσης φύσεως αναγκών της **δημόσιας ναυτικής εκπαιδεύσεως**[251] εν τω εμπορικώ ναυτικώ»[252].

5.3.-Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

5.3.1.-Σύσταση κι ανασύσταση της ασφάλισης

Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών θεσπίστηκε στην Ελλάδα το 1861 με την ίδρυση και λειτουργία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Ήταν ο πρώτος ασφαλιστικός οργανισμός στην Ελλάδα αλλά κι ο δεύτερος παγκοσμίως, καθώς είχε προηγηθεί η ίδρυση του «Caisse de Invalides de la Marine» στη Γαλλία, του οποίου το νομικό καθεστώς μεταφέρθηκε στην Ελλάδα και μάλιστα αυτούσιο, σε αρκετά σημεία. Και στις δύο περιπτώσεις οι ασφαλισμένοι ήταν ναυτικοί, εργαζόμενοι τόσο στο Εμπορικό όσο και στο Πολεμικό Ναυτικό αλλά και μεμονωμένοι «εργάτες θάλασσας» όπως οι αλιείς, οι πορθμείς κι οι δύτες. Στην ίδρυσή τους συνέβαλαν η ανάγκη παροχής προστασίας των ναυτικών σε περίπτωση ατυχημάτων κι η κοινή εξυπηρέτηση των συμφερόντων των εφοπλιστών και των ναυτικών. Ήταν εξάλλου μια εποχή που συχνά επέβαιναν κι εργαζόταν στα πλοία κι οι ιδιοκτήτες τους[253].

Η περίοδος που μεσολάβησε από την ίδρυση του ΝΑΤ μέχρι το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ήταν γόνιμη κι αποφασιστική για την οργάνωση και τη λειτουργία του συστήματος ασφάλισης των ναυτικών. Κατά την απογραφή που έγινε το 1862, με μέριμνα του ΝΑΤ, διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν 20.057 ναυτικοί, οι οποίοι εργάζονταν σε 4.334 ιστιοφόρα πλοία και σε 3 ατμόπλοια. Η απογραφή που έγινε δέκα χρόνια αργότερα έδειξε ότι υπήρχαν 30.143 ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ, οι οποίοι ήταν ναυτικοί που απασχολούνταν σε εμπορικά πλοία, μεμονωμένοι «εργάτες θάλασσας» και πληρώματα (υπαξιωματικοί και ναύτες), που υπηρετούσαν στα πλοία του Πολεμικού (Βασιλικού τότε) Ναυτικού.

---

[251] Η υπογράμμιση είναι δική μου.
[252] ΝΔ 99/1973 «Περί συστάσεως Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαιδεύσεως και ρυθμίσεως θεμάτων αναφερομένων εις την δημοσίαν ναυτικήν εκπαίδευσιν» (ΦΕΚ 173 Α).
[253] Β. Σκαρπέτης, Σ. Ζάρκος και Γ. Χατζηγεωργίου (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου - Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* ΝΑΤ, Πειραιεύς Σεπτέμβριος 1971, σελ. 23.

Στο πρώτο στάδιο λειτουργίας του συστήματος της ασφάλισης οι πόροι του Ταμείου προέρχονταν από εισφορές ναυτικών και κοινωνικούς πόρους όπως πρόστιμα, μισθοδοσία των λιποτακτών ναυτικών κατά το ήμισυ κι αζήτητες περιουσίες ναυτικών. Το 1908 καθιερώθηκε η εργοδοτική εισφορά κι η εισφορά ναυτικών, που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ξένη σημαία ενώ προστέθηκαν κοινωνικοί πόροι με την επιβολή εισφοράς ανά εκδιδόμενο εισιτήριο ή φορτωτική στις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι παροχές του ΝΑΤ συνίσταντο στην απονομή συντάξεων σε ναυτικούς μετά τη συμπλήρωση κατώτατου ορίου ηλικίας και την κατοχή ορισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας, σε χήρες και ανήλικα τέκνα ή ορφανά των συνταξιούχων ή των αποθανόντων ή απολεσθέντων λόγω υπηρεσίας και σε γονείς απολεσθέντων σε μάχες ή αποθανόντων λόγω τραυματισμού υπέρ πατρίδος. Παρά τις αλλαγές στις προϋποθέσεις χορήγησης παροχών και των δικαιουμένων ναυτικών, το σύστημα της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών είχε αποκτήσει ορθολογική βάση και καλή διάρθρωση στο τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Η έναρξη του μεσοπολέμου σημαδεύτηκε από μια δομική αλλαγή στη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας και κατ' ακολουθία της ασφάλισης των ναυτικών. Στις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, που ιδρύθηκε το 1919, συμπεριελήφθη η διοίκηση του ΝΑΤ. Ακολούθησαν ο ανακαθορισμός των αρμοδιοτήτων του Διευθυντή του ΝΑΤ, η σύσταση Συμβουλίου με διευρυμένη σύνθεση αντί της Επιτροπής τριών αξιωματικών του Βασιλικού Ναυτικού, η αντικατάσταση της «Συνέλευσης των ναυτικών δήμων» από τη «Συνέλευση των αντιπροσώπων των εργατών θαλάσσης» με την αλλαγή του τρόπου εκλογής των μελών της για να είναι πιο αντιπροσωπευτική και λειτουργική, τη βελτίωση του τρόπου πραγματοποίησής της και τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της, η αναδιοργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας κι η κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας του ΝΑΤ. Τέσσερις (4) αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος απεστάλησαν στο εξωτερικό (τρεις στη Γαλλία κι ένας στη Γερμανία) για ανώτερες ασφαλιστικές σπουδές κι εργάστηκαν στο ΝΑΤ, μετά τις σπουδές τους. Μεταξύ αυτών ήταν ο Χρ. Αγαλλόπουλος, που αργότερα ανέλαβε την οργάνωση του ΙΚΑ[254].

Παρά τις οικονομικές και κοινωνικές δυσκολίες αλλά και τις εθνικές περιπέτειες της περιόδου 1919-1924, το ΝΑΤ ακολουθούσε μια πολιτική εισφορών και κυρίως παροχών, που εξασφάλιζε ή διατηρούσε ετήσια πλεονάσματα. Αυξήθηκαν οι εισφορές των πλοιοκτητών των ιστιοφόρων (σε 30% από 22,5% επί των εισφορών των ναυτικού) και των ατμοπλοίων

[254]Β. Σκαρπέτης, Σ. Ζάρκος και Γ. Χατζηγεωργίου (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου - Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* ΝΑΤ, Πειραιεύς Σεπτέμβριος 1971, σελ. 76.

(σε 50% από 30% επί των εισφορών των ναυτικών), ποσοστικοποιήθηκε το τέλος εισιτηρίων και φορτωτικών σε 1%, που αργότερα έγινε 4% επί της αξίας τους, αυξήθηκε ο φόρος επιτηδεύματος των φορτηγίδων και των ρυμουλκών, διπλασιάστηκαν και στη συνέχεια τετραπλασιάστηκαν τα τέλη ναυτολογίας υπέρ ΝΑΤ, που εισπράττονταν στο εξωτερικό, αυξήθηκε το αντίτιμο χορήγησης των ναυτικών φυλλαδίων για το Εμπορικό Ναυτικό και των ατομικών βιβλιαρίων για το Πολεμικό Ναυτικό ενώ καταργήθηκε η εισφορά των ναυτικών δήμων καθώς υπήρχε απροθυμία ή αδυναμία καταβολής της.

Οι παροχές του Ταμείου από την άλλη, διευρύνθηκαν σημαντικά. Αυξήθηκαν οι συντάξεις αρχικά σε ποσοστό 19,6% και στη συνέχεια από 40% έως 100% ανάλογα με την κατηγορία της σύνταξης, καθιερώθηκε κατώτατο μηνιαίο όριο συντάξεως, δόθηκε η δυνατότητα προσμέτρησης νέας υπηρεσίας του συνταξιούχου κι η επανάληψη της συνταξιοδότησής του από τον επόμενο μήνα της απόλυσής του από το ναυτολόγιο, επετράπη η συνταξιοδότηση οφειλετών ΝΑΤ αλλά με την αναστολή καταβολής της σύνταξης έως το συμψηφισμό του οφειλόμενου ποσού κι οι ναυτικοί άνω των 70 ετών θεωρήθηκαν απολύτως και διαρκώς ανίκανοι. Εκτός από τις αλλαγές στη συνταξιοδότηση, θεσπίστηκε η προικοδότηση των θυγατέρων των συνταξιούχων και των ενεργών ναυτικών με προϋπηρεσία άνω των 15 ετών.

Οι παροχές επεκτάθηκαν πέραν από τους ασφαλισμένους του ΝΑΤ και τις τυπικές συνθήκες ασφάλισης των ναυτικών. Δόθηκε η δυνατότητα εξαγοράς χρόνου ανεργίας (από τρείς έως και δώδεκα μήνες) κατά την περίοδο από 01-01-1915 έως 31-12-1916 λόγω αρθρόων τορπιλισμών και άλλων πολεμικών αιτίων, που είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των πλοίων καθώς και χορήγησης σύνταξης για αιφνίδια ατυχήματα ναυτικών ακόμη και μη απογεγραμμένων, σε εμπορικά πλοία, τα οποία συνέβησαν μετά την 01-08-1914. Καταργήθηκε κι ο περιορισμός της μη παροχής σύνταξης σε απογεγραμμένους ναυτικούς άνω των 40 ετών εάν είχαν υποστεί ατύχημα ή είχαν αποβιώσει κατά τους πρόσφατους πολέμους (βαλκανικοί, πρώτος παγκόσμιος) με αναδρομική ισχύ του δικαιώματος από το 1912.

Την ίδια περίοδο, χαρακτηρίστηκαν ως ατυχήματα οι επιδημικές νόσοι επί πλοίων της Κυβερνήσεως ή των συμμάχων εν καιρώ πολέμου με αναδρομική ισχύ για όλους τους θανάτους από την έναρξη των Βαλκανικών πολέμων, ώστε να επιβαρυνθεί το ΝΑΤ με υποχρεώσεις που ανήκαν σε άλλους όπως στο ελληνικό ή ξένα κράτη, υπό τις διαταγές των οποίων τελούσαν οι θανόντες. Η επιβάρυνση του ΝΑΤ αυξήθηκε επίσης με την υποχρέωση συνταξιοδότησης των θυμάτων του ναυαγίου του βοηθητικού πλοίου του ΒΝ *Αλέξανδρος Ζ.*

Το επίτακτο στο ΒΝ ρυμουλκό πλοίο *Αλέξανδρος Ζ.* κατευθυνόμενο από το Ναύσταθμο στον Πειραιά στις 10 Μαρτίου 1923, με μεγάλο αριθμό αδειούχων αξιωματικών,

υπαξιωματικών και τεχνιτών, μεταξύ των οποίων και πολλοί ιδιώτες ημερομίσθιοι τεχνίτες, ανετράπη μεταξύ Ψιτάλλειας και Πειραιά, λόγω θαλασσοταραχής και αιφνίδιας ριπής ανέμου. Εξαιτίας της ανατροπής πνίγηκαν περί τα 240 άτομα, από τα οποία 120 ημερομίσθιοι τεχνίτες. Οι οικογένειες των αξιωματικών, υπαξιωματικών, ναυτών και μονίμων τεχνιτών, εκτός από τη σύνταξη του Δημοσίου, έλαβαν μέρισμα από το Μετοχικό Ταμείο Ναυτικού κι επικουρική σύνταξη από το ΝΑΤ. Οι οικογένειες των «ημερομισθίων» τεχνιτών, που δεν υπάγονταν στην ασφάλιση του ΝΑΤ και δεν πήραν επικουρική σύνταξη, εξομοιώθηκαν με τους υπόλοιπους ως «κοινώ κινδύνω απωλεσθέντες», με νόμο τον Αύγουστο του 1923.

Είναι φανερό πως οι παροχές του ΝΑΤ δεν αφορούσαν μόνο σε ναυτικούς ασφαλισμένους, οι οποίοι είχαν καταβάλλει κανονικά εισφορές ασφάλισης, αλλά χρησιμοποιήθηκαν για την άσκηση «ευεργετικής» πολιτικής του κράτους σε μη ασφαλισμένους παθόντες τόσο κατά τη διάρκεια των πολεμικών συρράξεων από το 1912 έως το 1919 όσο και σε ειρηνική περίοδο (ατυχήματα). Ο διττός ρόλος, που απέκτησε το ΝΑΤ, δεν δημιούργησε μόνο μια σημαντική οικονομική επιβάρυνση αλλά και ασάφεια ως προς τον πραγματικό του χαρακτήρα.

5.3.2.-Σταθεροποίηση και διεύρυνση της ασφάλισης

Η επόμενη περίοδος (1925-1929) παρουσιάζει τελεσφόρα σταθερότητα και ουσιαστική ανάπτυξη της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Η ρευστή οικονομική κατάσταση της χώρας κι η νομισματική αστάθεια επέβαλαν την ανάγκη προσαρμογής της διαχείρισης των οικονομικών του ΝΑΤ κι επέκτασης της παρεχόμενης προστασίας στους άνεργους και ασθενείς ναυτικούς. Η θέσπιση συντελεστών εισφορών και συντάξεων το 1925 αποτέλεσε μια ρηξικέλευθη καινοτομία.

Βάσει της εκάστοτε νομισματικής και οικονομικής κατάστασης της χώρας και του ΝΑΤ, οι εισφορές εφοπλιστών και ναυτικών και το ύψος των συντάξεων μπορούσαν να αυξηθούν, πολλαπλασιαζόμενες μ' ένα αριθμητικό συντελεστή. Ο συντελεστής οριζόταν είτε το πρώτο δεκαήμερο κάθε Δεκεμβρίου για το επόμενο έτος είτε οπότε συνέτρεχαν εξαιρετικοί λόγοι, με απόφαση μιας επιτροπής αποτελουμένης από το Διευθυντή της ΔΕΝ, το Συμβούλιο του ΝΑΤ και τρία μέλη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού. Για το 1925 πχ. ο συντελεστής εισφορών και παροχών ορίστηκε ο αριθμός 4 κι από την 1/4/1925 έγινε 6. Χάρις σ' αυτή τη ρύθμιση, η διοίκηση του ΝΑΤ μπορούσε έγκαιρα κι ανάλογα με τις περιστάσεις να αναπροσαρμόζει τους πόρους και τις χορηγήσεις του Ταμείου, με ψυχραιμία και σύνεση, χωρίς την τήρηση μακρόχρονων νομοθετικών διαδικασιών.

Το σύστημα των εισφορών αναμορφώθηκε με τη θέσπιση μιας νέας κλίμακας τακτικών εισφορών κατά κατηγορίες περίπου όμοιων βαθμών κι αποδοχών, η εισφορά πλοιοκτήτη

αυξήθηκε σε 80% αντί του 50% επί των εισφορών των πληρωμάτων και οι συμφωνίες, βάσει των οποίων υποχρεώνονταν οι πλοιοκτήτες για την καταβολή τακτικών εισφορών των ναυτικών στο ΝΑΤ, θεωρήθηκαν άκυρες και απαράδεκτες. Μια σημαντική απώλεια εσόδων επήλθε με τη μείωση από 7% σε 4% των εισφορών των τελών των Λιμενικών Ταμείων υπέρ ΝΑΤ.

Οι παροχές αυξήθηκαν αλλά απευθύνονταν μόνο στους ασφαλισμένους πλέον. Τέθηκε νέα βάση για τον υπολογισμό της σύνταξης, καθορίστηκε δεκαετής ναυτική υπηρεσία αντί της δεκαπενταετούς για παροχή σύνταξης σε ανίκανους για το ναυτικό επάγγελμα από κάθε αιτία εκτός από ξαφνικό ατύχημα, δόθηκε σύνταξη ως 2 έτη σε χήρες ναυτικών που παντρεύονταν, προσαυξήθηκε ιδανικά κατά το ¼ (πλασματική υπηρεσία) ο χρόνος υπηρεσίας ναυτικών στις μηχανές ατμοπλοίων, των οποίων αυξήθηκε και το όριο ηλικίας συνταξιοδότησης στα 50 έτη και παρασχέθηκε δικαίωμα εξαγοράς χρόνου εργασίας μέχρι 3 έτη παγίως. Ακυρώθηκε επίσης η υποχρέωση χαρτοσήμανσης των αποδείξεων πληρωμής των συντάξεων του ΝΑΤ και δόθηκε η δυνατότητα προεξόφλησης συντάξεων μέχρις 6 μηνών με τόκο 1%.

Από το 1926 αποσπάστηκε η επικουρική ασφάλιση και συνταξιοδότηση προσωπικού του ΠΝ από το ΝΑΤ καθώς όλοι οι αξιωματικοί και οι μόνιμοι ναύτες του ΠΝ υπήχθησαν στην επικουρική ασφάλιση του Μετοχικού Ταμείου Ναυτικού. Οι κρατήσεις, που είχαν γίνει υπέρ ΝΑΤ, μεταβιβάστηκαν όπως ήταν φυσικό σε αυτό το Ταμείο ενώ είχε καταργηθεί σταδιακά (1922 και 1924) η συνταξιοδότηση των υπαξιωματικών και των ναυτών του ΠΝ. Η πλήρης απόσπαση της ασφάλισης του προσωπικού του ΠΝ από το ΝΑΤ, δεν είναι άσχετη με τη συνταξιοδότηση όλων των θυμάτων του ναυαγίου του *Αλέξανδρος Ζ,* η οποία αποτελούσε μόνιμη εστία αρνητικής κριτικής κι αντιπαράθεσης στο ναυτιλιακό χώρο.

Παρά την αύξηση των παροχών στους ναυτικούς την περίοδο 1925-1929 κι ιδίως της μεγάλης αύξησης του αριθμού των συνταξιούχων λόγω της μείωσης της απαιτούμενης θαλάσσιας προϋπηρεσίας για συνταξιοδότηση το 1925, τα έσοδα εμφάνισαν σημαντική άνοδο με αποτέλεσμα τη δημιουργία πλεονασμάτων του ΝΑΤ. Κι είναι αξιοσημείωτο ότι οι διοικητικές μεταβολές των ετών 1925-1926, με την υπαγωγή της ΔΕΝ και συνακόλουθα του ΝΑΤ στο Υπουργείο Ναυτικών από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, δεν ανάσχεσαν αλλά ενίσχυσαν την δυναμική πορεία του Ταμείου από το 1926 και μετά.

Την ίδια χρονιά (Σεπτέμβριος 1926) ιδρύθηκε το Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) για την επικουρική ασφάλιση των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. Η διοίκηση του ΤΠΑΕΝ ανατέθηκε σε συμβούλιο αποτελούμενο από αξιωματικούς του ΕΝ, που εκπροσωπούσαν όλες τις κατηγορίες διπλωμάτων, υπό την προεδρία αξιωματικού του ΛΣ ως εκπροσώπου του Υπουργού Ναυτικών. Το 1930

ακολούθησε η ίδρυση του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ) με σκοπό την επικουρική ασφάλιση των κατώτερων πληρωμάτων του Εμπορικού Ναυτικού. Πόροι και των δύο Ταμείων, ήταν μόνο οι εισφορές των εργαζομένων στα πλοία, ενώ για τα επικουρικά ταμεία εργατών κι υπαλλήλων ξηράς συνεισέφεραν κι οι εργοδότες.

Δύο μήνες αργότερα (Νοέμβριος 1926) δημιουργήθηκε το Κεφάλαιο Ανεργίας στο ΝΑΤ, και το Δεκέμβριο 1926 δόθηκε το πρώτο βοήθημα στους ανέργους ναυτικούς. Το καθοριστικότερο όμως βήμα για την προστασία των ασθενών και των άνεργων ναυτικών αποτέλεσε η ίδρυση του Οίκου Ναύτου (ΟΝ) τον Μάρτιο του 1927. Σκοπός του ήταν η παροχή στέγης, τροφής, κάθε φύσης ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης στο ναυτικό και στην οικογένειά του, η διευκόλυνση μετακίνησης των ανέργων για ναυτολόγηση στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, η εξασφάλιση των εξόδων παλινόστησης εάν δεν εδικαιούτο, κλπ. Ο ΟΝ ήταν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, υπό τη διοίκηση Λιμενικών Αξιωματικών και διοικητικής επιτροπής αποτελούμενης από δύο αντιπροσώπους των ναυτικών οργανώσεων και ενός αντιπροσώπου του Δήμου Πειραιά. Μολονότι λειτουργούσαν και στο εξωτερικό παρόμοια ιδρύματα φιλοξενίας των άνεργων ναυτικών, ο ΟΝ πρωτοπόρησε εξασφαλίζοντας και την ιατροφαρμακευτική τους περίθαλψη, η οποία αναπτύχθηκε πολύπλευρα στη συνέχεια κι από το 1936 κάλυψε και τους φυματικούς ναυτικούς, οι οποίοι τότε ήταν αρκετοί και η φροντίδα τους δεν απαιτούσε λίγους πόρους.

Η οικονομική και ναυτιλιακή κρίση του 1929 κι η συνακόλουθη μείωση της απασχόλησης των ναυτικών είχε σοβαρές επιπτώσεις στην ελληνική εμπορική ναυτιλία και στη λειτουργία του ΝΑΤ. Αλλά δεν αποτέλεσε την μοναδική αιτία για την πρόκληση ελλείμματος 1.685.705, 39 δραχμών στο ΝΑΤ, το 1930. Η αύξηση του συντελεστή συντάξεων για το 1930 κατά 3 μονάδες, σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων και την αύξηση του ύψους των βασικών συντάξεων, είχαν ως αποτέλεσμα την εκτίναξη του ποσού των συντάξεων το 1930 κατά 42,18% σε σχέση με το 1929.

5.3.3.-Δοκιμασία και ενδυνάμωση της ασφάλισης

Από την επόμενη χρονιά (1931) και υπό την επίδραση της έντονης πλέον ναυτιλιακής και της νομισματικής κρίσης ελήφθησαν δραστικά μέτρα τόνωσης των εσόδων του ΝΑΤ, αλλά είτε δεν είχαν άμεσο αποτέλεσμα είτε προκάλεσαν αντιδράσεις. Η εισφορά των πλοιοκτητών ορίστηκε στο 100% (από το 80% που ήταν) επί των εισφορών των ναυτικών αλλά η έναρξη ισχύος λόγω της ναυτιλιακής κρίσης μετατέθηκε για την 1-4-1931. Το ανώτατο όριο ναύλου εισιτηρίων και φορτωτικών για την επιβολή του τέλους 2% αυξήθηκε σε 50.000 δρχ από

1.500 δρχ αλλά κατόπιν αντιδράσεων κι επικρίσεων ανακαθορίστηκε στις 15.000 δρχ. Από το τέλος του 2%, το 0,5% αποδιδόταν στο Κεφάλαιο Ανεργίας αντί του 1%, που ήταν πρώτα.

Η δύσκολη οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ αναδεικνύεται ποικιλλοτρόπως. Τα επεξεργασμένα στοιχεία της γενικής απογραφής των ναυτικών, που είχε διενεργηθεί στις 31-12-1930, έδειξε ότι από τους 15.211 ναυτικούς, 3.500 εργαζόταν σε παροπλισμένα πλοία. Μετά απο εκκαθάριση των συνταξιούχων στο τέλος του 1931 διαπιστώθηκε ότι ήταν 9.324 άτομα, έναντι 10.336 το 1930. Από την ανάλυση των στοιχείων του ΝΑΤ, προέκυψε ότι ετησίως τα έσοδα από εισφορές ναυτικών κι των εφοπλιστών ανερχόταν σε 35 εκατομύρια δρχ κι οι δαπάνες για παροχές σε 53,5 εκατομύρια δρχ ενώ επί μέσου όρου εισφορών (εργάτη - εργοδότη) 170 δρχ το μήνα, η σύνταξη ανερχόταν σε 446 δρχ, κατά μέσο όρο.

Μια απλή σύγκριση παροχών - καταβληθεισών εισφορών προκαλούσε ανησυχία για το μέλλον του ΝΑΤ κι ιδιαίτερα το γεγονός πως από τις 120 νέες συντάξεις, που χορηγήθηκαν το 1930 σε αξιωματικούς ΕΝ και τις οικογένειές τους, μόνο οι 45 στηριζόταν σε θαλάσσια υπηρεσία άνω των 25 ετών. Οι υπόλοιπες 75 είχαν χορηγηθεί βάσει μικρότερης θαλάσσιας υπηρεσίας κι απ' αυτές οι 62 χάρις στις «ευεργετικές» διατάξεις κι οι 13 σε βεβαιωμένα δυστυχήματα κατά την εργασία, από τις οποίες 7 με υπηρεσία κάτω των 10 ετών[255].

Τα μέτρα νομισματικής και συναλλαγματικής πολιτικής της ελληνικής κυβέρνησης, μετά τη σοβαρή ύφεση της ελληνικής οικονομίας εξαιτίας της εγκατάλειψης της «χρυσής βάσεως» από τη Μεγάλη Βρεττανία το 1931, προκάλεσαν σοβαρές οικονομικές απώλειες στο ΝΑΤ. Η οικονομική του κατάσταση επηρρεάστηκε κατά βάση από την πτώση της τιμής των χρεωγράφων και τη μείωση των τόκων των κρατικών δανείων, των τόκων των καταθέσεών τους στις Τράπεζες αλλά κι από τη δυσχερή πλέον κίνηση της ναυτιλίας συνεπεία της οποίας σημειώθηκε και μείωση των μισθών των εργαζομένων και συνεπώς των εισφορών στο ΝΑΤ. Η συνολική ζημία από την αναστολή της πληρωμής των τοκοχρεωλυσίων και της μείωσης των τόκων των δανείων σε δραχμές κατά 25% ανήλθε σε 15.000.000 δρχ ενώ από την υποχρεωτική δραχμοποίηση των καταθέσεων σε συνάλλαγμα (48.200 λιρών Αγγλίας περίπου) η ζημιά ανήλθε σε 7.832.194 δρχ.

Μετά απ' αυτά, η αρμόδια επιτροπή για τον καθορισμό των συντελεστών συντάξεων του 1932 δεν ενέκρινε καμιά αύξηση λόγω της ασταθούς οικονομικής κατάστασης και της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσης, που οδηγούσε μεγάλο αριθμό ναυτικών σε συνταξιοδότηση. Η ανησυχία για την οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ και τη λήψη των απαραίτητων μέτρων, οδήγησε στην ανάθεση εκπόνησης ειδικής μελέτης από τον καθηγητή

[255] Γ. Γεωργακόπουλος- Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η κοινωνική πρόνοια εις το Εμπορικόν Ναυτικόν΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 17, 01-09-1931.

του Πανεπιστημίου Νείλο Σακελλαρίου αλλά και στην ανάληψη όμοιας πρωτοβουλίας για σύνταξη μελέτης από τον Τμηματάρχη Συντάξεων του ΝΑΤ Επιλιμενάρχη Λεοναρδόπουλο[256].

Για τον περιορισμό των δυσμενών επιπτώσεων της κρίσης επιχειρήθηκε η διευκόλυνση της συνταξιοδότησης των ναυτικών με το συνυπολογισμό υπερεξαμήνου υπηρεσίας του τελευταίου έτους, ως υπηρεσίας πλήρους έτους για τη συμπλήρωση δεκαετίας που απαιτούνταν για σύνταξη λόγω ανικανότητας αλλά και με αναδρομική ισχύ εφόσον δεν είχε παραγραφεί το δικαίωμα σύνταξης. Δεν έλειψαν πάντως και τα «ευεργετικά» μέτρα όπως η παροχή δικαιώματος το 1932, σε όλους τους παθόντες αιφνίδιο ατύχημα (τορπιλλισμός πλοίου, επιδημική νόσος, κλπ.) εν καιρώ πολέμου ή επιστρατεύσεως (ήτοι βαλκανικών πολέμων, πρώτου παγκόσμιου και μικρασιατικού πολέμου) και των οικογενειών τους, να ζητήσουν σύνταξη ανεξάρτητα από το αν η αρχική τους αίτηση είχε απορριφθεί ή το δικαίωμά τους είχε παραγραφεί.

Την ίδια χρονιά ιδρύθηκε το Ταμείο Πρόνοιας Κυβερνητών Ιστιοφόρων (ΤΠΚΙ), με μετόχους τους έλληνες ναυτικούς που κατείχαν δίπλωμα πλοιάρχου ή κυβερνήτη ιστιοφόρου πλοίου κι όσοι υπηρετούσαν σε ελληνικά ιστιοφόρα πλοία καθαρής χωρητικότητας άνω των 10 κόρων. Πόρους του Ταμείου συνιστούσαν τα δικαιώματα εγγραφής κι οι εισφορές των μετόχων. Το Ταμείο δεν λειτούργησε λόγω των ατελειών του πλαισίου δημιουργίας του κι έλλειψης στατιστικής και αναλογιστικής μελέτης[257].

Σε γενικές γραμμές, οι παροχές ήταν πλέον στοχευμένες, πιο περιορισμένες σε σχέση με το παρελθόν κι άρχισαν να συνδέονται με τα έσοδα. Ένα πρόγραμμα αχρήστευσης επιβατηγών πλοίων λόγω ηλικίας το 1932, προκαλούσε έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα και συνταξιοδότηση μεγάλου αριθμού πληρωμάτων. Για τούτο καθορίστηκε ότι ποσοστό 1% επί των επιβληθέντων τελών υπέρ του Ταμείου Εκκαθαρίσεως Επιβατηγού Στόλου (ΤΕΕΣ), που είχε συσταθεί γι' αυτό το σκοπό, θα περιερχόταν στο ΝΑΤ[258].

Το Κεφάλαιο Ανεργίας μετονομάστηκε σε «Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας», αυξήθηκαν οι πόροι του και καθορίστηκαν σε νέες βάσεις η προστασία, περίθαλψη και οικονομική ενίσχυση των ανέργων κι ασθενών ναυτικών και των μελών των οικογενειών

[256]Π. Χ. Λεοναρδόπουλος- Επιμενάρχης, *Το Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον – Καθορισμός και επίλυσις του προβλήματος αυτού*, Εκδ. ιδίου, Εν Αθήναις 1933, σελ. 2-32.
[257]Γεώργιος Ε. Γεωργακόπουλος- Αντιπλοίαρχος Λιμενικός, *Η λειτουργία και εξέλιξις των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού και αι απαραίτητοι νομοθετικαί μεταρρυθμίσεις*, Γερ. Βαλλιανάτος, Αθήνα 1937, σελ. 17.
[258]Ν. 5304/1932 «Περί μέτρων προστασίας της επιβατηγού Ναυτιλίας», (ΦΕΚ 14 Α).

τους και των συνταξιούχων ναυτικών. Το 1934 καθορίστηκε και μια ποσοστιαία εισφορά υπέρ του ΝΑΤ επί των εισπράξεων για ναυτικά σώστρα[259].

Δόθηκε κι η δυνατότητα αυτασφάλισης στο ΝΑΤ σε απογεγραμμένους εργάτες θάλασσας, που δεν ανήκαν σε συγκροτημένο πλήρωμα εμπορικού πλοίου. Από το 1934 μπορούσαν να γίνονται μέτοχοι του ΝΑΤ και να καταβάλλουν τις εισφορές τους μέσω των Λιμενικών Αρχών, δηλώνοντας την ειδικότητα που είχαν ή επρόκειτο να ασκήσουν. Το 1935 αυτή η δυνατότητα επεκτάθηκε και στους διπλωματούχους Πλοιάρχους ή Μηχανικούς ατμοπλοίων Α΄ τάξεως, οι οποίοι είχαν απασχοληθεί ή απασχολούνταν ως Επιθεωρητές ελληνικών πλοίων σε ενέργεια κι οι οποίοι είχαν το δικαίωμα να αναγνωρίσουν αναδρομικά το χρόνο υπηρεσίας ως Επιθεωρητών, έως το τέλος Αυγούστου 1935, καταβάλλοντας τις σχετικές εισφορές.

Η οικονομική κρίση συνέτεινε στην ορθολογικοποίηση του συστήματος της ασφάλισης των ναυτικών και στη λήψη πρόσθετων μέτρων στήριξής τους. Για την αντιμετώπιση πχ. της εκμετάλλευσης συνταξιούχων ναυτικών από τοκογλύφους, εφαρμόστηκε η προεξόφληση αρχικών συντάξεων μέχρι τεσσάρων μηνών ενώ καταργήθηκε και τυπικά, καθώς δεν είχε εφαρμοσθεί, η κράτηση 1% των συντάξεων του ΝΑΤ υπέρ του Κεφαλαίου Ανεργίας και Ασθενείας. Ο αυστηρός έλεγχος της σύνθεσης πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων στο εξωτερικό εκείνη την περίοδο, απέβλεπε και στη διαφύλαξη των ασφαλιστικών εισφορών του ΝΑΤ. Το 1935 καθορίστηκε για πρώτη φορά ότι σε περίπτωση ελλιπούς σύνθεσης πληρώματος των εμπορικών πλοίων, θα καταβάλλονταν μέσω του ναυτολογίου στο ΝΑΤ η εισφορά των ελλιπόντων ναυτικών υπέρ του ΝΑΤ, ο μισθός κι η αξία της τροφοδοσίας τους.

Εντωμεταξύ, η οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ είχε βελτιωθεί σημαντικά. Το 1933 παρουσίασε πλεόνασμα άνω των 10 εκατομυρίων δρχ και το 1934 περί τα 15 εκατομύρια δρχ. Στις 31-12-1933 υπήρχαν 9.978 συνταξιούχοι και τα ποσά για συντάξεις εξακολουθούσαν να αυξάνονται. Ωστόσο, τα αποτελέσματα των δύο μελετών που είχαν γίνει για τα οικονομικά του ΝΑΤ, των Επιλιμενάρχη Γ. Π. Λεοναρδόπουλου και καθηγητή Νείλου Σακελλαρίου έδειχναν υπό τις κρατούσες συνθήκες μια ελλειματικότητα του απαιτούμενου νέου Κεφαλαίου του ΝΑΤ κατά 233 εκατομύρια δρχ σύμφωνα με τον πρώτο και κατά το διπλάσιο και πλέον ποσό, σύμφωνα με το δεύτερο. Στο ίδιο μοτίβο εκινείτο και μια τρίτη μελέτη του Επιλιμενάρχη Β΄ Σ. Ζάρκου[260].

---

[259] Ν. 6114/1934 «Περί της εκ των ναυτικών σώστρων εισφοράς υπέρ του Ν.Α. Ταμείου (ΦΕΚ 147 Α).
[260] Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον, *Μελέται (επί της οικονομικής καταστάσεως αυτού)*, Εκδ. Νικ. Β. Καρύδη, Αθήναι 1952, σελ. 5 κ.εξ. και Β. Σκαρπέτης, Σ. Ζάρκος και Γ. Χατζηγεωργίου (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου - Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* ΝΑΤ, Πειραιεύς Σεπτέμβριος 1971, σελ. 93.

Η επιδίωξη της ΔΕΝ για τη βελτίωση της κατάστασης οδήγησε και στην απόφαση για τη διοικητική αναδιοργάνωση των μητρώων των ναυτικών και των πλοίων. Το 1934 τα ναυτικά μητρώα αποσπάστηκαν από την αρμοδιότητα του ΝΑΤ κι αποτέλεσαν μια ξεχωριστή Υπηρεσία Μητρώων Εργατών Θαλάσσης (ΜΕΘ) και Μητρώων Εμπορικών Πλοίων (ΜΕΠ), η οποία υπήχθη στη ΔΕΝ. Οι δαπάνες λειτουργίας και προσωπικού αυτής της Υπηρεσίας βάρυναν το ΝΑΤ και τα Ταμεία Πρόνοιας σύμφωνα με απόφαση του Υπουργού Ναυτικών. Τελικά, τα ΜΕΠ δεν καταρτίστηκαν και μετά από μερικά έτη καταργήθηκε ολόκληρη η Υπηρεσία ενώ τα ΜΕΘ αποτέλεσαν ειδικό τμήμα στο Υπουργείο[261].

Το γεγονός της θεαματικής βελτίωσης των εσόδων κατά το 1935 δεν καθησύχασε τη διοίκηση του ΝΑΤ, που είχε ήδη δρομολογήσει την υλοποίηση καινοτόμων δράσεων όπως η εφαρμογή ενός πρωτοποριακού συστήματος για την παρακολούθηση των ναυτολογίων και των πλοίων, καθώς και των μερίδων των συνταξιούχων. Ο έλεγχος της διανομής των συνταξιοδοτικών φυλλαδίων είχε ως αποτέλεσμα να διακοπούν ή να μειωθούν πολλές συντάξεις ενώ διαπιστώθηκαν και 60 περιπτώσεις συνταξιούχων, που είχαν πεθάνει κι οι πληρεξούσιοί τους εξακολουθούσαν να λαμβάνουν τη σύνταξή τους.

Την ίδια χρονιά (1935) εγκαινιάστηκε η τακτική της διοίκησης του ΝΑΤ για καταθέσεις μέρους των κεφαλαίων του ΝΑΤ με προθεσμία, που απέδιδαν μεγαλύτερο τόκο έναντι των καταθέσεων όψεως. Παράλληλα, μέρος του Κεφαλαίου του ΝΑΤ διατίθεντο σε ενυπόθηκα δάνεια με απόδοση 7,007% και σε αγορές ακινήτων με απόδοση 9,65%, γεγονός που προκαλούσε αρνητική κριτική λόγω και των κινδύνων που περιείχαν τα ενυπόθηκα δάνεια.

Σε κάθε περίπτωση η διοίκηση του ΝΑΤ ενεργούσε με προσοχή και επεδείκνυε σύνεση. Με τη διεύρυνσή του το 1931, το Διοικητικό Συμβούλιο είχε αποκτήσει αντιπροσωπευτικότερο χαρακτήρα. Τα δώδεκα μέλη του ήταν ο Διευθυντής του ΝΑΤ ως Πρόεδρος, δύο αντιπρόσωποι του ΣΕΝ, ένας μάχιμος αξιωματικός του ΠΝ, ένας Διευθυντής της Εθνικής Τράπεζας, ένας εφοπλιστής της φορτηγού κι ένας εφοπλιστής της επιβατηγού ναυτιλίας, δύο αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, ένας εργάτης θαλάσσης από τα κατώτερα πληρώματα κι ένας συνταξιούχος του ΝΑΤ.

Ένα χρόνο αργότερα (μέσα 1932) το ΝΑΤ, το Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας με τον Οίκο Ναύτου και τα Ταμεία Πρόνοιας των Ναυτικών κινδύνευσαν σοβαρά να χάσουν την αυτοτέλειά τους και να υπαχθούν στο ΙΚΑ. Το σχετικό σχέδιο νόμου με τίτλο «περί κοινωνικής ασφαλίσεως» είχε κατατεθεί στη Βουλή στις 19-5-1932, επί κυβερνήσεως Αλ. Παπαναστασίου και όπως ψηφίστηκε κατ' αρχήν, προέβλεπε την υπαγωγή της προστασίας

[261] Ν. 6213/1934 «περί οργανώσεως υπηρεσίας μητρώων εμπορικών πλοίων και εργατών θαλάσσης και της επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 250 Α).

των εργατών θαλάσσης στο νεοσυνιστώμενο ίδρυμα και τη συγχώνευση της διοίκησης και της διαχείρισης του ΝΑΤ με το ΙΚΑ. Οι αντιδράσεις από την πλευρά των ναυτικών, των εφοπλιστών και της ΔΕΝ υπήρξαν άμεσες κι έντονες[262].

Μετά την ανατροπή της κυβέρνησης Αλ. Παπαναστασίου, η επόμενη κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου με κάποιες τροποποιήσεις συνέταξε ένα νομοσχέδιο αλλά δεν ψηφίστηκε γιατί πριν από το πεντάμηνο, που ορίστηκε για την έναρξη της ισχύος του, η κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου παραιτήθηκε κι ανέλαβε η κυβέρνηση Π. Τσαλδάρη. Τελικά η συγχώνευση του ΝΑΤ με το ΙΚΑ δεν συμπεριελήφθη σ' ένα νέο νομοσχέδιο, που καταρτίσθηκε για το ΙΚΑ το Δεκέμβριο του 1933, ψηφίστηκε το 1934 και τέθηκε σε εφαρμογή το 1937.

Με την ευκαιρία πάντως της εισαγωγής στην Ελλάδα του θεσμού των κοινωνικών ασφαλίσεων και των δημόσιων συζητήσεων για τις αρχές που τις διέπουν, τέθηκε εκ νέου το θέμα της αποσαφήνισης του χαρακτήρα του ΝΑΤ, εάν δηλαδή επρόκειτο για οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης ή οργανισμό κοινωνικής πρόνοιας και αντιλήψεως. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν, ακόμη και στην Ε΄ Συνέλευση των Αντιπροσώπων των Εργατών Θαλάσσης (1936), παρουσίαζαν σημαντικές διαφορές καθώς συνδέονταν όχι μόνο με τη θεωρητική ή τη νομική πτυχή της ασφάλισης του ΝΑΤ αλλά με την πρακτική πλευρά των ποικίλλων «ευεργετικών» παροχών. Καταλυτική ήταν η θέση του Διευθυντή του ΝΑΤ Αντιπλοιάρχου ΛΣ Π. Δουργούτη, ο οποίος σε μια δημοσιευμένη πραγματεία του συμπέρανε ότι ο «το ΝΑΤ ήτο, είναι και κατά μείζονα λόγον εν τω μέλλοντι θα είναι, ένεκα της εξελίξεως της εννοίας της κοινωνικής ασφαλίσεως και της επικρατήσεως αυτής, ίδρυμα Κοινωνικής Ασφαλίσεως, διότι μόνον ως τοιούτον θα δυνηθή να εξασφαλίση εις τους εκ του σκληρού επαγγέλματος μοχθούντας ναυτικούς μας μίαν καλλιτέραν αύριον»[263].

5.3.4.-Παραμόρφωση κι αποκατάσταση της ασφάλισης του ΝΑΤ

Το θέμα του χαρακτήρα του ΝΑΤ έκλεισε με ένα νόμο του 1940, όπου ρητά και κατηγορηματικά ορίστηκε ότι σκοπός του είναι η οργάνωση της ασφάλισης «των Ελλήνων εργατών θαλάσσης εναντίον των κινδύνων ανικανότητος, ατυχήματος επισυμβάντος εν τη εργασία και γήρατος» και των οικογενειών τους σε περίπτωση θανάτου. Τα χρόνια της μεταξικής δικτατορίας (1936-1940) ήταν περιπετειώδη.

Οι κλυδωνισμοί στην πορεία της ασφάλισης των ναυτικών και κατά συνέπεια του ΝΑΤ, ήταν αποτέλεσμα ενός κλίματος ευφορίας, που καλλιεργήθηκε σκόπιμα από τη Διοίκηση του

[262] Υπόμνημα της Διευθύσεως του Εμπορικού Ναυτικού επί του Σχεδίου Νόμου περί Κοινωνικών Ασφαλίσεων προς την Κοινοβουλευτικήν Επιτροπήν, στο *ΕΕΝ*, τ. 86, Ιούλιος 1932.
[263] Παναγ. Δουργούτης - Αντιπλοίαρχος Λιμενικός - Διευθυντής ΝΑΤ, ΄΄Ο ασφαλιστικός χαρακτήρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 127, Ιανουάριος 1936.

ΝΑΤ. Προσιδίαζε κιόλας με τους ιδεολογικούς άξονες της μεταξικής δικτατορίας για τον αποπροσανατολισμό και τον προσεταιρισμό των «πενόμενων τάξεων», εκείνα τα χρόνια[264].

Η πρώτη αστοχία αφορούσε στον καθορισμό του τρόπου αποστολής χρηματικών εμβασμάτων των ναυτικών στις οικογένειές τους στην Ελλάδα από το εξωτερικό μέσω του ΝΑΤ, αλλά εξαιτίας των προβλημάτων που ανέκυψαν, η διαδικασία άλλαξε την επόμενη χρονιά (1937) και τα εμβάσματα αποστέλλονταν απευθείας στην Τράπεζα Ελλάδος, χωρίς τη μεσολάβηση του ΝΑΤ. Το μέτρο όμως της υποχρεωτικής καταβολής σε συνάλλαγμα των εισφορών στο ΝΑΤ και των Ταμείων Πρόνοιας, από πλοία του εξωτερικού διατηρήθηκε[265].

Η δεύτερη αστοχία ήταν πολύ σοβαρότερη. Ξεκινούσε από μια ρύθμιση του Δεκεμβρίου του 1936, που έδινε τη δυνατότητα στην Επιτροπή καθορισμού των συντελεστών εισφορών και συντάξεων του ΝΑΤ να αποφασίζει για την παροχή ενός χρηματικού επιδόματος στους συνταξιούχους του ΝΑΤ, ανά τρίμηνο ή εξάμηνο, με τη διάθεση των 2/3 του πλεονάσματος του προηγούμενους έτους, σε περίπτωση που δεν αυξάνονταν οι συντελεστές των συντάξεων. Κατά τη συζήτηση των συντελεστών των εισφορών και των συντάξεων για το 1937, ο Διευθυντής του ΝΑΤ Πλοίαρχος ΛΣ Θ. Γρηγοράκης θεωρώντας πως τα έσοδα του ΝΑΤ το 1936 θα ξεπερνούσαν κατά 7,2 τα αντίστοιχα του 1935, πρότεινε αύξηση των συντελεστών των συντάξεων κατά τρεις μονάδες (σε 15 από 12). Εκτιμούσε πως τα έσοδα του ΝΑΤ θα αυξάνονταν λόγω της ζωηρής κίνησης της ναυτιλίας και της σχεδιαζόμενης κατάργησης ορισμένων ευεργετικών διατάξεων, που απέβλεπαν στη μείωση του αριθμού των συνταξιούχων. Η προτεινόμενη αύξηση των συντάξεων κατά 25% συνεπαγόταν, κατά τις εκτιμήσεις του, ένα συνολικό κόστος για το ΝΑΤ ύψους 16 εκατομμυρίων δραχμών αλλά στην πραγματικότητα άγγιζε τα 22 εκατομμύρια δραχμές. Η Επιτροπή διαπιστώνοντας πως η οικονομική βάση για τη στήριξη της πρότασης αύξησης των συντελεστών ήταν σαθρή, απέρριψε την πρόταση αύξησης του συντελεστή των συντάξεων, όπως και τη νέα πρόταση του Διευθυντή του ΝΑΤ για τη χορήγηση προσωρινού επιδόματος στους συνταξιούχους[266].

Τα πολιτικά κίνητρα όμως κι οι πιέσεις για την εμφάνιση πλεονασμάτων με απώτερο σκοπό την αύξηση των συντάξεων και τη χορήγηση επιδομάτων, φαίνεται πως υπερίσχυσαν. Στις αρχές του 1937, ανασυγκροτήθηκε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΑΤ, ενώπιον του οποίου ο Διευθυντής, συνεπικουρούμενος από τον Τμηματάρχη Λογιστηρίου του ΝΑΤ,

[264] Άλκης Ρήγος, *Τα κρίσιμα χρόνια 1936-1941*, Τόμος Δεύτερος, Παπαζήσης, Αθήνα 1995, σελ. 70.
[265] ΑΝ 149/1936 «Περί καταβολής εν τη αλλοδαπή εις συνάλλαγμα των υπέρ του ΝΑΤ και των Ταμείων Πρόνοιας εργατών θαλάσσης δικαιωμάτων και καθορισμού τρόπου αποστολής χρηματικών εμβασμάτων εκ της αλλοδαπής υπό εργατών θαλάσσης εν γένει» (ΦΕΚ 426 Α).
[266] ΑΝ 388/1936 «Περί συμπληρώσεως του νόμου 5449» (ΦΕΚ 558 Α) και ΄΄Η αύξησις των συντάξεων του Ναυτικού Απομαχ. Ταμείου κατά 25%, Εισήγησις του Διευθυντού κ. Θ. Γρηγοράκη΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 137, Νοέμβριος 1936.

δήλωσε πως ο ισολογισμός του 1936 θα παρουσίαζε πλεόνασμα περί τα 41 εκατ. δρχ και κατά συνέπεια θα μπορούσε να διανεμηθεί ένα επίδομα στους συνταξιούχους, ανερχόμενο στα 2/3 του πλεονάσματος. Το συνολικό ποσό του επιδόματος ανήλθε σε 25.303.000 δρχ.

Στη συνέχεια, εμφανίστηκε κι ένα υψηλότατο πλεόνασμα ύψους 54.094.907,17 δρχ, για πρώτη φορά στην ιστορία του ΝΑΤ. Βάσει αυτού του πλεονάσματος, το ΝΑΤ θα έπρεπε να αυξήσει τις συντάξεις του κατά 40% το επόμενο έτος (1937), το οποίο χαρακτηρίστηκε πομπωδώς ως «έτος ευτυχίας» λόγω της τόνωσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας, της επιτυχούς διαχείρισης των διαθέσιμων κεφαλαίων του ΝΑΤ και του εντατικού ελέγχου. Τα ερωτήματα κι οι αμφιβολίες που δημιουργήθηκαν στη ΔΕΝ κι όχι μόνο, ήταν έντονα και δικαιολογημένα. Δεν αφορούσαν μόνο στην εμφάνιση των υψηλότατων πλεονασμάτων και στην επικείμενη διανομή τους αλλά και στις επιλογές της διοίκησης του ΝΑΤ για τη διάθεση κεφαλαίων σε δάνεια, τα περισσότερα από τα οποία δεν εγκρίθηκαν από την Ανώτατη Επιτροπή Οικονομικής Αμύνης τελικά[267].

Συγκροτήθηκε μια Επιτροπή υπό την προεδρία του Υφυπουργού Ναυτιλίας και τη συμμετοχή των Αντιπλοιάρχου ΛΣ Π. Δουργούτη, Πλωτάρχη ΛΣ Γ. Χατζηγεωργίου και Υποπλοιάρχου ΛΣ Ι. Σακκαλή με αντικείμενο τη μελέτη της οικονομικής κατάστασης του ΝΑΤ και την αναθεώρηση των διατάξεων για τη λειτουργία του. Τον Νοέμβριο του 1937 αντικαταστάθηκε ο Διευθυντής του ΝΑΤ Πλοίαρχος ΛΣ Θ. Γρηγοράκης από τον Πλοίαρχο ΛΣ Ν. Κουρμπέλη, ένα ικανότατο κι έμπειρο αξιωματικό. Διαπιστώθηκε πως η ύπαρξη των πλεονασμάτων των ετών 1936 και 1937 ήταν πλασματική κι οφειλόταν σε «αταξίες» κι εσφαλμένες εγγραφές στα τηρούμενα λογιστικά βιβλία[268].

Η προσπάθεια για την τακτοποίηση των οικονομικών του ΝΑΤ συνεχίστηκε κατά τα έτη 1938 και 1939 κι είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των εμφανισθέντων αποθεματικών του ΝΑΤ, η οποία στην πραγματικότητα δεν υφίστατο καθώς η προηγηθείσα αύξησή τους ήταν πλασματική και δεν είχαν γίνει ατασθαλίες. Η αύξηση όμως των δαπανών του ΝΑΤ ήταν πραγματική αφού συνεχίστηκε η χορήγηση επιδομάτων στους συνταξιούχους για «ψυχολογικούς και πραγματικούς λόγους» ενώ δεν υπήρχαν πλεονάσματα. Η ανάγκη για την τόνωση των εσόδων με την εξεύρεση νέων πόρων και την εντατικότερη παρακολούθηση των εισπράξεων και για τον περιορισμό των εξόδων, επέβαλαν την ανάληψη πρωτοβουλιών και τη διοικητική αναδιοργάνωση του ΝΑΤ.

---

[267]Μανώλης Α. Μπετενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001, σελ. 137.

[268]Β. Σκαρπέτης, Σ. Ζάρκος και Γ. Χατζηγεωργίου (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου - Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* ΝΑΤ, Πειραιεύς Σεπτέμβριος 1971, σελ. 98.

Η αναδιοργάνωση του ΝΑΤ επιχειρήθηκε με τη θέσπιση νέου κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας και τη σύνταξη ενός νέου νόμου το 1939, που όμως δεν υιοθετήθηκε. Οι παρεμβάσεις για την τόνωση των εσόδων υπήρξαν πιο εύστοχες κι αποτελεσματικές. Επιβλήθηκε η καταβολή στο Κεφάλαιο Ανεργίας του ΝΑΤ της μισθοτροφοδοσίας των πληρωμάτων κατά το θερινό χρόνο της ακινησίας των δρομολογημένων επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων, εφόσον τα πλοία δεν εκτελούσαν πλόες το χειμώνα, συστήθηκε ένα Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας η διαχείριση του οποίου ανατέθηκε στο ΝΑΤ, καθορίστηκε ενιαίος τύπος εισιτηρίων επιβατών και φορτωτικών των ακτοπλοϊκών πλοίων, τα οποία εκτυπώνονταν και συνιστούσαν διατετιμένα έντυπα ήτοι έσοδα του ΝΑΤ και προβλέφθηκε ώστε να περιέρχεται στο Κεφάλαιο Ανεργίας του ΝΑΤ ολόκληρη η μισθοτροφοδοσία των ελλειπόντων μελών του πληρώματος ενός εμπορικού πλοίου, το ¼ αυτής για όσους δεν είχαν τα κανονικά διπλώματα, πτυχία ή άδειες και η εισφορά πλοιοκτήτου για τους αλλοδαπούς. Η ύπαρξη πλεονασμάτων στο Λογαριασμό Προστασίας των Φυματικών, οδήγησε στην απόφαση να αποδίδεται ετησίως το 75% αυτών των πλεονασμάτων στο Κεφάλαιο Ανεργίας του ΝΑΤ. Το 1939 το ΝΑΤ εμφάνισε ένα μικρό πλεόνασμα ύψους 407.499,01 δρχ καθώς το 96% των εσόδων της χρήσης είχε διατεθεί για συντάξεις και το 4% για δαπάνες διοίκησης.

Μετά την έναρξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, το Σεπτέμβριο του 1939, η κατάσταση άλλαξε. Συνέπεσε με την ανάληψη της διοίκησης του ΝΑΤ από ένα άλλο ικανό Αξιωματικό του ΛΣ, τον Σ. Ζάρκο. Οι εισπράξεις εισφορών από τα ναυτολόγια των πλοίων του εξωτερικού δεν μπορούσαν να αποσταλούν και τα ελληνικά εμπορικά πλοία άρχισαν να βυθίζονται. Η δυσμενής κατάσταση, που θα περιέρχονταν σύντομα οι ενεργοί και συνταξιούχοι ναυτικοί και το ΝΑΤ, οδήγησε έγκαιρα στην απόφαση για τη λήψη άμεσων και δραστικών μέτρων. Για την ασφάλιση των πληρωμάτων κατά των κινδύνων πολέμου, συνεστήθη ο Ασφαλιστικός Οργανισμός Κινδύνων Πολέμου (ΑΟΚΠ), στον οποίο ασφαλίστηκαν υποχρεωτικά όλοι οι ναυτικοί που εργαζόταν στα εμπορικά πλοία, έναντι ενός ασφαλίστρου που καταβάλλονταν από τους εφοπλιστές. Και τον Ιανουάριο του 1940, επιβλήθηκε μια πρόσθετη εισφορά υπέρ του ΝΑΤ ύψους 3% για τους ναυτικούς και 3% για τους εφοπλιστές, στα πολεμικά επιδόματα και σε προσαυξήσεις κάθε είδους στους μισθούς των ναυτικών των φορτηγών πλοίων του εξωτερικού.

Παρά το γεγονός ότι τα ελληνικά φορτηγά πλοία του εξωτερικού δρούσαν υπό καθεστώς πολέμου, στην Ελλάδα η ζωή συνεχιζόταν με τους ίδιους περίπου ρυθμούς. Τον Ιούνιο του 1940, προικοδοτήθηκαν από το ΝΑΤ 46 άπορες θυγατέρες συνταξιούχων ναυτικών, σε επίσημη τελετή στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά. Ο παριστάμενος δήμαρχος Πειραιά ανακοίνωσε δωρεά του δήμου ύψους 50.000 δρχ κι ο εφοπλιστής Μ. Διακάκης την προσφορά

20.000 δρχ για την προικοδότηση άλλων 14 ορφανών τέκνων ναυτικών. Στην ίδια τελετή, ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Α. Τζίφος αναφέρθηκε στον υψηλό αριθμό συνταξιούχων του ΝΑΤ, οι οποίοι αριθμούσαν περί τα 11.000 άτομα ενώ σύμφωνα με τις αναλογιστικές και στατιστικές μελέτες δεν θα έπρεπε να υπερβαίνουν τα 7.000 άτομα και στη λήψη μέτρων με τη θέσπιση ενός νέου νόμου για το ΝΑΤ που αφορούσαν στην οριστική κατάργηση των «ευεργετικών» διατάξεων, στη δημιουργία νέων πόρων, στην αναδιοργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας του και στην αύξηση των συντάξεων.

Τρεις μήνες αργότερα, υιοθετήθηκε ο νέος βασικός νόμος του ΝΑΤ, την ιδιαίτερη σημασία του οποίου εξήρε με δηλώσεις του ο ίδιος ο Ι. Μεταξάς. Δεν περιείχε ακρότητες και ριζικές μεταρρυθμίσεις, διατηρούσε το σύστημα καθορισμού των εισφορών και συντάξεων, εξαγοράς ανεργίας και υπηρεσίας σε ξένα πλοία, περιόριζε τη δυνατότητα συνταξιοδότησης με δεκαετή προϋπηρεσία και προέβλεπε μια βαθμιαία αύξηση των παροχών και τη μελλοντική ενοποίηση των κάθε είδους εισφορών υπέρ ΝΑΤ και Ταμείων Πρόνοιας[269].

Μερικές διατάξεις του νόμου εφαρμόστηκαν κατά τη διάρκεια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και μετά τη λήξη του. Με την εμπλοκή της Ελλάδας στον πόλεμο, από τον Οκτώβριο του 1940 και μετά, προέκυψαν δυσχέρειες στην αποστολή των εισπράξεων από τα ναυτολόγια πλοίων του εξωτερικού και πολλαπλασιάστηκαν τα προβλήματα των άνεργων και ασθενών ναυτικών και των οικογενειών τους, με αποτέλεσμα την λήψη έκτακτων μέτρων για την προστασία τους μέσω της έκτακτης χρηματοδότησης του Οίκου Ναύτου από το ΝΑΤ. Δόθηκε κι η δυνατότητα στο ΝΑΤ να προκαταβάλλει μέσω της Εθνικής Τράπεζας τα καθυστερούμενα πολεμικά επιδόματα στις οικογένειες των ναυτικών στην Ελλάδα. Το 1940, πρόσφερε 2 εκατ. δρχ. στο ελληνικό κράτος για ενίσχυση του πολεμικού αγώνα.

Αν και κατά το 1940 υπήρξαν πλεονάσματα στη χρήση του ΝΑΤ (2,6 εκατ. δρχ) και στον Ειδικό Λογαριασμό Προστασίας Φυματικών (9,3 εκατ. δρχ), ο αριθμός των συνταξιούχων αυξήθηκε σημαντικά καθώς από 10.788 το 1939 ανήλθε σε 11.268 το 1940 δηλαδή 480 δικαιοπαρόχους παραπάνω. Ο συνολικός αριθμός των συνταξιοδοτηθέντων του ΝΑΤ στο διάστημα από 1.1.1940 έως 31.3.1941 ήταν 854 άτομα κι αποτελούσε το μεγαλύτερο αριθμό συνταξιοδοθέντων των τελευταίων 14 ετών. Οφειλόταν τόσο στα θύματα του πολέμου στη θάλασσα όσο και στην αναγκαστική έξοδο υπερήλικων ναυτικών της ακτοπλοΐας, μετά τη συγκρότηση της Κοινής Διοίκησης Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΚΔΑΣ). Μέρος των δαπανών της υποχρεωτικής συνταξιοδότησης των υπερήλικων ναυτικών καλύφθηκε με τη μεταφορά ποσοστού των εσόδων του Ταμείου Εκκαθαρίσεως Επιβατηγού Στόλου στο ΝΑΤ.

[269] Αναγκαστικός Νόμος 2525/1940 «Περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 270 Α).

5.3.5.-Κοινωνικός έλεγχος της ασφάλισης

Με το βασικό νόμο του ΝΑΤ του 1940 καταργήθηκε κι ο θεσμός των Συνελεύσεων των Αντιπροσώπων των Εργατών Θαλάσσης, ο οποίος είχε ανασυγκροτηθεί στις αρχές του μεσοπολέμου, όπως είδαμε. Οι Συνελεύσεις διαδραμάτισαν ένα εποικοδομητικό ρόλο για την ανάπτυξη και την καλή λειτουργία του Ταμείου, καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Οι διοικήσεις του ΝΑΤ, ήταν υποχρεωμένες να λογοδοτούν στη Συνέλευση με αποτέλεσμα να ενεργούν πιο υπεύθυνα και αποτελεσματικά. Καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου έγιναν έξι Συνελεύσεις (1924, 1927, 1930, 1933, 1936 και 1939). Παρά το γεγονός ότι ορισμένες απ΄αυτές τις Συνελεύσεις δεν κατέληξαν σε αξιόλογα αποτελέσματα, συνιστούσαν ένα επωφελές σχήμα επεξεργασίας και αξιολόγησης των πεπραγμένων του ΝΑΤ, προβληματισμού για το παρόν και το μέλλον της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών και διατύπωσης προτάσεων για τα μέτρα, που θα έπρεπε να ληφθούν.

Ο ρόλος του θεσμού αποτέλεσε ένα από τα ζητήματα όλων των Συνελεύσεων. Διατυπώθηκε από την αρχή το αίτημα να έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα οι αποφάσεις της για την διοίκηση του ΝΑΤ ενώ το 1933, μεσούσης της ναυτιλιακής κρίσης, προτάθηκε να χαρακτηριστεί με νόμο η Συνέλευση των Εργατών Θαλάσσης ως κυρίαρχο σώμα, συνερχόμενο ανά διετία, στο οποίο η ΔΕΝ θα έπρεπε να εισηγείται τις αποφάσεις της ως νομοσχέδια. Κατά τη Συνέλευση του 1939 ζητήθηκε ο καθορισμός τακτικών συνόδων κατ' έτος. Στα επιχειρήματα για την αδυναμία ικανοποίησης του αιτήματος για το δεσμευτικό χαρακτήρα των προτάσεων των Συνελεύσεων συμπεριλαμβάνονταν το γεγονός ότι το ΝΑΤ δεν ήταν ιδιωτικός ασφαλιστικός οργανισμός, ότι η παρεχόμενη ασφάλιση είχε κοινωνικό χαρακτήρα, ότι οι καταβαλλόμενοι κοινωνικοί πόροι στο ΝΑΤ αποτελούσαν περί το ήμισυ των ετήσιων εσόδων του ΝΑΤ κι ότι οι καταβαλλόμενες εισφορές των ναυτικών αποτελούσαν λιγότερο από το ήμισυ των απαιτούμενων χρημάτων για την εκπλήρωση των σκοπών του Ταμείου.

Εκφραζόταν επίσης διάφορα αιτήματα, ανάλογα με την εποχή, για την αύξηση των πόρων ή τον περιορισμό των δαπανών και τη βελτίωση των παροχών του ΝΑΤ όπως η εξίσωση των ποσοστών των εισφορών ναυτικών κι εφοπλιστών, η αύξηση των εισφορών επί της μισθοδοσίας των ναυτικών, η μείωση των ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης, η μείωση του ελάχιστου απαιτούμενου χρόνου θαλάσσιας υπηρεσίας για συνταξιοδότηση, η αύξηση των συντάξεων η αναθεώρηση των αποφάσεων παροχής συντάξεων ανικανότητας, η επιβολή εισφοράς επί των προμηθειών υλικών κινήσεως των εμπορικών πλοίων, η οργάνωση λαχείου υπέρ του ΝΑΤ, η κάλυψη από το κράτος της ζημιάς που υπέστη το ΝΑΤ από τα χρεώγραφα,

η εξαίρεσή του από την υποχρέωση δραχμοποίησης των καταθέσεων σε συνάλλαγμα που είχε επιβληθεί το 1932, η κατάργηση της δεκαετούς υπηρεσίας για συνταξιοδότηση, η απαλλαγή του ΝΑΤ από την καταβολή των «πολεμοπαθών» συνταξιούχων, η αύξηση της εισφοράς των πλοιοκτητών κι η οικονομική ενίσχυση του ΝΑΤ από το κράτος. Οι συζητήσεις που αναπτύσσονταν πάνω σ' αυτές τις προτάσεις κι οι τυχόν συγκλίσεις ή αντιπαραθέσεις, επέτρεπαν στη ΔΕΝ και στη διοίκηση του ΝΑΤ να αξιολογήσουν και να λάβουν τις αποφάσεις τους, σταθμίζοντας τη διαμορφωθείσα κατάσταση.

Δεν έλειψαν κι οι θέσεις ή οι προβληματισμοί που αφορούσαν στο χαρακτήρα και στη λειτουργία του συστήματος της ασφάλισης των ναυτικών και συγκεκριμένα στην ανάγκη να διατηρηθεί η αυτοτέλεια του ΝΑΤ και να μη συγχωνευθεί με το ΙΚΑ, στην ιδιότητα του ΝΑΤ ως οργανισμού κοινωνικής ασφάλισης ή κοινωνικής πρόνοιας και στις θέσεις, στην εξέλιξη και στη μισθοδοσία του προσωπικού του ΝΑΤ.

5.4.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ως ένα βαθμό και παρά τις εκατέρωθεν καταγγελίες περί του αντιθέτου, το ελληνικό κράτος, όπως εκπροσωπείτο από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, φαίνεται πως διαδραμάτισε ένα εξισορροπητικό και σταθεροποιητικό ρόλο μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών. Σε ζητήματα όπως αυτά της εκπαίδευσης και της ασφάλισης οι «φιλεργατικές» κατευθύνσεις των κρατικών παρεμβάσεων ήταν πιο εμφανείς και ουσιαστικές.

Κατά την πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου η κρατική παρέμβαση στη ναυτική εκπαίδευση περιελάμβανε την εποπτεία της λειτουργίας των ιδιωτικών σχολών Πλοιάρχων, Μηχανικών ή Ραδιοτηλεγραφητών, οι οποίες θεωρητικά προετοίμαζαν τους υποψήφιους για την απόκτηση διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας. Παρά τα ισχυρά συμφέροντα που συνδέονταν με τη δράση των ιδιωτικών σχολών, το 1930 δημιουργήθηκε από την Κυβέρνηση του Ελ. Βενιζέλου η πρώτη δημόσια ναυτική σχολή πλοιάρχων στην Ύδρα. Επρόκειτο για μια σημαντική ενέργεια εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης. Οι δημοσιονομικές δυσκολίες που προέκυψαν στη συνέχεια, οδήγησαν στην ίδρυση του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) με εισφορές εφοπλιστών και διαφόρων τελών θεώρησης ναυτιλιακών εγγράφων. Ακόμα και σήμερα τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης λειτουργούν χάρις σε αυτό το Κεφάλαιο.

Αν και η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών είχε θεσπιστεί και αναπτυχθεί για εξήντα χρόνια πριν από το μεσοπόλεμο, αυτήν ακριβώς την περίοδο θωρακίζεται και ισχυροποιείται. Εκτός από την αναμόρφωση του συστήματος εισφορών και παροχών, ιδρύθηκε ο Οίκος Ναύτου με αρχικό στόχο την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών και τα επικουρικά

ταμεία ασφάλισης των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, των κατώτερων πληρωμάτων και των Κυβερνητών Ιστιοφόρων. Παρατηρούμε πως εκτός από τη διοικητική αναδιάρθρωση του ΝΑΤ, η λειτουργία του στηρίχθηκε στη στελέχωσή του με προσωπικό του ΛΣ σε όλα τα επίπεδα ενώ εξασφαλίστηκε κι ένας στοιχειώδης κοινωνικός έλεγχος της ασφάλισης των ναυτικών μέσω του θεσμού των Συνελεύσεων των Αντιπροσώπων των Εργατών Θαλάσσης.

Τα προβλήματα που προέκυψαν στην ασφάλιση όπως η διάθεση συντάξεων από το ΝΑΤ στις οικογένειες των θυμάτων του ρυμουλκού του Πολεμικού Ναυτικού *Αλέξανδρος Ζ* κι η ανεξέλεγκτη ή αδικαιολόγητη αύξηση των συντάξεων μερικές φορές, αποτέλεσαν το ισχυρότερο κίνητρο για την αναδιοργάνωση της ασφάλισης μέσω της αύξησης των πόρων του ΝΑΤ αλλά και τη συνειδητοποίηση της ανάγκης αποσαφήνισης του χαρακτήρα του ΝΑΤ ως ιδρύματος ασφάλισης των ναυτικών κι όχι ως οργανισμού πρόνοιας.

Η ανάληψη της διοίκησης και της στελέχωσης των Υπηρεσιών του ΝΑΤ από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος ήταν ένας από τους λόγους της αποτελεσματικής λειτουργίας του Ταμείου καθώς διασφαλίστηκε η έγκαιρη και ορθολογική είσπραξη των δικαιωμάτων του Ταμείου. Είναι χαρακτηριστικό ότι συνδυάστηκε με τον αυστηρό έλεγχο της σύνθεσης πληρώματος των φορτηγών πλοίων κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης, γεγονός που προκάλεσε την έντονη δυσφορία και τον ψόγο των εφοπλιστών προς τη ΔΕΝ.

Σε κάθε περίπτωση η υπόθεση της ασφάλισης των ναυτικών συνιστούσε μια διαρκή και σοβαρή προτεραιότητα της ΔΕΝ. Δεν προξενεί έκπληξη το γεγονός πως όταν αποκαλύφθηκε η υπόθεση κακοδιαχείρισης του ΝΑΤ το 1937, υπήρξε έγκαιρη αντικατάσταση του Διευθυντή του - Αξιωματικού του ΛΣ. Η οικονομική ζημία που είχε προκληθεί κι η οποία οφειλόταν εν μέρει σε πολιτικές παρεμβάσεις, γιατί ευθύνες έφεραν κι όσοι τις υλοποίησαν, επανορθώθηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Οι δύο αξιωματικοί του ΛΣ, που ανέλαβαν τη διοίκηση του ΝΑΤ (Νικόλαος Κουρμπέλης και Σωτήριος Ζάρκος) τα τελευταία χρόνια του μεσοπολέμου, κατάφεραν όχι μόνον να δημιουργήσουν πλεόνασμα το 1940 αλλά και να προωθήσουν την θέσπιση μιας νέας ενοποιημένης νομοθεσίας για το ΝΑΤ. Το κύριο στοιχείο της ήταν η ρητή αναφορά ότι πρόκειται για οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΕΥΡΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

6.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως είδαμε προηγούμενα, κυρίαρχο ρόλο στις επιλογές για ναυτολογήσεις των ελλήνων ναυτικών έπαιζαν οι τοπικιστικές και συγγενικές σχέσεις των ναυτικών, των πλοιάρχων και των εφοπλιστών. Αν κι ήταν πολύ πιθανή η ναυτολόγηση μιας μερίδας κυρίως αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία, σε ορισμένα ξένα λιμάνια που προσέγγιζαν, με τη μεσολάβηση τρίτων «επ' αμοιβή» («ανθρωπομεσιτών»), στην Ελλάδα το φαινόμενο δεν είχε αναπτυχθεί.

Στο τρέχον Κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με το σύστημα της εύρεσης ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα για τους Έλληνες ναυτικούς και κατά πόσο συνέβαλαν στη διαμόρφωσή του οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Κινούμενοι σε αυτό το πλαίσιο θα δούμε τον τρόπο και την εξέλιξη της οργάνωσης του κράτους για την εύρεση της ναυτικής εργασίας, τη λειτουργία του συστήματος, τις παρεμβάσεις στην αγορά της ναυτικής εργασίας και τα αποτελέσματά τους.

Μια ιδιαιτερότητα της ελληνικής ναυτιλίας ήταν η δραστηριοποίηση των φορτηγών πλοίων εκτός της ελληνικής επικράτειας, η οποία συνεπαγόταν δυσχέρειες μετάβασης των ναυτικών στους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, όπου προσέγγιζαν τα ελληνικά πλοία, για να εργαστούν. Τα έξοδα μετάβασης καλύπτονταν από τον ίδιο το ναυτικό ή από τον πλοιοκτήτη. Εδώ θα εξετάσουμε τη νομική, πρακτική και διοικητική διάσταση του ζητήματος της μετάβασης των Ελλήνων ναυτικών σε λιμένες του εξωτερικού για να ναυτολογηθούν, δίνοντας έμφαση στις ενέργειες της ελληνικής δημόσιας διοίκησης, στα αίτια και στα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών. Σε συνάρτηση με αυτό το ζήτημα θα δούμε μερικές πτυχές της παλιννόστησης των ναυτικών και τις παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους εφόσον ανέκυπταν προβλήματα καθώς και το θέμα της απασχόλησης των αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων των απόψεων εφοπλιστών, ναυτικών ή κρατικών λειτουργών και πώς αυτές επηρέασαν ή όχι την λήψη αποφάσεων και τις κατευθύνσεις που ακολουθήθηκαν. Τα αποτελέσματα αυτών των ενεργειών αποτυπώνονται στην απογραφή των ναυτικών της εποχής και στα στοιχεία της βάσης δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

Αν κι οι μόνιμες διακηρύξεις της πολιτικής αφορούσαν στην τόνωση της απασχόλησης, η ανεργία των ναυτικών κατά καιρούς έπαιρνε διαστάσεις. Πρακτικά υπολογίζεται βάσει της εγγραφής των ανέργων ναυτικών στους καταλόγους των ΓΕΝΕ, αλλά προκειμένου να

περιορίσουμε τις πιθανότητες παρανοήσεων και διαστρεβλώσεων, είναι χρήσιμο κι απαραίτητο να αποσαφηνίσουμε απ' την αρχή μερικά εννοιολογικά ζητήματα.

Μια πρώτη διάκριση, που μας ενδιαφέρει, είναι αυτή μεταξύ άνεργου και άεργου ναυτικού. Ως άνεργος θεωρείται υπό τις σημερινές συνθήκες ο ναυτικός, που θέλει και μπορεί να ναυτολογηθεί, αλλά δεν βρίσκει εργασία σε πλοίο. Ως άεργος θεωρείται εκείνος, ο οποίος μπορεί αλλά δεν ενδιαφέρεται για να ναυτολογηθεί. Ένα σημαντικό στοιχείο, που πρέπει να έχουμε κατά νου, είναι πως σε αρκετά κείμενα του μεσοπολέμου (βιβλιογραφία, αρθρογραφία, νόμοι) οι δύο έννοιες ταυτίζονται. Άνεργοι και άεργοι ναυτικοί θεωρείται ότι μπορούν και θέλουν αλλά δεν βρίσκουν διαθέσιμο πλοίο για να ναυτολογηθούν.

Ναυτικοί που προσωρινά ή μόνιμα εγκαταλείπουν το επάγγελμα κι ετεροαπασχολούνται, για ένα διάστημα μπορεί να θεωρούνται άνεργοι αλλά δεν είναι στην πραγματικότητα. Ιδιαίτερα σε περιπτώσεις ναυτικών μικρών ηλικιών, όπου παρατηρούνται τα υψηλότερα ποσοστά διαρροής από το ναυτικό επάγγελμα μετά από ένα ή δύο ταξίδια, είναι δύσκολο να προσδιοριστεί αν πρόκειται για άνεργους ή όχι.

Ως άνεργοι εμφανίζονται και πολλοί ναυτικοί αμέσως μετά την απόλυσή τους από ένα πλοίο, αλλά η ανεργία τους συνδέεται συχνά με την ίδια τη φύση του ναυτικού επαγγέλματος και τις τοπικές, χρονικές και λοιπές ιδιαιτερότητές του σε σχέση με την οργάνωση της προσωπικής, οικογενειακής και κοινωνικής ζωής των ναυτικών. Στο μεσοπόλεμο πχ. οι ναυτικοί δεν δικαιούνταν άδεια και συνεπώς ένα χρονικό διάστημα μετά την απόλυση, μπορεί να θεωρηθεί ως περίοδος ανάπαυσης, ιδίως αν ακολουθούσε τη ναυτολόγηση μεγάλης διάρκειας. Εκτός από την ανάπαυση κι άλλους προσωπικούς ή κοινωνικούς λόγους, οι αξιωματικοί πχ. παρέμεναν και παραμένουν για ορισμένα διαστήματα στην ξηρά για λόγους εκπαίδευσης ή επιμόρφωσης και συμμετοχής σε εξετάσεις για την απόκτηση διπλωμάτων ειδικότητας. Ανεξάρτητα από τους ειδικότερους λόγους της ανεργίας ή ακριβέστερα της μη εργασίας, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η ανεργία αυτού του είδους, συνδέεται περισσότερο με την κινητικότητα στο ναυτικό επάγγελμα και την εναλλαγή των ναυτικών κατά διαστήματα. Είναι σαφές πως δεν πρόκειται ακριβώς και καθ' όλη τη διάρκειά της, για κυκλική ή εποχική ανεργία[270].

Η ανεργία των ναυτικών, που συνδέεται με δυσλειτουργίες στην αγορά της ναυτικής εργασίας, όταν δηλαδή η προσφορά ναυτικής εργασίας είναι μεγαλύτερη από τη ζήτησή της, δημιουργεί αναταράξεις και τριγμούς στο σύστημα. Και σ' αυτή την περίπτωση όμως, πρέπει να είμαστε σε θέση να προσδιορίσουμε τη μορφή της παρουσιαζόμενης ανεργίας. Ένα μικρό

[270]Πέτρος Πιζάνιας, *Οι φτωχοί των πόλεων – Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1993, σελ. 59.

ποσοστό ανεργίας, εκτιμούμενο γενικά στην οικονομία κατά το παρελθόν περί το 3%, εθεωρείτο φυσικό ποσοστό ανεργίας. Προκειμένου για ναυτικούς, στο φυσικό ποσοστό ανεργίας εντάσσονται εκείνοι που πχ. είχαν αποκτήσει δίπλωμα ανώτερης βαθμίδας ή προσδοκούσαν καλύτερη εξέλιξη, συνθήκες εργασίας ή απολαβές κι ήθελαν ν' αλλάξουν εργοδότη. Πρόκειται για μια ναυτική ανεργία τριβής, θεμιτή εφόσον κυμαίνεται σε μικρά ποσοστά και μερικές φορές ωφέλιμη.

Με τις άλλες δύο μορφές ναυτικής ανεργίας, η κατάσταση είναι διαφορετική. Η ανεργία λόγω αργίας των πλοίων, μπορεί να οφείλεται σε παροπλισμούς, μετασκευές, πωλήσεις, κατασχέσεις ή βλάβες των πλοίων. Η συγκεκριμένη κατάσταση αντιστοιχεί στην ανεργία λόγω «ανεπαρκούς ή ατελούς ζήτησης» κι οφείλεται κυρίως σε παροπλισμούς των πλοίων λόγω μείωσης των ναύλων με αύξηση προσφοράς χωρητικότητας ή ελάττωση του συνολικού μεταφορικού έργου. Η τρίτη μορφή της ναυτικής ανεργίας έχει βαθύτερα αίτια. Οι προσφερόμενοι ναυτικοί υπερβαίνουν σημαντικά τον αριθμό των θέσεων, που υπάρχουν κι είναι δυνατό να καλυφθούν στα πλοία, τη ζήτηση της ναυτικής εργασίας δηλαδή. Κοντολογίς, πρόκειται για δομική ή διαρθρωτική ναυτική ανεργία.

Η διάρκεια της ανεργίας των ναυτικών εξαρτάται από το είδος και τη μορφή της. Διαφοροποιείται ως προς το μέγεθος και τη χρονική της έκταση ανάλογα με τις ειδικότητες, τις ηλικίες και την καταγωγή των ναυτικών καθώς κι από την κατηγορία της ναυτιλίας (ιστιοφόρος, φορτηγός, επιβατηγός).

Μετά από αυτές τις διευκρινίσεις, μπορούμε να εξετάσουμε τα στοιχεία και τους τρόπους αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο. Ένα θέμα που απασχολούσε τον κλάδο συχνά και καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου και το οποίο επηρέασε ως ένα βαθμό τις εξελίξεις στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Σ' αυτό το Κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τις συνθήκες και τους λόγους δημιουργίας ενός πλαισίου προστασίας των ναυτικών και με τη θέσπιση των κατάλληλων μηχανισμών για την αντιμετώπιση της ανεργίας τους. Θα παρακολουθήσουμε την πορεία της ανεργίας καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και τις σχετικές αντιδράσεις ή παρεμβάσεις της πολιτείας.

6.2.-ΕΥΡΕΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στην αυγή του μεσοπολέμου, τον Ιούνιο του 1920, υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ένα σχέδιο σύμβασης για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς. Σύμφωνα με τη βασική της αρχή η εξεύρεση εργασίας στους ναυτικούς, στους οποίους δεν συμπεριλαμβανόταν οι αξιωματικοί, δεν μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο εμπορίου, ασκουμένου με σκοπό το κέρδος από οποιοδήποτε

πρόσωπο, εταιρεία ή ίδρυμα και δεν επιτρεπόταν η καταβολή αμοιβής έμμεσα ή άμεσα από ναυτικούς οποιουδήποτε πλοίου. Αυτή η σύμβαση δεν κυρώθηκε από το ελληνικό κράτος.

Αντίθετα, μια άλλη σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 1919, γενικότερης φύσης για την ανεργία, είχε κυρωθεί άμεσα. Στη σύμβαση προβλεπόταν ότι τα γραφεία εύρεσης εργασίας μπορούσαν να είναι δημόσια, στα οποία οι υπηρεσίες παρέχονταν δωρεάν ή ιδιωτικά, υπό το συντονισμό του κράτους. Δύο χρόνια αργότερα ιδρύθηκαν δημόσια γραφεία εύρεσης εργασίας, υπό τον άμεσο έλεγχο της Διεύθυνσης Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, στην Αθήνα, στον Πειραιά, στην Πάτρα, στη Σύρο, στο Βόλο, στη Θεσσαλονίκη και στην Καβάλα[271].

Το γενικό αυτό πλαίσιο δεν εξυπηρετούσε την ελληνική φορτηγό ναυτιλία γιατί τα πλοία δραστηριοποιούνταν σε λιμάνια του εξωτερικού, σε ορισμένα από τα οποία λειτουργούσε επί της ουσίας μέρος της ελληνικής αγοράς ναυτικής εργασίας. Από την άλλη, υπήρχε ένα δυσμενές κλίμα για τη λειτουργία των ιδιωτικών γραφείων εύρεσης ναυτικής εργασίας, με τους «ανθρωπομεσίτες» σε διάφορα λιμάνια του κόσμου. Παρά το γεγονός ότι στον Πειραιά το πρόβλημα δεν είχε λάβει τις διαστάσεις, που είχαν παρατηρηθεί σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού και που οδηγούσαν στην εξαθλίωση μερίδας ναυτικών, η απαγόρευση της λειτουργίας ή ίδρυσης ιδιωτικών γραφείων κι «επ' αμοιβή» μεσολάβησης ιδιωτών για την εύρεση εργασίας των ναυτικών, θεσπίστηκε από το 1923 στο πλαίσιο των αρχών, που είχαν υιοθετηθεί με τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας του 1920 για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς. Η παρέκκλιση από το γενικό πλαίσιο της εύρεσης εργασίας στην Ελλάδα με την απαγόρευση ίδρυσης ιδιωτικών γραφείων εύρεσης εργασίας με τους ναυτικούς συνοδεύτηκε με τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων για τη ναυτική εργασία και τα ναυτικά σωματεία από τη Δ/νση Εργασίας και Κοινωνικής Πρόνοιας του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας στη ΔΕΝ[272].

Το επόμενο βήμα αφορούσε στην υλοποίηση της δωρεάν μεσολάβησης για την εύρεση ναυτικής εργασίας από δημόσιο φορέα. Όπως έχουμε δει, στις αρχές του 1924, ιδρύθηκε ένα Τμήμα Ναυτικής Εργασίας στη ΔΕΝ κι ένα αυτοτελές Γραφείο Ναυτικής Εργασίας στον Πειραιά, με αρμοδιότητες μελέτης, εποπτείας και επίβλεψης της ναυτικής εργασίας κι ιδίως της επιμέλειας εύρεσης εργασίας στους ναυτικούς[273].

Το 1925 κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση του 1920 για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς κι εκδηλώθηκε καθαρά η διάθεση της πολιτείας να μην επιτρέψει τη λειτουργία ιδιωτικών

[271] Ν. 2270/1920 "Περί κυρώσεως της περί ανεργίας διεθνούς συμβάσεως της Διεθνούς Συνδιασκέψεως της Εργασίας της Ουασιγκτώνος" (ΦΕΚ 145 Α) και Βασιλικό Διάταγμα της 22-09-1922 "περί συστάσεως γραφείων εξευρέσεως εργασίας" (ΦΕΚ 174 Α).
[272] Άρθρο 7 του Διατάγματος της 17-10-1923 "περί ναυτικής εργασίας και ναυτικών Σωματείων" (ΦΕΚ 300 Α).
[273] Διάταγμα της 15-02-1924 "Περί Τμήματος Ναυτικής Εργασίας και Γραφείου Ναυτικής Εργασίας Πειραιώς" (ΦΕΚ 36 Α, αναδημοσιευμένο στο 53 Α).

γραφείων ή τη μεσολάβηση επ΄ αμοιβή για την εύρεση ναυτικής εργασίας. Για την αθέτηση των απαγορεύσεων προβλέφθηκαν και ποινές φυλάκισης ως ένα έτος ενώ ο πλοίαρχος ή κυβερνήτης πλοίου, που προσλάμβανε ναυτικό, ο οποίος είχε καταβάλει αμοιβή για τη μεσολάβηση οιουδήποτε προσώπου, εταιρείας ή ιδρύματος, προκειμένου να ναυτολογηθεί, ελεγχόταν για βαρύ πειθαρχικό παράπτωμα και του επιβάλλονταν για κάθε ναυτολόγηση το ανώτατο πρόστιμο του Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ)[274].

Τα μέτρα που πραγματικά έδωσαν νέα πνοή στη ναυτική απασχόληση ήταν η δημιουργία του Κεφαλαίου Ανεργίας την επόμενη χρονιά (1926) και του Οίκου Ναύτου το 1927. Δόθηκε η δυνατότητα αποστολής των ναυτικών στα λιμάνια του εξωτερικού, όπου προσέγγιζαν τα ελληνικά πλοία, προκειμένου να ναυτολογηθούν. Οι αποστολές άνεργων ναυτικών στο εξωτερικό, η κάλυψη των εξόδων διατροφής και διαμονής στα ειδικά πανδοχεία υπό μορφή προκαταβολής - δανείου στους ναυτικούς κι η καταβολή των εξόδων παλιννόστησης από τον ΟΝ, ήταν πρωτοποριακά μέτρα κι αποσκοπούσαν στην αποτροπή δημιουργίας πυρήνων εκμετάλλευσης των ναυτικών στα λιμάνια, όπως είχε γίνει με ναυτικούς άλλων χωρών. Επιπλέον, καλλιεργούσε τις κατάλληλες συνθήκες για την ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και τον περιορισμό των αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία[275].

Η υιοθέτηση του μέτρου οφειλόταν στην αλλαγή των διαδρομών των πλοίων κατά το μεσοπόλεμο εκτός Μεσογείου, με πλέον πολυσύχναστη τη διαδρομή Αγγλία - Αργεντινή, που μετατόπισε με τη σειρά της τους τόπους ναυτολόγησης και απόλυσης των ναυτικών στους οποίους δεν συμπεριλαμβανόταν πλέον ελληνικά λιμάνια. Το Κάρδιφ, το Ρόττερνταμ, η Αμβέρσα κι η Μασσαλία ήταν τα κυριότερα λιμάνια προσέγγισης των ελληνικών πλοίων στην Ευρώπη, όπου θα έπρεπε να μεταβούν οι ναυτικοί προκειμένου να ναυτολογηθούν. Παρότι η καταβολή των εξόδων παλιννόστησης είχε ρυθμιστεί με τον Εμπορικό Νόμο, η καταβολή των εξόδων και η εξεύρεση των μέσων μετάβασης στους τόπους ναυτολόγησης, ήταν θέμα του ναυτικού ή καλυπτόταν με συμφωνίες μεταξύ εφοπλιστή και ναυτικού[276].

Η «μακράν του κέντρου» δράση της ελληνικής ναυτιλίας προκαλούσε κατά τους εφοπλιστές αδυναμία επιβολής της κρατικής εξουσίας με όλες τις συνέπειές της και δυσβάστακτα έξοδα παλιννόστησης κι αποστολής πληρωμάτων σε περιπτώσεις συχνών αλλαγών του πληρώματος για διάφορες αιτίες (ασθένειες, παροπλισμοί, απεργίες, κλπ.). Αν κι οι Άγγλοι εφοπλιστές είχαν παρόμοια έξοδα γιατί χρησιμοποιούσαν πληρώματα, που

[274] Νομοθετικό Διάταγμα της 23-09-1925 "Περί κυρώσεως του εν Γενούη υπογραφέντος σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς" (ΦΕΚ 291 Α).
[275] (σημ. δική μου) Οι ναυτικοί αποκαλούσαν μπουρδενάκια ή μπόρντιγκ χάους αυτά τα πανδοχεία.
[276] Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 329 κ.εξ.

μετακινούνταν από τις κτήσεις (αποικίες) τους στην Αγγλία για να ναυτολογηθούν ή να επιστρέψουν μετά την απόλυσή τους, οι Έλληνες εφοπλιστές τα θεωρούσαν χαμηλότερα και κατά συνέπεια μειωνόταν η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών έναντι των ξένων και δη αγγλικών πλοίων[277].

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, οι αποστολές άνεργων ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού ξεκίνησαν το 1929 με 930 άτομα συνολικά. Τα αποτελέσματα μέσα σε ένα χρόνο ήταν εντυπωσιακά. Ο Νίκος Κουρμπέλης, ένας εκ των εκ των πρωτεργατών της καινοτόμου αυτής ενέργειας, έγραφε τον επόμενο χρόνο πως «η ελάττωσις του αριθμού των αλλοδαπών από 18% εις 5% και των μη απογεγραμμένων από 16% εις 10%, ελάττωσις εκπλήττουσα, κατόπιν μάλιστα της κατά την περίοδον ταύτην αγοράς 100 ακόμη φορτηγών ατμοπλοίων, οφείλεται αποκλειστικώς εις την προσπάθειαν της Διευθύνσεως Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως επανδρώση τα φορτηγά ατμόπλοια δι' Ελλήνων, εις ην προσπάθειαν συντέλεσεν ο παρά της ιδίας υπηρεσίας ιδρυθείς εν Πειραιεί "Οίκος Ναύτου", ο οποίος ανέλαβε την άνευ εξόδων αποστολήν ναυτικών εις τα ναυτικά κέντρα του εξωτερικού, όπως ναυτολογούνται επί των εκεί καταπλεόντων ελληνικών ατμοπλοίων». Με τη διευκόλυνση της μετάβασης ναυτικών στο εξωτερικό αυξήθηκε ο αριθμός των προσφερόμενων ναυτικών για ναυτολόγηση και δημιουργήθηκε μια εφεδρεία ναυτικών στα τρία κύρια βορειοευρωπαϊκά λιμάνια προσέγγισης των ελληνικών ατμοπλοίων (Κάρδιφ, Ρόττερνταμ και Αμβέρσα)[278].

Με την κρίση του 1929, εξαιτίας της οποίας αυξήθηκαν οι παροπλισμοί των πλοίων κι ο αριθμός των άνεργων ναυτικών, η διοίκηση έλαβε μέτρα αντιμετώπισης της κατάστασης (πχ. αυστηρή εφαρμογή του νόμου για τις συνθέσεις των πλοίων, αύξηση των αποστολών των ναυτικών στο εξωτερικό, τακτικές αποστολές αξιωματικών στο Ρόττερνταμ). Εφαρμόστηκαν χάρις στην αποτελεσματική συνεργασία της ΔΕΝ με τις συνδικαλιστικές ενώσεις των ναυτικών κι αύξησαν τις δυνατότητες απασχόλησης των ναυτικών σε φορτηγά πλοία του εξωτερικού αλλά περιόριζε την «ελευθερία επιλογής» των πληρωμάτων από τους εφοπλιστές, γεγονός που τους δυσαρεστούσε[279].

Η κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των ανέργων δεν άφησε μεγάλα περιθώρια αναμονής στη ΔΕΝ. Έπρεπε να πάρει άμεσα μέτρα αλλά εντός των ορίων που υπήρχαν. Από το 1926 μέρος των εσόδων του ΟΝ (προερχόμενα όχι μόνο από εισφορές των ναυτικών αλλά κι από εισπραττόμενα τέλη) διετίθετο υπέρ των άνεργων ναυτικών, που δεν μπορούσαν λόγω της

[277] Κ.Γ. Γράτσος, ΄΄Η θέσις, τα προβλήματα και αι ανησυχίαι της φορτηγού Ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 135, 01-08-1936 και Σ. Πάγκας – Επιλιμενάρχης Γ, ΄΄Περί παλιννοστήσεως των απολυομένων ναυτικών΄΄, στο *ΕΕΝ,* Σεπτέμβριος 1929.
[278] Νίκος Κουρμπέλης, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. Φεβρουαρίου 1930.
[279] ΄΄Μέτρα υπέρ των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 73, Ιούνιος 1931 και ΄΄Μέτρα υπέρ των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 64, Σεπτέμβριος 1934.

ναυτιλιακής κρίσης να βρουν πλοίο για να εργαστούν. Αφενός λοιπόν έπρεπε να παρασχεθεί η αναγκαία προστασία στο μεγάλο αριθμό των νέων ανέργων του 1931 (επιδόματα, τροφοδοσία, διαμονή, περίθαλψη) κι αφετέρου να διατηρηθεί η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία με την αποστολή άνεργων ναυτικών στο εξωτερικό.

Με το νόμο «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων», που ψηφίστηκε στις 03-07-1931 από τη Βουλή των Ελλήνων, ορίστηκε ότι σε περίπτωση που δεν υπήρχαν προσφερόμενοι προς ναυτολόγηση Έλληνες ναυτικοί, το πλοίο μπορούσε να αποπλεύσει με ελλιπή σύνθεση εφόσον δεν υπήρχε κίνδυνος για την ασφάλεια του σκάφους, αλλά ο Πλοίαρχος όφειλε να ζητήσει την αποστολή του απαιτούμενου προσωπικού για τη συμπλήρωση της σύνθεσης στον επόμενο ή μεθεπόμενο ελληνικό ή ευρωπαϊκό λιμένα κατάπλου του πλοίου. Οι δαπάνες αποστολής, θα βάρυναν κατά το ήμισυ τον Οίκο Ναύτου και κατά το άλλο ήμισυ τον πλοιοκτήτη, τα δε έξοδα παραμονής στο λιμάνι μέχρι να καταπλεύσει το πλοίο ή τα έξοδα παλιννόστησης, στην περίπτωση που ο σταλμένος ναυτικός δεν επιβιβαζόταν με υπαιτιότητα του πλοίου, βάρυναν εξ ολοκλήρου τον πλοιοκτήτη. Οι δαπάνες προκαταβάλλονταν γενικά από τον ΟΝ, ο οποίος θα εισέπραττε το ποσοστό που βάρυνε τον πλοιοκτήτη στη συνέχεια[280].

Το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης επιβαρυνόταν πλέον με τα μισά έξοδα μετάβασης κι όλα τα έξοδα παραμονής του ναυτικού στο λιμάνι μέχρι να επιβιβαστεί στο πλοίο, εφόσον δεν υπήρχαν στο λιμάνι προσφερόμενοι ναυτικοί, έκανε συμφέρουσες τις αλλαγές πληρώματος σε λιμάνια, όπου υπήρχαν προσφερόμενοι ναυτικοί αλλά τότε είχε περιορισμένες δυνατότητες επιλογής καθώς ο ΟΝ παρείχε τον απαιτούμενο ναύλο και τα λοιπά έξοδα στο ναυτικό που αποστέλλονταν κατόπιν ειδικών προσκλήσεων των προξενικών λιμεναρχών ή των προξενικών αρχών για τη συμπλήρωση του πληρώματος ενός ατμοπλοίου ή υπόδειξης του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας, εφόσον δεν λειτουργούσε. Η παρεμβολή Υπηρεσιών κι η προτεραιότητα για ναυτολόγηση που δινόταν σε άνεργους ναυτικούς και στους έχοντες οικογένεια από τον ΟΝ, ήταν αντίθετη με τις σαφείς θέσεις των εφοπλιστών για πλήρη ελευθερία στην επιλογή των πληρωμάτων των πλοίων τους[281].

Η δυνατότητα παροχής των μέσων και του δανεισμού όλων ή ενός μέρους των αναγκαίων δαπανών για τη δικαστική ή μ' οποιοδήποτε άλλο τρόπο διεκδίκηση οφειλομένων μισθών ή αποζημιώσεων λόγω ατυχήματος στην εργασία, ασθένειας ή οιασδήποτε άλλης αιτίας

[280] Ν. 5231/1931 «Περί συνθέσεως πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 254 Α).
[281] ΄΄Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας του Οίκου Ναύτου της 06-05-1931΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 74, Ιούλιος 1931, Ν. 5685/1932 «Περί προστασίας των εργατών θαλάσσης κατά της ανεργίας και ασθενείας» (ΦΕΚ 318 Α) και ΠΔ της 04-08-1933 «Περί καταβολής εις τους ανέργους εργάτας θαλάσσης των εξόδων μετακινήσεως εις αλλοδαπούς λιμένας επί σκοπώ ναυτολογήσεως επί Ελληνικών πλοίων» (ΦΕΚ 320 Α - Αναδημοσίευση).

σχετικά με τη σύμβαση ναυτολόγησης, από τον ΟΝ ενίσχυε πραγματικά τους ναυτικούς. Η εφαρμογή του νόμου συμπίπτει χρονικά με τις αναταραχές του 1934. Οι απεργίες κι η ένταση του 1934 οδήγησαν στη λήψη νέων μέτρων τον Αύγουστο του 1934 καθώς είχαν αλλάξει κι οι πολιτικές επιλογές, όπως φάνηκε με την «άκομψη» αντικατάσταση του Διευθυντή της ΔΕΝ Μιλτιάδη Χριστοφή. Παρότι οι όροι κι ο τρόπος καταβολής της δαπανών της μετάβασης σε αλλοδαπούς λιμένες δεν άλλαξαν, καθορίστηκαν αυστηρότερες διοικητικές διαδικασίες για τις αποστολές των ναυτικών στο εξωτερικό (καθορισμός αριθμού αποστελλομένων ναυτικών από τη ΔΕΝ κι απόφαση του Υπουργού για την αποστολή, καταβολή των δαπανών μετάβασης από το ναυτικό κατά το ήμισυ στην προξενική αρχή κατά τη ναυτολόγησή του, ανώτατο όριο τριάντα ημερών για την καταβολή δαπανών παραμονής ναυτικού σε λιμάνι του εξωτερικού). Μ' αυτό τον τρόπο περιορίστηκε η έκταση εφαρμογής ενός πρωτοποριακού μέτρου για την καταπολέμηση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών και την ενίσχυση της απασχόλησής τους στα φορτηγά ατμόπλοια. Δεν υλοποιήθηκε επίσης και το μέτρο καταβολής όλου ή μέρους του ποσού των αποζημιώσεων και των εξόδων παλιννοστήσεων σε αλλοδαπούς, που είχαν ναυτολογηθεί και θα μπορούσαν να απολυθούν από τα πλοία, εφόσον ναυτολογούνταν Έλληνες ναυτικοί[282].

Η εξέλιξη της καταβολής εξόδων μετάβασης των ναυτικών στο εξωτερικό προκειμένου να ναυτολογηθούν σε ελληνικά φορτηγά πλοία αποκαλύπτει βασικές πτυχές της πολιτικής, που ακολουθήθηκε για την απασχόληση στη ναυτιλία. Από τα διαθέσιμα στοιχεία του Πίνακα 6.1. «Δαπάνες Οίκου Ναύτου για την αποστολή ναυτικών στο εξωτερικό – παλιννόστηση στασιαστών» βλέπουμε πως το 1930 διατέθηκαν για την τροφοδοσία των ανέργων σε λιμάνια του εξωτερικού 178.980 δρχ ενώ τα έξοδα αποστολών ανέργων σε λιμάνια του εξωτερικού, για να βρουν εργασία μέσω των προξενικών λιμεναρχών, ανήλθαν σε 1.152.545 δρχ. Στον Οίκο Ναύτου επεστράφησαν από τους ναυτικούς μόνον 413.000 δρχ, δηλαδή ποσοστό 35,83%. Αντίθετα, το 1936 το ποσοστό των εξόδων που επιστράφηκε ήταν μόλις 5,2%.

Διαπιστώνουμε επίσης ότι οι δαπάνες αποστολής των ανέργων ναυτικών για ναυτολόγηση σε λιμάνια του εξωτερικού, ήταν ιδιαίτερα υψηλές κατά το 1930, παρότι δεν γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό των ναυτικών που είχαν αποσταλεί. Τα επόμενα έτη οι συγκεκριμένες δαπάνες μειώνονται αισθητά και μόνο το 1937 φτάνουν στο 80% των δαπανών του 1930. Οι δαπάνες τροφοδοσίας και παραμονής των ναυτικών στα λιμάνια του εξωτερικού ενώ το 1930 αφορούν μόνο στο 15% των εξόδων αποστολής, κατά τα έτη 1936 και 1937 ανέρχονται στο 30%. Το

[282] ΠΔ της 11-08-1934 «Περί καταβολής εις τους απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης των αναγκαίων δαπανών δια την μετάβασιν εις αλλοδαπούς λιμένας επί σκοπώ ναυτολογήσεως επί Ελληνικών πλοίων» (ΦΕΚ 284 Α).

γεγονός μπορεί να αποδοθεί στην ελλιπή οργάνωση της τροφοδοσίας και της παραμονής των ναυτικών στην αρχική περίοδο της εφαρμογής του μέτρου.

Πίνακας 6.1. Δαπάνες Οίκου Ναύτου για αποστολή ναυτικών στο εξωτερικό (σε δρχ)

Περίοδος / Είδος	1930	1931-Α Εξάμηνο	1934-Α Εξάμ.	1935-Α Εξάμ.	1936	1937-Α Εννεάμηνο
Δαπάνες αποστολής	1.152.545	(πρόβλεψη) 500.000	35.671	40.726	393.057	812.149,55
Αριθμός σταλμένων ναυτικών		11 άτομα		17 άτομα		296 άτομα
Κόστος ανά άτομο				3702		2743,74
Εισπράξεις Οίκου Ναύτου	413.000				20.448,95	
Ποσοστό εισπράξεων - καταβολών	35,83%				5,2%	
Δαπάνες τροφοδοσίας	178.980				108.230,55	295.829,95

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία δημοσιευμάτων *ΕΕΝ* ετών 1931-1937

Με βάση αυτά τα στοιχεία, μπορούμε να υποθέσουμε πως το 1930 θα πρέπει να είχαν αποσταλεί στο εξωτερικό, πάνω από 300 ναυτικοί και το 1936 περί τους 100. Ο αριθμός των ναυτικών, που απεστάλησαν για ναυτολόγηση κατά τα έτη 1931-1935, δεν φαίνεται ιδιαίτερα υψηλός. Αντίθετα, ο αριθμός των 296 ναυτικών, που απεστάλησαν κατά το 1937, δείχνει καθαρά μια αλλαγή πολιτικής για τις αποστολές των ναυτικών για ναυτολόγηση στα λιμάνια του εξωτερικού κι οφειλόταν στη συστηματικοποίηση των αποστολών των ναυτικών στο εξωτερικό εξαιτίας και της αγοράς νέων ατμοπλοίων από τους εφοπλιστές[283].

Οι αποστολές ναυτικών με την κάλυψη των εξόδων μετάβασης και παραμονής τους στα λιμάνια του Κάρδιφ, της Αμβέρσας και του Ρόττερνταμ συνεχίστηκε μέχρι το τέλος του Μεσοπολέμου. Η εξασφάλιση της παραμονής των ναυτικών σ' αυτά τα λιμάνια κατά τη μετάβαση προς ναυτολόγηση ή κατά την παλιννόστηση μετά την απόλυση είχαν προκαλέσει και διαβήματα του Υπουργείου Εξωτερικών στις αρμόδιες τοπικές αρχές.

Από τον Οίκο Ναύτου καταβλήθηκαν διάφορα έξοδα μεταφοράς (επιστροφής) ναυτικών σε ελληνικό λιμένα από το εξωτερικό, οι οποίοι είχαν απολυθεί από τα πλοία, σε ταραγμένες περιόδους όπως εκείνη της κρίσης του 1933-1935. Το θέμα της καταβολής τους ρυθμίστηκε το 1935 και μάλιστα με αναδρομική ισχύ από το 1933, που είχαν αρχίσει τα έντονα προβλήματα λόγω του μισθολογίου και των συνθηκών εργασίας στα φορτηγά πλοία.

[283] Ελευθ. Ξένος – Αντιπλοίαρχος ΛΣ, ΄΄Η παρασχεθείσα εις τους ανέργους και ασθενείς ναυτικούς εργασία- Ι' Έκθεσις επί του απολογισμού Οίκου Ναύτου του έτους 1936΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 139, Ιανουάριος 1937 και Κ. Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σελ. 84.

Δυστυχώς, η έκταση που είχε δοθεί για τα απεργιακά γεγονότα στο εξωτερικό κι ιδίως στο Ρόττερνταμ κι είχαν προκαλέσει την επέμβαση των τοπικών αρχών, οδήγησαν τις ολλανδικές και τις βελγικές αρχές να πάρουν αυστηρότερα μέτρα στη χορήγηση αδειών παραμονής. Η κατάσταση, που είχε δημιουργηθεί με την μαζική παραμονή Ελλήνων ναυτικών στα λιμάνια του Ρόττερνταμ, της Αμβέρσας και του Κάρδιφ, δεν θα συνεχιζόταν πλέον. Μόνο μετά την έκρηξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και τη ναύλωση των ελληνικών πλοίων από την Αγγλική κυβέρνηση, καταργήθηκε πχ. η υποχρέωση άμεσης παλιννόστησης των Ελλήνων ναυτικών, που απολύονταν στο Κάρδιφ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 6.2. «Δαπάνες Οίκου Ναύτου για την παλιννόστηση ναυτικών», το 1935 διατέθηκαν τουλάχιστον 1.299.516,40 δρχ για την παλιννόστηση ναυτικών, από τα οποία οι 964.561,80 δρχ αφορούσαν στην παλιννόστηση «στασιαστών». Τα έξοδα μεταφοράς των «στασιαστών» του ίδιου έτους, που είναι μαζί με τα έξοδα περίθαλψης ναυαγών, αφορούν πιθανότατα στους ναυτικούς των επεισοδίων από τα λιμάνια του Ρόττερνταμ και της Αμβέρσας.

Πίνακας 6.2. Δαπάνες Οίκου Ναύτου για την παλιννόστηση ναυτικών

Είδος δαπάνης παλιννόστησης (σε δρχ)	1935	1936
Έξοδα παλιννόστησης ναυτικών Α εξάμηνο	334.954,60	
Έξοδα παλιννόστησης στασιαστών	964.561,80	12.964,95
Περίθαλψη ναυαγών και έξοδα μεταφοράς στασιαστών	283.698,20	

Πηγή: Δημοσιεύματα *ΕΕΝ* ετών 1935-1937

Παρότι τα έξοδα μετάβασης αποτέλεσαν ένα εργαλείο πολιτικής της ΔΕΝ, δεν μπορούσε να γίνει το ίδιο με τα έξοδα παλιννόστησης (εισιτήρια, διαμονή, διατροφή). Μοναδική εξαίρεση ήταν το μέτρο εξάμηνης ισχύος του Ιανουαρίου 1934, που αφορούσε στους αλλοδαπούς, εφόσον στη θέση τους προσλαμβάνονταν Έλληνες ναυτικοί και δεν υλοποιήθηκε.

Στην πράξη οι ρυθμίσεις για την παλιννόστηση δεν είχαν προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα δραστηριοποίησης της εμπορικής ναυτιλίας σε λιμάνια εκτός Ελλάδας. Ναυτικοί κι εφοπλιστές εξυπηρετούνταν με την διενέργεια των ναυτολογήσεων και των απολύσεων στα τρία γνωστά λιμάνια - βάσεις (Ρόττερναμ, Αμβέρσα, Κάρδιφ). Οι ναυτικοί γιατί σ' αυτά τα λιμάνια είχαν τη δυνατότητα ναυτολόγησης κι οι εφοπλιστές γιατί δεν κατέβαλαν έξοδα παλιννόστησης ή μεταφοράς. Στις ειδικές αυτές συνθήκες της ναυτικής εργασίας πρέπει να αναζητηθούν κι οι λόγοι που δεν κυρώθηκε η Διεθνής Σύμβαση αριθ. 23 του 1926 του ΔΓΕ για την παλιννόστηση των ναυτικών, αν και στις εργασίες της συνόδου η ελληνική

αντιπροσωπεία είχε προτείνει την επέκταση της προστασίας και για τον πλοίαρχο πέρα από τα μέλη του πληρώματος. Η ΔΣ κυρώθηκε τελικά το 1981 από τη χώρα μας[284].

Το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας (ΓΝΕ) άρχισε να λειτουργεί το 1927 κι αφού είχε συμπεριληφθεί στις αρμοδιότητές του η έκδοση διπλωμάτων ειδικότητας των ναυτικών. Η καταγραφή των στοιχείων προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας γινόταν μέσω της τήρησης γενικών κι ειδικών καταλόγων ανά κατηγορία πλοίων (φορτηγά – επιβατηγά), ανά περιοχή πλόων (εσωτερικού ή εξωτερικού) κι ανά επαγγελματική ναυτική ειδικότητα. Στους καταλόγους προσφοράς γράφονταν οι αιτούντες εργασία ναυτικοί κατά ειδικότητα, προτίμηση κατηγορίας πλοίων ή περιοχής πλόων ενώ στους καταλόγους ζήτησης οι αιτήσεις των εφοπλιστών για την κατάρτιση ή τη συμπλήρωση των πληρωμάτων των πλοίων τους.

Η ελευθερία επιλογής πλοίου από το ναυτικό και ναυτικού από τον πλοιοκτήτη, όπως οριζόταν στη ΔΣ του 1920 και στο Νομοθετικό Διάταγμα του 1923, κρινόταν στην πράξη μέσω του τρόπου και των ορίων άσκησής της. Οι εφοπλιστές θεωρούσαν ότι η επιλογή (εκλογή) του πληρώματος ήταν απόλυτο και χωρίς περιορισμούς δικαίωμά τους, ενώ οι ναυτικοί υποστήριζαν ότι το πλήρωμα θα έπρεπε να ναυτολογείται κατά τη σειρά εγγραφής του, στους οικείους καταλόγους του ΓΝΕ.

Αν και μια Συμβουλευτική Επιτροπή, στην οποία αρχικά παραπέμφθηκε το θέμα της ναυτολόγησης των ναυτικών, δεν μπόρεσε καταλήξει σε καμιά απόφαση, το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού, όπου συζητήθηκε στις 27-11-1927 αποφάνθηκε κατά πλειοψηφία μειοψηφούντων των εφοπλιστών, υπέρ μιας μέσης λύσης. Από τους καταλόγους προσφοράς ναυτικής εργασίας, θα έπρεπε να τίθεται υπόψη του πλοιάρχου δεκαπλάσιος αριθμός των ναυτικών, που είχε ζητήσει για την κατάρτιση ή τη συμπλήρωση του πληρώματος του πλοίου. Εάν ο πλοίαρχος δεν μπορούσε να επιλέξει το πλήρωμά του μεταξύ αυτών και χωρίς να υποχρεώνεται να δικαιολογήσει την άρνησή του, του προτεινόταν δεύτερος κατάλογος με δεκαπλάσιο αριθμό των ναυτικών, που είχε ζητήσει. Εφόσον δεν επέλεγε κι ανάμεσα απ΄ αυτούς το πλήρωμά του, θα έπρεπε να αναφέρει τους λόγους της άρνησής του στο Διευθυντή του ΓΝΕ κι αν εκείνος τους έκρινε βάσιμους κι «αποχρώντες» ετίθετο στη διάθεσή του ο συνολικός αριθμός των διαθέσιμων ναυτικών, από τους οποίους θα έπρεπε πλέον να καταρτίσει ή να συμπληρώσει το πλήρωμά του.

Στην ίδια λογική κινούνταν κι η γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού για την επιλογή πλοίου από τους ναυτικούς. Ο ναυτικός είχε δικαίωμα να αρνηθεί, χωρίς να υποχρεώνεται να δικαιολογήσει, τη ναυτολόγησή του στο πρώτο προτεινόμενο πλοίο. Εάν

[284] Σ. Πάγκας, ΄΄Περί παλιννοστήσεως των απολυομένων ναυτικών΄΄, στο *ΕΕΝ*, Σεπτέμβριος 1929.

αρνούνταν τη ναυτολόγησή του και στο δεύτερο, έπρεπε να τη δικαιολογήσει στο Διευθυντή του ΓΝΕ κι αν εκείνος έκρινε επαρκή την αιτιολόγηση, του προτείνονταν τρίτο πλοίο, στο οποίο έπρεπε να ναυτολογηθεί, αλλιώς καταχωρίζονταν στη τελευταία θέση του καταλόγου.

Το σύστημα που καθιερώθηκε, κινούμενο σε αγγλικά πρότυπα, είχε δυνατότητες εφαρμογής στα πλοία της ακτοπλοΐας γιατί τα περισσότερα προσέγγιζαν στον Πειραιά. Για τα υπόλοιπα κι ιδίως για τα φορτηγά δύσκολα μπορούσε να εφαρμοστεί γιατί ο Πειραιάς δεν συνιστούσε λιμένα βάσης ή διέλευσης, οι εφοπλιστές το αντιστρατεύονταν και δεν συγκινούσε μεγάλη μερίδα ναυτικών[285].

Με την αναδιοργάνωση της λειτουργίας του ΓΝΕ το 1930, υπό το φάσμα της ανεργίας των ναυτικών λόγω της οικονομικής κρίσης, τέθηκε ως προτεραιότητα η μέριμνα εύρεσης εργασίας στους άνεργους ναυτικούς στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Ναυτικός θεωρούνταν όποιος εργάζονταν σε θαλασσοπλοούν πλοίο έχοντας το ναυτικό ως αποκλειστικό επάγγελμα, ενώ προηγούμενα λογιζόταν όποιος το είχε ως κύριο επάγγελμα[286].

Η λειτουργία του σχήματος εύρεσης ναυτικής εργασίας, εντασσόταν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο στήριξης της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. Περιελάμβανε τον έλεγχο της πρόσβασης στο ναυτικό επάγγελμα, την πιστοποίηση της ναυτικής εξειδίκευσης με την έκδοση διπλωμάτων, πτυχίων κι αδειών ικανότητας, την εύρεση εργασίας σε πλοίο, την υποστήριξη της μετάβασης στο εξωτερικό για ναυτολόγηση και την παλιννόστηση σε ειδικές περιπτώσεις. Η πλήρης ανάπτυξή του στην περίοδο της οικονομικής κρίσης 1930-1935, αποσκοπούσε στην απορρόφηση των ανέργων και στο περιορισμό ναυτολόγησης αλλοδαπών, όπως έκαναν πολλές χώρες κατά το μεσοπόλεμο. Εκ του αποτελέσματος φαίνεται πως ο δεύτερος στόχος επιτεύχθηκε καθώς τα ποσοστά απασχόλησης αλλοδαπών ήταν τα μικρότερα της περιόδου του μεσοπολέμου και μειώθηκαν στο 6% των ναυτικών που υπηρετούσαν στα ελληνικά φορτηγά πλοία[287].

Οι αντιδράσεις των εφοπλιστών πήραν επίσημο κι εντονότερο χαρακτήρα. Η ΕΕΕ υποστήριζε μετ' επιτάσεως την «απόλυτη ελευθερία εργασίας» και θεωρούσε ότι η Ελλάδα «σε εκτέλεση ανειλημμένης διεθνούς υποχρεώσεως» ίδρυσε τον Οίκο Ναύτου, με σκοπό την προστασία των ανέργων εργατών και την εξεύρεση εργασίας σε αυτούς αλλά από υπέρμετρο ζήλο, έφτασε στην κατάργηση της ελευθερίας εκλογής του πληρώματος από τον πλοίαρχο

[285] Βασίλειος Σκαρπέτης, ΄΄Οι όροι και αι συνθήκαι της ναυτικής εργασίας εις τα αγγλικά εμπορικά πλοία΄΄, στο *ΕΕΝ,* Απρίλιος 1929.
[286] Διάταγμα της 30-07-1930 «Περί λειτουργίας του εν Πειραιεί Γραφείου Ναυτικής Εργασίας» (ΦΕΚ 271 Α).
[287] Yrjo Kakiainen, ΄΄Finnish and International Maritime Labour in the Age of Sail: Was There a Market?΄΄, στο *Research of Maritime History*, No. 7 (December 1994), σελ. 101-110.

γιατί τον υποχρέωνε να προσλάβει στο πλοίο από ορισμένα λιμάνια του εξωτερικού οιονδήποτε ναυτικό είχε αποσταλεί εκεί[288].

Το γεγονός ότι τέθηκαν όρια και προσδιορίστηκε ο τρόπος εφαρμογής της ελευθερίας επιλογής, δεν σήμαινε «υπέρμετρο ζήλο» της ΔΕΝ ούτε επιβολή των απόψεων των ναυτεργατικών σωματείων. Τα όρια και ιδίως ο τρόπος εφαρμογής τους θα μπορούσαν να έχουν προσαρμοστεί στα δεδομένα και της φορτηγού ναυτιλίας, αλλά απ' ότι φαίνεται οι εφοπλιστές δεν άφηναν καθόλου περιθώρια διαπραγμάτευσης. Η λύση που τελικά επικράτησε, δεν εξυπηρετούσε όντως τη φορτηγό ναυτιλία στο βαθμό που θα έπρεπε και θα μπορούσε να έχει γίνει, αλλά η ευθύνη δεν ανήκε μόνο στη ΔΕΝ. Το θετικό ήταν ότι δεν αμφισβητήθηκε ο δημόσιος χαρακτήρας των γραφείων εύρεσης εργασίας. Η οικονομική κρίση ενίσχυε το ρόλο τους και σε σύγκριση δημόσιου - ιδιωτικού γραφείου εύρεσης εργασίας, το δημόσιο ήταν προτιμότερο[289].

Οι θέσεις των ναυτεργατικών σωματείων, παρά την κατά καιρούς σκληρή κριτική κάποιων ιθυνόντων τους, ήταν ξεκάθαρες. Τα κατώτερα πληρώματα θα έπρεπε να ναυτολογούνται με τη σειρά προτεραιότητας στους καταλόγους του ΓΝΕ ενώ οι δράσεις αποστολής των ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού από τον ΟΝ, παρότι ενίοτε «εξυπηρετεί αλλότριους σκοπούς οι οποίοι πολλάκις είναι επιζήμιοι για τον ναυτεργάτη», ήταν ευπρόσδεκτες[290].

Παρά το γεγονός ότι οι εφοπλιστές της φορτηγού ναυτιλίας θέλγονταν από την αποστολή ναυτικών στο εξωτερικό με δαπάνες του ΟΝ για να τους ναυτολογήσουν, επέμεναν στο δικαίωμα ελεύθερης επιλογής ναυτικών, των οποίων το ήθος και την ικανότητα γνώριζαν. Επί της ουσίας αμφισβητήθηκε κι η λειτουργία του συστήματος εύρεσης ναυτικής εργασίας μέσω του ΓΝΕ στον Πειραιά καθώς οι εφοπλιστές, που κατάγονταν από τους καλούμενους «ναυτότοπους», ναυτολογούσαν τους πλοιάρχους και μέσω αυτών τα πληρώματα των πλοίων τους από τους τόπους καταγωγής των. Αυτή η ιδιαιτερότητα επέβαλε στη συνέχεια την ίδρυση Γραφείων Ναυτικής Εργασίας στη Σύρο, στη Χίο και στην Άνδρο το 1932[291].

Η έντονη τοπική διάσταση της αγοράς ναυτικής εργασίας, η οποία δεν είχε ληφθεί σοβαρά υπόψη, εάν δεν είχε αγνοηθεί, κατά την δημιουργία του συστήματος εύρεσης ναυτικής

---

[288] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 57.

[289] Σ. Ζάρκος, ΄΄Κώδιξ ναυτικής εργασίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1932.

[290] Επιστολή Ευστάθιου Ματθαίου επί των άρθρων του κ. Μεταξά, δημοσιευμένη στο *ΝΧ*, τ. 9, 01-05-1931.

[291] Γ. Χ. Λαιμός, ΄΄Περί μισθών και συνθέσεως΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 46, 15-11-1932, Διάταγμα της 19-04-1932 «Περί ιδρύσεως Γραφείων Ναυτικής Εργασίας εν Σύρω και Χίω» (ΦΕΚ 125 Α), Διάταγμα της 23-11-1932 «Περί ιδρύσεως Γραφείου Ναυτικής Εργασίας εν Άνδρω» (ΦΕΚ 415 Α), Διάταγμα της 10-10-1933 «Περί ιδρύσεως και λειτουργίας Γραφείου Ναυτικής Εργασίας» (ΦΕΚ 35 Α), Ν. Μεταξάς, ΄΄Περί ναυτολογίας και απολύσεως πληρωμάτων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 8, 15-04-1931 και Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της εμπορικής ναυτιλίας μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 6, 15-03-1931.

εργασίας, άλλαζε το διαμορφωμένο τοπίο. Οι προτεραιότητες των ΓΝΕ αναδιατάχθηκαν. Η εύρεση εργασίας στους άνεργους ναυτικούς, αφορούσε πλέον ιδιαίτερα στους κατοίκους των πόλεων των ΓΝΕ (Πειραιάς, Σύρος, Χίος, Άνδρος, Θεσσαλονίκη) ή στους διαμένοντες «εγγύς αυτών».

Ο γραφειοκρατικός χαρακτήρας της λειτουργίας των ΓΝΕ ενισχύθηκε και στην προσπάθεια να γεφυρωθούν διαφορές ή να ικανοποιηθούν οι περισσότεροι, το σύστημα περιπλέχθηκε και υπονομεύτηκε η αποτελεσματικότητά του μέσω ανασυγκρότησης επιτροπών, ίδρυσης και Εκτελεστικών Επιτροπών με ανακαθορισμό αρμοδιοτήτων, κατάρτισης νέων καταλόγων άνεργων ναυτικών, κλπ. Η μεταβίβαση μιας σειράς αρμοδιοτήτων και δη διοικητικής φύσης στην Εκτελεστική Επιτροπή δείχνει την αλλαγή μεθόδων και δράσεων από την πλευρά της διοίκησης, προκειμένου να υπάρξει καλύτερη διαχείριση διαμαρτυριών και ζητημάτων, που προκαλούνταν εξαιτίας των διαφορετικών αντιλήψεων εφοπλιστών και ναυτικών, σε πολλά επίπεδα. Γιατί εκτός από τις γενικές αντιθέσεις ανάμεσα στους εφοπλιστές και στους ναυτικούς, αναδεικνυόταν ισχυρές επίσης αντιθέσεις μεταξύ των εφοπλιστών ανάλογα με το αντικείμενο (φορτηγά – επιβατηγά πλοία), την επιχειρηματική κατεύθυνση και φιλοσοφία ή τον τόπο καταγωγής ή επιχειρηματικής δράσης. Το ίδιο συνέβαινε και με τους ναυτικούς. Υπήρχαν διαφορετικές αντιλήψεις και συμφέροντα ανάλογα με την ειδικότητα, το βαθμό, τη σχέση με τον πλοίαρχο, τον πλοιοκτήτη ή και μέρος του λοιπού πληρώματος, την προϋπηρεσία (είδος πλοίου, διάρκεια), την καταγωγή ακόμη και την ηλικία τους. Η ανάδειξή τους και στο καθορισμένο πλέον πεδίο εύρεσης ναυτικής εργασίας, ήτοι στο χρονικό και τοπικό σημείο δημιουργίας της εργασιακής σχέσης, δεν ήταν τυχαία.

Οι νέοι κατάλογοι των ΓΝΕ αντανακλούν σε ένα βαθμό κι αυτές τις διαφορές. Πλην όμως αυτή η κατηγοριοποίηση των ναυτικών ευνοούσε τους «καλούς επαγγελματίες» αλλά δεν έδινε ευκαιρίες στους άλλους, που τυχαία ή εξ υπαιτιότητας, δεν είχαν επαρκή προϋπηρεσία ή είχαν διαπράξει κάποιο παράπτωμα. Σε γενικές γραμμές, οι ρυθμίσεις επικεντρωνόταν στην διαχείριση της ανεργίας παρά της εργασίας των ναυτικών.

Μια σημαντική πτυχή επίσης των αλλαγών αφορούσε στην εφαρμογή του μέτρου της εκ περιτροπής εργασίας. Η νέα αντίληψη αναδύεται με την τροποποίηση της βασικής αρχής της επιλογής πληρώματος από τον εφοπλιστή, πλοίαρχο ή κυβερνήτη, ο οποίος έχει πλέον «ελευθέραν την εκλογήν των προσληπτέων εργατών θαλάσσης, τηρουμένης κατά το δυνατόν της σειράς των καταλόγων και των εν αυτοίς εγγραφών ως και της εκ περιτροπής εργασίας κατά το ειδικώτερον περί τούτου ορισθησόμενα υπό των κανονισμών λειτουργίας των ΓΝΕ».

Παράλληλα, δόθηκε η δυνατότητα στις εκτελεστικές επιτροπές των ΓΝΕ για την λήψη μέτρων δίκαιας κατανομής της ανεργίας μεταξύ των ναυτικών.

Τοιουτοτρόπως επιχειρήθηκε η λειτουργία του μεγαλύτερου μέρους της αγοράς ναυτικής εργασίας μέσω των μηχανισμών των ΓΝΕ. Από την αρχή είχαν υπαχθεί στο σύστημα τα πλοία υπό ξένη σημαία που κατάρτιζαν ή συμπλήρωναν τα πληρώματά τους σε λιμάνια, όπου υπήρχαν ΓΝΕ. Στο σύστημα εύρεσης ναυτικής εργασίας εντάχθηκαν το 1933 και οι αξιωματικοί, οι οποίοι είχαν μέχρι τότε εξαιρεθεί, στο πλαίσιο των οριζομένων στη ΔΣ του 1920 για την εύρεση εργασίας. Απαγορεύθηκε ρητά κάθε ναυτολόγηση ναυτικού, σε έδρα λιμενικής αρχής όπου λειτουργούσε ΓΝΕ, για αναπλήρωση απολυομένων, κατάρτιση ή συμπλήρωση πληρώματος πλοίου, εφόσον δεν είχαν τεθεί προηγουμένως υπόψη του πλοιάρχου, κυβερνήτη ή εφοπλιστή, οι κατάλογοι προσφοράς εργασίας για επιλογή ναυτικών.

Η επέκταση του συστήματος σ' όλη την Ελλάδα ήταν επιβεβλημένη κι αναπόφευκτη. Δεν μπορούσε να λειτουργήσει το σύστημα με εξαιρέσεις ή κάλυψη ορισμένων μόνο περιοχών. Την επόμενη χρονιά ιδρύθηκαν ΓΝΕ σε κάθε παραλιακή πόλη της χώρας, όπου έδρευε Λιμενική Αρχή κι η διεύθυνσή τους ανατέθηκε στους οικείους Λιμενάρχες[292].

Το Σεπτέμβριο του 1936 υιοθετήθηκε ένα νέο πλαίσιο για την εύρεση της ναυτικής εργασίας, το οποίο ουσιαστικά επισημοποίησε με νόμο το μηχανισμό που είχε σταδιακά στηθεί με διατάγματα. Τα ΓΝΕ μετονομάστηκαν σε Γραφεία Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), έγιναν Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου κι υπήχθησαν στην εποπτεία και τον έλεγχο του νεοσύστατου Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Στα λιμάνια όπου δεν υπήρχαν, η λειτουργία τους μπορούσε να ανατίθεται στις οικείες Λιμενικές Αρχές[293].

Η ουσιαστική καινοτομία αφορά στην υποχρεωτική «δωρεάν» και «μετά πάσης αμεροληψίας» μεσολάβηση των ΓΕΝΕ στα ενδιαφερόμενα μέρη (ναυτικούς κι εφοπλιστές). Κάθε πλοιοκτήτης, εφοπλιστής ή πλοίαρχος όφειλε να προσλαμβάνει το πλήρωμα που χρειαζόταν μέσω του οικείου ΓΕΝΕ, εφόσον αυτό έδρευε στο λιμένα, όπου βρισκόταν το πλοίο του ή από το οποίο επρόκειτο να προσληφθούν το ή τα αναγκαία μέλη πληρώματος. Αντίστοιχη υποχρέωση τέθηκε και στους ναυτικούς. Κάθε ναυτικός, εκτός από εκείνους που επρόκειτο να ναυτολογηθούν ως πλοίαρχοι, ο οποίος επιθυμούσε να βρει εργασία σε ελληνικό εμπορικό πλοίο όφειλε να εγγραφεί στο ΓΕΝΕ της περιφέρειας διαμονής του, εφόσον λειτουργούσε, αλλοιώς απαγορευόταν η ναυτολόγησή του.

[292] Διάταγμα της 28-11-1934 «Περί ιδρύσεως Γραφείων Ναυτικής Εργασίας εν εκάστη παραλιακή πόλει, ένθα εδρεύει Λιμενική Αρχή» (ΦΕΚ 434 Α).
[293] ΑΝ 192/1936 «Περί ευρέσεως εργασίας εις εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 438 Α).

Τα περιθώρια αντιδράσεων από εφοπλιστές και λόγω των περιορισμών της δικτατορίας, δεν ήταν μεγάλα. Η υποχρεωτική ναυτολόγηση μέσω των ΓΕΝΕ θεσμοθετήθηκε ενάμιση μήνα μετά την επιβολή της δικτατορίας, επρόκειτο για βασική επιλογή της κι ήταν αποφασισμένη να την υλοποιήσει. Η αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ έγινε με «τρόπο που εγγυάται την εξεύρεση εργασίας σε άνεργους ναυτικούς ανεξάρτητα από τοπικιστικούς φαβοριτισμούς», απέτρεπε την επ' αμοιβή πρόσληψη των πληρωμάτων κι εξασφάλιζε την «άγρυπνη» παρακολούθηση της τήρησης διατάξεων περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων από τις Λιμενικές Αρχές και τους προξενικούς λιμενάρχες[294].

Η αλήθεια είναι πως ήταν δυσχερής η αυστηρή εφαρμογή των διατάξεων κι ιδίως για τους ναυτολογούμενους στα φορτηγά πλοία σε λιμάνια του εξωτερικού. Οι εφοπλιστές δεν εγκατέλειψαν τις θέσεις τους για το δικαίωμα του πλοιάρχου να επιλέγει ελεύθερα το πλήρωμα καθώς θεωρούσαν ότι η μόνη ανταμοιβή για τους καλούς και ικανούς ναυτικούς ήταν η «φυσική τους προτίμηση» από τους πλοιάρχους κι όχι η ναυτολόγησή τους με κριτήριο τη διάρκεια της ανεργίας τους. Η εφαρμογή της εκ περιτροπής εργασίας, θα επέφερε «διασάλευση της πειθαρχίας» στα πλοία καθώς τις θέσεις στους καταλόγους των ΓΕΝΕ θα καταλάμβαναν «μόνο οι ψευδασθενείς, οι κομμουνισταί, οι οκνηροί, οι ανίκανοι επαγγελματικώς, οι λιποτάκται, οι εν μια λέξει, ουχί μόνον άχρηστοι, αλλ' επικίνδυνοι εις τα πλοία, διότι μόνον αυτοί δεν είνε εις θέσιν να ανευρίσκωσιν ελευθέρως εργασίαν»[295].

Μια απλή ανάγνωση των περιορισμών, που είχαν τεθεί για τη ναυτολόγηση κατά κατηγορίες ναυτικών, δείχνει ότι το μεγαλύτερο μέρος της επιχειρηματολογίας των εφοπλιστών για την «διασάλευση της πειθαρχίας» δεν ευσταθούσε. Δεν είχαν όμως άδικο για την ισοπεδωτική λογική των κριτηρίων διάρκειας της ανεργίας και για την αποθάρρυνση των αποδοτικών, ικανών κι άξιων ναυτικών. Σε τελική ανάλυση, υπηρετούσαν στα πλοία τους κι εφόσον συμπεριλαμβανόταν κι οι αξιωματικοί, εύλογα ανησυχούσαν για τη διαχείριση της περιουσίας τους. Το μέτρο θα μπορούσε να δικαιολογηθεί μερικώς και σε περιόδους έντονης ανεργίας αλλά σε μόνιμη και γενική βάση είναι σίγουρο πως λειτουργούσε αρνητικά.

Αρνητικά όμως λειτουργούσαν κι οι έντονες «προτιμήσεις» των εφοπλιστών και των πλοιάρχων στους ναυτικούς των περιφερειών τους, φαινόμενο που απαντάται και σε άλλες ναυτιλίες όπως η καναδική. Πάνω από τα μισά πλοία Ανδριωτών και Χιωτών εφοπλιστών χρησιμοποιούσαν «αποκλειστικώς πληρώματα από τας δύο αυτάς νήσους». Για τους εφοπλιστές ήταν ένα δικαίωμα, που δεν μπορούσε να απεμποληθεί στο όνομα της «εκ

[294] ΄΄Κράτος και ναυτιλία΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 145, Ιανουάριος 1937 και Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, αριθ. 7, *Η Εμπορική Ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.
[295] «Επί του τρόπου της συνθέσεως των πληρωμάτων», στο *ΝΧ*, τ. 154, 15-05-1937

περιτροπής» εργασίας. Υπογράμμιζαν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των νησιών και το γεγονός ότι επρόκειτο για συμπαγή ναυτικά κέντρα της Ελλάδας, της οποίας η ναυτική εξέλιξη οφειλόταν στην «αμοιβαία υποστήριξη και αλληλεπίδραση» αυτών των κοινωνιών[296].

Για τους εφοπλιστές από τη Χίο και την Άνδρο, ο «τοπικισμός εν τη ευρεία σημασία της λέξεως είνε αίσθημα φυσικόν και πηγαίον» και συνιστούσε μια αναγκαία και ικανή συνθήκη ανάπτυξης της εφοπλιστικής επιχείρησης και των νησιών. Δεδομένου μάλιστα ότι το «είδος της οικονομικής επιδόσεως ενός τόπου δίδει την βασική ώθηση της επαγγελματικής κατεύθυνσης των κατοίκων», οι ναυτικοί αυτών των νησιών γίνονται καλύτεροι κι ο εφοπλιστής «δεν σταματά στο κριτήριο της εντοπιότητας, το οποίο συχνά δεν υπολογίζει αναζητώντας τον φιλότιμο και ικανό εργάτη»[297].

Έτσι για τον ναυτικό όπως και για τον πλοίαρχο ή εφοπλιστή εθεωρείτο θεμιτή η αμοιβαία προτίμηση λόγω κοινής καταγωγής, γνωριμίας και ψυχικών, οικονομικών και οικογενειακών δεσμών μεταξύ τους. Η προσπάθεια της ΠΝΟ για τη στελέχωση των πλοίων αποκλειστικά ή κατά το μέγιστο ποσοστό απευθείας από τα ΓΕΝΕ, θεωρήθηκε πως δεν ήταν μόνο αντίθετη στην ελεύθερη επιλογή του πληρώματος από τον πλοίαρχο βάσει της ΔΣ του 1920 αλλά και δημιουργούσε ανισότητες επειδή οι Πειραιώτες ναυτικοί ήταν σε προνομιακή θέση έναντι των άλλων ναυτικών της χώρας ενώ οι υπόλοιποι έπρεπε να πάνε στον Πειραιά για εγγραφή στους καταλόγους και τη ναυτολόγησή τους, πράγμα που δεν ίσχυε καθώς είχαν ιδρυθεί ΓΕΝΕ και στα άλλα λιμάνια της χώρας[298].

Ο σκόπελος της τοπικιστικής αντίληψης στην ναυτολόγηση των πληρωμάτων δεν επρόκειτο να ξεπεραστεί εύκολα. Αφορούσε μεγάλο μέρος της αγοράς ναυτικής εργασίας κι οι παρεμβάσεις της διοίκησης είτε θ' ακολουθούσαν «δύο μέτρα και δύο σταθμά» είτε θ' ατονούσαν. Συνέβη το δεύτερο αλλά αυτή η εξέλιξη δεν ακύρωσε την εκσυγχρονιστική προσπάθεια της διοίκησης, παρά τις αγκυλώσεις και τις γραφειοκρατικές προσεγγίσεις μερικές φορές, στη διαχείριση της εύρεσης εργασίας των ναυτικών. Μάλλον ανέδειξε περισσότερο τη σημασία και την αξία της προσπάθειας.

6.3.-ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ: ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ Ή ΜΕΣΟ ΠΙΕΣΗΣ

Ανάμεσα στα πρώτα μέτρα που θεσπίστηκαν για την εμπορική ναυτιλία από το νεοσύστατο ελληνικό κράτος, συμπεριλαμβάνονταν η υποχρεωτική πρόσληψη Ελλήνων, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, ναυτικών στα πλοία που έφεραν την ελληνική σημαία. Πιο συγκεκριμένα,

[296] ΄΄Επί του τρόπου συνθέσεως των πληρωμάτων΄΄, στο *NX*, τ. 154, 15-05-1937 και Eric Sager, *The Merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1914*, McGill – Queen's University Press, Montreal 1989, σελ. 145 κ.εξ.
[297] Γ. Χρ. Λαιμός, ΄΄Ο τοπικισμός κι η ναυτική εργασία΄΄, στο *NX*. τ 155, 01-06-1937.
[298] Κωνστ. Ε. Εμπειρίκος, ΄΄Περί της ελευθέρας εκλογής των πληρωμάτων΄΄, στο *NX*, τ. 193, 01-01-1939.

Έλληνες υπήκοοι έπρεπε να είναι όλοι οι αξιωματικοί και τα τρία τέταρτα των μελών του κατώτερου πληρώματος ενός πλοίου. Σε περίπτωση που η πρόσληψη αλλοδαπών ναυτικών ήταν αναγκαία για τη συμπλήρωση του πληρώματος των ελληνικών πλοίων, θα μπορούσε να γίνεται και καθ' υπέρβαση του ορίου του ενός τετάρτου, εφόσον δεν υπήρχαν Έλληνες ναυτικοί στο λιμένα κι οι αλλοδαποί ναυτικοί ήταν υπήκοοι «φίλης δυνάμεως» ενώ θα έπρεπε να απολυθούν όταν το πλοίο θα κατέπλεε σε ελληνικό λιμάνι. Οι ρυθμίσεις αφορούσαν στην περίοδο αμέσως μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους (1835-1836) κι είχαν αντληθεί από το γαλλικό εμπορικό κώδικα[299].

Το προστατευτικό αυτό σύστημα, οφειλόταν στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού ναυτικών λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης της χώρας, ο οποίος ήταν ανώτερος των αναγκών της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας αλλά δεν μπορούσε να εφαρμοστεί γιατί τα ελληνικά σύνορα τότε έφταναν μέχρι τη Λαμία κι οι ναυτικοί της υπόδουλης Ελλάδας ναυτολογούνταν στα υπό ελληνική σημαία πλοία ως αλλοδαποί μέχρι να συμπληρωθεί το ένα τέταρτο του πληρώματος. Όταν (1857) επιβλήθηκε με αυστηρότητα η διάταξη, «χιλιάδες Χιών, Σαμίων, Δωδεκανησίων, Μαυροθαλασσιτών ναυτικών ετράπησαν προς την ξένην σημαίαν απαρτίσαντες επί πολλά έτη τον πυρήνα ή και ολόκληρον το πλήρωμα Τουρκικών, Αιγυπτιακών, Αυστριακών, Ρουμάνικων, Αγγλικών κι ιδίως Αμερικανικών πλοίων»[300].

Κατά το μεσοπόλεμο δινόταν η ευκαιρία ναυτικής απογραφής και απόκτησης διπλωμάτων σε ελληνικής καταγωγής ναυτικούς που προέρχονταν από τις «αλύτρωτες» περιοχές (δωδεκανησίους, θρακιώτες, μικρασιάτες, κλπ.). Τα πληρώματα των ελληνικών πλοίων που δραστηριοποιούνταν στη Μαύρη Θάλασσα, καταρτίζονταν κατά βάση από Έλληνες ναυτικούς αλλά και από μη Έλληνες, «προτιμωμένων» όμως πάντοτε των Ελλήνων ναυτικών. Εντούτοις, η διακυβέρνηση των υπό ελληνική σημαία ρυμουλκών και ποταμόπλοιων επιτρεπόταν μόνο σε Έλληνες ναυτικούς εφοδιασμένους με διπλώματα πλοιάρχων ή κυβερνητών ανάλογα με τη χωρητικότητά τους, με εξαίρεση τα ποταμόπλοια στο Δούναβη[301].

Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στα πλοία (επικράτηση του ατμού, ραδιοτηλεγραφία) ανέδειξε την ανάγκη χρησιμοποίησης καταρτισμένων κι έμπειρων μηχανικών ή ραδιοτηλεγραφητών κι η έλλειψη Ελλήνων ανάγκασε το ελληνικό κράτος να επιτρέψει την ναυτολόγηση κι αλλοδαπών. Μερίμνησε όμως για το σταδιακό εφοδιασμό των Ελλήνων μηχανικών με διπλώματα ή πτυχία μαθητευομένων μηχανικών κι υποχρέωσε τους

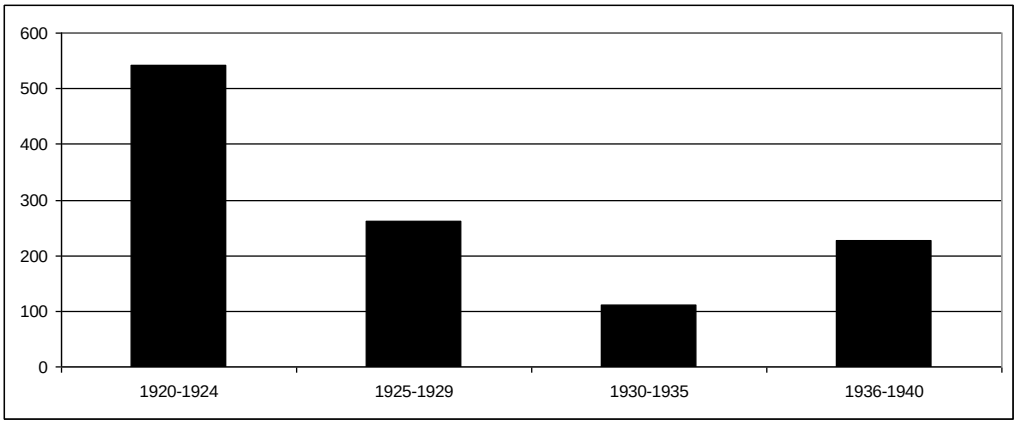
[299] Άρθρο 5 του από 14-11-1836 Διατάγματος «Περί εμπορικής ναυτιλίας» (ΦΕΚ 68 Α).
[300] Δ. Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μ. Μαντζαβελάκης, Αθήναι 1925, σελ. 137.
[301] Νόμος ΩΞ΄/1880 «περί αναγνωρίσεως ως Ελληνικών των εν Βοσπόρω ρυμουλκών πλοίων και των εν Ίστρω ποταμοπλοίων» (ΦΕΚ 61 Α).

πλοιοκτήτες των φορτηγών ατμοπλοίων να ναυτολογούν από ένα μέχρι και τρεις μαθητευόμενους μηχανικούς, ανάλογα με την ισχύ των μηχανών των πλοίων[302].

Πέραν τούτων, η μη προσέγγιση των ελληνικών φορτηγών πλοίων σε λιμάνια της ελληνικής επικράτειας δυσχέραινε την απόλυση των αλλοδαπών και τη ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών ιδίως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και την αλλαγή των λιμένων δραστηριοποίησης των ελληνικών φορτηγών πλοίων εκτός Μαύρης και Μεσογείου Θαλάσσης. Αν κι οι ναυτικοί και οι συνδικαλιστικές τους ενώσεις ήταν αντίθετοι, οι περισσότεροι εφοπλιστές υποστήριζαν και προέβαιναν σε ναυτολογήσεις αλλοδαπών καθώς πολλές φορές δεν μπορούσαν να κάνουν διαφορετικά και η γενική απαγόρευση της ναυτολόγησης αξιωματικών είτε λοιπών ναυτικών άνω του ενός τετάρτου (¼) των μελών του κατώτερου πληρώματος, δεν μπορούσε για αντικειμενικούς λόγους να τηρηθεί. Περί το 1925, είχε διαπιστωθεί ότι στα χίλια (1000) άτομα κατώτερο πλήρωμα, οι τετρακόσιοι ογδόντα (480) κατείχαν ναυτικά φυλλάδια ενώ οι πεντακόσιοι είκοσι (520) ήταν μη απογεγραμμένοι ναυτικοί (κατά το ήμισυ αλλοδαποί και κατά το ήμισυ ελληνικής καταγωγής)[303].

Αυτή η διαπίστωση και δεδομένου ότι υπήρχε μεγάλος αριθμός άνεργων ναυτικών στην Ελλάδα οδήγησε, όπως είπαμε, τη ΔΕΝ στην υποστήριξη της μετάβασης των Ελλήνων ναυτικών στα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια και στη δημιουργία μηχανισμών για την υλοποίησή της όπως ο Οίκος Ναύτου. Τα αποτελέσματα φάνηκαν σε τέσσερα μόλις χρόνια. Ο αριθμός των αλλοδαπών από το 18% του 1926 μειώθηκε στο 5%[304].

Γράφημα 6.1. Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο



Πηγή: Πίνακας 6.3. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

[302] Άρθρο 2 του Ν. ΒΨΞΓ/1900 «Περί μηχανικών των εμπορικών Ελληνικών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 113 Α).
[303] Νικόλαος Κουρμπέλης – Ανωτ. Επιλιμενάρχης, ΄΄Πληρώματα των ελληνικών ατμοπλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, Αύγουστος 1926.
[304] Νικόλαος Κουρμπέλης - Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930.

Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται πλήρως από τα δεδομένα των ναυτολογήσεων της ΝΕΠΕΜ. Στο Γράφημα 6.1. «Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο» περιγράφεται καθαρά η πορεία της απασχόλησης των αλλοδαπών. Η πρώτη περίοδος του μεσοπολέμου, κατά την οποία άλλαξαν λιμένες προσέγγισης τα ελληνικά πλοία κι η στελέχωσή τους με Έλληνες ναυτικούς ήταν δυσχερής, εμφανίζει τον υψηλότερο αριθμό απασχολουμένων αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία. Ο αριθμός μειώνεται κατά το ήμισυ περίπου, την περίοδο 1925-1929 κατά την οποία ελήφθησαν τα πρώτα μέτρα στήριξης της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών. Στην περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935 ο αριθμός των αλλοδαπών μειώθηκε σημαντικά και σε ποσοστό άνω του 50% σε σχέση με την περίοδο 1925-1929. Αυτή η μείωση δείχνει την επιτυχία της προσπάθειας για την αντιμετώπιση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, καθώς εξαντλήθηκαν σχεδόν τα περιθώρια απασχόλησής τους στα ελληνικά πλοία. Η κατάσταση ανατρέπεται από το 1935 και μετά. Τη περίοδο 1936-1940 ο αριθμός των απασχολουμένων αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία διπλασιάζεται σε σχέση με την περίοδο της κρίσης 1930-1935.

Η ποσοστιαία αναλογία δείχνει εντονότερα τη σχέση με τα στοιχεία του Ν. Κουρμπέλη. Από τον Πίνακα 6.3. «Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, διαπιστώνουμε ότι κατά την πρώτη πενταετία (1920-1924) οι αλλοδαποί ανέρχονταν στο 26% του πληρώματος και κατά την περίοδο 1925-1929 μειώθηκαν στο 14%, ποσοστό, που προσέγγιζε το ¼ (ή το 25%) περίπου του συνολικού αριθμού του κατώτερου πληρώματος ενός φορτηγού πλοίου, το οποίο σύμφωνα με το νόμο μπορούσε να απαρτίζεται από αλλοδαπούς. Το 1926, κατά τον Β. Σκαρπέτη, ο αριθμός των Ελλήνων μη απογεγραμμένων και των αλλοδαπών ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία ανερχόταν σε 1.600 άτομα. Το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 6% κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης 1930-1935 και αυξήθηκε στο 11% κατά την περίοδο 1936-1940[305].

Το ποσοστό του 6% των αλλοδαπών κατά την περίοδο 1930-1935 φαίνεται αρκετά χαμηλό, αλλά δεν απέχει από την πραγματικότητα. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της απογραφής των ναυτικών, που έγινε από την ελληνική διοίκηση το 1930 και τα οποία έχουν καταχωριστεί στον Πίνακα 1.2. «Αριθμός - ειδικότητα ναυτικών στην απογραφή της 30-12-1930» του Παραρτήματος του πρώτου Κεφαλαίου, μόνο το 4,1% των απασχολουμένων ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία ήταν αλλοδαποί ενώ το υπόλοιπο 95,9% ήταν Έλληνες. Ακριβώς κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης λοιπόν, η απασχόληση των

[305] Βασ. Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 21, Φεβρουάριος 1927.

Ελλήνων ναυτικών στην εμπορική ναυτιλία ενισχύεται. Σε μεγάλο βαθμό αυτή η εξέλιξη οφείλεται στις δράσεις της ΔΕΝ[306].

Η λήψη μέτρων περιορισμού της απασχόλησης των αλλοδαπών εμφανίζεται στον Πίνακα 6.4. «Μέτρα για την απασχόληση αλλοδαπών στο μεσοπόλεμο» στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου. Η αρχική παρέμβαση το 1926 αφορούσε στη ναυτολόγηση αλλοδαπών καθ' υπέρβαση του αριθμού του άρθρου 5 του Διατάγματος της 14-11-1836 αλλά μόνο μέχρι το λιμένα όπου ήταν δυνατή η συμπλήρωση του πληρώματος με Έλληνες με εξαίρεση την περίπτωση αναπλήρωσης Ελλήνων ναυτικών λιποτακτών με αλλοδαπούς, οι οποίοι μπορούσαν να υπηρετήσουν στο πλοίο μέχρι έξι (6) μήνες. Από το 1929 η ναυτολόγηση των αλλοδαπών αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση απεργιών, έλλειψης Ελλήνων εργατών θαλάσσης συγκεκριμένης ειδικότητας ή άλλης άμεσης ανάγκης. Η κατά το δυνατό συντομότερη αντικατάστασή τους με Έλληνες ναυτικούς συνιστούσε μόνιμη επιδίωξη της ΔΕΝ. Μόνο οι αλλοδαποί ναυτικοί που αντικαθιστούσαν Έλληνες λιποτάκτες ναυτικούς, μπορούσαν να παραμείνουν ως ένα εξάμηνο στα πλοία[307].

Μετά τη θέσπιση των συλλογικών συμβάσεων το 1934 και τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί με τη μείωση των μισθολογίων των ναυτικών στα φορτηγά πλοία κατά την περίοδο 1930-1935, οι περιορισμοί της πρόσληψης των αλλοδαπών αμβλύνθηκαν, παρά τις διαμαρτυρίες για την ύπαρξη Ελλήνων ανέργων ναυτικών διαφόρων ειδικοτήτων λόγω της αύξησης του αριθμού ιδίως των διπλωματούχων. Στις περιπτώσεις που οι προσφερόμενοι Έλληνες ναυτικοί δεν αποδέχονταν το μισθό της συλλογικής σύμβασης και δεν ήταν δυνατή η έγκαιρη συμπλήρωση της σύνθεσης των πλοίων με άλλους διαθέσιμους κι αποδεχόμενους το ισχύον μισθολόγιο ναυτικούς από γειτονικούς λιμένες, μπορούσαν να ναυτολογούνται στα ελληνικά πλοία αλλοδαποί κάτοχοι ξένου διπλώματος ή και στερούμενοι τέτοιου διπλώματος ή πτυχίου ειδικότητας και να παραμένουν μέχρι τη λήξη του συμβολαίου ναυτολόγησής των.

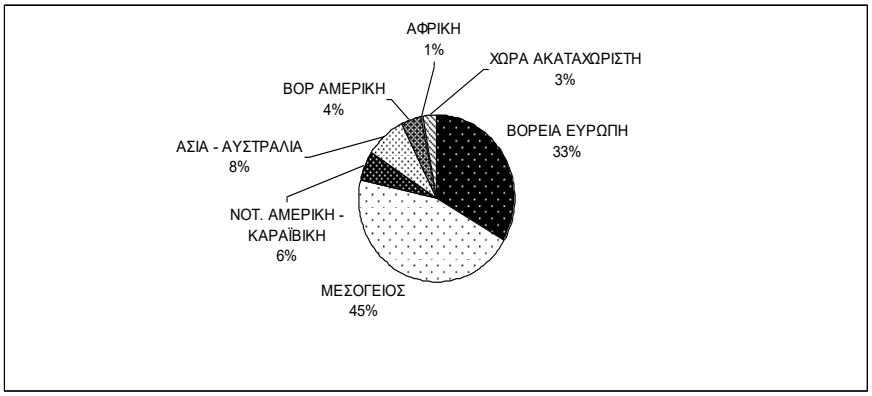
Όπως είχε γίνει και παλιότερα, το 1935 επετράπη η ναυτολόγηση αλλοδαπών μηχανικών, κατόχων των οικείων προσόντων, σε νεοαγοραζόμενα πλοία από το εξωτερικό ή σε υπάρχοντα πλοία, στα οποία υπάρχουν ή πρόκειται να τοποθετηθούν αντιστοίχως, μηχανές εσωτερικής καύσης, ατμοστρόβιλοι, ηλεκτροκινητήρες ή οιοδήποτε άλλο ειδικό σύστημα κινητήριας μηχανής είτε λεβήτων ή ατμοθερμαντικών συσκευών, ο χειρισμός των οποίων απαιτεί εξειδίκευση. Οι αλλοδαποί μπορούσαν να ναυτολογούνται εντός των ορίων της

[306] Περικλής Αργυρόπουλος, *Απομνημονεύματα, από 1885 έως 1936*, Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1970, σελ. 406.
[307] ΔΕΝ ΜΕ 51 αριθ. πρωτ. 25999/12-9-1929 «περί των επί ελληνικών πλοίων προσλαμβανομένων αλλοδαπών ναυτικών εις αντικατάστασιν ημεδαπών λιποτακτών» και ΔΕΝ ΜΕ 57 αριθ. πρωτ. 29718/19-10-1929 «περί αντικαταστάσεως των επί ελληνικών πλοίων υπηρετούντων αλλοδαπών βαθμοφόρων εργατών θαλάσσης δι' ημεδαπών».

οργανικής σύνθεσης για ένα χρόνο ή και πέραν του έτους από τη νηολόγηση του πλοίου και καθ' υπέρβαση της οργανικής σύνθεσης μετά από την παρέλευση της ετήσιας προθεσμίας[308].

Η αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία την περίοδο 1936-1940, που παρατηρούμε στο Γράφημα 6.1. «Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο», συνδέεται σαφώς με τις ρυθμίσεις των ετών 1934-1935. Αν και μερικές φορές ήταν όντως δυσχερής η αναπλήρωση των απολυομένων Ελλήνων ναυτικών με Έλληνες ναυτικούς στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία, οι καταχρήσεις στις προσλήψεις των αλλοδαπών οδήγησαν στην τροποποίηση του ΠΠΚΕΝ το 1934 και στη δυνατότητα επιβολής χρηματικής ποινής σε πλοιάρχους που ναυτολογούσαν παράτυπα αλλοδαπό με οποιαδήποτε ιδιότητα. Είναι φανερό πως η χαλάρωση των περιορισμών για τη ναυτολόγηση των αλλοδαπών, συνοδεύτηκε με τον αυστηρότερο κολασμό της μη εφαρμογής τους[309].

Γράφημα 6.2. Χώρες προέλευσης αλλοδαπών ναυτικών



Πηγή: Πίνακας 6.5. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Όπως φαίνεται στο Γράφημα 6.2. «Χώρες προέλευσης αλλοδαπών ναυτικών», οι αλλοδαποί ναυτικοί που απασχολήθηκαν κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου στα ελληνικά εμπορικά πλοία, προέρχονταν στην πλειοψηφία τους (45%) από χώρες της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και κατά 33% από χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Οι χώρες της Μεσογείου από τις οποίες κυρίως προέρχονται οι περισσότεροι αλλοδαποί είναι η Τουρκία, η Ιταλία, η Ισπανία, η Αίγυπτος κι η Ρουμανία. Οι αλλοδαποί από την Τουρκία, την Αίγυπτο και την Ρουμανία, είναι προφανώς ελληνικής καταγωγής. Στη Βόρεια Ευρώπη οι κυριότερες χώρες καταγωγής ήταν η Αγγλία κατά μείζονα λόγο και δευτερευόντως η Ολλανδία, η Πορτογαλία,

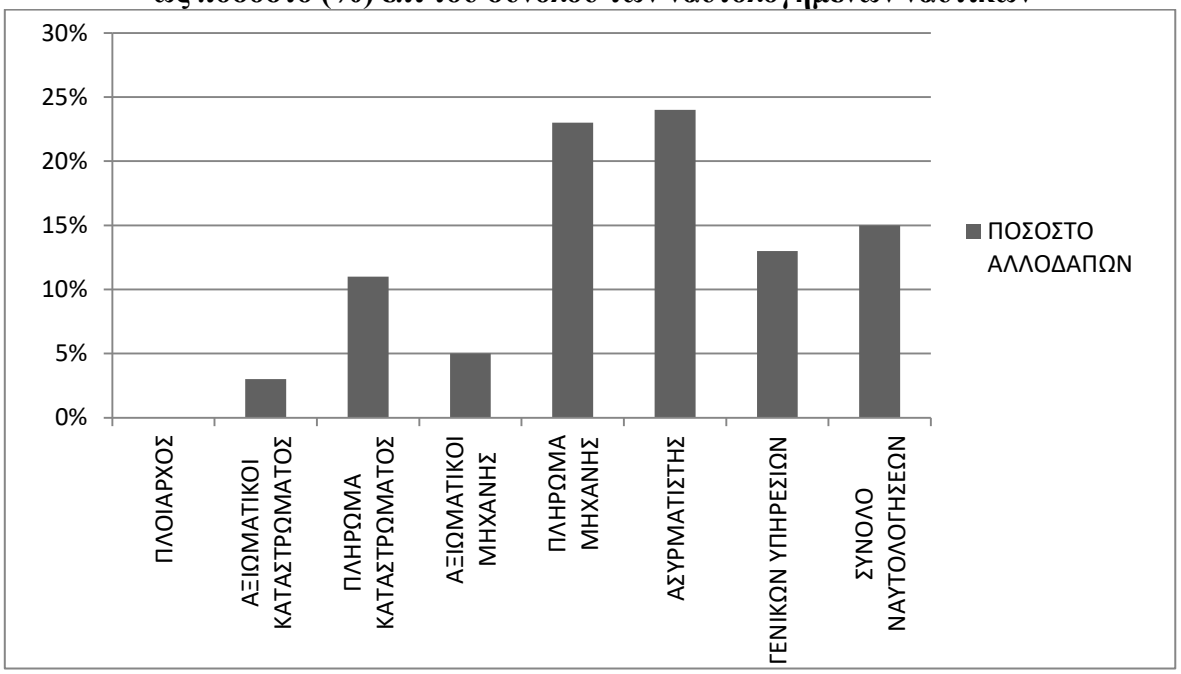
[308] Άρθρο 2 ΝΔ της 27-09-1935 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων και περί μισθολογίου των εργατών θαλάσσης διατάξεων των Νόμων 5231 και 6209» (ΦΕΚ 427 Α) και άρθρο 6 του Ν. 1637/1939 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων» (ΦΕΚ 82 Α).

[309] Άρθρο 17 του Ν. 6146/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος ¨περί Ποινικού και Πειθαρχικού κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού¨» (ΦΕΚ 192 Α) και Βασίλης Ν. Μεταξάς, *Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής*, Παπαζήσης, Αθήνα 1988, σελ. 85.

η Ολλανδία κι η Νορβηγία. Συνολικά οι αλλοδαποί ναυτικοί του μεσοπολέμου προέρχονται από 69 διαφορετικές χώρες του κόσμου ενώ 31 άτομα είναι άγνωστης υπηκοότητας.

Οι περισσότεροι αλλοδαποί ναυτολογούνταν στις ειδικότητες των θερμαστών, των ναυτών, των ανθρακέων, θαλαμηπόλων, μαγείρων και ναυτοπαίδων. Στο Γράφημα 6.3. «Αλλοδαποί ναυτικοί στα ελληνικά φορτηγά πλοία ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών» φαίνεται ότι ο μέσος όρος απασχόλησης αλλοδαπών καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου ανήλθε στο 15% των ναυτολογήσεων. Οι κατηγορίες πληρώματος που ξεπέρασαν τον μέσο όρο ήταν αυτές του κατώτερου προσωπικού της μηχανής (θερμαστές, ανθρακείς) και των ασυρματιστών.

Γράφημα 6.3. Αλλοδαποί ναυτικοί στα ελληνικά φορτηγά πλοία ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών



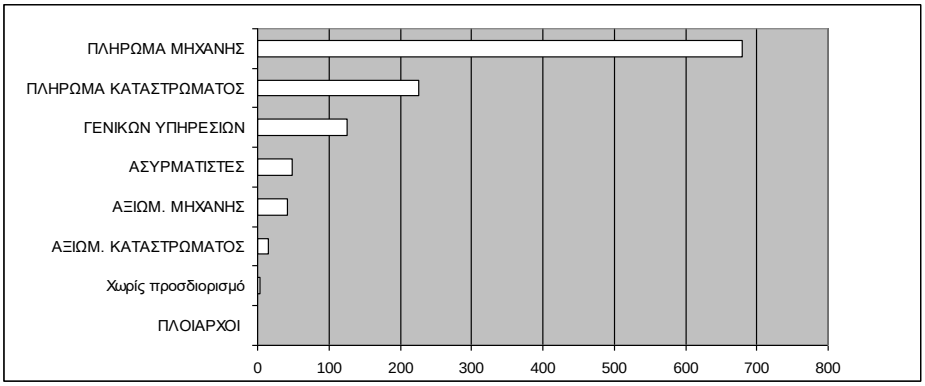
Πηγή: Πίνακας 6.6. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Αυτή η εικόνα αφορά στο συνολικό τους αριθμό ανά ειδικότητα κατά το μεσοπόλεμο. Αν συνδέσουμε την συμμετοχή τους στο συνολικό αριθμό των ναυτολογήσεων των ναυτικών στα ελληνικά πλοία εκείνη την περίοδο η εικόνα διαφοροποιείται. Από τον Πίνακα 6.7. «Αλλοδαποί ναυτικοί στα ελληνικά φορτηγά πλοία ανά ειδικότητα» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, προκύπτει ότι οι αλλοδαποί καλύπτουν κυρίως θέσεις θερμαστών και ανθρακέων. Στο σύνολο των αλλοδαπών ναυτικών οι θερμαστές καλύπτουν ποσοστό 44,91% ενώ στο σύνολό τους οι θερμαστές αντιστοιχούν στο 26,87% των ναυτολογήσεων. Η απασχόληση συνεπώς αλλοδαπών στην ειδικότητα του θερμαστή υπερβαίνει κατά 18,04% το ποσοστό των θερμαστών επί του συνόλου των ναυτολογήσεων της περιόδου. Οι αλλοδαποί ανθρακείς επίσης κι οι ασυρματιστές εμφανίζουν μια τάση υψηλότερης απασχόλησης κατά

5,16% και 1,64% σε σχέση με τη συμμετοχή των ειδικοτήτων αυτών στο σύνολο των ναυτολογήσεων. Αρνητική σχέση απασχόλησης αλλοδαπών παρουσιάζουν οι ειδικότητες του ναύτη και των αξιωματικών καταστρώματος και μηχανής. Τα πληρώματα γενικών υπηρεσιών (μάγειρα και θαλαμηπόλου) παρουσιάζουν μια ομαλή σχέση μεταξύ απασχόλησης αλλοδαπών και συμμετοχής αυτών των ειδικοτήτων στο σύνολο των ναυτολογήσεων.

Στο Γράφημα 6.4. «Απασχόληση αλλοδαπών ανά κατηγορία πληρώματος» φαίνεται πως η συντριπτική πλειοψηφία των απασχολουμένων αλλοδαπών αφορά στις ειδικότητες κατώτερου πληρώματος μηχανής, καταστρώματος και γενικών υπηρεσιών. Η απασχόληση αλλοδαπών ασυρματιστών και μηχανικών οφείλεται στις ανάγκες χρήσης των νέων τεχνολογιών των πλοίων (κύριες και βοηθητικές μηχανές, ασύρματος). Παρά τούτο, ιδίως για τους ασυρματιστές κι εξαιτίας της υψηλής ανεργίας, που δημιουργούνταν μερικές φορές από τη μείωση της οργανικής σύνθεσης, οι αναφορές για την ανάγκη πρόσληψης Ελλήνων ραδιοτηλεγραφητών ήταν συχνές μετά το 1928. Η απασχόληση αξιωματικών καταστρώματος αφορούσε μάλλον στην αντιμετώπιση άμεσων κι επιτακτικών αναγκών στελέχωσης.

Γράφημα 6.4. Απασχόληση αλλοδαπών ανά κατηγορία πληρώματος



Πηγή: Πίνακας 6.8. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Κι όπως ήταν φυσικό, κατά την περίοδο 1930-1935 που επετεύχθη μεθοδικά η αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών στα ελληνικά πλοία και η μείωση της απασχόλησης των αλλοδαπών, η ΕΕΕ επεδίωκε την αύξηση της ναυτολόγησης των αλλοδαπών, προβάλλοντας τη δυνατότητα αλλαγής σημαίας. Τόνιζε πως η παρεμπόδιση της πρόσληψης των αλλοδαπών γινόταν «μόνο πρόξενος ζημιών στους εφοπλιστές, και διηνεκών προστριβών μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας» και ζητούσε την επαναφορά σε ισχύ της διάταξης για πρόσληψη αλλοδαπών επί ελληνικών πλοίων μέχρι ¼ του πληρώματος, η οποία δεν είχε καταργηθεί αλλά χάρις στην αποτελεσματική πολιτική της ΔΕΝ με το συνδυασμό

δημιουργίας θεσμών, διευκολύνσεων στους ναυτικούς, παροχής κινήτρων στους εφοπλιστές και διενέργειας ελέγχων ο αριθμός των αλλοδαπών είχε μειωθεί[310].

Εκείνη όμως την περίοδο, οι πρακτικές μείωσης των λειτουργικών δαπανών των πλοίων που ακολούθησε μια μεγάλη μερίδα πλοιάρχων-πλοιοκτητών ήταν που εκτράχυναν τις σχέσεις μεταξύ εφοπλιστικού κεφαλαίου κι εργασίας κι η όξυνση δεν οφειλόταν στην πρόσληψη των Ελλήνων ναυτικών, ο αριθμός των οποίων είχε μειωθεί με τις συνθέσεις των πλοίων του 1930. Δεν θα αποφεύγονταν επίσης με την πρόσληψη κι άλλων αλλοδαπών ή με την άρση περιορισμών για τη διάρκεια ή το είδος της ναυτολόγησής τους[311].

Εκτός από το ελληνικό κράτος, η πρόσληψη των αλλοδαπών αποτελούσε μέσο απειλής και των Ελλήνων ναυτικών από τους πλοιάρχους - πλοιοκτήτες για να μην έχουν απαιτήσεις και να δημιουργούν προβλήματα στο πλοία, προβάλλοντας τη δυνατότητα αντικατάστασής των με χαμηλόμισθους αλλοδαπούς, που τελικά θεσμοθετήθηκε το 1953. Είναι χαρακτηριστικές οι αναφορές πως «αρχικοί αίτιοι της πρόσληψης των αλλοδαπών είναι τα ελληνικά πληρώματα λόγω της δραπέτευσής τους στο εξωτερικό» γιατί «θέτουν σε δύσκολη θέση τους πλοιάρχους και ζημιώνουν το πλοίο» ενώ θα ήταν δικαιότερο «να επιβαρύνονται οι συνάδελφοί τους τις συνέπειες του αδικήματός τους, δηλαδή με την προκύπτουσα ελάττωση παρά να επιβάλλεται στα πλοία η ακόμη μεγαλύτερη δαπάνη παλιννόστησης των αλλοδαπών», μερικοί από τους οποίους είναι ικανοί κι αφοσιωμένοι κι η παρουσία τους «δημιουργεί παράδειγμα μιμήσεως των ημετέρων και άμιλλαν προς αυτούς, με αποτέλεσμα τη βελτίωσιν του ποιού των ναυτικών μας»[312].

Οι ναυτικοί θεωρούσαν πως με την απασχόληση των αλλοδαπών στερούνται εργασίας οι 'Ελληνες και επιτείνεται η ανεργία τους. Κι όπως φαίνεται, η ανεργία αποτέλεσε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου την πυξίδα για το χειρισμό του θέματος της πρόσληψης των αλλοδαπών. Ακόμα κι η δικτατορία της 4ης Αυγούστου θεωρούσε το 1937 ως ένα από τα κυριότερα μέτρα αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών τον έλεγχο της τήρησης των

---

[310] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 57.

[311] Επιστολή Ευστάθιου Ματθαίου επί των άρθρων του κ. Μεταξά, δημοσιευμένη στο *ΝΧ*, τ. 9, 01-05-1931 και Γ. Χ. Λαιμός, ΄΄Περί μισθών και συνθέσεως΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 46, 15-11-1932.

[312] Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της εμπορικής ναυτιλίας μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 6, 15-03-1931, Χρυσαφώ Σπ. Τσούκα, *Η προστασία των εργαζομένων και οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολογήσεως Πλοίων ως Κεφαλαίων Εξωτερικού*, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή 2000, σελ. 23, Βασίλης Δ. Τουντόπουλος, *Αμοιβές αλλοδαπών ναυτικών σε ελληνικά πλοία,* Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη 2007, σελ. 11, Tony Lane, ΄΄The political imperatives of bureaucracy and empire: The case of the coloured alien seamen order, 1925΄΄, στο *Immigrants and minorities*, Volume 13, 1994 – Issue 2-3 και G. Balachandran, ΄΄Recruitment and Control of Indian Seamen: Calcutta, 1880-1935΄΄, στο *International Journal of Maritime History*, IX, No. 1 (June 1997).

συνθέσεων των πληρωμάτων των πλοίων, χάρις στον οποίο είχε περιοριστεί ο αριθμός των αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία στο ελάχιστο δυνατό[313].

Μόνο που λίγο αργότερα ενεργώντας υπό άλλες συνθήκες και με άλλο προσανατολισμό λόγω του επερχόμενου πολέμου επέτρεψε τη ναυτολόγηση αλλοδαπών ναυτικών προσωρινά για την πλήρωση υπαρχόντων κενών οργανικής σύνθεσης ή την αντικατάσταση απολυομένων για οποιαδήποτε αιτία Ελλήνων ναυτικών, κατόπιν αδείας της προξενικής αρχής εφόσον ήταν αδύνατη η ναυτολόγηση κατάλληλων Ελλήνων ναυτικών είτε γιατί δεν υπήρχαν στο λιμάνι ναυλοχίας του πλοίου είτε γιατί υπήρχαν αλλά δεν προσφέρονταν προς εργασία ή προσφέρονταν αλλά με όρους αντικείμενους στις διατάξεις για το μισθολόγιο και τους όρους εργασίας είτε ήταν αποδεδειγμένα κακής διαγωγής. Η διάρκεια ναυτολογίας των αλλοδαπών παρατεινόταν εάν εξέλιπαν οι προϋποθέσεις ναυτολόγησης κατάλληλων Ελλήνων ναυτικών.

6.4.-ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΝΕΡΓΙΑ

6.4.1.-Τα πολεμικά κέρδη κι η διανομή βοηθημάτων

Ως γνωστόν, κατά τη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου τα κέρδη μιας μερίδας ελληνικών επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων και ναυτιλιακών, σημείωσαν μεγάλη άνοδο εξαιτίας των πολεμικών γεγονότων. Για τα έκτακτα κέρδη της περιόδου από το 1915 και μέχρι τη λήξη του πολέμου, επιβλήθηκε το 1917 μια ειδική φορολογία[314].

Έχουμε αναφερθεί στην απαλλαγή των εφοπλιστικών επιχειρήσεων από αυτή τη φορολογία υπό τον όρο της αγοράς νέου πλοίου εντός ορισμένης προθεσμίας χωρίς πρότερη καταβολή του φόρου ή άνευ προθεσμίας με κανονική καταβολή του φόρου και επιστροφή του μετά την αγορά του πλοίου. Η παροχή του κινήτρου υπαγορεύθηκε από το υψηλότατο ποσοστό ανέργων ναυτικών, που είχε προκαλέσει η απώλεια μεγάλου αριθμού ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά τον πόλεμο. Με την αγορά των νέων πλοίων, θα δημιουργούνταν θέσεις εργασίας στους ναυτικούς και θα μειωνόταν οι άνεργοι, οι οποίοι το 1918 ανερχόταν στα 2/3 του συνολικού αριθμού των ναυτικών κι ήταν από 12.000 έως 15.000 άτομα. Έτσι το καθήκον της εύρεσης εργασίας στους άνεργους ήταν επιτακτικό για το κράτος καθώς η εμπορική ναυτιλία αποτελούσε τον δεύτερο πλουτοπαραγωγικό παράγοντα για τη χώρα, μετά τη γεωργία. Η επταετής προθεσμία που δόθηκε για την πλήρη απαλλαγή από τη φορολογία, αποδεικνύει ότι το κράτος δεν θυσίασε τον εφοπλισμό χάριν των ναυτικών αλλά ούτε τους ναυτικούς χάριν των εφοπλιστών, πράγμα που θα συνέβαινε άν θεσπιζόταν κι η πλήρης

[313] Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, αριθ. 7, *Η Εμπορική Ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.
[314] Ν. 1043/1917 «Περί φορολογίας των εκτάκτων κερδών» (ΦΕΚ 253 Α).

απελευθέρωση της πρόσληψης αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία τότε, δεδομένου ότι υπήρχαν απόψεις σύμφωνα με τις οποίες η υποχρεωτική ναυτολόγηση ημεδαπών μέχρι ένα ποσοστό, ήταν ένα «λείψανο της κρατικής προστασίας της εθνικής ναυτιλίας»[315].

Εξαιτίας του υψηλού ποσοστού της φανερά δομικής ναυτικής ανεργίας, το 1918, αποφασίστηκε να διατεθούν δύο (2) εκατομμύρια δραχμές για την ίδρυση ναυτικής σχολής εμποροπλοιάρχων και εμποροµηχανικών και από το υπόλοιπο ποσό μέχρι 10% στο ΝΑΤ. Μέσω του ΝΑΤ, αυτό το ποσό θα έπρεπε να διανεμηθεί στους παθόντες ναυτικούς ή στις οικογένειες των πληρωμάτων των πλοίων, τα οποία απωλέσθηκαν κατά το πόλεμο καθώς και στα «αργούντα» (δηλαδή άνεργα) πληρώματα[316].

Μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ρυθμίστηκε ο τρόπος διανομής των βοηθημάτων στους ναυτικούς. Ως ναυτικοί δεν θεωρήθηκαν μόνο οι απογεγραμμένοι κάτοχοι ναυτικού φυλλαδίου ναυτικοί, αλλά και οι μη απογεγραμμένοι ναυτικοί, που είχαν την ελληνική ιθαγένεια ή γένος. Το βοήθημα δικαιούνταν παθόντες ναυτικοί λόγω απώλειας των ελληνικών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων όλων όσοι απωλέσθηκαν ή έπαθαν μερική βλάβη λόγω προσβολής του εχθρού, ναυαγίου ή άλλων θαλάσσιων κινδύνων και προκειμένου για «αργία» (ανεργία) ναυτικών, εφόσον πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς. Η διάρκεια της ανεργίας έπρεπε να είναι τουλάχιστον τρεις μήνες μετά την 1η Ιανουαρίου 1915, εφόσον όμως οι ναυτικοί είχαν πριν από αυτή την ημερομηνία θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους[317].

Αν κι η διανομή των βοηθημάτων στους άνεργους ναυτικούς ήταν μια ηθικά και κοινωνικά επιβεβλημένη δράση, η κατάσταση που διαμορφώθηκε στην ναυτική κι όχι μόνο απασχόληση μετά τη λήξη του πολέμου ήταν περισσότερο ανησυχητική. Ο αριθμός των ανέργων ήταν υψηλός και δεν άργησαν οι κοινωνικές εκρήξεις με διαμαρτυρίες και απεργίες. Στις κινητοποιήσεις συμμετείχαν κι οι ναυτικοί, οι οποίοι μάλιστα επιστρατεύθηκαν το Φεβρουάριο του 1921, για να λήξει η απεργία τους.

Η απεργία που έγινε στις 10 Ιουνίου του 1921, έδειξε την σοβαρότητα της κατάστασης. Στο πλαίσιο των πολεμικών επανορθώσεων είχαν δοθεί από τη Γερμανία ένδεκα (11) πλοία στην Ελλάδα. Η ελληνική κυβέρνηση του Δ. Γούναρη, αποφάσισε να παραχωρηθούν στο Πολεμικό Ναυτικό. Η Ναυτεργατική Ομοσπονδία αντέδρασε άμεσα με την κήρυξη απεργίας, ζητώντας να δοθούν τα πλοία στην εμπορική ναυτιλία, όπου υπήρχε μεγάλος κι συνεχώς

[315] Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1964, σελ. 22.
[316] Ν. 1285/1918 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεών τινων του νόμου 1043 ¨περί φορολογίας των εκτάκτων κερδών¨» (ΦΕΚ 79 Α).
[317] ΒΔ της 24-08-1919 «Περί διανομής του κατά τον νόμον 1285 βοηθήματος εις τους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 189 Α) όπως τροποποιήθηκε με το ΒΔ της 31-10-1919 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων του από 21 Αυγούστου 1919 Β. διατάγματος ¨περί διανομής του κατά νόμον 1295 βοηθήματος εις τους εργάτας θαλάσσης¨» (ΦΕΚ 242 Α).

διογκούμενος αριθμός ανέργων. Μπροστά στο ενδεχόμενο ενίσχυσης της απεργίας των ναυτικών, από τη ΓΣΕΕ και το Συνδικάτο Μεταφορών του Πειραιά, η κυβέρνηση υποχώρησε. Αντίθετα, η ανεργία των ναυτικών δεν υποχώρησε κι αυξήθηκε κατακόρυφα με τη μικρασιατική καταστροφή. Ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών από την Μικρά Ασία και τη Θράκη, που εργαζόταν στα παράλια, μετακινήθηκε αναγκαστικά στην Ελλάδα.

6.4.2.-Οι μηχανισμοί για την αντιμετώπιση της ανεργίας

Όπως έχουμε πει, το 1924 ιδρύθηκε το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας (ΓΝΕ) στον Πειραιά, το οποίο όμως λειτούργησε το 1927. Η κύρωση των τριών διεθνών συμβάσεων το 1925 ήταν το σημείο εκκίνησης για τη μεθοδική δημιουργία μιας δέσμης εργαλείων αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών.

Στο πλαίσιο της γενικότερης κοινωνικής πολιτικής για την αντιμετώπιση της ανεργίας και δεδομένου ότι οι ναυτικοί δεν ήταν εύκολο να απασχοληθούν σε άλλα στεριανά επαγγέλματα, αποφασίστηκε στα τέλη του 1926 η δημιουργία ενός «Κεφαλαίου Ανεργίας» με εισφορές των εργαζομένων ναυτικών και των πλοιοκτητών και ποσοστιαία τέλη επί των εισιτηρίων και των φορτωτικών της ακτοπλοΐας. Στο Κεφάλαιο Ανεργίας μεταβιβάστηκε και το υπόλοιπο του λογαριασμού για τη διανομή «βοηθημάτων εις παθόντας και αργήσαντας ναυτικούς κατά τον νόμον 1285», το οποίο προερχόταν από τη φορολογία των έκτακτων κερδών του πρώτου παγκοσμίου πολέμου κι οφειλόταν από το Δημόσιο, στους παθόντες κι άνεργους ναυτικούς[318].

Το Δεκέμβριο του 1926 κιόλας, αποφασίστηκε από το Υπουργείο Ναυτικών, μετά από αίτημα των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών για την ανακούφιση των άνεργων, η χορήγηση μιας μικρής οικονομικής ενίσχυσης, κατά τις εορτές των Χριστουγέννων. Η εφάπαξ κι εντός προθεσμίας ενός μηνός, οικονομική ενίσχυση στους άνεργους ναυτικούς, καταβλήθηκε από το νεοσυσταθέν «Κεφάλαιο Ανεργίας» και το διατεθέν συνολικό χρηματικό ποσό ξεπέρασε το ένα εκατομμύριο δραχμές[319].

Το ποσό της ενίσχυσης ανερχόταν στο μισό του μηνιαίου μισθού του ισχύοντος μισθολογίου επιβατηγών ατμοπλοίων εσωτερικού για το βαθμό, που έφερε ο άνεργος κατά την τελευταία του απόλυση. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 6.9. «Οικονομική Ενίσχυση Ναυτικών 1926» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, οι διαφορές στα ποσά του καταβαλλόμενου βοηθήματος ήταν σημαντικές. Ένας Επίκουρος έπαιρνε το 1/16 κι ένας

[318] ΠΔ της 06-11-1926 «Περί συστάσεως ¨Κεφαλαίου Αεργίας¨ υπέρ των εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 410 Α).
[319] ΠΔ της 18-12-1926 «Περί πληρωμής βοηθήματος εις ανέργους ναυτικούς» (ΦΕΚ 434 Α).

ναύτης περί τα 2/5, του ύψους του επιδόματος του Πλοιάρχου Α΄ τάξεως περίπου ενώ δεν συμπεριλαμβανόταν στους δικαιούχους οι άνεργοι μάγειροι κι οι ασυρματιστές.

Την ίδια χρονιά (1926), ο αριθμός των ανέργων ναυτικών, σύμφωνα με τα ναυτεργατικά σωματεία ανερχόταν σε 3.500-4.000 άτομα αλλά κατά τις εκτιμήσεις της ΔΕΝ δεν ήταν πάνω από 1.500 -1.800 άτομα. Ακριβέστερη φαίνεται πως ήταν η εκτίμηση του αξιωματικού ΛΣ Βασίλη Σκαρπέτη, ο οποίος βάσει των στοιχείων του Πίνακα 6.11. «Άνεργοι ναυτικοί το Δεκέμβριο 1926» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου και του αριθμού εκείνων που δεν έλαβαν την ενίσχυση, είχε υπολογίσει πως οι άνεργοι ναυτικοί το μήνα Δεκέμβριο 1926 ήταν 1.440-1.480 άτομα. Βάσει του Πίνακα 6.10. «Συνολικός αριθμός εργαζόμενων ναυτικών το Δεκέμβριο 1926» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, εκτίμησε ότι ο συνολικός αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών την ίδια περίοδο ήταν 15.000 ναυτικοί[320].

Κατά συνέπεια, το ποσοστό των άνεργων ναυτικών (1.450 περίπου άτομα) ανερχόταν στο 10% του συνόλου των απασχολούμενων ναυτικών (15.000 άτομα) και θεωρήθηκε ως αποδεκτό ποσοστό ανεργίας τριβής. Από αυτούς, 500-600 άνεργοι οφειλόταν στον προσωρινό παροπλισμό 20 περίπου επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας λόγω της απότομης αύξησης της τιμής των γαιανθράκων, που είχε προκύψει από την απεργία των αγγλικών γαιανθρακωρυχείων το 1926 και παρά τον θόρυβο που είχε δημιουργηθεί δεδομένου κρίθηκε από τη ΔΕΝ πως επρόκειτο για συμπτωματικό περιστατικό και πως το ζήτημα της ανεργίας των ναυτικών δεν παρουσίαζε καμιά οξύτητα.

Η παραμονή του ναυτικού χωρίς εργασία στην ξηρά για κάποιο χρονικό διάστημα, είτε για λόγους αφορώντες στο ναυτικό πχ. ανάπαυση, αναμονή εκτέλεσης νέου πλου, αλλαγή πλοιάρχου είτε για λόγους που αφορούν στο ίδιο το πλοίο, όταν τίθεται για επισκευή, καταπλέει σε πάτριο λιμένα και απολύει το πλήρωμά του εν αναμονή νέου πλου, κλπ. είναι ένα από τα χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος. Με βάση αυτές τις ιδιαιτερότητες και αξιολογώντας τις ανάγκες σε προσωπικό για τη στελέχωση των ελληνικών πλοίων η ΔΕΝ σχεδίαζε την αποστολή από τον ΟΝ άνεργων ναυτικών στα λιμάνια του εξωτερικού, όπου προσέγγιζαν τα ελληνικά εμπορικά πλοία, για την αντικατάσταση των αλλοδαπών και των μη απογεγραμμένων ελλήνων ναυτικών και ανέμενε πχ. ότι τα παροπλισμένα επιβατηγά θα επανέλθουν σταδιακά στις εργασίες τους μετά το χειμώνα ή ότι τα νέα φορτηγά πλοία που αγοράζονταν θα απορροφούσαν ανέργους ναυτικούς.

[320] Επί του Ν.Δ. «περί συστάσεως Κεφαλαίου Ανεργίας υπέρ των εργατών θαλάσσης», στο *ΕΕΝ*, Νοέμβριος 1925 και Βασ. Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 21, Φεβρουάριος 1927.

Η ίδρυση του Οίκου Ναύτου το 1927 είχε κύριο σκοπό την «προστασία και την περίθαλψη» των άνεργων ναυτικών. Η παρεχόμενη προστασία και περίθαλψη συνίστατο στην παροχή στέγης, τροφής, ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης στους άνεργους ναυτικούς ενώ οι άποροι άνεργοι ναυτικοί διευκολύνονταν και με την παροχή χρηματικών μέσων για τη μετάβασή τους στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό με το σκοπό να ναυτολογηθούν και για την παλιννόστησή τους στις περιπτώσεις που δεν καλύπτονταν τα έξοδά της αλλιώς.

Ως άνεργοι ναυτικοί θεωρήθηκαν οι απογεγραμμένοι ναυτικοί, που είχαν εκπληρώσει τις στρατολογικές τους υποχρεώσεις ή είχαν απαλλαγεί νόμιμα από αυτές, είχαν θαλάσσια προϋπηρεσία τουλάχιστον δύο ετών, είχαν απολυθεί από τα εμπορικά πλοία χωρίς δική τους υπαιτιότητα και στερούνταν ακούσια εργασίας. Ακούσια άνεργοι ήταν οι ναυτικοί που απολύονταν χωρίς δικό τους πταίσμα ή αμοιβαία συναινέσει κι όσοι δεν έφυγαν αυθαίρετα από το πλοίο ενώ στους εκούσια ανέργους περιλαμβάνονταν οι απολυμένοι ναυτικοί λόγω εγκατάλειψης πλοίου, λιποταξίας, τέλεσης πειθαρχικής ή ποινικής παράβασης κι αυθαίρετης διάρρηξης της σύμβασης εργασίας, που είχαν αποδεχθεί κατά την τελευταία ναυτολόγηση.

Η ψύχραιμη αντιμετώπιση της ανεργίας και η επαρκής ανάλυση του φαινομένου στις αρχές του 1927, δείχνουν ότι η διοίκηση είχε τις δυνατότητες και τη διάθεση για αποτελεσματικές παρεμβάσεις αντιμετώπισης της ανεργίας των ναυτικών. Η δημιουργία των κατάλληλων μηχανισμών έγινε έγκαιρα και με μεθοδικότητα. Οι κυρώσεις των διεθνών συμβάσεων έγιναν το 1925, η οργανική σύνθεση των πλοίων καθορίστηκε στις αρχές του 1926, το Κεφάλαιο Ανεργίας, όπως έχουμε αναφέρει προηγούμενα στο Υποκεφάλαιο 5.3.2. Σταθεροποίηση και διεύρυνση της ασφάλισης, δημιουργήθηκε στα τέλη του 1926, ο Οίκος Ναύτου ιδρύθηκε στις αρχές του 1927 και το ΓΝΕ Πειραιά λειτούργησε το 1927.

Το 1929 δόθηκε βάρος στη λειτουργία των εργαλείων, που είχαν θεσπιστεί. Η μη τήρηση της οργανικής σύνθεσης πληρώματος, από αρκετά ατμόπλοια που ενεργούσαν πλόες ιδίως στο εξωτερικό, δημιουργούσε κίνδυνο για την ασφάλεια του πλου και επέτεινε την υφιστάμενη ανεργία. Θεωρώντας ότι οφείλεται σε ανεπαρκείς ελέγχους λόγω ολιγωρίας των εντεταλμένων λιμεναρχών, η ΔΕΝ επέστησε «την άκρα προσοχή επί της ευθύνης των», υπενθυμίζοντας τις ισχύουσες διατάξεις για τη σύνθεση πληρώματος και του ΠΠΚΕΝ[321].

Ένας από τους κυριότερους τρόπους για την παρακολούθηση της ανεργίας των ναυτικών και των παραγόντων που την επηρέαζαν, ήταν η συλλογή σχετικών στατιστικών στοιχείων από τις λιμενικές και προξενικές αρχές. Οι αρχές κατέγραφαν και συγκέντρωναν στοιχεία,

[321] ΔΕΝ 15137/28-5-1929 «περί εφαρμογής των περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των ατμοπλοίων διατάξεων».

που αφορούσαν ανά λιμένα και μήνα στην κίνηση των ατμοπλοίων, στους άνεργους ναυτικούς, στην απασχόληση των πληρωμάτων ανά ειδικότητα, στις ναυτολογήσεις και απολύσεις ναυτικών, στην κίνηση των αργούντων πλοίων και σε αγοραπωλησίες εμπορικών πλοίων[322].

6.4.3.-Η οικονομική κρίση του 1929 κι η έξαρση της ανεργίας

Την περίοδο των σχεδιασμών και της δημιουργίας των μηχανισμών για τη διαχείριση της εργασίας και της πρόνοιας των ναυτικών διαδέχθηκε η εκπλήρωση των σκοπών τους στην πράξη υπό δυσμενέστατες συνθήκες. Η χειρότερη οικονομική κρίση του εικοστού αιώνα ξέσπασε το 1929 κι οι επιπτώσεις στη διεθνή εμπορική ναυτιλία ήταν σοβαρές. Η μείωση της ζήτησης καταναλωτικών αγαθών επέφερε μείωση του θαλάσσιου μεταφορικού έργου κι ακολούθησε μια πτώση της ναυλαγοράς. Αυτή οδήγησε σε αύξηση των παροπλισμών των πλοίων, στην απόλυση των πληρωμάτων τους και στην αύξηση της ανεργίας των ναυτικών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής των ναυτικών στα ελληνικά εμπορικά πλοία, στις 31-12-1930 υπήρχαν 98 παροπλισμένα ατμόπλοια και 2.400 άνεργοι ναυτικοί ενώ οι εργαζόμενοι ναυτικοί ήταν 8.100 άτομα. Σε σύνολο 17.900 περίπου ενεργών ναυτικών, ήτοι 15.500 εργαζομένων στα ατμόπλοια και στα ιστιοφόρα και 2.400 ανέργων, το ποσοστό της ανεργίας ανέρχονταν στο 13,40%[323].

Κατά τα έτη 1931-1933 η κατάσταση επιδεινώθηκε. Το 1931 οι άνεργοι στα ατμόπλοια έφτασαν τα 2.500 άτομα, επί συνόλου 18.500 ενεργών ναυτικών και το ποσοστό ανεργίας διαμορφώθηκε στο 13,50%. Το 1932 σημειώθηκε μια υψηλή αύξηση του ποσοστού ανεργίας κατά 5,20 μονάδες, καθώς ανήλθε στο 18,70%. Ο αριθμός των 150 παροπλισμένων πλοίων, είχε οδηγήσει 4.000 ναυτικούς στην ανεργία. Ενώ κατά το 1931 ο αριθμός των ανέργων ανά μήνα ανερχόταν κατά μέσο περί τα 1.900 άτομα, το 1932 αυξήθηκε σε 2.500 άτομα. Η αύξηση κατά 30% ανά μήνα δημιουργούσε έντονες ανωμαλίες στο σύστημα.

Ένα στοιχείο που δυσχέραινε την κατάσταση ήταν η καταγραφή της ανεργίας. Πέραν από τις εγγενείς αδυναμίες ακριβούς προσδιορισμού του άνεργου ναυτικού, που αναφερθήκαμε στην Εισαγωγή του τρέχοντος Κεφαλαίου, η καταγραφή του ΟΝ στηριζόταν στους άνεργους ναυτικούς που σιτίζονταν αλλά υπολειπόταν κατά πολύ του πραγματικού αριθμού των

[322] ΔΕΝ 23981/29-8-1929 «περί υποβολής μηνιαίων στατιστικών πινάκων υπό των Προξενικών αρχών», ΔΕΝ 23192/16-8-1929 «περί υποβολής μηνιαίων στατιστικών πινάκων υπό των Προξενικών Αρχών» και ΔΕΝ ΜΕ 55 αριθ. πρωτ. 29564/17-10-1929 «περί τρόπου συντάξεως και υποβολής στατιστικών πινάκων υπό των Λιμενικών Αρχών».
[323] ΄΄Η κρίσις και η εξέλιξις της φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 86, Ιούλιος 1932.

ανέργων. Οι ναυτικές συνδικαλιστικές ενώσεις διόγκωναν τον αριθμό των ανέργων ενώ οι εφοπλιστές τον μείωναν ή και τον αύξαναν ανάλογα με τις επιδιώξεις τους[324].

Κατά τον Αύγουστο του 1933 το 22% των ελληνικών πλοίων είχε παροπλιστεί κι οι άνεργοι ναυτικοί ανερχόταν περί τα 4.000 άτομα σε σύνολο 20.000 εργαζομένων. Το ποσοστό της ανεργίας είχε ανέλθει κατά το διάστημα Μαρτίου - Αυγούστου 1933 στο 20%[325].

Η κατάσταση άρχισε να βελτιώνεται στη συνέχεια κι η ισορροπία ανάμεσα στην ζήτηση και στην προσφορά της ναυτικής εργασίας επήλθε σταδιακά μέσα στο 1934 κι ιδίως στο 1935. Η περίοδος της ανεργίας, η οποία φάνηκε πως θα είχε ένα δομικό χαρακτήρα, διήρκεσε τρία με τέσσερα χρόνια κι εκ του αποτελέσματος μπορούμε να την αποδώσουμε σε «ανεπαρκή ζήτηση». Οι οικονομικές, κοινωνικές και ψυχολογικές συνέπειές της ήταν έντονες, ιδίως στους ναυτικούς της Αθήνας και του Πειραιά. Εκτός από την απώλεια της εργασίας των ναυτικών και τις σοβαρές επιπτώσεις στη καθημερινή ζωή των ίδιων και των οικογενειών τους (έλλειψη εισοδημάτων, φτώχεια, μείωση αγορών, απομόνωση, ψυχολογικά ή ψυχιατρικά προβλήματα, ροπή προς την παρανομία, κλπ.), υπήρχαν σοβαρές συλλογικές κοινωνικές προεκτάσεις. Δεν έλειψαν οι ισχυρές αντιδράσεις κι οι έντονες διαμαρτυρίες, που ενίοτε οδήγησαν σε οξύτητες και εκτροπές.

Το συνολικό μείγμα ήταν εκρηκτικό. Δεν υπήρχαν μόνο οι άνεργοι κι οι δυσκολίες, που αρκετοί αντιμετώπιζαν λόγω της μακράς έλλειψης εργασίας και συνεπώς εισοδημάτων. Οι εργαζόμενοι ναυτικοί αντιμετώπιζαν μειώσεις των μισθών τους, εντατικοποίηση της δουλειάς στο πλοίο λόγω της ελάττωσης του αριθμού των πληρωμάτων κι επιδείνωσης των συνθηκών τροφοδοσίας κι ενδιαίτησης στα πλοία. Οι αντιδράσεις των ναυτικών, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, ήταν ποικίλες. Στα πλοία υπήρξαν απεργίες, διαμαρτυρίες στις τοπικές λιμενικές και προξενικές αρχές, υποβολές μηνύσεων, σχηματισμοί δικογραφιών, συλλήψεις, τιμωρίες, κλπ. Στα λιμάνια οι άνεργοι ήταν «φύσει και θέσει» σύμμαχοί τους. Στον Πειραιά και στα τρία λιμάνια του εξωτερικού (Ρόττερνταμ, Αμβέρσα και Κάρδιφ), όπου βρισκόταν κι οι περισσότεροι άνεργοι ναυτικοί τάσσονταν στο πλευρό των διαμαρτυρόμενων εργαζόμενων συναδέλφων τους κι οργάνωναν τις δικές τους αντιδράσεις ή διαμαρτυρίες.

Στις 28-12-1930 η ΠΝΟ είχε συμμετάσχει σε μια γενική απεργία και συγκέντρωση διαμαρτυρίας για την αύξηση της ανεργίας στην Ελλάδα και την έλλειψη προστασίας των ανέργων, που είχε οργανώσει η ΓΣΕΕ στην Πλατεία Αλεξάνδρας στον Πειραιά ενώ στις 02-

[324] ΄΄Η απογραφή των ναυτεργατών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 41, 01-09-1932.
[325] ΄΄Τα πεπραγμένα της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού από Μαρτίου μέχρι Αυγούστου ε.έ.΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 98, Αύγουστος 1933.

02-1931, παγκόσμια ημέρα των ανέργων, το ΚΚΕ είχε διοργανώσει συγκεντρώσεις το πρωΐ και το απόγευμα μπροστά από τον ΟΝ στον Πειραιά. Στην απογευματινή, υπήρξε σύγκρουση με την αστυνομία, κατά την οποία σημειώθηκαν τραυματισμοί και συλλήψεις.

Στις 02 και 03 Απριλίου του 1932, πραγματοποιήθηκαν συγκεντρώσεις εκαντοντάδων ανέργων ναυτικών στον Πειραιά με αίτημα τη χορήγηση επιδομάτων. Διαμαρτυρήθηκαν επίσης για τα νομοσχέδια περί απεργιών και τύπου που επεδίωκε να θεσπίσει η κυβέρνηση.

Η σημαντικότερη, δυναμικότερη και πιο εντυπωσιακή ενέργεια αφορούσε στη γνωστή «πορεία πείνης». Η ΠΝΟ είχε συγκαλέσει στις 30 Ιουνίου 1932 μια συγκέντρωση διαμαρτυρίας στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά με κύρια αιτήματα τη λήψη μέτρων για την ανεργία των ναυτικών, τις ναυτολογήσεις και την προστασία της υγείας που παρείχετο από τον ΟΝ. Οι 5.000 ναυτικοί που μαζεύτηκαν στη συγκέντρωση, με τη στήριξη και της Ναυτεργατικής Ένωσης Πειραιά (ΝΕΠ), κατευθύνθηκαν στη συνέχεια πεζοί στην Αθήνα. Ήταν μια μεγάλη κι ενωτική πορεία καθώς μέσα απ' αυτές τις δυσκολίες, οι ναυτικές συνδικαλιστικές οργανώσεις έδρασαν για πρώτη φορά από κοινού. Ανάγκασαν τους αρμόδιους Υπουργούς Ναυτικών κι Εθνικής Οικονομίας να αποδεχτούν την ικανοποίηση αιτημάτων όπως η παροχή συσσιτίων στους ανέργους κι η διενέργεια ναυτολογήσεων του μισού πληρώματος μέσω ΓΝΕ. Ήταν μια «αξιοσημείωτη ιστορική νίκη των ναυτεργατών»[326].

Παρόμοιες εκδηλώσεις διαμαρτυρίας υπήρξαν και στα λιμάνια του εξωτερικού. Τον Νοέμβριο του 1932 μεγάλος αριθμός ανέργων ναυτικών που βρισκόταν στην Αμβέρσα Βελγίου οργάνωσαν συγκέντρωση διαμαρτυρίας στο ελληνικό προξενείο. Πάνω από 110 άτομα συνελήφθησαν από την τοπική αστυνομία, από τα οποία 100 απελάθηκαν στην Αγγλία, 5 κρατήθηκαν να δικαστούν στο Βέλγιο και 8 παραδόθηκαν στο προξενείο, για να μεταφερθούν έπειτα κρατούμενοι στην Ελλάδα και να δικαστούν.

Στο ψήφισμα του 11ου Πανναυτικού Συνεδρίου προς την κυβέρνηση και τους αρχηγούς κομμάτων, το οποίο πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 1933 στο Πειραιά, κυριάρχησε το ζήτημα της ανεργίας των ναυτικών καθώς τα περισσότερα από τα σαράντα πέντε (45) αιτήματα του ψηφίσματος αφορούσαν σε προτάσεις - αιτήματα, τα οποία άμεσα ή έμμεσα απέβλεπαν στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Πολλές προτάσεις είχαν διατυπωθεί, επεξεργαστεί και αξιολογηθεί με ακρίβεια κι ορισμένες υιοθετήθηκαν από την πολιτεία

[326] ΠΝΟ, *40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας*, Πειραιεύς 1961, σελ. 24, Δ. Λιβιεράτος, *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα (1932-1936) Δ' Τόμος,* Εναλλακτικές εκδόσεις/Ιστορική Μνήμη 6, Αθήνα 1994, σελ. 55 και Κωστής Στεφανάτος, *Ναυτεργάτες,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981, σελ. 52.

αργότερα (επιβολή τέλους επί των εισιτηρίων και των φορτωτικών, κίνητρα εξόδου από το ναυτικό επάγγελμα, περιορισμοί στην άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, κλπ.)[327].

Οι ναυτικοί ζητούσαν και το μερίδιο από τη φορολογία των έκτακτων κερδών των εφοπλιστών, που τους ανήκε από νομική και ηθική άποψη διότι 14 χρόνια μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, με αλλεπάλληλες παραχωρήσεις των ελληνικών κυβερνήσεων μειώθηκαν σημαντικά οι εισπράξεις του κράτους κι είχε αποδοθεί ένα μικρό μόνο μέρος των προϋπολογισθέντων το 1917. Το θέμα ήταν σοβαρό καθώς η ειδική μεταχείριση, που επιφυλάχθηκε από την αρχή στους εφοπλιστές στηρίχθηκε και συνδέθηκε από το κράτος με την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών.

Οι στόχοι των εφοπλιστών την ίδια περίοδο ήταν η υπέρβαση της κρίσης με τις λιγότερες δυνατές απώλειες. Μείωση των δαπανών, εντατικοποίηση της εργασίας και κίνηση των πλοίων πάσει θυσία. Έτσι στηρίχθηκε κι η απασχόληση κι είναι σίγουρο πως σε περίπτωση που δεν τα κατάφερναν η ανεργία των ελλήνων ναυτικών θα ήταν πολύ μεγαλύτερη. Είναι ένα από τα θετικά στοιχεία μιας περιόδου με μειώσεις μισθών και σημαντικές περικοπές εξόδων των πλοίων. Και γίνεται ακόμα σημαντικότερο αν λάβει κανείς υπόψη του την πτώση του ποσοστού της απασχόλησης των αλλοδαπών ναυτικών και της αντικατάστασής τους από Έλληνες, στα φορτηγά ατμόπλοια.

Μέτρα όπως ο ανακαθορισμός της σύνθεσης των πληρωμάτων των πλοίων, η βελτίωση της τροφοδοσίας, η εκ περιτροπής εργασία, ο περιορισμός ναυτολόγησης αλλοδαπών αλλά ακόμα κι η εξειδίκευση στο ναυτικό επάγγελμα θεωρήθηκαν από την πλευρά των εφοπλιστών ότι θεσπίζονταν μόνο για την αντιμετώπιση της ανεργίας, γενονός τουλάχιστον άτοπο. Μπορεί να την επηρέαζαν άμεσα ή έμμεσα αλλά υπήρχαν κι άλλες σοβαρότερες διαστάσεις όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η αξιοπλοΐα του πλοίου, η ασφάλεια του φορτίου και των επιβαινόντων, οι εργασιακές σχέσεις, οι διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας, οι τεχνολογικές εξελίξεις στην κίνηση, κατασκευή, μεγέθη και στις επικοινωνίες των πλοίων.

Η ανεργία κατά την περίοδο 1930-1935, είχε πάρει έκταση αλλά το πρόβλημα εντάθηκε εξαιτίας της σοβαρής επιδείνωσης των εργασιακών σχέσεων. Δεν αφορούσε στο σύνολο των εφοπλιστών αλλά η ΕΕΕ αρκετές φορές έκφραζε αυτή τη μερίδα των εφοπλιστών, που εκμεταλλευόμενοι τη θέση ισχύος τους κι ιδίως σε περιόδους ανεργίας και κρίσης, επέβαλαν τους όρους τους (μειώσεις μισθών, εντατικοποίηση εργασίας, περιορισμός δαπανών, κλπ.). Οι απεργίες κι οι διαμαρτυρίες στα πλοία και στα λιμάνια του εξωτερικού είχαν γίνει τόσο από τους άνεργους όσο κι από τους εργαζόμενους ναυτικούς. Γιατί παρά την κρίση, που ευτυχώς

[327] ΄΄Τα πορίσματα του 11ου Πανναυτικού Συνεδρίου΄΄ στο *ΝΧ,* τ. 50 της 15-01-1933.

κράτησε λίγα χρόνια, οι εφοπλιστές είχαν κέρδη τελικά και δεν έπαψαν να αγοράζουν πλοία, υψώνοντας είτε την ελληνική είτε την παναμαϊκή σημαία. Ήταν οι κερδισμένοι του ανταγωνισμού στη διεθνή ναυτιλία. Παρά τούτο, ακόμα και το 1948 υποστήριζαν πχ. πως η καταβολή εισφορών για την ανεργία από τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς ή πως η υποβολή «αιτημάτων» των ναυτικών για καταβολή υψηλότερου μισθού υπό το φόβο της ανεργίας, μείωνε την ανταγωνιστικότητα των φορτηγών πλοίων, εκείνη την περίοδο[328].

6.4.5.-Συσσίτια, δάνεια κι εκ περιτροπής εργασία

Εκτός από τις «ενεργητικές» - προληπτικές μορφές πολιτικών που αφορούσαν άμεσα ή έμμεσα στην ανεργία των ναυτικών (αναδιάρθρωση της εκπαίδευσης των ναυτικών, Ν. 5231/1931 για τη σύνθεση των πληρωμάτων, υποχρεωτική ναυτολόγηση μέσω ΓΝΕ ενός ποσοστού των κατώτερων πληρωμάτων, αποστολή άνεργων προς ναυτολόγηση σε λιμάνια του εξωτερικού, κλπ.), η ΔΕΝ ανέπτυξε ένα ευρύ φάσμα «παθητικών» - κατασταλτικών πολιτικών για την ανεργία. Η παρεχόμενη προστασία στους ανέργους εμφάνιζε μια σταθερά αυξητική πορεία. Η στοιχειώδης δέσμη (παροχή τροφής, στέγης, ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης στους άνεργους, εξόδων παλιννόστησης και μετακίνησης άνεργων άπορων ναυτικών, κλπ.) που θεσμοθετήθηκε το 1927, διευρύνθηκε, εμπλουτίστηκε και ενισχύθηκε κατά την πενταετία 1930-1935 (πχ. στήριξη των μέτρων της απομάκρυνσης πλεοναζόντων ναυτικών, παροχή βοηθημάτων, δανείων και κίνητρων συνταξιοδότησης, καταβολή αποζημιώσεων και εξόδων παλιννόστησης σε αλλοδαπούς που αντικαθιστούνταν από Έλληνες άνεργους ναυτικούς, παροχή ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης και στις οικογένειές τους, κάλυψη αναγκαίων δικαστικών δαπανών διεκδίκησης αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχήματος στην εργασία).

Η εξασφάλιση των οικονομικών πόρων για την καταπολέμηση της ανεργίας αποτέλεσε το πρώτο βήμα της διοίκησης κι έγινε, όπως είδαμε, το 1926. Στον Πίνακα 6.12. «Προστασία κατά της ανεργίας και της ασθενείας» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, εμφανίζονται οι ρυθμίσεις σχετικά με τους οικονομικούς πόρους του Κεφαλαίου Ανεργίας και το περιεχόμενο της παρεχόμενης προστασίας κατά της ανεργίας ενώ ο Πίνακας 6.13. «Εισπράξεις Ταμείων Πρόνοιας από το Κεφάλαιο Ανεργίας» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, αφορά στη διάθεση ενός μικρού ποσοστού (0,50%) από τις ετήσιες εισπράξεις του Κεφαλαίου Ανεργίας στα Ταμεία Πρόνοιας των ναυτικών.

[328] Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 353.

Τα έσοδα του Κεφαλαίου Ανεργίας συνδέθηκαν στην αρχή με την είσπραξη των πόρων του ΝΑΤ και τη διάθεση του υπολοίπου ποσού του φόρου για τα έκτακτα κέρδη των πλοιοκτητών κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Στη συνέχεια, οι πόροι πλήθυναν κι αναπροσαρμόστηκαν ή ανακατανεμήθηκαν καθώς εκτός από ατυχείς ή πρόχειρες παρεμβάσεις, υπήρξαν κι αμφισβητήσεις ή αντιδράσεις των εφοπλιστών[329].

Το πακέτο των παρεμβάσεων κατά τα έτη 1930-1935 περιελάμβανε τρεις κατηγορίες παροχών και μέτρα στήριξης των ανέργων ναυτικών. Η πρώτη κατηγορία των παροχών αφορούσε στην διατροφή και διαμονή των άνεργων ναυτικών (παροχή στέγης και τροφής με τη μορφή συσσιτίων ή διανομής ψωμιού και στέγαση των ανέργων), η δεύτερη στην οικονομική τους ενίσχυση (παροχή βοηθήματος, χορήγηση εφάπαξη προνοιακού επιδόματος, παροχή δανείων) κι η τρίτη στην ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή τους περίθαλψη). Οι Πίνακες 6.14. «Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α΄ Εξάμηνο 1934», 6.15. «Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α΄ Εξάμηνο 1935», 6.16. «Παροχή οικονομικών ενισχύσεων – βοηθημάτων σε άνεργους ναυτικούς», 6.17. «Παροχή δανείων σε άνεργους ναυτικούς» και 6.18. «Ασθενείς άνεργοι ναυτικοί» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, δείχνουν το είδος, το περιεχόμενο, τους όρους και την εξέλιξη αυτών των παροχών[330].

Διαπιστώνουμε πως το 1935 σε σχέση με το 1934, ο αριθμός των ανέργων κι ασθενών ναυτικών στους οποίους παρασχέθηκε τροφοδοσία και αρτοδοσία μειώθηκε ενώ αντίθετα αυξήθηκε ο αριθμός αυτών στους οποίους παρασχέθηκε ιατρική περίθαλψη (νοσήλια, αντίτιμο τροφής-στέγης, κλπ.). Η παροχή οικονομικών βοηθημάτων σε άνεργους ναυτικούς το 1932 διευκολύνθηκε σε σχέση με το 1926 καθώς αντί περιορισμών για το χρόνο της ανεργίας, το 1932 τέθηκαν κριτήρια όπως η ένδεια ή η ασθένεια του μη δικαιούμενου προστασίας και περίθαλψης από τον ΟΝ. Το ύψος των χορηγούμενων δανείων διαφοροποιούνταν ανάλογα με την ιδιότητα του ναυτικού (αξιωματικός, κατώτερο πλήρωμα, μεσαίας βαθμίδας) ενώ δίνονταν και σε σπογγαλιείς, με κριτήρια σχετικά με το χρόνο ανεργίας. Οι παροχές στους ασθενείς ανέργους ναυτικούς ενισχύονταν διαχρονικά και αφορούσαν κυρίως σε ιατρική περίθαλψη των ίδιων και των οικογενειών τους, σε φάρμακα και σε αντίτιμο τροφής.

Τα μέτρα στήριξης περιελάμβαναν κίνητρα για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα (ενίσχυση πρόωρα συνταξιοδοτουμένων, στήριξη αλλαγής επαγγέλματος με δανειοδότηση), τα οποία

[329] Γ. Δανιόλος, Δικηγόρος, ΄΄Επί του απολογισμού του έργου του τέως Υπουργού των Ναυτικών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 42, 15-09-1932 και Εισηγητική έκθεσις προς την Βουλήν του Νόμου 6287/1934 «Περί τροποποιήσεως του νόμου 6002 περί προστασίας των ανέργων ναυτικών και των οικογενειών αυτών», στο *ΕΕΝ*, τ. 113, Νοέμβριος 1934.

[330] ΄΄Τα πεπραγμένα της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού από Μαρτίου μέχρι Αυγούστου ε.έ.΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 98, Αύγουστος 1933.

εμφανίζονται στον Πίνακα 6.19. «Δημιουργία Κινήτρων για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου και την εφαρμογή του σχήματος της εκ περιτροπής εργασίας. Ειδικά το τελευταίο, συνιστούσε μια πρωτοποριακή δράση, που εξασφάλιζε τη δίκαιη κατανομή της ανεργίας μεταξύ των ναυτικών και την απασχόληση των κατώτερων πληρωμάτων έστω και λιγότερους μήνες το χρόνο. Η δυνατότητα ναυτολόγησης ναυτικών εκ περιτροπής είχε δοθεί με την αναδιοργάνωση του μηχανισμού της εύρεσης ναυτικής εργασίας το 1933 κι εφαρμόστηκε από το ΓΕΝΕ Πειραιά στα επιβατηγά πλοία της ακτοπλοΐας, με βασικό κίνητρο την καταβολή κρατικών αποζημιώσεων στους εφοπλιστές για την «αχρήστευση» των παλιών τους πλοίων. Οι εφοπλιστές της φορτηγού ναυτιλίας όμως δεν αποδέχονταν το μέτρο κι επέμεναν στην άσκηση του δικαιώματός τους, διά των πλοιάρχων, να ναυτολογούν ελεύθερα ναυτικούς, των οποίων την ηθική και επαγγελματική ποιότητα δεν αμφισβητούσαν. Σίγουρα υφίστατο ένα θέμα τεχνικής αλλά και λειτουργικής φύσης για την εφαρμογή της στη φορτηγό ναυτιλία, που εδραστηριοποιείτο σε λιμάνια του εξωτερικού με τις γνωστές δυσκολίες στις ναυτολογήσεις του κατώτερου πληρώματος[331].

Γενικότερα όμως, οι εφοπλιστές θεωρούσαν πως τα μέτρα για την ανεργία των ναυτικών αύξαναν το κόστος λειτουργίας των πλοίων τους, μείωναν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και δεν ελάττωναν αλλά συντελούσαν στην άνοδο της ανεργίας των ναυτικών, οι οποίοι είχαν δυσαρέσκειες και παράπονα ενώ ανάγκαζε αρκετούς νησιώτες να παραμένουν στον Πειραιά. Προωθούσαν δε πάγιες επιδιώξεις τους όπως τη μείωση των συνθέσεων των πλοίων, για να αποσοβηθούν οι παροπλισμοί, την κατάργηση των ασφαλιστικών εισφορών ή την ανανέωση του επιβατηγού στόλου μέσω της κρατικής χρηματοδότησης αγοράς επιβατηγών πλοίων, οι οποίες θα συνέβαλαν και στη μείωση της ανεργίας των ναυτικών[332].

Οι ναυτικοί από την άλλη, είχαν προτείνει κι είχαν συμφωνήσει με την πλειοψηφία των μέτρων για την ανεργία αν κι η σταδιακή προσθήκη προϋποθέσεων λήψης των παροχών ή ένταξης στα μέτρα τα έκανε ολοένα και επιλεκτικότερα και απέκλειε ένα σημαντικό αριθμό ανέργων. Καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου δεν καταβάλλονταν επιδόματα ανεργίας επειδή εθεωρείτο από το κράτος ότι ευνοούσε την έλλειψη διάθεσης για εργασία και τη

[331] Διάταγμα της 09-10-1933 «Περί ιδρύσεως και λειτουργίας Γραφείου Ναυτικής Εργασίας» (ΦΕΚ 305 Α), Ιωάννης Λ. Ζάρρας, Διευθυντής Υφυπουργείου Εργασίας, *Ανεργία και εκ περιτροπής εργασία*, Πυρσός ΑΕ, Αθήνα 1940, σελ. 233, Γ. Βασιλειάδης, Υπουργός Ναυτικών, ΄΄Η κρίσις της εμπορικής ναυτιλίας και τα ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 88, Σεπτέμβριος 1932, Σ. Αγαπητίδης, ΄΄Η ναυτεργατική προστασία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 176, Φεβρουάριος 1940 και *Έκθεσις της ΕΕΕ ωκεανοπόρου φορτηγού ναυτιλίας προς την επί της Ναυτιλίας Διακομματικήν Επιτροπήν*, Αθήναι 1948.

[332] Κ. Δανάλης, ΄΄Η ανεργία των ναυτεργατών και ο Οίκος Ναύτου΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 26, 15-01-1932, ΄΄Προς αποτροπήν του κινδύνου΄΄, στο *ΝΧ,* 01-09-1932 και Ν. Β. Μεταξάς, ΄΄Επί των δηλώσεων του κ. Υπουργού των Ναυτικών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 17, 01-09-1931.

φυγοπονία. Η δυσαρέσκεια των ναυτικών εκδηλώνονταν με αμφισβήτηση του ρόλου του ΟΝ φτάνοντας στο σημείο να ζητούν την κατάργησή του[333].

Σε κάθε περίπτωση κι ανεξάρτητα από την κριτική που δέχθηκε, η ΔΕΝ ανέλαβε ένα δυσβάκτακτο βάρος κι ενίοτε όπως στην εκ περιτροπής εργασία δεν είχε εκτιμήσει σωστά την κατάσταση. Δεν δίστασε να λάβει ρηξικέλευθα μέτρα που περιόρισαν την ανεργία των ναυτικών κι ωφέλησαν τους άνεργους. Παρά τις γραφειοκρατικές αρκετές φορές αντιλήψεις και πρακτικές της, ανταποκρίθηκε στο ρόλο της. Σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπέρασε και τα στενά όρια, που είχε για την άσκηση της πολιτικής στην ναυτική εργασία ή που υπήρχαν στο ευρύτερο πλαίσιο της ελληνικής εργατικής και κοινωνικής πολιτικής.

6.4.6.-Η προστασία του κοινωνικού καθεστώτος και των ανέργων ναυτικών

Η βελτίωση της κατάστασης από το 1935 και μετά αλλά κι οι εμπειρίες από την καταγραφή της ανεργίας αναδεικνύουν τις διαφορές της ανά κλάδο. Γιατί ενώ πχ. η φορτηγός ναυτιλία αντιμετώπισε σοβαρότατο πρόβλημα με την ανεργία των ναυτικών, στην επιβατηγό ναυτιλία το πρόβλημα ανέκυψε λόγω της «αχρήστευσης» των ακτοπλοϊκών πλοίων κι η ιστιοφόρος ναυτιλία δεν γνώρισε έντονο πρόβλημα. Το 1936 η ανεργία των πληρωμάτων στην ακτοπλοΐα εκτιμήθηκε στο 17,30% το χειμώνα, περίοδο που πολλά επιβατηγά πλοία ακινητούν και στο 4,80% το θέρος, οπότε υπάρχει μεγάλη δραστηριοποίηση των επιβατηγών πλοίων.

Η ανεργία των ναυτικών φαίνεται πως το Φεβρουάριο του 1937 ήταν κάτω από το 10% και συνεπώς επρόκειτο για ανεργία τριβής ενώ τον Απρίλιο 1937 αυξήθηκε. Από τα στοιχεία του Πίνακα 6.20. «Άνεργοι ναυτικοί Φεβρουαρίου – Απριλίου 1937» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, διαπιστώνουμε πως οι ειδικότητες με τα μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας ήταν αυτές των ανθρακέων και των ναυτών και πως το μεγαλύτερο μέρος (75%) των ανέργων ναυτικών ανήκαν στη φορτηγό, περί το 1% στην ιστιοφόρο και το λοιπό 24% στην επιβατηγό ναυτιλία. Συνεπώς, το ποσοστό ανεργίας αφορά κατά κύριο λόγο στους ναυτικούς της φορτηγού ναυτιλίας, ακόμα κι αν δεν προκύπτει η προέλευση των ναυτικών.

---

333 ΄΄Ο Οίκος Ναύτου΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 56, Ιανουάριος 1930, Σταμάτιος Λιαδάκης, *Η βιομηχανία και το εργατικό κίνημα στον Πειραιά του μεσοπολέμου*, Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών/Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας, Αθήνα 2014, σελ. 486, διαθέσιμη στο http:www.didaktorika.gr/eadd/, σελ. 419, Γεωργ. Γεωργακόπουλος, ΄΄Η κοινωνική πρόνοια εις το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 69, Φεβρουάριος 1931, ΄΄Δίκαιον παράπονον΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 51, 01-02-1933, ΄΄Μέτρα υπέρ των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 64, Σεπτέμβριος 1930, ΄΄Επί διαφόρων αιτημάτων των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 64, Σεπτέμβριος 1930, ΄΄Μέτρα υπέρ των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 73, Ιούνιος 1931 και ΄΄Κυβερνητικαί υποσχέσεις – Ο κ. Υπουργός των Ναυτικών δια την λήψιν των υπέρ της ναυτιλίας μέτρων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 14, 15-7-1931.Σημ.: Ο νόμος που αναφέρει είναι ο Ν. 5231/1931 «Περί συνθέσεως πληρωμάτων».

Η ανάγκη πληρέστερης συλλογής, επεξεργασίας και χρήσης των στοιχείων της ανεργίας των ναυτικών έγινε επιτακτική καθώς η λήψη μιας πληθώρας μέτρων για τη ναυτική ανεργία κατά την περίοδο της κρίσης, είχε προκαλέσει αρνητικές κριτικές της εφοπλιστικής πλευράς κυρίως αλλά κι επιφυλακτικότητα κι ανησυχία. Η αποκτηθείσα εμπειρία κι η μεθοδικότητα της ΔΕΝ στην αξιολόγηση της κατάστασης φάνηκε όταν η ανεργία των ναυτικών της φορτηγού ναυτιλίας τον Απρίλη 1937 ξεπέρασε το 10%. Δεν δημιούργησε αναταραχή κι ερευνήθηκαν οι παράγοντες που την διαμόρφωσαν. Διαπιστώθηκε ότι α)οι παραμένοντες «αναυτολόγητοι» αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής των επιβατηγών πλοίων μισθοδοτούνταν, κατά το πλείστον, από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, β)από τα άνεργα κατώτερα πληρώματα το 55% αφορούσε εξ επαγγέλματος ναυτικούς και το υπόλοιπο 45% σε ναυτικούς, οι οποίοι ουδέποτε είχαν ναυτολογηθεί ή είχαν εγκαταλείψει προ πολλού το ναυτικό επάγγελμα, γ)από τους πραγματικά υφιστάμενους άνεργους, πολλοί δεν αναλάβει εργασία, είτε γιατί παρέμειναν για οικογενειακούς λόγους στις πατρίδες τους είτε γιατί ήταν ασθενείς και νοσηλεύονταν δαπάναις των ασφαλειών και δ)από τους άνεργους ναυτικούς των επιβατηγών ατμοπλοίων 172 εργάζονταν ως ημερομίσθιοι, σε επισκευές ατμοπλοίων[334].

Οι αρνητικές κριτικές για τη λήψη μέτρων καταπολέμησης της ανεργίας των ναυτικών, στηρίζονταν -μεταξύ των άλλων- σε αμφισβητήσεις του περιεχομένου και των μεθόδων συλλογής και καταγραφής των σχετικών στοιχείων. Η αναγκαία αναπροσαρμογή του συστήματος για την ακριβέστερη και πιο αξιόπιστη καταγραφή της ανεργίας οδήγησε σε αλλαγές στον τρόπο συλλογής και επεξεργασίας των στοιχείων και στις πρακτικές ναυτολόγησης από τις λιμενικές αρχές, συμπεριλαμβανομένων μέτρων για την αποφυγή διπλοεγγραφών ή εγγραφής ως ανέργων ναυτολογημένων ναυτικών[335].

Ο πλοίαρχοι θεωρώντας πως το κράτος δεν έδειξε καλή θέληση για την αντιμετώπιση της ανεργίας και δεν παρείχε την κατάλληλη προστασία στον κλάδο τους, είχαν οργανώσει ένα έρανο για τους ανέργους αξιωματικούς καταστρώματος στις αρχές του 1936. Εννιά μήνες αργότερα, επεσήμαναν το «στοργικόν ενδιαφέρον» και τας «επιδειχθείσας μέχρι τούδε αναμφισβητήτους φιλεργατικάς διαθέσεις» της δικτατορίας για τον περιορισμό της ανεργίας και τον τερματισμό του «αγωνιώδους αδιεξόδου»[336].

Κατά τη διάρκεια της δικτατορίας, σε επίπεδο διακηρύξεων αρχικά αλλά και δράσεων στη συνέχεια, εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για την ανεργία των ναυτικών. Η «φιλεργατική» πολιτική

---

[334] ΄΄Η ανεργία των ναυτικών μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 152, 15-04-1937.
[335] ΄΄Η ναυτεργατική ανεργία΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 125, 01-03-1936, ΄΄Οι άνεργοι ναυτεργάται΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 185, 01-09-1938 και ΄΄Η ακρίβεια των στατιστικών ανεργίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 209, 01-09-1939.
[336] ΄΄Ιδιαιτέρως υπερήφανοι΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 6, Φεβρουάριος 1936 και ΄΄Η ανεργία΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 15, Οκτώβριος 1936.

ή η αποφυγή προβλημάτων με την εργατική τάξη, κατά την πρώτη περίοδο της δικτατορίας, ήταν εμφανής επιλογή και περιέλαβε την αύξηση των βοηθημάτων του Οίκου Ναύτου, τη διενέργεια απογραφής των ναυτικών για την εξαγωγή συμπερασμάτων για το ναυτεργατικό ζήτημα και την αύξηση 25-30% των συντάξεων των «απόμαχων» ναυτικών με σκοπό τη διευκόλυνση της εξόδου των υπερήλικων ναυτικών, οι οποίοι παρά τη συμπλήρωση των ετών υπηρεσίας, «κατάκοποι και γηραιοί, μοχθούν γιατί η γλίσχρος σύνταξίς των δεν επέτρεπεν εις αυτούς να αποσυρθούν της βιοπάλης» αλλά και τις επισημάνσεις ότι «κάθε απεργιακόν κρούσμα θα παταχθή αμειλίκτως» ή κομψότερα πως το αποτέλεσμα των «φιλεργατικών» ενεργειών της κυβέρνησης ήταν να μη «σημειωθεί ουδεμία στάσις ή απεργία επί ελληνικού ατμοπλοίου». Ωστόσο, η έλλειψη απεργιών και στάσεων ήδη από τα τέλη του 1935 δεν συνδεόταν μόνο με την απαγόρευσή τους από τη δικτατορία της 4ης Αυγούστου 1936 αλλά και με την υπέρβαση της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης, τη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων στην ελληνική ναυτιλία και τις αποτελεσματικότερες δράσεις των προξενικών λιμεναρχών σε ελέγχους της οργανικής σύνθεσης και του αριθμού των αλλοδαπών των φορτηγών πλοίων, στην επίλυση των ναυτεργατικών διαφορών και στη διευκόλυνση παραμονής των αποστελλομένων ναυτικών στο εξωτερικό για ναυτολόγηση[337].

Αν κι η κατάσταση στη ναυτιλία είχε βελτιωθεί σε μεγάλο βαθμό, ορισμένες δράσεις για την καταπολέμηση της ανεργίας, συνεχίστηκαν από την πλευρά του κράτους. Δεν προστέθηκαν νέοι πόροι για το Κεφάλαιο Ανεργίας εκτός την καταβολή των μισθοδοσιών όλων των απολυομένων ναυτικών, κατά τη διάρκεια παροπλισμού ακτοπλοϊκών πλοίων στη χειμερινή περίοδο, από εφοπλιστές της ακτοπλοΐας, εφόσον δεν τηρούσαν τις υποχρεώσεις τους για τη στελέχωση των πλοίων τους. Δόθηκε όμως προτεραιότητα στην κανονική είσπραξη των πόρων του κι εντάθηκαν οι έλεγχοι της κανονικής στελέχωσης των ακτοπλοϊκών πλοίων[338].

Παρότι το 1935 δεν χορηγήθηκαν οικονομικές ενισχύσεις υπό μορφή δανείων, μετά την επιβολή της δικτατορίας του Μεταξά και με αφορμή την αύξηση των άνεργων (περί τους 600 ναυτικούς) κατά τα έτη 1936, 1937 και 1938 λόγω της διάλυσης της Εθνικής Ατμοπλοΐας, την πώληση ενός επιβατηγού και τον παροπλισμό δύο επιβατηγών πλοίων, η καταβολή των οικονομικών ενισχύσεων υπό τύπο δανείου στους άνεργους ναυτικούς επανήλθε. Από το

[337] ΄΄Τα πεπραγμένα του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Συνέντευξις εφημερίδος του εξωτερικού μετά του Υφυπουργού κ. Δ. Ρεδιάδου΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 140, Φεβρουάριος 1937, ΄΄Κράτος και ναυτιλία΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 145, Ιανουάριος 1937 και Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, αριθ. 7, *Η Εμπορική Ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.

[338] Ν. 6059/1934 "Περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνικών και μεταφορών", όπως είχε τροποποιηθεί και συμπληρωθεί με τον ΑΝ 346/1936 "Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του νόμου 6059 περί ακτοπλοϊκών συγκοινωνικών και μεταφορών" (ΦΕΚ 514 Α) και ΑΝ 1091/1938 "Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεών τινων των νόμων 6059 και 5570" (ΦΕΚ 67Α).

1936 και μετά τα δάνεια χορηγούνταν κανονικά κατ' έτος, πριν ή μετά τις εορτές των Χριστουγέννων και του Πάσχα, όπως φαίνεται και στους Πίνακες 6.21. «Παροχές σε άνεργους και ασθενείς ναυτικούς έτους 1936» και 6.22. «Παροχές σε άνεργους και ασθενείς ναυτικούς κατά το Α΄ εννεάμηνο έτους 1937» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου. Τα δάνεια είχαν ένα προνοιακό χαρακτήρα, ως το 1940 που άλλαξαν σκοπό και δίνονταν εξαιτίας της ανεργίας που δημιούργησε η ανώμαλη διεθνής πολεμική κατάσταση[339].

Η άνοδος της ανεργίας των ναυτικών των ακτοπλοϊκών πλοίων οδήγησε τον Ιούλιο του 1936 στη θέσπιση ευνοϊκότερων όρων για την αρτοδοσία των άνεργων ναυτικών από τον Οίκου Ναύτου, όπως φαίνεται στον Πίνακα 6.23. «Οικονομικά συσσίτια και παροχή στέγης σε άνεργους ναυτικούς» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου. Και παρά το γεγονός ότι οι εφοπλιστές της επιβατηγού ναυτιλίας (μεσογειακής κι υπερωκεάνιας) έδραξαν την ευκαιρία για να προβάλλουν την ανάγκη οικονομικής ενίσχυσής των προκειμένου να αποκτήσουν πλοία με στόχο την απορρόφηση των ανέργων κι οι πλοίαρχοι ζητούσαν προσλήψεις σε κρατικές υπηρεσίες, οι προτάσεις του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου του ΓΕΝΕ για τη μείωση της ναυτικής ανεργίας επικεντρώθηκαν στην υποχρεωτική πρόσληψη του συνόλου των κατώτερων πληρωμάτων των επιβατηγών πλοίων, από τους αναδόχους των συμβάσεων της γραμμής Πειραιά - Νέας Υόρκης και των μεσογειακών δρομολογιακών γραμμών και στην αποστολή ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού για ναυτολόγηση και της υποχρεωτικής πρόσληψης αλλά «κατ' ελευθέραν εκλογήν» του εφοπλιστή ή του πλοιάρχου, ενός ναυτικού ειδικότητας καταστρώματος κι ενός ειδικότητας μηχανής, από τους εγγεγραμένους στους καταλόγους του ΓΕΝΕ ναυτικούς κατώτερων πληρωμάτων. Η αλλαγή της στάσης της διοίκησης είναι προφανής. Οι εισηγήσεις ήταν ρεαλιστικότερες και μπορούσαν να υλοποιηθούν χωρίς να προκαλέσουν μείζονα προβλήματα[340].

Μέτρα όπως η δημιουργία κινήτρων για την τροπή των άνεργων ναυτικών σε άλλα επαγγέλματα είχαν προκαλέσει κι ειρωνείες και δεν υλοποιήθηκαν. Αντίθετα, η οικονομική ενίσχυση της εξόδου των υπερηλίκων ναυτικών πραγματοποιήθηκε κι η εξέταση των οικονομικών στοιχείων ενός μέρους των απολογισμών του ΟΝ, των ετών 1936 και 1937, αποκαλύπτει τη στροφή από τη στήριξη της ανεργίας των ναυτικών (τροφοδοσία, κλπ.) στην παροχή ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης, που είχει αρχίσει από το 1934 κι οφειλόταν καθαρά στη σημαντική μείωση του αριθμού των ανέργων. Μόνο που

[339] ΄΄Αι Μεσογειακαί γραμμαί και η ανεργία΄΄, στο *NX*, τ. 125, 01-03-1936.
[340] ΄΄Προς μείωσιν της ναυτεργατικής ανεργίας΄΄, στο *NX*, τ. 132, 15-06-1936 και ΄΄Το Πλοηγικόν Σώμα΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 11, Ιούνιος 1936.

προστέθηκε ένα σημαντικό βάρος δαπανών για τους φυματικούς, τους αδενοπαθείς και τους πάσχοντες από καρδιακά νοσήματα, τις οποίες κατέβαλαν ως τότε οι εφοπλιστές[341].

Γενικότερα, η περίοδος που ακολούθησε τη ναυτιλιακή κρίση έφερε αλλαγές στην αγορά της ναυτικής εργασίας. Η εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος λόγω της ανεργίας κατά τη διάρκεια της κρίσης στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες ναυτικές χώρες όπως στην Αγγλία, Νορβηγία, Γερμανία κι Ιαπωνία, είχε ως αποτέλεσμα την έλλειψη αρκετών ναυτικών μετά την υπέρβασή της, την αύξηση του αριθμού των απασχολουμένων αλλοδαπών ή τον περιορισμό των προϋποθέσεων για την λήψη πτυχίων ή την ναυτολόγηση. Η κρίση όμως συνέβαλε στη καλύτερη συνειδητοποίηση των αιτιών και των αποτελεσμάτων της ναυτικής ανεργίας. Η κυριότερη διάσταση για την, σε γενικές γραμμές, επιτυχή αντιμετώπιση της ανεργίας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας σύμφωνα με το Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας ήταν ότι ο κόσμος μπόρεσε να ξεπεράσει τη μακρόχρονη οικονομική δυσπραγία, χωρίς να σειστεί από βαθύτερες αναταράξεις κι αυτό οφείλεται στα μέτρα κοινωνικής προστασίας, που με διάφορες μορφές, όλα τα κράτη εφάρμοσαν για να «θεραπεύσουν τις τραγικές συνέπειες της ανεργίας»[342].

6.5.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η σχετικά γρήγορη κύρωση της σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 1920 για την εύρεση της ναυτικής εργασίας από το ελληνικό κράτος έδειξε τη διάθεση και την αποφασιστικότητα της ΔΕΝ για την ανάληψη των σχετικών δράσεων. Πριν όμως από την κύρωση της σύμβασης το 1925, το ελληνικό κράτος είχε απαγορεύσει την ίδρυση ιδιωτικών γραφείων εύρεσης εργασίας και την «επ' αμοιβή» μεσολάβηση ιδιωτών για την εύρεση εργασίας των ναυτικών (1923) ενώ την αμέσως επόμενη χρονιά (1924) είχε ιδρυθεί ένα αυτοτελές Γραφείο Ναυτικής Εργασίας στον Πειραιά με κύριο αντικείμενο την επιμέλεια εύρεσης εργασίας στους ναυτικούς. Και οι δύο αυτές ενέργειες έγιναν στο πλαίσιο των όσων προέβλεπε η διεθνής σύμβαση για την εύρεση της ναυτικής εργασίας.

Η λειτουργία του Γραφείου Ναυτικής Γραφείου (ΓΝΕ) στον Πειραιά το 1927 και της συνδεόμενης με αυτό Συμβουλευτικής Επιτροπής στην οποία συμμετείχαν κι εκπρόσωποι ναυτικών κι εφοπλιστών, ανέδειξε τις διαφορετικές μορφές άσκησης της ναυτικής εργασίας. Εκτός από τις εκ προοιμίου διαφορετικές αντιλήψεις και συμφέροντα ναυτικών κι εφοπλιστών, αναδείχθηκαν οι εσωτερικές διαφορές των. Τα συμφέροντα των ναυτικών

[341] ΄΄Η αλιεία ως μέσον βιοπορισμού των ανέργων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 125, 01-03-1936.
[342] Γ. Οικονομόπουλος – Επιλιμενάρχης, ΄΄Το πρόβλημα της ανεργίας και αι επ' αυτού κατευθύνσεις΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 56, 15-04-1933.

διαφοροποιούνταν ανάλογα με την ειδικότητα, το χρόνο ανεργίας ή εργασίας ή την καταγωγή τους και των εφοπλιστών ανάλογα με τον τομέα δράσης (φορτηγός ή επιβατηγός ναυτιλία), την καταγωγή, τις επιχειρηματικές τακτικές, κλπ.

Το μείζον ζήτημα ήταν η επιλογή των διαθέσιμων ναυτικών για εργασία. Οι ναυτικοί υποστήριζαν τη ναυτολόγηση μέσω των καταλόγων του ΓΝΕ ενώ οι εφοπλιστές επιθυμούσαν την «απόλυτη ελευθερία» της εργασίας, που σήμαινε απόλυτη ελευθερία επιλογής των πληρωμάτων των πλοίων τους, δυσφορώντας για τον περιορισμό της μέσω της «ελευθερίας εκλογής» των πληρωμάτων. Η «ελευθερία εκλογής» προϋπέθετε την ύπαρξη καταλόγων διαθέσιμων ναυτικών του ΓΝΕ, από τους οποίους θα έπρεπε να διαλέξει ο εφοπλιστής το αναγκαίο προσωπικό στελέχωσης των πλοίων του.

Τα κύρια εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν για την άσκηση της πολιτικής στην εύρεση της ναυτικής εργασίας ήταν η αποστολή ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού, οι κατάλογοι διαθεσίμων ναυτικών προς ναυτολόγηση και η εκ περιτροπής εργασία των ναυτικών. Οι αποστολές ανέργων ναυτικών στο εξωτερικό με την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης, διατροφής και διαμονής σε ειδικά πανδοχεία (μπουρδενάκια ή boarding houses) κι η καταβολή εξόδων παλιννόστησης από τον ΟΝ, ήταν πρωτοριακά μέτρα κι αποσκοπούσαν στην αποτροπή δημιουργίας πυρήνων εκμετάλευσης των ναυτικών στα λιμάνι, όπως είχε γίνει με ναυτικούς άλλων χωρών. Παράλληλα, διαμόρφωναν τις κατάλληλες συνθήκες για την ενίσχυσης της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και τον περιορισμό των αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία.

Για τη σύνταξη των καταλόγων, την ένταξη και την κατάταξη των ναυτικών σε αυτούς χρησιμοποιήθηκαν κριτήρια όπως ο χρόνος ανεργίας, ο χρόνος προϋπηρεσίας, τα αίτια απόλυσης από τα εμπορικά πλοία, κλπ. Η καθιέρωση της εκ περιτροπής εργασίας στα ακτοπλοϊκά σκάφη συνιστούσε ένα καινοτόμο και προωθημένο μέτρο για την εργασία των ναυτικών. Παρά το γεγονός ότι διευρύνθηκαν τα όρια ελευθερίας επιλογής των πληρωμάτων των πλοίων, οι εφοπλιστές δεν συμφώνησαν με το μέτρο, το οποίο εφαρμόστηκε. Όχι εξαιτίας της υπαναχώρησης των εφοπλιστών αλλά επειδή είχε δέσει με το μείγμα της εργατικής πολιτικής της δικτατορίας του Μεταξά, την περίοδο της οποίας μάλιστα διευρύνθηκε η δημιουργία Γραφείων Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), όπως μετονομάστηκαν τα ΓΝΕ, σε όλη τη χώρα.

Αλλά η έγνοια της ΔΕΝ δεν εξαντλούνταν στην διευκόλυνση της εύρεσης εργασίας των Ελλήνων ναυτικών. Από την αρχή του μεσοπολέμου είχε θέσει ως προτεραιότητα τον περιορισμό της απασχόλησης αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Τα μέτρα βαθμιαίας αντικατάστασης των αλλοδαπών με Έλληνες ναυτικούς φαίνεται πως ήταν στοχευμένα κι

έεφαρμόστηκαν με μεθοδικό τρόπο. Χρειάστηκε μόνο μια δεκαετία για να μειωθεί το ποσοστό των αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοίο στο 4% των ναυτολογημένων ναυτικών. Κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935 το ποσοστό τους κυμαινόταν γύρω στο 6% επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών. Την επόμενη περίοδο και παρά τις διακηρύξεις της δικτατορίας του Μεταξά το ποσοστό των αλλοδαπών που εργαζόταν στα ελληνικά φορτηγά πλοία ανήλθε στο 11% του συνόλου των απασχολουμένων ναυτικών. Γενικότερα, οι αλλοδαποί κάλυπταν ειδικότητες θερμαστών κι ανθρακέων και προέρχονταν από μεσογειακές χώρες ή από τη Βόρεια Αμερική. Ένα μέρος τους ήταν ελληνικής καταγωγής αλλά με ξένη υπηκοότητα.

Οι αλλοδαποί με οποιαδήποτε ιδιότητα (αλλοδαπής καταγωγής κι υπηκοότητας, ελληνικής καταγωγής αλλοδαπής υπηκοότητας) αποτέλεσαν μια εναλλακτική «δεξαμενή» άντλησης ναυτεργατικού δυναμικού για την ελληνική ναυτιλία καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη κενών, τη χρήση νέων τεχνολογιών και την οικονομικότερη λειτουργία του πλοίου. Ταυτόχρονα αποτέλεσαν και μέσο πίεσης συναρτημένο με την εντατικοποίηση της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, τη δημιουργία κινήτρων ή την αποτροπή λήψης δυσμενών μέτρων για τους εφοπλιστές και την εκτόνωση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών. Πρόκειται εν τέλει για ναυτικούς που διαδραματίζουν ανέκαθεν ένα καίριο ρόλο στην ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών ήταν μια από τις κύριες και σαφείς επιλογές της κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου αμέσως μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Με την ανεργία των ναυτικών συνδεόταν άλλες δύο επιλογές της. Η πρώτη αφορούσε στην φορολογία των έκτακτων πολεμικών κερδών και των εφοπλιστών κι η δεύτερη στην παροχή φορολογικών απαλλαγών στους εφοπλιστές, που θα επένδυαν στην απόκτηση νέων πλοίων. Μέσω της αύξησης του στόλου επιδιώχθηκε η μείωση της ανεργίας των ναυτικών και μέσω της διάθεσης ενός μέρους των εισπραχθέντων φόρων επί των έκτακτων πολεμικών κερδών για τη χορήγηση βοηθημάτων δρομολογήθηκε η οικονομική ενίσχυση των άνεργων ναυτικών.

Στους άνεργους ναυτικούς συμπεριελήφθησαν από την αρχή οι ναυτικοί που είχαν ελληνική ιθαγένεια ή ανήκαν στο ελληνικό γένος, προφανώς για να τύχουν των ίδιων ευεργετημάτων οι πρόσφυγες ναυτικοί. Η οξύτητα του προβλήματος της ανεργίας των ναυτικών φάνηκε από την εκδήλωση και την δραματική τροπή που έλαβαν απεργιακές κινητοποιήσεις από το 1921 έως το 1923. Από την επόμενη χρονιά άρχισαν να οργανώνονται συστηματικότερα οι μηχανισμοί για την αντιμετώπιση της ανεργίας ναυτικών. Κυρώθηκαν οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις, εγκαινιάστηκε η διάθεση βοηθημάτων, ιδρύθηκε ο Οίκος

Ναύτου και δημιουργήθηκε ένα Κεφάλαιο Ανεργίας των ναυτικών. Η ανεργία είχε περιοριστεί σημαντικά με την αγορά μεγάλου αριθμού πλοίων από το 1922 και μετά. Εντούτοις οι κρατικές υπηρεσίας παρακολουθούσαν στενά, μεθοδικά και ψύχραιμα το θέμα.

Η κατάσταση άλλαξε με το οικονομικό κραχ του 1929. Αμέσως μετά τον Οκτώβριο του 1929 η ΔΕΝ, προβλέποντας μάλλον τη θύελλα που θα ακολουθούσε, προώθησε μέσω των προξενικών και λιμενικών αρχών την αντικατάσταση των αλλοδαπών με Έλληνες ναυτικούς στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Αποτέλεσμα τούτου ήταν η πτώση του ποσοστού των αλλοδαπών ναυτικών επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία σε ποσοστό 4% το 1930 και η διατήρησή του στο 6% κατά την περίοδο 1930-1935.

Η ανεργία των ναυτικών την ίδια περίοδο αυξάνεται. Από 1932 παρατηρείται μια απότομη άνοδος που θα διατηρηθεί και το 1934. Η βελτίωση ήλθε σταδιακά από το 1934 κι ιδίως το 1935. Εκτός από τα υψηλά ποσοστά ανεργίας όμως, μειώθηκαν οι μισθοί στα πλοία κι εντατικοποιήθηκε η εργασία λόγω της μείωσης του αριθμού των πληρωμάτων. Οι ναυτικοί αντέδρασαν με διαμαρτυρίες και κινητοποιήσεις με αποκορύφωμα την γνωστή «πορεία πείνης» του 1932. Παράλληλα, υπέβαλαν συνεχώς προτάσεις για την ενίσχυση των πόρων του Κεφαλαίου Ανεργίας και τη λήψη μέτρων υπέρ των ανέργων, μερικά από τα οποία υιοθετήθηκαν από το κράτος. Από την άλλη, οι εφοπλιστές θεωρούσαν πως τα ληφθέντα μέτρα τους αποθάρρυναν και πως εάν παρόπλιζαν τα πλοία τους η ανεργία θα αυξανόταν. Η ΔΕΝ προσπαθούσε να διευθετήσει την κατάσταση με συνεννόηση, συζητήσεις, σύσταση επιτροπών και έλαβε μέτρα για την αντιμετώπιση της ανεργίας. Σε πολιτικό επίπεδο υπήρχε ρητή δέσμευση για την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών όχι μόνο με τη λήψη μέτρων υπέρ των ανέργων αλλά μέσω του αυστηρού ελέγχου της τήρησης των συνθέσεων των πλοίων. Τα χρόνια της οικονομικής κρίσης κι ο μεγάλος αριθμός των άνεργων ναυτικών οδήγησαν στη λήψη μιας σειράς μέτρων για την οικονομική και κοινωνική ανακούφιση των ναυτικών. Παρά τις αντιδράσεις των εφοπλιστών θεσπίστηκαν νέοι πόροι για το Κεφάλαιο Ανεργίας και τα διαθέσιμά του αυξήθηκαν θεαματικά σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Το εντυπωσιακότερο εγχείρημα της ΔΕΝ καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου ήταν η διεύρυνση της προστασίας που παρείχε ο ΟΝ για τη στήριξη των άνεργων ναυτικών. Επρόκειτο για μια ευρεία δέσμη μέτρων, που χαρακτηριζόταν συχνά από πρωτοτυπία και εφευρετικότητα αλλά δεν ήταν πάντα αποτελεσματικά. Αφορούσαν στη διατροφή και στη διαμονή των ναυτικών (πχ. συσσίτια), σε οικονομικές ενισχύσεις ή χορήγηση δανείων και στην παροχή κινήτρων για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα. Δεν έλειψαν οι μομφές εναντίον της ΔΕΝ κι η αλήθεια είναι πως η φιλόδοξη προσπάθειά της δεν ταίριαζε και πολύ με τη μίζερη πραγματικότητα της οικονομικής κρίσης του μεσοπολέμου. Τα ναυτικά σωματεία

πάντως την υποστήριζαν. Ένα προωθημένο μέτρο που αιφνιδίασε ήταν η καθιέρωση της εκ περιτροπής εργασίας για τους ναυτικούς των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας από το 1933. Η αποτυχημένη προσπάθεια να το εφαρμόσει και στη φορτηγό ναυτιλία έδειξε τα όριά του όπως και την ικανότητα της ΔΕΝ να περιορίζεται εκεί που έπρεπε.

Με την υπέρβαση της ναυτιλιακής κρίσης δημιουργήθηκαν ευνοϊκότερες συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών και η ανεργία τους μειώθηκε. Αν κι η καταγραφή της ανεργίας έγινε ακριβέστερη, οι άνεργοι ναυτικοί που προερχόταν από φορτηγά πλοία είχαν τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο των ανέργων. Τα μέτρα επίσης που λαμβάνονταν υπέρ των άνεργων ναυτικών απέκτησαν ορθολογικότερη κι ρεαλιστικότερη μορφή.

ΜΕΡΟΣ Γ΄

ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

7.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σύνθεση του πληρώματος κατά αριθμό και ειδικότητα, όπως διαμορφώθηκε στην περίοδο του μεσοπολέμου, στόχευε στην κατοχύρωση της ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Αν και λογικά αυτός ο στόχος συνιστά βασική μέριμνα κι όφελος του πλοιοκτήτη, η σύνθεση του πληρώματος έχει μια ευρύτερη κοινωνική διάσταση. Πολλές φορές ο πλοιοκτήτης μπορεί να ναυτολογήσει ανεπαρκές σε αριθμό, γνώσεις ή εμπειρίες πλήρωμα, μη έχοντας εκτιμήσει σωστά την κατάσταση ή μεταβιβάζοντας ολικά ή μερικά τον κίνδυνο πραγματοποίησης ατυχημάτων ή απωλειών σε τρίτους ή ακόμη αποβλέποντας στην οικονομικότερη εκμετάλλευση του πλοίου. Σύμφωνα με τις αρχικές ρυθμίσεις του νεοελληνικού κράτους ο αριθμός του πληρώματος προσδιοριζόταν ενώπιον της λιμενικής και στο εξωτερικό ενώπιον της προξενικής αρχής, ανάλογα με το είδος και τη χωρητικότητα του πλοίου με γνώμονα να μην «κινδυνεύσωσι τα πλοία δι' έλλειψιν ναυτών»[343].

Κατά την περίοδο προ του πρώτου παγκοσμίου πολέμου στα εμπορικά ιστιοφόρα πλοία υπήρχαν επίσημα, τέσσερις ειδικότητες ναυτικών (ο πλοίαρχος, οι ναύτες, ο ναύκληρος και οι παίδες). Τα σχετικά διπλώματα ήταν δύο ειδών, του πλοιάρχου για τα μεγάλα πλοία και του κυβερνήτη για τα μικρά πλοία. Για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου απαιτούνταν ηλικία τουλάχιστον 22 ετών, θαλάσσια προϋπηρεσία 4 ετών και επιτυχής πρακτική και θεωρητική εξέταση ενώ για την απόκτηση διπλώματος κυβερνήτη απαιτούνταν ηλικία τουλάχιστον 20 ετών, θαλάσσια προϋπηρεσία 3 ετών και επιτυχής πρακτική εξέταση. Για την απόκτηση των διπλωμάτων πλοιάρχου και κυβερνήτη είχαν καθιερωθεί από το 1852 εξετάσεις ενώπιον επιτροπής κι αφορούσαν στην κατοχή ναυτικών, δοικητικών και γενικών γραμματικών, γνώσεων. Κατά καιρούς έγιναν οι αναγκαίες διευθετήσεις σχετικά με την κατοχή ξένων ή ειδικών διπλωμάτων, την αναγνώριση της απαιτούμενης προϋπηρεσίας σε πλοία υπό ξένη σημαία και την αποδοχή διπλωμάτων ναυτικών που προέρχονταν από τις «προσαρτημένες χώρες» (Ηπειρο και Θεσσαλία)[344].

[343] Διάταγμα της 27-12-1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας» (ΦΕΚ 75 Α).
[344] Νόμος ΩΞ΄/1880 «περί αναγνωρίσεως ως Ελληνικών των εν Βοσπόρω ρυμουλκών πλοίων και των εν Ίστρω ποταμοπλοίων» (ΦΕΚ 61 Α) και Ν. ΑΦΛΕ΄ -1887 «περί τροποποιήσεως του περί των εν Βοσπόρω και Ίστρω ρυμουλκών ποταμοπλοίων νόμου ΩΞ της 24 Απριλίου 1880» (ΦΕΚ 158 Α).

Οι τεχνολογικές, οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα μετέβαλαν την εξειδίκευση στη ναυτική εργασία και συνεπώς τη σύνθεση των πληρωμάτων πλοίων. Ακριβώς στη χρονική καμπή της μετάβασης από το 19ο στον 20ό αιώνα, το 1900 δηλαδή, μετά την επικράτηση του ατμού στην κίνηση των πλοίων, ρυθμίστηκαν θέματα της εργασίας των μηχανικών στα ατμόπλοια (διπλώματα, καθήκοντα) και με τη σύνθεση του πληρώματος κατά αριθμό και βαθμίδα (τάξη) μηχανικών. Οι μηχανικοί κατανεμήθηκαν σε τρεις βαθμίδες ήτοι Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, οι οποίοι αποκτούσαν διπλώματα ειδικότητας μετά από προφορικές και πρακτικές εξετάσεις. Η σύνθεση των ατμοπλοίων καθορίστηκε βάσει της ιπποδύναμης της μηχανής (σε πραγματικούς ίππους). Λόγω της έλλειψης διπλωματούχων μηχανικών δόθηκε η δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών διπλωματούχων μηχανικών κι αποστράτων μηχανικών αξιωματικών του Βασιλικού τότε Ναυτικού ενώ διευκολύνθηκε η γρήγορη και σωστή πιστοποίηση των μηχανικών. Η υποχρεωτική ναυτολόγηση μαθητευόμενων μηχανικών για την απόκτηση γνώσεων κι εμπειρίας απέβλεπε στη δημιουργία, σε σύντομο χρόνο, ικανών και καταρτισμένων Ελλήνων μηχανικών.

Η απλή και περιορισμένη εξειδίκευση στα ιστιοφόρα, άλλαξε οριακά με την εγκατάσταση βοηθητικών μηχανών στα μεγαλύτερα απ' αυτά. Στη σύνθεση του πλοίου προστέθηκε ένας μηχανικός αλλά οι υπόλοιπες ειδικότητες παρέμειναν ως είχαν. Με τις λίγες ειδικότητες στα ιστιοφόρα, παρεχόταν μεγαλύτερη ευελιξία στον καταμερισμό της εργασίας αλλά και μεγαλύτερη συγκέντρωση στην κατανομή αρμοδιοτήτων κι εξουσιών στο προσωπικό. Η λειτουργία κι η εκμετάλλευση των ατμοπλοίων διεύρυνε και ανακατένειμε την αγορά της ναυτικής εργασίας. Οι ειδικότητες αυξήθηκαν, η ευελιξία στη χρήση των ναυτικών περιορίστηκε κι ο στόχος της υψηλότερης παραγωγικότητας της εργασίας έγινε μονόδρομος. Το προσωπικό πχ. του καταστρώματος δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στη μηχανή αλλά κι αν γινόταν, αφορούσε κυρίως στο κατώτερο πλήρωμα κι αυτό υπό προϋποθέσεις. Πέραν τούτου, η εξειδίκευση στα ακτοπλοϊκά, μεσογειακά και υπερωκεάνεια επιβατηγά ατμόπλοια, ήταν μεγαλύτερη και ποικιλότερη σε σχέση με αυτή των φορτηγών ατμοπλοίων[345].

Στο παρόν Κεφάλαιο θα παρακολουθήσουμε τις τομές αλλά και τις μεταβολές που αφορούσαν στη σύνθεση του πληρώματος κατά το μεσοπόλεμο και θα αναζητήσουμε τα κύρια στοιχεία, τα αίτια και τις λογικές που επικράτησαν, τον τρόπο που εφαρμόστηκαν και τα αποτελέσματά τους.

---

[345] Λήδα Παπαστεφανάκη, ΄΄Μισθωτή εργασία΄΄, στο Κώστας Κωστής και Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σελ. 270 και Χρήστος Χατζηϊωσήφ, ΄΄Η μπελ επόκ του κεφαλαίου - Από την επιβολή του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου μέχρι την κατάρρευση του προπολεμικού διεθνούς οικονομικού συστήματος΄΄ στο Χρήστος Χατζηϊωσήφ (Επιστ. Επιμέλεια), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα – Οψεις πολιτικής και οικονομικής ιστορίας 1900-1940,* Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σελ. 246.

Θα εξετάσουμε τις εξελίξεις στην εξειδίκευση των ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο, τον ιδιαίτερο ρόλο και τις εξουσίες των πλοιάρχων στα ελληνικά φορτηγά πλοία κι αν οι ειδικές συνθήκες δράσης της ελληνικής ναυτιλίας συντέλεσαν κι ως ποιό βαθμό στη διαμόρφωση ενός συγκεκριμένου καθεστώτος για τους πλοιάρχους των εμπορικών πλοίων. Έχει κι ενδιαφέρον να διαπιστώσουμε αν και πως το συγκεκριμένο καθεστώς επέδρασε στην υιοθέτηση συγκεκριμένων στάσεων και συμπεριφορών των ίδιων των πλοιάρχων.

Εκτός από τις τεχνολογικές, οι κοινωνικές και εθνικές συνθήκες της εποχής φαίνεται πως διαδραματίζουν το ρόλο τους στην εξειδίκευση των ναυτικών. Θα δούμε κατά πόσο η εξειδίκευση προσαρμόστηκε στις τεχνολογικές εξελίξεις λειτουργίας των πλοίων (μηχανές, επικοινωνίες) αλλά και στις εθνικές ανάγκες (πρόσφυγες, πόλεμοι) ή στις κοινωνικές συνθήκες (ανεργία, πολιτικές προτεραιότητες, ιδεολογικές επιρροές).

Σημαντικό ρόλο στα θέματα της εξειδίκευσης των ναυτικών έχει αναπόφευκτα το διεθνές περιβάλλον. Η εξωστρεφής ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν μπορεί παρά να επηρρεάζεται ποικιλοτρόπως. Θα μας απασχολήσει η επίδραση των ενεργειών διεθνών οργανισμών όπως της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας αλλά και των πρακτικών που ακολουθούσαν άλλες ναυτιλιακές χώρες όπως η Αγγλία κι η Γαλλία.

7.2.-ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Μετά τη ρύθμιση της ναυτολόγησης μηχανικών ατμοπλοίων το 1900, η σύνθεση των ατμοπλοίων έμελλε να μείνει σταθερή καθώς μεσολάβησε ο πρώτος παγκόσμιος πόλεμος. Είκοσι πέντε χρόνια αργότερα, το 1925, μετά την καθιέρωση της ραδιοτηλεγραφίας στα πλοία και την υποχρεωτική εγκατάσταση και λειτουργία ασυρμάτου, τα ατμόπλοια υποχρεώθηκαν στη ναυτολόγηση ραδιοτηλεγραφητών (ή ασυρματιστών). Τα φορτηγά πλοία άνω των 1600 τόννων ολικού φόρτου όφειλαν να ναυτολογήσουν ένα ασυρματιστή. Το κριτήριο της ολικής χωρητικότητας του πλοίου σε κόρους χρησιμοποιήθηκε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου για τη ναυτολόγηση ασυρματιστών, παρότι την πρώτη χρονιά υπήρξε μια αναφορά σε «τόννους ολικού φόρτου» ή χωρητικότητας, δηλαδή σε τόννους νεκρού βάρους (dwt). Τα άλλα δύο κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν ήταν η επέκταση των πλόων στον ωκεανό για πλοία κάτω των 1600 κοχ κι η συνδρομή άλλου μέλους του πληρώματος σε περίπτωση ανάγκης ή για την αναπλήρωση πρόσληψης δεύτερου ασυρματιστή.

Η υποχρεωτική ναυτολόγηση των μηχανικών κι αργότερα των ραδιοτηλεγραφητών προλείανε το έδαφος για τη συνολική αντιμετώπιση του ζητήματος. Ο νέος τρόπος

λειτουργίας των πλοίων εκτός Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας δημιούργησε τις συνθήκες για την καλύτερη εφαρμογή της εξειδίκευσης της ναυτικής εργασίας.

Το 1926 ήταν μια χρονιά - σταθμός για τον καθορισμό της σύνθεσης των ελληνικών επιβατηγών και φορτηγών πλοίων καθώς υιοθετήθηκε ένα ολοκληρωμένο σύστημα της σύνθεσης πληρώματος πλοίων, προσαρμοσμένο στα νέα δεδομένα δραστηριοποίησης κι εκμετάλλευσης των πλοίων. Αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα της ΔΕΝ και θεσπίστηκε σε μια καλή εποχή για την ελληνική εμπορική ναυτιλία και σε γενικές γραμμές εφαρμόστηκε με ικανοποιητικό τρόπο. Για τα φορτηγά ατμόπλοια η σύνθεση καθορίστηκε αριθμητικά για όλες τις ειδικότητες καταστρώματος (πλοίαρχος, αξιωματικοί, ναύκληρος, ναύτες, ξυλουργός, ναυτόπαιδες), μηχανής (Μηχανικοί Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄ τάξεως, Δόκιμοι, Λιπαντές, Αρχιθερμαστής, Θερμαστές, Ανθρακείς) και γενικών υπηρεσιών (Ασυρματιστές Α΄ και Β΄ τάξεως, μάγειρος, βοηθός μαγείρου και θαλαμηπόλος)[346].

Τα κριτήρια για τον καθορισμό των ειδικοτήτων και του αριθμού του πληρώματος ήταν τεσσάρων ειδών (χωρητικότητα πλοίου σε τόννους νεκρού βάρους ή όπως συνήθως αναφερόταν σε τόννους ολικού φορτίου, ιπποδύναμη μηχανής, χρονική διάρκεια του πλου και περιοχές πλόων) με σπουδαιότερα τη χωρητικότητα σε τόννους νεκρού βάρους και την ιπποδύναμη μηχανής και διαφοροποιούνταν ανά κατηγορία κι ειδικότητα πληρώματος. Για τον καθορισμό του αριθμού των αξιωματικών καταστρώματος για πλοία κάτω των 1500 τόννων χρησιμοποιήθηκε το κριτήριο της χρονικής διάρκειας του πλου και για τον καθορισμό του αριθμού των αξιωματικών της μηχανής χρησιμοποιήθηκε, όπως ήταν φυσικό, η ιπποδύναμη της μηχανής αλλά για την προσθήκη τέταρτου Μηχανικού και δόκιμου ή λιπαντή χρησιμοποιήθηκε η χωρητικότητα του πλοίου σε τόννους. Το γεγονός ότι δεν υπήρξαν αξιόλογες αντιδράσεις στη θέσπιση της σύνθεσης, οφείλεται μάλλον και στη μείωση της σύνθεσης των μηχανικών, από ένα έως τρία άτομα, κυρίως μαθητευόμενους μηχανικούς, σ' όλες τις κατηγορίες των πλοίων σε σχέση με κείνη που είχε καθοριστεί από το 1900.

Ο έλεγχος της εφαρμογής της σύνθεσης γινόταν μέσω της αναγραφής της στη δεύτερη σελίδα του ναυτολογίου και σε περίπτωση μη τήρησής της το πλοίο δεν μπορούσε να πάρει απόπλου (αποδημητήρια έγγραφα), εκτός κι αν ήταν αδύνατη η εξεύρεση ναυτικών για να συμπληρωθεί η σύνθεση και δεν ετίθετο σε κίνδυνο η ασφάλεια του σκάφους, εξαιτίας των ελλείψεων στη σύνθεση του πληρώματος. Εάν ετίθετο σε κίνδυνο η ασφάλεια του σκάφους εξαιτίας των ελλείψεων στη σύνθεση του πληρώματος και για να αποφευχθεί η απαγόρευση απόπλου από τη λιμενική ή την προξενική αρχή, ο εφοπλιστής μπορούσε να ναυτολογήσει

[346] Διάταγμα της 21-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α).

αλλοδαπούς ναυτικούς και καθ' υπέρβαση του επιτρεπομένου ενός τετάρτου αλλά μόνο μέχρι το λιμάνι που θα ήταν δυνατή η συμπλήρωση της σύνθεσης του πληρώματος με Έλληνες. Η μη τήρηση της καθορισμένης σύνθεσης συνιστούσε πειθαρχικό ή και ποινικό παράπτωμα για τον πλοίαρχο, που τιμωρούνταν με πρόστιμο ή φυλάκιση και χρηματική ποινή. Ο δε έλεγχος των φορτηγών πλοίων, ιδίως από τις προξενικές αρχές του Ρόττερνταμ, του Κάρδιφ και της Αμβέρσας ήταν διαρκής.

Μετά την εκδήλωση της κρίσης του 1929, την κάμψη της ναυλαγοράς και την έναρξη των παροπλισμών μειώθηκε η οργανική σύνθεση των πλοίων μέσω της προσθήκης νέων κατηγοριών των φορτηγών ατμοπλοίων βάσει της χωρητικότητας εκτοπίσματος ήτοι τόννων νεκρού βάρους (dwt) για τους αξιωματικούς καταστρώματος, τους αξιωματικούς μηχανής και τους ραδιοτηλεγραφητές ενώ για το κατώτερο πλήρωμα της μηχανής θεσπίστηκε το κριτήριο της ημερήσιας κατανάλωσης γαιανθράκων εν πλω σε αγγλικούς τόννους. Όπως διαπιστώνουμε από τους Πίνακες 7.1. «Σύνθεση πληρώματος αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων» και 7.2. «Σύνθεση κατώτερου πληρώματος και δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, ο αριθμός των αξιωματικών καταστρώματος, όπως κι ο αριθμός των ναυτών, μειώθηκαν κατά ένα ή δύο άτομα για ορισμένες κατηγορίες πλοίων και πλόων ενώ δόθηκε η δυνατότητα αντικατάστασης ναύτη με ναυτόπαιδα.

Με το προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών έχουμε μια παρόμοια μείωση. Αν και τον Οκτώβριο του 1926 είχαμε μια αύξηση του αριθμού των ραδιοτηλεγραφητών από ένα σε δύο άτομα με την αλλαγή του κριτηρίου από τόννους νεκρού βάρους σε κόρους ολικής χωρητικότητας, το 1930 απαιτείτο μόνο ένας Ραδιοτηλεγραφητής Α΄ τάξεως. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 7.6. «Σύνθεση πληρωμάτων Γενικών Υπηρεσιών» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, τρία χρόνια αργότερα (1933) θεσπίστηκε η απαίτηση ναυτολόγησης ενός Ραδιοτηλεγραφητή Α΄ τάξεως για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων (κοχ) ενώ για τα μεταξύ 1.600-3.000 κοχ και για τα κάτω των 1.600 κοχ που επέκτειναν τους πλόες τους στον ωκεανό, απαιτούνταν πλέον ένας Ραδιοτηλεγραφητής Β΄ τάξεως. Για το υπόλοιπο προσωπικό γενικών υπηρεσιών η σύνθεση ήταν περίπου ελεύθερη. Ο αριθμός των θαλαμηπόλων καθοριζόταν κατά την κρίση του πλοιοκτήτη ενώ ήταν υποχρεωτική η ναυτολόγηση ενός μαγείρου κι ενός βοηθού μαγείρου αλλά δύο (2) μήνες αργότερα, τον Απρίλιο του 1926 ορίστηκε ότι η υποχρεωτική πρόσληψη μαγείρου αφορούσε μόνο στα ακτοπλοούντα φορτηγά πλοία.

Οι αλλαγές των κριτηρίων καθορισμού του αριθμού και των ειδικοτήτων των αξιωματικών και του κατώτερου πληρώματος της μηχανής εμφανίζονται στο Πίνακα 7.3. «Σύνθεση

πληρώματος αξιωματικών μηχανής φορτηγών ατμοπλοίων» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου αλλά δεν μας επιτρέπουν να εντοπίσουμε την ακριβή αριθμητική τους μείωση, για την οποία η Ένωση Μηχανικών διαμαρτυρήθηκε το 1930. Ενώ πχ. μπορούμε να δούμε ότι ο αριθμός των αξιωματικών της μηχανής αυξήθηκε το 1927 έναντι του καθορισμένου το 1926 κατά ένα Μηχανικό Γ΄ τάξεως ή Δόκιμο Μηχανικό, με τις ρυθμίσεις του 1930 δεν είναι εφικτός ο εντοπισμός της αριθμητικής μεταβολής καθώς ο καθορισμός των αξιωματικών της μηχανής κατά αριθμό και βαθμό γίνεται βάσει της χωρητικότητας εκτοπίσματος (dwt) κι όχι βάσει της ενδεικτικής ιπποδύναμης της μηχανής, που γινόταν μέχρι τότε.

Τα ίδια ισχύουν και για το κατώτερο προσωπικό της μηχανής. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 7.4. «Σύνθεση κατώτερων πληρωμάτων μηχανοστασίου κι λεβητοστασίου φορτηγών ατμοπλοίων» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, το 1926 ο αριθμός κι οι ειδικότητες καθορίστηκαν βάσει της χωρητικότητας εκτοπίσματος (dwt) του πλοίου αλλά το 1930 βάσει της κατανάλωσης γαιανθράκων εν πλω ανά εικοσιτετράωρο σε αγγλικούς τόννους, προφανώς κατ' αντιγραφή του αντίστοιχου αγγλικού προτύπου.

Παρά την επίσημη μείωση της σύνθεσης του πληρώματος των πλοίων, κυμαινόμενη αριθμητικά σε 1-3 άτομα ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και την παροχή δυνατότητας ναυτολόγησης ειδικοτήτων με λιγότερα προσόντα και συνεπώς μικρότερες αμοιβές (πχ. ναυτόπαιδα αντί ναύτη), το Μάρτιο του 1930, ορισμένοι εφοπλιστές ήθελαν να αποφύγουν και τον έλεγχο της εφαρμογής της. Οι διαθέσεις των για την ελαχιστοποίηση των δαπανών με κάθε τρόπο και τη συνέχιση της λειτουργίας των πλοίων, είχαν γίνει αντιληπτές από τη διοίκηση, η οποία διευκόλυνε την άσκηση του ελέγχου της σύνθεσης των πλοίων, κωδικοποιώντας τις ισχύουσες διατάξεις σε ένα νέο κείμενο[347].

Η αντίδραση μεγάλης μερίδας των εφοπλιστών στις γενικές «ρυθμίσεις» του 1931 και συγκεκριμένα στην εφαρμογή του νέου νόμου, για τη σύνθεση των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων, παρότι όλες σχεδόν οι διατάξεις περιέχονταν σε παλιότερους νόμους κι ουσιαστικά κωδικοποιήθηκαν, είναι παράξενη. Ίσως η περίοδος δεν ήταν κατάλληλη ακόμα και για κωδικοποιήσεις. Η στάση αυτής της μερίδας των Ελλήνων πλοιοκτητών – πλοιάρχων μπορεί να εξηγηθεί από την προσπάθεια να ελαττώσουν το κόστος λειτουργίας των πλοίων τους στο ελάχιστο δυνατό για να αντιμετωπίσουν την οικονομική κρίση του 1929, που είχε ως συνέπεια τον παροπλισμό των φορτηγών πλοίων και την πτώση των ναύλων. Δεν υπήρξε ωστόσο μια συγκεκριμένη επιχειρηματολογία κατά των διατάξεων παρά ένας γενικόλογος και διαρκής ψόγος. Αυτό ακριβώς μας αναγκάζει να προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε τις

[347] ΠΔ της 26-03-1930 «περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 95 Α).

βαθύτερες αιτίες της αντίδρασης, στην επόμενη ενότητα του παρόντος Κεφαλαίου, καθώς επηρέασε όλες τις μεταγενέστερες ενασχολήσεις με το θέμα[348].

Τα ελληνικά φορτηγά πλοία διήλθαν την περίοδο που ακολούθησε την οικονομική κρίση του 1929 με μειωμένες σε σχέση με το παρελθόν συνθέσεις και με μειωμένους μισθούς των πληρωμάτων. Αυτή ήταν κι η κύρια συνδρομή που μπορούσε να παρέξει το ελληνικό κράτος. Ωστόσο, οι υπερβολές στη μείωση κι άλλων δαπανών, όπως η τροφοδοσία, από μια μερίδα εφοπλιστών προκάλεσε τη δικαιολογημένη αντίδραση των πληρωμάτων. Οι μειώσεις στο λειτουργικό κόστος κι η εντατικοποίηση της χρήσης του ναυτεργατικού δυναμικού ήταν που επέτρεψε όχι μόνο την επιβίωση αλλά και την ανάπτυξη του εμπορικού στόλου στην κρίση.

Μετά την παρέλευσή της και με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων, που είχαν δημιουργηθεί, συμπληρώθηκαν και τροποποιήθηκαν το 1935 οι γενικές ρυθμίσεις του 1931 για τη σύνθεση των πληρωμάτων. Οι αλλαγές είχαν ένα διορθωτικό χαρακτήρα, αλλά σε θεσμικό επίπεδο δεν γινόταν λόγος για αύξηση των μελών του πληρώματος, στα επίπεδα προ κρίσης. Δόθηκε η δυνατότητα καθορισμού της οργανικής σύνθεσης πληρωμάτων εκτός από τα πλοία και στα πλοιάρια και στα πλωτά ναυπηγήματα, θεσπίστηκε η υποχρεωτική καταβολή εισφορών υπέρ του ΝΑΤ για τα ελλείποντα μέλη πληρώματος (εισφορές ναυτικού και πλοιοκτήτη και μισθοτροφοδοσία για κάθε μέλος) από τον πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις αδικαιολόγητης, κάτω του ελάχιστου ορίου της κανονικής, σύνθεσης του πλοίου αλλά κι η δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών (πρώτου μηχανικού για ένα χρόνο σε νεοαγοραζόμενα πλοία με μηχανές εσωτερικής καύσης αλλά κι εφόσον αυτές έχουν τοποθετηθεί σε υπάρχοντα πλοία, διπλωματούχων ή μη σε περιπτώσεις που ναυτολογημένα μέλη πληρώματος προέβαλαν πριν από τη λήξη της σύμβασής τους, αξιώσεις καταβολής μισθού μεγαλύτερου από τον συμφωνηθέντα) με στόχο την έγκαιρη συμπλήρωση της οργανικής σύνθεσης[349].

Οι νέες ρυθμίσεις εφαρμόστηκαν για τρία χρόνια, κατά τα οποία δεν προέκυψαν αξιόλογα προβλήματα. Οι πολιτικές εξελίξεις το 1935 κι η έλευση της δικτατορίας τον Αύγουστο του 1936, δεν επέφεραν ιδιαίτερες μεταρρυθμίσεις. Η αριθμητική σύνθεση των πληρωμάτων δεν άλλαξε, παρά την υπέρβαση της οικονομικής κρίσης, την απασχόληση του συνόλου των ελληνικών φορτηγών πλοίων και τη σημαντική άνοδο της ναυλαγοράς. Σε διεθνές επίπεδο η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας υιοθέτησε το 1936 την αριθ. 57 Διεθνή Σύμβαση για το ωράριο εργασίας και τη σύνθεση πληρώματος των πλοίων, που κυρώθηκε μόνο από την Αυστραλία,

[348] Νόμος 5231/1931 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 254 Α).
[349] Ν.Δ. της 27-9-1935 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων και περί μισθολογίου των εργατών θαλάσσης διατάξεων των Νόμων 5231 και 6209» (ΦΕΚ 426 Α).

τις ΗΠΑ και το Βέλγιο το 1938 και δεν τέθηκε σε ισχύ μολονότι οι βασικές της αρχές επηρρέαζαν πλέον άμεσα ή έμμεσα τη λειτουργία του κλάδου σε διεθνές επίπεδο[350].

Το Φεβρουάριο του 1939 το καθεστώς της σύνθεσης των πληρωμάτων αναμορφώθηκε μερικά προς όφελος των εφοπλιστών. Η μόνη ουσιαστική τροποποίηση αφορούσε στην παροχή ευχέρειας στις παράλιες προξενικές αρχές να επιτρέπουν σε ειδικές περιπτώσεις (αιφνίδια ναύλωση, ανειλημμένες υποχρεώσεις, άλλες έκτακτες ανάγκες) και κατά τη διακριτική τους εξουσία, χωρίς επέμβαση της κεντρικής Υπηρεσίας, τον απόπλου των πλοίων, έστω και με αντικανονική ή και με ελλιπή σύνθεση των πληρωμάτων τους, εφόσον δεν ετίθετο σε κίνδυνο η ασφάλειά τους. Η τροποποίηση στόχευε στην αποφυγή της καθυστέρησης των πλοίων και πληρωμής επισταλιών από τους πλοιοκτήτες, ιδίως σε μακρινά λιμάνια του εξωτερικού, εν αναμονή της τηλεγραφικής εξουσιοδότησης της κεντρικής Υπηρεσίας για τον απόπλου τους, με ελλιπή ή αντικανονική ναυτολόγηση. Με το νέο νόμο καταργήθηκε ο νόμος 5231/1931, παρότι οι βασικές διατάξεις του, όπως είχαν συμπληρωθεί το 1935, διατηρήθηκαν αυτούσιες[351].

Αργότερα, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 7.5. «Σύνθεση πληρώματος μηχανής πλοίων με μηχανές εσωτερικής καύσης» στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου, θεσπίστηκε μια μείωση των βαθμίδων του προσωπικού της μηχανής στην οργανική σύνθεση των πλοίων, που έφεραν μηχανή εσωτερικής καύσης 751 – 2.500 ίππων, καθώς αντικαταστάθηκε ένας λιπαντής από ένα δόκιμο ή μαθητευόμενο. Στους απόφοιτους της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας, οι οποίοι ναυτολογούνταν καλύπτοντας τη θέση ενός ναύτη στην οργανική σύνθεση, θα καταβάλλονταν πλέον μισθός ναύτη, αντί ναυτόπαιδα, όπως είχε οριστεί από το 1934. Η σημαντικότερη ρύθμιση αφορούσε στην υποχρεωτική ναυτολόγηση ενός θαλαμηπόλου για φορτηγά πλοία άνω των 250 κοχ κι ενός θαλαμηπόλου κι ενός επικούρου για πλοία άνω των 2.000 τόννων νεκρού βάρους (dwt)[352].

Το καθεστώς της σύνθεσης των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων άλλαξε αναγκαστικά μετά την δέσμευση του ελληνικού στόλου των φορτηγών από το αγγλικό δημόσιο για μεταφορές μετά την έναρξη του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, το Σεπτέμβριο του 1939. Αυξήθηκε ο αριθμός των αξιωματικών καταστρώματος κατά ένα άτομο για τα πλοία από 6.000 έως

[350] C57 – Convention concerning Hours of Work on Board Ship and Manning (Sea) διαθέσιμη στο http://www.ilo.org/ilolex.

[351] Αναγκαστικός Νόμος 1637/1939 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των Ελληνικών πλοίων» (ΦΕΚ 82 Α).

[352] Διάταγμα της 9-5-1939 «περί τροποποιήσεως του από 4 Ιουνίου 1937 Β. Δ/τος περί τροποποιήσεως των εμπορικών πλοίων ισχυουσών διατάξεων και προσθήκης συναφών τοιούτων» (ΦΕΚ 193 Α), ΒΔ της 11-10-1938 «περί τροποποιήσεως του από 05-11-1934 Διατάγματος ¨περί ναυτολογήσεως επί φορτηγών ατμοπλοίων των δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας¨» (ΦΕΚ 373 Α) και Διάταγμα της 31-05-1939 «περί προσλήψεως φροντιστού επί των επιβατηγών ατμπολοίων ο.χ.κ. 250 και άνω και θαλαμηπόλου και επικούρου επί φορτηγών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 237 Α).

11.000 τόννων ολικού φορτίου (dwt), ανακατατάχθηκε το προσωπικό της μηχανής των πλοίων με μηχανές εσωτερικής καύσης ανάλογα με το αν το πλοίο φέρει βαρούλκα, βοηθητικά μηχανήματα, μία ή δύο κύριες μηχανές και βοηθητικό ατμολέβητα και μειώθηκε ο αριθμός των θερμαστών κατά ένα άτομο στα ατμόπλοια που έφεραν ένα λεβητοστάσιο με δύο το πολύ εστίες. Οι μεταβολές αυτές απέβλεπαν στην καλύτερη εκτέλεση της εργασίας του προσωπικού της μηχανής ενώ η αύξηση των αξιωματικών καταστρώματος κατά ένα άτομο είχε στόχο την εντατικότερη αξιοποίηση κι εκμετάλλευση του πλοίου, την εκτέλεση πλόων μεγαλύτερης έκτασης και διάρκειας και την αύξηση των δυνατοτήτων ασφαλούς πλεύσης.

7.3.-ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΙ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η σύνθεση πληρώματος των ελληνικών φορτηγών πλοίων δεν μπορούσε να τηρηθεί επακριβώς και διαρκώς καθώς ήταν δύσκολη η εξεύρεση κι αναπλήρωση ναυτικών κι ιδίως αξιωματικών εφόσον τα πλοία δραστηριοποιούνταν εκτός των ευρωπαϊκών λιμένων (Κάρδιφ, Ρόττερνταμ, Αμβέρσα), όπου υπήρχαν διαθέσιμοι Έλληνες ναυτικοί. Πέραν τούτου, δυσχεραινόταν κι η λειτουργία του πλοίου, γιατί την εργασία τού ή των ναυτικών που έλειπαν, επωμίζονταν οι υπόλοιποι ναυτικοί της ίδιας ειδικότητας στο πλοίο. Ο δε έλεγχος εφαρμογής της οργανικής σύνθεσης των φορτηγών πλοίων ήταν από τη φύση του δυσχερής καθώς προϋπέθετε την ύπαρξη προξενικών λιμεναρχών στα λιμάνια προσέγγισής των αλλά υπήρχαν μόνο στα κυριότερα ευρωπαϊκά και σε ελάχιστα μεγάλα λιμάνια του λοιπού κόσμου.

Τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου οι ναυτολογήσεις γίνονταν ανάλογα με τις περιστάσεις και με τη χρησιμοποίηση αρκετών αλλοδαπών ή μη απογεγραμμένων (κατόχων ναυτικών φυλλαδίων) ναυτικών. Τα ναυτικά ατυχήματα αυτής της περιόδου είχαν προκαλέσει δικαιολογημένα ανησυχία στη διοίκηση και δεν είναι άσχετο το γεγονός ότι η θέσπιση της οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων των πλοίων έγινε ολοκληρωμένα μετά το πολύνεκρο ναυάγιο, του φορτηγού πλοίου *Μαργαρίτα*, τον Σεπτέμβριο του 1925.

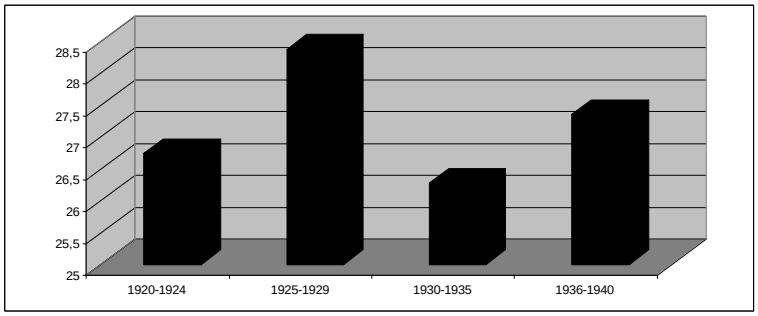
Οι ρυθμίσεις του 1926 έγιναν με βάση τις υφιστάμενες συνθέσεις των πλοίων και καθώς δεν υπήρξαν σοβαρές αντιδράσεις, δεν δημιούργησαν πρόσθετο κόστος στους εφοπλιστές. Η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών φορτηγών πλοίων είχε εν μέρει βασιστεί και στη μερική ελευθερία στη σύνθεση πληρώματος αλλά δεν μπορούσε να διατηρηθεί υπό το βάρος των ατυχημάτων και μάλιστα σε περιόδους άνθησης της ναυτιλίας[353].

[353] Π. Δουργούτης, Επιλιμενάρχης, ΄΄Το από 2 Φεβρουαρίου 1926 Διάταγμα ¨περί οργανικής συνθέσεως ατμοπλοίων¨ και αι ενδεικνυόμεναι εκ των πραγμάτων εις τούτο τροποποιήσεις΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. Ιανουαρίου 1927.

Η καλή κατάσταση της ναυλαγοράς διευκόλυνε τη θέσπιση του νόμου για τις συνθέσεις το 1926. Από το Γράφημα 7.1. «Μέσος αριθμού πληρώματος ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων», πιστοποιείται ότι ο αριθμός των μελών των πληρωμάτων των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων αυξήθηκε, κατά μέσο, κατά δύο περίπου άτομα την περίοδο 1925-1929 έναντι της περιόδου 1920-1924. Αντίθετα, κατά την περίοδο της κρίσης του 1930-1935 ο μέσος όρος του αριθμού των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων μειώθηκε κατά δύο άτομα, ήτοι σε αναλογία της μείωσης της οργανικής σύνθεσης των πλοίων κατά το 1930, από 1 έως 3 άτομα.

Η περίοδος 1936-1940 εμφανίζει μια άνοδο των μελών του πληρώματος κατά ένα άτομο, η οποία συμβαδίζει με τη θεσμική μεταβολή του αριθμού πληρώματος των φορτηγών ατμοπλοίων. Οι εκάστοτε αλλαγές ιδίως κατά τη δεκαετία του 1930 συνοδευόταν συχνά με αντιδράσεις και προβλήματα, που εκδηλωνόταν τόσο στα πλοία όσο και εκτός αυτών.

Γράφημα 7.1. Μέσος όρος αριθμού πληρώματος ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων



Πηγή: Πίνακας 7.8. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Μετά τη θέσπιση της σύνθεσης πληρώματος κατά αριθμό κι ειδικότητα, η διοίκηση μεριμνούσε για την εφαρμογή της, είτε κατά την έναρξη ισχύος των νέων συνθέσεων ή των μεταβολών είτε στη συνέχεια μετά από ερωτήματα ή θέματα που ανέκυπταν, θέτοντας τους αρμόδιους των λιμενικών αρχών προ των ευθυνών τους. Η ασφάλεια του πλοίου και της ναυσιπλοΐας κι οι διεθνείς εξελίξεις όπως η κατάρτιση της σύμβασης «Περί Ασφαλείας της Αθρωπίνης Ζωής Εν Θαλάσση (συντ. ΠΑΑΖΕΘ)», της γνωστής SOLAS, το 1929 αλλά κι η ανεργία των ναυτικών επηρρέαζαν τις παρεμβάσεις της[354].

Μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, η αύξηση της σύνθεσης συνδέθηκε με την καταπολέμηση της ανεργίας υπό την πίεση των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών και με στόχο την απορρόφηση μεγάλου αριθμού ανέργων. Οι κύριες παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους έγιναν στην ακτοπλοΐα, όπου αντικαταστάθηκαν όλοι οι αλλοδαποί με

[354] ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 33 αριθ. πρωτ. 14665/28-6-1926 «Οδηγίαι προς εκτέλεσιν του περί συνθέσεως των πληρωμάτων των Εμπορικών πλοίων Διατάγματος», ΔΕΝ 15137/28-5-1929 «περί εφαρμογής των περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των ατμοπλοίων διατάξεων» και Μόνιμη Εγκύκλιος 29 αριθ. πρωτ. 11998 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων», στο *ΕΕΝ*, τ. 141, Μάρτιος 1937.

Έλληνες ναυτικούς κι αυξήθηκε ως ένα βαθμό η σύνθεση του πληρώματος αλλά το κόστος μεταβιβαζόταν μέσω αυξήσεων του ναυλολογίου επιβατών κι εμπορευμάτων στους καταναλωτές - χρήστες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιακών μέσων. Στα φορτηγά πλοία δεν μπορούσε να γίνει κάτι ανάλογο. Η σύνθεση, όπως έχουμε ήδη διαπιστώσει σε θεσμικό τουλάχιστον επίπεδο, δεν είχε καθοριστεί αριθμητικά παρά μόνο για τους μηχανικούς από το 1900. Είναι λογικό κι αναμενόμενο πως με την αλλαγή των διαδρομών των πλοίων, με πλόες εκτός Μεσογείου, αυξήθηκε ο αριθμός των μελών του πληρωμάτων με αποφάσεις των εφοπλιστών για λόγους στοιχειώδους ασφάλειας των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου[355].

Τα περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία ιδίως την περίοδο 1925-1929 είχαν αγοραστεί από Άγγλους εφοπλιστές κι έφεραν την αγγλική σημαία προηγούμενα. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 7.9. «Αναλογία ναυτικών ανά 10.000 και 100 τόννους» στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου, τα ίδια πλοία υπό αγγλική σημαία είχαν περισσότερο πλήρωμα, όπως συνέβαινε και κατά το παρελθόν με τα ιστιοφόρα. Η ελληνική διοίκηση δεν το αγνοούσε αλλά αγνόησε την εφαρμογή του οκταώρου και καθόρισε τη σύνθεση των πλοίων το 1926 στο ελάχιστο δυνατό. Επί της ουσίας, στήριξε τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εξασφαλίζοντας τον επί ίσοις όροις ανταγωνισμό μεταξύ τους και δίνοντας πλεονεκτήματα έναντι των ξένων ανταγωνιστών[356].

Μετά την εκδήλωση της κρίσης του 1929 η ΔΕΝ επέδειξε τα κατάλληλα αντακλαστικά. Όπως έχουμε δει, επέτρεψε τη μείωση των μισθών των ναυτικών στις αρχές του 1930 και θέσπισε τη μείωση της οργανικής σύνθεσης των πλοίων την ίδια χρονιά. Ναυτεργατικά σωματεία κι ενώσεις αντέδρασαν σθεναρά στη μείωση της σύνθεσης αλλά και στην καταστρατήγηση της νέας από τους πλοιάρχους και με διαβήματα προς τη ΔΕΝ ζητούσαν την επέκταση του καθορισμού συνθέσεων πληρώματος και σε άλλες κατηγορίες πλοίων όπως τα υπερωκεάνεια, την άσκηση αυστηρότερων ελέγχων από τις λιμενικές αρχές και την αυστηροποίηση των κυρώσεων στους παραβάτες. Κατά τις εκτιμήσεις των σωματείων, εκατοντάδες θέσεις ναυτικών μειώθηκαν στα εμπορικά πλοία εξαιτίας των ρυθμίσεων του 1930 κι επιθυμούσαν την επαναφορά των ρυθμίσεων του 1926[357].

---

[355] Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μαντζαβελάκης, Αθήνα 1925, σελ. 132.
[356] Σ. Αγαπητίδης, ΄΄Η ναυτεργατική προστασία΄΄, στο *EEN*, τ. 176, Φεβρουάριος 1940 και Apostolos Delis,΄΄From Lateen to Square Rig: The evolution of the Greek-owned merchant fleet and its ships in the eighteenth and nineteenth centuries΄΄, στο *The Mariner's Mirror*, 100:1, σελ. 44-58, δημοσιευμένο στις 05-02-2014 και διαθέσιμο σε**:** http://dx.doi.org/10.1080/00253359.2014.866374.
[357] ΄΄Μέτρα υπέρ των εργατών θαλάσσης΄΄, στο *EEN*, τ. 64, Σεπτέμβριος 1930, Επιστολή Ευστάθιου Ματθαίου επί των άρθρων του κ. Μεταξά, δημοσιευμένη στο *NX*, τ. 9, 01-05-1931 και Ψήφισμα στην κυβέρνηση και στους αρχηγούς κομμάτων του 11ου Πανναυτικού Συνεδρίου της 11-01-1933.

Αντίθετα οι εφοπλιστές, που διαφωνούσαν με τη θέσπιση της σύνθεσης πληρώματος, επεδίωκαν την παροχή μεγαλύτερης ή αποκλειστικής εξουσίας στον πλοίαρχο για την κατάρτιση των πληρωμάτων, με πλήρη ελευθερία ή έστω να περιορίζεται στην πρόσληψη ενός ελάχιστου αριθμού πληρώματος ανά ειδικότητα. Αν κι υποστήριζαν πως χάρις σ' αυτή την ελευθερία του πλοιάρχου αναπτύχθηκε η ναυτιλία πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο αλλά «έκτοτε οι τεθέντες περιορισμοί δυσχεραίνουν κι αναχαιτίζουν την προς τα πρόσω ορμήν», η ανάπτυξη συντελέστηκε μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο κι εδραιώθηκε σε μια περίοδο που τέθηκαν περιορισμοί, οι οποίοι εντέλει ωφέλησαν την ναυτιλία[358].

Η ΔΕΝ επεδίωκε τον έλεγχο της τήρησης της σύνθεσης και συγκέντρωσε τις ισχύουσες διατάξεις στο νόμο 5231 του 1931, που θεωρήθηκε αμέσως μετά ότι δημιούργησε μείζονα προβλήματα στη ναυτιλία. Δεκαετίες αργότερα τον μέμφονταν για «μονομερή κοινωνική αντίληψη της απορρόφησης των ανέργων ναυτικών, αυξάνοντας το κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων και όχι της δημιουργίας συνθηκών για συνέχιση της ανταγωνιστικής λειτουργίας τους προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία ακόμη περισσότερων ανέργων»[359].

Όπως φαίνεται και στο σχετικό Πίνακα 7.7. «Προέλευση – σχολιασμός διατάξεων Ν. 5231/1931 περί συνθέσεως πληρωμάτων» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, οι ουσιαστικές διατάξεις ήταν αντιγραφή παλιότερων ισχυουσών διατάξεων. Σε δύο περιπτώσεις, οι λίγες νέες διατάξεις του νόμου ευνοούσαν τους εφοπλιστές ενώ σε άλλες δύο έγιναν αυστηρότερες οι κυρώσεις, που επιβάλλονταν στους πλοιάρχους εφόσον εκτελούσαν πλου με μη κανονική σύνθεση πληρώματος. Η αντίδραση των εφοπλιστών στις ρυθμίσεις για τις συνθέσεις είχε ξεκινήσει πριν από τη θέσπιση του νόμου 5231/1931 και συνοψιζόταν στο τρίπτυχο «κατάργηση οργανικής σύνθεσης πλοίων», «πλήρη ελευθερία της εργασίας», «αυστηρή εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ από το κράτος». Μετά τη θέσπιση του νόμου ζητούσαν «να ατονήσουν ολοκληρωτικώς αι περί συνθέσεως των πληρωμάτων διατάξεις» γιατί θεωρούσαν πως η αύξηση (ή ακριβέστερα η τήρηση) του αριθμού του πληρώματος, προκαλεί διαταραχή της πειθαρχίας κι αυξάνεται το κόστος του πλοιοκτήτη με αποτέλεσμα να παροπλίζει τα πλοία του και να δημιουργείται ανεργία στους ναυτικούς[360].

Το γεγονός ότι το κράτος δεν επέδειξε την ελαστικότητα που ζητούσαν για να «εξοικονομήσουν κάτι από τα μεγάλα έξοδα», οδήγησε στην καλλιέργεια ενός κλίματος φοβίας και σύγχυσης στις προξενικές και λιμενικές αρχές, με απειλές προσφυγής στα

[358] Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της εμπορικής ναυτιλίας μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 6, 15-03-1931.
[359] Χρήστος Ντούνης, *Ναυτιλιακά δρώμενα – Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 160.
[360] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 50 κ.εξ. και Γ. Χ. Λαιμός, ΄΄Περί μισθών και συνθέσεως΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 46, 15-11-1932.

δικαστήρια για τη διαφύλαξη των συμφερόντων τους και άρσης των καταπιέσεών τους. Αν κι από την πλευρά των λιμενικών ή προξενικών αρχών υπήρξαν υπερβολές σε λίγες περιπτώσεις, οι διαδικασίες που επελέγησαν από τη ΔΕΝ για τη χορήγηση ή μη άδειας απόπλου σε πλοίο με ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση ήταν χρονοβόρες και γραφειοκρατικές. Η αλλαγή τους το 1935 ήταν μια σωστή κίνηση κι έδωσε μεγαλύτερη ευελιξία στις προξενικές και λιμενικές αρχές καθώς η κρίση είχε παρέλθει κι η τεταμένη κατάσταση έτεινε προς εξομάλυνση παρότι άρχισε να παίρνει κι άλλες μορφές, όπως η δημοσιοποίηση των στοιχείων των πλοίων ή των πλοιάρχων που δεν τηρούσαν τη σύνθεση ή οι μορφές μιας Ενώσεως ναυτικών εναντίον άλλης, για ευνοϊκές ή δυσμενείς αλλαγές υπέρ ή κατά μιας ειδικότητας ναυτικών[361].

Τα στοιχεία του Πίνακα 7.9. «Αναλογία ναυτικών ανά 10.000 και 100 τόννους» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, που αφορούν στο 1935-1936 και συλλέχθησαν εξαιτίας της κατάρτισης της ΔΣ αριθ. 57 για τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πλοίων, δείχνουν καθαρά ότι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων της ελληνικής ναυτιλίας κινούνταν ακριβώς στο μέσο όρο της αναλογίας, που ίσχυε σε παγκόσμιο επίπεδο, αν κι ήταν μεγαλύτερη σε αριθμό πληρώματος έναντι των σκανδιναβικών, αμερικάνικων και γερμανικών πλοίων. Παρότι «η εξέτασις της οργανώσεως τη εργασίας επί των σκαφών μας αποδεικνύει την φρόνησιν των εφοπλιστών μας και της Κυβερνήσεώς μας», η υπέρβαση της κρίσης και η αισθητή βελτίωση της ναυλαγοράς και της απασχόλησης των ελληνικών φορτηγών πλοίων δεν μετέβαλε τις συνήθειες μερίδας πλοιάρχων και πλοιοκτητών, που συνέχιζε απειλώντας με αλλαγή σημαίας να μην τηρεί τη σύνθεση, προβάλλοντας την ανάγκη άμεσης χορήγησης ή μη άδειας απόπλου σε πλοίο με ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση[362].

Οι ρυθμίσεις του Φεβρουαρίου του 1939 για τη σύνθεση των πληρωμάτων, είχαν κύριο αντικείμενο και στόχο την παροχή της ευχέρειας άδειας απόπλου των πλοίων με ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση σε ορισμένες περιπτώσεις χωρίς την επέμβαση του ΥΕΝ. Όπως δηλαδή ήθελαν οι εφοπλιστές, πράγμα που επισημάνθηκε από τον πρωθυπουργό Ι.Μεταξά[363].

Προφανώς είχε υπόψη του, τα συνεχιζόμενα παράπονα και τις διαμαρτυρίες άνεργων ναυτικών και εκπροσώπων των συνδικαλιστικών τους ενώσεων για ελλιπή και αντικανονική σύνθεση πληρώματος των φορτηγών πλοίων. Το γεγονός ότι δεν ζητούνταν κι η αποστολή

[361] Γ.Λ. Δανιόλος – Δικηγόρος, ΄΄Ο νόμος περί συνθέσεως πληρωμάτων και η περίεργος αυτού εφαρμογή΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 30, 15-03-1932, Γ. Βασιλειάδης, Υπουργός Ναυτικών, ΄΄Η κρίσις της εμπορικής ναυτιλίας και τα ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 88, Σεπτέμβριος 1932 και Δημοσιεύματα στην *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ.7/Φεβρουάριος 1936, τ. 16/Οκτώβριος 1936 και τ. 17/ Δεκέμβριος 1936.

[362] Σπύρος Μ. Άννινος – Δικηγόρος Αθηνών, ΄΄Σκέψεις επί του Διεθνούς Σχεδίου της εργασίας επί των πλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 128, Φεβρουάριος 1936.

[363] ΄΄Τα υπό ξένην σημαίαν ελληνικά πλοία της εμπορικής ναυτιλίας, Δηλώσεις του Πρωθυπουργού κ. Ι. Μεταξά΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 176, Μάρτιος 1940.

άνεργων ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού για ναυτολόγηση στα προσεγγίζοντα φορτηγά πλοία, οδήγησε ξανά το ΥΕΝ να ζητήσει από τις προξενικές αρχές και τους προξενικούς λιμενάρχες να εντείνουν τους ελέγχους της πλήρους και κανονικής επάνδρωσης των πλοίων[364].

Μόνο που αργότερα, η έκρηξη του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου δυσχέρανε τη μετάβαση πληρωμάτων σε λιμάνια του εξωτερικού κι οι προξενικές αρχές κι οι Λιμενάρχες κλήθηκαν να μεριμνούν για την «κατά το δυνατόν εφαρμογήν» των διατάξεων περί συνθέσεως. Οι δε καταταλογισμοί οφειλών των εφοπλιστών προς το ΝΑΤ για ελλιπή ή αντικανονική σύνθεση των πλοίων γίνονταν πλέον με τη σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Πρόνοιας του ΥΕΝ[365].

Ήδη, η αύξηση στη σύνθεση πληρώματος των φορτηγών ατμοπλοίων κατά ένα αξιωματικό καταστρώματος για την πολεμική περίοδο, είχε θορυβήσει τους εφοπλιστές. Η κυβέρνηση υποσχέθηκε διά του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Α. Τζίφου πως το θέμα της σύνθεσης θα επανεξεταζόταν συνολικά μετά τη λήξη του πολέμου, θεωρώντας αδικαιολόγητα τα παράπονά τους για τον αριθμό της σύνθεσης στο παρελθόν, η οποία είχε συγκρατηθεί στα απολύτως λογικά όρια για την ασφάλεια του πλοίου και την αποφυγή καταπόνησης του πληρώματος αλλά δικαιολογημένα ως προς την «κακή εφαρμογή» των σχετικών διατάξεων που είχε αποτέλεσμα καθυστερήσεις των πλοίων σε λιμάνια του εξωτερικού[366].

Δεν είχε άδικο. Μόνο που η «κακή εφαρμογή» των διατάξεων αφορούσε μια μεγάλη μερίδα των εφοπλιστών, η οποία απέφευγε ποικιλλοτρόπως να τηρεί τη σύνθεση πληρώματος των πλοίων. Η διοίκηση σαφώς και θα μπορούσε να λειτουργήσει διαφορετικά. Μήπως όμως δεν περιοριζόταν ή έστω δεν επηρρεαζόταν ως ένα βαθμό κι απ' το ίδιο το περιβάλλον;

7.4.-ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

7.4.1.-Εξουσία και ευθύνη του πλοιάρχου

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία στηρίχθηκε διαχρονικά στην εργασία και στην αφοσίωση των Ελλήνων πλοιάρχων. Η συντριπτική τους πλειοψηφία ανταποκρίθηκε στο ρόλο της αν κι υπήρξαν πλοίαρχοι μειωμένης επαγγελματικής και ηθικής ποιότητας. Από την προεπαναστατική περίοδο αλλά μετά τη διαμόρφωση του ελληνικού κράτους, το 1821, οι

[364] ΄΄Δια την πιστήν εφαρμογήν του τελευταίου νόμου περί συνθέσεως των πληρωμάτων΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 169, Ιούλιος 1939.
[365] ΄΄Η σύνθεσις των πληρωμάτων των φορτηγών», στο *ΕΕΝ*, τ. 175, Ιανουάριος 1940 και «Αι οφειλαί δι' ελλιπή σύνθεσιν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 236, 15-10-1940.
[366] ΄΄Η ανταγωνιστική ικανότης της φορτηγού μας ναυτιλίας μετά τον πόλεμον΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 178, Απρίλιος 1940.

Έλληνες πλοίαρχοι, οι οποίοι ήταν συνήθως και πλοιοκτήτες - έμποροι, είχαν ένα καθοριστικό ρόλο στη ναυτιλία, που άλλαζε μορφή με την εξέλιξη της ναυτιλίας, την επέκταση της μισθωτής εργασίας και την έλευση της βιομηχανικής επανάστασης. Εντούτοις, ο πλοίαρχος - πλοιοκτήτης ή συμπλοιοκτήτης κι έμπορος, παρέμεινε το κυρίαρχο πρότυπο του πλοιάρχου των ιστιοφόρων. Στο μεσοπόλεμο αρκετοί πλοίαρχοι των φορτηγών ατμοπλοίων συμμετείχαν στην κυριότητα των πλοίων με την ιδιότητα του συμπλοιοκτήτη κι αναλάμβαναν την διακυβέρνηση και την εκμετάλλευση του σκάφους.

Μόνο που η πρόσθετη ιδιότητα του πλοιοκτήτη, του συμπλοιοκτήτη ή του εμπόρου, που συχνά είχε ο πλοίαρχος κατά το παρελθόν, άλλαξε. Αφότου αναπτύχθηκε η ατμήρης ναυτιλία, η ιδιότητα του εμπόρου συρρικνώθηκε. Η βιομηχανική επανάσταση είχε επιβάλλει άλλες πρακτικές στην παραγωγή, στη διακίνηση και στην εμπορία των προϊόντων. Στα λιμάνια προσέγγισης των πλοίων η εκπροσώπηση των συμφερόντων του εφοπλιστή άρχισε να ανατίθεται σε τοπικούς ναυτικούς πράκτορες, οι οποίοι διεκπεραίωναν κάθε εκκρεμότητα που αφορούσε στο φορτίο και στη γενικότερη λειτουργία του πλοίου (εφοδιασμός πλοίου, εξυπηρέτηση αναγκών συντήρησης ή μικροεπισκευών πλοίου, επικοινωνία με τις τοπικές αρχές, κλπ.). Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών διευκόλυνε την έγκαιρη και αποτελεσματική παροχή οδηγιών ή εντολών κι ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στον πλοιοκτήτη, στον πράκτορα και στον πλοίαρχο. Στα τέλη του μεσοπολέμου, είχαν αποξενωθεί από το φορτίο κι ο πλοιοκτήτης, περιοριζόμενος στο ρόλο του μεταφορέα κι ο πλοίαρχος, έχοντας μόνο την τεχνική και διοικητική διαχείριση του πλοίου, ως υπάλληλος του πλοιοκτήτη[367].

Η επαγγελματική ικανότητα των πλοιάρχων ήταν συνισταμένη τριών παραγόντων ήτοι της ναυτικής επιστήμης, της εμπειρικής γνώσης και της διοίκησης κι ενώ κατείχαν «αρκούντως τα δύο πρώτα ώστε επαρκώς να προστατεύουν τα συμφέροντα των εφοπλιστών και επαξίως να αντιπροσωπεύουν το κράτος στα πέρατα της υφηλίου όπου ο ναύλος προσελκύει το πλοίον, από απόψεως όμως διοικητικού είτε λόγω ελλείψεως σχετικής προπαιδεύσεως είτε λόγω του χαρακτήρος του Έλληνα πολύ υστερούσι και πολλάκις αύτοι ούτοι εξαιτίας της απειρίας τους για την διοίκηση των ανδρών τους γίνονται αίτιοι αύξησης των αταξιών των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων». Παρά τις διοικητικές αδυναμίες μιας μερίδας πλοιάρχων, το ευρύ φάσμα των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών, παραχωρημένες κατά το νόμο από τον πλοιοκτήτη ή τους συμπλοιοκτήτες και το ελληνικό κράτος, αποτέλεσε την ισχυρότερη βάση για την αποδοτική λειτουργία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης στην

[367] Θ. Πετιμεζάς, *Εμπορικόν Δίκαιον, Τόμος Δεύτερος, Τεύχος Α΄, Ναυτικόν Δίκαιον,* Εστία, Αθήνα 1925, σελ. 13 και Παναγιώτης Ν. Παπαφωτεινός*, Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον ήτοι Ερμηνεία του Βιβλίου Δευτέρου του Ελληνικού Εμπορικού Νόμου*, Ν. Καργιωτάκης, Αθήνα 1917, σελ. 126.

πρώτη περίοδο του μεσοπολέμου, γιατί είχαν την ευελιξία να δρούν άμεσα στις εκάστοτε ναυτιλιακές, διοικητικές ή εμπορικές συνθήκες και να αντιπαρέρχονται, επιτυχημένα ή όχι, δύσκολες καταστάσεις αλλά χωρίς χρονοτριβή και μακρόθεν παρεμβάσεις[368].

Στα ποντοπόρα φορτηγά ατμόπλοια ο πλοίαρχος ενεργώντας ως εκπρόσωπος των πλοιοκτητών ή των συμπλοιοκτητών είχε διευρυμένες αρμοδιότητες αλλά κυρίως με τη θέση κι τη δράση του, ως διευθύνων υπάλληλός τους, επηρέαζε καθοριστικά την πορεία και την εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης. Εκτός από τα ειδικά επαγγελματικά προσόντα που έπρεπε να διαθέτει για την ανάληψη της πλοιαρχίας ενός πλοίου, ήταν απαραίτητη κι η εμπιστοσύνη στο πρόσωπό του[369].

Ως εντολοδόχος αλλά και ως κύριος διαχειριστής της περιουσίας του πλοιοκτήτη, ο πλοίαρχος είχε επιφορτιστεί με πολλά καθήκοντα και ασκούσε πληθώρα εξουσιών, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Τα καθήκοντά του εκτείνονταν πριν από τον απόπλου του πλοίου (κατάρτιση του πληρώματος, εφοδιασμός του πλοίου με τα αναγκαία είδη, υλικά και εξοπλισμό, επίσκεψη του πλοίου από τις αρχές, φόρτωση του πλοίου, παραλαβή των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου), κατά τη διάρκεια του πλου (ασφαλή έξοδο του πλοίου από το λιμένα, ασφαλή πλεύση στην ανοικτή θάλασσα, τήρηση της τάξης και της πειθαρχίας στο πλοίο, υγεία του πληρώματος, σύνταξη ληξιαρχικών πράξεων και διαθηκών, καλή διατήρηση του πλοίου κι εξυπηρέτηση των αναγκών των επιβαινόντων, ανάληψη ενδεδειγμένων ενεργειών αντιμετώπισης των κινδύνων, εκτέλεση κοινών και μερικών αβαριών για τη διάσωση πλοίου και φορτίου, εκπομπή και διαχείριση σημάτων κινδύνου) και μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού και την προσέγγιση σε λιμένα (ελευθεροκοινωνία του πλοίου, στη θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων, υποβολή ειδικής έκθεσης στις αρχές για έκτακτα συμβάντα κατά τον πλου, έγκαιρη και κατάλληλη παράδοση του φορτίου, διαχείριση αστικών ή ποινικών υποθέσεων που αφορούν στο πλοίο, στο φορτίο και στους επιβαίνοντες, κλήση των αρμόδιων αρχών σε περίπτωση τέλεσης αδικοπραξιών στο πλοίο, απόλυση του πληρώματος)[370].

Το εύρος των εξουσιών του πλοιάρχου δεν περιοριζόταν από κείνη την εποχή στην εκτέλεση των καθαρά ναυτιλιακών του καθηκόντων. Είχε αποκτήσει ισχυρή δημόσια εξουσία, χωρίς την οποία δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει αποτελεσματικά το ελληνικό

---

[368] Ν. Κουρμπέλης – Ανωτ. Επιλιμενάρχης, ΄΄Πληρώματα των ελληνικών ατμοπλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, Αύγουστος 1926.

[369] Αίας Α. Ματαράγκας, *Εγχειρίδιον Ναυτικού Δικαίου*, Ι. Λιόντης, Πειραιάς 1973, σελ. 92 και Ιωάννης Π. Πασσιάς, *Ο πλοίαρχος και αι προσωπικαί ευθύναι αυτού: ισχύον εν Ελλάδι δίκαιον*, Πυρσός, Αθήνα 1940, σελ. 17.

[370] Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος - Δικηγόρος, *Περί του πλοιάρχου νόμω δικαστικού εκπροσώπου του πλοιοκτήτου*, Γερ. Βαλλιανάτος, Αθήνα 1938, σελ. 27.

εμπορικό κι ιδίως φορτηγό πλοίο, το οποίο δεν προσέγγιζε σε ελληνικά λιμάνια, όπου υπήρχαν δημόσιες αρχές κι υπηρεσίες ούτε μετέφερε ελληνικά προϊόντα, για τα οποία θα μπορούσε να παρέμβει το ελληνικό κράτος. Από τις αρχές του εικοστού αιώνα (1911) ο πλοίαρχος είχε αποκτήσει συμβολαιογραφικά καθήκοντα κατάρτισης διαθηκών και από το 1920 ληξιαρχικά καθήκοντα (σύνταξη ληξιαρχικών πράξεων γέννησης και θανάτου). Με τον ΠΠΚΕΝ του 1923 αποσαφηνίστηκαν τα καθήκοντά του ως ανακριτικού υπαλλήλου (σύνταξη δικογραφιών, συλλογή προανακριτικού υλικού, κλπ.) κι ενδυναμώθηκε σταδιακά η άσκηση της πειθαρχικής του δικαιοδοσίας στο πλήρωμα. Η αστυνομική εξουσία του πλοιάρχου με τη δυνατότητα λήψης κατασταλτικών μέτρων για τη διατήρηση της τάξης και της πειθαρχίας στο πλοίο, ισχυροποιήθηκε κι έγινε ορθολογικότερη[371].

Είχε αναδειχθεί επίσης, η σημασία των ψυχικών χαρισμάτων (σύνεση, σταθερότητα, θάρρος, ψυχραιμία), που θα έπρεπε να έχει ένας πλοίαρχος και τα οποία διαμορφώνονταν κυρίως βάσει των γνώσεων, των εμπειριών και των συναναστροφών εντός κι εκτός πλοίου. Ο πλοίαρχος είχε αναμφισβήτητα την πιο δύσκολη κι απαιτητική θέση στο πλοίο. Οι επαγγελματικές ικανότητές του και η προσωπικότητά του δεν δοκιμάζονταν μόνο στην καθημερινή και τρέχουσα λειτουργία του πλοίου αλλά κυρίως με τη δράση, τη στάση και τη συμπεριφορά του σε ώρες κινδύνου ή έκτακτης ανάγκης στο πλοίο. Η ισχύς, η υπευθυνότητα κι η εμπιστοσύνη με την οποία έπρεπε να περιβάλλεται από τον πλοιοκτήτη και το κράτος, διαμορφώθηκαν σταδιακά, τα δε προνόμια που απολάμβανε, υπολείπονταν κατά πολύ των υποχρεώσεών του. Η παράλληλη ή μεταγενέστερη επιτυχής άσκηση εφοπλιστικών δραστηριοτήτων από αρκετούς πλοιάρχους, διευκολύνθηκε από την τεχνογνωσία και την κατοχή των κύριων αυτών επαγγελματικών χαρακτηριστικών και ψυχικών προσόντων.

Δεν έλειψαν περιπτώσεις κακής επαγγελματικής δράσης των πλοιάρχων εντός και εκτός πλοίου (επίδειξη άσχημης συμπεριφοράς, παραλείψεις ή εσφαλμένες ενέργειες ενώ το πλοίο τους ή άλλο πλοίο βρισκόταν σε κίνδυνο, κακή φόρτωση ή στοιβασία του φορτίου, κλοπές - υπεξαιρέσεις του φορτίου), που είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια, τον τραυματισμό ή την ασθένεια ναυτικών, την απώλεια πλοίων ή την πρόκληση υλικών ζημιών σ' αυτά, την διατάραξη της ομαλής εσωτερικής λειτουργίας των πλοίων, την δυσφήμηση του κλάδου και την επιβολή ποινικών, πειθαρχικών ή διοικητικών κυρώσεων από ελληνικές ή και αλλοδαπές αρχές. Σε περιόδους κρίσης, όπως του 1930-1935, οι καταχρηστικές συμπεριφορές κι οι άσχημες πρακτικές τους, ιδίως εκείνων που ήταν και συμπλοιοκτήτες, πολλαπλασιάζονταν με

[371] Ξενοφών Αντωνιάδης, *Ο πλοίαρχος ως φορεύς δημοσίας εξουσίας κι άλλα θέματα δημοσίου ναυτικού δικαίου,* Ε.Ν. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1972, σελ. 1 κ.εξ. και Π. Δουργούτης, Αντιπλοίαρχος Λιμενικός, ΄΄Ο πλοίαρχος άλλοτε και σήμερον΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 6, Ιανουάριος 1936.

δυσμενέστατες συνέπειες για τους ναυτικούς ενώ η αντίδραση του ελληνικού κράτους στο ανώμαλο κλίμα, ήταν η ενίσχυση των εξουσιών των πλοιάρχων το 1934 αλλά με παράλληλη ενίσχυση του ελέγχου τυχόν κατάχρησης της εξουσίας τους. Έτσι όμως δεν αντιμετωπιζόταν επί της ουσίας το πρόβλημα της «έλλειψης πειθαρχίας», που ούτε γενικό χαρακτήρα είχε ούτε αφορούσε στη συντριπτική τους πλειοψηφία τα ελληνικά πληρώματα.

Εκτός από την ενίσχυση των εξουσιών του πλοιάρχου και τη διαφύλαξη του απόλυτου δικαιώματος επιλογής του πληρώματος, όπως ζητούσαν διαρκώς τόσο οι πλοίαρχοι όσο κι οι εφοπλιστές, η ανάγκη για τη συνεχή βελτίωση της επαγγελματικής τους ποιότητας ήταν αδήριτη και αναγνωριζόταν από τους περισσότερους. Το κύρος του πλοιάρχου υπονομευόταν κι από την άσκηση καθηκόντων όπως η μέριμνα κι η οικονομική διαχείριση της τροφοδοσίας του πληρώματος και για τούτο επιδιώχθηκε η πρόσληψη ειδικού προσωπικού (τροφοδοτών) στα πλοία κατά την περίοδο της κρίσης του 1929. Για την πλειοψηφία των πλοιάρχων, ο πλοίαρχος ήταν ο «πρώτος μετά θεόν κύριος του πλοίου». Η έκφραση προερχόταν από την αγγλική νομολογία κι η συναφής προσέγγιση των Ελλήνων πλοιάρχων αποδιδόταν στην ιδιαίτερη τεχνική, εμπορική και νομική τους υπόσταση[372].

Παρά τούτο, οι κοινωνικές ιδέες κι οι πολιτικές κατευθύνσεις της εποχής συνέβαλαν στην αμφισβήτηση της «μονοκρατορίας» του πλοιάρχου. Για αρκετούς ήταν απλώς «ο πρώτος μεταξύ ίσων» είτε ίσος με τον πρώτο μηχανικό και θεωρούσαν ότι υπήρχε «δυαρχία» στο πλοίο. Αλλά κι ο καίριος ρόλος των μηχανικών στα πλοία, αντανακλώμενος μάλιστα στις υψηλότερες αποδοχές τους έναντι των πλοιάρχων, έθετε τους δεύτερους σε μειονοκτικότερη θέση. Το αυστηρό πρότυπο του άνδρα - πλοιάρχου μεταβλήθηκε στα τέλη του μεσοπολέμου, με την εισδοχή των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα. Η μοναδική περίπτωση γυναίκας πλοιάρχου στη Ρωσία το 1936, είχε σχολιαστεί με επιφυλακτικότητα και με δόση ειρωνείας[373].

Αλλά κι η ίδια η λειτουργία της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης, είχε μεταμορφώσει αναπόφευκτα το ρόλο του πλοιάρχου καθώς επέτρεπε ως ένα βαθμό την αμάθεια και την επαγγελματική ανεπάρκεια, τον τυχοδιωκτισμό, την εννοιοκρατία μέσω των τοπικιστικών και συγγενικών δεσμών με τον πλοιοκτήτη, την ανάπτυξη κερδοσκοπικών διαθέσεων από ορισμένους πλοιάρχους και την αναξιοκρατία. Κατά την ύστερη πενταετία του μεσοπολέμου, η ανάκτηση του κύρους του έλληνα πλοιάρχου, που είχε σαφώς τρωθεί κατά τη διάρκεια της

[372] Κ. Δανάλης, Δικηγόρος – Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Ο πλοίαρχος ως κυρίαρχος επί του πλοίου΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 8, Μάρτιος 1936 και Δημ. Χ. Μαργέτης, Λιμενάρχης Α΄ - Δικηγόρος, ΄΄Η θέσις του πλοιάρχου΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 6, Ιανουάριος 1936.

[373] Μ.Γ.Β., ΄΄Αι κατακτήσεις του ωραίου φύλου – Η γυναίκα υπεισέρχεται και εις το πλοιαρχικόν επάγγελμα – Τα τρία … καλά της φύσεως΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 7, Φεβρουάριος 1936.

κρίσης, αποτέλεσε κύριο στόχο της πλοιαρχικής τάξης. Μέσω της ΠΕΠΕΝ, τάχθηκαν ανοικτά υπέρ της δικτατορίας του Μεταξά και επιδίωξαν την θεσμική τους αναβάθμιση και την οικονομική τους βελτίωση με διάφορους τρόπους. Επικεντρώθηκαν από την αρχή στην κάλυψη της μισθολογικής τους διαφοράς με τους μηχανικούς και επιδίωξαν την ενίσχυση των εξουσιών τους μέσω του κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας των πλοίων[374].

Το χαμένο γόητρο του πλοιάρχου έπρεπε να ανακτηθεί κι από την πλευρά του κράτους προωθήθηκε η «επιβαλλομένη διάκρισις» μεταξύ πλοιάρχου και πληρώματος, όπως επιβαλλόταν κι από τις περιστάσεις. Οι ευθύνες που είχαν επιφορτιστεί ήταν δυσανάλογες των γνώσεων τους και τα κατάφερναν μόνο με σκληρή δουλειά και προσήλωση στο καθήκον. Οι πλοίαρχοι ανοίχτηκαν κυριολεκτικά και μεταφορικά μόνοι στις θάλασσες εκτός της Μεσογείου, οπλισμένοι με τόλμη, διάθεση για περιπέτεια, ευελιξία και αποφασιστικότητα. Το γεγονός ότι η συντριπτική τους πλειοψηφία ανταποκρίθηκε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις απαιτήσεις ενός συνεχώς εξελισσόμενου κλάδου (νέες διαδρομές, νέα πλοία, ποικίλλα φορτία, ξένο περιβάλλον), τους καθιστά βασικούς συντελεστές της ανάπτυξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας του μεσοπολέμου.

7.4.2.-Η προσαρμογή της εξειδίκευσης

Η αρχική περίοδος του μεσοπολέμου ήταν κρίσιμη για τη ναυτική εξειδίκευση. Σε γενικές γραμμές ακολούθησε τις τεχνικές και λειτουργικές ανάγκες των εμπορικών πλοίων κι η ανταπόκριση του ελληνικού κράτους στην αποκατάσταση των εκκρεμοτήτων που προέκυπταν, ήταν έγκαιρη κι ουσιαστική. Υπήρξαν αστοχίες ή παλινωδίες εξαιτίας συντεχνιακών ή συγκυριακών πιέσεων κι εξυπηρετήσεων αλλά κι οι αναγκαίες διευκολύνσεις παροχής ή αναγνώρισης διπλωμάτων σε ναυτικούς ελληνικής υπηκοότητας, λόγω των ιστορικών και πολιτικών συνθηκών της περιόδου (μικρασιατική καταστροφή, ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών εκτός της εθνικής γεωγραφικής επικράτειας, κλπ.).

Το 1919 δόθηκε η δυνατότητα προσμέτρησης της θαλάσσιας προϋπηρεσίας για την συμπλήρωση των τυπικών προσόντων απόκτησης διπλώματος ικανότητας πλοιάρχου, των ναυτικών σε συμμαχικά εμπορικά πλοία, τα οποία είχαν ναυλωθεί ή επιταχθεί από το ελληνικό κράτος, για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Το 1920 μετά την προσάρτηση της Δυτικής Θράκης δόθηκε η δυνατότητα παροχής διπλωμάτων πλοιαρχίας σε ναυτικούς, που είχαν τη απαιτούμενη προϋπηρεσία με την θέσπιση ειδικών ρυθμίσεων απόδειξης της προϋπηρεσίας και συμμετοχής στις εξετάσεις. Οι

[374] ΄΄Ο πλοίαρχος και η θέσις του επί του πλοίου΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 160, 15-08-1937.

ίδιες ρυθμίσεις ίσχυσαν και για Έλληνες ναυτικούς που κατάγονταν από «υπόδουλες χώρες» (ήτοι Ανατολικής Θράκης και Μικράς Ασίας). Οι ναυτικοί αυτοί μπορούσαν να εφοδιαστούν με διπλώματα πλοιαρχίας κατόπιν εξετάσεων που διενεργούνταν στην Κωνσταντινούπολη και στη Σμύρνη, από επιτροπές στις οποίες συμμετείχαν αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού από τους υπηρετούντες στις τοπικές ελληνικές ναυτικές βάσεις ή στα ναυλοχούντα ελληνικά πολεμικά πλοία. Επρόκειτο για ένα καθεστώς χορήγησης των καλούμενων «ευεργετικών» διπλωμάτων πλοιαρχίας (Πλοιάρχου ή Κυβερνήτη)[375].

Η μικρασιατική καταστροφή κι η έλευση των προσφύγων ναυτικών στην Ελλάδα επέβαλε νέες αλλαγές στο καθεστώς της χορήγησης των ευεργετικών διπλωμάτων κυβερνήτη και πλοιάρχου. Οι διαδικασίες απόδειξης κατοχής θαλάσσιας προϋπηρεσίας απλοποιήθηκαν και δόθηκε η δυνατότητα ναυτολόγησης προσφύγων ναυτικών ή καταγομένων από νέες ή «υπόδουλες» χώρες ως πλοιάρχων ή κυβερνητών στα πλοία, των οποίων είχαν κυριότητα ή συμπλοιοκτησία, εφόσον είχαν απογραφεί ως ναυτικοί, καθώς και των μηχανικών[376].

Το 1920 σημαδεύτηκε κι από μια σημαντική τομή για την ναυτική εξειδίκευση. Η διάδοση των μηχανών εσωτερικής καύσης στην κίνηση των πλοίων επέφερε την ανάγκη πιστοποίησης κατόπιν εξετάσεων των μηχανικών που τις διεύθυναν. Καθιερώθηκε ένα πτυχίο μηχανοδηγού για όσους διεύθυναν ΜΕΚ σε βενζινάκατα κι άλλα «αυτοκίνητα» πλοιάρια ή λέμβους δύναμης έως τριάντα (30) ατρακτοΐππους κι ένα πτυχίο μηχανικού ΜΕΚ, με το οποίο έπρεπε να είναι εφοδιασμένοι οι διπλωματούχοι μηχανικοί εμπορικών ατμοπλοίων, για να διευθύνουν ΜΕΚ δύναμης άνω των σαράντα (40) ατρακτοΐππων.

Η καθιέρωση του ημερολογίου μηχανής το 1923 σε όλα τα μηχανοκίνητα πλοία, χωρητικότητας άνω των 10 κκχ, ανέδειξε και την ανάγκη ικανοποιητικής γνώσης της ελληνικής γλώσσας για τη σύνταξή του. Την ίδια χρονιά θεσπίστηκε ειδικός τρόπος εξέτασης των Μηχανικών Α΄ τάξεως στην ελληνική γλώσσα κατά τη διενέργεια των εξετάσεων απόκτησης του διπλώματός τους[377].

Γενικότερα, η εξειδίκευση στη ναυτική εργασία την περίοδο 1920-1924 χαρακτηρίζεται από παρεμβάσεις με στόχο την εναρμόνιση στις διαμορφωμένες τεχνολογικές, ιστορικές και οικονομικές συνθήκες. Οι πλοίαρχοι των ιστιοφόρων διαχωρίστηκαν από κείνους των ατμοπλοίων. Στα ιστιοφόρα δημιουργήθηκαν δύο διπλώματα (κυβερνήτη και πλοιάρχου) και στα ατμόπλοια τρία διπλώματα (αξιωματικού καταστρώματος, πλοιάρχου ακτοπλοΐας και

[375] Νόμος 2038/1920 «Περί εφοδιασμού διά διπλώματος πλοιαρχίας των εκ των Νέων και υπόδουλων Χωρών καταγομένων ναυτικών» (ΦΕΚ 47 Α) και ΒΔ της 18-10-1921 «περί προσόντων εφοδιασμού δι' ευεργετικού διπλώματος πλοιαρχίας των εκ των Νέων Χωρών καταγομένων ναυτικών» (ΦΕΚ 204 Α).
[376] ΝΔ της 02-03-1923 «περί ομογενών προσφύγων και των εκ των Νέων και υποδούλων Χωρών ναυτικών» (ΦΕΚ 59 Α).
[377] ΒΔ της 11-02-1923 «περί ημερολογίου μηχανής των εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 85 Α).

πλοιάρχου ωκεανοπλοΐας). Η σημαντική αύξηση του αριθμού των διπλωμάτων σε σχέση με το παρελθόν, αναδεικνύει την ανάπτυξη του κλάδου, τη συνειδητοποίηση της διαφορετικής υφής της απασχόλησης στα ιστιοφόρα και στα ατμόπλοια και τη διαφοροποίηση ανάμεσα στα ατμόπλοια της ακτοπλοΐας και της ποντοπλοΐας (ωκεανοπόρα).

Η ύλη και ο τρόπος εξέτασης για την απόκτηση διπλωμάτων πλοιάρχου αναμορφώθηκε το 1920 ενώ το 1924 εμπλουτίστηκε και ανακατανεμήθηκε ανά ειδικότητα αξιωματικού καταστρώματος (πλοίαρχος ωκεανοπλοΐας, πλοίαρχος ακτοπλοΐας και αξιωματικός καταστρώματος). Στις προϋποθέσεις για τη συμμετοχή στις εξετάσεις απαλείφθηκε η κατοχή της ιδιότητας του Έλληνα πολίτη αλλά συμπεριελήφθησαν νέες για την υγεία, υπηκοότητα, εκπλήρωση των στρατολογικών υποχρεώσεων, μη καταδίκη για διάφορα ποινικά αδικήματα και ανά κατηγορία τη συμπλήρωση μιας ελάχιστης θαλάσσιας υπηρεσίας που εποίκιλλε ανά βαθμίδα ή είδος διπλώματος. Η μείωση κατά ένα έτος (από τα 22 στα 21 έτη) της ελάχιστης ηλικίας για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου, κυβερνήτη ή αξιωματικού καταστρώματος, επέτρεψε την ταχύτερη ανέλιξη στον κλάδο κι έδειξε τις αυξημένες ανάγκες στελέχωσης των πλοίων[378].

Το 1920 θεσπίστηκε η υποχρεωτική εγκατάσταση και λειτουργία ασυρμάτου σε φορτηγά πλοία άνω των 1.000 τόννων νεκρού βάρους (dwt) κι η πρόσληψη ραδιοτηλεγραφητή ενώ συντάχθηκε κι εγκρίθηκε ο Κανονισμός Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας Εμπορικών Πλοίων, ο οποίος τροποποιήθηκε το 1924. Η Ελλάδα είχε κυρώσει τη διεθνή σύμβαση του 1914 και για τη λειτουργία της ασύρματης τηλεφωνίας είχε οργανωθεί η Ραδιοτηλεγραφική Υπηρεσία του Κράτους μέσω του Πολεμικού Ναυτικού[379].

Στα ατμόπλοια συνεπώς είχε διαμορφωθεί η απαιτούμενη εξειδίκευση των ναυτικών κι η εργασία κατανέμονταν σε γενικές γραμμές με βάση τις πρακτικές και λειτουργικές ανάγκες. Η εξέταση των στοιχείων της ΝΕΠΕΜ αποδεικνύει πως οι ειδικότητες δεν διαφοροποιήθηκαν μετά τη μερική τυπική τους θεσμοθέτηση. Δεν υπήρχε ομοιομορφία στον χαρακτηρισμό της ειδικότητας και σε αρκετές περιπτώσεις χρησιμοποιούνταν αγγλικοί ή γαλλικοί όροι για τον προσδιορισμό της. Από το 1925 και μετά η κατάσταση άλλαξε αισθητά κι ακολουθήθηκε λίγο - πολύ μια κοινή ορολογία στις ειδικότητες, αν κι η ορολογία των θεσμοθετημένων ειδικοτήτων των ναυτικών δεν ταυτιζόταν πάντα με τις ειδικότητες ναυτολόγησης στο πλοίο (πχ. ναυτολόγηση κατόχου διπλώματος Πλοιάρχου Α΄ τάξεως ως Ανθυποπλοιάρχου, που

[378] ΒΔ της 10-10-1924 «περί ναυτολογίας εφ' Ελληνικών εμπορικών πλοίων διπλωματούχων» (ΦΕΚ 258 Α).
[379] ΒΔ της από 19-06-1920 «περί εγκρίσεως Κανονισμού Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 178 Α).

τυπικά αντιστοιχεί στην ειδικότητα του Πλοιάρχου Γ΄ τάξεως ή του Αξιωματικού Καταστρώματος).

7.4.3.-Παγίωση και επέκταση της εξειδίκευσης

Κατά την πενταετία 1925-1929 η ναυτική εξειδίκευση διευρύνθηκε κι απέκτησε μια πιο συνεκτική και ολοκληρωμένη μορφή. Στις αρχές του 1926, με τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης των πλοίων αποτυπώθηκε σαφώς η εξειδίκευση των ναυτικών στα φορτηγά ατμόπλοια. Στο προσωπικό καταστρώματος εκτός από τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς καταστρώματος συμπεριελήφθησαν οι ναύκληροι, οι ξυλουργοί, οι ναύτες κι οι ναυτόπαιδες. Στο προσωπικό μηχανής εκτός από τους Μηχανικούς Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, συγκαταλέχθησαν οι αρχιθερμαστές, οι θερμαστές, οι ανθρακείς κι οι λιπαντές και στο προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών οι Ραδιοτηλεγραφητές Α΄ και Β΄ τάξεως, οι θαλαμηπόλοι, οι μάγειροι κι οι βοηθοί μαγείρου. Στη σύνθεση των επιβατηγών ατμοπλοίων υπήρχαν κι άλλες ειδικότητες όπως οι οικονομικοί αξιωματικοί κι οι τροφοδότες[380].

Το 1926 αναμορφώθηκε το σύστημα των ειδικοτήτων των αξιωματικών καταστρώματος με την καθιέρωση διπλώματος Πλοιάρχου Ιστιοφόρου (σε ιστιοφόρα πλοία κάθε κατηγορίας και πλόων), τη μετονομασία των αξιωματικών καταστρώματος σε Πλοιάρχους Γ΄ τάξεως, των Πλοιάρχων Ακτοπλοΐας σε Πλοιάρχους Β΄ τάξεως και των Πλοιάρχων Ωκεανοπλοΐας σε Πλοιάρχους Α΄ τάξεως, την ανακατανομή των δυνατοτήτων διακυβέρνησης και υπηρεσίας στα εμπορικά πλοία (ατμόπλοια κι ιστιοφόρα) και τις προϋποθέσεις της ελάχιστης απαιτούμενης θαλάσσιας προϋπηρεσίας για τη συμμετοχή στις εξετάσεις απόκτησης διπλώματος. Καθορίστηκαν συνολικά πλέον οι κατηγορίες ειδικότητας ναύτη, θερμαστή, λιπαντή κι αρχιθερμαστή, τα κριτήρια για τη χορήγησή τους, οι προϋποθέσεις απόκτησης διπλωμάτων καθώς κι ότι τα ¾ των μελών του πληρώματος της οργανικής σύνθεσης ενός πλοίου έπρεπε να κατέχει το προβλεπόμενο δίπλωμα, ανά ειδικότητα[381].

Μια σπουδαία καινοτομία αποτέλεσε η αναλυτική διευθέτηση των εξετάσεων για την απόκτηση διπλωμάτων των αξιωματικών καταστρώματος (Πλοιάρχων Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως κι Ιστιοφόρων) το 1928 κι ο προσδιορισμός των απαιτούμενων προσόντων των υποψηφίων, ο τρόπος και τα δικαιολογητικά υποβολής των αιτήσεων συμμετοχής στις εξετάσεις, η διαδικασία, ο χρόνος κι ο τόπος των εξετάσεων, τα εξεταζόμενα μαθήματα κι η αναλυτική

[380] Διάταγμα της 02-02-1926 «περί οργανικής συνθέσεως των ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 60 Α).
[381] Διάταγμα της 05-11-2926 «περί καθορισμού κατηγοριών διπλωμάτων ειδικότητος διά τους εργάτας θαλάσσης Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 398 Α) και ΠΔ της από 17-11-1925 "περί εκτελέσεως του ΝΔ της 23 Σεπτεμβρίου 1925 περί κανονισμού αρμοδιότητος της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού δια τα ζητήματα της Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας" (ΦΕΚ 325 Α).

ύλη των μαθημάτων ενώ άλλαξε κι ο τρόπος διενέργειας των εξετάσεων των μηχανικών των εμπορικών πλοίων. Το σύστημα των εξετάσεων απέκτησε μεγαλύτερη διαφάνεια και έγινε σαφέστερο και πιο συγκεκριμένο. Η θέσπισή του στηρίχθηκε σε πληροφορίες για τις πρακτικές που ακολουθούσαν άλλα κράτη κι οι παρεμβάσεις στο σύστημα εξετάσεων έγιναν με βάση τα προβλήματα που είχαν εντοπιστεί (πλημμελής σύνθεση των επιτροπών εξέτασης, ελλιπής κατάρτιση εξεταστών, πραγματοποίηση των εξετάσεων κατά αραιά χρονικά διαστήματα, ανυπαρξία ναυτικών οργάνων και εργαλείων στις πρακτικές εξετάσεις)[382].

Οι αλλαγές στον τρόπο διενέργειας των εξετάσεων απόκτησης διπλωμάτων των αξιωματικών καταστρώματος αποτέλεσαν τον προπομπό για την πραγματοποίηση της σημαντικότερης τομής στη ναυτική εξειδίκευση κατά το μεσοπόλεμο. Το 1929 θεσπίστηκε ένα ολοκληρωμένο και πλήρες σύστημα ναυτικής εξειδίκευσης στη χώρα με τη δημιουργία ειδικοτήτων, που περιελάμβανε όλο το προσωπικό των εμπορικών πλοίων για το οποίο απαιτούνταν διπλώματα ικανότητας και πτυχία ειδικότητας. Διπλώματα ικανότητας χορηγούνταν με εξετάσεις σε κυβερνήτες, ναυκλήρους ατμοπλοίων, πλοιάρχους ιστιοφόρων, αξιωματικών καταστρώματος, πλοιάρχων, πλοιάρχων ωκεανοπλοΐας, πρακτικού μηχανικού, μηχανικών ατμομηχανών Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, μηχανικών ΜΕΚ Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, οικονομικών αξιωματικών Α΄ και Β΄ τάξεως, ραδιοτηλεγραφητών Α΄ και Β΄ τάξεως και άδειες ικανότητας σε κυβερνήτες (μικρών ιστιοφόρων πλοίων), μηχανοδηγών Α΄ και Β΄και δοκίμων ραδιοτηλεγραφητών. Πτυχία ειδικότητας χορηγούνταν χωρίς εξετάσεις σε ναύτες, θερμαστές, λιπαντές κι αρχιθερμαστές με βάση την προϋπηρεσία σε εμπορικά πλοία[383].

Η συνολική διευθέτηση της ναυτικής εξειδίκευσης περιελάμβανε εκτός από τη διάκριση των διπλωμάτων και των αδειών ικανότητας και των πτυχίων ειδικότητας, τα προσόντα και την απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για τη συμμετοχή στις εξετάσεις απόκτησης διπλωμάτων, τις δυνατότητες απασχόλησης στα εμπορικά πλοία με βάση το κεκτημένο δίπλωμα ή άδεια ικανότητας, τις προϋποθέσεις συμμετοχής στις εξετάσεις προσωπικού του Πολεμικού Ναυτικού ή ημεδαπών κατόχων διπλωμάτων ξένων κρατών κι ελληνικού γένους, καταγομένων από μέρη που δεν ανήκαν στα όρια του ελληνικού κράτους. Ήταν μια κίνηση εκσυγχρονισμού, που ευνοούσε τη σωστή κι αποδοτική λειτουργία της αγοράς ναυτικής εργασίας και του κλάδου της ελληνικής ναυτιλίας. Οι σημαντικότερες αλλαγές στην εξειδίκευση αφορούσαν στη θέσπιση μιας νέας κατηγορίας αξιωματικών μηχανικών ΜΕΚ αντί του πτυχίου μηχανοδηγού σε μηχανικούς ατμοκίνητων πλοίων, στη μετονομασία των

[382] ΄΄Περί του τρόπου εξετάσεως των υποψηφίων διά δίπλωμα ναυτικής ικανότητος΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 35, Απρίλιος 1928.
[383] ΝΔ της 23-03-1929 «περί διπλωμάτων ικανότητος και πτυχίων ειδικότητος εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ» (ΦΕΚ 116 Α), το οποίο κυρώθηκε με το Ν. 4183/1929 (ΦΕΚ 218 Α).

αξιωματικών καταστρώματος σε πλοιάρχους ωκεανοπλοΐας, πλοιάρχους, κι αξιωματικούς καταστρώματος αντί Πλοιάρχων Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, στην κατοχύρωση της απασχόλησης διπλωματούχων μηχανικών στις ΜΕΚ εντός μιας διετίας (δηλαδή μέχρι το Μάρτιο 1931), στη δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών μηχανικών σε αριθμό πλέον των Ελλήνων μηχανικών σύμφωνα με την οργανική σύνθεση του πλοίου, σε ξένα λιμάνια λόγω έλλειψης Ελλήνων μηχανικών και μέχρι τον κατάπλου σε ελληνικό ή ξένο λιμάνι όπου υπήρχε προξενικός λιμενάρχης και για την κάλυψη θέσης μηχανικού της οργανικής σύνθεσης του πλοίου σε νεο-ναυπηγούμενα πλοία και για ένα έτος μετά τον απόπλου του πλοίου από το ναυπηγείο.

Με το επόμενο βήμα, που έγινε στα τέλη του 1929 κι αφορούσε στην προσαρμογή των εξετάσεων απόκτησης διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας στα νέα δεδομένα της ναυτικής εξειδίκευσης, η διοίκηση ολοκλήρωσε την οργάνωση του συστήματος ναυτικής εξειδίκευσης λαμβάνοντας τα κατάλληλα μέτρα που προσφέρονταν για την εφαρμογή του. Καθορίστηκαν ανά έτος από 2 έως 4 εξεταστικές περίοδοι ανά κατηγορία διπλώματος και διαρκείς εξεταστικές περίοδοι για τις άδειες ικανότητας κι αναδιαμορφώθηκε η ύλη των εξετάσεων ανά ειδικότητα. Για τη βελτίωση της ποιότητας των εξετάσεων προσδιορίστηκαν ειδικά προσόντα των μελών των εξεταστικών επιτροπών ανά ναυτική ειδικότητα κι ορίστηκε ότι οι πρακτικές εξετάσεις μπορούσαν να διενεργούνται και με τη βοήθεια ειδικών οργάνων και εργαλείων. Ρυθμίστηκαν επίσης πρακτικά θέματα όπως η χορήγηση διπλωμάτων χωρίς εξετάσεις, η έκδοση κι ο τύπος των διπλωμάτων ικανότητας, η τήρηση ευρετηρίων μητρώων διπλωμάτων στη ΔΕΝ κι η ανανέωση απολεσθέντων ή καταστραφέντων διπλωμάτων[384].

Η εξειδίκευση αποτελούσε φανερά ένα ακόμη εργαλείο υλοποίησης του διακηρυγμένου στόχου της ΔΕΝ για την ενίσχυση της απασχόλησης στα ελληνικά εμπορικά πλοία με Έλληνες ναυτικούς και προέτρεπε τις Λιμενικές και προξενικές Αρχές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό για τον έλεγχο τήρησης των ρυθμίσεων. Ενίοτε όριζε και με υπηρεσιακές διαταγές προϋποθέσεις ναυτολόγησης κυρίως σε επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία και σε υπερωκεάνεια, που όμως ίσχυαν και στα φορτηγά πλοία όπως η κατοχή ελάχιστης διετούς προϋπηρεσίας για την ναυτολόγηση ναυτικού με την ειδικότητα του μαγείρου ή του θαλαμηπόλου[385].

Οι Ενώσεις των ναυτικών επεδίωκαν την κατοχύρωση των ειδικοτήτων στη ναυτιλία και την υπεράσπιση και διεύρυνση των δικαιωμάτων και των δυνατοτήτων απασχόλησης, ζητώντας την ενεργή ανάμειξη του κράτους, όπως γινόταν σε παγκόσμιο επίπεδο. Αντίθετα,

[384] Διάταγμα της 28-12-1929 «Περί εκτελέσεως του διά του νόμου 4183 της 5/7/29, κυρωθέντος Ν.Δ. της 23/3/29 ¨περί διπλωμάτων ικανότητος και πτυχίων ειδικότητος εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ¨» (ΦΕΚ 453 Α).
[385] ΔΕΝ ΜΕ 9 αριθ. πρωτ. 16396/24-7-1928 «περί της ναυτολογίας εργατών θαλάσσης ως θαλαμηπόλων και βοηθών θαλαμηπόλων», ΜΕ 10 αριθ. πρωτ. 4911/10-02-1929 «περί ναυτολογίας θαλαμηπόλων», ΜΕ 22 αριθ. Πρωτ. 7411/28-3-1929 «περί συμπληρώσεως της υπ' αριθ. 10 εγκυκλίου περί ναυτολογίας των θαλαμηπόλων» και ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 11832/30-4-1929 «περί ναυτολογίας των μαγείρων».

οι εφοπλιστές αντιδρούσαν μέσω της ΕΕΕ καθώς η παρέμβαση του κράτους δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντα μιας μεγάλης μερίδας εφοπλιστών, που τότε έκφραζε, ζητώντας τη ύψιστη δυνατή ελευθερία στην επιλογή και στην απασχόληση των ναυτικών, τη μείωση των προσόντων για προαγωγή στο ναυτικό επάγγελμα, την κατάργηση των περιορισμών για τα ελάχιστα όρια ηλικίας και την κατοχή «μακράς» ναυτικής προϋπηρεσίας, τη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της έλλειψης μηχανικών και την αύξηση των διαθέσιμων ναυτικών δεδομένου ότι η «ελληνική χωρητικότης βαίνει σταθερώς αυξανόμενη από έτος σε έτος». Κατά την άποψή τους οι «φραγμοί επί φραγμών» στη είσοδο στο ναυτικό επάγγελμα και στην επαγγελματική εξέλιξη των ναυτικών, που τοποθέτησε το ελληνικό κράτος «κατά την εποχή της δικτατορίας», εννοώντας προφανώς τις ρυθμίσεις για τη ναυτική εξειδίκευση των ετών 1925-1926, έγιναν για να περιοριστεί σκόπιμα ο αριθμός των ναυτικών και να εξασφαλιστεί ευκολώτερα εργασία στους εναπομείναντες ναυτικούς ενώ η θέσπιση των ορίων ηλικίας και της «μακράς προϋπηρεσίας στο κατώτερο βαθμό, για να προαχθεί κάποιος στον αμέσως ανώτερο», έγιναν προς «μέγιστη ζημία της ποσοτικής και ποιοτικής ανεπάρκειας του προσωπικού» και με συνέπεια την αποτροπή εισόδου νέων στο ναυτικό επάγγελμα και τον εξαναγκασμό παλιών ναυτικών να στραφούν σε άλλα επαγγέλματα[386].

7.4.4.-Τα όρια και η δοκιμασία της εξειδίκευσης

Το 1931 το Διεθνές Γραφείο Εργασίας απέστειλε ένα ερωτηματολόγιο στα ναυτικά κράτη για τις ειδικότητες των ναυτικών και την αναγκαιότητα ανάληψης διεθνούς δράσης. Απαντώντας η ΔΕΝ συμφώνησε με τη χορήγηση διπλωμάτων για τον πλοίαρχο, τον πρώτο μηχανικό και τους αξιωματικούς - αρχηγούς φυλακής καταστρώματος και μηχανής με βάση ένα ελάχιστο όριο ηλικίας, την επαγγελματική πείρα και τη διενέργεια εξετάσεων. Θεωρούσε όμως ότι ο έλεγχος της εφαρμογής της τυχόν διεθνούς σύμβασης έπρεπε να ανήκει στην αρμοδιότητα του κράτους της σημαίας του πλοίου, ζητούσε να εξαιρεθούν οι ναυτικοί των ιστιοφόρων και να δοθεί η δυνατότητα συμπλήρωσης του κατάλληλου προσωπικού ενός πλοίου μέχρι την άφιξη σε προσεχή λιμένα. Η αριθ. 53 Διεθνής Σύμβαση για τα πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών, που υιοθετήθηκε το 1936 από το Διεθνές Γραφείο Εργασίας δεν κυρώθηκε από την Ελλάδα και ως το 1940 την είχαν κυρώσει μόνο εννέα (9) χώρες[387].

[386] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας – Τεύχον Πρώτον – Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 49-51.
[387] ΄΄Τα διεθνή ναυτεργατικά ζητήματα΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 79, Δεκέμβριος 1931.

Η ναυτική εξειδίκευση στην Ελλάδα, που μάλλον οριακά είχε προφτάσει να θεσπιστεί με συνολικό τρόπο, αποτέλεσε ένα από τα κύρια εργαλεία της πολιτικής για την αντιμετώπιση της υψηλής ανεργίας των ναυτικών, κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης και της όξυνσης των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία. Η πρώτη αναμόρφωση του καθεστώτος της ναυτικής εξειδίκευσης έγινε το 1931. Το δίπλωμα του Πλοιάρχου αντικαταστάθηκε με το δίπλωμα Πλοιάρχου Ατμοπλοίων, οι κυβερνήτες με άδεια διαχωρίστηκαν σε κυβερνήτες ιστιοφόρων, κυβερνήτες ρυμουλκών και κυβερνήτες ιδιωτικών θαλαμηγών κι η άδεια δοκίμου ραδιοτηλεγραφητή μετατράπηκε σε δίπλωμα.

Μέσω της υγειονομικής επανεξέτασης των κατόχων διπλωμάτων αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού ανά τριετία εφόσον είχαν συμπληρώσει το πεντηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας και της αναβάθμισης των γραμματικών γνώσεων (κατοχή ενδεικτικού τετάρτης δημοτικού σχολείου αντί δευτέρας που ίσχυε) των υποψηφίων για διπλώματα πλοιάρχων κι αξιωματικών καταστρώματος, επιδιώχθηκε η μείωση του αριθμού των διαθέσιμων και η αύξηση των πιθανοτήτων ναυτολόγησης των υπολοίπων αξιωματικών. Αντίθετα, η έλλειψη ικανού αριθμού μηχανικών οδήγησε στη λήψη μέτρων για ταχύτερη ανέλιξη στον κλάδο. Μειώθηκε η απαιτούμενη ναυτική προϋπηρεσία για τη λήψη διπλωμάτων ατμομηχανικών Γ΄ και Β΄ τάξεως και δόθηκε η δυνατότητα απασχόλησης σε πλοία με μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις σε κατόχους διπλωμάτων ατμομηχανικών Β΄ και Γ΄ τάξεως αλλά αυξήθηκε η απαιτούμενη προϋπηρεσία αρχιθερμαστή για τη συμμετοχή στις εξετάσεις λήψης διπλώματος πρακτικού ατμομηχανικού.

Λόγω του έντονου προβλήματος της ανεργίας, τα συνδικαλιστικά σωματεία ζητούσαν από το Υπουργείο την πλήρη αναστολή των εξετάσεων με στόχο το δραστικό περιορισμό των απονεμομένων διπλωμάτων ειδικότητας. Θεωρώντας ότι δεν θα έπρεπε να καταστραφούν οι φιλοδοξίες πολλών νέων που είχαν σπουδάσει κι εργάζονταν ως ναυτικοί με την πρόθεση να συμπληρώσουν τα απαιτούμενα προσόντα, να επιτύχουν στις εξετάσεις και να προαχθούν ή να γίνουν αξιωματικοί, ορίστηκε το 1932 πως ανάλογα με τις υπάρχουσες προβλέψεις για τις ετήσιες ανάγκες της ναυτιλίας σε αξιωματικούς και των ετησίως απομακρυνόμενων οριστικά από το ναυτικό επάγγελμα, θα καθοριζόταν με απόφαση του Υπουργού των Ναυτικών ο αριθμός των κατ' έτος απονεμομένων κατόπιν εξετάσεων διπλωμάτων αξιωματικού καταστρώματος, ατμομηχανικού Γ΄ τάξεως, πρακτικού ατμομηχανικού, οικονομικού αξιωματικού Β΄ τάξεως και ραδιοτηλεγραφητή Β΄ τάξεως (δοκίμου)[388].

[388] Γ. Βασιλειάδης, Υπουργός Ναυτικών, ΄΄Η κρίσις της εμπορικής ναυτιλίας και τα ληφθέντα κυβερνητικά μέτρα΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 88, Σεπτέμβριος 1932.

Με την αλλαγή κυβέρνησης το Νοέμβριο του 1932 και την ανάληψη του Υπουργείου Ναυτικών από τον Αλ. Χατζηκυριάκο, μειώθηκαν οι εξεταστικές περίοδοι κι ανασυστάθηκαν οι εξεταστικές επιτροπές (πχ. επαναφορά αξιωματικού του ΠΝ στη θέση του λιμενικού αξιωματικού). Το μέτρο καθορισμού του αριθμού κατ' έτος των απονεμομένων διπλωμάτων καταργήθηκε το 1934. Θεωρήθηκε αναχρονιστικό κι ανελεύθερο επειδή παρεμπόδιζε την επικράτηση των «καλλιτέρων στοιχείων» και δημιουργούσε μια «αφόρητη» κατάσταση για τη νέα γενιά, η οποία δεν είχε διεξόδους επαγγελματικής σταδιοδρομίας και προέκυπτε μια έλλειψη ηθικής βάσης για τη ρύθμιση[389].

Παράλληλα επιχειρήθηκε η αντιμετώπιση ζητημάτων, που ανέκυπταν κατά την εφαρμογή της ναυτικής εξειδίκευσης σε ένα περιβάλλον οικονομικής κρίσης με έντονη ανεργία και ισχυρές κοινωνικές και πολιτικές πιέσεις, όπως ο προσδιορισμός της έννοιας υπηρεσίας «επί πλοίου εν ενεργεία» λόγω του παροπλισμού και της αργίας αρκετών εμπορικών πλοίων με τη χρήση στοιχείων από τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Η υπηρεσία απαιτούνταν για τη συμμετοχή στις εξετάσεις λήψης διπλωμάτων ικανότητας ή τη χορήγηση διπλώματος χωρίς εξετάσεις και καθώς τα πλοία δεν δραστηριοποιούνταν στην Ελλάδα δεν ήταν δυνατή η εξακρίβωση της υπηρεσίας των ναυτικών, με αποτέλεσμα είτε τον υπερβολικά αυστηρό και άδικο αποκλεισμό ναυτικών είτε τη χαριστική τους αντιμετώπιση.

Μετά από αίτημα της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων, το οποίο είχε αποτελέσει κι αντικείμενο του 11ου Πανναυτικού Συνεδρίου, τα διπλώματα αξιωματικού καταστρώματος, πλοιάρχου ατμοπλοίων και πλοιάρχου ωκεανοπλοΐας μετονομάστηκαν αντιστοίχως σε διπλώματα Πλοιάρχου Γ΄, Β΄ και Α΄ τάξεως. Αλλά αναφορικά με τους Πλοιάρχους σημειώθηκε ένα παράδοξο, οφειλόμενο προφανώς σε υπαναχώρηση. Ενώ σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Νόμου 6204/1934 καθιερώνονταν, δύο νέες κατηγορίες διπλωμάτων, ακολουθώντας το αγγλικό πρότυπο, του εξαιρετικού διπλώματος Πλοιάρχου (Extra Master) και του εξαιρετικού διπλώματος Μηχανικού (Extra Engineer), στο κείμενο του νόμου που δημοσιεύθηκε περιέχονταν μόνο η παροχή του εξαιρετικού διπλώματος Μηχανικού. Η απόκτηση αυτών των διπλωμάτων γινόταν κατόπιν ειδικών εξετάσεων, ήταν προαιρετική και δεν παρείχαν κανένα πρόσθετο δικαίωμα. Ο σκοπός τους ήταν να καταδειχθεί η αρτιώτερη θεωρητική ή πρακτική κατάρτιση των κατόχων τους στη ναυτική και μηχανική τέχνη κι επιστήμη μέσω της πιστοποίησης γνώσεων διακυβέρνησης ιστιοφόρων κι ατμοπλοίων παντός τύπου και διεύθυνσης ατμομηχανών και ΜΕΚ των πλοίων.

[389] Εισηγητική έκθεση και Νόμος 6204/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως ισχυουσών διατάξεων περί διπλωμάτων ικανότητος, αδειών και πτυχίων ειδικότητος εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ» (ΦΕΚ 243 Α).

Μέτρα όπως η γενίκευση της απαγόρευσης ναυτολόγησης σε ελληνικά πλοία κάθε ναυτικού υπό ιδιότητα για την οποία είχε καθοριστεί δίπλωμα ικανότητας, άδεια ή πτυχίο ειδικότητας εφόσον δεν ήταν εφοδιασμένος, η δυνατότητα ναυτολόγησης σε ειδικότητα ίση ή κατώτερη με την κατηγορία του κατεχόμενου διπλώματος ικανότητας, άδειας ή πτυχίου ειδικότητας κι ο καθορισμός ιεραρχικής τάξης των διπλωμάτων ικανότητας, αδειών και πτυχίων ειδικότητας ανά κατηγορία ειδικοτήτων ήταν σημαντικά. Μέχρι τότε η υποχρέωση κατοχής διπλώματος για ναυτολόγηση αφορούσε μόνο στους αξιωματικούς ενώ με τον καθορισμό της ιεραρχικής τάξης επιχειρήθηκε η αντιμετώπιση προβλημάτων και διενέξεων μεταξύ των πληρωμάτων κι ιδίως των αξιωματικών, τα οποία είχαν ενταθεί κατά την περίοδο της κρίσης[390].

Αν κι η καθιέρωση της υγειονομικής εξέτασης δεν φαίνεται πως δημιούργησε ιδιαίτερα προβλήματα, δεν συνέβη το ίδιο και με τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτούμενων γραμματικών γνώσεων των υποψηφίων. Διαπιστώθηκε πως αρκετοί υποψήφιοι απόκτησης διπλωμάτων πλοιάρχου ιστιοφόρων δεν κατείχαν ενδεικτικό τέταρτης τάξης δημόσιου εξατάξιου Γυμνασίου ή αντίστοιχης τάξης δημόσιων εμπορικών σχολών ή ιδιωτικών αναγνωρισμένων από το ελληνικό κράτος ως ομοταγών, προκειμένου να συμμετάσχουν στις εξετάσεις και δημιουργήθηκαν αμφιβολίες για την αναγκαιότητα του συγκεκριμένου προσόντος. Έτσι, η προθεσμία εφαρμογής της υποχρέωσης κατοχής του όπως κι της υποχρεωτικής κατοχής απολυτηρίου εξατάξιου Γυμνασίου ή ομοτίμου σχολής, για τους υποψηφίους προς απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου ατμοπλοίων Γ΄ τάξεως μετατέθηκαν για την 01 Ιανουαρίου 1940 αντί της 01 Ιανουαρίου 1936. Οι εφοπλιστές θεωρούσαν τα μέτρα της κατοχής γραμματικών προσόντων όσο και του καθορισμού ανώτατου αριθμού απονεμομένων διπλωμάτων κατ' έτος αντισυνταγματικά και περιοριστικά του δικαιώματος της ελεύθερης εκλογής επαγγέλματος και την υγειονομική εξέταση άδικη κι ευεπίφορη σε πλάνες και σφάλματα των γιατρών[391].

Η τάση για τον εξορθολογισμό της χορήγησης διπλωμάτων φάνηκε μέσω της κατάργησης του ειδικού καθεστώτος χορήγησης διπλωμάτων πλοιάρχου και κυβερνήτη ιστιοφόρων ή αδειών κυβερνήτη σε ναυτικούς, που κατάγονταν από μέρη που δεν συμπεριλαμβάνονταν στα όρια του ελληνικού κράτους και των προσφύγων. Κρίθηκε πως δεν συνέτρεχε πλέον λόγος διατήρησης των ειδικών ρυθμίσεων για λόγους ίσης μεταχείρισης και διαφάνειας καθώς η

[390] Ν. Κουρμπέλης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930.
[391] Γιώργης Χ. Λαιμός – Δικηγόρος, ΄΄Σκέψεις τινές επί του Νομοσχεδίου περί ναυτικών διπλωμάτων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 81, 01-05-1934.

βεβαίωση διαπίστωσης της υπηρεσίας τους σε ξένα πλοία μπορούσε να γίνεται βάσει των γενικών διατάξεων με ένορκες βεβαιώσεις.

Οι αλλαγές σχετικά με την απαιτούμενη προϋπηρεσία για συμμετοχή στις εξετάσεις ή με τις δυνατότητες χρήσης ορισμένων διπλωμάτων δείχνουν πως η ΔΕΝ παρακολουθούσε στενά την αγορά εργασίας κι είχε μια καλή εικόνα της κατάστασης. Λόγω έλλειψης διπλωματούχων ατμομηχανικών Γ΄ τάξεως και για να δοθεί η δυνατότητα λήψης των κατάλληλων διπλωμάτων στους ενδιαφερόμενους, προκειμένου να μην αναγκάζονται να τραπούν σε άλλα επαγγέλματα, μειώθηκε η απαιτούμενη θαλάσσια κι εργοστασιακή προϋπηρεσία για συμμετοχή στις εξετάσεις. Η αυξημένη προσφορά Πλοιάρχων οδήγησε σε διαφορετικά μέτρα από κείνα για τους μηχανικούς. Οι κάτοχοι διπλωμάτων πλοιάρχου ατμοπλοίων Β΄ ή Γ΄ τάξεως δικαιούνταν πλέον να κυβερνούν ατμόπλοια μικρής χωρητικότητας (300 κοχ αντί των 2.600 κοχ πριν) και να υπηρετούν σε μεγαλύτερα ως ανθυποπλοίαρχοι ή υποπλοίαρχοι. Μ' αυτό τον τρόπο αποκτούσαν μεγαλύτερη εμπειρία διακυβέρνησης μεγάλων σκαφών αλλά επιβραδυνόταν η εξέλιξή τους. Η δε ανάγκη προσέλκυσης νέων και υποστήριξης της λειτουργίας των αναγνωρισμένων ιδιωτικών σχολών ραδιοτηλεγραφητών έναντι των «ιδιωτικών φροντιστηρίων βραχείας μαθητεύσεως» οδήγησε στην μείωση του ηλικιακού ορίου στα 18 από τα 20 έτη για τη λήψη του διπλώματος και τη ναυτολόγηση στα πλοία ενώ την ίδια χρονιά (1934) θεσπίστηκε το πτυχίο Ραδιοτηλεφωνητή περιωρισμένης εκτάσεως για το χειρισμό ραδιοτηλεφωνικών συσκευών έως 50 Βατt, το οποίο μπορούσαν να αποκτήσουν αξιωματικοί όλων των ειδικοτήτων ενός πλοίου[392].

7.4.5.-Χρήση και κατάχρηση της εξειδίκευσης

Το βήμα του καθορισμού του ανώτατου αριθμού των απονεμομένων κατόπιν εξετάσεων διπλωμάτων έμεινε μετέωρο για λίγο καιρό. Επανήλθε πανηγυρικά τον πρώτο κιόλας μήνα της δικτατορίας του Μεταξά (Αύγουστος 1936). Εκτός από τα διπλώματα πλοιάρχου ατμοπλοίων Γ΄ τάξεως, ατμομηχανικού Γ΄ τάξεως, πρακτικού ατμομηχανικού, οικονομικού αξιωματικού Β΄ τάξεως και ραδιοτηλεγραφητή Β΄ τάξεως (δοκίμου), που είχαν συμπεριληφθεί στις ρυθμίσεις του 1932, προστέθηκαν τα διπλώματα πλοιάρχου ιστιοφόρων και μηχανικού ΜΕΚ Γ΄ τάξεως. Ο αριθμός των κατ' έτος απονεμομένων διπλωμάτων θα καθοριζόταν ανά ειδικότητα μετά από αιτιολογημένη γνωμοδότηση μιας ειδικής Επιτροπής απαρτιζόμενης από ένα ανώτερο Λιμενικό Αξιωματικό και από δύο αντιπρόσωπους των Ενώσεων των εφοπλιστών και των ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, ανά ειδικότητα.

[392] Διάταγμα της 11-06-1934 «Περί ορισμού πτυχίου ραδιοτηλεφωνητού Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 204 Α).

Η γνωμοδότηση θα έπρεπε να στηρίζεται σε επίσημα στατιστικά εξακριβωμένα στοιχεία για τις ανάγκες της ναυτιλίας το υπό κρίση έτος και σε δεδομένα όπως η υφιστάμενη δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου κι οι προβλεπόμενες μεταβολές του, ο αριθμός των «εν ενεργεία» βαθμοφόρων ναυτικών ανά ειδικότητα, οι διατάξεις περί σύνθεσης πληρωμάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων, τα προβλεπόμενα κενά ανά ειδικότητα λόγω αποχώρησης διπλωματούχων με κάθε τρόπο από την ενεργό υπηρεσία, η υφιστάμενη ή προβλεπόμενη ανεργία για κάθε κλάδο διπλωματούχων είτε λόγω ύπαρξης μεγαλύτερου αριθμού βαθμοφόρων από τις ανάγκες της ναυτιλίας είτε λόγω αργίας των πλοίων για οποιαδήποτε αιτία και ο αριθμός των εν ενεργεία διπλωματούχων, οι οποίοι θα έπρεπε να θεωρούνται ως διαθέσιμη «εφεδρεία» για την κάλυψη των συνήθων αναγκών της ναυτιλίας[393].

Η πρώτη απόφαση για τον καθορισμό του αριθμού των απονεμομένων διπλωμάτων όριζε πως το 1937 θα απονέμονταν τριάντα τέσσερα (34) διπλώματα πλοιάρχων ατμοπλοίων Γ΄ τάξεως, τρία (3) πλοιάρχων ιστιοφόρων, εξήντα πέντε (65) ατμομηχανικών Γ΄ τάξεως, πέντε (5) πρακτικών μηχανικών, δέκα (10) μηχανικών Γ΄ τάξεως μηχανών εσωτερικής καύσεως, είκοσι (20) δοκίμων ραδιοτηλεγραφητών και κανένα οικονομικών αξιωματικών Β΄ τάξεως. Ήταν μια σοβαρή παρέμβαση στην αγορά ναυτικής εργασίας, που έγινε και για τα έτη 1938, 1939 και 1940 με λειτουργικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις στη ναυτιλία[394].

Σ' αυτή την παρέμβαση ευθυγραμμίστηκαν οι ρυθμίσεις για τη διεξαγωγή των εξετάσεων απόκτησης διπλωμάτων ικανότητας με τον ορισμό μιας και μόνο εξεταστικής περιόδου κατ' έτος κι η αυστηροποίηση των εξετάσεων (ύλη, προφορικές εξετάσεις, βαθμολογία, κλπ.). Η απόκτηση του διπλώματος έγινε ξαφνικά μια εξαιρετική υπόθεση καθώς διπλώματα δεν αποκτούσαν όλοι οι επιτυχόντες στις εξετάσεις αλλά κατά σειρά επιτυχίας και μέχρι τον αριθμό που είχε καθοριστεί από την Επιτροπή. Σε περίπτωση ισοβαθμίας των υποψηφίων γινόταν κλήρωση παρουσία τους για τη χορήγηση του διπλώματος. Δεν έλειψαν κι οι περίεργες ρυθμίσεις όπως η δυνατότητα χορήγησης διπλώματος σε υποψήφιους που κατά το χρόνο της εξετάσεων δεν είχαν τα νόμιμα γραμματικά προσόντα αλλά τα αποκτούσαν μετά[395].

---

[393] Διάταγμα της 03-11-1936 «Περί συγκροτήσεως των Επιτροπών περί ων το άρθρον 14 του Α.Ν. υπ' αριθ. 104/36 περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των ισχυουσών διατάξεων περί διπλωμάτων ικανότητος αδειών και πτυχίων ειδικότητος εν τω Ε.Ν.» (ΦΕΚ 492 Α).

[394] Διάταγμα της 01-01-1937 «Περί του αριθμού των κατά το έτος 1937 απονεμηθησομένων διπλωμάτων πλοιάρχων γ΄ τάξεως ατμοπλοίων, πλοιάρχων ιστιοφόρων, ατμομηχανικών γ΄ τάξεως, πρακτικών μηχανικών, μηχανικών γ΄ τάξεως μηχανών εσωτερικής καύσεως, οικονομικών αξιωματικών β΄ τάξεως και δοκίμων ραδιοτηλεγραφητών» (ΦΕΚ 1 Α).

[395] ΑΝ 463/1937 «Περί εγγραφής αποφοίτων Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων εις Πανεπιστήμιον Αθηνών, περί τρόπου αποκτήσεως πτυχίου ειδικότητος Εμπορικού Ναυτικού και περί παρατάσεως προθεσμίας εξετάσεων και εγγραφών σπουδαστών Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών, κλπ.» (ΦΕΚ 40 Α).

Οι εξετάσεις πάντως παρέμειναν σε γενικές γραμμές ελαστικές και σε αυτό συνέβαλαν οι συντελεστές της βαθμολογίας κι οι ομάδες των μαθημάτων. Γι' αυτό το λόγο προτεινόταν η κατάργηση των συντελεστών και των ομάδων των κύριων μαθημάτων. Παρά την αύξηση της ύλης των εξεταζομένων μαθημάτων, τα ποσοστά αποτυχίας των υποψηφίων ενώ περί το 1926 ήταν 40-50%, το 1936 είχαν περιοριστεί στο 5-10%. Σίγουρα όμως η καταβαλλόμενη προσπάθεια κι η προετοιμασία των υποψηφίων αυξανόταν χρόνο με το χρόνο λόγω των οικονομικών συγκυριών και των τιθέμενων επαγγελματικών περιορισμών[396].

Γενικότερα, ο καθορισμός του αριθμού των απονεμομένων διπλωμάτων κατ' έτος, ενταγμένος στο γενικότερο σύστημα της εξειδίκευσης, δημιουργούσε μια ακόμη εστία διενέξεων. Οι εφοπλιστές διαφωνούσαν με τις ρυθμίσεις εκτιμώντας πως έντειναν την ανεργία, καθιστώντας την «ενδημική» και υποστηρίζοντας πως «στην προσπάθεια όμως, της κατοχύρωσης του επαγγέλματος και των καθ' έκαστο κλάδο βαθμών και ειδικοτήτων των ναυτικών, εδημιουργήσαμε κατά τον μεταξύ των δύο πολέμων χρόνον δι' 80 περίπου νομοθετημάτων περί τα 45 διπλώματα αξιωματικών και πτυχία κατώτερων πληρωμάτων ενώ προηγούμενα υπήρχαν μόνο 4» και πως δεν ήταν πλέον δυνατή η μεταπήδηση του ναυτικού από τον ένα κλάδο ναυτιλίας στον άλλο ή από τη μια ειδικότητα στην άλλη με αποτέλεσμα τη δυσαναλογία μεταξύ πλοίων και πληρωμάτων. Για τους ναυτικούς η κατοχύρωση της εξειδίκευσης ήταν ένα μόνιμο και διαρκές αίτημα. Ναυτεργατικές ενώσεις, με προεξάρχουσα την ΠΕΠΕΝ, είχαν ζητήσει από ετών τον περιορισμό των απονεμομένων διπλωμάτων. Ο πληθωρισμός πχ. των προσφερόμενων διπλωματούχων πλοιάρχων καθιστούσε «χαλαράν την ζήτησιν, εξηυτέλιζε τους όρους της προσφοράς της ναυτικής εργασίας και ωδήγει την τάξιν μας εις την οριστικήν εξουθένωσιν». Κι η δικτατορία του Μεταξά θεωρούσε ως επιτυχία της τον καθορισμό του αριθμού των διπλωμάτων, που είχε ως αποτέλεσμα την αντιμετώπιση του πληθωρισμού «και στις τάξεις των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού»[397].

Πέραν από τις εκατέρωθεν υπερβολές, τις επικλήσεις της πλήρους ελευθερίας στην επιλογή και διαχείριση των πληρωμάτων ή τις μομφές πως το κράτος εξυπηρετούσε αποκλειστικά τα εφοπλιστικά συμφέροντα, η προσπάθεια του κράτους να μεσολαβήσει στην κάλυψη των τρεχουσών αναγκών της αγοράς ναυτικής εργασίας μέσω της επιβολής και του ελέγχου φαίνεται πως υπήρξε τουλάχιστον ατυχής και δεν μπορούσε να λειτουργήσει παρά

[396] Μάριος Βαλλιάνος – Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Το πρόγραμμα εξετάσεων προς απόκτησιν διπλώματος πλοιαρχίας΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 13, Αύγουστος 1936.

[397] *Έκθεσις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Ωκεανοπόρου Φορτηγού Ναυτιλίας προς την επί της Ναυτιλίας Διακομματικήν Επιτροπήν,* Αθήναι 1948 και ΄΄Μια ευοίωνος απαρχή΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ,* τ. 13, Αύγουστος 1936, ΄΄Η βιομηχανία των διπλωμάτων΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 9, Απρίλιος 1936 και Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, αριθ. 7, *Η Εμπορική Ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.

μόνο ευκαιριακά και βραχυπρόθεσμα. Οι διακυμάνσεις στην προσφορά και στη ζήτηση της ναυτικής εργασίας είχαν ποικίλα αίτια όπως οι μεταφορικές ανάγκες κι η έντονη ή υποτονική απασχόληση των πλοίων, οι παροπλισμοί, οι αγορές, πωλήσεις, οι τεχνολογικές εξελίξεις ή τα ναυάγια πλοίων ενώ κι οι συνθήκες που δρούσαν οι επιμέρους κλάδοι της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας (φορτηγός, ιστιοφόρος και ακτοπλοϊκή - επιβατηγός) ήταν διαφορετικές.

Τον Ιούλιο του 1937 καθορίστηκαν τα πτυχία ειδικότητας στο Εμπορικό Ναυτικό για τα κατώτερα πληρώματα, τα προσόντα που απαιτούνταν (προϋπηρεσία, γραμματικές γνώσεις, απογραφή, στρατολογικές υποχρεώσεις, ελάχιστη ηλικία, κλπ.), ο τρόπος διαπίστωσης της σωματικής και πνευματικής τους ικανότητας και η διενέργεια εξετάσεων για την απόκτηση ορισμένων πτυχίων ειδικότητας. Οι περισσότερες από τις ειδικότητες αφορούσαν στα επιβατηγά πλοία αλλά ορισμένες (ναύτη, θερμαστή, λιπαντή, αρχιθερμαστή, θαλαμηπόλου και μαγείρου) κάλυπταν και τα φορτηγά πλοία. Άμεσα οι εφοπλιστές, σε μια σύσκεψη το 1938 υπό τον πρωθυπουργό Ι. Μεταξά, ζήτησαν την κατάργηση των πτυχίων ικανότητας των κατώτερων πληρωμάτων λόγω δυσκολιών έγκαιρου εφοδιασμού τους σε λιμάνια του εξωτερικού αλλά το θέμα λύθηκε με την παροχή αρμοδιότητας έκδοσης των πτυχίων σε λιμάνια του εξωτερικού στους προξενικούς λιμενάρχες. Η παντελής κατάργηση των πτυχίων συνάντησε την αντίδραση ορισμένων παρισταμένων στη σύσκεψη εφοπλιστών και έτσι αναδείχθηκε για μια ακόμη φορά η διάσταση απόψεων και συμφερόντων μεταξύ των εφοπλιστών που προέρχονταν ιδίως από την Άνδρο και των υπολοίπων. Οι πρώτοι, στηριζόμενοι στον έντονο «τοπικισμό» θεωρούσαν ότι με την κατάργηση των πτυχίων θα επετύγχαναν τη μόνιμη στελέχωση των πλοίων τους από τους τόπους καταγωγής των ενώ οι υπόλοιποι πως θα αντιμετώπιζαν προβλήματα. Ούτως ή άλλως, τα προβλήματα δεν έλειπαν σε λιμάνια του εξωτερικού, όπου δρούσε κατά κανόνα η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Τον Νοέμβριο του ίδιου χρόνου (1938) ο Α. Ωνάσης είχε αλλάξει τη σημαία ενός πλοίου του, επειδή δεν έβρισκε πτυχιούχο μάγειρο στο λιμένα του Ρόττερνταμ[398].

Η ναυτική εξειδίκευση όμως είχε επιβληθεί εκ των πραγμάτων και παρά τις δυσκολίες πλήρους εφαρμογής της ή τις στρεβλώσεις που σημειώθηκαν κατά καιρούς εξυπηρέτησε τότε τη λειτουργία του κλάδου. Το 1937 υιοθετήθηκε μια συνολική ρύθμιση με την ενσωμάτωση όλων των αλλαγών, που είχαν γίνει στο σύστημα της ναυτικής εξειδίκευσης από το 1929 κι

---

[398] ΄΄Και διά τα πτυχία ικανότητος΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 187, 01-10-1938, Μαρία Γκρέκου (επιμ.), *Αριστοτέλης Ωνάσης,* Καλοκάθης, Αθήνα χ.χ., σελ. 71, Χαρλαύτη Τζελίνα – Χαριτάκης Μανώλης – Μπενέτου Ελένη, *Πλωτώ – Έλληνες καραβοκύρηδες κι εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο,* Εκδ. ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002, σελ. 331 και Φρανσουά Φορεστιέ, *Αριστοτέλης Ωνάσης – Ο άνθρωπος που τα ήθελε όλα,* Μετάφραση Ρίτας Κολαΐτη, Μελάνι, Αθήνα 2009, σελ. 58 (σημ. δική μου: Η αναφερόμενη χρονολογία 1932 είναι εσφαλμένη).

ύστερα, με προσαρμογές στις τεχνολογικές εξελίξεις των πλοίων, στα κοινωνικά, πολιτικά και ναυτιλιακά δεδομένα και με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εξειδίκευσης[399].

Με την αναζωογόνηση των ναυτιλιακών μεταφορών το 1938, παρατηρήθηκε όπως ήταν αναμενόμενο έλλειψη διπλωματούχων ναυτικών, η οποία αποδόθηκε στον ετήσιο καθορισμό του αριθμού των απονεμομένων διπλωμάτων. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος και με στόχο την αποτελεσματικότερη κάλυψη των αναγκών της αγοράς ναυτικής εργασίας δημιουργήθηκε άλλη μια Επιτροπή προκειμένου να προτείνει την αύξηση του αριθμού των απονεμομένων διπλωμάτων σε περιπτώσεις ελλείψεων διαφόρων ειδικοτήτων των ναυτικών. Η υπόθεση εξελισσόταν σε ένα φαύλο κύκλο με ενδεχόμενο τις προτάσεις της μιας Επιτροπής, να ανατρέπουν αποφάσεις της άλλης. Το σύστημα λειτούργησε μια φορά για το 1940 με την χορήγηση δύο διπλωμάτων Πλοιάρχων Ιστιοφόρων, σύμφωνα με πρόταση της δεύτερης Επιτροπής κι ενώ η πρώτη είχε γνωμοδοτήσει να μη χορηγηθεί κανένα δίπλωμα.

7.5.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η θέση που διατύπωσε τον Απρίλιο του 1940 ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Α. Τζίφος για τη συγκράτηση των συνθέσεων των ελληνικών φορτηγών πλοίων στα «απολύτως λογικά όρια» ήταν σωστή. Για να εξισορροπήσει βέβαια τις εντυπώσεις συμφώνησε με τα παράπονα των εφοπλιστών για την «κακή εφαρμογή» τους. Η σοβαρότητα όμως του θέματος της σύνθεσης πληρώματος των φορτηγών πλοίων και μάλιστα των ελληνικών με τον αυξημένο αριθμό ναυτικών ατυχημάτων, δεν άφηνε μεγάλα περιθώρια «ελαστικής» ή «αυτόβουλης» εφαρμογής. Είναι σίγουρο πως δεν έλειψαν φαινόμενα κακοδιοίκησης ή ανάρμοστης συμπεριφοράς από κρατικούς λειτουργούς αλλά σε γενικές γραμμές ακολουθήθηκε μια ήπια αντιμετώπιση των αντικανονικοτήτων στις συνθέσεις πληρώματος των ελληνικών φορτηγών πλοίων από τις προξενικές λιμενικές αρχές του εξωτερικού. Σε διαφορετική περίπτωση οι αντιδράσεις των εφοπλιστών θα ήταν ιδιαίτερα έντονες.

Παρά τη χρονική στασιμότητα 25 ετών για τον εκσυγχρονισμό της σύνθεσης των ελληνικών φορτηγών πλοίων, το ουσιαστικό βήμα που έγινε το 1926 για τον καθορισμό της σύνθεσης πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων αποτέλεσε μια σημαντική καινοτομία στο χώρο της ναυτικής εργασίας. Η συγκυρία των ευνοϊκών συνθηκών που επικράτησαν για την ναυτιλία (αύξηση μεταφορικού έργου, υψηλοί ναύλοι) συνέβαλε στην αποδοχή των συνθέσεων από τους έλληνες εφοπλιστές. Το δε εγχείρημα της αντικατάστασης αλλοδαπών, που υπηρετούσαν στα ελληνικά φορτηγά πλοία, με Έλληνες ναυτικούς είχε αποτέλεσμα.

[399] Αναγκαστικός Νόμος 907/1937 «Περί διπλωμάτων και αδειών ικανότητος και πτυχίων ειδικότητος εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ» (ΦΕΚ 414 Α).

Η ναυτιλιακή κρίση του 1930 δεν ανέκοψε τη δυναμική που είχε αναπτυχθεί ως προς την «ελληνοποίηση» των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων. Για την έγκαιρη αντιμετώπιση των συνεπειών της κρίσης το ελληνικό κράτος μείωσε προς όφελος των εφοπλιστών από το πρώτο κιόλας έτος της κρίσης το 1930 τις συνθέσεις των ελληνικών φορτηγών πλοίων.

Τα προβλήματα άρχισαν από τη στιγμή που η ελληνική πολιτεία επέμενε στην εφαρμογή των διατάξεων της σύνθεσης υπό την πίεση των ναυτικών σωματείων και το φάσμα της ανεργίας των ναυτικών. Είχε ήδη θεσπίσει ένα μηχανισμό ελέγχου κι επιβολής στα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης του ελληνικών φορτηγών πλοίων στο εξωτερικό, τα προξενικά λιμεναρχεία. Η κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας για τις συνθέσεις το 1931 και η παροχή οδηγιών στα προξενικά λιμεναρχεία για τον έλεγχο της τήρησης της σύνθεσης των φορτηγών πλοίων δημιούργησε τις συνθήκες για την αποτελεσματικότερη δράση.

Επί της ουσίας, η αντίδραση από μια μεγάλη μερίδα εφοπλιστών, πλοιοκτητών και ιδίως συμπλοιοκτητών όσον αφορά στις συνθέσεις είχε να κάνει με την «κακή εφαρμογή» των διατάξεων. Οι διαμαρτυρίες για το νόμο του 1931, ο οποίος κατά το μεγαλύτερο μέρος του κωδικοποιούσε τις ισχύουσες διατάξεις για τη σύνθεση των πληρωμάτων, μπορούν να κατανοηθούν μόνο ως μέσο άσκησης πίεσης προς τη ΔΕΝ. Και δεν ήταν παρά ο εξαναγκασμός της να «υποχρεώσει» ή εν πάσει περιπτώσει να «πείσει» τους λιμενικούς αξιωματικούς που υπηρετούσαν στα προξενικά λιμεναρχεία να αντιμετωπίζουν με «στοργή» τα ελληνικά φορτηγά πλοία, δηλαδή να μην επιμένουν στην τήρηση της σύνθεσης του πληρώματός τους. Ο άκομψος τρόπος με τον οποίο ζητούσαν την κατάργηση των προξενικών λιμεναρχείων την περίοδο 1933-1935 έδειχνε ακριβώς τους στόχους τους. Από τη στιγμή που δεν μπορούσαν να ελεγχθούν οι προξενικοί λιμενάρχες, δεν έμενε παρά η ακύρωση της παρουσίας τους στα λιμάνια του εξωτερικού.

Η ΔΕΝ πάντως εξακολουθούσε να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς και να επικαιροποιεί τη σύνθεση των φορτηγών πλοίων, κατά αριθμό και ειδικότητα (πχ. πρόσληψη μηχανικών μηχανών εσωτερικής καύσης για τα πετρελαιοκίνητα πλοία το 1935, πρόσληψη αξιωματικών καταστρώματος, λόγω των αυξημένων αναγκών εκτέλεσης φυλακών στις γέφυρες των πλοίων το 1939). Γενικά, η προσαρμογή της σύνθεσης των πλοίων στα εκάστοτε δεδομένα του μεσοπολέμου ήταν έγκαιρη και σωστή ενώ συμβάδιζε με τις τάσεις σε διεθνές επίπεδο, όπως διαμορφώνονταν στο πλαίσιο της δράσης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

Η διατύπωση θέσεων από τον ελληνικό εφοπλισμό για πλήρη κατάργηση των ρυθμίσεων για τις συνθέσεις των πλοίων ή τα διπλώματα και τα πτυχία των ναυτικών, έδειχνε απλώς ότι αγνοούσαν, σκόπιμα ή όχι, τις διεθνείς τάσεις και σίγουρα ότι δεν τις ακολουθούσαν ή ότι

προσπαθούσαν ν' αναβάλουν την προσαρμογή τους σ' αυτές. Η ελληνική δημόσια διοίκηση όφειλε να συμπεριφέρεται πιο υπεύθυνα κι ως ένα βαθμό το έπραξε.

Το ζήτημα των συνθέσεων ενδιέφερε ιδιαίτερα τον εφοπλιστικό κόσμο κι ως εργοδότες αντιτάσσονταν ανοικτά, καθαρά και συγκεκριμένα, περισσότερο έναντι άλλων ζητημάτων. Δεν είχαν άδικο όταν υποστήριζαν πως η ελληνική κυβέρνηση αύξησε τον αριθμό των πληρωμάτων στις συνθέσεις των πλοίων, έχοντας θέσει ως προτεραιότητα την αντιμετώπιση της ανεργίας. Ήταν ένας παράγοντας που ελάμβαναν συνεχώς υπόψη τους οι ελληνικές κυβερνήσεις ή ακριβέστερα η ΔΕΝ αλλά η κύρια κατεύθυνση αφορούσε στην προώθηση της πρόσληψης Ελλήνων ναυτικών και της απόλυσης αλλοδαπών ναυτικών. Σε καμιά περίπτωση πάντως η σύνθεση των πλοίων δεν ήταν «ελληνική εφεύρεση», όπως έλεγαν οι εφοπλιστές.

Ούτε όμως ο αριθμός πληρώματος των ελληνικών ήταν μεγαλύτερος των αντίστοιχων φορτηγών πλοίων υπό ξένες σημαίες και σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία εκινείτο στο μέσο όρο του αριθμού πληρώματος των φορτηγών πλοίων διεθνώς. Σε σχέση με τον αριθμό πληρώματος των πλοίων των κύριων ανταγωνιστών, δηλαδή των Άγγλων από τους οποίους και τα αγόραζαν, τα ελληνικά φορτηγά είχαν μικρότερο αριθμό πληρώματος.

Ο αριθμός πληρώματος των συνθέσεων στα ελληνικά φορτηγά πλοία φαίνεται ότι σε γενικές γραμμές τηρήθηκε από τους εφοπλιστές κατά το μεσοπόλεμο. Η μείωση του αριθμού πληρώματος στις συνθέσεις των πλοίων, αμέσως μετά την έκρηξη της ναυτιλιακής κρίσης του 1929, απέτρεψε την αντι-οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων και τα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ, που δείχνουν την πραγματική σύνθεση πληρώματος, επιβεβαιώνουν ότι ακολουθήθηκε η νόμιμη μείωση του πληρώματος. Η σύνθεση πληρώματος δεν αποκαταστάθηκε μετά την υπέρβαση της ναυτιλιακής κρίσης, παρά μόνο ενόψει της έναρξης του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου καθώς υπαγορεύθηκε από τις αυξημένες ανάγκες εκτέλεσης φυλακών, της αξιοπλοΐας των πλοίων και της ασφάλειας ναυσιπλοΐας.

Η ναυτική εξειδίκευση από την άλλη, αποτέλεσε ένα από τα μείζονα ζητήματα στην αγορά ναυτικής εργασίας στο μεσοπόλεμο. Έχοντας μεγάλη συνάφεια με την σύνθεση πληρώματος, χρησιμοποιήθηκε από το ελληνικό κράτος για διάφορους σκοπούς και με ποικίλες μορφές. Η εξειδίκευση σε ένα πλοίο αναδεικνύει την πολυπλοκότητα των σχέσεων εργασίας αλλά και τις δυσχέρειες αντιμετώπισης του πληρώματος ως ενιαίου και συνεκτικού συνόλου.

Μια διάκριση αφορά -κατά πρώτο λόγο- στον πλοίαρχο και στα μέλη του πληρώματος. Ο πλοίαρχος προΐσταται του πληρώματος και ενεργεί ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη - εργοδότη. Κατά το μεσοπόλεμο ήταν συχνά συντοπίτης ή συγγενής του πλοιοκτήτη ή και συμπλοιοκτήτης. Ο πολυσύνθετος και πολύμορφος ρόλος του, στα ελληνικά φορτηγά πλοία γινόταν απαιτητικότερος γιατί δραστηριοποιούνταν εκτός της ελληνικής επικράτειας και

προσέγγιζαν σε λιμάνια χωρίς ή με ελάχιστη παρουσία προξενικών αρχών. Γι' αυτό και του είχαν ανατεθεί από το ελληνικό κράτος αρκετές αρμοδιότητες δημόσιου λειτουργού, ασκώντας ληξιαρχικά ή ανακριτικά καθήκοντα. Η απόλυτη εξουσία του στο πλοίο θεωρούνταν απαράβατος κανόνας και φυσιολογική κατάσταση. Δεν είναι περίεργο που οι ίδιοι οι πλοίαρχοι ζητούσαν την θεσμική και κοινωνική αναγνώριση αυτού του ρόλου.

Μόνο με τη διαρκή βελτίωση του επιπέδου των γνώσεων τους και την υψηλή τεχνική τους επάρκεια θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους. Παρότι δεν έλειψαν περιπτώσεις πλοιάρχων χαμηλής ποιότητας, η πλειοψηφία τους διέπρεψε επαγγελματικά. Αρκετοί έγιναν πλοιοκτήτες αλλά -ανεξάρτητα απ' αυτό- ένα μεγάλο μερίδιο της επιτυχίας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τους ανήκει.

Η ναυτική επάρκεια των αξιωματικών του καταστρώματος (Πλοίαρχοι Α΄, Β΄ ή Γ΄ τάξεως) και της μηχανής (Μηχανικοί Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄ τάξεως) πιστοποιούνταν μέσω της κατοχής των αντίστοιχων διπλωμάτων ικανότητας, για την οποία απαιτείτο θαλάσσια προϋπηρεσία κι επιτυχής συμμετοχή σε γραπτές ή και προφορικές εξετάσεις. Κατά το μεσοπόλεμο διαμορφώθηκε ένα ολοκληρωμένο σύστημα ειδικοτήτων των ναυτικών και των προϋποθέσεων ένταξης σε αυτές ενώ καθιερώθηκε η υποχρεωτική κατοχή διπλωμάτων ικανότητας ή πτυχίων ειδικότητας για τη ναυτολόγηση στα πλοία. Το σύστημα των εξετάσεων έγινε ορθολογικότερο, απέκτησε βαθμιαία μεγαλύτερη διαφάνεια κι η εξεταστέα ύλη εκσυγχρονίστηκε και εμπλουτίστηκε κατά καιρούς. Δεν έλειψαν εντούτοις παλινωδίες ως προς τη σύνθεση των μελών των εξεταστικών επιτροπών ή την διενέργεια των εξετάσεων.

Οι αναπροσαρμογές στο σύστημα των ειδικοτήτων και της πιστοποίησής των έγιναν με βάση τεχνολογικές εξελίξεις στην κίνηση των πλοίων ή στις επικοινωνίες και συνδέονταν με θεσμικές παρεμβάσεις στη λειτουργία των πλοίων ή ανισσοροπίες στην αγορά ναυτικής εργασίας. Παρά την διαρκή αντίδραση των εφοπλιστών στο σύστημα γιατί θεωρούσαν πως περιόριζε την «ελευθερία εκλογής» του πληρώματος, δεν προκλήθηκαν εξαιτίας του σοβαρές δυσλειτουργίες στον κλάδο. Αντίθετα συνέβαλε στην ασφαλέστερη εκτέλεση των ταξιδιών των πλοίων, στη βελτίωση της αξιοπλοΐας τους κι εντέλει στην αποδοτικότερη εκμετάλλευσή τους. Δυστυχώς, η μονομερής προβολή των οριακών περιπτώσεων που δοκιμάστηκε το σύστημα, απέτρεψε την αντικειμενική ή έστω μεθοδικότερη εκτίμηση της κατάστασης.

Δεν γνώρισαν ανάλογη προβολή οι σοβαρές προσπάθειες της ελληνικής πολιτείας, για την ομαλή και απρόσκοπτη ένταξη στο σύστημα της εξειδίκευσης, των προσφύγων ναυτικών ή των ναυτικών που προέρχονταν από προσαρτηθείσες περιοχές ή ήταν Έλληνες που ζούσαν σε άλλες χώρες. Πρόκειται για σημαντικό έργο που ωφέλησε πολλαπλά τη ναυτιλία γιατί συχνά

ήταν ναυτικοί με αυξημένα τυπικά προσόντα (πχ. κατοχή ξένων γλωσσών, γνώση εμπορικών και ναυτιλιακών συνθηκών ξένων λιμένων).

Για τη διοίκηση, η γνώση των πολιτικών που εφάρμοζαν άλλες χώρες στην εξειδίκευση των ναυτικών είχε μεγάλη σημασία. Οι προξενικοί λιμενάρχες συγκέντρωναν στοιχεία και πληροφορίες για τα συστήματα και τις ενέργειες άλλων κρατών. Παράλληλα, ενδιαφερόταν για τις εξελίξεις που κυοφορούνταν ως προς την εξειδίκευση σε επίπεδο των αρμόδιων διεθνών οργανισμών (πχ. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας).

Αναμφισβήτητα το ελληνικό κράτος έδρασε συχνά υπό την πίεση της ανεργίας των ναυτικών ή της εξασφάλισης εργασίας στους ήδη υπάρχοντες ναυτικούς κι ορισμένες φορές εξωθήθηκε σε υπερβολές. Το κλασσικότερο παράδειγμα άστοχης παρέμβασης του κράτους στην αγορά ναυτικής εργασίας αποτέλεσε ο καθορισμός ανώτατου αριθμού των διπλωμάτων ικανότητας, που θα μπορούσαν να χορηγηθούν κάθε χρόνο. Το μέτρο είχε εισαχθεί για πρώτη φορά το 1932 κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης από την κυβέρνηση του Ελ. Βενιζέλου αλλά δεν είχε εφαρμοστεί και καταργήθηκε το 1934 από την κυβέρνηση του Λαϊκού κόμματος. Επαναφέρθηκε όμως κι εφαρμόστηκε από την δικτατορία του Μεταξά, στο πλαίσιο της «φιλεργατικής πολιτικής» που ακολουθούσε. Χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο για τη μείωση ή σταθεροποίηση του αριθμού των προσφερομένων διπλωματούχων ναυτικών προκειμένου να καταπολεμηθεί η ανεργία τους και να διασφαλιστεί η απασχόληση των ναυτικών που κατείχαν ήδη διπλώματα ειδικότητας. Οι εφοπλιστές, αντίθετα με τα ναυτικά σωματεία, δεν συμφωνούσαν με την επιβολή αυτών των περιορισμών κι εντέλει το σύστημα εγκαταλείφθηκε λίγο πριν τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

8.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η επιτέλεση της εργασίας κι η διαβίωση στο περιορισμένο κι απομονωμένο περιβάλλον του φορτηγού πλοίου δεν είναι εύκολη υπόθεση. Χρειάζονται σωματικές και ψυχικές αντοχές των ναυτικών, οι οποίες δοκιμάζονται στην πράξη και μερικές φορές αγγίζουν τα όριά τους.

Οι Κανονισμοί Εργασίας είναι ένα πρόσφορο μέσο για την αποτελεσματική οργάνωση της εργασίας σε μια μονάδα ή ένα τομέα. Πρόκειται για μια γραπτή συλλογική διευθέτηση των σχέσεων εργασίας και καλύπτει τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας τους. Είναι γνωστοί και ως «οργανισμοί της επιχείρησης», «εσωτερικοί κανονισμοί», «κανονισμοί λειτουργίας» ή «κανονισμοί κατάστασης». Στην ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει επικρατήσει ο όρος του Κανονισμού Εργασίας, παρότι χρησιμοποιήθηκε κι ο όρος «Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας». Η θέσπισή του ανάγεται στην περίοδο που εξετάζουμε και αποτέλεσε ένα σημαντικό εκσυγχρονιστικό βήμα, που δεν έγινε αυτόματα αλλά χρειάστηκε χρόνο και κόπο.

Το ενδιαφέρον μας εστιάζεται στις δράσεις για την οργάνωση της εργασίας στο πλοίο και στις συναφείς θέσεις των ναυτικών και του εφοπλιστικού κόσμου. Όπως έχουμε δει, οι αντιδράσεις των εφοπλιστών στις περισσότερες κρατικές παρεμβάσεις στη ναυτική εργασία επικεντρωνόταν στην αποτροπή αύξησης του κόστους λειτουργίας του πλοίου. Η υιοθέτηση ενός Κανονισμού Εργασίας (ή Εσωτερικής Υπηρεσίας) χάρις στην οποία θα κατανέμονταν οι εξουσίες, οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των ναυτικών όλων των ειδικοτήτων στο πλοίο, συνεπαγόταν ένα κόστος, το οποίο εξαρτιόταν από το εύρος των αλλαγών που θα επέφερε.

Ο Κανονισμός Εργασίας συνδεόταν στενά και με το θέμα των ωρών εργασίας των ναυτικών στα πλοία και στο πλαίσιο της έρευνάς μας, δεν θα μπορούσαν παρά να αντιμετωπιστούν από κοινού. Ο Κανονισμός και το ωράριο εργασίας είχαν άμεση επίδραση στην ασφάλεια της εργασίας, στη διαβίωση και στην υγεία των ναυτικών στα πλοία.

Το παρόν Κεφάλαιο καταπιάνεται με τις προσπάθειες, την εξέλιξη και τη θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας των πλοίων, τα προβλήματα και τις αντιλήψεις που εκφράστηκαν για την υιοθέτησή του. Στο δεύτερο σκέλος του Κεφαλαίου θα δούμε τις περιπέτειες που είχε και τις αντιλήψεις που επικράτησαν για την οκτάωρη εργασία στα πλοία. Θα διερευνήσουμε επίσης αν και πως υιοθετήθηκε τελικά.

Τα ναυτικά ατυχήματα των ελληνικών φορτηγών πλοίων (βυθίσεις, απώλειες, κλπ.) συνιστούσαν τη σημαντικότερη αιτία για τη δυσφήμιση της εμπορικής μας ναυτιλίας. Στο

τρίτο σκέλος του Κεφαλαίου θα αναζητήσουμε τα αίτια της κατάστασης και θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τις πραγματικές διαστάσεις του προβλήματος.

Στο τέταρτο σκέλος του Κεφαλαίου θα ανιχνεύσουμε τους όρους, υπό τους οποίους το πλήρωμα εργαζόταν και ζούσε στο πλοίο. Θα μας απασχολήσουν οι αλλαγές που έγιναν κατά το μεσοπόλεμο, με απώτερο σκοπό να αντιληφθούμε τον τρόπο εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών πάνω στα πλοία λαμβάνοντας υπόψη την καθημερινή τους εργασιακή απασχόληση, τους χώρους ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας, τις σχέσεις και τις συνήθειες των ναυτικών.

Προς την ίδια κατεύθυνση θα κινηθούμε και στο επόμενο σκέλος του Κεφαλαίου, όπου θα ασχοληθούμε με θέματα υγείας των ναυτικών. Θα δούμε το νομοθετικό πλαίσιο για την κάλυψη των ασθενειών και των ατυχημάτων των ναυτικών, τα προβλήματα και την πρακτική του εφαρμογή κι αν επηρεάστηκε από τις διεθνείς εξελίξεις. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ μπορούμε να εξακριβώσουμε ως ένα βαθμό τη νοσηρότητα των ναυτικών των φορτηγών πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Στο τελευταίο σκέλος του Κεφαλαίου θα επικεντρωθούμε σε θέματα διατροφής των πληρωμάτων στα ελληνικά πλοία. Θα καταπιαστούμε με τις κρατικές παρεμβάσεις σχετικά με τον καθορισμό και την εφαρμογή ενός κοινού βασικού εδεσματολογίου στα πλοία, στη ποιοτική και ποσοτική του σύνθεση, συγκρίνοντάς το με τα διατροφικά δεδομένα στην Ελλάδα. Τέλος, θα εξετάσουμε και το ρόλο συνηθειών και εθίμων στη διατροφή των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων.

8.2.-Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Στις αρχές του μεσοπολέμου υιοθετήθηκε ο Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ), ο οποίος κάλυψε ως ένα βαθμό τη οργάνωση της εργασίας στο πλοίο αλλά αφορούσε περισσότερο στον καταμερισμό της εξουσίας παρά στον καταμερισμό της εργασίας. Με την εφαρμογή του, η ανάγκη επίσημου καθορισμού της οργάνωσης της εργασίας στο πλοίο συνειδητοποιήθηκε περισσότερο. Τα ελληνικά εμπορικά πλοία, λειτουργούσαν ως αυτόνομες οικονομικές μονάδες, ξεκομμένες από τον εθνικό γεωγραφικό χώρο κι η κάθετη γραμμική οργάνωση της εξουσίας στο πλοίο με τον πλοίαρχο να έχει ένα κυρίαρχο κι έντονα στιβαρό ρόλο δεν άφηνε μεγάλα περιθώρια εκτόνωσης των αντιθέσεων και των συγκρούσεων, που προκαλούνταν κατά την εκτέλεση της εργασίας. Αυτή η ανεπάρκεια μπορούσε να αντιμετωπιστεί με τον ακριβή προσδιορισμό των καθηκόντων και των υποχρεώσεων των μελών του πληρώματος μέσω του κανονισμού εργασίας.

Οι συνδικαλιστικοί φορείς των ναυτικών επεδίωκαν διαρκώς την θέσπισή του. Μεταξύ των αιτημάτων που τέθηκαν από τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας Δημήτριο Παππά, το 1922 στον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας Ανδρέα Χατζηκυριάκο, αρμόδιο για την εμπορική ναυτιλία, ήταν η καθιέρωση κανονισμού εργασίας στα πλοία. Αργότερα, ένα από τα αιτήματα που συμπεριλαμβανόταν στο ψήφισμα του 11ου Πανναυτικού τον Ιανουάριο του 1933 ήταν η θέσπιση ενός κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας και ενδιαιτήσεως των πληρωμάτων, στη βάση μιας μελέτης της Ναυτικής Ομοσπονδίας ενώ και στην 16η Πανναυτική Συνδιάσκεψη του Ιουνίου 1936, αποφασίστηκε να επιδιωχθεί η ψήφιση ενός εσωτερικού κανονισμού στα πλοία[400].

Για ορισμένους εφοπλιστές η έλλειψη –μεταξύ άλλων- και κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας είχε καταστήσει τη διοίκηση ενός σκάφους «μαρτυρικήν». Επίσημα οι εφοπλιστές δεν επιδίωκαν τη θέσπιση κανονισμού εργασίας και δεν έκαναν καμία νύξη στο υπόμνημα που είχαν υποβάλει στην Επιτροπή επί της Εμπορικής Ναυτιλίας το 1931 ενώ είχαν ζητήσει την αυστηρή εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ για την αντιμετώπιση της έλλειψης πειθαρχίας. Προφανώς η διευθέτηση ζητημάτων κατανομής εργασίας ανά ειδικότητα, υπερωριών, ωραρίου, εορτών, κλπ. δημιουργούσαν πρόσθετο κόστος και δεν ήταν ευπρόσδεκτο[401].

Εκτός από σκόρπιες σε διάφορους νόμους διατάξεις για τις υποχρεώσεις μερικών κατηγοριών του πληρώματος (πλοιάρχου, πρώτου μηχανικού, ασυρματιστή), οι εφαρμοζόμενες πρακτικές για αρκετά χρόνια κι οι συνήθειες, που ακολουθούνταν για τον τρόπο εργασίας στα πλοία, είχαν διαμορφώσει μια δεδομένη κατάσταση (status quo), που δεν μπορούσε να ανατραπεί. Η διοίκηση όφειλε να συγκεντρώσει όλες τις διατάξεις και τις συνήθειες, να τις οργανώσει, να τις επεξεργαστεί, να τις συμπληρώσει επιχειρώντας να καλύψει κενά, ασάφειες κι αμφιβολίες και να συμπεριλάβει χρήσιμες ρυθμίσεις άλλων κρατών. Αρκετοί πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού, όπως οι Β. Μεταξάς και Ι. Φαφουτάκης και κυρίως αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, θεωρούσαν τον κανονισμό εσωτερικής υπηρεσίας ως απαραίτητο εργαλείο για τη βελτίωση της κατάστασης στη φορτηγό ναυτιλία, αν κι η «σιωπή του εφοπλιστικού παράγοντος επί του κεφαλαιώδους τούτου ζητήματος» δεν είχε περάσει απαρατήρητη[402].

---

[400]ΠΝΟ*, 40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας – Σύντομη εξιστόρηση της ιδρύσεως, της δράσεως και των αγώνων της ιστορικής ΠΝΟ,* Βιβλιοθήκη ΠΝΟ, Πειραιεύς 1961, σελ. 17.
[401]*Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχον Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 58 και Κ.Γ. Γράτσος,΄Η θέσις, τα προβλήματα και αι ανησυχίαι της φορτηγού Ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 135, 01-08-1936.
[402] Νικ. Κουρμπέλης, Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1930, Σ. Ζάρκος, Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Κώδιξ Ναυτικής Εργασίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 80, Ιανουάριος 1930 και Δημήτριος Χ. Μαργέτης, Λιμενάρχης Α΄, ΄΄Αι διενέξεις μεταξύ εφοπλιστών και ναυτών΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 110, Οκτώβριος 1934.

Το 1930 διατυπώθηκε από τον Επιλιμενάρχη Βασίλειο Σκαρπέτη η πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας. Στο πρώτο μέρος του συμπεριελήφθησαν γενικά τα καθήκοντα καθενός από τα μέλη του πληρώματος και στο δεύτερο οι κανόνες διεξαγωγής της εργασίας στο πλοίο [υπηρεσία κατά φυλακές (βάρδιες), άσκηση ειδικών καθηκόντων, τήρηση ημερολογίων, ώρες εργασίας, κατανομή πληρώματος στον κατάπλου ή απόπλου, υπηρεσίες στο λιμάνι, έξοδος στην ξηρά, φορτοεκφορτώσεις, αργίες, υπερωρίες]. Η επιδιωκόμενη εντατικοποίηση της εργασίας συνδέθηκε με τη διάλυση του «πνεύματος φυγοπονίας και ανυποταξίας», την εμπέδωση σεβασμού του κατώτερου προς το ανώτερο πλήρωμα του πλοίου και τη σαφή οριοθέτηση δικαιωμάτων κι υποχρεώσεων, προς αποφυγή συγχύσεων, με απώτερο στόχο τη μεταβολή «του χαρακτήρος και των αντιλήψεων του έλληνος ναυτικού, και προπαντός του θερμαστού και δη εξ ορισμένων περιφερειών της Ελλάδος, όστις φύσει ανυπότακτος, επηρεασμένος από τας κοινωνικάς αντιλήψεις περί ισότητος και περί της αξίας του εργάτου δεν εννοεί να υποβληθή εις την έννοιαν της πειθαρχίας, θεωρεί εαυτόν ως δυναστευόμενον, επιζητεί περισσοτέρας παροχάς και ολιγωτέραν εργασίαν και ούτως η εργασία εις το πλοίον αποβαίνει πολλάκις μία σειρά μεμψιμοιριών, διαπληκτισμών, αταξιών και αναρχίας». Αναγνωριζόταν εντούτοις η ανάγκη αλλαγής του τρόπου διοίκησης του πληρώματος εκ μέρους των αξιωματικών κι ιδίως του πλοιάρχου, με βάση τη δίκαιη και λογική αμοιβαία αναγνώριση δικαιωμάτων κι εκπλήρωση υποχρεώσεων καθώς «είναι πλάνη να νομίζεται ότι η ελλάτωσις της μισθοδοσίας, ο καταναγκασμός εις υπερβολικήν εργασίαν, η εξοικονόμησις του πληρώματος επιφέρουν οικονομίαν εις τας δαπάνας του πλοίου, διότι εις τας περισσοτέρας περιστάσεις την εξοικονόμησιν αυτήν των εξόδων πληρώνει το πλοίον εις ελάττωσιν αποδόσεως εργασίας, δηλ. καθυστέρησιν, φθοράν μηχανής και υλικών, ασθενείας, αποζημιώσεις, κλπ. μη υπολογιζομένης της μεγάλης ηθικής ζημίας εκ της προκαλουμένης ανωμαλίας και αταξίας εν τω πλοίω»[403].

Με την εκδήλωση της κρίσης της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας η ανάγκη για την υπέρβαση των προβλημάτων που αντιμετώπιζε η ελληνική, γίνεται εμφανέστερη. Η Πανελλήνια Ένωση Ναυτοθερμαστών επικρότησε το σχέδιο του Β. Σκαρπέτη προτείνοντας κάποιες αλλαγές για το προσωπικό της μηχανής και την προσθήκη επτά (7) αργιών, που είχαν «αναγνωριστεί από το κρατικό εορτολόγιο»[404].

---

[403] Βασίλειος Σκαρπέτης, ΄΄Ο Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας των Εμπορικών Πλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 61, Ιούνιος 1930.

[404] ΄΄Ο Κανονισμός της Εσωτερικής Υπηρεσίας των Εμπορικών Πλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 66, Νοέμβριος 1930. Σημειώνεται πως σύμφωνα με το από 08-03-1930 Προεδρικό Διάταγμα «Περί Κωδικοποιήσεως των Νόμων περί Κυριακής αναπαύσεως» (ΦΕΚ 78 Α) εορτάσιμες μέρες θεωρούνταν μόνο εκείνες της Γέννησης του

Οι πλοίαρχοι γνώριζαν πως η αποδοχή της εξουσίας τους από το πλήρωμα δεν εξαρτάται μόνο από τη θέση και τις αυξημένες αρμοδιότητες, που τους παρείχε ο νόμος. Εξαρτιόταν κι από την προσωπικότητά τους, η οποία λόγω των συγγενικών και τοπικιστικών δεσμών, δεν αφορούσε και δεν κρινόταν μόνο στον τρόπο δράσης και συμπεριφοράς τους στο πλοίο αλλά κι εκτός αυτού (στο λιμάνι, στο χωριό, στο νησί). Η εξουσία τους γινόταν δυσκολότερα αποδεκτή μέσω της προσπάθειας να συνειδητοποιηθούν οι «κοινοί στόχοι» ναυτικών και πλοιοκτητών, με τους οποίους πολλές φορές ήταν συνέταιροι. Και βέβαια σε περιόδους άνθησης του συνδικαλισμού, πολλοί ναυτικοί είχαν ενστερνιστεί την αντίληψη και συνειδητοποιήσει ότι τα συμφέροντά τους και συνεπώς οι ιδέες τους συγκρούονταν μ' εκείνα των πλοιοκτητών.

Το πρώτο βήμα για τη θέσπιση των Κανονισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας στα ελληνικά εμπορικά πλοία έγινε μέσω δύο τροποποιήσεων του ΠΠΚΕΝ. Με την πρώτη, τον Ιούνιο του 1934, δόθηκε η εξουσιοδότηση στον Υπουργό Ναυτικών για την έκδοση κι εφαρμογή Κανονισμών που αφορούσαν στην ιεραρχία, τάξη και πειθαρχία του πλοιάρχου και του πληρώματος. Με τη δεύτερη τροποποίηση, το Νοέμβριο του ίδιου έτους, ο όρος «κανονισμοί» αντικαταστάθηκε με τον όρο «κανονισμοί εσωτερικής υπηρεσίας» κι η εξουσιοδότηση συμπεριέλαβε τη ρύθμιση των γενικών καθηκόντων του πλοιάρχου και του πληρώματος στα πλοία. Να σημειώσουμε πως ο όρος «κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας» εχρησιμοποιείτο στο Πολεμικό Ναυτικό, όπου είχε συνταχθεί ένας για θέματα διοίκησης, ιεραρχίας και οικονομικών υπηρεσιών το 1828 από τον άγγλο φιλέλληνα Frank Abney Hastings αλλά και σε ρυθμίσεις για την οργάνωση της εργασίας σε δημόσιους οργανισμούς ή ασφαλιστικά ταμεία[405].

Η υιοθέτηση των κανονισμών εργασίας δεν ήταν άσχετη με τα απεργιακά γεγονότα και την ένταση του θέρους του 1934 στη ναυτιλία καθώς -παρά τις παλινωδίες και την έλλειψη σαφών θέσεων- είχε αναγνωριστεί κι από την εφοπλιστική πλευρά η αναγκαιότητά του. Η καθιέρωσή του συνδέθηκε με την επίτευξη της «παγίωσης» των σχέσεων μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας στη ναυτιλία, η οποία υπό τις κοινωνικές και οικονομικοπολιτικές συνθήκες της εποχής, έμοιαζε τουλάχιστον παρελκυστική, γιατί σίγουρα δεν ήταν αφελής. Η στοχοποίηση της ΔΕΝ, κατά την προετοιμασία του σχεδίου του Κανονισμού εργασίας την

Χριστού, του Ευαγγελισμού και της Δευτέρας του Πάσχα ενώ με Διατάγματα, προκαλούμενα από τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, μετά από αίτηση των ενδιαφερόμενων εργοδοτικών ή υπαλληλικών επαγγελματικών οργανώσεων και με σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας δημοτικής, κοινοτικής, διοικητικής ή αστυνομικής αρχής, μπορούν να ορίζονται σε κάθε πόλη κι άλλες εορτάσιμες ημέρες, ως μέρες ολοκληρωτικής ή μερικής ανάπαυσης. Κι αυτές όμως οι διατάξεις δεν εφαρμοζόταν σε επιχειρήσεις θαλάσσιας μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων.

[405] Νόμος 6146/1934 (ΦΕΚ 192 Α) και Νόμος 6392/1934 (ΦΕΚ 393 Α).

επόμενη χρονιά, έγινε γιατί το Κράτος έπρεπε να έχει «ρόλον του διαιτητού των διϊσταμένων απόψεων και του ρυθμιστού των εκκρεμούντων ή εκάστοτε αναφυομένων ζητημάτων» καθώς δεν είχε «το δικαίωμα, ουδέ την αρμοδιότητα, να επιβάλη κανονισμούς»[406].

Δύο χρόνια αργότερα τα πράγματα άλλαξαν εντελώς. Η δικτατορία του Μεταξά βρήκε το έδαφος στρωμένο κι η εφαρμογή των κανονισμών εργασίας εναρμονιζόταν με τις αντιλήψεις της. Με απόφαση του Υφυπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας συγκροτήθηκε τον Μάϊο του 1937 μια εξαμελής επιτροπή για τη σύνταξη κανονισμού εργασίας υπό την προεδρία του Διευθυντή της ΔΕΝ Κ. Κατσαμπή, ο οποίος οκτώ χρόνια πριν είχε επίσης διαχειριστεί το ίδιο θέμα ως πρόεδρος παρόμοιας Επιτροπής αλλά δεν είχε καρποφορήσει. Στην Επιτροπή συμμετείχαν επίσης ο Αντιπλοίαρχος ΛΣ Π. Δουργούτης, οι εκπρόσωποι των εφοπλιστών Παν. Γιαννουλάτος και Εμμ. Μιχαλινός, ο πρόεδρος των πλοιάρχων ΕΝ Μιχ. Αμπουσελάμ κι ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ Γ. Κοντάκος. Η αλλαγή στάσης των εφοπλιστών μέσω της συμμετοχής δύο εκπρόσωπών τους στην Επιτροπή, συνοδεύτηκε με την επιδίωξη της ενίσχυσης της εξουσίας του πλοιάρχου και της αποφυγής υπέρμετρης επιβάρυνσης των επιχειρήσεών τους, όπως γινόταν από το «πάλαι κομματικό κράτος», που «ενέδιδε σε πιέσεις και φωνασκίες» ενώ αντίθετα η 4η Αυγούστου «ερρύθμισε κατά τρόπον πάγιον της σχέσεις κεφαλαίου και εργασίας». Το γεγονός ότι επιτεύχθηκε εξαιτίας του «γύψου» ή του «πάγου» της δικτατορίας δεν ενδιέφερε γιατί προείχε η εξασφάλιση της εύνοιας του καθεστώτος[407].

Παρά τους προβληματισμούς, τις διαφορετικές απόψεις και τις αντιδράσεις για προτεινόμενες ρυθμίσεις, η πείρα κι οι γνώσεις του Κ. Κατσαμπή δεν άφησαν περιθώρια για την ματαίωση της προσπάθειας κατάρτισης, έκδοσης κι εφαρμογής ενός κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας στα πλοία για άλλη μια φορά. Το σχέδιο του Κανονισμού δόθηκε στις Ενώσεις των ναυτικών και των εφοπλιστών για σχολιασμό τον Ιούλιο του 1937. Ακολουθούσε σε γενικές γραμμές το πρότυπο του Β. Σκαρπέτη κι οι σημαντικότερες προσθήκες αφορούσαν στη διαίρεση του προσωπικού του πλοίου σε τρεις κατηγορίες (σκάφους, μηχανής και γενικών υπηρεσιών), στην ενίσχυση των εξουσιών του πλοιάρχου και τη ρητή κατάταξή του στην κορυφή της ιεραρχίας του πλοίου, στην εισαγωγή της ειδικότητας τροφοδότη, στη λεπτομερέστερη και μεθοδικότερη περιγραφή των καθηκόντων κάθε μέλους του πληρώματος, στη θέσπιση φυλακών (βαρδιών) εν πλω και εν όρμω και στη ρύθμιση θεμάτων ωραρίου, πρόσθετων αμοιβών, υπερωριών, αργιών και διαχείρισης καταστάσεων από τον πλοίαρχο σε εξαιρετικές περιπτώσεις για την ασφάλεια και τη σωτηρία του πλοίου

[406] ΄΄Αναλαμβάνει ρητήν υποχρέωσιν΄΄, στο *Ν.Χ.*, τ. 91 της 01-10-1934 και ΄΄Επιστέγασμα και ουχί απαρχήν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 111, 01-08-1935 και ΄΄Ο εσωτερικός κανονισμός των πλοίων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 113, 01-09-1935.
[407] ΄΄Ο εσωτερικός κανονισμός των πλοίων΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 156, 15-06-1937 και Σπύρος Λιναρδάτος, *4η Αυγούστου,* Ε΄ έκδοση, Θεμέλιο, Αθήνα 1988, σελ 72-73.

και των επιβαινόντων. Στις αργίες μάλιστα το νέο σχέδιο ήταν πιο γαλαντόμο καθώς αντί των 11 αργιών το χρόνο που προέβλεπε το σχέδιο του Β. Σκαρπέτη, το νέο σχέδιο κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας περιελάμβανε 14 αργίες το χρόνο, μεταξύ των οποίων την 4η Αυγούστου. Ο απερχόμενος Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τον απολογισμό του έργου του το Δεκέμβριο του 1938, θεώρησε την έγκρισή του ως το κύριο επίτευγμά του[408].

Ο «Κανονισμός εργασίας επί Ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας κόρων 800 και άνω» δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως τον Δεκέμβριο του 1939, με έναρξη ισχύος την 01-01-1940. Επρόκειτο για «τιτάνιο έργο», αποτέλεσε βήμα εκσυγχρονισμού στη λειτουργία του πλοίου κι αποτύπωσε την επικράτηση προωθημένων κοινωνικών αντιλήψεων για το χαρακτήρα και την άσκηση της εργασίας στα πλοία. Έμελλε να δοκιμαστεί υπό πολεμικές συνθήκες (επιτάξεις πλοίων, νηοπομπές) ενώ μετά τον πόλεμο σημαδεύτηκε από τις έντονες ιδεολογικές αντιθέσεις της εποχής με αποκορύφωμα την άποψη ότι «περιέπεσεν εις αχρηστίαν» εξαιτίας ενεργειών κι αντιδράσεων των Κομμουνιστικών Οργανώσεων «αίτινες είχαν συμφέρον εκ της μη εφαρμογής του δημιουργίας ταραχών και διαμαχών εις τα πληρώματα». Εφαρμόστηκε εθιμικά και στα πλοία χωρητικότητας κάτω των 800 κόρων ενώ το 1960 αντικαταστάθηκε από ένα άλλο Κανονισμό Εργασίας, που διατήρησε τη βασική δομή του πρώτου[409].

8.3.-ΟΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η πρώτη διεθνής σύμβαση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, μετά τη λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, το 1919 αφορούσε στην καθιέρωση της οκτάωρης εργασίας. Η Σύμβαση κυρώθηκε αρχικά από την Ελλάδα κι ακολούθησαν η Δανία, η Νορβηγία, η Ρουμανία, η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Φινλανδία, η Εσθονία κι η Αυστρία στην Ευρώπη χωρίς όμως να λάβουν άμεσα μέτρα για την υλοποίησή της.

Στη ναυτιλία η εφαρμογή του οκταώρου συνάντησε από την αρχή την κάθετη αντίδραση των εφοπλιστών λόγω της επιβάρυνσης των δαπανών των πλοίων που θα επέφερε η αναγκαία αύξηση των μελών του πληρώματος. Θεωρούσαν ότι η αξίωση περισσότερου ελεύθερου χρόνου για τη βελτίωση του επιπέδου της οικογενειακής, κοινωνικής και πνευματικής ζωής των εργαζομένων δεν είχε νόημα για τους ναυτικούς, ότι η παροχή εργασίας ορισμένων ειδικοτήτων στο πλοίο δεν απαιτούσε αξιόλογη συνεχή σωματική ή πνευματική ενέργεια,

---

[408] ΄΄Νέος Υφυπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 162, Δεκέμβριος 1938 .

[409] Ξενοφών Αντωνιάδης, *Ο νέος Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ Εμπορικού Ναυτικού,* Εμμ. Ν. Σταυριδάκης, Πειραιεύς 1973, σελ. 112, Χρήστος Ντούνης, *Ναυτιλιακά Δρώμενα, Περίοδος 1919-1940,* Τζέι & Τζέι Ελλάς, Περαιάς 2004 σελ. 157 και Σπύρος Σ. Τριάντης, *Το ναυτεργατικόν ζήτημα – Εισήγησις προς την Διακομματικήν Επιτροπήν επί της Εμπορικής Ναυτιλίας,* Αθήναι 1949.

όπως εκείνων της γέφυρας που είναι κουραστικές κι ότι υπήρχαν ανάγκες παροχής έκτακτης εργασίας για λόγους ασφάλειας του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαινόντων. Μόνο η Γαλλία είχε θεσπίσει από το 1919 ένα νόμο για την οκτάωρη εργασία, που όμως δεν εφαρμόστηκε πλήρως καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Στη ναυτική συνδιάσκεψη της Γένοβας (1926) είχε αναλάβει μια πρωτοβουλία εφαρμογής του οκταώρου στη ναυτιλία, την οποία είχε υποστηρίξει κι η Ελλάδα[410].

Το γεγονός ότι η εφαρμογή του οκταώρου συνδέθηκε από την αρχή με τον αριθμό της σύνθεσης του πληρώματος και με την ανταγωνιστικότητα των πλοίων στο διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, οδήγησε ορισμένους να υποστηρίζουν την θέσπισή του διεθνώς και παράλληλα με την εξίσωση των μισθών των ναυτικών. Το 1936 υιοθετήθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας η αριθ. 57 Σύμβαση για τις ώρες εργασίας των ναυτικών (οκτάωρο) αλλά δεν τέθηκε σε ισχύ. Μόνο οι ΗΠΑ κι η Αυστραλία την κύρωσαν το 1938 ενώ άλλες δύο χώρες ενώ την κύρωσαν αρχικά, ανακάλεσαν στη συνέχεια.

Επί της ουσίας, η μείωση των ωρών εργασίας επιτεύχθηκε στις περισσότερες χώρες συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, μέσω της αύξησης του αριθμού του πληρώματος στη σύνθεση των πλοίων ή μέσω του σαφούς καθορισμού της οκτάωρης εργασίας σε ειδικότητες, όπως έγινε το 1925 στην Ελλάδα με τους ραδιοτηλεγραφητές. Παρότι δεν λείπουν αναφορές για εργασία επί των πλοίων κατά το μεσοπόλεμο για δέκα (10) ώρες το χειμώνα και δώδεκα (12) το καλοκαίρι ή και περισσότερες όπως συνέβαινε σε τράτες της Ισλανδίας, δεν φαίνεται πως αποτελούσε γενική και μόνιμη πρακτική. Στα τέλη της δεκαετίας του 1920, τα μέλη του πληρώματος εργάζονταν περί τις οκτώ (8) ώρες καθώς στο σχέδιο του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του 1930, που είχε συνταχθεί με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές, το ωράριο εργασίας των μελών του πληρώματος, που δεν εκτελούσαν φυλακές, είχε καθοριστεί σε οκτώ (8) ώρες εν πλω και στο λιμάνι. Το Σάββατο το ωράριο ήταν πέντε ώρες κι η Κυριακή ήταν αργία. Η αμοιβή υπερωριών ήταν εννιά σελήνια την ώρα για το κατώτερο πλήρωμα και ένα σελίνι για το ναύκληρο και τον αρχιθερμαστή ενώ οι αξιωματικοί δεν αμοιβόταν για τις υπερωρίες[411].

---

[410] Αντώνης Λιάκος, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου – Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας και η ανάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1993, σελ. 265 και Θανάσης Αλεξίου*, Εργασία, Εκπαίδευση και Κοινωνικές Τάξεις, Το ιστορικό – θεωρητικό πλαίσιο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2002, σελ. 256.

[411] Βασίλης Σκαρπέτης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Ο Κανονισμός Εσωτερικής Υπηρεσίας των εμπορικών πλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 61, Ιούνιος 1930, Ν. Μεταξάς, ΄΄Αι ανάγκαι της εμπορικής ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 17, 01-09-1931, Σ. Φερεντίνος, ΄΄Το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν από απόψεως πειθαρχίας΄΄, στο *ΕΕΝ*, Οκτώβριος 1929, Αντώνης Αμπατιέλλος, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, 2η έκδοση, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 55 και Finnur Magnusson, *The hidden class – Culture and Class in a Maritime Setting Iceland 1880-1942*, Aarhus University Press 1990, σελ.115.

Η εφαρμογή του οκταώρου δεν είχε αποτελέσει αίτημα στα Πανναυτικά Συνέδρια του 1933 και του 1936, όπως είχε γίνει το 1925. Υπήρχαν περιπτώσεις άρνησης εργασίας από ναυτικούς μετά τη λήξη του «καθιερωμένου οκταώρου» ενώ η ανάγκη τήρησης του οκταώρου συμπεριλαμβανόταν σε αιτήματα απεργών ναυτικών, σε διάφορα πλοία την περίοδο 1932-1934. Αν η καταστρατήγηση του ωραρίου κι η αποφυγή πληρωμής υπερωριών από πλοιάρχους συνέβαιναν από τη μια μεριά, η επιμονή ορισμένων μελών του πληρώματος για την καταβολή αδικαιολόγητων υπερωριών ή για την πιστή τήρησή του, ακόμα κι όταν λόγοι ανώτερης βίας δεν το επέτρεπαν, δεν έλειπαν από την άλλη.

Σταδιακά η εφαρμογή του οκταώρου άλλαξε στην πράξη. Στα ναυλοσύμφωνα που σύναπταν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ετίθετο όρος για την καταβολή υπερωριών στο πλήρωμα από τους ναυλωτές, εάν το πλοίο χρησιμοποιούνταν πέραν των κανονικών ωρών εργασίας (νύκτα, Κυριακές κι εορτές). Παρά τούτο, φαίνεται πως ορισμένοι Έλληνες πλοίαρχοι και πλοιοκτήτες, δεν κατέβαλαν πάντα στους ναυτικούς (αξιωματικούς ή κατώτερο πλήρωμα) τις αμοιβές για τις υπερωρίες, τις οποίες βέβαια εισέπρατταν από τους ναυλωτές[412].

Αθόρυβα όμως και χωρίς τυμπανοκρουσίες το οκτάωρο εργασίας στα πλοία επισημοποιήθηκε το 1939 μέσω του «Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας κόρων 800 και άνω». Εκτός από τις οκτώ ώρες τις καθημερινές και πέντε το Σάββατο καθορίστηκαν οι ημέρες αργίας, ο τρόπος υπολογισμού των υπερωριών, η υποχρέωση αμοιβής τους κι οι εργασίες για τις οποίες δεν προβλέπονταν πρόσθετη αμοιβή ενώ καθιερώθηκε ειδικό «βιβλίο καταχώρησης των υπερωριών και πρόσθετων αμοιβών πληρώματος». Επρόκειτο για μια σημαντική εξέλιξη και φάνηκε πως η πρακτική της ΔΕΝ ήταν αποτελεσματική.

8.4.-Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η θάλασσα συνδέεται ανέκαθεν με την περιπέτεια και την ανασφάλεια. Η ναυσιπλοΐα ως βασική χρήση της απέραντης κι αδάμαστης θάλασσας, απαιτεί τόλμη, γνώση και εμπειρία. Πρόκειται για μια δραστηριότητα, η οποία εφόσον επιτύχει, μπορεί να επιφέρει αρκετά κέρδη κι οφέλη, αλλά εάν αποτύχει, μπορεί να προκαλέσει ανεπανόρθωτες ζημιές και καταστροφές. Παρά την αρχαιότατη χρήση της ναυσιπλοΐας, η ασφάλειά της ενισχύθηκε σταδιακά και ως συνήθως επακολουθούσε θαλάσσια ατυχήματα, τα οποία είχαν σοβαρό αντίκτυπο και συντελούσαν στη μεταβολή των κοινωνικών και των ατομικών στάσεων και συμπεριφορών.

[412] ΄΄Αι υπερωρίαι των χρονοναυλώσεων΄΄, στο *NX*, τ. 152, 15-04-1937.

Οι πρώτες ρυθμίσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα έγιναν αμέσως μετά τη δημιουργία του νεοελληνικού κράτους και κάλυπταν την κατασκευή, τον εξαρτισμό, την καταμέτρηση και την επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων ενώ κατά το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα ρυθμίστηκαν θέματα των ναυαγίων ελληνικών και των ξένων εμπορικών πλοίων ή φορτίων. Τα ελληνικά εμπορικά και πολεμικά πλοία όφειλαν να εφαρμόζουν τους διεθνείς κανονισμούς για την αποφυγή σύγκρουσης των πλοίων στη θάλασσα.

Το 1911 κυρώθηκαν από την Ελλάδα οι δύο διεθνείς συμβάσεις του 1910 για την ενοποίηση κανόνων σύγκρουσης πλοίων και για τη θαλάσσια αρωγή και ναυαγιαίρεση, που είχαν υπογραφεί στις Βρυξέλλες. Ένα χρόνο αργότερα, το ναυάγιο του Τιτανικού, είχε ένα ισχυρό παγκόσμιο απόηχο κι εξαιτίας του υπογράφτηκε στις αρχές του 1914 στο Λονδίνο το σχέδιο της πρώτης διεθνούς σύμβασης για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Την ίδια χρονιά αναπτύχθηκε η λυχνία του πομπού κι από το 1920 άρχισε η εξάπλωση της τηλεγραφίας και της ασύρματης τηλεφωνίας. Η Ελλάδα κύρωσε τις διεθνείς συμβάσεις, οργάνωσε εθνικές ραδιοτηλεγραφικές και ραδιοτηλεφωνικές υπηρεσίες και προχώρησε από το 1920 στην εισαγωγή των νέων αυτών τεχνολογιών στα εμπορικά πλοία. Την ίδια χρονιά συστάθηκε ένα Γραφείο Γενικής Επιθεώρησης των Εμπορικών Πλοίων (της γνωστής ως ΕΕΠ) με έδρα τον Πειραιά κι οργανώθηκε ένα σύστημα επιθεωρήσεων των εμπορικών πλοίων, το οποίο διευρύνθηκε και ανασυντάχθηκε το 1925, το 1926 και το 1929, περιλαμβάνοντας επιθεωρήσεις (ναυπηγικές, μηχανικές, ναυτιλιακές, μέσων διασώσεως κι ενδιαιτήσεως επιβαινόντων) για την κατασκευή, την αξιοπλοΐα, τη συντήρηση, τα σωστικά μέσα και τη λειτουργία όλων των μερών του πλοίου και του εξαρτισμού του ανάλογα με το είδος και τη χωρητικότητά του. Καθιερώθηκαν πιστοποιητικά και βιβλία επιθεώρησης των πλοίων ενώ σε περιπτώσεις διαπίστωσης παραβάσεων επιβάλλονταν πρόστιμα. Το 1870 είχε ιδρυθεί από ιδιώτες ο «Ελληνικός Νηογνώμων», αλλά τα περισσότερα ελληνικά φορτηγά πλοία, δραστηριοποιούνταν εκτός της ελληνικής επικράτειας κι ελέγχονταν και κατατάσσονταν σε κλάσεις αξιοπλοΐας από νηογνώμονες όπως οι Lloyd's και Bureau Veritas.

Η αναθεωρημένη σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ) υπογράφτηκε στο Λονδίνο το 1929. Η Ελλάδα, που δεν είχε λάβει μέρος και στην αρχική Διάσκεψη του 1914, δεν προσκλήθηκε στη νέα Διάσκεψη και δεν υπέγραψε την αναθεωρημένη Σύμβαση. Αποδέχθηκε όμως τη σύμβαση, σύμφωνα με επίσημη απάντηση που έδωσε σε σχετικό ερώτημα της αγγλικής κυβέρνησης, γιατί «όλαι αι τροποποιήσεις του κανονισμού βασίζονται επί των διδαγμάτων της πείρας και εφαρμόζονται κατά το πλείστον και ήδη καθ' ολοκληρίαν, δεδομένου δε ότι έχουν επιδοκιμασθή παρ' όλων των ναυτικών κρατών, ουδαμώς θα ήτο επιτετραμμένον να υπολείπεται η Ελλάς ως προς τα λαμβανόμενα

μέτρα διά την ασφάλειαν της Διεθνούς ναυσιπλοΐας» και την κύρωσε το 1938. Εντωμεταξύ είχε κυρώσει τη διεθνή σύμβαση γραμμής φορτώσεως των πλοίων (1933) και τον Κανονισμό μεταφοράς διά θαλάσσης επικινδύνων εμπορευμάτων (1936). Η ΔΕΝ παρακολουθούσε τις εργασίες των διεθνών οργανισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και δρούσε έχοντας υπόψη ότι η ελληνική φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται εκτός της εθνικής επικράτειας. Γι' αυτό ακριβώς και η Ελλάδα είχε συνταχθεί με κράτη όπως η Γαλλία και η Ιταλία, τα οποία αναγνώριζαν πολλά δικαιώματα, στα πλοία υπό ξένη σημαία ευρισκόμενα στα χωρικά τους ύδατα και δεν εφάρμοζαν την εθνική τους νομοθεσία σ' αυτά[413].

Η δραστηριοποίηση των ελληνικών πλοίων ανά την υδρόγειο, κατά το μεσοπόλεμο, επέβαλε την καλή γνώση και τήρηση των κανόνων της ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Οι πλούσιες εμπειρίες των ναυτικών διαδίδονταν στη χώρα κατά την επιστροφή τους ή και φιλοξενούνταν μέσω άρθρων ή επιστολών στον τύπο, προκαλώντας το έντονο ενδιαφέρον, το θαυμασμό ή την δυσαρέσκεια του κοινού, ιδίως εάν επρόκειτο για παραβίαση κανονισμών, εσφαλμένους χειρισμούς, κακούς υπολογισμούς ή ανεπιτυχείς αντιδράσεις σε εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες των ναυτιλλομένων. Από την επισκόπηση των διαθέσιμων στοιχείων (δημοσιεύματα κι αρθρογραφία της εποχής του μεσοπολέμου) προκύπτει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των παραβιάσεων της νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, που διαπιστώνονταν σε ελληνικά φορτηγά πλοία από αλλοδαπές κατά κύριο λόγο αρχές, αφορούσε στη μη τήρηση των κανονισμών στοιβασίας του φορτίου κι ένας μικρός αριθμός στην κακή κατάσταση του πλοίου (κλίμακες, βαρούλκα, ενδιαίτηση, κλπ.) ή στη μη πρόσληψη πλοηγού[414].

Σύμφωνα με τον Πίνακα 8.1. «Απώλειες ελληνικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, κατά τη μεσοπολεμική περίοδο υπήρξαν 92 ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες είτε επρόκειτο για ολικές απώλειες είτε για εγκαταλείψεις των πλοίων στους ασφαλιστές επειδή η επισκευή τους κρινόταν αντιοικονομική. Οι απώλειες συνίσταντο σε ναυάγια - βυθίσεις πλοίων, καταστροφές ή εξαφανίσεις κι οφειλόταν σε συγκρούσεις (19 περιπτώσεις και σε ποσοστό 25%), προσαράξεις (17 περιπτώσεις και σε ποσοστό 20%), κακές καιρικές συνθήκες (14 περιπτώσεις και σε ποσοστό 17%), εισροή υδάτων (7 περιπτώσεις και σε ποσοστό 10%), πυρκαγιά (7 περιπτώσεις και σε ποσοστό 10%), τορπιλισμούς (2 περιπτώσεις και σε ποσοστό 2%) και σε αμέλεια ή κακούς χειρισμούς (2

[413] Γεώργιος Γεωργακόπουλος – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Τροποποιήσεις εις τον Διεθνή Κανονισμόν προς αποφυγήν συγκρούσεων των πλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 69, Φεβρουάριος 1931 και Γεώργιος Γεωργακόπουλος – Αντιπλοίαρχος Λιμ. Διευθυντής «Επιθεωρ. Ε.Ν.», ΄΄Η ενοποίησις του ναυτικού δικαίου και η εφετεινή διεθνής συνδιάσκεψις των Παρισίων΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 143, Μάϊος 1937.

[414] ΄΄Τα τολμηρά ταξίδια των Ελληνικών φορτηγών΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 77, 01-03-1934 και ΄΄Το ζήτημα των υπερφορτώσεων΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 10, Μάϊος 1936.

περιπτώσεις και σε ποσοστό 2%) ενώ σε 24 περιπτώσεις δεν προέκυπτε η αιτία της απώλειας. Απ' αυτά τα ναυάγια, 13 ήταν θανατηφόρα και συγκεκριμένα είχαν ως αποτέλεσμα το θάνατο 396 ατόμων, από τα οποία 56 ήταν ναυτικοί, οι οποίοι υπηρετούσαν σε φορτηγά ατμόπλοια κι ιστιοφόρα, 43 ήταν επιβάτες επιβατηγών πλοίων και 297 υπηρετούσαν στο Πολεμικό Ναυτικό και πνίγηκαν κατά τη μεταφορά τους με επίτακτο ναυαγοσωστικό πλοίο από τον Πειραιά στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας, το Μάρτιο του 1923.

Οι απώλειες ελληνικών φορτηγών πλοίων εκτός της ελληνικής επικράτειας αποκάλυπταν μια άλλη θλιβερότερη πραγματικότητα. Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 8.2. «Αριθμός και ποσοστά απωλειών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, η Ελλάδα κατείχε μονίμως την πρώτη θέση -μεταξύ των κυριότερων ναυτικών κρατών- σε ποσοστά απωλειών πλοίων σε σύγκριση με τη συνολική χωρητικότητα του στόλου της και με σημαντική διαφορά από τα κράτη που ακολουθούσαν. Μόνο κατά το έτος 1936, το ποσοστό απωλειών πλοίων της Ισπανίας λόγω του εμφυλίου πολέμου (0,95%) είναι λίγο υψηλότερο απ' αυτό της Ελλάδας (0,92%)[415].

Ο Πίνακας 8.3. «Αιτίες ολικών απωλειών πλοίων παγκοσμίως την περίοδο 1928-1937» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, εμφανίζει ως κυριότερη αιτία την εισροή υδάτων (37,20%) ενώ ακολουθούν οι συγκρούσεις πλοίων (15,20%), οι προσαράξεις (9,92%), οι πυρκαγιές (12,80%), οι αβαρίες μηχανών και λεβήτων (5,78%), οι βλάβες συστήματος πηδαλιουχίας (5.54%), η θραύση αγκυρών κι αλυσίδων (5,24%), οι βλάβες ελίκων και άξονα (3,24%), οι ανατροπές (3,08%) και το άνοιγμα των κυτών (2%). Όπως ήταν λογικό, η μεγαλύτερη συχνότητα ολικών απωλειών αφορούσε σε πλοία ηλικίας άνω των 31 ετών, για τεχνικούς λόγους (εισροές υδάτων, ζημιές στα μέσα διακυβέρνησης, μηχανικές βλάβες, κλπ.). Η μέση ηλικία των ελληνικών φορτηγών πλόων καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου ήταν περί τα 26 έτη και σύμφωνα με τα στοιχεία του 1931 το 65,27% ήταν πάνω από 20 ετών όταν μόνο το 29,5% του παγκόσμιου στόλου ήταν άνω των 20 ετών. Από αυτά και μόνο τα στοιχεία μπορεί να αντιληφθεί κανείς τις πολύ αυξημένες πιθανότητες και κινδύνους πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων και απωλειών, που είχαν τα ελληνικά φορτηγά πλοία[416].

Αλλά κι όσον αφορά στο σύνολο των ναυτικών ατυχημάτων (ολικών απωλειών και μερικών αβαριών) η κατάσταση είναι άσχημη. Παρότι φαίνεται στον Πίνακα 8.4. «Ολικές απώλειες και μερικές αβαρίες ελληνικών πλοίων την περίοδο 1934-1939» ότι υπήρξε μια σχετική βελτίωση της κατάστασης από το 1934 και μετά, ο αριθμός των ατυχημάτων

[415] ΄΄Αι κατά χώρας ναυτικαί απώλειαι΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 163, 01-10-1937 και ΄΄Ένδιαφέρουσα ανάλυσις των θαλασσίων ατυχημάτων΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 191, 01-12-1938.
[416] Χρήστος Ντούνης – Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα – Περίοδος 1919-1945*, Τζέι& Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 47.

παρέμεινε υψηλός. Σε ποσοστιαία αναλογία ανερχόνταν στο 5% του συνόλου των ατυχημάτων της παγκόσμιας ναυτιλίας το 1937 και στο 4% το 1938. Κι επειδή οι απώλειες ή τα ατυχήματα των πλοίων συνεπάγονται συχνότατα απώλειες ανθρωπίνων ζωών και συνήθως των ναυτικών, το 1937 υπολογίστηκε πως έχασαν τη ζωή τους πάνω από εξήντα (60) ναυτικοί φορτηγών πλοίων και το 1938 ογδόντα δύο (82), από τους οποίους 69 φορτηγών ατμοπλοίων και 13 ιστιοφόρων[417].

Η πρώτη δεκαετία του μεσοπολέμου συνοδεύτηκε από πολύνεκρα και συγκλονιστικά ναυάγια των φορτηγών ατμοπλοίων. Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε η περίπτωση του φορτηγού ατμοπλοίου *Μαργαρίτα,* που βυθίστηκε αύτανδρο στις 08-10-1925, κατά τον πλου από το λιμένα East London της Νότιας Αφρικής με προορισμό το Ντακάρ της Σενεγάλης, φορτωμένο με καλαμπόκι κι αντιμετωπίζοντας σφοδρή θύελλα. Όλο το πλήρωμα, αποτελούμενο από τριάντα πέντε (35) Έλληνες ναυτικούς, στην πλειοψηφία τους από την Κεφαλληνία, απωλέσθηκαν[418].

Η ναυτιλιακή κρίση αύξησε τις περιπτώσεις σκόπιμης πρόκλησης ναυαγίων όπως δείχνουν οι υποθέσεις των φορτηγών ατμοπλοίων *Δελφίνι* (1930), *Όμηρος* (1932) και *Τίμιος Σταυρός* (1934) κι έκανε επιφυλακτικούς τους ασφαλιστές έναντι των ατυχημάτων των ελληνικών ατμοπλοίων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 8.2. «Αριθμός και ποσοστά απωλειών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, η ελληνική σημαία είχε τα μεγαλύτερα ποσοστά απωλειών κατά την πενταετία 1929-1933. Το ναυάγιο του φορτηγού ατμοπλοίου *Γεώργιος Μ.* ήταν η δραματικότερη απώλεια της περιόδου. Το πλοίο έπλεε φορτωμένο με σιτηρά στο Βισκαϊκό Κόλπο κι εξαιτίας μιας σφοδρής θαλασσοταραχής, πήρε κλίση. Το πρωί της 09-11-1931 εξέπεμψε SOS και το πλήρωμα εγκατέλειψε το πλοίο εκτός από τον πλοίαρχο και τον υποπλοίαρχο. Παραπλέοντα πλοία προσέτρεξαν για βοήθεια και την επόμενη μέρα ένα γαλλικό ατμόπλοιο, εντόπισε μια λέμβο με πέντε μέλη του πληρώματος, τα οποία διέσωσε. Είκοσι ένας (21) Έλληνες ναυτικοί, στην πλειοψηφία τους από τις Οινούσες και τη Χίο, έχασαν τη ζωή τους. Τραγικά πρόσωπα του ναυαγίου ο πλοίαρχος με τον υποπλοίαρχο, τους οποίους οι διασωθέντες από το γαλλικό πλοίο, ναυαγοί του *Γεώργιος Μ.*, διέκριναν αργότερα πάνω στο πλοίο και οι οποίοι μπορούσαν να το εγκαταλείψουν και να διασωθούν αλλά δεν το έπραξαν. «Ήθελαν, φαίνεται

[417] «Τα θαλάσσια ατυχήματα κατά το διαρρεύσαν έτος», στο *ΝΧ*, τ. 169, 01-01-1938 και «Ο θλιβερός απολογισμός του 1938 εις απωλείας ανδρών και πλοίων», στο *ΝΧ*, τ. 193, 01-01-1939.
[418] ΄΄Το ναυάγιον του Α/Π *Μαργαρίτα΄΄,* στο *ΕΕΝ,* Νοέμβριος 1925 και Χρήστος Ντούνης – Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα – Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 58.

να πεθάνουν μαζύ με το πλοίον» αφηγήθηκε χαρακτηριστικά, φτάνοντας στον Πειραιά, ένας από τους πέντε διασωθέντες ναυτικούς[419].

Την επόμενη χρονιά (1938) η ναυτιλία συνταράχθηκε από δύο περιστατικά. Το πρώτο αφορούσε στο θάνατο 17 ναυτικών κατά τη σύγκρουση του ελληνικού φορτηγού ατμοπλοίου *Ακτή* με το γερμανικό εμπορικό πλοίο *Λα Πλάτα* στον Ατλαντικό λόγω ομίχλης στο Βισκαϊκό Κόλπο και το δεύτερο στην αυτοθυσία του ασυρματιστή Κωνσταντίνου Παπαθεοδώρου, ο οποίος υπηρετούσε στο ελληνικό πλοίο *Μάουντ Κυλλήνη*. Το πλοίο κατεθυνόταν στις ΗΠΑ κενό φορτίου και πλέοντας στην θαλάσσια περιοχή των Αζορών κόπηκε σε δύο μέρη λόγω έκρηξης στη γαιανθρακο-αποθήκη. Οι καιρικές συνθήκες ήταν εξαιρετικά δυσμενείς με θυελλώδεις ανέμους και τρικυμιώδη θάλασσα. Στο πρωραίο μέρος είχαν εγκλωβιστεί 17 άτομα και στο πρυμναίο 14 ενώ είχε σκοτωθεί ένας ναύτης. Ο Κ. Παπαθεοδώρου κατάφερε να επισκευάσει το χαλασμένο ασύρματο και να εκπέμψει σήμα κινδύνου. Την επόμενη μέρα παραπλέον σκάφος κατέφθασε στην περιοχή και διέσωσε τους 29 ναυτικούς του βυθιζόμενου *Μάουντ Κυλλήνη*, αλλά ο ασυρματιστής χάθηκε στον ωκεανό, πέφτοντας τελευταίος στη θάλασσα για να περισυλλεγεί.

Μετά την έκρηξη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, οι τορπιλλισμοί των ελληνικών φορτηγών πλοίων από τις δυνάμεις του Άξονα στοίχησαν τις ζωές αρκετών Ελλήνων ναυτικών καθώς οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν συμπράξει με την Αγγλία, ο εμπορικός στόλος της οποίας αποτελούσε ως τότε το μόνιμο κι ισχυρό αντίπαλο της ελληνικής ναυτιλίας. Εξαιτίας κι αυτού του ανταγωνισμού, οι αγγλικοί ασφαλιστικοί οίκοι είχαν επιβάλει το 1927 επασφάλιστρα επί των φορτίων των ελληνικών φορτηγών πλοίων στην Αργεντινή και το 1929 επέβαλαν πρόσθετα ασφάλιστρα σε πλοία μεγάλης ηλικίας, τα οποία έπληξαν κυρίως τα ελληνικά εμπορικά πλοία λόγω της παλαιότητάς τους. Οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν να επιβιώσουν κι εντέλει να επικρατήσουν χάρις στις ναυτικές εργασιακές σχέσεις και στο βαρύ φόρο αίματος, που πλήρωσαν οι Έλληνες ναυτικοί κατά την περίοδο του μεσοπολέμου καθώς 1.200 ναυτικοί απώλεσαν τις ζωές τους σε ναυτικά ατυχήματα αν λάβουμε υπόψη ότι οι απώλειες κυμαίνονταν περί τους εξήντα ναυτικούς κατ' έτος[420].

Η διαχείριση του θέματος των ναυτικών ατυχημάτων εκ μέρους της πολιτείας είχε διάφορες πτυχές. Στην Ελλάδα δεν είχαν οργανωθεί επαρκώς οι κρατικές υπηρεσίες θαλάσσιας αρωγής διάσωσης για έγκαιρη κι αποτελεσματική παρέμβαση σε περίπτωση

[419] ΄΄Η δραματική απώλεια του ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. – Η ναυτική μας οικογένεια θρηνεί 21 θύματα΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 23, 01-12-1931.
[420] Χρήστος Ντούνης – Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα – Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 61, *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχον Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 48 και Μανώλης Κουλουκουντής, ΄΄Οι Έλληνες και η Θάλασσα΄΄, στο *ΝΧ*, 15-01-2982.

κινδύνου ενώ δεν έλειπαν και προβλήματα στη ναυσιπλοΐα λόγω έλλειψης κατάλληλων σημάνσεων των θαλάσσιων έργων, αυλάκων, κλπ. Η ΔΕΝ, ως η αρμόδια κρατική υπηρεσία παρακολουθούσε τις διεθνείς εξελίξεις και καθοδηγούσε τις λιμενικές αρχές για τον τρόπο διερεύνησης κι ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων ενώ το 1912 είχε δημιουργηθεί ένα Συμβούλιο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο το 1919 μετονομάστηκε σε Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΣΕΝ), με αντικείμενο την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων για τα ναυάγια και τις αβαρίες από τις διοικητικές αρχές. Οι ιδιομορφίες της απασχόλησης, ο μεγάλος αριθμός απωλειών και ναυτικών ατυχημάτων των ελληνικών φορτηγών πλοίων και το αυξημένο κόστος λειτουργίας τους μέσω της επιβολής επασφαλίστρων φορτίων και καταβολής αυξημένων ασφαλίστρων επέβαλε την ανάγκη έγκαιρης και σωστής διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων.

Ναυταπάτες αρκετών Ελλήνων πλοιοκτητών μετά το 1920, οι οποίες συνίσταντο στη δόλια πρόκληση ναυαγίων των πλοίων και στη διεκδίκηση ασφαλιστικών αποζημιώσεων, είχαν αποκαλυφθεί από αγγλικά δικαστήρια κι οδήγησαν αγγλικούς ασφαλιστικούς οργανισμούς να μην καταβάλλουν αποζημιώσεις σε πολλές περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων ελληνικών εμπορικών πλοίων ή να τις καταβάλλουν πολύ μειωμένες. Η επιβλημένη αναμόρφωση του συστήματος συμπεριέλαβε την ίδρυση ενός δικαστικού τμήματος στο ΣΕΝ και τη δημιουργία ειδικών ανακριτών το 1925 αλλά καταργήθηκαν δύο χρόνια αργότερα (1927) για να επανέλθουν το 1928. Με την έξαρση των ναυτικών ατυχημάτων και των απωλειών πλοίων κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης του 1929 συσσωρεύθηκε μεγάλος αριθμός υποθέσεων στο ΣΕΝ και η αντικειμενική αδυναμία ταχείας κι αποτελεσματικής διαχείρισής των, ανάγκασε τους ασφαλιστές να αγνοούν το θεσμό και να ρυθμίζουν ελεύθερα το ύψος των αποζημιώσεων[421].

Η άσχημη κατάσταση και το κόστος που προκαλούσε στην ελληνική εμπορική ναυτιλία, οδήγησε στην μεταρρύθμιση του ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων το 1939 με τη θέσπιση τριών σταδίων διερεύνησης (προανάκριση από τις λιμενικές αρχές, τακτική ανάκριση από ειδική επιτροπή με σύνταξη έκθεσης και εκδίκαση της υπόθεσης από το Συμβούλιο Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων με έκδοση έκθεσης πραγματογνωμοσύνης για τα αίτια και το βαθμό της ευθύνης των τυχόν υπευθύνων). Εάν υπήρχαν ποινικές ευθύνες ο φάκελλος της υπόθεσης αποστελλόταν στις δικαστικές αρχές κι εφόσον υπήρχαν πειθαρχικές ευθύνες των ναυτικών, στο ανακριτικό συμβούλιο του Εμπορικού Ναυτικού για την άσκηση του πειθαρχικού

[421] Ξενοφών Αντωνιάδης, Πλωτάρχης Λιμενικός, *Το ναυτικόν Ατύχημα (Διοικητικός Έλεγχος)*, Έκδ. ιδίου, Αθήνα χ.χ., σελ. 16.

ελέγχου σύμφωνα με τον ΠΠΚΕΝ. Με την εύστοχη και πρακτική αυτή ρύθμιση, ξεπεράστηκε ένα πρόβλημα που δημιουργούσαν οι αναπόφευκτες πολλές φορές καθυστερήσεις στη διερεύνηση κι ολοκλήρωση του ελέγχου των ναυτικών ατυχημάτων[422].

8.5.-Η ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η εθελοθυσία του Πλοιάρχου και του Υποπλοιάρχου του βυθιζόμενου φορτηγού πλοίου *Γεώργιος Μ.* το 1931, οι οποίοι επέλεξαν να παραμείνουν στο πλοίο και να χαθούν μαζί του στον παγωμένο ωκεανό παρά να το εγκαταλείψουν, αποκαλύπτει λαμπρά μια σημαντική πλευρά του αξιακού υπόβαθρου μιας μεγάλης μερίδας ναυτικών του μεσοπολέμου. Το πλοίο συνιστούσε ένα «υπέρτατο αγαθό» κι η αφιέρωση του ναυτικού στην υπόθεση της άρτιας εκπλήρωσης της αποστολής του, εκφραζόταν συχνά με μια έντονη και διαρκή επαγγελματική προσήλωση κι εμμονή. Έτσι, η καλή λειτουργία κι η συντήρηση του πλοίου ενίοτε γινόταν αυτοσκοπός κι η εξασφάλιση ικανοποιητικών όρων διαβίωσης περνούσε σε δεύτερη μοίρα.

Η εργασία στο πλοίο ήταν απαιτητική και συχνά εξαντλητική. Ένα ρεμπέτικο τραγούδι της εποχής περιγράφει με εξαιρετικό τρόπο τη σκληρότερη εργασία στο πλοίο, εκείνη του θερμαστή[423]:

Μηχανικός στη μηχανή και ναύτης στο τιμόνι
κι ο θερμαστής στο στόκολο με τσι φωτιές μαλώνει.
Αγάντα θερμαστάκι μου και ρίχνε τις φτυαριές σου
μέσα στο καζανάκι σου να φτιάξουν οι φωτιές σου.
Κάργα ρασκέτα και λοστό το Μπέϋ να περάσω
και μες στου Κάρντιφ τα νερά εκεί να πάω ν' αράξω.
Μα η φωτιά είναι φωτιά μα η φωτιά 'ναι λαύρα
κι η θάλασσα μου τα ΄κανε τα σωθικά μου μαύρα[424].

Ο θερμαστής πάλευε με τις φωτιές στο στόκολο, ρίχνοντας κάρβουνα στα καζάνια με το φτυάρι. Χάρις στην υπομονετική του εργασία και στην καλή χρήση των εργαλείων για τη λήψη και ρίψη του κάρβουνου, λειτουργούσαν κανονικά οι ατμομηχανές του φορτηγού πλοίου για μια συνήθη διαδρομή του διάπλου του Βισκαϊκού Κόλπου και τον κατάπλου στο λιμάνι του Κάρδιφ της Αγγλίας. Υπήρχε κι η εξής ξεχωριστή χαρακτηριστική στροφή, που όμως δεν ανήκε στο τραγούδι του Γιώργου Μπάτη: «Τί να σου κάνω πρώτε μου δεν είναι από

[422] Αναγκαστικός Νόμος 1774/1939 «Περί διοικητικού ελέγχου ναυτικών ατυχημάτων» (ΦΕΚ 226 Α).
[423] Πρόκειται για το ρεμπέτικο τραγούδι «ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ» σε στίχους και μουσική του Γιώργου Μπάτη.
[424] Το «στόκολο» ήταν ο χώρος μπροστά από τον ατμολέβητα του μηχανοστασίου του ατμόπλοιου, στον οποίο υπήρχε το κάρβουνο για την κίνηση των μηχανών, που είχαν συνήθως έξι καζάνια (λέβητες). «Ρασκέτα» ήταν μια ξύστρα για την απεμπλοκή των κάρβουνων στα καζάνια και «Μπέϋ» είναι ο Βισκαϊκός Κόλπος.

τα μένα, που' ναι τα κάρβουνα ψιλά τα τούμπα βουλωμένα». Όταν τα κάρβουνα ήταν «ψιλά» ανέβαζαν υψηλή πίεση κι είχαν μικρή διάρκεια, με αποτέλεσμα την εντατικοποίηση της προσπάθειας του θερμαστή για ν' αυξηθεί η τροφοδοσία του καζανιού. Οι θερμαστές τέλειωναν τη δουλειά τους κατάκοποι κι έβγαιναν κατάμαυροι από το μηχανοστάσιο[425].

Αλλά κι η εργασία των ναυτών, που εκτίθενταν στο κατάστρωμα υπό δυσμενείς ή ακραίες καιρικές συνθήκες ήταν δύσκολη ενώ οι αξιωματικοί μηχανής και καταστρώματος δούλευαν κάτω από έντονη πίεση κι άγχος, αγνοώντας ωράρια και χωρίς πρόσθετες αμοιβές. Το πλοίο λειτουργούσε ως μικρογραφία μιας απομονωμένης κοινωνικής κι οικονομικής μονάδας και σε ένα καθεστώς ιεραρχικής δομής κι εξουσίας. Η ιεραρχική δομή του πληρώματος στο πλοίο προέκυπτε περισσότερο από την καθημερινή οργάνωση και κατανομή της εργασίας παρά από τη θεσμική της ρύθμιση, που όπως είδαμε πήρε μια καθαρότερη μορφή στη δεύτερη δεκαετία του μεσοπολέμου μέσω της ναυτικής εξειδίκευσης.

Η ανάγκη αναγνωρισιμότητας της ναυτικής ιεραρχίας στο πλοίο κατά βαθμό και ειδικότητα, ήταν ένας από τους λόγους που συνέβαλαν στη καθιέρωση ενιαίων και ομοιόμορφων στολών των ναυτικών το 1937. Η στολή προσδίδει κύρος στο βαθμοφόρο και συνεπώς αυξάνεται η εμπιστοσύνη από τους επιβαίνοντες ενώ ενισχύεται και το αίσθημα ευθύνης του ίδιου του ένστολου. Και τα δύο στοιχεία είναι καθοριστικά για τη διαχείριση έκτακτων περιστατικών και της ανάγκης άσκησης επιβολής ιδίως σε επιβατηγά πλοία. Μέχρι τη θέσπισή τους οι ναυτικοί είτε δεν φορούσαν στολές είτε υπήρχε μια ποικιλία στολών και πηλικίων, ανάλογα με τους κανονισμούς και τις αρχές κάθε ναυτιλιακής εταιρείας[426].

Το εμφανέστερο στοιχείο που έδειχνε την ιεραρχία στο πλοίο ήταν οι χώροι ενδιαίτησης. Στα ιστιοφόρα οι συνθήκες ενδιαίτησης όλου του πληρώματος ήταν πολύ άσχημες και δεν διέφεραν ιδιαίτερα από πλοίο από πλοίο. Οι χώροι ήταν περιορισμένοι και χωρίς ιδιαίτερη διαρρύθμιση καθώς τα πληρώματα ήταν ολιγάριθμα. Η τήρηση κανόνων υγιεινής ήταν δυσχερής και συχνά παρουσιαζόταν σοβαρές ασθένειες.

Στα ατμόπλοια η έλλειψη άνεσης παρέμεινε αλλά προέκυψαν διαφοροποιήσεις στους χώρους του πληρώματος. Ο πλοίαρχος, που συχνά ήταν και πλοιοκτήτης ή συμπλοιοκτήτης, είχε μια μεγάλη καμπίνα κάτω από τη γέφυρα, με τουαλέτα. Δίπλα υπήρχε κι η καμπίνα του πρώτου μηχανικού αλλά ήταν μικρότερη. Στο κατάστρωμα κάτω απ' τις καμπίνες του πλοιάρχου και του πρώτου μηχανικού υπήρχαν οι καμπίνες των αξιωματικών, μια κουζίνα, η τραπεζαρία και μια καμπίνα - ιατρείο, όπου φυλασσόταν το φαρμακείο. Οι καμπίνες του

[425] Με την έκφραση «πρώτε μου» εννοείται ο Μηχανικός Α΄ ενώ «τούμπα» είναι οι ενισχυμένοι σωλήνες υψηλής πίεσης.
[426] «Ενιαίαι στολαί διά το Εμπορικόν Ναυτικόν», στο *ΝΧ*, τ. 154, 15-05-1937 και Χρήστος Ντούνης, *Ναυτιλιακά Δρώμενα – Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 113-115.

κατώτερου πληρώματος ήταν στην πρύμνη ή συνηθέστερα στην πλώρη. Ήταν μικρές μ' ένα φινιστρίνι κι είχαν από δύο - αν και σπανιότατα - έως δεκαπέντε κρεβάτια ενώ για όλους υπήρχε μια τουλέτα κι ένα ντους[427].

Οι καμπίνες της πλώρης ήταν πολύ ανθυγιεινές κι επικίνδυνες σε περίπτωση σύγκρουσης. Όταν είχε τρικυμία και κατακλυζόταν το κατάστρωμα από το πρόστεγο μέχρι την γέφυρα, η επικοινωνία με το κατώτερο πλήρωμα ήταν από δύσκολη ως αδύνατη κι επικίνδυνη με συνέπεια τον αποκλεισμό του κατώτερου πληρώματος ακόμη και χωρίς τροφή στο πρόστεγο ή τη διαμονή του σε αποθήκες γαιανθράκων ή σε άλλα πρόχειρα καταφύγια. Οι χώροι διαμονής στην πλώρη επηρρεαζόταν από τις κλιματικές αλλαγές και συνθήκες (υπερβολική θερμοκρασία σε τροπικές ζώνες, δριμύ ψύχος στις βόρειες θάλασσες) περισσότερο από τους άλλους χώρους του πλοίου.

Για την ενδιαίτηση του πληρώματος των ελληνικών φορτηγών πλοίων καθορίστηκε το 1920 ότι θα έπρεπε να διατίθενται «δύο (2) κυβικά αέρος για κάθε άνδρα του πληρώματος», συμπεριλαμβανομένου και του χώρου που καταλάμβαναν τα κρεβάτια και 1,10 τετραγωνικά μέτρα ελεύθερης επιφάνειας στο δάπεδο των διαμερισμάτων (καμπινών) τους. Εφόσον υπήρχε δυνατότητα, οι καμπίνες των ναυτών και των θερμαστών θα έπρεπε να είναι χωριστές ενώ για κάθε δέκα άνδρες πληρώματος θα έπρεπε να υπάρχει μια τουαλέτα. Οι συνθήκες υγιεινής, καθαριότητας, φωτισμού, ο εξοπλισμός του πληρώματος, οι δεξαμενές πόσιμου ύδατος, οι αποθήκες τροφίμων και τα ψυγεία, οι τροφές, τα φάρμακα, το μαγειρείο και τα μαγειρικά σκεύη, οι καμπίνες κι οι τουαλέτες των πληρωμάτων έπρεπε να επιθεωρούνται από αξιωματικούς της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, με τη σύμπραξη υγειονομικού αξιωματικού[428].

Με την καθιέρωση των ελάχιστων προδιαγραφών για την κατασκευή των εμπορικών πλοίων ή των μέσων, εξοπλισμού και συνθηκών ασφάλειας και υγιεινής του πληρώματος και μόνο, δεν μπορούσε να εξασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο διαβίωσης κι εργασίας των ναυτικών στο πλοίο κι εξαρτάτο από την καλή θέληση πλοιοκτητών και πλοιάρχων. Τα ελληνικά εμπορικά φορτηγά πλοία απασχολούνταν σε ξένα λιμάνια και μετέφεραν φορτία που δεν παράγονταν, φορτωνόταν, εκφορτωνόταν ή καταναλώνονταν στην Ελλάδα, δεν κατασκευάζονταν στην Ελλάδα και τα περισσότερα αγοράζονταν μεταχειρισμένα από

[427] Γιάννης Γ. Παΐζης, *Θαλασσινές αναμνήσεις (1939-1956)*, Παπαζήσης, Αθήνα 1996, σελ. 29.
[428] Διάταγμα της 30-12-1920 «Περί επιθεωρήσεως των εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 2 Α).

Άγγλους εφοπλιστές, οι οποίοι δεν τα πρόσεχαν ιδιαίτερα με αποτέλεσμα να είναι συχνά πιο βρώμικα και λιγότερο υγιεινά από τα ξένα πλοία που προσέγγιζαν στα αγγλικά λιμάνια[429].

Αν κι η ναυτιλιακή κρίση της περιόδου 1930-1934 είχε συμβάλει στην αναστολή λήψης μέτρων βελτίωσης των χώρων ενδιαίτησης των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων, με την υπέρβασή της αναβαθμίστηκαν οι προδιαγραφές ναυπήγησης στην Αμερική, στη Γερμανία και στις σκανδιναβικές χώρες. Άρχισαν να κατασκευάζονται αίθουσες αναψυχής ή ανάρρωσης, οι καμπίνες του πληρώματος γινόταν στην πρύμνη ή στο μεσόστεγο και διέθεταν τουαλέτες και λουτήρες, λιγότερα κρεβάτια, θέρμανση, ανεμιστήρα και ντουλάπες. Στην ελληνική ναυτιλία η βελτίωση των χώρων ενδιαίτησης άρχισε να διακρίνεται περί το 1937 σε νέα φορτηγά πλοία, που ναυπήγησαν και καθέλκυσαν οι εφοπλιστές Λιβανός, Νικολάου, Ρεθύμνης και Νομικός, ακολουθώντας τα πρότυπα των ξένων συναδέλφων τους. Η ΔΕΝ επεδίωξε την αύξηση των επιθεωρήσεων στα φορτηγά πλοία με στόχο την εξασφάλιση της καθαριότητας όλων των χώρων ενδιαίτησης, την ύπαρξη επαρκούς και κατάλληλου ιματισμού και ρουχισμού του πληρώματος, την κανονική τροφοδοσία του πληρώματος, τον εφοδιασμό του πλοίου με ψυγείο και την υγιεινή κατάσταση της δεξαμενής ποσίμου ύδατος[430].

Η διαχείριση του πόσιμου ύδατος ήταν ένα σοβαρό θέμα καθώς πολλά προβλήματα λιθίασης των νεφρών του ήπατος και διάφορα στομαχικά και εντερικά νοσήματα από τα οποία υπέφεραν συχνά οι ναυτικοί, οφειλόταν στη διατροφή ή στο νερό, το οποίο περιέχονταν σε δεξαμενές τριών έως πέντε τόννων, που τις γέμιζαν σε κάθε λιμάνι. Το χρησιμοποιούσαν κυρίως για πόση και στο μαγείρεμα ενώ δινόταν μια περιορισμένη ποσότητα ανά μέλος για προσωπική καθαριότητα, με τους θερμαστές να αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο πρόβλημα. Μερικές φορές ήταν κι ακατάλληλο γιατί σε ορισμένα πλοία δεν υπήρχαν προστατευτικά φίλτρα για τον καθαρισμό του ή δεν πλένονταν ικανοποιητικά οι δεξαμενές.

Η ζωή στο πλοίο κυλούσε στους δικούς της ρυθμούς. Η επαφή των ναυτικών με τους οικείους τους γινόταν κυρίως μέσω επιστολών και δεμάτων, εάν και όταν έφθαναν σ' αυτούς. Το κράτος (Υπουργείο Παιδείας) συνιστούσε την αλληλογραφία μαθητών των σχολείων με ναυτικούς των εμπορικών πλοίων. Η αλληλογραφία ήταν ιερή για τους ναυτικούς αν και μερικές φορές γραφεία ή πράκτορες στο εξωτερικό δεν παρέδιδαν ή έχαναν δέματα ή επιστολές, που απευθύνονταν σε ναυτικούς ενώ οι λιμενικές αρχές, στις οποίες παραδίδονταν

[429]Ronald Hope, *A new history of British Shipping*, John Murray Ltd, London 1990, σελ. 378 και ΄΄Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας-Τα εν Γαλλία ληφθέντα μέτρα-Παρ' ημίν ο νόμος καθεύδει΄΄, στο *NX*, τ. 16, 15-08-1931.
[430] «Δια την καλήν ενδιαίτησιν των πληρωμάτων», στο *NX*, τ. 214, 15-11-1939.

επιστολές ή τηλεγραφήματα όφειλαν να τα επιδίδουν στους πλοιάρχους ή μέλη του πληρώματος των πλοίων, οι οποίοι με τη σειρά τους μεριμνούσαν για τη φύλαξη και την παράδοσή τους στους δικαιούχους ναυτικούς[431].

Το ναυτικό επάγγελμα μπορεί να είχε συνδεθεί με καταχρήσεις όπως η χρήση αλκοολούχων ποτών και καπνού ή η διενέργεια τυχερών παιχνιδιών αλλά τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν πως δεν δημιούργησαν σοβαρά προβλήματα στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Αν και δεν έλειψαν περιπτώσεις πρόκλησης ναυτικών ατυχημάτων λόγω μέθης, ως πλέον ενδεδειγμένη αν και δυσεφάρμοστη λύση για το πρόβλημα θεωρούνταν η απαγόρευση της εισαγωγής και κατανάλωσης ποτών στο πλοίο από τον πλοιοκτήτη. Τα τσιγάρα τα προμηθευόταν ο πλοίαρχος, εκτιμώντας τις ανάγκες του πληρώματος και τη διάρκεια του ταξιδιού και τα διέθετε στους ενδιαφερόμενους επί πληρωμή ή και προσπαθώντας να αποκομίσει κέρδος ενώ κάποιοι ναυτικοί διενεργούσαν λαθρεμπόριο ή έπαιζαν τυχερά παιχνίδια[432].

Ο ποιητής Ν. Καββαδίας είχε αναδείξει κι άλλες «νοσηρές» ή μη συνήθειες των ναυτικών. Αφορούσαν στη χρήση ναρκωτικών, στη μεταχείριση στιλέτων, στη συναναστροφή με κοινές γυναίκες, στη χάραξη τατουάζ, κλπ. Εκτός από το Νίκο Καββαδία, οι λογοτέχνες Δ.Ι. Αντωνίου και Βασίλης Λούλης, εργάστηκαν ως ναυτικοί κατά την περίοδο του μεσοπολέμου. Ο ποιητής Δ.Ι. Αντωνίου, εργάστηκε ως πλοίαρχος σε φορτηγά κι επιβατηγά πλοία αλλά αν και δεν εξύμνησε τους ναυτικούς στα ποιήματά του, ενδιαφέρθηκε για την ανθρώπινη ψυχή, που δοκιμάζεται κι αναπλάθεται είτε μέσα στις σκληρές συνθήκες του καραβιού είτε στον αγώνα της με τη θάλασσα.

Ο συγγραφέας Βασίλης Λούλης εργάστηκε ως ναύτης κι αξιωματικός καταστρώματος 21 χρόνια σε φορτηγά πλοία και συνταξιοδοτήθηκε λόγω φυματίωσης το 1939. Ενδιαφερόταν, όπως έγραφε το Μάρτιο του 1949, να κάνει τους «ανθρώπους να καταλάβουν κάτι από τη ζωή μας, τη ζωή του ναύτη, κάτι από το σφύριγμα της θύελλας ... κάτι από τον ιδρώτα για το ψωμί, τη νοσταλγία για το σπίτι, και τον καημό και τη λαχτάρα, την ασίγαστη για λίγη ζεστασιά, λίγη αγάπη που έχει ο κάθε θαλασσινός μέσα του». Η μαρτυρία του βασιζόταν στις πλούσιες εμπειρίες που είχε και περιέγραψε με μοναδικό τρόπο τη λειτουργία των πλοίων, τις στάσεις και τις συμπεριφορές ναυτικών και πλοιοκτητών, τις σκληρές συνθήκες δουλειάς και

---

[431] ΄΄Η αλληλογραφία με τους ναυτικούς μας΄΄, στο *NX*, τ. 170, 15-01-1938.

[432] ΄΄Η τροφοδοσία κι η ενδαίτησις των πληρωμάτων΄΄, στο *NX,* τ. 112, 15-08-1935, ΄΄Τα Ελληνικά σιγαρέτα΄΄, στο *NX*, τ. 90, 15-09-1934, ΄΄Οι προμηθευταί σιγαρέττων εις τα πλοία΄΄, στο *NX*, τ. 190, 15-11-1938, Κ. Κατσαμπής – Προξενικός Λιμενάρχης, ΄΄Επί οικονομικών τινων ζητημάτων της ελληνικής ναυτιλίας΄΄, στο *EEN*, τ. 88, Σεπτέμβριος 1932, ΄΄Να προληφθή το κακόν΄΄, στο *NX*, τ. 148, 15-02-1937, Jack Sadler, *Discipline at sea*, Brown Son & Ferguson Ltd, Glasgow 1983, σελ. 46 και ΄΄Δια το λαθρεμπόριον και την χαρτοπαιξίαν΄΄, στο *NX*, τ. 176, 15-04-1938.

διαβίωσης στο πλοίο. Ως στρατευμένος λογοτέχνης της αριστεράς, ενδιαφέρθηκε για την προβολή των ταξικών αντιθέσεων μέσα κι έξω από το πλοίο και στάθηκε εναντίον του Ν. Καββαδία κατηγορώντας τον για πρόθεση εντυπωσιασμού, προσπάθεια εξωραϊσμού της ναυτικής ζωής, περιφρόνηση στους αγώνες των ναυτικών, διαστρέβλωση της πραγματικής καθημερινότητας των ναυτικών με την ανάδειξη των ταβερνών, των μπουρδέλων και των ναρκωτικών, που δήθεν κυριαρχούσαν στη ζωή τους. Αν και υπήρχαν όμως, ο Νίκος Καββαδίας δεν περιορίστηκε σ΄αυτά. Τα αξιοποίησε για να προβάλλει την ανάγκη της φυγής του ανθρώπου, τη μοναχικότητα που υπερβαίνει ο άνδρας χάρις στη σχέση με τη γυναίκα. Κι η μοναξιά των ναυτικών ή των ανθρώπων γενικότερα, είναι το κοινό θέμα του Λούλη και του Καββαδία.

Ο ποιητής Ν. Καββαδίας εργάστηκε από το 1929 ως ναύτης και ασυρματιστής. Στην ποίησή του κυριαρχεί το ταξίδι, σε κυριολεκτικό και μεταφορικό επίπεδο. Αναδύονται διαρκώς αντικρουόμενα συναισθήματα καθώς η τρυφερότητα συγκρούεται με το μίσος, η αγάπη με την προδοσία, η ταπείνωση με την αμαρτία. Το έργο του διέπεται από ουμανισμό, διεθνισμό κι αντιρατσισμό και διαπνέεται από τα στοιχεία της αριστερής πολιτικής του συνείδησης. Πέραν από τα συναισθήματα, κυριαρχούν οι αντιθέσεις της τραχιάς ζωής του ναυτικού με την παιδικότητά του, της σαπίλας και της αμαρτίας με την απονήρευτη αγνότητα, της ιδιοτέλειας με την αλληλεγγύη, του ατομικού με το συλλογικό. Η «λαμαρίνα» είναι που τις εξαλείφει αλλά και τις ενοποιεί. Ο Ν. Καββαδίας ανέδειξε με αριστοτεχνικό κι αξεπέραστο τρόπο τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών του μεσοπολέμου στα ελληνικά φορτηγά πλοία, παρά το γεγονός ότι δεν έμεινε σ' αυτές. Τις ανέδειξε με τη χρήση τους ως εργαλεία για τη στήριξη του ποιητικού του έργου. Κι ως εργαλεία είναι αντιπροσωπευτικά κι έχουν –μεταξύ των άλλων - ιδιαίτερη ιστορική και ναυτική αξία.

8.6.-ΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το καθεστώς κάλυψης των ναυτικών για ασθένειες κι ατυχήματα είχε ενταχθεί στον Εμπορικό Νόμο και συμπληρώθηκε το 1920, στο πλαίσιο της ασκούμενης κοινωνικής πολιτικής από την κυβέρνηση Ελ. Βενιζέλου, με την ενίσχυση της αποζημίωσης ατυχημάτων (ποσά, χρόνος νοσηλείας). Η παρέμβαση αυτή σε συνδυασμό με τη διεύρυνση της έννοιας του ατυχήματος μέσω της δικαστηριακής νομολογίας ευνοούσαν τους ναυτικούς καθώς από τις αρχές του μεσοπολέμου παρατηρήθηκε μια αύξηση της ασθενικότητας των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων, η οποία αποδόθηκε στις νέες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο και στα λιμάνια λόγω των ταξιδιών στους ωκεανούς εκτός Μεσογείου και στην άνοδο του αριθμού των μη επαγγελματιών ναυτικών αμέσως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο.

Γενικότερα, δεν υπήρχε συγκεκριμένη εκπαίδευση για την ασφαλή εκτέλεση της εργασίας στα πλοία και οι ναυτικοί εξοικειώνονταν με το επάγγελμα επίπονα μέσω της παρατήρησης και της πρακτικής[433].

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, όπως όλοι, αντιμετώπιζαν τις νόμιμες υποχρεώσεις που αφορούσαν στις δαπάνες για ασθένειες ή ατυχήματα ναυτικών (αποζημιώσεις, παλιννοστήσεις, νοσήλια, μισθούς, τροφοδοσία, κλπ.) μέσω ενός αμοιβαίου ασφαλιστικού συνεταιρισμού, στον οποίο εγγράφονταν μέλη, καταβάλλοντας μια συνεισφορά. Όλα σχεδόν τα ελληνικά φορτηγά πλοία του μεσοπολέμου ήταν γραμμένα σε έναν από τους δύο κύριους αγγλικούς συνεταιρισμούς (clubs), το «West England» ή το «United Kingdom». Το κόστος ανά πλοίο ανερχόταν σε 200-300 λίρες το χρόνο αλλά οι Έλληνες εφοπλιστές παραπονούνταν για την επιβολή πρόσθετων ποσών συνεισφοράς, εξαιτίας των υψηλών δαπανών για ασθένειες, ατυχήματα στην εργασία, θανάτους ή παλιννοστήσεις, τις οποίες κατά την άποψη των clubs προέβλεπε η ελληνική νομοθεσία και νομολογία και τα οποία δεν κατέβαλλαν οι Άγγλοι εφοπλιστές ενώ οι αντίστοιχες δαπάνες, κατά την αγγλική νομοθεσία, ήταν υψηλότερες[434].

Η μεταχείριση των clubs γινόταν στο πλαίσιο της αντιπαράθεσης των Άγγλων με τους Έλληνες πλοιοκτήτες καθώς διαπιστωνόταν πως ενώ η οικονομική κρίση είχε φουντώσει και τα αγγλικά πλοία παροπλιζόταν, αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωναν να λειτουργούν τα πλοία τους έστω και με οριακές ζημιές ή κέρδη αλλά και να αγοράζουν νέα. Ισχυριζόμενα πως οι αξιώσεις των ελληνικών πληρωμάτων για αποζημιώσεις λόγω ασθενείας κι ατυχημάτων ανέρχονταν πχ. το 1934 στο 64,09% του συνόλου των καταβληθεισών αποζημιώσεων και το 1935 στο 70,30%, προχώρησαν το Νοέμβριο του 1935 στην αύξηση των ασφαλίστρων (επασφάλιστρα) κι από το Φεβρουάριο του 1936 δεν κατέβαλαν στους Έλληνες πλοιοκτήτες τους μισθούς των ασθενών, που δίνονταν ως αποζημιώσεις κατά την ελληνική νομοθεσία και δεν κάλυπταν τις απαιτήσεις για πνευμονικές και καρδιακές

---

[433]EricW. Sager, *Ships and Memories – Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam,* UBC Press, Vancouver 1993, σελ. 119, David Walters and Nick Bailey, *Lives inPeril, Profit or Safety in the Global Maritime Industry?*, Palgrave Macmillan, Hampshire 2013, σελ. 31 κ.εξ., Lord Chorley and O. C. Giles, *Ναυτικόν Δίκαιον,* Μετάφρασις – Επεξεργασία Ιάσων Κρεμεζής, Αδελφοί Σάκκουλα, Αθήναι 1978, σελ. 83 κ.εξ., Ν. 551/1914 «περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων» (ΦΕΚ 11 Α/1915), Ν. 2193/20 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων εργατικών τινών νόμων» (ΦΕΚ 129), ΒΔ της από 24-07-1920 «Περί κωδικοποιήσεως των νόμων «περί ευθύνης προς αποζημίωσιν των εξ ατυχήματος εν τη εργασία παθόντων εργατών ή υπαλλήλων» (ΦΕΚ 191 Α), Ν. 2114/1920 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του νόμου ΒΩΜΑ΄ περί περιθάλψεως των εν τοις μεταλλείοις και μεταλλουργείοις παθόντων και των οικογενειών αυτών, ως ετροποποιήθη υπότου νόμου 3981 της 7ης Ιανουαρίου 1912» (ΦΕΚ 67 Α), Νίκος Κουρμπέλης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία΄΄, στο *EEN,* Φεβρουάριος 1930.

[434] Β.Γ. Σκαρπέτης – Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Τα δικαιώματα του ασθενούντος τραυματιζομένου ή αποθνήσκοντος εν τη υπηρεσία του πλοίου αξιωματικού ή ναύτου΄΄, στο *EEN*, Μάιος 1929.

παθήσεις, χαρακτηρίζοντάς τις ως «φυσικές ασθένειες» ενώ ζητούσαν την αλλαγή της ελληνικής νομοθεσίας[435].

Οι εφοπλιστές άρχισαν να διαμαρτύρονται για μη κάλυψη των ασθενειών για πνευμονικά και καρδιακά νοσήματα και για τα επασφάλιστρα, που οδήγησαν στην τετραπλάσια επιβάρυνση των ελληνικών πλοίων για τις ασθένειες από τα clubs σε σχέση με τα αγγλικά. Ως συνήθως, οι αιτίες αναζητήθηκαν στη συμπεριφορά των ναυτικών. Θεωρήθηκε ότι αρκετοί προφασίζονταν ασθένειες, ή «ψευδασθένειες» κατά τον προσφιλή όρο της εποχής, για να καρπωθούν τις αποζημιώσεις των τεσσάρων μηνών κι ήταν όντως μια πρακτική που ορισμένοι ναυτικοί μπορεί να ακολουθούσαν. Εκτός από τους «συνήθεις ύποπτους», τέθηκαν για πρώτη φορά επί τάπητος κι αναζητήθηκαν λύσεις για ουσιαστικά ζητήματα της διαβίωσης και της εργασίας στο πλοίο, όπως η υγιεινή διαμονή κι η σωστή διατροφή, η παροχή κατάλληλου ιματισμού, η συγγραφή και διανομή κατάλληλων ιατρικών οδηγών, η ταχεία μεταφορά κι η παροχή βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθένειας και ο εμπλουτισμός των φαρμακείων των πλοίων[436].

Για να εξευμενίσουν τους ασφαλιστικούς οργανισμούς οι εφοπλιστές το 1936 άρχισαν να υποχρεώνουν τους ασθενείς ναυτικούς σε ιατρικό έλεγχο από γιατρό της «West of England» στον Πειραιά. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Πίνακα 8.5. «Εξετασθέντες ναυτικοί δηλώσαντες ασθένεια» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, από το 1936 ως το 1939 το 37% των ασθενών ναυτικών που εξετάστηκε ήταν υγιείς και δεν χρειαζόταν ιατρική περίθαλψη. Παρά το γεγονός ότι η ασθένεια ορισμένων μπορεί να είχε ήδη ξεπεραστεί, το ποσοστό ήταν υψηλό. Οι περισσότεροι δεν είχαν απολυθεί λόγω ασθενείας «διά να μη ¨λερώσουν το φυλλάδιον¨» και διεκδικούσαν αποζημιώσεις μέσω των δικαστηρίων μετά την επιστροφή τους στον Πειραιά. Αποκαλύφθηκε κι ένας εκφαυλισμός γύρω από την υπόθεση των αποζημιώσεων και των νοσηλίων μέσω της εξόφθαλμης διόγκωσης δαπανών για την είσπραξη της αποζημίωσης από τα clubs και καταβολής υψηλότατων αμοιβών σε ορισμένες

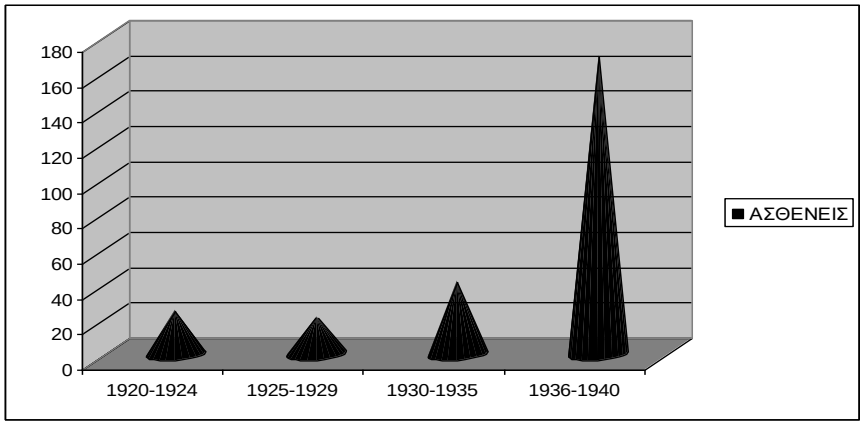
---

[435] ΄΄Αι αποζημιώσεις των εργατών θαλάσσης εν περιπτώσει ασθενείας ή ατυχήματος κατά την ελληνική και την αγγλικήν νομοθεσίαν΄΄, στο *EEN,* τ. 80, Ιανουάριος 1932, ΄΄Αποζημιώσεις εργατών θαλάσσης΄΄, στο *EEN*, τ. Μάρτιος 1932, Έγγραφο με τίτλο «Απαιτήσεις αποζημιώσεως Ελλήνων δι' ασθενείας και ατυχήματα», Δημοσιευμένο στο *NX*, τ. 118, 15-11-1935 και ΄΄Ένα ακόμη πλήγμα εκ της κακοδιοικήσεως της Ναυτιλίας μας΄΄, στο *NX*, τ. 123, 30-01-1936.

[436] Κων. Ε. Εμπειρίκος, ΄΄Αι επιβαρύνσεις της Ναυτιλίας μας και οι εξ αυτών κίνδυνοι΄΄, στο *NX*., τ. 174, 15-03-1938, ΄΄Η τροφοδοσία και η ενδιαίτησις των πληρωμάτων΄΄ στο *NX*, Τ. 112, 15-08-1935, ΄΄Ασθένειαι και αποζημιώσεις΄΄, στο *NX*, τ. 119, 01-12-1935, ΄΄Η νοσηρότης των πληρωμάτων μας΄΄, στο *NX,* τ. 165, 01-11-1937, ΄΄Δια την πρόληψιν των ασθενειών΄΄, Επιστολή Γκίκα Κουλούρα δημοσιευμένη στο *NX*, τ. 143, 01-12-1936, Σωτηρ. Θ. Μαυρίδης, ΄΄Από τας στοιχειώδεις ανάγκας των ναυτικών μας – Η υγιεινή των πληρωμάτων – Διαπαιδαγώγησις επί των όρων της ζωής των΄΄, στο *NX*, τ. 18, 15-09-1931, ΄΄Η παροχή ιατρικών συμβουλών διά του ασυρμάτου΄΄, στο *EEN*, τ. 35, Απρίλιος 1928 και Γεώργιος Γεωργαντής, Ιατρός, ΄΄Οι συνθήκες υγιεινής στα ατμόπλοια του Εμπορικού Ναυτικού στις αρχές του 20ού αιώνα΄΄, διαθέσιμο στο http://www.chios-medical.gr/Georgantis.htm.

κλινικές ενώ υπήρχαν πολύ μεγάλες διαφορές ανάμεσα στα νοσήλια που καταβάλλονταν στον Πειραιά και στη Χίο. Για να αντιμετωπιστεί το θέμα, δεν επιτρεπόταν η νοσοκομειακή περίθαλψη των ασθενών για ένα διάστημα και περικόπτονταν δαπάνες για εγχειρήσεις και δικηγορικές παραστάσεις στη Χίο, όπου κάποιοι εφοπλιστές περιέργως αδιαφορούσαν για υποβαλλόμενες αγωγές εναντίον τους για αποζημιώσεις ασθένειας ή ατυχημάτων και δικαζόταν ερήμην στα δικαστήρια. Η υπόθεση συνεπώς δεν αφορούσε μόνο τους ναυτικούς, αφορούσε κυρίως στους εφοπλιστές, οι οποίοι γνώριζαν πρόσωπα και πράγματα μέσω των στοιχείων των clubs. Έτσι, το θέμα των ασθενειών ή των «ψευδασθενειών» των ναυτικών δεν πήρε έκταση[437].

Γράφημα 8.1. Ασθένειες Ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο



Πηγή: Πίνακας 8.7. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου

Η προστασία των ναυτικών λόγω ασθενείας, ατυχήματος ή θανάτου δεν είχε ρυθμιστεί και σε διεθνές επίπεδο. Στη ναυτική σύνοδο της ΔΟΕ το 1936 ψηφίστηκαν τα σχέδια διεθνών συμβάσεων αριθ. 55 για τις υποχρεώσεις του εφοπλιστή σε περίπτωση ασθένειας, ατυχήματος ή θανάτου του ναυτικού και αριθ. 56 για την ασφάλιση ασθενείας των ναυτικών. Η αριθ. 55 διεθνής σύμβαση επικυρώθηκε κατά το μεσοπόλεμο μόνο από τις ΗΠΑ, το Μεξικό και τη Γαλλία ενώ η αριθ. 56 διεθνής σύμβαση δεν επικυρώθηκε από καμία χώρα.

Παρόλα αυτά, η ΔΕΝ είχε λάβει μέτρα για την υποχρεωτική ιατρική εξέταση κατώτερου πληρώματος κατά τις ναυτολογήσεις με δαπάνες του εφοπλιστή και την οικειοθελή εξέταση απολυομένων ενώ το 1936 καθιέρωσε την υγειονομική εξέταση όλων των ναυτικών, που είχαν εφοδιαστεί με δίπλωμα ή άδεια ικανότητας κι είχαν συμπληρώσει το 55ο έτος της ηλικίας τους, ανά τρίμηνο. Ένα ιδιαίτερα ευνοϊκό μέτρο για τους εφοπλιστές αλλά και τους ναυτικούς ήταν η ειδική κρατική προστασία, που θεσπίστηκε το 1935 και διευρύνθηκε το 1936, για τους φυματικούς, αδενοπαθείς και καρδιοπαθείς ναυτικούς στου οποίους

[437] ΄΄Αι προσωριναί διατροφαί΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 164, 15-10-1937.

καταβάλλονταν αποζημιώσεις, νοσήλια κι έξοδα παλιννόστησης μέσω ενός ειδικού χρηματικού κεφαλαίου με εισφορές ναυτικών κι εφοπλιστών[438].

Απομένει να δούμε τη νοσηρότητα των Ελλήνων ναυτικών του μεσοπολέμου, σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης ΝΕΠΕΜ. Στο Γράφημα 8.1. «Ασθένειες Ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο» διαπιστώνουμε ότι κατά την πρώτη πενταετία του μεσοπολέμου ο αριθμός των απολύσεων λόγω ασθενείας ήταν πολύ μικρός ήτοι 1% (25 απολύσεις σε σύνολο 2.078 απολύσεων). Παρά την αύξηση του στόλου κατά 20% περίπου και την αντίστοιχη αύξηση των πληρωμάτων την περίοδο 1925-1929, το ποσοστό των απολύσεων λόγω ασθένειας παραμένει περίπου 1% (21 απολύσεις σε σύνολο 1804 απολύσεων). Η θέσπιση περιορισμών στις ναυτολογήσεις κατωτέρων πληρωμάτων στα τέλη της δεκαετίας του 1920 και οι αναφορές για υψηλή νοσηρότητα ορισμένων ειδικοτήτων των ναυτικών (θερμαστών), εγείρουν ερωτήματα για την πλήρη καταγραφή των απολύσεων λόγω ασθενείας. Σίγουρα πάντως η κατάσταση δεν ήταν πολύ διαφορετική από αυτήν που παρουσιάζεται στο Γράφημα 8.1. «Ασθένειες Ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο».

Πίνακας 8.7. Είδη ασθενειών απολυομένων ναυτικών 1937-1938

Είδος νοσήματος	Αριθμός	Είδος νοσήματος	Αριθμός	Είδος νοσήματος	Αριθμός
Στομάχι	4	Ανεμοβλογιά	1	Τραυματισμοί	5
Γαστρεντερίτιδα	1	Γρίπη	1	Αφροδίσια	2
Δυσπεψία	2	Καρδιά	1	Αιμορροΐδες	1
Σκωληκοειδίτιδα	12	Νεφρά	1	Ρευματισμοί	3
Κήλη	5	Επεφυκίτις	1		
Φλεβίτιδα	1	Χρόνια ηπατίτις	1		
Γενικό Σύνολο					42

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

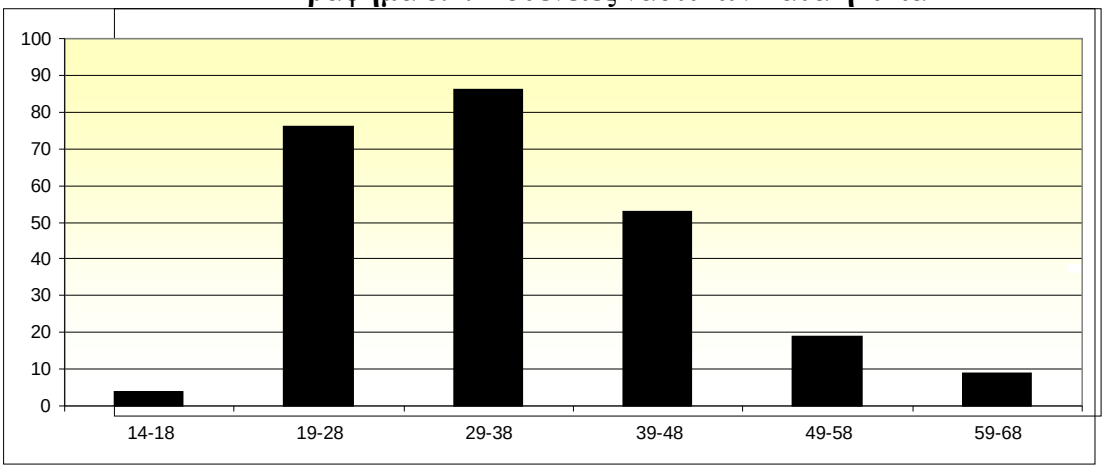
Η ανατροπή ήλθε την πενταετία 1930-1935, την περίοδο της οικονομικής κρίσης. Οι απολύσεις λόγω ασθένειας σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία, οι οποίες κυμαινόταν στο 1%, διπλασιάστηκαν (2,2% ήτοι 41 σε σύνολο 1859 απολύσεων). Η αύξηση έγινε προφανώς αντιληπτή από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς το 1932, που ζήτησαν στοιχεία για το ύψος των συνολικών δαπανών των απολύσεων λόγω ασθενείας ή ατυχήματος.

Η έκρηξη στον αριθμό των απολύσεων λόγω ασθενείας έγινε την περίοδο 1936-1940. Το ποσοστό τετραπλασιάστηκε κι εκτινάχθηκε στο 8,1% (169 απολύσεις λόγω ασθένειας σε σύνολο 2077 απολύσεων). Το φαινόμενο ήταν δυσεξήγητο γιατί είχε ξεπεραστεί η κρίση, η κατάσταση των πλοίων είχε αρχίσει να βελτιώνεται καθώς είχαν αρχίσει οι νέες αγορές και

[438] ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 46, αριθ. πρωτ. 33401/10-12-1929 και ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 13, αριθ. πρωτ. 5217/04-03-1930 και ΄΄Η υγειονομική εξέτασις των πληρωμάτων΄΄, στο *NX*, τ. 131, 01-06-1931 ΄΄Η υγειονομική εξέτασις των πληρωμάτων΄΄, στο *NX*, τ. 131, 01-06-1931.

ναυπηγήσεις και δεν υπήρχαν σοβαρά εξωτερικά γεγονότα, που να δικαιολογούν την έκταση και την ένταση του προβλήματος. Όπως αναφέραμε προηγούμενα, το μυστικό εντοπίστηκε στις παράτυπες πρακτικές ορισμένων εφοπλιστών, ναυτικών και γιατρών από τη Χίο. Αυτές οι αθέμιτες πρακτικές συντέλεσαν στην αύξηση των απολύσεων λόγω ασθενειών, λειτούργησαν από ένα σημείο και μετά πολλαπλασιαστικά κι επηρέασαν το σύνολο του εμπορικού στόλου και των πληρωμάτων[439].

Γράφημα 8.2. Ασθένειες ναυτικών κατά ηλικία



Πηγή: Πίνακας 8.8. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Η αναγραφή στα ναυτολόγια των πλοίων, όπως και στα ναυτικά φυλλάδια σύμφωνα με τις οδηγίες της ΔΕΝ, των ασθενειών των ναυτικών που απολύονταν, επέτρεψε τη δημιουργία του Πίνακα 8.7. «Είδη ασθενειών απολυομένων ναυτικών 1937-1938». Σε σύνολο 42 απολύσεων λόγω ασθενείας οι περισσότερες (28%) αφορούσαν σε σκωληκοειδίτιδα, 12% αφορούσαν σε τραυματισμούς και κήλες και 9,5% σε νοσήματα του στομάχου.

Οι ναυτικοί ηλικίας 29-38 ετών εμφάνιζαν τις περισσότερες ασθένειες κι ακολουθούσαν εκείνοι ηλικίας 19-28 ετών, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 8.2. «Ασθένειες ναυτικών κατά ηλικία». Ήταν οι πολυπληθέστερες ηλικιακές κατηγορίες κι είναι λογικό να εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ασθενικότητα. Ο μέσος όρος ηλικίας των ασθενών ήταν 34 έτη κι ο μέσος όρος της υπηρεσίας τους στο πλοίο ήταν τέσσερις μήνες, με εύρος από μία ημέρα έως 14 μήνες.

Τα στοιχεία του Πίνακα 8.9. «Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα» δεν επιβεβαιώνουν την εκτίμηση του Ν. Κουρμπέλη ότι οι θερμαστές εμφάνιζαν την μεγαλύτερη ασθενικότητα. Οι θερμαστές κι οι ανθρακείς ήταν αριθμητικά οι περισσότεροι στο πλοίο και φαινόταν ότι ασθενούσαν συχνά αλλά δεν ίσχυε αν λάβουμε υπόψη τον συνολικό τους αριθμό. Οι Πλοίαρχοι και οι Α΄ Μηχανικοί εμφάνιζαν τα μεγαλύτερα ποσοστά νοσημότητας σε σχέση με τον συνολικό τους αριθμό κι είναι λογικό διότι είχαν τη μεγαλύτερη ηλικία από τους

[439] ΄΄Περί την νοσηρότητα των πληρωμάτων μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 204, 15-06-1939.

υπόλοιπους. Οι δε ασθένειές τους είχαν να κάνουν με την ηλικία τους και με τις δυσκολίες του επαγγέλματος.

Πίνακας 8.9. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΝΕΠΕΜ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΣΘΕΝΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
Χωρίς προσδιορισμό	10	3	30%
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	209	14	7%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α	227	13	6%
Δοκ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	80	4	5%
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	101	5	5%
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	488	24	5%
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	2101	79	4%
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	213	8	4%
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	222	7	3%
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	222	7	3%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ	265	8	3%
ΝΑΥΤΗΣ	1602	46	3%
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	44	1	2%
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	228	5	2%
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	354	7	2%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β	257	5	2%
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	208	4	2%
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	525	10	2%
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	267	5	2%
ΛΙΠΑΝΤΗΣ	115	1	1%
Σύνολο	7818	256	3%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

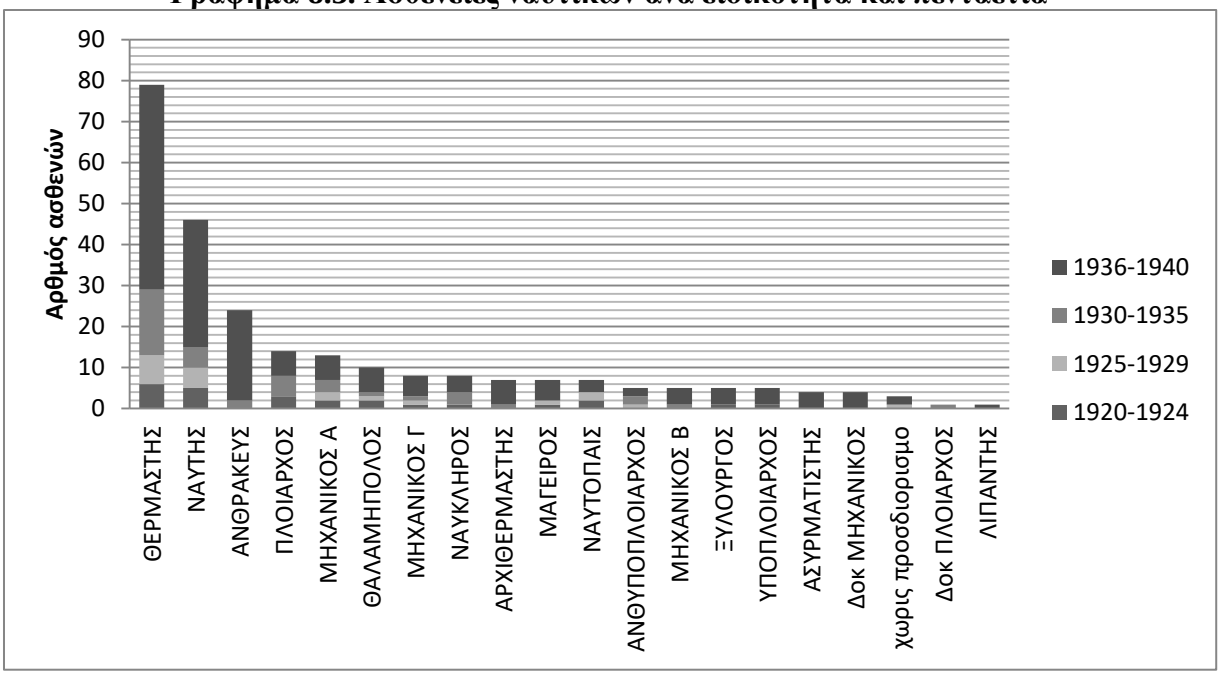
Οι ναυτικοί που εργαζόταν στη μηχανή είχαν υψηλότερα ποσοστά νοσηρότητας (4-6%) σε σχέση τον μέσο όρο (3%). Οι ναύτες, οι ναυτόπαιδες, οι αρχιθερμαστές κι οι Μηχανικοί Γ΄ τάξεως εμφανίζουν ποσοστά νοσηρότητας ίδια με το μέσο όρο (3%) ενώ τα μικρότερα ποσοστά νοσηρότητας εμφανίζουν οι εργαζόμενοι στο κατάστρωμα κι οι ναυτικοί Γενικών Υπηρεσιών. Το γεγονός ότι οι ναύκληροι εμφάνιζαν μεγαλύτερα ποσοστά νοσηρότητας από εκείνα των ναυτών συνδέεται με το ότι ήταν μεγαλύτερης ηλικίας. Μ' αυτά τα δεδομένα φαίνεται πως δεν ευσταθεί η εκτίμηση ότι οι ασθένειες των ναυτών οφείλονταν στην έλλειψη κατάλληλου ιματισμού επειδή ήταν εκτεθειμένοι στις αντίξοες καιρικές συνθήκες κι εργάζονταν στο κατάστρωμα και σε εξωτερικές εργασίας στο πλοίο[440].

Στο Γράφημα 8.3. «Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα και πενταετία» παρατηρούμε ότι οι θερμαστές εμφανίζουν τις περισσότερες ασθένειες κατά την τελευταία πενταετία σε σχέση με το συνολικό αριθμό των ασθενούντων ναυτικών. Σε σχέση με το συνολικό αριθμό των

[440] ΄΄Ο ιματισμός των πληρωμάτων μας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 146, 15-11-1937.

ασθενών ναυτικών, οι ανθρακείς κατά τη δεκαετία του 1920 δεν εμφανίζουν καμιά απόλυση λόγω ασθένειας αλλά στη δεκαετία του 1930 εμφανίζουν ένα υψηλό ποσοστό. Οι αρχιθερμαστές εμφανίζουν λίγες απολύσεις την πρώτη πενταετία αλλά την τελευταία αρκετές και καμία στο ενδιάμεσο. Οι ασυρματιστές κι οι δόκιμοι μηχανικοί εμφανίζουν απολύσεις λόγω ασθένειας μόνο την τελευταία πενταετία. Η ροπή που εμφανίζουν όλες οι ειδικότητες για απολύσεις την τελευταία πενταετία δείχνει την επίδραση που είχε η θετική αντιμετώπιση όλων όσοι διεκδίκησαν αποζημιώσεις λόγω ασθενείας. Δεν μπορούμε να αγνοήσουμε και το γεγονός ότι μετά την 4η Αυγούστου 1936 είχαν απαγορευθεί οι απεργίες κι ενδεχομένως κάποιοι να εκδήλωναν την αντίδρασή τους για τις συνθήκες εργασίας, επιδιώκοντας την απόλυσή τους λόγω ασθενείας.

Γράφημα 8.3. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα και πενταετία



Πηγή: Πίνακας 8.7. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Όπως παρατηρούμε στα στοιχεία του Πίνακα 8.10. «Ασθένειες ναυτικών ανά τόπο καταγωγής» οι αλλοδαποί κι οι άγνωστης καταγωγής ναυτικοί εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό απολύσεων λόγω ασθενείας, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό νοσηρότητας εμφανίζουν οι ναυτικοί με καταγωγή τη Δυτική Ελλάδα. Οι αλλοδαποί ενώ καλύπτουν το 15% των πληρωμάτων μόνο το 6,25% εμφανίζει απολύσεις λόγω ασθένειας κι όπως είδαμε αριθμητικά οι περισσότερες απολύσεις λόγω ασθενείας αφορούσαν σε θερμαστές και ανθρακείς. Άρα οι απολυόμενοι λόγω ασθενείας ήταν κυρίως ημεδαποί θερμαστές κι ανθρακείς. Οι αττικείς κι οι κυκλαδίτες ναυτικοί εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά απολύσεων λόγω ασθενειών σε σχέση με το συνολικό τους πληθυσμό. Αντίθετα οι χιώτες ναυτικοί εμφανίζουν ποσοστά που κυμαίνονται στο μέσο όρο του συνόλου των απολυμένων ναυτικών λόγω ασθενείας κι

επιβεβαιώνεται πως οι υπερβολικές δαπάνες αποζημιώσεων και νοσηλίων, που εντόπισαν τα clubs, δεν αφορούσαν στο πλοίο ήτοι σε απολύσεις λόγω ασθενείας αλλά στη συμπαιγνία εφοπλιστών, ναυτικών, ιατρών και δικηγόρων στη Χίο, μετά τις απολύσεις των ναυτικών.

Πίνακας 8.10. Ασθένειες ναυτικών ανά τόπο καταγωγής

Τόπος καταγωγής	Σύνολο ναυτικών	Αριθμός ασθενών	Ποσοστό
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.672	69	4%
ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ - ΑΓΝΩΣΤΗ	1.384	26	2%
ΧΙΟΣ	1.301	44	3%
ΑΤΤΙΚΗ	1.131	45	4%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	856	27	3%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	785	18	2%
ΑΙΓΑΙΟ	426	15	4%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	263	12	5%
Σύνολο	7.818	256	3%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

8.7.-ΔΙΑΤΡΟΦΗ

Ο Ξ. Ζολώτας θεωρούσε το 1926 ότι ένας σημαντικός υποκειμενικός παράγων για την απόδοση του εργαζόμενου είναι οι συνθήκες διατροφής κι ότι η μειωμένη παραγωγικότητα του έλληνα εργαζόμενου έναντι του ευρωπαίου οφείλεται στην διαφορά της διατροφής. Στα πλοία η μειωμένη απόδοση του ναυτικού μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες στην ασφαλή διακυβέρνηση του σκάφους, στην ομαλή λειτουργία του και στην προσοδοφόρα εκμετάλλευσή του. Για τούτο, η διατροφή των ναυτικών ρυθμίστηκε έγκαιρα στη χώρα μας, επιβάλλοντας στους πλοιοκτήτες την υποχρέωση παροχής κατάλληλης τροφής στους ναυτικούς[441].

Από πλοίο σε πλοίο παρατηρούνταν σημαντικές διαφορές στο είδος και στην ποσότητα της διατροφής. Η συνήθης πρακτική αφορούσε στην παροχή ενός κατ' αποκοπήν ποσού από τον πλοιοκτήτη στον πλοίαρχο για τις δαπάνες τροφοδοσίας του πληρώματος, που γίνονταν αιτία προστριβών και διενέξεων πληρώματος και πλοιάρχου, ιδίως αν ο τελευταίος κερδοσκοπούσε περικόπτοντας τις δαπάνες. Η ανάγκη για τον καθορισμό ενός κοινού εδεσματολογίου στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία διαγνώσθηκε νωρίς και εκτιμήθηκε ότι η θέσπιση ομοιόμορφων

[441] Ξενοφών Ζολώτας, *Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως*, Ελευθερουδάκης, Αθήνα 1926, σελ 79 και Αλέξης Ιωαννίδης, *Ο Αινιγματικός Χρόνος της Μισθωτής Εργασίας*, Παπαζήσης, Αθήνα 2009, σελ. 157.

«μισθοτροφολογίων» και όρων εργασίας θα συντελούσε στην ενίσχυση της «πειθαρχίας» στα πλοία ή στην αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, όπως θα λέγαμε σήμερα[442].

Έτσι, το Φεβρουάριο του 1929 ψηφίστηκε νόμος για την τροφοδοσία των πληρωμάτων, όπου τονίζεται ότι τα τρόφιμα έπρεπε να είναι «υγιεινά, καλής ποιότητος και επαρκή». Ορίστηκε ρητά ότι η τροφοδοσία βαρύνει τον πλοιοκτήτη κι ότι διενεργείται υπό την επιμέλεια και την ευθύνη του πλοιάρχου αλλά με τη ρητή απαγόρευση να του ανατίθεται από τον πλοιοκτήτη κατ' αποκοπήν, όπως και σε οποιοδήποτε άλλο αξιωματικό του πλοίου. Για την «παρασκευή των εδεσμάτων» έπρεπε να υπάρχει κατάλληλος μάγειρας στο πλοίο. Η σύνθεση του εδεσματολογίου θα καθοριζόταν με απόφαση του Υπουργού κι οι λιμενικές ή προξενικές αρχές μπορούσαν να ελέγχουν την τήρησή του καθώς και την ποιότητα και ποσότητα των τροφίμων είτε αυτοβούλως είτε μετά από καταγγελίες τριών ή περισσοτέρων μελών του πληρώματος. Σε περίπτωση που διαπιστωνόταν η ύπαρξη ακατάλληλων τροφίμων, θα έπρεπε να καταστραφούν ενώ εφόσον οι ποσότητες δεν ήταν επαρκείς, θα έπρεπε να συμπληρωθούν. Προβλέπονταν κυρώσεις (επιβολή προστίμων) τόσο για τον πλοίαρχο εφόσον αθετούσε τις υποχρεώσεις του όσο και για μέλη πληρώματος, που έκαναν ψευδείς καταγγελίες με δόλο ή βαριά αμέλεια. Το κυριότερο μέσο για τη σωστή εφαρμογή των ρυθμίσεων όμως, ήταν η υποχρέωση του πλοιάρχου να αναρτήσει πίνακες του εδεσματολογίου στα διαμερίσματα του πληρώματος[443].

Δύο μήνες αργότερα καθορίστηκε με απόφαση του Υπουργού Ναυτικών η σύνθεση του ημερήσιου εδεσματολογίου των πλοίων, με επιρροές από το διατροφολόγιο των αγγλικών πλοίων. Ήταν διαφορετικό για τους αξιωματικούς, στους οποίους παρεχόταν επιπλέον τέσσερις καφέδες, αυγά και φρούτα κι είχαν δικαίωμα επιλογής ανάμεσα σε δύο είδη φαγητού και για το κατώτερο πλήρωμα, το οποίο είχε ένα είδος φαγητού κάθε μέρα και με ελάχιστο βάρος της ποσότητας κάθε τροφής ανά μερίδα για την παρασκευή των φαγητών. Η διαφορετική αντιμετώπιση αξιωματικών και κατώτερου πληρώματος συνηθιζόταν διεθνώς κι είχε αναλογίες στα πρότυπα του Πολεμικού Ναυτικού. Παρά τούτο, δεν τηρούνταν αυστηρά καθώς πχ. αυγά και φρούτα χορηγούνταν συνήθως σε όλο το πλήρωμα[444].

---

[442] Νίκος Κουρμπέλης, ΄΄Πληρώματα ελληνικών ατμοπλοίων΄΄, στο *ΕΕΝ,* Αύγουστος 1926 και Σπ. Φερεντίνος, ΄΄Το ελληνικόν εμπορικόν ναυτικόν από απόψεως πειθαρχίας΄΄, στο *ΕΕΝ,* Οκτώβριος 1929.

[443] Νόμος 4005/1929 ΄΄Περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων΄΄ (ΦΕΚ 78 Α), ΔΕΝ Μόνιμη Εγκύκλιος 39, αριθ. πρωτ. 20140/15-07-1929 «Περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων» και Δημήτριος Ν.Καμβύσης, *Ναυτεργατικόν Δίκαιον, Νομοθεσία – Ερμηνεία – Σχόλια –Νομολογία*, Αντ. Ν. Σάκκουλας Αθήναι, 1977, σελ. 126-129.

[444] Απόφαση Υπουργού Ναυτικών αριθ. πρωτ. 15317/30-04-1929 «Περί καθορισμού της συνθέσεως του ημερησίου εδεσματολογίου του προσωπικού των φορτηγών ατμοπλοίων ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 250 κόρων» (ΦΕΚ 68 Β), η οποία τροποποιήθηκε με την από 11-04-1930 όμοια (ΦΕΚ 48 Β) και Eric Sager, «Memory, Oral History and Sea faring Labour in Canada's Age of Steam» στο Colin Howell and Richard

Πίνακας 8.11. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ανά άτομο σε γραμμάρια

	1926/27	1930	1929
Είδος τροφής	Ελλ. Οικογένεια		Ελλ. Πλοία
Τυρί	16	12,3	25,3
Ελιές	9	7	26,6
Κρέας	55	48	164,5
Νωπά χόρτα- Ντομάτα	103		132,1
Όσπρια	48	29	54,4
Ρύζι	25	13	20,3
Ψάρια	26	20,2	30,4
Μπακαλιάρος	9	4	25,3
Πατάτες	46	54	45,6
Ζυμαρικά -Μακαρόνια	32	14	55,7
Ζάχαρη	33	23	24,8
Ψωμί	536	544	531,6
Βούτυρο	9	0,8	10,6
Λάδι	43	29	16,2

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Πίνακα 9 «Μηνιαία κατανάλωση τροφίμων εξαμελούς οικογένειας» που περιέχεται στο βιβλίο του Μιχάλη Ρηγίνου, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936, Βιομηχανία – Βιοτεχνία*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987, σελ. 241 και της Απόφασης Υπουργού Ναυτικών αριθ. πρωτ. 15317/30-04-1929 «Περί καθορισμού της συνθέσεως του ημερησίου εδεσματολογίου του προσωπικού των φορτηγών ατμοπλοίων ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 250 κόρων»(ΦΕΚ 68Β)

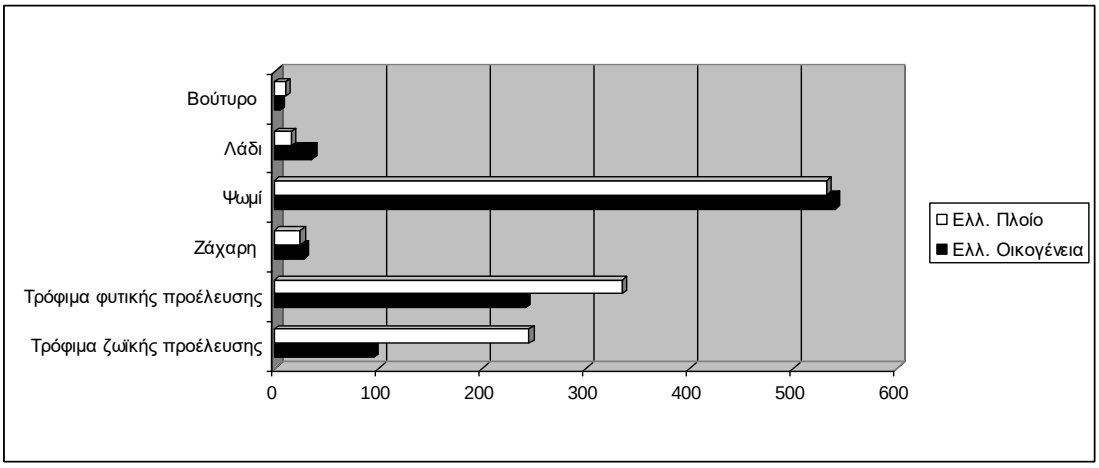
Ήταν ένα ισορροπημένο εδεσματολόγιο, προσαρμοσμένο στις συνθήκες των πλοίων, που διατηρήθηκε μέχρι το 1972, ενώ ο βασικός νόμος ισχύει ακόμα. Για να διαμορφώσουμε μια γενική εικόνα των συνθηκών της διατροφής στο πλοίο, θα επιχειρήσουμε μια σύγκριση ανάμεσα στην ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ανά άτομο στην Ελλάδα, την εποχή θέσπισης του εδεσματολογίου και στην ελάχιστη κατανάλωση ανά άτομο στα πλοία, όπως προκύπτει στο καθορισμένο εδεσματολόγιο. Η κατανάλωση για τους ναυτικούς, αφορά σε ελάχιστη ποσότητα, όπως προκύπτει από το εδεσματολόγιο κι όχι από την πραγματική κατάσταση στα πλοία, που μπορεί κατά μέσο όρο να ήταν καλύτερη ή χειρότερη ενώ για τις ελληνικές οικογένειες αφορά στην πραγματική κατανάλωση μιας εξαμελούς οικογένειας. Ο υπολογισμός βάσει των στοιχείων κατανάλωσης της εξαμελούς οικογένειας, εμφανίζει μικρότερη την πραγματική κατανάλωση των ενήλικων μελών της οικογένειας αφού τα ανήλικα μέλη της (παιδιά) καταναλώνουν μικρότερες ποσότητες τροφής έναντι των μεγάλων. Η επιλογή των τροφών έγινε με κάθε δυνατή αντιστοιχία καθώς πχ. στα πλοία δεν υπάρχει γάλα αλλά τσάϊ και δεν μπορεί να γίνει σύγκριση ενώ στα αυγά και στους καφέδες δεν είχαν τεθεί όρια της ελάχιστης παρεχόμενης ποσότητας. Σε γενικές γραμμές όμως η σύνθεση της διατροφής δεν μπορεί να αμφισβητηθεί, όπως κι οι ποσότητες σε τροφές.

Twomey (Editors), *Jack Tar in History – Essays in the History of Maririme Life and Labour*, Acadiencies Press, Fredericton, New Brunswick 1991, σελ. 243.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 8.11. «Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ανά άτομο σε γραμμάρια» το κρέας, το τυρί, ο μπακαλιάρος, οι ελιές κι τα όσπρια καταναλώνονταν σε μεγαλύτερες ποσότητες από τους ναυτικούς σε σχέση με τις ελληνικές οικογένειες. Αντίθετα, οι οικογένειες στην Ελλάδα κατανάλωναν περισσότερο λάδι, ψωμί και πατάτες.

Στο ίδιο περίπου πλαίσιο κινούνται και τα στοιχεία του Στ. Μπαμπανάση για την τριετία 1935-1938. Η μέση κατά κεφαλή κατανάλωση θερμίδων στην Ελλάδα ήταν 2.600 την ημέρα (από αυτές μόνο το 12% ήταν ζωϊκής προέλευσης), η μέση ετήσια κατανάλωση κρέατος είκοσι (20) κιλά και η μέση ετήσια κατανάλωση ζάχαρης δέκα (10) κιλά[445].

Γράφημα 8.4. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης (σε γραμ.)



Πηγή: Πίνακας 8.12. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Η μέση κατανάλωση κρέατος στα πλοία, όπως προέκυπτε το ημερήσιο εδεσματολόγιο των πλοίων, ήταν περίπου εξήντα (60) κιλά το χρόνο κατ' άτομο, η δε συμμετοχή των θερμίδων ζωϊκής προέλευσης στη διατροφή τους ξεπερνούσε το 50%. Στο Γράφημα 8.4. «Κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης» διακρίνουμε καθαρά πως η κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής αλλά και φυτικής προέλευσης είναι μεγαλύτερη στο πλοίο όπως κι η κατανάλωση βουτύρου. Αντίθετα, είναι μικρότερη η κατανάλωση λαδιού και ψωμιού ενώ η κατανάλωση ζάχαρης είναι περίπου η ίδια και στο πλοίο και στην ελληνική οικογένεια. Η διαφορά στην κατανάλωση τροφίμων φυτικής προέλευσης μεταξύ πλοίου και οικογένειας είναι μικρότερη σε σχέση με την διαφορά στην κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής προέλευσης. Η κατανάλωση αυξημένων ποσοτήτων βουτύρου, τυριού και κρέατος, αντιστοιχεί στις διατροφικές συνήθειες των βορειοευρωπαίων. Γενικότερα, η κατανάλωση ζωϊκών λιπών και ζάχαρης ήταν υψηλή στις χώρες της βόρειας Ευρώπης και σχετικά χαμηλή στις χώρες της νότιας Ευρώπης ενώ συνέβαινε το αντίθετο με την κατανάλωση λαχανικών, φρούτων και

[445] Στέργιος Μπαμπανάσης, *Ιδιομορφίες της ανάπτυξης στη Νότια Ευρώπη – Υπάρχει νοτιοευρωπαϊκό μοντέλο;* Ίδρυμα Μεσογειακών Μελετών, Αθήνα 1985, σελ. 277.

δημητριακών. Επρόκειτο για διατροφές βασισμένες σε διαφορετικό πολιτισμικό και κοινωνικό υπόβαθρο. Τα πλοία όμως κι οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένα να συμβιώνουν μ' αυτές τις διαφορές και να τις ξεπερνούν.

Η εφαρμογή του εδεσματολογίου ξεκίνησε ευτυχώς πριν από την εκδήλωση της κρίσης του 1929 και δεν έλειψαν τα προβλήματα κι οι προσπάθειες για την τροποποίησή του μετέπειτα. Η τροφοδοσία ήταν από τα κύρια στοιχεία μείωσης των δαπανών, που επιχειρήθηκε την περίοδο 1930-1935 από αρκετούς πλοιάρχους ή κι εφοπλιστές κυρίως των μοναχοβάπορων. Υπήρχαν ευτυχώς αρκετοί εφοπλιστές, που αναγνώριζαν την αξία της σωστής διατροφής των ναυτικών τους στα πλοία και δαπανούσαν σημαντικά ποσά για τη βελτίωσή της. Για να απαλλαχθεί ο πλοίαρχος από τη διαχείριση της τροφοδοσίας καθώς εθεωρείτο από όλους ότι μείωνε το κύρος του, επιχειρήθηκε κι η καθιέρωση τροφοδότη ή φροντιστή στα πλοία, οι οποίοι θα είχαν την ευθύνη για την τροφοδοσία. Στις ναυτολογήσεις της ηλεκτρονικής βάσης ΝΕΠΕΜ εντοπίστηκαν τρεις ναυτολογήσεις τροφοδοτών σε φορτηγά πλοία, κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου (μία το 1921 με μισθό εννέα λίρες, μια το 1925 με μισθό ένα σελίνι κι η τρίτη το 1937 με μισθό 7 λίρες). Παρά το γεγονός ότι η ειδικότητα τροφοδότη δεν μπήκε στην υποχρεωτική σύνθεση των πλοίων, από το 1935 θεσπίστηκε πτυχίο τροφοδότη[446].

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετώπιζαν τα πλοία ήταν η συντήρηση των τροφίμων. Παρότι υπήρχαν ψυγεία στην αγορά κατά το μεσοπόλεμο, οι πλοιοκτήτες δεν τα αγόραζαν λόγω του κόστους τους (το 1931 κόστιζαν περί τις 250 λίρες Αγγλίας) αλλά κι αν τα είχαν προμηθευτεί, οι μηχανικοί δεν γνώριζαν τη χρήση τους. Πέραν τούτου, τα ελληνικά πληρώματα προτιμούσαν το νωπό κρέας, με αποτέλεσμα να συντηρούν ζωντανά ζώα (βόδια ή αρνιά) στο πλοίο, που αγοράζονταν για να σφαχτούν και να καταναλωθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Πλήθος ευτράπελων σημειώνονταν εξαιτίας της παρουσίας τους στο πλοίο ενώ αρκετά ψοφούσαν ή αδυνάτιζαν κατά τη διάρκεια των ταξιδιών με αποτέλεσμα το πλήρωμα να μη διατρέφεται σωστά ή να υφίσταται στομαχικές κι εντερικές ασθένειες[447].

Από το 1936 και μετά άρχισε η προμήθεια και τοποθέτηση ψυγείων στα περισσότερα νέα πλοία και γινόταν λόγος για την υποχρεωτική του εγκατάσταση σε όλα. Η τεχνολογία έδωσε λύση σ' ένα σοβαρό πρόβλημα για την ελληνική και την παγκόσμια ναυτιλία κι επέβαλε τη

---

[446] Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 57, Εμμ. Γ. Κουλουκουντής, ΄΄Προς αντιμετώπισιν των προβλημάτων΄΄, στα *ΝΧ* , τ. 73 της 01-01-1934, σελ. 8 και ΄΄Καλή πίστις και καλή θέλησις΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 203, της 15-06-1939΄΄.

[447] Ν. Μεταξάς, ΄΄Περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 9, 01-05-1931, ΄΄Μέσα βελτιώσεως της τροφοδοσίας΄΄, στο *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 6, Ιανουάριος 1936, Κ. Γ. Γράτσος, ΄΄Η θέσις, τα προβλήματα και αι ανησυχίαι της φορτηγού Ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 135, 01-04-1936, ΄΄Η ναυτιλία μας και τα διεθνή ναυτιλιακά προβλήματα΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 131, 01-6-1936, ΄΄Παράπονα διά την τροφοδοσίαν΄΄, στο *ΝΧ*, τ. 165, 01-11-1937, ΄΄Κερδοσκοπικαί ακρότητες΄΄,στο *ΝΧ*, τ. 138, 15-09-1936 και Μίνος Δ. Κομνηνός, *Κασιώτες Ναυτίλοι – Τελευταίες γενιές άξιων θαλασσινών*, Έκδ. ιδίου, Αθήνα 1993, σελ. 127.

θέσπιση ενός σύγχρονου εδεσματολογίου για τα ελληνικά φορτηγά πλοία άνω των 3.000 κοχ το 1939, έπειτα από πρόταση μιας Επιτροπής από αντιπροσώπους των εφοπλιστών και της ναυτεργατικής τάξεως. Με το εδεσματολόγιο καθορίστηκαν η διαφορετική τροφοδοσία στα θερμά και στα ψυχρά κλίματα κι η υποχρεωτική διατήρηση τροφών για 15 ημέρες για χρήση σε περίπτωση κατακράτησης του πλοίου ή καθυστέρησής του λόγω ανωτέρας βίας. Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος είχε ξεσπάσει και παρεσχέθη στους πλοιοκτήτες και στους πλοιάρχους το δικαίωμα της «μετ' ελαστικότητος εφαρμογής του εδεσματολογίου».

8.8.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πορεία της κατάρτισης, της έκδοσης και της εφαρμογής του Κανονισμού Εργασίας στα φορτηγά πλοία άνω των 800 κοχ είναι χαρακτηριστική της κατάστασης που επικρατούσε στον κλάδο. Υπήρχαν εκ διαμέτρου διαφορετικές απόψεις και επιδιώξεις. Αυτό όμως δεν εμπόδιζε την προσέγγιση, εάν κι όταν συνθήκες το επέτρεπαν ή το επέβαλαν. Η περίπτωση της έκδοσης του Κανονισμού Εργασίας στη ναυτιλία ήταν ένα πρωτοποριακό και καινοτόμο εγχείρημα. Να σημειώσουμε πως οι Κανονισμοί Εργασίας καθιερώθηκαν στις ελληνικές επιχειρήσεις το 1957 και μόνο για όσες είχαν προσωπικό άνω των 70 ατόμων.

Η προώθηση του κανονισμού με πρωτοβουλία της διοίκησης, υποστηριζόταν από τους ναυτικούς αλλά μέχρι τη ναυτιλιακή κρίση του 1929 άφηνε αδιάφορους αν όχι αντίθετους τους εφοπλιστές. Η πολιτική διαχείριση του θέματος ήταν λεπτή, αν και εκτιμάται ότι διευκόλυναν την έκδοσή του τα μηνύματα του επερχόμενου και στην Ελλάδα δεύτερου παγκοσμίου πολέμου. Η εκπόνησή του ήταν μια διαρκής κι έντονη προσπάθεια αξιωματικών της ΔΕΝ όπως ο Β. Σκαρπέτης κι ο Σ. Ζάρκος, με τη στήριξη και την καθοριστική συμβολή καταρτισμένων και εύστροφων ναυτικών όπως ο πλοίαρχος ΕΝ κι εφοπλιστής Ν. Μεταξάς, που ευτυχώς είχαν δημοσιεύσει τις εργασίες τους. Η έκδοση του Κανονισμού το 1939 προβλήθηκε κι από τον δικτάτορα Μεταξά σε ομιλία του για το σημαντικό κυβερνητικό έργο την πρωτομαγιά του 1940 και πιστώθηκε στον Υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αμβρόσιο Τζίφο. Αλλά κάπως έτσι γράφεται συχνά η ιστορία.

Γράφεται όμως και με άλλους τρόπους. Η επίσημη καθιέρωση του οκταώρου από τη ΔΕΝ μέσω του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας των πλοίων είναι κλασσικό παράδειγμα. Αθόρυβα και χωρίς τυμπανοκρουσίες ενσωμάτωσε τις οκτώ ώρες της υποχρεωτικής παροχής εργασίας στον Κανονισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας που υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο του 1939 κι εφαρμόστηκε από 01-01-1940. Η συγκεκριμένη κίνηση έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί η εφαρμογή του οκταώρου συναντούσε τη σθεναρή αντίδραση των Ελλήνων και όχι μόνο εφοπλιστών καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Αν και κατά την πρώτη δεκαετία (1920-

1930) δεν έχουμε πολλές μαρτυρίες για την εφαρμογή του οκταώρου, στην δεύτερη κι ιδίως μετά το 1933 το οκτάωρο δεν αναδεικνύεται σε μείζον πρόβλημα από τα ναυτικά σωματεία και κατά συνέπεια τηρούνταν σε γενικές γραμμές.

Οι Έλληνες ναυτικοί πλήρωσαν ένα βαρύ φόρο αίματος κατά το μεσοπόλεμο εξαιτίας των σημαντικών απωλειών φορτηγών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Τα ατυχήματα εντός κι εκτός των ελληνικών θαλασσών αφορούσαν κατά κύριο λόγο σε προσαράξεις και σε συγκρούσεις – προσκρούσεις. Δεδομένου ότι τα πλοία υπό ελληνική σημαία είχαν το μεγαλύτερο ποσοστό απωλειών καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και τα πλοία με τη μεγαλύτερη ηλικία εκτιμούμε ότι κύρια αιτία για τα ατυχήματα ήταν η ηλικία των πλοίων χωρίς να παραγνωρίζεται ότι ιδίως κατά τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου, εκτός από τις ναυταπάτες, πιθανότατα οφείλονταν και σε λάθη ή παραλείψεις των πληρωμάτων.

Όπως και νάχει το πράγμα, η επιβολή και μόνο των επασφαλίστρων στα ελληνικά φορτηγά πλοία λόγω του υψηλού αριθμού των ναυτικών τους ατυχημάτων έδειχνε τη σοβαρότητα του ζητήματος και την ανάγκη να αντιμετωπιστεί άμεσα. Παρά το γεγονός ότι υπήρχε ανησυχία και προβληματισμός η ΔΕΝ αδράνησε. Η λύση για την μεθοδικότερη κι αποτελεσματικότερη διαχείριση των ναυτικών ατυχημάτων επιβλήθηκε κατά τα φαινόμενα από τους ασφαλιστές το 1939.

Η σκληρή και δύσκολη διαβίωση πάνω στο πλοίο δεν συνδέεται μόνο με τους θαλάσσιους κινδύνους ή την αναγκαστική συμβίωση με ένα σχετικά μικρό ανθρώπων – συναδέλφων σε ένα μικρό και αποξενωμένο χώρο. Ως μικρογραφία μιας κοινωνίας, που μετακινείται στη θάλασσα, έχει ανάγκη από δομές, οι οποίες σε περιστάσεις κινδύνων αποδεικνύουν την αποτελεσματικότητά τους. Έτσι, υπάρχει μια ιεραρχική δομή στο πλήρωμα κι επιδιώκεται μια πειθαρχημένη συμπεριφορά, ένας από τους κώδικες της οποίας ήταν οι στολές που καθιερώθηκαν προς το τέλος του μεσοπολέμου ενώ αποτυπώνεται σε μεγάλο βαθμό στην κατανομή των διαμερισμάτων διαμονής (καμπίνες) των πληρωμάτων ενός φορτηγού πλοίου. Το κατώτερο πλήρωμα είχε καμπίνες με λιγότερο χώρο, συχνά ήταν ανθυγιεινές και οι συνθήκες διαβίωσης δεν ήταν άνετες ούτε πολύ ευχάριστες. Για τους αξιωματικούς του πληρώματος η κατάσταση των χώρων διαμονής ήταν καλύτερη αλλά όλοι είχαν την ίδια καθημερινότητα, που συμπεριελάμβανε ανθρώπινες στιγμές χαλάρωσης ή διασκέδασης στα πλοία ή στα λιμάνια. Φυσικό να μη λείπουν κι οι υπερβολές. Δεν έπαυαν όμως να αποτελούν κομμάτι της ζωής ενός ναυτικού με καθοριστικό στοιχείο την ατομική στάση και σκοπιά, όπως δείχνουν οι διαφορετικές προσεγγίσεις της ναυτικής ζωής στο μεσοπόλεμο από τους λογοτέχνες ναυτικούς Νίκο Καββαδία και Βασίλη Λούλη.

Οι κρατικές παρεμβάσεις αφορούσαν στον καθορισμό των ελάχιστων προδιαγραφών των διαμερισμάτων και των κοινών χώρων του πληρώματος και στον έλεγχο της κατάστασής τους. Στα ελληνικά φορτηγά πλοία ακολουθούσαν μοιραία τις διαμορφωθείσες συνθήκες καθώς τα πλοία είχαν αγοραστεί μεταχειρισμένα κι ήταν κατασκευασμένα σε άλλες χώρες.

Για την αντιμετώπιση ασθενειών και ατυχημάτων των ναυτικών η Ελλάδα είχε υιοθετήσει έγκαιρα (1920), χάρις στις προτεραιότητες της κυβέρνησης του Ελευθερίου Βενιζέλου, ένα ευνοϊκό και ικανοποιητικό επίπεδο προστασίας σε σχέση με τις χορηγούμενες αποζημιώσεις και με τον χαρακτηρισμό τους. Δεν καταργήθηκε καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου παρά την αντίθεση, διαμαρτυρία και απαίτηση των αλληλασφαλιστικών οργανισμών των πλοίων λόγω των αποζημιώσεων που κατέβαλαν. Αντίθετα, η προστασία των ναυτικών λόγω ασθενείας ενισχύθηκε, όπως έχουμε δει, με την ίδρυση του Οίκου Ναύτου το 1927 και την κάλυψη των ναυτικών, όχι μόνο μετά την εκπνοή του τετραμήνου, κατά το οποίο ήταν υποχρεωμένος ο πλοιοκτήτης να παρέχει ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη αλλά και πριν από την παρέλευση τετραμήνου, εφόσον ο πλοιοκτήτης δεν μπορούσε ή δεν ήθελε να αναλάβει τις ευθύνες του.

Η διαχείριση των αλληλασφαλιστικών οργανισμών από τις Υπηρεσίες και τους λειτουργούς της ΔΕΝ, ήταν σε γενικές γραμμές σωστή αλλά δεν μπόρεσε να αποτρέψει τα χειρότερα δηλαδή την επιβολή επασφαλίστρων, που έπληττταν κυρίως τα ελληνικά φορτηγά πλοία. Ούτως ή άλλως, η επιβολή των επασφαλίστρων δεν αφορούσε στη σχέση κράτους κι αλληλοασφαλιστικών οργανισμών αλλά τη σχέση μεταξύ των μελών τους (εφοπλιστών) είτε επρόκειτο για τις αποζημιώσεις λόγω ασθενείας, ατυχημάτων ή θανάτου των ναυτικών είτε για τα φορτία εξαιτίας των απωλειών ή των ζημιών των πλοίων σε ναυτικά ατυχήματα.

Το μέτρο της υποχρεωτικής ιατρικής εξέτασης των ναυτικών, έστω και μόνο των κατώτερων πληρωμάτων, πριν από τη ναυτολόγησή τους κι ανεξάρτητα από το γεγονός ότι έγινε για να αποφεύγουν έξοδα οι εφοπλιστές, μέσω των αλληλασφαλιστικών οργανισμών, ήταν ωφέλιμο και για τους ναυτικούς ιδιαίτερα σε μια περίοδο, κατά την οποία η προληπτική ιατρική είχε περιορισμένο πεδίο εφαρμογής. Μπορεί να προκάλεσε δυσχέρειες σε ορισμένους ναυτικούς, επειδή κρίθηκαν ιατρικά ακατάλληλοι και δεν ναυτολογήθηκαν, αλλά απέφυγαν ενδεχομένως τα χειρότερα. Ν' αντιμετωπίσουν μεσοπέλαγα ένα σοβαρό πρόβλημα υγείας, εξαιτίας μιας υποθάλπουσας ασθένειας, χωρίς την απαραίτητη συνδρομή έγκαιρα.

Όπως και σε άλλες περιπτώσεις, η υπερβολή στο θέμα των ασθενειών των ναυτικών, κυριάρχησε. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ανάλυσης των στοιχείων της βάσης δεδομένων ΝΕΠΕΜ, το ποσοστό των απολύσεων λόγω ασθενειών, τραυματισμών και θανάτου των ναυτικών καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου,με εξαίρεση την περίοδο 1936-

1940, ήταν περίπου στο μισό του μέσου όρου ασθενικότητας του ελληνικού πληθυσμού. Τα υψηλότερα ποσοστά νοσηρότητας εμφάνιζαν οι μεγαλύτεροι σε ηλικία ναυτικοί, όσοι εργάζονταν στα μηχανοστάσια των πλοίων κι όσοι κατάγονταν από τη Δυτική Ελλάδα, την Αττική και τις Κυκλάδες. Το θέμα που προέκυψε κατά την περίοδο 1936-1939 λόγω της κατακόρυφης αύξησης των ιατρικών δαπανών, που κατέβαλαν οι αγγλικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί, αφορούσε κυρίως σε κανονικά απολυμένους ναυτικούς, οι οποίοι επικαλούνταν στη συνέχεια ασθένειες ή τραυματισμούς οφειλόμενους στην υπηρεσία τους στο πλοίο. Η διευρεύνηση της υπόθεσης, έδειξε μια συμπαιγνία ναυτικών των φορτηγών ατμοπλοίων, εφοπλιστών και γιατρών στη Χίο προκειμένου να καταβληθούν παράτυπα ασφαλιστικές αποζημιώσεις.

Η συγκράτηση ή μείωση του κόστους της τροφοδοσίας των πληρωμάτων αποτελούσε για πολλούς Έλληνες συμπλοιοκτήτες και εφοπλιστές, ιδίως σε περιόδους κρίσης, μόνιμο στόχο. Ευτυχώς για τους Έλληνες ναυτικούς, η κατάρτιση κι επιβολή ενός εδεσματολογίου για τη διατροφή των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων είχε υλοποιηθεί πριν από την εκδήλωση των συνεπειών της ναυτιλιακής κρίσης του 1929. Το εδεσματολόγιο ήταν ισορροπημένο και πλούσιο και σε γενικές γραμμές σε ανώτερο επίπεδο, ποσοτικά και ποιοτικά, από τα διατροφικά δεδομένα μιας μέσης ελληνικής οικογένειας. Ήταν επίσης προσαρμοσμένο στον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου αν και για τα ελληνικά φορτηγά πλοία η έλλειψη, η αδυναμία ή η απροθυμία χρήσης ψυγείων δημιουργούσε πρόσθετα προβλήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

9.1.-ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι πρώτες ρυθμίσεις του ελληνικού κράτους για τον καθορισμό καθηκόντων κι υποχρεώσεων πλοιάρχων, κυβερνητών και μελών πληρώματος (ναυτών και ναυκλήρων) των εμπορικών πλοίων έγιναν το 1836 με το διάταγμα «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας», οι οποίες αναμορφώθηκαν το 1845 και διατηρήθηκαν καθόλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα, με την κατά καιρούς προσθήκη νέων καθηκόντων και υποχρεώσεων (πχ. των μηχανικών) συμπεριλαμβανομένης της τροποποίησης του Δεύτερου Κεφαλαίου με τίτλο «περί θαλασσίας εμπορίας» του Εμπορικού Νόμου το 1910. Τότε πιστοποιήθηκε κι η ανάγκη δημιουργίας και εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου κι αποτελεσματικού πλαισίου εργασίας στα εμπορικά πλοία με περιγραφή των βασικών υποχρεώσεων και την επιβολή κυρώσεων εφόσον δεν τηρούνταν. Το 1911 επί πρωθυπουργίας του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο οποίος ήταν και Υπουργός Ναυτικών, συστάθηκε μια εξαμελής επιτροπή (νομομαθείς και αξιωματικοί ΠΝ), με σκοπό την αναθεώρηση και κωδικοποίηση του «δημόσιου εμποροναυτικού δικαίου» και την κατάρτιση πειθαρχικού και ποινικού κώδικα, η οποία θεωρήθηκε ως ένα από τα τρία σημαντικότερα στοιχεία της εμποροναυτικής (ναυτιλιακής όπως θα λέγαμε σήμερα) πολιτικής της κυβέρνησης μέσω της παροχής «κρατικής ηθικής αρωγής»[448].

Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο το Βέλγιο (από το 1849) και η Γαλλία (από το 1852) είχαν καθιερώσει Ποινικούς και Πειθαρχικούς Κώδικες. Τα μέλη της συσταθείσας Επιτροπής τους είχαν υπόψη, αλλά γνώριζαν και τα καταρτισθέντα σχέδια ποινικών και πειθαρχικών κωδίκων εμπορικού ναυτικού των ετών 1913 και 1922 της Γαλλίας αλλά και τον Ιταλικό Κώδικα για την Τριπολίτιδα και Κυρηναϊκή του 1913. Αυτές οι ρυθμίσεις αποτέλεσαν τη βάση για τη σύνταξη του ελληνικού Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικα Εμπορικού Ναυτικού (ΠΠΚΕΝ), στον οποίο συμπεριελήφθησαν κι οι διάσπαρτες διατάξεις νόμων από το 1835 και μετά, για ποινικά αδικήματα και πειθαρχικά παραπτώματα ναυτικών σε εμπορικά πλοία.

Στο Κεφάλαιο που ακολουθεί εξετάζουμε τις συνθήκες υιοθέτησης του Κώδικα που συντάχθηκε από την Επιτροπή και τα πρότυπα που ακολούθησε. Για να κατανοήσουμε καλύτερα τους σκοπούς που εξυπηρετούσε, θα επιχειρήσουμε μια ταξινόμηση των συστατικών του μερών και θα αξιολογήσουμε τη σημασία τους.

---

[448] Δ.Γ. Παπαμιχαλόπουλος, *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* Έκδ. Ιδίου, Αθήναι 1964, σελ. 31 και Α. Τυπάλδος Μπασιάς, ΄΄Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ του Εμπορικού Ναυτικού΄΄, στο *Ναυτική Επιθεώρησις,* τ. Απριλίου 1917.

Στη συνέχεια θα δούμε την πρακτική του εφαρμογή, τις στάσεις των ενδιαφερόμενων ναυτικών κι εφοπλιστών και την εξέλιξή του κατά το μεσοπόλεμο. Στο ίδιο πλαίσιο θα αναλύσουμε τις απολύσεις των ναυτικών με βάση τα παραπτώματα – αδικήματα που είχαν διαπράξει και θα εκτιμήσουμε τη σοβαρότητα του προβλήματος. Θα εξετάσουμε επίσης τον τρόπο αντιμετώπισης των αδικημάτων – παραπτωμάτων από τους πλοιάρχους, τους εφοπλιστές και το κράτος καθώς και τα μέσα και τους φορείς που δημιουργήθηκαν ή και προτάθηκαν για την εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ.

Παρά την μεγάλη διάσταση που είχε δοθεί από τους εφοπλιστές και την υπερβολική του προβολή, το θέμα της έλλειψης πειθαρχίας ή πρόκλησης δυσλειτουργιών στα ελληνικά φορτηγά πλοία από τα πληρώματά τους φαίνεται πως δεν ήταν ιδιαίτερα σοβαρό ούτε εκτεταμένο. Τα συμβάντα έγιναν κυρίως την περίοδο της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης λόγω των σημαντικών περικοπών μισθών, πρόσθετων αμοιβών, εξόδων παλιννόστησης και τροφοδοσίας των ναυτικών από τους εφοπλιστές. Τα περισσότερα από τα αδικήματα αφορούσαν στην τάξη και στην πειθαρχία στο πλοίο κι απ' αυτά μόνο η λιποταξία με την στάση παρουσίαζαν μια έξαρση. Αυτός είναι κι ο λόγος που μας οδήγησε να εστιάσουμε περισσότερο το ενδιαφέρον μας στην ανάλυσή τους. Πρόκειται για σοβαρά ναυτικά αδικήματα, που επισύρουν αυστηρές κυρώσεις.

Το πρόβλημα της λιποταξίας συνδέεται με το μεταναστευτικό κύμα της εποχής και θα εξετάσουμε τις συναφείς πολιτικές του ελληνικού κράτους αλλά και των ξένων κρατών. Θα δούμε τις νομικές πτυχές και τις αμφισβητήσεις για το χαρακτηρισμό ναυτικών ως λιποτακτών, τους τόπους λιποταξίας, τα αίτια, τη σύνθεση του «πληθυσμού» των λιποτακτών και την αντιμετώπισή τους από το ελληνικό κράτος. Όσον αφορά στο αδίκημα της στάσης των ναυτικών θα επιδιώξουμε καταρχήν να ξεκαθαρίσουμε την έννοια και το χαρακτήρα της. Θα μας απασχολήσουν ακόμη η σχέση της με μορφές διεκδίκησης ικανοποίησης των εργατικών αιτημάτων των ναυτικών όπως οι απεργίες και οι συνθήκες υπό τις οποίες θεωρείτο ότι συνιστούσε απειλή για την τάξη και την πειθαρχία στο πλοίο.

9.2.-Η ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΕΙΘΑΡΧΙΑΣ

Οι συνθήκες που διαμορφώθηκαν (δραστηριοποίηση εμπορικών πλοίων εκτός Μεσογείου και ελληνικών θαλασσών) μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο κι η εκδήλωση φαινομένων εγκατάλειψης πλοίων ή άρνησης εκτέλεσης εργασίας, οδήγησαν το ελληνικό κράτος το 1923 στη λήψη μέτρων για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των πλοίων και στη δημιουργία καταναγκαστικών μηχανισμών, όπως ο ΠΠΚΕΝ. Θεσπίστηκε στις 13-12-1923 από την επαναστατική κυβέρνηση του Στυλιανού Γονατά, ο οποίος επίσης ήταν κι Υπουργός

Ναυτικών. Η περίοδος ήταν πολιτικά και κοινωνικά έκρυθμη αλλά στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας υπήρχε επιτακτική ανάγκη να τεθεί ένα σύγχρονο πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων.

Η εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ κυμαινόταν ανάμεσα στη δέσμευση των ναυτικών για τον χρόνο, τον τρόπο και τους όρους εργασίας και στον καταναγκασμό τους μέσω του ελέγχου και των κυρώσεων, με το κράτος να έχει έντονα παρεμβατικό ρόλο. Εξασφαλίστηκαν κοινοί όροι εργασίας των ναυτικών στα εμπορικά πλοία και η τήρησή τους κατά ένα μέρος ελεγχόταν από το κράτος. Η κρατική παρέμβαση για τη δημιουργία του ιδιαίτερου ποινικού και πειθαρχικού καθεστώτος στα εμπορικά πλοία δικαιολογούνταν από την εξυπηρέτηση του γενικότερου εθνικού και κοινωνικού συμφέροντος γιατί η ναυτιλιακή επιχείρηση θεωρείτο εθνική οικονομική μονάδα που αναπτυσσόταν δραστηριοποιούμενη σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον κι από τη μόνιμη ανάγκη ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας της ζωής, της υγείας και της σωματικής ακεραιότητας των επιβαινόντων στα πλοία. Από την άλλη, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις χάρις και στον ΠΠΚΕΝ, απόκτησαν μεγαλύτερες δυνατότητες προγραμματισμού στην απόκτηση κι εκμετάλλευση των πλοίων, ωφελήθηκαν από την αποφυγή πρόκλησης αναταραχών στα πλοία και ο ανταγωνισμός τους στην αγορά της ναυτικής εργασίας τέθηκε σε νέες βάσεις[449].

Το εύρος ισχύος του ΠΠΚΕΝ δεν ήταν μικρό. Εφαρμοζόταν σε κάθε πλοίο ή ναυπήγημα εξαιρέσει των πολεμικών, δηλαδή από μια λέμβο μέχρι ένα φορτηγό ατμόπλοιο χιλιάδων κόρων ολικής χωρητικότητας. Δεδομένου ότι συνδεόταν με την οργάνωση και τον έλεγχο της εργασίας στα πλοία, το 1934 η εφαρμογή του περιορίστηκε σε πλοία που έφεραν ναυτολόγιο. Τα ποινικά αδικήματα κι ιδίως τα πειθαρχικά παραπτώματα, που περιγράφονται στον Κώδικα, αποσκοπούσαν στη διαμόρφωση μιας νόμιμης και πειθαρχημένης λειτουργίας στο πλοίο. Δεν οφείλονταν μόνο στην ιδιορρυθμία της ναυτικής εργασίας αλλά και στο ρόλο που έχουν για την ασφάλεια και την «τάξη» στο πλοίο καθώς και στις οικονομικές ή και εθνικές συνέπειες ορισμένων αδικημάτων. Πρόκειται για καθεστώτα που κυριάρχησαν σε όλες τις ναυτικές χώρες κι οι διαφορές ανάμεσά τους εντοπίζονται σε δύο γενικές τάσεις. Η πρώτη επιδιώκει την «ναυτικοποίηση» όσο το δυνατό μεγαλύτερου αριθμού αδικημάτων, που διαπράττονται σε πλοία, ενώ η άλλη τείνει προς τον περιορισμό τους μόνο στα καθαρά ναυτικά αδικήματα και στην κατάργηση της αυτοτέλειας του συγκεκριμένου κλάδου δικαίου. Η κατάρτιση ιδιαίτερων ποινικών και πειθαρχικών κωδίκων ή ειδικών τμημάτων ενταγμένων στους γενικούς ναυτικούς ή εμπορικούς κώδικες έχει επικρατήσει σε Γαλλία, Ισπανία,

[449]Τσάρλς & Κρις Τίλυ, *Η εργασία στον καπιταλισμό,* Μετάφραση Τάκη Αθανασόπουλου, Καστανιώτης, Αθήνα 2001, σελ. 122 και Γεώργιος Τσούρης, *Το ποινικό και πειθαρχικό καθεστώς των ναυτικών εις την νομοθεσίαν των διαφόρων κρατών,* Ανάτυπο μελέτης που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*, στα τεύχη 838 και 839 του 1970.

Πορτογαλία, Γερμανία, Ιταλία και στη χώρα μας με τον ΠΠΚΕΝ του 1923. Αντίθετα, σε χώρες όπως η Νορβηγία κι η Ολλανδία τα ναυτικά αδικήματα εντάσσονται στους καθ' ύλη κοινούς ποινικούς κώδικες[450].

Η πειθαρχία στο πλοίο συνδέεται με την τήρηση νόμων, κανονισμών κι οδηγιών και με την ενσυνείδητη, ακριβή και πρόθυμη εκτέλεση των εντολών που δίνονται. Συναρτάται από την ιεραρχική δομή στο πλοίο, βάσει της οποίας διαφοροποιείται η υφή της εργασίας πλοιάρχου, αξιωματικών και λοιπού πληρώματος αλλά και κατά ειδικότητα. Όσο λιγότερες ειδικότερες υπάρχουν, τόσο μεγαλύτερη ευελιξία υπάρχει στον καταμερισμό της εργασίας αλλά και μεγαλύτερη συγκέντρωση στην κατανομή αρμοδιοτήτων κι εξουσιών στο προσωπικό, που εργάζεται στο πλοίο. Η σχετικά απλή κατανομή καθηκόντων στα ιστιοφόρα, έγινε πιο περίπλοκη στα ατμόπλοια λόγω του μεγαλύτερου αριθμού των ειδικοτήτων, της διάρκειας και της φύσης των πλόων καθώς και της μορφής εκμετάλλευσης των πλοίων. Ο ΠΠΚΕΝ δεν ανταποκρινόταν πλήρως στις διαμορφωθείσες συνθήκες αλλά συνιστούσε σημαντικό βήμα για τον καθορισμό ενός πλαισίου λειτουργίας των πλοίων.

Τα αδικήματα-παραπτώματα που περιέχονται στον ΠΠΚΕΝ του 1923 καλύπτουν όλες τις πτυχές της λειτουργίας του πλοίου. Εκτός από το είδος και την περιγραφή των αδικημάτων, ο ΠΠΚΕΝ συμπεριλαμβάνει τις κυρώσεις που μπορεί να επιβάλλονται στον Πλοίαρχο, στους Αξιωματικούς, στα μέλη του πληρώματος, στον πλοηγό και στους επιβαίνοντες[451].

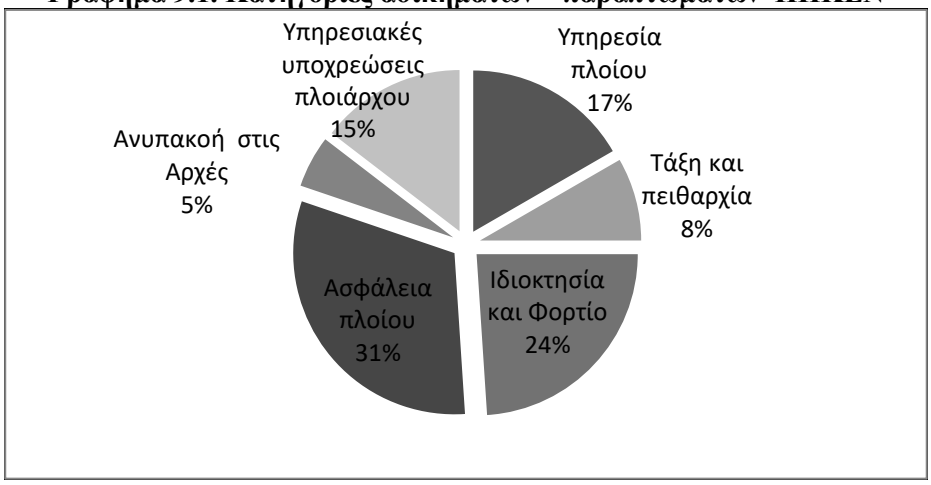
Η πρώτη κατηγορία αδικημάτων αφορά στην εξασφάλιση της ομαλής υπηρεσίας στο πλοίο (εγκατάλειψη θέσης, παράνομη απουσία, λιποταξία, ναυταπάτη), η δεύτερη αποσκοπεί στην αποτροπή της διασάλευσης της τάξης και της πειθαρχίας στο πλοίο (απαγόρευση προσβολή ανωτέρου, βιαιοπραγία και εξέγερση, επιβουλή και χειροδικία κατά πλοιάρχου κι άρνηση εκτέλεσης υπηρεσίας), η τρίτη αφορά στην εγγύηση της ιδιοκτησίας του πλοίου και του φορτίου (πειρατεία, ναυταπάτη, αμέλεια ή παράλειψη ή έλλειψη προσοχής με αποτέλεσμα σύγκρουση, προσάραξη, πρόσκρουση), η τέταρτη κατηγορία στην καλύτερη δυνατή αξιοπλοΐα του πλοίου (μη αυτοπρόσωπη διακυβέρνηση του πλοίου κατά τον είσπλου κι έκπλου σε λιμένες, όρμους, διώρυγες ή ποταμούς από τον πλοίαρχο, μη ανάληψη υπηρεσίας, παράβαση ναυτιλιακών κανόνων, κανονισμών τηρητέας πλεύσης και για τους φανούς, αντικανονική συμπεριφορά του πλοιάρχου σε ώρα κινδύνου, μη προστασία της υγείας των

[450]Ξενοφών Α. Αντωνιάδης, *Ο νέος Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ Εμπορικού Ναυτικού,* Εμμ. Ν. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1973, σελ. 7.

[451] Νομοθετικό Διάταγμα της 13-12-1923 «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 367 Α) όπως τροποποιήθηκε – συμπληρώθηκε με το Νόμο 6146/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 192 Α) και Νόμος 6392/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν.Δ. περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 393 Α).

επιβαινόντων, κλπ.), η πέμπτη στη συμμόρφωση με τις κρατικές εντολές (μη συμμόρφωση σε διαταγές και κανονισμούς των Αρχών, άρνηση εκτέλεσης διαταγής που δόθηκε από κρατική Αρχή αναφορικά με τα ελληνικά συμφέροντα, κλπ.) και η έκτη στην τήρηση συγκεκριμένων αμιγώς υπηρεσιακών υποχρεώσεων του πλοιάρχου (παράλειψη διενέργειας προανάκρισης για πλημμέλημα ή κακούργημα, θεώρησης κι υποβολής των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, καθυστέρηση καταβολής οφειλομένων μισθών ή εξόδων νοσηλείας και παλιννόστησης, κλπ.). Συμπεριλαμβάνονται κι άλλες τρεις ειδικές κατηγορίες αδικημάτων και συγκεκριμένα αυτά που διαπράττονται από επιβαίνοντες, που δεν ανήκουν στο πλήρωμα ενός πλοίου (βιαιοπραγία, εξέγερση, επιβουλή πλοιάρχου, λαθρεμπορία, κλπ.), από ημεδαπά ή αλλοδαπά πρόσωπα επί αλλοδαπού πλοίου εφόσον η παράβαση έγινε σε ελληνικές θάλασσες (μη συμμόρφωση σε κανονισμούς, παράβαση ναυτιλιακών κανόνων, παράβαση κανονισμών τηρητέας πλεύσης, κλπ.) και από πρόσωπα που βρίσκονται σε σκάφη ή πλωτά ναυπηγήματα εφοδιασμένα με άδεια πλεύσης.

Γράφημα 9.1. Κατηγορίες αδικημάτων – παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ



Πηγή: Πίνακας 9.1. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Δημιουργήθηκε συνεπώς ένα ολοκληρωμένο, κατά το μάλλον ή ήττον, σύστημα λειτουργίας ενός πλοίου μέσω ενός συμπλέγματος απαγορεύσεων και κυρώσεων. Πέρα από το ποινικό μέρος του ΠΠΚΕΝ, που περιέχει σοβαρές κι εξαιρετικές για τη συνήθη λειτουργία ενός πλοίου περιπτώσεις τέλεσης αδικημάτων, η πειθαρχική δίωξη παραπτωμάτων ή πταισμάτων έχει στενότερη σχέση με την καθημερινή λειτουργία ενός πλοίου.

Η αρχή που διέπει το πειθαρχικό καθεστώς αφορά στην καθιέρωση ενός προτύπου συμπεριφοράς του πληρώματος ενός πλοίου, βασικά στοιχεία του οποίου συνιστούν η «νηφάλια κατάσταση», η «κόσμια συμπεριφορά» προς όλους κι η «ευλαβής» συμπεριφορά προς τον πλοίαρχο και προς τους ανωτέρους, η «πρόθυμη εκτέλεση των διαταγών» του πλοιάρχου και των ανωτέρων κι η «ανακοίνωση με κάθε ειλικρίνεια» στον πλοίαρχο όλων

όσων γνωρίζει για την ασφάλεια του πλοίου. Ήσσονος σημασίας παραπτώματα όπως η απείθεια ή η μέθη επί του πλοίου χωρίς αταξίες τιμωρούνται με επίπληξη ή περιορισμό από τον πλοίαρχο και βαρύτερα όπως η απείθεια σε υπηρεσιακή διαταγή, η έλλειψη σεβασμού στους ανωτέρους τιμωρούνται με πρόστιμο ή κράτηση από την αρμόδια λιμενική ή προξενική αρχή. Είναι σαφές ότι οι στρατιωτικού τύπου κυρώσεις όπως ο περιορισμός ή η κράτηση δεν ανταποκρίνονταν στις λειτουργικές και οργανωτικές δομές ενός εμπορικού πλοίου κι η Επιτροπή προφανώς, τις υιοθέτησε επηρεασμένη από ορισμένα μέλη της (αξιωματικοί του ΠΝ) που είχαν κατά νου το στρατιωτικό ποινικό κώδικα της εποχής.

Πίνακας 9.2. Κατηγορίες αδικημάτων και κυρώσεων ΠΠΚΕΝ έτους 1923

*Κατηγορία αδικημάτων και παραπτωμάτων**	*Δράστης*	*Αριθ-μός αδικη-μάτων*	*Αρθμός αδικημάτων ανά επιβαλλόμενη κύρωση*						*Πειθαρχικά παραπτώματα*	
			Θάνα-τος	*Ειρ-κτή*	*Πρόσκαι-ρα δεσμά*	*Ισόβια δεσμά*	*Φυλά-κιση*	*Χρημ. ποινή*	*Ελα-φρό*	*Βαρύ*
Υπηρεσία πλοίου (16)	Πλοίαρχος	4		3			1	1		1
	Πλήρωμα	14		2			11	7	1	1
Τάξη και πειθαρχία (8)	Πλοίαρχος	2					2	2		
	Πλήρωμα	8		2	1		7	5	3	3
Ιδιοκτησία και Φορτίο (23)	Πλοίαρχος	21	7	9	8	6	5	5		1
	Πλήρωμα	17	7	6	7		7	4		1
Ασφάλεια πλοίου (30)	Πλοίαρχος	22		1	1		20	20		
	Πλήρωμα	16		1	1		14	14	1	3
Ανυπακοή στις Αρχές (5)	Πλοίαρχος	5					4	5		
	Πλήρωμα	2					2	2		
Υπηρεσιακές υποχρεώσεις πλοιάρχου (14)	Πλοίαρχος	13					11	13		1
	Πλήρωμα									
ΣΥΝΟΛΟ	Πλοίαρχος	67	7	13	9	6	43	38		
	Πλήρωμα	57	7	11	9		41	29		
Αδικήματα τελούμενα από πρόσωπα εκτός προσωπικού πλοίου (8)	Επιβαί-νοντες	8		4	1		6	4		
Αδικήματα τελούμενα σε αλλοδαπό πλοίο στις ελληνικές θάλασσες (10)	Πλοίαρχος	6					6	6		
	Πλήρωμα Επιβαί-νοντες	7					7	7		
Αδικ. τελούμενα σε σκάφη ή πλωτά ναυπηγή-ματα με άδεια πλεύσης (11)	Πλοίαρχος	6					6	6		
	Πλήρωμα Επιβαί-νοντες	8					8	8		

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία Ν.Δ. της από 13-12-1923 «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 367 Α), Ν. 6146/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 192 Α) και Ν. 6392/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν. Δ. περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 393 Α).

**Οι αριθμοί μέσα στις παρενθέσεις της πρώτης στήλης αφορούν στο συνολικό αριθμό των αδικημάτων αυτής της κατηγορίας χωρίς διαφοροποίηση ανά είδος δράστη.*

Στο Γράφημα 9.1. «Κατηγορίες παραπτωμάτων – αδικημάτων ΠΠΚΕΝ», μπορούμε να δούμε πως ο μεγαλύτερος αριθμός των ναυτικών αδικημάτων κατά τον ΠΠΚΕΝ αφορά στην αξιοπλοΐα (ασφάλεια) του πλοίου [30 αδικήματα] καθώς και στην προστασία της ιδιοκτησίας του πλοίου και του φορτίου [23 αδικήματα] με προεξάρχουσες μορφές αυτές της πειρατείας και της ναυταπάτης. Ακολουθούν αδικήματα για την υπηρεσία (εργασία) του πληρώματος επί του πλοίου [16 αδικήματα] και τις υπηρεσιακές υποχρεώσεις του πλοιάρχου [14 αδικήματα]. Συνολικά, το 55% των αδικημάτων αφορούν στην κυριότητα και στην προστασία του πλοίου, το 40% στη λειτουργία του πλοίου (υπηρεσία πλοίου, τάξη και πειθαρχία, υποχρεώσεις πλοιάρχου) και το 5% στο κράτος.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 9.2. «Κατηγορίες αδικημάτων και κυρώσεων κατά τον ΠΠΚΕΝ έτους 1923» ο ΠΠΚΕΝ αντικατοπτρίζει μια διαμορφωμένη μέχρι σήμερα τάση σύμφωνα με την οποία ο πλοίαρχος έχει επιφορτισθεί με πληθώρα ευθυνών. Εξήντα επτά (67) από τα ναυτικά αδικήματα αφορούν στον πλοίαρχο ενώ πενήντα επτά (57) ήτοι 15% λιγότερα, αφορούν στο πλήρωμα. Όπως είναι φυσικό, ο πλοίαρχος ελέγχεται μόνο για τρία (3) βαριά πειθαρχικά παραπτώματα, ενώ το πλήρωμα για δέκα τρία (13) ελαφρά και βαριά πειθαρχικά παραπτώματα. Ωστόσο, ο πλοίαρχος απειλείται με την επιβολή βαρύτερων και μοιραία περισσότερων ποινών σε σύγκριση με το πλήρωμα καθώς του επιβάλλονται ποινές σε εκατόν εννέα (109) περιπτώσεις, εκ των οποίων σοβαρές ποινές όπως η κάθειρξη σε είκοσι οκτώ (28) περιπτώσεις, ενώ στο πλήρωμα επιβάλλονται ποινές σε ενενήντα (90) περιπτώσεις, είκοσι (20) από τις οποίες επισύρουν βαριές ποινές όπως η κάθειρξη.

9.3.-Η ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΩΣ ΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΩΣ ΠΡΟΣΧΗΜΑ

Ο ΠΠΚΕΝ, αν και συνιστούσε ένα κατάλληλο εργαλείο «οργάνωσης» κι επιβολής, δεν ανταποκρινόταν στις συνθήκες εκμετάλλευσης των φορτηγών ατμοπλοίων καθώς ορισμένα σημεία του, όπως η επιβολή περιορισμού ή κράτησης σε εμπορικό πλοίο, ήταν παρωχημένα. Κι ας είχε καταργήσει την ποινή του περιορισμού της τροφής σε άρτο και νερό, που ίσχυε από το 1836. Κατά βάθος δεν ήταν κι εύκολο να εφαρμοσθεί ανελαστικά σε ένα τομέα όπου οι εργασιακές σχέσεις σε μεγάλο βαθμό κινούνταν παράλληλα με τοπικιστικές, συγγενικές ή φιλικές σχέσεις. Εξαιτίας τους κι ως ένα βαθμό, οι ναυτικοί και οι πλοίαρχοι ως εφοπλιστές ή εντολοδόχοι των εφοπλιστών, δεν απέκτησαν αντιστοίχως τα αυστηρά χαρακτηριστικά εργαζόμενου κι εργοδότη, με συνέπεια οι αντιδράσεις για τυχόν καταστρατήγηση και οι απαιτήσεις για βελτίωση των όρων διαβίωσης και εργασίας να μην έχουν έντονη, κοινή και ενιαία μορφή στα πλοία. Στο μεσοπόλεμο η «αρχή της πειθαρχίας -ήτις προέλευσιν είχε πολλάκις την εξοιμοίωσιν του ναυτικού προς στρατιώτην- υπεχώρησεν εν τίνι μέτρω προ της

αρχής της προστασίας» και το κύρος του πλοιάρχου μειώθηκε λόγω των κυρίαρχων κοινωνικών ιδεών και της βελτίωσης της θέσης των εργαζομένων[452].

Η έλλειψη πειθαρχίας στα ελληνικά εμπορικά φορτηγά πλοία θεωρήθηκε, καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου, μείζον ζήτημα κι η ΔΕΝ αμέσως μετά την υιοθέτηση του ΠΠΚΕΝ το 1923, μερίμνησε για την εφαρμογή του, παρέχοντας με εγκύκλιό της οδηγίες στις Λιμενικές Αρχές, τις οποίες εμπλούτιζε, υπενθύμιζε ή τροποποιούσε κατά καιρούς. Παρακολουθώντας διαχρονικά την εξέλιξη της εφαρμογής του πειθαρχικού καθεστώτος διακρίνουμε καθαρά μια μεθοδική και αρκετά εύστοχη προσπάθεια αναπροσαρμογής του, που αποδεικνύει πως δεν επρόκειτο για «κενό γράμμα».

Σε πρακτικό επίπεδο, μετά τη διαπίστωση διάπραξης ενός αδικήματος ή παραπτώματος, ανάλογα με τη σοβαρότητα και τη φύση του, επιβαλλόταν κυρώσεις από τον πλοίαρχο του πλοίου ή συγκεντρωνόταν τα απαραίτητα στοιχεία κι η υπόθεση αναλαμβανόταν από τις λιμενικές αρχές, οι οποίες επέβαλαν κυρώσεις ή παρέπεμπαν την υπόθεση στα ανακριτικά συμβούλια ή στις δικαστικές αρχές. Το 1924 καθορίστηκαν η σύνθεση, οι αρμοδιότητες και οι διαδικασίες λειτουργίας του Ανακριτικού Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού για τον πειθαρχικό έλεγχο των ναυτικών, οι οποίες τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα. Στοιχεία για τις παραπομπές υποθέσεων αλλά και για τις ποινές (είδος, ονοματεπώνυμο παραβάτη, ειδικότητα, κλπ.), που επέβαλαν τα ανακριτικά συμβούλια, δημοσιευόταν συχνά από το 1934 και μετά στο ναυτικό τύπο. Στις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές τηρούνταν βιβλία τιμωρηθέντων βαθμοφόρων εργατών θαλάσσης με στέρηση διπλώματος ή άδειας και βιβλία λιποτακτών και στη ΔΕΝ ένα βιβλίο για την καταγραφή των καταδικαστικών αποφάσεων των δικαστηρίων για βαριά πειθαρχικά παραπτώματα, που τιμωρούνταν ως πλημμελήματα ή κακουργήματα[453].

Η απροθυμία των πλοιάρχων για την αυστηρή εφαρμογή των παρωχημένων μερικές φορές διατάξεων λόγω των τοπικιστικών και συγγενικών σχέσεών τους με τα πληρώματα ήταν αναμενόμενη και εν πολλοίς δικαιολογημένη αλλά κι η επιβολή κυρώσεων από αυτούς ήταν μάλλον ανεφάρμοστη. Εφόσον επέβαλλαν πειθαρχική ποινή, θα έπρεπε να καταχωρηθεί στο ποινολόγιο του πλοίου, η υποχρεωτική τήρηση του οποίου είχε καθιερωθεί από το 1924. Δεν έλειπαν περιπτώσεις κατάχρησης εξουσίας ή παράτυπων πρακτικών από πλοιάρχους όπως η

[452]Σ. Αγαπητίδης, ΄΄Η ναυτεργατική προστασία΄΄, στο *ΕΕΝ* τ. 174, Μάϊος 1940, Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, 2η Έκδοση, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 57 και Γρηγόρης Ψαλλίδας, ΄΄Τομές και συνέχειες στην επεξεργασία στρατηγικής από τους έλληνες σοσιαλιστές της δεκαετίας του '30 και του '40΄΄, στο Χάγκεν Φλάισερ (επιμ.), *Η Ελλάδα '36-'49. Από τη Δικτατορία στον Εμφύλιο. Τομές και Συνέχειες,* Καστανιώτης, Αθήνα 2003, σελ. 166-198.

[453]Διάταγμα της 29-03-1937 «Περί συγκροτήσεως Ανακριτικών Συμβουλίων ΕΝ και της ενώπιον αυτών διαδικασίας» (ΦΕΚ 131 Α) και Διάταγμα της 06-05-1924 «Περί συγκροτήσεως Ανακριτικού Συμβουλίου του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 107 Α).

επιβολή προστίμων χωρίς να έχουν δικαίωμα, το οποίο τους δόθηκε το 1934. Τα κατώτερα πληρώματα κι επαγγελματικές οργανώσεις των ναυτικών χαρακτήριζαν «μιλιταριστικό» τον ΠΠΚΕΝ κι έργο «πολεμοχαρών» ετών, που έπρεπε να καταργηθεί[454].

Ένα αμφιλεγόμενο μέτρο, που δεν υλοποιήθηκε αν και προβαλλόταν από μια μερίδα εφοπλιστών, αφορούσε στη θέσπιση ενός φυλλαδίου ποιότητας των ναυτικών, στο οποίο θα καταχωρούνταν άμεσα από τον πλοίαρχο στοιχεία για τη διαγωγή και τη συμπεριφορά τους, όπως γινόταν στην αμερικάνικη ναυτιλία. Τα σωματεία των ναυτικών ήταν αντίθετα με την «απολυταρχική» εξουσία που δινόταν στο πλοίαρχο κι η ΔΕΝ θεωρούσε αντισυνταγματική τη στοιχειοθέτηση και κίνηση των διαδικασιών πειθαρχικού κολασμού αδικημάτων του ΠΠΚΕΝ χωρίς την ολοκλήρωση των δικογραφιών και αντιβαίνουσα στη Διεθνή Σύμβαση 1926 «περί σύμβασης ναυτολόγησης των ναυτικών» την αναγραφή στοιχείων εκτίμησης για την ποιότητα της εργασίας του ναυτικού στο έγγραφο απόλυσής του[455].

Εντούτοις, η έλλειψη πειθαρχίας δεν φαίνεται πως αποτέλεσε αξιόλογη απειλή καθώς ακόμα και στην περίοδο της κρίσης 1930-1934 με την όξυνση των εργασιακών σχέσεων δεν εκδηλώθηκαν «οργανωμένες ανταρσίες» και διαλυτικά φαινόμενα για τη λειτουργία του κλάδου, όπως εκ των υστέρων αναγνωρίστηκε κι από την πλευρά των εφοπλιστών. Η εντύπωση που σχηματίζει κανένας ανατρέχοντας στις σχετικές πηγές (αρθρογραφία, έγγραφα, διαμαρτυρίες, εκθέσεις, μελέτες, βιβλιογραφία) και στην προβολή των αρνητικών συνεπειών της «απειθαρχίας» των πληρωμάτων με υπερβολές και διαστρεβλώσεις είναι πως αποτέλεσε ένα «εργαλείο» για την σταθεροποίηση των σχέσεων εργασίας στα πλοία. Επικεντρωνόταν όμως στις ικανότητες κι όχι στις ατομικές ανάγκες των ναυτικών, η δε πειθαρχημένη εκτέλεση της εργασίας μέσω της τιμωρίας και δευτερευόντως μέσω της παροχής κινήτρων, αποσκοπούσε στην αποδοτικότερη λειτουργία του πλοίου και στην αλλαγή στάσεων και συμπεριφορών των νέων και των παλιότερων ναυτικών. Οι μορφές, που εμφανιζόταν ότι έπαιρνε η «απειθαρχία» των πληρωμάτων, συνίστανται σε γενικές περιγραφές ή χαρακτηρισμούς (αταξίες, ταραχοποιοί, αναρχία, αντιπειθαρχικά κρούσματα, ανταρσία,

---

[454]Σ.Α. Φερεντίνος, Πλοίαρχος ΕΝ, ΄΄Περί πειθαρχίας των πληρωμάτων μας΄΄, στο *NX*, τ. 38, 01-07-1932, Jack Sadler, *Discipline at sea*, Brown Son & Ferguson Ltd, Glasgow 1983, σελ. 46, Γεωργ. Γεωργακόπουλος-Επιλιμενάρχης Β΄, ΄΄Το άψυχον και έμψυχον υλικόν του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού΄΄, στο *ΕΕΝ,* τ. 90, Δεκέμβριος 1932, Κωνσταντίνος Π. Σούρλος – Πρωτοδίκης, *Η εξουσία του πλοιάρχου – Ημερολόγιον, Έκθεσις*, Ιωάννης Ν. Ζαχαρόπουλος, Αθήνα 1935, σελ. 26, Β.Δ. της 08-02-1924 «Περί ποινολογίου των πλοίων και εκδικάσεως των πειθαρχικών παραπτωμάτων» (ΦΕΚ 36 Α/19-2-1924 και αναδημοσιευμένο στο ΦΕΚ 53Α/11-3-1924) και Ν. 6146/1934 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος περί Ποινικού και Πειθαρχικού κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 192 Α).

[455]Joseph P. Coldberg, *The maritime story – A study on labor-management relations*, Harvard University Press, Cambridge 1958, σελ. 107 και 184, Γ. Η. Κουλουκουντής, ΄΄Οι δραπέται των φορτηγών΄΄, στο *NX*, τ. 50, 15-1-1933, ΄΄Το βιβλιάριον ποιότητος΄΄, στο *NX,* τ. 64 της 01-08-1933, ΄΄Το σχέδιον νόμου περί του βιβλίου ποιότητος΄΄, στο *NX*, τ. 68 της 15-10-1933 και ΄΄Το φυλλάδιον ποιότητος΄΄, στο *NX*, τ. 82 της 15-05-1934.

ανωμαλία, ιδιοτελής κακοβουλία, βίαιη επιβολή θέλησης, φόβητρα απλοϊκών πληρωμάτων), σε αδικήματα που τιμωρούνταν από τον πειθαρχικό και ποινικό κώδικα (δραπετεύσεις, στάσεις, υποκινητές στάσεων και δραπετεύσεων, ανυπακοή, προσβολή, ζημιές, καθυστερήσεις κι αργοπορίες στα πλοία, εγκατάλειψη θέσης, κακή εκτέλεση καθηκόντων, παράνομη απουσία), σε τρόπους διεκδικήσεων όπως απεργίες, διαμαρτυρίες ή αναφορές στις αρχές ή και αντιδράσεων όπως επίκληση μη πράγματι υφιστάμενων ασθενειών (ψευδασθένειες)[456].

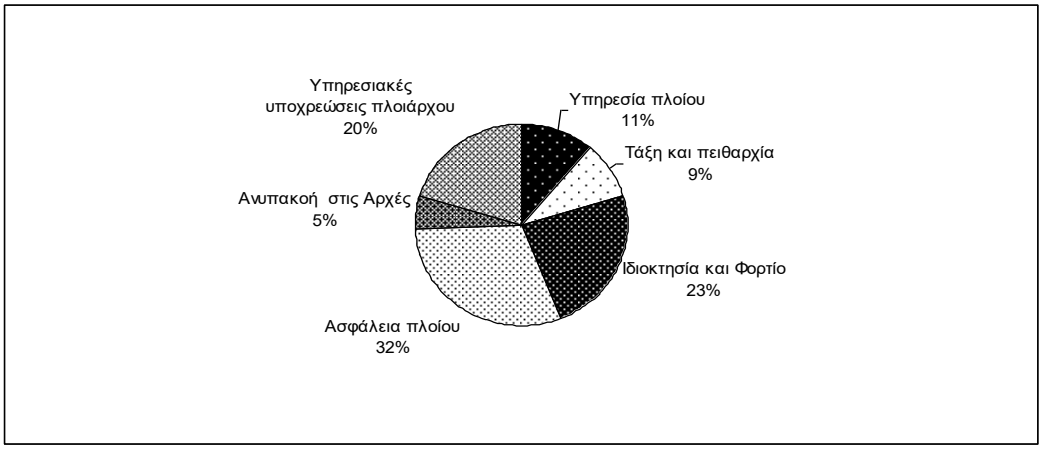
Τότε είχε θεωρηθεί σημαντικό πρόβλημα, που έπρεπε να αντιμετωπιστεί. Και μια προϋπόθεση ήταν η αναζήτηση των αιτιών της απειθαρχίας των πληρωμάτων. Εύστοχη ή άστοχη, γενική ή εξειδικευμένη, επιφανειακή ή ουσιαστική η αιτιολόγηση των κρουσμάτων της απειθαρχίας δεν είναι ανεξάρτητη από την ιδιότητα του προσώπου ή του φορέα που τη διατυπώνει. Οι ναυτικοί θεωρούσαν πως η πρόκληση των φαινομένων οφείλεται στην προσπάθεια πλοιάρχων κι εφοπλιστών για τη συγκράτηση ή τη μείωση των δαπανών λειτουργίας του πλοίων, που περιλάμβαναν τη μισθοτροφοδοσία του πληρώματος ή την μη καταβολή αμοιβών για την εκτέλεση πρόσθετων (extra) εργασιών στο πλοίο, την άσχημη συμπεριφορά ορισμένων πλοιάρχων ή την ύπαρξη ειδικών συνθηκών (πλους σε πολεμικές περιοχές, κλπ) και την έλλειψη κανονισμών εργασίας. Για τους εφοπλιστές και μέρος του φιλικού τους ναυτικού τύπου η έλλειψη πειθαρχίας των πληρωμάτων οφειλόταν είτε στη συμπεριφορά των ναυτικών (διείσδυση άτακτων στοιχείων στο επάγγελμα, ανεπιθύμητα άτομα στα πλοία, έλλειψη σεβασμού στους ανώτερους από τα κατώτερα πληρώματα), είτε στην κρατική παρέμβαση ή ανοχή (ανεπαρκείς κυρώσεις, μη άμεσος κολασμός, φραγμοί εσόδου στο ναυτικό επάγγελμα λόγω των ορίων ηλικίας, έλλειψη κανονισμού εσωτερικής υπηρεσίας, μη παροχή δυνατότητας ναυτολόγησης αλλοδαπών, ρευστότητα λύσεων σε διάφορα προβλήματα κατά καιρούς, ναυτολόγηση μέσω ΟΝ, είσπραξη κρατικής φορολογίας των ναυτικών από τους πλοιάρχους), είτε στις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων (δραστηριοποίηση των πλοίων στην αλλοδαπή «μακράν του κέντρου»).

Οι λόγοι της απειθαρχίας των πληρωμάτων, όπως εκφραζόταν από φορείς της δημόσιας διοίκησης και κυρίως από Αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, διαφοροποιούνταν κατά καιρούς. Όπως είδαμε, πριν από τον μεσοπόλεμο αποδιδόταν στην έλλειψη αναγκαίας επιβολής εκ μέρους των πλοιάρχων και σε αφορμές οργανικής φύσης. Στις αρχές του μεσοπολέμου η απειθαρχία αποδιδόταν στις συνθήκες που προέκυψαν εξαιτίας του πρώτου

[456] *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχον Πρώτον, Αι εκθέσεις των ειδικών εισηγητών, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931, σελ. 49 κ.εξ., Ν. 4229/1929 «περί μέτρων ασφαλείας του κοινωνικού καθεστώτος και προστασίας των ελευθεριών των πολιτών» (ΦΕΚ 245 Α) και Γρηγόριος Δαφνής, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων, 1923-1940*, Τόμος Δεύτερος, Κάκτος, Αθήνα 1997 σελ. 453 κ.εξ.

παγκόσμιου πολέμου και της μικρασιατικής καταστροφής (ανεργία, λιποταξία από το στρατό, κλπ.), στην έλλειψη παρακολούθησης κι εποπτείας των ελληνικών εμπορικών πλοίων από τις ελληνικές αρχές καθώς η αλλαγή των λιμένων δραστηριοποίησης τους από τη Μαύρη Θάλασσα είχε ως αποτέλεσμα να μη διέρχονται από ελληνικά λιμάνια, στην έλλειψη αυστηρών νομοθετικών διατάξεων για την επιβολή της, στην αξιοποίηση καταβολής αποζημίωσης λόγω απόλυσης σε λιμένες του εξωτερικού, όπου το ύψος της ήταν υψηλό, στη ναυτολόγηση αλλοδαπών ή Ελλήνων στερουμένων ναυτικών φυλλαδίων, που δεν ήταν επαγγελματίες ναυτικοί και στην έλλειψη αυστηρών νομοθετικών διατάξεων προς επιβολή της πειθαρχίας[457].

Γράφημα 9.2. Κατηγορίες αδικημάτων/παραπτωμάτων τροποποιημένου ΠΠΚΕΝ



Πηγή: Πίνακας 9.1. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου

Από τις αρχές της δεύτερης δεκαετίας θεωρήθηκε πως εκτός από τις περικοπές των λειτουργικών δαπανών των πλοίων (τροφοδοσία, μισθοδοσία, κλπ.), η έλλειψη διάθεσης για την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας από τους πλοιάρχους, η ασάφεια των διατάξεων του εμπορικού νόμου, η έλλειψη διατάξεων που να καθορίζουν λεπτομερώς τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις των επιβαινόντων στο πλοίο κι η ατιμωρησία λόγω της αδυναμίας έγκαιρης κατάρτισης των απαιτούμενων δικογραφιών και της δυνατότητας διαφυγής και επαναναυτολόγησης των παραβατών συντέλεσαν στην έξαρση της απειθαρχίας και το 1934 τροποποιήθηκε δύο φορές ο ΠΠΚΕΝ. Εκτός από την ανακατανομή αδικημάτων και κυρώσεων, οι πλοίαρχοι υποχρεώθηκαν να αναφέρουν τα σοβαρά συμβάντα αδικημάτων και να λαμβάνουν άμεσα κατασταλτικά μέτρα όπως η παράδοση ναυτικών φυλλαδίων και πτυχίων ή διπλωμάτων των παραβατών στις αρχές κι η μη ναυτολόγηση παραβατών ναυτικών ενώ καταργήθηκαν οι παρωχημένες, απάνθρωπες κι εν τέλει αναποτελεσματικές κυρώσεις

[457]Κ. Κατσαμπής, ΄΄Η πειθαρχία των πληρωμάτων της φορτηγού ναυτιλίας΄΄, στο *ΕΕΝ, τ. 69,* Φεβρουάριος 1931.

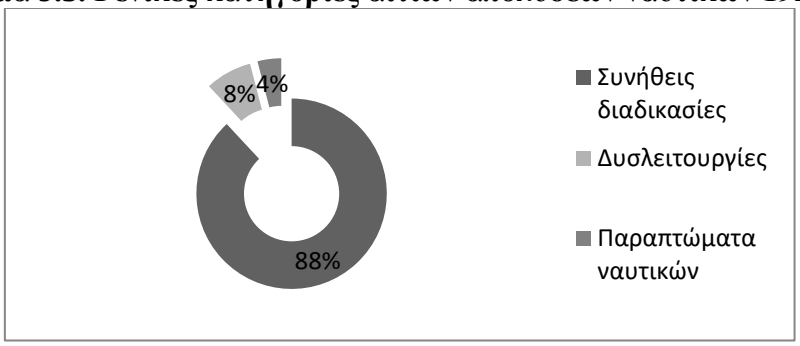
όπως ο περιορισμός κι η κράτηση κι ενισχύθηκαν οι εξουσίες επιβολής του πλοιάρχου, όπως επεδίωκε μονίμως ο πλοιαρχικός κλάδος κι υποστήριζαν οι εφοπλιστές κι η ΔΕΝ[458].

Η ανακατανομή αδικημάτων – παραπτωμάτων του ΠΠΚΕΝ, με τις τροποποιήσεις του 1934, εμφανίζεται στο Γράφημα 9.2. «Κατηγορίες αδικημάτων – παραπτωμάτων τροποποιημένου ΠΠΚΕΝ». Σε σύγκριση με τα στοιχεία του Γραφήματος 9.1. «Κατηγορίες αδικημάτων - παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ» βλέπουμε ότι τα αδικήματα που αφορούν στην υπηρεσία του πλοίου παρουσιάζουν μια μείωση κατά 6% ενώ αυξάνονται κατά 1% τα αδικήματα τάξης και πειθαρχίας και κατά 5% τα αδικήματα σχετικά με υπηρεσιακές υποχρεώσεις του πλοιάρχου.

9.4.-ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η διαφοροποίηση των προσεγγίσεων στο θέμα της πειθαρχίας στα πλοία από τη διοίκηση, τους ναυτικούς και τους εφοπλιστές εξαιτίας των ανόμοιων αφετηριών, δραστηριοτήτων και στοχεύσεων, εκφραζόταν ποικιλοτρόπως (εφαρμογή νόμων, εθίμων ή συνηθειών, αντιδράσεις, υπομνήματα, δημοσιεύματα). Σκόπιμες ή όχι, οι υπερβολές κι ενίοτε οι παραποιήσεις γεγονότων, συμβάντων ή θέσεων, δεν ευνοούν τη διαμόρφωση μιας σαφούς εικόνας της πειθαρχίας των ναυτικών στα πλοία. Για να εξετάσουμε κατά το δυνατό αντικειμενικότερα το θέμα, περιορίζοντας τις υποκειμενικές, αυθαίρετες ή υστερόβουλες πηγές, επιλέξαμε την μελέτη των αιτιολογιών απόλυσης των ναυτικών, όπως έχουν καταχωρηθεί στα ναυτολόγια του μεσοπολέμου.

Γράφημα 9.3. Γενικές κατηγορίες αιτιών απολύσεων ναυτικών 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.3. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

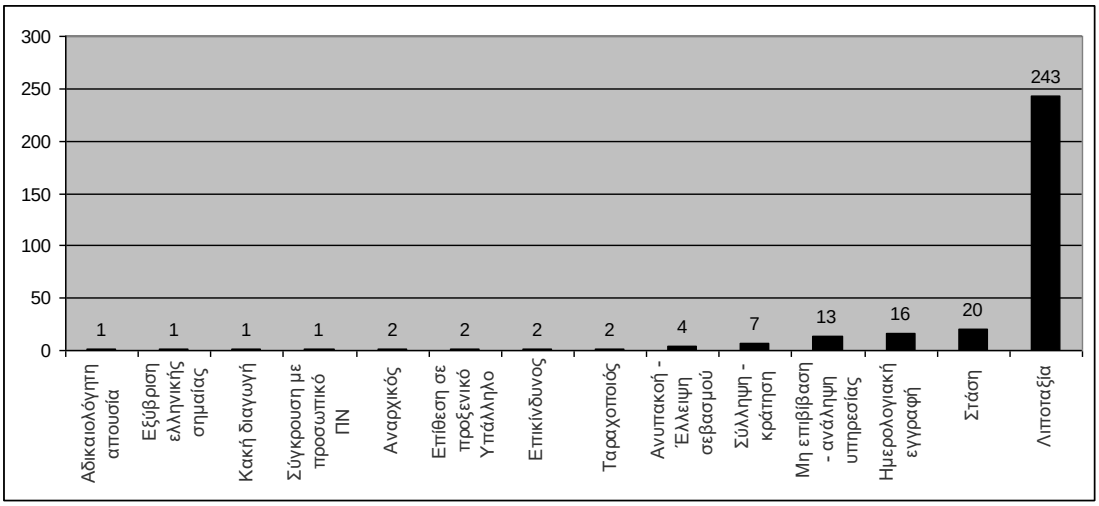
Τα αίτια απόλυσης των ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο κατατάσσονται σε τρεις (3) γενικές κατηγορίες. Η πρώτη αφορά σε συνήθεις διαδικασίες απολύσεων (εξόφληση ναυτολογίου,

[458]Σ. Ζάρκος, ΄΄Αι ομαδικαί συμβάσεις εν τη ναυτική εργασία΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 61, 6ος 1930, σελ. 569, Ν. 6146/1934 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος περί Ποινικού και Πειθαρχικού κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 192 Α) και Ν. 6392/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν.Δ. περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 393 Α).

αμοιβαία συναίνεση, χωρίς αιτιολόγηση), η δεύτερη σε δυσλειτουργίες οφειλόμενες στο πλοίο (αλλαγή σημαίας, κατάσχεση, πώληση) ή στους ναυτικούς (αλλαγή ειδικότητας, ασθένειες) κι η τρίτη στην τέλεση αδικημάτων ή παραπτωμάτων (μη επιβίβαση – ανάληψη υπηρεσίας, λιποταξία, στάση), η οποία συνιστά όπως φαίνεται και στο Γράφημα 9.3. «Γενικές κατηγορίες αιτιών απολύσεων ναυτικών», ένα πολύ μικρό ποσοστό ανερχόμενο στο 4% του συνόλου των απολύσεων.

Από τα αίτια απολύσεων, που συνδέονται με τον ΠΠΚΕΝ, διαπιστώνουμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των αδικημάτων αφορούσε στη λιποταξία. Στο Γράφημα 9.4. «Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων» εμφανίζονται αναλυτικά οι αιτίες απόλυσης ναυτικών του μεσοπολέμου λόγω αδικημάτων ή παραπτωμάτων. Συγκρίνοντας τις αιτιολογίες απόλυσης με τις κατηγορίες των αδικημάτων-παραπτωμάτων που τιμωρούνται σύμφωνα με τον ΠΠΚΕΝ (βλ. Πίνακα 9.2. «Κατηγορίες αδικημάτων και επιβαλλόμενες ποινές κατά τον ΠΠΚΕΝ έτους 1923»), διαπιστώνουμε το υψηλό επίπεδο επαγγελματικής συνείδησης και ικανότητας των ελλήνων ναυτικών. Ενώ το 70% των προβλεπόμενων αδικημάτων και παραπτωμάτων του ΠΠΚΕΝ αφορά στην ιδιοκτησία πλοίου και φορτίου, στην ασφάλεια του πλοίου και στις υπηρεσιακές υποχρεώσεις του πλοιάρχου, στις αιτίες απόλυσης του δείγματος των ναυτολογίων του Μεσοπολέμου δεν υπάρχει ούτε μία απόλυση, με αυτά τα αδικήματα.

Γράφημα 9.4. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων 1920-1940

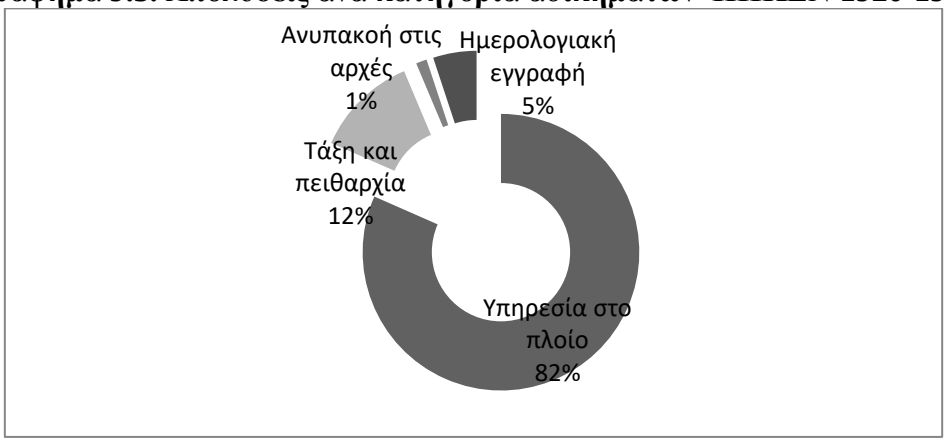


Πηγή: Πίνακας 9.4. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Στο Γράφημα 9.5. «Απολύσεις ανά κατηγορία αδικημάτων ΠΠΚΕΝ», τα αδικήματα των ναυτικών της βάσης ΝΕΠΕΜ, έχουν ταξινομηθεί σε τέσσερις κατηγορίες. Η πρώτη αφορά σε αδικήματα κατά την εργασία των ναυτικών στο πλοίο (λιποταξίες, αδικαιολόγητες απουσίες και μη επιβίβαση - ανάληψη υπηρεσίας), η δεύτερη στην τάξη και στην πειθαρχία (στάση,

κακή διαγωγή, ανυπακοή - έλλειψη σεβασμού στους ανωτέρους, σύλληψη - κράτηση από τις αρχές, ταραχοποιός, αναρχικός, επικίνδυνος), η τρίτη σε ημερολογιακή εγγραφή και η τέταρτη σε ανυπακοή στις αρχές. Το ποσοστό της τελευταίας κατηγορίας ήτοι της «ανυπακοής στις αρχές» ανέρχεται σε 1% και συγκεκριμένα σε μια περίπτωση επίθεσης – σύγκρουσης ενός αλλοδαπού ηλεκτρολόγου με προσωπικό του Πολεμικού Ναυτικού. Αντίθετα, το ποσοστό των αδικημάτων «ανυπακοής στις αρχές», σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΠΚΕΝ, ανέρχεται στο 5% του συνόλου των αδικημάτων του ΠΠΚΕΝ.

Γράφημα 9.5. Απολύσεις ανά κατηγορία αδικημάτων ΠΠΚΕΝ 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.5. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

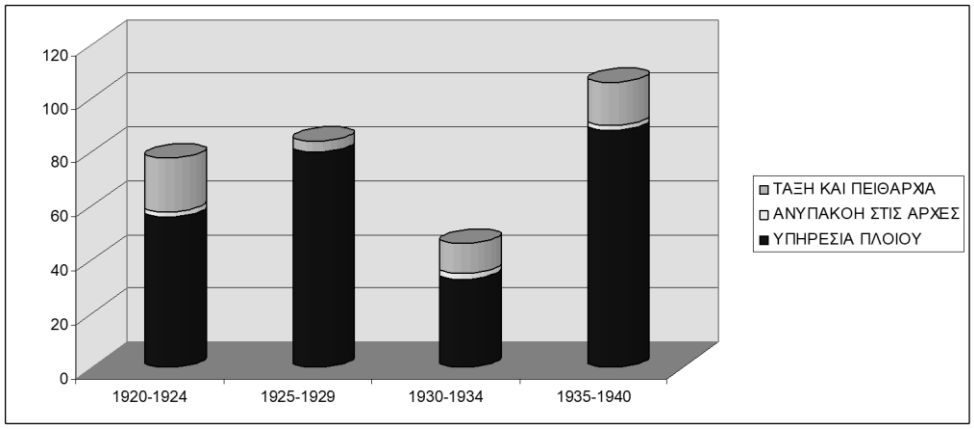
Η τρίτη κατηγορία αφορά σε ένα ποσοστό 5% των αιτιών απόλυσης και παραπέμπει σε ημερολογιακές εγγραφές. Δεν διαθέτουμε τα στοιχεία των ημερολογίων κι από τα ναυτολόγια προκύπτει ότι οι έξι (6) από τις εγγραφές αφορούν σε άμισθους ναύτες και θερμαστές, που ταξίδεψαν για είκοσι οκτώ (28) μέρες από την Αβάνα της Κούβας για την Ευρώπη. Μπορούμε να υποθέσουμε πως τα περισσότερα απ' αυτά τα αδικήματα συνδέονται με την τάξη και την πειθαρχία στα πλοία, ως ευρύτερη κατηγορία στην οποία εντάσσονται κι ορισμένες περιπτώσεις με σκόπιμα ή όχι, αόριστο περιεχόμενο απόλυσης. Αν μάλιστα αθροίσουμε το ποσοστό τους (5%), με το 12% των αδικημάτων-παραπτωμάτων της δεύτερης κατηγορίας για την διατάραξη της τάξης και της πειθαρχίας (στάση, ανυπακοή), το ποσοστό των αιτιών απόλυσης λόγω τέλεσης παραπτωμάτων, ανέρχεται στο 17% του συνόλου των απολύσεων εξαιτίας τέλεσης αδικημάτων - παραπτωμάτων. Η συμμετοχή των αδικημάτων - παραπτωμάτων της τάξης και της πειθαρχίας στο πλοίο, ανέρχεται στο 8% του συνόλου των προβλεπόμενων αιτιών απόλυσης κατά τον ΠΠΚΕΝ (βλ. Γράφημα 9.1 «Κατηγορίες αδικημάτων – παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ»). Πρόκειται όμως για μια πολύ γενική ομάδα αδικημάτων με ποικίλες μορφές και χαρακτηρισμούς. Από τις 38 απολύσεις λόγω αδικημάτων της ΝΕΠΕΜ, τα 20 αφορούν σε στάση ενώ από τα υπόλοιπα, τα 7 σε συλλήψεις

που έγιναν εκτός πλοίου, τα 4 σε ανυπακοή κι έλλειψη σεβασμού σε ανωτέρους και τα 7 σε γενικούς χαρακτηρισμούς όπως κακή διαγωγή, επικίνδυνος, αναρχικός ή ταραχοποιός.

Οι ποιοτικοί χαρακτηρισμοί (κακή διαγωγή, αναρχικός, επικίνδυνος, ταραχοποιός) ενέχουν κινδύνους αυθαιρεσίας καθώς δίνονται με βάση την προσωπική γενική κρίση του πλοιάρχου ή μελών του πληρώματος. Οι συλλήψεις κι οι κρατήσεις μελών του πληρώματος έγιναν εκτός πλοίου και δεν προκύπτει ότι αφορούν σε αδικήματα που έχουν σχέση με την ιδιότητα ή την εργασία τους στο πλοίο. Για τις τέσσερις (4) περιπτώσεις ανυπακοής κι έλλειψης σεβασμού στους ανωτέρους ο προσδιορισμός, παρότι απαιτεί συγκεκριμένα στοιχεία, είναι ευχερέστερος κι ενδεχομένως πιο αντικειμενικός.

Στην πρώτη κατηγορία απολύσεων «υπηρεσία στα πλοία» συμπεριλαμβάνονται συνολικά διακόσια πενήντα επτά (257) αδικήματα, από τα οποία διακόσια σαράντα τρία (243) αφορούν στη λιποταξία, δεκατρία (13) σε μη επιβίβαση - ανάληψη υπηρεσίας και σε μια (1) αμφίβολη περίπτωση αδικαιολόγητης απουσίας. Δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι οι περιπτώσεις μη επιβίβασης – ανάληψης υπηρεσίας είχαν σοβαρή επίπτωση στη τάξη και πειθαρχία στα πλοία, παρότι τυπικά έχουν καταγραφεί ως συμβάντα. Μας ενδιαφέρει όμως ιδιαίτερα η λιποταξία με την οποία, όπως και με την στάση, θα ασχοληθούμε αναλυτικότερα παρακάτω.

Γράφημα 9.6. Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940



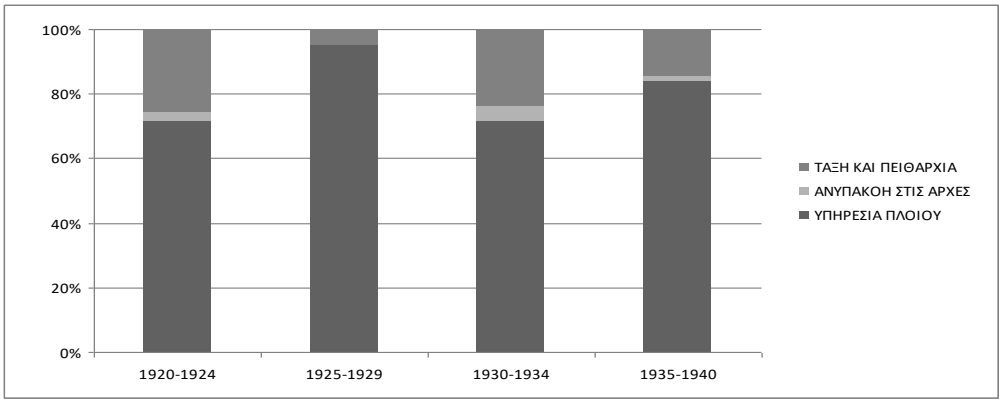
Πηγή: Πίνακας 9.6. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Εξαιρουμένων των διακοσίων πενήντα έξι (256) αδικημάτων σχετικά με την υπηρεσία στα πλοία (λιποταξία και μη επιβίβαση στο πλοίο) και τις είκοσι (20) περιπτώσεις της στάσης, οι απολύσεις ναυτικών της ΝΕΠΕΜ λόγω τέλεσης αδικημάτων – παραπτωμάτων, ανέρχονται σε τριάντα εννέα (39) ήτοι στο 0,5% του συνόλου των απολύσεων. Το ποσοστό είναι πολύ μικρό και σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούσε απειλή για την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία των πλοίων.

Στο Γράφημα 9.6. «Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940» εμφανίζονται οι μεταβολές των αιτιών απόλυσης λόγω διάπραξης αδικήματος – παραπτώματος κατά τον ΠΠΚΕΝ. Ο μεγαλύτερος αριθμός αφορά στις αιτίες υπηρεσίας του πλοίου (λιποταξία, αδικαιολόγητη απουσία, μη επιβίβαση – ανάληψη υπηρεσίας), σ' όλες τις περιόδους. Αδικήματα ή παραπτώματα, που αφορούν στην τάξη και την πειθαρχία στο πλοίο (στάση, σύλληψη-κράτηση, κακή διαγωγή, ανυπακοή, επικίνδυνος, αναρχικός, ημερολογιακή εγγραφή) παρουσιάζουν αξιόλογες μεταβολές. Εμφανίζουν ένα υψηλό αριθμό κατά την περίοδο 1920-1924, που μειώνεται αισθητά κατά την περίοδο 1925-1929, για να αυξηθεί και πάλι κατά τις επόμενες δύο περιόδους. Ο μικρότερος αριθμός των απολύσεων λόγω τέλεσης αδικημάτων – παραπτωμάτων των ναυτικών εμφανίζεται κατά την περίοδο 1930-1934.

Αν λάβουμε υπόψη μας την περιπτωσιολογία της περιόδου 1933-1935, όπως καταγράφεται στον τύπο της εποχής αλλά και στη σχετική βιβλιογραφία, διαπιστώνουμε ότι τα στοιχεία οδηγούν στην εντελώς αντίθετη κατεύθυνση. Αν και δεν μπορούμε να αποκλείσουμε την πιθανότητα σφάλματος λόγω της τυχαίας επιλογής των ναυτολογίων, είναι σαφές πως υπήρξε μια υπερβολή στην εκτίμηση της κατάστασης. Κι είναι παράδοξο, σε μια περίοδο έντονης οικονομικής κρίσης, ανεργίας και κοινωνικής ανασφάλειας να δημιουργούνται προβλήματα του είδους και της έντασης, που περιγραφόταν από μερίδα του ναυτιλιακού τύπου της εποχής και που επηρρέασαν σημαντικά όλους όσοι ασχολήθηκαν με την εποχή μεταγενέστερα.

Γράφημα 9.7.Είδη αδικημάτων/παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940, Ποσοστιαία κατανομή

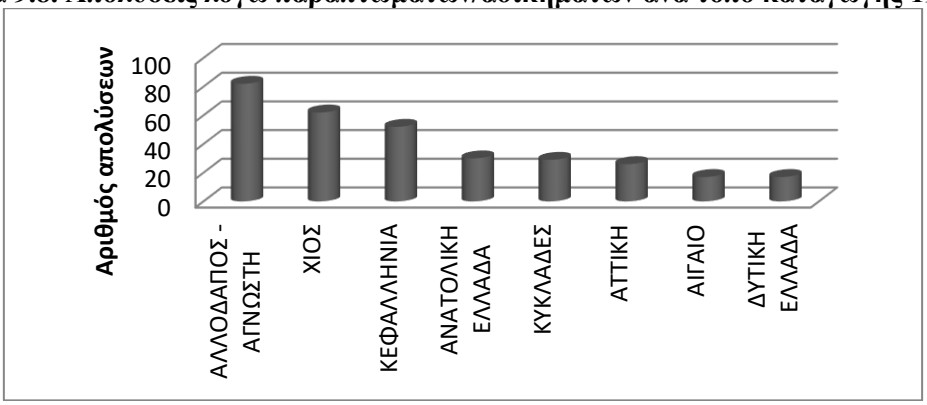


Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία Πίνακα 9.6. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Το γεγονός ότι εκείνη την περίοδο, δέσποζε η αναμόρφωση του ΠΠΚΕΝ κι η εντατικότερη εφαρμογή του, δεν είναι εντελώς άσχετο. Μπορούμε να υποθέσουμε κι ότι ο μικρός αριθμός καταγεγραμμένων αδικημάτων – παραπτωμάτων, που εμφανίζεται στην περίοδο 1930-1934 στη ΝΕΠΕΜ, δεδομένου ότι υπήρξε έξαρση των αδικημάτων μόνο το 1934 και το 1935, όπως δείχνουν τα στοιχεία του Πίνακα 9.19 «Απεργιακά γεγονότα 1934» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, να προκύπτει επειδή οι ναυτικοί δεν είχαν επίσημα απολυθεί από

τα πλοία για στάση ή ανυπακοή. Άσχετα αν εμφανίζονταν στον τύπο ως στασιαστές για διάφορους λόγους ή ακόμα και στον ΟΝ για να αιτιολογηθούν τα έξοδα παλιννόστησης.

Γράφημα 9.8. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων/αδικημάτων ανά τόπο καταγωγής 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.7. παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Εξετάζοντας προσεκτικότερα την ποσοστιαία κατανομή των παραπτωμάτων - αδικημάτων ανά πενταετία (Γράφημα 9.7. «Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940, Ποσοστιαία κατανομή») διαπιστώνουμε ότι υπάρχει μια λογική συνάφεια στη σύνθεσή τους. Τα αδικήματα περί τάξης και πειθαρχίας στο πλοίο εμφανίζουν την περίοδο 1930-1934 υψηλό ποσοστό συμμετοχής στο σύνολο των απολύσεων λόγω τέλεσης παραπτωμάτων – αδικημάτων και ξεπερνά το αντίστοιχο ποσοστό των περιόδων 1925-1929 και 1936-1940.

Για να σχηματίσουμε πιο ολοκληρωμένη εικόνα, θα εξετάσουμε το θέμα συνδέοντας τα αίτια απόλυσης των ναυτικών με τους τόπους καταγωγής και τις ειδικότητές τους. Η βιβλιογραφία κι η αρθογραφία της εποχής και τα σημαντικότερα διοικητικά έγγραφα αποδίδουν την τέλεση των αδικημάτων – παραπτωμάτων στο κατώτερο πλήρωμα κι ιδίως της μηχανής. Ωστόσο, ο Α. Αμπατιέλος πχ. θεωρούσε πως εξαιτίας της έλλειψης ισχυρών τοπικιστικών και συγγενικών δεσμών στα πλοία εφοπλιστών από την Κεφαλλονιά, οι κεφαλλονίτες ναυτικοί είχαν μεγαλύτερη αγωνιστική διάθεση και διεκδικητική συμπεριφορά έναντι των χιωτών συναδέλφων τους[459].

Από τα στοιχεία του Γραφήματος 9.8. «Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων ανά τόπο καταγωγής» προκύπτει ότι ο μεγαλύτερος αριθμός απολύσεων λόγω τέλεσης αδικημάτων – παραπτωμάτων των ναυτικών της ΝΕΠΕΜ αφορά κατά σειρά σε αλλοδαπούς, χιώτες, κεφαλλονίτες, ανατολικοελλαδίτες, κυκλαδίτες κι αττικείς ναυτικούς. Η εικόνα όμως ανατρέπεται συνδέοντας τα ποσοστά καταγωγής του συνόλου των ναυτικών του μεσοπολέμου με τις απολύσεις λόγω παραπτωμάτων - αδικημάτων.

[459]Αντώνης Αμπατιέλος, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι*, 2η Έκδοση, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996, σελ. 57.

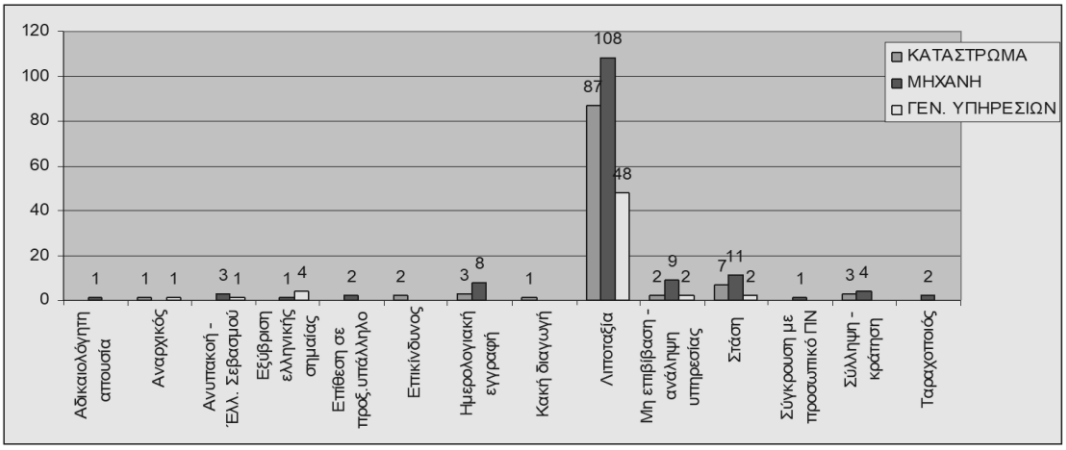
Πίνακας 9.7. Αδικήματα – παραπτώματα σε σχέση με τον τόπο καταγωγής 1920-1940

Τόπος καταγωγής	Σύνολο ναυτικών	Αριθμός απολύσεων	Ποσοστό
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.672	29	2%
ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ - ΑΓΝΩΣΤΗ	1.384	82	6%
ΧΙΟΣ	1.301	62	5%
ΑΤΤΙΚΗ	1.131	26	2%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	856	52	6%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	785	30	4%
ΑΙΓΑΙΟ	426	17	4%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	263	17	6%
Σύνολο	7.818	315	4%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Ο Πίνακας 9.7. «Αδικήματα – παραπτώματα σε σχέση με τον τόπο καταγωγής» δείχνει καθαρά πως αναλογικά με τον αριθμό τους αλλοδαποί, κεφαλλονίτες και δυτικοελλαδίτες εμφανίζονται να διαπράττουν το μεγαλύτερο αριθμό αδικημάτων - παραπτωμάτων ενώ ακολουθούν οι χιώτες ναυτικοί. Οι ναυτικοί με τη μικρότερη συμμετοχή στην τέλεση αδικημάτων, παρότι έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό ναυτικών, είναι οι καταγόμενοι από τις Κυκλάδες κι από την Αττική. Ο μέσος όρος τέλεσης παραπτωμάτων-αδικημάτων από ναυτικούς ήταν 4%, το οποίο είχαν οι ναυτικοί της Ανατ. Ελλάδας και τα νησιά του Αιγαίου.

Γράφημα 9.9. Αδικήματα – παραπτώματα ανά κατηγορία πληρώματος 1920-1940



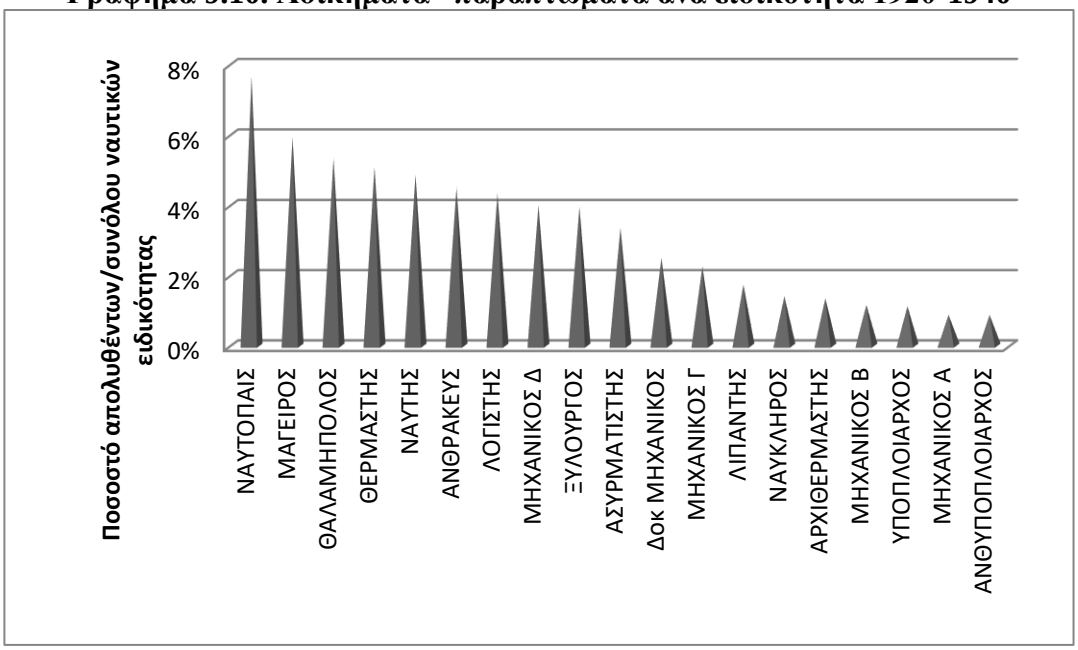
Πηγή: Πίνακας 9.8. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Οι απόψεις του Α. Αμπατιέλου, δεδομένου ότι είναι προφανής η σύνδεση διεκδικήσεων κι αντιδράσεων με την πιθανότητα διάπραξης αδικημάτων – παραπτωμάτων στο πλοίο, είναι κατά βάση σωστές. Οι κεφαλλονίτες ναυτικοί διέπρατταν τα περισσότερα παραπτώματα-αδικήματα σε σχέση με τους υπόλοιπους έλληνες ναυτικούς αλλά λίγο παραπάνω από τους χιώτες. Οι κυκλαδίτες κι οι αττικείς ναυτικοί ήταν εκείνοι που, πραγματικά σε σχέση με τον αριθμό τους, δεν διέπρατταν ανάλογα αδικήματα και συνεπώς αντιδρούσαν λιγότερο στο

πλοίο ή κι ενδεχομένως να αντιδρούσαν αλλά αποτελεσματικότερα. Οι τοπικιστικοί και συγγενικοί συνεπώς δεσμοί δεν απέκλειαν την τέλεση αδικημάτων-παραπτωμάτων αλλά ως ένα βαθμό την περιόριζαν. Οι αλλοδαποί, όντας χωρίς τοπικιστικούς και συγγενικούς δεσμούς στο πλοίο, είχαν το μεγαλύτερο ποσοστό τέλεσης αδικημάτων-παραπτωμάτων.

Στο Γράφημα 9.9. «Αδικήματα - παραπτώματα ανά κατηγορία πληρώματος» φαίνεται πως τα περισσότερα αδικήματα - παραπτώματα διαπράττονταν από μέλη του πληρώματος μηχανής, όπως παρουσιαζόταν στον τύπο και στα έγγραφα της εποχής. Για τις ειδικότητες του θερμαστή και του ανθρακέα δεν απαιτούνταν ιδιαίτερη ειδίκευση και επρόκειτο για σκληρή και ανθυγιεινή εργασία. Οι προοπτικές ανέλιξης ήταν περιορισμένες και οι αμοιβές δεν ανταποκρινόταν στην ένταση και στο φόρτο της εργασίας ορισμένες φορές.

Γράφημα 9.10. Αδικήματα– παραπτώματα ανά ειδικότητα 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.8. του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Το Γράφημα 9.10. «Αδικήματα - παραπτώματα ανά ειδικότητα» αποτυπώνει πληρέστερα την εικόνα τέλεσης αδικημάτων από τους ναυτικούς. Οι ειδικότητες με τη μεγαλύτερη συμμετοχή είναι κατά σειρά αυτές του ναυτόπαιδα, του μαγείρου, του θαλαμηπόλου, του θερμαστή, του ναύτη και του ανθρακέα. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των ειδικοτήτων είναι πως δεν απαιτούν ιδιαίτερη πρότερη επαγγελματική εμπειρία και πως καλύπτουν αριθμητικά το μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος ενός ατμοπλοίου.

9.5.-ΛΙΠΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ

Η λιποταξία αφορά στη χωρίς άδεια εγκατάλειψη του πλοίου από το ναυτικό, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως «λειποναύτης», «δραπέτης» ή «λιποτάκτης». Όλες οι ναυτικές χώρες, από

το 17ο αιώνα και μετά, υιοθέτησαν μέτρα κατά της λιποταξίας όπως έκανε και το νεοελληνικό κράτος το 1836 με το νόμο περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας. Όσοι εγκατέλειπαν αυθαίρετα το πλοίο, όπου βρίσκονταν περιορισμένοι, χαρακτηρίζονταν δραπέτες, αν και σήμερα θεωρούνται κυρίως όσοι διαφεύγουν από ένα χώρο όπου είναι φυλακισμένοι ή αιχμάλωτοι. Τιμωρούνταν με αυστηρές ποινές όπως η φυλάκιση, η αποστολή του «δραπέτη» στο Βασιλικό Ναύσταθμο για να υπηρετήσει ένα (1) ή τρεις (3) μήνες κι η μη απόδοση ή και η παρακράτηση των μισθών του αν και δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν αποτελεσματικά. Η λιποταξία είχε εξελιχθεί σε σοβαρότατο ναυτιλιακό ζήτημα παγκοσμίως περί τα τέλη του δέκατου ένατου και τις αρχές του εικοστού αιώνα[460].

Σε πλοία μερικών ναυτικών χωρών ο πλοίαρχος, ο οποίος συνήθως ήταν κι εφοπλιστής ή συμπλοιοκτήτης εξωθούσε σε λιποταξία το πλήρωμα επιδεικνύοντας κακή συμπεριφορά, επιβάλλοντας σκληρές συνθήκες εργασίας ή παρέχοντας λίγη ή κακή τροφή, πριν ή κατά τον κατάπλου στο λιμάνι. Με τη λιποταξία των ναυτικών καρπωνόταν τους οφειλόμενους μισθούς τους κι απέφευγε την καταβολή των δαπανών τροφοδοσίας στο λιμάνι, όπου συνήθως ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης ήταν μεγάλος. Η πρακτική αυτή δημιούργησε μια ιδιότυπη «αγορά ναυτικής εργασίας» σε διάφορα λιμάνια, ιδίως της Βόρειας και της Νότιας Αμερικής. Νέες ειδικότητες όπως του «εμπόρου ανθρώπων» ή ανθρωπομεσίτη (crimp) ή κράχτη (racoleur, tout) και του ειδικού μεσίτη (boarding master) εμφανίστηκαν, οι οποίοι σε συνεργασία με τους μεσίτες ναυτολογήσεως (shipping masters) και τους πανδοχείς ή ξενοδόχους (boarding houses keepers), ενθάρρυναν τη λιποταξία. Μεσολαβούσαν για την αντικατάσταση των λιποτακτών με άλλους ναυτικούς, έπειθαν ή παρέσυραν μέλη πληρωμάτων εμπορικών πλοίων σε λιποταξία υποσχόμενοι ναυτολόγηση σε άλλα με υψηλότερο μισθό, οδηγούσαν τους λιποτάκτες σε πανδοχεία όπου διέμεναν επί πιστώσει μέχρι να βρεθεί πλοίο για να ναυτολογηθούν κι όταν συνέβαινε, έπαιρναν προκαταβολικά διάφορους μισθούς τους για την εξόφληση των γενομένων χρεών τους στο λιμάνι. Σε διεθνές επίπεδο επιχειρήθηκε να τεθεί τέλος στην ανεξέλεγκτη δράση τους κι απαγορεύτηκε η κερδοσκοπική μεσολάβηση ιδιωτών, εταιρειών ή ιδρυμάτων για την εύρεση εργασίας στους ναυτικούς με τη Διεθνή Σύμβαση Ευρέσεως Εργασίας Ναυτικών του 1920[461].

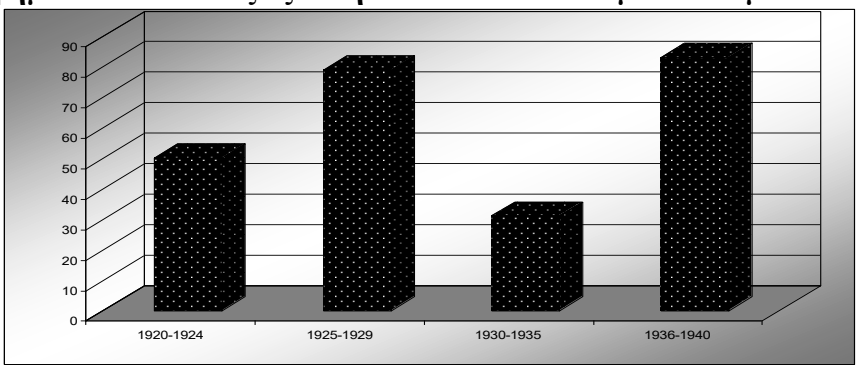
Στις ΗΠΑ με τη στήριξη των Ένωσης Αμερικανών Ναυτών, είχε δημιουργηθεί ένα ευνοϊκό καθεστώς για τη λιποταξία καθώς από το 1915 και μετά δεν τιμωρούνταν ενώ τα

[460] Σ. Ζάρκος, ΄΄Η έννοια του αδικήματος της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ (Ελληνική και Συγκριτική Νομοθεσία)΄΄, στο *EEN*, τ. 62, Ιούλιος 1930.
[461]Σ. Ζάρκος, ΄΄Το πρόβλημα της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ», στο *EEN*, τ. Φεβρουαρίου 1930, Leon Fink, *Sweatshops at sea – Merchant seamen in the World's First Globalized Industry from 1812 to the Present*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2011, σελ. 61 κ.εξ. και Ronald Hope, *A new history of British shipping*, John Murray Ltd, London 1990, σελ. 287-288 και 355.

πληρώματα πλοίων, που κατέπλεαν σε αμερικάνικα λιμάνια, μπορούσαν να λαμβάνουν το ήμισυ (½) των οφειλομένων μισθών και να ναυτολογηθούν σε άλλα πλοία. Το αποτέλεσμα ήταν η αύξηση των λιποτακτών αλλά και των μισθών των ναυτικών στα αμερικάνικα λιμάνια. Οι ΗΠΑ είχαν υποβάλει πρόταση, στη Ναυτεργατική Συνδιάσκεψη της Γενεύης το 1920, για να υποδειχθεί στα ναυτικά κράτη να καταργήσουν τις ποινικές κυρώσεις εναντίον των ναυτικών, που εγκατέλειπαν τα πλοία τα οποία είχαν ναυτολογηθεί, θεωρώντας ότι εμπόδιζαν την ελεύθερη ανάπτυξη του ατόμου ενώ οι Ευρωπαίοι αναγνώριζαν την χρησιμότητα της εργατικής νομοθεσίας και την ανάγκη αυστηρής τήρησης των συμβάσεων ναυτολόγησης[462].

Στην ελληνική εμπορική ναυτιλία το θέμα της λιποταξίας φαίνεται πως επιδεινώθηκε στην περίοδο 1925-1930. Θεσπίστηκε η τήρηση βιβλίου λιποτακτών ναυτικών από τη ΔΕΝ κι επισημάνθηκε η ανάγκη προσεκτικότερης εξέτασης και καλύτερου χειρισμού των υποθέσεων λιποταξίας λόγω της σοβαρότητας των υποθέσεων, των αυστηρών ποινών που επισύρουν και των καταχρήσεων εκ μέρους των πλοιάρχων, ιδίως σε ναυτολογήσεις για την συμπλήρωση της σύνθεσης των πλοίων σε περίπτωση λιποταξίας ελλήνων ναυτικών.

Γράφημα 9.11. Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.9. Παραρτήματος παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Τα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ δείχνουν ότι το ποσοστό των λιποταξιών για όλη την περίοδο του μεσοπολέμου ανερχόταν στο 3,1% του συνόλου των απολύσεων των ναυτικών (243 λιποταξίες σε σύνολο 7.818 απολύσεων). Όπως φαίνεται και στο Γράφημα 9.11. «Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940», στο οποίο οι αριθμοί του κατακόρυφου άξονα αφορούν στο ποσοστό της λιποταξίας επί του συνόλου των απολύσεων των ναυτικών, οι υποθέσεις λιποταξίας είχαν έξαρση στις περιόδους 1925-1929 και 1936-1940.

Ο Πίνακας 9.10. «Αριθμός λιποτακτών ετών 1924-1936» μας δίνει την υπηρεσιακά καταγεγραμμένη εικόνα της λιποταξίας, η οποία συμπλέει με αυτήν, που προέκυψε από την

[462]Leon Fink, *Sweatshops at sea – Merchant seamen in the World's First Globalized Industry from 1812 to the Present*, Universityof North Carolina Press, Chapel Hill 2011, σελ. 139 και Σ. Ζάρκος, «Το πρόβλημα της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ», στο *ΕΕΝ*, τ. Ιανουαρίου 1930.

ανάλυση των στοιχείων της ΝΕΠΕΜ (Βλ. Πίνακα 9.9.«Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο» στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου). Η στήλη, που αφορά στα υπερωκεάνια της BYRON LINES, εμφανίζει τον αριθμό των ελλήνων ναυτικών, που λιποτακτούσαν από τα πλοία της εταιρείας στη Βόρεια Αμερική (ΗΠΑ). Δεν καταγραφόταν όμως επίσημα ως λιποτάκτες από τη ΔΕΝ γιατί τα πλοία της BYRON LINES έφεραν αγγλική σημαία. Η παρατηρούμενη μείωση του αριθμού των λιποτακτών ναυτικών της BYRON LINES, από το 1924 και μετά μπορεί να αποδοθεί στην αλλαγή της αμερικάνικης νομοθεσίας για τους λιποτάκτες γιατί δεν εφοδίαζαν πλέον με επίσημα έγγραφα τους ναυτικούς, οι οποίοι δεν θεωρούνταν ότι παρέμεναν στην Αμερική «καλή τη πίστει», για να ασκήσουν το επάγγελμα του ναυτικού αλλά με σκοπό τη μόνιμη εγκατάσταση.

Πίνακας 9.10. Αριθμός λιποτακτών ετών 1924-1936

'Ετος	Αριθμός λιποτακών	Υπερωκεάνεια της BYRON LINES	Συνολικός αριθμός
1924		426	
1925		409	
1926		433	
1927	560	261	861
1928	316	142	458
1929			
1930	324		
1931			
1932	62		
1933	120		
1934	103		
1935	354		
1936	221		

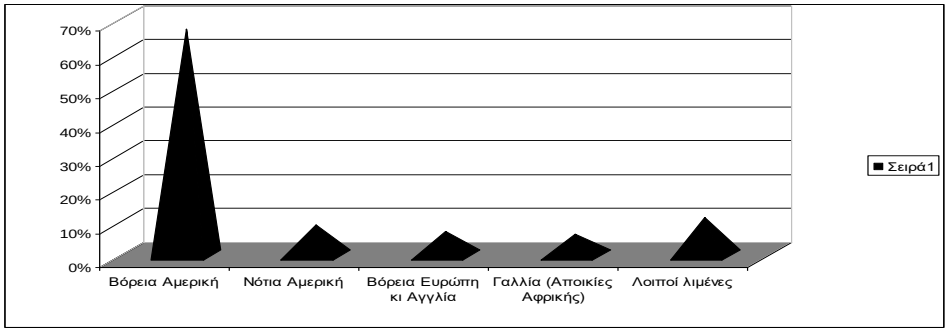
Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της *ΕΕΝ*, τ. Φεβρουαρίου 1930 και των *ΝΧ*, τ.154/15.5.1937 και τ. 122/15.01.1936

Αντίθετα, οι ναυτικοί των ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων, προφανώς εντάσσονταν στην κατηγορία των «καλή πίστει» παραμενόντων ναυτικών, για να εξασκήσουν το επάγγελμα εκεί κι ο αριθμός των λιποτακτών αυξήθηκε εκείνη την περίοδο. Η ειδική μεταχείριση των ναυτικών των ατμοπλοίων φορτηγών, συνδέεται με την εξυπηρέτηση των απώτερων στόχων για την αύξηση κι εξίσωση των μισθών των ναυτικών ενώ οι λιποτάκτες των πλοίων της BYRON LINES, εκτιμάται ότι ήταν στην πλειοψηφία τους πληρώματα των ειδικοτήτων γενικών υπηρεσιών (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, κλπ.).

Η ευνοϊκή μεταχείριση που επεφύλασσε το αμερικάνικο κράτος στη λιποταξία σε θεσμικό, διοικητικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο αλλά και στη μετανάστευση με επίσημη ή ανεπίσημη μορφή και νόμιμο ή όχι τρόπο, δεν ερχόταν σε ευθεία αντίθεση με τις πολιτικές

άλλων κρατών, όπως το ελληνικό που δεν ενθάρρυνε ούτε αποθάρρυνε τη μετανάστευση κι είχαν αποδεχθεί το δικαίωμα των πολιτών τους να διαβαίνουν τα εθνικά σύνορα. Έτσι, η συντριπτική πλειοψηφία των λιποταξιών (περί το 75% ήτοι τρεις στις τέσσερις) των Ελλήνων ναυτικών, αν υπολογίσουμε τον αριθμό στα πλοία υπό ελληνική σημαία και στα υπερωκεάνια της BYRON LINES των ετών 1927 και 1928, ελάμβανε χώρα σε λιμάνια των ΗΠΑ[463].

Γράφημα 9.12. Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929



Πηγή: Πίνακας 9.11. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου

Στην έξαρση της λιποταξίας όμως συνέτειναν κι άλλοι λόγοι όπως η έλλειψη ρυθμίσεων για θέματα που προέκυπταν από τις συμβάσεις ναυτικής εργασίας, οι περιορισμένες δυνατότητες στήριξης ή επίβλεψης από επαγγελματικές οργανώσεις ή δημόσιες αρχές, η μεγάλη διάρκεια των ταξιδιών, οι ανισότητες στους παρεχόμενους μισθούς ανάμεσα σε πλοία διαφόρων χωρών αλλά κι ανάμεσα σε πλοία και σε δουλειές στην ξηρά κι η έλλειψη «επαγγελματικού πνεύματος» ναυτικών κι εφοπλιστών για τη διαχείριση των συμβάσεων με αποτέλεσμα να αναμένουν αμφότεροι από το κράτος την επίλυση των διαφορών τους, μέσω εθνικών νομοθετικών πρωτοβουλιών, διοικητικών παρεμβάσεων ή διεθνών συμφωνιών. Ο δε χαρακτηρισμός και ο κολασμός της λιποταξίας κατά τον ΠΠΚΕΝ του 1923 δεν συμβάδιζε με το πνεύμα της εποχής κι ήταν αυστηρότερος σε σύγκριση με τις ρυθμίσεις του νόμου του 1836 ενώ η απαγόρευση ναυτολόγησης που συνεπαγόταν, ακύρωνε τη συνταγματικά κατοχυρωμένη προστασία της εργασίας και μάλιστα στο «διηνεκές». Παρότι σε αρκετά πλοία αντιμετώπιζαν προβλήματα, στη πλειοψηφία τους οι ναυτικοί δεν λιποτακτούσαν εξαιτίας αυτών των προβλημάτων αλλά αναζητώντας ένα καλύτερο μέλλον[464].

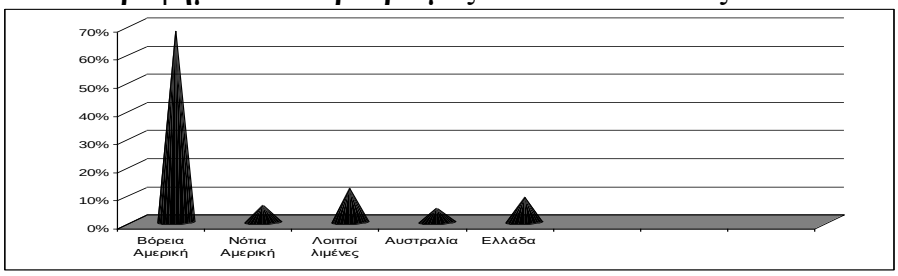
---

[463]Ιωάννα Λαλιώτου, *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό – Η ελληνική μετανάστευση στις ΗΠΑ κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα,* Μετάφραση Πελαγίας Μαρκέτου, ΠΟΛΙΣ, Αθήνα 2006, σελ. 114 κ.εξ.

[464]Σ. Ζάρκος, ΄΄Το πρόβλημα της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ΄΄, στο *EEN,* τ. Φεβρουαρίου 1930, Σ. Ζάρκος, ΄΄Η έννοια του αδικήματος της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ (Ελληνική και Συγκριτική Νομοθεσία)΄΄, στο *EEN*, τ. 62, Ιούλιος 1930, Γ.Η. Κουλουκουντής, ΄΄Οι δραπέται των φορτηγών΄΄, στο *N.X*., τ. 50, 15-1-1933, Ν. 3573/2928 «περί κυρώσεως της μεταξύ Ελλάδος και Ισπανίας υπογραφείσης εν Αθήναις τη 23 Σεπτεμβρίου 1926 Συνθήκης Προξενικής, Ναυτιλίας, Εμπορικών και Αστικών δικαιωμάτων και εγκαταστάσεως, ως και του προσθέτου πρωτοκόλλου αυτής υπογραφέντος εν Αθήναις την 7 Αυγούστου 1927» (ΦΕΚ 195 Α), Eric Sager, *The Merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1914*, McGill – Queen's University Press, Montreal, 1989, σελ. 188-200, Yrjö Kaukiainen, «FiveYears Before the Mast: Observations on the

Τα Γραφήματα 9.12. «Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929» και 9.13. «Προορισμός λιποτακτών έτους 1935», που βασίζονται στα στοιχεία της ΔΕΝ, αποδεικνύουν πως οι πειρισσότερες λιποταξίες καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου συνέβαιναν σε λιμάνια της Βόρειας και της Νότιας Αμερικής και της Αυστραλίας. Η μείωση που σημειώνεται την περίοδο 1930-1935 οφείλεται προφανώς στην οικονομική κρίση του 1929, κατά την οποία οι ΗΠΑ δοκιμάστηκαν περισσότερο από κάθε άλλη χώρα. Η ανάκαμψη από το 1935 και μετά, επέφερε νέα αύξηση των λιποτακτών με τους περισσότερους να κατευθύνονται ξανά στις ΗΠΑ αλλά κι ένα μέρος τους στην Αυστραλία πλέον.

Γράφημα 9.13. Προορισμός λιποτακτών έτους 1935



Πηγή: Πίνακας 9.12. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου

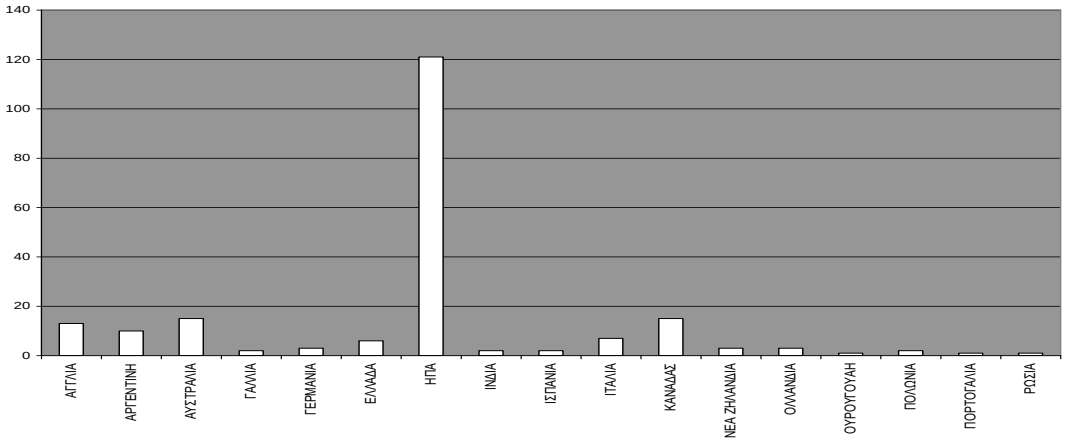
Στο Γράφημα 9.13. «Προορισμός λιποτακτών έτους 1935» εμφανίζονται οι τόποι διάπραξης των λιποταξιών, οι οποίοι ήταν κι ο προορισμός των λιποτακτών. Ένας ικανός αριθμός (34) λιποταξιών, που αντιστοιχεί στο 10% του συνόλου πραγματοποιείται στην Ελλάδα. Δεδομένου ότι με την πρώτη τροποποίηση του ΠΠΚΕΝ το 1934 είχε αποποινικοποιηθεί και πολύ σωστά η λιποταξία στην ημεδαπή, είναι παράδοξο, αν πρόκειται για Έλληνες ναυτικούς, να θεωρείται ακόμη ότι λιποτάκτησαν στην Ελλάδα. Μπορούμε όμως να υποθέσουμε πως είτε οι πλοίαρχοι δεν είχαν ενημερωθεί επαρκώς, είτε αδιαφορούσαν για τη νομιμότητα ή μη των ενεργειών τους, είτε δεν εφάρμοζαν τις νέες διατάξεις γιατί τους συνέφερε να θεωρούν λιποτάκτες, ορισμένους ναυτικούς για να τους παρακρατήσουν μισθούς ή να τους εκδικηθούν. Προς αυτή την υπόθεση συνηγορούν κι αρκετές μαρτυρίες ναυτικών ενώ δεν είναι άσχετες κι οι διατάξεις της πρώτης τροποποίησης του ΠΠΚΕΝ το 1934 για την επιβολή κυρώσεων σε πλοιάρχους που καταγγέλλουν ανύπαρκτες λιποταξίες ναυτικών ή τους παρακρατούν δεδουλευμένους μισθούς, ναυτικά φυλλάδια και διπλώματα.

Τα στοιχεία για τους προορισμούς των λιποτακτών επιβεβαιώνονται κι από τις εγγραφές στα ναυτολόγια του μεσοπολέμου. Όπως φαίνεται κι από τα Γραφήματα 9.14. «Λιποταξίες ανά χώρα» και 9.15. «Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο» το 66% των λιποταξιών λαμβάνει χώρα στη Βόρεια Αμερική (ΗΠΑ και Καναδά), το 12% σε χώρες της Βόρειας Ευρώπης

conditions of Maritime Labour in Finland and Elsewhere», στο *Research in Maritime History*, No. 27, 2004, σελ. 31-44, *Πλοιαρχική Ηχώ,* τ. 8, Μάρτιος 1936 και *Πλοιαρχική Ηχώ*, τ. 10, Μάϊος 1936.

(Αγγλία, Ολλανδία, Ρωσία, Πολωνία, Ισπανία, Πορτογαλία, Γερμανία), το 9% στην Αυστραλία και Νέα Ζηλανδία, το 5% σε χώρες της Νότιας Αμερικής (Αργεντινή, Ουρουγουάη), το 4% σε λιμάνια της Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία), 3% στην Ελλάδα και 1% στην Ασία (Ινδία). Αν εξαιρέσουμε την Ελλάδα, την Ασία κι ενδεχομένως κάποιες ευρωπαϊκές χώρες, οι υπόλοιπες (ΗΠΑ, Καναδάς, Αυστραλία, Αργεντινή) αποτελούσαν κλασσικούς προορισμούς των μεταναστευτικών ροών του μεσοπολέμου και συγκεντρώνουν συνολικά το 81% των λιποτακτών της περιόδου.

Γράφημα 9.14. Λιποταξίες ανά χώρα 1920-1940



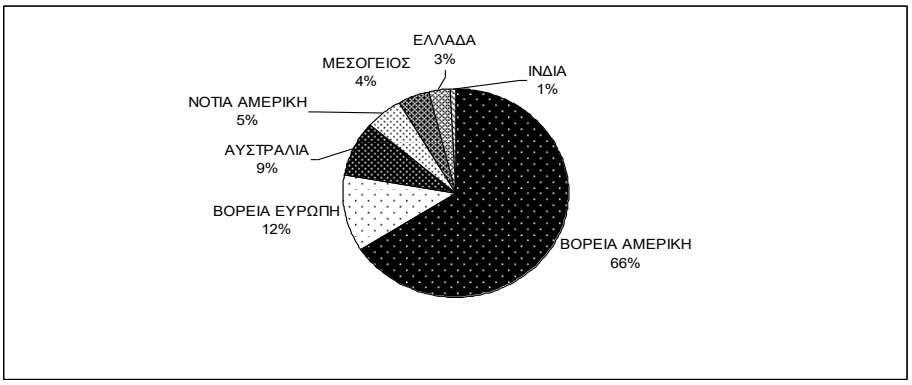
Πηγή: Πίνακας 9.13. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου

Βάσει των στοιχείων της ΝΕΠΕΜ, από τα 243 άτομα που λιποτάκτησαν, τα 194 (80% του συνολικού αριθμού των λιποτακτών) περίπου διέφυγαν στην Αμερική και στην Αυστραλία για να εγκατασταθούν μόνιμα. Για το υπόλοιπο 20%, που ανέρχεται στους πενήντα (50) ναυτικούς του δείγματος των ναυτολογίων, εκτός από μεταναστευτικούς λόγους θα πρέπει να λιποτάκτησαν είτε για λόγους κακομεταχείρισης ή άσχημων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στα πλοία είτε για προσωπικούς λόγους είτε για λόγους αποφυγής επιβολής κυρώσεων για «αντεθνική κι ανατρεπτική προπαγάνδα», κομμουνιστική ή αναρχική δράση.

Ένα μέρος των λιποτακτών αυτής της κατηγορίας μπορεί να διέφευγε και προς τα λιμάνια της Αμερικής ή της Αυστραλίας. Δεν σημαίνει όμως ότι και σε αυτές τις περιπτώσεις έλειπε, αν δεν κυριαρχούσε, η επιθυμία για ένα καλύτερο μέλλον. Τα στοιχεία του Γραφήματος 9.15. «Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο – περιοχή», συμβαδίζουν με αυτά των Γραφημάτων 9.12. «Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929» και 9.13. «Προορισμός λιποτακτών έτους 1935», επιβεβαιώνουν καθαρά το μεταναστευτικό πνεύμα της εποχής κι αποτυπώνουν τον τρόπο που εκδηλώνεται στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας. Παρά το κόστος των λιποταξιών, κινήσεις από την πλευρά της αρμόδιας διοίκησης για τη ναυτιλία, αποκομμένες από το

γενικότερο πολιτικό και κοινωνικό γίγνεσθαι, είχαν περιορισμένες πιθανότητες επιτυχίας. Αν και το πρόβλημα φάνηκε πως μπορεί να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά με την εφαρμογή των νέων μέτρων από το 1934 και μετά, ο αριθμός των λιποταξιών αυξήθηκε στην εξαετία που ακολούθησε.

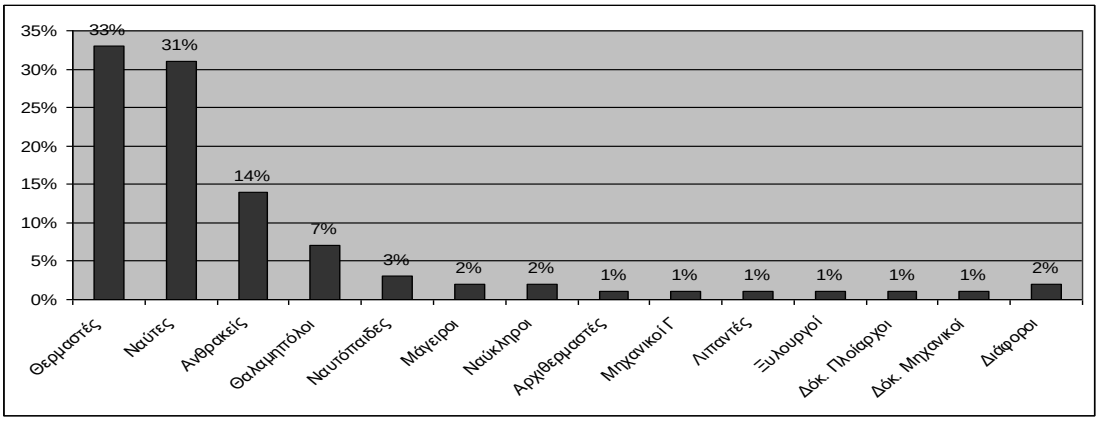
Γράφημα 9.15. Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο - περιοχή 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.14. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Εκτός από τη θέσπιση χρονικού ορίου συνεχούς απουσίας πλέον των δύο (2) ημερών ή μέχρι τον απόπλου του πλοίου για το χαρακτηρισμό ενός ναυτικού ως λιποτάκτη, την κατάργηση της λιποταξίας στην ημεδαπή και την επιβολή χρηματικών ποινών, ένα αμφίβολης συνταγματικότητας κι αποτελεσματικότητας μέτρο υιοθετήθηκε με την πρώτη τροποποίηση του ΠΠΚΕΝ το 1934. Αφορούσε στη συνοπτική συγκέντρωση και χρήση των αποδεικτικών στοιχείων για την στοιχειοθέτηση των αδικημάτων της λιποταξίας αλλά και της εγκατάλειψης θέσης και της παράνομης απουσίας με στόχο την άμεση εφαρμογή κυρωτικών ενεργειών όπως η κατάσχεση ναυτικού φυλλαδίου, διπλώματος ικανότητας, άδειας ή του πτυχίου ειδικότητας και η μη απόδοσή του ή έκδοση νέου ως την οριστική εκδίκαση της μήνυσης από δικαστήριο, την έκτιση τυχόν επιβαλλόμενης ποινής ή της παραγραφής του αδικήματος.

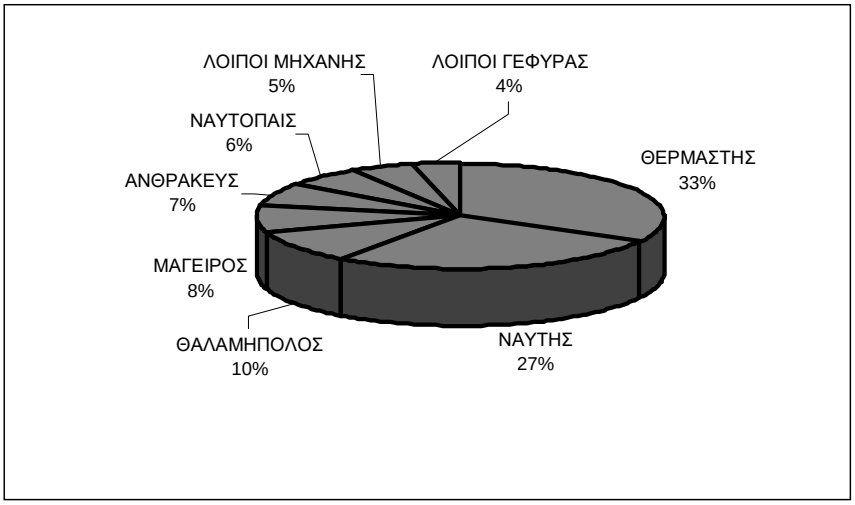
Γράφημα 9.16. Κατανομή λιποτακτών έτους 1935 ανά ειδικότητα



Πηγή: Πίνακας 9.15. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου

Εξετάζοντας τα στοιχεία του Γραφήματος 9.16. «Κατανομή λιποτακτών έτους 1935 ανά ειδικότητα» βλέπουμε πως το 80% των λιποταξιών έγινε από θερμαστές, ναύτες κι ανθρακείς. Η σύνθεση ανά ειδικότητα του συνόλου των λιποτακτών αποκαλύπτει ότι επρόκειτο σχεδόν αποκλειστικά για κατώτερες ειδικότητες του πληρώματος κι ιδίως θερμαστές και ναύτες (άνω του 60% του συνόλου). Συνιστούσαν συνολικά, κατά μέσο όρο το μισό περίπου πλήρωμα ενός πλοίου, που δεν ίσχυαν αυστηρά κριτήρια ναυτολόγησης και δεν είχαν αυξημένες προσδοκίες ή δυνατότητες επαγγελματικής ανέλιξης.

Γράφημα 9.17. Λιποταξίες ανά ειδικότητα 1920-1940

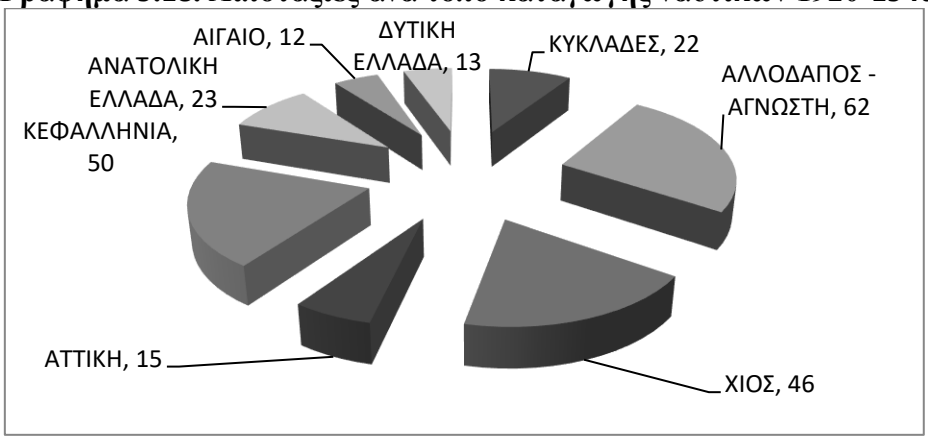


Πηγή: Πίνακας 9.16. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Τα στοιχεία της ΔΕΝ συμβαδίζουν με τα αντίστοιχα της ΝΕΠΕΜ, όπως εμφανίζονται στο Γράφημα 9.17 «Λιποταξίες ανά ειδικότητα 1920-1940». Η σύνθεση των λιποτακτών αφορά κατά 40% σε κατώτερες ειδικότητες μηχανής (ανθρακείς, θερμαστές, λιπαντές), κατά 35% σε κατώτερες ειδικότητες καταστρώματος (ναύτης, ναυτόπαις, ξυλουργός) και κατά 18% σε κατώτερες ειδικότητες γενικών υπηρεσιών (θαλαμηπόλος, μάγειρας). Το υπόλοιπο 7% αφορούσε σε ανώτερο προσωπικό (αξιωματικούς) του πλοίου κυρίως της μηχανής. Και στα δύο Γραφήματα (9.16. και 9.17.) το 33% των λιποταξιών διαπράττεται από θερμαστές. Οι διαφορές που εμφανίζονται στα ποσοστά των υπόλοιπων ειδικοτήτων δεν είναι πολύ σημαντικές. Ενδεχόμενα να συνδέεται με το γεγονός ότι οι θερμαστές ήταν στην πλειοψηφία τους αλλοδαποί και συνεπώς το πρόβλημα, στην εντονότερή του διάσταση, δεν αφορούσε στους Έλληνες ναυτικούς. Τα στοιχεία του Πίνακα 9.16. «Λιποταξίες ανά ειδικότητα στο μεσοπόλεμο 1920-1940» στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου δείχνουν πως σε σύγκριση με το συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων ναυτικών οι ναυτόπαιδες, οι μάγειροι, οι θαλαμηπόλοι και οι ναύτες εμφανίζουν τα μεγαλύτερα ποσοστά λιποταξιών (από 4,06%

έως 6,76%) ενώ ακολουθούν οι ξυλουργοί (3,96%), οι θερμαστές (3,76%) κι οι ανθρακείς (3,28%).

Γράφημα 9.18. Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών 1920-1940



Πηγή: Πίνακας 9.17. στο Παράρτημα του παρόντος Κεφαλαίου (ΝΕΠΕΜ)

Στο Γράφημα 9.18. «Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών 1920-1940» εμφανίζεται η ποσοστιαία κατανομή των λιποτακτών ναυτικών ανά τόπο καταγωγής. Επί του συνολικού αριθμού των λιποτακτών 26% ήταν αλλοδαποί ή άγνωστης καταγωγής, 21% από την Κεφαλληνία, 19% από τη Χίο, 9% από τις Κυκλάδες, 6% από την Αττική και 19% από την υπόλοιπη χώρα. Για το σημαντικό αριθμό των αλλοδαπών ή άγνωστης καταγωγής ναυτικών, που εγκατέλειπαν τα φορτηγά πλοία δεν γινόταν συνήθως νύξη. Αν όμως λάβουμε υπόψη μας ότι οι αλλοδαποί ή άγνωστης εθνικότητας ναυτικοί αποτελούσαν το 17%, οι Κυκλαδίτες το 23,5%, οι Χιώτες το 17%, οι Κεφαλλονίτες το 11%, οι Αττικείς το 14% κι οι υπόλοιποι το 17,5% του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών του μεσοπολέμου, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι οι αλλοδαποί κι οι Κεφαλλονίτες είχαν τις μεγαλύτερες τάσεις για λιποταξία.

Η σχέση μεταξύ λιποταξίας και καταγωγής εμφανίζεται πιο καθαρά στον Πίνακα 9.17. «Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών στο μεσοπόλεμο» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου. Οι Κεφαλλονίτες, οι αλλοδαποί και οι δυτικοελλαδίτες ναυτικοί είχαν τη μεγαλύτερη συμμετοχή στις λιποταξίες αναλογικά με τον συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων ναυτικών από αυτές τις περιοχές. Οι λιποτάκτες Χιώτες ναυτικοί σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων Χιωτών στο μεσοπόλεμο προσήγγιζαν τον μέσο όρο της χώρας ενώ οι Κυκλαδίτες και οι Αττικείς ναυτικοί είχαν τη μικρότερη ροπή προς τη λιποταξία.

Η λιποταξία αλλοδαπών στην αλλοδαπή έχει από τη φύση της σημαντικές δυσκολίες χαρακτηρισμού και στοιχειοθέτησης. Η έλλειψη αναφορών στο πρόβλημα, παρότι έχει τη μεγαλύτερη διάσταση στα ελληνικά φορτηγά πλοία, συνδέεται πιθανότατα με αυτές τις δυσκολίες. Τα εμπορικά δίκτυα που είχαν δημιουργήσει οι Κεφαλλονίτες κι ο σημαντικός

αριθμός συντοπιτών τους σε λιμάνια του εξωτερικού έκανε το εγχείρημα της λιποταξίας ευκολότερο χωρίς να αποκλείεται κι η συμβολή των εργασιακών σχέσεων στα κεφαλλονίτικα πλοία. Ο χαρακτήρας της κυκλαδίτικης ναυτιλίας, με κυριότερα κέντρα την Άνδρο και τη Σύρο, ήταν προφανώς διαφορετικός από κείνον της κεφαλλονίτικης κι οι κυκλαδίτες ναυτικοί δεν είχαν τις ίδιες ευκαιρίες διαφυγής από τα πλοία. Οι ναυτικοί από την ευρύτερη περιοχή της Αττικής δεν διέθεταν τις τοπικές και συγγενικές σχέσεις των κύριων ναυτικών περιοχών.

Πίνακας 9.18. Καταγωγή ναυτικών ανά ειδικότητα με υψηλό ποσοστό λιποταξίας 1920-1940

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΓΝΩΣΤΗ - ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	ΚΥΚΛΑΔΕΣ	ΧΙΟΣ	Γενικό άθροισμα
ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ						
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	44	25	23	41	44	177
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	146	49	43	82	75	395
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	90	68	86	102	81	427
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	610	252	150	442	347	1.801
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	66	54	45	59	50	274
ΝΑΥΤΗΣ	233	149	199	258	356	1.195
Συνολικός αριθμός	1.189	597	546	984	953	4.269
ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ (%) ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ						
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	4	4	4	4	5	4
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	12	8	8	8	8	9
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	8	11	16	10	8	10
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	50	43	27	46	36	43
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	6	9	8	6	5	6
ΝΑΥΤΗΣ	20	25	37	26	38	28
Συνολικό ποσοστό	100	100	100	100	100	100

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ηλεκτρονικής βάσης ΝΕΠΕΜ

Από τα στοιχεία του Πίνακα 9.18. «Καταγωγή ναυτικών ανά ειδικότητα με υψηλό ποσοστό λιποταξίας» παρατηρούμε ότι οι θερμαστές, που εμφανίζουν και τη μεγαλύτερη τάση για λιποταξία, είναι αλλοδαποί ή άγνωστης καταγωγής. Οι άγνωστης καταγωγής ναυτικοί κατά πάσα πιθανότητα ήταν επίσης αλλοδαποί, καθώς ναυτολογούνταν με την ίδια αναλογία και στις ίδιες σχεδόν ειδικότητες με κείνες των αλλοδαπών (θερμαστές, ανθρακείς). Υποθέτουμε πως δεν αναγραφόταν ο τόπος καταγωγής τους για να αποφευχθεί ο ευχερής έλεγχος υπέρβασης του ποσοστού απασχόλησης των αλλοδαπών. Ένα ποσοστό των αλλοδαπών ήταν Έλληνες ναυτικοί, από τη Μικρά Ασία και τα Δωδεκάνησα. Στο σύνολο των ναυτολογημένων ναυτικών, οι θερμαστές από την Κεφαλληνία και τη Χίο συμμετείχαν σε μικρότερα ποσοστά από το μέσο όρο (κατά 16 και 7 μονάδες αντιστοίχως). Κι όμως τα ποσοστά των λιποταξιών αυτών των δύο περιοχών είναι υψηλότερα. Αντίθετα ενώ η Αττική και οι Κυκλάδες είχαν υψηλά ποσοστά ναυτολόγησης θερμαστών, τα ποσοστά λιποταξιών ήταν χαμηλότερα έναντι εκείνων της Κεφαλληνίας και της Χίου. Τα υψηλά ποσοστά λιποταξιών ναυτικών από την Κεφαλληνία και την Χίο αφορούν κυρίως στους ναύτες, των

οποίων τα ποσοστά απασχόλησης είναι κατά 10 μονάδες, πάνω από το μέσο όρο και στις δύο περιοχές. Κατά συνέπεια, η σύνδεση της λιποταξίας με την ειδικότητα του θερμαστή για τους Έλληνες ναυτικούς, δεν είναι τόσο ισχυρή, αλλά και το ίδιο το ζήτημα της λιποταξίας, αντίθετα με την εδραιωμένη πεποίθηση, δεν είχε τη μείζονα σπουδαιότητα, που του δινόταν.

Οι λιποταξίες επιβάρυναν τη λειτουργία ενός πλοίου. Εκτός από τις γραφειοκρατικές διατυπώσεις οι επιπτώσεις που είχε το φαινόμενο της λιποταξίας για το πλοίο, αφορούσαν στην επιβολή προστίμων ή κι εξόδων παλιννόστησης, στην εκ των πραγμάτων μείωση της οργανικής σύνθεσης του πλοίου με κινδύνους στην ασφάλειά του, στην ανάγκη άμεσης ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών ως ένα εξάμηνο, των οποίων τα έξοδα παλιννόστησης επιβαρυνόταν οι πλοιοκτήτες και στην κόπωση του εναπομείναντος πληρώματος λόγω της υπερεργασίας, που αναλάμβανε για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας του πλοίου.

Οι λιποτάκτες σε ένα βαθμό αντιμετώπιζαν το ενδεχόμενο φυλάκισης κι απέλασης από τις χώρες όπου διέφευγαν ενώ στην Ελλάδα τους αφαιρούνταν το ναυτικό φυλλάδιο και δεν μπορούσαν να ναυτολογηθούν. Αν και δεν διαθέτουμε αρκετά στοιχεία για επιβολή ποινικών κυρώσεων στις διάφορες χώρες, είναι βέβαιο πως ακόμη κι αν υπήρχαν ή εφαρμοζόταν, δεν ήταν ικανές να ανακόψουν το κύμα των λιποταξιών. Στις χώρες που κατευθυνόταν ο μεγαλύτερος αριθμός των λιποτακτών (Αμερική κι Αυστραλία), οι ποινικές κυρώσεις δεν φαίνεται πως εφαρμοζόταν. Αλλά και στην Ευρώπη η κατάσταση δεν ήταν πολύ διαφορετική. Στην Ελλάδα η δικαστική διαχείριση των λιποταξιών, μετά τη χρονοβόρα διαδικασία παρακαταθήκης των μισθών του λιποτάκτη στο ΝΑΤ, της αποστολής των αποσκευών του στο λιμεναρχείο Πειραιά ή στους οικείους του και της σύνταξης της δικογραφίας, επέφερε στη χειρότερη περίπτωση, την επιβολή φυλάκισης ή προστίμου. Γι' αυτό κι η ΔΕΝ δεχόταν αυστηρή κριτική από μερίδα εφοπλιστών που επεδίωκαν την εντονότερη εμπλοκή της στην διαχείριση των λιποταξιών, οι οποίες σε συνάρτηση με τη μετανάστευση είχαν ευρύτερες κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις.

9.6.-ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΑΣΗ

Η στάση καλύπτει τις μισές από τις περιπτώσεις απολύσεων για πειθαρχικά παραπτώματα. Ανιχνεύοντας τα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ, παρατηρούμε ότι οι 18 από 20 περιπτώσεις αφορούν σε 14 έλληνες και 4 αλλοδαπούς ναυτικούς που στασίασαν σε ένα φορτηγό πλοίο το 1922 κι οι άλλες 2, σε άρνηση συνέχισης πλου, από 2 έλληνες το 1939. Τα διαθέσιμα στοιχεία μας οδηγούν να θεωρήσουμε ότι στην περίπτωση του 1922 δεν επρόκειτο για ευκαιριακή και τυχοδιωκτική συμπεριφορά των στασιαστών αλλά ότι οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο ήταν ιδιαίτερα άσχημες αν και δεν μπορούμε να αποκλείσουμε την πιθανότητα, να συνδέεται η

στάση με τα θλιβερά εθνικά, στρατιωτικά και πολιτικά γεγονότα του 1922. Για τη δεύτερη, η πιθανότερη εκδοχή είναι πως το πλοίο ταξίδευε σε θαλάσσιες εμπόλεμες ζώνες, καθώς είχαν αρχίσει οι πολεμικές συγκρούσεις του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το 1939 και κατά τα δημοσιεύματα του ναυτικού τύπου της εποχής είχαν προκληθεί αναστατώσεις (στάσεις πληρωμάτων) στα πλοία. Εξάλλου κατά το διάστημα από την 01-09-1939 έως την 28-10-1940 εκδηλώθηκαν 17 περιπτώσεις ομαδικών στάσεων σε ελληνικά πλοία[465].

Γενικότερα, ο προσδιορισμός της «στάσης» ενέχει μια αοριστία. Στην κοινή ελληνική θεωρείται η εξέγερση ή η ανταρσία και δεν έχει σχέση με τις στάσεις εργασίας, που πραγματοποιούν πχ. οι εργαζόμενοι της ξηράς στο πλαίσιο των αντιδράσεών τους (απεργίες, στάσεις, αποχές). Στο πλοίο, κατά τον ΠΠΚΕΝ, η έννοιά της συνδέεται με την ανυπακοή, χωρίς όμως να ταυτίζονται οι δύο έννοιες. Και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει άρνηση εκτέλεσης υπηρεσίας αλλά η ανυπακοή γίνεται από ένα άτομο - μέλος του πληρώματος κι αφορά σε μη εκτέλεση διαταγής πλοιάρχου ή αξιωματικού του πλοίου. Η στάση αντίθετα, γίνεται από περισσότερα του ενός άτομα, τα οποία μπορεί να ανήκουν στο πλήρωμα ή να επιβαίνουν απλώς στο πλοίο και να εξεγείρονται με ή χωρίς όπλα, μη υπακούοντας σε ρητή προσταγή του πλοιάρχου. Η κατάσταση περιπλέκεται αν στο πλοίο κηρυχθεί απεργία. Από τη στιγμή που προσταχθούν να εργαστούν και δεν το πράξουν, καθώς απεργούν, μπορεί να θεωρηθεί άρνηση εκτέλεσης υπηρεσίας. Αν κατά τη διάρκειά της απεργίας, οι ναυτικοί εξέλθουν από το πλοίο, κινδυνεύουν να θεωρηθούν λιποτάκτες, αν και δεν είχε παρατηρηθεί τέτοια περίπτωση. Μπορούσαν όμως να απολυθούν «λόγω απεργίας» με αίτηση του πλοιοκτήτη. Από την επεξεργασία του δείγματος των ναυτολογίων του μεσοπολέμου, δεν εντοπίστηκε καμιά τέτοια αιτιολογία απόλυσης[466].

Η πραγματοποίηση απεργίας ακυρώνεται με το να θεωρείται ως ομαδική άρνηση εκτέλεσης υπηρεσίας στο πλοίο και να χαρακτηρίζεται ως στάση. Θεωρήσαμε σκόπιμο να κάνουμε αυτές τις διευκρινήσεις γιατί τα γεγονότα των ετών 1933-1934 σε ελληνικά φορτηγά πλοία, σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού, δεν μπορούν να ιδωθούν παρά μέσα σ' ένα ευρύτερο πλαίσιο κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών, ύπαρξης σκοπιμοτήτων και άσκησης πιέσεων πολλαπλών μορφών και πηγών. Τα πραγματικά αίτια αφορούσαν στην επιδίωξη των Ελλήνων πλοιοκτητών για την οικονομικότερη εκμετάλλευσή των πλοίων τους, των οποίων η διαχείριση γινόταν από τα μεσιτικά γραφεία του Λονδίνου κι οι μόνες δαπάνες

[465]Χρήστος Ε.Ντούνης, Αντιναύαρχος – Επίτιμος Αρχηγός Λιμενικού Σώματος, *Ναυτιλιακά δρώμενα - Περίοδος 1919-1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2004, σελ. 288.
[466]Joseph P. Coldberg, *The matitime story – A study on labor – management relations,* Harvard University Press, Cambridge 1958, σελ. 192-193 και Σ. Ζάρκος, ΄΄Η έννοια του αδικήματος της λιποταξίας εν τω Εμπορικώ Ναυτικώ (Ελληνική και συγκριτική νομοθεσία)΄΄,στο *ΕΕΝ*, τ. 62, Ιούλιος 1930.

που μπορούσαν να ελέγξουν ήταν αυτές της μισθοδοσίας και της τροφοδοσίας του πληρώματος αν και δεν έλειψαν περιπτώσεις αποφυγής, έστω και μερικώς, της ασφαλιστικής κάλυψης του πλοίου. Τα πληρώματα δεν ήταν πάντα ομοιογενή και «ελεγχόμενα» καθώς σε πλοία με πληρώματα κοινής καταγωγής η πρόκληση αντιδράσεων ήταν λιγότερο πιθανή σε σύγκριση με πλοία, των οποίων τα πληρώματα δεν κατάγονταν από το ίδιο μέρος και δεν είχαν κοινά σημεία αναφοράς (τόπος καταγωγής, συγγένεια, φιλία) με τον πλοίαρχο - συμπλοιοκτήτη.

Ορισμένες φορές οι αντιδράσεις ξεπερνούσαν τις απλές ή μεγάλες διαμαρτυρίες, την διατύπωση έντονων παραπόνων στον πλοίαρχο ή στις αρχές και την επιδίωξη λύσης της ναυτολόγησης με θεμιτά ή αθέμιτα μέσα. Άρχισαν να εκδηλώνονται απεργίες, οι οποίες ακύρωναν κυριολεκτικά την αγωνιώδη προσπάθεια των πλοιάρχων – συμπλοιοκτητών να κρατήσουν ενεργά τα πλοία τους. Εφόσον ήταν ναυλωμένα ή επρόκειτο να ναυλωθούν, μια ακινησία του πλοίου προκαλούσε σοβαρότατο οικονομικό πρόβλημα και σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούσε να οδηγήσει στην καταστροφή. Έτσι, όλες οι απεργιακές κινήσεις θεωρούνταν στάσεις και οι στασιαστές απολύονταν από το πλοίο. Εκτός από τα πληρώματα των πλοίων, στασιαστές θεωρούνταν κι οι άνεργοι ναυτικοί, που εγκατεστημένοι προσωρινά στα λιμάνια ναυτολόγησης (Ρόττερνταμ, Κάρδιφ, Αμβέρσα), διαμαρτύρονταν για το μισθολόγιο ή στήριζαν τους συναδέλφους τους, που απεργούσαν σε πλοία. Ειδικά για τους άνεργους ναυτικούς, η εμπλοκή της ΔΕΝ ήταν άμεση και οι ευθύνες που επωμιζόταν ξεπερνούσαν τις αντοχές και το ρόλο της ως ρυθμιστικού κι ελεγκτικού παράγοντα.

Οι άνεργοι Έλληνες ναυτικοί στα λιμάνια του Ρόττερνταμ, της Αμβέρσας και του Κάρδιφ περίμεναν να βρουν πλοίο για να ναυτολογηθούν κι είτε είχαν απολυθεί από ελληνικά φορτηγά πλοία είτε είχαν μεταβεί από την Ελλάδα με έξοδα του ΟΝ. Εκτός από τα έξοδα μετάβασης, ο ΟΝ κάλυπτε και τις δαπάνες στέγης και διατροφής. Μετά το ξέσπασμα της ναυτιλιακής κρίσης στα τέλη του 1929 και τους παροπλισμούς των πλοίων, εξακολουθούσαν να αποστέλλονται ναυτικοί αλλά δεδομένης της μειωμένης ζήτησης ναυτικών στα πλοία λόγω των παροπλισμών, παρέμεναν άνεργοι στα συγκεκριμένα λιμάνια. Όταν λοιπόν άρχισαν τα προβλήματα με τις απεργίες στα πλοία, που ναυλοχούσαν εκεί, συμπαραστέκονταν στους απεργούς των πλοίων.

Και στα τρία λιμάνια ευρωπαϊκά λιμάνια υπήρξαν παρεμβάσεις των τοπικών αρχών με αποκορύφωμα τις διαμαρτυρίες και τις απεργίες στο Ρόττερνταμ και την επέμβαση με συμμετοχή και των ελληνικών αρχών το καλοκαίρι του 1934, με ενισχύσεις που στάλθηκαν από την Ελλάδα. Τριάντα πέντε (35) «στασιαστές» συνελήφθησαν και δώδεκα «ταραξίες» ναυτικοί μεταφέρθηκαν στην Ελλάδα για να δικαστούν. Παράλληλα κι οι τρεις χώρες

(Ολλανδία, Βέλγιο και Αγγλία) επέβαλαν περιορισμούς στην μετάβαση και παραμονή των άνεργων ελλήνων ναυτικών στα λιμάνια.

Οι άνεργοι ναυτικοί που έμειναν στα λιμάνια έπρεπε να επιστρέψουν στην Ελλάδα. Έτσι εξηγείται το γεγονός ότι το 1935 και μόνο, εμφανίζονται ως έξοδα παλιννόστησης των «στασιαστών» από τον ΟΝ ανερχόμενα στο ποσό των 964.561,80 δρχ ενώ τα έξοδα μεταφοράς «στασιαστών» από διάφορα λιμάνια πριν να παλιννοστηθούν ανέρχεται μαζί τα έξοδα περίθαλψης ναυαγών σε 283.698,20 δρχ. Αν θεωρήσουμε ότι το μέσο ύψος των εξόδων μετακίνησης των ναυτικών, που απεστάλησαν το 1937, προσεγγίζει το αντίστοιχο μέσο ύψος των εξόδων των ναυτικών, που επαναπατρίστηκαν με δαπάνες του ΟΝ το 1935, εκτιμούμε ότι ο αριθμός των «στασιαστών» ναυτικών που παλινοστήθηκαν κατά το έτος 1935 ήταν περί τα 300 άτομα. Έξοδα παλιννόστησης «στασιαστών» εμφανίζονται και την επόμενη χρονιά αλλά αφορούν ένα πολύ μικρό ποσό ύψους 13.000 δρχ περίπου. Το γεγονός προβλήθηκε από τον Διευθυντή του ΟΝ που υποστήριξε πως υπήρχε πλέον πειθαρχία στα πληρώματα και έλλειψη στάσεων χάρις στα μέτρα του Υπουργείου ενώ συνιστούσε «ευοίωνο σημείο» για την πρόοδο της ελληνικής ναυτιλίας[467].

Αν κι υπήρξαν μερικά συμβάντα (απεργίες, διαμαρτυρίες) σε ελληνικά πλοία από το 1932, η έξαρση που παρατηρήθηκε το 1934 δείχνει πως οι εφοπλιστές επέμεναν στις μειώσεις των λειτουργικών εξόδων των πλοίων κι οι αντοχές των πληρωμάτων φαίνεται πως είχαν εξαντληθεί και δοκιμαστεί με την υπογραφή του συμφωνητικού της 12-06-1934, με πέντε σωματεία των κατώτερων πληρωμάτων των πλοίων. Για να σχηματίσουμε μια γενική εικόνα συντάχθηκε ο Πίνακας 9.19. «Απεργιακά γεγονότα 1934» του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου, ο οποίος περιέχει ορισμένα γεγονότα και δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης ή εξαντλητικός και ολοκληρωμένος[468].

Εξετάζοντας αυτά τα στοιχεία, διαπιστώνουμε ότι τα γεγονότα έλαβαν χώρα κυρίως στο Ρόττερνταμ και στο Μπουένος Άϊρες, όπου παρατηρήθηκε μια κορύφωση των απεργιών τον Ιούλιο 1934. Φαίνεται πως η υψηλή απασχόληση των ελληνικών πλοίων στη μεταφορά των σιτηρών της Αργεντινής δημιούργησε κι εντατικούς ρυθμούς εργασίας στα ελληνικά πλοία. Παρότι πάντα απεργούσαν ή εμφανίζονταν να απεργούν τα κατώτερα πληρώματα, με κύρια αιτήματα τη μη εφαρμογή του συμβατικού μισθολογίου του 1933 και τη βελτίωση της τροφοδοσίας ενώ δεν έλειπαν διαμαρτυρίες για την μη εφαρμογή του οκταώρου και του νόμου περί συνθέσεων ή τη συμπεριφορά πλοιάρχων κι αξιωματικών, στην προκειμένη

[467]Ελευθέριος Ξένος, ΄΄Η παρασχεθείσα εις τους ανέργους και ασθενείς ναυτικούς εργασία – Έκθεσις επί του απολογισμού Οίκου Ναύτου του έτους 1936΄΄, στο *ΕΕΝ*, τ. 139, Ιανουάριος 1937.
[468]΄΄Χάριν του γοήτρου της ναυτιλίας΄΄, στο *ΝΧ,* τ. 50, 15-01-1933.

περίπτωση συμμετείχαν κι οι αξιωματικοί, όλων των ειδικοτήτων, αφού καμιά από τις ενώσεις τους δεν είχε συνυπογράψει το συμφωνητικό. Εκτός από τις γενικότερες συνθήκες, που προκάλεσε η παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929, την πτώχευση της ελληνικής οικονομίας το 1932 και την απότομη επιδείνωση των όρων εργασίας (εντατικοποίηση εργασίας, μείωση μισθών, χειροτέρευση τροφοδοσίας), η πραγματοποίηση των απεργιών είχε διευκολυνθεί λόγω της αλλαγής της σύνθεσης των πληρωμάτων, της «ελληνοποίησής» τους δηλαδή, η οποία δημιουργούσε καταλληλότερες προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση κοινής συνείδησης και κοινής τακτικής αντιμετώπισης δυσκολιών ή επίτευξης στόχων.

Για την αντιμετώπιση των απεργιών, εκδηλώθηκε μια καταλυτική πολιτική παρέμβαση μέσω των προξενικών λιμεναρχείων και των τοπικών αρχών, την οποία κι επιβράβευαν, εάν δεν επέβαλλαν οι εφοπλιστές. Οι απεργίες στα πλοία ποινικοποιούνταν έμμεσα κι οι απεργοί κατηγορούνταν για εγκατάλειψη θέσης, ανυπακοή, στάση ή παράνομη απουσία ενώ σε αρκετές περιπτώσεις συνδέονταν και με τη δράση κομμουνιστικών ή αναρχικών στοιχείων. Η αυστηρή εφαρμογή των νέων μέτρων, αμφίβολης νομιμότητας και αποτελεσματικότητας, μπορούσε να οδηγήσει στην οριστική απομάκρυνση των «ταραξιών» από το ναυτικό επάγγελμα κι απέβλεπε στην πλήρη εκκαθάριση της ναυτικής οικογένειας[469].

Η απαγόρευση των απεργιών ήταν από τα πρώτα μέτρα της μεταξικής δικτατορίας. Κι η ίδια η επιβολή της προβλήθηκε ως αντίδραση στην πραγματοποίηση μιας εξαγγελθείσας γενικής απεργίας για την 4η Αυγούστου 1936. Παρά τούτο, δεν έλειψαν άλλες μορφές πάλης και αντιδράσεων των ναυτικών όπως οι «ασθένειες», η χρήση δικαστικών και διοικητικών μέσων για τη βελτίωση της θέσης των ή η υποβολή διαμαρτυριών και καταγγελιών.

9.7.-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η καταγεγραμμένη ανάγκη για τη θέσπιση ενός ποινικού και πειθαρχικού πλαισίου για τη ναυτιλία και τη ναυτική εργασία επιβεβαιώθηκε μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο με την αλλαγή και επέκταση των ταξιδιών των ελληνικών φορτηγών πλοίων, την αύξηση του αριθμού τους και τη ναυτολόγηση μεγάλου αριθμού νέων ναυτικών. Οι εργασίες μιας Επιτροπής που είχε συσταθεί και λειτούργησε το 1911, οδήγησαν το 1923 στη θέσπιση ενός ποινικού και πειθαρχικού κώδικα για τους ναυτικούς. Ήταν ενταγμένος στο γενικότερο πλαίσιο των κοινωνικών και πολιτικών αντιλήψεων της εποχής, τα δε πρότυπά του αποτέλεσαν ο αντίστοιχος γαλλικός και ιταλικός κώδικας. Αν και κινήθηκε στις κατευθύνσεις που ακολούθησαν αρκετές χώρες (πχ. Ισπανία, Γαλλία) με τη δημιουργία ξεχωριστού

[469]Εγκύκλιος ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 27718/28-09-1934 «περί εφαρμογής του νέου ΠΠΚΕΝ».

καθεστώτος για τον έλεγχο και τη δίωξη των ναυτικών αδικημάτων, δεν ανταποκρινόταν πλήρως στις διαμορφωθείσες συνθήκες λειτουργίας των εμπορικών πλοίων.

Επί της ουσίας ο ΠΠΚΕΝ κάλυψε την ανάγκη διασφάλισης ενός κλίματος αποτελεσματικής λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας στο μεσοπόλεμο. Μέσω των διατάξεών του δόθηκαν εγγυήσεις για το σεβασμό του ιδιοκτησιακού δικαιώματος των πλοίων, εξασφαλίστηκαν οι προϋποθέσεις για την αξιοπλοΐα των πλοίων, την εκτέλεση της εργασίας σε αυτά, την τήρηση της τάξης και της πειθαρχίας και την τήρηση μιας ιεραρχικής δομής στο πλοίο ενώ διευθετήθηκε η επιβολή της κρατικής εξουσίας. Η πλειοψηφία των υποχρεώσεων αφορούσε στην προστασία της ιδιοκτησίας κι ακολουθεί η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των πλοίων. Δεδομένης της δράσης του ελληνικού φορτηγού στόλου, μακρυά από την ελληνική επικράτεια, το πλαίσιο που κινήθηκε ο ΠΠΚΕΝ ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η εφαρμογή του στην πράξη δυσχεραίνονταν εξαιτίας της ύπαρξης αναχρονιστικών και ξένων προς την εμπορική ναυτιλία ρυθμίσεων αλλά και των περιορισμών που έθεταν οι συγγενικοί, φιλικοί και τοπικιστικοί δεσμοί των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων. Δεν υπήρξαν γενικευμένα και έντονα προβλήματα πειθαρχίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία κατά το μεσοπόλεμο, παρά την έξαρσή τους κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης μετά το 1929. Οι ναυτικοί απέδιδαν τα προβλήματα στη συμπεριφορά και τις αθέμιτες πρακτικές πλοιάρχων κι εφοπλιστών, οι δε εφοπλιστές και συχνά οι πλοίαρχοι στη συμπεριφορά και στην ατιμωρησία των ναυτικών, στο κράτος ή στις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων.

Η ανάλυση των αιτιολογικών απόλυσης των ναυτικών του μεσοπολέμου απέδειξε ότι οι απολύσεις ναυτικών λόγω διάπραξης αδικημάτων – παραπτωμάτων, αν εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις λιποταξίας και στάσης, αφορούσαν σε πολύ μικρό ποσοστό του συνόλου. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτέλεσαν μεγάλη απειλή για τη ομαλή λειτουργία των ελληνικών φορτηγών πλοίων. Από τα στοιχεία των απολύσεων προκύπτει ότι οι αλλοδαποί, οι Κεφαλλονίτες κι οι δυτικο-ελλαδίτες ναυτικοί διέπρατταν τα περισσότερα αδικήματα. Αναφορικά με τις ειδικότητες των ναυτικών, τη σκυτάλη στη διάπραξη αδικημάτων είχε το προσωπικό των μηχανοστασίων των φορτηγών πλοίων.

Η διαχείριση των υποθέσεων, μετά τη διαπίστωση των αδικημάτων, είχε εγγενείς δυσκολίες λόγω της αδυναμίας συλλογής κατάλληλων αποδεικτικών στοιχείων, της «απροθυμίας» των πλοιάρχων για αυστηρή εφαρμογή, της σύνδεσης ορισμένων αδικημάτων με πολιτικές σκοπιμότητες ή οικονομικές απολαβές, κλπ. Εντούτοις, είχαν υιοθετηθεί τα κατάλληλα μέσα για την εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ όπως η τήρηση ποινολογίου των ναυτικών στα πλοία, η τήρηση βιβλίων τιμωρημένων ναυτικών λόγω αδικημάτων ή λιποτακτών από τις

ελληνικές Λιμενικές Αρχές και τα προξενικά λιμεναρχεία, η σύσταση κι η λειτουργία ανακριτικών συμβουλίων για την εκδίκαση των αδικημάτων. Ένα αμφιλεγόμενο μέτρο, που προτείνονταν επίμονα από μερίδα εφοπλιστών κι αφορούσε στη δημιουργία βιβλιαρίων ποιότητας των ναυτικών, όπου θα καταχωρούνταν στοιχεία για το χαρακτήρα, την προσωπικότητα και την συμπεριφορά τους, δεν υιοθετήθηκε από το ελληνικό κράτος.

Εκσυγχρονίστηκε όμως σ' ένα βαθμό ο ΠΠΚΕΝ, με δύο τροποποιήσεις το 1934. Μ' αυτές επιχειρήθηκε η κάλυψη των ατελειών του και σε ένα βαθμό το σύστημα, μέσω της παροχής μεγαλύτερης εξουσίας στον πλοίαρχο και της άσκησης καλύτερης εποπτείας των ελληνικών πλοίων σε λιμάνια τους εξωτερικού κι ιδίως της Αγγλίας, της Βόρειας Ευρώπης και της Αμερικής από το κράτος, έγινε πιο ορθολογικό και αποτελεσματικό. Συγχρόνως αναδείχθηκε κι η ανάγκη προσδιορισμού συγκεκριμένων όρων και προϋποθέσεων ή αλλιώς δικαιωμάτων και υποχρεώσεων στη ναυτική εργασία ενώ συνειδητοποιήθηκε η ευρύτερη κοινωνική, πολιτική και οικονομική διάσταση των εργασιακών σχέσεων στη ναυτιλία μέσω της διαχείρισης της λιποταξίας και των απεργιών στα φορτηγά πλοία.

Αν για αρκετές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες η λιποταξία των ναυτικών από τα εμπορικά πλοία κατά την περίοδο του μεσοπολέμου συνιστούσε τουλάχιστον αθέτηση των όρων των συμβάσεων ναυτολόγησης, για την κύρια χώρα υποδοχής ή κατεύθυνσης των λιποτακτών, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όχι μόνο δεν ήταν πρόβλημα αλλά καλοδεχούμενη κι επιθυμητή ως στοιχείο της ελευθερίας του ατόμου. Οι ΗΠΑ εκουσίως έγιναν χώρα υποδοχής και τελικός προορισμός μεγάλου αριθμού ναυτικών που εγκατέλειπαν τα εμπορικά πλοία στα οποία εργάζονταν, καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Από το 1935 και μετά η Αυστραλία προσέλκυσε ικανό αριθμό λιποτακτών. Οι τάσεις αυτές αποτυπώνονται στα διαθέσιμα στοιχεία από τον τύπο ή τα δημόσια έγγραφα της εποχής κι επιβεβαιώνονται από τα στοιχεία της ΝΕΠΕΠ.

Εκτός από τα νομοθετικά μέτρα που είχε λάβει το ελληνικό κράτος με τον ΠΠΚΕΝ το 1923 με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της λιποταξίας των ναυτικών, στη συνέχεια καθιέρωσε διοικητικές διαδικασίες και μέσα για την εφαρμογή τους. Οι περισσότερες λιποταξίες Ελλήνων ναυτικών από εμπορικά πλοία κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου συνέβησαν κατά τις περιόδους 1925-1929 και 1935-1940. Η ενθάρρυνση των λιποταξιών από τις ΗΠΑ και ο πόθος της μετανάστευσης αποτέλεσαν την κύρια αιτία της αύξηση των λιποταξιών. Αντίθετα, η απόδοση των λιποταξιών στην έλλειψη συλλογικών συμβάσεων εργασίας δεν φαίνεται να ευσταθεί αφού την περίοδο 1935-1940 που είχαν κατακόρυφη αύξηση υπήρχαν, αν και «νοθευμένες», συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Οι δυσχέρειες αντιμετώπισης της λιποταξίας είχαν να κάνουν με το γεγονός ότι τα ελληνικά φορτηγά πλοία δραστηριοποιούνταν σχεδόν πάντα εκτός της ελληνικής επικράτειας ενώ δεν έλειπαν οι δυσχέρειες χαρακτηρισμού λόγω της φύσης της και οι νομικές αδυναμίες της στοιχειοθέτησής της. Δεν έλειπαν επίσης καταχρηστικές περιπτώσεις κήρυξης λιποτακτών προκειμένου να αποφύγουν έξοδα ορισμένοι πλοίαρχοι.

Το 1934 έγιναν βήματα για να εξορθολογιστεί το καθεστώς της λιποταξίας και δεν διώκονταν πλέον ως λιποτάκτες οι ναυτικοί που εγκατέλειπαν τα πλοία στην ελληνική επικράτεια. Με στόχο την ταχύτερη διεκπεραίωση των υποθέσεων λιποταξίας υιοθετήθηκαν συνοπτικές διαδικασίες για τη δίωξη της λιποταξίας, αμφίβολης νομιμότητας κι αποτελεσματικότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ και σε σχέση με το συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων ναυτικών του μεσοπολέμου οι Κεφαλλονίτες, οι αλλοδαποί κι οι δυτικο-ελλαδίτες ναυτικοί διέπρατταν τις περισσότερες λιποταξίες. Οι ναυτόπαιδες, οι μάγειροι, οι θαλαμηπόλοι κι οι ναύτες ήταν οι ειδικότητες των ναυτικών που διέπρατταν τις περισσότερες λιποταξίες σε σχέση με το συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων ναυτικών στο μεσοπόλεμο. Παρότι ο αριθμός των λιποτακτών θερμαστών εμφανίζεται υψηλός σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των λιποτακτών, δεν φαίνεται να γίνονταν στην πλειοψηφία τους από Έλληνες ναυτικούς. Σε τελική ανάλυση, το πρόβλημα της λιποταξίας δεν είχε τη σπουδαιότητα που του αποδίδονταν στο ναυτιλιακό κλάδο. Είχε ευρύτερες κοινωνικές διαστάσεις, που συνδέονταν με τη μετανάστευση και συνεπώς κάθε προσπάθεια αντιμετώπισής του στον περιορισμένο ναυτιλιακό χώρο ήταν καταδικασμένη σε αποτυχία.

Η στάση ως αδίκημα των ναυτικών δεν συνδέεται με τη γνωστή στάση εργασίας, που γίνεται στο πλαίσιο εργατικών διεκδικήσεων και έχει μια μορφή αγωνιστικής κινητοποίησης. Ως στάση χαρακτηρίζεται μια γενικευμένη ή έστω ολιγάριθμη ανυπακοή μελών του πληρώματος ενός πλοίου στις διαταγές του πλοιάρχου ή των ιεραρχικά ανωτέρων τους.

Η εξέταση της περιπτωσιολογίας των στάσεων κατά το μεσοπόλεμο έδειξε ότι σε ανώμαλες περιόδους μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και λίγο πριν το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο σημειώθηκαν περιστατικά ομαδικής άρνησης εκτέλεσης υπηρεσίας, τα οποία συνδέονταν μάλλον με τις ειδικές πολεμικές συνθήκες. Αλλά κατά την περίοδο μετά τη ναυτιλιακή κρίση του 1929 η στάση χρησιμοποιήθηκε από τις ελληνικές αλλά και ξένες αρχές για να διωχθούν ναυτικοί που απεργούσαν.

Εν κατακλείδι, η διαχείριση των «στάσεων» σε όλα τα επίπεδα και από τις περισσότερες πλευρές μέχρι το 1936 ήταν τουλάχιστον ατυχής και δημιουργούσε μεγαλύτερα προβλήματα από εκείνα που υποτίθεται ότι αποσκοπούσε να αντιμετωπίσει. Και μόνο η ταύτιση κάθε

απεργιακής εκδήλωσης με στάση, ανυπακοή ή εγκατάλειψη θέσης, ακύρωνε την απεργία εκ προοιμίου. Οι αρνητικές επιπτώσεις δεν αφορούσαν μόνο στη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου, στην εργασία των ναυτικών και στη δράση των ναυτικών συνδικαλιστικών σωματείων. Αφορούσαν και στην ψυχολογία κυρίως του στελεχιακού δυναμικού του διοικητικού μηχανισμού καθώς περιόριζε αισθητά, αν δεν αναιρούσε ως ένα βαθμό και κάθε εγχείρημα ή φιλοδοξία ενασχόλησης με τα υφιστάμενα προβλήματα, τις αιτίες και την αντιμετώπισή τους. Γιατί είναι σαφές πως υπονομεύτηκε η εκσυγχρονιστική τακτική των αξιωματικών της ΔΕΝ στην αγορά της ναυτικής εργασίας, μέσω πχ. της αποστολής πληρωμάτων σε λιμάνια του εξωτερικού. Κοντολογίς, από κοινωνική και οικονομική άποψη, πρόκειται για μια προσπάθεια γρήγορης και ανελαστικής επιβολής των μηχανισμών ελέγχου και κυρώσεων στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Το ελληνικό κράτος δρώντας σε ένα ασταθές και ευαίσθητο περιβάλλον με δραματικές εθνικές περιπέτειες, τις οποίες ακολούθησαν έντονοι κοινωνικοί και οικονομικοί μετασχηματισμοί, κατάφερε να διαμορφώσει μια συγκροτημένη ναυτιλιακή πολιτική κατά το μεσοπόλεμο. Η εμπορική φορτηγός ναυτιλία είχε αποκομίσει σημαντικά κέρδη από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, τα οποία επανεπενδύθηκαν στον κλάδο με την προτροπή και τη στήριξη του ελληνικού κράτους (απαλλαγή φορολόγησης των κερδών, κλπ.). Δεδομένης της έλλειψης σημαντικού εθνικού μεταφορικού έργου, της αδυναμίας παρεμβάσεων σε τομείς όπως η χρηματοδότηση, η ασφάλιση, η παροχή επιδοτήσεων κι η διευκόλυνση ναυπηγήσεων πλοίων και του χαρακτήρα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (εγκατάσταση και δράση στο εξωτερικό, κλπ.), οι επιλογές της ελληνικής πολιτείας περιορίζονταν στην διαμόρφωση ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου για τη μεταχείριση των πλοίων (νηολόγηση, υποθήκευση, κλπ.) και τη στελέχωσή τους. Η στήριξη συνεπώς της ίδιας της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης περνούσε και μέσα από τη στήριξη της ναυτικής εργασίας.

Οι απώλειες μεγάλου αριθμού ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο δημιούργησαν ένα μεγάλο αριθμό ανέργων ναυτικών, ο οποίος εκτιμάτο ότι θα αυξανόταν στη συνέχεια λόγω του προστατευτισμού που εκδηλωνόταν στο παγκόσμιο εμπόριο. Το πρόβλημα της ανεργίας αποκτούσε μεγαλύτερη οξύτητα στην χώρα λόγω της έλευσης των προσφύγων και την αδυναμία της ελληνικής οικονομίας να εξασφαλίσει υψηλά ποσοστά εργατικής απασχόλησης. Πέραν τούτων, η ναυτική εργασία σημαδεύτηκε αφενός από τις τεχνολογικές εξελίξεις στην κίνηση των πλοίων (μηχανές πρόωσης) κι αφετέρου από την πλήρη διεθνοποίηση του κύκλου των εργασιών του εμπορικού φορτηγού στόλου. Η εξασφάλιση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών στην φορτηγό ναυτιλία απέκτησε ιδιαίτερη σημασία κι αναδείχθηκε σε έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες κι ορισμένες φορές στον καθοριστικότερο για τη διαμόρφωση της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η συνοχή αυτής της ναυτιλιακής πολιτικής, με σταθερούς μακροπρόθεσμους στόχους και με την ανάληψη των κατά καιρούς μέτρων, εξασφαλίστηκε μέσω της δημιουργίας ενός εξειδικευμένου, πειθαρχημένου και αφοσιωμένου φορέα στις υποθέσεις της εμπορικής ναυτιλίας. Το Λιμενικό Σώμα συνέβαλε καθοριστικά στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας και στην υιοθέτηση – εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων για τη στήριξη της ναυτικής εργασίας. Η δε κρατική πολιτική εκφράστηκε κατά μείζονα λόγο μέσα από τις δράσεις του προσωπικού του. Παρά τους ισχυρούς κλυδωνισμούς που γνώρισε η πορεία της ίδρυσης, της οργάνωσης και της λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος κατά την περίοδο 1915-

1927, η αποτελεσματικότητα των πολλαπλών και πολυσχιδών δράσεων του προσωπικού του, κατά την ταραγμένη αυτή περίοδο και ιδίως μετά από αυτήν, για τη ναυτική εργασία είναι αξιοσημείωτη.

Η περιφορά των αρμοδιοτήτων της εμπορικής ναυτιλίας, με σημείο αιχμής τις αρμοδιότητες σχετικά με τη ναυτική εργασία, αναδείκνυε απλώς την έλλειψη ή αδυναμία κατανόησης του ρόλου της ναυτικής εργασίας στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, αλλά και της εμπορικής φορτηγού ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία και κοινωνία από τους πολιτικούς της εποχής, με εξαίρεση ένα μεγάλο μέρος βενιζελικών κυρίως πολιτικών και στελεχών, επικεφαλής των οποίων ήταν ο Ελευθέριος Βενιζέλος. Και δεν έχει σημασία αν αυτή η έλλειψη ή αδυναμία κατανόησης γινόταν σκόπιμα ή όχι αλλά ούτε αν επρόκειτο για το αποτέλεσμα επικράτησης συμφερόντων ποικίλλων μορφών. Οι αρνητικές επιπτώσεις των αλλεπάλληλων εγχειρημάτων της ανακατανομής αρμοδιοτήτων για την εμπορική ναυτιλία και τη ναυτική εργασία μεταξύ των Υπουργείων Ναυτικών, Εθνικής Οικονομίας και Εργασίας στη συνέχεια, ήταν που οδήγησαν στη συνειδητοποίηση της αδήριτης ανάγκης για την ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ). Εκτός από την οριστική και αποτελεσματική επίλυση του θέματος, το μεγαλύτερο όφελος από την ίδρυση του ΥΕΝ ήταν το γεγονός ότι η ακολουθούμενη πολιτική στην εμπορική ναυτιλία και ο διοικητικός της φορέας (Λιμενικό Σώμα) απέκτησαν πολιτική έκφραση και στήριξη.

Αν ο χαρακτήρας της ελληνικής φορτηγού κυρίως ναυτιλίας και η ανάγκη διαρκούς παρακολούθησης της δράσης της ναυτιλίας από ένα περιβάλλον αντίστοιχο με κείνο του πλοίου όσο αφορά στην οργάνωση, στην πειθαρχία και στη δομή αλλά και στην στελέχωση με προσωπικό με ποικίλες γνώσεις, εμπειρίες και ικανότητες επέβαλαν τη δημιουργία του Λιμενικού Σώματος, η λειτουργία του καθορίστηκε από την πολιτική αστάθεια κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεσοπολεμικής περιόδου και την περιορισμένη ενασχόληση των προϊσταμένων του Υπουργών. Η εμπορική ναυτιλία ήταν μια από τις αρμοδιότητες των Υπουργείων τους, με έλασσον πολιτικό ενδιαφέρον αντίθετα με την επιβατηγό ακτοπλοΐα και την ιστιοφόρο ναυτιλία. Η διαχείριση των επιπτώσεων της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης του 1929 στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία ανέδειξε επίσης την ανάγκη της ανάληψης της πολιτικής ευθύνης των μέτρων που λαμβάνονταν, τα οποία συχνά είχαν έντονο μεταρρυθμιστικό περιεχόμενο. Δεν ήταν τυχαίο το γεγονός η ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας έγινε με δειλά βήματα και σταδιακά ενώ κι οι εφοπλιστές αντιμετώπισαν το εγχείρημα με καχυποψία.

Τα μέτρα ιδίως κατά την περίοδο 1930-1935 είχαν κατά την άποψή τους ένα καθαρά φιλεργατικό χαρακτήρα και δεν είχαν άδικο ως ένα βαθμό. Εκ του αποτελέσματος όμως

απεδείχθη ότι οι ίδιοι ωφελήθηκαν περισσότερο καθώς φαίνεται καθαρά ότι το εργασιακό κόστος (μισθοί, τροφοδοσία) μειώθηκε δραστικά εκείνη ακριβώς την περίοδο. Αντίθετα, ο ελληνικός φορτηγός στόλος αυξήθηκε και συνεπώς υπήρξαν κέρδη που επανεπενδύθηκαν στον κλάδο ή και ισχυρές προσδοκίες για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας σε οριακές περιπτώσεις. Αναμφισβήτητα, το επενδυτικό περιβάλλον δεν επηρεάστηκε αρνητικά από το εργασιακό κόστος των πληρωμάτων.

Κατά την περίοδο 1925 – 1934 αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των φιλεργατικών μέτρων στη ναυτική εργασία. Το γεγονός ότι αυτή την περίοδο ο αριθμός των ελληνικών φορτηγών πλοίων όχι μόνο δεν μειώθηκε αλλά αυξήθηκε και μάλιστα κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης 1929-1935, μας ωθεί στο να θεωρήσουμε ότι η λήψη μέτρων στήριξης της ναυτικής εργασίας δεν είναι πάντα αντίθετη με την κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Και το επισημαίνουμε γιατί έχει υποστηριχθεί κατά καιρούς ότι στην περίοδο του μεσοπολέμου είτε δεν είχαν ληφθεί καθόλου μέτρα για τους ναυτικούς είτε ότι τα μέτρα που ελήφθησαν δημιουργούσαν ανυπέρβλητα προβλήματα στα ελληνικά φορτηγά πλοία.

Η διαχείριση των προβλημάτων των ελληνικών εμπορικών πλοίων δεν ήταν κι εφικτό πλέον να απομονωθεί σε εθνικό επίπεδο. Επρόκειτο για μια διεθνή δραστηριότητα και διεθνείς οργανισμοί, όπως η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), διαδραμάτιζαν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των πολιτικών που ακολουθήθηκαν στην ναυτική εργασία. Αν κι η Ελλάδα χρειαζόταν την στήριξη των διεθνών οργανισμών για την παροχή δανείων ή την προσφορά οικονομικής και τεχνικής βοήθειας για την αντιμετώπιση εθνικών ζητημάτων όπως το προσφυγικό, στην περίπτωση της εμπορικής φορτηγού ναυτιλίας η σύμπλευση με τις προτεραιότητες της ΔΟΕ υποστηριζόταν από την κρατική διοίκηση, τους ναυτικούς και τους εφοπλιστές, χωρίς βέβαια κοινή αφετηρία ή στόχευση. Η συλλογική εκπροσώπηση και δράση τόσο των ναυτικών όσο και των εφοπλιστών δεν ήταν ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Εκτός από την οικονομική επιφάνεια και τις επιχειρηματικές τακτικές, οι αντιθέσεις στις προσεγγίσεις, πρακτικές και συμφέροντα μεταξύ των κλάδων της επιβατηγού και φορτηγού ναυτιλίας κυρίως, διαφοροποιούσαν τους εφοπλιστές ενώ ο ναυτικός συνδικαλισμός είχε διασπαστεί σε δύο κυρίαρχα μέτωπα («θεσμικό» και «κομμουνιστικό») λόγω εξωγενών παραγόντων που αφορούσαν σε πολιτικές παρεμβάσεις, κομματικά συμφέροντα ή και ιδεολογικούς προσανατολισμούς των ηγετικών στελεχών.

Στα δύσκολα χρόνια του μεσοπολέμου με την έκρηξη των κοινωνικών αντιθέσεων, συμπεριλαμβανομένων κι εκείνων στην εμπορική ναυτιλία, το κενό της αποτελεσματικής συλλογικής δράσης των ναυτικών σωματείων αντισταθμίστηκε ως ένα βαθμό από την έλλειψη συνοχής στον εφοπλιστικό χώρο και από τη «φιλοναυτεργατική» στάση των

εκπροσώπων της δημόσιας διοίκησης. Η στάση αυτή απεδείχθη καθοριστική κατά την περίοδο της ναυτιλιακής και οικονομικής κρίσης 1930-1935, με τη λήψη πληθώρας μέτρων στήριξης των άνεργων αλλά και των εργαζομένων ναυτικών από το ελληνικό κράτος.

Στις περισσότερες περιπτώσεις φάνηκε πως η λήψη μέτρων ήταν προτιμότερη από την παράλειψη αντιμετώπισης μιας κατάστασης. Τα μέτρα μπορεί να δημιουργούσαν πρόσθετο κόστος κατά καιρούς, με εξαίρεση την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης που μείωσαν το εργασιακό κόστος των πλοίων. Από την άλλη όμως, μέσω αυτών των μέτρων εξασφαλιζόταν η ομαλότητα στον κλάδο και η αύξηση του επιπέδου των γνώσεων και την ικανοτήτων των ναυτικών και κατά συνέπεια η αποδοτικότητα της ναυτικής εργασίας στο πλοίο.

Δύο τομείς στους οποίους δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση από το ελληνικό κράτος ήταν η ποιοτική αναβάθμιση του ναυτεργατικού δυναμικού και η μέριμνα για την ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών λόγω της επικινδυνότητας του ναυτικού επαγγέλματος. Και οι δύο συνδέονταν με τη μείωση των αρνητικών της επιπτώσεων στους ναυτικούς καθώς τα ναυτικά ατυχήματα των ελληνικών φορτηγών πλοίων κατείχαν καθόλη σχεδόν τη διάρκεια του μεσοπολέμου την πρώτη θέση στην παγκόσμια κατάταξη.

Η ναυτική εκπαίδευση γνώρισε μια αξιοσημείωτη αλλαγή. Το κράτος πέρασε το 1930 από την άσκηση της εποπτείας της λειτουργίας των ιδιωτικών σχολών Πλοιάρχων, Μηχανικών ή Ραδιοτηλεγραφητών, που προετοίμαζαν τους υποψήφιους για την απόκτηση διπλωμάτων ναυτικής ικανότητας, στην ίδρυση της πρώτης δημόσιας ναυτικής σχολής πλοιάρχων στην Ύδρα. Για την εξασφάλιση των οικονομικών πόρων της λειτουργίας της θεσπίστηκε ένας Λογαριασμός Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), τροφοδοτούμενος με εισφορές εφοπλιστών και με την καταβολή διαφόρων τελών, που λειτουργεί μέχρι και σήμερα.

Η πιο πρώιμη κι ενδεχόμενα η ισχυρότερη έκφραση της «φιλοναυτεργατικής» πολιτικής του κράτους αφορούσε στη δημιουργία και λειτουργία ενός πρωτοποριακού και μοναδικού συστήματος κοινωνικής ασφάλισης στην Ελλάδα. Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) είχε ιδρυθεί και λειτουργούσε από το 1861 και κατά το μεσοπόλεμο έγιναν σημαντικά βήματα εκσυγχρονισμού της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Κωδικοποιήθηκε η νομοθεσία του, αναδιοργανώθηκε η εσωτερική του υπηρεσία με την ανάληψή της από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, ενισχύθηκαν και διασφαλίστηκαν οι διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι ενώ ελέγχονταν αυστηρά κι ιδίως κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης του 1929 η κανονική σύνθεση πληρώματος των πλοίων και η έγκαιρη απόδοση των εισφορών των ναυτολογίων τους. Αυξήθηκαν επίσης ποσοτικά και ποιοτικά οι παροχές στους ασφαλισμένους ναυτικούς.

Παράλληλα διατηρήθηκε ως το τέλος του μεσοπολέμου μια μορφή κοινωνικού ελέγχου της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών, μέσω του θεσμού των Συνελεύσεων των

Αντιπροσώπων των εργατών θαλάσσης. Το μείζον θέμα που αναδείχθηκε στο σχήμα της κοινωνικής ασφάλισης αφορούσε στο χαρακτήρα του ΝΑΤ και συγκεκριμένα εάν επρόκειτο για οργανισμό κοινωνικής ασφάλισης ή κοινωνικής πρόνοιας. Το θέμα είχε προκύψει κυρίως εξαιτίας της απόφασης να χορηγηθούν από το ΝΑΤ συντάξεις στις οικογένειες των θυμάτων του ρυμουλκού του Πολεμικού Ναυτικού *Αλέξανδρος Ζ* και της ατεκμηρίωτης αύξηση των συντάξεων ορισμένες φορές.Τελικά με την κωδικοποίηση της νομοθεσίας του ΝΑΤ το 1940 αποσαφηνίστηκε με κατηγορηματικό τρόπο ότι το ΝΑΤ ήταν οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης.

Η συγκεκριμένη κωδικοποίηση αποτέλεσε το επιστέγασμα της διαρκούς μέριμνας της ΔΕΝ για τη ενίσχυση των πόρων, την κατοχύρωση των παροχών του ΝΑΤ στους ασφαλισμένους τους ναυτικούς και τη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας του ΝΑΤ. Αξίζει να σημειώσουμε πως έγινε μετά από την έγκαιρη διαπίστωση μιας διετούς (1936-1937) κακοδιαχείρισης του ΝΑΤ και την άμεση κι αποτελεσματική παρέμβαση για την υπέρβαση του προβλήματος που είχε ανακύψει.

Αποτελεσματική όμως ήταν κι η παρέμβαση που είχε γίνει στο σχήμα της πρόσβασης και λειτουργίας της αγοράς την ναυτικής εργασίας κατά την ίδρυση του ΝΑΤ το 1861. Έχοντας ήδη θεσπιστεί η πρόσβαση στην αγορά ναυτικής εργασίας μέσω της ναυτικής απογραφής και της κατοχής ναυτικού φυλλαδίου και η λειτουργία της μέσω της τήρησης του ναυτολογίου στα πλοία, η κοινωνική ασφάλιση και η πρόνοια των ναυτικών συνδέθηκε τόσο με τη ναυτική απογραφή για την κατοχύρωση του ασφαλιστικού δικαιώματος όσο και με το ναυτολόγιο για την καταγραφή της απασχόλησης και την διασφάλιση των πόρων του ΝΑΤ. Η δε πρόσβαση στις παροχές του ΝΑΤ βασιζόταν στον έλεγχο των καταχωρήσεων στο ναυτικό φυλλάδιο και στο ναυτολόγιο.

Όμως τόσο το ναυτικό φυλλάδιο όσο και το ναυτολόγιο χρησιμοποιήθηκαν στο μεσοπόλεμο για τον έλεγχο της πρόσβασης στην αγορά της ναυτικής εργασίας και στην επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί κάθε φορά. Η πρώτη δεκαετία (1920-1930) του μεσοπολέμου σημαδεύτηκε από την προσπάθεια για τη ενίσχυση της ναυτολόγησης σε ελληνικά φορτηγά πλοία Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών (κατόχων ναυτικών φυλλαδίων) μέσω απαγορεύσεων κι αυστηρού ελέγχου της σύνθεσης των ναυτολογίων τους. Το αποτέλεσμα ήταν να μειωθεί ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών στο 4-6% κατά την περίοδο 1930-1935.

Στη δεύτερη δεκαετία (1930-1940) και λόγω της οικονομικής κρίσης οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν στην εξασφάλιση της απασχόλησης των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών μέσω της δημιουργίας κινήτρων εξόδου από το ναυτικό επάγγελμα, την επιβολή

ηλικιακών περιορισμών, τον αποκλεισμό ατόμων με προβλήματα υγείας ή την απαγόρευση ναυτολόγησης ναυτικών που είχαν διαπράξει ποινικά αδικήματα. Το σύστημα έγινε πιο ορθολογικό και αποσυνδέθηκε βαθμιαία από την ασφάλιση των ναυτικών. Οι περιορισμοί στην πρόσβαση στην αγορά της ναυτικής εργασίας έγιναν αυστηρότεροι από το 1936 και μετά καθώς υποστηρίζονταν από τα ναυτικά σωματεία, τα οποία αποσκοπούσαν στην διασφάλιση της εργασίας των μελών τους. Δεν ήταν όμως κι έξω από τις επιλογές της δικτατορίας του Μεταξά για την στήριξη μιας «πειθαρχημένης» αγοράς ναυτικής εργασίας.

Στην ουσία το 1936 έκλεισε ο κύκλος της συνεχούς μείωσης του αριθμού των ναυτικών φυλλαδίων που εκδίδονταν στο μεσοπόλεμο κι υιοθετήθηκε ένα νέο σχήμα της ναυτικής απογραφής. Έτσι πραγματοποιήθηκε μια αυστηρή περιχαράκωση του ναυτικού επαγγέλματος. Δεν άλλαξαν εντούτοις τα βασικά χαρακτηριστικά του ναυτικού πληθυσμού όπως η προέλευση των ναυτικών από τους κύριους ελληνικούς ναυτότοπους της Χίου, της Σύρου, της Άνδρου και της Κεφαλονιάς.

Οι τοπικοί και συγγενικοί του πληρώματος με τον πλοίαρχο ή και τον πλοιοκτήτη, που συνεπαγόταν η κοινή τους καταγωγή, επηρέαζε καθοριστικά το είδος και το περιεχόμενο της εργασιακής τους σχέσης. Παρά τούτο, η αύξηση του αριθμού των ναυτικών κατά το μεσοπόλεμο, η αλλαγή των συνθηκών δραστηριοποίησης των ελληνικών φορτηγών πλοίων και η επακόλουθη μεταβολή των συνθηκών εργασίας στα φορτηγά πλοία συντέλεσαν στην συνειδητοποίηση της ανάγκης για τον προσδιορισμό των όρων και των προϋποθέσεων των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας. Σε αρκετά κράτη είχαν θεσμοθετηθεί κατά το μεσοπόλεμο καθώς είχαν αποτελέσει αντικείμενο εργατικών διεκδικήσεων.

Η έλλειψη αποτελεσματικής συλλογικής οργάνωσης και δράσης ναυτικών και εφοπλιστών στην Ελλάδα δεν επέτρεψε αντίστοιχες δράσεις διεκδικήσεων για την θεσμοθέτηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Οι λειτουργοί της κρατικής διοίκησης (Αξιωματικοί ΛΣ), αν κι είχαν αντιληφθεί την ανάγκη εισαγωγής ενός συστήματος συλλογικών συμβάσεων εργασίας, που θα καθόριζαν τους όρους άσκησης της εργασίας στα πλοία, δεν θεωρούσαν ότι θα έπρεπε να το υιοθετήσουν. Πίστευαν πως εφόσον δεν είχε την κατάλληλη κοινωνική αποδοχή, οι πιθανότητες επιτυχούς εφαρμογής του ήταν περιορισμένες.

Τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν στα ελληνικά φορτηγά πλοία κατά την διάρκεια της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης (1930-1935) οφείλονταν στις προσπάθειες των εφοπλιστών να διατηρήσουν τα πλοία τους ενεργά μειώνοντας δραστικά το εργασιακό κόστος (μισθοδοσία και τροφοδοσία των ναυτικών). Η εκδήλωση απεργιών ή η υποβολή διαμαρτυριών στις αρχές για τις συνθήκες εργασίας στα φορτηγά πλοία θεωρήθηκε ότι συντέλεσε στη διασάλευση της πειθαρχίας των πληρωμάτων τους. Η δε «απειθαρχία»

αποδόθηκε κατά κύριο λόγο στην έλλειψη ενός σαφούς πλαισίου των όρων εργασίας στα εμπορικά πλοία, οι οποίοι θα αποτύπωναν τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα ναυτικών κι εφοπλιστών ή των εντολοδόχων τους πλοιάρχων.

Έτσι και ενώ δεν είχε παρέλθει η οικονομική και ναυτιλιακή κρίση του 1929 η ΔΕΝ, αν και διστακτικά, καθιέρωσε τον πρωτοποριακό για την εποχή θεσμό των συλλογικών συμβάσεων εργασίας στην εμπορική ναυτιλία το 1934. Ο αιφνιδιασμός επιφανών νομικών της χώρας, όπως ο Κ. Δεσποτόπουλος, ανέδειξε τον ρηξικέλευθο χαρακτήρα του εγχειρήματος παρότι αφορούσε κυρίως στην μισθοδοσία των ναυτικών. Οι εργασιακές σχέσεις περνούσαν πλέον σ' ένα νέο επίπεδο λειτουργίας κι η αγορά ναυτικής εργασίας αναδιοργανώθηκε. Η διάδοση κι η ανάπτυξη του θεσμού των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας αφορούσε στον καθορισμό του ύψους των μισθών. Ο θεσμός εφαρμόστηκε επί δικτατορίας του Μεταξά και με την παρέμβαση των επιτροπών διαιτησίας, σε περίπτωση που δεν επιτυγχανόταν συμφωνία μεταξύ ναυτικών κι εφοπλιστών.

Το κυριότερο πάντως βήμα με την υιοθέτηση και την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας είχε να κάνει με την παροχή δυνατοτήτων ενδυνάμωσης της συλλογικής δράσης των εφοπλιστών και κυρίως των ναυτικών. Από αυτή μάλιστα την άποψη και με διαπιστωμένη την κυριαρχία της «ατομικότητας» στην ελληνική κοινωνία και οικονομία, επρόκειτο για μια ουσιαστική κίνηση εκσυγχρονισμού του πλαισίου της ναυτικής εργασίας. Το παράξενο είναι πως εμπεδώθηκαν σε μια εποχή (δικτατορία Μεταξά) κατά την οποία οι συνδικαλιστικές ελευθερίες είχαν συρρικνωθεί.

Η μισθοδοσία των ναυτικών, που αποτέλεσε το βασικό στοιχείο των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας το 1934, συμβάδισε με την πορεία της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας στο μεσοπόλεμο. Οι υψηλοί μισθοί τα πρώτα μεσοπολεμικά χρόνια αντικατοπτρίζουν την υψηλή κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξαιτίας του αυξημένου μεταφορικού έργου. Η διαρκής μείωση των μισθών από το 1923 και μετά, τους έφερε στα κατώτερα επίπεδα κατά την περίοδο της ναυτιλιακής και οικονομικής κρίσης του μεσοπολέμου. Παρά τις αυξήσεις των μισθών που ακολούθησαν στα χρόνια 1936-1940, οι απώλειες των μισθών δεν αντισταθμίστηκαν και πλησίασαν οριακά το ύψος των μισθών πριν από το 1930. Η δε αύξηση των μισθολογίων από το 1940 οφειλόταν στην έναρξη των εχθροπραξιών του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου.

Οι παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους στη μισθοδοσία των ναυτικών των εμπορικών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο, εκκινούν από την παρακολούθηση της κατάστασης και την μεσολάβηση σε περίπτωση καταγγελιών ή διαμαρτυριών. Το 1924 καταγράφηκε η καταβαλλόμενη μισθοδοσία ανά ειδικότητα και είδος πλόων των πλοίων και τα σχετικά

στοιχεία χρησιμοποιούνταν εν είδει οδηγού προκειμένου να επιλύονται διαφορές στη ναυτική εργασία.

Η ναυτιλιακή κρίση του 1929 οδήγησε στη λήψη μέτρων για τη στήριξη των εφοπλιστών και την αρωγή των ναυτικών. Το 1933 συντάχθηκε από τη ΔΕΝ κι εφαρμόστηκε ένα ενιαίο μισθολόγιο των ναυτικών των φορτηγών πλοίων. Τα όρια των μισθών (κατώτατο κι ανώτατο) είχαν μελετηθεί αρκετά κι υιοθετήθηκαν έγκαιρα και προτού η οικονομική κρίση πάρει άσχημες διαστάσεις, όπως κι έγινε. Το ενιαίο μισθολόγιο δεν ικανοποίησε τους ναυτικούς και τους εφοπλιστές, αποτέλεσε όμως την αφορμή για να καταλήξουν σε συμφωνία την επόμενη χρονιά (1934). Το νέο μισθολόγιο ήταν χαμηλότερο εκείνου της ΔΕΝ του 1933 και δεν υπογράφτηκε παρά από μια μερίδα ναυτικών σωματείων. Στις θετικές του επιπτώσεις συγκαταλέγεται κι η εισαγωγή των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία την ίδια χρονιά (1934) με νόμο.

Η υπογραφή τους από εφοπλιστές και ναυτικά σωματεία, άρχισε ή ακριβέστερα επιβλήθηκε μόνο μετά τη δικτατορία του Μεταξά. Η δε επιβολή των όρων των συλλογικών συμβάσεων ναυτικής εργασίας (μισθών) μέσω αποφάσεων των επιτροπών διαιτησίας, δεν εύρισκε συνήθως σύμφωνους τους ναυτικούς των εμπλεκομένων ναυτικών σωματείων.

Η κρατική παρέμβαση (καταγραφή των ισχυόντων μισθών και θέσπιση του «ενιαίου» μισθολογίου για τη χρήση τους σε περιπτώσεις επίλυσης διαφορών στη ναυτική εργασία, κλπ.) ήταν πρωτοποριακή για τα χρόνια του μεσοπολέμου, παρότι οι συνθήκες δεν ευνοούσαν την πλήρη ανάπτυξη κι εφαρμογή τους. Επρόκειτο για μια περίοδο κατά την οποία δέσποζε η ευκαιριακή και κοντόφθαλμη προάσπιση ή προώθηση των συμφερόντων εφοπλιστών και ναυτικών, αμφότεροι δε αδιαφορούσαν για την εξασφάλιση μιας ευρύτερης προοπτικής. Αναδείχθηκε όμως και το γεγονός ότι η αναληφθείσα κρατική παρέμβαση για την αντιμετώπιση της κατάστασης ήταν αποτελεσματικότερη από την έλλειψη παρέμβασης ή την απαθή στάση της δημόσιας διοίκησης έναντι των προβλημάτων στο χώρο της ναυτιλίας.

Τα στοιχεία για την εξέλιξη του εργασιακού κόστους έδειξαν πως ακολούθησε μια πτωτική πορεία με κατώτατο σημείο την περίοδο της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935. Ως ένα βαθμό συμπορεύθηκε με τις δραστηριότητες της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας και τον ναυλοτιμάριθμο.

Αν εξαιρέσουμε τα στοιχεία των ναυτολογίων για τη μισθοδοσία, που θεωρούμε πως σε γενικές γραμμές είναι ακριβή, τα υπόλοιπα διαθέσιμα στοιχεία είναι κατ' εκτίμηση. Ειδικά μάλιστα τα στοιχεία που παρέχονταν από τους εφοπλιστές κι αφορούν στην περίοδο 1936-1940, κατά την οποία είχε ενεργοποιηθεί ο μηχανισμός των συλλογικών συμβάσεων και των επιτροπών διαιτησίας, δεν είναι αξιόπιστα και συγκρίσιμα. Ο σκοπός τους ήταν να πείσουν

τους κρατικούς φορείς κι όχι μόνο για την αυξημένη συμβολή του εργασιακού κόστους στα λειτουργικά έξοδα των πλοίων τους ή στον ακαθάριστο ναύλο για να αποφύγουν τον καθορισμό υψηλών μισθών μέσω των επιτροπών διαιτησίας. Κατά την εκτίμησή μας όμως και βάσει των στοιχείων των ναυτολογίων, εκείνη ακριβώς την πενταετία 1936-1940, το βασικότερο κόστος ναυτικής εργασίας ήτοι της μισθοδοσίας, συγκρατήθηκε χαμηλά και δεν υπερέβη το ύψος των μισθών που υπήρχε πριν από τη ναυτιλιακή κρίση. Κατά συνέπεια και παρά τις κρατούσες απόψεις περί του αντιθέτου, χάρις στην κρατική παρέμβαση δεν αυξήθηκε υπέρμετρα το κόστος της μισθοδοσίας αλλά ούτε και της τροφοδοσίας των πληρωμάτων των ελληνικών φορτηγών πλοίων.

Η διασφάλιση της καταβολής των μισθών των ναυτικών είχε κατοχυρωθεί στην ελληνική νομοθεσία. Το ενδιαφέρον κρατικών λειτουργών για την εισαγωγή συναλλάγματος στην Ελλάδα αλλά και οι κοινωνικές διαστάσεις της μεταφοράς μέρους των μισθών στις οικογένειες των ναυτικών συνέτεινε στη λήψη μέτρων διευκόλυνσης της αποστολής εμβασμάτων των ναυτικών στη χώρα, αν και δεν ορίστηκε ελάχιστο υποχρεωτικό ποσό αποστολής, όπως είχε προβλεφθεί σε άλλα κράτη.

Σε φορτηγά πλοία υπό σημαίες άλλων κρατών οι αμοιβές για πρόσθετες εργασίες συνιστούσαν ένα υπολογίσιμο μέγεθος του συνολικού εργασιακού κόστους στο πλοίου. Αντίθετα, στα ελληνικά φορτηγά πλοία ακόμα και στις περιπτώσεις που γίνονταν αποδεκτές, οι αμοιβές των πρόσθετων εργασιών είχαν συγκρατηθεί σε χαμηλά επίπεδα, ενώ συχνά ήταν οι αφορμές για την πρόκληση προστριβών μεταξύ πληρωμάτων και πλοιάρχων.

Οι ποικίλλες αιτίες όμως των προστριβών, ξεκινούσαν κι από τη διαμάχη μεταξύ ναυτικών και εφοπλιστών για τον τρόπο επιλογής των διαθέσιμων ναυτικών για εργασία. Για τους ναυτικούς η ναυτολόγηση έπρεπε να γίνεται μόνο μέσω των καταλόγων του Γραφείου Ναυτικής Εργασίας (ΓΝΕ) ενώ για τους εφοπλιστές προείχε η «απόλυτη ελευθερία» της εργασίας, την οποία ερμήνευαν ως απόλυτη ελευθερία επιλογής των πληρωμάτων των πλοίων τους κι απέρριπταν την «ελευθερία εκλογής» των πληρωμάτων τους. Η «ελευθερία εκλογής» συνίστατο στην επιλογή προσωπικό στελέχωσης των πλοίων από τον εφοπλιστή αλλά μέσα από τους καταλόγους διαθέσιμων ναυτικών του ΓΝΕ, το οποίο είχε συσταθεί στο πλαίσιο της κυρωμένης σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 1920 για την εύρεση της ναυτικής εργασίας από το ελληνικό κράτος το 1925.

Σύμφωνα με τη σύμβαση απαγορευόταν η ίδρυση ιδιωτικών γραφείων εύρεσης εργασίας και η «επ' αμοιβή» μεσολάβηση ιδιωτών για την εύρεση εργασίας των ναυτικών. Το ΓΝΕ είχε κύριο αντικείμενο την επιμέλεια εύρεσης εργασίας στους ναυτικούς και λειτούργησε

στον Πειραιά κι εκτός από το προσωπικό του είχε μια Συμβουλευτική Επιτροπή στην οποία συμμετείχαν κι εκπρόσωποι ναυτικών κι εφοπλιστών.

Οι κατάλογοι διαθεσίμων ναυτικών προς ναυτολόγηση, η εκ περιτροπής εργασία των ναυτικών και κυρίως οι αποστολές ναυτικών με έξοδα του ΟΝ για ναυτολόγηση σε λιμάνια του εξωτερικού αποτέλεσαν τα κύρια εργαλεία της πολιτικής που ακολουθήθηκε στην εύρεση της ναυτικής εργασίας. Η εκ περιτροπής εργασία των ναυτικών στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά σκάφη ήταν ένα πρωτοποριακό μέτρο. Αν και είχαν διευρυνθεί τα όρια ελευθερίας επιλογής των πληρωμάτων των πλοίων, οι εφοπλιστές της φορτηγού ναυτιλιας δεν συμφώνησαν με το μέτρο, το οποίο όμως εφαρμόστηκε στην επιβατηγό ακτοπολοΐα καθώς βρισκόταν και σε αντιστοιχία με την εργατική πολιτική της δικτατορίας του Μεταξά.

Μέσω της αποστολής ανέργων ναυτικών σε λιμάνια του εξωτερικού, της κάλυψης των εξόδων διατροφής και διαμονής των και της καταβολής εξόδων παλιννόστησης σε αρκετές περιπτώσεις από τον Οίκο Ναύτου, επιδιώκονταν η αποφυγή εκμετάλλευσης των ναυτικών από επιτήδειους, όπως είχε γίνει με ναυτικούς άλλων χωρών, η ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών και ο περιορισμός των αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Αν εξαιρέσουμε τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου, από το 1927 και μετά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούσαν τους ναυτικούς που είχαν αποσταλεί με έξοδα του Οίκου Ναύτου στα λιμάνια του εξωτερικού προκειμένου για να ναυτολογηθούν, δεν είχαν το σχετικό κόστος. Επρόκειτο δηλαδή για ένα είδος επιδότησής των αφού το κράτος κατέβαλε επί της ουσίας των έξοδα μετάβασης των ναυτικών στα λιμάνια του εξωτερικού ή παλιννόστησης των ναυτικών. Όπως είδαμε, παρότι είχαν την μορφή δανείων στους ναυτικούς, ένα μικρό μέρος αυτών των καταβληθέντων ποσών επεστράφη στον Οίκο Ναύτου από τους ναυτικούς.

Διάφοροι παράγοντες όπως η οικονομική κρίση του 1929, η αύξηση της ανεργίας των ναυτικών μεταξύ 1930-1933 κι η επιστροφή ή παλιννόστηση «στασιαστών» το 1935-1936, συνέβαλαν στην εξασθένιση του προωθημένου εκείνου μέτρου και στη μερική απαξίωσή του. Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του εντούτοις, υπήρξαν θετικά και οδήγησαν στην αντικατάσταση μεγάλου αριθμού ναυτολογημένων αλλοδαπών σε ελληνικά φορτηγά πλοία από Έλληνεςαπογεγραμμένους ναυτικούς.

Ο περιορισμός της απασχόλησης αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία αποτέλεσε υψηλή προτεραιότητα της ΔΕΝ από την αρχή του μεσοπολέμου. Την «εθνικοποίηση» της ναυτικής απασχόλησης ακολουθούσαν με κορυφαία την Αγγλία κι άλλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά κράτη. Ελήφθησαν μεθοδευμένα μέτρα σταδιακής αντικατάστασης των αλλοδαπών με Έλληνες ναυτικούς και το 1930 το ποσοστό των αλλοδαπών στα ελληνικά

φορτηγά πλοίο μειωθεί στο 4% των ναυτολογημένων ναυτικών. Κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935 το ποσοστό τους κυμαινόταν γύρω στο 6% επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών. Αντίθετα κατά την περίοδο 1936-1940 το ποσοστό των αλλοδαπών στα ελληνικά φορτηγά πλοία είχε ανέλθει στο 11% του συνόλου των απασχολουμένων ναυτικών.

Οι αλλοδαποί ναυτικοί κάλυπταν κυρίως ειδικότητες θερμαστών κι ανθρακέων και προέρχονταν από μεσογειακές χώρες ή από τη Βόρεια Αμερική. Μεταξύ τους ήταν και ναυτικοί ελληνικής καταγωγής αλλά με ξένη υπηκοότητα.

Οι αλλοδαποί ναυτικοί αποτέλεσαν μια εναλλακτική «δεξαμενή» άντλησης ναυτεργατικού δυναμικού για την ελληνική ναυτιλία καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη κενών, την χρήση νέων τεχνολογιών και την οικονομικότερη λειτουργία του πλοίου. Αποτέλεσαν όμως και μέσο πίεσης για την εντατικοποίηση της εργασίας των Ελλήνων ναυτικών ή την αποτροπή λήψης δυσμενών μέτρων για τους εφοπλιστές. Σε κάθε περίπτωση, διαχρονικά ο ρόλος τους είναι καίριος για την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Η λήξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου και με δεδομένες τις απώλειες μεγάλου αριθμού ελληνικών εμπορικών πλοίων και κατά συνέπεια θέσεων εργασίας, δημιούργησε σοβαρές ανησυχίες για το μέγεθος της ανεργίας των ναυτικών στην κυβέρνηση του Ελευθερίου Βενιζέλου. Δόθηκε προτεραιότητα στην αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών μέσω της σύνδεσής της με δύο σημαντικά μέτρα της ακολουθούμενης οικονομικής και ναυτιλιακής πολιτικής. Με την παροχή φορολογικών απαλλαγών στους εφοπλιστές που θα επένδυαν στην απόκτηση νέων πλοίων επιδιώχθηκε η ταχεία αύξηση του εμπορικού στόλου και η μείωση της ανεργίας. Ένα μέρος των εισπραχθέντων φόρων επί των έκτακτων πολεμικών κερδών προβλέφθηκε να χορηγηθεί με τη μορφή βοηθημάτων στους άνεργους ναυτικούς.

Από την αρχή συμπεριελήφθησαν στους άνεργους ναυτικούς οι ναυτικοί που είχαν ελληνική ιθαγένεια ή ανήκαν στο ελληνικό γένος. Οι επεισοδιακές απεργιακές κινητοποιήσεις από το 1921 έως το 1923 έδειχναν την οξύτητα του προβλήματος της ανεργίας των ναυτικών.

Η ανεργία είχε περιοριστεί σημαντικά με την αγορά μεγάλου αριθμού πλοίων από το 1922 και μετά. Παρά τούτο, οι κρατικές υπηρεσίας παρακολουθούσαν στενά, μεθοδικά και ψύχραιμα το θέμα. Από το 1924 έως το 1927 κυρώθηκαν οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις, άρχισε η διανομή βοηθημάτων στους ναυτικούς, ιδρύθηκε ο Οίκος Ναύτου και δημιουργήθηκε ένα Κεφάλαιο Ανεργίας των ναυτικών.

Με το ξέσπασμα της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης του 1929, επιχειρήθηκε η αντικατάσταση των αλλοδαπών με Έλληνες ναυτικούς στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Παρά τούτο κατά την περίοδο 1932-1934 η ανεργία των ναυτικών αυξήθηκε απότομα ενώ η κατάσταση βελτιώθηκε σταδιακά από το 1935 και μετά. Εν τω μεταξύ είχαν μειωθεί οι μισθοί των εργαζομένων ναυτικών στα πλοία κι εντατικοποιθεί η εργασία τους λόγω της μείωσης του αριθμού των πληρωμάτων. Οι ναυτικοί αντέδρασαν με διαμαρτυρίες και κινητοποιήσεις με αποκορύφωμα την γνωστή «πορεία πείνης» του 1932.

Εκτός από τον αυστηρό έλεγχο της τήρησης των συνθέσεων των πλοίων, ελήφθησαν αρκετά μέτρα για την οικονομική και κοινωνική ανακούφιση των ναυτικών κι ενισχύθηκαν οι πόροι για το Κεφάλαιο Ανεργίας με αποτέλεσμα τη θεαματική αύξηση των διαθεσίμων του σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η προστασία που παρείχε ο Οίκος Ναύτου για τη στήριξη των άνεργων ναυτικών διευρύνθηκε. Ελήφθησαν μέτρα για τη διατροφή και τη διαμονή των ναυτικών (π.χ. συσσίτια), τη χορήγηση οικονομικών ενισχύσεων ή δανείων και την παροχή κινήτρων για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα. Αν και αρκετά από αυτά χαρακτηριζόταν από πρωτοτυπία και εφευρετικότητα, δεν ήταν πάντα αποτελεσματικά κι ενώ υποστηρίζονταν από τα ναυτικά σωματεία δεν έλειπε ο ψόγος ή η ειρωνεία. Το προωθημένο μέτρο της εκ περιτροπής εργασίας εφαρμόστηκε για τους ναυτικούς των επιβατηγών πλοίων της ακτοπλοΐας από το 1933. Η δε απόπειρα εφαρμογής του και στη φορτηγό ναυτιλία απέτυχε.

Από το 1935 και μετά μειώθηκε η ανεργία των ναυτικών κι η καταγραφή της έγινε ακριβέστερη. Αλλά και τα μέτρα υπέρ των άνεργων ναυτικών απέκτησαν ορθολογικότερη κι ρεαλιστικότερη μορφή. Το ποσοστό δε των ανέργων ναυτικών που προερχόταν από φορτηγά πλοία ήταν το μεγαλύτερο (75%) στο σύνολο των άνεργων ναυτικών.

Ο έλεγχος της εφαρμογής των διατάξεων για την σύνθεση του πληρώματος των ελληνικών φορτηγών πλοίων από τους προξενικούς λιμενάρχες, είχε εντατικοποιθεί κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935. Ήταν το αντιστάθμισμα της μείωσης της σύνθεσης πληρώματος σε αριθμό, η οποία είχε γίνει από το πρώτο κιόλας έτος της κρίσης το 1930 με στόχο την επιτυχή αντιμετώπιση των συνεπειών της από τους εφοπλιστές.

Σε σχέση με το παρελθόν, το ελληνικό κράτος είχε δημιουργήσει τα προξενικά λιμεναρχεία, τον μηχανισμό δηλαδή για τον έλεγχο και την επιβολή των ελληνικών νόμων στα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης των ελληνικών φορτηγών πλοίων ανά τον κόσμο. Η αποτελεσματικότητα της δράσης του οφειλόταν ακριβώς σε αυτή τη δυνατότητα κι όχι σε νέες ρυθμίσεις, όπως εσφαλμένα έχει υποστηριχθεί. Ο νόμος 5312/1931, του οποίου η κακή εφαρμογή ψέγεται κατά κόρον, αφορούσε σε μια κωδικοποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας για τις συνθέσεις. Υπό την πίεση δε των ναυτικών σωματείων και την έκρηξη της ανεργίας

των ναυτικών, η ΔΕΝ παρείχε οδηγίες στα προξενικά λιμεναρχεία για την εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαμαρτυρίες μιας μεγάλης μερίδας συμπλοιοκτητών, πλοιοκτητών κι εφοπλιστών, για την «κακή εφαρμογή» των διατάξεων και την ανάγκη επίδειξης «στοργής» στα ελληνικά φορτηγά πλοία, οδηγούμεθα στο συμπέρασμα ότι η αντίδρασή τους αφορούσε στο γεγονός ότι δεν υποχρεώθηκαν οι προξενικοί λιμενάρχες από τη ΔΕΝ να παραβλέπουν τις ελλείψεις στη σύνθεση των ελληνικών φορτηγών πλοίων. Για τούτο κι ορισμένοι ζητούσαν εκείνη την περίοδο την κατάργηση των προξενικών λιμεναρχείων και την ανάκληση των προξενικών λιμεναρχών στην Ελλάδα. Το κόστος λειτουργίας τους ή η ενδεχόμενα άσχημη συμπεριφορά ορισμένων σε πλοιάρχους δεν δικαιολογούσαν, επ΄ουδενί λόγω, τη συλλήβδην απαξίωση του θεσμού και τη διάλυσή του.

Η συνεισφορά τους στην υπόθεση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ήταν σημαντική καθώς και μόνο η έγκυρη και διασταυρωμένη πληροφόρηση που παρείχαν πχ. για τη σύνθεση των φορτηγών πλοίων άλλων σημαιών, συνέβαλε στη λήψη των ενδεδειγμένων αποφάσεων. Κι όσον αφορά στη σύνθεση των ελληνικών φορτηγών πλοίων κατά αριθμό πληρώματος φαίνεται πως εκινείτο περί το μέσο όρο παγκοσμίως.

Δεν επικαιροποιήθηκε μόνο κατά την διάρκεια της οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης του 1929. Το πρώτο βήμα εκσυγχρονισμού της σύνθεσης πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων έγινε το 1926. Εξαιτίας της ευνοϊκής συγκυρίας στην ναυτιλία (αύξηση μεταφορικού έργου, υψηλοί ναύλοι) έγινε αποδεκτό από τους Έλληνες εφοπλιστές. Χωρίς αντιδράσεις έγιναν επίσης οι παρεμβάσεις στην σύνθεση το 1935 με την πρόσληψη μηχανικών μηχανών εσωτερικής καύσης για τα πετρελαιοκίνητα πλοία, με τα οποία είχε αρχίσει να εμπλουτίζεται ο ελληνικός φορτηγός στόλος και το 1939 ενόψει του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και της εμπλοκής των ελληνικών φορτηγών πλοίων.

Οι αναπροσαρμογές της σύνθεσης των πλοίων δεν περιοριζόταν στα τεχνολογικά ή επιχειρησιακά δεδομένα του μεσοπολέμου. Οι διεθνείς τάσεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης στη θάλασσα (πχ. σύμβαση «Περί Ασφαλείας της Αθρωπίνης Ζωής Εν Θαλάσση») ή τα στοιχεία για τα ναυτικά ατυχήματα των ελληνικών φορτηγών πλοίων δεν μπορούσαν να αγνοηθούν στο πλαίσιο του καθορισμού ή του ανακαθορισμού της σύνθεσης πληρώματος των ελληνικών φορτηγών πλοίων.

Αντίθετα, οι θέσεις που εξέφραζε ο ελληνικός εφοπλισμός για πλήρη κατάργηση των ρυθμίσεων σχετικά με τις συνθέσεις των πλοίων ή τα διπλώματα και τα πτυχία των ναυτικών, έδειχνε μια περίεργη άγνοια, προσποιητή ή όχι δεν έχει σημασία, των διεθνών τάσεων. Η υπεύθυνη συμπεριφορά της ελληνικής δημόσιας ναυτιλιακής διοίκησης ωφέλησε εν τέλει τον

ίδιο τον ελληνικό εφοπλισμό. Το δικαιολογημένο έντονο ενδιαφέρον τους για τη μείωση ή συγκράτηση του αριθμού πληρώματος των συνθέσεων των φορτηγών πλοίων είχε ικανοποιηθεί από το ελληνικό κράτος, το οποίο όμως όφειλε να λαμβάνει υπόψη του και την προστασία των ναυτικών μέσω της εύρεσης εργασίας και της αντιμετώπισης της ανεργίας τους.

Τα διαθέσιμα στοιχεία των ναυτολογίων δείχνουν καθαρά πως ο αριθμός πληρώματος των συνθέσεων στα ελληνικά φορτηγά πλοία τηρήθηκε σε γενικές γραμμές από τους εφοπλιστές. Ο έγκαιρος κι ορθολογικός ανακαθορισμός τους συνέβαλε στην οικονομικότερη εκμετάλλευση των φορτηγών πλοίων στο μεσοπόλεμο.

Αν οι εφοπλιστές αντιδρούσαν στη σύνθεση πληρώματος εξαιτίας της κακής εφαρμογής της, οι αντιδράσεις τους για την εξειδίκευση των ναυτικών και την πιστοποίησή της στηριζόταν στην πεποίθηση ότι εξαιτίας της περιοριζόταν το βασικό τους δικαίωμα στην «ελεύθερη επιλογή» του πληρώματος των πλοίων τους. Οι ειδικότητες των ναυτικών και η σχετική τους πιστοποίηση έγινε κατά καιρούς λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στην κίνηση των πλοίων (πχ. ωκεανοπλοΐα, ατμομηχανές, πετρελαιομηχανές) ή στις επικοινωνίες (ραδιοτηλεγραφία), θεσμικών παρεμβάσεων στη λειτουργία των πλοίων (πχ. ημερολόγια γέφυρα ή μηχανής) ή ανισορροπιών στην αγορά ναυτικής εργασίας (πχ. ανεργία). Με την εξειδίκευση εξυπηρετήθηκε ο στόχος της ασφαλέστερης εκτέλεσης των ταξιδιών των πλοίων, της βελτίωσης της αξιοπλοΐας τους κι εντέλει της αποδοτικότερης εκμετάλλευσής τους.

Μέσω της εξειδίκευσης αναδείχθηκε η πολυπλοκότητα των σχέσεων εργασίας στο πλοίο, η πολυσυλλεκτικότητα του πληρώματος και οι συναφείς δυσκολίες αντιμετώπισής του ως ενιαίου και συνεκτικού συνόλου εργαζομένων. Εκ φύσεως ο διττός ρόλος του πλοιάρχου ως προϊσταμένου του πληρώματος και ως εκπροσώπου του εργοδότη πλοιοκτήτη τον διαχωρίζει από το υπόλοιπο πλήρωμα. Στα ελληνικά φορτηγά πλοία του μεσοπολέμου λειτουργούσε συχνά κι ως συμπλοιοκτήτης ή συγγενής του πλοιοκτήτη και σχεδόν πάντα ήταν συντοπίτης του. Το γεγονός ότι τα φορτηγά πλοία δραστηριοποιούνταν εκτός της ελληνικής επικράτειας, όπου η παρουσία προξενικών αρχών ήταν περιορισμένη, αναβάθμιζε εκ των πραγμάτων το ρόλο του πλοιάρχου τόσο στην εσωτερική λειτουργία του πλοίου όσο και στις σχέσεις του με αρχές, παραλήπτες ή φορτωτές του φορτίου, κλπ. Ως εκπρόσωπος δε του ελληνικού κράτους τελούσε ληξιαρχικά ή ανακριτικά καθήκοντα. Η εξουσία του στο πλοίο ήταν απόλυτη αλλά για την επιτυχή της άσκηση απαιτούνταν ένα υψηλό επίπεδο τεχνικών γνώσεων, εμπειριών κι ικανοτήτων. Στην πλειοψηφία τους οι πλοίαρχοι διέπρεψαν επαγγελματικά ενώ αρκετοί μεταπήδησαν στον εφοπλιστικό χώρο.

Η εξειδίκευση των ναυτικών διαφοροποιούνταν ανάλογα με τον κύριο χώρο εργασίας, την βαθμίδα σε αυτήν την κλίμακα [αξιωματικοί καταστρώματος (Πλοίαρχοι Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως) ή μηχανής (Μηχανικοί Α΄, Β΄, Γ΄ και Δ΄ τάξεως), κλπ.]. Η πιστοποίηση των ικανοτήτων τους γινόταν μέσω της απόκτησης των αντίστοιχων διπλωμάτων ικανότητας. Η θαλάσσια προϋπηρεσία και η επιτυχής συμμετοχή σε γραπτές ή και προφορικές εξετάσεις συνιστούσαν τα βασικά κριτήρια της πιστοποίησης. Το ελληνικό ολοκληρωμένο σύστημα της εξειδίκευσης του μεσοπολέμου περιελάμβανε την περιγραφή και ταξινόμηση των ειδικοτήτων των ναυτικών, τις προϋποθέσεις ένταξης σε αυτές και την υποχρεωτική κατοχή διπλωμάτων ικανότητας ή πτυχίων ειδικότητας για τη ναυτολόγηση στα πλοία. Παρά τις παλινωδίες και τις δυστοκίες του, το σύστημα των εξετάσεων έγινε ορθολογικότερο, διαφανέστερο και πληρέστερο στο μεσοπόλεμο.

Δεν έλειψαν οι υπερβολές και οι αστοχίες, μάλλον υπό την πίεση της ανεργίας των ναυτικών και με την επιδίωξη της εξεύρεσης εργασίας στους ενεργούς ναυτικούς. Ο καθορισμός ανώτατου αριθμού των διπλωμάτων ικανότητας που θα μπορούσαν να χορηγηθούν κάθε χρόνο ήταν το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα άστοχης κρατικής παρέμβασης στην αγορά ναυτικής εργασίας. Αν και το μέτρο είχε υιοθετηθεί και αποσυρθεί κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935, επαναφέρθηκε κι εφαρμόστηκε από τη δικτατορία του Μεταξά με τη σύμπραξη και τη στήριξη ορισμένων ναυτικών σωματείων και παρά την αντίθεση των εφοπλιστών.

Η ευρεία χρήση της πιστοποίησης των ναυτικών όλων σχεδόν των ειδικοτήτων είχε επικριθεί από τους εφοπλιστές. Αποκορύφωμα της αρνητικής τους στάσης ήταν η αλλαγή της ελληνικής σημαίας ενός πλοίου από τον Ωνάση επειδή ο αρμόδιος προξενικός λιμενάρχης αρνήθηκε να ναυτολογήσει ένα μη «προσοντούχο» μάγειρα. Η οριακή αυτή περίπτωση γνώρισε ιδιαίτερη αρνητική προβολή, που αδικούσε το σύστημα της εξειδίκευσης των ναυτικών κι απέτρεπε την αντικειμενική του αξιολόγηση.

Ένα από τα θετικά στοιχεία που έχουν σχεδόν αγνοηθεί ήταν η επίτευξη της ομαλής και απρόσκοπτης ένταξης στο σύστημα της εξειδίκευσης, των προσφύγων ναυτικών ή των ναυτικών που προέρχονταν από προσαρτηθείσες περιοχές ή ήταν Έλληνες που ζούσαν σε άλλες χώρες. Ιδιαίτερα χρήσιμη ήταν ακόμη η διαρκής παρακολούθηση των πολιτικών άλλων χωρών στην εξειδίκευση των ναυτικών καθώς και των σχετικών εξελίξεων σε επίπεδο των αρμόδιων διεθνών οργανισμών (πχ. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) από τους Αξιωματικούς του ΛΣ.

Οι εφοπλιστές αρχικά ήταν αδιάφοροι, αν όχι αντίθετοι, με την υιοθέτηση του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας, ήτοι του Κανονισμού Εργασίας πληρώματος των ελληνικών

φορτηγών πλοίων όπως και με την καθιέρωση του οκταώρου. Το κενό του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας είχε αναπληρωθεί ως ένα βαθμό από την εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ.

Είναι χαρακτηριστικό ότι τα φαινόμενα «απειθαρχίας», τα οποία αυξήθηκαν κατά την περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης 1930-1935, αποδόθηκαν και στην έλλειψη ενός σύγχρονου Κανονισμού Εργασίας στα ελληνικά εμπορικά πλοία, ακόμα κι από μια μερίδα εφοπλιστών. Αξιωματικοί του ΛΣ όπως ο Β. Σκαρπέτης κι ο Σ. Ζάρκος με τη στήριξη και την καθοριστική συμβολή καταρτισμένων και εύστροφων ναυτικών όπως ο πλοίαρχος ΕΝ κι εφοπλιστής Ν. Μεταξάς, είχαν συντάξει και δημοσιεύσει σχέδια Κανονισμών Εργασίας στα ελληνικά εμπορικά πλοία. Εντούτοις υπήρχε μια διστακτικότητα στην υιοθέτησή τους.

Η διστακτικότητα ξεπεράστηκε κατά την περίοδο της δικτατορίας του Μεταξά και μάλιστα ενώ ξεσπάσει ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και τα ελληνικά πλοία αποτελούσαν ήδη στόχο των εμπολέμων. Επί υπουργίας του Αμβρόσιου Τζίφου ο Κανονισμός εγκρίθηκε το Δεκέμβριο του 1939 κι άρχισε να εφαρμόζεται από 01-01-1940. Το γεγονός προβλήθηκε κατάλληλα και η έκδοση του Κανονισμού θεωρήθηκε ένα από τα επιτεύγματα της δικτατορίας, όπως τόνισε ο Ιωάννης Μεταξάς σε ομιλία του για το σημαντικό κυβερνητικό έργο την πρωτομαγιά του 1940. Επρόκειτο όντως για πρωτοποριακό και καινοτόμο εγχείρημα. Για να κατανοηθεί η σημασία του πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι οι Κανονισμοί Εργασίας καθιερώθηκαν στις ελληνικές επιχειρήσεις το 1957 και μόνο για όσες από αυτές είχαν προσωπικό άνω των 70 ατόμων.

Μέσω του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας όμως καθιερώθηκε επίσημα και η παροχή υποχρεωτικής εργασίας οκτώ ωρών (οκτάωρο). Έχοντας κανείς υπόψη του τη σθεναρή και χρόνια αντίδραση των εφοπλιστών στην επίσημη υιοθέτηση του οκταώρου, δεν μπορεί παρά να καταλήξει στο γεγονός ότι υποχώρησαν ενόψει της εμπλοκής των φορτηγών πλοίων στις πολεμικές μεταφορές. Ανεξάρτητα από την επίσημη υιοθέτησή του το οκτάωρο φαίνεται ότι εφαρμοζόταν στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Αν και κατά την πρώτη δεκαετία (1920-1930) δεν έχουμε πολλές μαρτυρίες για την εφαρμογή του, στην δεύτερη κι ιδίως μετά το 1933 το οκτάωρο δεν αναδεικνύεται σε μείζον πρόβλημα από τα ναυτικά σωματεία και τηρούνταν σε γενικές γραμμές. Είναι σαφές πως δεν μπορούμε να εκτιμήσουμε το βαθμό στον οποίο οι εργασιακές σχέσεις όπως προέκυπταν από την εφαρμογή του οκταώρου ή την έλλειψη Κανονισμού Εργασίας επί των πλοίων στο μεσοπόλεμο, επηρέαζαν αρνητικά τη λειτουργία των πλοίων. Μπορούμε όμως να θεωρήσουμε πως το γεγονός ότι το υψηλό ποσοστό απωλειών των ελληνικών πλοίων καθόλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου οφειλόταν πρωτίστως στην μεγάλη ηλικία των φορτηγών πλοίων και ιδίως κατά τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου συνέβαλαν λάθη ή παραλείψεις των πληρωμάτων.

Η πρωτιά που κατείχαν οι απώλειες ελληνικών πλοίων στο μεσοπόλεμο ανάμεσα σε όλες τις ναυτιλιακές χώρες του κόσμου, παρέπεμπε σε αντίστοιχη πρωτιά ναυτικών ατυχημάτων. Οι Έλληνες ναυτικοί πλήρωσαν ένα βαρύ φόρο αίματος κατά το μεσοπόλεμο εξαιτίας των απωλειών φορτηγών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Τα ατυχήματα τόσο στις ελληνικές θάλασσες όσο και από ελληνικά φορτηγά πλοία οφείλονταν κατά κύριο λόγο σε προσαράξεις και σε συγκρούσεις – προσκρούσεις.

Παρά τούτο, η σοβαρότητα του ζητήματος και η ανάγκη άμεσης αντιμετώπισής του, συνειδητοποιήθηκε μόνο μετά την αύξηση των ασφαλίστρων σε πλοία μεγάλης ηλικίας που αφορούσε κυρίως στα ελληνικά φορτηγά πλοία λόγω του υψηλού αριθμού των ναυτικών τους ατυχημάτων. Επί της ουσίας η λύση για την αποτελεσματικότερη και συστηματικότερη διερεύνηση και αξιολόγηση των ναυτικών ατυχημάτων επιβλήθηκε από τους ασφαλιστές το 1939. Αν και δεν έλειψε η σχετική ανησυχία και προβληματισμός στη ΔΕΝ, η αδράνεια για την έγκαιρη ανάληψη των ενδεδειγμένων ενεργειών ήταν αδικαιολόγητη.

Η λειτουργία ενός πλοίου ως οικονομικής μονάδας και ως ιδιαίτερης κοινωνικής οντότητας επέβαλε ανέκαθεν μια ιεραρχική δομή του πληρώματός του και μια πειθαρχημένη συμπεριφορά. Σε περίπτωση κινδύνου, αυτά τα στοιχεία καθορίζουν την αμεσότητα και την αποτελεσματικότητα της υπέρβασής του. Σ' αυτό το πλαίσιο καθιερώθηκαν πχ. οι στολές που έπρεπε να φέρει το πλήρωμα ενός πλοίου ανάλογα με το βαθμό και την ειδικότητά του προς το τέλος του μεσοπολέμου. Η κατανομή των διαμερισμάτων διαμονής (καμπίνες) των πληρωμάτων ενός φορτηγού πλοίου επίσης γίνεται στη βάση αυτής της ιεραρχικής δομής. Ανεξάρτητα όμως από αυτή τη δομή, η καθημερινότητα στο περιορισμένο περιβάλλον του πλοίου είναι λίγο πολύ κοινή. Σε τελική ανάλυση εξαρτάται από τη στάση και την φιλοσοφία της ζωής που έχει ενστερνιστεί ο κάθε ναυτικός και φαίνεται καθαρά από τις διαφορετικές προσεγγίσεις της ναυτικής ζωής στο μεσοπόλεμο που είχαν οι λογοτέχνες ναυτικοί Νίκος Καββαδίας και Βασίλης Λούλης.

Οι χώροι διαμονής και εργασίας του πληρώματος στα φορτηγά πλοία ακολουθούσαν διεθνή πρότυπα κατασκευής και χρήσης κι έλεγχος των αρμόδιου προσωπικού του ελληνικού κράτους αρκούνταν στον έλεγχο της ικανοποιητικής τους κατάστασης. Εξάλλου τα φορτηγά πλοία είχαν αγοραστεί από ξένους πλοιοκτήτες, είχαν κατασκευαστεί σε άλλες χώρες και συνήθως δεν προσέγγιζαν σε ελληνικά λιμάνια, όπου έδρευαν λιμενικές ελεγκτικές αρχές.

Η καλή κατάσταση όμως των πλοίων μείωνε και τις πιθανότητες εκδήλωσης ασθενειών στους ναυτικούς. Το ελληνικό κράτος είχε εισαγάγει πρώιμα ένα ικανοποιητικό σύστημα προστασίας των ναυτικών μέσω του τρόπου χαρακτηρισμού ατυχημάτων και ασθενειών και της χορήγησης αποζημιώσεων λόγω ατυχημάτων και ασθενειών. Αν και είχε επικριθεί από

τους ασφαλιστικούς οργανισμούς των ελληνικών φορτηγών πλοίων δεν αποτέλεσε την αιτία για την επιβολή επασφαλίστρων στα ελληνικά πλοία λόγω των υψηλών αποζημιώσεων που τους κατέβαλαν λόγω ατυχημάτων ή ασθενειών των ναυτικών στην περίοδο 1936-1940.Το θέμα είχε λάβει διαστάσεις με αποτέλεσμα να θεωρείται ότι πρόκειται για "ψευδασθένειες". Αποδείχθηκε πως επρόκειτο για αθέμιτες πρακτικές που ακολουθούσαν μερικοί εφοπλιστές και ναυτικοί από τη Χίο.

Η νοσηρότητα πάντως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο κυμαινόταν, με εξαίρεση την περίοδο 1936-1940, στο μισό του ποσοστού νοσηρότητας του ελληνικού πληθυσμού. Οι μεγαλύτεροι σε ηλικία ναυτικοί και το προσωπικό μηχανής των φορτηγών εμφάνιζαν τα υψηλότερα ποσοστά νοσηρότητας. Υψηλά ποσοστά νοσηρότητας είχαν οι ναυτικοί με καταγωγή από τη Δυτική Ελλάδα, την Αττική και τις Κυκλάδες. Αν και το θέμα των ασθενειών είχε απασχολήσει τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, οι δύο σχετικές συμβάσεις που καταρτίσθηκαν δεν ίσχυσαν καθώς επικυρώθηκαν από ελάχιστες χώρες. Το γεγονός δείχνει πως οι ναυτιλιακές χώρες δεν επιθυμούσαν να επιβαρύνουν τους εφοπλιστές τους με επιπλέον δαπάνες.

Οι επιβαρύνσεις του κόστους λειτουργίας των πλοίων προκαλούσαν τις αντιδράσεις των εφοπλιστών. Η μείωση της δαπάνης για την τροφοδοσία των πληρωμάτων αποτέλεσε στόχο αρκετών Ελλήνων εφοπλιστών κατά την ναυτιλιακή κρίση της περιόδου 1930-1935. Για καλή τύχη των Ελλήνων ναυτικών, οριακά πριν από την εκδήλωση της ναυτιλιακής κρίσης το 1929 είχε θεσπιστεί ένα νέο εδεσματολόγιο για τη διατροφή των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων. Επρόκειτο για ένα πλούσιο και ισορροπημένο εδεσματολόγιο, ποσοτικά και ποιοτικά ανώτερο συγκρινόμενο με τα διατροφικά δεδομένα μιας μέσης ελληνικής οικογένειας.

Η προσαρμογή του στον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου δεν ήταν εύκολη υπόθεση. Οι διατροφικές πχ. συνήθειες των Ελλήνων ναυτικών έτειναν προς την κατανάλωση φρέσκου κρέατος, αλλά δεν επιτυγχανόταν παρά μόνο με την εκτροφή και σφαγή ζώντων ζώων στα πλοία, όπως και γινόταν στο μεσοπόλεμο. Υπήρχε εντούτοις δυνατότητα κατανάλωσης κατεψυγμένων κρεάτων σε ψυγεία των πλοίων, τα οποία είτε δεν υπήρχαν είτε τα πληρώματα δεν ήθελαν ή και δεν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν.

Με τη θέσπιση του ΠΠΚΕΝ το 1923 και έπειτα από 12 χρόνια κυοφορίας, καλύφθηκε η ανάγκη να εξασφαλιστεί ένα κλίμα αποτελεσματικής λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας στο μεσοπόλεμο. Μέσω των διατάξεων του επιχειρήθηκε κατά κύριο λόγο η προστασία της ιδιοκτησίας κι η διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των πλοίων. Ρυθμίστηκαν θέματα για τον καθορισμό των προϋποθέσεων για την αξιοπλοΐα των πλοίων, την εκτέλεση της εργασίας

σε αυτά, την τήρηση της τάξης και της πειθαρχίας και την τήρηση μιας ιεραρχικής δομής στο πλοίο ενώ διευθετήθηκε κι η επιβολή της κρατικής εξουσίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ελληνικός φορτηγός στόλος, δραστηριοποιούνταν έξω από την ελληνική επικράτεια, εκτιμάται ότι οι διατάξεις του ΠΠΚΕΝ ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η πρακτική του εφαρμογή συναντούσε δυσκολίες καθώς περιείχε αναχρονιστικές και ξένες προς την εμπορική ναυτιλία ρυθμίσεις ενώ οι συγγενικοί, φιλικοί και τοπικιστικοί δεσμοί των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων απέτρεπαν την αυστηρή του εφαρμογή. Η αλήθεια είναι πως δεν υπήρξαν γενικευμένα κι έντονα προβλήματα πειθαρχίας στα ελληνικά φορτηγά πλοία κατά το μεσοπόλεμο, εκτός από μια έξαρση που παρατηρήθηκε στην περίοδο της ναυτιλιακής κρίσης μετά το 1929. Οι ναυτικοί θεωρούσαν ότι τα προβλήματα προκαλούνταν λόγω της συμπεριφοράς και των αθέμιτων πρακτικών δραστικής μείωσης των εξόδων των πλοίων σε σχέση με το πλήρωμα που ακολουθούσαν διάφοροι πλοίαρχοι κι εφοπλιστές. Οι δε εφοπλιστές και συχνά οι πλοίαρχοι απέδιδαν τα προβλήματα στη συμπεριφορά και στην ατιμωρησία των ναυτικών, στη δράση ή στην απάθεια του κράτους ή στις συνθήκες εκμετάλλευσης των ελληνικών φορτηγών πλοίων.

Βάσει των αιτιολογικών απόλυσης των ναυτικών του μεσοπολέμου, οι απολύσεις ναυτικών λόγω διάπραξης αδικημάτων – παραπτωμάτων, αν εξαιρέσουμε τις περιπτώσεις λιποταξίας και στάσης, αφορούσαν σε πολύ μικρό ποσοστό του συνόλου. Και βέβαια δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η ομαλή λειτουργία των ελληνικών φορτηγών πλοίων απειλήθηκε σοβαρά εξαιτίας τους. Οι ναυτικοί που διέπρατταν τα περισσότερα αδικήματα ήταν αλλοδαποί, Κεφαλλονίτες ή δυτικο-ελλαδίτες. Από τα πληρώματα το προσωπικό μηχανής των φορτηγών πλοίων φαίνεται πως διέπραττε τα περισσότερα αδικήματα.

Για την εφαρμογή του ΠΠΚΕΝ είχαν θεσπιστεί κατάλληλα μέσα όπως η σύσταση κι η λειτουργία ανακριτικών συμβουλίων για την εκδίκαση των αδικημάτων, η τήρηση ποινολογίου των ναυτικών στα πλοία κι η τήρηση βιβλίων τιμωρημένων ναυτικών λόγω αδικημάτων ή λιποτακτών από τις ελληνικές Λιμενικές Αρχές και τα προξενικά λιμεναρχεία. Δεν έλειπαν οι δυσκολίες για τη συγκέντρωση του κατάλληλου αποδεικτικού υλικού, η σύνδεση κάποιων αδικημάτων με πολιτικές σκοπιμότητες ή οικονομικές απολαβές κι η έλλειψη διάθεσης των πλοιάρχων για την αυστηρή τήρηση του ΠΠΚΕΝ λόγω της ιδιαιτερότητας των εργασιακών σχέσεων στα πλοία.

Μια μερίδα εφοπλιστών πρότεινε επίμονα τη θέσπιση βιβλιαρίων ποιότητας των ναυτικών, στα οποία θα αναγράφονταν δεδομένα για την προσωπικότητα και την συμπεριφορά τους. Ο αμφιλεγόμενος νομικά και ηθικά χαρακτήρας του βιβλιαρίου

ποιότητας οδήγησε στην απόρριψη της υιοθέτησής του και απετράπησαν μάλλον δυσάρεστες εξελίξεις στη ναυτική εργασία.

Ο ΠΠΚΕΝ τροποποιήθηκε δύο φορές το 1934. Κάποιες ατέλειες που είχαν παρατηρηθεί διορθώθηκαν και το σύστημα επιβολής ποινικών και πειθαρχικών κυρώσεων έγινε πιο ορθολογικό και αποτελεσματικό. Παράλληλα όμως πιστοποιήθηκε πως η εφαρμογή του δεν μπορούσε να διαχωριστεί από την οργάνωση της εργασίας στα πλοία ανά ειδικότητα ή ιδιότητα του ναυτικού. Η έλλειψη αυτή καλύφθηκε με την υιοθέτηση του Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας των φορτηγών πλοίων το 1939.

Ο μεγαλύτερος αριθμός των απολύσεων λόγω αδικημάτων αφορούσε σε λιποταξίες και στάσεις. Η λιποταξία συνδέονταν με την μετανάστευση κυρίως στην Αμερική κι οι στάσεις με την εκδήλωση απεργιακών κινητοποιήσεων των ναυτικών στα φορτηγά πλοία. Η λιποταξία ευνοήθηκε καταρχήν από τις αμερικάνικες αρχές, οι οποίες θεωρούσαν ότι συνδέονταν με την ελευθερία του ατόμου. Οι ευρωπαϊκές χώρες από την άλλη θεωρούσαν ότι συνιστά τουλάχιστον αθέτηση των όρων ναυτολόγησης. Ο μεγαλύτερος αριθμός των λιποταξιών γινόταν σε αμερικάνικα λιμάνια ενώ από το 1935 και μετά αυξάνονται αισθητά οι λιποταξίες σε αυστραλιανά λιμάνια.

Στην Ελλάδα οι λιποταξίες αντιμετωπίζονταν ως ποινικό αδίκημα και τιμωρούνταν στο πλαίσιο του ΠΠΚΕΝ του 1923. Για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων είχαν καθιερωθεί ειδικές διοικητικές διαδικασίες. Ο μεγαλύτερος αριθμός λιποταξιών Ελλήνων ναυτικών από εμπορικά πλοία σημειώθηκε κατά τις περιόδους 1925-1929 και 1936-1940. Εκτός από την ενθάρρυνση διάπραξης των λιποταξιών από τις ΗΠΑ, στελέχη της διοίκησης θεωρούσαν ότι οι Έλληνες ναυτικοί λιποτακτούσαν κι εξαιτίας της ανομοιομορφίας των όρων των συμβάσεων ναυτολόγησης στα ελληνικά πλοία. Εντούτοις, κατά την περίοδο 1936-1940 που υπήρχαν συλλογικές συμβάσεις εργασίας, οι λιποταξίες Ελλήνων ναυτικών είχαν καταγράψει κατακόρυφη αύξηση. Η αντιμετώπιση του φαινομένου της λιποταξίας παρουσίαζε δυσκολίες καθώς τα ελληνικά φορτηγά πλοία δραστηριοποιούνταν σχεδόν πάντα εκτός της ελληνικής επικράτειας κι υπήρχαν οι αδυναμίες στοιχειοθέτησής της οφειλόμενες και στην ίδια τη φύση της. Δεν έλειψαν όμως και περιπτώσεις καταχρηστικής κήρυξης λιποτακτών προκειμένου να αποφύγουν έξοδα παλιννόστησης ορισμένοι πλοίαρχοι.

Τα βήματα εξορθολογισμού του καθεστώτος της λιποταξίας το 1934 έλυσαν παλιά αλλά και δημιούργησαν νέα προβλήματα. Οι ναυτικοί που εγκατέλειπαν τα πλοία στην ελληνική επικράτεια δεν διώκονταν πλέον ως λιποτάκτες αλλά η υιοθέτηση συνοπτικών διαδικασιών για τη δίωξη της λιποτακτών, έπασχε από νομική και λειτουργική άποψη. Οι Κεφαλλονίτες, οι αλλοδαποί κι οι δυτικο-ελλαδίτες ναυτικοί διέπρατταν τις περισσότερες λιποταξίες σε

σχέση με το συνολικό αριθμό των ναυτολογημένων ναυτικών του μεσοπολέμου. Σε σχέση με τις ειδικότητες των ναυτολογημένων ναυτικών, οι ναυτόπαιδες, οι μάγειροι, οι θαλαμηπόλοι κι οι ναύτες διέπρατταν τις περισσότερες λιποταξίες. Αν κι η λιποταξία θεωρήθηκε ως μείζον ζήτημα των ελληνικών εμπορικών πλοίων στο μεσοπόλεμο, δεν είχε τη σπουδαιότητα που του αποδίδονταν στο ναυτιλιακό κλάδο. Αφορούσε στη μετανάστευση προς την Αμερική ή στην Αυστραλία και κάθε προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλήματος, αποκομμένης από τη γενικότερη πολιτική για τη μετανάστευση, δεν είχε σοβαρές πιθανότητες επιτυχίας.

Το αδίκημα του ΠΠΚΕΝ που χαρακτηρίζεται ως στάση αφορά σε μια γενικευμένη ή έστω ολιγάριθμη ανυπακοή μελών του πληρώματος ενός πλοίου στις διαταγές του πλοιάρχου ή των ιεραρχικά ανωτέρων τους. Δεν έχει να κάνει με την γνωστή στάση εργασίας, που γίνεται στο πλαίσιο εργατικών διεκδικήσεων κι έχει τη μορφή αγωνιστικής κινητοποίησης των εργαζομένων. Τα περιστατικά ομαδικής άρνησης εκτέλεσης υπηρεσίας, τα οποία θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν στάσεις, συνέβησαν σε ανώμαλες περιόδους μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και λίγο πριν το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο κι αφορούσαν στις ειδικές πολεμικές συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί. Στην πλειοψηφία τους ως στάσεις θεωρήθηκαν οι απεργιακές κινητοποιήσεις των ναυτικών, όχι μόνο από ελληνικές αλλά κι από ξένες αρχές.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να υποστηρίξουμε με βεβαιότητα πως οι ρυθμίσεις στο χώρο της ναυτικής εργασίας κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου ήταν τις περισσότερες φορές εύστοχες κι αναγκαίες. Σε κάθε περίπτωση απεδείχθη πως ήταν προτιμότερη η λήψη των μέτρων από την απάθεια ή την αποχή. Η πλειοψηφία μάλιστα των μέτρων είχε εκσυγχρονιστικό και ανανεωτικό χαρακτήρα και δημιούργησαν ένα συνεκτικό και ολοκληρωμένο σύστημα της ναυτικής εργασίας, το οποίο έδενε αρμονικά με το ευρύτερο πλαίσιο της εμπορικής ναυτιλίας. Τίποτα πλέον δεν φαίνεται τόσο τυχαίο στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Αν κατόρθωσε να επιβιώσει μετά την καταστροφή του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, να αναπτυχθεί και να κυριαρχήσει στον παγκόσμιο στίβο των θαλάσσιων μεταφορών, το οφείλει και στις ρυθμίσεις για τη ναυτική εργασία οι οποίες εισήχθησαν στο μεσοπόλεμο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Στοιχεία Γραφήματος 1.1. : Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στο περιοδικό *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ)*, τ. 22, του Μαρτίου 1927, τ. 58, του Μαρτίου 1929, τ. 141 του Μαρτίου 1937, τ. 151-152 του Ιανουαρίου – Φεβρουαρίου 1938 και τ. 158, του Αυγούστου 1938. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία ο αριθμός των ατμοπλοίων και των ιστιοφόρων πλοίων κατά την περίοδο 1918-1938 είχε ως εξής:

Πίνακας 1.1. Αριθμός ατμοπλοίων – ιστιοφόρων περιόδου 1918-1938

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΌΣ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
1918	205	700	905
1919	282	1056	1.338
1920	335	1079	1.414
1921	440	1093	1.533
1922	418	1089	1.507
1923	432	1060	1.492
1924	437	1018	1.455
1925	467	814	1.281
1926	472	735	1.207
1927	504	726	1.230
1928	528	729	1.257
1928	547	718	1.265
1930	559	708	1.267
1931	575	698	1.273
1932	558	697	1.255
1933	565	699	1.264
1934	600	709	1.309
1935	600	700	1.300
1936	605	714	1.319
1937	615	712	1.327
1938	607	716	1.323

Πίνακας 1.2.: Τα στοιχεία προέρχονται το περιοδικό *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ)*, τ. 79, 12ος 1931, σελ. 1169 κι αφορούν στην απογραφή των ναυτικών που υπηρετούσαν στα εμπορικά (ατμόπλοια κι ιστιοφόρα) πλοία την 30-12-1930. Στην πρώτη στήλη Ειδικότητες, περιέχονται οι ειδικότητες υπό τις οποίες εμφανίζονταν ναυτολογημένοι οι ναυτικοί. Στη δεύτερη στήλη εμφανίζεται ο αριθμός των ναυτικών (ελλήνων και αλλοδαπών ξεχωριστά) ανά ειδικότητα, οι οποίοι υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία. Στην τρίτη στήλη εμφανίζεται ο αριθμός των ναυτικών (ελλήνων και αλλοδαπών ξεχωριστά) ανά ειδικότητα, οι οποίοι υπηρετούσαν σε επιβατηγά πλοία και στην τέταρτη στήλη ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα, οι οποίοι υπηρετούσαν σε διάφορα πλοία. Στην πέμπτη στήλη εμφανίζεται ο συνολικός αριθμός των ναυτικών (ελλήνων και αλλοδαπών ξεχωριστά) ανά ειδικότητα, οι οποίοι υπηρετούσαν σε ατμόπλοια (φορτηγά, ιστιοφόφα και διάφορα πλοία). Στην έκτη στήλη περιέχεται ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα, οι οποίοι υπηρετούσαν σε ιστιοφόρα πλοία και στην έβδομη στήλη ο συνολικός αριθμός των ναυτικών ανά ειδικότητα,οι οποίοι εργάζονταν σε εμπορικά πλοία κατά την ημέρα της απογραφής.

Πίνακας 1.2. Αριθμός - ειδικότητα ναυτικών κατά την απογραφή της 30-12-1930

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ		ΔΙΑ-ΦΟΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ		ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΕΛΛΗΝΕΣ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΕΛΛΗΝΕΣ	Ε-ΛΛΗΝΕΣ	ΑΛΛΟ-ΔΑΠΟΙ		
Πλοίαρχοι	980		178		19	1177		102	1.279
Μηχανικοί	894	9	176		33	1.103	9	106	1.218
Ασυρματιστές	230	6	14		4	248	6		254
Λογιστές	3		56			59			59
Ιατροί			2			2			2
Ηλεκτρολόγοι			1			1			1
Κυβερνήτες	4		4		7	15		1.733	1.748
Ναύκληροι	327	1	89		18	434	1	48	483
Αρχιθερμαστές	303	4	64		8	375	4		379
Θερμαστές	1.537	144	262		43	1.842	144		1.986
Ναύτες	1.716	35	352		64	2.132	35	2.671	4.838
Λιπαντές	40	5	81		7	128	5		133
Δόκιμοι Πλοίαρχοι	64	1	15		1	80	1		81
Δόκιμοι Μηχανικοί	110	2	13		5	128	2		130
Δόκιμοι Ασυρματιστές	1				1	2			2
Θαλαμηπόλοι	418	33	352		2	772	33		805
Ανθρακείς	463	72	137		6	606	72		678
Μάγειροι	289	10	98	1	3	390	11		401
Ναυτόπαιδες	277	8	49		5	331	8	124	463
Ξυλουργοί	92	8	3			95	8		103
Τροφοδότες	8	1	69			77	1		78
Επίκουροι	1	1	39			40	1		41
Καφεπώλες			6			6			6
Αποθηκάριοι			5			5			5
Αρτοποιοί			1			1			1
Χυτροκαθα-ριστές	1		27			28			28
Διανομείς			2			2			2
Διάφοροι			5		2	7			7
	7.758	340	2.100	1	228	10.086	341	4.784	15.211

Πηγή: *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού*, τ. 79, 12ος 1931, σελ. 1169

Στοιχεία Πίνακα 1.3.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία, που αντλήθηκαν από τον ακόλουθο Πίνακα 1.4. «Ναυτικές συμβάσεις ΔΓΕ κατά το μεσοπόλεμο».

Πίνακας 1.4.: Τα στοιχεία αντλήθηκαν από τις ιστοσελίδες του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, του Ελληνικού Ινστιτούτου Υγιεινής κι Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛΙΝΥΑΕ) και του Εθνικού Τυπογραφείου. Βάσει αυτών των στοιχείων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας:

Πίνακας 1.4. Ναυτικές συμβάσεις ΔΓΕ κατά το μεσοπόλεμο

Έτος	Αριθμός	Θέμα σύμβασης	Κύρωση	Ισχύς
1920	7	Περί ελαχίστου ορίου ηλικίας εισδοχής παίδων εν τη ναυτική εργασία	16-2-1925	14-3-1986
1920	8	Περί αποζημιώσεως λόγω ανεργίας εις περίπτωσιν απώλειας πλοίου εκ ναυαγίου	19-12-1925	
1920	9	Περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς	16-12-1925	
1921	15	Περί καθορισμού ελαχίστου ορίου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα θερμαστού ή ανθρακέως	14-6-1930	20-11-1922
1921	16	Περί υποχρεωτικής ιατρικής εξετάσεως παίδων και εφήβων εργαζομένων επί πλοίων	28-6-1930	20-11-1922
1926	22	Για τη σύμβαση πρόσληψης των ναυτικών	ΔΕΝ ΚΥΡΩΘΗΚΕ	24-6-1926
1926	23	Περί παλιννοστήσεως των ναυτικών	6-5-1981	16-4-1928
1936	53	Για το κατώτατο όριο επαγγελματικής ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών της εμπορικής ναυτιλίας	ΔΕΝ ΚΥΡΩΘΗΚΕ	
1936	54	Για τις ετήσιες άδειες με αποδοχές των ναυτικών	ΔΕΝ ΚΥΡΩΘΗΚΕ	
1936	55	Περί των υποχρεώσεων του εφοπλιστού εν περιπτώσει ασθενείας ή θανάτου των εργατών θαλάσσης	19-6-1968	29-10-1939
1936	56	Για την ασφάλιση ασθενείας των εργατών θάλασσας	ΔΕΝ ΚΥΡΩΘΗΚΕ	
1936	57	Για τις ώρες εργασίας στα πλοία και για τη σύνθεση των πληρωμάτων	ΔΕΝ ΚΥΡΩΘΗΚΕ	
1936	58	Περί κατώτατου ορίου ηλικίας εισδοχής των παίδων εις το ναυτικόν επάγγελμα (αναθεωρητική)	9-10-1963	

Στοιχεία Γραφήματος 1.2.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία του αριθμού των νόμων για τη ναυτιλία, όπως αντλήθηκαν από τα ευρετήρια των ΦΕΚ (τεύχη Α) της Ελληνικής Κυβέρνησης, για τα έτη 1919-1940. Βάσει αυτών των στοιχείων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας:

Πίνακας 1.5. Αριθμός – είδος νόμων την περίοδο του μεσοπολέμου

Έτος	Διοίκηση ΕΝ	Ναυτική εργασία
1919	12	8
1920	5	13
1921	23	5
1922	4	11
1923	4	12
1924	3	16
1925	13	17
1926	20	28
1927	19	19
1928	2	8
1929	7	16
1930	7	24
1931	1	21
1932	6	29
1933	5	32
1934	15	31
1935	10	27
1936	9	41
1937	12	28
1938	10	17
1939	8	35
1940	5	20
Σύνολο	200	458

Στοιχεία Γραφήματος 1.3.: Προέρχονται από τον Πίνακα 41- Αργούσα χωρητικότητα της ελληνικής φορτηγού καιτης διεθνούς ναυτιλίας (σε χιλιάδες τόν.), ο οποίος περιέχεται στη σελίδα 227 του βιβλίου του Κωνσταντίνου Χλωμούδη, *Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία – Η περίοδος του μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996 κι έχουν ως εξής:

Πίνακας 1.6. Αργούσα χωρητικότητα της ελληνικής φορτηγού και της διεθνούς ναυτιλίας (σε χιλιάδες τόν.) 1929-1937

	Ελληνική ναυτιλία		Διεθνής ναυτιλία	
Έτος	Χωρητικότητα	Ποσοστό (%) στο σύνολο	Χωρητικότητα	Ποσοστό (%) στο σύνολο
1929	31	2,9	3.432	5,2
1930	154	11,8	5.642	8,6
1931	201	15	10.505	16
1932	366	26,6	14.407	20,8
1933	224	15,9	11.616	17,1

1934	158	10	7.500	11,4
1935	145	8,4	5.600	8,6
1936	152	8,7	3.665	5,7
1937	46	2,6	1.750	2,7

Στοιχεία Γραφήματος 1.4.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία του αριθμού των νομοθετικών πράξεων (νόμων και διαταγμάτων) για τη ναυτική εργασία, που γενικότερα θα αναφέρουμε ως νόμους, όπως αντλήθηκαν από τα ευρετήρια των ΦΕΚ (τεύχη Α) της Ελληνικής Κυβέρνησης, για τα έτη 1919-1940. Βάσει αυτών των στοιχείων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας:

Πίνακας 1.7. Αριθμός νόμων ανά θέμα για τη ναυτική εργασία στο μεσοπόλεμο

Περίοδος	Υπηρεσία στα πλοία ΠΠΚΕΝ Κανονισμοί Εργασίας	Απογραφή ναυτικών	Σύνθεση πληωμάτων	Συμβάσεις εργασίας Αμοιβές Εμβάσματα	Εύρεση εργασίας	Ανεργία ναυτικών	Συνδικαλισμός ναυτικών	Πτυχία -διπλώματα	Εκπαίδευση ναυτικών	Ασφάλιση ναυτικών (ΝΑΤ)
1919-1924	6	4	1	11	1	5	3	17	1	16
1925-1929	16	1	6	14	2	6	2	19	4	18
1930-1935	6	0	11	19	5	30	1	33	23	36
1936-1940	10	3	15	12	2	18	2	39	11	29
Σύνολο	38	8	33	56	10	59	8	108	39	99

Στοιχεία Γραφήματος 1.5.:Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία του αριθμού των νόμων γαι τη ναυτική εργασία, όπως αντλήθηκαν από τα ευρετήρια των ΦΕΚ (τεύχη Α) της Ελληνικής Κυβέρνησης, για τα έτη 1919-1940. Βάσει αυτών των στοιχείων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας :

Πίνακας 1.8. Αριθμός νόμων ανά κατηγορία στην περίοδο του μεσοπολέμου

Περίοδος	Διοίκηση ΕΝ	Νηολόγηση κι ασφάλιση πλοίων	Ακτοπλοΐα	Ναυτική εργασία
1919-1924	51	7	3	65
1925-1929	61	6	0	88
1930-1935	44	5	11	164
1936-1940	44	8	23	141
Σύνολο	200	26	37	458

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Στοιχεία Γραφήματος 3.1.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στα *ΕΕΝ*, τ. 22, του Μαρτίου 1927, τ. 58, του Μαρτίου 1929, τ. 141 του Μαρτίου 1937, τ. 151-152 του Ιανουαρίου – Φεβρουαρίου 1938 και τ. 158, του Αυγούστου 1938. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία ο αριθμός των εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων και κατά συνέπεια των απογραφέντων ναυτικών κατά τα έτη 1919-1937 είχε ως εξής:

Πίνακας 3.1. Απογραφέντες ναυτικοί ανά έτος κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου

Έτος	Αριθμός εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων
1919	12.419
1920	11.945
1921	10.720
1922	9.267
1923	11.493
1924	10.951
1925	8.198
1926	6.941
1927	5.491
1928	4.307
1929	5.575
1930	5.798
1931	4.173
1932	4.578
1933	2.368
1934	2.856
1935	2.156
1936	3.791
1937	2.434
1938	
1939	
1940	

Στοιχεία Γραφήματος 3.2.: Τα στοιχεία προέρχονται κατά βάση από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στον περιοδικό τύπο της εποχής. Στην τρίτη στήλη του Πίνακα 3.2. εμφανίζεται η πηγή προέλευσης των σχετικών στοιχείων. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα αρκετές χρονιές κι ιδίως κατά τα πρώτα χρόνια του μεσοπολέμου δεν εντοπίστηκαν στοιχεία για τον αριθμό των ενεργών ναυτικών.

Πίνακας 3.2. Έλληνες ναυτικοί κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου

Έτος	Αριθμός ναυτικών	Πηγή
1919		
1920		
1921		
1922		
1923		
1924		
1925		
1926	14.000	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1927		
1928	16.459	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1929	18.800	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1930	18.711	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354

1931	18.500	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1932	18.500	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1933	16.000***	Ναυτικά Χρονικά τ. Ιανουαρίου 1935 ***18.500 [*EEN*, τ. 105, 3ος/1934, σελ. 187]
1934	17.000*	*Ναυτικά Χρονικά*, τ. Ιανουαρίου 1936 * 16.000 [Χουμανίδης – Ζώης (1999), σελ. 224]
1935	18.000	*Ναυτικά Χρονικά*, τ. Ιανουαρίου 1936
1936	17.756	*EEN*, τ. 158, 8ος/1938, σελ. 665
1937	18.500	Χαρλαύτη (2001) σελ. 354
1938	18.114**	*EEN*, τ. 158, 8ος/1938, σελ. 667 ** 20.000 [Χουμανίδης – Ζώης (1999), σελ. 224]
1939		
1940		

Στοιχεία Πίνακα 3.3.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί σε διάφορα τεύχη της *EEN* ετών 1926-1938. Παρότι δεν υπάρχουν αναλυτικά στοιχεία για όλα τά έτη, ο αριθμός των εκδοθέντων ναυτικών φυλλαδίων και κατά συνέπεια των απογραφέντων ναυτικών κατά τα έτη 1919-1937 είχε ως εξής:

Πίνακας 3.3. Εκδοθέντα ναυτικά φυλλάδια ανά ναυτική περιοχή

ΕΤΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΡΟΥ	ΠΑΤΡΩΝ	ΧΙΟΥ	ΒΟΛΟΥ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΧΑΝΙΩΝ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1919											12.419
1920											11.945
1921											10.720
1922											92.67
1923											11.493
1924	3.486	938	1.344	1.354	1.015	689	1.378	431	229	87	10.951
1925	2.634	1.136	1.130	1.060	801	535	394	297	188	23	8.198
1926	2.308	960	890	845	711	411	264	314	210	28	6.941
1927	1.949	814	761	586	564	267	198	215	108	35	5.497
1928	1.507	553	706	548	408	158	135	181	90	21	4.307
1929	1.899	740	764	682	593	251	221	261	145	19	5.575
1930	2..000	679	867	613	226	247	186	196	766	18	5.798
1931	1.542	566	606	433	157	46	206	144	455	18	4.173
1932	1.303	1.357	468	419	150	242	161	83	386	9	4.578
1933	857	340	324	259	198	164	75	67	71	13	2.368
1934	976	382	384	246	101	136	115	99	389	28	2.856
1935	754	191	308	338	183	81	61	55	73	13	2.057
1936	1.129	741	512	572	265	177	108	156	96	15	3.771
1937	763	359	378	467	179	66	57	98	63	4	2.434
1938											
1939											
1940											
ΣΥΝΟΛΟ	23.107	9.756	9.442	8.422	5.551	3.470	3.559	2.597	3.269	331	69.504

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΕΕΝ ετών 1926-1939

Στοιχεία Πίνακα 3.4.: Τα στοιχεία απογραφέντων προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί σε διάφορα τεύχη της *ΕΕΝ* ετών 1926-1938. Τα στοιχεία για τον ελληνικό πληθυσμό ανά περιοχή το 1928 έχουν αντληθεί από την ΕΣΥΕ.

Πίνακας 3.4. Αναλογία απογραφέντων ναυτικών – συνολικού πληθυσμού ανά ναυτική περιοχή

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ)	ΑΠΟΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1928	ΠΟΣΟΣΤΟ (%) ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΣΥΡΟΥ	9.756	129.702	**7.52**
ΧΙΟΥ	8.422	146.177	**5.76**
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	3.559	161.557	**2.20**
ΠΕΙΡΑΙΑ	23.107	1.509.737	**1.53**
ΠΑΤΡΩΝ	9.442	1.089.162	0.87
ΒΟΛΟΥ	5.551	647.662	0.86
ΧΑΝΙΩΝ	3.269	386.427	0.85
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	2.597	418.885	0.62
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	3.470	1.050.511	0.33
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	331	303.879	0.11

Πηγή: ΕΕΝ ετών 1926-1939, ΕΣΥΕ

Στοιχεία Πίνακα 3.5.: Επεξεργασμένα στοιχεία της γενικής απογραφής των ενεργών ναυτικών κατά το έτος 1930, που προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν αντληθεί από την *ΕΕΝ*. Τα στοιχεία για τον ελληνικό πληθυσμό ανά περιοχή το 1928 έχουν αντληθεί από την ΕΣΥΕ. Αναλυτικές πληροφορίες για τις κατηγορίες των περιοχών περιέχονται στη σελίδα 11 στον Πρόλογο της παρούσας διατριβής).

Πίνακας 3.5. Αναλογία ενεργών ναυτικών – πληθυσμού ανά νομό

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ 1930	ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ 1930	ΣΥΝΟΛΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ 1930	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1928	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ - ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΧΙΟΥ	303	1.788	2.091	75.680	**2,76**
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	371	2.688	3.059	129.702	**2,35**
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	170	1.018	1.188	66.414	**1,79**
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	612	1.717	2.329	1.441.633	0,16
ΑΙΓΑΙΟ	512	341	853	618.481	0,14
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	1.238	1.520	2.758	2.839.553	0,10
ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	436	79	515	1.033.221	0,05
ΑΓΝΩΣΤΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	1.142	935	2.077		
ΣΥΝΟΛΟ	4.784	10.086	14.870	6.204.684	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΔΕΝ, ΕΣΥΕ

Στοιχεία Πίνακα 3.6.: Επεξεργασμένα στοιχεία της γενικής απογραφής των ενεργών ναυτικών στα ιστιοφόρα πλοία κατά το έτος 1930, που προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν αντληθεί από το περιοδικό *ΕΕΝ*.

Πίνακας 3.6. Ενεργοί ναυτικοί ιστιοφόρων πλοίων το 1930

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ	ΝΑΥΤΕΣ	ΝΑΥΤΟΠΑΙΔΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	12	15	9	131	258	11	436
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	1	1	1	73	90	4	170
ΧΙΟΥ	11	4	5	90	181	12	303
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	6	4	7	120	227	7	371
ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	23	34	6	443	623	12	1.142
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	12	17	3	224	325	31	612
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	22	22	13	567	673	41	1.238
ΑΙΓΑΙΟ	14	9	4	85	294	6	512
ΣΥΝΟΛΟ	101	106	48	1.733	2.671	124	4.784

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΔΕΝ

Στοιχεία Πίνακα 3.7.: Επεξεργασμένα στοιχεία της γενικής απογραφής των ενεργών ναυτικών στα ατμόπλοια κατά το έτος 1930, τα οποία προέρχονται από τη ΔΕΝ.

Πίνακας 3.7. Ενεργοί ναυτικοί ατμοπλοίων το 1930

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ	ΛΟΙΠΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ-ΝΑΥΤΕΣ	ΘΕΡΜΑΣΤΕΣ -ΑΝΘΡΑΚΕΙΣ	ΔΟΚΙΜΟΙ	ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ	ΜΑΓΕΙΡΟΙ	ΛΟΙΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΒΟΙΩΤΙΑΣ	113	198	65	14	234	350	44	91	39	37	1.185
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	169	67	10	6	296	247	14	132	40	37	1.018
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	340	397	35	6	622	905	55	161	100	67	2.688
ΧΙΟΥ	232	79	15	3	688	555	25	114	50	27	1.788
ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	77	108	27	2	240	311	28	74	44	24	935
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	93	57	33	15	179	127	9	54	31	13	611
ΑΙΓΑΙΟ	25	13	14	4	128	89	6	23	25	14	341
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	128	184	49	11	525	367	29	123	61	43	1520
ΣΥΝΟΛΟ	1.177	1.103	248	61	2.912	2.951	210	772	390	262	10.086

Πηγή : Επεξεργασμένα στοιχεία ΔΕΝ

Πίνακας 3.8. Τόποι καταγωγής ναυτικών μεσολέμου

Τόπος καταγωγής	Σύνολο	Ποσοστό
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.672	21%
ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	1.384	18%
ΧΙΟΣ	1.301	17%

ΑΤΤΙΚΗ	1.131	14%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	856	11%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	785	10%
ΑΙΓΑΙΟ	426	6%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	263	3%
	7.818	100%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Στοιχεία Γραφήματος 3.4. : Επεξεργασμένα στοιχεία των τόπων καταγωγής των ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των ναυτικών ανά πενταετία, εμφανίζεται ως εξής:

Πίνακας 3.9. Τόποι καταγωγής απασχολουμένων ναυτικών ανά πενταετία

Τόπος καταγωγής	1920-1924	1925-1929	1930-1935	1936-1940	Σύνολο
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	274	371	594	433	1.672
ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	648	295	152	289	1.384
ΧΙΟΣ	282	350	266	403	1.301
ΑΤΤΙΚΗ	205	285	297	344	1.131
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	292	198	210	156	856
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	170	166	182	267	785
ΑΙΓΑΙΟ	160	82	74	110	426
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	47	57	184	75	263
Σύνολο	2.078	1.804	1.959	2.077	7.818

*Πηγή:*Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Πίνακας 3.14. Εκδοθέντα ναυτολόγια ετών 1928-1930

ΑΑ	ΕΚΔΟΥΣΑ ΑΡΧΗ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ			ΣΥΝΟΛΟ
	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣΑΡΧΕΣ		1928	1929	1930	
1	ΕΠΙΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑ	961	958	990	2.909
2	ΕΠΙΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	180	195	143	518
3	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	ΑΝΔΡΟΥ	28	32	47	107
4		ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ	65	47	32	144
5		ΒΟΛΟΥ	272	248	213	733
6		ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	36	34	69	139
7		ΚΕΡΚΥΡΑΣ	212	218	239	669
8		ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	62	67	50	179
9		ΚΑΛΑΜΩΝ	46	51	64	161
10		ΚΑΒΑΛΑΣ	116	162	126	404
11		ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	172	149	153	474
12		ΠΑΤΡΩΝ	118	179	139	436
13		ΠΡΕΒΕΖΑΣ	74	55	53	182
14		ΣΥΡΟΥ	130	116	104	350
15		ΣΑΜΟΥ	98	97	66	261
16		ΧΙΟΥ	235	221	137	593
17		ΧΑΛΚΙΔΟΣ	137	81	41	259
18		ΧΑΝΙΩΝ	30	23	26	79
19	ΥΠΟΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ	ΑΙΓΙΝΑΣ	178	141	108	427
20		ΖΑΚΥΝΘΟΥ	58	104	30	192
21		ΙΘΑΚΗΣ	48	30	25	103

22		ΙΣΘΜΙΑΣ	67	42	32	141
23		ΚΕΑΣ				
24		ΛΑΥΡΙΟΥ	49	42	27	118
25		ΛΗΜΝΟΥ	49	42	23	114
26		ΛΕΥΚΑΔΟΣ		14		
27		ΣΠΕΤΣΩΝ	171	65	78	314
28		ΥΔΡΑΣ	158	160	137	455
	ΠΡΟΞΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ					
1	ΠΡΟΞΕΝΕΙΟ	ΑΛΓΕΡΙΟΥ			2	2
2		ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ	12	19	12	43
3		ΑΜΒΕΡΣΑΣ	9	13	7	29
4		ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ	6	5	7	18
5		ΒΕΝΕΤΙΑΣ	1	10	14	25
6		ΒΥΡΗΤΤΟΥ				
7		ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ	14	26	3	43
8		ΒΡΑΪΛΑΣ	43	35	50	128
9		ΓΑΛΑΖΙΟΥ	7	7	5	19
10		ΓΕΝΟΥΗΣ	17	17	9	43
11		ΚΑΡΔΙΦ	109	126	79	314
12		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ		3	1	4
13		ΚΑΤΑΝΗΣ	2	1		3
14		ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ		1	3	4
15		ΛΟΝΔΙΝΟΥ	14	18	14	46
16		ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	9	5	9	23
17		ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ	8	10	11	29
18		ΜΕΣΣΗΝΗΣ				
19		ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ		2	1	3
20		ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	8	1	7	16
21		ΝΟΒΟΡΟΣΙΝΣΚ				
22		ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ	32	47	24	103
23		ΟΔΗΣΟΥ				
24		ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	3	6	5	14
25		ΣΟΥΛΙΝΑ				
26		ΣΦΑΞ	6	14	6	26
27		ΤΑΪΓΑΝΙΟΥ				
28		ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ	9	3	2	14
29		ΤΡΙΠΟΛΗΣ	2	6	2	10
	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ	ΛΙΜΕΝΑ				
1	ΥΠΑΛ. ΛΙΜΕΝΟΣ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΡΗΤΗΣ				
2		ΑΓ. ΚΥΡΗΚΟΥ ΙΚΑΡΙΑΣ	14	11	13	38
3		ΑΙΓΙΟΥ				
4		ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ	36	35	40	111
5		ΒΟΙΩΝ	49	37	32	118
6		ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ	24	25	42	91
7		ΓΥΘΙΕΟΥ	17	2	9	28
8		ΔΑΦΝΗΣ				
9		ΕΡΜΙΟΝΗΣ	143	58	62	263
10		ΘΑΣΟΥ	24	25	11	60
11		ΘΗΡΑΣ	44	24	32	100
12		ΙΤΕΑΣ				
13		ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ			5	5
14		ΚΑΡΥΣΤΟΥ	46	51	38	135

15		ΚΥΜΗΣ	28	12	19	59
16		ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ				
17		ΚΥΘΗΡΩΝ	9	8	11	28
18		ΚΑΡΔΑΜΥΛΩΝ	33	32	24	89
19		ΚΑΤΕΡΙΝΗΣ	21	4	3	28
20		ΛΙΜΝΗΣ				
21		ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	3	12	9	24
22		ΜΥΚΟΝΟΥ			3	3
23		ΜΟΛΥΒΟΥ	28	23	14	65
24		ΜΗΛΟΥ	2			2
25		ΜΟΥΔΡΟΥ	11	5	35	51
26		ΝΑΥΠΛΙΟΥ	27	28	24	79
27		ΝΑΞΟΥ				
28		ΝΕΟΥ ΜΑΡΜΑΡΑ		6		6
29		ΠΑΞΩΝ			1	1
30		ΠΥΛΟΥ	29	27	18	74
31		ΠΛΩΜΑΡΙΟΥ	12	18	10	40
32		ΠΟΡΟΥ			15	15
33		ΠΑΡΟΙΚΙΑΣ				
34		ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ	10	5		15
35		ΡΕΘΥΜΝΗΣ		3	13	16
36		ΟΙΝΟΥΣΩΝ	6	19	23	48
37		ΣΗΤΕΙΑΣ				
38		ΣΚΟΠΕΛΟΥ	27	29	18	74
39		ΣΚΙΑΘΟΥ	33	28	35	96
40		ΣΤΥΛΙΔΟΣ	31	13	13	57
41		ΤΗΝΟΥ	10	12	12	34
42		ΤΡΙΚΚΕΡΩΝ	46	35	23	104
43		ΤΣΑΓΕΖΙ	3	10	14	27
44		ΧΟΡΕΥΤΟΥ	4	11	9	24
45		ΧΕΛΙΟΥ	56	51	53	160
46		ΩΡΕΩΝ				
47		ΤΗΓΑΝΙΟΥ			52	52
	ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΠΡΟΣΩΡ. ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ				
		ΤΥΝΙΔΟΣ	1			1
		ΣΥΝΔΕΥ	1			1
		ΔΙΑΦΟΡΟΙ		6		6
		ΔΙΑΦΟΡΟΙ			2	2

Πηγή: ΕΕΝ ετών 1926-1937

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

1.- ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΕΤΟΥΣ 1933

Συμφωνητικόν
Μισθολογίου φορτηγών ατμοπλοίων, συνομολογούμενον μεταξύ Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Εν Αθήναις σήμερον την 26ην Απριλίου 1933, ημέραν Τετάρτην, συνελθόντες οι κάτωθι υπογεγραμμένοι, αφ' ενός μεν Νικόλαος Γ. Κυριακίδης, Ηλίας Ε. Χατζηλίας, Λεωνίδας Θ.

Βογιατζίδης, Βασίλειος Ι. Γουλανδρής, Ανδρέας Ι. Μαζαράκης και Λουκάς Ν. Νομικός εκπροσωπούντες εν προκειμένω το εν Αθήναις εδρεύον ανεγνωρισμένον επαγγελματικόν Σωματείον «Ε ν ω σ ι ς Ελ λ ή ν ω ν Ε φ ο π λ ι σ τ ώ ν», του Διοικητικού Συμβουλίου του οποίου τυγχάνουσι μέλη, νομίμως εξουσιοδοτημένοι δια της από 13ης Δεκεμβρίου 1932 αποφάσεως της Γενικής Συνελεύσεως, και αφ'ετέρου οι Θεόδωρος Καλλιανέσης, Μιχαήλ Αμπουσελάμ, Ματθαίος Πετρουλής, Γεώργιος Κοντάκος, Αναστάσιος Αντωνίνης, Κωνσταντίνος Μαράτος και Χρήστος Αρβανιτάκης εκπροσωπούντες αδιαιρέτως την εν Πειραιεί εδρεύουσαν «Πανελλήνιον Ναυτικήν Ομοσπονδίαν», ανεγνωρισμένην οργάνωσιν επαγγελματικήν των ελλήνων εργατών θαλάσσης δυνάμει της από 26ης Απριλίου ε.ε αποφάσεως του Γενικού αυτής Συμβουλίου. Ειδικώτερον εκπροσωπούντες τα ακόλουθα ναυτεργατικά σωματεία, τα συναποτελούντα την Ομοσπονδίαν ως εξής: Καλλιανέσης, Γενικός Γραμματεύς αυτής, Αμπουσελάμ, Πανελληνίου Επαγγελματικής Ενώσεως Πλοιάρχων Ε.Ν., Πετρουλης Συνδέσμου Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν., Κοντάκος Πανελληνίου Ενώσεως Ναυτών Ε.Ν., Αντωνίνης Πανελληνίου Ενώσεως Θερμαστών ξηράς και θαλάσσης ο «Στέφενσων», Μαράτος Πανελληνίου Ενώσεως Θαλαμηπόλων Ε. Α) πλοίων και Αρβανιτάκης Πανελληνίου Ενώσεως Ναυτομαγείρων ο «Άγιος Σπυρίδων».

Συνωμολογήσαμεν τα εξής:

Προς ρύθμισιν των μισθωτικών σχέσεων μεταξύ εφοπλιστών της Φορτηγού Ναυτιλίας και Ναυτεργατών ανηκόντων εις κλάδους συμμετέχοντας κατά τα ανωτέρω εις το παρόν συμβόλαιον, αποφασίζεται από κοινού και συμφώνου να εφαρμοσθή ενιαίον μισθολόγιον και ομοιόμορφον κατά τας κατωτέρω διακρίσεις, κατά χωρητικότητα πλοίων και πλόας και εκάτερον των συμβαλλομένων μερών, αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να ασκήση πάσαν την ηθικήν αυτού επιρροήν προς πιστήν τήρησιν του μισθολογίου τούτου μέχρι λήξεως της τασσόμενης προθεσμίας.

Οι κατωτέρω μισθοί, οι συνομολογούμενοι εις λίρας Αγγλίας, νοούνται καταβλητέοι, εν Ελλάδι μεν εις δραχμάς με την επίσημον τιμήν συναλλάγματος της Τραπέζης της Ελλάδος, εν τη αλλοδαπή δε εις χαρτίνας Αγγλικάς λίρας ή νόμισμα του τόπου κατ' εκλογήν του πλοιάρχου με επιλογήν του πληρώματος δια τον τόπον της πληρωμής. Εν πάση περιπτώσει η εισφορά Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, Ταμείου Προνοίας και φόρου καθαράς προσόδου επιβαρύνει το πλήρωμα και εναντία συμφωνία απαγορεύεται.

Έκαστον φορτηγόν πλοίον αναλόγως της χωρητικότητός του, του πλου τον οποίον εκτελεί, έχει εν εκ των πέντε μισθολογίων τα οποία έπονται, εν περιπτώσει δε εκτελέσεως νέου ταξιδίου εις το οποίον αντιστοιχεί διάφορον μισθολόγιον, το μισθολόγιον τούτο εφαρμόζεται αυτοδικαίως από της ενάρξεως μέχρι του πέρατος του ταξειδίου.

Το ταξείδιον θεωρείται ότι άρχεται από της ημέρας κατά την οποίαν περατούται η εκφόρτωσις εις ένα λιμένα και διαρκεί μέχρι της ημέρας κατά την οποίαν αποπερατούται η εκφόρτωσις εις τον προσεχή λιμένα εκφορτώσεως.

Εις τον όρον «Μεσόγειος» συμπεριλαμβάνεται εν προκειμένω και η Αδριατική, η Μαύρη Θάλασσα και η Αζοφική. Ταξίδια Μεσογείου είναι εκείνα των οποίων ο λιμήν φορτώσεως και λιμήν εκφορτώσεως ευρίσκονται εντός των θαλασσών τούτων.

Ως ταξίδια **Continent** νοούνται τα μεταξύ Μεσογείου αφ' ενός και της Ευρωπαϊκής Ακτής από της Βορείου Άκρας της Πορτογαλίας μέχρις Αρχαγγέλου ή των λιμένων Αγγλίας, Ιρλανδίας, Βαλτικής, Σκανδιναυϊκών χωρών και λιμένων επί της Β.Δ. Ακτής της Αφρικής, νοτίως του Αγαδίρ, αλλ' ουχί νοτίως και δυτικώς των Καναρίων νήσων ή και μεταξύ των ως άνω έξω της Μεσογείου αναφερομένων λιμένων.

Η έννοια του Συμβολαίου είνε ότι κατά την διάρκειαν της ισχύος του παρόντος η συνομολόγησις μισθών μικροτέρων των διά του παρόντος συμφωνουμένων δέον να θεωρήται ως αντιβαίνουσα το περί δικαίου κοινόν αίσθημα και μη εξασφαλίζουσα εις τον εργάτην την ανάλογον προς την εργασίαν του αμοιβήν, αφ' ετέρου δε η εκ μέρους του ναυτεργάτου αξίωσις μείζονος μισθού του διά του παρόντος προσδιοριζομένου αποτελεί επίσης κατά το

κοινόν αίσθημα των εργαζομένων ναυτικών τάξεων απαίτησιν υπερβολικήν, ήτις πρέπει να δίδη αφορμήν διά την εφαρμογήν του άρθρου 6 του Νόμου περί συνθέσεως πληρωμάτων. Επί τη βάσει των απόψεων τούτων διατυπούται αμφοτέρωθεν προς την Κυβέρνησιν η ευχή και η πρότασις όπως διά Διοικητικών μέτρων κατοχυρωθή η πιστή και ομοιόμορφος εφαρμογή του συνομολογηθέντος μισθολογίου.

α) Εφοπλιστής αποδεδειγμένως συνομολογήσας ιδιαίτεραν συμφωνίαν επί έλαττον του παρόντος μισθολογίου, αφ' ενός θα πληρώνη την διαφοράν του μισθού εις τον δικαιούχον ναυτεργάτην, αφ' ετέρου δε θα πληρώνη ως πρόστιμον υπέρ Ν.Α.Τ. ένα μισθόν επί πλέον.

Β) Να τροποποιηθή ο Νόμος περί συνθέσεως πληρωμάτων φορτηγών ατμοπλοίων (άρθρον 4, παραγρ. 4) ούτως ώστε να μη δύναται πλοίον αδικαιολογήτως να ταξιδεύη με ελλειπή σύνθεσιν πέραν των δύο διαδοχικών λιμένων.

Συμφωνείται το παρόν Συμβόλαιον θέλει ισχύση από της σήμερον μέχρι της 31ης Δεκεμβρίου 1933. Αι ήδη υφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας παραμένουσιν ως έχουσιν εν ισχύϊ μέχρι λήξεως αυτών.

Τεσσαράκοντα ημέρας προ της λήξεως της πορθεσμίας εκατέρωθεν των συμβαλλομένων μερών δύναται να ζητήση όπως διά συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών καθορισθή το μισθολόγιον το εφαρμοσθησόμενον από της 1ης Ιανουαρίου 1934 και πέραν, ως και η χρονική του διάρκεια. Εν η περιτπώσει όμως δεν επέλθη οριστική συμφωνία συνομολογείται από τούδε ότι μετά την λήξιν του παρόντος η απόλυτος ελευθερία εν τη μισθωτική συμβάσει θέλει πλήρως αποκατασταθεί μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατών.

Συμφωνείται επί πλέον ότι ή παρούσα Σύμβασις δύναται να καταγγελθή και προ της λήξως της ταχθείσης προθεσμίας, εάν επί τρίμηνον ο μέσος όρος του ναυλοτιμαρίθμου των ναυλαγορών Μαύρης Θαλάσσης, Μεσογείου, **Continent** και **Plate** εξ οιουδήποτε λόγου ή αιτίας παραμείνη επί τρίμηνον εις επίπεδον διάφορον του σημερινού επί πλέον ή έλαττον κατά πεντήκοντα τουλάχιστον τοις εκατόν (50%).

Το παρόν συμβόλαιον θεωρείται αδιαίρετον δι' άπαντα τα εις αυτό λαμβάνοντα μέρος ναυτεργατικά σωματεία τα περιλαμβανόμενα ως ανωτέρω εις την Ομοσπονδίαν. Κατά συνέπειαν δεν δύναται να χωρέση μεμονωμένη καταγγελία δι' εν ή διά τινα Σωματεία, αλλά μόνον γενική καταγγελία ως προς άπαντα τα εν τη Ομοσπονδία περιλαμβανόμενα τοιαύτα.

Αι κατά την λήξιν ή την καταγγελίαν της παρούσης συμφωνίας υφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας θέλουσι παραμείνη ισχυραί μέχρι λήξεως της Συμβάσεως Ναυτολογίας.

Τα δύο συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν όπως διά παντός μέσου συμβάλλουν εις την ηθικήν εξύψωσιν των συμβαλλομένων οργανώσεων.

Το παρόν Συμβόλαιον εγένετο εις τριπλούν και υπογράφεται ως έπεται:

Διά την Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ α.α.

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

Αντιπρόεδρος

Τα μέλη της Επιτροπής : Η. Ε. Χατζηλίας, Λ. Θ. Βογιατζίδης, Β. Ι. Γουλανδρής, Α. Ι. Μαζαράκης και Λ. Ν. Νομικός.

Διά την Πανελλήνιον Ναυτικήν Ομοσπονδίαν : Ο Γεν. Γραμματεύς Θ. Καλλιανέσης. Διά τους Πλοιάρχους : Μ. Αμπουσελάμ. Διά τους Οικονομικούς Αξ/κούς: Μ. Πετρουλής. Διά τους Ναύτας : Γ. Κοντάκος. Διά τους Θερμαστάς: Α. Αντωνίνης. Διά τους Θαλαμηπόλους : Κ. Μαράτος. Διά τους Ναυτομαγείρους : Χ. Αρβανιτάκης.

Μ ι σ θ ο λ ό γ ι ο ν π λ η ρ ω μ ά τ ω ν φ ο ρ τ η γ ώ ν α τ μ ο π λ ο ί ω ν

1. Εις πλοία από 7.500 τόννους **d.w.** και άνω, δι' οιουσδήποτε πλόας εκτός της Μεσογείου, ισχύει το απ' αριθ. Ι. μισθολόγιον. Διά πλόας του **Continent** ισχύει το υπ΄αριθ. ΙΙ μισθολόγιον, δια δε πλόας εντός της Μεσογείου το υπ' αριθ. ΙΙΙ μισθολόγιον.
2. Εις πλοία από 5.000 τόννους **d.w.** μέχρι 7500 τόννων **d.w.** δι' οιουσδήποτε πλόας εκτός της Μεσογείου, ισχύει το υπ' αριθ. ΙΙ μισθολόγιον. Διά πλόας του **Continent** ή εντός της Μεσογείου το υπ' αριθ. ΙΙΙ μισθολόγιον.

3. Εις πλοία από 3.500 **d.w.** μέχρι 5.500 τόννων **d.w.,** εις οιουσδήποτε πλόας εκτός της Μεσογείου το υπ' αριθ. ΙΙΙ μισθολόγιον.
4. Εις πλοία από 3.500 τόννους **d.w.** μέχρι 5.500 τόννων **d.w.**, διά πλόας εντός της Μεσογείου ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων απεχόντων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ, ισχύει το υπ' αριθ. IV μισθολόγιον.
5. Εις πλοία από 1.500 τόννους, **d.w.** μέχρι 3.500 τόννων **d.w.** διά πλόας εντός της Μεσογείου ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων απεχόντων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ, ισχύει το υπ' αριθ. V μισθολόγιον. Διά τα ίδια πλοία δι' οιουσδήποτε άλλους πλόας εκτός της Μεσογείου, ισχύει το υπ' αριθ. IV μισθολόγιον.
6. Εις πλοία κάτω των 1.500 τόννων **d.w.** δι' οιουσδήποτε πλόας εκτός της Μεσογείου ισχύει το υπ' αριθ. V μισθολόγιον μειωμένον κατά 10%. Διά τα ίδια πλοία διά πλόας εκτός της Μεσογείου ισχύει το υπ' αριθ. V μισθολόγιον άνευ ουδεμιάς μειώσεως.
7. Εις πλοία οιασδήποτε χωρητικότητος εργαζόμενα μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης (Αζοφικής και Δουνάβεως) και Ελλάδος ισχύει το υπ' αριθ. V μισθολόγιον.

Ειδικότης	Κατηγορίαι μισθολογίων				
	Εις λίρας Αγγλίας				Εις δραχ.
	I	II	III	IV	V
Πλοίαρχος	16,0,0	15,0,0	14,0,0	12,0,0	5.000
Υποπλοίαρχος	10,10,0	9,0,0	8,10,0	7,10,0	3.000
Ανθυποπλοίαρχος	8,0,0	7,0,0	6,10,0	5,10,0	3.000
Ναύκληρος	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.000
Ξυλουργός	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.000
Ναύτης	4,0,0	4,0,0	3,5,0	3,0,0	1.500
Θαλαμηπόλος	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.300
Μάγειρος	6,0,0	5,10,0	4,10,0	4,0,0	2.000
Ναυτόπαις	2,0,0	1,10,0	1,5,0	1,0,0	750
Αρχιθερμαστής	5,10,0	5,0,0	4,10,0	4,0,0	2.000
Θερμαστής	4,10,0	4,10,0	3,15,0	3,5,0	1.850
Ανθρακεύς	3,10,0	3,0,0	2,10,0	2,0,0	1.100
Θαλαμ. Αξιωματικών	2,10,0	2,10,0	2,0,0	1,10,0	750

Σημείωσις.-Διά τους Α΄ Πλοιάρχους δύναται να υπάρξη και ιδιαιτέρα συμφωνία άνω του μισθολογίου του πίνακος.

2.- ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟ ΕΤΟΥΣ 1934

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ
Μισθολογίου φορτηγών ατμοπλοίων, συνομολογούμενον μεταξύ «Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών» και «Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας».

Εν Αθήναις σήμερον την 12ην Ιουνίου 1934, ημέραν Τρίτην, συνελθόντες οι κάτωθι υπογεγραμμένοι, αφ' ενός μεν Νικόλαος Γ. Κυριακίδης,
Εκπροσωπών εν προκειμένω, ως Πρόεδρος, το εν Αθήναις εδρεύον ανεγνωρισμένον επαγγελματικόν Σωματείον **«Ένωσις Ελλήνων Εφοπλιστών»**, συμφώνως προς το άρθρ. 17ον του καταστατικού, νομίμως εξουσιοδοτημένος δια της από 18ης Απριλίου 1934 αποφάσεως της Ετησίας Γενικής Συνελεύσεως και της από 10ης Μαΐου 1934 αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου της Ενώσεως και αφ'ετέρου οι εκπροσωπούντες αδιαιρέτως την εν Πειραιεί εδρεύουσαν «Πανελλήνιον Ναυτικήν Ομοσπονδίαν», ανεγνωρισμένην Οργάνωσιν επαγγελματικήν των Ελλήνων Εργατών Θαλάσσης δυνάμει της από 7ης Ιουνίου 1934 αποφάσεως του Γενικού αυτής Συμβουλίου, ειδικώτερον εκπροσωπούντες τα ακόλουθα

Ναυτεργατικά Σωματεία, τα συναποτελούντα την Ομοσπονδίαν ως εξής: Ματθαίος Πετρουλής Πρόεδρος Οικονομικών Αξιωματικών Ε.Ν. και Γενικός Γραμματεύς της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας, Αναστάσιος Αντωνίνης Πρόεδρος Πανελληνίου Ενώσεως Θερμαστών «Ο Στέφενσον», Γεώργιος Κοντάκος Πρόεδρος Πανελληνίου Ενώσεως Ναυτών Ε.Ν., Κωνσταντίνος Μαράτος, Πρόεδρος Πανελληνίου Ενώσεως Θαλαμηπόλων Ελλην. Ατμοπλοίων και Αντώνιος Γουδέλης, Πρόεδρος της Πανελληνίου Ενώσεως Ναυτομαγείρων «Ο Άγιος Σπυρίδων».

Συνωμολογήσαμεν τα εξής:

Προς ρύθμισιν των μισθωτικών σχέσεων μεταξύ εφοπλιστών της Φορτηγού Ναυτιλίας και Ναυτεργατών ανηκόντων εις κλάδους συμμετέχοντας κατά τα ανωτέρω εις το παρόν συμβόλαιον, αποφασίζεται από κοινού και συμφώνου να εφαρμοσθή ενιαίον μισθολόγιον και ομοιόμορφον κατά τας κατωτέρω διακρίσεις, κατά χωρητικότητα πλοίων και πλόας και εκάτερον των συμβαλλομένων μερών, αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να ασκήση πάσαν την ηθικήν αυτού επιρροήν προς πιστήν τήρησιν του μισθολογίου τούτου μέχρι λήξεως της τασσόμενης προθεσμίας.

Οι κατωτέρω μισθοί, οι συνομολογούμενοι εις λίρας Αγγλίας, νοούνται καταβλητέοι, εν Ελλάδι μέν εις δραχμάς με την επίσημον τιμήν συναλλάγματος της Τραπέζης της Ελλάδος, εν τη αλλοδαπή δε εις χαρτίνας Αγγλικάς λίρας, ή νόμισμα του τόπου κατ' εκλογήν του πλοιάρχου και με δικαίωμα του πληρώματος να αρνηθή εξόφλησιν εις ωρισμένον λιμένα. Εν πάση περιπτώσει αι εισφοραί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, Ταμείου Προνοίας και ο Φόρος Καθαράς Προσόδου επιβαρύνουσι το πλήρωμα και εναντία συμφωνία απαγορεύεται.

Έκαστον φορτηγόν πλοίον, αναλόγως της χωρητικότητός του και του πλου τον οποίον εκτελεί, υπάγεται εις εν εκ των πέντε μισθολογίων τα οποία έπονται, εν περιπτώσει δε εκτελέσεως νέου ταξιδίου εις το οποίον αντιστοιχεί διάφορον μισθολόγιον, το μισθολόγιον τούτο εφαρμόζεται αυτοδικαίως από της ενάρξεως μέχρι του πέρατος του ταξιδίου.

Δια την εφαρμογήν της παρούσης συμβάσεως το ταξίδιον θεωρείται ότι άρχεται από της ημέρας κατά την οποίαν επερατώθη η εκφόρτωσις του ενός φορτίου και διαρκεί μέχρι της ημέρας κατά την οποίαν αποπερατούται η εκφόρτωσις του νέου τοιούτου.

Εις τον όρον «Μεσόγειος» συμπεριλαμβάνεται εν προκειμένω και η Αδριατική, η Μαύρη Θάλασσα και η Αζοφική. Ταξίδια Μεσογείου είναι εκείνα των οποίων οι λιμένες φορτώσεως και Λιμένες εκφορτώσεως ευρίσκονται εντός των Θαλασσών τούτων.

Ως ταξίδια **Continent** νοούνται τα μεταξύ Μεσογείου αφ' ενός και της Ευρωπαϊκής Ακτής από της Βορείου Άκρας της Πορτογαλίας μέχρις Αρχαγγέλου ή των Λιμένων Αγγλίας, Ιρλανδίας, Βαλτικής, Σκανδιναυϊκών χωρών και λιμένων επί της Β.Δ. Ακτής της Αφρικής, νοτίως του Αγαδίρ, αλλ' ουχί νοτίως και δυτικώς των Καναρίων νήσων ή και μεταξύ των ως άνω έξω της Μεσογείου αναφερομένων λιμένων.

Η έννοια του Συμβολαίου είνε ότι κατά την διάρκειαν της ισχύος του παρόντος η συνομολόγησις μισθών μικροτέρων των διά του παρόντος συμφωνουμένων δέον να θεωρήται ως αντιβαίνουσα, εις το περί δικαίου κοινόν αίσθημα και μη εξασφαλίζουσα εις τον εργάτην την ανάλογον προς την εργασίαν του αμοιβήν, αφ' ετέρου δε η εκ μέρους του ναυτεργάτου αξίωσις μείζονος μισθού του διά του παρόντος προσδιοριζομένου αποτελεί επίσης κατά το κοινόν αίσθημα των εργαζομένων ναυτικών τάξεων απαίτησιν υπερβολικήν, ήτις πρέπει να δίδη αφορμήν διά την εφαρμογήν του άρθρου 6 του Νόμου περί συνθέσεως πληρωμάτων. Επί τη βάσει τω απόψεων τούτων διατυπούται αμφοτέρωθεν προς την Κυβέρνησιν η ευχή και η πρότασις όπως κατοχυρωθή η πιστή και ομοιόμορφος εφαρμογή του συνομολογηθέντος μισθολογίου δια των ακόλουθων Διοικητικών μέτρων:

Εφοπλιστής αποδεδειγμένως συνομολογήσας ιδιαίτεραν συμφωνίαν επί έλαττον του παρόντος μισθολογίου, αφ' ενός θα πληρώνη την διαφοράν του μισθού εις τον δικαιούχον ναυτεργάτην, αφ' ετέρου δε θα πληρώνη ως πρόστιμον υπέρ του Ν.Α.Τ. ένα μισθόν επί πλέον.

Να μη δύναται πλοίον να ταξιδεύση αδικαιολογήτως με ελλειπή σύνθεσιν πέραν των δύο διαδοχικών λιμένων.

Συμφωνείται το παρόν Συμβόλαιον θέλει ισχύση από της σήμερον μέχρι της 31ης Αυγούστου 1935. Αι ήδη υφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας παραμένουσιν ως έχουσιν εν ισχύϊ μέχρι λήξεως αυτών.

Τρεις μήνας προ της λήξεως της προθεσμίας εκάτερον των συμβαλλομένων μερών δύναται να ζητήση όπως διά συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών καθορισθή το μισθολόγιον το εφαρμοσθησόμενον από της 1ης Σεπτεμβίου 1935 και πέραν, ως και η χρονική αυτού διάρκεια. Εν η περιπτώσει όμως δεν επέλθη οριστική συμφωνία συνομολογείται από τούδε, ότι μετά την λήξιν του παρόντος η απόλυτος ελευθερία εν τη μισθωτική συμβάσει θέλει πλήρως αποκαταστή μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατών.

Συμφωνείται επί πλέον ότι η παρούσα Σύμβασις δύναται να καταγγελθή και προ της λήξεως της ταχθείσης προθεσμίας, εάν ο μέσος όρος του ναυλοτιμαρίθμου των ναυλαγορών Μαύρης Θαλάσσης, Μεσογείου, **Continent** και **Plate,** εξ οιουδήποτε λόγου ή αιτίας παραμείνη επί τρίμηνον εις επίπεδον διάφορον του σημερινού επί πλέον ή έλαττον κατά πεντήκοντα τουλάχιστον τοις εκατόν (50%).

Το παρόν Συμβόλαιον θεωρείται αδιαίρετον δι' άπαντα τα εις αυτό λαμβάνοντα μέρος Ναυτεργατικά Σωματεία, τα περιλαμβανόμενα ως ανωτέρω εις την Ομοσπονδίαν. Κατά συνέπειαν δεν δύναται να χωρήση μεμονωμένη καταγγελία δι' εν ή διά τινα Σωματεία, αλλά μόνον γενική καταγγελία ως προς άπαντα τα εν τη Ομοσπονδία περιλαμβανόμενα τοιαύτα.

Αι κατά την λήξιν ή την καταγγελίαν της παρούσης συμφωνίας υφιστάμεναι συμβάσεις ναυτολογίας, θέλουσι παραμείνη ισχυραί μέχρι λήξεως της Συμβάσεως Ναυτολογίας.

Τα δύο συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν όπως διά παντός μέσου συμβάλλουν εις την ηθικήν εξύψωσιν των συμβαλλομένων Οργανώσεων.

Πίνακες μισθολογίου

Κατηγορία Α΄. –Ήτοι πλοία 7.500 τόννων **d.w.** και άνω

Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες Μεσογείου
Ναύκληρος	Λ. Στ.	5,16,0	4,18,0	4,8,0
Ξυλουργός		5,16,0	4,18,0	4,8,0
Ναύτης		4,16,0	4,18,0	3,13,0
Θαλαμηπόλος		5,16,0	4,18,0	4,8,0
Μάγειρος		6,16,0	5,18,0	4,18,0
Ναυτόπαις		2,10,0	1,15,0	1,10,0
Αρχιθερμαστής		6,6,0	5,8,0	4,18,0
Θερμαστής		5,6,0	4,18,0	4,3,0
Ανθρακεύς		4,0,0	3,8,0	2,18,0
Θαλαμ. Αξ/κών		3,0,0	2,15,0	2,5,0

Κατηγορία Β΄. –Ήτοι πλοία από 5.500 τόννων **d.w.** μέχρι 7.500

Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent και Μεσογείου Πλόες
Ναύκληρος	Λ. Στ.	5,6,0	4,8,0
Ξυλουργός		5,6,0	4,8,0
Ναύτης		4,16,0	3,13,0
Θαλαμηπόλος		5,1,0	4,8,0
Μάγειρος		6,6,0	4,18,0
Ναυτόπαις		2,0,0	1,10,0

Αρχιθερμαστής		5,16,0	4,18,0
Θερμαστής		5,6,0	4,3,0
Ανθρακεύς		3,10,0	2,18,0
Θαλαμ. Αξ/κών		3,0,0	2,5,0

Κατηγορία Γ΄. –Ήτοι πλοία 3.500 τόννων **d.w.** μέχρι 5.500

Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες εντός Μεσογείου και ακτίνος 200 μιλ. από Γιβραλτάρ ή Σουέζ
Ναύκληρος	Λ. Στ.	4,16,0	4,8,0	3,18,0
Ξυλουργός		4,16,0	4,8,0	3,18,0
Ναύτης		4,1,0	3,13,0	3,8,0
Θαλαμηπόλος		4,16,0	4,8,0	3,18,0
Μάγειρος		5,6,0	4,18,0	4,8,0
Ναυτόπαις		1,15,0	1,10,0	1,5,0
Αρχιθερμαστής		5,6,0	4,18,0	4,8,0
Θερμαστής		4,11,0	4,3,0	3,13,0
Ανθρακεύς		3,0,0	2,18,0	2,8,0
Θαλαμ. Αξ/κών		2,10,0	2,5,0	2,15,0

Κατηγορία Δ΄. –Ήτοι πλοία από 1.500 τόννων **d.w.** μέχρι 3.500

Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες εντός Μεσογείου και ακτίνος 200 μιλ. από Γιβραλτάρ ή Σουέζ
Ναύκληρος	Λ. Στ.	4,6,0	3,18,0	Δραχμαί 2.050
Ξυλουργός		4,6,0	3,18,0	-
Ναύτης		3,16,0	3,8,0	1.700
Θαλαμηπόλος		4,6,0	3,18,0	1.450
Μάγειρος		4,16,0	4,8,0	2.000
Ναυτόπαις		1,10,0	1,5,0	750
Αρχιθερμαστής		4,16,0	4,8,0	2.150
Θερμαστής		4,1,0	3,13,0	2.000
Ανθρακεύς		2,10,0	2,8,0	1.200
Θαλαμ. Αξ/κών		2,0,0	1,15,0	800

Κατηγορία Ε΄. –Ήτοι πλοία κάτω των 1.500 τόννων **d.w.**

Ειδικότης	Νόμισμα	Πλόες εκτός Μεσογείου	Πλόες εντός Μεσογείου
Ναύκληρος	Δραχμαί	2.050	Δραχμαί 1.850
Ξυλουργός		1.900	1.700
Ναύτης		1.700	1.530
Θαλαμηπόλος		1.450	1.300
Μάγειρος		2.100	1.900
Ναυτόπαις		750	675
Αρχιθερμαστής		2.150	1.950
Θερμαστής		2.000	1.800

Ανθρακεύς		1.200	1.100
Θαλαμ. Αξ/κών		800	720

Σημείωσις.- Εις πλοία οιασδήποτε χωρητικότητος άνω των 1.500 τόννων **d.w.** εργαζόμενα μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης (Αζοφικής και Δουνάβεως) και Ελλάδος ισχύει το μισθολόγιον της Ε΄ Κατηγορίας το αφορόν τους πλόας εκτός της Μεσογείου.

Το παρόν Συμβόλαιον εγένετο εις τριπλούν και υπογράφεται ως έπεται:

Διά την Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ν. Γ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ

Διά την Π.Ν.Ο. Ο Γεν. Γραμματεύς

Μ. ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

Έπονται αι υπόλοιποι υπογραφαί (δηλαδή Διά τους Οικονομικούς Αξ/κούς: Μ. Πετρουλής. Διά τους Ναύτας : Γ. Κοντάκος. Διά τους Θερμαστάς: Α. Αντωνίνης. Διά τους Θαλαμηπόλους : Κ. Μαράτος. Διά τους Ναυτομαγείρους :Α. Γουδέλης).

Στοιχεία Πίνακα 4.4.: Πρόκειται για εξεργασμένα στοιχεία *EEN* τ. 76, Αύγουστος 1932 και τ. 95, Μάϊος 1933 καθώς και του Συμφωνητικού της 12-06-1934.

Πίνακας 4.4. Κατηγορίες ταξιδιών, πλοίων και μισθολογίωνετών 1932, 1933 και 1934

Μισθολόγιο πληρωμάτων φορτηγών ατμοπλοίων της ΔΕΝ έτους 1932					
Πλόες / Πλοία	Πλόες υπερπόντιοι, ήτοι Αγγλίας – Αφρικής (έξω της Μεσογείου), Β. και Ν. Αμερικής, Ινδιών, Αυστραλίας, Ειρηνικού Ωκεανού, Αρχαγγέλου	Πλόες Μεσογείου – Αγγλίας, Παραλίων Βορείου, Δυτικής και Νοτίου Ευρώπης μέχρι των Καναρίων νήσων, λιμένων Βαλτικής και Β. Θαλάσσης	Πλόες εντός της Μεσογείου – Μαύρης Θάλασσας ουχί πέραν του Γιβραλτάρ, ουδέ πέραν του Σουέζ		
Ανεξαρτήτως χωρητικότητας	Ι(£=λίρες Αγγλίας)	ΙΙ(£)			
3.000 τον. **dwt** και άνω			ΙΙΙ(£)		
1.000 τον. **dwt** ως 3.000 τον. **dwt**				IV(δρχ)	
Μισθολόγιο πληρωμάτων φορτηγών ατμοπλοίων βάσει του συμφωνητικού του 1933					
Πλόες / Πλοία	Εκτός Μεσογείου	Continent	Εντός Μεσογείου (συμπεριλαμβανομένης της Αδριατικής, Μαύρης κι Αζοφικής Θάλασσας)	Εντός ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ	Μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης (Αζοφικής και Δουνάβεως) και Ελλάδας
7.500 τον. **dwt** και άνω	Ι(£)	ΙΙ(£)	ΙΙΙ(£)		
5.000 τον. **dwt** ως 7.500 τον. **dwt**	ΙΙ(£)	ΙΙΙ(£)	ΙΙΙ(£)		
3.500 τον. **dwt** ως 5.500 τον. **dwt**	ΙΙΙ(£)			IV(£)	
1.500 τον. **dwt** ως 3.500 τον. **dwt**	IV(£)	IV(£)	V (δρχ)	V(δρχ)	
Κάτω των 1.500 τον. **dwt**	V(δρχ)	V(δρχ)	V(δρχ)μειωμένο κατά 10%		
Οιασδήποτε χωρητικότητος					V(δρχ)

Μισθολόγιο πληρωμάτων φορτηγών ατμοπλοίων βάσει του συμφωνητικού του 1934					
Πλόες / Πλοία	Υπερπόντιοι	Continent	Εντός Μεσογείου	Εντός ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ	Μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης (Αζοφικής και Δουνάβεως) και Ελλάδας
7.500 τον. **dwt** και άνω	Α1(£)	Α2(£)	Α3(£)		
5.500 τον. **dwt** ως 7.500 τον. **dwt**	Β1(£)	Β2(£)	Β2(£)		
3.500 τον. **dwt** ως 5.500 τον. **dwt**	Γ1(£)	Γ2(£)		Γ3(£)	
1.500 τον. **dwt** ως 3.500 τον. **dwt**	Δ1(£)	Δ2(£)		Δ3(δρχ)	
Κάτω των 1.500 τον. **dwt**	Ε1(δρχ)	Ε1(δρχ)	Ε2(£)		
Οιασδήποτε χωρητικότητος άνω των 1.500 τόννων					Ε1(δρχ)

(Σημείωση: Οι λατινικοί αριθμοί I, II, III, IV και V αφορούν στις κλίμακες του ενιαίου μισθολογίου του 1932 και του συμφωνητικού του 1933, οι οποίες διαφέρουν. Τα Α1,Α2,Α3,Β1,Β2,Γ1,Γ2,Γ3,Δ1,Δ2,Δ3,Ε1 και Ε2 αφορούν στις κλίμακες του συμφωνητικού του 1934.Το ύψος των μισθών εμφανίζεται στους Πίνακες 4.5., 4.6., 4.7. και 4.8. του Παραρτήματος του παρόντος Κεφαλαίου)

Στοιχεία Πινάκων 4.5. και 4.6.: Τα στοιχεία προέρχονται από το Μισθολόγιο που κανονίστηκε βάσει των «ευλόγων και δικαίων ορίων» των μισθών ανά ειδικότητα με τις εγκυκλίους αριθ. 23013/μον. 50 και 23041/μον. 51 της 19 Αυγούστου 1932 της ΔΕΝ, με τις οποίες καθορίζεται ενιαίο μισθολόγιο των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων.

Πίνακας 4.5. «Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ του 1932»

Ειδικότητα	Όρια	Μέσος όρος
Υποπλοίαρχος	11-14	12.10
Ανθυποπλοίαρχος	9-11	10
Α΄ Μηχανικός	16-18	17
Β΄ Μηχανικός	12-15	13.10
Γ΄ Μηχανικός	10-12	11
Δ΄ Μηχανικός	8-10	9
Ασυρματιστής Α΄	11-13	12
Ασυρματιστής Β΄	9-11	10
Ναύκληρος	5-7	6
Ξυλουργός	5-7	6
Ναύτης	4-6	5
Αρχιθερμαστής	5.10-7.10	6.10
Θερμαστής	5-7	6
Λιπαντής	5.10-7.10	6.10
Ανθρακεύς	3-5	4
Μάγειρος	6-8	7
Θαλαμηπόλος	5-7	6
Βοηθός Θαλαμηπόλου		

Για την καλύτερη κατανόηση των εγγραφών των Πινάκων, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι οι μισθοί των ναυτικών των φορτηγών ατμοπλοίων είναι σε λίρες Αγγλίας. Μια λίρα Αγγλίας (pound), η οποία συμβολίζεται ως £, ισούται με είκοσι (20) σελίνια **(**shillings) ή διακόσιες σαράντα (240) πένες (pennies). Ένα σελίνι ισούται με δώδεκα (12) πένες. Όταν λοιπόν

αναφέρεται ως μισθός 8.17.6 ή 8,17,6 σημαίνει ότι αυτός ανέρχεται σε οκτώ λίρες, δέκα επτά σελίνια και 6 πένες.

Πίνακας 4.6. Ενιαίο μισθολόγιο ΔΕΝ τετραμήνου Σεπτέμβρη - Δεκέμβρη 1932

Βαθμοί και ειδικότητες	Κατηγορίες πλόων			
	Α΄	Β΄	Γ΄	
			Πλόες εντός της Μεσογείου - Μάυρης Θάλασσας ουχί πέραν του Γιβλαρτάρ και του Σουέζ	
	Υπερπόντιοι πλόες ήτοι Αγγλίας – Αφρικής (εκτός Μεσογείου), Β.και Ν. Αμερικής, Ινδιών, Αυστραλίας, Ειρηνικού Ωκεανού, Αρχαγγέλου	Πλόες Μεσογείου, Αγγλίας, Παραλίων Βορείου, Δυτικής και Νότιας Ευρώπης μέχρι τα Κανάρια νησιά, λιμένες Βαλτικής και Β. Θάλασσας	Πλοία άνω των 3.000 τόννων dw	Πλοία 1.000 – 3.000 τόννων dw
	Λίρες Αγγλίας	Λίρες Αγγλίας	Λίρες Αγγλίας	Δραχμές
Πλοίαρχος	Κατά συμφωνία	Κατά συμφωνία	Κατά συμφωνία	5.000
Υποπλοίαρχος	13	12	12	4.000
Ανθυποπλοίαρχος	10.10	9.10	9.10	3.000
Ασυρματιστής Α΄	12	11	11	3.750
Ασυρματιστής Β΄	10	9	9	3.250
Α΄ Μηχανικός	18	16.10	16.10	5.000
Β΄ Μηχανικός	14	13	13	4.500
Γ΄ Μηχανικός	12	10	10	3.500
Δ΄ Μηχανικός	9.10	-	-	-
Ναύκληρος	6.10	6	6	2.300
Ξυλουργός	6	6	6	2.300
Ναύτης	5.10	5	5	1.800
Αρχιθερμαστής	7	6.10	6.10	2.500
Λιπαντής	6.10	6	6	-
Θερμαστής	6	5.10	5.10	2.000
Ανθρακεύς	4	4	4	1.300
Ναυτόπαις	2.10	2	2	800
Μάγειρος	7	6	6	2.500
Θαλαμηπόλος	6.10	6	6	2.500
Βοηθός Θαλ/λου	3.10	3	3	1.500

Στοιχεία Πίνακα 4.7.: Τα στοιχεία προέρχονται από το Συμφωνητικό της 26-04-1933, που υπογράφηκε μεταξύ της ΕΕΕ και σωματείων της ΠΝΟ.

Πίνακας 4.7. Μισθολόγιο Συμφωνητικού της 26-04-1933

Ειδικότης	Κατηγορίαι μισθολογίων				
	Σε λίρες Αγγλίας				Εις δραχ.
	I	II	III	IV	V
Πλοία > 7500 τόννων d.w	Πλόες Εκτός Μεσογείου	Πλόες Continent	Πλόες Εντός Μεσογείου		

Πλοία 5000-7500 τόν. d.w		Πλόες Εκτός Μεσογείου	Πλόες Continent και Πλόες Εντός Μεσογείου		
Πλοία 3.500 - 5.500 τόν d.w			Πλόες Εκτός Μεσογείου	Πλόες εντός Μεσογείου ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων απεχόντων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ	
Πλοία 1.500 - 3.500 τόννων d.w.				Για οιουσδήποτε άλλους πλόας εκτός της Μεσογείου πλην κατηγορίας V	Πλόες εντός της Μεσογείου ή μεταξύ λιμένων της Μεσογείου και λιμένων απεχόντων μέχρι 200 μιλίων πέραν του Γιβραλτάρ ή Σουέζ,
Πλοία < 1500 τόννων d.w.					Πλόας εκτός της Μεσογείου
					Μειωμένο κατά 10% για πλόες εκτός της Μεσογείου
Εις πλοία οιασδήποτε χωρητικότητος					Εργαζόμενα μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης (Αζοφικής και Δουνάβεως) και Ελλάδος
Πλοίαρχος	16,0,0	15,0,0	14,0,0	12,0,0	5.000
Υποπλοίαρχος	10,10,0	9,0,0	8,10,0	7,10,0	3.000
Ανθυποπλ/ρχος	8,0,0	7,0,0	6,10,0	5,10,0	3.000
Ναύκληρος	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.000
Ξυλουργός	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.000
Ναύτης	4,0,0	4,0,0	3,5,0	3,0,0	1.500
Θαλαμηπόλος	5,0,0	4,10,0	4,0,0	3,10,0	1.300
Μάγειρος	6,0,0	5,10,0	4,10,0	4,0,0	2.000
Ναυτόπαις	2,0,0	1,10,0	1,5,0	1,0,0	750
Αρχιθερμαστής	5,10,0	5,0,0	4,10,0	4,0,0	2.000
Θερμαστής	4,10,0	4,10,0	3,15,0	3,5,0	1.850
Ανθρακεύς	3,10,0	3,0,0	2,10,0	2,0,0	1.100
Θαλαμ. Αξιωματικών	2,10,0	2,10,0	2,0,0	1,10,0	750

Στοιχεία Πίνακα 4.8.: Τα στοιχεία προέρχονται από το Συμφωνητικό της 12-06-1934, που υπογράφηκε μεταξύ της ΕΕΕ και σωματείων της ΠΝΟ.

Πίνακας 4.8. Μισθολόγιο Συμφωνητικού 12-06-1934

Κατηγορία Α΄. –Πλοία 7.500 τόννων d.w. και άνω				
Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες Μεσογείου
Ναύκληρος	Λ. Στ.	5,16,0	4,18,0	4,8,0
Ξυλουργός		5,16,0	4,18,0	4,8,0
Ναύτης		4,16,0	4,18,0	3,13,0

Θαλαμηπόλος		5,16,0	4,18,0	4,8,0
Μάγειρος		6,16,0	5,18,0	4,18,0
Ναυτόπαις		2,10,0	1,15,0	1,10,0
Αρχιθερμαστής		6,6,0	5,8,0	4,18,0
Θερμαστής		5,6,0	4,18,0	4,3,0
Ανθρακεύς		4,0,0	3,8,0	2,18,0
Θαλαμ. Αξ/κών		3,0,0	2,15,0	2,5,0
Κατηγορία Β΄. -Πλοία από 5.500 τόννων d.w. μέχρι 7.500				
Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent και Μεσογείου Πλόες	
Ναύκληρος	Λ. Στ.	5,6,0	4,8,0	
Ξυλουργός		5,6,0	4,8,0	
Ναύτης		4,16,0	3,13,0	
Θαλαμηπόλος		5,1,0	4,8,0	
Μάγειρος		6,6,0	4,18,0	
Ναυτόπαις		2,0,0	1,10,0	
Αρχιθερμαστής		5,16,0	4,18,0	
Θερμαστής		5,6,0	4,3,0	
Ανθρακεύς		3,10,0	2,18,0	
Θαλαμ. Αξ/κών		3,0,0	2,5,0	
Κατηγορία Γ΄. –Πλοία 3.500 τόννων d.w. μέχρι 5.500				
Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες εντός Μεσογείου και ακτίνος 200 μιλίων από Γιβραλτάρ ή Σουέζ
Ναύκληρος	Λ. Στ.	4,16,0	4,8,0	3,18,0
Ξυλουργός		4,16,0	4,8,0	3,18,0
Ναύτης		4,1,0	3,13,0	3,8,0
Θαλαμηπόλος		4,16,0	4,8,0	3,18,0
Μάγειρος		5,6,0	4,18,0	4,8,0
Ναυτόπαις		1,15,0	1,10,0	1,5,0
Αρχιθερμαστής		5,6,0	4,18,0	4,8,0
Θερμαστής		4,11,0	4,3,0	3,13,0
Ανθρακεύς		3,0,0	2,18,0	2,8,0
Θαλαμ. Αξ/κών		2,10,0	2,5,0	2,15,0
Κατηγορία Δ΄. –Πλοία από 1.500 τόννων d.w. μέχρι 3.500				
Ειδικότης	Νόμισμα	Υπερπόντιοι πλόες	Πλόες Continent	Πλόες εντός Μεσογείου και ακτίνος 200 μιλίων Από Γιβραλτάρ ή Σουέζ
Ναύκληρος	Λ. Στ.	4,6,0	3,18,0	Δραχμαί 2.050
Ξυλουργός		4,6,0	3,18,0	-
Ναύτης		3,16,0	3,8,0	1.700
Θαλαμηπόλος		4,6,0	3,18,0	1.450
Μάγειρος		4,16,0	4,8,0	2.000
Ναυτόπαις		1,10,0	1,5,0	750
Αρχιθερμαστής		4,16,0	4,8,0	2.150
Θερμαστής		4,1,0	3,13,0	2.000
Ανθρακεύς		2,10,0	2,8,0	1.200
Θαλαμ. Αξ/κών		2,0,0	1,15,0	800
Κατηγορία Ε΄. –Πλοία κάτω των 1.500 τόννων d.w.				
Ειδικότης	Νόμισμα	Πλόες εκτός Μεσογείου	Πλόες εντός Μεσογείου	
Ναύκληρος	Δραχμαί	2.050	1.850	
Ξυλουργός		1.900	1.700	
Ναύτης		1.700	1.530	
Θαλαμηπόλος		1.450	1.300	
Μάγειρος		2.100	1.900	

Ναυτόπαις		750	675
Αρχιθερμαστής		2.150	1.950
Θερμαστής		2.000	1.800
Ανθρακεύς		1.200	1.100
Θαλαμ. Αξ/κών		800	720

Στοιχεία Γραφήματος 4.1.: Επεξεργασμένα στοιχεία της μισθοδοσίας όλων των ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο μέσος μισθός των ναυτικών ανά πενταετία, εμφανίζεται ως εξής:

Πίνακας 4.9. Μέσος μισθός ναυτικών μεσοπολέμου

Περίοδος	Μέσος μισθός σε λίρες Αγγλίας (ποσοτική έκφραση)
1920-1924	12,79
1925-1929	9,86
1930-1935	8,41
1936-1940	11,26

Εδώ πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι προκειμένου να γίνει εφικτή η ενοποίηση κι ομοιόμορφη παρουσίαση όλων των στοιχείων των εγγραφών της μισθοδοσίας, οι οποίες ήταν σε αγγλικές λίρες και τις υποδιαιρέσεις της αλλά και σε άλλα νομίσματα (π.χ ιταλικές λίρες, γαλλικά φράγκα, ελληνικές δραχμές) και να τα χρησιμοποιήσουμε, μετατρέψαμε την μορφή εγγραφής της μισθοδοσίας. Αντί της τυπικής έκφρασης ενός μισθού πχ. £8.10 ήτοι 8 λίρες και 10 σελίνια, υιοθετήσαμε την «ποσοτική» του έκφραση ήτοι 8,50 λίρες. Στον Πίνακά μας δηλαδή η ένδειξη πχ. 9,86 σημαίνει 9 λίρες και 0,86 της λίρας, δηλαδή 9 λίρες, 17 σελίνια και 2 πένες.

Στοιχεία Γραφήματος 4.2.: Επεξεργασμένα στοιχεία της μισθοδοσίας όλων των ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο μέσος μισθός των ναυτικών ανά έτος, εμφανίζεται ως εξής:

Πίνακας 4.10. Μισθοί αξιωματικών καταστρώματος στο μεσοπόλεμο (σε λίρες Αγγλίας με ποσοτική έκφραση)

Ετος	Πλοίαρχος	Υποπλοίαρχος	Ανθυπ/ρχος	Μέσος όρος
1920	40,00	25,90	23,00	29,63
1921	29,00	19,40	13,91	20,77
1922	21,55	16,32	13,50	17,12
1923	18,00	13,00	10,00	13,67
1924	21,33	13,08	10,63	15,01
1925	21,36	12,33	11,50	15,06
1926	20,33	10,46	9,86	13,55
1927	20,10	13,83	9,92	14,62
1928	20,00	11,92	11,00	14,31
1929	22,75	15,80	11,40	16,65
1930	18,93	13,44	9,74	14,03
1931	18,56	13,00	10,17	13,91
1932	17,64	12,20	10,20	13,35
1933	18,33	10,50		14,42
1934	16,00	12,00	8,00	12,00

1935	13,00	8,00	6,00	9,00
1936	14,00			14,00
1937	20,45	14,68	12,10	15,74
1938	22,46	17,93	14,91	18,43
1939	21,29	17,00	14,09	17,46
1940	21,00	16,50	14,00	17,17

Στοιχεία Γραφήματος 4.3. και Γραφήματος 4.5.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί σε διάφορα τεύχη του περιοδικού *EEN*. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία τα συνολικά μηνιαία έξοδα μισθοτροφοδοσίας των ελληνικών φορτηγών πλοίων ανά έτος, εκφρασμένα σε λίρες Αγγλίας, περιέχονται στον ακόλουθο Πίνακα 4.11.:

Πίνακας 4.11. Έξοδα μισθοτροφοδοσίας πληρώματος 1919-1937

ΕΤΟΣ	ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ
1919	621		
1920	621		
1921	444		
1922	355		
1923	320		
1924	291		
1925	291		
1926	338	250	58
1930	353	260	93
1933	215	167.10	54.76
1937	362	290	72.6.6
1938	365		

Στοιχεία Γραφήματος 4.4. Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 [1923=100] : Προέρχονται από τον Πίνακα 5 Μέσος ετήσιος ναυτολοτιμάριθμος 1910-1939 (1923=100), ο οποίος περιέχεται στη σελίδα 194 του βιβλίου του Κωνσταντίνου Χλωμούδη, *Συνεργασία και Συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία – Η περίοδος του μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996 κι έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.12. Μέσος ετήσιος ναυλοτιμάριθμος 1919-1939 (1923 = 100)

Έτος	Μέσος ναυλοτιμάριθμος	Μεταβολή (%)
1919	428,65	
1920	352,11	-17,9
1921	123,39	-65
1922	104,57	-15,3
1923	100	-4,4
1924	101,43	1,4
1925	93,03	-8,3
1926	102,41	10,1
1927	98,91	-3,4
1928	89,65	-9,4

1929	89,42	-0,3
1930	72,48	-18,9
1931	70,55	-2,7
1932	67,06	-5
1933	64,53	-3,8
1934	65,91	2,1
1935	66,38	0,7
1936	76,48	15,2
1937	115,6	51,2
1938	91,34	-21
1939	116,89	28

Στοιχεία Πίνακα 4.13: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία από *NX*, τ. 135, 01-08-1936, βάσει των οποίων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας:

Πίνακας 4.13. Ποσοστιαία κατανομή εξόδων πλοίου έτους 1936

Είδος εξόδου	Ποσοστό
Λιμενικά, φαρικά, charter charges, κλπ.	30%
Καύσιμη ύλη	21%
Μισθοτροφοδοσία	16,5%
Ασφάλιστρα	7%
Υλικά	3%
Διάφορα	1%
Κάλυψη απρόβλεπτων καθυστερήσεων, ζημιών, επισκευών, κρατήσεων για επιθεωρήσεις, πληρωμή φόρων, τοκοχρεωλύσια, σχηματισμό αποθεματικών κεφαλαίων, αποσβέσεις και διανομή κερδών	21,5%

Στοιχεία Πίνακα 4.14.: Προέρχεται από τα επεξεργασμένα στοιχεία του περιοδικού *NX*, τ. 169 της 01-01-1938:

Πίνακας 4.14. Πίνακας μηνιαίων εξόδων πλοίων των ετών 1933 και 1937

Είδος δαπάνης	Έτος 1933 (σε £)	Έτος 1937 (σε £)
Μισθολόγιο	167.10	290
Τροφοδοσία	54.7.6	76.2.6
Ταμείο Φυματικών		5.16 (νέα δαπάνη)
Ασθενείς		21 (διαφορά με 1933)
Παλιννοστήσεις		21 (διαφορά με 1933)
Γαιάνθρακες	--	175 (διαφορά με 1933)
Ασφάλιστρα	117	233 (μερική ασφάλιση)(διαφορά με 1933) 292 (ολική ασφάλιση)(διαφορά με 1933)
Επισκευές		67 (διαφορά με 1933)
Έξοδα λιμένων		87.10 (διαφορά με 1933)
Επασφάλιστρα		25 (διαφορά με 1933)
Υλικά		25 (διαφορά με 1933)
Αποσβέσεις		195 (διαφορά με 1933)

Στοιχεία Πίνακα 4.15.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία δημοσιεύματος με τίτλο «Τα έξοδα κινήσεως της Ναυτιλίας μας», στο *NX*, τ. 191, 01-12-1938, βάσει των οποίων καταρτίσθηκε ο επόμενος Πίνακας:

Πίνακας 4.15. Ημερήσια έξοδα φορτηγού πλοίου το 1938

Είδος δαπάνης	1938 (σε £)	Ποσοστό επί του συνόλου
Μισθολόγιο	9.14.0	
Τροφοδοσία	2.18.0	
Ταμείο Φυματικών	0.09.5	
Ασθενείς	1.0.0	
Σύνολο δαπανών πληρώματος (α)	**14.1.5**	45,95%
Ασφάλιστρα	8.06.0 (μερική ασφάλιση)	
Επισκευές	1.10.0	
Επασφάλιστρα	1.15.0	
Υλικά	2.15.0	
Εισφορές αλληλασφάλειας	1.15.0	
Μικροέξοδα	0.10.0	
Σύνολολοιπών δαπανών (β)	**16.11.0**	54,05%
Γενικό Σύνολο δαπανών (α+β)	30.12.5	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Στοιχεία Γραφήματος 6.1.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 6.3.

Πίνακας 6.3. Απασχόληση αλλοδαπών στα ελληνικά πλοία κατά το μεσοπόλεμο

Περίοδος	ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ	ΕΛΛΗΝΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1920-1924	542	2.078	26%
1925-1930	261	1.804	14%
1930-1935	111	1.859	6%
1936-1940	226	2.077	11%
Σύνολο	1.140	7.818	15%

Πίνακας 6.4. Μέτρα για την απασχόληση αλλοδαπών στο μεσοπόλεμο

Νόμος	Περιπτώσεις ναυτολόγησης αλλοδαπών	Τρόπος – προϋποθέσεις ναυτολόγησης αλλοδαπών	Διάρκεια ναυτολόγησης αλλοδαπών
Διάταγμα της 02-02-1926 περί οργανικής συνθέσεως	Απαγόρευση απόπλου πλοίου λόγω μη κανονικής σύνθεσης	Ναυτολόγηση καθ' υπέρβαση του αριθμού του άρθρου 5 του Διατάγματος της 14-11-1836 αλλά μόνο μέχρι το λιμένα όπου είναι δυνατή η συμπλήρωση του πληρώματος με έλληνες.	Σε περίπτωση αναπλήρωσης ελλήνων ναυτικών λιποτακτών με αλλοδαπούς αυτοί μπορούν να υπηρετήσουν στο πλοίο μέχρι έξι (6) μήνες
Άρθρο 38 ΝΔ της 23-3-1929	Απεργία ή άλλη άμεση ανάγκη	Προσωρινή ναυτολόγηση αλλοδαπών κατόχων ξένου διπλώματος ικανότητας ή εντός των ορίων της σύνθεσης	

		του πλοίου, με απόφαση του Υπουργού Ναυτικών	
Άρθρο 38 ΝΔ της 23-3-1929 όπως τροποποιήθηκε με το δεύτερο άρθρο του Ν. 4183/1929	Απεργία, έλλειψη ελλήνων εργατών θαλάσσης ή άλλη άμεση ανάγκη	Προσωρινή ναυτολόγηση αλλοδαπών κατόχων ή και στερουμένων ξένου διπλώματος ικανότητας ή πτυχίου ειδικότητας εντός των ορίων της σύνθεσης του πλοίου	Οι ναυτολογημένοι στην αλλοδαπή παραμένουν στο πλοίο μέχρι τη λήξη του συμβολαίου ναυτολόγησής των
Ν. 5231/1931	Αναπλήρωση δραπετών ελλήνων ναυτικών	Πρόσληψη αλλοδαπών ως έξι μήνες άσχετα από την προσέγγιση σε ελληνικό λιμένα ή σε λιμένα όπου ήταν δυνατή η αντικατάσταση των αλλοδαπών με έλληνες ναυτικούς	
Ν. 6209/1934 άρθρο 9	Μη αποδοχή μισθού συλλογικής σύμβασης από προσφερόμενους έλληνες ναυτικούς	Εάν δεν είναι δυνατή η έγκαιρη συμπλήρωση της σύνθεσης με άλλους διαθέσιμους ναυτικούς από γειτονικούς λιμένες, αποδεχομένων το ισχύον μισθολόγιο, ναυτολογούνται και αλλοδαποί κάτοχοι ξένου διπλώματος ή και στερούμενοι τέτοιου διπλώματος ή πτυχίου ειδικότητας, που παραμένουν στο πλοίο μέχρι τη λήξη του συμβολαίου ναυτολόγησής των	
Ν. 6209/1934 άρθρο 9 όπως αντικαταστά-θηκε με το άρθρο 7 του Ν.Δ. της 27-09-1935	Προβολή αξιώσεων πληρωμής μεγαλύτερου μισθού από τον συμφωνηθέντα ανεξάρτητα από την ύπαρξη συλλογικής σύμβασης και πράξεις ή παραλείψεις που δυσχεραίνουν την αποστολή του πλοίου	Ναυτολογούνται και αλλοδαποί κάτοχοι ξένου διπλώματος, αδείας ή πτυχίου ικανότητας ή ειδικότητας ή και στερούμενοι τοιούτων εφόσον α) στο λιμάνι ναυλοχίας του πλοίου υπάρχει έλλειψη προσφερόμενων με τα κατάλληλα προσόντα ναυτικών, β) δεν καθίσταται δυνατή η έγκαιρη αναπλήρωσή των με κατάλληλους ναυτικούς από γειτονικά λιμάνια, γ) οι κατάλληλοι ναυτικοί στο λιμένα ναυλοχίας του πλοίου αρνούνται να ναυτολογηθούν με τους ίδιους όρους που είναι ναυτολογημένοι άλλοι ναυτικοί της ίδιας ειδικότητας στο πλοίο ή σε παρόμοια άλλα ελληνικά πλοία ή έχουν κακό υπηρεσιακό παρελθόν	Οι αλλοδαποί μπορούν να υπηρετήσουν στο πλοίο μέχρι έξι (6) μήνες ακόμη κι αν το πλοίο προσεγγίσει σε λιμένα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, όπου είναι δυνατή η αντικατάστασή τους με κατάλληλους έλληνες ναυτικούς
Άρθρο 9 του Ν.Δ. της 27-09-1935	Έλλειψη προσφερομένων ναυτικών λόγω οι έλληνες ναυτικοί αρνούνται να ναυτολογηθούν ή προβάλλουν	Ναυτολογούνται και αλλοδαποί κάτοχοι ξένου διπλώματος, αδείας ή πτυχίου ικανότητας ή ειδικότητας ή και στερούμενοι τοιούτων εφόσον α) στο λιμάνι ναυλοχίας του πλοίου υπάρχει έλλειψη	Οι αλλοδαποί μπορούν να υπηρετήσουν στο πλοίο μέχρι έξι (6) μήνες ακόμη κι αν το πλοίο προσεγγίσει σε λιμένα της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, όπου είναι δυνατή η αντικατάστασή

	υπερβολικές αξιώσεις μισθού ή άλλους όρους ναυτολόγησης ή έχουν αποδεδειγμένα κακό υπηρεσιακό παρελθόν	προσφερόμενων με τα κατάλληλα προσόντα ναυτικών, β) δεν καθίσταται δυνατή η έγκαιρη αναπλήρωσή των με κατάλληλους ναυτικούς από γειτονικά λιμάνια	τους με κατάλληλους έλληνες ναυτικούς
Άρθρο 2 ΝΔ της 27-09-1935	Χειρισμός μηχανών εσωτερικής καύσης, ατμοστροβίλων, ηλεκτροκινητήρων ή οιουδήποτε άλλου ειδικού συστήματος κινητήριας μηχανής είτε λεβήτων ή ατμοθερμαντικών συσκευών	Ναυτολόγηση αλλοδαπών μηχανικών, κατόχων των οικείων προσόντων, σε νεοαγοραζόμενα πλοία από το εξωτερικό ή σε υπάρχοντα πλοία, στα οποία υπάρχουν ή πρόκειται να τοποθετηθούν αντιστοίχως, μηχανές εσωτερικής καύσης, ατμοστρόβιλοι, ηλεκτροκινητήρες ή οιοδήποτε άλλο ειδικό σύστημα κινητήριας μηχανής είτε λεβήτων ή ατμοθερμαντικών συσκευών, ο χειρισμός των οποίων απαιτεί εξειδίκευση	Εντός των ορίων της οργανικής σύνθεσης για ένα χρόνο από τη νηολόγηση του πλοίου και καθ' υπέρβαση της οργανικής σύνθεσης μετά από την παρέλευση της ετήσιας προθεσμίας. Με το άρθρο 6 του Ν. 1637/1939 δόθηκε η δυνατότητα παράτασης της προθεσμίας ναυτολόγησης των αλλοδαπών μηχανικών και πέραν του έτους
Άρθρο 4 Ν. 1637/1939	Πλήρωση υπαρχόντων κενών οργανικής σύνθεσης ή αντικατάσταση απολυομένων για οποιαδήποτε αιτία	Προσωρινή ναυτολόγηση σε λιμένες αλλοδαπής, κατόπιν αδείας της προξενικής αρχής, αλλοδαπών ναυτικών εφόσον είναι αδύνατη η ναυτολόγηση κατάλληλων ελλήνων ναυτικών είτε γιατί δεν υπάρχουν αυτοί στο λιμάνι ναυλοχίας του πλοίου είτε γιατί υπάρχουν αλλά δεν προσφέρονται προς εργασία ή προσφέρονται αλλά με όρους αντικείμενους στις διατάξεις για το μισθολόγιο κι τους όρους εργασίας είτε είναι αποδεδειγμένα κακής διαγωγής	Η διάρκεια ναυτολογίας παρατείνεται μόνο εάν εξακολουθούν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις αδυναμίας ναυτολόγησης κατάλληλων ελλήνων ναυτικών

Πηγή : Επεξεργασμένα στοιχεία της νομοθεσίας που αναφέρεται στην πρώτη στήλη του παρόντος Πίνακα

Στοιχεία Γραφήματος 6.2.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 6.5.

Πίνακας 6.5. Καταγωγή αλλοδαπών ναυτικών ανά χώρα προέλευσης στο μεσοπόλεμο

ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΩΝ		**ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (αναλυτικά)** **ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ**	
ΑΓΓΛΙΑ	138	ΑΓΓΛΙΑ	138
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	6	ΒΕΛΓΙΟ	14
ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΗΝΙΚΟΣ	1	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	20
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	41	ΔΑΝΙΑ	35
ΑΙΘΙΟΠΙΑ	1	ΕΣΘΟΝΙΑ	4
ΑΛΒΑΝΙΑ	10	ΙΡΛΑΝΔΙΑ	2
ΑΛΓΕΡΙΑ	2	ΛΑΤΒΙΑ	6
ΑΡΑΒΙΑ	5	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	8

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	3	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	28
ΑΡΜΕΝΙΑ	2	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	30
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	7	ΟΥΓΓΑΡΙΑ	1
ΑΦΡΙΚΗ	3	ΠΟΛΩΝΙΑ	11
ΒΕΛΓΙΟ	14	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	29
ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	2	ΡΩΣΙΑ	22
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	6	ΣΟΥΗΔΙΑ	16
ΒΡΑΖΙΛΙΑ	6	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	17
ΓΑΛΛΙΑ	17	ΣΥΝΟΛΟ	381
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	20	**ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ**	
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	23	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	41
ΔΑΝΙΑ	35	ΑΛΒΑΝΙΑ	10
ΕΚΟΥΑΔΟΡ	1	ΑΛΓΕΡΙΑ	2
ΕΣΘΟΝΙΑ	4	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	6
ΗΠΑ	43	ΓΑΛΛΙΑ	17
ΙΑΠΩΝΙΑ	1	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	23
ΙΝΔΙΑ	30	ΙΣΠΑΝΙΑ	65
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	2	ΙΤΑΛΙΑ	69
ΙΣΠΑΝΙΑ	65	ΚΥΠΡΟΣ	51
ΙΤΑΛΙΑ	69	ΛΙΒΑΝΟΣ	1
ΚΑΝΑΔΑΣ	5	ΜΑΛΤΑ	51
ΚΕΗΠ ΒΕΡΝΤΕ	1	ΜΑΡΟΚΟ	3
ΚΙΝΑ	15	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	1
ΚΟΛΟΜΒΙΑ	9	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	38
ΚΥΠΡΟΣ	51	ΣΕΡΒΙΑ	3
ΛΑΤΒΙΑ	6	ΤΟΥΡΚΙΑ	135
ΛΙΒΑΝΟΣ	1	ΣΥΝΟΛΟ	516
ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	8	**ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ**	
ΜΑΛΤΑ	51	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ	6
ΜΑΡΟΚΟ	3	ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΗΝΙΚΟΣ	1
ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ	1	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΟΣ	1	ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	2
ΝΙΚΑΡΑΓΟΥΑ	1	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	6
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	28	ΕΚΟΥΑΔΟΡ	1
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	2	ΚΟΛΟΜΒΙΑ	9
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	30	ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΟΣ	1
ΟΝΔΟΥΡΑ	1	ΝΙΚΑΡΑΓΟΥΑ	1
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	1	ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	2
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	1	ΟΝΔΟΥΡΑ	1
ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ	5	ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ	5
ΠΑΝΑΜΑΣ	1	ΠΑΝΑΜΑΣ	1
ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	2	ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	2
ΠΕΡΟΥ	3	ΠΕΡΟΥ	3
ΠΕΡΣΙΑ	1	ΠΟΡΤΟ ΡΙΚΟ	1
ΠΟΛΩΝΙΑ	11	ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΚΙΑ	1
ΠΟΡΤΟ ΡΙΚΟ	1	ΤΖΑΜΑΪΚΑ	3
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	29	ΧΙΛΗ	15
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	38	ΣΥΝΟΛΟ	64
ΡΩΣΙΑ	22	**ΑΦΡΙΚΗ**	
ΣΑΝΤΑ ΛΟΥΚΙΑ	1	ΑΙΘΙΟΠΙΑ	1
ΣΕΡΒΙΑ	3	ΑΦΡΙΚΗ	3

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	2	ΚΕΗΠ ΒΕΡΝΤΕ	1
ΣΟΜΑΛΙΑ	1	ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ	1
ΣΟΥΔΑΝ	1	ΣΟΜΑΛΙΑ	1
ΣΟΥΗΔΙΑ	16	ΣΟΥΔΑΝ	1
ΤΖΑΜΑΪΚΑ	3	ΣΥΝΟΛΟ	8
ΤΟΥΡΚΙΑ	135	**ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ**	
ΥΕΜΕΝΗ	27	ΗΠΑ	43
ΦΙΛΛΙΠΠΙΝΕΣ	2	ΚΑΝΑΔΑΣ	5
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	17	ΣΥΝΟΛΟ	48
ΧΙΛΗ	15	**ΑΣΙΑ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ**	
ΧΩΡΑ ΑΚΑΤΑΧΩΡΙΣΤΗ	31	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	7
ΣΥΝΟΛΟ	1140	ΑΡΑΒΙΑ	5
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (Συνοπτικά)		ΑΡΜΕΝΙΑ	2
ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ	381	ΙΑΠΩΝΙΑ	1
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	516	ΙΝΔΙΑ	30
ΝΟΤ. ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ	64	ΚΙΝΑ	15
ΑΣΙΑ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	92	ΠΕΡΣΙΑ	1
ΒΟΡ ΑΜΕΡΙΚΗ	48	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	2
ΑΦΡΙΚΗ	8	ΥΕΜΕΝΗ	27
ΧΩΡΑ ΑΚΑΤΑΧΩΡΙΣΤΗ	31	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	2
ΣΥΝΟΛΟ	1.140	ΣΥΝΟΛΟ	92

Στοιχεία Γραφήματος 6.3.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 6.6.

Πίνακας 6.6. Αλλοδαποί ναυτικοί ανά κατηγορία πληρώματος κατά το μεσοπόλεμο ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	1	207	0%
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	15	541	3%
ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	226	2.137	11%
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ	42	854	5%
ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	679	2.928	23%
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	49	208	24%
ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	125	933	13%
ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ	3	10	30%
ΣΥΝΟΛΟ	1.140	7.818	15%

Στοιχεία Πίνακα 6.7.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία της ΝΕΠΕΜ.

Πίνακας 6.7. Αλλοδαποί ναυτικοί ανά ειδικότητα κατά το μεσοπόλεμο ως ποσοστό (%) επί του συνόλου των ναυτολογημένων ναυτικών

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΝΑΥΤΙΚΟΙ		ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ		ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΟΣΟΣΤΩΝ (Β) – (Α)
	ΑΡΙΘΜΟΣ	(Α) ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	(Β) ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΕ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ	
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	488	6,24	130	11,40	**5,16**

ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	228	2,92	7	0,61	-2,30
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	222	2,84	17	1,49	-1,35
ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	1	0,01		0,00	-0,01
ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	2	0,03		0,00	-0,03
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	208	2,66	49	4,30	1,64
ΔΟΚΙΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	80	1,02	2	0,18	-0,85
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	44	0,56	5	0,44	-0,12
ΕΠΙΒΑΙΝΩΝ	13	0,17	1	0,09	-0,08
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ	5	0,06	1	0,09	0,02
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ	2	0,03	1	0,09	0,06
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	525	6,72	69	6,05	-0,66
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	2.101	26,87	512	44,91	**18,04**
ΛΙΠΑΝΤΗΣ	115	1,47	19	1,67	0,20
ΛΟΓΙΣΤΗΣ	23	0,29	1	0,09	-0,21
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	354	4,53	51	4,47	-0,05
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α	226	2,89	13	1,14	-1,75
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β	257	3,29	11	0,96	-2,32
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ	265	3,39	12	1,05	-2,34
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Δ	25	0,32	4	0,35	0,03
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	213	2,72	4	0,35	-2,37
ΝΑΥΤΗΣ	1.601	20,48	178	15,61	**-4,86**
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	222	2,84	38	3,33	0,49
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	101	1,29	6	0,53	-0,77
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	207	2,65	1	0,09	-2,56
ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΣ	1	0,01	1	0,09	0,07
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ	12	0,15	1	0,09	-0,07
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	267	3,42	3	0,26	-3,15
ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ	10	0,13	3	0,26	0,14
ΣΥΝΟΛΟ	7.818	100,00	1.140	100,00	0,00

Στοιχεία Γραφήματος 6.4.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 6.8.

Πίνακας 6.8. Απασχόληση αλλοδαπών ανά κατηγορία πληρώματος (σε αριθμό) κατά το μεσοπόλεμο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	1
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	15
ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	226
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ	42
ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	679
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ	49
ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	125
ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ	3
ΣΥΝΟΛΟ	1.140

Πίνακας 6.9. Οικονομική Ενίσχυση Ναυτικών έτους 1926

Προσωπικό καταστρώματος		Προσωπικό μηχανής	
Ειδικότητα	Ποσό	Ειδικότητα	Ποσό
Πλοίαρχος	1.600	Μηχανικός Α	1.800

Υποπλοίαρχος	1.300	Μηχανικός Β	1.650
Λογιστής	1.100	Μηχανικός Γ	1.400
Ναύκληρος	650	Αρχιθερμαστής	883,50
Υποναύκληρος	630	Θερμαστής	820
Ναύτης	600	Λιπαντής	820
Ναυτόπαις	264	Ανθρακεύς	451
Θαλαμηπόλος Α-Β	210		
Βοηθός Α-Β	150		
Επίκουρος Α-Β	100		

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχείου Εγκυκλίου ΔΕΝ αριθ. πρωτ. 30035/22-12-1926.

Πίνακας 6.10. Συνολικός αριθμός εργαζόμενων ναυτικών το Δεκέμβριο 1926

	Αριθμός	Εν κινήσει	Αργούντα	Σύνθεση	Σύνολο εργαζομένων	Σύνολα
Επιβατηγά ατμόπλοια	123	90	33	22	1.980 (α)	
Φορτηγά ατμόπλοια	352	320	32			
Κάτω των 2000 τον οχ		100		18	1.800 (β)	
Άνω των 2000 τον οχ		120		24	5.280 (γ)	9.060 (α+β+γ)
Ιστιοφόρα άνω30 κκχ	735	550 (75 %)		4	2.200 (δ)	
Ιστιοφόρα 10-30 κκχ	1.675	1.250 (75 %)		3	3.750 (ε)	5.950 (δ+ε)
Σύνολο υπηρετούντων ναυτικών						15.010

Πηγή: Βασίλειος Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, ΄΄Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία΄΄, στο *ΕΕΝ,* Φεβρουάριος 1927.

Πίνακας 6.11. Άνεργοι ναυτικοί το Δεκέμβριο 1926

Ειδικότητα	Πειραιάς	Σύρος	Χίος	Άνδρος	Θεσσαλονίκη	Πάτρα	Πρέβεζα	Σπέτσες	Αίγινα	Καβάλα	Υδρα	Σύνολο
Πλοίαρχοι	50			4		1						64
Υποπλοίαρχοι	36	1		5				1			1	17
Ανθυποπλοίαρχοι	12											14
Λογιστές	19	1										20
Υπολογιστές	2											2
Ασυρματιστές	6											6
Κυβερνήτες	31	2			2		2	7	15	6	24	89
Ναύκληροι	33	3		4			1					41
Υποναύκληροι	4							1				5
Ναύτες	197	10	10	9	3	1	4	21	74		86	415
Παίδες	1											1
Μάγειροι	16	2		5	1							24

Βοηθοί μαγείρου	2											2
Θαλαμηπόλοι	50	1		6	1							59
Βοηθοί θαλαμηπόλου	7	1										8
Αρτοποιοί	1											1
Διανομείς	1											1
Ξυλουργοί	1			2								3
Μηχανικοί Α	53	8		6	2							69
Μηχανικοί Β	36			1								37
Μηχανικοί Γ	17	4		2								23
Μαθητευόμενοι μηχανικοί	1	1		1								3
Αρχιθερμαστές	38	7	1	5	2							53
Θερμαστές	86	12	8	11					1			118
Λιπαντές	22	1										23
Ανθρακείς	5											5
Δύτες	8											8
Σύνολο	744	57	19	63	11	2	7	31	90	6	111	1.141

Πηγή: Βασίλειος Σκαρπέτης – Τμηματάρχης Μελετών, Ο Οίκος Ναύτου και η ανεργία, στο *ΕΕΝ*, Φεβρουάριος 1927

Πίνακας 6.12. Προστασία κατά της ανεργίας και της ασθενείας

Πόροι Κεφαλαίου Ανεργίας	Είδος προστασίας υπέρ των ανέργων ναυτικών	Νομοθεσία
α) Μία μονάδα επιπλέον του εκάστοτε ισχύοντος συντελεστού των εισφορών υπέρ ΝΑΤ, με εξαίρεση των εισφορών του Πολεμικού Ναυτικού β) Ίδιο ποσοστό με το υπέρ του ΝΑΤ εισπραττόμενο τέλος επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών, γ) Υπολειπόμενο ποσό του φόρου επί των εκτάκτων κερδών κατά το Ν. 1043/1917 όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1285/1918, για τη διανομή βοηθημάτων στα παθόντα και αργήσαντα πληρώματα	Προστασία, περίθαλψη και οικονομική ενίσχυση ανέργων ναυτικών	ΝΔ της 06-11-1926 «Περί συστάσεως ¨Κεφαλαίου Αεργίας¨ υπέρ των εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 410 Α), το οποίο κυρώθηκε με το Ν. 3937/1929 «Περί κυρώσεως και τροποποιήσεως του από 06-11-1926 ΝΔ ¨περί συστάσεως κεφαλαίου ανεργίας υπέρ των εργατών θαλάσσης¨» (ΦΕΚ 60 Α)
	α) Παροχή στέγης και τροφής στους ανέργους β) Παροχή κάθε φύσεως ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακής περίθαλψης στους ασθενείς ανέργους γ) Διευκόλυνση και παροχή χρηματικών μέσων για την μετακίνηση σε λιμένες της ημεδαπής ή της αλλοδαπής, με σκοπό την εύρεση εργασίας, των αποδεδειγμένα άπορων άνεργων ναυτικών καθώς και την παροχή εξόδων παλιννόστησης σε ναυτικούς, στις περιπτώσεις που δεν τα δικαιούνται	Διάταγμα της 01-03-1927 «Περί ιδρύσεως Οίκου Ναύτου» (ΦΕΚ 32 Α)
α) Δύο μονάδες επιπλέον του εκάστοτε ισχύοντος συντελεστού των εισφορών υπέρ ΝΑΤ, με δυνατότητα περιορισμού	α) Μέριμνα και οργάνωση μέτρων εξεύρεσης εργασίας επί ελληνικών πλοίων,	Ν. 5685/1932 «Περί προστασίας των εργατών θαλάσσης κατά της

σε μία μονάδα β) Ποσοστό 1 % από το υπέρ του ΝΑΤ εισπραττόμενο τέλος επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών, με δυνατότητα καθορισμού του υπέρ του ΝΑΤ τέλους στο 4 % γ) Η μεταξύ 3 % και 4 % διαφορά επί των εισπράξεων από εισιτήρια και φορτωτικές, των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων, άνω των 100 κοχ, υπέρ του ΝΑΤ δυναμένη να διατεθεί για λήψη μέτρων τυχόν εξόδου υπερηλίκων δ) Κράτηση 5 % επί της εισπραττόμενης από τους πλοιοκτήτες αποζημίωσης για τα αχρηστευόμενα πλοία της ακτοπλοΐας ε) Κράτηση 1 % επί των συντάξεων των ασφαλισμένων του ΝΑΤ, με εξαίρεση τις συντάξεις των οικογενειών τους στ) Κράτηση 1 % επί του τιμήματος των συμβατικά εκποιουμένων ελληνικών πλοίων σε αλλοδαπούς και 2 % επί των εισπραττομένων ασφαλιστικών αποζημιώσεων των ναυαγούντων ελληνικών πλοίων ζ) Εισφορά 2 % επί του συνόλου των εισπράξεων των πλοηγικών δικαιωμάτων στην Ελλάδα η) Πρόστιμο 10 % επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών, που εκδίδονται εντός των ελληνικών ατμοπλοίων, από τα οποία το 5 % αποδίδεται στους πλοιοκτήτες	β) Καταβολή μερικά ή ολικά των εξόδων μετακίνησης σε λιμένες της ημεδαπής ή αλλοδαπής με σκοπό τη ναυτολόγησή τους σε πλοία που καταπλέουν εκεί, γ) Μέριμνα δημιουργίας νέων εργασιών για τους πλεονάζοντες ναυτικούς σε σχέση με τις ανάγκες της ναυτιλίας και την τροπή τους σε δημιουργούμενες νέες θέσεις εργασίας ή σε άλλα συναφή με το ναυτικό επαγγέλματα και μετεκπαίδευσής τους σε αυτά δ) Παροχή στέγης σε όσους παραμένουν στα μεγάλα ναυτικά κέντρα και τροφής υπό μορφή οικονομικού συσσιτίου και στέγης εφόσον διατελούν εν αναμονή εξεύρεσης εργασίας, με μέριμνα του Οίκου Ναύτου στον Πειραιά και των ιδρυομένων Παραρτημάτων του στα λοιπά ναυτικά κέντρα ε) Παροχή ευώνων (ποιοτικών, καλών) ειδών τροφής στ) Παροχή χρηματικών ενισχύσεων σε έκτακτες περιστάσεις στους έγγαμους ή προστάτες οικογενειών ανέργους ναυτικούς με τη μορφή βοηθημάτων ή δανείων ζ) Παροχή εφάπαξ οικονομικής ενίσχυσης ή μηνιαίας προσαύξησης για ορισμένο χρονικό διάστημα, της σύνταξης για πολυετή υπηρεσία που απονέμεται από το ΝΑΤ, στους εξερχόμενους υπερήλικες ναυτικούς από το ναυτικό επάγγελμα μετά την ισχύ αυτών των διατάξεων	ανεργίας και ασθενείας» (ΦΕΚ 318 Α)
α) Δύο μονάδες επιπλέον του εκάστοτε ισχύοντος συντελεστού των εισφορών υπέρ ΝΑΤ, με δυνατότητα περιορισμού σε μία μονάδα β) 50 % των εισπραττομένων τελών υπέρ ΝΑΤ επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών που εκδίδονται στην Ελλάδα με δυνατότητα αύξησης έως 100 % ή μείωσης 25 % για όλες ή μερικές κατηγορίες επιβατών ή εμπορευμάτων γ) Η μεταξύ 3 % και 4 % διαφορά επί των εισπράξεων από εισιτήρια και φορτωτικές, των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων, άνω των 100 κοχ, υπέρ του ΝΑΤ δυναμένη να διατεθεί για λήψη μέτρων τυχόν εξόδου υπερηλίκων δ) Ποσοστό 5 % επί της εισπραττόμενης από τους πλοιοκτήτες αποζημίωσης αχρηστευόμενων πλοίων της ακτοπλοΐας ε) Εισφορά 2 % επί του συνόλου των εισπράξεων των πλοηγικών δικαιωμάτων στην Ελλάδα	α) Οργάνωση των μέτρων και παροχή μέσων προς εξεύρεση εργασίας επί εμπορικών πλοίων, με την καταβολή ή δανεισμό μερικά ή ολικά των αναγκαίων δαπανών, για τη μετάβαση σε λιμένες της ημεδαπής ή αλλοδαπής με σκοπό τη ναυτολόγησή τους σε πλοία που ναυλοχούν ή πρόκειται να καταπλεύσουν, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες σύμφωνα με το νόμο ή σύμβαση δεν υποχρεούται ο εφοπλιστής στην καταβολή τους β) Μέριμνα δημιουργίας νέων εργασιών και την καταβολή ή δανεισμό εν όλω ή εν μέρει των αναγκαίων δαπανών για την τροπή προς αυτές ή άλλα συναφή προς το ναυτικό επάγγελμα έργα ως και τη σχετική εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση, γ) Παροχή φθηνής τροφής υπό μορφή οικονομικών συσσιτίων και στέγης	Ν. 6002/1934 «Περί προστασίας των ανέργων εργατών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών» (ΦΕΚ 37 Α)

στ) Πρόσθετο ποσοστό 10 % επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών, που εκδίδονται εντός των ελληνικών ατμοπλοίων, από τα οποία το 5 % αποδίδεται στους πλοιοκτήτες ζ) Τόκοι των κεφαλαίων του η) Κάθε φύσης δωρεές και κληροδοσίες και θ) Κάθε άλλος τρόπος ειδικά οριζόμενος με νόμο	εφόσον διατελούν εν αναμονή εξεύρεσης εργασίας, σε εκπαίδευση ή μετεκπαίδευση, δ) Καταβολή όλου ή ποσοστού των οφειλομένων κατά την κείμενη νομοθεσία ΄λη τη σύμβαση ναυτολόγησης από τον εφοπλιστή αποζημιώσεων κι εξόδων παλιννόστησης σε αλλοδαπούς νόμιμα ναυτολογημένους σε ελληνικά εμπορικά πλοία, με αποκλειστικό σκοπό την αντικατάστασή τους από ανέργους, ε) Παλιννόστηση από την αλλοδαπή μη δικαιουμένων, κατά τις κείμενες διατάξεις, με δαπάνη του εφοπλιστή στ) Παροχή ιατρικής περίθαλψης σ' αυτούς και στις οικογένειές τους, ζ) Καταβολή ή στο δανεισμό εν όλω ή εν μέρει των αναγκαίων δαπανών για την παροχή νοσοκομειακής περίθαλψης σ' αυτούς και στις οικογένειές τους, η) Παροχή φαρμάκων με την καταβολή μέρους ή του συνόλου της αξίας τους, θ) Παροχή εφάπαξ οικονομικής ενίσχυσης ή μηνιαίας προσαύξησης για ορισμένο χρονικό διάστημα, της σύνταξης που απονέμεται από το ΝΑΤ λόγω πολυετούς υπηρεσίας, με σκοπό την οριστική αποχώρηση ναυτικών από το ναυτικό επάγγελμα, ι) Παροχή μέσων και στο δανεισμό εν όλω ή εν μέρει των αναγκαίων δαπανών για τη δικαστική ή καθ' οιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο επιδίωξη της οφειλόμενης σ' αυτούς ή στις οικογένειές τους αντιμισθίας ή αποζημίωσης λόγω ατυχήματος στην εργασία, ασθένειας ή οποιασδήποτε άλλης αιτίας προκύπτουσας από τη σύμβαση εργασίας, ια) Επιμέλεια και καταβολή των αναγκαίων δαπανών για την αποστολή των αποσκευών και της λοιπής περιουσίας των αποβιούντων στις οικογένειές τους και ιβ) Οργάνωση κάθε μέσου που αποσκοπεί στην προστασία των ναυτικών και των οικογενειών τους	
.... β) Ποσοστό 1 % από το υπέρ του ΝΑΤ εισπραττόμενο τέλος επί του ναύλου των εισιτηρίων και φορτωτικών, με δυνατότητα καθορισμού του υπέρ του ΝΑΤ τέλους στο 4 % ….		Ν. 6287/1934 «Περί τροποποιήσεως του νόμου 6002 περί προστασίας των ανέργων ναυτικώνκαιτων οικογενειών αυτών»
	ιγ) Παροχή χρηματικών ενισχύσεων	ΑΝ 113/1936 «Περί

	για ορισμένο χρονικό διάστημα και σε έκτακτες περιστάσεις σε αποδεδειγμένα άπορους ναυτικούς κατά προτίμηση έγγαμους ή προστάτες οικογενειών είτε υπό μορφή βοηθήματος, που δεν μπορεί να υπερβαίνει ανά ημέρα το ανώτατο όριο του ημερήσιου χρηματικού αντιτίμου της τροφής και της στέγης είτε υπό μορφή δανείου	συμπληρώσεως του νόμου 6002 ¨περί προστασίας των ανέργων ναυτικών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών¨» (ΦΕΚ 398 Α)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της νομοθεσίας που αναφερέται στην τρίτη στήλη του Πίνακα

Πίνακας 6.13. Εισπράξεις Ταμείων Πρόνοιας από το Κεφάλαιο Ανεργίας

Εισπράξεις Ταμείων Πρόνοιας από Κεφάλαιο Ανεργίας	Ποσοστό από τις ετήσιες εισπράξεις	Νόμος
ΤΠΑΕΝ	0,50% (1931)	Διάταγμα της 8-7-1932 «Περί καθορισμού του υπέρ ΤΠΑΕΝ ποσοστού εκ των ετησίων εισπράξεων του ειδικού κεφαλαίου ανεργίας (Α 225)
ΤΠΑΕΝ	Ο,50% (1930)	Διάταγμα της 8-74-1931 «Περί καθορισμού του υπέρ του ΤΠΑΕΝ ποσοστού εκ των ετησίων εισπράξεων του ειδικού κεφαλαίου ανεργίας» (Α 102)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της αναφερόμενης στον Πίνακα νομοθεσίας

Πίνακας 6.14. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α΄ Εξάμηνο 1934

Είδος παροχής	Άτομα	Στοιχεία	Δαπάνη σε δρχ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ			
Τροφοδοσία σε άτομα	60	694 συσσίτια	11.829,46
Αρτοδοσία Πειραιά	568	15.457,50 οκάδες	56.923,23
Αρτοδοσία Σύρου	282	9.776,50 οκάδες	36.865,55
Αντίτιμο (άρτου, τροφής και στέγης)	689		242.899
Σύνολο	1.499		360.315,24
ΣΤΕΓΑΣΗ			
Στέγαση	56	899 κλίνες	1.798
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ			
Νοσήλια Εσωτερικών	79		97.111,30
Νοσήλια Εξωτερικών	391		47.144
Φάρμακα		6.664 συνταγές	120.175,95
Επιδόματα φυματικών	123		463.756,50
Βοηθήματα φυματικών	6		5.000
Σύνολο			706.187,75
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			
Αποστολές για ναυτολόγηση	11		35.671
ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΑΝΕΙΑ			
Βοηθήματα από δωρεές	55		37.800
Γενικό Σύνολο			1.139.973,99

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *ΕΕΝ*, τ. 110, Αύγουστος 1934

Πίνακας 6.15. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το Α' εξάμηνο 1935

Είδος παροχής	Άτομα	Στοιχεία	Δαπάνη σε δρχ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ			
Αρτοδοσία Πειραιά	364	12.234 οκάδες	52.734,28
Αρτοδοσία Σύρου	144	5.877,50 οκάδες	22.298,45
Σύνολο			75.032,73
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ			
Νοσήλια Εσωτερικών	997		377.809,75
Νοσήλια Εξωτερικών	297		134.639,20
Φάρμακα		3.805 συνταγές	68.324,65
Αντίτιμο τροφής στέγης διαφόρων πασχόντων ναυτικών	520		139.720
Αντίτιμο τροφής στέγης αδενοπαθών	147		543.854
Αντίτιμο τροφής στέγης φυματικών	203		918.875
Έξοδα μετακινήσεως φυματικών	267		400.500
Προκαταβληθείσα προστασία ετών 1936-1937 σε φυματικούς κι αδενοπαθείς ναυτικούς			30.940
Σύνολο			2.614.662,60
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			
Αποστολές για ναυτολόγηση	17		40.726
ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ			
Παλιννόστηση στασιαστών			334.954,60
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΝΑΥΑΓΩΝ			
Περίθαλψη ναυαγών κι έξοδα μεταφοράς στασιαστών			283.698,20
Γενικό Σύνολο			3.429.892,08

Πηγή : Επεξεργασμένα στοιχεία ΕΕΝ, τ. 122, Αύγουστος 1935

Πίνακας 6.16. Παροχή οικονομικών ενισχύσεων – βοηθημάτων σε άνεργους ναυτικούς

Οικονομικές Ενισχύσεις - Βοηθήματα		
Προϋποθέσεις	Ύψος - Όροι	Νομοθεσία
Η ανεργία των οικονομικά ενισχυόμενων ναυτικών θα έπρεπε να είναι ακούσια και να έχει αρχίσει την περίοδο από 01 Απριλίου έως 15 Νοεμβρίου 1926 αλλά να συνεχίζεται μέχρι την ημερομηνία καταβολής του βοηθήματος	Το μισό του μηνιαίου μισθού του ισχύοντος μισθολογίου επιβατηγών ατμοπλοίων εσωτερικού για το βαθμό, που έφερε ο άνεργος κατά την τελευταία του απόλυση	ΠΔ της 18-12-1926 «Περί πληρωμής βοηθήματος εις ανέργους ναυτικούς» (ΦΕΚ 434 Α)
Έκτακτα βοηθήματα σε ενδεείς ή ασθενείς ναυτικούς μη δικαιούμενους προστασίας και περιθάλψεως από τον ΟΝ	Έως 300 δρχ για κάθε ναυτικό	Διάταγμα της 01-10-1932 «Περί παροχής έκτακτων βοηθημάτων εις ενδεείς ή ασθενείς ναυτικούς» (Α 386)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της της νομοθεσίας που αναφέρεται στην τρίτη στήλη του Πίνακα

Πίνακας 6.17. Παροχή δανείων σε άνεργους ναυτικούς

ΔΑΝΕΙΑ		
Δικαιούχοι - Προϋποθέσεις	Ύψος – Όροι – Εξόφληση	Νομοθεσία
Άπορος άνεργος, έγγαμος ή προστάτης οικογένειας αξιωματικός παραμένων στην ξηρά χωρίς εργασία μεταξύ τριών και δώδεκα μηνών, πριν τη μέρα της αίτησης, κεκτημένος τουλάχιστον διετούς θαλάσσιας υπηρεσίας και απωλέσας τη θέση του χωρίς αδικαιολόγητη διάρρηξη της συμβάσεως εργασίας	Έως 2.000 δρχ Άτοκο, αποδοτέο εντός δύο ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με έως 10 δόσεις	Διάταγμα της 30-8-1931 «Περί παροχής δανείων εις απόρους άνεργους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 257 Α)
Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί άνω των 21 ετών ναυτολογηθέντες σε ελληνικά ή ξένα σπογγαλιευτικά πλοία επί τρεις τουλάχιστον σπογγαλιευτικές θερινές περιόδους, την τελευταία πενταετία, συμπεριλαμβανομένης απαραιτήτως της σπογγαλιευτικής περιόδου του 1931	Έως 1.500 δρχ Άτοκο κι αποδοτέο με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης μετά τη χορήγηση των δανείων σπογγαλιευτική περίοδο	Διάταγμα της 22-12-1931 «Περί χορηγήσεως δανείων εις τα άνεργα πληρώματα και δύτας των σπογγαλιευτικών σκαφών» (ΦΕΚ 421 Α)
Οι απογεγραμμένοι ναυτικοί με διετή τουλάχιστον υπηρεσία, από την οποία ένα έτος την τελευταία πενταετία, σε ανεργία από δύο τουλάχιστον μήνες οι αξιωματικοί και ένα τα κατώτερα πληρώματα έως είκοσι μήνες, πριν από τον Ιούλιο του 1932. Άποροι κι έγγαμοι ή προστάτες οικογένειας, που διαμένουν σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Σύρο, Χίο, Άνδρο, Αργοστόλι, Ύδρα, Σπέτσες και Γαλαξείδι	Ως 800 δρχ για αξιωματικούς και 500 δρχ για κατώτερα πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός δύο ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις. [Συνολικό ποσό ως ένα εκατομμύριο δραχμές]	Διάταγμα της 22-7-1932 «Περί χορηγήσεως δανείων εις τα άνεργα πληρώματα των εμπορικών α/πλοίων» (ΦΕΚ 241 Α)
Οι άποροι και έγγαμοι προστάτες οικογενειών διπλωματούχοι αξιωματικοί κάθε ειδικότητας, με ενός έτους τουλάχιστον υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά ατμόπλοια, κατά την τελευταία τριετία, σε ανεργία από τρεις τουλάχιστον έως δέκα οκτώ το πολύ μήνες, μετρούμενη αναδρομικά από τη μέρα υποβολής της αίτησης	Έως 1.000 δρχ Άτοκο, αποδοτέο εντός δύο ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με έως 10 δόσεις	Διάταγμα της 21-10-1932 «Περί χορηγήσεως οικονομικής ενισχύσεως υπό τύπον δανείου εις τους άνεργους αξιωματικούς ΕΝ» (ΦΕΚ 379 Α)
Οι άποροι άνεργοι έγγαμοι ή άγαμοι προστάτες οικογενειών απογεγραμμένοι ν αυτικοί κάθε βαθμού κι ειδικότητας με θαλάσσια υπηρεσία ίση με το μισό τουλάχιστον από το χρόνο της απογραφής τους μέχρι την 20-12-1932 και σε κάθε περίπτωση πάνω από τέσσερα έτη κι εφόσον διατέλεσαν άνεργοι κατά την τελευταία ναυτολόγησή τους και μέχρι την 20-12-1932 διάστημα από ένα έως είκοσι μήνες. Παρέχεται μόνο σε διαμένοντες Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Σύρο	Ως 800 δρχ για αξιωματικούς και 600 δρχ για ναύκληρους, αρχιθερμαστές, λιπαντές, αρχιθαλαμηπόλους κι αρχιμαγείρους και 500 δρχ για τα λοιπά πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός τριών ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με έως 10 δόσεις. [Συνολικό ποσό ως ένα εκατομμύριο δραχμές]	Διάταγμα της 22-7-1932 «Περί χορηγήσεως δανείων εις τα άνεργα πληρώματα των εμπορικών α/πλοίων» (ΦΕΚ 241 Α)
Οι άποροι άνεργοι έγγαμοι ή άγαμοι προστάτες οικογενειών απογεγραμμένοι ναυτικοί κάθε βαθμού κι ειδικότητας με θαλάσσια υπηρεσία ίση με το 40 % τουλάχιστον από το χρόνο της	Ως 500 δρχ για αξιωματικούς και 350 δρχ για ναύκληρους, αρχιθερμαστές,	Διάταγμα της 28-4-1933 «Περί χορηγήσεως δανείου εις τους ανέργους

απογραφής τους μέχρι την 15-04-1933 και σε κάθε περίπτωση πάνω από τέσσερα έτη, από τα οποία δύο έτη σε ατμόπλοια κι εφόσον διατέλεσαν άνεργοι κατά την τελευταία ναυτολόγησή τους και μέχρι την 14-04-1933 διάστημα από ένα έως είκοσι μήνες. Παρέχεται μόνο σε διαμένοντες Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Σύρο.	λιπαντές, αρχιθαλαμηπόλους κι αρχιμαγείρους και 300 δρχ για τα λοιπά πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός τριών ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με έως 10 δόσεις	ναυτικούς» (ΦΕΚ 107 Α)
Οι άποροι άνεργοι έγγαμοι ή άγαμοι προστάτες των δικών τους ή των πατρικών οικογενειών εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί β) κατέχουν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια εάν δεν ανήκουν στην ειδικότητα των θαλαμηπόλων ή μαγείρων γ) έχουν θαλάσσια υπηρεσία μικρότερη του 75% και μεγαλύτερη του 40% από το χρόνο της απογραφής τους μέχρι την 20-12-1934 (ενν. 1933) και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον διετή σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την 01-10-1927 δ) είναι άνεργοι για τουλάχιστον 30 μέρες μετά την τελευταία του ναυτολόγηση, ε) δεν συμπεριλαμβάνονται στους μόνιμους αντικαταστάτες των ναυτικών που εργάζονται εκ περιτροπής στα ατμόπλοια της ακτοπλοΐας στ) διαμένουν σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη και Σύρο	Ως 400 δρχ για αξιωματικούς και 300 δρχ για τα λοιπά πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός τριών ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με έως 10 δόσεις	Διάταγμα της 17-01-1934 «Περί παροχής χρηματικής ενισχύσεως υπό τύπον δανείου εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 39 Α)
Οι άποροι ναυτικοί, κατά προτίμηση προστάτες οικογενειών των ίδιων ή των πατρικών και διατελούντες εν αναμονή εξεύρεσης εργασίας εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και κατέχουν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια, όπου αυτά απαιτούνται β) είναι στρατολογικά εντάξει γ) έχουν υπερτριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την απογραφή τους, από την οποία τουλάχιστον 12 μήνες εντός της τελευταίας τριετίας υπολογιζόμενη αναδρομικά από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για το δάνειο δ) είναι άνεργοι για τουλάχιστον 15 μέρες, εφόσον η τελευταία του θαλάσσια υπηρεσία δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή για τουλάχιστον, εφόσον η τελευταία του θαλάσσια υπηρεσία υπερβαίνει τους έξι μήνες, ε) είναι αποδεδειγμένα άποροι και προστάτες οικογένειας * *Το δάνειο δικαιούνται κι οι θαλαμηπόλοι, οι οποίοι εκτός των (α), (β), (δ) και (ε) προηγούμενων προϋποθέσεων έχουν υπερτριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά πλοία μετά την απογραφή τους από την οποία 12 μήνες τουλάχιστον εντός της τελευταίας τριετίας σε πλοία της διαλυθείσας Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, υπολογιζόμενης αναδρομικά από την 15-11-1935 κι εφόσον από αυτή την ημερομηνία μέχρι*	Ως 4.000 δρχ για αξιωματικούς και 2.500 δρχ για ναύκληρους, αρχιθερμαστές, αρχιθαλαμηπόλους κι αρχιμαγείρους και 2.000 δρχ για τους λοιπούς ναυτικούς. Άτοκο, αποδοτέο εντός τριών ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις	Διάταγμα της 28-11-1936 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 533 Α) * *Διάταγμα της 23-12-1936 «Περί συμπληρώσεως του από 28-11-1936 Διατάγματος ¨περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους*

την αίτηση του δανείου έμειναν άνεργοι πάνω από τρεις μήνες ***Η χρηματική ενίσχυση παρέχεται και στους ναυτικού, που κρίθηκαν από την Υγειονομική Επιτροπή του ΑΝ 306/1936 και δεν κατατάχθηκαν σε κατηγορίες δικαιουμένων προστασίας φυματικών, αδενοπαθών και πασχόντων από καρδιακά νοσήματα ναυτικών*		*εργάτας θαλάσσης¨» (ΦΕΚ 555 Α)* *** Διάταγμα της 23-04-1937 «Περί χορηγήσεως δανείων εις προστατευθέντας υπό του Οίκου Ναύτου απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 164 Α)*
Οι άνεργοι άποροι ναυτικοί εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και κατέχουν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια, όπου αυτά απαιτούνται β) έχουν υπερτριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την απογραφή τους, από την οποία τουλάχιστον 12 μήνες εντός της τελευταίας τριετίας Ειδικά οι οικονομικοί αξιωματικοί κι οι θαλαμηπόλοι της διαλυθείσας Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, πρέπει να έχουν υπερτριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά πλοία μετά την απογραφή τους από την οποία 9 μήνες τουλάχιστον εντός της τελευταίας τριετίας σε πλοία της διαλυθείσας Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, υπολογιζόμενης αναδρομικά από την 15-11-1933 κι εφόσον από αυτή την ημερομηνία μέχρι την αίτηση του δανείου έμειναν άνεργοι πάνω από τρεις μήνες δ) είναι άνεργοι για τουλάχιστον ένα μήνα ενώ ναυτολόγηση μέχρι 10 μέρες, δεν διακόπτει αυτή την ανεργία και ε) είναι άποροι κατά την ελεύθερη κρίση του Διευθυντή ΟΝ. Την χρηματική ενίσχυση δικαιούνται κι οι ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν κι εργάστηκαν ως δύτες σε ελληνικά ή ξένα σπογγαλιευτικά πλοία και πλοιάρια, επί τρεις τουλάχιστον θερινές σπογγαλιευτικές περιόδους την τελευταία πενταετία κι οπωσδήποτε την σπογγαλιευτική περίοδο του 1936	Ως 750 δρχ για αξιωματικούς και 500 δρχ για κατώτερα πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός ενός έτους από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις	Διάταγμα της 06-06-1937 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 223 Α) [Εορτών Πάσχα]
Οι άνεργοι άποροι ναυτικοί εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και κατέχουν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια, όπου αυτά απαιτούνται ή την αντίστοιχη υπηρεσία που χρειάζεται για την απόκτηση πτυχίου β) κατά την περίοδο από 01-12-1937 έως 01-01-1938, έχουν υπερτριετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την απογραφή τους, από την οποία τουλάχιστον 12 μήνες εντός της τελευταίας τριετίας γ) είναι σε ανεργία τουλάχιστον ένα μήνα και προκειμένου για αξιωματικούς και πληρώματα της ακτοπλοΐας, τουλάχιστον 15 ημέρες ενώ ναυτολόγηση μέχρι 8 μέρες δεν διακόπτει αυτή την ανεργία δ) κατ' εξαίρεση οι αξιωματικοί κι οι θαλαμηπόλοι της διαλυθείσας Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, έχουν υπερτριετή	Ως 1.750 δρχ για αξιωματικούς και 1.000 δρχ για κατώτερα πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός ενός έτους από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις Στους άνεργους δύτες έως 1.200 δρχ Άτοκο κι αποδοτέο με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης μετά τη χορήγηση των δανείων σπογγαλιευτική περίοδο	Διάταγμα της 29-01-1938 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 35 Α) [Εορτών Χριστουγέννων και 1ης του Έτους]

θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά πλοία μετά την απογραφή τους από την οποία 9 μήνες τουλάχιστον εντός της τελευταίας τριετίας σε πλοία της διαλυθείσας Εθνικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος, υπολογιζόμενης αναδρομικά από την 15-11-1933 κι εφόσον από αυτή την ημερομηνία μέχρι την αίτηση του δανείου έμειναν άνεργοι πάνω από τρεις μήνες ε) έχουν απολυθεί λόγω ασθένειας και βεβαιωθεί από τον εφοπλιστή ή την ασφαλιστική εταιρεία ότι η παρασχεθείσα προστασία (άρθρου 357 ΕΝ) έπαυσε πριν από την 01-01-1938 και στ) είναι άποροι σύμφωνα με βεβαίωση του οικείου Ναυτεργατικού Σωματείου, εάν είναι γραμμένοι στο Σωματείο της ειδικότητάς τους, άλλως κατ' ελευθέρα κρίση του Διευθυντή ΓΝΕ. Παρέχεται επίσης στους άνεργους δύτες ναυτικούς που ναυτολογήθηκαν κανονικά κι εργάστηκαν ως δύτες σε ελληνικά ή ξένα σπογγαλιευτικά πλοία και πλοιάρια, επί τρεις τουλάχιστον θερινές σπογγαλιευτικές περιόδους την τελευταία πενταετία κι οπωσδήποτε την σπογγαλιευτική περίοδο του 1937		
Οι άνεργοι άποροι ναυτικοί εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και κατέχουν δίπλωμα, πτυχίο ή άδεια ναυτικής ικανότητας, β) έχουν υπερδιετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την απογραφή τους, από την οποία τουλάχιστον 9 μήνες εντός της τελευταίας τριετίας γ) είναι σε ανεργία τουλάχιστον τρεισήμισι μήνες κατά το δωδεκάμηνο πριν από την ημερομηνία υποβολής αίτησης παροχής του δανείου, από την οποία ένα μήνα τουλάχιστον το τελευταίο τρίμηνο, ενώ ναυτολόγηση μέχρι ένα μήνα δεν διακόπτει αυτή την ανεργία δ) είναι γραμμένοι στους καταλόγους ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας Πειραιώς ή Επαρχιών μέχρι την 31-12-1938 ε) προσκομίσουν αποδεικτικό κατάθεσης του ναυτικού τους φυλλαδίου στην ελέγχουσα αρχή έως 31-12-1938 στ) σε περίπτωση ανεργίας λόγω ασθενείας, έπαυσαν να λαμβάνουν μισθούς κι έξοδα νοσηλείας (άρθρο 357 ΕΝ) με βεβαίωση του εφοπλιστή ή της ασφαλιστικής εταιρείας και ζ) είναι άποροι σύμφωνα με βεβαίωση του οικείου Ναυτεργατικού Σωματείου. Παρέχεται επίσης στους άνεργους δύτες ναυτικούς που ναυτολογήθηκαν κανονικά κι εργάστηκαν ως δύτες σε ελληνικά ή ξένα σπογγαλιευτικά πλοία και πλοιάρια, επί τρεις τουλάχιστον θερινές σπογγαλιευτικές περιόδους την τελευταία πενταετία κι οπωσδήποτε την σπογγαλιευτική περίοδο του 1938	Ως 1.000 δρχ για αξιωματικούς και 500 δρχ για κατώτερα πληρώματα Άτοκο, αποδοτέο εντός δύο ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις Στους άνεργους δύτες έως 500 δρχ Άτοκο κι αποδοτέο με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης, μετά τη χορήγηση των δανείων, σπογγαλιευτικής περιόδου	Διάταγμα της 17-02-1939 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 80 Α) [Εορτών Χριστουγέννων]
Οι άνεργοι άποροι ναυτικοί εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί, β) έχουν υπερδιετή θαλάσσια υπηρεσία σε ελληνικά εμπορικά πλοία μετά την απογραφή τους, από την οποία τουλάχιστον 9 μήνες εντός	Ως 800 δρχ για αξιωματικούς και 400 δρχ για κατώτερα πληρώματα. Άτοκο, αποδοτέο εντός	Διάταγμα της 11-05-1939 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης»

της τελευταίας τριετίας γ) είναι σε ανεργία τουλάχιστον τέσσερις μήνες κατά το δωδεκάμηνο πριν από την ημερομηνία υποβολής αίτησης παροχής του δανείου, από την οποία ένα μήνα τουλάχιστον το τελευταίο τρίμηνο, ενώ ναυτολόγηση μέχρι ένα μήνα δεν διακόπτει αυτή την ανεργία δ) είναι γραμμένοι στους καταλόγους Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας Πειραιώς ή Επαρχιών μέχρι την 06-04-1939 ε) προσκομίσουν αποδεικτικό κατάθεσης του ναυτικού του φυλλαδίου στην ελέγχουσα αρχή έως 08-04-1939, εφόσον έχουν εφοδιαστεί μ' αυτό στ) σε περίπτωση ανεργίας λόγω ασθενείας, έπαυσαω να λαμβάνουν μισθούς κι έξοδα νοσηλείας (άρθρο 357 ΕΝ) με βεβαίωση του πλοιοκτήτη ή της ασφαλιστικής εταιρείας και ζ) είναι άποροι σύμφωνα με βεβαίωση του οικείου Ναυτεργατικού Σωματείου. Παρέχεται επίσης στους άνεργους δύτες ναυτικούς, που ναυτολογήθηκαν κανονικά κι εργάστηκαν ως δύτες σε ελληνικά ή ξένα σπογγαλιευτικά πλοία και πλοιάρια, επί τρεις τουλάχιστον θερινές σπογγαλιευτικές περιόδους την τελευταία πενταετία κι οπωσδήποτε την σπογγαλιευτική περίοδο του 1938. Άνεργος θεωρείται ο δύτης που δεν εργάστηκε κατά την περίοδο 1938 πάνω από τρεις μήνες και δεν απολύθηκε λόγω ασθενείας ή ατυχήματος ούτε ναυτολογήθηκε κατά την νέα περίοδο σε ελληνικό ή ξένο σκάφανδρο ή πλοίο.	δύο ετών από τη χορήγησή του κι εξοφλητέο εφάπαξ ή με δόσεις. Στους άνεργους δύτες έως 400 δρχ Άτοκο κι αποδοτέο με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης, μετά τη χορήγηση των δανείων, σπογγαλιευτικής περιόδου	(ΦΕΚ 194 Α) [Εορτών Πάσχα]
Οι άνεργοι ναυτικοί διαμένοντες στους λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Χίου, Σύρου, Άνδρου, Τρικερίου, Ύδρας, Ιθάκης, Λαυρίου κι Αίγινας εφόσον στις 27-04-1940: α) οι διπλωματούχοι Μηχανικοί ΜΕΚ κι οι οικονομικοί αξιωματικοί έχουν συνεχή ανεργία από ένα μήνα έως ένα έτος κι οι φροντιστές από τρεις μήνες έως ένα έτος β) οι ναυτικοί ανήκοντες στα κατώτερα πληρώματα της επιβατηγού ναυτιλίας είναι άνεργοι (μη ναυτολογημένοι) από την 01-04-1940 γ) οι ναυτικοί ανήκοντες στα κατώτερα πληρώματα της φορτηγού ναυτιλίας, που έχουν πτυχίο ή άδεια ικανότητας και συνεχή ανεργία από ένα μήνα έως ένα έτος δ) οι μη πτυχιούχοι ή αδειούχοι της φορτηγού ναυτιλίας με υπηρεσία άνω των τριών μηνών σε εμπορικά πλοία κατά την τελευταία διετία, οι οποίοι έχουν συνεχή ανεργία από τρεις μήνες μέχρι δύο έτη, ε) οι ναυτικοί της ιστιοφόρου ναυτιλίας με υπηρεσία άνω των τριών μηνών κατά την τελευταία διετία, που έχουν συνεχή ανεργία από ένα μήνα έως ένα έτος στ) ως δύτες έχουν συνεχή ανεργία από δύο μήνες έως δύο έτη.	1.000 δρχ για οικονομικούς αξιωματικούς, φροντιστές, διπλωματούχους Μηχανικούς ΜΕΚ τους εγγεγραμμένους στο ΓΕΝΕ Πειραιά, 750 δρχ για τα κατώτερα πληρώματα της ακτοπλοΐας, 1.000 δρχ για τους ναυτολογημένους θαλαμηπόλους σε ακτοπλοϊκά ατμόπλοια μη δρομολογημένα, 750 στα κατώτερα πληρώματα τα εγγεγραμμένα στο ΓΕΝΕ Πειραιά, 250 δρχ στους ναυτικούς που διαμένουν τους λιμένες Θεσσαλονίκης, Χίου, Σύρου, Άνδρου, Ιθάκης και Λαυρίου 2.000 στους δύτες Άτοκο έως ένα έτος,	Διάταγμα της 19-07-1940 «Περί χορηγήσεως δανείων εις απόρους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 194 Α) [Εορτών Πάσχα και έκτακτων περιστάσεων και της δημιουργηθείσας ανεργίας λόγω της ανώμαλης διεθνούς κατάστασης]

	παρακρατούμενο μερίμνη των Λιμενικών αρχών ή του ΓΕΝΕ από τις αποδοχές των ναυτικών και μερίμνη των εφοπλιστών, πλοιάρχων ή κυβερνητών των σπογγαλιευτικών με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης, μετά τη χορήγηση των δανείων, σπογγαλιευτικής περιόδου	
Οι άποροι, μη ασκούντες άλλο βιοποριστικό επάγγελμα, ναυτικοί διαμένοντες στους λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Χίου, Σύρου, Άνδρου, Ιθάκης, Λαυρίου, Αίγινας και Τρικκερίου, εφόσον μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1940: α) της φορτηγού ναυτιλίας αα) έχουν υπηρεσία άνω των δύο ετών σε ελληνικά εμπορικά πλοία, από την οποία τουλάχιστον 9 μήνες κατά την τελευταία τριετία σε φορτηγά ατμόπλοια αβ) έχουν συνεχή ανεργία άνω των τριών μηνών μετά την τελευταία απόλυση από ελληνικό εμπορικό πλοίο ενώ διακοπή ανεργίας κάτω των 15 ημερών δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό της ανεργίας άνω των τριών μηνών αγ) δεν έχουν συνεχή ανεργία άνω των 12 μηνών β) δυτών βα) έχουν υπηρεσία δύτου άνω των δύο ετών και ββ) έχουν συνεχή ανεργία από 4 μήνες έως 2 έτη γ) δεν εκκρεμεί εναντίον τους κατηγορία ή απόφαση επιβολής πειθαρχικής ή ποινικής ποινής για παράβαση διατάξεων του ΠΠΚΕΝ ή της προστασίας του Κοινωνικού καθεστώτος ή για αδικαιολόγητη διάρρηξη της σύμβασης ναυτολόγησης ή δεν εκτίει φυλάκιση για οποιαδήποτε κολάσιμη πράξη, δ) δεν απελύθησαν λόγω ασθένειας και έχουν παρέλθει 4 μήνες από την απόλυσή τους ε) δεν τελούν υπό την προστασία του ΟΝ στ) κατά την κρίση του Διευθυντού ΓΕΝΕ Πειραιά ή των τοπικών Λιμενικών Αρχών, δεν παρέμειναν ή δεν παραμένουν εκουσίως άνεργοι ή μετά την 01-09-1939 δεν αρνήθηκαν να προσφερθείσα εργασία ούτε την εγκατέλειψαν αδικαιολόγητα, ε) εισέπραξαν μετά την 01-09-1939 λόγω πολεμικών επιδομάτων συνολικά ποσά οι αξιωματικοί έως 120.000 δρχ, τα κατώτερα πληρώματα έως 60.000 δρχ και ζ) δεν υπηρετούσαν ως στρατεύσιμοι ή έφεδροι.	Κατά μήνα κι επί 4 συνεχείς μήνες : 2.200 δρχ για έγγαμους αξιωματικούς και 1.700 δρχ για άγαμους αξιωματικούς, 1.500 σε έγγαμους ναυτικούς των κατώτερων πληρωμάτων και 1.200 σε άγαμους, 1.000 δρχ για έγγαμους δύτες και 800 δρχ για άγαμους Άτοκο έως ένα έτος, παρακρατούμενο μερίμνη των Λιμενικων αρχώ ή του ΓΕΝΕ από τις αποδοχές των ναυτικών και μερίμνη των εφοπλιστών, πλοιάρχων ή κυβερνητών των σπογγαλιευτικών με την λήψη της προκαταβολής της πρώτης, μετά τη χορήγηση των δανείων, σπογγαλιευτικής περιόδου	Διάταγμα της 11-09-1940 «Περί οικονομικής ενισχύσεως υπό τύπον δανείου απόρων εργατών θαλάσσης» (ΦΕΚ 293 Α) [Λόγω της δημιουργηθείσας ανεργίας εξαιτίας της ανώμαλης διεθνούς κατάστασης]
Ακτοπλοϊκοί φροντιστές και τροφοδότες έχοντες συνεχή ανεργία από τρεις έως δώδεκα μήνες από την τελευταία απόλυσή τους από ακτοπλοϊκό πλοίο Οι άποροι, μη ασκούντες άλλο βιοποριστικό		Διάταγμα της 30-11-1940 «Περί συμπληρώσεως των άρθρων 2 και 5 του Β. Διατάγματος ¨περί

επάγγελμα, ναυτικοί διαμένοντες στην Ύδρα		οικονομικής ενισχύσεως υπό τύπον δανείου απόρων εργατών θαλάσσης¨» (ΦΕΚ 413 Α)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της νομοθεσίας που αναφέρεται στην τρίτη στήλη του Πίνακα

Πίνακας 6.18. Ασθενείς άνεργοι ναυτικοί

Προϋποθέσεις	Παροχές	Νομοθεσία
Οι ασθενείς άνεργοι ναυτικοί εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και στρατολογικά εντάξει β) κατέχουν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια εάν δεν ανήκουν στην ειδικότητα των θαλαμηπόλων ή μαγείρων γ) είναι γραμμένοι στους πίνακες ανέργων του ΓΝΕ δ) δεν έχουν απολυθεί μετά τον Οκτώβριο 1934 από το πλοίο, στο οποίο είχαν ναυτολογηθεί τελευταία λόγω δικής τους υπαιτιότητας κι ιδίως λόγω λιποταξίας, ανυπακοής, στάσης, οιασδήποτε εκβιαστικής ενέργειας σχετικής με την σύμβαση ναυτολόγησης, επαγγελματικής ανεπάρκειας, αδικαιολόγητης διάρρηξης της σύμβασης ναυτολόγησης, δ) δεν έχουν στερηθεί το πτυχίο, άδεια ή δίπλωμα ικανότητας και τη άδεια άσκησης επαγγέλματος ε) δεν έχουν υποπέσει σε παράβαση της υποχρέωσης να επιβιβαστούν, με υπαιτιότητά τους, σε ελληνικό πλοίο που είχε ή επρόκειτο να καταπλεύσει σε λιμένα της αλλοδαπής, όπου είχε αποσταλεί από τον Οίκο Ναύτου προς ναυτολόγηση στ) έχουν διετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία μετά την απογραφής τους ως ναυτικοί σε ελληνικά εμπορικά πλοία ή πλοιάρια, εφοδιασμένα με ναυτολόγιο, ζ) έχουν υποβάλλει έγγραφη δήλωση στον ΟΝ περί αποδοχής, καθόλη τη διάρκειά της, των όρων κάθε υφιστάμενης ή μελλοντικής συλλογικής σύμβασης μεταξύ των αντιπροσώπων αναγνωρισμένων ναυτεργατικών και εφοπλιστικών οργανώσεων για τη σύμβαση ναυτολόγησης κι εφόσον αυτή η σύμβαση επικυρωνόταν από τη ΔΕΝ και η) είναι άποροι	α) Δωρεάν παροχή στους ίδιους και στις οικογένειές τους ιατρικής περίθαλψης στα ιατρεία του ΟΝ β) Παροχή φαρμάκων από το φαρμακείο του ΟΝ καταβάλλοντας μέρος της αξίας τους γ) Καταβολή από τον ΟΝ των αναγκαίων δαπανών νοσοκομειακής περίθαλψης στο σύνολό τους, για τους ίδιους και τις οικογένειές τους δ) Καταβολή σε χρήμα του αντιτίμου της τροφής αν ο ασθενής ναυτικός έχει ανάγκη οικιακής περίθαλψης, ε) Καταβολή σε χρήμα του αντιτίμου επαυξημένης τροφής και της στέγης σε ασθενή ναυτικό λόγω αδενοπάθειας έχοντα ανάγκη οικιακής ή σανατοριακής περίθαλψης ή αποστολής σε ειδικούς τόπους ανάρρωσης στ) Καταβολή σε χρήμα του αντιτίμου τροφής και στέγης σε ασθενή ναυτικό λόγω φυματίωσης έχοντα ανάγκη οικιακής ή σανατοριακής περίθαλψης ή αποστολής σε ειδικούς τόπους ανάρρωσης * Ή έναρξη της προστασίας εξαρτιόταν από τη διάρκεια της υπηρεσίας πριν από την απόλυση του ναυτικού κι η διάρκειά της από τη θαλάσσια υπηρεσία του ναυτικού πριν από την ημερομηνία του αιτήματος για την παροχή της προστασίας	Διάταγμα της 12-10-1934 «Περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ» (ΦΕΚ 390 Α) *Καταργήθηκε με το Διάταγμα της 29-05-1940 (ΦΕΚ 179 Α)*
Άνεργοι ναυτικοί που δεν συγκέντρωναν τις αναφερόμενες στην προηγούμενη περίπτωση προϋποθέσεις	α) Παροχή φαρμάκων από το φαρμακείο του ΟΝ καταβάλλοντας μέρος της αξίας τους β) Μερική καταβολή από τον ΟΝ	

	των αναγκαίων δαπανών νοσοκομειακής περίθαλψης, για τους ίδιους και τις οικογένειές τους	
Ασθενείς ναυτικοί θεωρούνται πως κατέχουν το οικείο δίπλωμα ναυτικής ικανότητας, άδεια ή πτυχίο ειδικότητας εάν χορηγούνται χωρίς εξετάσεις κι έχουν την απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτησή τους		Διάταγμα της 09-05-1935 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Διατάγματος της 12-10-1934 ¨περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ¨ ως ισχύει σήμερον» (ΦΕΚ 198 Α) *Καταργήθηκε με το Διάταγμα της 29-05-1940 (ΦΕΚ 179 Α)*
Ασθενείς ναυτικοί που ανήκουν σε ειδικότητες για τις οποίες δεν έχουν θεσπιστεί πτυχία λογίζονται ως πτυχιούχοι εφόσον έχουν διετή θαλάσσια υπηρεσία σε εμπορικά πλοία εν ενεργεία με την ειδικότητα στην οποία ανήκουν		Διάταγμα της 25-10-1935 «Περί τροποποιήσεως των περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ διατάξεων» (ΦΕΚ 503 Α) *Καταργήθηκε με το Διάταγμα της 29-05-1940 (ΦΕΚ 179 Α)*
Ασθενείς άνεργοι ναυτικοί προστατευόμενοι από τον ΟΝ ως πάσχοντες από αδενοπάθειες ή βρογχικά και καρδιακά νοσήματα, οι οποίοι δεν κατατάχθηκαν σε κατηγορίες δικαιουμένων προστασίας φυματικών, αδενοπαθών και πασχόντων από καρδιακά νοσήματα ναυτικών, κατά το άρθρο 1 του ΑΝ 306/1936	Καταβολή ημερήσιου αντιτίμου τροφής σαράντα (40) δραχμών	Διάταγμα της 02-08-1937 «Περί ειδικής προστασίας ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης» (309 Α) *Καταργήθηκε με το Διάταγμα της 29-05-1940 (ΦΕΚ 179 Α)* Με τα ακόλουθα διατάγματα έγιναν ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις : - Διάταγμα της 26-01-1935 «Περί τροποποιήσεως του από 12-10-1934 Διατάγματος ¨περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ¨» (ΦΕΚ 31 Α) - Διάταγμα της 28-08-1935 «Περί τροποποιήσεως της παραγρ. 1 του άρθρου 3 του από 09-05-1935 Διατάγματος ¨περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του Διατάγματος της 12-10-1934 περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ¨» (ΦΕΚ 381 Α) - Διάταγμα της 16-11-1936 «Περί τροποποιήσεως του από 12-10-1934 Διατάγματος ¨περί προστασίας των ασθενών ανέργων εργατών θαλάσσης ΕΝ¨» (ΦΕΚ 513 Α) *Καταργήθηκαν με το Διάταγμα της 29-05-1940 (ΦΕΚ 179 Α*
Οι ασθενείς ναυτικοί κι οι οικογένειές τους εφόσον: α) είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί β)είναι στρατολογικά εντάξει γ) είναι γραμμένοι στους πίνακες ανέργων ΓΕΝΕ εφόσον δεν πρόκειται περί μεμονωμένου εργάτη θαλάσσης,	α) Δωρεάν παροχή στους ίδιους και στις οικογένειές τους ιατρικής περίθαλψης στα ιατρεία του ΟΝ και οίκοι β) Παροχή φαρμάκων καταβάλλοντας μέρος της αξίας τους γ) Ολική ή μερική καταβολή από τον	Διάταγμα της 29-05-1940 «Περί προστασίας ασθενείας και γενικωτέρας τοιαύτης των εργατών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών» (ΦΕΚ 179 Α)

δ) δεν είναι εκουσίως άνεργοι. Οι στρατευμένοι και οι επιταγμένοι δεν θεωρούνται άνεργοι ε) δεν εκκρεμεί εναντίον τους κατηγορία ή απόφαση επιβολής πειθαρχικής ή ποινικής ποινής για παράβαση διατάξεων του ΠΠΚΕΝ ή της προστασίας του Κοινωνικού καθεστώτος ή για αδικαιολόγητη διάρρηξη της σύμβασης ναυτολόγησης ή δεν εκτίει φυλάκιση για οποιαδήποτε κολάσιμη πράξη, στ) έχουν διετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία μετά την απογραφής τους ως ναυτικοί σε ελληνικά εμπορικά πλοία ή πλοιάρια, εφοδιασμένα με ναυτολόγιο, από την οποία 18 μήνες τουλάχιστον κατά την τελευταία πενταετία και προκειμένου για μεμονωμένους εργάτες θάλασσας ή ναυτικούς με υπηρεσία σε ξένα πλοία να έχει καταβάλει εισφορές στο ΝΑΤ άνω των δύο ετών από τις οποίες για 18μηνη τουλάχιστον υπηρεσία κατά την τελευταία πενταετία, ζ) δεν έχουν συνεχή ανεργία από την τελευταία απόλυσή του πάνω από τρία έτη ή προκειμένου για μεμονωμένους εργάτες θάλασσας ή ναυτικούς με υπηρεσία σε ξένα πλοία δεν έχει παρέλθει έτος από την τελευταία καταβολή εισφορών για υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους κατά την τελευταία τριετία και η) δεν είναι ομολογουμένως εύποροι κατά την κρίση του Διευθυντή ΟΝ. * Σε όσους δεν είχαν όλα τα προσόντα παρεχόταν μη πλήρης προστασία	ΟΝ των αναγκαίων δαπανών νοσοκομειακής περίθαλψης στο σύνολό τους, για τους ίδιους και τις οικογένειές τους και καταβολή εξόδων μεταφοράς των ασθενών εφόσον επιβάλλεται από την κατάσταση της υγείας τους, δ) Καταβολή σε χρήμα του αντιτίμου της τροφής σε άπορους άνεργους ασθενείς ναυτικούς που έχουν ανάγκη οικιακής περίθαλψης, ε) Καταβολή σε χρήμα αυξημένου αντιτίμου τροφής και της στέγης σε ναυτικούς που βρίσκονται σε μετεγχειρητική ή αναρρωτική περίοδο και δεν έχουν αποθεραπευθεί σε βαθμό που τους επιτρέπει την ανάληψη εργασίας είτε έχουν ανάγκη αποστολής σε ειδικούς τόπους ανάρρωσης ή λήψης ιαματικών λουτρών στ) Παροχή νομικής προστασίας σε περιπτώσεις απωλείας ή ολικής ανικανότητας ναυτικού ζ) Μέριμνα και καταβολή των αναγκαίων δαπανών για την αποστολή των αποσκευών και λοιπών περιουσιακών αντικειμένων των αποβιωσάντων ναυτικών στις οικογένειές τους, η) Μέριμνα για την επικοινωνία των ναυτικών που βρίσκονται στο εξωτερικό με τις οικογένειές τους και την παροχή σε αυτές σχετικών πληροφοριών, θ) Καταβολή εξόδων κηδείας για τους αποβιώσαντες άπορους άνεργους ναυτικούς και ι) Με απόφαση της ΔΕ του ΟΝ κάλυψη δαπανών για επέκταση παρεχόμενης προστασίας (ανίατες ή σοβαρές ασθένειες, ειδικές κατηγορίες ναυτικών, κλπ) * Ή χρονική διάρκεια κι ο τρόπος παροχής της προστασίας εξαρτιόταν τη θαλάσσια υπηρεσία του ναυτικού.	
Άνεργοι ναυτικοί με τις προϋποθέσεις του ΒΔ της 29-05-1940, έγγαμους ή προστάτες πατρικής οικογένειας	Χορήγηση αντιτίμου τροφοδοτικής μερίδας για την προμήθεια από λαϊκά συσσίτια τροφής ή άρτου σε ποσότητα ανάλογη με τα μέλη της οικογένειάς τους και με καταβολή μέρους της αξίας του	Διάταγμα της 05-08-1940 «Περί αντικαταστάσεως της παραγρ. 5 άρθρου 4 του από 29-05-949 Β. Διατάγματος ¨¨περί προστασίας ασθενείας και γενικωτέρας τοιαύτης των εργατών θαλάσσης και των οικογενειών αυτών¨» (ΦΕΚ 243 Α)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της νομοθεσίας που αναφέρεται στην τρίτη στήλη του Πίνακα

Πίνακας 6.19. Δημιουργία κινήτρων για έξοδο από το ναυτικό επάγγελμα

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΞΟΔΟΥ ΥΠΕΡΗΛΙΚΩΝ	
Διάταγμα της 01-3-1933 «Περί λήψεως μέτρων δια την έξοδον ανέργων εργατών θαλάσσης εκ του ναυτικού επαγγέλματος» (ΦΕΚ 57 Α)	
Προϋποθέσεις	Ύψος – Όροι – Εξόφληση
Άνεργοι ναυτικοί με δίπλωμα ικανότητας πλοιάρχου Ωκεανοπλοΐας, πρακτικού μηχανικού, μηχανικού ατμοπλοίων, οικονομικού αξιωματικού, ραδιοτηλεγραφητή, ναυκλήρου ατμοπλοίου, κυβερνήτη και πτυχίο ειδικότητας αρχιθερμαστή με υποβολή αίτησης απονομής σύνταξης στο ΝΑΤ, εφόσον τηρούσαν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης κι υπέβαλαν δήλωση για την οριστική αποχή από το ναυτικό επάγγελμα *Από 07-06-1933 συμπεριλήφθησαν οι θαλαμηπόλοι*	Έως 500 δρχ το μήνα επί πενταετία για έχοντες συντάξιμη υπηρεσία 20 έτη, 400 δρχ για τους έχοντες συντάξιμη υπηρεσία 30 έτη και με υπηρεσία μεταξύ 20 και 30 ετών 10 δρχ ανά μήνα αυξήσεως ανά πλήρες έτος συντάξιμης υπηρεσίας
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΛΕΟΝΑΖΟΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ	
Διάταγμα της 28-9-1933 «Περί δημιουργίας νέων εργασιών διά τους πλεονάζοντας των αναγκών της ναυτιλίας άνεργους εργάτας θαλάσσης και τροπής αυτών εις τοιαύτας» (ΦΕΚ 287 Α)	
Δικαιούχοι	Είδος παροχών
Άνεργος απογεγραμμένος ναυτικός που α) είχε θαλάσσια υπηρεσία μεταξύ 40 - 60% από το χρόνο της απογραφής του μέχρι τη μέρα αίτησης υπαγωγής στην προστασία, β) είχε θαλάσσια συνεχή ή τμηματική υπηρεσία τουλάχιστον 14 μήνες κατά την τελευταία τριετία, υπολογιζόμενη αναδρομικά από τη μέρα αίτησης υπαγωγής στην προστασία, γ) κατείχε πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια, δ) ήταν προστάτης δικής του ή πατρικής οικογένειας, την οποία συντηρούσε ολικά ή μερικά ε) ήταν κάτοχος αγροτικού κτήματος, στον τόπο της τωρινής ή μελλοντικής του κατοικίας, ικανού λόγω έκτασης, θέσης, εδάφους, καλλιεργητικών συνθηκών, κλπ. να εξασφαλίσει μέσω της εκμετάλλευσής του τα μέσα συντήρησης του ίδιου και της οικογένειάς του στ) είχε αιτηθεί την παροχή της προστασίας με την υποβολή έγγραφων δηλώσεων για την οριστική παραίτησή του από την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, του ναυτικού φυλλαδίου και του πτυχίου ειδικότητας, διπλώματος ικανότητας ή άδειας ζ) δεν δικαιούνταν σύνταξη από το ΝΑΤ κατά τη μέρα υποβολή της αίτησης υπαγωγής στην προστασία, η) δεν είχε κριθεί από την ΑΝΥΕ ως σωματικά ανίκανος για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος	α) χορήγηση αναγκαιούντων εφοδίων για την εκμετάλλευση του κτήματος ήτοι αρότρων, σβαρνών, γεωργικών εργαλείων, σπόρων δένδρων, εμβολίων, φυτών, λιπασμάτων, κλπ β) χορήγηση των απαραίτητων ζώων εργασίας, μετά των ειδών ζεύξεως, για την εκμετάλλευση του κτήματος γ) χορήγηση παραγωγικών ζώων για την επαύξηση της προσόδου του κτήματος και των αναγκαιούντων ειδών και μέσων ανάπτυξης δευτερευόντων κλάδων της γεωργίας (μελισσοκομία, κτηνοτροφία, σηροτροφία, γαλακτοκομία, κλπ) δ) χορήγηση αναγκαίου χρηματικού ποσού για την εκτέλεση έργων μονίμων βελτιώσεων και αγροτικών εγκαταστάσεων του κτήματος (ανορύξεως φρεάτων και εγκατάστασης αντλήσεων, κατασκευή χαντακιών αποξήρανσης και άρδευσης, πεζουλιών συγκράτησης του εδάφους, υπόστεγων, αποθηκών, σταύλων, κοπροσωρών, περιφράξεων κάθε είδους, κλπ), τα οποία δεν μπορούν να γίνουν με προσωπική εργασία του ναυτικού και των μελών της οικογένειάς του λόγω έλλειψης πείρας και επαγγελματικής ικανότητας για έργα αυτής της κατηγορίας και ε) χορήγηση μηνιαίου χρηματικού βοηθήματος 500 δρχ καταβαλλομένου μέχρις ότου ο ναυτικός κι η οικογένειά του καταστούν αυτάρκεις μέσω του τρόπου εκμετάλλευσης του κτήματος αλλά μέχρι μια τριετία. Το συνολικό ποσό, μη συμπεριλαμβανομένου του μηνιαίου βοηθήματος, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 35.000 δραχμές κι επιστρέφεται άτοκα εντός 15ετίας στο Κεφάλαιο Ανεργίας κι Ασθενείας.

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της αναφερόμενης στον Πίνακα νομοθεσίας

Πίνακας 6.20. Άνεργοι ναυτικοί Φεβρουαρίου – Απριλίου 1937

	1937 - 2ος	1937 - 4ος			
Ειδικότητες		ΦΓ	ΕΓ	ΙΣΤ	ΣΥΝΟΛΟ
Αξιωματικοί καταστρώματος		58	16		105
Αξιωματικοί μηχανής		104	29		133
Οικονομικοί αξιωματικοί			11		11
Ασυρματιστές		97	2		99
Κυβερνήτες				2	2
Μηχανοδηγοί				1	1
Ναύκληροι	52	63	17		80
Ναύτες	263	314	99	1	414
Ναυτόπαιδες	95	209	16	19	244
Αρχιθερμαστές	70	54	40		94
Λιπαντές	23	14	18		32
Θερμαστές	195	204	68		272
Ανθρακείς	286	423	56		479
Μάγειροι και τροφοδότες	95	16	54		70
Ξυλουργοί	30	62			62
Θαλαμηπόλοι και βοηθοί	193	163	149		312
Χυτροκαθαριστές		60	32		92
Λοιπές ειδικότητες	105	37	3		40
ΣΥΝΟΛΟ	1.407	1.909	610	23	2.542

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία των *ΝΧ*, τ. 149/01-03-1937 και 152/15-04-1937

Πίνακας 6.21. Παροχές σε άνεργους κι ασθενείς το 1936

Είδος παροχής	Άτομα	Στοιχεία	Δαπάνη σε δρχ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ			
Αρτοδοσία	487	17.156 οκάδες	88.701,45
Τροφοδοσία κι έξοδα παραμονής στο εξωτερικό			108.230,55
Σύνολο			196.932
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ			
Νοσήλια Εσωτερικών ασθενών	624		1.152.532,55
Νοσήλια Εξωτερικών ασθενών	2.567		350.723,80
Φάρμακα		12.123 συνταγές	268.824
Αντίτιμο τροφής ασθενών	1.644		599.070
Σανατοριακή περίθαλψη φυματικών	12		192.827
Επιδόματα νοσηλευομένων στα σανατόρια	12		34.800
Αντίτιμο τροφής στέγης φυματικών	66		965.465
Έξοδα μεταβάσεως αδενοπαθών στην εξοχή	180		264.000
Συντάξεις	517		4.165.012
Ιατροφαρμακευτική περίθαλψις	517		2.061.500
Εφάπαξ χορηγήματα	443		14.740.393
Δάνεια	3.175		4.952.700
Σύνολο			
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ			
Αποστολές για ναυτολόγηση	86		466.271,50
ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ			

ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ			
Έξοδα μεταφοράς στασιαστών			12.964,95
Γενικό Σύνολο			32.523.765,80

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *ΕΕΝ,* τ. 139, Ιανουάριος 1937

Πίνακας 6.22. Παροχές σε άνεργους και ασθενείς ναυτικούς κατά το Α΄ εννεάμηνο έτους 1937

Είδος παροχής	Α΄ τρίμηνο	Β΄ τρίμηνο	Γ΄τρίμηνο	Σύνολο
Αρτοδοσία	26.755,30	26.222	18.038,35	71.015,65
Τροφοδοσία κι έξοδα παραμονής στο εξωτερικό	31.285,80	163.835,15	100.704	295.824,95
Σύνολο	58.041,10	190.057,15	118.742,35	366.840,60
ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ				
Νοσήλια Εσωτερικών ασθενών	185.448	185.615	218.509	589.572
Νοσήλια Εξωτερικών ασθενών	51.287,60	28.025,50	35.778	115.091,10
Φάρμακα	43.436,50	31.550,70	27.936,40	102.923,60
Αντίτιμο τροφής ασθενών	112.970	49.740	218.180	380.890
Έξοδα κηδείας	3.000	3.000	2.000	8.000
Σανατοριακή περίθαλψη φυματικών	275.537,60	245.041,50	380.541,50	901.120,60
Επιδόματα νοσηλευομένων στα σανατόρια	76.140	68.090	131.910	276.140
Αντίτιμο τροφής αδενοπαθών	346.450			346450
Αεροθεραπείες	453.500	995.000	208.500	1.657.000
Συντάξεις	5.309.810,70	3.679.024,50	5.155.708	14.144.543,20
Ιατροφαρμακευτική περίθαλψις	1.701.662,90	996.766,50	1.490.235	4.188.664,40
Εφάπαξ χορηγήματα	1.779.772	5.439.394	701.284	7.920.450
Δάνεια	1.490.375	769.500	15.500	2.275.375
Σύνολο	11.829.390	12.490.747,70	8.578.081,90	32.898.219,60
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ				
Αποστολές για ναυτολόγηση	112.661,85	230.546,30	268.632,40	611.840,55
Μεταγωγή υπόδικων ναυτικών	2.278			2.278
Γενικό Σύνολο	12.002.371,25	12.781.361,15	8.973.456,65	33.757.189,05

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *ΕΕΝ*, τ. 143/Μάιος 1937, τ. 146/Αύγουστος 1937 και τ. 149/Νοέμβριος 1937

Πίνακας 6.23. Οικονομικά συσσίτια και παροχή στέγης σε άνεργους ναυτικούς

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΥΣΣΙΤΙΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΣΤΕΓΗΣ			
Δικαιούχοι	Τροφή	Στέγη	Νόμος
Άνεργοι απογεγραμμένοι ναυτικοί, που είχαν εκπληρώσει τις στρατολογικές τους υποχρεώσεις ή είχαν απαλλαγεί νόμιμα από αυτές, είχαν θαλάσσια προϋπηρεσία τουλάχιστον δύο ετών, είχαν απολυθεί από τα εμπορικά πλοία χωρίς δική τους υπαιτιότητα και στερούνταν ακούσια εργασίας	Οικονομικό συσσίτιο στον ΟΝ με καταβολή μέρους της παρασκευασμέ-νης τροφής	Διάθεση κοιτώνων με αναγκαίες εγκαταστάσεις πλυντηρίων και λουτρών έναντι μικρού τιμήματος για την κάλυψη δαπάνης συντήρησης και καθαριότητας	Διάταγμα της 01-03-1927 «Περί ιδρύσεως του Οίκου Ναύτου» (ΦΕΚ 32 Α)
	Μέχρι τη λειτουργία του οικονομικού συσσιτίου του ΟΝ ή μη λειτουργίας λόγω βλάβης ή κωλύματος, ο ΟΝ μπορεί να συμβάλλεται με πρόχειρη δημοπρασία με άλλους αναγνωρισμένους Οίκους οικονομικών συσσιτίων ή εστιατορίων και ξενοδοχείων. Το μέρος του αντιτίμου τροφής και στέγης ή η δωρεάν παροχή τους σε εξαιρετικές περιστάσεις ορίζονται με αποφάσεις της ΔΕ του ΟΝ		Διάταγμα της 13-5-1927 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεών τινων του από 01-03-1927 διατάγματος ¨περί ιδρύσεως του Οίκου Ναύτου¨» (ΦΕΚ 98 Α)
Άνεργοι αξιωματικοί στον Πειραιά και με απόφαση της ΔΕ του ΟΝ σε ασθενείς έχοντες ανάγκη οικιακής περίθαλψης ή αποστολής σε ειδικούς τόπους για ανάρρωση	Σε εξαιρετικές περιστάσεις και μέχρι τη λειτουργία του ειδικού συσσιτίου και των κοιτώνων του ΟΝ μπορεί με απόφαση της ΔΕ, να χορηγείται ως οικονομική ενίσχυση το ανώτατο όριο του ημερήσιου αντιτίμου της τροφής και της στέγης		Διάταγμα της 22-12-1927 «Περί τροποποιήσεως του άρθρου 4 του από 01-03-1927 διατάγματος ¨περί ιδρύσεως του Οίκου Ναύτου¨» (ΦΕΚ 309 Α)
Οι έχοντες σύζυγο και τέκνο άνεργοι ναυτικοί	Δυνατότητα λήψης άρτου μέχρι την αξία της τροφής της παρεχόμενης ημερήσιας μερίδας, καταβάλλοντας μέρος του αντιτίμου, αντί της παροχής συσσιτίου		Διάταγμα της 17-3-1930 «Περί συμπληρώσεως του άρθρου 4 του από 01-03-1927 διατάγματος ¨περί ιδρύσεως του Οίκου Ναύτου¨» (ΦΕΚ 124 Α)
Άνεργοι άποροι ναυτικοί έγγαμοι ή προστάτες οικογένειας, ναυτολογηθέντες το τελευταίο δωδεκάμηνο για ένα συνεχή μήνα τουλάχιστον, σε ενεργά πλοία κι απολυθέντες δέκα τουλάχιστον μέρες πριν από την απόφαση της ΔΕ για την παροχή εφόσον δεν απολύθηκαν λόγω λιποταξίας, τέλεσης ποινικού ή πειθαρχικής παραβάσεως ή αδικαιολόγητης εκ μέρους του απολυθέντος διάρρηξης της σύμβασης ναυτολόγησης Με απόφαση της ΔΕ του ΟΝ και σε ασθενείς έχοντες ανάγκη οικιακής περίθαλψης ή αποστολής σε ειδικούς τόπους για ανάρρωση	Σε εξαιρετικές περιστάσεις με απόφαση της ΔΕ του ΟΝ, χορήγηση σε χρήμα του αντιτίμου του ανώτατου ορίου της τροφής και στέγης, με δυνατότητα προκαταβολής ως και 30 μέρες		Διάταγμα της 8-5-1930 «Περί της υπό του εν Πειραιεί Οίκου Ναύτου παροχής εις χρήμα εις εργάτας θαλάσσης του αντιτίμου της τροφής και της στέγης» (Α 156)
Άνεργοι έγγαμοι ναυτικοί κι οι προστάτες πατρικής οικογένειας	Δυνατότητα λήψης άρτου		Διάταγμα της 8-3-1931 «Περί

αποτελούμενης από πατέρα ανίκανο προς εργασία ή χήρα μητέρα ή άγαμες αδελφές χωρίς εργασία	μέχρι την αξία της τροφής της παρεχόμενης ημερήσιας μερίδας, καταβάλλοντας μέρος του αντιτίμου, αντί της παροχής συσσιτίου		συμπληρώσεως του άρθρου 4 του από 01-03-1927 διατάγματος ¨περί ιδρύσεως του Οίκου Ναύτου¨» (ΦΕΚ 58 Α)
Άνεργοι απογεγραμμένοι ναυτικοί, που α) δεν είχαν απολυθεί από οποιοδήποτε πλοίο λόγω δραπετεύσεως (λιποταξίας), ανυπακοής, στάσεως, οιασδήποτε εκβιαστικής ενέργειας σχετικά με τη σύμβαση ναυτολόγησης, επαγγελματικής ανεπάρκειας, αδικαιολόγητης διάρρηξης της σύμβασης ναυτολόγησης και δεν είχαν στερηθεί το πτυχίο, την άδεια ή το δίπλωμα ικανότητας ή την άδεια άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, β) δεν είχαν παραβιάσει την υποχρέωση για επιβίβαση με υπαιτιότητά τους, σε ελληνικό πλοίο ελλιμενισμένου ή που επρόκειτο να καταπλεύσει σε λιμένα της αλλοδαπής, στο οποίο είχαν αποσταλεί από τον ΟΝ, γ) κατείχαν πτυχίο ειδικότητας, δίπλωμα ναυτικής ικανότητας ή άδεια, δ) είχαν θαλάσσια υπηρεσία μεταξύ 50-75% από το χρόνο της απογραφής τους μέχρι τη μέρα υπαγωγής τους στις παροχές αυτές, ε) είχαν θαλάσσια συνεχή ή τμηματική υπηρεσία από 18 έως 27 μήνες κατά την τελευταία τριετία, υπολογιζόμενη αναδρομικά από τη μέρα αίτησης υπαγωγής στην προστασία παροχής τροφής και στέγης, στ) είχαν εγγραφεί στους πίνακες ανέργων του ΓΝΕ και ζ) είχαν υποβάλλει έγγραφη δήλωση στον ΟΝ περί αποδοχής, καθόλη τη διάρκειά της, των όρων κάθε υφιστάμενης ή μελλοντικής συλλογικής σύμβασης μεταξύ των αντιπροσώπων αναγνωρισμένων ναυτεργατικών και εφοπλιστικών οργανώσεων για τη σύμβαση ναυτολόγησης κι εφόσον αυτή η σύμβαση επικυρωνόταν από τη ΔΕΝ.	Μέσω δελτίων α) συσσίτιο στο εστιατόριο του ΟΝ, με την προκαταβολή μέρους της αξίας της χορηγούμενης παρασκευασμέ-νης τροφής και β) ορισμένη ποσότητα άρτου (ψωμιού) σε έγγαμους ή προστάτες πατρικής οικογένειας, κατ' αναλογία των μελών της οικογένειάς τους, με την προκαταβολή μέρους της αναλογούσας δαπάνης	Μέσω δελτίων στέγη σε ιδιόκτητα οικήματα του ΟΝ, με την προκαταβολή αντιπροσωπευτικού τιμήματος για τις δαπάνες συντήρησης και καθαριότητας των χρησιμοποιούμενων ειδών είτε μέχρι την απόκτηση των ιδιόκτητων οικημάτων, σε ξενοδοχεία με τα οποία είχε συμβληθεί ο ΟΝ, με την προκαταβολή μέρους της αναλογούσας δαπάνης	Διάταγμα της 28-09-1933 «περί παροχής τροφής υπό μορφήν οικονομικού συσσιτίου και στέγης εις τους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 287 Α)
Άνεργοι ναυτικοί που δεν συγκέντρωναν τις αναφερόμενες	Σίτιση με την προκαταβολή	Στέγη σε ιδιόκτητα οικήματα του ΟΝ με	Διάταγμα της 28-09-1933 «περί

στην προηγούμενη περίπτωση προϋποθέσεις	μόνο του κόστους της χορηγούμενης παρασκευαζό-μενης τροφής	προκαταβολή αντιπροσωπευτικού τιμήματος για το αναλογούν μέρος της συνολικής δαπάνης στέγασης, αλλά σε ποσοστό μέχρι του ενός έκτου αυτών που δικαιούνται στέγης είτε μέχρι την απόκτηση των ιδιόκτητων οικημάτων σε ξενοδοχεία με τα οποία είχε συμβληθεί ο ΟΝ προκαταβάλλοντας μέρος της αναλογούσας δαπάνης.	παροχής τροφής υπό μορφήν οικονομικού συσσιτίου και στέγης εις τους ανέργους εργάτας θαλάσσης» (ΦΕΚ 287 Α)
Άνεργοι ναυτικοί που δεν είχαν θαλάσσια υπηρεσία μεταξύ 50-75% από το χρόνο της απογραφής τους μέχρι τη μέρα υπαγωγής τους στις παροχές αυτές ούτε θαλάσσια συνεχή ή τμηματική υπηρεσία από 18 έως 27 μήνες κατά την τελευταία τριετία, υπολογιζόμενη αναδρομικά από τη μέρα αίτησης υπαγωγής στην προστασία παροχής τροφής και στέγης, αλλά είχαν 12μηνη συνεχή ή τμηματική θαλάσσια υπηρεσία σε ατμόπλοια δρομολογιακών γραμμών κι απολύθηκαν λόγω διακοπής εξυπηρετήσεως της γραμμής	Παροχή ορισμένης ποσότητας άρτου (ψωμιού) σε έγγαμους ή προστάτες πατρικής οικογένειας, κατ' αναλογία των μελών της οικογένειάς τους, με την προκαταβολή μέρους της αναλογούσας δαπάνης		Διάταγμα της 22-07-1936 «Περί συμπληρώσεως του Διατάγματος της 28-09-1933 ¨περί παροχής τροφής υπό μορφήν οικονομικού συσσιτίου και στέγης εις τους ανέργους εργάτας θαλάσσης¨» (ΦΕΚ 317 Α)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία της αναφερόμενης νομοθεσίας στην τέταρτη στήλη του Πίνακα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

Πίνακας 7.1.Σύνθεση πληρώματος αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων

Διάταγμα της 02-02-1926			
Τόννοι ολικού φορτίου (DW)	Πλοίαρχος με το ανάλογο δίπλωμα	Αξιωματικοί	Παρατηρήσεις
Μέχρι 1.500	1	1	Διάρκεια πλου κάτω των 4 ημερών
Μέχρι 1.500	1	2	Διάρκεια πλου άνω των 4 ημερών
1.500 – 10.000	1	2	
Άνω 10.000	1	3	
ΠΔ της 26-03-1930			
Χωρ. ολικού φορτίου (DW)	Πλοίαρχος έχων το ανάλογο δίπλωμα	Αξιωματικοί	Παρατηρήσεις
Μέχρι 2.000	1	1	Εντός Μεσογείου

Μέχρι 2.000	1	2	Εκτός Μεσογείου
2.001-11.000	1	2	Για κάθε πλου
11.0001 κι άνω	1	3	Για κάθε πλου
ΒΔ της 13-11-1939			
Μέχρι 2.000	1	1	Εντός Μεσογείου
Μέχρι 2.000	1	2	Εκτός Μεσογείου
2.001-6.000	1	2	Για κάθε πλου
6.001 κι άνω	1	3	Για κάθε πλου

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Διατάγματος της 02-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α), ΠΔ της 26-3-1930 «περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 95 Α), ΒΔ της 13-11-1939 «περί τροποποιήσεως του από 26-3-1930 Διατάγματος ¨περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού¨, όσον αφορά το ανώτερον προσωπικόν Καταστρώματος» (ΦΕΚ 499 Α)

Πίνακας 7.2. Σύνθεση κατώτερου πληρώματος και δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος φορτηγών ατμοπλοίων

Διάταγμα της 02-02-1926						
Χωρητικότητα ολικού φορτίου DW	Ειδικότητες					Παρατηρήσεις
	Ναύκληρος	Ναύτης	Ξυλουργός	Ναυτόπαις	Ναυτόπαις ή δόκιμος	
Ως 1.000	1	4				
1.001-3.000	1	5				
3.001-5.000	1	6				
5.001-7.000	1	6	1*			*Δυνατότητα αντικατάστασης ξυλουργού με ένα (1) επιπλέον ναύτη
7.001-9.000	1	7	1*	1		
Άνω 9.001	1	8	1*	2		
ΠΔ της 26-3-1930						
Χωρητικότητα ολικού φορτίου DW	Ειδικότητες					Παρατηρήσεις
	Ναύκληρος	Ναύτης	Ξυλουργός	Ναυτόπαις	Ναυτόπαις ή δόκιμος	
251-750	1	3*				*Δυνατότητα προσθήκης και τέταρτου ναύτη κατά κρίση ΛΑ
751-1500	1	4				
1.501-3.000	1	4				Εντός Μεσογείου
1.501-3.000	1	5				Εκτός Μεσογείου
3.001-4.500	1	4		1		Εντός Μεσογείου
3.001-4.500	1	5				Εκτός Μεσογείου
4.501-6.000	1	5			1	
6.001-7.000	1	6				
7.001-8.500	1	6			1	Ξυλουργός αντί ναύτη όπου υπάρχει ανάγκη

8.501-10.500	1	7			1	
10.501 κι άνω	1	8	1		2	Ναύτης ελλείψει ξυλουργού

Με το ΠΔ της 4-9-1931 ορίστηκε ότι οι απόφοιτοι της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας ναυτολογούνται ως δόκιμοι αξιωματικοί καταστρώματος και η σύνθεση του πλοίου μειώνεται κατά ένα ναύτη (ΦΕΚ 319Α) [ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΜΕ ΠΔ ΤΗΣ 5-11-1934]

- Με το ΠΔ της 5-11-1934 ορίστηκε ότι επί φ/γ ατμοπλοίων άνω των 4501 τόννων DW αντί δοκίμων ή ναυτοπαίδων προσλαμβάνονται δόκιμοι αξιωματικοί καταστρώματος από τους απόφοιτους της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας, εφόσον υπάρχουν. Μετά από αίτημα προξενικών ή λιμενικών αρχών, αποστέλλονται εξόδοις του ΟΝ στο εξωτερικό και ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής καταβάλλουν τα προκαταβληθέντα ποσά στον ΟΝ. Οι δόκιμοι αξιωματικοί εκτελούν κάθε εργασία καταστρώματος και γέφυρας που θα τους ανατεθεί από τον πλοίαρχο, εκτός από ανεξάρτητη φυλακή, τροφοδοτούνται ως αξιωματικοί και λαμβάνουν μισθό τουλάχιστον του ναυτόπαιδα (ΦΕΚ 392 Α). [ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΑΓΡ. 2 ΚΑΙ 3 ΜΕ ΠΔ ΤΗΣ 11-10-1938]

- Με το ΠΔ της 11-10-1938 ορίστηκε ότι οι δόκιμοι αξιωματικοί καταστρώματος από τους απόφοιτους της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας αιτούνται από τις προξενικές ή λιμενικών αρχές από το ΓΕΝ και τα έξοδα μετακίνησής τους σε λιμάνια της ημεδαπής ή της αλλοδαπής προκαταβάλλονται από τον Οίκο Ναύτου κι επιστρέφονται εξ ολοκλήρου από τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο. Οι δόκιμοι αξιωματικοί εκτελούν κάθε εργασία καταστρώματος και γέφυρας που θα τους ανατεθεί από τον πλοίαρχο, εκτός από ανεξάρτητη φυλακή, τροφοδοτούνται ως αξιωματικοί και λαμβάνουν μισθό ίσο τουλάχιστον προς το μισθό ναύτου (ΦΕΚ 373 Α)

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Διατάγματος της 02-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α), ΠΔ της 26-3-1930 «περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 95 Α), ΠΔ της 4-9-1931 «περί προσλήψεως των αποφοίτων της εν Ύδρα Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας επί των φορτηγών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 319 Α), ΠΔ της 5-11-1934 «περί ναυτολογήσεως επί φορτηγών ατμοπλοίων των δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας» (ΦΕΚ 392 Α), ΒΔ της 11-10-1938 «περί τροποποιήσεως του από 05-11-1934 Διατάγματος ¨περί ναυτολογήσεως επί φορτηγών ατμοπλοίων των δοκίμων αξιωματικών καταστρώματος αποφοίτων της Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας¨» (ΦΕΚ 373 Α)

Πίνακας 7.3. Σύνθεση πληρώματος αξιωματικών μηχανής φορτηγών ατμοπλοίων

Νόμος ΒΨΞΓ΄/1900						
Ίπποι (πραγμ.) μηχανής	Αξιωματικοί Μηχανής				Μαθητευόμενοι Μηχανικοί	Παρατηρήσεις
	Α	Β	Γ	Δ		
Ως 50			1			
50-100			1		1	
100-300		1	1			
300-500		1	1		1	
500-1.000	1	1	1			
1.000-2.000	1	1	1		1	
Άνω 2.000	1	2	1		3	
Διάταγμα της 02-02-1926						
Ίπποι (ενδ.) μηχανής	Αξιωματικοί Μηχανής				Δόκιμος ή Λιπαντής	Παρατηρήσεις
	Α	Β	Γ	Δ		
Ως 150			1			
151-600		1	1			
601-2.500	1	1	1			
Άνω 2501	1	2	1			

					1	Σε πλοία από 4000 – 6000 τόννων καθ. χωρητικότητας
				1		Με δίπλωμα Γ για πλοία από 6001 – 8000 τόννων καθ. χωρητικότητας
				1		Με δίπλωμα Β για πλοία 8000 τόννων καθ. χωρητικότητας κι άνω
ΒΔ της 07-12-1927						
Ως 150		1				
151-350		1	1			
351-600	1	1	1*			*Δυνατότητα αντικατάστασης με Δόκιμο Μηχανικό
601-2.500	1	1	1			
Άνω 2.501	1	2	1			
					1	Σε πλοία από 4000 – 6000 τόννων καθ. χωρητικότητας
				1		Με δίπλωμα Γ για πλοία από 6001 – 8000 τόννων καθ. χωρητικότητας
				1		Με δίπλωμα Β για πλοία 8000 τόννων καθ. χωρητικότητας κι άνω
ΠΔ της 26-03-1930						
Χωρητικό-τητα ολικού φορτίου DW	Αξιωματικοί Μηχανής				Δόκιμος με τουλάχιστον πενταετή προϋπηρεσία εργοστασίου	Παρατηρήσεις
	Α	Β	Γ	Δ		
100-250			2			
251-350		1			1	
351-750		1	1			Α ελλείψει Β
751-1.500	1		1		1*	Εντός Μεσογείου. *Άνευ δοκίμου σε περίπτωση έλλειψης
751-1.500	1		1		1*	Εκτός Μεσογείου. *Ένας επιπλέον αξιωματικός μηχανής ελλείψει δοκίμου
1.501-2.250	1		1		1*	Εντός Μεσογείου. *Ένας επιπλέον αξιωματικός μηχανής ελλείψει δοκίμου
1.501-2.250	1		2			Εκτός Μεσογείου
2.251-6.500	1	1	1			
6.501-7.500	1	1	1		1*	*Λιπαντής ελλείψει δοκίμου
7.501-11.000	1	1	2			
11.001 κι άνω	1	1	3			
ΒΔ της 15-04-1936						
Η σύνθεση αξιωματικών πληρωμάτων μηχανής ατμοπλοίων χρησιμοποιούντων υγρές καύσιμες ύλες (πετρέλαιο, κλπ) για τη θέρμανση των λεβήτων τους, παραμένει όμοια με φορτηγά ατμόπλοια						

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Νόμου ΒΨΞΓ΄/1900 «περί μηχανικών των εμπορικών Ελληνικών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 113 Α), Διατάγματος της 02-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α), ΒΔ της 07-12-1927 «περί τροποποιήσεως διατάξεων του ¨περί οργανικής συνθέσεως ατμοπλοίων¨ Διατάγματος της 2 Φεβρουαρίου 1926¨» (ΦΕΚ 300 Α), ΠΔ της 26-3-1930 "περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως

των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού" (ΦΕΚ 95 Α) και ΒΔ της 15-4-1936 «περί συνθέσεως του προσωπικού μηχανής ατμοπλοίων χρησιμοποιούντων υγράς καυσίμους ύλας (πετρέλαιον, κλπ) διά την θέρμανσιν των λεβήτων των» (ΦΕΚ 187 Α)

Πίνακας 7.4. Σύνθεση κατώτερων πληρωμάτων μηχανοστασίου κι λεβητοστασίου φορτηγών ατμοπλοίων

Διάταγμα της 02-02-1926						
Τόννοι ολικού φορτίου	Αρχι-θερμα-στής	Θερμαστής	Ανθρακεύς	Λιπαντής	Σύνολο Θερμαστών Ανθρακέων Λιπαντών	Σύνολο με τους αρχιθερ-μαστές
Ως 900	1	2			2	3
901-1.250	1	3			3	4
1.251-3.250	1	3	2		5	6
3.251-4.500	1	3	3		6	7
4.501-5.500	1	4	3		7	8
5.501-7.500	1	6	3		9	10
7.501-9.500	1	9	3		12	13
9.501 κι άνω	Καθορισμός από Λιμενική Αρχή βάσει του τύπου των λεβήτων και του αριθμού των εστιών σε συνεννόηση με πλοιοκτήτη ή πράκτορα πλοίου					
ΠΔ της 26-3-1930						
Ι.-Πλοία άνευ τεχνικού ελκυσμού						
Κατανάλωση γαιανθράκων εν πλω κατά 24ωρο σε αγγλικούς τόννους	ΜΟ	Θερμαστές	Ανθρακείς	Λιπαντές	Σύνολο Θερμαστών Ανθρακέων Λιπαντών	Σύνολο με τους αρχιθερ-μαστές
6-10	7 ½	3	1		4	5
10 1/8 -15	13	3	2		5	6
15 1/8 – 17	15 ½	3	3		6	7
17 1/8 - 19	18	6			6	7
19 1/8 – 23	21	4	3		7	8
23 1/8 – 28	25 ½	6	3		9	10
28 1/8 – 32	30	10			10	11
32 1/8 – 34	33	8	3		11	12
34 1/8 – 38	36	9	3		12	13
38 1/8 – 40	39	9	4		13	14
40 1/8 – 44	42	10	4		14	15
44 1/8 – 46	45	12	4		16	17
46 1/8 – 50	48	12	4	2	18	19
50 1/8 - 52	51	13	4	2	19	20
ΙΙ.-Πλοία με τεχνικό ελκυσμό						
Κατανάλωση γαιανθράκων εν πλω κατά 24ωρο σε αγγλικούς τόννους	ΜΟ	Θερμαστές	Ανθρακείς	Λιπαντές	Σύνολο Θερμαστών Ανθρακέων Λιπαντών	Σύνολο με τους αρχιθερ-μαστές
6-12	9	3	1		4	5
12 1/8 -19	18 ½	3	3		6	7

19 1/8 – 22	20 ½	6			6	7
22 1/8 – 24	23	4	3		7	8
24 1/8 – 26	25	7			7	8
26 1/8 – 29	27 ½	6	3		9	10
29 1/8 – 34	31 ½	9			9	10
34 1/8 – 36	35	10			10	11
36 1/8 – 40	38	8	3		11	12
40 1/8 – 44	42	9	3		12	13
44 1/8 – 47	45 ½	9	4	1	14	15
47 1/8 – 50	48 ½	10	4	2	16	17
50 1/8 – 58	54	16		2	18	19
58 1/8 - 65	61 ½	18		2	20	21
65 1/8 - 75	70	20	2	2	22	23

ΙΙΙ.-Πλοία άνευ τεχνικού ελκυσμού ταξιδεύοντα μεταξύ λιμένων περί τον Ισημερινό (μεταξύ 10˚ Βορείου και 10˚ Νοτίου πλάτους)

Κατανάλωση γαιανθράκων εν πλω κατά 24ωρο σε αγγλικούς τόννους	ΜΟ	Θερμαστές	Ανθρακείς	Λιπα-ντές	Σύνολο Θερμαστών Ανθρακέων Λιπαντών	Σύνολο με τους αρχιθερ-μαστές
6-10	8	4			4	5
10 1/8 -13	11 ½	3	2		5	6
13 1/8 – 15	14	3	3		6	7
15 1/8 – 20	17 ½	4	3		7	8
20 1/8 – 24	22	6	3		9	10
24 1/8 – 26	25	10			10	11
26 1/8 – 29	27 ½	8	3		11	12
29 1/8 – 31	30	9	3		12	13
31 1/8 – 34	32 ½	9	4		13	14
34 1/8 – 37	35 ½	10	4		14	15
37 1/8 – 43	40	12	4		16	17
43 1/8 – 45	44	13	4	2	19	20
45 1/8 – 48	46 ½	14	4	2	20	21

Παρατηρήσεις σχετικές με το κατώτερο πλήρωμα της μηχανής (Τμήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ)

- Για πλοία που ταξιδεύουν μεταξύ λιμένων περί τον Ισημερινού δηλαδή 10˚ Βόρειου και 10˚ Νότιου πλάτους μετά τεχνικού ελκυσμού θα εφαρμόζεται το υπό στοιχείο Ι του παρόντος Πίνακος.
- Στα πλοία όπου οι γαιανθρακαποθήκες δεν έχουν ανάγκη στοιβασίας (χαπιάρισμα) προσλαμβάνονται δύο ανθρακείς λιγότεροι των οριζομένων ή δυο θερμαστές λιγότεροι εάν αντί ανθρακέων θα προσλαμβάνονταν θερμαστές. Πάντως πρέπει να παραμένουν τρεις τουλάχιστον θερμαστές και τρεις ανθρακείς.
- Ο χαρακτηρισμός ενός πλοίου ως έχοντος αυτοστοιβασία γαιανθράκων θα καθορίζεται από τη λιμενική ή προξενική αρχή παρουσία του εφοπλιστή ή του ενδιαφερόμενου επαγγελματικού Σωματείου και θα βεβαιώνεται με έγγραφο της ρηθείσης αρχής.
- Εν ανάγκη οι λιπαντές θα χρησιμοποιούνται ως θερμαστές.
- Στα πλοία που έχουν διπλό λεβητοστάσιο και των οποίων ο ολικός αριθμός των θερμαστών και των ανθρακέων δεν υπερβαίνει τους έξι προσλαμβάνεται το απαιτούμενο επιπλέον προσωπικό για την ομαλή λειτουργία των λεβήτων, δεδομένου ότι κάθε θερμαστής κατά τη φυλακή του δεν υποχρεούται να εξυπηρετεί κλιβάνους ευρισκόμενους

σε δύο λεβητοστάσια.				
ΒΔ της 15-04-1936				
Αριθμός λεβητοστασίων και εστιών	Αρχιθερμαστές	Λιπαντές	Θερμαστές	Ανθρακείς
Ένα λεβητοστάσιο με εστίες μέχρι εννέα (9)	1		3	
Δύο λεβηστοστάσια με εστίες μέχρι εννέα (9) έκαστο	1		6	
ΒΔ της 03-11-1939				
Ένα λεβητοστάσιο με εστίες μέχρι δύο (2)	1	Εφαρμογή οριζομένων στο μέρος για τους αξιωματικούς μηχανής	2	
Ένα λεβητοστάσιο με εστίες από 3-9	1		3	
Δύο λεβηστοστάσια με εστίες μέχρι εννέα (9) έκαστο	1		6	

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Διατάγματος της 02-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α), ΠΔ της 26-03-1930 «περί ελαχίστου ορίου της συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών ατμοπλοίων του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 95 Α), ΒΔ της 15-04-1936 «περί συνθέσεως προσωπικού μηχανής ατμοπλοίων χρησιμοποιούντων υγράς καύσιμας ύλας (πετρέλαιον, κλπ) δια την θέρμανσιν των λεβήτων των» (ΦΕΚ 187 Α), ΒΔ της 03-11-1939 «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 15-04-1936 Β. Διατάγματος ¨περί συνθέσεως του προσωπικού μηχανής ατμοπλοίων χρησιμοποιούντων υγράς καυσίμους ύλας (πετρέλαιον, κλπ) διά την θέρμανσιν των λεβήτων τους¨» (ΦΕΚ 481 Α)

Πίνακας 7.5. Σύνθεση πληρώματος μηχανής πλοίων με μηχανές εσωτερικής καύσης

Πλοία με μία μηχανή										
Ιπποδύναμη μηχανής	Μηχανικός Α	Μηχανικός Β	Μηχανικός Γ	Μηχανοδηγός Α	Μηχανοδηγός Β	Βοηθός	Δόκιμος	Ηλεκτροτεχνίτης	Λιπαντής	Καθαριστής
ΒΔ της 04-06-1937										
51-75					1					
76-100				1						
101-150				1		1				
151-200			1		1	1				
201-300			1		1	1			1	
301-750		1	1	1			1		1	
751-2.500	1	1	1	1			1		2	1
ΒΔ της 09-05-1939										
751-2.500	*1*	*1*	*1*	*1*			*2*		*1*	*1*
ΒΔ της 25-11-1939 (Ιπποδύναμη σε πραγματικούς ίππους)										
751-1.500	*1*	*1*	*1*	*1*			*1*	*1 εάν έχει βαρούλκα και βοηθ. Μηχ/τα*		*1*
1.501-2.500	*1*	*1*	*2*	*1 ή 1**			*2*			*1*
2.501-3.500	*1*	*1*	*2*		*1**		*3*			*2*
2.501-6.000	1	1	1	1			1	1	3	2

6.001 κι άνω	1	1	2	1	1		1	1	3	2
Πλοία με δύο μηχανές (Ιπποδύναμη εκάστης μηχανής)										
51-75				1	1					
76-120			1	1		1			1	
121-150			1	1	1	1			1	
151-375		1	1	1		1			2	
376-750	1	1	1	1			1		3	1
ΒΔ της 25-11-1939 (εάν το πλοίο δεν φέρει βοηθητικό ατμολέβητα)										
376-750	*1*	*1*	*1*	*1*			*2*		*1*	
ΒΔ της 25-11-1939 (εάν το πλοίο φέρει βοηθητικό ατμολέβητα)										
376-750	*1*	*1*	*1*	*1*			*1*		*3*	*1*
751-1.250	1	1	1	1	2		1		3	2
1.251-3.000	1	1	2	1	2		1	1	4	3
3.000 κι άνω	1	2	2	1	2		2	1	4	4
Για μηχανές ιπποδύναμης 151-200 αν το πλοίο ταξιδεύει στο εξωτερικό, ναυτολογείται αντί βοηθού, λιπαντής Βοηθός καλείται εργάτης θάλασσας χωρίς προγενέστερη πείρα * *Σύμφωνα με το ΒΔ της 25-11-1939 εάν το πλοίο φέρει βοηθητικό ατμολέβητα για την εκφόρτωση, όπου στη σύνθεση προβλέπεται μηχανοδηγός αντικαθίσταται με αρχιθερμαστή*										

Πηγή: ΒΔ της 4-6-1937 «περί τροποποιήσεως τινων των περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων ισχυουσών διατάξεων και προσθήκης συναφών τοιούτων» (ΦΕΚ 234 Α), ΒΔ της 9-5-1939 «περί τροποποιήσεως του από 4 Ιουνίου 1937 Β. Δ/τος περί τροποποιήσεως των εμπορικών πλοίων ισχυουσών διατάξεων και προσθήκης συναφών τοιούτων» (ΦΕΚ 193 Α), ΒΔ της 25-11-1939 «περί τροποποιήσεως του από 4 Ιουνίου 1937 Β. Δ/τος «περί τροποποιήσεως τινων των περί συνθέσεως των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων ισχυουσών διατάξεων και προσθήκης συναφών τοιούτων» ως ετροποποιήθη διά του από 9 Μαΐου 1939 Β. Δ/τος» (ΦΕΚ 515 Α)

Σημείωση :*Οι τροποποιήσεις σημαίνονται με πλάγια γράμματα*

Πίνακας 7.6. Σύνθεση πληρωμάτων Γενικών Υπηρεσιών

Ραδιοτηλεγραφητές			
Διάταγμα της 17-11-1925			
Τόννοιολικής χωρητικότητας (gross tonnage)	Ασυρματιστής Α	Ασυρματιστής Β	Παρατηρήσεις
Άνω των 1.600 τόννων	1		Πλόες ωκεανού Σε περίπτωση ανάγκης ένας βοηθός - μέλος πληρώματος
Διάταγμα της 21-01-1926			
Τόννοι ολικού φόρτου (DW)	Ασυρματιστής Α	Ασυρματιστής Β	Παρατηρήσεις
Άνω των 5.000 τόννων	1	1	
Κάτω των 5.000 τόννων	1		
Διάταγμα της 02-02-1926			
Τόννοι ολικού φόρτου (DW)	Ασυρματιστής Α	Ασυρματιστής Β	Παρατηρήσεις
1.600-5.000	1		Πλόες ωκεανού
Άνω των 5.000	1	1	Πλόες ωκεανού
Διάταγμα της 04-10-1926			

Άνω των 1.600 κόρων ολικής χωρητικότητας	1	1	Ανεξαρτήτως πλόων
Κάτω των 1.600 κόρων ολικής χωρητικότητας	1	1*	Επεκτείνοντα τους πλόες των στον ωκεανό *Δεν απαιτείται αν ο σταθμός εξυπηρετείται από άλλο μέλος πληρώματος
ΠΔ της 09-10-1930			
Άνω των 1.600 κόρων ολικής χωρητικότητας	1		Ανεξαρτήτως πλόων
Κάτω των 1.600 κόρων ολικής χωρητικότητας	1		Επεκτείνοντα τους πλόες των στον ωκεανό
ΠΔ 04-01-1933			
Κάτω των 1.600 κοχ		1	Επεκτείνοντα τους πλόες των στον ωκεανό
1.600-3.000 κοχ		1	Ανεξαρτήτως πλόων
Άνω 3.000 κοχ	1		Ανεξαρτήτως πλόων

Γενικών Υπηρεσιών				
Διάταγμα της 02-02-1926				
	Μάγειρος	Βοηθ. μαγείρου	Θαλαμηπόλος	Επίκουρος
Όλα τα πλοία	1	1	Κατά κρίση πλοιοκτήτη	
Διάταγμα της 29-04-1926				
Όλα τα πλοία		1		
Ακτοπλοούντα φορτηγά	1	1		
Ν. 4005/1929 άρθρο 4				
Όλα τα πλοία	1			
ΒΔ της 31-05-1939				
Άνω των 250 κοχ			1	
Άνω των 2.000 κόρων ολικού φορτίου (DW)			1	1

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία του Διατάγματος της 17-11-1925 «περί εκτελέσεως του ΝΔ της 23-09-1925 ¨περί κανονισμού αρμοδιότητος της Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού διά τα ζητήματα της Ραδιοτηλεγραφικής Υπηρεσίας¨» (ΦΕΚ 395 Α), Διατάγματος της 21-01-1926 «περί τροποποιήσεως του εκτελεστικού Διατάγματος περί ασυρματιστών» (ΦΕΚ 33 Α), Διατάγματος της 02-02-1926 «περί της οργανικής συνθέσεως των πλοίων» (ΦΕΚ 60 Α), Διατάγματος της 29-04-1926 «περί του αριθμού των αξιωματικών καταστρώματος της β΄ παραγρ. του άρθρ. 1 του από 2 Φεβρουαρίου 1926 Διατάγματος ¨περί οργανικής συνθέσεως ατμοπλοίου¨» (ΦΕΚ 183 Α), Διατάγματος της 04-10-1926 «περί καθορισμού του προσωπικού των ραδιοτηλεγραφητών των Ελληνικών εμπορικών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 398 Α), Νόμου 4005/1929 «περί τροφοδοσίας των πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 78 Α), ΠΔ της 9-10-1930 «περί καθορισμού του προσωπικού των ραδιοτηλεγραφητών των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (ΦΕΚ 350 Α), ΠΔ της 04-01-1933 «περί του καθορισμού του προσωπικού των σταθμών ασυρμάτου των ελληνικών πλοίων» (ΦΕΚ 12 Α), ΒΔ της 31-5-1939 «περί προσλήψεως φροντιστού επί των επιβατηγών ατμοπλοίων ο.χ.κ. 250 και άνω και θαλαμηπόλου και επικούρου επί των φορτηγών ατμοπλοίων» (ΦΕΚ 237 Α)

Πίνακας 7.7. Προέλευση – σχολιασμός διατάξεων Ν. 5231/1931 περί συνθέσεως πληρωμάτων

Διατάξεις Ν 5231/1931	Παλιότερη διάταξη	Παρατηρήσεις
Άρθρο 4 Καθορισμός σύνθεσης με διάταγμα	Άρθρο 2 του ΠΔ της 24-07-1925 (ΦΕΚ 195 Α)	
Άρθρο 2 Αναγραφή σύνθεσης στο ναυτολόγιο	Άρθρο 4 παραγρ. 1 του ΒΔ 02-02-1926 (ΦΕΚ 60Α)	
Άρθρο 3 Μη λήψη αποδημητηρίων εγγράφων από πλοίο με μη κανονική σύνθεση	Άρθρο 4 παραγρ. 2 του ΒΔ 02-02-1926 (ΦΕΚ 60Α)	
Άρθρο 4 Κάλυψη ελλειπόντων ναυτικών στην αλλοδαπή	Άρθρο 4 παραγρ. 2, 3 και 4 του ΒΔ 2-2-1926 (ΦΕΚ 60Α)	Ευνοϊκότερες ρυθμίσεις με την καταβολή εξόδων μετάβασης ελλήνων ναυτικών προς συμπλήρωση ελλειπόντων ναυτικών κατά το ήμισυ από τον Οίκο Ναύτου
Άρθρο 5 Αναπλήρωση δραπετών	Άρθρο 4 παραγρ. 4 του ΒΔ 2-2-1926 (ΦΕΚ 60Α)	
Άρθρο 6 Έλλειψη προσφερομένων για ναυτολόγηση		Διευκρινίζεται, με ευνοϊκό για το πλοίο τρόπο, η πιστοποίηση έλλειψης προσφερομένων για ναυτολόγηση ελλήνων ναυτικών
Άρθρο 7 Επιβολή κυρώσεων για μη κανονική σύνθεση	Άρθρο 5 του ΒΔ 2-2-1926 (ΦΕΚ 60Α)	Η παραπομπή στο Πειθαρχικό Συμβούλιο με το ερώτημα της προσωρινής στέρησης διπλώματος πλοιάρχου γίνεται μετά από διπλή πειθαρχική τιμωρία αντί για τριπλή που ίσχυε
Άρθρο 8 Επιβολή κυρώσεων για ναυτολόγηση αξιωματικών χωρίς δίπλωμα	Άρθρο 1 ΝΔ 10-12-1923 (382 Α), άρθρο 14 Ν. ΒΨΞΓ΄/1900 (ΦΕΚ 113 Α)	Το ανώτατο όριο της επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής έγινε 5.000 δρχ αντί 1.000 -2.000 δρχ που ήταν
Άρθρο 9 Γνωμοδοτήσεις Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού		Γενική διάταξη χωρίς σημασία για την εφαρμογή του νόμου στην πράξη

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία αναφερόμενης στον Πίνακα νομοθεσίας

Στοιχεία Γραφήματος 7.1.: Βασίζεται στα στοιχεία του ακόλουθου Πίνακα 7.8. «Μέσος όρος αριθμού πληρώματος ελληνικών φορτηγών ατμοπλοίων», τα οποία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ:

Πίνακας 7.8. Μέσος όρος αριθμού πληρώματος φορτηγών ατμοπλοίων

Περίοδος μεσοπολέμου	Αριθμός μελών πληρώματος

1920-1924	26,74
1925-1929	28,38
1930-1935	26,28
1936-1940	27,35

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Πίνακας 7.9. Αναλογία ναυτικών ανά 10.000 και 100 τόννους

Σημαία	Απασχολούμενα πλοία	Αριθμός πληρώματος ανά 10.000 τόννους	Αναλογία ναυτικών ανά 100 τόννους
Γαλλία	Ταχυδρομικά-Φορτηγά	340	3,40
Αγγλία	Ταχυδρομικά	250	2,50
Ιαπωνία		250	2,50
Ολλανδία		235	2,35
Ρωσία	Ταχυδρομικά-Φορτηγά	230	2,30
Ελλάδα	Ταχυδρομικά-Φορτηγά	220	2,20
Ισπανία	Ταχυδρομικά-Φορτηγά	220	2,20
Ιταλία	Ταχυδρομικά-Φορτηγά	210	2,10
Δανία	Φορτηγά	200	2
Σουηδία		200	2
Γερμανία		190	1,90
Αμερική		185	1,85
Νορβηγία		150	1,50
Μέσος όρος		221	2,21

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία *ΕΕΝ*, τ. 148, Φεβρουάριος 1936

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ

Πίνακας 8.1. Απώλειες ελληνικών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες

Αιτία ατυχήματος	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό
Συγκρούσεις	19	22%
Προσαράξεις	17	18%
Κακές καιρικές συνθήκες	14	15%
Εισροή υδάτων	7	7,5%
Πυρκαγιά	7	7,5%
Τορπιλισμούς	2	2%
Αμέλεια ή κακοί χειρισμοί	2	2%
Άγνωστη	24	26%
Σύνολο	92	
Θανατηφόρα ατυχήματα	13	396 εκ των οποίων 56 ναυτικοί φορτηγών πλοίων, 43 επιβάτες επιβατηγών πλοίων και 297 προσωπικό ΠΝ

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από το βιβλίο του Χρήστου Ντούνη, *Τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες 1900-1950,* Finatec A. E., Αθήνα, 2000.

Πίνακας 8.2. Αριθμός και ποσοστά απωλειών πλοίων κατά το μεσοπόλεμο

Έτος	Αριθ. πλοίων	Χωρητικότητα σε κοχ	Ποσοστό απωλειών επί της συνολικής τους χωρητικότητας

	Ελλάδα			Αγγλία	ΗΠΑ	Γερμανία	Γαλλία	Ιταλία	Σουηδία	Ολλανδία	Νορβηγία	Ιαπωνία
1915	12	24.441	3,4									
1916	35	86.951										
1917	92	233.926										
1918	15	41.725	14,34									
1920	24	18.585	3,76									
1921	29	27.742	4,05									
1922	7	8.831	1,2									
1923	6	10.347	1,35									
1924	4	9.862	1,19									
1925	11	21.477	2,35	0,37	0,2	0,6	0,4	1,3	1,16	0,56	0,8	1,09
1926	9	16.034	1,72	0,58	0,4	0,8	0,8	1,5	0,81	0,39	0,9	1,12
1927	8	22.279	2	0,34	0,7	0,8	0,9	1,6	0,75	0,8	0,9	1,89
1928	10	23.152	1,84	0,54	0,4	0,4	1,7	0,9	1,13	0,25	0,8	1,68
1929	15	41.085	3,04	0,56	0,6	0,8	0,8	1,1	0,5	0,09	0,8	1,6
1930	9	28.684	2,03	0,49	0,3	0,7	0,4	0,4	0,75	0,45	0,7	1,5
1931	18	52.047	3,5	0,17	0,2	0,2	0,5	0,7	0,51	0,3	0,4	1,26
1932	11	41.363	2,89	0,3	0,3	0,1	0,6	0,5	0,37	0,51	0,3	1,31
1933	12	35.799	2,14	0,39	0,2	0,1	0,4	0,5	0,61	0,02	0,8	0,83
1934	11	30.014	1,71	0,42	0,3	0,7	0,3	0,7	0,21	0,45	0,5	0,53
1935	5	15.963	0,89	0,41	0,2	0,3	0,4	0,8	0,71	0,11	0,4	0,82
1936	14	42.378	2,26	0,24	0,2	0,4	0,1	0,2	0,07	0,13	0,2	0,45
1937	13	40.844	2,18									
1938	10	31.362	1,66									

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία Πινάκων 38 «Απώλειες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» και 39 «Απώλειες εμποροναυτικών χωρών σε σχέση με την εθνική τους χωρητικότητα» του βιβλίου του Κων/νου Χλωμούδη, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία – Η περίοδος του μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996, σελ. 224-225 καθώς και του άρθρου «Αι κατά χώρας ναυτικαί απώλειαι», στο *ΝΧ*, τ. 163, 01-10-1937

Πίνακας 8.3. Αιτίες ολικών απωλειών πλοίων παγκοσμίως την περίοδο 1928-1937

Αιτία	Ποσοστό
Εισροή υδάτων	37,20%
Συγκρούσεις πλοίων	15,20%
Πυρκαγιές	12,80%
Προσαράξεις	9,92%
Αβαρίες μηχανών και λεβήτων	5,78%
Βλάβες συστήματος πηδαλιουχίας	5.54%
Θραύση αγκυρών κι αλυσίδων	5,24%
Βλάβες ελίκων και άξονα	3,24%
Ανατροπές	3,08%
Άνοιγμα των κυτών	2%
Σύνολο	100%

Πηγή: «Ενδιαφέρουσα ανάλυσις των θαλασσίων ατυχημάτων», στο *ΝΧ*, τ. 191, 01-12-1938

Πίνακας 8.4. Ολικές απώλειες και μερικές αβαρίες ελληνικών πλοίων την περίοδο 1934-1939

		Αριθμός κατ' έτος					
Αιτία	1934	1935	1936	1937	1938	1939	Σύνολο
Ζημιές λόγω τρικυμίας	30	18	26	26	26	23	149
Ναυάγια κι εγκαταλείψεις	9	6	12	16	8	20	71
Συγκρούσεις και προσκρούσεις	59	47	31	34	46	42	259
Ζημιές λόγω προσαράξεων	92	66	81	72	73	35	419
Πυρκαγιές κι εκρήξεις	23	20	22	28	21	11	125
Άγνοια (αύτανδρες απώλειες)				1			1
Βλάβες μηχανών, άξονα και πηδαλίου	43	26	28	43	21	29	190
Ζημιές από λοιπά αίτια	45	71	53	107	51	31	358
Σύνολο	301	254	253	327	246	191	1572

Πηγή:΄΄Αι απώλειαι της ναυτιλίας μας κατά το 1939΄΄, στο ΝΧ, τ. 217, 01-01-1940

Πίνακας 8.5. Εξετασθέντες ναυτικοί δηλώσαντες ασθένεια

	1936	1937	1938	1939 (Α τετράμηνο)	Σύνολο
Εξετασθέντες ναυτικοί	1.623	1.400	1.303	209	4.535
Πάσχοντες – ιατρική περίθαλψη	999	912	805	126	2.842
Υγιείς – απόρριψη απαίτησης για νοσηλεία ή αποζημίωση	624	488	498	83	1.693

Πηγή: *ΝΧ*, τ. 204, 15-06-1939

Στοιχεία Γραφημάτων 8.1. και 8.3. : Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 8.6.

Πίνακας 8.6. Ασθένειες ναυτικών ανά ειδικότητα και πενταετία

Ειδικότητα	1920-1924	1925-1929	1930-1935	1936-1940	Σύνολο
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	6	7	16	50	73
ΝΑΥΤΗΣ	5	5	5	31	46
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	0	0	2	22	24
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	3		5	6	14
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α΄	2	2	3	6	13
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	2	1	1	6	10
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ΄	1	1	1	5	8
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	1		3	4	8
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ			1	6	7
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	1	1		5	7
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	2	2		3	7
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ		1	2	2	5
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β΄			1	4	5
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	1			4	5
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	1			4	5
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ				4	4
Δοκ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ				4	4
Χωρίς προσδιορισμό		1		2	3
Δοκ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ			1		1

ΛΙΠΑΝΤΗΣ				1	1
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ					0
ΛΟΓΙΣΤΗΣ					0
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Δ΄					0
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ					0
Σύνολο	25	21	41	169	256

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ΝΕΠΕΜ

Στοιχεία Γραφήματος 8.2.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ κι εμφαίνονται αναλυτικά στον ακόλουθο Πίνακα 8.8.

Πίνακας 8.8. Αριθμός ασθενών ναυτικών κατά ηλικία

Ηλικίες	Αριθμός ασθενών
14-18	4
19-28	76
29-38	86
39-48	53
49-58	19
59-68	9
Απροσδιόριστη	9
Σύνολο	256

Στοιχεία Γραφήματος 8.4.: Προέρχονται από τον ακόλουθο Πίνακα 8.12. «Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης (σε γραμ.)». Ο Πίνακας αφορά σε επεξεργασμένα στοιχεία του Πίνακα 9 «Μηνιαία κατανάλωση τροφίμων εξαμελούς οικογένειας» που περιέχεται στο βιβλίο του Μιχάλη Ρηγίνου, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936, Βιομηχανία – Βιοτεχνία*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987, σελ. 241 και της Απόφασης Υπουργού Ναυτικών αριθ. πρωτ. 15317/30-04-1929 «Περί καθορισμού της συνθέσεως του ημερησίου εδεσματολογίου του προσωπικού των φορτηγών ατμοπλοίων ολικής χωρητικότητος ανωτέρας των 250 κόρων» (ΦΕΚ 68 Β).

Πίνακας 8.12. Ημερήσια κατανάλωση τροφίμων ζωϊκής και φυτικής προέλευσης (σε γραμ.)

Είδος τροφίμων	Ελληνική Οικογένεια- Ποσότητα σε γραμ.	Ελληνικά Πλοία - Ποσότητα σε γραμ.
	1926-1930 (μέσος όρος)	1929
Τρόφιμα ζωϊκής προέλευσης	95,25	245,5
Τρόφιμα φυτικής προέλευσης	241,5	334,7
Ζάχαρη	28	24,8
Ψωμί	540	531,6
Λάδι	36	16,2
Βούτυρο	4,9	10,6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

Στοιχεία Γραφημάτων 9.1. και 9.2.: Αφορούν στον ακόλουθο Πίνακα 9.1. «Κατηγορίες και αριθμός αδικημάτων – παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ», ο οποίος έχει συνταχθεί με βάση μια κωδικοποίηση των αδικημάτων και των παραπτωμάτων κατά τον Ποινικό και Πειθαρχικό Κώδικα του 1923 συμπεριλαμβανομένων των δύο (2) μεταγενέστερων τροποποιήσεών του το 1934 [Νομοθετικό Διάταγμα της από 13-12-1923 «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 367 Α), Νόμος 6146/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Νομοθ. Διατάγματος περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 192 Α) και Νόμος 6392/1934 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 13 Δεκεμβρίου 1923 Ν. Δ. περί Ποινικού και Πειθαρχικού Κώδικος του Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 393 Α)]. Στις δύο τελευταίες στήλες του Πίνακα, εμφανίζεται αριθμός των αδικημάτων βάσει αυτών των τροποποιήσεων, οι οποίες δεν διαφοροποιούν αισθητά την αρχική εικόνα, όπως εμφανίζεται στο Γράφημα 9.1.

Πίνακας 9.1. Κατηγορίες και αριθμός αδικημάτων-παραπτωμάτων ΠΠΚΕΝ

Κατηγορία αδικήματος – παραπτώματος	Αριθμός σύμφωνα με τον ΠΠΚΕΝ του 1923	Αριθμός μετά τη 1η τροποποίση 1934	Αριθμός μετά τη 2η τροποποίση 1934
Υπηρεσία πλοίου	16	11	11
Τάξη και πειθαρχία	8	8	9
Ιδιοκτησία και Φορτίο	23	23	23
Ασφάλεια πλοίου	30	30	30
Ανυπακοή στις Αρχές	5	5	5
Υπηρεσιακές υποχρεώσεις πλοιάρχου	14	20	20

Στοιχεία Γραφήματος 9.3.: Ο ακόλουθος Πίνακας έχει συνταχθεί με βάση επεξεργασμένα στοιχεία των αιτιών των απολύσεων των ναυτικών στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

Πίνακας 9.3. Γενικές κατηγορίες αιτιών απολύσεων ναυτικών

Αίτια	Αριθμός ναυτικών
Συνήθεις διαδικασίες	6.885
Δυσλειτουργίες	618
Παραπτώματα ναυτικών	315
Σύνολο	7.818

Στοιχεία Γραφήματος 9.4.: Ο ακόλουθος Πίνακας 9.4. έχει συνταχθεί με βάση επεξεργασμένα στοιχεία των αιτιών των απολύσεων των ναυτικών στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

Πίνακας 9.4. Απολύσεις λόγω παραπτωμάτων – αδικημάτων 1920-1940

ΑΙΤΙΑ ΑΠΟΛΥΣΗΣ	Γενικό άθροισμα
Αδικαιολόγητη απουσία	1
Εξύβριση ελληνικής σημαίας	1

Κακή διαγωγή	1
Σύγκρουση με προσωπικό ΠΝ	1
Αναρχικός	2
Επίθεση σε προξενικό Υπάλληλο	2
Επικίνδυνος	2
Ταραχοποιός	2
Ανυπακοή - Έλλειψη σεβασμού	4
Σύλληψη - κράτηση	7
Μη επιβίβαση - ανάληψη υπηρεσίας	13
Ημερολογιακή εγγραφή	16
Στάση	20
Λιποταξία	243
Γενικό άθροισμα	315

Στοιχεία Γραφήματος 9.5.: Ο ακόλουθος Πίνακας έχει συνταχθεί με βάση επεξεργασμένα στοιχεία των αιτιών των απολύσεων των ναυτικών στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

Πίνακας 9.5. Απολύσεις ανά κατηγορία αδικημάτων ΠΠΚΕΝ 1920-1940

Κατηγορία αδικημάτων	**Σύνολο**
Υπηρεσία στο πλοίο	257
Τάξη και πειθαρχία	38
Ανυπακοή στις αρχές	4
Ημερολογιακή εγγραφή	16
Σύνολο	315

Στοιχεία Γραφημάτων 9.6. και 9.7.: Ο ακόλουθος Πίνακας έχει συνταχθεί με βάση επεξεργασμένα στοιχεία των αιτιών των απολύσεων των ναυτικών στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

Πίνακας 9.6. Είδη αδικημάτων - παραπτωμάτων ανά πενταετία 1920-1940

Είδος αδικήματος	1920-1924	1925-1929	1930-1934	1935-1940	Σύνολο
Υπηρεσία πλοίου	56	80	33	88	257
Ανυπακοή στις αρχές	2	0	2		4
Τάξη και πειθαρχία	20	6	11	17	54
Σύνολο	78	86	46	105	315

Στοιχεία Γραφήματος 9.8.: Τα στοιχεία έχουν αντληθεί από τον Πίνακα 9.7. του Κεφαλαίου 9 κι έχει σχηματιστεί βάσει των δεδομένων της ΝΕΠΕΜ. Όπως έχουμε αναφέρει στη σελ. 11 στον Πρόλογο της παρούσας διατριβής οι κατηγορίες των τόπων καταγωγής των ναυτικών συνίστανται στη Χίο, στην Κεφαλληνία, στις Κυκλάδες, στην Αττική και σε τρεις μείζονες περιοχές (Αιγαίο, Ανατολική Ελλάδα, Δυτική Ελλάδα) βάσει της γεωγραφικής διάταξης της χώρας. Στο Αιγαίο συμπεριελήφθησαν όλοι οι ναυτικοί με καταγωγή από νησιά του Αιγαίου πλην Χίου και Κυκλάδων (Λέσβος, Κρήτη, Σάμος), στην Ανατολική Ελλάδα όλες οι ακτές και οι πλησίον περιοχές της ανατολικής ενδοχώρας (Αργολίδα, Αρκαδία, Δράμα, Εύβοια, Έβρος, Θεσσαλονίκη, Καβάλα,Κιλκίς, Κοζάνη, Λακωνία, Λάρισσα, Πέλλα, Ροδόπη, Σέρρες, Τρίκαλα, Φλώρινα, Χαλκιδική) ενώ στη Δυτική Ελλάδα τα νησιά του Ιονίου πλην της

Κεφαλληνίας κι οι δυτικές ακτές της χώρας (Αιτωλοακαρνανίας, Άρτα, Αχαΐα, Ζάκυνθος, Ιωάννινα, Κέρκυρα, Μεσσηνία, Φθιώτιδα). Στους Αλλοδαπούς (ναυτικοί εξωτερικού) συμπεριελήφθησαν και οι άγνωστης καταγωγής ενώ στους Αττικείς όσοι αναγράφονταν ως Έλληνες.

Στοιχεία Γραφήματος 9.9.: Τα στοιχεία έχουν αντληθεί από τον Πίνακα 9.8.που ακολουθεί. Η κατηγοριοποίηση των μελών του πληρώματος έγινε με βάση την ισχύουσα διαίρεση σε πλήρωμα καταστρώματος ή γεφύρας, μηχανής και γενικών υπηρεσιών. Στο πλήρωμα καταστρώματος ανήκουν οι ειδικότητες πλοιάρχου, ανθυποπλοιάρχου, υποπλοιάρχου, ναυκλήρου, ναυτών, ξυλουργού και ναυτοπαίδων, στο πλήρωμα μηχανής οι ειδικότητες πρώτου, δεύτερου, τρίτου και τέταρτου μηχανικού, του αρχιθερμαστή, του ανθρακέα, του λιπαντή και του ηλεκτρολόγου, ενώ στο πλήρωμα γενικών υπηρεσιών οι ειδικότητες ασυρματιστή ή ραδιοτηλεγραφητή, μαγείρου, λογιστή και θαλαμηπόλου. Η περίπτωση του ηλεκτρολόγου δεν μπορεί να αξιολογηθεί και να ληφθεί υπόψη καθώς δεν πρόκειται για ικανοποιητικό δείγμα (δύο μόνο περιπτώσεις).

Πίνακας 9.8. Αδικήματα – παραπτώματα σε σχέση με την ειδικότητα 1920-1940

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	488	22	5%
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	228	2	1%
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	222	3	1%
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	208	7	3%
Δοκ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	80	2	3%
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	44	0	0%
ΕΠΙΒΑΙΝΩΝ	13	0	0%
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ	5	0	0%
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ	2	1	50%
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	525	28	5%
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	2.101	107	5%
ΛΙΠΑΝΤΗΣ	115	2	2%
ΛΟΓΙΣΤΗΣ	23	1	4%
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	354	21	6%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α	227	2	1%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β	257	3	1%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ	265	6	2%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Δ	25	1	4%
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	213	3	1%
ΝΑΥΤΗΣ	1.602	78	5%
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	222	17	8%
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	101	4	4%
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	209	1	0%
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ	12	0	0%
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	267	3	1%
χωρις προσδιορισμο	10		0%
Σύνολο	7.818	315	4%

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων ΝΕΠΕΜ

Στοιχεία Γραφήματος 9.11.: Πρόκειται για επεξεργασμένα στοιχεία των λιποταξιών ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των λιποταξιών ανά πενταετία εμφανίζεται στον ακόλουθο Πίνακα 9.9. «Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο»:

Πίνακας 9.9. Λιποταξίες ελλήνων ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940

Έτη	Αριθμός λιποταξιών
1920-1924	50
1925-1929	79
1930-1935	31
1936-1940	83
Σύνολο	243

Στοιχεία Γραφήματος 9.12.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στην *ΕΕΝ* , τ. Φεβρουαρίου 1930. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία η ποσοστιαία κατανομή των λιποταξιών ανά προορισμό κατά τα έτη 1927, 1928 και 1929 έχει ως εξής :

Πίνακας 9.11. Προορισμός λιποτακτών περιόδου 1927-1929

Προορισμός λιποτακτών	1927	1928	1929	Μέσος όρος
Βόρεια Αμερική	64%	69%	70%	67%
Νότια Αμερική	9%	9%	9%	9%
Βόρεια Ευρώπη κι Αγγλία	8%	8%	5%	7%
Γαλλία (Αποικίες Αφρικής)	2%	8%	8%	6%
Λοιποί λιμένες	17%	6%	8%	11%

Στοιχεία Γραφήματος 9.13.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στα *Ν.Χ.* , τ. 122 της 15-01-1936. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία η κατανομή των λιποταξιών ανά προορισμό το 1935 είχε ως εξής :

Πίνακας 9.12. Προορισμός λιποτακτών έτους 1935

Προορισμός	Αριθμός λιποτακτών	Ποσοστό
Βόρεια Αμερική	235	68%
Νότια Αμερική	23	6%
Λοιποί λιμένες	43	12%
Αυστραλία	19	5%
Ελλάδα	34	9%
Σύνολο	354	100

Στοιχεία Γραφήματος 9.14.: Επεξεργασμένα στοιχεία των λιποταξιών ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των λιποταξιών που έγιναν ανά χώρα στο μεσοπόλεμο, εμφανίζεται στον ακόλουθο Πίνακα 9.13. ως εξής:

Πίνακας 9.13. Λιποταξίες ανά χώρα στο μεσοπόλεμο 1920-1940

Χώρα προορισμού	Αριθμός λιποτακτών
ΑΓΓΛΙΑ	13
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	10
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	15

ΓΑΛΛΙΑ	2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3
ΕΛΛΑΔΑ	6
ΗΠΑ	121
ΙΝΔΙΑ	2
ΙΣΠΑΝΙΑ	2
ΙΤΑΛΙΑ	7
ΚΑΝΑΔΑΣ	15
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	3
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	3
ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ	1
ΠΟΛΩΝΙΑ	2
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1
ΡΩΣΙΑ	1
Γενικό άθροισμα	207

Στοιχεία Γραφήματος 9.15.: Επεξεργασμένα στοιχεία των λιποταξιών ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των λιποταξιών που έγιναν ανά ήπειρο κατά το μεσοπόλεμο, εμφανίζεται ως εξής :

Πίνακας 9.14. Κατανομή λιποτακτών ανά ήπειρο – περιοχή στο μεσοπόλεμο 1920-1940

Ήπειρος - Περιοχή	Αριθμός λιποτακτών
ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	136
ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ	25
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	18
ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ	11
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	9
ΕΛΛΑΔΑ	6
ΙΝΔΙΑ	2
Σύνολο	207

Στοιχεία Γραφήματος 9.16.: Τα στοιχεία προέρχονται από τη ΔΕΝ κι έχουν δημοσιευθεί στα *Ν.Χ.* , τ. 122 της 15-01-1936. Σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία η κατανομή των λιποταξιών ανά ειδικότητα το έτος 1935 είχε ως εξής :

Πίνακας 9.15. Κατανομή λιποτακτών έτους 1935 ανά ειδικότητα

Ειδικότητα	Αριθμός λιποτακτών
Θερμαστές	118
Ναύτες	108
Ανθρακείς	53
Θαλαμηπόλοι	26
Ναυτόπαιδες	11
Μάγειροι	7
Ναύκληροι	6
Αρχιθερμαστές	5
Μηχανικοί Γ	3

Λιπαντές	3
Ξυλουργοί	3
Δόκιμοι πλοίαρχοι	2
Δόκιμοι Μηχανικοί	2
Διάφοροι	7
Σύνολο	354

Στοιχεία Γραφήματος 9.17.: Επεξεργασμένα στοιχεία των λιποταξιών ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των λιποταξιών που έγιναν ανά ειδικότητα στο μεσοπόλεμο, εμφανίζεται ως εξής :

Πίνακας 9.16. Λιποταξίες ανά ειδικότητα στο μεσοπόλεμο

Ειδικότητα	Συνολικός αριθμός ναυτολογήσεων	Αριθμός λιποτακτών	Ποσοστό
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	2.101	79	3.76%
ΝΑΥΤΗΣ	1.602	65	4.06%
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΣ	525	24	4.57%
ΜΑΓΕΙΡΟΣ	354	19	5.37%
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣ	488	16	3.28%
ΝΑΥΤΟΠΑΙΣ	222	15	6.76%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ	265	4	1.51%
ΞΥΛΟΥΡΓΟΣ	101	4	3.96%
ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ	208	3	1.44%
ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ	213	3	1.41%
ΑΡΧΙΘΕΡΜΑΣΤΗΣ	222	2	0.90%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β	257	2	0.78%
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	228	1	0.44%
ΔΟΚΙΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	80	1	1.25%
ΛΙΠΑΝΤΗΣ	115	1	0.87%
ΛΟΓΙΣΤΗΣ	23	1	4.35%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α	227	1	0.44%
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Δ	25	1	4.00%
Χωρίς προσδιορισμό	10	1	10.00%
ΔΟΚΙΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	44		0%
ΕΠΙΒΑΙΝΩΝ	13		0%
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ	5		0%
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ	2		0%
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	209		0%
ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ	12		0%
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ	267		0%
ΣΥΝΟΛΟ	7.818	243	3.11%

Στοιχεία Γραφήματος 9.18. : Επεξεργασμένα στοιχεία των λιποταξιών ναυτικών όπως έχουν καταχωρηθεί στη ηλεκτρονική βάση ΝΕΠΕΜ. Ο αριθμός των λιποταξιών που έγιναν με βάση τον τόπο καταγωγής των λιποτακτών ναυτικών στο μεσοπόλεμο, εμφανίζεται ως εξής :

Πίνακας 9.17. Λιποταξίες ανά τόπο καταγωγής ναυτικών στο μεσοπόλεμο 1920-1940

Τόπος καταγωγής	Σύνολο ναυτικών	Σύνολο λιποτακτών	Ποσοστό
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	1.672	22	1.32%
ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ - ΑΓΝΩΣΤΗ	1.384	62	4.48%
ΧΙΟΣ	1.301	46	3.54%
ΑΤΤΙΚΗ	1.131	15	1.33%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	856	50	5.84%
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	785	23	2.93%
ΑΙΓΑΙΟ	426	12	2.82%
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	263	13	4.94%
Σύνολο	7.818	243	3.11%

Πίνακας 9.19. Απεργιακά γεγονότα 1934

Πλοίο/Λιμάνι	Αιτήματα	Συμμετέχοντες - Αποτελέσματα
Περίοδος: Ιούλιος 1934		
24 πλοία – Ρόττερνταμ, Κάρντιφ, Μπάρρυ, Τάϊν, Νιούπορτ, ΠόρτΧάλμποτ, Χούλ, Γλασκώβη, Λίβερπουλ, ΜπουένοςΆϊρες, κ.α	Ακύρωση συμβατικού μισθολογίου, Τροφοδοσία, Οκτάωρο, Εφαρμογή νόμου περί συνθέσεων, Χορήγηση προγεύματος	Σύλληψη 35 απεργών στο Ρόττερνταμ
Περίοδος: Ιούλιος 1934		
Όρος Πέρα – Μπουένος Άϊρες	Τροφοδοσία Οκτάωρο	Κατώτερο πλήρωμα - Επέκταση απεργίας και σε άλλα ελλιμενισμένα ελληνικά πλοία
Πανάχραντος - Μπουένος Άϊρες	Απόλυση Β Μηχανικού	Κατώτερο πλήρωμα Απόλυση Β Μηχανικού
Διάφορα πλοία – Ρόττερνταμ	Μη εφαρμογή νέου μισθολογίου	100 άτομα (Κατώτερα πληρώματα) - Συμπλοκές απεργών κι απεργοσπαστών Συλλήψεις κι αποστολή ταραξιών στην Ελλάδα για να δικαστούν Δημιουργία επεισοδίων με προξενείο Άρνηση ολλανδικών αρχών για έγκριση άφιξης νέων πληρωμάτων Δυσχέρειες εύρεσης πληρωμάτων
Περίοδος: Αύγουστος – Σεπτέμβριος 1934		
Όρος Όσσα - Μπίτσχαμ	Λειτουργία επιτροπής καραβιού	14 μέλη πληρώματος -Συλλήψεις από αγγλική αστυνομία για στάση
Αξιός, Αλίκη, Κ. Κτιστάκης, Ωνάσης Σωκράτης – Μπουένος Άϊρες	Κατάργηση νέου μισθολογίου – Αύξηση μισθοδοσίας	Κατώτερα πληρώματα - Διαταγή Υπ. Ναυτικών για απόλυση κι αποστολή απεργών στην Ελλάδα, ναυτολόγηση αλλοδαπών και δικογραφίες για εγκατάλειψη θέσης, ανυπακοής και στάσης) Αίτημα αντικατάστασης αναπληρωτή

		Προξένου Μπ. Άϊρες
Γεώργιος Λιβανός		13 μέλη πληρώματος Με διαταγή του Υπ. Ναυτικών δικογραφίες για εγκατάλειψη θέσης, στάση, παράνομη απουσία
Περίοδος: Φθινόπωρο 1934		
Αλίκη – Μπουένος Άϊρες	Τροφοδοσία, Αύξηση μισθοδοσίας, Κακή μεταχείριση	14 μέλη του πληρώματος Λόγω υπερφόρτωσης το πλοίο είχε προσαράξει στον ποταμό Πλέητ. Έλεγχος αρχών Αργεντινής Σύλληψη ναυτικών για άρνηση εργασίας (στάση)
Αττικός – Εν πλω		«Περιορισμός» πλοιάρχου από το πλήρωμα
Αλέκος, Αιγεύς, Καλυψώ Βεργωτή, Μαρουκώ Πατέρα	Απεργία συμπαράστασης στους απεργούς του Αλίκη	

Πηγή: Δημοσιεύματα *ΝΧ* και *ΕΕΝ* έτους 1934, Δ. Λιβιεράτος, *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα (1932-1936) – Δ' τόμος,* Εναλλακτικές εκδόσεις / Ιστορική Μνήμη 6, Φεβρουάριος 1994, Αθήνα.

ΠΗΓΕΣ

Α. ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΟΧΗΣ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ (ΝΕΠΕΜ)

Εκατόν σαράντα πέντε (145) ναυτολόγια ελληνικών εμπορικών πλοίων εκδοθέντα σε λιμάνια του εξωτερικού (Μασσαλία, Κάρδιφ, Μπουένος Άϊρες, Νιούκαστλ, Λονδίνο, Ρόττερνταμ, Αμβέρσα, Γένοβα, κ.λπ.), τα οποία διατέθηκαν από τα αρχεία της Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (παλιότερα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κλπ.). Τα κύρια στοιχεία των ναυτολογίων (είδος, όνομα, χωρητικότητα, ιπποδύναμη μηχανής, λιμένας νηολόγησης, πλοιοκτήτης, φορτίο, αριθμός πληρρώματος και συνήθεις λιμένες προσεγγίσεων των πλοίων καθώς και ονοματεπώνυμο, καταγωγή, έτος γέννησης, έτος ναυτολόγησης, ηλικία κατά τη ναυτολόγηση, ειδικότητα, μισθός, διάρκεια ναυτολόγησης των ναυτικών) καταχωρήθηκαν σε ψηφιακή βάση δεδομένων ΝΕΠΕΜ.

2. ΨΗΦΙΑΚΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΚΥΝ)

Ψηφιακή βάση δεδομένων με 5.788 καταχωρήσεις υπηρεσίας ναυτικών βάσει δείγματος 10% του αριθμού πλοιάρχων, υποπλοιάρχων και ναυκλήρων της βάσης ΝΕΠΕΜ. Τα στοιχεία αφορούν στο ονοματεπώνυμο και πατρώνυμο, τόπο και ημερομηνία γέννησης, είδος και τάξη διπλώματος/ άδειας/ πτυχίου, διάρκεια και ειδικότητα ναυτολόγησης των ναυτικών και το όνομα του πλοίου που είχαν ναυτολογηθεί.

Β. ΔΗΜΟΣΙΕΥΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ :

1. Αλεξανδράκης Παναγιώτης Εμ. – Επιλιμενάρχης, *Τα Οικονομικά του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου των ετών 1910-1926,* Ν. Καργιωτάκης & Σια, Αθήναι 1927.

2. Αρχηγείο Ναυτικού, *Ελλάς και Θάλασσα*, Αθήνα Ιούνιος 1977.

3. Γεωργακόπουλος Γεώργιος Ε., Διευθυντής Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., Αντιπλοίαρχος Λιμενικός, *Η λειτουργία και εξέλιξις των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού - Αι απαραίτητοι νομοθετικαί μεταρρυθμίσεις και το ζήτημα τοποθετήσεως μεγάλων κεφαλαίων των Νομικών Προσώπων γενικώς,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1937.Γκίκας Αναστάσιος (επιμ.), *ΠΕΜΕΝ 1901-2001 Οι ναυτεργάτες στο δρόμο της ταξικής πάλης*, Εκδ. ΠΕΜΕΝ & Α.ΡΙ.ΣΤΟ.Σ., Αθήνα Φεβρουάριος 2005.

4. Γοργορίνης Σπυρίδων, *Ναυτιλιακός Κώδιξ, Τόμος Α,* Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1904.

5. Γοργορίνης Σπυρίδων, «*Συνέκδημος του Λιμενάρχου και του Ναυτιλλομένου, Νόμοι – Διατάγματα – Εγκύκλιοι μετά πλείστων υπό το κείμενον σημειώσεων, παραπομπών, παρατηρήσεων και αλφαβητικού πίνακος των περιεχομένων εν τέλει*», Σπυρίδων Κουσουλίνος, Αθήνα 1896.

6. Γρηγοράκης Θεόδωρος Γρηγ., *Λιμενική Υπηρεσία,* Εκδ. Υπουργείου Ναυτικών, Εν Αθήναις 1919.

7. Εκδοσεις 4ης Αυγούστου – Αριθ. 7, *Η εμπορική ναυτιλία και το Νέον Κράτος*, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1937.

8. *Έκθεσις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Ωκεανοπόρου Φορτηγού Ναυτιλίας προς την επί της Ναυτιλίας Διακομματικήν Επιτροπήν*, Αθήναι 1948.

9. Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος, *Ιστορία του Λιμενικού Σώματος*, Έκδοση ιδίας 1999.

10. Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον, *Γενικός Ισολογισμός έτους 1935,* Σ. Γαληνάκης – Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1936.

11. Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον, *Γενικός Ισολογισμός έτους 1936,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι, 1937.

12. Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον, *Μελέται (επί της οικονομικής καταστάσεως αυτού)*, Νικ. Β. Καρύδης, Αθήναι 1952.

13. Ντούνης Χρήστος, *Τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες 1900-1950,* Finatec Α. Ε., Αθήνα 2000.

14. Παπαδημητρόπουλος Ι. (επιμ.), *Πανδέκτης του δικαίου των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας,* Αθήναι 1939.

15. *ΠΝΟ, 40 χρόνια δράση και αγώνες της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας – Σύντομη εξιστόρηση της ιδρύσεως, της δράσεως και των αγώνων της ιστορικής ΠΝΟ,* Βιβλιοθήκη ΠΝΟ, Πειραιεύς 1961.

16. Σκαρπέτης Β., Ζάρκος Σ.και Χατζηγεωργίου Γ. (έρευνα, συγκέντρωση και ταξινόμηση ιστοτικού υλικού) - Ευστ. Μπάτης (σύνθεση και τελική επεξεργασία κειμένων), *Ιστορία Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου - Πρώτης Εκατονταετίας (1861-1961),* Πειραιεύς, ΝΑΤ, Σεπτέμβριος 1971.

17. *Συλλογή των περί Εμπορικού Ναυτικού και των Προξενείων της Ελλάδος επισήμων πράξεων*, Τυπογραφείον Κ. Αντωνιάδου, Αθήνα 1905.

18. *Το εν Σύρω Ναυτιλιακόν Συνένδριον της 1ης Σεπτεμβρίου 1902,* Επιμέλεια. Οργανωτικής Επιτροπής και Δαπάνη Δήμου Ερμουπόλεως, Ερμουπόλει Σύρου 1902.

19. *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Πρώτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931.

20. *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Δεύτερον, Τα πρακτικά των συνενδριάσεων, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931.

21. *Τα πεπραγμένα της Επιτροπής επί της Εμπορικής Ναυτιλίας*, Τεύχος Τρίτον, Τα πορίσματα της Επιτροπής, Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 1931.

22. Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, *Γενικός Ισολογισμός 1935 – Σχετικαί εκθέσεις και πίνακες,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1936.

23. Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, *Γενικός Ισολογισμός 1935 – Σχετικαί εκθέσεις και πίνακες,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1936.

24. Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, *Γενικός Ισολογισμός 1936 – Σχετικαί εκθέσεις και πίνακες,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1937.

25. Ταμείο Προνοίας Εργατών Θαλάσσης, *Γενικός Ισολογισμός 1936 – Σχετικαί εκθέσεις και πίνακες,* Γ. Βαλλιανάτος, Αθήναι 1937.

26. *Τέσσαρα χρόνια διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά : 4 Αυγούστου 1936-4 Αυγούστου 1940*, Τόμος 1, Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού - Εκδόσεις 4ης Αυγούστου, 1941.

27. Τριάντης Σπύρος Σ., *Το ναυτεργατικόν ζήτημα – Εισήγησις προς την Διακομματικήν Επιτροπήν επί της Εμπορικής Ναυτιλίας,* Αθήναι 1949.

28. Τσακίρης Π.Γ. , *Ευρετήριον νομοθεσίας Υπουργείου Εμπορ. Ναυτιλίας (1934-1948), ---,* Αθήναι 1949.

29. Τσούρης Γεώργιος, *Το ποινικό και πειθαρχικό καθεστώς των ναυτικών εις την νομοθεσίαν των διαφόρων κρατών,* Ανάτυπο μελέτης που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*, στα τεύχη 838 και 839 του 1970.

30. Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας – Διεύθυνσις Μελετών, *Ευρετήριον νομοθεσίας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας 1833-1933, ---,* Αθήναι 1951.

31. Υπουργείον Ναυτικών – Διεύθυνσις Εμπορικού Ναυτικού – Τμήμα Μελετών, *Συλλογή εγκυκλίων Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού Α' εξαμηνίας 1930,* Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1930.

32. Υπουργείον Ναυτικών – Διεύθυνσις Εμπορικού Ναυτικού – Τμήμα Α – Γραφείον Διεκπεραιώσεως, *Συλλογή εγκυκλίων Διευθύνσεως Εμπορικού Ναυτικού εξαμηνίας 1919-1929, ---,* Αθήναι Νοέμβριος 1929.

33. Υπουργείον Ναυτικών – Διεύθυνσις Εμπορικής Ναυτιλίας – Τμήμα Γ, *Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας εν Ύδρα – Νόμος, Διατάγματα, Κανονισμός,* [1930].

34. Υπουργείον Ναυτικών – Διεύθυνσις Εμπορικού Ναυτικού, *Κανονισμός και πρόγραμμα εκπαιδεύσεως των εν Πειραιεί Νυκτερινών Σχολών Μηχανικών Πειραϊκού Συνδέσμου και Προμηθέως,* Εκ του Εθνικού Τυπογραφείου, Εν Αθήναις 1931.

Γ. ΑΡΧΕΙΑ:

1. Αρχείο Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής/ Ινστιτούτου Εμπορικής Ναυτιλίας και Λιμενικού Σώματος : Εγκύκλιοι, μελέτες, έγγραφα διαφόρων ετών περιόδου 1925-1940.
2. Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» : Επιστολές, υπομνήματα, αναφορές διαφόρων ετών περιόδου 1920-1935.
3. Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου του Μουσείου Μπενάκη: Επιστολές, υπομνήματα, αναφορές διαφόρων ετών περιόδου 1920-1935.
4. Βουλή των Ελλήνων/Επίσημα πρακτικά συνεδριάσεων Βουλής : Πρακτικά Βουλής των Ελλήνων, Συνενδρίασις της ΛΖ΄ της 26 Νοεμβρίου 1918, Κ΄ Περίοδος, Γ΄Σύνοδος.
5. Αρχείο Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου (ΕΛΙΑ) : Αρχείο Δ.Ι. Αντωνίου (1904-1985), Σύρμα Αναστασίου και Θεοδώρου (1718-1932), Δημητράτου Αριστείδη (1818-1985) και Καρακάση Στέφανου (1943-149).
6. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδο (ΕΣΥΕ) : Στατιστικά δελτία ετών 1928.
7. Αρχείο της Βουλής: Εισηγητικές εκθέσεις διαφόρων νόμων περιόδου 1930-1935.
8. Διαρκής Κώδικας Νομοθεσίας του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (γνωστής ως Κώδικας Ραπτάρχη) : Τόμοι περί Εμπορικής Ναυτιλίας (νόμοι, διατάγματα και αποφάσεις).
9. Μπενάκειος Βιβλιοθήκη: Ευρετήρια νομοθεσίας 1919-1940.
10. Ναυτικό Μουσείο Πειραιά : Μελέτες, έγγραφα περιόδου 1919-1936.

Δ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:

1. *Επιθεώρησις Εμπορικού Ναυτικού*, τεύχη ετών 1926-1940.
2. *Ίστωρ,* τ. 9/1996, ΙΣΣΝ:1105-2791.
3. *Ναυτική Επιθεώρησις*, τεύχη διαφόρων ετών.
4. *Ναυτικά Χρονικά,* τεύχη ετών 1931-1940.
5. *Πλοιαρχική Ηχώ,* τεύχη ετών 1936-1940.
6. *Τα Ιστορικά,*τ. 10/1989, τ. 11/1989 και τ. 14/15 1991.
7. *Immigrants and minorities,* Volume 13, 1994 – Issue 2-3.

8. *International Journal of Maritime History*, IX, No. 1 (June 1997).
9. *International Review of Social History* Vol. 36, No. 2 (1991).
10. *Research of Maritime History*, No. 7 - «The market for seamen in the age of sail» - December 1994, No 18 - «Merchants and Mariners: Selected maritime writings of David M. Williams» -2000 και No. 27, «Sail and steam : Selected maritime writings of *Yrjö Kaukiainen*» - 2010.
11. *The Mariner's Mirror (*http:// dx.doi.org/10.1080/00253359.2014.866374) της 5-02-2014.
12. *The Nothern Mariner–Le Marin du nord,* VII, No. 4 (October 1997).

Ε. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ:

http://www.ilo.org (Διεθνείς Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας)
http://www.venizelosarchives.gr
http://www.elia.org.gr
http://www.elinyae.gr/el
http://www.chios-medical.gr/Georgantis.htm.
http://www.et.gr
http://museum.yen.gr/History.htm
https://www.maritime-museum.gr
http://www.vliz.be

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

Α. ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ:

Αγαλλόπουλος Χρήστος Ν., *Εισαγωγή εις το εργατικόν δίκαιον*, Κέντρο Κοινωνικών Σπουδών της Α.Β.Σ.Π., Πειραιάς 1958.

Αθανασίου Σάββας Ν., *ΥΕΝ και Λιμενικό Σώμα- 90 χρόνια από την ίδρυση του Λιμενικού Σώματος (1919-209),* Έκδ. ιδίου, Πειραιάς 2009.

Αθηναίος Ευαγ. Ν., *Σύμβασις ναυτολόγησης*, Έκδ. ιδίου, Πειραιάς 1981.

Αλεξίου Θανάσης*, Εργασία, Εκπαίδευση και Κοινωνικές Τάξεις, Το ιστορικό – θεωρητικό πλαίσιο*, Παπαζήσης, Αθήνα 2002.

Αμπατιέλος Αντώνης, *Μια ζωή στον αγώνα – Με μετερίζι το ελληνικό καράβι,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1996.

Αντωνιάδης Ξενοφών, *Ο νέος Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδιξ Εμπορικού Ναυτικού,* Εμμ. Ν. Σταυριδάκης, Πειραιεύς 1973.

Αντωνιάδης Ξενοφών, *Ο πλοίαρχος ως φορεύς δημοσίας εξουσίας κι άλλα θέματα δημοσίου ναυτικού δικαίου,* Ε.Ν. Σταυριδάκης, Πειραιάς 1972.

Αντωνιάδης Ξενοφών - Πλωτάρχης Λιμενικός, *Το ναυτικόν Ατύχημα (Διοικητικός Έλεγχος),* Έκδ. ιδίου, Αθήνα χ.χ.

Αργυρόπουλος Περικλής, *Απομνημονεύματα, από 1885 έως 1936,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1970.

Βαξεβάνογλου Αλίκη, *Οι έλληνες κεφαλαιούχοι 1900-1940, Κοινωνική και οικονομική προσέγγιση,* Θεμέλιο, Αθήνα 1994.

Βαρβαρέσος Κυριάκος, *Έκθεσις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος*, Σαββάλας, Αθήνα 2002.

Βεργόπουλος Κώστας, *Εθνισμός και οικονομική ανάπτυξη. Η Ελλάδα στο μεσοπόλεμο*, Εξάντας, Αθήνα 1978.

Βερνάρδος Αναστάσιος Α., *Το Δίκαιον της ναυτικής εργασίας*, Αφοι Π. Σάκκουλα, Αθήναι 1980.

Βουτυράς Σταύρος Αλ., *Εργατικό Δίκαιο – Γενική Θεώρηση, Τεύχος Α,* Απ. Αναστασίου, Αθήνα 1986.

ΓεωργακόπουλοςΓεώργιος Ε. - Αντιπλοίαρχος Λιμενικός, *Η λειτουργία και εξέλιξις των Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού και αι απαραίτητοι νομοθετικαί μεταρρυθμίσεις*, Γερ. Βαλλιανάτος, Αθήνα 1937.

Γεωργακόπουλος Γεωρ. Ε. - Επιλιμενάρχης, *Το ελληνικόν ναυτικόν διά μέσου των αιώνων – Ένα βλέμμα εις την ναυτικήν ιστορίαν,* Τύποις Αδελφών Σαρρή, Εν Αθήναις 1933.

Γεωργακοπούλου Βασιλική, *Αγορά εργασίας και σύγχρονες εργασιακές σχέσεις*, ΙΝΕ ΟΤΟΕ, Αθήνα 1995.

Γεωργαντόπουλος Ελευθ. Α. - Αντιπλοίαρχος ΛΣ, *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και η τελευταία ναυτιλιακή κρίσις*, Διατριβή επί διδακτορία εγκριθείσα υπό της εν Αθήναις Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, Εκδ. Ιδίου, Αθήναι 1952.

Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος Α., *Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική 1931-1961*, (Ανάτυπον εκ του περιοδικού *Σπουδαί*, τεύχος 1ον, ακαδ. έτους 1962-1963), Πειραιεύς 1962.

Γεωργαντόπουλος Ελευθέριος Α., *Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική Ι,* Τρίτη Έκδοσις, Καραμπερόπουλος, Πειραιεύς 1982.

Γεωργιάδης Γ.Α., *Η πάλη των τάξεων εν Ελλάδι*, Εκδοτικό Τμήμα Σοσιαλιστικού Εργατικού Κόμματος της Ελλάδος (Κομμουνιστικού), Αθήναι 1921.

Γκουζούλη Όλγα, *Ναυτική εκπαίδευση*, ΙΟΒΕ, Αθήνα 1980.

Γκρέκου Μαρία (επιμ.), *Αριστοτέλης Ωνάσης*, Καλοκάθης, Αθήνα χ.χ.

Δαφνής Γρηγόριος, *Η Ελλάς μεταξύ δύο πολέμων 1923-1940*, Τόμος Δεύτερος, Κάκτος, Αθήνα 1997.

Δεληγιάννης Χαράλαμπος Α., *Εγχειρίδιο ναυτολογίας – Ποινικό και πειθαρχικό δίκαιο στη ναυτική εργασία*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2006.

Δερτιλής Γ.Β., Κωστής Κ. (επιμ.), *Θέματα νεοελληνικής ιστορίας (18ος- 20ος αιώνας),* Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή 1991.

Διβάνη Λένα, *Η «ύπουλος θωπεία» - Ελλάδα και ξένοι, 1821-1940*, Καστανιώτης, Αθήνα 2014.

Δουκάκης Νάντης-Λάζαρος, *Εργασιακές σχέσεις – Οικονομία και Θεσμοί*, Οδυσσέας, Αθήνα 1988.

Δουργούτης Παναγ. - Αντιπλοίαρχος Λιμενικός - Διευθυντής ΝΑΤ, *Ο ασφαλιστικός χαρακτήρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου,* Σ. Γαληνάκης – Γ. Βαλλιανάτος, Εν Αθήναις 1936.

Εμπειρίκος Ε., *Περί της ατμήρους ημών ναυτιλίας*, Εκ του τυπογραφείου Παρασκευά Λεώνη, Εν Αθήναις 1900.

Ευελπίδης Χρ., *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Ελλάδος*, Αργ. Παπαζήσης, Αθήναι 1950.

Ζάρρας Ιωάννης Λ., Διευθυντής Υφυπουργείου Εργασίας, *Ανεργία και εκ περιτροπής εργασία*, Πυρσός ΑΕ, Αθήνα 1940.

Ζολώτας Ξενοφών, *Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανίσεως*, Ελευθερουδάκης, Αθήνα 1926.

Θανοπούλου Ελένη Α. , *Ελληνική και διεθνής ναυτιλία - Αλλαγές στο διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία: Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου*, Παπαζήσης, Αθήνα 1994.

Θεοτοκάς Γιάννης, *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων,* Β' Έκδοση εμπλουτισμένη, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2011.

Θεοτοκάς Γιάννης –Χαρλαύτη Τζελίνα, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις – Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.

Θεοτοκάς Γιάννης, Λεκάκου Μαρία, κ.ά., *Ελληνική ναυτιλία, Απασχόληση και ανταγωνιστικότητα, Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*, Gutenberg, Αθήνα 2008.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Τόμος ΙΕ, Νεώτερος ελληνισμός από 1913 ως 1941.

Ιωαννίδης Αλέξης, *Ο Αινιγματικός Χρόνος της Μισθωτής Εργασίας*, Παπαζήσης, Αθήνα 2009.

Καμβύσης Δημήτριος Ν., *Ναυτεργατικόν Δίκαιον, Νομοθεσία – Ερμηνεία – Σχόλια – Νομολογία*, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήναι 1977.

Καρακιουλάφη Χριστίνα, *Εργασιακές σχέσεις – Θεωρητικές προσεγγίσεις και εμπειρικά ζητήματα,* Παπαζήσης, Αθήνα 2012.

Καρακιουλάφη Χριστίνα - Σπυριδάκης Μάνος (Επιμ.), *Εργασία και Κοινωνία,* Διόνικος, Αθήνα 2010.

Καρδάσης Βασίλης, *Από του ιστίου εις τον ατμόν – Ελληνική εμπορική ναυτιλία 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα χ.χ.

Κατσαμπής Κωνσταντίνος - Διδάκτωρ της Νομικής - Επιλιμενάρχης Β΄, *Καθήκοντα και υποχρεώσεις του πλοιάρχου του Εμπορικού Ναυτικού*, Στυλ. Γαληνάκης, Αθήνα 1930.

Κατσανέβας Θόδωρος και συνεργάτες Ελένη Χατζηχαρίτου, Χρήστος Τζεκίνης, *Οικονομική της Εργασίας και Εργασιακές Σχέσεις*, Γ΄ Έκδοση, Α. Σταμούλης, Αθήνα 2001.

Καψή Νέλλη, *Ναυτιλιακά κεφάλαια στην ξηρά*, Κέρκυρα, Αθήνα 2005.

Κλάψης Αντώνης, *Ο Ανδρέας Μιχαλακόπουλος και η ελληνική εξωτερική πολιτική 1926-1928,* Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2009.

Κομνηνός Μίνος Δ., *Κασιώτες Ναυτίλοι – Τελευταίες γενιές άξιων θαλασσινών*, Έκδ. ιδίου, Αθήνα 1993.

Κωστής Κώστας, *«Τα κακομαθημένα παιδιά της Ιστορίας» - Η διαμόρφωση του νεοελληνικού κράτους 18ος -21ος αιώνας*, Δ΄ Έκδοση, Πατάκης, Αθήνα 2015.

Κωστής Κώστας και Πετμεζάς Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006.

Καράγιωργας Δ.Π., *Δημόσια Οικονομική 1 – Οι οικονομικές λειτουργίες του κράτους*, Παπαζήσης, Αθήνα 1979.

Κατσαμπής Νικ., *Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία*, Έκδ. ιδίου, 1946.

ΚορρέςΆλκης, *Το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό*, ΙΟΒΕ, Αθήνα1974.

Λαιμός Ανδρέας, *Το ναυτικόν του γένους των Ελλήνων, τόμος Β΄ – Η ανατομία του*, Εκδ. ιδίου, Αθήναι 1969.

Λεοναρδόπουλος ΠΧ. - Επιμενάρχης, *Το Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον – Καθορισμός και επίλυσις του προβλήματος αυτού*, Εκδ. ιδίου, Εν Αθήναις 1933.

Λιαδάκης Σταμάτιος, *Η βιομηχανία και το εργατικό κίνημα στον Πειραιά του μεσοπολέμου*, Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών/Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Ιστορίας, Αθήνα 2014, διαθέσιμη στο http:www.didaktorika.gr/eadd/

Λιάκος Αντώνης, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου - Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας και η ανάδυση των κοινωνικών θεσμών*, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1993.

Λιβιεράτος Δ., *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα (1927-31)*, Εκδόσεις Κομμούνα/Ιστορική Μνήμη 5, Αθήνα 1987.

Λιβιεράτος Δ., *Κοινωνικοί αγώνες στην Ελλάδα (1932-1936) Δ' Τόμος,* Εναλλακτικές εκδόσεις/Ιστορική Μνήμη 6, Αθήνα 1994.

Λιναρδάτος Σπύρος, *4η Αυγούστου,* Ε΄ έκδοση, Θεμέλιο, Αθήνα 1988.

Λούλης Βασίλης, *Μαραμπού - Άπαντα Β΄ τόμος,* Κέδρος, Αθήνα 1980.

Μαργέτης Δημήτριος Χ., *Οδηγός του ναυτικού,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1931.

Ματαράγκας Αίας Α., *Εγχειρίδιον Ναυτικού Δικαίου*, Ι. Λιόντης, Πειραιάς 1973.

Μαυρογορδάτος Γιώργος Θ., *Μελέτες και κείμενα για την περίοδο 1909-1940*, Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή χ.χ.

Μαυρογορδάτος Γιώργος Θ., Χατζηϊωσήφ Χρήστος (επιμ.), *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 1988.

Μεταξάς Βασίλης Ν., *Αρχές ναυτιλιακής οικονομικής*, Παπαζήσης, Αθήνα 1988.

Μεταξάς Νικόλαος Β., *Οι ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης, Βιογραφικά στοιχεία 600 ναυτίλων (1850-1970),* Εταιρεία Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας, Αθήνα 2002

Μηλιός Γιάννης, *Ο ελληνικός κοινωνικός σχηματισμός – Από τον επεκτατισμό στην οικονομική ανάπτυξη,* Εξάντας, Αθήνα 1988.

Μιχαηλίδης Σταύρος Γ., *Οι σχολές Εμπορικού Ναυτικού της Χίου – Σχολή Μηχανικών, Σχολή Ραδιοτηλεγραφητών, Σχολή Πλοιάρχων Οινουσών*, Εκδ. άλφα πι, Χίος 2007.

Μπαμπανάσης Στέργιος, *Ιδιομορφίες της ανάπτυξης στη Νότια Ευρώπη – Υπάρχει νοτιοευρωπαϊκό μοντέλο;* Ίδρυμα Μεσογειακών Μελετών, Αθήνα 1985.

Μπετενιώτης Μανώλης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, Τζέι& Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 2001.

Ντούνης Χρήστος– Αντιναύαρχος Επίτιμος Αρχηγός ΛΣ, *Ναυτιλιακά Δρώμενα Περίοδος 1919 – 1945*, Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς Μάιος 2004.

Παΐζης Γιάννης Γ., *Θαλασσινές αναμνήσεις (1939-1956)*, Παπαζήσης, Αθήνα 1996.

Παπαθανασόπουλος Κωνσταντίνος, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1833-1856) – Εξέλιξη και αναπροσαρμογή*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1983.

Παπαμιχαλόπουλος Δ. Γ., *Το Κράτος και η Εμπορική Ναυτιλία*, Μ. Μαντζαβελάκης, Αθήναι 1925.

Παπαμιχαλόπουλος Δ. Γ., *Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία,* Έκδ. ιδίου, Αθήναι 1964.

Παπαμιχαλόπουλος Δ. Γ. - Δικηγόρος, *Περί του πλοιάρχου νόμω δικαστικού εκπροσώπου του πλοιοκτήτου*, Γερ. Βαλλιανάτος, Αθήνα 1938.

Παπαφωτεινός Παναγιώτης Ν*., Ελληνικόν Ναυτικόν Δίκαιον ήτοι Ερμηνεία του Βιβλίου Δευτέρου του Ελληνικού Εμπορικού Νόμου*, Ν. Καργιωτάκης, Αθήνα 1917.

Πασσιάς Ιωάννης Π., *Ο πλοίαρχος και αι προσωπικαί ευθύναι αυτού: ισχύον εν Ελλάδι δίκαιον*, Πυρσός, Αθήνα 1940.

Πετιμεζάς Θ., *Εμπορικόν Δίκαιον, Τόμος Δεύτερος, Τεύχος Α΄, Ναυτικόν Δίκαιον,* Εστία, Αθήνα 1925.

Πετρινιώτη Ξ., *Κράτος κι εργασιακές σχέσεις – Η πολιτική οικονομία των εργασιακών σχέσεων*, Παπαζήσης, Αθήνα 1985.

Πιζάνιας Πέτρος, *Οι φτωχοί των πόλεων – Η τεχνογνωσία της επιβίωσης στην Ελλάδα το μεσοπόλεμο*, Θεμέλιο, Αθήνα 1993.

Πρόντζας Ευάγγελος Δ.,*Οικονομικός προστατευτισμός και Βαλκανική συνεργασία – Τα ανατολικά καπνά στο μεσοπόλεμο,* University Press Studio, Θεσσαλονίκη 1996.

Πρόντζας Ευάγγελος Δ., *Οικονομικός εθνικισμός – Δοκίμιο στη νεοελληνική ιστορία,* University Press Studio Έκφραση, Θεσσαλονίκη 1999.

Ρηγίνος Μιχάλης, *Παραγωγικές δομές και εργατικά ημερομίσθια στην Ελλάδα, 1909-1936, Βιομηχανία – Βιοτεχνία,* Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα 1987.

Ρήγος Άλκης, *Η Β' ελληνική δημοκρατία 1924-1935 - Κοινωνικές διαστάσεις της πολιτικής σκηνής,* Θεμέλιο, Αθήνα 1988.

Ρήγος Άλκης, *Τα κρίσιμα χρόνια 1936-1941*, Τόμος Δεύτερος, Παπαζήσης, Αθήνα 1995.

Σούρλος Κωνσταντίνος Π. – Πρωτοδίκης, *Η εξουσία του πλοιάρχου – Ημερολόγιον, Έκθεσις*, Ιωάννης Ν. Ζαχαρόπουλος, Αθήνα 1935.

Στεφανάτος Κώστας, *Ναυτεργάτες,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1981.

Στεφανάτος Κώστας, *Το εργατικό και ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα*, Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978.

Τζαμτζής Ι.Α., *Ναυτική Γνώση και Παιδεία στη Νεότερη Ελλάδα 16ος – 19ος αιώνας,* Εκδόσεις Βόλος, Βόλος 2007.

Τότσης Ν.– Τότσης Ι. – Τότσης Χ., *Ναυτιλιακή Εγκυκλοπαίδεια*, τόμος Β΄, Αθήνα 1980.

Τουντόπουλος Βασίλης Δ., *Αμοιβές αλλοδαπών ναυτικών σε ελληνικά πλοία,* Σάκκουλας, Αθήνα – Θεσσαλονίκη 2007.

Τσαγκάρις Ηλίας Ι., *Η σύμβασις ναυτικής εργασίας (Νόμος 1752/1951) από ιστορικής δογματικής συγκριτικής και νομολογιακής απόψεως*, «Το Νομικόν» Νικ. Α. Σάκκουλα, Αθήναι 1953.

Τσαμπής Στρατής, *Στο δρόμο του καθήκοντος και της τιμής,* Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 2001.

Τσούκα Χρυσαφώ Σπ., *Η προστασία των εργαζομένων και οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολογήσεως Πλοίων ως Κεφαλαίων Εξωτερικού*, Αντ. Ν. Σάκκουλας, 2000.

Τσουλφίδης Λευτέρης, *Οικονομική ιστορία της Ελλάδας,* Εκδ. Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη 2003.

Τσουμάνης Κωνσταντίνος Γ., *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και το Ναυτεργατικό Κίνημα (1939-1945)*, Προσκήνιο – Άγγελος Σιδεράτος, Αθήνα 2001.

Φιλιππακόπουλος Φίλιππος Η*., Απόψεις εμποροκρατικής πολιτικής*, Ο Γλάρος Α.Ε., Αθήναι 1945.

Φλάισερ Χάγκεν (επιμ.), *Η Ελλάδα '36-'49. Από τη Δικτατορία στον Εμφύλιο. Τομέςκαι Συνέχειες,* Καστανιώτης, Αθήνα 2003.

Χαρλαύτη Τζελίνα, *Έλληνες ναυτικοί και ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του πρώτου παγκοσμίου πολέμου*, Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, Μύκονος 1994.

Χαρλαύτη Τζελίνα (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ός αιώνας*, Εκδόσεις Στάχυ, Αθήνα 2001.

Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας,* Νεφέλη, Αθήνα 2001.

Χαρλαύτη Τζελίνα – Χαριτάκης Μανώλης – Μπενέτου Ελένη, *Πλωτώ – Έλληνες*

καραβοκύρηδες κι εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, Εκδ. ΕΛΙΑ, Αθήνα 2002.

Χατζηβασιλείου Εύανθης, *Ελληνικός Φιλελευθερισμός – Το Ριζοσπαστικό ρεύμα, 1932-1979,* Πατάκης 2010.

Χατζηϊωσήφ Χρήστος (Επιστ. Επιμέλεια), *Ιστορία της Ελλάδας του 20ού αιώνα – Όψεις πολιτικής και οικονομικής ιστορίας 1900-1940,* Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009.

Χλωμούδης Κωνσταντίνος, *Συνεργασία και συμπλοιοκτησία στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία – Η περίοδος του μεσοπολέμου*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1996.

Χόμπας Βασίλης Χ., *Ατμόπλοια εναντίον Ιστιοφόρων (1830-1914) Μια στατιστική ανάλυση*, Παπαζήσης, Αθήνα 1998.

Χουμανίδης Λάζαρος - Ζώης Κ., *Συνοπτική θεώρησις της εξελίξεως της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*, Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα 1997.

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΡΑΣΜΕΝΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ:

Boeri Tito, Janvan Ours, *Οικονομικά της εργασίας –Ανάλυση ατελών αγορών*, Μετάφραση Τατιάνας Μιχάλα, Κριτική, Αθήνα 2013.

Borjas George J., *Τα οικονομικά της εργασίας*, Μετάφραση Μόνας Παπαδάκου, Κριτική, Αθήνα 2003.

Cahill Rowan, *Sea change –An essay in maritime labour history,* Έκδ. ιδίου, Bowral 1998.

Chorley Lordand, Giles O. C., *Ναυτικόν Δίκαιον*, Μετάφρασις – Επεξεργασία Ιάσωνα Κρεμεζή, Αδελφοί Σάκκουλα, Αθήναι 1978.

Έλληνας Αντώνης Α, Suleiman Ezra, *Ευρωπαϊκή Επιτροπή και Γραφειοκρατική Αυνονομία – Οι προστάτες της Ευρώπης,* Μετάφραση Ελένης Κοτσυφού, Επίκεντρο Α.Ε., Θεσσαλονίκη 2013.

Evans Stephen H., *The United States Coast Guard 1790-1915, A Definitive History*, The United States Naval Institute, Annapolis, Maryland 1949.

Fink Leon, *Sweatshops at sea – Merchant seamen in the World's First Globalized Industry from 1812 to the Present*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2011.

Φορεστιέ Φρανσουά, *Αριστοτέλης Ωνάσης – Ο άνθρωπος που τα ήθελε όλα*, Μετάφραση Ρίτας Κολαΐτη, Μελάνι, Αθήνα 2009.

Coldberg Joseph P., *The maritime story – A study on labor - management relations,* Harvard University Press, Cambridge 1958.

Goleman Daniel, *Η συναισθηματική νοημοσύνη στο χώρο της εργασίας*, Μετάφραση Φωτεινής

Μεγαλούδη, Εκδ. Πεδίο, Αθήνα 2011.

Hobsbawm Eric, *Η εποχή των άκρων – Ο σύντομος Εικοστός αιώνας 1914-1991*, Μετάφραση Βασίλη Καπετάνγιαννη, Θεμέλιο, Αθήνα 1997.

Hope Ronald, *A new history of British shipping*, John Murray (Publishers) Ltd, London 1990.

Howell Colin and Twomey Richard *(*Editors), *Jack Tar in History – Essays in the History of Maririme Life and Labour*, Acadiencies Press, Fredericton, New Brunswick 1991.

Λαλιώτου Ιωάννα, *Διασχίζοντας τον Ατλαντικό – Η ελληνική μετανάστευση στις ΗΠΑ κατά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα,* Μετάφραση Πελαγίας Μαρκέτου, ΠΟΛΙΣ, Αθήνα 2006.

Ledwith Frank, *Ships a float in the city*, Robert Hale Limited, London 1977.

Magnusson Finnur, *The hidden class – Culture and Class in a Maritime Setting Iceland 1880-1942*, Aarhus University Press 1990.

Mavrogordatos G., *Stillborn Republic: Social Coalitions and Party Strategies in Greece, 1922-1936*, University of California Press, Berkley/Los Angeles 1983.

Mazower Mark, *Η Ελλάδα και η οικονομική κρίση του μεσοπολέμου*, Μετάφραση Σπύρου Μαρκέτου, MIET, Αθήνα 2002.

Metaxas B. N., *The Economics of Tramp Shipping*, The Athlone Press of the University of London, 1971.

Sadler Jack, *Discipline at sea*, Brown Son & Ferguson Ltd, Glasgow 1983.

Sager Eric W., *Ships and Memories – Merchant Seafarers in Canada's Age of Steam,* UBC Press,Vancouver 1993.

Sager Eric, *The merchant Marine of Atlantic Canada 1820-1914*, McGill – Queen's University Press, Montreal 1989.

Spourgitis Nikolas J., *La marine marchande hellénique - Son passé - son présent*, Messager d'Athènes, Athènes 1931.

Stopford Martin, *Maritime Economics*, 3rd edition, Routledle, New York 2009.

Sturmey S. G., *British shipping and world competition*, Research in Maritime History No. 42, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland 2010.

Τίλυ Τσάρλς & Κρις, *Η εργασία στον καπιταλισμό,* Μετάφραση Τάκη Αθανασόπουλου, Καστανιώτης, Αθήνα 2001.

Walters David and Bailey Nick, *Lives in Peril, Profit or Safety in the Global Maritime Industry?*, Palgrave Macmillan, Hampshire 2013.