

## ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Επί του σχεδίου νόμου «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις».

### Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στηρίζεται σε μια μακρόχρονη παράδοση κι έχει εξελιχθεί σ' ένα από τους πιο σημαντικούς πλουτοπαραγωγικούς και συναλλαγματοφόρους κλάδους της οικονομίας μας. Αναπτύχθηκε με δυναμικό κι αυτοδύναμο τρόπο και κατέκτησε την πρώτη θέση μέσα στο διεθνές χώρο.

Η συνεχιζόμενη παγκόσμια οικονομική κρίση έχει μεγάλες και σοβαρές επιπτώσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Στον Ελληνικό χώρο τό πρόβλημα είναι περισσότερο πιεστικό καθώς λειτουργούν και χίτια που έχουν σχέση με τις δομικές αδυναμίες της ναυτιλίας μας και τις παγκόσμιες εξελίξεις.

Σαν πρόσθετες αιτίες της Ελληνικής ναυτιλιακής κρίσης πρέπει ν' αναφέρουμε την παλαιότητα του στόλου μας (μέσος ορος ηλικίας 13 χρόνια) την έλλειψη εθνικών φορτίων την ανεπάρκεια της ναυτιλιακής υποδομής, την απασχόληση μεγάλου αριθμού Ελληνικών πλοίων στις μεταφορές χύμα φορτίων, το διεθνές προστατευτισμό που ολοένα αυξάνεται, τη δημιουργία εθνικών στόλων και το χαμηλό κόστος που πολλές χώρες πετυχαίνουν με τη χρησιμοποίηση χμηλόμισθων πληρωμάτων.

Οι επιπτώσεις της ναυτιλιακής κρίσης συνοψίζονται όχι μόνο στη φυγή απ' την Ελληνική σημαία, στον παροπλισμό και στη μη εγγραφή νεοαγοραζομένων πλοίων στα ελληνικά νηολόγια αλλά και στη διαγραφή απ' τον κατάλογο των μετά του ΝΑΤ συμβεβλημένων πλοίων με ξένες σημαίες.

Άμεσες συνέπειες της κρίσης είναι η αύξηση της ανεργίας η μείωση της εισροής συναλλάγματος αλλά και η μείωση των δημοσιονομικών εσόδων, από τη φορολογία και την εισφορά των νόμων 27/1975 και 29/1975

Τα μέτρα που υλοποιούνται στο νομοσχέδιο, που τίθεται στην κρίση της Βουλής αποβλέπουν στην καταπολέμηση της ανεργίας στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου, στην ανάσχεση της συρρίκνωσης του εμπορικού μας στόλου για να ξεπεραστεί η κρίση που ήδη έχει δημιουργήσει άμεσους κινδύνους για το μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας και των ναυτικών μας.

Είναι διαπιστωμένο ότι μόνο όταν υπάρχουν πλοία με ελληνική σημαία υπάρχει απασχόληση για τους Έλληνες ναυτικούς και η χρησιμοποίηση ελληνικών πληρωμάτων δημιουργεί την ανάγκη εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα με την αντίστοιχη ζήτηση προϊόντων και υπηρεσιών ναυτιλιακής υποδομής.

Επομένως η νομοθετική υλοποίηση των μέτρων στήριξης και ενίσχυσης του εμπορικού μας στόλου ενισχύουν ταυτόχρονα την επαγγελματική κατοχύρωση του ναυτικού, καταπολεμούν την ανεργία και βοηθούν γενικότερα την Εθνική μας Οικονομία της οποίας η Ναυτιλία είναι ένας συναλλαγματοφόρος κλάδος.

Με το άρθρο 1 του νομοσχεδίου κατά παρέκκλιση του άρθρου 83 του ΚΙΝΔ ή άλλης σχετικής διάταξης και των συλλογικών Συμβάσεων που ισχύουν κάθε φορά παρέχεται η ευχέρεια στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ) με απόφασή του που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και που η ισχύς της δέν μπορεί να ξεπεράσει τη διετία να εγκρίνει τη συνομολόγηση συμφωνιών, μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) και συνδικαλιστικών οργανώσεων της αλλοδαπής με τις οποίες θα καθορίζεται το ύψος των αποδοχών των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται σε φορτηγά ποντοπόρα πλοία χωρητικότητας 3.000 κόνων και άνω.

Οι συμφωνίες αυτές καταθέτονται υποχρεωτικά στο ΥΕΝ και ρυθμίζουν τις αποδοχές των αλλοδαπών ναυτικών

που δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές, που κάθε φορά ισχύουν στη Χώρα τους. Στις ίδιες συμφωνίες θα πρέπει να ρυθμίζεται το δικαίωμα επαναπατριισμού τους και δυναμικά η κοινωνική ασφάλισή τους, στους Εθνικούς Ασφαλιστικούς φορείς τους. Η παράγρ. 3 του άρθρου 1 τους απαλλάσσει από την υποχρέωση καταβολής εισφορών για το ΝΑΤ και τα λοιπά Ελληνικά ασφαλιστικά Ταμεία από τα οποία δέν αποκτούν οποιοδήποτε δικαίωμα ασφαλιστικής κάλυψης.

Απεναντίας οι πλειοκτήτες των πλοίων που θα χρησιμοποιούν αλλοδαπούς θα καταβάλλουν στο ΝΑΤ όπως το άρθρο 14 του Ν. 1085/1980 ορίζει, εισφορές που θα υπολογίζονται με βάση τις Ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις και σε μισθό όπως τον καθορίζει το άρθρο 84 παρ. 2 του Κ.Ν. 792/1978 για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος και ως εκ τούτου θα βαρύνονται και με τις εργατικές εισφορές των αλλοδαπών που θα κατέχουν οργανικές θέσεις.

Με το άρθρο 2 προβλέπεται η ανάκληση της απόφασης του Υπουργού αν δέν τηρηθούν οι υποχρεώσεις που αναλήφθηκαν από την ΕΕΕ ή αν η ίδια τό ζητήσει.

Επίσης δίνεται η ευχέρεια στον Υπουργό με Προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρότασή του να επεκτείνει τα μέτρα και σε άλλες κατηγορίες φορτηγών συναλλαγματοφόρων πλοίων πάνω από 500 κοχ. χωρητικότητας ή να τα διαφοροποιεί ως προς το ύψος της εισφοράς με δυνατότητες και μείωσης της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος των πλοίων.

Με το άρθρο 3 καθιερώνονται δύο βασικές προϋποθέσεις για να επιτραπεί η ναυτολόγηση των αλλοδαπών α) Νά μη προσφέρονται άνεργοι Έλληνες ναυτικοί να εργαστούν, με τους όρους της Συλλογικής Σύμβασης και β) Να μή ξεπερνά το ποσοστό των αλλοδαπών που θα ναυτολογούνται το 30% της οργανικής σύνθεσης κάθε ελληνικού πλοίου. Με την παρ. 2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται συγκρότηση Επιτροπής με απόφαση του Υπουργού που θα έχει αρμοδιότητες χαρακτηρισμού του ναυτικού σαν άνεργου και την προώθησή του για ναυτολόγηση

Με το άρθρο 4 καθιερώνεται υποχρέωση καταβολής ημερήσιες εισφορές δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) δραχμών κάθε ποντοπόρου φορτηγού πλοίου άνω των 3.000 κοχ. που χρησιμοποιεί σε οργανικές θέσεις αλλοδαπούς. Η υποχρέωση αυτή αρχίζει μετά την πάροδο δύο μηνών από τη χρονολογία δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης του ΥΕΝ που προβλέπει η παράγρ. 1 του άρθρου 1.

Η καταβολή της εισφοράς αυτής είναι υποχρεωτική ανεξάρτητα από την υπογραφή η μή συμφωνιών μεταξύ της ΕΕΕ και αλλοδαπών συνδικαλιστικών οργανώσεων η της κατάθεσής τους στο ΥΕΝ η της εθνικότητας των αλλοδαπών που θα εργάζονται σε ελληνικά πλοία.

Αν ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών σε κάθε πλοίο που κατέχουν οργανική θέση στη σύνθεση, δέν υπερβαίνει τους δύο, για συνεχόμενο χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των δύο μηνών, η εισφορά καθορίζεται σε 1.500 δραχ. για όσο χρονικό διάστημα οι αλλοδαποί δέν θα υπερβαίνουν τους δύο.

Με το άρθρο 5 συνιστάται στο ΝΑΤ Ειδικός Λογαριασμός Εφεδρείας Ναυτικού (ΕΛΕΝ)

Στο Λογαριασμό αυτό περιέρχονται οι εισφορές των πλειοκτλητών που προβλέπει το άρθρο 4 μαζί δε με το ποσοστό των 2/5 του επιδόματος αδείας των ναυτικών και του ποσού που θα δίνεται στο Λογαριασμό από το ΚΑΑΝ θα σχηματίσουν το απαραίτητο ποσό για την επιδότηση των ναυτικών μετά την εξάντληση του χρόνου της μειψύμενης αδείας τους.

Στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου προβλέπεται ο τρόπος βεβαίωσης και εισπραξης των πόρων του ΕΛΕΝ καθώς και η προνομιακή τους εισπραξη κατά τις διατάξεις του άρθρου 205 του ΚΙΝΔ.



Στο ίδιο άρθρο προβλέπεται και η έκδοση αποφάσεων του ΥΕΝ, που θα ρυθμίζουν κάθε θέμα σχετικό με τη διοίκηση, οργάνωση ύψος επιδόματων κλπ. του ΕΛΕΝ.

Με το άρθρο 6 καθορίζεται με απειλή πειθαρχικών κυρώσεων που τις προβλέπει το άρθρο 8 του νομοσχεδίου.

α) Η υποχρέωση του πλοίαρχου να υποβάλλει κάθε μήνη στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ πίνακα του πληρώματός του σε 2 αντίτυπα από τα οποία το να διαβιβάζεται στο ΝΑΤ.

β) Η υποχρέωση του πλοίαρχου να μεριμνά για να μη περβαίνουν οι ναυτολογήσεις αλλοδαπών ναυτικών το ποσοστό του 30%.

γ) Η υποχρέωση του πλοίαρχου να αντικαταστήσει τους αλλοδαπούς ναυτικούς με Έλληνες ναυτικούς μέσα σε 2 μήνες το αργότερο.

Με το άρθρο 7 θεσπίζεται ανώτατο όριο παραμονής των ναυτικών στο πλοίο μέχρις 7,5 μήνες όλες δε οι συμβάσεις κρισιμότητας χρόνου ναυτολόγησης Ελλήνων ναυτικών που έχουν και έχουν καταχωρηθεί στα ναυτολόγια Ελληνικών οντοπόρων Φορτηγών πλοίων άνω των 3.000 κοχ. μετρέονται από τη δημοσίευση του νόμου σε συμβάσεις ισχυμένου χρόνου με διάρκεια 7,5 μηνών. Ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να παρατείνει μονομερώς τις συμβάσεις αυτές, το πολύ για δύο ακόμη μήνες, μόνον όταν υπάρχει περίπτωση εξαιρετικής ανάγκης.

Η σιωπηρή ανανέωση των συμβάσεων αποκλείεται και η παράταση των διατάξεων του άρθρου αυτού συνεπάγεται οι κυρώσεις του άρθρου 8 για το ναυτικό τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη που θα είναι υπεύθυνος.

Σε περιόδους ομαλών συνθηκών απασχόλησης οι ναυτικοί εργάζονται 6 έως 9 μήνες το χρόνο και τους υπόλοιπους παραμένουν στη στεριά για ανάπαυση

Η υπάρχουσα σήμερα ανεργία έχει δημιουργήσει κλίμα ανασφάλειας με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να παραμένουν όσο το δυνατό περισσότερο την παραμονή τους στο πλοίο επειδή φοβούνται πως θα δυσκολευτούν να ξαναβρουν δουλειά. Αυτό έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην ψυχική και σωματική τους υγεία στην οικογενειακή και κοινωνική τους ζωή.

Κυρίως όμως επιτείνει και αυξάνει την ανεργία εφόσον παράταση της εργασίας ενός ναυτικού πέραν του εύλογου όριου σημαίνει ανεργία για κάποιον άλλον.

Το άρθρο 7 δίνει λύσεις σωστές στα παραπάνω θέματα.

Με το άρθρο 8 θεσπίζονται κυρώσεις για το ναυτικό, τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη που παραβιάζουν τις διατάξεις θεσπίζοντας από τα άρθρα 6, 7 και 9 του νομοσχεδίου. Με το άρθρο 9 θεσπίζεται η υποχρέωση του ναυτικού να δώσει την άδειά του στη ξηρά ( IN NATURAM) εκτός πλοίου, με συνέπειες στην περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Η εργασία κατά το άρθρο 22 του Συντάγματος αποτελεί δικαίωμα του ατόμου, το Κράτος όμως έχει κατά το άρθρο 21 του ίδιου Συντάγματος υποχρέωση να μεριμνά για την υγεία του.

Είναι γνωστό ότι οι άνθρωποι του θαλασσινού μόχθου σφύρον τις υπηρεσίες τους κάτω από σκληρές συνθήκες εργασίας. Και για την ανάκτηση των σωματικών και ψυχικών δυνάμεων του ναυτικού κρίθηκε απαραίτητη η παρατήρηση του στην ξηρά για το χρόνο της άδειάς του, που σύμφωνα με τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας σήμερα 3 ή 4 και 6 ημέρες για κάθε χρόνο θαλάσσιας εργασίας.

Για την περίπτωση που ο ναυτικός δεν θα θελήσει να παύσει για ένα περάσει το χρόνο της άδειάς του στην ξηρά προβλέπονται κυρώσεις.

Για τον ίδιο που δεν θα μπορέσει να προσμετρήσει

την άδειά του, στο χρόνο συνταξίμου υπηρεσίας του για θεμελίωση ως επαύξηση συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων.

β) Για τον πλοίαρχο που θα στερηθεί το δικαίωμά του εργασίας για εννέα τουλάχιστον μήνες.

γ) Για τον πλοιοκτήτη που θα καταβάλει σοβαρό πρόστιμο υπέρ του Κεφαλαίου Ασθενείας και Ανεργίας Ναυτικών.

Οι ίδιες κυρώσεις επιβάλλονται για τον ναυτικό που θα επαναυτολογηθεί πριν εξαντλήσει στην ξηρά το χρόνο άδειάς του, τον πλοίαρχο του πλοίου στο οποίο θα ναυτολογηθεί και στην πλοιοκτησία του πλοίου.

Με το άρθρο 10 διευκρινίζεται ότι οι διατάξεις που αναφέρονται στον πλοιοκτήτη εφαρμόζονται και για τον εφοπλιστή διαχειριστή, εκπρόσωπο ή πράκτορα της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με το άρθρο 11 θεσπίζεται ανώτατο όριο ισχύος των άρθρων 1 μέχρι και 9 τα δύο χρόνια.

Με το άρθρο 12 ρυθμίζεται η σχέση που υπάρχει στις αποδοχές των ειδικότητων των Ελληνικών κατωτέρων πληρωμάτων και του Πλοίαρχου Γ' τάξεως.

Η σχέση αυτή δεν μπορεί να γίνει σε καμιά περίπτωση δυσμενέστερη για τις ειδικότητες του Ελληνικού κατωτέρου πληρώματος.

Για την περίπτωση που η σύνθεση του πλοίου δεν προβλέπει Γ Πλοίαρχο, λαμβάνεται υπόψη η σχέση με τις αποδοχές του αμέσως ανώτερου αξιωματικού καταστρώματος.

Με τη διάταξη που θεσπίζει το άρθρο 13 δίνεται η δυνατότητα αναγνώρισης σαν συντάξιμης της υπηρεσίας που αποκοτούν Έλληνες ναυτικοί σε ξένα πλοία που δεν είναι ασφαλισμένα τα πληρώματά τους στο ΝΑΤ με στόχο τη μείωση της ανεργίας τους.

Μέχρι σήμερα το Ελληνικό ναυτεργατικό προσωπικό για την επαγγελματική εκπαίδευση επιμόρφωση και εξέλιξη του οποίου μεριμνά η Πολιτεία επανδρώνει τα πλοία με Ελληνική σημαία και τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Με την κρίση όμως της Ναυτιλίας και τον παροπλισμό εκατοντάδων πλοίων, χιλιάδες Έλληνες ναυτικοί παραμένουν άνεργοι ενώ λόγω των ικανοτήτων τους, της πείρας τους και της θαλασσινής παραδόσεώς τους, πολλοί απ' αυτούς αναζητούνται για να εργαστούν σε πλοία με ξένη σημαία που δεν έχουν συμβληθεί με το ΝΑΤ πολλά των οποίων ενδεχομένως ελέγχονται από Έλληνες. Η μη αναγνώριση όμως του χρόνου της θαλάσσιας υπηρεσίας τους στα πλοία αυτά σαν συντάξιμης ήταν ανασταλτικός παράγοντας και αντικίνητρο για να πάνε να δουλέψουν εκεί.

Το άρθρο 14 στοχεύει στον περιορισμό της ανεργίας για να ελαφρυνθεί το Κεφάλαιο Ασθενείας και Ανεργίας Ναυτικών, από το οποίο καταβάλλονται τα επιδόματα ανεργίας. Τροποποιεί υπάρχουσα διάταξη της νομοθεσίας του ΝΑΤ που ορίζει ότι, όταν το πλοίο βρίσκεται σε αργία καταβάλλει ο πλοιοκτήτης του εισφορές μόνο για τους πράγματι ναυτολογημένους σ' αυτό ναυτικούς αλλά μόνον αν αυτοί δεν ξεπερνούν το 1/3 της οργανικής του σύνθεσης όταν το πλοίο αργεί στο εσωτερικό ή τό 1/4 όταν τό πλοίο αργεί στο εξωτερικό. Αν οι ναυτολογημένοι ξεπερνούν τα ποσοστά του 1/3 και 1/4 τότε ο πλοιοκτήτης καταβάλλει εισφορές για την πλήρη σύνθεση του πληρώματος του πλοίου του.

Αυτό όμως είχε σαν αποτέλεσμα σε πάρα πολλές περιπτώσεις, οι πλοιοκτήτες να μη ναυτολογούν όσους ναυτικούς είχαν ανάγκη για τη συντήρηση των πλοίων τους από το φόβο ότι αν ξεπερνούσαν αυτά τα ποσοστά θα πλήρωναν μεγάλα ποσά εισφορών για όλη την οργανική σύνθεση του πλοίου.

Με την τροποποίηση της διάταξης δίνεται η ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να παίρνει όσους ναυτικούς έχει ανάγκη και έτσι το μέτρο αυτό στοχεύει στη συρρίκνωση της ανεργίας κατά πρώτο λόγο και στην ελάφρυνση των εξόδων του

πλοίου, για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά του, στη σημερινή κρίση που μαστίζει την παγκόσμια κοινότητα.

Στο αυτό άρθρο δίνεται ερμηνεία του όρου αργία ή αποκλισημός του πλοίου μόνο για την καταβολή των προς το ΝΑΤ, εισφορών, ερμηνεία απαραίτητη για να πάψουν προστριβές των ενδιαφερομένων με το ΝΑΤ.

Με το άρθρο 15 ικανοποιείται κατά τρόπο προσωρινό και μέχρι αναμόρφωσης της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας του ΝΑΤ, βασικό αίτημα των ναυτικών που υπηρετούν σε ακτοπλοϊκά πλοία. Όταν ψηφίστηκε το Ν.Δ. 152/1974, οι τότε συνθήκες από άποψη μισθολογίου των ναυτικών που υπηρετούν στα ποντοπόρα φορτηγά και εκκείνων που υπηρετούσαν στα ακτοπλοϊκά ήταν διαφορετικές.

Και οι διατάξεις του Ν.Δ. 152/1974 ανταποκρίνονταν στα δεδομένα και τις συνθήκες της εποχής.

Σήμερα οι συνθήκες έχουν μεταβληθεί και το αίτημα των ακτοπλοϊκών ναυτικών κρίθηκε δίκαιο όταν μάλιστα έχουν ψηφισθεί διατάξεις που εξισώνουν συναδέλφους τους που υπηρετούν στις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού με τους ναυτικούς που υπηρέτησαν στα ποντοπόρα φορτηγά.

Η αύξηση των συνταξιοδοτικών μισθών κατά 10% όλων των κλάσεων της κατηγορίας Γ του Πίνακα ΙΙΙ της παρ. 2β του άρθρου 16 του Κ.Ν. 792/1978 τακτοποιεί, κατά τον πρακτικά πιο πρόσφορο δυνατό τρόπο το θέμα, μέχρις ότου οριστικά ρυθμισεί πάνω σε νέες βάσεις το όλο συνταξιοδοτικό πρόβλημα στο ΝΑΤ.

Τέλος με το άρθρο 16 κυρώνεται από τότε που ίσχυε η υπ' αριθ. 30042/4287/81/24.9.81 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που εκδόθηκε χωρίς νομοθετική κάλυψη.

Αθήνα, 18 Απριλίου 1983

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις.

Άρθρο 1.

1. Επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που θα δημοσιευθεί «στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» ή, κατά παρέκκλιση του άρθρου 83 του Κώδι-

κος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ή άλλης σχετικής διάταξης και των Συλλογικών Συμβάσεων που ισχύουν κάθε φορά, σύναψη συμφωνιών μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εραπλιστών (ΕΕΕ) και αλλοδαπών συνδικαλιστικών οργανώσεων, που θα καθορίζουν το ύψος των αποδοχών των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται σε φορτηγά ποντοπόρα πλοία αλικής χωρητικότητας 3.000 τόνων και άνω. Οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στην χώρα τους. Με τις ίδιες συμφωνίες μπορεί να ρυθμίζεται και η προώθηση στους εθνικούς τους κοινωνικούς φορείς. «Η διάρκεια της παρέκκλισης καθορίζεται με την παραπάνω απόφαση που δεν μπορεί όμως να υπερβαίνει την διετία από τη δημοσίευσή της στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

2. Οι πιο πάνω συμφωνίες ισχύουν από την κατάθεσή τους στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η ισχύς τους πάύει το αργότερο κατά την λήξη της κατά την προηγούμενη παράγραφο παρέκκλισης.

3. Οι αλλοδαποί ναυτικοί δεν βαρύνονται με εισφορές για το ΝΑΤ, και άλλα Ελληνικά ασφαλιστικά ταμεία και δεν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης προσχής από τα ταμεία αυτά.

4. Εξαιρουθεί να ισχύει η υποχρέωση των πλοιοκτητών για την καταβολή στο ΝΑΤ, εισφορών, που υπολογίζονται με βάση τις Ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις σε μισθό που καθορίζεται κατά το άρθρο 84 παρ. 2 του Κ.Ν. 792/1978, για το σύνολο της οργανικής σύνθεσης. Για τους αλλοδαπούς που ανήκουν σ' αυτήν, εξαιρουθούν να καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη και οι εργατικές εισφορές.

Άρθρο 2.

1. Εάν ικανός αριθμός πλοιοκτητών παραβιάζει τις διατάξεις του νόμου αυτού ή ύστερα από αίτηση της Ένωσης Ελλήνων Εραπλιστών ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με απόφασή του που δημοσιεύεται στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως», μπορεί να ανακαλεί την απόφαση της παραγράφου 1 του άρθρου 1.

2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» μπορεί να μειώνεται η οργανική σύνθεση των πλοίων που υπάρχουν στην ρύθμιση του νόμου αυτού κατά την χρονική περίοδο που θα ισχύει η απόφαση της παραγράφου 1 του άρθρου 1.

3. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, οι διατάξεις του νόμου αυτού ή ορισμένες από αυτές μπορούν να επεκτείνονται και σε