



## ΕΡΩΤΗΣΗ

Θεσσαλονίκη, 16/06/2026

**Του:** Βελόπουλου Κυριάκου, Προέδρου Κόμματος, Βουλευτή Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών

**ΠΡΟΣ:** Τον κ. Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής  
Την κ. Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης  
Τον κ. Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών  
Τον κ. Υπουργό Δικαιοσύνης

**ΘΕΜΑ:** «Χρόνια αιτήματα του ναυτεργατικού κλάδου για εργασιακή προστασία, ασφάλεια ναυσιπλοΐας, οργανικές συνθήσεις και λιμενικές υποδομές»

Κυρία και κύριοι Υπουργοί,

Σύμφωνα με το από 04/06/2026 υπόμνημα του Σωματείου Ναυτεργατών Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων «Ο Άγιος Νικόλαος», αναδεικνύονται σοβαρά και χρόνια προβλήματα στον ναυτεργατικό κλάδο, τα οποία δεν αφορούν μόνο εργασιακές διεκδικήσεις, αλλά συνδέονται ευθέως με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, των πληρωμάτων, των επιβατών και των λιμενικών υποδομών. Ενδεικτικά στη σχετική ερώτηση αναφέρονται μέρη του υπομνήματος όπως αυτό κατατίθεται με τη σχετική ερώτηση.

Οι ναυτικοί αποτελούν βασικό ανθρώπινο δυναμικό ενός από τους σημαντικότερους οικονομικούς πυλώνες της Ελλάδας. Ωστόσο, η προσέλκυση νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς στοιχειώδη εργασιακή ασφάλεια, δίκαιη φορολογική και κοινωνική μεταχείριση, επαρκείς οργανικές συνθήσεις, πραγματική τήρηση και οικονομική αναπροσαρμογή των Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας, με βάση τα σύγχρονα ευρωπαϊκά δεδομένα, καθώς και ουσιαστικούς ελέγχους από τις αρμόδιες Αρχές.

Για ακόμη μία χρονιά, ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν οι καταγγελίες για εξαντλητικά ωράρια εργασίας, τα οποία, σύμφωνα με το Σωματείο, φθάνουν σε ορισμένες περιπτώσεις τις 12, 16 ή και 18 ώρες ημερησίως, σε συνδυασμό με μειωμένες οργανικές συνθήσεις που

συνδέονται με τον Ν. 4150/2013 από την 1η Νοεμβρίου κάθε έτους και τα πειστικά δρομολόγια. Η αναφορά αυτή δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για το κατά πόσο τηρούνται στην πράξη τα προβλεπόμενα όρια εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών, όπως αυτά προβλέπονται στο Π.Δ. 152/2003 για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών και την MLC 2006 — Maritime Labour Convention, δηλαδή τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Παράλληλα, τίθεται ζήτημα ως προς το αν οι εγκρίσεις δρομολογίων λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τη γνωμοδότηση από το ΣΑΣ και την πραγματική δυνατότητα ασφαλούς εκτέλεσής τους.

Η τήρηση των ωρών ανάπαυσης δεν αποτελεί τυπική υποχρέωση. Σύμφωνα με το Π.Δ. 152/2003, ο ναυτικός πρέπει να έχει ελάχιστες ώρες ανάπαυσης, μεταξύ άλλων 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και 77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

Το ζήτημα δεν είναι μόνο εργασιακό. Όταν ένας ναυτικός εργάζεται υπό συνθήκες κόπωσης και όταν ένα πλοίο εκτελεί διαδοχικά δρομολόγια με την ελάχιστη δυνατή σύνθεση, τότε αυξάνεται ο κίνδυνος ανθρώπινου λάθους, ναυτικού ατυχήματος ή δυστυχήματος. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του θανάτου του 20χρονου ναυτικού στο Blue Star Chios τον Σεπτέμβριο του 2025, όπως αναφέρεται σε δημοσιεύματα, η οποία ανέδειξε με τον πλέον δυσάρεστο τρόπο την ανάγκη ουσιαστικού ελέγχου των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας στα πλοία.

Συνεπώς, η τήρηση των ωρών ανάπαυσης και η επάρκεια των οργανικών συνθέσεων αποτελούν κρίσιμη παράμετρο δημόσιας ασφάλειας, ασφαλούς μετακίνησης και πρόληψης ναυτικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Για τον λόγο αυτό σύμφωνα με το υπόμνημα του Σωματείου ζητείται αυστηρότερο πλαίσιο κυρώσεων για την παράβαση της ναυτεργατικής νομοθεσίας.

Στο υπόμνημα γίνεται επίσης αναφορά στη δυσανάλογη φορολογική και ασφαλιστική επιβάρυνση του ναυτικού επαγγέλματος, ιδίως για τους νέους ναυτεργάτες κάτω των 25 ετών. Οι νέοι ναυτικοί εργάζονται σε ιδιαίτερες συνθήκες, συχνά μακριά από τον κοινωνικό και οικογενειακό τους ιστό και δεν απολαμβάνουν αντίστοιχη φορολογική μεταχείριση με τους συνομηλικούς τους στον υπόλοιπο ιδιωτικό τομέα. Το ζήτημα αυτό συνδέεται άμεσα με την ανάγκη προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την γενικότερη αυστηρή φορολόγηση, ενός επαγγέλματος με απολαβές που συχνά αφορούν συγκεκριμένες περιόδους απασχόλησης όπου σε άλλα κράτη δεν φορολογείται λόγω της ρευστότητας που αποφέρει στη κοινωνία.

Περαιτέρω, το Σωματείο ζητάει την αύξηση του επιδόματος ανεργίας των ναυτικών με προσαυξήσεις για κάθε παιδί, για την περαιτέρω ενίσχυση της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών, ιδίως των οικογενειών με παιδιά.

Αναφέρεται, επίσης, ως επιτακτική ανάγκη η επέκταση της δυνατότητας δικαστικής διεκδίκησης μη καταβληθέντων δεδουλευμένων από τα δύο στα πέντε έτη, όπως ισχύει στην υπόλοιπη εργατική νομοθεσία.

Ζήτημα εγείρεται και ως προς τη διαδικασία ναυτολόγησης. Σύμφωνα με το Σωματείο, ζητείται από ναυτικούς στον Πειραιά έγγραφο περί ιδιότητας μέλους ή μη μέλους σε ένωση ειδικότητας. Εφόσον η πληροφορία αυτή δεν είναι απολύτως αναγκαία για τη ναυτολόγηση, τίθεται ζήτημα προστασίας προσωπικών δεδομένων, αναγκαιότητας και συνταγματικής αναλογικότητας της συλλογής της, καθώς και ενδεχόμενης έμμεσης πίεσης προς τον ναυτικό ως προς τη συμμετοχή του ή μη σε συνδικαλιστική οργάνωση.

Ακόμη τίθεται θέμα ασφάλειας για ουσιαστικούς ελέγχους στην ημερομηνία αλλαγής κάβων και συρματόσχοινων και γίνεται αναφορά για ανάγκη ελέγχου με βάση τιμολόγια αγοράς και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία, ιδίως μετά από περιστατικά βλαβών σε καταπέλτες όπως αναφέρονται και σε ανακοινώσεις του Λιμενικού Σώματος. Η ασφάλεια των μέσων πρόσδεσης των καταπελτών και του σχετικού εξοπλισμού δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως τυπική διαδικασία ελέγχου, αλλά ως κρίσιμο στοιχείο πρόληψης ατυχημάτων.

Από το υπόμνημα προκύπτουν επίσης, ζητήματα των λιμενικών υποδομών. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ο δυτικός προβλήτας Αντιρρίου, για τον οποίο έχει επισημανθεί από τον Σεπτέμβριο του 2025 η ανάγκη επισκευής, χωρίς μέχρι τις 04/06/2026, ημερομηνία δημοσίευσης του υπομνήματος, να έχει προχωρήσει διαγωνιστική διαδικασία. Αντίστοιχοι προβληματισμοί καταγράφονται και για άλλους λιμένες, όπως ενδεικτικά η Αλόνησος, όπου οι υφιστάμενες υποδομές φέρονται να μην ανταποκρίνονται επαρκώς στις ανάγκες ασφαλούς προσέγγισης και εξυπηρέτησης πλοίων, επιβατών και οχημάτων.

Περαιτέρω, το υπόμνημα θίγει το ζήτημα των απαγορευτικών απόπλου και της ευθύνης των Λιμενικών Αρχών. Σύμφωνα με το Π.Δ. 852/1976 και το Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας αριθ. 9 — ΕΑΝ-9 — οι Λιμενικές Αρχές έχουν ρόλο στην αναστολή ή απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, με βάση την ένταση των ανέμων, την κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Ταυτόχρονα, ο Πλοίαρχος διατηρεί κρίσιμη ευθύνη για την ασφάλεια του πλου. Ωστόσο, σε περιπτώσεις οριακών ή δυσμενών καιρικών συνθηκών, δεν είναι αποδεκτό η ευθύνη απόπλου να μετακυλίεται πρακτικά αποκλειστικά στον Πλοίαρχο μέσω υπεύθυνης δήλωσης, όταν τίθεται θέμα ασφάλειας προσωπικού, επιβατών και πλοίου. Η αρμόδια Λιμενική Αρχή οφείλει να παρεμβαίνει ουσιαστικά, σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, ιδίως όταν οι συνθήκες καθιστούν τον απόπλου επικίνδυνο.

Τέλος, το Σωματείο ζητάει να επανεξεταστεί το ισχύον πλαίσιο του άρθρου 4Α του Ν. 2932/2001, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 37 παρ. 3 του Ν. 4150/2013, σύμφωνα με το οποίο η δρομολόγηση επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχύπλων πλοίων πραγματοποιείται,

κατά την ετήσια δρομολογιακή περίοδο που αρχίζει την 1η Νοεμβρίου, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων μηνών, εκ των οποίων οι τρεις θερινοί μήνες, Ιούνιος, Ιούλιος και Αύγουστος, είναι συνεχόμενοι. Το αίτημα του Σωματείου για επέκταση της ελάχιστης υποχρεωτικής περιόδου λειτουργίας από τέσσερις σε επτά μήνες συνδέεται με τον περιορισμό της εποχικής ανεργίας των ναυτικών και με την ανάγκη μεγαλύτερης σταθερότητας στην απασχόληση στον κλάδο των ταχυπλών.

Για τους λόγους αυτούς και με δεδομένη τη σημασία του ναυτεργατικού κλάδου για την ασφάλεια της ακτοπλοΐας, την εξυπηρέτηση των νησιών, την προστασία των επιβατών, τη βιωσιμότητα του ναυτικού επαγγέλματος και την ουσιαστική εφαρμογή της ναυτεργατικής νομοθεσίας,

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

### **Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:**

1. Πραγματοποιεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στοχευμένους ελέγχους για την τήρηση των ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών, σύμφωνα με το Π.Δ. 152/2003 και τη MLC 2006; Αν ναι πόσες και πότε πραγματοποίησε κατά το καλοκαίρι του 2025 και κατά την έναρξη του 2026 έως σήμερα και τι ευρήματα υπήρξαν κατά τα αποτελέσματα των ελέγχων; Πως έγιναν οι έλεγχοι;
2. Έχει ελεγχθεί αν τα εγκεκριμένα ακτοπλοϊκά δρομολόγια μπορούν πράγματι να εκτελούνται με τις υφιστάμενες οργανικές συνθέσεις, χωρίς υπέρβαση των νόμιμων ορίων εργασίας και χωρίς παραβίαση της ελάχιστης ανάπαυσης των πληρωμάτων και σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του ΣΑΣ (Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), ώστε να εξετάζεται αν κάθε δρομολόγιο μπορεί να εκτελεστεί με ασφάλεια; Αν όχι, γιατί; Θα θεσπίσει το ΥΝΑΝΠ την υποχρεωτική έγκριση από το ΣΑΣ; Αν όχι, γιατί;
3. Προτίθενται τα συναρμόδια Υπουργεία να αυστηροποιήσουν το πλαίσιο για παραβάσεις της ναυτεργατικής νομοθεσίας, για τη πιο αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας;
4. Προτίθενται τα συναρμόδια Υπουργεία να επεκτείνουν τη δυνατότητα δικαστικής διεκδίκησης μη καταβληθέντων δεδουλευμένων των ναυτικών από τα δύο στα πέντε έτη, ώστε να ευθυγραμμιστεί με το γενικότερο πλαίσιο προστασίας εργατικών απαιτήσεων;
5. Προτίθεται η Κυβέρνηση να εξετάσει ειδικό φορολογικό καθεστώς ή μείωση φορολογικής επιβάρυνσης για νέους ναυτεργάτες κάτω των 25 ετών, προκειμένου να ενισχυθεί η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και να τηρείται η αναλογικότητα;
6. Προτίθενται τα συναρμόδια Υπουργεία να αυξήσουν το επίδομα ανεργίας των ναυτικών λαμβάνοντας υπόψη το υψηλό κόστος διαβίωσης και την εποχικότητα απασχόλησης στον κλάδο;

7. Γίνεται η συλλογή πληροφορίας περί συμμετοχής ή μη συμμετοχής ναυτικού σε συνδικαλιστική οργάνωση και ζητείται, κατά τη διαδικασία ναυτολόγησης στον Πειραιά, έγγραφο περί ιδιότητας μέλους ή μη μέλους ναυτικού σε ένωση ειδικότητας και ποια είναι η ακριβής νομική βάση συλλογής αυτής της πληροφορίας;
8. Πόσοι έλεγχοι διεξάχθηκαν τα 2 τελευταία έτη για τον εξοπλισμό των πλοίων, κάβους και συρματόσχοινα και ποια ήταν τα αποτελέσματα σχετικά με τον στόλο της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα;
9. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία επισκευής του δυτικού προβλήτα Αντιρρίου, ποιος είναι ο αρμόδιος φορέας υλοποίησης και ποιο είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα δημοπράτησης και ολοκλήρωσης των αναγκαίων εργασιών;
10. Υπάρχει επικαιροποιημένη καταγραφή των λιμένων που παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις ασφάλειας για την προσέγγιση, πρόσδεση και εξυπηρέτηση πλοίων, επιβατών και οχημάτων, όπως ενδεικτικά αναφέρεται για την Αλόνησο; Αν ναι, ποιοι λιμένες είναι αυτοί και ποιες είναι οι ενέργειες των αρμόδιων αρχών του Υπουργείου; Αν όχι, γιατί;
11. Προτίθεται το Υπουργείο να επανεξετάσει την εφαρμογή του Π.Δ. 852/1976, του ΕΑΝ-9 και της σχετικής Μόνιμης Εγκυκλίου ΚΕΕΠ, ώστε σε περιπτώσεις δυσμενών ή οριακών καιρικών συνθηκών να μην μετακυλίεται πρακτικά αποκλειστικά στον Πλοίαρχο η ευθύνη απόπλου μέσω υπεύθυνης δήλωσης και ποια μέτρα λαμβάνονται ώστε οι Λιμενικές Αρχές να ασκούν ουσιαστικά τον προβλεπόμενο ρόλο τους σε περιπτώσεις απαγορευτικών ή επικίνδυνων καιρικών συνθηκών, με γνώμονα την ασφάλεια πληρώματος, επιβατών και πλοίου;
12. Προτίθεται η Κυβέρνηση να επανεξετάσει το άρθρο 4Α του Ν. 2932/2001, όπως προστέθηκε με τον Ν.4150/2013, ως προς την ελάχιστη τετράμηνη περίοδο δρομολόγησης επιβατηγών υδροπτερυγών και ταχύπλων πλοίων; Αν όχι, γιατί;

Ο ερωτών Βουλευτής

**ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ**