



N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

ΕΚΘΕΣΗ Ν.Α.Τ. ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ 2023



Η ανά χειράς Έκθεση εκπονήθηκε τον Φεβρουάριο του 2023 από ανεξάρτητο τεχνικό σύμβουλο (ΣΥΓΚΛΙΣΙΣ - ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ & ΕΡΕΥΝΑΣ, <https://www.syglisis.eu/>) με Συντονίστρια Έργου την Δρ. Φωτεινή Μαρίνη και Επιστημονικό Υπεύθυνο τον Δρ. Γαβριήλ Αμίτση, Καθηγητή Δικαίου Κοινωνικής Ασφάλειας και Διευθυντή του *Ερευνητικού Εργαστηρίου Κοινωνικής Διοίκησης* (<https://sarl.uniwa.gr>) στο Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Βιβλιογραφική παραπομπή της έκδοσης στα Ελληνικά: Γ. Αμίτσης (επ.), *Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023

Βιβλιογραφική παραπομπή της έκδοσης στα Αγγλικά: G. Amitsis (ed.), *The Seafarers Employment in Greece, Report of the Greek Seamen's Pension Fund (NAT), Piraeus, 2023 (in Greek)*

Εκτύπωση - Βιβλιοδεσία: PRINTECO Μονοπρόσωπη ΕΠΕ

Copyright © 2023 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

ISSN 2945-0756

Απαγορεύεται η με οποιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της έκθεσης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)

Εθνικής Αντιστάσεως 1, 185 31 Πειραιάς, Τηλ. (+30210 4149541)

Email: plirofories@nat.gr

Website: <http://www.nat.gr>



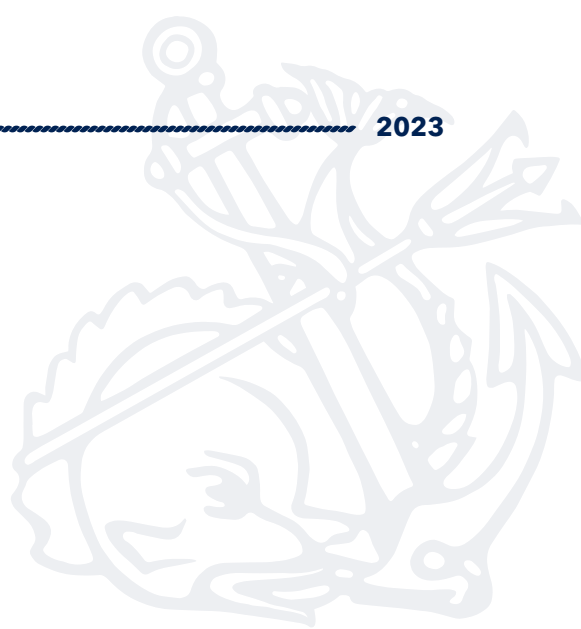
N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Πειραιάς 2023

ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ



ΑΝ	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΠΔΝ	Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών
ΒΔ	Βασιλικό Διάταγμα
ΓΕΝΕ	Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας
ΔΝΟ	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
ΔΟΕ	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας
ΔΣ	Διοικητικό Συμβούλιο
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΕ	Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών
ΕΛΟΕΝ	Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΠΚΔ	Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΤΕΑΠ	Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης και Εφάπαξ Παροχών
ε-ΕΦΚΑ	Ηλεκτρονικός Ενιαίος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης
ΙΙΕΝ	Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας
ΙΟΒΕ	Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών
ΚΑΑΝ	Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας
ΚΕΑΝ	Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών
ΚΝ	Κωδικοποιημένος Νόμος
ΚΝΕ	Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Ν.	Νόμος
ΝΑΤ	Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο
ΝΕΕ	Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΝΠΔΔ	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΝΠΙΔ	Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΠΣ	Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα
παρ.	παράγραφος

ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΝΟ	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
ΠΝΠ	Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου
ΠΣ	Πληροφοριακό Σύστημα
ΠΥΣ	Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου
Σ.	Σύνταγμα
ΣΣΝΕ	Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας
ΤΠΑΕΝ	Ταμείο Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού
ΤΠΚΠΕΝ	Ταμείο Προνοίας Κατώτερων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού
ΥΑ	Υπουργική Απόφαση
ΥΕΚΥ	Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων
ΥΝΑΝΠ	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ICS	International Chamber of Shipping
IMO	International Maritime Organization
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη)
WISTA	Women's International Shipping and Trading Association

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	9
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	10
ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	13
ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗ NAT	15
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑΣ NAT	17
ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ	19
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	23
1. Το πλαίσιο εκπόνησης της Έκθεσης	23
2. Η μεθοδολογία εκπόνησης της Έκθεσης.....	24
3. Η διάρθρωση της Έκθεσης.....	25
ΜΕΡΟΣ Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ NAT	27
1. Η ιστορική εξέλιξη του NAT.....	28
2. Το υφιστάμενο καθεστώς του NAT	33
3. Το NAT ως «πληροφοριακός κόμβος» στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης..	39
ΜΕΡΟΣ Β. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	45
1. Το διεθνές περιβάλλον	45
2. Οι πρωτοβουλίες των Διεθνών Οργανισμών για την ανάπτυξη της ναυτιλίας...	48
3. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον.....	50
4. Οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της ναυτιλίας	60
5. Η Ελληνική ναυτιλία	62
ΜΕΡΟΣ Γ. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	75
1. Η δομή της Ελληνικής ναυτιλίας	81
2. Οι ανθρωπinoi πόροι της Ελληνικής ναυτιλίας.....	85
3. Η ρύθμιση των εργασιακών σχέσεων.....	96
ΜΕΡΟΣ Δ. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	103
1. Μια χρήσιμη ιστορική αναδρομή.....	107
2. Οι κύριες εξελίξεις την περίοδο 2020 - 2022	108
2.1. Εποπτική θεώρηση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης	109

2.2. Ειδικές πτυχές της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης.....	115
ΜΕΡΟΣ Ε. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	125
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	143
ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	152
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. Η ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	155

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Τίτλος Πίνακα	Σελίδα
Πίνακας 1. Κατανομή πόρων που εισέπραξε το NAT για τρίτους φορείς το έτος 2022	36
Πίνακας 2. Ετήσια εξέλιξη αριθμού πλοίων, συνολικά και ανά κατηγορία	47
Πίνακας 3. Αριθμός σκαφών στους κύριους λιμένες της ΕΕ, σε επιλεγμένα έτη, 2011-2021	59
Πίνακας 4. Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου (000 dwt) το 2021	63
Πίνακας 5. Κτήση παγκόσμιου στόλου με βάση την χωρητικότητα (2022)	65
Πίνακας 6. Κτήση στόλου και νηολόγηση - κυριότερες οικονομίες (σε αριθμό πλοίων / 1.1.2022)	67
Πίνακας 7. Η διαχρονική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου, σύνολο πλοίων και ανά κατηγορία (000 GT)	81
Πίνακας 8. Αριθμός ενεργών πλοίων με ελληνική ή κοινοτική σημαία (1962-2022)	84
Πίνακας 9. Ποσοτικά δεδομένα για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας	105
Πίνακας 10. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί κατ' έτος (σύνολο, ανά εθνικότητα και ανά φύλο) 2020 - 2022	110
Πίνακας 11. Αριθμός εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8 ^ο μήνα του έτους ανά κατηγορία πλοίου (2020, 2021, 2022)	111
Πίνακας 12. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά κατηγορία πλοίων κατ' έτος (2020-2022)	112
Πίνακας 13. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί με πλοίο εργασίας ελληνικής σημαίας και σύνολο κατ' έτος (2020-2022)	113
Πίνακας 14. Αριθμός ναυτικών που εξαγόρασαν χρόνο υπηρεσίας σε πλοία ξένης σημαίας κατ' έτος (2018-2022)	114
Πίνακας 15. Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί που υπηρετούσαν στις 20.9.2020 σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία (100 ΚΟΧ και άνω) κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών	115
Πίνακας 16. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά κατηγορία ναυτολόγησης (κυριότερες κατηγορίες) το 2022	117
Πίνακας 17. Εγγεγραμμένοι δόκιμοι/εκπαιδευόμενοι ναυτικοί σε πλοία ανά έτος (2020-2022)	118
Πίνακας 18. Συνολική εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση στις κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανά έτος (2018 - 2022)	119
Πίνακας 19. Εγγεγραμμένοι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρείες ανά έτος (2018 - 2022)	123

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Τίτλος Διαγράμματος	Σελίδα
Διάγραμμα 1. Οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια τόνους φορτίου	45
Διάγραμμα 2. Η διαχρονική αύξηση του παγκόσμιου στόλου (σε αριθμό πλοίων)	46
Διάγραμμα 3. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευμάτων που διακινούνται στους κύριους λιμένες ανά είδος μεταφοράς, ΕΕ, 2020Q2-2022Q2 (εκατομμύρια τόνοι)	51
Διάγραμμα 4. Οι 10 κορυφαίες χώρες-εταίροι εκτός ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ, 2021Q2-2022Q2 (εκατομμύρια τόνοι)	52
Διάγραμμα 5. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται σε όλους τους λιμένες, ΕΕ, 2006-2021 (εκατομμύρια τόνοι)	53
Διάγραμμα 6. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται σε όλους τους λιμένες της ΕΕ, 2011, 2020 και 2021 (εκατομμύρια τόνοι)	54
Διάγραμμα 7. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται στους κύριους λιμένες ανά είδος φορτίου, 2021 (% με βάση τους τόνους)	55
Διάγραμμα 8. Οι 20 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που διακινούν εμπορεύματα, 2011, 2020 και 2021 (εκατομμύρια τόνοι)	56
Διάγραμμα 9. Οι 20 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που χειρίζονται εμπορεύματα ανά είδος φορτίου, 2021 (ποσοστό % σε τόνους)	57
Διάγραμμα 10. Οι 5 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που χειρίζονται εμπορεύματα, 2021Q2 - 2022Q2 (εκατομμύρια τόνοι)	58
Διάγραμμα 11. Οι ηγέτιδες χώρες της παγκόσμιας ναυτιλίας (2011-2021)	66
Διάγραμμα 12. Ο Ευρωπαϊκός στόλος ανά χώρα κτήσης	68
Διάγραμμα 13. Ο στόλος ελληνικής σημαίας	69
Διάγραμμα 14. Ναυτικοί με έγκυρα πιστοποιητικά στην ΕΕ (2018)	78
Διάγραμμα 15. Η διάσταση του φύλου στην ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών	78
Διάγραμμα 16. Δείκτες παγκόσμιας κατάταξης της Ελλάδας (2021)	82
Διάγραμμα 17. Η παγκόσμια προσφορά αξιωματικών με κριτήρια εθνικότητας (2014)	104
Διάγραμμα 18. Η παγκόσμια προσφορά κατωτέρων πληρωμάτων με κριτήρια εθνικότητας (2014)	104
Διάγραμμα 19. Μεταβολές στην προσφορά ναυτικών {2012-2017 με 2017-2022, % του σύνθετου ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης (CAGR)}	105
Διάγραμμα 20. Ναυτικοί αναζητούντες εργασία κατά τον 9 ^ο μήνα του έτους (2019 - 2022)	110

Διάγραμμα 21. Η εξέλιξη της ναυτικής απασχόλησης την περίοδο 2020-2022	112
Διάγραμμα 22. Έλληνες εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά σημαία πλοίου εργασίας (2020-2022)	113
Διάγραμμα 23. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται σε συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας (2020-2022)	114
Διάγραμμα 24. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ηλικιακή κατηγορία και φύλο (2022)	116
Διάγραμμα 25. Εξέλιξη της συνολικής εγγεγραμμένης απασχόλησης των γυναικών ναυτικών (2018 - 2022)	118
Διάγραμμα 26. Εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση ανά τύπο πλοίου (8 ^{ος} μήνας 2022)	120
Διάγραμμα 27. Εποχιακή απασχόληση ανά κατηγορία πλοίων (2022)	122
Διάγραμμα 28. Ναυτικοί αναζητούντες εργασία (2022)	123
Διάγραμμα 29. Εξέλιξη της απασχόλησης σε θέσεις αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών σε ναυτιλιακές εταιρείες (2018-2022)	124

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



Η ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, συνεισφέροντας σημαντικά τόσο στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, όσο και στην αναβάθμιση του διεθνούς προφίλ της χώρας. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες υπογραμμίζουν την εθνική παρουσία σε όλα τα μήκη και πλάτη της υφηλίου, ενισχύουν τις σχέσεις της Ελλάδας με άλλες ναυτιλιακές χώρες και ενισχύουν την εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας και της Ε.Ε.

Η Τράπεζα της Ελλάδος, αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη συλλογή αξιόπιστων στοιχείων στον τομέα της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, έχει προχωρήσει στην ανάπτυξη ενός υποδείγματος για την εκτίμηση της ελληνι-

κής ναυτιλιακής δραστηριότητας και για την κατάρτιση των λογαριασμών των θαλάσσιων μεταφορών του ισοζυγίου πληρωμών. Παράλληλα, προωθεί με δράσεις δημοσιότητας και προβολής την ανάδειξη του ρόλου της ναυτιλίας σε εθνικά και διεθνή fora.

Η Ελληνική πολιτεία υποστηρίζει με συντονισμένες ενέργειες την ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του πολυτιμότερου κεφαλαίου της, τους Έλληνες και τις Ελληνίδες ναυτικούς. Ανάμεσα στους δημόσιους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον σύνθετο τομέα στήριξης της ναυτικής αγοράς εργασίας περίοπτη θέση κατέχει το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), ο πρώτος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης στη χώρα μας και ο δεύτερος αρχαιότερος στην Ευρώπη.

Σε εθνικό επίπεδο, το NAT ήταν ο πρώτος φορέας που επιχείρησε την συστηματική αποτύπωση του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, μέσω της απογραφής των Ελλήνων Ναυτικών που διενήργησε αμέσως μετά την έναρξη λειτουργίας του το 1862. Για τα 155 χρόνια που λειτούργησε ως ο πλέον εμβληματικός Ελληνικός φορέας κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών (1861 - 2016), το NAT αποτέλεσε έναν πολύ σημαντικό κόμβο πληροφοριών για την ναυτική απασχόληση, αφενός, μέσω της τήρησης πληθώρας σχετικών διοικητικών δεδομένων, αφετέρου, μέσω της διενέργειας περιοδικών απογραφών.

Μετά την ασφαλιστική μεταρρύθμιση του 2016, το NAT συνεχίζει την αυτόνομη λειτουργία του, ασκώντας, καταρχήν, μη ασφαλιστικές αρμοδιότητες. Η ικανότητά του, μάλιστα, να συγκεντρώνει και να επεξεργάζεται πολύτιμες πληροφορίες για τη ναυτική απασχόληση αναβαθμίσθηκε σημαντικά κατά την τελευταία πενταετία μέσω της εφαρμογής «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών» (ΑΠΔΝ) και ενός κεντρικού συστήματος αναφορών επιχειρηματικής ευφυίας (Business Intelligence - BI).

Αξιοποιώντας τα πορίσματα μίας συστηματικής επεξεργασίας πρωτογενών δεδομένων της ΑΠΔΝ και του BI, το NAT προχώρησε στην εκπόνηση μίας ιδιαίτερα πρωτότυπης - σε εθνικό και διεθνές επίπεδο - Έκθεσης για τη Ναυτική Απασχόληση στην Ελλάδα, η οποία καλύπτει ένα σημαντικό κενό που είχε αναδείξει σε ανύποπτο χρόνο η Τράπεζα της Ελλάδας: την έλλειψη διοικητικών και στατιστικών δεδομένων για τα πραγματικά μεγέθη της ναυτικής απασχόλησης και το προφίλ της σύνθετης ναυτικής αγοράς εργασίας.

Η Έκθεση του NAT αποτυπώνει με αντικειμενικό τρόπο την κατάσταση της εγγεγραμμένης

ναυτικής απασχόλησης στη χώρα μας και αναδεικνύει τις διαστάσεις της ναυτικής αγοράς εργασίας υπό το πρίσμα κρίσιμων γεωπολιτικών και κοινωνικο-οικονομικών προκλήσεων (πανδημία του Covid-19, πόλεμος στην Ουκρανία, ενεργειακή κρίση, πράσινη μετάβαση, απανθρακοποίηση). Εξασφαλίζει για πρώτη φορά πρόσβαση σε ένα πολύ πλούσιο όγκο δεδομένων και πληροφοριών, ενώ εντοπίζει εύστοχα και το πλέγμα νέων προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας, οι οποίες έχουν ήδη διαγνωσθεί σε σημαντική έκταση από τους κοινωνικούς εταίρους του ναυτιλιακού τομέα.

Η Τράπεζα της Ελλάδας χαιρετίζει την πρωτοβουλία της διοίκησης του NAT για την εκπόνηση και έκδοση της πρώτης Έκθεσης για τη Ναυτική Απασχόληση στην Ελλάδα, προσβλέποντας στην άμεση αξιοποίηση της από την Πολιτεία και τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτικής αγοράς εργασίας.

Μάρτιος 2023

Γιάννης Στουρνάρας

Διοικητής Τράπεζας της Ελλάδας

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗ NAT



Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, καθ' όλη την πορεία των 162 ετών λειτουργίας του, αποτέλεσε τον θεσμικό φορέα με την πιο άμεση και πιο ουσιαστική σύνδεση με την ελληνική ναυτοσύνη, πρωταγωνιστώντας σε καινοτόμες δράσεις δίπλα στους Έλληνες ναυτικούς με στόχο την στήριξη και περαιτέρω ενδυνάμωση της ελληνικής ναυτιλίας.

Υπηρετώντας αυτόν τον ιστορικό μας ρόλο, προχωρήσαμε στη σύνταξη της παρούσας έκθεσης, με την οποία επιχειρούμε να καταγράψουμε - να μετρήσουμε τη δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας και να διαπιστώσουμε με αντικειμενικά δεδομένα την πραγματική επιρροή της σύνθετης ναυτικής αγοράς εργασίας στην οικονομία της χώρας.

Για πρώτη φορά το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), ο πρώτος Ασφαλιστικός Φορέας της χώρας, το πρώτο Ν.Π.Δ.Δ. που μηδένισε τις εκκρεμότητες του παρελθόντος, εκδίδει μία ολοκληρωμένη Έκθεση για την Ναυτική Απασχόληση. Είναι μια ευκαιρία για όλους τους φορείς και τους παράγοντες που ενδιαφέρονται και ασχολούνται με την Ναυτιλία, να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα χρήσιμο εργαλείο που θα τους βοηθήσει στην άσκηση πολιτικής και στον σχεδιασμό νέων δράσεων.

Η Πολιτεία ενδιαφέρεται και αναπτύσσει διαρκώς πρωτοβουλίες για την Ναυτιλία. Όλες οι επιχειρήσεις και οι φορείς καταβάλλουν προσπάθειες. Το NAT έρχεται να προσφέρει ένα εφαλτήριο για μια νέα πορεία.

Όλοι διαπιστώνουν πλέον ότι τα τελευταία χρόνια έχει επιτευχθεί ένας άθλος στο NAT. Εργαζόμενοι, στελέχη και διοίκηση κατάφεραν μέσα στις δύσκολες συνθήκες της πανδημίας του COVID-19 και της οικονομικής ύφεσης, να ανακτήσουν το πολυτιμότερο αγαθό ενός Ασφαλιστικού φορέα: την εμπιστοσύνη των ασφαλισμένων του.

Μηδενίσαμε τις εκκρεμότητες του παρελθόντος, απλοποιήσαμε τις διαδικασίες, αναδιοργανώσαμε τις εργασίες, βελτιώσαμε τον τεχνολογικό εξοπλισμό, ήρθαμε ακόμα πιο κοντά στον Έλληνα ναυτικό. Το δεύτερο αρχαιότερο Ταμείο Κοινωνικής Ασφάλισης της Ευρώπης απέδειξε ότι μπορεί να συμβάλλει αποφασιστικά στην Εθνική Στρατηγική ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτιλίας.

Σήμερα επιχειρούμε μία ακόμα τολμηρή - αλλά πλέον απαραίτητη - παρέμβαση. Καταθέτουμε την - πρώτη στην μακραίωνη ιστορία του οργανισμού - Έκθεση για την Ναυτική Απασχόληση.

Η Έκθεση αποτυπώνει με αντικειμενικό τρόπο τις σύνθετες διαστάσεις της ναυτικής αγοράς εργασίας στη χώρα μας και καταγράφει κρίσιμα στοιχεία της ναυτικής απασχόλησης. Η δημοσίευση της εγκαινιάζει ένα νέο πλέγμα πρωτοβουλιών του NAT για την αποτελε-

σματική αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής Ναυτιλίας, εξασφαλίζοντας σε πρώτο στάδιο πρόσβαση σε δεδομένα υψηλής προστιθέμενης αξίας για τους σχεδιαστές των δημόσιων πολιτικών και τους κοινωνικούς εταίρους του ναυτιλιακού τομέα.

Κάθε χρόνο, το NAT, ως σύμβουλος της εκάστοτε κυβέρνησης θα συγκεντρώνει και θα επεξεργάζεται με επιστημονικά εργαλεία και μεθοδολογίες τους βασικούς άξονες της ναυτικής αγοράς εργασίας, καταθέτοντας τεκμηριωμένες εισηγήσεις για την βελτίωση της απασχόλησης και της κοινωνικής προστασίας των Ελληνίδων και των Ελλήνων που τιμούν το ναυτικό επάγγελμα.

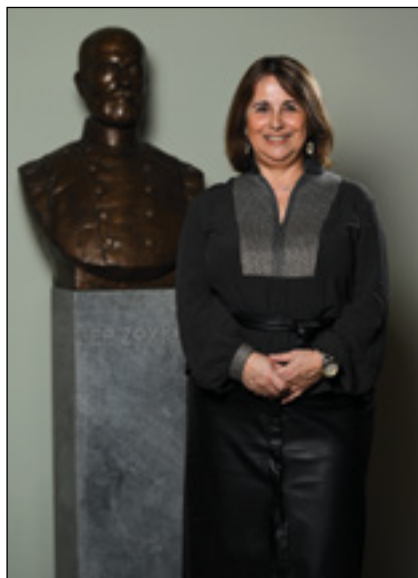
Πειραιάς, Μάρτιος 2023

Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος

Διοικητής NAT

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑΣ NAT

Το NAT είναι η πυξίδα της Ελληνικής Ναυτιλίας



Ο αρχαιότερος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης της χώρας υποστηρίζει εδώ και δεκαετίες τις οικογένειες των ναυτικών, λειτουργεί ως απάνεμο λιμάνι στις μεγάλες φουρτούνες των καιρών και μετατρέπεται σε αναπτυξιακό μοχλό κάθε φορά που η Πολιτεία επιχειρεί να εκσυγχρονίσει το ναυτικό επάγγελμα. Οι εργαζόμενοι στο NAT αγνόησαν κάθε προσπάθεια υποβάθμισης του οργανισμού και συντονισμένα έδωσαν τη δική τους μάχη, ώστε οι Έλληνες και οι Ελληνίδες ναυτικοί να αισθάνονται ότι ανήκουν σε μια μεγάλη οικογένεια που τους/τις σέβεται και τους/τις προστατεύει.

Το NAT εξελίσσεται. Αναδεικνύεται σε εργαλείο σχεδιασμού και άσκησης δημόσιων πολιτικών αναβάθμισης του ναυτικού επαγγέλματος, σβήνοντας οριστικά τα λάθη του παρελθόντος, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι πρωτοβουλίες της Πολιτείας.

Οι εργαζόμενοι του NAT πρωταγωνίστησαν τα τελευταία χρόνια στην εθνική προσπάθεια για την καθολική είσπραξη και απόδοση σε τρίτους φορείς των οφειλόμενων εισφορών από τη ναυτική απασχόληση, καθώς και για την ακριβή αποτύπωση του χρόνου θαλάσσιας υπηρεσίας και τον υπολογισμό των αντίστοιχων εισφορών. Η συλλογική αυτή προσπάθεια ανέδειξε τον οργανισμό μας ως παράδειγμα προς μίμηση και για άλλους δημόσιους φορείς της χώρας μας.

Η Έκθεση του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση φιλοδοξεί να είναι το πρώτο πρακτικό εργαλείο που θα χρησιμοποιήσουν όλοι οι κύριοι συντελεστές της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας. Οι εργαζόμενοι του NAT, υπερήφανοι για τις επιδόσεις τους και πλήρως συνειδητοποιημένοι για τις ευθύνες τους, αδημονούν να συνεισφέρουν - με τη δουλειά, τις γνώσεις και τις εμπειρίες τους - στην ανάπτυξη της Ελληνικής ναυτιλίας.

Πειραιάς, Μάρτιος 2023

Γεωργία Μανιάτη

Γενική Διευθύντρια NAT

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

1. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας (συνεισφέροντας το 2021 το 9,4% στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν), που αναβαθμίζει το διεθνές προφίλ της χώρας, παρουσιάζοντας σε δύο τουλάχιστον δείκτες (ιδιοκτησία στόλου και αξία στόλου) επίδοση άνω του 10% σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες υπογραμμίζουν την εθνική παρουσία σε όλα τα μήκη και πλάτη της υφηγλίου, ενισχύουν τις σχέσεις της Ελλάδας με άλλες ναυτιλιακές χώρες και ενισχύουν την εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας και της Ε.Ε.

2. Η Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας εμφανίζει τα κύρια χαρακτηριστικά της παγκόσμιας και της ευρωπαϊκής αγοράς εργασίας για τους ναυτικούς, οι οποίες αντιμετωπίζουν από τις αρχές της δεκαετίας του 2020 νέες προκλήσεις υπό το πρίσμα εξωγενών παραγόντων (πανδημία του Covid-19, πόλεμος στην Ουκρανία, ενεργειακή κρίση, πράσινη μετάβαση, απανθρακοποίηση) και του αυξανόμενου σφοδρού ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η (διαχρονική) μείωση του αριθμού των απασχολούμενων (Ελλήνων) ναυτικών αποτελεί ένα βασικό χαρακτηριστικό της εγχώριας αγοράς εργασίας, ακολουθώντας τις αντίστοιχες διεθνείς τάσεις που έχουν οδηγήσει από τα μέσα της δεκαετίας του 2010 σε σημαντικό έλλειμμα θέσεων αξιωματικών του ναυτιλιακού τομέα.

3. Η αποτελεσματική εφαρμογή εθνικών πολιτικών για την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας επιβάλλει την ολοκληρωμένη κατανόηση της ναυτικής αγοράς εργασίας και την συστηματική παρακολούθηση των βασικών μεγεθών και τάσεων της ναυτικής απασχόλησης. Ωστόσο, ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας και οι ιδιαιτερότητες της ναυτικής αγοράς εργασίας καθιστούν την παρακολούθηση της ναυτικής απασχόλησης μία *de facto* δυσχερή διαδικασία και, συνεπώς, μία σύνθετη πρόκληση ακόμα και για τα πλέον αναπτυγμένα κράτη της Ευρωπαϊκής Περιφέρειας. Υπό το πρίσμα αυτό, η αποτύπωση της ναυτικής απασχόλησης τείνει να παραμένει ιδιαίτερα ελλιπής, παρά το γεγονός ότι πρόκειται για έναν κρίσιμο συντελεστή της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, της οικονομικής ανάπτυξης.

4. Αναγνωρίζοντας τις συγκεκριμένες ιδιαιτερότητες, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) επιδιώκει να συμβάλλει με την παρούσα Έκθεση στην **ενίσχυση της «ορατότητας» της Ελληνικής ναυτικής απασχόλησης**, εμπλουτίζοντας την πολύ περιορισμένη σχετική βιβλιογραφία με ένα ολιστικό υπόδειγμα αναφοράς που εξασφαλίζει:

- ⇒ την ανάδειξη της ιστορίας και του σύγχρονου ρόλου του NAT στο πεδίο της υποστήριξης των εθνικών πολιτικών για την προαγωγή της ναυτιλίας και της ναυτικής απασχόλησης,
- ⇒ την αποτύπωση του διεθνούς και του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος της εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας, που επιδρά καθοριστικά στη ναυτική απασχόληση ενόψει του «παγκοσμιοποιημένου» χαρακτήρα της ναυτικής αγοράς εργασίας,
- ⇒ την σκιαγράφηση της ιδιότυπης φυσιογνωμίας της εγχώριας ναυτικής αγοράς εργασίας και των σύνθετων προκλήσεων που αντιμετωπίζει η Ελληνική ναυτιλία στο πεδίο των ανθρώπινων πόρων,

⇒ την παρουσίαση των πρόσφατων βασικών εξελίξεων και τάσεων της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, όπως προκύπτουν από την ανάλυση των διοικητικών δεδομένων του NAT με έμφαση στα στοιχεία που εξάγονται από την βάση δεδομένων της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών (ΑΠΔΝ).

5. Σε εθνικό επίπεδο, το NAT ήταν ο πρώτος φορέας που επιχείρησε την συστηματική αποτύπωση του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, μέσω της απογραφής των Ελλήνων Ναυτικών που διενήργησε αμέσως μετά την έναρξη λειτουργίας του το 1862. Για τα 155 χρόνια που λειτούργησε ως ο πλέον εμβληματικός Ελληνικός φορέας κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών (1861 - 2016), το NAT αποτέλεσε έναν πολύ σημαντικό κόμβο πληροφοριών για την ναυτική απασχόληση, αφενός, μέσω της τήρησης πληθώρας σχετικών διοικητικών δεδομένων, αφετέρου, μέσω της διενέργειας περιοδικών απογραφών. Μετά την ριζική ασφαλιστική μεταρρύθμιση του 2016, το NAT συνεχίζει την αυτόνομη λειτουργία του, ασκώντας, καταρχήν, μη ασφαλιστικές αρμοδιότητες. Η ικανότητά του, μάλιστα, να συγκεντρώνει και να επεξεργάζεται πολύτιμες πληροφορίες για τη ναυτική απασχόληση αναβαθμίσθηκε σημαντικά κατά την τελευταία πενταετία. Το 2018 ξεκίνησε η λειτουργία της νέας βάσης δεδομένων του NAT, η οποία αντιστοιχεί στην εφαρμογή «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών» (ΑΠΔΝ). Μέσω της ΑΠΔΝ, ενισχύθηκε ο βαθμός αξιοπιστίας, το εύρος και η ποικιλία των διοικητικών δεδομένων που συγκεντρώνει το NAT σχετικά με τη ναυτική απασχόληση. Παράλληλα, το NAT απέκτησε το 2021 και άρχισε να χρησιμοποιεί κεντρικό σύστημα αναφορών επιχειρηματικής ευφυΐας (Business Intelligence - BI). Πρόκειται για ένα εξειδικευμένο πληροφοριακό σύστημα που επιτρέπει την ταχύτερη πρόσβαση στην πληροφορία, διευκολύνει την υποβολή ερωτημάτων και την άντληση στοιχείων και από τις δύο βάσεις δεδομένων του φορέα (ΟΠΣ/NAT και ΑΠΔΝ) και παρέχει τη δυνατότητα αξιοποίησης προηγμένων τεχνικών μετασχηματισμού δεδομένων.

6. Επιδιώκοντας να αναδείξει τις πρόσφατες εξελίξεις και τάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, η παρούσα Έκθεση παρουσιάζει τα πορίσματα διεπιστημονικής επεξεργασίας επιλεγμένων ώριμων δεδομένων της ΑΠΔΝ την περίοδο 2020-2022. Για τις ανάγκες της σχετικής έρευνας εφαρμόσθηκε ένα αυστηρό μεθοδολογικό πλαίσιο που εξετάζει την εξέλιξη της ναυτικής απασχόλησης σύμφωνα με δύο κύριους δείκτες:

- τον *“συνολικό αριθμό εγγεγραμμένων ναυτικών”* (ή «συνολική εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση»), που περιλαμβάνει το σύνολο των μελών συγκροτημένων πληρωμάτων πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν ΑΠΔΝ στο NAT καθ’ όλο/α το/τα έτος/η αναφοράς (έστω και για μία ημέρα ασφάλισης από ναυτική απασχόληση)
- τον *“αριθμό εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα τους έτους”*, που περιλαμβάνει το σύνολο των μελών συγκροτημένων πληρωμάτων πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν ΑΠΔΝ στο NAT κατά τον μήνα Αύγουστο του/των έτους/ ετών αναφοράς (ενδεικτικό χρονικό σημείο του έτους με υψηλά επίπεδα ναυτικής απασχόλησης).

6.1. Τα βασικά πορίσματα από την επεξεργασία των δεδομένων της ΑΠΔΝ ως προς **την κατάσταση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης το 2022** συνοψίζονται ως εξής:

(α) Ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήλθε στους 24.162, εκ των οποίων οι 1.814 ήταν αλλοδαποί (υπήκοοι άλλων Κρατών Μελών ΕΕ). Ειδικά κατά τον 8^ο μήνα, ο αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήλθε στους 16.877, εκ των οποίων 1.174 ήταν αλλοδαποί (υπήκοοι άλλων Κρατών Μελών ΕΕ).

(β) Ο συνολικός αριθμός εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών ανήλθε στις 1.619. Ειδικά κατά τον 8^ο μήνα, η εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση αντιστοιχούσε σε 1.133

άτομα. Η μεγάλη πλειονότητα (ποσοστό 70%) αφορούσε εργαζόμενες στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών. Το ποσοστό των γυναικών ναυτικών ηλικίας κάτω των 45 ετών ήταν 84%.

(γ) Η πλειοψηφία των εγγεγραμμένων ναυτικών (ποσοστό σχεδόν 70%) ήταν ηλικίας κάτω των 45 ετών, με τους περισσότερους (ποσοστό σχεδόν 40%) να ανήκουν στην κρίσιμη ηλικιακή κατηγορία 31 - 45 ετών. Η ομάδα των νεοεισερχόμενων ναυτικών (ηλικίας έως 30 ετών) αντιστοιχούσε στο 30% επί του συνόλου.

(δ) Οι πλέον πολυπληθείς ειδικότητες ναυτολόγησης στους εγγεγραμμένους ναυτικούς αντιστοιχούσαν στους μηχανικούς (Α', Β', Γ'), τους ναύτες, τους θαλαμηπόλους και τους πλοιάρχους.

(ε) Ο αριθμός των εγγεγραμμένων δοκίμων / εκπαιδευόμενων ναυτικών που απασχολήθηκαν σε πλοία ανήλθε στους 3.555 (109 από αυτούς απασχολήθηκαν στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών πλοίων).

6.2. Τα βασικά πορίσματα από την επεξεργασία των δεδομένων της ΑΠΔΝ ως προς τις **εξε-
λίξεις και τάσεις στην εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση την περίοδο 2020 - 2022** συνοψίζονται ως εξής:

(α) Το ξέσπασμα της πανδημίας COVID-19 και οι συνακόλουθες επιπτώσεις της στις διεθνείς και εγχώριες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών είχαν έντονη αρνητική επίδραση στη ναυτική απασχόληση το 2020.

(β) Η ανάκαμψη της ναυτικής απασχόλησης ξεκίνησε σχετικά γρήγορα ήδη από το 2021 και συνεχίστηκε το 2022. Ειδικότερα, ο συνολικός αριθμός εγγεγραμμένων ναυτικών για το έτος 2022 ήταν αυξημένος κατά 5% σε σχέση με το 2020, ενώ ο αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του 2022 ήταν αυξημένος σχεδόν κατά 10% σε σχέση με τον 8^ο μήνα του 2020. Ειδικά στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών, σημαντική αύξηση της απασχόλησης παρατηρήθηκε στον τομέα των θαλαμηγών.

(γ) Η γυναικεία ναυτική απασχόληση επλήγη ιδιαίτερα από την κρίση της πανδημίας. Ωστόσο, επανέκαμψε γρήγορα παρουσιάζοντας το 2022 αύξηση 31% σε σχέση με το ιστορικό χαμηλό του 2020. Ειδικότερα, η εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση το 2022 ανήλθε σε 1.619 άτομα (ποσοστό 6,7% της συνολικής εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης), υπερβαίνοντας τα επίπεδα προ πανδημίας. Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που τροφοδοτούνται από τον τουρισμό (επιβατική ναυσιπλοΐα και ναυσιπλοΐα αναψυχής) απασχολούν το μεγαλύτερο ποσοστό των γυναικών ναυτικών και, συνεπώς, αποτελούν κρίσιμο μοχλό για την προαγωγή της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης.

(δ) Η κρίση της πανδημίας έπληξε ιδιαίτερα την απασχόληση των δοκίμων / εκπαιδευόμενων ναυτικών, η οποία όμως έχει επανέλθει σε φάση ανάκαμψης σημειώνοντας το 2022 συνολική αύξηση σχεδόν 30% σε σχέση με το 2020 (ειδικά στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών σημειώθηκε αύξηση σχεδόν 85%).

(ε) Διαχρονικά, η εποχικότητα αποτελεί μία κρίσιμη παράμετρο για τη ναυτική απασχόληση στην Ελλάδα, κυρίως, λόγω της έντονης τουριστικής κίνησης που παρατηρείται στα νησιά σε συγκεκριμένες περιόδους του έτους. Το κρίσιμο αυτό χαρακτηριστικό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία της ΑΠΔΝ, που καταδεικνύουν σταδιακή αύξηση της συνολικής εγγεγραμμένης απασχόλησης κατά τους μήνες Απρίλιο και Μάιο και κορύφωση της κατά τους θερινούς μήνες έως και τον Σεπτέμβριο.

6.3. Όσον αφορά **τις ομάδες ναυτικών που δεν περιλαμβάνονται στην ως άνω «εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση»**, δύο ευρήματα της έρευνας παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον:

(α) Ο αριθμός των ναυτικών που απασχολούνται ως αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις (για τους οποίους υποβάλλονται ΑΠΔΝ αν και δεν αποτελούν μέλη πληρωμάτων) σχεδόν διπλασιάστηκε κατά την τελευταία πενταετία (1.024 το 2022 από 644 το 2018), καταδεικνύοντας ότι η απασχόληση σε ναυτιλιακές εταιρείες εξελίσσεται σε ιδιαίτερα ελκυστική επιλογή για ναυτικούς υψηλών προσόντων.

(β) Ο αριθμός των ναυτικών που εξαγόρασαν χρόνο υπηρεσίας τους σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας (για τους οποίους δεν υποβάλλονται μεν ΑΠΔΝ αλλά τηρούνται σχετικά δεδομένα στο ΟΠΣ του ΝΑΤ) ανήλθε το 2022 στους 5.352.

7. Η συστημική ανάγνωση των δεδομένων της ΑΠΔΝ υπό το πρίσμα και άλλων πηγών πληροφόρησης για τη λειτουργία της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας οδηγεί στην ανάδειξη των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας, οι οποίες έχουν ήδη διαγνωσθεί σε σημαντική έκταση από τους κοινωνικούς εταίρους του ναυτιλιακού τομέα. Η Έκθεση αποτυπώνει με αντικειμενικό τρόπο το πλέγμα των σχετικών προκλήσεων και τις αναγκαίες παρεμβάσεις αποτελεσματικής αντιμετώπισής τους, επιβεβαιώνοντας την ισχυρή δέσμευση της ηγεσίας και των στελεχών του ΝΑΤ να συνεχίσουν τις διαχρονικές δραστηριότητες του πλέον εμβληματικού δημόσιου οργανισμού υποστήριξης των Ελλήνων ναυτικών στη χώρα μας και να προωθήσουν άμεσα καινοτομικές πρωτοβουλίες σε πεδία υψηλής προτεραιότητας για τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτικής αγοράς εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το πλαίσιο εκπόνησης της Έκθεσης

Η μεταρρύθμιση του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης με την υιοθέτηση του Ν. 4387/2016 «Ενιαίο Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλειας - Μεταρρύθμιση ασφαλιστικού - συνταξιοδοτικού συστήματος - Ρυθμίσεις φορολογίας εισοδήματος και τυχερών παιγνίων και άλλες διατάξεις» σηματοδότησε για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) την αρχή μίας νέας εποχής στην πλούσια ιστορία του. Λειτουργώντας για 155 χρόνια ως ένας από τους πλέον διακεκριμένους φορείς κοινωνικής ασφάλισης στη χώρα μας, το NAT διαδραματίζει πλέον ένα νέο σύνθετο ρόλο στο κομβικό πεδίο της προαγωγής της ναυτιλίας και της ναυτικής απασχόλησης.

Η παρούσα Έκθεση αποτελεί **μία από τις εμβληματικές πρωτοβουλίες, που προωθεί η Διοίκηση του NAT στο πλαίσιο του μετασχηματισμού του φορέα** σε έναν σύγχρονο δημόσιο οργανισμό στην υπηρεσία της Ελληνικής ναυτιλίας και των Ελλήνων ναυτικών. Σκοπός της Έκθεσης είναι **να ενισχύσει την «ορατότητα» της Ελληνικής ναυτικής απασχόλησης**, η οποία παραμένει ουσιαστικά αφανής παρά την κρισιμότητα της για την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας και, κατ' επέκταση, για την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας¹.

Στο πλαίσιο αυτό, αντικείμενο της παρούσας Έκθεσης είναι:

- ⇒ **Η ανάδειξη της ιστορίας και του σύγχρονου ρόλου του NAT** στο πεδίο της υποστήριξης των εθνικών πολιτικών για την προαγωγή της ναυτιλίας και της ναυτικής απασχόλησης.
- ⇒ **Η αποτύπωση του διεθνούς και του ευρωπαϊκού περιβάλλοντος της εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας**, που επιδρά καθοριστικά στη ναυτική απασχόληση ενόψει του «παγκοσμιοποιημένου» χαρακτήρα της ναυτικής αγοράς εργασίας.²
- ⇒ **Η σκιαγράφηση της ιδιότυπης φυσιογνωμίας της εγχώριας ναυτικής αγοράς εργασίας και των σύνθετων προκλήσεων** που αντιμετωπίζει η Ελληνική ναυτιλία στο πεδίο των ανθρώπινων πόρων.
- ⇒ **Η παρουσίαση βασικών εξελίξεων και τάσεων της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα την περίοδο 2020 - 2022**, όπως προκύπτουν από την ανάλυση των διο

1. Βλ. ενδεικτικά Γ. Θεοτοκάς, Μ. Λεκάκου, Θ. Πάλλης, Θ. Συριόπουλος και Γ. Τσαμουργκέλης, *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*, 2008, Σ. Σπαθή, Σ. Καραγιάννης και Ν. Γεωργικόπουλος, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 2010, Γ. Γράτσος, *Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική*, 2013, Γ. Τσιμουρής, *Εμείς οι ναυτικοί, μπαρκαρισμένοι και ξέμπαρκοι - Μια ανθρωπολογική προσέγγιση*, 2021 και Γ. Τριφύλλης, Μ. Σαρλής και Γ. Μπαρκάτσας, *Ελλάδα και Ναυτιλία σε κοινή ρότα - Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες προκλήσεις στην πορεία προς το 2040*, 2021.

2. Οι ναυτικοί ήταν η πρώτη κατηγορία εργαζομένων που δραστηριοποιήθηκε σε μία γνήσια παγκόσμια αγορά εργασίας, δημιουργώντας έναν τομέα οικονομικής δραστηριότητας που, καθ' όλη τη διάρκεια της πρώιμης σύγχρονης περιόδου, οδήγησε στην γεωπολιτική και οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης. Για τα κύρια χαρακτηριστικά και τις διαστάσεις της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας βλ. ιδίως Τ. Alderton, *The Global Seafarer - Living and working conditions in a globalized industry*, 2004, Ν. Ellis and H. Sampson, *The Global Labour Market for Seafarers - Working Aboard Merchant Cargo Ships*, 2008, Μ. Fusaro, Β. Allaire, R. Blakemore and T. Vanneste, *Law, Labour, and Empire - Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, 2015, Ρ. Chaumette (ed.), *Seafarers - An International Labour Market in Perspective*, 2016 και L. Tang and P. Zhang, *Human Resource Management in Shipping - Issues, Challenges and Solutions*, 2022.

κητικών δεδομένων του NAT με έμφαση στα στοιχεία που εξάγονται από την βάση δεδομένων της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών (ΑΠΔΝ).

2. Η μεθοδολογία εκπόνησης της Έκθεσης

Η εκπόνηση της Έκθεσης αξιοποίησε ένα σύνθετο διεπιστημονικό μεθοδολογικό πλαίσιο, που συνδύασε διαφορετικές τεχνικές ανάλογα με τον εξεταζόμενο κάθε φορά άξονα.

(α) Για τις ανάγκες προσέγγισης των Μερών Α, Β και Γ της Έκθεσης χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες τεχνικές:

- ❑ Έρευνα γραφείου για τον εντοπισμό και την ανάλυση του θεσμικού και επιχειρησιακού πλαισίου λειτουργίας του NAT
- ❑ Έρευνα της Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με τον ρόλο και τη λειτουργία του NAT
- ❑ Έρευνα γραφείου για τον εντοπισμό και την ανάλυση του πλαισίου ρύθμισης των πολιτικών απασχόλησης και κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών στην Ελλάδα
- ❑ Έρευνα γραφείου για τον εντοπισμό παραστάσεων των κοινωνικών εταίρων του ναυτιλιακού τομέα αναφορικά με τις προκλήσεις ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας
- ❑ Έρευνα της Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με θέματα απασχόλησης και κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών
- ❑ Έρευνα της αρθρογραφίας στον ημερήσιο τύπο σχετικά με τις τάσεις στον κλάδο της ναυτιλίας και την κατάσταση των ανθρώπινων πόρων της
- ❑ Έρευνα στον διαδικτυακό τόπο του NAT καθώς και στους διαδικτυακούς τόπους Υπουργείων και εποπτευόμενων φορέων της κεντρικής διοίκησης (ΥΠΕΚΥ, ΥΝΑΝΠ, Εστία Ναυτικών, Οίκος Ναύτη, ΕΛΟΕΝ κ.α.)
- ❑ Έρευνα στους διαδικτυακούς τόπους των οργανώσεων των κοινωνικών εταίρων της Ελληνικής ναυτιλίας (ΠΝΟ, ΕΕΕ κ.α.)
- ❑ Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων Ελληνικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ναυτιλίας (ΝΕΕ, ΙΟΒΕ, ΚΕΠΕ, Ίδρυμα Ευγενίδου κ.α.)
- ❑ Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων διεθνών οργανισμών (ΟΗΕ, ΔΝΟ, ΔΟΕ κ.α.) και διεθνών φορέων σχετικών με τη ναυτιλία (ICS, WISTA κ.α.)
- ❑ Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EUROSTAT, PROGRESS, κ.α.) και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
- ❑ Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων άλλων οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (*Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Ευρωπαϊκή Αρχή Απασχόλησης, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, κ.α.*)
- ❑ Επεξεργασία διοικητικών δεδομένων που αντλήθηκαν από το ΟΠΣ του NAT (Μητρώο Πλοίων και Μητρώο Πλωτών Μέσων).

(β) Η εκπόνηση του Μέρους Δ της Έκθεσης βασίσθηκε σε δύο διαφορετικές τεχνικές. Σε σχέση με την ιστορική εξέλιξη της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, η Έκθεση αξιοποίησε την σχετική βιβλιογραφία για την επεξεργασία παλαιότερων απογραφικών δεδομένων του NAT και της ΕΛΣΤΑΤ. Σε σχέση με τις επιλεγμένες διαστάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα την περίοδο 2020-2022, η Έκθεση χρησιμοποίησε τα πορίσματα πρωτότυπης επεξεργασίας των πλέον πρόσφατων διοικητικών δεδομένων του NAT με έμφαση στα στοιχεία που εξάγονται από την βάση δεδομένων της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών (ΑΠΔΝ). Παράλληλα, η Έκθεση αξιοποίησε - για την αποτύπωση των τάσεων σε συγκεκριμένα θεματικά πεδία της ναυτικής απασχόλησης - συνδυαστικά με τα στοιχεία της ΑΠΔΝ και δεδομένα από άλλες πηγές (Μητρώο Εξαγορών - ΟΠΣ/NAT, ΓΕΝΕ, ΕΛΣΤΑΤ).

3. Η διάρθρωση της Έκθεσης

Η Έκθεση διαρθρώνεται σε πέντε Μέρη που αποτυπώνουν τα πορίσματα των αντίστοιχων μελετητικών πεδίων.

Το Μέρος Α με τίτλο «*Το προφίλ του NAT*» εστιάζει στην ταυτότητα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και στην κρίσιμη διαχρονική του συμβολή ως ο πλέον εμβληματικός φορέας υποστήριξης των Ελλήνων ναυτικών στη χώρα μας. Η πρώτη ενότητα του Μέρους Α αποτυπώνει συνοπτικά την πλούσια ιστορική διαδρομή του NAT από την ίδρυσή του τον 19^ο αιώνα, ως πρώτου Ελληνικού κοινωνικοασφαλιστικού φορέα, έως την ριζική αναθεώρηση της αποστολής του στο πλαίσιο της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης του 2016. Η δεύτερη ενότητα παρουσιάζει με συστηματικό τρόπο τον σύγχρονο ρόλο και το νέο οργανωτικό και λειτουργικό μοντέλο του NAT. Παράλληλα, παρέχει ενδεικτικά στοιχεία σε σχέση με τον όγκο εργασιών που διεκπεραίωσε το NAT το 2022, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων του, αφενός, ως προς την είσπραξη για τρίτους φορείς οφειλόμενων εισφορών από τη ναυτική απασχόληση, αφετέρου, ως προς την αποτύπωση του χρόνου θαλάσσιας υπηρεσίας και τον υπολογισμό των αντίστοιχων εισφορών. Η τρίτη και τελευταία ενότητα του Μέρους Α επικεντρώνεται στον ρόλο του NAT ως πληροφοριακού κόμβου στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Έκθεση παρουσιάζει τα βασικά χαρακτηριστικά των βάσεων διοικητικών δεδομένων που τηρεί το NAT (με έμφαση στην πλέον σύγχρονη εφαρμογή της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών - ΑΠΔΝ) καθώς και του πληροφοριακού συστήματος επιχειρηματικής ευφυΐας (BI) που αξιοποιεί ο φορέας για την διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων πληροφοριών.

Το Μέρος Β με τίτλο «*Η Ναυτιλία ως στρατηγικό κεφάλαιο για τη διεθνή και ελληνική οικονομία*» εστιάζει, αφενός, στην ανάδειξη της κρίσιμης συμβολής της εμπορικής ναυτιλιακής δραστηριότητας στην παγκόσμια αλλά και εγχώρια οικονομική ανάπτυξη, αφετέρου, στην αποτύπωση των κυριότερων πρωτοβουλιών υπερεθνικών οργανισμών για την υποστήριξη της ναυτιλίας αλλά και των ναυτικών. Σε αυτό το πλαίσιο, η πρώτη και τρίτη ενότητα του Μέρους Β παρουσιάζουν συνοπτικά τα βασικά μεγέθη και τις τάσεις που συγκροτούν το διεθνές και το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό περιβάλλον αντίστοιχα. Η δεύτερη και τέταρτη ενότητα επικεντρώνονται στις θεσμικές και επιχειρησιακές παρεμβάσεις των Διεθνών Οργανισμών (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αντίστοιχα, οι οποίες αποσκοπούν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας αλλά και στην προστασία των ναυτικών. Η πέμπτη και τελευταία ενότητα του Μέρους Β επικεντρώνεται ειδικά στον ρόλο της Ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, αναδεικνύοντας τις θεματικές επιδόσεις αλλά και την ισχυρότατη δυναμική της.

Το Μέρος Γ με τίτλο «*Τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας*» σκιαγραφεί την ιδιότυπη φυσιογνωμία και τις σύνθετες προκλήσεις της εγχώριας ναυτικής αγοράς εργασίας. Η πρώτη ενότητα του Μέρους Γ παρουσιάζει το προφίλ και τα βασικά μεγέθη του ελληνόκτητου στόλου με έμφαση στα πλοία ελληνικής σημαίας και τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ξένης σημαίας. Η δεύτερη ενότητα αποτυπώνει την κατάσταση του ανθρώπινου δυναμικού σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, με έμφαση στις τάσεις και προκλήσεις που αφορούν στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών σε μία αγορά εργασίας με ισχυρά στοιχεία παγκοσμιοποίησης. Η τρίτη και τελευταία ενότητα του Μέρους Γ επικεντρώνεται στους κομβικούς μηχανισμούς ρύθμισης των εργασιακών σχέσεων στον τομέα της ναυτιλίας, με ειδική αναφορά στις Διεθνείς Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ αλλά και στους πρωταγωνιστές του εγχώριου κοινωνικού διαλόγου (εργοδοτικοί φορείς και συνδικαλιστικές οργανώσεις).

Το Μέρος Δ με τίτλο «*Διαστάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα*» περιλαμβάνει δύο ενότητες. Η πρώτη παρουσιάζει συνοπτικά την ιστορική εξέλιξη της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, αξιοποιώντας την σχετική βιβλιογραφία για την επεξεργασία παλαιότερων απογραφικών δεδομένων του NAT και της ΕΛΣΤΑΤ. Η δεύτερη ενότητα συστηματοποιεί τα πορίσματα της επεξεργασίας νέων στοιχείων που αφορούν στην περίοδο 2020 - 2022 και προέρχονται, ιδίως, από την βάση δεδομένων της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών (ΑΠΔΝ) του NAT. Στο πλαίσιο της δεύτερης ενότητας, παρουσιάζονται γενικές εξελίξεις και τάσεις ως προς το εγγεγραμμένο στο NAT ναυτικό ανθρώπινο δυναμικό αλλά και ειδικές πτυχές όπως η διάρθρωση των ναυτικών βάσει ηλικίας και ειδικοτήτων, η συμμετοχή των γυναικών στη ναυτική απασχόληση, η επίδραση της εποχικότητας στο ναυτικό επάγγελμα κ.ο.κ.

Το Μέρος Ε με τίτλο «*Προκλήσεις ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας*» κωδικοποιεί τα συμπεράσματα της Έκθεσης ως προς τις βασικές προκλήσεις στον τομέα της ανάπτυξης του ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού και παρουσιάζει ένα πλέγμα καινοτομικών πρωτοβουλιών σε πεδία υψηλής προτεραιότητας για τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτικής αγοράς εργασίας που επεξεργάζεται την περίοδο αυτή η Διοίκηση του NAT.

ΜΕΡΟΣ Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ NAT

«Διοικητής NAT: Δεν υπάρχει παγκόσμιο εμπόριο χωρίς ελληνική ναυτιλία»

Δελτίο Τύπου ΑΠΕ - ΜΠΕ της 29.9.2022

«Το αρχαιότερο ασφαλιστικό Ταμείο της Ευρώπης, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, τιμά και φέτος την παγκόσμια ημέρα της **Ναυτιλίας**» αναφέρει ο διοικητής του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος, σε δήλωσή του για τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας.

Όπως επισημαίνει, «τα τελευταία χρόνια, το NAT διαδραματίζει έναν καθοριστικό παρεμβατικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτοσύνης. Έκλεισε οριστικά τις οδυνηρές εκκρεμότητες του παρελθόντος και εμπέδωσε το απαραίτητο κλίμα εμπιστοσύνης που επιτρέπει στην ελληνική ναυτιλία να πρωταγωνιστεί στις παγκόσμιες μεταφορές. Ο Έλληνας ναυτικός και οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αποδείξει έμπρακτα τις ικανότητες, τις αντοχές τους, αλλά και την αποφασιστικότητά τους, για την απρόσκοπτη συνέχιση και ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, παρά τις εξαιρετικά δύσκολες γεωπολιτικές, οικονομικές και υγειονομικές συνθήκες».

«Η ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστεί καθημερινά στους ωκεανούς του πλανήτη και το NAT στέκεται αρωγός στην πανεθνική προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτοσύνης, της ναυτικής ασφάλειας, της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος» υπογραμμίζει ο κ. Τσαγκαρόπουλος.

Πηγή: <https://www.insider.gr/oikonomia/244707/dioikitis-nat-den-yparhei-pagkosmio-emporio-horis-elliniki-naytilia>

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων (πρώην Υπουργείο Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης)¹ με έδρα στον Πειραιά. Από την έναρξη λειτουργίας του και για μία περίοδο 155 χρόνων (1861-2016) αποτέλεσε έναν από τους πλέον εμβληματικούς φορείς κοινωνικής ασφάλισης στη χώρα μας. Μετά την ριζική οργανωτική μεταρρύθμιση του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης² με την υιοθέτηση του Ν. 4387/2016, το NAT συνεχίζει την αυτόνομη λειτουργία του, ασκώντας, καταρχήν, μη ασφαλιστικές αρμοδιότητες και, παράλληλα, ειδικές αρμοδιότητες υποστήριξης του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-ΕΦΚΑ) που του έχουν ανατεθεί με υπουργικές αποφάσεις.

Το NAT συμβάλλει μέσω της άσκησης των μη ασφαλιστικών αρμοδιοτήτων του καθοριστικά στην υποστήριξη των εθνικών πολιτικών προαγωγής της ναυτιλίας και της ναυτικής απασχόλησης. Παράλληλα, μέσω της άσκησης των αρμοδιοτήτων υποστήριξης του e-ΕΦΚΑ, ο οργανισμός αποτελεί κρίσιμο επιχειρησιακό βραχίονα της σύνθετης διαδικασίας απονομής συνταξιοδοτικών και εφάπαξ παροχών στους ναυτικούς.

1. Βλ. την παρ. 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 81/2019 «Σύσταση, συγχώνευση, μετονομασία και κατάργηση Υπουργείων και καθορισμός των αρμοδιοτήτων τους Μεταφορά υπηρεσιών και αρμοδιοτήτων μεταξύ Υπουργείων».

2. Για τα χαρακτηριστικά του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης βλ. ενδεικτικά Γ. Αμίτσης, Γ. Ληξουριώτης και Π. Πετρόγλου (επ.), *Τα επαγγελματικά συστήματα ασφάλισης και ζητήματα εργατικού δικαίου από την ομαδική ιδιωτική ασφάλιση*, 2004, Α. Αναγνώστου - Δεδούλη και Π. Παπαρρηγοπούλου (επ.), *Η κοινωνική ασφάλιση ως προϋπόθεση οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής*, 2016, Τ. Γιαννίτσης *Ασφαλιστικό, Ανάπτυξη, Μακροοικονομία - Οι κρίσιμες διασυνδέσεις*, 2020 και Α. Στεργίου, *Δίκαιο Κοινωνικής Ασφάλισης*, 2022.

1. Η ιστορική εξέλιξη του NAT

Η ίδρυση του NAT συνδέεται με τις απαρχές του θεσμού της κοινωνικής ασφάλισης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο¹. Ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος αναγνώρισε την προστασία των ναυτικών ως υψηλή προτεραιότητα ενόψει, αφενός, της υψηλής επικινδυνότητας του ναυτικού επαγγέλματος, αφετέρου, της πολύ σημαντικής συμβολής της εμπορικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία.

NAT: Ο πρώτος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης στην Ελλάδα

Το NAT ιδρύθηκε με το Βασιλικό Διάταγμα «Περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας» της 18^{ης} Δεκεμβρίου 1836 (ΦΕΚ 75), το οποίο προέβλεπε την διάθεση συγκεκριμένων πόρων του κράτους (πρόστιμα και τέλη σχετικά με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα) για τον σχηματισμό αποθεματικού «προς όφελος του απομαχικού ταμείου του ναυτικού». Ωστόσο, η λειτουργία του Ταμείου ξεκίνησε εικοσιπέντε χρόνια αργότερα βάσει των διατάξεων του Ν. ΧΛΘ' της 5^{ης} Σεπτεμβρίου 1861 «Περί συστάσεως ναυτικού απομαχικού ταμείου» (ΦΕΚ 49).

Αρχικά, το NAT λειτούργησε ως αυτοδιαχειριζόμενος οργανισμός με αδιευκρίνιστη νομική μορφή² και βασικό όργανο διοίκησης μία τριμελή επιτροπή ανώτερων ναυτικών αξιωματικών που διοριζονταν από τον Βασιλιά μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτικών. Σκοπός του ήταν η προστασία Ελλήνων υπηκόων που ασκούσαν ναυτικά επαγγέλματα (απασχολούμενοι στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία, αλιείς, πορθμείς, δύτες, υπαξιωματικοί και ναύτες του Βασιλικού Ναυτικού) και των εξαρτώμενων μελών των οικογενειών τους μέσω της χορήγησης κύριων συντάξεων γήρατος, αναπηρίας και θανάτου. Οι πόροι του προέρχονταν από εισφορές των ναυτικών και από άλλες πηγές (πρόστιμα, δικαιώματα, τέλη, δωρεές κλπ.), ενώ δεν προβλεπόταν η καταβολή εργοδοτικών εισφορών.

Ο Ν. ΑΡΟΗ' της 30^{ης} Απριλίου 1884 «Περί ναυτικού απομαχικού ταμείου» (ΦΕΚ 163) κατοχύρωσε τον δημόσιο χαρακτήρα του NAT³. Βάσει των διατάξεών του, το NAT αποτελούσε πλέον έναν τυπικό δημόσιο οργανισμό υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτικών, διοικούταν από τριμελή επιτροπή ανώτερων αξιωματικών του Βασιλικού Ναυτικού και στελεχωνόταν από πολιτικούς υπαλλήλους μισθοδοτούμενους από πόρους του Ταμείου. Ο ίδιος νόμος ενίσχυσε και την κοινωνικοασφαλιστική φυσιογνωμία του NAT, καθώς οριοθέτησε ακριβέστερα τον κύκλο των προσώπων που υπάγονταν στην ασφάλισή του⁴, προσδιόρισε σταθερό ύψος μηνιαίων ασφαλιστικών εισφορών, κατοχύρωσε προκαθορισμένο τρόπο

1. Βλ. ιδίως Κ. Δουκάκης, *Η ανάπτυξη του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης 1830-2008 - Οράματα, προσδοκίες και ματαιώσεις*, 2019, σελ. 100-101, Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 46-63 και Κ. Κρεμαλής, *Δίκαιο Κοινωνικών Ασφαλίσεων*, 1985, σ. 33.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. ΧΛΘ' του 1836 «Το ναυτικόν απομαχικόν ταμείον είναι ίδιον και αναφαίρετον των ειρημένων προσώπων κτήμα» (άρθρο 3), όπου ως «ειρημένα πρόσωπα» νοούνταν τα πρόσωπα που υπάγονταν στην ασφάλιση του φορέα σύμφωνα με το άρθρο 2 του ίδιου νόμου.

3. Εάν και ο Ν. ΑΡΟΗ' του 1884 δεν αποσαφηνίζει πλήρως τη νομική φύση του NAT, όριζε ότι «Η του ναυτικού απομαχικού ταμείου υπηρεσία χαρακτηρίζεται ως δημόσια υπηρεσία» (πρώτο εδάφιο του άρθρου 89).

4. Ωστόσο, οι αλλοδαποί ναυτικοί που απασχολούνταν σε πλοία με ελληνική σημαία εξακολουθούσαν να εξαιρούνται από την υπαγωγή στην ασφάλιση του NAT (άρθρο 23 Ν. ΑΡΟΗ' του 1884), όπως ίσχυε και βάσει του προϋφιστάμενου θεσμικού πλαισίου του φορέα.

υπολογισμού των παροχών και αναγνώρισε δικαίωμα ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας για τους ανάκανους προς εργασία ναυτικούς που δεν συγκέντρωναν τις νόμιμες προϋποθέσεις για την λήψη σύνταξης γήρατος.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η εκτεταμένη εισφοροδιαφυγή σε συνδυασμό με την μείωση των πληρωμάτων, εξαιτίας της μετάβασης από την ιστιοφόρο στην ατμοκίνητη ναυτιλία, έθεσαν σε κίνδυνο την βιωσιμότητα του NAT και κατέστησαν αναγκαίο τον εκσυγχρονισμό του οργανωτικού και λειτουργικού του μοντέλου. Ο Ν. ΓΣΚΣΤ' της 21^{ης} Ιουλίου 1907 «Περί του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 144) αποκρυστάλλωσε τη νομική φύση του NAT ως «δημόσιου ιδρύματος» (άρθρο 1) υπό την εποπτεία του Υπουργού Ναυτικών και προέβλεπε την στελέχωσή του με ανθρώπινο δυναμικό αυξημένων τυπικών προσόντων (οικονομικοί αξιωματικοί του Βασιλικού Ναυτικού) που θα μισθοδοτούνταν από το Δημόσιο (άρθρο 13). Η νέα καταστατική νομοθεσία του φορέα ενίσχυσε σημαντικά και τις πηγές εσόδων του επιβάλλοντας, για πρώτη φορά, εργοδοτική εισφορά στους πλοιοκτήτες αλλά και εισφορά στους αλλοδαπούς ναυτικούς¹ που απασχολούνταν σε πλοία με ελληνική σημαία.

Παρά την καινοτομική στόχευση της μεταρρύθμισης του 1907 και το θετικό κλίμα που δημιουργήσε η ευρύτερη ανάπτυξη του κοινωνικοασφαλιστικού θεσμού κατά την περίοδο του μεσοπολέμου², το NAT εξακολούθησε να αντιμετωπίζει σοβαρότατες οικονομικές δυσχέρειες μέχρι και την δεκαετία του 1940. Αυτή τη φορά, τα αίτια της κρίσης συνδέονταν, κυρίως, με τις εξαιρετικά δυσμενείς γεωπολιτικές και κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο (Α' Παγκόσμιος Πόλεμος, Μικρασιατική καταστροφή, παγκόσμιο οικονομικό κραχ του 1929, διαδοχικά πραξικοπήματα και πολιτική αστάθεια, Β' Παγκόσμιος Πόλεμος)³.

Από την άλλη πλευρά, όμως, οι διαδοχικές κρίσεις ανέδειξαν την ανάγκη διεύρυνσης της προστασίας των ναυτικών με έμφαση στην ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων της ανεργίας και της ασθένειας. Με το Ν.Δ. της 6^{ης} Νοεμβρίου 1926 «περί συστάσεως κεφαλαίου ανεργίας των εργατών θαλάσσης», που κυρώθηκε και τροποποιήθηκε από το Ν. 3937/1929 (ΦΕΚ Α' 60), συστάθηκε «Κεφάλαιο Ανεργίας» υπό τη διαχείριση του NAT. Με το Ν. 5685/1932 «περί προστασίας των εργατών θαλάσσης κατά της ανεργίας και της ασθένειας», το «Κεφάλαιο Ανεργίας» μετονομάστηκε σε «Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας» (ΚΑΑΝ) με αντίστοιχη διεύρυνση των πηγών χρηματοδότησής του και της έκτασης της παρεχόμενης προστασίας.

1. Εάν και ο Ν. ΓΣΚΣΤ' του 1907 υποχρέωνε τους αλλοδαπούς ναυτικούς να καταβάλλουν εισφορά υπέρ του NAT, δεν αναγνώριζε οποιοδήποτε δικαίωμα αυτών στις παροχές του φορέα (βλ. άρθρα 5 και 23).

2. Με τον πρωτοποριακό Ν. 2868/1922 «Περί υποχρεωτικής ασφάλισης των εργατών και των ιδιωτικών υπαλλήλων» (ΦΕΚ Α' 119) θεσμοθετείται οριζόντια η υποχρεωτική ασφάλιση του συνόλου σχεδόν των μισθωτών εργαζομένων. Παράλληλα, η κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών ενισχύεται με την ίδρυση φορέων επικουρικής ασφάλισης (Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού - ΤΠΑΕΝ το 1926 και Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού - ΤΠΚΠΕΝ το 1930) και ενός ειδικού φορέα ασφάλισης υγείας και κοινωνικής φροντίδας (Οίκος Ναύτου το 1927).

3. Επισημαίνεται ενδεικτικά ότι ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος είχε ως συνέπεια την καταστροφή περίπου του 68% του Ελληνικού εμπορικού στόλου, ενώ το παγκόσμιο κραχ του 1929 οδήγησε σε πρωτοφανή πτώση του ναυλοτιμάρθρου (από 100 το 1923 σε 90 το 1929 και σε 67 το 1932). Αντίστοιχα, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος οδήγησε στην απώλεια του 72% της χωρητικότητας του ελληνικού και του ελληνόκτητου στόλου, ενώ από τους 19.000 Έλληνες ναυτικούς 2.500 σκοτώθηκαν και άλλοι 2.000 κατέστησαν ανάκανοι για εργασία εξαιτίας αναπηρίας από σοβαρό τραυματισμό. Επιπλέον, ο πληθωρισμός που ακολούθησε τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο εξανέμιζε την αξία των αποθεματικών του NAT καθώς, κατά τον χρόνο της απελευθέρωσης, ο ισολογισμός του παρουσίαζε έσοδα 82 τρισεκατομμύρια και έξοδα 3 και πλέον τετράκις εκατομμύρια. Βλ. αναλυτικά Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 105-106, 128 και 146 και Μ. Λάμπρου, *Η ιστορία της ναυτικής εκπαίδευσης και η συμβολή στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας*, 2018.

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το ΝΑΤ ξεκίνησε να λειτουργεί σύμφωνα με ένα ριζικά αναθεωρημένο οργανωτικό και επιχειρησιακό μοντέλο (Α.Ν. 2525/1940 «Περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου», ΦΕΚ Α' 270) ως «νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου» υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας¹ (άρθρο 3), ασκώντας την αρμοδιότητα οργάνωσης της ασφάλισης των ναυτικών έναντι των κινδύνων «ανικανότητας, ατυχήματος επισυμβάντος εν τη εργασία και γήρατος» και των οικογενειών τους έναντι του κινδύνου θανάτου (άρθρο 2 παρ. 1). Η διοίκηση του φορέα θα ασκούνταν πλέον από Διοικητικό Συμβούλιο με πρόεδρο έναν πλοίαρχο λιμενικό και μέλη ανώτερα στελέχη του Υπουργείου Οικονομικών και της Τράπεζας της Ελλάδος, έναν ειδικό επιστήμονα σε θέματα κοινωνικής πολιτικής και εκπροσώπους των ασφαλισμένων, των συνταξιούχων και των εργοδοτών εφοπλιστών (άρθρο 4).

Ο Α.Ν. 2525/1940 υπήγαγε υποχρεωτικά στην ασφάλιση του ΝΑΤ τα μέλη των πληρωμάτων πλοίων, τα πρόσωπα που εργάζονταν ως μεμονωμένοι εργάτες θαλάσσης, τους προέδρους, ταμίες και γραμματείς των αναγνωρισμένων ναυτεργατικών οργανώσεων, τους αρχιπλοίαρχους και αρχιμηχανικούς ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς και τους πλοηγούς και αρχιπλοηγούς (άρθρο 3). Η παρεχόμενη προστασία μπορούσε να λάβει την μορφή τακτικών συνταξιοδοτικών παροχών ή/και εφάπαξ αποζημιώσεων (παρ. 2 του άρθρου 2).

Εάν και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια σηματοδεύθηκαν από διαδοχικές πληθωριστικές και νομισματικές κρίσεις, το ΝΑΤ κατόρθωσε να επανέλθει σταδιακά στην ομαλότητα χάρις στην δυναμική ανασυγκρότηση της εθνικής ναυτιλίας². Κατά την απογραφή του 1950³, ο συνολικός αριθμός των Ελλήνων ναυτικών είχε ήδη ανέλθει στους 25.236, υπερβαίνοντας σημαντικά τα προπολεμικά μεγέθη.

Η αύξηση της ναυτικής απασχόλησης οδήγησε το ΝΑΤ σε πλεονασματικούς ισολογισμούς ήδη από το 1947. Κατά την ίδια περίοδο, προωθήθηκε η σύσταση ειδικού λογαριασμού στο ΝΑΤ για την χρηματοδότηση των δημόσιων σχολών του Εμπορικού Ναυτικού με σκοπό την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας. Πρόκειται για το «Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης» (ΚΝΕ)⁴, που θεσπίσθηκε με το Ν.Δ. 603/1948 και χρηματοδοτείται μέσω της επιβολής ειδικής εισφοράς στους πλοιοκτήτες ελληνικών πλοίων.

Κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, η ελληνική ναυτιλία γνώρισε εκρηκτική ανάπτυξη με θεαματικά αποτελέσματα και για την Ελληνική ναυτική απασχόληση. Ο αντίκτυπος για το ΝΑΤ ήταν ιδιαίτερα θετικός με αποτέλεσμα να παρουσιάζει πλεονασματικούς ισολογισμούς ακόμα και κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης της περιόδου 1957-1958⁵. Τον Αύγουστο του 1954 η έδρα του φορέα μεταφέρθηκε στο εμβληματικό μέγαρο επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως 1 στον Πειραιά, όπου εξακολουθεί να στεγάζεται έως σήμερα.

1. Η συγκεκριμένη υπουργική δομή προέκυψε το 1944 (Α.Ν. 3268/1944) από την αναβάθμιση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο είχε συστήσει η κυβέρνηση Μεταξά το 1936.

2. Βλ. ενδεικτικά Ν. Γερασίμου, *Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας - Κεφάλαια εξωτερικού και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με το «παράλληλο» νηολόγιο*, 2022.

3. Βλ. Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σ. 155.

4. Για την ιστορία και την προσφορά του ΚΝΕ βλ. Ναυτικά Χρονικά, *Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Παράδειγμα: Η Συμβολή της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Εβδομήντα χρόνια από την ιδέα σύστασης Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης*, 2017.

5. Βλ. Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 165-167.



Παράλληλα, με το Ν. 3170/1955 «Περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ Α' 76), το ΝΑΤ απέκτησε νέο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας προκειμένου να ανταποκριθεί αποτελεσματικότερα στις ανάγκες της μεταπολεμικής εποχής.

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 ο φορέας άρχισε να αντιμετωπίζει έντονες χρηματοδοτικές προκλήσεις. Η σημαντική ενίσχυση του ύψους των χαμηλών συντάξεων με την θεσμοθέτηση του Ν. 4502/1966 «Περί τροποποίησης και συμπληρώσεως του Ν. 3170/1955 και προσθήκης ετέρων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ Α' 54) οδήγησε σε κατακόρυφη αύξηση των δαπανών.

Μετά από διαδοχικές παρεμβάσεις εξυγίανσης, οι σχετικές με το ΝΑΤ διατάξεις κωδικοποιήθηκαν σε ενιαίο κείμενο με το Π.Δ. 913/1978 (ΦΕΚ Α' 220) και παραπέμπονταν πλέον ως ο Ν. 792/1978 «Περί κωδικοποίησης εις ενιαίον κείμενον νόμου των περί Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου κειμένων διατάξεων, εξαιρέσει εκείνων του προσωπικού του, αίτινες κωδικοποιήσονται κατ' άρθρον 18 Ν. 458/1976 (ΦΕΚ 280Α) εις ειδικόν κείμενον». Ωστόσο, οι συνεχιζόμενες πρωτοβουλίες της κεντρικής διοίκησης για την αύξηση του ύψους των παροχών χωρίς επαρκή πρόβλεψη για την κάλυψη των δαπανών¹ σε συνδυασμό με τη πτωτική πορεία της ναυτικής απασχόλησης προκάλεσαν σημαντικές ανισορροπίες, με αποτέλεσμα ο φορέας να παρουσιάζει ελλειμματικούς ισολογισμούς από το 1979 και μετά.

Κατά τη δεκαετία του 1980, η ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ² αναθεώρησε ριζικά το πλαίσιο δράσης του ΝΑΤ ενόψει της εναρμόνισης της νομοθεσίας του με την Ευρωπαϊκή κοινοτική νομοθεσία περί συντονισμού των εθνικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης των

1. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο αριθμός των συνταξιούχων του ΝΑΤ αυξάνεται κατά 108% (από 23.671 σε 49.322) μεταξύ των ετών 1975 - 1990 εξαιτίας διαδοχικών παρεμβάσεων ως προς τον καθορισμό των προϋποθέσεων συνταξιοδότησης, του τρόπου υπολογισμού των συντάξιμων αποδοχών, της αύξησης των συντάξεων, της ένταξης στο ΝΑΤ συνταξιούχων μη ναυτικών κλπ. Βλ. ιδίως Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 192-196 και Ι. Τζωάννος, Α. Δεϊρμεντζόγλου και Π. Στρούτας, *Το πρόβλημα του ΝΑΤ. Τα αίτια και προτάσεις για εξυγίανση*, 1991.

2. Βλ. ενδεικτικά Α. Πασσάς, Κ. Αρβανιτόπουλος και Μ. Κοππά (επ.), *Ελλάδα - Ευρωπαϊκή Ένωση: Μία σχέση «μέσα από σαράντα κύματα» 1981-2021*, 2021.

Κρατών Μελών¹. Πλέον στην ασφάλιση του θα υπάγονταν και οι ναυτικοί που ήταν πολίτες Κρατών Μελών της ΕΟΚ και απασχολούνταν σε πλοία με ελληνική σημαία².

Την ίδια περίοδο η Ελληνική πολιτεία προχώρησε με το Ν. 1482/1984 «Επικουρική Ασφάλιση Ναυτικών και άλλες διατάξεις» στην σύσταση του οικονομικά αυτοτελούς Κεφαλαίου Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ) με σκοπό την παροχή μηνιαίων επικουρικών συντάξεων στους ναυτικούς που ελάμβαναν κύρια σύνταξη από το ΝΑΤ. Βάσει των διατάξεων της νέας νομοθεσίας, η χρηματοδότηση του ΚΕΑΝ ήταν διμερής (εργοδότες και εργαζόμενοι) και στην ασφάλιση του υπάγονταν όλοι οι ασφαλισμένοι στο ΝΑΤ ναυτικοί.

Υπό το πρίσμα αυτό, οι κύριες αρμοδιότητες του οργανισμού αφορούσαν πλέον την οργάνωση και λειτουργία του συστήματος κύριας και επικουρικής ασφάλισης των ναυτικών³ και των οικογενειών τους. Το ΝΑΤ χορηγούσε τις πλέον αντιπροσωπευτικές ασφαλιστικές παροχές για την κάλυψη των κύριων ασφαλιστικών κινδύνων⁴:

- σύνταξη λόγω γήρατος
- σύνταξη λόγω ατυχήματος
- σύνταξη λόγω αναπηρίας
- σύνταξη λόγω θανάτου
- επίδομα μακροχρονίου πραγματικής θαλάσσιας εργασίας
- έξοδα κηδείας.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο άμεσος κίνδυνος οικονομικής κατάρρευσης του ΝΑΤ προκάλεσε την δυναμική παρέμβαση της πολιτείας. Τα ελλείμματα καλύφθηκαν με κρατική επιχορήγηση και τα συσσωρευμένα έως τις 31.12.1991 χρέη του φορέα διαγράφηκαν. Ωστόσο, κατά την περίοδο 1992-2009 η ριζική μεταβολή του καθεστώτος της ναυτικής αγοράς εργασίας (περιορισμός αριθμού πληρωμάτων ενόψει της αυτοματοποίησης των πλοίων, διαχρονική μείωση ναυτικών καριέρας κλπ.)⁵ είχε κρίσιμες επιπτώσεις στη ναυτική

1. Βλ. ενδεικτικά Γ. Αμίτσης, «Οι στρατηγικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα εθνικά συνταξιοδοτικά συστήματα», σελ. 175-202, σε Γ. Αμίτσης, Α. Αναγνώστου - Δεδούλη και Γ. Κατρούγκαλος (επ.), *Το Ελληνικό Σύστημα Ασφαλιστικής Προστασίας - Η Μεταρρύθμιση των πυλώνων της δημόσιας και της επαγγελματικής ασφάλισης υπό το πρίσμα του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου*, 2010.

2. Βλ. το Π.Δ. 524/1983 «Υπαγωγή των εργαζομένων επί πλοίων με ελληνική σημαία ναυτικών - υπηκόων των Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων καθώς και των απάτριδων και των προσφύγων στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο και τον Οίκο του Ναύτη και προσαρμογή της σχετικής ασφαλιστικής νομοθεσίας, σε εκτέλεση του Κανονισμού (ΕΟΚ) 1408/71 του Συμβουλίου "περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς και τις οικογένειές τους που διακινούνται εντός της Κοινότητας" όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα» (ΦΕΚ Α' 200). Για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με τα κοινωνικοασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών που διαμένουν στην ΕΕ, βλ. L. Carballo Piñeiro, *Social security rights of the European resident seafarers - A joint report of the European Transport Workers' Federation and World Maritime University*, 2022.

3. Το άρθρο 1 του Π.Δ. 913/1978 ορίζει για παράδειγμα ως ναυτικό «κάθε απογεγραμμένο, κατά τους ισχύοντες νόμους, ως ναυτικό ή μαθητευόμενο ναυτικό, ασχέτως φύλου, και ασκών κατά σύνηθες επάγγελμα ναυτικήν εργασίαν εν πλοίοις».

4. Επισημαίνεται ότι με το Ν. 1085/1980 είχε ιδρυθεί διακριτός φορέας με μορφή ΝΠΔΔ (Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επίδομάτων Ναυτικών - ΕΛΟΕΝ) για την κάλυψη των ναυτικών έναντι του ασφαλιστικού κινδύνου των οικογενειακών βαρών. Από το 1983, ο φορέας εξυπηρετούνταν λειτουργικά από την Εστία Ναυτικών (ΠΔ 213/1983). Επιπλέον, η χορήγηση παροχών του κλάδου υγείας αποτελούσε διαχρονικά αρμοδιότητα του Οίκου Ναύτου.

5. Βλ. Γ. Θεοτοκάς και Τ. Χαρλαύτη, *Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις - Οργάνωση, Διοίκηση και Στρατηγική*, 2010.

απασχόληση¹ με αποτέλεσμα το NAT να αντιμετωπίσει και πάλι σοβαρές δυσχέρειες.

Η ένταξη της Ελλάδας στον Μηχανισμό Χρηματοδοτικής Στήριξης² στις αρχές της δεκαετίας του 2010 δημιούργησε νέες προκλήσεις κάλυψης των ασφαλισμένων του οργανισμού, οι οποίες επιχειρήθηκε να καλυφθούν με την υπαγωγή του NAT στο οριζόντιο σύστημα κοινωνικής ασφάλισης της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέφθηκε η μεταφορά της διοικητικής εποπτείας του NAT από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου στο Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης από τον Απρίλιο του 2012 με την παρ. 1 του άρθρου 213 του Ν. 4072/2012 «Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος - Νέα εταιρική μορφή - Σχήματα - Μεσίτες Ακινήτων - Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 86).

Λίγα χρόνια αργότερα, η υιοθέτηση του Ν. 4387/2016 «Ενιαίο Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλειας - Μεταρρύθμιση ασφαλιστικού - συνταξιοδοτικού συστήματος - Ρυθμίσεις φορολογίας εισοδήματος και τυχερών παιγνίων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 85) οδήγησε στην κατάργηση της αυτοτελούς λειτουργίας του NAT ως φορέα κύριας και επικουρικής κοινωνικής ασφάλισης, σηματοδοτώντας μία νέα εποχή στην ιστορική του πορεία.

2. Το υφιστάμενο καθεστώς του NAT

Από την 1^η Ιανουαρίου 2017, το NAT λειτουργεί ως εποπτευόμενο ΝΠΔΔ του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων (ΥΠΕΚΥ) με αρμοδιότητες μη κοινωνικοασφαλιστικής φύσης³, βάσει των διατάξεων που ίσχυαν πριν την έναρξη εφαρμογής του Ν. 4387/2016⁴.

Μετά την ασφαλιστική μεταρρύθμιση του 2016, το NAT εξακολουθεί να διατηρεί την αυτοτελή νομική προσωπικότητα του για την άσκηση των μη ασφαλιστικών αρμοδιοτήτων του

Το οργανωτικό και λειτουργικό πλαίσιο του φορέα ρυθμίζεται πλέον από τις διατάξεις των άρθρων 28-30 του Ν. 4892/2022 «Εκσυγχρονισμός του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης και άλλες επείγουσες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 28), τις διατάξεις του ΠΔ 913/1978 (κωδικοποίηση διατάξεων περί NAT στο Ν. 792/1978) και του ΠΔ 107/2018 «Οργανισμός Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.)» (ΦΕΚ Α' 204).

1. Βλ. Γ. Θεοτοκάς, Μ. Λεκάκου, Θ. Πάλλης, Θ. Συριόπουλος και Γ. Τσαμουργκέλης, *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα*, 2008 και Π. Σοφιάδης, *Η απασχόληση στην Ελληνική ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-2000*, 2009.

2. Βλ. ενδεικτικά Γ. Αμίτσης, *Εμβληματικές πρωτοβουλίες διαφύλαξης της κοινωνικής συνοχής την εποχή των Μνημονίων*, 2016.

3. Βλ. την παρ. 1 του άρθρου 51 και την παρ. 1 του άρθρου 53 του Ν. 4387/2016.

4. Βλ. το ΠΔ 913/1978, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Τα όργανα διοίκησης του NAT είναι ο Διοικητής και το Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ). Ο Διοικητής είναι αρμόδιος:

- να προεδρεύει στο ΔΣ, να καθορίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης, να συγκαλεί και να διευθύνει τις συνεδριάσεις του
- να ασκεί τη διοίκηση του φορέα, να αποφασίζει για τα ζητήματα διοικητικής οργάνωσης και οικονομικής του διαχείρισης, να διασφαλίζει και να φέρει την ευθύνη για την αποτελεσματική και εύρυθμη λειτουργία του και την επίτευξη του σκοπού του.
- να μεριμνά για την εφαρμογή της νομοθεσίας που διέπει τον φορέα
- να εκπροσωπεί τον φορέα δικαστικώς και εξωδίκως
- να αναθέτει, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, σε τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή ομάδες εργασίας, την εκπόνηση μελετών, την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών για την αντιμετώπιση θεμάτων του NAT, μετά από σχετική απόφαση του ΔΣ
- να υπογράφει, μετά από εξουσιοδότηση του ΔΣ, συμβάσεις που συνάπτει το NAT, καθώς και κάθε άλλου περιεχομένου έγγραφα.
- να ασκεί κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις για τον Διοικητή του NAT.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του NAT συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και αποτελείται από τον Διοικητή του NAT (ως Πρόεδρο) και δέκα (10) μέλη. Τα μέλη του ΔΣ περιλαμβάνουν:

- έναν ειδικό επιστήμονα, εξειδικευμένο σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης ή δημόσιας διοίκησης
- έναν αιρετό εκπρόσωπο των εργαζομένων στο NAT
- τέσσερις εφοπλιστές, ήτοι έναν εκπρόσωπο των επιβατηγών πλοίων και τρεις εκπροσώπους πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων (εκ των οποίων ένας εκπρόσωπος συγχρόνως και των αντίστοιχων πλοίων ολικής χωρητικότητας μέχρι 3.000 κόρων)
- τέσσερις ναυτικούς, ήτοι έναν συνταξιούχο και τρεις εν ενεργεία (εκ των οποίων δύο εκ των αξιωματικών και έναν εκ των κατωτέρων πληρωμάτων).

Η εσωτερική υπηρεσία του NAT διαρθρώνεται σε υπηρεσίες που υπάγονται απευθείας στον Διοικητή και σε υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης. Οι υπηρεσίες που υπάγονται απευθείας στον Διοικητή περιλαμβάνουν την Διεύθυνση Εσωτερικού Ελέγχου και Εύρυθμης Λειτουργίας καθώς και τρία αυτοτελή Τμήματα (Νομικών Υποθέσεων, Γραμματειακής Υποστήριξης του ΔΣ, Δημοσίων και Διεθνών Σχέσεων). Οι υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης περιλαμβάνουν πέντε Διευθύνσεις (Διεύθυνση Ενημερότητας Πλοίων, Διεύθυνση Ναυτικής Υπηρεσίας, Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης και Διεύθυνση Πληροφορικής), οι οποίες διαρθρώνονται περαιτέρω σε Τμήματα.

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, η αποστολή του NAT επικεντρώνεται σε τρεις τομείς¹:

α) παροχή υπηρεσιών ελέγχου και διαδικασιών απόδοσης των εσόδων από εισφορές πλοιοκτητών και ναυτικών και κατανομή των εσόδων στα αντίστοιχα Ταμεία, Κεφάλαια και Λογαριασμούς

β) παροχή υπηρεσιών επεξεργασίας και ελέγχου των διαδικασιών προς απονομή παροχών στους ναυτικούς και στις οικογένειές τους από τους αρμόδιους φορείς

γ) διάθεση εντύπων, διατιμημένων και μη, τα οποία αφορούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων και την πιστοποίηση των δεξιοτήτων των ναυτικών και των αλιέων.

Για την αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων του, το NAT διαθέτει πιστοποίηση² ως φορέας έκδοσης κοινοτικών εντύπων για τα Κράτη Μέλη της ΕΕ και τη δυνατότητα να:

- ❖ προβαίνει στη χορήγηση ή μη ελευθεροπλοΐας στα πλοία (σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς)
- ❖ παρακολουθεί τις αναθεωρήσεις, αργίες και διακανονισμούς των πλοίων με ελληνική σημαία καθώς και των συμβεβλημένων πλοίων
- ❖ παρακολουθεί οποιαδήποτε μεταβολή λόγω επανάληψης του ναυτικού επαγγέλματος, αναβάθμισης στην ειδικότητα ή σε άλλη κατηγορία πλοίου και να επεξεργάζεται τον εργασιακό χρόνο των ναυτικών.

Στις αρμοδιότητες του NAT περιλαμβάνεται, επίσης, η κατάρτιση, παρακολούθηση, ανανέωση και καταγγελία των συμβάσεων ασφάλισης των Ελληνικών ή Κοινοτικών πληρωμάτων των συμβεβλημένων πλοίων με ξένη σημαία³.

Από τον Μάρτιο του 2017 και παράλληλα με τις κύριες (μη κοινωνικοασφαλιστικές) αρμοδιότητές του, το NAT ασκεί και ειδικές αρμοδιότητες που του ανατίθενται με υπουργικές αποφάσεις⁴. Ειδικότερα, το NAT υποστηρίζει τις αρμόδιες υπηρεσίες του e-Ε.Φ.Κ.Α σε σχέση με την ειδική κατηγορία των ναυτικών, εκτελώντας και διεκπεραιώνοντας τις πάσης φύσεως εργασίες επί θεμάτων παροχών και εσόδων των (ενταγμένων στο τ. ΕΤΕΑΕΠ) τ. ΚΕΑΝ, τ. ΤΠΑΕΝ και τ. ΤΠΚΠΕΝ και εκδίδοντας τις προβλεπόμενες αποφάσεις για λογαριασμό του e-ΕΦΚΑ. Βάσει του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, η άσκηση των συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων έχει οριστεί να διαρκέσει έως την 31^η Δεκεμβρίου 2024.

1. Βλ. την παρ. 1 του άρθρου 2 του ΠΔ 107/2018.

2. Βλ. την παρ. 2 του άρθρου 2 του ΠΔ 107/2018.

3. Πρόκειται για ειδική αρμοδιότητα του Τμήματος Διαχείρισης Πλοίων σε Συνάλλαγμα της Διεύθυνσης Ενημερότητας Πλοίων της Γενικής Διεύθυνσης NAT (βλ. ΒΔ 19/1967 σε συνδυασμό με το στοιχείο αβ' του άρθρου 10 του ΠΔ 107/2018).

4. Βλ. την Απόφαση Υφυπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθ. Φ.80000/10124/3162/13.3.2017 «Εκτέλεση και διεκπεραίωση εργασιών επί θεμάτων παροχών και εσόδων από το NAT των ενταχθέντων στο ΕΤΕΑΠ πρώην ΚΕΑΝ, ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ» (ΦΕΚ Β' 881), την Απόφαση Υφυπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθ. 54721/Δ1.18853/12.11.2018 «Παράταση της ισχύος της αριθ. Φ.80000/10124/3162/13.3.2017 (Β' 881) Απόφασης του Υφυπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης» (ΦΕΚ Β' 5322), την Απόφαση Υπουργού Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων αριθ. 54410/16088/31.12.2020 «Παράταση της υπό στοιχεία 54721/Δ1.18853/12.11.2018 Υφυπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης & Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Β' 5322)» (ΦΕΚ Β' 3) και την Απόφαση Υφυπουργού Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων αριθ. 116905/5.12.2022 «Παράταση της υπ' αρ. 54410/16088/31.12.2020 (Β' 3/2021) απόφασης του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων» (ΦΕΚ Β' 6249).

Το NAT συνεχίζει να υποστηρίζει με ιδιαίτερη αποτελεσματικότητα τον e-ΕΦΚΑ για την άσκηση κοινωνικοασφαλιστικών αρμοδιοτήτων σε σχέση με την ειδική κατηγορία των ναυτικών

Ενδεικτικά, το 2022 το NAT διεκπεραίωσε την **είσπραξη** για τρίτους φορείς συνολικού ποσού **163,6 εκατομμυρίων Ευρώ** (ασφαλιστικές εισφορές, τέλη υπέρ του Δημοσίου και πόροι υπέρ ειδικών λογαριασμών ή φορέων).

Πίνακας 1. Κατανομή πόρων που εισέπραξε το NAT για τρίτους φορείς το έτος 2022

ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΠΟΣΟ
e-ΕΦΚΑ	€ 100.629.897,40
Τ. ΚΕΑΝ	€ 27.978.140,16
Τ. ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ	€ 16.367.921,92
ΕΛΟΕΝ	€ 12.199.835,95
ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	€ 2.017.285,38
ΚΝΕ	€ 3.735.546,97
ΝΕΕ	€ 516.000,00
ΙΙΕΝ	€ 74.263,75
ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	€ 74.263,75
ΣΥΝΟΛΟ	€ 163.593.155,30

Παράλληλα, το NAT διενήργησε το 2022 κρίσιμες δραστηριότητες αναφορικά με την **αποτύπωση του χρόνου υπηρεσίας** των ναυτικών και τον **υπολογισμό των οφειλόμενων εισφορών**¹.

(α) Έλεγχος και καταχώρηση:

- 127.806 υπηρεσιών ναυτικών σε ποντοπόρα πλοία ελληνικής σημαίας
- 101.866 υπηρεσιών ναυτικών σε πλοία εσωτερικού (Ε/Γ, Ο/Γ κλπ.)

1. Μετά την λήξη της διάρκειάς τους, τα ναυτολόγια και οι καταστάσεις πληρώματος πλοίων υποβάλλονται στο NAT προκειμένου να γίνει έλεγχος ταυτοποίησης του περιεχομένου τους με το περιεχόμενο των μηνιαίων ΑΠΔ Ναυτικών που αντιστοιχούν στο διάστημα ισχύος τους (άρθρο 9 της ΥΑ υπ. αρ. Φ.80000/οικ.46214/1903/6.10.2017). Βάσει των αποτελεσμάτων του ελέγχου, το NAT προβαίνει στην καταχώρηση των υπηρεσιών των ναυτικών στο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό του Σύστημα (ΟΠΣ/ΝΑΤ) και ενημερώνει σχετικά τις υπηρεσίες της Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας του ΥΝΑΝΠ που είναι αρμόδιες για την έκδοση του «Πίνακα Θαλάσσιας Υπηρεσίας», στον οποίο αποτυπώνεται ο ασφαλιστικός χρόνος των ναυτικών. Στη συνέχεια, το NAT προχωρεί στην εκκαθάριση των ναυτολογίων και των καταστάσεων πληρώματος σε σχέση με τις καταβολές που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί βάσει των ΑΠΔ Ναυτικών προκειμένου να υπολογιστεί και να βεβαιωθεί ενδεχόμενο πιστωτικό ή χρεωστικό υπόλοιπο εισφορών. Βάσει των διατάξεων του άρθρου 15 του Ν. 3569/2007 (ΦΕΚ Α' 122), τα Φύλλα Εκκαθάρισης (Φ.Ε.) που εκδίδει το NAT καθίστανται εκτελεστοί τίτλοι μετά την πάροδο 1 μήνα από την επίδοσή τους εφόσον δεν αναθεωρηθεί ή δεν εξοφληθεί ολοσχερώς η σε αυτά αναφερόμενη οφειλή.

- 2.558 υπηρεσιών ναυτικών σε συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας
- 920 υπηρεσιών ναυτικών σε παροπλισμένα πλοία ελληνικής σημαίας¹

(β) **Εκκαθάριση**²:

- 1.371 ναυτολογίων ποντοπόρων πλοίων ελληνικής σημαίας
- 2.372 ναυτολογίων πλοίων εσωτερικού
- 161 καταστάσεων πληρώματων συμβεβλημένων πλοίων ξένης σημαίας (ετών 2019-2022).

Στο πλαίσιο άσκησης των σύνθετων αρμοδιοτήτων του, το NAT έχει διακριθεί για τον αξιοσημείωτο όγκο των εργασιών που εκτελεί καθώς και για τις επιδόσεις του στην διαχείριση σημαντικών προκλήσεων.

1. Επισημαίνεται ότι για το διάστημα κατά το οποίο ένα πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση αργίας ή επισκευών (παροπλισμένο), προβλέπεται η δυνατότητα ασφάλισης του πληρώματος βάσει καταστάσεων πληρώματος.

2. Το σύνολο ναυτολογίων και καταστάσεων πληρώματος για το έτος 2022 περιλάμβανε (α) ναυτολόγια 2.201 ενεργών ποντοπόρων πλοίων ελληνικής σημαίας και 6.208 ενεργών πλοίων εσωτερικού και (β) καταστάσεις πληρώματος 117 ενεργών συμβεβλημένων πλοίων ξένης σημαίας και 145 παροπλισμένων πλοίων ελληνικής σημαίας.

«Αυτή η πρωτιά ανήκει αποκλειστικά στους εργαζόμενους και στην πολιτική ηγεσία του NAT» - Δελτίο Τύπου της 26ης Απριλίου 2022

«Η 26η Απριλίου 2022 σηματοδοτεί την ολοκλήρωση του πρώτου χρόνου της θητείας μου ως επικεφαλής του αρχαιότερου Ασφαλιστικού Φορέα της χώρας, του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Η τιμή, η ευθύνη αλλά και η ευγνωμοσύνη, για την δημιουργική συνεργασία μου με τους εργαζόμενους και τα στελέχη διοίκησης του NAT είναι δύσκολο να εκφραστεί με λέξεις.

Οι αριθμοί ωστόσο αποκαλύπτουν ένα μεγάλο μέρος αυτής της συναρπαστικής διαδρομής.

Δεν είναι μόνο η επίλυση των μακροχρόνιων εκκρεμοτήτων όπως η περιβόητη υπόθεση των **444** συντάξεων χηρείας για τις συζύγους ναυτικών.

Δεν είναι ούτε καν το γεγονός ότι το **NAT ανακηρύχθηκε «πρωταθλητής»** στο Ασφαλιστικό μας σύστημα όσον αφορά την οριστική επίλυση χιλιάδων εκκρεμών φακέλων συνταξιοδότησης, με το **αξιομνημόνευτο ποσοστό 78% μείωσης εκκρεμοτήτων**.

Είναι η συλλογική και συντονισμένη προσπάθεια μερικών δεκάδων αφοσιωμένων υπαλλήλων και συνεργατών του NAT για την ορθολογική διαχείριση κάθε διαθέσιμου πόρου.

Είναι οι στοχευμένες - και τελικά επιτυχημένες - πολιτικές εσωτερικής αναδιάρθρωσης, είναι η ενίσχυση του προσωπικού με επιδοτούμενα προγράμματα, η ριζική ανανέωση του μηχανογραφικού εξοπλισμού και του λογισμικού, η ανάπτυξη εργαλείων παρακολούθησης σε συνεχή ροή της παραγωγικότητας ανά διεύθυνση, τμήμα και υπάλληλο, τα έργα διασύνδεσης του NAT με άλλους φορείς του Δημοσίου.

Πάνω απ' όλα η πρώτη χρονιά της θητείας μου χαρακτηρίζεται από την άριστη συνεργασία με τους υπαλλήλους του NAT, τους οποίους και πάλι ευχαριστώ καθώς μέσα σε λίγους μόλις μήνες **υπερ-τριπλασίασαν** στους κρίσιμους τομείς την **παραγωγικότητά** τους.

Αδιαφιλονίκητος πρωταγωνιστής της επιτυχίας, ο εποπτεύων Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Κωστής Χατζηδάκης τον οποίο ευχαριστώ όχι μόνο για την εμπιστοσύνη στο πρόσωπο μου αλλά και για την υποστήριξη και προώθηση κάθε αναγκαίας νομοθετικής και διοικητικής δράσης για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας του φορέα μας.

Με τη συνδρομή του, αναδείξαμε όχι μόνο **την ιστορικότητα του NAT αλλά και τον στρατηγικό ρόλο που μπορεί να παίξει στο αύριο της ελληνικής ναυτιλίας**.

Συνεχίζουμε δυ**NAT**ά !!!»

Ο Διοικητής NAT - Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος

Πηγή: <https://www.nat.gr/865/>

3. Το NAT ως «πληροφοριακός κόμβος» στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης

Το NAT αξιοποιεί για την αποτελεσματική επιτέλεση του έργου του δύο διακριτές βάσεις δεδομένων που τελούν σε αμφίδρομη επικοινωνία με τις ανάλογες γέφυρες ανταλλαγής δεδομένων:

- ❑ το **“Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα NAT” (ΟΠΣ/NAT)**
- ❑ την **“Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών” (ΑΠΔΝ)**

Παράλληλα, στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης¹, το ΥΝΑΝΠ έχει πρόσβαση και στις δύο εφαρμογές, ενώ άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς (π.χ. ΕΛΟΕΝ, Οίκος Ναύτου) έχουν πρόσβαση στην εφαρμογή της ΑΠΔΝ.

Στις βάσεις δεδομένων του NAT καταχωρούνται πληροφορίες που αφορούν ιδίως:

- ❖ το εργασιακό και ασφαλιστικό προφίλ των εγγεγραμμένων ναυτικών (π.χ. Μητρώο Εργάτου Θαλάσσης, ειδικότητα ναυτολόγησης, διάστημα και πλοίο εργασίας, ασφαλιστικός χρόνος, ασφαλιστικές κρατήσεις, κρατήσεις υπέρ τρίτων, εξαγορά υπηρεσίας σε πλοίο ξένης σημαίας κλπ.)
- ❖ τις ειδικές διαδικασίες που διεκπεραιώνει το NAT στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του (π.χ. προφίλ συνταξιούχων που λαμβάνουν επικουρική σύνταξη, προφίλ συνταξιούχων που λαμβάνουν άδεια επανάληψης ναυτικού επαγγέλματος)
- ❖ την περιγραφή και την κατάσταση των πλοίων² (π.χ. σημαία, τεχνικά χαρακτηριστικά, ιδιοκτησία, βασική σύνθεση ειδικοτήτων πληρώματος, εφαρμοζόμενες συλλογικές συμβάσεις εργασίας, κατάσταση, κατηγορία χρεώσεων, αποτύπωση ναυτολογίων και πορεία εκκαθάρισης, υποβολές ΑΠΔΝ, υπόλοιπα οφειλών κλπ.),
- ❖ την περιγραφή και την κατάσταση πλωτών μέσων³.

Υπό αυτό το πρίσμα, οι βάσεις δεδομένων του NAT δεν αποτελούν μόνο ένα εργαλείο εξυπηρέτησης της τρέχουσας επιχειρησιακής λειτουργίας του φορέα αλλά και μία πολύτιμη πηγή πληροφοριών για τις αρμόδιες στατιστικές αρχές (ΕΛΣΤΑΤ, EUROSTAT) ή/και για φορείς έρευνας (панεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα κλπ.) σε σχετικά πεδία ενδιαφέροντος και, ιδίως, στο κρίσιμο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης.

1. Βλ. τις διαδικασίες του Κέντρου Διαλειτουργικότητας (ΚΕΔ) του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης και το πληροφοριακό σύστημα που αναπτύχθηκε από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων Δημόσιας Διοίκησης, με στόχο τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών της Δημόσιας Διοίκησης (Απόφαση Υπουργού Επικρατείας αριθ. 118944 ΕΞ 2019/23.10.2019, ΦΕΚ Β' 3990). Το ΚΕΔ εξασφαλίζει ένα ενιαίο περιβάλλον (υποδομή) εγκατάστασης και χρήσης διαδικτυακών υπηρεσιών, μέσω του οποίου ανταλλάσσονται επιχειρησιακά δεδομένα μεταξύ των Φορέων του Δημοσίου.

2. Ως πλοίο θεωρείται κάθε σκάφος που προορίζεται να μετακινείται επί ύδατος με σκοπό την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, την ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αλιεία, την αναψυχή, την επιστημονική έρευνα ή άλλο σκοπό - βλ. το άρθρο 1 του Π.Δ. 913/1978 και το άρθρο 3 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου. Η εγγραφή ενός πλοίου στο Μητρώο Πλοίων του NAT αποτελεί προϋπόθεση για τον εφοδιασμό του με ναυτολόγιο ή κατάσταση πληρώματος από την αρμόδια Λιμενική Αρχή.

3. Ως πλωτό μέσο ή βοηθητικό ναυπήγημα θεωρείται κάθε πλωτό κατασκεύασμα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιείται σε σταθερή παραμονή συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων για βοηθητικούς σκοπούς της ναυτιλίας όπως π.χ. πλωτές δεξαμενές, πλωτοί γερανοί, φαρόπλοια κλπ. - βλ. το άρθρο 4 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου.

**Μέσω των βάσεων δεδομένων του το NAT
αναδεικνύεται σε στρατηγικό κόμβο
αξιόπιστης πληροφόρησης για τη ναυτική
απασχόληση στην Ελλάδα**

Α. Η βάση δεδομένων της ΑΠΔΝ

Ιδιαίτερη δυναμική παρουσιάζει η βάση δεδομένων της ΑΠΔΝ, καθώς αντιστοιχεί στην πλέον σύγχρονη (από τεχνολογική και ουσιαστική άποψη) εφαρμογή του NAT. Η λειτουργία της ΑΠΔΝ ξεκίνησε την 1.1.2018 και ο σχεδιασμός της βασίζεται στην διαδικασία υποβολής των Αναλυτικών Περιοδικών Δηλώσεων, μέσω των οποίων υπολογίζονται οι οφειλόμενες (ασφαλιστικές και μη) εισφορές από την απασχόληση των ναυτικών, όπως αυτή προβλέπεται από το οικείο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο¹.

Η ΑΠΔΝ υποβάλλεται² διαδικτυακά σε μηνιαία βάση και περιέχει στοιχεία για την απασχόληση των ακόλουθων κατηγοριών εργαζομένων:

- i. των Ελλήνων πολιτών ή πολιτών χωρών της ΕΕ που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος πλοίου με ελληνική σημαία ή σημαία Κράτους Μέλους ΕΕ που δραστηριοποιείται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου ή πλοίου με ξένη σημαία που συμβάλλεται με το NAT
- ii. των Προέδρων, Γραμματέων και Ταμείων των νομίμως αναγνωρισμένων οργανώσεων των ναυτικών και των νόμιμων αναπληρωτών τους καθώς και των εκπροσώπων της ΠΝΟ στην Ελλάδα και το εξωτερικό
- iii. των Αρχιπλοιάρχων και Αρχιμηχανικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- iv. των Αρχιπλοηγών, πλοηγών και του βοηθητικού προσωπικού των πλοηγικών σταθμών
- v. των καθηγητών και Διευθυντών Σπουδών των Ανώτατων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού
- vi. των απογεγραμμένων από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ ή κατεχόντων πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας Κράτους Μέλους της ΕΕ που απασχολούνται σε πλοία που βρίσκονται σε παροπλισμό ή αργία (μη εφοδιασμένα προσωρινά με ναυτολόγιο)

1. Μέσω της ΑΠΔΝ υπολογίζονται οι εισφορές υπέρ κύριας ασφάλισης, ΚΑΑΝ, ΚΕΑΝ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΕΛΟΕΝ, Εστίας Ναυτικών, ΚΝΕ και ΝΕΕ, Βλ. σχετικά τις παρ. 5 και 6 του άρθρου 38 και το άρθρο 100^Α του Ν. 4387/2016, καθώς και την Απόφαση του Υφυπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθ. Φ.80000/οικ.46214/1903/6.10.2017 «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών και καταβολή εισφορών Ναυτικών» (ΦΕΚ Β' 3677), το κείμενο της οποίας παρατίθεται στο Παράρτημα της Έκθεσης.

2. Υπόχρεοι προς υποβολή ΑΠΔΝ (για το προσωπικό στο οποίο αφορά η εφαρμογή της) είναι (α) κάθε πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής ή εκπρόσωπος ή διαχειριστής ή διευθυντής ή πράκτορας ή εκκαθαριστής που εκμεταλλεύεται πλοίο με ελληνική σημαία ή πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ που δραστηριοποιείται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου ή πλοίο με ξένη σημαία που συμβάλλεται με το NAT, (β) οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών και οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους, (γ) οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους, (δ) η Πλοηγική Υπηρεσία του ΥΝΑΠΝ, οι Ανώτατες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού.

- vii. των απογεγραμμένων από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ ή κατεχόντων πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας Κράτους Μέλους της ΕΕ που απασχολούνται σε πλοία εφοδιασμένα με καταστάσεις πληρώματος (που επέχουν θέση ναυτολογίου βάσει του Ν. 2575/1998)
- viii. κάθε άλλου προσώπου που υπαγόταν στην ασφάλιση του NAT έως την παύση της αυτοτελούς λειτουργίας του ως φορέα κοινωνικής ασφάλισης.

Οι πληροφορίες που καταχωρούνται βάσει της ΑΠΔΝ αφορούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ναυτικών (όπως αυτά δηλώνονται από τους υπόχρεους προς υποβολή της ΑΠΔΝ), περιλαμβάνοντας:

- ⇒ στοιχεία ταυτοποίησης (ονοματεπώνυμο, ΑΜΚΑ, ΑΦΜ, ΑΜ Ναυτικού - Μητρώο Εργάτου Θαλάσσης)
- ⇒ εθνικότητα
- ⇒ ηλικία
- ⇒ φύλο
- ⇒ εκπαιδευτικό προφίλ (ειδικότητα βάσει προσόντων)
- ⇒ στοιχεία που αφορούν στην διάρκεια και το είδος της απασχόλησης (ημερομηνία πρόσληψης και ειδικότητα ναυτολόγησης, ημερομηνία και αιτιολογία απόλυσης)

Παράλληλα, η ΑΠΔΝ περιέχει και ειδικές πληροφορίες σε σχέση με:

- ⇒ τα πλοία όπου απασχολούνται οι ενδιαφερόμενοι (κωδικός αριθμός, είδος, αριθμός νηολογίου, όνομα κλπ.)
- ⇒ τους εργοδότες.

Ο άρτιος σχεδιασμός και οι υψηλού επιπέδου τεχνολογικές δυνατότητες του συστήματος της ΑΠΔΝ διασφαλίζουν την ακρίβεια και την εγκυρότητα των στοιχείων εγγραφής των ναυτικών και εγγυώνται την ορθότητα υπολογισμού και την ταχύτητα εισπραξης των εισφορών. Το σύστημα της ΑΠΔΝ παρουσιάζει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα¹:

- ❖ Τα αναγνωριστικά στοιχεία των ναυτικών αντιστοιχίζονται με τον ΑΜΚΑ και τον ΑΦΜ (αποφυγή διπλοεγγραφών)
- ❖ Τα πλοία προσομοιάζονται με «υποκαταστήματα του εργοδότη», ενώ παρέχεται δυνατότητα απευθείας και άμεσης αντικατάστασης και διόρθωσης της ΑΠΔΝ σε περίπτωση σφάλματος
- ❖ Ελέγχονται συστηματικά τα μέλη του πληρώματος, ο πραγματικός χρόνος εργασίας και η οργανική σύνθεση
- ❖ Ο υπολογισμός των εισφορών αφορά το πραγματικό πλήρωμα και όχι την οργανική σύνθεση της κατηγορίας του πλοίου

1. Παράλληλα, η χρήση της ΑΠΔΝ δεν επηρεάζει την λειτουργία των Λιμεναρχείων ούτε την διαχείριση των ναυτολογίων.

- ❖ Εφαρμόζεται μέθοδος διπλού ελέγχου βάσει της ειδικότητας για τον υπολογισμό των εισφορών και της πραγματικής υπηρεσίας στο πλοίο για τον έλεγχο της οργανικής σύνθεσης
- ❖ Το άνοιγμα ναυτολογίων και η έκδοση Σημάτων¹ διατηρούνται ως αυτόνομη λειτουργία, ενώ έχουν και την δυνατότητα να συνδέονται ηλεκτρονικά με την υποβολή της ΑΠΔΝ και με τους δείκτες συμπεριφοράς που αυτή δημιουργεί
- ❖ Ο έλεγχος των πλοίων και της υπηρεσίας που δηλώνεται με την μηνιαία ΑΠΔΝ διασταυρώνεται με το περιεχόμενο των ναυτολογίων (σε περίπτωση που διαπιστωθούν διαφορές μεταξύ ναυτολογίου και ΑΠΔΝ που έχει εξοφληθεί, δημιουργείται αυτόματα Διορθωτική ΑΠΔΝ για το πλοίο και για το πλήρωμα)
- ❖ Καθορίζεται ειδικό χρονοδιάγραμμα για τις ημερομηνίες υποβολής ΑΠΔΝ και πληρωμής των εισφορών (οι ημερομηνίες του χρονοδιαγράμματος της ΑΠΔΝ περιλαμβάνονται στο Σήμα)
- ❖ Οι ημερομηνίες της ΑΠΔΝ συγχρονίζονται και ελέγχονται αυτόματα έναντι της περιόδου του Σήματος ώστε να περιορίζεται η μη καταβολή εισφορών
- ❖ Οι κανόνες υπολογισμού που προβλέπονται στις οικείες Ναυτικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένοι στην ΑΠΔΝ
- ❖ Η πραγματική υπηρεσία κάθε ναυτικού είναι άμεσα διαθέσιμη μέσω των στοιχείων της μηνιαίας ΑΠΔΝ και αποστέλλεται, επίσης, άμεσα στο ΥΝΑΝΠ
- ❖ Το αποδεικτικό υποβολής της ΑΠΔΝ είναι άμεσα και απευθείας διαθέσιμο με περιγραφή σφαλμάτων και με τα πληρωτέα ποσά
- ❖ Οι δείκτες προειδοποίησης και συμπεριφοράς της ΑΠΔΝ είναι συνδεδεμένοι με τη διαδικασία του Σήματος και με το σύστημα αξιολόγησης κινδύνου του NAT
- ❖ Τυχόν ανεξόφλητη προηγούμενη ΑΠΔΝ προστίθεται αυτόματα στο τρέχον πληρωτέο ποσό
- ❖ Ο υπολογισμός και η ενσωμάτωση τόκων υπερημερίας και ποινών μη υποβολής ή καθυστέρησης της υποβολής στο πληρωτέο ποσό πραγματοποιείται αυτόματα
- ❖ Η πραγματική απόδοση των εισπραττόμενων εισφορών στον e-ΕΦΚΑ και τους άλλους δικαιούχους φορείς πραγματοποιείται άμεσα.

Β. Το σύστημα αναφορών επιχειρηματικής ευφυΐας

Προκειμένου να ενισχύσει την ικανότητα παροχής ποιοτικής πληροφορίας, το NAT προχώρησε το 2021 στην ανάπτυξη ενός κεντρικού συστήματος αναφορών επιχειρηματικής ευφυΐας (πλατφόρμα Oracle Business Intelligence - BI), το οποίο καλύπτει μεγάλο φάσμα αναφορών και στατιστικών δεδομένων που επεξεργάζεται ο φορέας. Η δημιουργία του συστήματος βασίσθηκε:

- στην αναλυτική καταγραφή των πληροφοριακών συστημάτων που φιλοξενεί ο φορέας και σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με την λειτουργία του

1. Ως «Σήμα» νοείται η άδεια ελευθεροπλοΐας που χορηγεί το NAT προκειμένου το πλοίο να ανοίξει ναυτολόγιο και να αποπλεύσει.

- στην συλλογή πληροφοριών για την οργάνωση και λειτουργία όλων των επιμέρους οργανικών μονάδων του φορέα (εργασίες που διενεργούνται, πληροφορίες που δεν εξάγονται από τα υφιστάμενα πληροφοριακά συστήματα κλπ.)
- στην αποτύπωση των ρόλων και αρμοδιοτήτων εμπλεκόμενων οργανικών μονάδων
- σε διαδικασίες ενημέρωσης της βάσης δεδομένων (Data Warehouse)
- στην δημιουργία Physical/Business/Presentation model
- στην καταγραφή των αναφορών που θα είναι διαθέσιμες στο νέο σύστημα.

Το BI του NAT είναι μία ολοκληρωμένη πλατφόρμα επιχειρηματικής ευφυΐας, που αξιοποιεί μια Web Service-Oriented αρχιτεκτονική και προσφέρει ένα πλήρες φάσμα λειτουργιών (Interactive Dashboards, Ad-Hoc Analysis, Reporting and Publishing, Proactive Detection and Alerts, Scorecards and Strategy Maps, διασύνδεση με MS Office, ενεργοποίηση και διασύνδεση με επιχειρησιακές διαδικασίες, αναζήτηση, συνεργασία με τρίτα περιβάλλοντα, συνεργασία με κινητά τηλέφωνα και PDAs κλπ.).

Για την εξαγωγή πληροφορίας από τα πηγαία συστήματα ή βάσεις δεδομένων, το φιλτράρισμα (εν μέρει) της πληροφορίας, την επικαιροποίησή της και την δημοσιοποίησή της, το BI του NAT ακολουθεί την διαδικασία που είναι γνωστή ως “ETL” (Extract, Transform, Load). Αρχικά εξάγονται δεδομένα από τις διαφορετικές πηγές δεδομένων του NAT και, στη συνέχεια, τα δεδομένα αυτά μετασχηματίζονται ώστε να καταστούν χρηστικά. Στο πλαίσιο του μετασχηματισμού των δεδομένων, το BI αξιοποιεί βασικές τεχνικές όπως π.χ. επιλογή, χαρτογράφηση και καθαρισμός δεδομένων, αλλά και ορισμένες πιο προηγμένες τεχνικές όπως π.χ. η τυποποίηση, η επεξεργασία κωδικοποίησης, ο χωρισμός και συγχώνευση πεδίων, η σύνοψη και αποπλήρωση κλπ. Η διαδικασία ETL ολοκληρώνεται με την συγκέντρωση των μετασχηματισμένων δεδομένων στην αποθήκη δεδομένων.

Χάρη στο BI, το NAT διαθέτει πλέον ταχύτερη πρόσβαση στην πληροφορία καθώς και τη δυνατότητα υποβολής ερωτημάτων, άντλησης στοιχείων από το σύνολο των βάσεων δεδομένων του και αξιοποίησης προηγμένων τεχνικών μετασχηματισμού δεδομένων.

ΜΕΡΟΣ Β. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

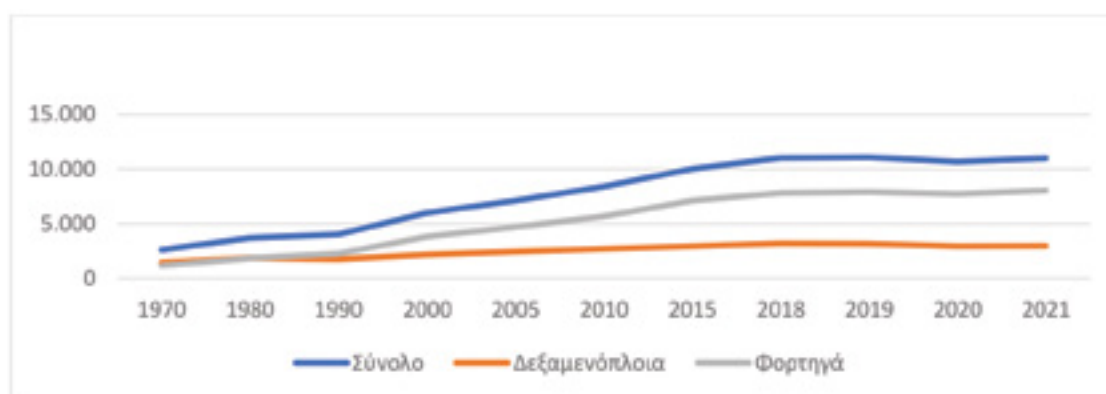
1. Το διεθνές περιβάλλον

Οι θαλάσσιες μεταφορές συγκροτούν την ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου, δεδομένου ότι πάνω από το 80% του όγκου των διεθνώς διακινούμενων εμπορευμάτων μεταφέρεται διά θαλάσσης. Παράλληλα, καθώς περισσότεροι από 900 εκατομμύρια επιβάτες διακινούνται κάθε χρόνο μέσω λιμένων, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των πολιτών, τόσο ως τουριστών, όσο και ως κατοίκων των νησιών και των πλέον απομακρυσμένων περιοχών.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών οδήγησε σε μία σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Κατά τα τέλη του 2008, όμως, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία έγινε αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Η ανάκαμψη ξεκίνησε το 2017 αλλά η ναυτιλία επηρεάσθηκε σημαντικά στις αρχές της δεκαετίας του 2020 από την πανδημία του Covid-19.

Μετά από μια μείωση κατά 3.8% το 2020, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο παρουσιάζει πλέον αυξητικές τάσεις, καθώς το 2021 η αύξηση ξεπέρασε το 3,2% με συνολικά φορτία 11 δισεκατομμύρια τόνων. Ωστόσο, σημαντικές προκλήσεις (Brexit, πόλεμος στην Ουκρανία, πράσινη μετάβαση και απανθρακοποίηση, ενεργειακή κρίση, πληθωρισμός) εξακολουθούν να επηρεάζουν τις αλυσίδες των θαλάσσιων μεταφορών¹.

Διάγραμμα 1. Οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια τόνους φορτίου

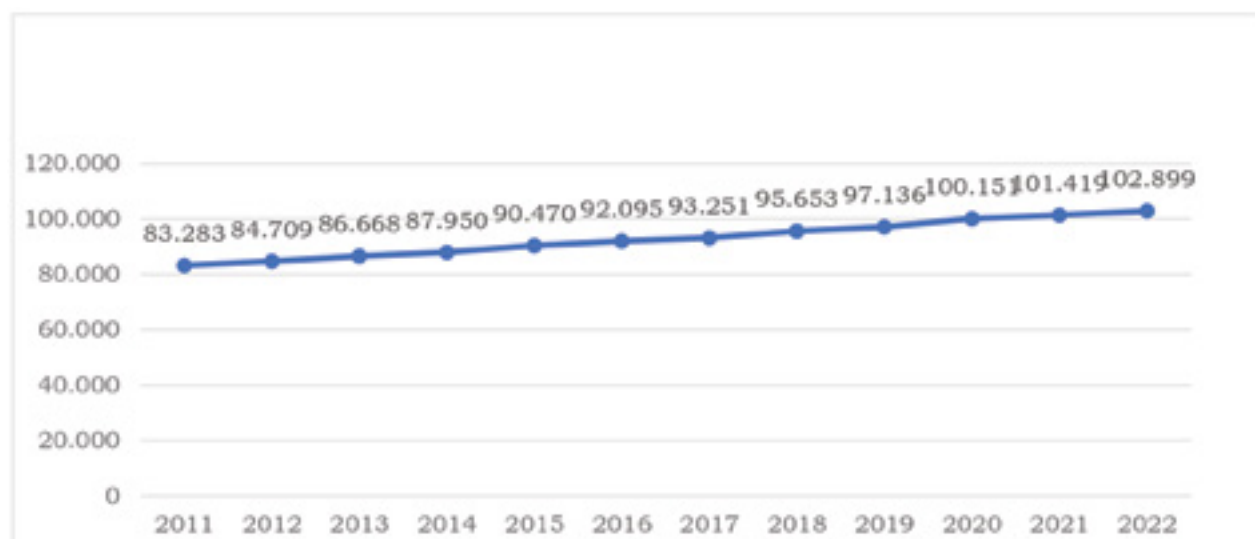


Πηγή: UNCTAD, 2022, <https://unctad.org/rmt2022>

1. Βλ. ενδεικτικά Ν. Senbursa (ed.), *Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry*, 2022.

Υπό το πρίσμα αυτό, ο αριθμός των πλοίων του παγκόσμιου στόλου ξεπέρασε τις 102 χιλιάδες το 2022, σημειώνοντας μία θεαματική αύξηση κατά 20% από το 2011.

Διάγραμμα 2. Η διαχρονική αύξηση του παγκόσμιου στόλου (σε αριθμό πλοίων)



Πηγή: UNCTAD, 2022, <https://unctad.org/rmt2022>

Οι «μεγάλοι παίκτες» του παγκόσμιου στόλου

Τον Ιανουάριο του 2022, οι πέντε κορυφαίες οικονομίες των πλοιοκτητών αντιπροσώπευαν το 53% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου. Η Ελλάδα κατείχε μερίδιο αγοράς 18%, ακολουθούμενη από την Κίνα (13%), την Ιαπωνία (11%), τη Σιγκαπούρη (6%) και το Χονγκ Κονγκ (5%).

Το 51% της παγκόσμιας χωρητικότητας ανήκε σε ασιατικές εταιρείες, το 39% σε εταιρείες της Ευρώπης και το 6% σε εταιρείες της Βόρεια Αμερικής. Οι εταιρείες από την Αφρική και από τη Λατινική Αμερική και την Καραϊβική είχαν μερίδιο λίγο πάνω από ένα τοις εκατό η καθεμία, ενώ οι εταιρείες από την Ωκεανία κάτω από το ένα.

Πηγή: Merchant fleet - UNCTAD Handbook of Statistics 2022

Σε σχέση με τις κατηγορίες των πλοίων, η παγκόσμια ναυτιλία χαρακτηρίζεται πλέον από την ταχεία ανάπτυξη του τομέα των υγραεριοφόρων πλοίων¹, ενώ αυξητικές τάσεις εμφανίζονται και στους τομείς των φορτηγών με εμπορευματοκιβώτια και των πλοίων χύδην φορτίου.

Πίνακας 2. Ετήσια εξέλιξη αριθμού πλοίων, συνολικά και ανά κατηγορία

	2011	2013	2014	2015	2017	2019	2020	2021	2022
Σύνολο πλοίων	1543	1483	1421	1400	1344	1282	1307	1264	1234
Δεξαμενόπλοια Πετρελαίου	444	435	421	423	404	369	373	336	311
Φορτηγά Ομοειδών Φορτίων	240	248	250	250	202	180	165	158	146
Φορτηγά Γενικών Φορτίων	199	173	145	132	94	85	84	89	83
Φορτηγά Εμπορευματο κιβωτίων	37	32	18	17	8	6	6	5	5
Άλλοι τύποι πλοίων	623	595	587	578	636	642	679	676	689

Πηγή: UNCTADstat (επεξεργασία NAT, 2023)

1. Στις σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές παρατηρούνται δύο βασικοί τύποι υγραεριοφόρων πλοίων: α) τα Υγραεριοφόρα φυσικού αερίου, γνωστά και ως δεξαμενόπλοια ή τάνκερς φυσικού αερίου (Gas Tanker-LNG), β) τα Υγραεριοφόρα πετρελαϊκού αερίου, λεγόμενα αντίστοιχα δεξαμενόπλοια ή τάνκερς πετρελαϊκού αερίου (Gas Tankers-LPG).

2. Οι πρωτοβουλίες των Διεθνών Οργανισμών για την ανάπτυξη της ναυτιλίας

Οι θεσμικές παρεμβάσεις των Διεθνών Οργανισμών για την ανάπτυξη της ναυτιλίας¹ προωθούνται μέσω πολυμερών συμβάσεων που επικυρώνονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη και αποτελούν τμήμα της εθνικής έννομης τάξης τους με ανώτερη ιεραρχική ισχύ. Τα πλέον αντιπροσωπευτικά υποδείγματα περιλαμβάνουν πρωτοβουλίες του *Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών* (ΟΗΕ), του *Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού* (ΔΝΟ)² και της *Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας* (ΔΟΕ):

- η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)³
- η Σύμβαση των Αθηνών του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους⁴
- η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)⁵
- η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών (STCW)⁶
- η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)⁷
- η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (the ILO Maritime Labour Convention, MLC 2006)⁸.

1. Βλ. Γ. Βλάχος&Μ. Μποβιάτσης, *Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο της Ναυτιλίας*, 2020.

2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός οργανισμός που λειτουργεί στο πλαίσιο του ΟΗΕ με στόχο τη σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και μετονομάστηκε σε IMO το 1982.

3. Η Σύμβαση είναι μία πολυμερής συμφωνία που θεσπίζει νομικό πλαίσιο για όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες.

4. Η Σύμβαση είναι μία πολυμερής συμφωνία του IMO που θεσπίζει νομικό πλαίσιο σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

5. Η Σύμβαση είναι μία διεθνής συμφωνία του IMO που ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων.

6. Η Σύμβαση είναι μία διεθνής συμφωνία του IMO που καθορίζει ελάχιστα πρότυπα προσόντων για τους πλοιάρχους, τους αξιωματικούς και το προσωπικό φυλακής σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία και μεγάλα σκάφη αναψυχής.

7. Η Σύμβαση είναι μία διεθνής συμφωνία του IMO που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία.

8. Η Σύμβαση καθορίζει τα ελάχιστα όρια της ΔΟΕ για την απασχόληση και την κοινωνική προστασία των ναυτικών. Βλ. ενδεικτικά P. Bauer, "The maritime labour convention: An adequate guarantee of seafarer rights, or an impediment to true reforms", *Chicago Journal of International Law*, 2008, 8(2).

Παράλληλα, οι Διεθνείς Οργανισμοί υιοθετούν επιχειρησιακές πρωτοβουλίες για την προστασία των ναυτικών σε περιόδους κρίσεων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την κοινή παρέμβαση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (WHO) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) στο πεδίο της ελεύθερης κυκλοφορίας υπό το πρίσμα της πανδημίας του Covid-19.

WHO and ILO form Action Group with global transport bodies to protect workers' rights and ease supply chain congestion (Geneva, 13 December, 2021)

World Health Organisation Director-General Dr Tedros Ghebreyesus and ILO Director-General Guy Ryder have confirmed their organisations will form an Action Group “as a matter of urgency” with major transport bodies to ensure freedom of movement for international transport workers. The commitment came after organisations and unions representing road, air and sea companies and workers met with Dr Tedros and Mr Ryder last week. They warned of the impact of new travel restrictions on transport workers and the already fragile global supply chain in the wake of the Omicron variant.

The International Air Transport Association (IATA), the International Chamber of Shipping (ICS), the International Road Transport Union (IRU), and the International Transport Workers' Federation (ITF), have made urgent pleas for governments' health departments to coordinate measures and avoid restricting the movement of transport workers.

The Action Group will ensure the implementation of existing travel protocols developed by industry to protect the rights of transport workers. The WHO and the ILO also confirmed that the UN Secretary General's Executive Committee in January 2022 will discuss further solutions to issues raised by the transport organisations.

The transport bodies, which represent more than \$20 trillion of world trade annually and 65 million global transport workers across the supply chain, had previously shared fears that ‘knee-jerk’ decisions made by governments to reimpose travel restrictions for transport workers in response to the emergence of the Omicron variant could shatter supply chains and delay global economic recovery.

The organisations present at today's crisis talks also demanded that transport workers be given access to emergency healthcare and prioritisation for COVID-19 vaccinations on the approved WHO list. They called for harmonised protocols internationally that affect cross-border workers, for example demonstrating vaccination status and/or COVID-19 test results.

Πηγή: [WHO and ILO form Action Group with global transport bodies to protect workers' rights and ease supply chain congestion | International Chamber of Shipping \(ics-shipping.org\)](https://www.ics-shipping.org/who-and-ilo-form-action-group-with-global-transport-bodies-to-protect-workers-rights-and-ease-supply-chain-congestion)

3. Το ευρωπαϊκό περιβάλλον

Η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφελθήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία της Ευρώπης καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζουν αυξημένο ενδιαφέρον καθώς συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και υποστηρίζουν τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Στις αρχές της δεκαετίας του 2020, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) είναι ο σημαντικότερος εξαγωγέας και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο. Υπό το πρίσμα αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές και όλες οι συναφείς με αυτές υπηρεσίες είναι απαραίτητες για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών εταιρειών σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον.

Η ναυτιλία αποτελεί τον κυριότερο τομέα εμπορικών μεταφορών για τα Κράτη Μέλη της ΕΕ. Μέσω των πλοίων εισάγεται το 50% περίπου των εισαγόμενων αγαθών, ενώ εξάγεται το 40% των εξαγόμενων. Οι διαδικασίες μεταφοράς αντιστοιχούν σε 1,1 τρισεκατομμύρια ευρώ σε αξία εισαγόμενων αγαθών και περίπου 956 δισεκατομμύρια εξαγωγών. Οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν σχεδόν το 90% του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ, ενώ οι μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το ένα τρίτο των ενδοκοινοτικών ανταλλαγών σε τονοχιλιόμετρα.

Η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού στόλου είναι θεαματική, καθώς το 2021 περιλάμβανε 23.400 πλοία, παρουσιάζοντας ποσοστά αύξησης κατά 60% από τα τέλη της δεκαετίας του 2000¹.

Ο δυναμισμός των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ

3,3 δισεκατομμύρια μετρικοί τόνοι θαλάσσιου φορτίου διακινήθηκαν από τα ευρωπαϊκά λιμάνια το 2020 (το Ρότερνταμ ήταν ο πιο πολυσύχναστος λιμένας)

94 εκατομμύρια TEUs εμπορευματοκιβωτίων θαλάσσιου φορτίου διακινήθηκαν από τα ευρωπαϊκά λιμάνια το 2020 (τα λιμάνια της Ισπανίας χειρίσθηκαν πάνω από 15,6 εκατομμύρια TEUs)

230 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάσθηκαν και αποβιβάσθηκαν στα ευρωπαϊκά λιμάνια το 2020 (οι περισσότεροι επιβάτες διακινήθηκαν από τα λιμάνια της Ιταλίας και της Ελλάδας - 55 και 41 εκατομμύρια αντίστοιχα).

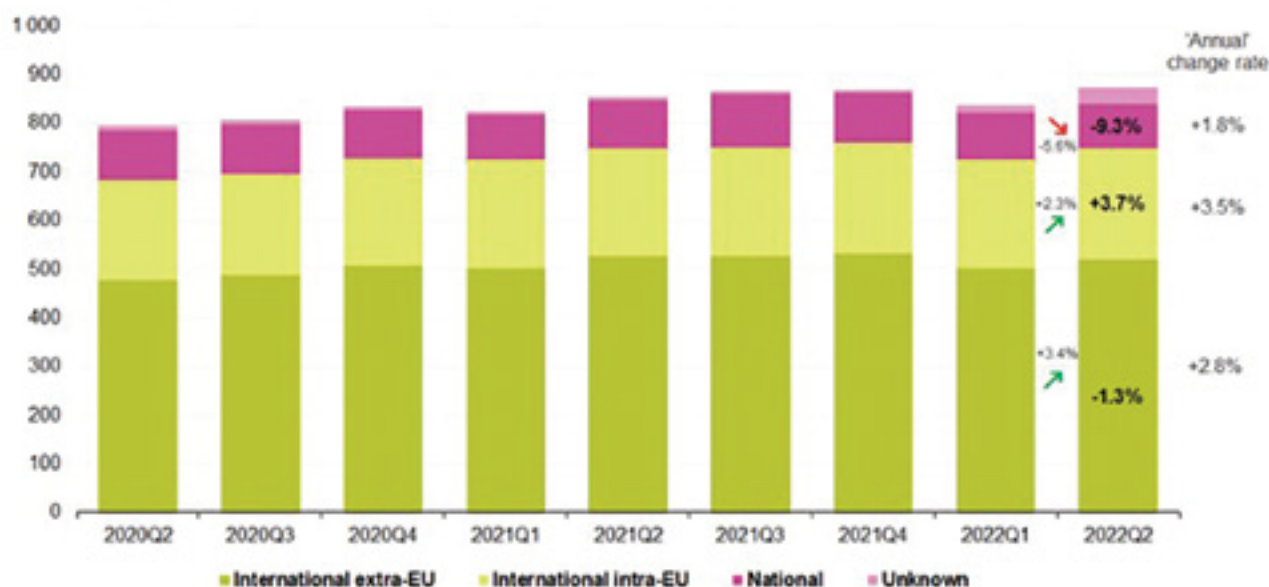
1. <https://www.statista.com/statistics/1313279/fleet-size-european-union/>.

A. Το προφίλ των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ

Μεταξύ του δεύτερου τριμήνου του 2021 και του ίδιου τριμήνου του 2022, οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές εκτός ΕΕ μειώθηκαν κατά 9,3 % και 1,3 % αντίστοιχα, ενώ οι διεθνείς ενδοενωσιακές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 3,7 %. Κατά την εξέταση της συνολικής ετήσιας μεταβολής, οι διεθνείς μεταφορές εντός της ΕΕ αυξήθηκαν κατά 3,5 %, οι διεθνείς μεταφορές εκτός ΕΕ κατά 2,8 % και οι εθνικές μεταφορές κατά 1,8 %.

Διάγραμμα 3. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευμάτων που διακινούνται στους κύριους λιμένες ανά είδος μεταφοράς, ΕΕ, 2020Q2-2022Q2 (εκατομμύρια τόνοι)

Gross weight of seaborne goods handled in main ports by type of transport, EU, 2020Q2-2022Q2
(million tonnes)



Note: The arrow indicates the trend compared with the previous quarter. The percentages in the bar show the change rate on the same quarter of the previous year.

Source: Eurostat (online data code: mar_qg_qm_ewht)

eurostat

Πηγή: Eurostat ([mar_qg_qm_ewht](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&code=mar_qg_qm_ewht))

Η μείωση των διεθνών μεταφορών εκτός ΕΕ το δεύτερο τρίμηνο του 2022 σε σύγκριση με το ίδιο τρίμηνο το 2021 οφειλόταν κυρίως στη μείωση των θαλάσσιων μεταφορών με την Ευρώπη, εκτός από την ΕΕ (-18 εκατομμύρια τόνοι ή -8,9 %), αλλά και τις περιφέρειες της Ασίας και της Ωκεανίας (-2 εκατομμύρια τόνοι ή -2,1 %). Αντίθετα, οι μεταφορές με την Αμερική και την Αφρική αυξήθηκαν κατά 7 εκατομμύρια τόνους (ή + 5,6 %) και κατά 6 εκατομμύρια τόνους (ή + 6,9 %), αντίστοιχα. Κατά την εξέταση της συνολικής ετήσιας μεταβολής, οι θαλάσσιες μεταφορές με όλες τις περιφέρειες εταίρους κατέγραψαν αύξηση σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, με τη μεγαλύτερη αύξηση για την Αφρική (+ 6,3 %).

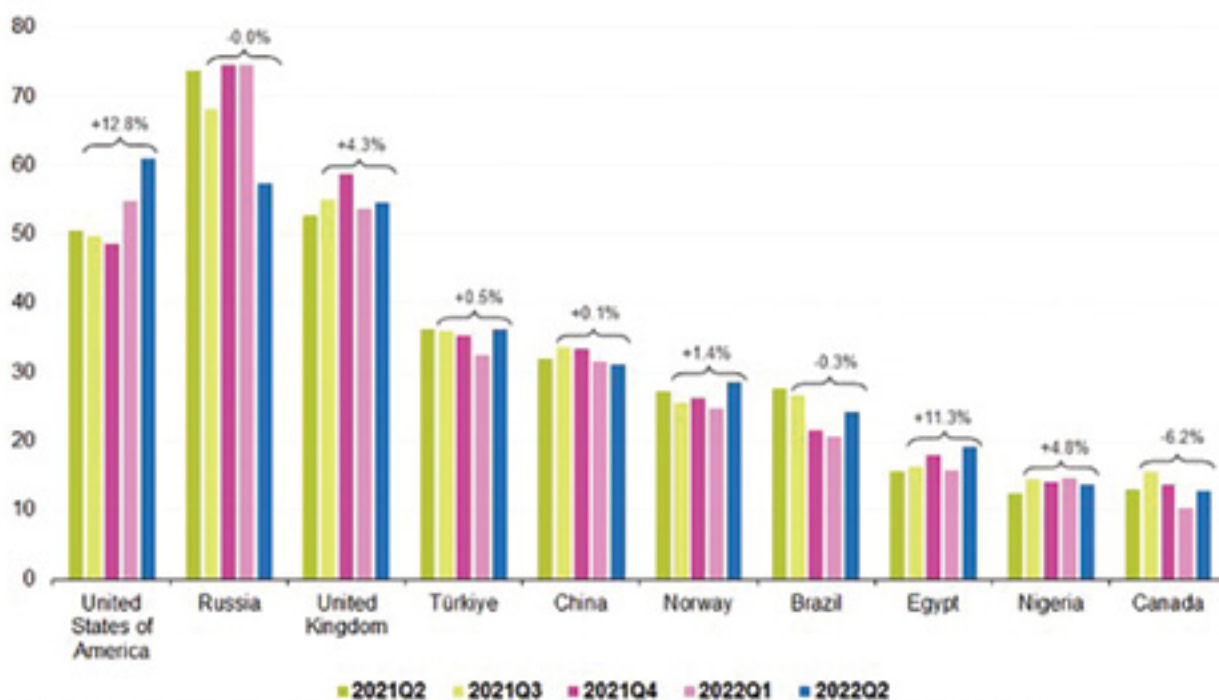
Οι ΗΠΑ είναι ο μεγαλύτερος εταίρος της ΕΕ στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές

Οι ΗΠΑ ξεπέρασαν τη Ρωσία ως τον μεγαλύτερο εταίρο θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών (ως προς το συνολικό ακαθάριστο βάρος των εμπορευμάτων) της ΕΕ το δεύτερο τρίμηνο του 2022. Η εξέλιξη αυτή είναι σίγουρα συνέπεια του πολέμου στην Ουκρανία που ξεκίνησε στα τέλη Φεβρουαρίου 2022. Η Ρωσία βρίσκεται στη δεύτερη θέση, ακολουθούμενη από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Τουρκία, την Κίνα, τη Νορβηγία, τη Βραζιλία, την Αίγυπτο, τη Νιγηρία και τον Καναδά. Οι μεταφορές της ΕΕ με τις ΗΠΑ, τη Ρωσία και το Ηνωμένο Βασίλειο, μαζί, αντιπροσώπευαν το ένα τρίτο του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών εκτός ΕΕ.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσίας σημείωσαν τη μεγαλύτερη πτώση το δεύτερο τρίμηνο του 2022 σε σύγκριση με το ίδιο τρίμηνο του 2021 (-22,1 %), ακολουθούμενη από τη Βραζιλία (-12,6 %). Αντίθετα, η κίνηση με την Αίγυπτο και τις ΗΠΑ αυξήθηκε σημαντικά κατά την ίδια περίοδο, κατά 22,9 % και 21,1 %, αντίστοιχα.

Διάγραμμα 4. Οι 10 κορυφαίες χώρες-εταίροι εκτός ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ΕΕ, 2021Q2-2022Q2 (εκ. τόνοι)

Top 10 extra EU partner countries in maritime transport, EU, 2021Q2-2022Q2
(million tonnes)



Note: Countries are ranked based on gross weight of goods handled in main ports during the second quarter of 2022. The percentages indicate the 'annual' change rate.

Source: Eurostat (online data code: mar_qg_qm_ewhp)

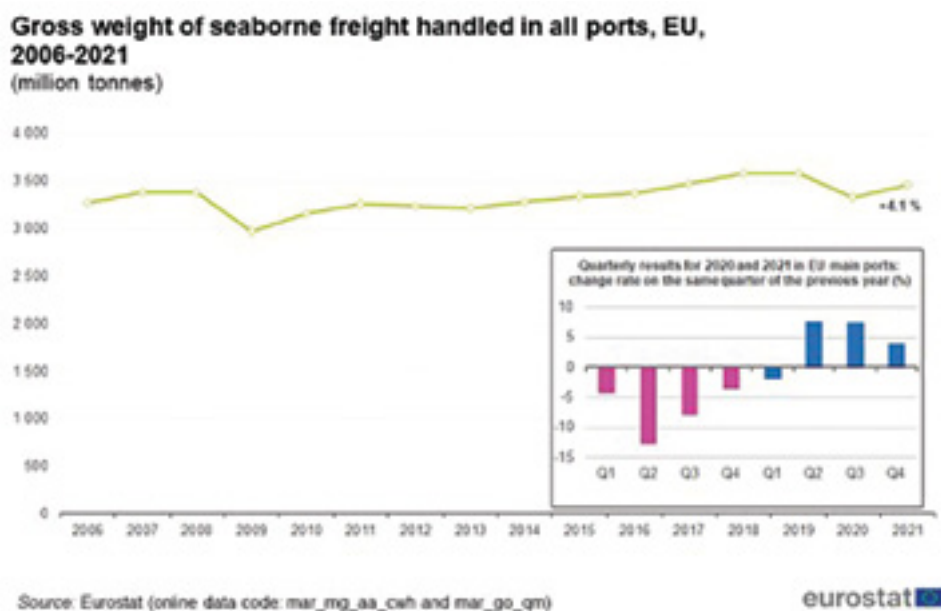
eurostat

Πηγή: Eurostat ([mar_qg_qm_ewhp](#))

Το 2021 σημειώθηκε ανάκαμψη των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διενεργήθηκαν σε ευρωπαϊκούς λιμένες

Το σύνολο μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν στους λιμένες των Κρατών Μελών της ΕΕ εκτιμάται σε 3,5 δισεκατομμύρια τόνους το 2021, σημειώνοντας αύξηση σε σύγκριση με το 2020 (+4,1 %). Παρά την ανάκαμψη αυτή, μετά τη σημαντική πτώση που παρατηρήθηκε το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19 και των συναφών περιορισμών στην ΕΕ και παγκοσμίως, τα επίπεδα του 2021 εξακολουθούν να είναι ελαφρώς χαμηλότερα από εκείνα που παρατηρήθηκαν το 2017. Πριν από την κάμψη το 2020, η δραστηριότητα των λιμενικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ ακολούθησε θετική τάση από το 2014, γεγονός που υποδηλώνει ελαφρά πορεία προς την ανάκαμψη μετά την οικονομική κρίση του 2008/9. Μετά τη μείωση όλων των τριμήνων του 2020 και του πρώτου τριμήνου του 2021 σε σύγκριση με το ίδιο τρίμηνο του προηγούμενου έτους, παρατηρήθηκε σαφής ανάκαμψη τα τρία τελευταία τρίμηνα του 2021, με + 7,6 % το δεύτερο τρίμηνο, + 7,5 % το τρίτο τρίμηνο και + 3,9 % το τέταρτο τρίμηνο.

Διάγραμμα 5. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται σε όλους τους λιμένες, ΕΕ, 2006-2021 (εκ. τόνοι)

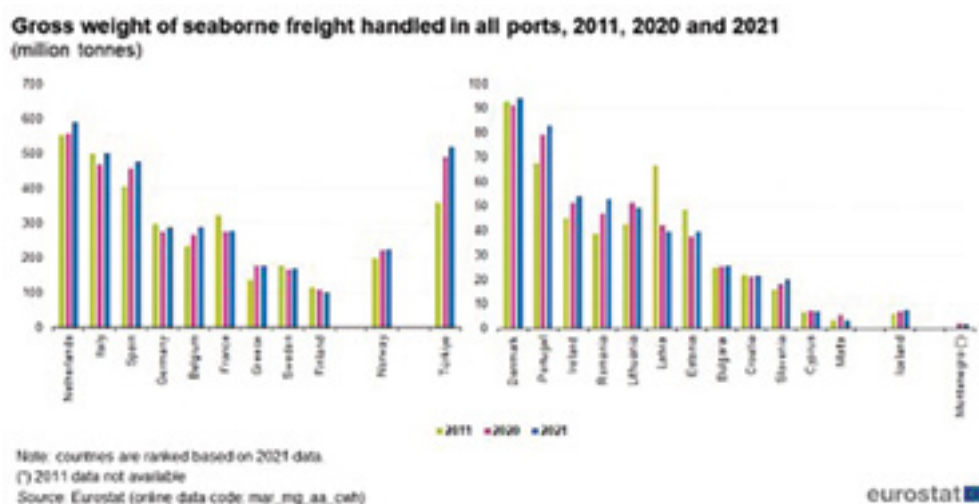


Πηγή: Eurostat (mar_mg_aa_cwh) και (mar_go_qm)

Η Ολλανδία είναι η χώρα με το μεγαλύτερο όγκο θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ

Η Ολλανδία ανέφερε τον μεγαλύτερο όγκο θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινήθηκαν στην Ευρώπη το 2021, καθώς 590 εκατ. τόνοι διακινήθηκαν σε ολλανδικούς λιμένες (17,0 % του συνόλου της ΕΕ). Ακολούθησαν η Ιταλία και η Ισπανία, με αντίστοιχα μερίδια 14,5 % και 13,8 %.

Διάγραμμα 6. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται σε όλους τους λιμένες της ΕΕ, 2011, 2020 και 2021 (εκατομμύρια τόνοι)



Πηγή: Eurostat (mar_mg_aa_cwh)

Η Ελλάδα κατέγραψε πολύ σημαντική αύξηση στην δραστηριότητα λιμενικών εμπορευματικών μεταφορών κατά την περίοδο 2011-2021

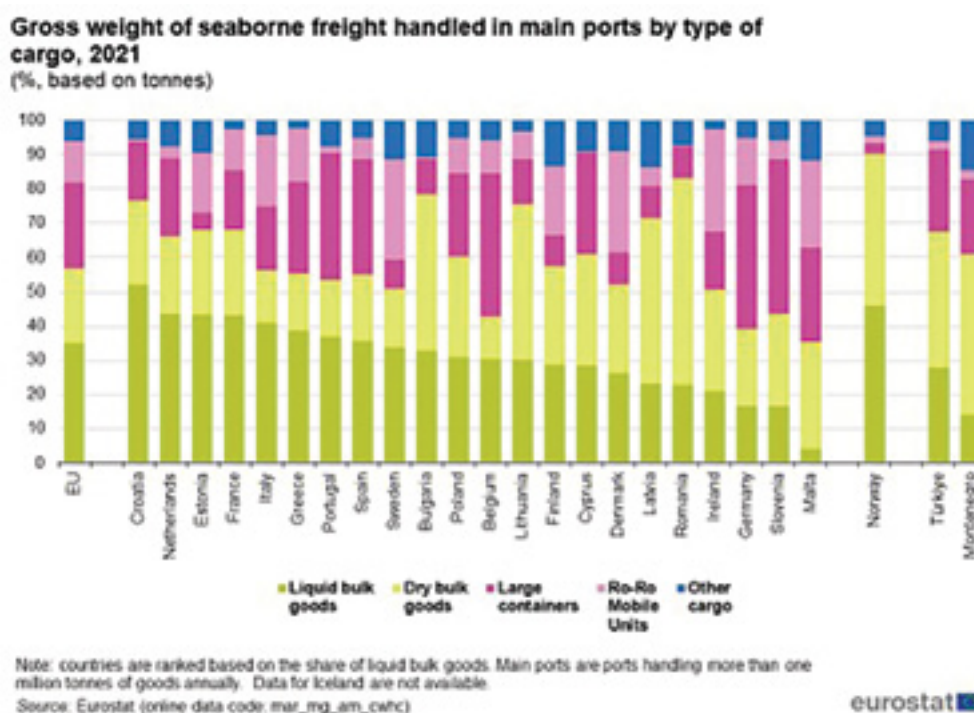
Κατά την περίοδο 2011 - 2021, τα Κράτη Μέλη της ΕΕ που κατέγραψαν τη μεγαλύτερη αύξηση στη δραστηριότητα των λιμενικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν η Πολωνία (+ 67,4%), η Ρουμανία (+ 36,5%) **και η Ελλάδα (+ 31,7 %)**, ενώ άλλα έξι Κράτη Μέλη κατέγραψαν αύξηση άνω του 15%¹. Αντίθετα, επτά Κράτη Μέλη της ΕΕ κατέγραψαν μειώσεις στη σχετική δραστηριότητα κατά την ίδια περίοδο, με τις υψηλότερες μειώσεις να παρατηρούνται σε σχέση με τη Λετονία (-40,8%), την Εσθονία (-18,7%), τη Γαλλία (-13,8%) και τη Φινλανδία (-11,2%).

1. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_freight_and_vessels_statistics&action=statexp-seat&lang=el.

Τα υγρά χύδην εμπορεύματα αντιπροσώπευαν το 35,2% του συνολικού φορτίου που διακινήθηκε στους κύριους λιμένες της ΕΕ το 2021

Τα υγρά χύδην εμπορεύματα αντιπροσώπευαν το 35,2% του συνολικού φορτίου που διακινήθηκε στους κύριους λιμένες της ΕΕ το 2021, ακολουθούμενα από εμπορεύματα σε εμπορευματοκιβώτια (25%), εμπορεύματα ξηρού φορτίου χύδην (21,7%) και εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στις *Ro-Ro* κινητές μονάδες (12,1%)¹.

Διάγραμμα 7. Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται στους κύριους λιμένες ανά είδος φορτίου, 2021 (% με βάση τους τόνους)



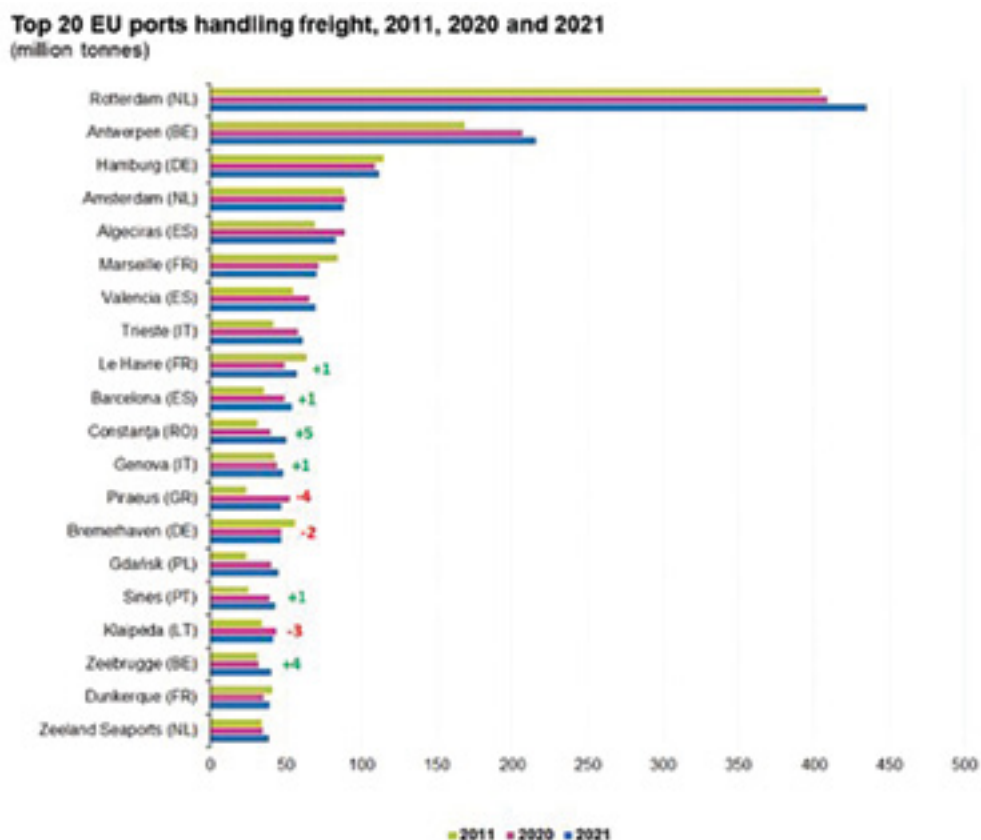
Πηγή: Eurostat (mar_mg_am_cwhc)

1. Μια μονάδα roll on - roll off (συντομογραφία Ro-Ro) είναι ένας τροχοφόρος εξοπλισμός μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως φορτηγό, ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, ο οποίος μπορεί να οδηγηθεί ή να ρυμουλκηθεί σε πλοίο.

Οι μεγαλύτεροι όγκοι υγρών χύδην εμπορευμάτων διακινήθηκαν στην Ολλανδία (257 εκατομμύρια τόνοι), την Ιταλία (201 εκατομμύρια τόνοι) και την Ισπανία (170 εκατομμύρια τόνοι). Η Κροατία κατέγραψε το υψηλότερο ποσοστό υγρών χύδην εμπορευμάτων ως ποσοστό των συνολικών ποσοτήτων που διήλθαν από τους κύριους λιμένες της το 2021 (52,0 %), αντανακλώντας κυρίως μεγάλους όγκους εισερχόμενων κινήσεων αργού πετρελαίου από την Τουρκία. Τα υγρά χύδην εμπορεύματα κυριαρχούσαν σε 10 άλλα Κράτη Μέλη της ΕΕ και στη Νορβηγία (46%).

Το Ρότερνταμ¹, η Αμβέρσα και το Αμβούργο διατήρησαν τη θέση τους ως οι τρεις μεγαλύτεροι λιμένες της ΕΕ το 2021, τόσο όσον αφορά το μεικτό βάρος των διακινούμενων εμπορευμάτων όσο και τον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στους λιμένες. Οι 20 μεγαλύτεροι εμπορευματοκιβωτίων λιμένες αντιπροσώπευαν το 48,6% της συνολικής χωρητικότητας των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν εντός της ΕΕ.

Διάγραμμα 8. Οι 20 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που διακινούν εμπορεύματα, 2011, 2020 και 2021 (εκατομμύρια τόνοι)



Note: ports are ranked based on gross weight of goods handled in 2021. The number presented indicates the number of positions lost or gained compared to 2020. When no number is displayed, it means that the port maintained the same position compared to 2020.

Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_pwhd)

eurostat

Πηγή: Eurostat (mar_mg_aa_pwhd)

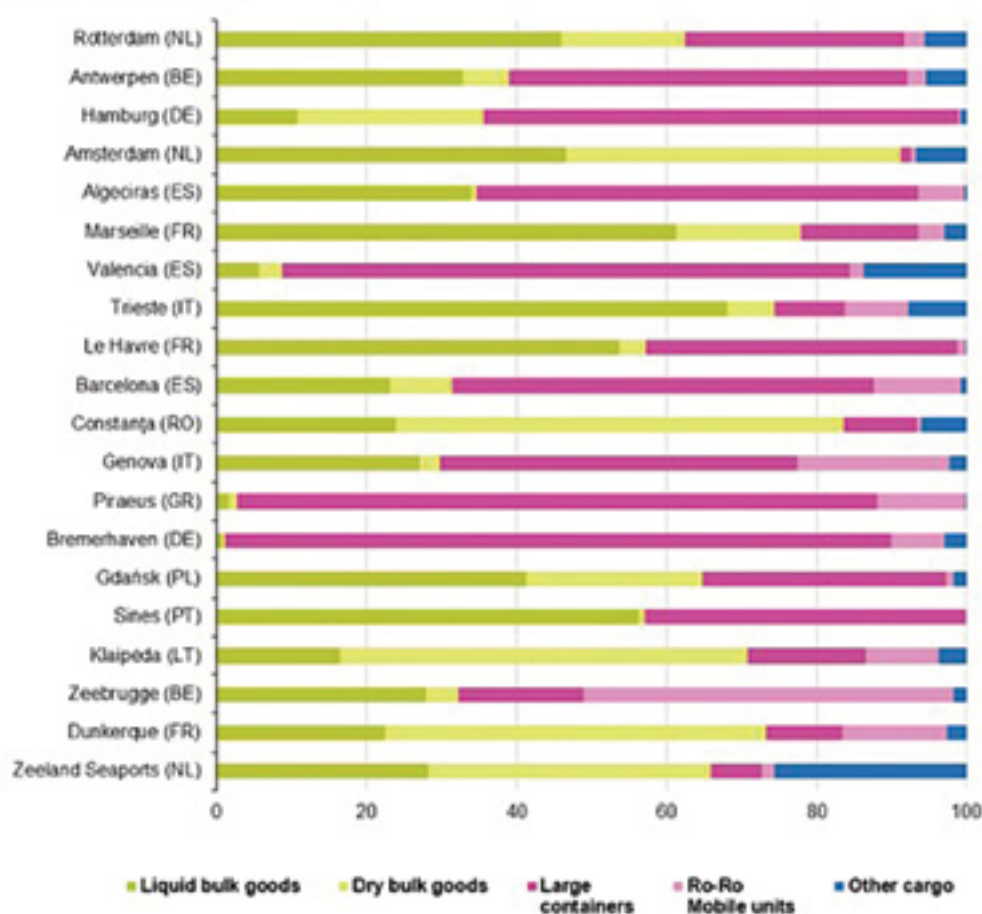
1. Το Ρότερνταμ αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 12,6 % της συνολικής χωρητικότητας που διακινείται στους λιμένες της ΕΕ.

Ο Πειραιάς παραμένει ένας από τους μεγαλύτερους εμπορευματικούς λιμένες της ΕΕ και ο δεύτερος μεγαλύτερος στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Οι μεγαλύτεροι λιμένες της ΕΕ στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2021 ήταν το Bremerhaven (88,8% της συνολικής χωρητικότητας που διακινήθηκε στο λιμάνι το 2021), **ο Πειραιάς (85,5%)** και η Βαλένθια (75,6%). Η πλέον εξειδικευμένη στον χειρισμό υγρών χύδην εμπορευμάτων ήταν η Τεργέστη (68,1%)· το πιο εξειδικευμένο στη διακίνηση ξηρών εμπορευμάτων χύδην φορτίου ήταν η Constanța (59,8%)· το πιο εξειδικευμένο στη διακίνηση εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε κινητές μονάδες Ro-Ro ήταν το Zeebrugge (49,4%).

Διάγραμμα 9. Οι 20 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που χειρίζονται εμπορεύματα ανά είδος φορτίου, 2021 (ποσοστό % σε τόνους)

Top 20 EU ports handling freight by type of cargo, 2021
(%, based on tonnes)



Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_pwhd)

eurostat

Πηγή: Eurostat (mar_mg_aa_pwhc)

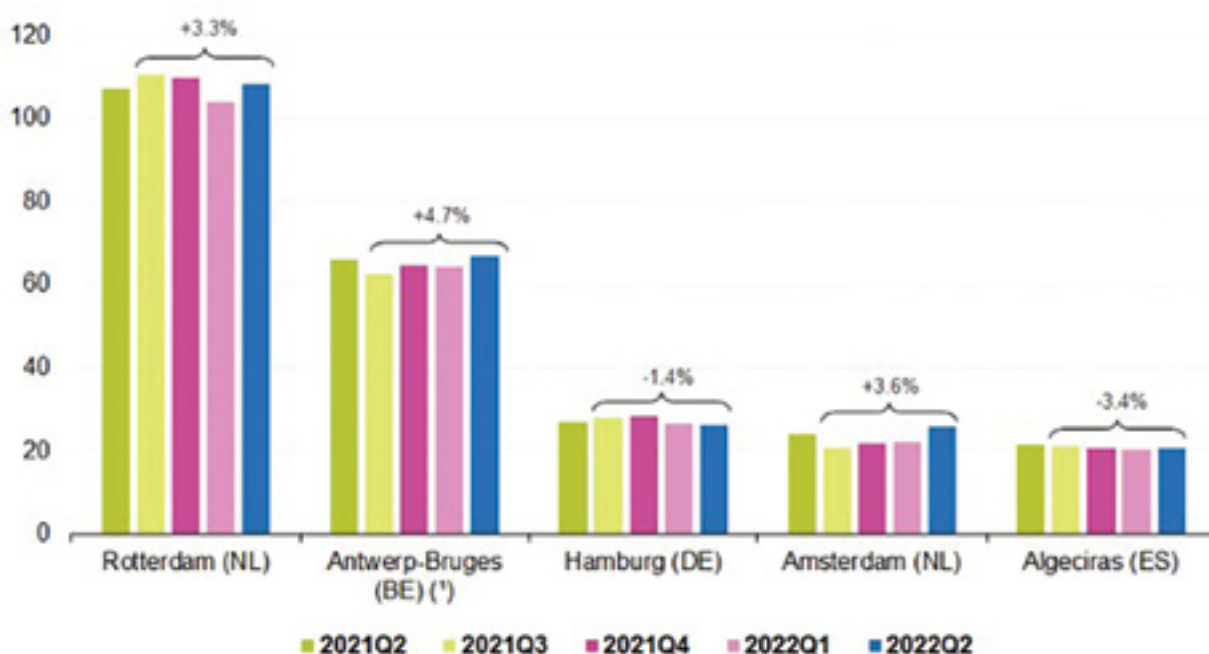
Το Ρότερνταμ παρέμεινε ο λιμένας της ΕΕ με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα το 2ο τρίμηνο του 2022

Το Ρότερνταμ ήταν μακράν ο λιμένας της ΕΕ με τη μεγαλύτερη δραστηριότητα κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2022, με 108 εκατομμύρια τόνους μεικτού βάρους διακινούμενων εμπορευμάτων. Το δεύτερο κύριο λιμάνι ήταν η Αμβέρσα-Bruges που χειρίστηκε 67 εκατομμύρια τόνους. Ο τρίτος και ο τέταρτος λιμένας ήταν το Αμβούργο και το Άμστερνταμ με 26 εκατομμύρια τόνους έκαστο. Το πέμπτο λιμάνι ήταν το Algeciras με 21 εκατομμύρια τόνους. Το Αμβούργο και η Algeciras σημείωσαν μείωση σε σύγκριση με το δεύτερο τρίμηνο του 2021 (-3,0% και -2,4%, αντίστοιχα). Την ίδια περίοδο, το Άμστερνταμ αυξήθηκε κατά 8,5%, το Αμβέρσα-Bruges κατά 1,40% και το Ρότερνταμ κατά 0,9%.

Κατά την εξέταση της συνολικής ετήσιας μεταβολής, η Algeciras και το Αμβούργο κατέγραψαν μείωση κατά 3,4% και 1,4% αντίστοιχα. Αντίθετα, η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε για την Αμβέρσα-Μπρόγκες (+ 4,7%), ενώ το Άμστερνταμ και το Ρότερνταμ αυξήθηκαν κατά 3,6% και 3,3% αντίστοιχα.

Διάγραμμα 10. Οι 5 κορυφαίοι λιμένες της ΕΕ που χειρίζονται εμπορεύματα, 2021Q2 - 2022Q2 (εκατομμύρια τόνοι)

Top 5 EU maritime ports, 2021Q2-2022Q2
(million tonnes)



Note: Ports are ranked based on gross weight of goods handled during the second quarter of 2022. The percentages indicate the 'annual' change rate.

(*) Starting from 2022, the ports Antwerpen and Zeebrugge have been merged and the data are reported under the new port name Antwerp-Bruges.

Source: Eurostat (online data code: mar_qg_qm_pwh)

eurostat

Πηγή: Eurostat ([mar_qg_qm_pwh](#))

Η Ελλάδα παρουσιάζει τον μεγαλύτερο αριθμό ελλιμενισμών στην ΕΕ

Ο αριθμός των πλοίων που κατέπλευσαν (με σκοπό την διαχείριση εμπορευμάτων ή την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών) στους κύριους λιμένες της ΕΕ ανήλθε το 2021 σε 2 εκατομμύρια, σημειώνοντας αύξηση 2,2% σε σχέση με το 2020.

Πίνακας 3. Αριθμός σκαφών στους κύριους λιμένες της ΕΕ, σε επιλεγμένα έτη, 2011-2021

Vessels in main ports, in selected years, 2011-2021
(number)

	2011	2017	2018	2019	2020	2021	Change 2021/2020 (%)	Change 2021/2011 (%)
EU	2 181 926	2 026 259	2 189 422	2 278 469	1 944 030	1 986 177	2.2	-9.0
Belgium	28 306	25 172	25 758	25 726	23 679	24 707	4.3	-12.7
Bulgaria	3 566	3 320	3 121	3 451	3 161	3 101	-1.9	-13.0
Denmark	349 133	269 486	325 283	322 427	323 819	328 192	1.4	-6.0
Germany	114 431	114 660	112 825	110 374	104 925	106 307	1.3	-7.1
Estonia	28 483	29 950	30 276	30 774	28 730	30 764	7.1	8.0
Ireland	11 615	12 238	12 587	12 384	11 428	12 346	8.0	6.3
Greece	532 429	470 424	478 567	515 899	362 036	424 557	17.3	-20.3
Spain	151 452	170 167	198 948	204 514	136 661	159 416	16.7	5.3
France	45 023	63 380	64 092	63 003	41 967	51 099	21.8	13.5
Croatia	207 995	254 066	279 916	285 456	198 116	246 266	24.3	18.4
Italy	485 000	390 411	427 551	472 540	505 968	381 820	-24.5	-21.3
Cyprus	2 606	3 179	2 250	2 263	1 833	1 818	-0.8	-30.2
Latvia	6 998	6 051	6 680	6 428	5 824	5 629	-3.3	-19.6
Lithuania	4 766	4 428	4 932	5 075	5 033	5 123	1.8	7.5
Malta	23 043	26 617	27 308	30 202	31 676	39 611	25.1	71.9
Netherlands	37 160	36 416	37 276	36 308	32 864	34 706	5.6	-6.6
Poland	15 748	16 733	18 678	17 725	15 599	17 211	10.3	9.3
Portugal	12 125	12 474	14 116	14 189	12 002	12 153	1.3	0.2
Romania	4 749	3 968	4 044	4 123	4 100	5 232	27.6	10.2
Slovenia	1 996	2 021	1 878	1 649	1 397	1 527	9.3	-23.5
Finland	34 784	31 643	31 145	31 968	25 297	26 213	3.6	-24.6
Sweden	80 518	79 455	82 191	81 991	67 915	68 379	0.7	-15.1
Iceland	:	:	:	:	:	:	:	:
Norway	61 853	54 942	58 379	59 442	60 953	64 389	5.6	4.1
Montenegro	:	:	580.0	614	510	595	16.7	:
Türkiye	64 542	62 609	59 446	55 081	48 685	51 031	4.8	-20.9

(:) not available

Note: main ports are ports handling more than one million tonnes of goods or 200 000 passengers annually. Data are based on inward declarations.

Source: Eurostat (online data code: mar_mt_am_csvi)

eurostat

Πηγή: Eurostat (mar_mt_am_csvi)

Η Ελλάδα είχε τον μεγαλύτερο αριθμό ελλιμενισμών το 2021 (425.000 σκάφη), ακολουθούμενη από την Ιταλία (381.000 σκάφη), τη Δανία (328.000 σκάφη), την Κροατία (246.000 σκάφη), την Ισπανία (159.000 σκάφη) και τη Γερμανία (106.000 σκάφη).

4. Οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για την ανάπτυξη της ναυτιλίας

Η δράση της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιδιώκει την διασφάλιση των μακροπρόθεσμων επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος όλων των άλλων οικονομικών τομέων και των καταναλωτών. Η ΕΕ υποστηρίζει ενεργά τις παρεμβάσεις των Κρατών Μελών της να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες ναυτιλίας στην Ευρώπη και σε ολόκληρο τον κόσμο. Υπό το πρίσμα αυτό, έχει υιοθετηθεί ένα σημαντικό πλέγμα πρωτοβουλιών για την ανάπτυξη της ναυτιλίας σε διάφορα πεδία¹, όπως:

- ❑ η θεσμοθέτηση πολύ αυστηρών κανόνων ασφαλείας, μειώνοντας τον κίνδυνο σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων και ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των θαλάσσιων μεταφορών
- ❑ η διασφάλιση της πρόσβασης στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών
- ❑ η μείωση του διοικητικού φόρτου μέσω της ψηφιοποίησης
- ❑ η καταπολέμηση της πειρατείας και των τρομοκρατικών απειλών
- ❑ η μέριμνα για τις συνθήκες εργασίας, τα θέματα υγείας και ασφάλειας και τα επαγγελματικά προσόντα των ναυτικών
- ❑ η προστασία των πολιτών ως χρηστών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, διασφαλίζοντας ασφαλείς συνθήκες, φροντίζοντας για τα δικαιώματα τους ως επιβατών και εξετάζοντας την ποιότητα των συνδέσεων δημόσιας υπηρεσίας που προτείνουν τα Κράτη Μέλη.

Η ΕΕ διατηρεί συνεχή διάλογο με όλους τους μεγάλους ναυτιλιακούς και εμπορικούς εταιρείους της (ΗΠΑ, Κίνα, Ινδία, Ιαπωνία και Ρωσία) με σκοπό την ενίσχυση της σταθερότητας του παγκόσμιου συστήματος θαλάσσιου εμπορίου². Είναι επίσης Συμβαλλόμενο Μέρος σε ορισμένες από τις εμβληματικές Διεθνείς Συμβάσεις³, όπως η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) και η Σύμβαση των Αθηνών του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 2002) και έχει ενσωματώσει στο κοινοτικό δίκαιο τις πιο σημαντικές ρήτρες της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006.

1. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_el.

2. Οι διμερείς συμφωνίες και διάλογοι αποτελούν βασικά μέσα για την επίλυση προβλημάτων, την άρση των περιορισμών στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και την προώθηση των ποιοτικών ναυτιλιακών αξιών σε όλο τον κόσμο.

3. Οι διατάξεις των εν λόγω Συμβάσεων αποτελούν μέρος του δικαίου της ΕΕ και είναι άμεσα εκτελεστές από την ημερομηνία έναρξης ισχύος τους.

Αντιπροσωπευτικοί μηχανισμοί της ΕΕ στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης

Οδηγία 2009/13

Οδηγία 2012/35 για τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών

Οδηγία 2013/54 σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006

Οδηγία 2015/1794

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει πλήρως τις προσπάθειες του *Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ)*¹ και της *Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη*² για την επίτευξη πολυμερούς συμφωνίας διαχείρισης των ναυτιλιακών υποθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο και συμμετέχει στις εργασίες άλλων Διεθνών Οργανισμών, ιδίως σε σχέση με την ασφάλεια / προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ρύθμιση των εργασιακών προτύπων. Παράλληλα, συντονίζει τις θέσεις της ΕΕ με τα Κράτη Μέλη κατά τις διαπραγματεύσεις με τον *Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό* και την *Διεθνή Οργάνωση Εργασίας*, ενώ έχει δημιουργήσει διμερείς *Ομάδες Εργασίας για την Ασφάλεια των Μεταφορών* με τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία, την Κορέα, την Κίνα και τη Ρωσία, επιδιώκοντας:

- την κοινή κατανόηση των θεμάτων ασφάλειας
- την ανταλλαγή εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της ασφάλειας
- την διεθνή τυποποίηση των πρακτικών ασφάλειας
- τη σύναψη αμοιβαίων συμφωνιών για πρακτικές ασφαλείας που επιτρέπουν αμοιβαίες επανεξετάσεις, οι οποίες οδηγούν σε εξοικονόμηση πόρων στις επιχειρήσεις ασφαλείας για φορτία και επιβάτες που προέρχονται από χώρες με αμοιβαία αναγνωρισμένα μέτρα ασφαλείας.

1. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) εργάζεται για τη διασφάλιση ενός συστήματος διεθνών εμπορικών συναλλαγών που βασίζεται σε ενιαίους κανόνες (<https://www.wto.org/>). Ιδρύθηκε το 1995 και ενοποίησε προγενέστερες εμπορικές συμφωνίες, όπως η ΓΣΔΕ, η Συμφωνία για τη Γεωργία και η Συμφωνία για τα Κλωστοϋφαντουργικά Προϊόντα και τα είδη ένδυσης.

2. Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD) είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1964 και λειτουργεί στο πλαίσιο του ΟΗΕ με στόχο την ανάπτυξη στους τομείς του εμπορίου, της οικονομίας, της τεχνολογίας, των επενδύσεων και της αειφορίας (<https://unctad.org/about>).

5. Η Ελληνική ναυτιλία

Η ελληνόκτητη ναυτιλία στρατηγικό κεφάλαιο για την ευρωπαϊκή οικονομία - Τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν το 58% του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ

Το 2021 η Ελλάδα γιορτάζει τα 40 χρόνια από την ένταξή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα οφέλη δεν είναι μονόπλευρα αφού η ΕΕ μέσω του ελληνόκτητου στόλου ενίσχυσε τη ναυτιλιακή της βιομηχανία. Σήμερα, τα ελληνόκτητα πλοία αντιπροσωπεύουν το 58% του στόλου που ελέγχεται από την ΕΕ, αποτελώντας στρατηγικό κεφάλαιο για αυτήν και ακρογωνιαίο λίθο του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού cluster.

“Ο μεγάλος ελληνόκτητος στόλος δεξαμενόπλοιων και φορτηγών πλοίων μειώνει την ενεργειακή εξάρτηση της ΕΕ διασφαλίζοντας εισαγωγές ενέργειας από διάφορα μέρη του κόσμου. Τα επόμενα χρόνια, η ελληνική ναυτιλία θα συνεχίσει το σημαντικό της έργο για το ευρωπαϊκό εμπόριο, την οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ και την ευημερία των πολιτών της” επισημαίνεται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η ελληνική ναυτιλία έχει στρατηγική σημασία για την ΕΕ, καθώς τόσο η οικονομία της όσο και η ευημερία των πολιτών της βασίζονται στην πρόσβαση σε οικονομικά προσιτές πηγές ενέργειας. Η ΕΕ, εισάγοντας το 88% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 74% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 44% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες μεταφορές. Με τις ανησυχίες σχετικά με την ενεργειακή ασφάλεια να αυξάνουν συνεχώς, η ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διασφάλιση των εισαγωγών ενέργειας στην ΕΕ από διάφορες και απομακρυσμένες περιοχές του πλανήτη. Η στρατηγική της σημασία αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι η ΕΕ βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για τη δι-ενέργεια του διεθνούς εμπορίου της σε ποσοστό περίπου 76%.

Πηγή: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/i-ellinoktiti-naftilia-stratigiko-kefaleo-gia-tin-evropaiki-ikonomia/>

Α. Η Ελλάδα είναι η κορυφαία ναυπλιακή χώρα στον κόσμο με κριτήριο την μέση χωρητικότητα (dwt)¹ του ελληνόκτητου στόλου.

Το 2014 η μέση χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων ήταν 71.308 dwt, ενώ το 2022 υπολογίζεται σε 86.247 dwt, αριθμός σχεδόν διπλάσιος από τον αντίστοιχο του παγκόσμιου στόλου (45.020 dwt).

Πίνακας 4. Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου (000 dwt) το 2021

Οικονομία κτήσης	Σημαία νηολόγησης							Κόσμος
	Παναμάς	Λιβερία	Νησιά Μάρσαλ	Κίνα/ Χονγκ Κονγκ	Σιγκαπούρη	Μάλτα	Κίνα	
Ελλάδα	25073	106897	82885	1073	1261	63015	0	384430
Κίνα	31518	18157	9840	86959	4687	3420	113036	277843
Ιαπωνία	127509	25214	16065	2719	10647	1207	0	236638
Σιγκαπούρη	13089	23100	9090	6441	67869	3160	980	135244
Κίνα / Χονγκ Κονγκ	16811	7207	4616	72061	4540	1085	166	111588
Κορέα	42792	4359	27142	986	274	305	2	92302
Γερμανία	835	29410	4662	1282	4247	4062	0	79593
Βερμούδες	1235	7546	23006	8166	1247	102	0	63407
Νορβηγία	1724	4572	7305	8609	4611	1015	0	59931
Ηνωμένο Βασίλειο	3461	16777	9913	323	325	4881	0	58747

Πηγή: <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>

Η Ελλάδα είχε, ενδεικτικά, στις αρχές της δεκαετίας του 2010 υπό τον έλεγχο της το 16,2% της διεθνούς αγοράς, σε σύγκριση με άλλες χώρες (Ιαπωνία, Γερμανία και Κίνα), οι οποίες έλεγχαν το 15,8%, 9,2% και 8,6%, αντίστοιχα. Παραμένει στην πρώτη θέση παγκοσμίως, καθώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν σήμερα το 18% του παγκόσμιου στόλου.

1. Η μονάδα τόνων νεκρού βάρους (unit dead-weight tons, dwt) χρησιμοποιείται για να δείξει τη μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου (δέσμευση της ικανότητας μεταφοράς φορτίου), ενώ οι μικτοί τόνοι (gt) αντικατοπτρίζουν το μέγεθος του πλοίου (μέτρηση της ναυπηγικής δραστηριότητας και της δραστηριότητας ανακύκλωσης).

**Το υπόδειγμα της Τράπεζας της Ελλάδος
για την εκτίμηση των στοιχείων του ισοζυγίου πληρωμών
που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα**

Η Τράπεζα της Ελλάδος, αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη συλλογή αξιόπιστων στοιχείων στον τομέα της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, προχώρησε στην ανάπτυξη υποδείγματος για την εκτίμηση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας και για την κατάρτιση των λογαριασμών των θαλάσσιων μεταφορών του ισοζυγίου πληρωμών. Με βάση τα στοιχεία του υποδείγματος, το τέταρτο τρίμηνο του 2021 πραγματοποιήθηκε από την Ελλάδα η εμπορική διαχείριση άνω των 3.000 πλοίων που βρίσκονται σε λειτουργία, συνολικής χωρητικότητας περίπου 202 εκατ. τόνων (dwt), μέγεθος που έχει καταγράψει αύξηση σε σχέση με το 2015. Ο στόλος αυτός επικεντρώνεται, κυρίως, στους κλάδους του ξηρού (χύδην) φορτίου και των πετρελαιοφόρων και η μεσοσταθμική ηλικία του είναι μικρότερη των 11 ετών. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στην κορυφή της διεθνούς ναυτιλίας, αφού στις αρχές του 2021 αντιπροσώπευε πάνω από το 17% του παγκόσμιου στόλου (σε όρους χωρητικότητας) και, με στοιχεία για το 2020, κατείχε το μεγαλύτερο μερίδιο στην ΕΕ-27, περίπου 59%.

Πηγή: <https://www.ot.gr/2022/06/07/naytilia/i-simasia-tis-naytilias-stin-elliniki-oikonomia/>

Η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου έχει αυξηθεί κατά 45,8% σε σύγκριση με το 2014, ενώ ακόμα και κατά τη διάρκεια της πανδημίας του COVID-19 η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 7,4%.

Πίνακας 5. Κτήση παγκόσμιου στόλου με βάση την χωρητικότητα (2022)

Κατάταξη (dwt)	Πλοία		Dead - Weight tonnage	
	Χώρα κτήσης	#πλοίων	Συνολικό dwt	% παγκόσμιας χωρητικότητας
1	Ελλάδα	4.870	384.430.215	17,63
2	Κίνα	8.007	277.843.335	12,74
3	Ιαπωνία	4.007	236.638.365	10,85
4	Σιγκαπούρη	2.799	136.243.709	6,25
5	Χονγκ-Κονγκ	1.822	111.587.729	5,12
6	Κορέα	1.680	92.302.014	4,23
7	Γερμανία	2.221	79.592.915	3,65
8	Βερμούδες	507	63.407.273	2,91
9	Νορβηγία	1.987	59.931.039	2,75
10	Ηνωμένο Βασίλειο	1.380	58.746.865	2,69

Πηγή: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2022

Η κατάσταση της Ελληνικής ναυτιλίας πριν την πανδημία του COVID-19

“Το 2018 βρίσκει τη ναυτιλία να διατηρεί ακάθεκτη τα υψηλά ποσοστά πλοιοκτησίας στη διεθνή ναυτιλιακή κατάταξη. Ειδικότερα, ελέγχει το 20% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας με 4.800 πλοία, με μερίδιο 30% στα δεξαμενόπλοια, 22% στα bulk carriers, 16% στα πλοία μεταφοράς χημικών και προϊόντων πετρελαίου, 15% στα LNG / LPG, 11% στα ψυγεία και 9% στα containers. Ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιπροσωπεύει σταθερά το 50% σχεδόν σε dwt του κοινοτικού στόλου.

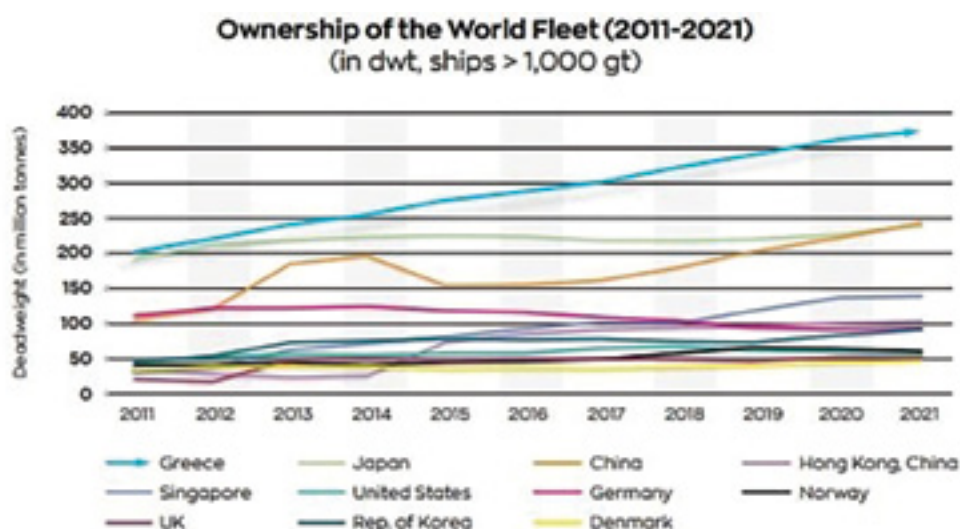
Η ποσοτική αυτή υπεροχή συνεχίζει να συμπορεύεται μαζί με την ποιοτική μας παρουσία, όπως αυτή έχει επικρατήσει διεθνώς, βασιζόμενη στην τεχνογνωσία και στη συσσωρευμένη εμπειρία στη διαχείριση του στόλου, καθώς και στο χαμηλό μέσο όρο ηλικίας αυτού, που ανέρχεται πια για τα ελληνόκτητα πλοία σε 11,54 έτη, και για τα πλοία υπό ελληνική σημαία σε 13,74 έτη, όταν ο παγκόσμιος μέσος όρος είναι 14,81 έτη”.

Θεόδωρος Βενιάμης, Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Πηγή: <https://www.taxheaven.gr/news/39374/konta-sthn-epiteyxh-mias-symfwnias-me-thn-ee-gia-th-naytilia-sthn-ellada>

Β. Ο ελληνόκτητος στόλος ήταν σταθερά ο πρώτος παγκοσμίως με κριτήριο τον αριθμό των πλοίων άνω των 1.000 GT την περίοδο 2011-2021.

Διάγραμμα 11. Οι ηγέτιδες χώρες της παγκόσμιας ναυτιλίας (2011-2021)



Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2011-2021

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν:

- **31,78%** του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων
- **25,01%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- **22,35%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG)
- **15,60%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών & προϊόντων πετρελαίου
- **13,85%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Αερίου Πετρελαίου (LPG)
- **9,33%** του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Greek shipowners control:

- **31.78%** of the world oil tanker fleet
- **25.01%** of the world bulk carriers
- **22.35%** of the world Liquefied Natural Gas (LNG) carriers
- **15.60%** of the world chemical & product tankers
- **13.85%** of the world Liquefied Petroleum Gas (LPG) carriers
- **9.33%** of the world containerships

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2022, <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/characteristics-of-the-greek-owned-fleet/>

Γ. Ο ελληνόκτητος στόλος ήταν ο δεύτερος παγκοσμίως με κριτήριο τον αριθμό των πλοίων άνω των 1.000 GT το 2022.

Πίνακας 6. Κτήση στόλου και νηολόγηση - κυριότερες οικονομίες (σε αριθμό πλοίων / 1.1.2022)

Οικονομία κτήσης	Σημαία νηολόγησης							Κόσμος
	Παναμάς	Κίνα	Λιβερία	Νησιά Μάρσαλ	Σιγκαπούρη	Ινδονησία	Κίνα-Χονγκ Κονγκ	
Κίνα	728	5357	209	149	60	6	945	8007
Ελλάδα	450	0	1214	1108	25	2	17	4870
Ιαπωνία	1976	0	268	261	181	7	49	4007
Σιγκαπούρη	289	5	290	147	1371	89	116	2799
Ινδονησία	26	3	8	18	17	2283	1	2411
Γερμανία	34	0	510	83	81	0	17	2221
Νορβηγία	43	0	82	122	84	4	47	1987
Ρωσσία	33	0	109	0	2	0	2	1833
Κίνα-Χονγκ Κονγκ	373	24	71	79	43	4	861	1822
ΗΠΑ	62	1	95	326	7	0	32	1785
Σύνολα	6681	5420	4266	3955	2456	2445	2375	55.037

Πηγή: <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>

Δ. Ο ελληνόκτητος στόλος ήταν ο δεύτερος παγκοσμίως με κριτήριο την οικονομική αξία του που ξεπερνά τα 148 δισεκατομμύρια δολάρια το 2022¹.

Ε. Ο ελληνόκτητος στόλος είναι σημαντικά νεότερος σε σχέση με τον μέσο όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου².

ΣΤ. Ο ελληνόκτητος στόλος παρουσιάζει αξιοσημείωτη δραστηριότητα σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών.

1. Η οικονομική αξία του παγκόσμιου στόλου αυξήθηκε σημαντικά το 2021, με την μεγαλύτερη αύξηση να σημειώνεται στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πρώτη χώρα με κριτήριο την οικονομική αξία στόλου ήταν η Κίνα με 155 δις δολάρια.

2. Τα ελληνόκτητα πλοία είχαν το 2022 κατά μέσο όρο 12,4 έτη ηλικία, ενώ ο παγκόσμιος στόλος 14,7 έτη.

Ο δυναμισμός του ελληνόκτητου στόλου

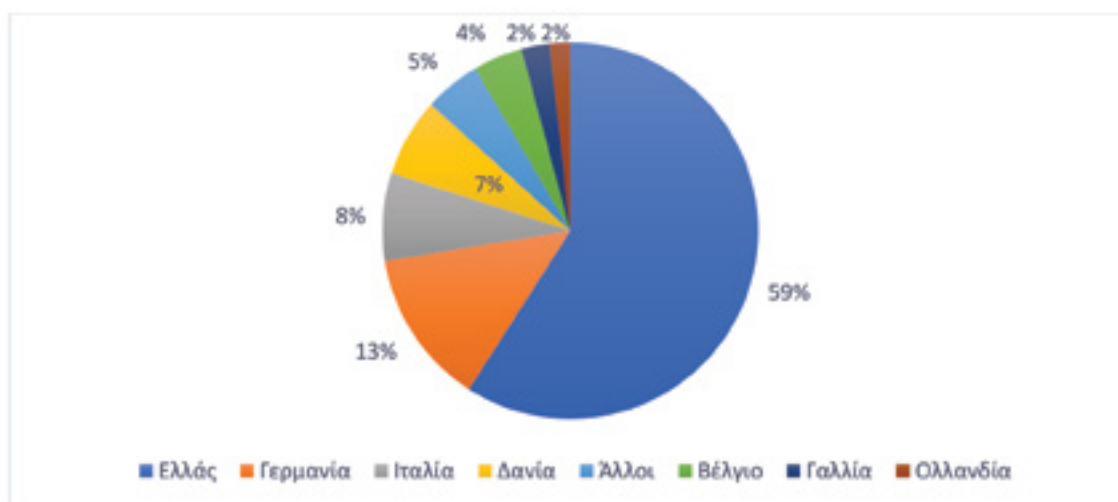
Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν:

- ❑ το 31,78% του παγκόσμιου στόλου πετρελαιοφόρων
- ❑ το 25,01% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου
- ❑ το 22,35% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (LNG)
- ❑ το 15,60% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών & προϊόντων πετρελαίου
- ❑ το 13,85% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς Υγροποιημένου Αερίου Πετρελαίου (LPG)
- ❑ το 9,33% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2022, <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/characteristics-of-the-greek-owned-fleet/>

Ζ. Ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το 59,08% του συνόλου του στόλου της ΕΕ σε όρους χωρητικότητας άνω των 1000 gt.

Διάγραμμα 12. Ο Ευρωπαϊκός στόλος ανά χώρα κτήσης



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2022

Η. Η ελληνική σημαία παραμένει η δεύτερη πιο προτιμητέα σημαία στην ΕΕ

Το ελληνικό νηολόγιο κατείχε τον Ιανουάριο του 2022 την 9^η θέση στον κόσμο με 1.234 πλοία (μεγαλύτερα των 100 gt) στη δύναμη του. Σε επίπεδο ΕΕ, την 1^η θέση κατέχει το νηολόγιο της Μάλτας και ακολουθεί αυτό της Ελλάδας.

Διάγραμμα 13. Ο στόλος ελληνικής σημαίας



Πηγή: <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>

Θ. Η δύναμη των επιβατηγών πλοίων με ελληνική σημαία παρουσίασε το 2022 σημαντική αύξηση σε σχέση με το 2021

Η αύξηση αυτή (3,6%)¹ επηρεάζεται από τη σημαντική βελτίωση της τουριστικής θέσης της χώρας² και αναδεικνύει την ποικιλομορφία των επενδυτικών επιλογών για την ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα.

1. Βλ. ΕΛΣΤΑΤ, 2022, <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA12/2020>

2. Τα 17,4 δισ. ευρώ άγγιξαν τα έσοδα από τον τουρισμό στο ενδεκάμηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2022, καταγράφοντας αύξηση κατά 68,5% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2021. Η εξέλιξη αυτή αντανάκλα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, μία αύξηση κατά 90% της εισερχόμενης τουριστικής κίνησης, καθώς ο αριθμός των τουριστών που επισκέφθηκε τη χώρα μας έφθασε τα 27,25 εκατομμύρια.

Ι. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και υποστηρίζει διαχρονικά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενισχύοντας το Ισοζύγιο Πληρωμών

Το ισοζύγιο πληρωμών είναι ένας στατιστικός πίνακας στον οποίο καταγράφονται οι συναλλαγές μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων, ανεξαρτήτως νομίσματος συναλλαγής, κατά τη διάρκεια ορισμένης χρονικής περιόδου. Η έννοια του κατοίκου και μη κατοίκου βασίζεται στον ορισμό του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (Εγχειρίδιο Ισοζυγίου Πληρωμών, 6η έκδοση) και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για στατιστικούς σκοπούς.

Από το μήνα αναφοράς Ιανουάριο 2015, η Τράπεζα της Ελλάδος προσαρμοσε τη μεθοδολογία κατάρτισης του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας στις συστάσεις και τους ορισμούς του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (IMF), όπως αυτές έχουν καθορισθεί στην τελευταία (6η) έκδοση του Εγχειριδίου Ισοζυγίου Πληρωμών. Ιστορικά στοιχεία με βάση τη νέα μεθοδολογία είναι διαθέσιμα από τον Ιανουάριο του 2002.

Ο μηχανισμός συλλογής των στατιστικών πληροφοριών για την κατάρτιση του ισοζυγίου πληρωμών από την Τράπεζα της Ελλάδος σήμερα βασίζεται στο 'μικτό' σύστημα. Βασικές πηγές από τις οποίες αντλούνται στοιχεία για την κατάρτιση του ισοζυγίου πληρωμών είναι:

1. Το σύστημα απευθείας αναγγελίας συναλλαγών εξωτερικού τομέα (**DIREQT** - αναγγελία συναλλαγών απευθείας από τους συναλλασσόμενους για ίδιο λογαριασμό), ανεξαρτήτως αν αυτές διεκπεραιώνονται με τη μεσολάβηση ή όχι των εγχώριων πιστωτικών ιδρυμάτων.
2. Τα εγχώρια Νομισματικά Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα (περιλαμβανομένης και της Τράπεζας της Ελλάδος), τα οποία υποχρεωτικά παρέχουν στην Τράπεζα της Ελλάδος μηνιαία αναλυτική πληροφόρηση για τις όλες τις συναλλαγές κατοίκων Ελλάδος με μη κατοίκους, τις οποίες διεκπεραιώνουν είτε για ίδιο λογαριασμό είτε για λογαριασμό πελατών τους.

Άλλες πηγές στατιστικών στοιχείων για το ισοζύγιο πληρωμών είναι, ενδεικτικά, οι δηλώσεις Intrastat/Extrastat της ΕΛΣΤΑΤ για τα στοιχεία εξωτερικού εμπορίου αγαθών, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, η Έρευνα Συνόρων **και η έρευνα επί των ναυτιλιακών υπηρεσιών**. Αναλυτική παρουσίαση σχετικά με τη μεθοδολογία και τις στατιστικές πηγές που χρησιμοποιούνται για την κατάρτιση του ισοζυγίου πληρωμών και της διεθνούς επενδυτικής θέσης των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιέχεται στην έκδοση της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας *European Union Balance of Payments and International Investment Position statistical sources and methods*, Νοέμβριος 2016.

Πηγή: <https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygio-plhrwmwn>

Η Ελληνική ναυτιλία ως κύριος συντελεστής αύξησης του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών

Τα έσοδα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών από τις θαλάσσιες μεταφορές που προέρχονται κυρίως από την ποντοπόρο ναυτιλία (ναυτιλιακό συνάλλαγμα) για το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2022 ανήλθαν στα 19.488,6 εκατ. ευρώ έναντι 15.182,4 εκατ. ευρώ το ίδιο διάστημα του 2021 (σημειώνοντας αύξηση 28,47%) και 11.792,3 εκατ. ευρώ το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου του 2020.

Τους δέκα πρώτους μήνες του 2022 το πλεόνασμα του ισοζυγίου μεταφορών αυξήθηκε κατά 13,7% συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του 2021, λόγω της βελτίωσης του ισοζυγίου θαλάσσιων μεταφορών, η οποία υπεραντιστάθμισε την επιδείνωση του ισοζυγίου των λοιπών μεταφορών. Η αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου θαλάσσιων μεταφορών αντανακλά αφενός την άνοδο των ναύλων και αφετέρου την ενίσχυση του δολαρίου ΗΠΑ έναντι του ευρώ. Συγκεκριμένα, το μέσο επίπεδο των ναύλων αυξήθηκε κατά περίπου 39% -σύμφωνα με το δείκτη ClarkSea- συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο του 2021, αντανακλώντας κυρίως δύο αντίθετες τάσεις: αφενός την αξιοσημείωτη άνοδο των ναύλων για τα πετρελαιοφόρα πλοία και αφετέρου τη μείωση των ναύλων για τα πλοία μεταφοράς ξηρού (χύδην) φορτίου.

Η κρουαζιέρα αναμένεται να αυξήσει τη δυναμική της αξιοποιώντας και τη δημιουργία λιμανιών αναχώρησης (home port) στην ελληνική επικράτεια. Η θέση της Ελλάδος στη Μεσόγειο σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς της προορισμούς αναμένεται να διατηρηθεί, δεδομένου ότι οι επιπτώσεις της ανόδου του πληθωρισμού πλήττουν και τους ανταγωνιστικούς προορισμούς. Επίσης, οι προοπτικές για τις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές είναι σταθερές λόγω του χαμηλού ρυθμού αύξησης του παγκόσμιου στόλου, ιδίως στους κλάδους των δεξαμενοπλοίων και των πλοίων ξηρού (χύδην) φορτίου, καθώς και της αναμενόμενης αύξησης του μεταφορικού έργου των πλοίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων από μακρινότερους προορισμούς λόγω των κυρώσεων που έχουν επιβληθεί στις εξαγωγές της Ρωσίας.

Πηγή: Ενδιάμεση Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για τη Νομισματική Πολιτική 2022, 21.12.2022, Νομισματική Πολιτική, Ενδιάμεση Έκθεση 2022 (bankofgreece.gr)

Η οικονομική συνεισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας κατά την διάρκεια της πανδημίας του COVID-19

Το μερίδιο των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στο ΑΕΠ της χώρας είναι σημαντικό. **Την περίοδο 2015-2021 ήταν - κατά μέσο όρο - 7,5% του ΑΕΠ, ενώ το 2021 ανήλθε σε 9,4% του ΑΕΠ.** Την περίοδο 2015-2021 οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν άνω του 40% των εξαγωγών υπηρεσιών και περίπου το 21% των συνολικών εξαγωγών αγαθών και υπηρεσιών, αναδεικνύοντας τον αποφασιστικό τους ρόλο στην προώθηση της εξωστρέφειας της ελληνικής οικονομίας.

Σημειώνεται ότι οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλαν σημαντικά στον περιορισμό των αρνητικών συνεπειών της πανδημίας στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (ΙΤΣ) και στο ΑΕΠ της χώρας κατά το 2020, καθώς μειώθηκαν μεν (κατά 15%), αλλά πολύ λιγότερο από τις εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες, οι οποίες κατέγραψαν πτώση 76%.

Το 2021 υπήρξε μια αξιοσημείωτη χρονιά για τις εισπράξεις από υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, καταγράφοντας τις υψηλότερες (17,2 δισεκ. ευρώ) της τελευταίας δεκαετίας στο ΙΤΣ. Οι καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (δηλαδή εισπράξεις μείον πληρωμές) ανήλθαν σε 6,2 δισεκ. ευρώ και κάλυψαν περίπου το ¼ του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών το 2021, συμβάλλοντας θετικά στο ΙΤΣ. Σύμφωνα με τις πρώτες ενδείξεις από τα διαθέσιμα στοιχεία, η ανοδική τάση που καταγράφηκε το 2021 στις εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές συνεχίστηκε και το πρώτο τρίμηνο του 2022.

Η συμβολή της ναυτιλίας είναι σημαντική και μέσω της πραγματοποίησης επενδύσεων στην ελληνική οικονομία, στις οποίες προβαίνουν οι φορείς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τόσο σε κλάδους σχετικούς με τη ναυτιλία (όπως τα ναυπηγεία) όσο και σε άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας (π.χ. στον τουρισμό).

Πηγή: Άρθρο γνώμης της Υποδιοικήτριας της Τράπεζας της Ελλάδος Χ. Παπακωνσταντίνου με θέμα «Οι Προοπτικές της ελληνικής οικονομίας και η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ» στην εφημερίδα «Ακτή Μισούλη», 6.6.2022, <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=96c4f968-d0f0-4851-a449-021f469e45e0>

Η οικονομική συνεισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας μετά το τέλος της ύφεσης του 2008/2009

Οι ναυτιλιακές δραστηριότητες υπογραμμίζουν την εθνική παρουσία σε όλα τα μήκη και πλάτη της υφελίου, ενισχύουν τις σχέσεις της Ελλάδας με άλλες ναυτιλιακές χώρες και ενισχύουν την εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας αλλά και της Ε.Ε. στο σύνολό της. Τα χαρακτηριστικά αυτά σε συνδυασμό με τη γεωφυσική της διαμόρφωση έχουν συμβάλλει στην έντονη δραστηριοποίηση των Ελλήνων στη θάλασσα και στην ανάδειξη του ναυτιλιακού τομέα ως ενός από τους δυναμικότερους της ελληνικής οικονομίας, **συνεισφέροντας το 9% στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ).**

Ο Πειραιάς, ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, αποτελεί τον γεωγραφικό πυρήνα της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας όπου αναπτύσσονται οι δραστηριότητες των ναυτιλιακών φορέων και των άμεσα συνδεδεμένων κλάδων της οικονομίας. Σε συνδυασμό με το άρτια καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό που υπηρετεί τους τομείς αυτούς, δημιουργείται ένας ενιαίος και ισχυρός μηχανισμός ανάπτυξης οικονομικών συνεργειών που συνθέτει το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster).

Στην Ελλάδα λειτουργούν περισσότερες από 1.400 εγκατεστημένες ναυτιλιακές εταιρίες του αρ. 25 Ν. 27/1975 και περισσότερες από 3.700 ναυτικές εταιρίες του Ν. 959/1079, οι οποίες παρέχουν άμεση απασχόληση περίπου σε 16.000 εργαζομένους, αναδεικνύοντας τον Πειραιά σε ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας και βάση τεχνογνωσίας στην τεχνική και εμπορική διαχείριση πλοίων.

Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον Πειραιά εκτείνονται, παράλληλα, σε οικονομικές/τραπεζικές υπηρεσίες, νομικές υπηρεσίες, θαλάσσια ασφάλιση, ναυπηγικές και ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, εργασίες ρυμούλκησης και επιθαλάσσιες αρωγής, ναυτιλιακά πρακτορεία, ανεφοδιασμό καυσίμων, ναυτιλιακό εξοπλισμό, νηογνώμονες κ.τ.λ. Ορισμένοι από τους πλέον γνωστούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς καθώς και επιφανείς Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί (P&I Clubs), έχουν ιδρύσει τις θυγατρικές εταιρίες τους στον Πειραιά, παρέχοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικές οικονομικές υπηρεσίες στις ναυτιλιακές εταιρίες. **Εκατόν ενενήντα δύο χιλιάδες (192.000) άνθρωποι απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα σε ναυτιλιακές δραστηριότητες,** συμβάλλοντας δυναμικά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας και στην απασχόληση του εθνικού εργατικού δυναμικού.

Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, <https://www.ynanp.gr/el/naytilia/pontoporos-naytilia/>

Η οικονομική συνεισφορά της Ελληνικής ναυτιλίας κατά την διάρκεια της ύφεσης του 2008/2009

Η ελληνική ναυτιλία, η οποία είναι μια **κατ' εξοχήν εξωστρεφής δραστηριότητα**, παραδοσιακά αποτελούσε και εξακολουθεί να αποτελεί κυρίαρχη δύναμη στην ελληνική οικονομία, παρά τις προκλήσεις που αντιμετώπισε τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Είναι ένα μοναδικό επίτευγμα για μια χώρα του μεγέθους της Ελλάδας να έχει γίνει παγκόσμιος ηγέτης στον τομέα της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία που πρόσφατα δημοσίευσαν τα Ηνωμένα Έθνη (UNCTAD), **η Ελλάδα παραμένει στην κορυφή της διεθνούς ναυτιλίας σε όρους χωρητικότητας** (dwt), εάν και μόνο το 22% περίπου του υπό ελληνική ιδιοκτησία ή/και διαχείριση στόλου είναι στην ελληνική σημαία.

Οι ναυτιλιακές εισπράξεις ήταν και είναι απαραίτητες για την κάλυψη ενός μεγάλου μέρους των εξωτερικών χρηματοδοτικών αναγκών της χώρας. Τα έσοδα από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες κατά την περίοδο 2002-2014 ανήλθαν κατά μέσο όρο σε σχεδόν 44% των συνολικών εισπράξεων από υπηρεσίες και αντιστάθμισαν το 43% περίπου του εμπορικού ελλείμματος της χώρας.

Αξίζει να επισημανθεί ότι στην προσπάθεια της ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας, η ελληνόκτητη ναυτιλία και ο ευρύτερος ναυτιλιακός χώρος (maritime cluster) μπορούν να διαδραματίσουν έναν από τους κεντρικούς ρόλους συμβάλλοντας στην αύξηση του ΑΕΠ με άμεσο και έμμεσο τρόπο. Σύμφωνα με μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013), η προστιθέμενη αξία (άμεση και έμμεση) της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στην οικονομία εκτιμήθηκε σε πάνω από 6% του ΑΕΠ το 2009, ενώ παρείχε απασχόληση σε περίπου 200.000 άτομα. Το 2016 οι εισπράξεις από τη ναυτιλία υποχώρησαν στο 3,3% του ΑΕΠ, έναντι 6,4% το 2014, ένα έτος πριν από την επιβολή των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων.

Ωστόσο, η αναμενόμενη χαλάρωση και η επακόλουθη οριστική άρση των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων, σε συνδυασμό με την άνοδο της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου, θα μπορούσαν να αυξήσουν τη συμβολή της ναυτιλίας στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και να ενισχύσουν την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας.

Πηγή: Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Γιάννη Στουρνάρα στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών «Η παγκόσμια οικονομία και η Ελλάδα: προοπτικές και κυριότερες προκλήσεις με έμφαση στο ρόλο της ναυτιλίας», Αθήνα, 4.12.2017, <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhtshsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=e2266f9d-3128-40c5-ba13-9db95405a303>

ΜΕΡΟΣ Γ. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(α) Η Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας εμφανίζει τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της παγκόσμιας αγοράς εργασίας για τους ναυτικούς (*global labour market for seafarers*)¹:

- Περιλαμβάνει δύο βασικές κατηγορίες εργαζομένων (αξιωματικοί - *officers* και μέλη του κατώτερου πληρώματος - *ratings*) που διαφοροποιούνται σημαντικά με βάση τις δεξιότητες, τις μισθολογικές απολαβές και την ασφαλιστική τους κάλυψη
- Παρουσιάζει εξαιρετικά σύνθετη διάρθρωση σε επίπεδο δεξιοτήτων και μισθών και, δευτερευόντως, σε σχέση με το κόστος μετακίνησης των ναυτικών μεταξύ των πλοίων και των χωρών καταγωγής τους
- Επηρεάζεται σε πολύ σημαντική έκταση από την χρήση των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας, καθώς και από την χρήση αυτοματοποιημένων διαδικασιών (*automation of ship operations*)²
- Ενσωματώνει ισχυρές διαστάσεις «εργοδοτικής ευελιξίας», καθώς οι πλοιοκτήτες / διαχειριστές έχουν τη δυνατότητα να προσλαμβάνουν ναυτικούς από σχεδόν οπουδήποτε στον κόσμο³
- Αναπτύσσει τάσεις «υβριδικών εσωτερικών αγορών», καθώς οι περισσότεροι πλοιοκτήτες/διαχειριστές διαθέτουν και αξιοποιούν ένα «χαρτοφυλάκιο» προτιμώμενων εθνικοτήτων
- Επηρεάζεται σε σημαντική έκταση από εξωτερικούς παράγοντες αύξησης του κόστους επάνδρωσης των πλοίων.

1. Βλ. ενδεικτικά H. McLaughlin and F. Colm, "The Workforce and the Labour Market", σε J. Fei (ed.), *Managing Human Resources in the Shipping Industry*, 2020, L. Tang and P. Zhang, *Human Resource Management in Shipping - Issues, Challenges, and Solutions*, 2022 και Sustainable Shipping Initiative (SSI) and the Institute for Human Rights and Business, *Delivering on seafarers' rights - 2022 Progress Report*, 2022.

2. Ο αριθμός των ναυτικών που απαιτούνται για τη λειτουργία ενός πλοίου έχει μειωθεί σημαντικά από τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Τα νέα μέσα πρόωσης και οι σημαντικές καινοτομίες στην αυτοματοποίηση των λειτουργιών των πλοίων οδήγησαν στη μείωση του μέσου αριθμού των πληρωμάτων από περίπου πενήντα στις αρχές του αιώνα σε κάτω από είκοσι. Ωστόσο, ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε ταυτόχρονα για να καλύψει τις αυξανόμενες απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου, ξεπερνώντας κατά πολύ τις απώλειες θέσεων εργασίας λόγω της βελτίωσης της αποδοτικότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

3. Βλ. ιδίως Drewry Shipping Consultants, *Manning Annual Review and Forecast 2022/2023*, 2022.

Τάσεις εξέλιξης του μισθολογικού κόστους της ναυτικής αγοράς

Η σταθερή ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου θα οδηγήσει το 2027 στο υψηλότερο έλλειμμα στελεχών που θα έχει καταγραφεί ποτέ, με σημαντικές επιπτώσεις τόσο για τις προσλήψεις όσο και για τη μελλοντική άνοδο του κόστους επάνδρωσης. Με βάση την ανάπτυξη του στόλου αλλά και το έλλειμμα σε ρώσους και ουκρανούς ναυτικούς, εκτιμάται ότι το 2027 το χάσμα προσφοράς - ζήτησης αναμένεται να διευρυνθεί σε ένα έλλειμμα που αντιστοιχεί σε πάνω από το 8% της παγκόσμιας δεξαμενής αξιωματικών.

Η εξέλιξη αυτή προσεγγίζεται με μία απλή παραδοχή: παρά την ελαφρά αναμενόμενη άνοδο του ρυθμού αύξησης της προσφοράς, όλο και μεγαλύτερος αριθμός ναυτικών εκπαιδεύεται πλέον λόγω της αναστολής των διάφορων περιοριστικών μέτρων που είχαν ληφθεί διεθνώς με στόχο την προστασία από την πανδημία Covid-19.

Ωστόσο το μεγαλύτερο πρόβλημα αναμένεται να αντιμετωπίσουν τα πιο σύγχρονα και εξελιγμένα πλοία που έχουν και υψηλότερες απαιτήσεις εκπαίδευσης. Η πρόσληψη και η διατήρηση αξιωματικών ποιότητας με εμπειρία σε εξελιγμένους τύπους πλοίων είναι πιθανό να είναι το πρώτο σημείο πίεσης που θα καταγραφεί στην διεθνή ναυτιλία.

Ο παγκόσμιος πληθωρισμός αναμένεται να είναι πάνω από 7% το 2022 πριν υποχωρήσει στο 3% περίπου για τα χρόνια μέχρι και το 2027. Μπροστά σε αυτή την προοπτική, οι μισθοί των ναυτικών αναμένεται να αυξάνονται κατά περίπου 2,5% κάθε χρόνο, σε μέσους όρους, από περίπου 1,5% το 2022.

Ωστόσο, υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση ανά ειδικότητα, εθνικότητα και τύπο πλοίων. Η άνοδος του εργασιακού κόστους έρχεται να προστεθεί σε μία σειρά άλλων παραγόντων κόστους των πλοίων όπως είναι το κόστος ασφάλισης και άλλα.

Η επιτάχυνση του κόστους επάνδρωσης των πλοίων οφείλεται στις πληθωριστικές μακροοικονομικές πιέσεις και στην αύξηση του ελλείμματος αξιωματικών. Μαζί με το υψηλότερο κόστος ασφάλισης και της εφοδιαστικής αλυσίδας, αυτές οι πιέσεις θα τροφοδοτήσουν περαιτέρω το υψηλότερο λειτουργικό κόστος των πλοίων μεσοπρόθεσμα.

Πηγή: Drewry, 2022, <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products/manning-annual-review-and-forecast-202223>

(β) Η Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας ενσωματώνει κύριες διαστάσεις της ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας (*EU labour market for seafarers*)¹:

- Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές προτιμούν να προσλαμβάνουν αξιωματικούς από Κράτη Μέλη της ΕΕ, παρά το υψηλότερο μισθολογικό κόστος σε σχέση με υπηκόους τρίτων χωρών
- Η απασχόληση των ναυτικών από τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης μειώνεται σταθερά από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, εάν και ο αριθμός των αξιωματικών σταθεροποιήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 2000
- Η απασχόληση των αξιωματικών από Κράτη Μέλη της ΕΕ περιορίζεται όλο και περισσότερο στα εξειδικευμένα σκάφη, όπως εκείνα που χρησιμοποιούνται στον τομέα της ενέργειας ανοικτής θαλάσσης²
- Σημαντικός αριθμός Ελλήνων αξιωματικών απασχολείται σε περιοχές υψηλού κινδύνου και κέρδους³
- Η ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος φθίνει ακόμα και σε περιόδους οικονομικής ύφεσης - υψηλής ανεργίας των νέων⁴.

1. Βλ. ενδεικτικά European Commission, *Study on social aspects within the maritime transport sector*, Final Report, Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE), 2020, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a14413d7-bf30-11ea-901b-01aa75ed71a1>.

2. Η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα των τεχνικών εξορθολογισμού του κόστους που εφαρμόζουν εκτεταμένα οι πλοιοκτήτες, ώστε οι εταιρείες τους να παραμείνουν ανταγωνιστικές ή/ και να αυξήσουν την αποδοτικότητα τους.

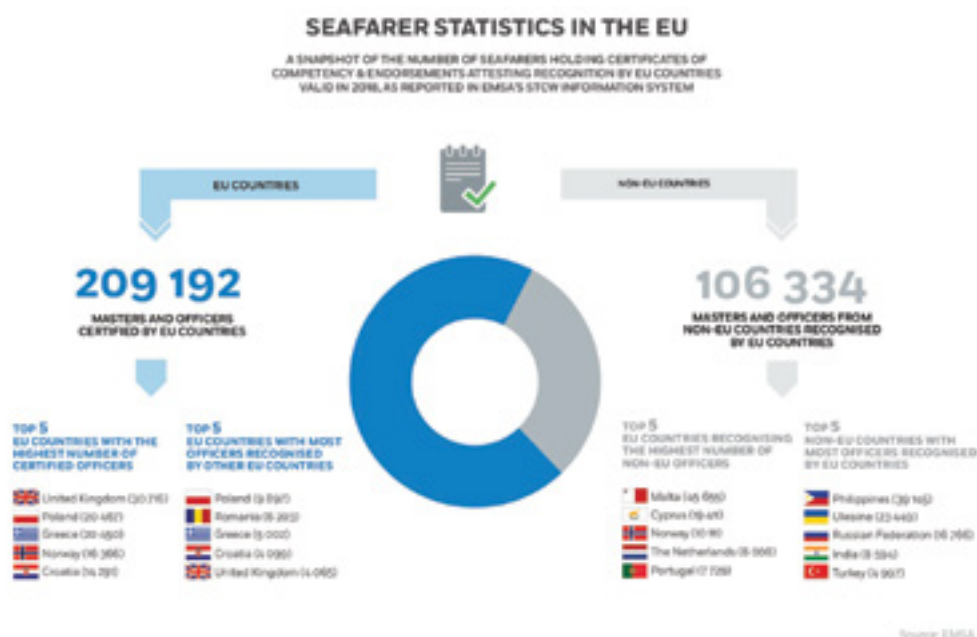
3. Η εμπειρία αυτών των στελεχών αξιοποιείται εκτενώς τόσο στις ναυτιλιακές εταιρείες, όσο και στη διαχείριση στόλων εντός και εκτός της ΕΕ.

4. Βλ. τις επίκαιρες ακόμα και σήμερα επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη βαρυσήμαντη Ανακοίνωση "Εκπαίδευση και Πρόσληψη των Ναυτικών", COM (2001)188/6.4.2001 {Microsoft Word - DGtren-PE-COM_2001_188-seafarers_EL_ACTE.doc (europa.eu)}, που τόνιζε:

«Μολονότι υπάρχει έλλειψη ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα, όλο και λιγότεροι νέοι στην Ευρώπη επιλέγουν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα. Οι νέοι κρίνουν ότι η σταδιοδρομία αυτή δεν είναι ελκυστική εάν συγκριθεί κοινωνικά και οικονομικά με την αντίστοιχη στην ξηρά. Ακόμη και τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στην ΕΕ δεν φαίνεται να έχουν αντιστρέψει την τάση αυτή.

Οι νέοι δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να παραμείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα στη θάλασσα μακριά από τους συγγενείς, τα παιδιά και τους φίλους τους. Ακόμα και οι ελκυστικές πλευρές της δουλειάς τους, όπως η δυνατότητα να εξερευνούν τον κόσμο και να επισκέπτονται εξωτικά μέρη, έχουν μάλλον εκλείψει με τις σύγχρονες μεθόδους πλοήγησης, τα δε πλοία παραμένουν στα λιμάνια για τις εμπορικές τους δραστηριότητες είτε για πολύ λίγο είτε μένουν έξω από το λιμάνι. Επίσης, τα σύγχρονα πλοία έχουν ολιγάριθμο πλήρωμα, πολύ συχνά διαφόρων εθνικοτήτων και διαφορετικών γλωσσών, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνική απομόνωση».

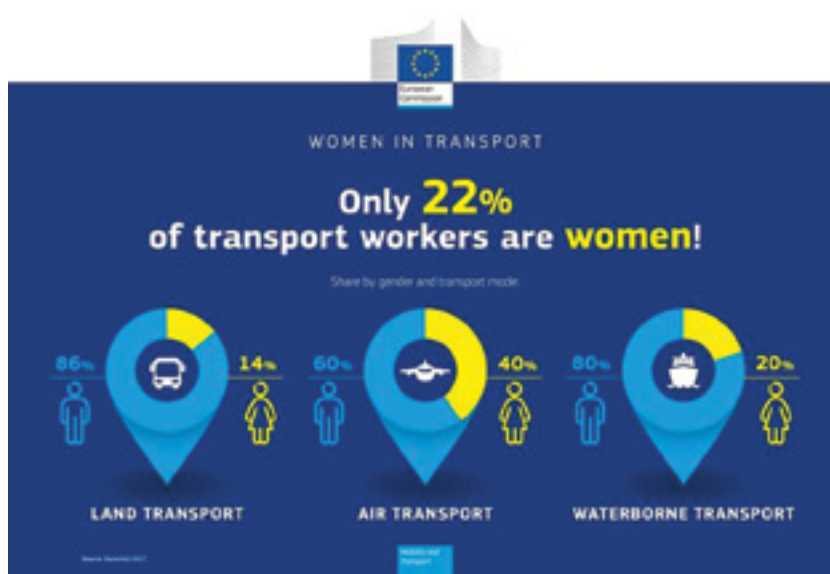
Διάγραμμα 14. Ναυτικοί με έγκυρα πιστοποιητικά στην ΕΕ (2018)



Πηγή: EMSA, 2020, <http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3977-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2018-data-stcw-is.html>

Παράλληλα, οι ανθρώπινοι πόροι του ναυτιλιακού τομέα χαρακτηρίζονται από έντονες έμφυλες ανισότητες¹, ακολουθώντας τις σχετικές τάσεις της ευρωπαϊκής αγοράς εργασίας στον τομέα των μεταφορών.

Διάγραμμα 15. Η διάσταση του φύλου στην ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών



Πηγή: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

1. Βλ. Α. Pastra, D. Koufopoulos and I. Gkiliatis, "Board Characteristics and the Presence of Women on the Board of Directors: The Case of the Greek Shipping Sector", σε M. Kitada, E. Williams and L. Loloma Froholdt (eds.), Maritime Women: Global Leadership, 2015, σελ. 35-54.

(γ) Η Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας επηρεάσθηκε - όπως και η παγκόσμια ναυτική αγορά εργασίας - δυσανάλογα σε σχέση με άλλους κλάδους από την οικονομική ύφεση του 2008/2009¹.

**Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Στρατηγικοί Στόχοι και
Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018»,
COM/2009/0008/21.1.2009**

Τα τελευταία έτη, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών έχει τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. **Κατά τα τέλη του 2008, όμως, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα.** Χρειάζεται κατάλληλη προσέγγιση πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλισθούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν ισχυρό κοινό συμφέρον να προωθήσουν την από κάθε άποψη ασφαλή και αποδοτική ενδοευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς και θάλασσες, την μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των συναφών ναυτιλιακών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές, και την προσαρμογή του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών στις προκλήσεις του 21ου αιώνα.

Οι στρατηγικές επιλογές που παρουσιάζονται στην παρούσα Ανακοίνωση, αντικατοπτρίζουν ένα όραμα για την επίτευξη των εν λόγω στόχων με ορίζοντα το έτος 2018:

- Η ευρωπαϊκή ναυτιλία στις παγκοσμιοποιημένες αγορές
- Ανθρώπινοι πόροι, ναυτική τέχνη και ναυτιλιακή τεχνογνωσία
- Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων
- Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών
- Θαλάσσια παρακολούθηση
- Οι θαλάσσιες μεταφορές ως βασικό στοιχείο της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ
- Συνεργασία στη διεθνή σκηνή
- Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες στην Ευρώπη
- Η Ευρώπη ως παγκόσμιος πρωτοπόρος στη θαλάσσια έρευνα και καινοτομία.

Πηγή: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0008&from=EN>

1. Βλ. Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, *Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας*, 2015.

(δ) Η Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας είναι αντιμέτωπη - όπως και η παγκόσμια ναυτική αγορά εργασίας - από τις αρχές της δεκαετίας του 2020 με νέες προκλήσεις υπό το πρίσμα εξωγενών παραγόντων (πανδημία του Covid-19, πόλεμος στην Ουκρανία, ενεργειακή κρίση, πράσινη μετάβαση¹, απανθρακοποίηση) και του αυξανόμενου σφοδρού ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων².

Working for seafarers' rights

Progress has been made, but there is still more to be done to reach parity on conditions at sea and on shore

MARPRO, December 7th 2020

In the last two years, seafarers' rights have been stretched to breaking point beyond the systemic issues that make life at sea far more challenging.

They have stretched to the point where many are choosing other careers, and shipowners and operators are potentially heading towards a recruitment crisis.

In addition to dealing with poor working conditions, the crew change crisis (triggered by the Covid pandemic) led to hundreds of thousands of seafarers being stuck at sea, sometimes many months beyond the end of their contracts, with no idea when they might be able to return home.

An equivalent number were unable to get to sea to fulfill their contracts and get a living. Even now, two and a half years after the pandemic first struck, 4,2% (July 2022) of seafarers are on board beyond the expiration of their contracts, with 0.3% on board beyond the 11-month maximum mandated by the Maritime Labour Convention.

The (thin) silver lining of the crew change crisis is that the world has begun to realise the extent to which global trade relies on these seafarers, and to understand that their working conditions and welfare must be protected and respected to ensure a sustainable shipping industry and resilient supply chain for the delivery of medicines, foods, fuels, raw materials, and goods we all take for granted each and every day.

Πηγή: [Working for seafarers' rights - Maritime Professionals \(maritime-professionals.com\)](https://maritime-professionals.com)

1. Βλ. ενδεικτικά European Commission, *Development of a methodology to assess the 'green' impacts of investment in the maritime sector and projects*, 2021, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/611055>.

2. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, για παράδειγμα, συγκροτείται κυρίως από ένα μεγάλο αριθμό ιδιωτικών - οικογενειακών επιχειρήσεων, οι οποίες πρωτίστως βασίζονται στην τραπεζική δανειοδότηση και όχι στην κεφαλαιαγορά για να καλύψουν τις χρηματοδοτικές τους ανάγκες. Συνεπώς, για να παραμείνει ανταγωνιστική έναντι του αυξανόμενου σφοδρού παγκόσμιου ανταγωνισμού, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ πρέπει να συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση σε επαρκή και ελκυστική χρηματοδότηση στην Ευρώπη.

1. Η δομή της Ελληνικής ναυτιλίας

(α) Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό κλάδο υψηλής εντάσεως κεφαλαίου¹ που απαρτίζεται ιδίως από ημεδαπές μικρομεσαίες και μεγάλες οικογενειακές επιχειρήσεις² με ειδίκευση στις bulk / tramp μεταφορές³, προσελκύνοντας και αλλοδαπές επιχειρήσεις⁴. Οι ελληνικές επιχειρήσεις προτιμούν πλοία μεταφοράς μαζικού φορτίου και δεξαμενόπλοια, τα οποία εμφανίζουν μεγαλύτερο μέγεθος από εκείνα των γενικών φορτίων.

Πίνακας 7. Η διαχρονική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου, σύνολο πλοίων και ανά κατηγορία (000 GT)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Σύνολο πλοίων	1543	1541	1483	1421	1400	1377	1344	1327	1282	1307	1264	1234
Oil tankers	444	434	435	421	423	419	404	399	369	373	336	311
Bulk carriers	240	255	248	250	250	232	202	190	180	165	158	146
General cargo	199	186	173	145	132	130	94	96	85	84	89	83
Container ships	37	37	32	18	17	9	8	7	6	6	5	5
Άλλοι τύποι πλοίων	623	629	595	587	578	587	636	635	642	679	676	689

Πηγή: <https://hbs.unctad.org/merchant-fleet/>

1. Βλ. Deloitte, *Impact Analysis of the Greek Shipping Industry*, 2020.

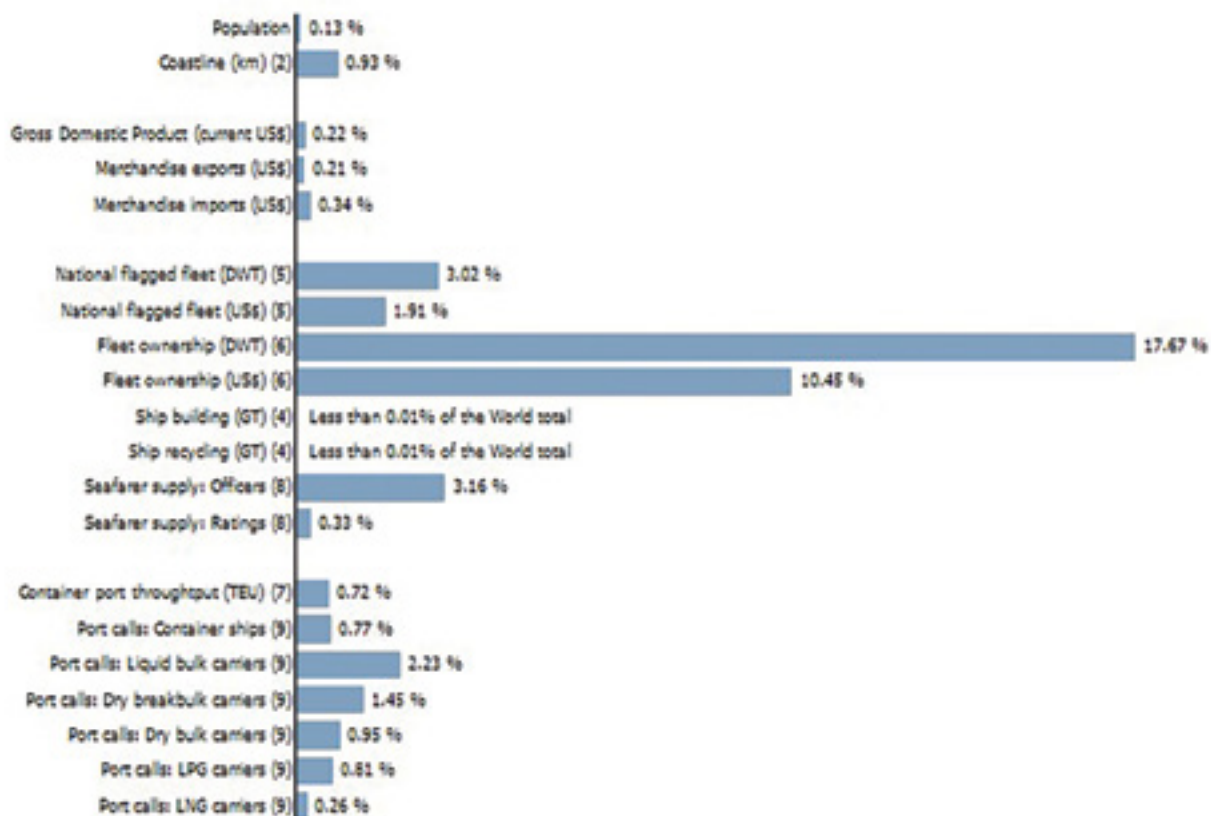
2. Βλ. Ι. Theotokas and G. Harlaftis, *Leadership in World Shipping - Greek Family Firms in International Business*, 2009 και Ι. Θεοτοκάς, *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, 2019.

3. Ο τομέας της bulk / tramp ναυτιλίας είναι ένας επιχειρηματικός τομέας με χαρακτηριστικά «τέλειου ανταγωνισμού», καθώς αποτελείται από χιλιάδες εταιρείες παγκοσμίως και δεν κυριαρχείται από περιορισμένο αριθμό πολύ μεγάλων εταιρειών - συμμαχιών, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών και στους περισσότερους βιομηχανικούς τομείς και τομείς παροχής υπηρεσιών. Κατά κανόνα, τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες ναυλώνονται βάσει ναυλοσυμφώνων κατά χρόνο.

4. Για την εγκατάσταση αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα βλ. ιδίως Ν. Γερασίμου, Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας - Κεφάλαια εξωτερικού και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με το «παράλληλο» νηολόγιο, 2022.

(β) Η Ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν οικονομικό κλάδο που αναβαθμίζει το διεθνές προφίλ της χώρας, παρουσιάζοντας σε δύο τουλάχιστον δείκτες (ιδιοκτησία στόλου και αξία στόλου) επίδοση άνω του 10% σε παγκόσμιο επίπεδο.

Διάγραμμα 16. Δείκτες παγκόσμιας κατάταξης της Ελλάδας (2021)



Πηγή: UNCTAD, 2022, <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/300/index.html>

(γ) Οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία με κριτήριο τις συνολικές επενδύσεις σε αγορές και ναυπηγήσεις πλοίων.

Έλληνες εφοπλιστές: Παγκόσμιοι πρωταθλητές με επενδύσεις 13,5 δισ. δολάρια

Συνολικές επενδύσεις 13,5 δισ. δολάρια σε αγορές και ναυπηγήσεις πλοίων υπολογίζεται ότι πραγματοποίησαν οι έλληνες εφοπλιστές το 2022, κρατώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως στις συναλλαγές αυτές.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία του βρετανικού ναυλομεσιτικού οίκου Clarksons, οι έλληνες εφοπλιστές τοποθέτησαν παραγγελίες συνολικής αξίας 7,9 δισ. δολ., που αντιστοιχούν σε 100 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 6,7 εκατ. dwt. Σε αριθμό πλοίων οι περισσότερες παραγγελίες τοποθετήθηκαν σε containerships (38 πλοία) και ακολουθούν τα bulkers (22 πλοία), τα δεξαμενόπλοια (18 πλοία) και τα LNG Carriers (14 πλοία).

Πάντως, το σύνολο των υπό ναυπήγηση ελληνόκτητων πλοίων είναι 230, μεταφορικής ικανότητας 18,4 εκατ. dwt και αξίας 20 δισ. δολ. Αποτελούν με όρους dwt το 8% του συνόλου των παγκόσμιων παραγγελιών. Εξ αυτών τα 45 είναι bulkers, τα 68 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), τα 56 δεξαμενόπλοια, τα 36 LNG Carriers, τα 21 πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG Carriers) και τέσσερα διαφόρων άλλων τύπων.

Όσον αφορά τις αγοροπωλησίες πλοίων, σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Allied Shipbroking, το 2022 οι έλληνες εφοπλιστές επένδυσαν 5,6 δισ. δολ. για αγορές 254 πλοίων από «δεύτερο χέρι». Σημειώνεται ότι το 2021 είχαν αγοράσει 375 πλοία επενδύοντας 7,5 δισ. δολ.

Η σύγκριση των στοιχείων του 2021 και του 2022 αποτυπώνει μία μείωση της δραστηριότητας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στις αγορές πλοίων, ενώ παρέμειναν το ίδιο δραστήριοι στις πωλήσεις. Αυτό σημαίνει ότι οι έλληνες πλοιοκτήτες αξιοποίησαν με τον καλύτερο τρόπο την άνοδο των αξιών των πλοίων κυρίως στα δεξαμενόπλοια και βγαίνοντας ως πωλητές και εξασφάλισαν υψηλά κέρδη.

Πού επένδυσαν

Οι έλληνες πλοιοκτήτες το 2022, στις αγορές, εστίασαν περισσότερο στα δεξαμενόπλοια αποκτώντας 115 έναντι 2,7 δισ. δολ. σε αντίθεση με το 2021 που εστίασαν στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου επενδύοντας 4,1 δισ. δολ. για αγορά 230 bulkers.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποίησε ο ναυλομεσιτικός οίκος Xclusiv ο στόλος των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να συρρικνωθεί τα επόμενα χρόνια, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι το βιβλίο παραγγελιών αγγίζει τα χαμηλότερα επίπεδα από το 1996, αλλά και επειδή τα γηραιότερα πλοία αποτελούν μεγάλο μέρος του συνολικού στόλου δεξαμενόπλοιων (τα πλοία ηλικίας άνω των 20 ετών είναι 635, 8,5% του ενεργού στόλου).

Συνεπώς σε μία έστω και περιορισμένη άνοδο της ζήτησης πετρελαίου, αναμένεται μία πολύ δυνατή αγορά ναύλων στα δεξαμενόπλοια δεδομένης της μείωσης του ενεργού στόλου. Και στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου η αύξηση του στόλου είναι ελεγχόμενη, καθώς τα υπό παραγγελία πλοία αποτελούν το 6,8% του ενεργού στόλου.

Πηγή: Λ. Καραγεώργος, in.gr, 3.1.2023

(δ) Ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία παρουσιάζει σταδιακή αύξηση τα τελευταία χρόνια, ενώ 32 πλοία με ξένη σημαία έχουν συμβληθεί με το NAT.

Πίνακας 8. Αριθμός ενεργών πλοίων με ελληνική ή κοινοτική σημαία (1962-2022)

ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ	ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ
31/12/62	3,073	31/12/83	3,669	31/12/04	2,817
31/12/63	3,289	31/12/84	3,131	31/12/05	2,733
31/12/64	3,452	31/12/85	3,112	31/12/06	2,622
31/12/65	3,611	31/12/86	3,342	31/12/07	2,686
31/12/66	3,735	31/12/87	3,467	31/12/08	2,645
31/12/67	3,765	31/12/88	3,675	31/12/09	2,640
31/12/68	3,838	31/12/89	3,814	31/12/10	2,593
31/12/69	3,989	31/12/90	3,579	31/12/11	2,580
31/12/70	4,608	31/12/91	3,443	31/12/12	2,426
31/12/71	4,720	31/12/92	3,412	31/12/13	2,336
31/12/72	5,037	31/12/93	3,561	31/12/14	2,359
31/12/73	5,259	31/12/94	3,336	31/12/15	2,391
31/12/74	5,317	31/12/95	3,530	31/12/16	2,919
31/12/75	4,962	31/12/96	3,542	31/12/17	2,872
31/12/76	4,591	31/12/97	3,532	31/12/18	2,726
31/12/77	4,819	31/12/98	3,301	31/12/19	2,928
31/12/78	4,516	31/12/99	3,295	31/12/20	2,980
31/12/79	4,568	31/12/00	3,091	31/12/21	3.130
31/12/80	4,425	31/12/01	2,913	31/12/22	3.182
31/12/81	4,351	31/12/02	2,861		
31/12/82	3,994	31/12/03	2,817		

Πηγή: NAT - Μητρώο Πλοίων και Μητρώο Πλωτών Μέσων του ΟΠΣ/NAT, 2023

2. Οι ανθρωπίνος πόροι της Ελληνικής ναυτιλίας

Οι ανθρωπίνος πόροι της Ελληνικής ναυτιλίας συνθέτουν μία ειδική κατηγορία εργαζομένων με βάση θεμελιώδη κριτήρια των πεδίων των εργασιακών σχέσεων και της κοινωνικής ασφάλισης¹.

α) Οι ναυτικοί υπάγονται στην κατηγορία των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων².

β) Οι ναυτικοί υπάγονται στην κατηγορία των μισθωτών (εργαζόμενοι με σχέση εξαρτημένης εργασίας) ως προς τα θέματα υπαγωγής στην κοινωνική ασφάλιση (κύρια και επικουρική), προαιρετικής συνέχισης της ασφάλισης και αναγνώρισης χρόνων ασφάλισης μέσω του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e ΕΦΚΑ)³, με δύο πολύ σημαντικές εξαιρέσεις:

- την κάλυψη του κινδύνου της ανεργίας⁴, η οποία δεν αποτελεί αρμοδιότητα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και δεν καλύπτεται αφενός από την Δημόσια Υπηρεσία Απασχόλησης (ΔΥΠΑ - πρώην ΟΑΕΔ)⁵, αφετέρου από το NAT⁶

1. Βλ. ενδεικτικά Π. Αγαλλοπούλου, *Εισαγωγή στο Εργατικό Δίκαιο*, 2019, Κ. Κουτσολάμπρος, *Η Ασφάλιση στον e-ΕΦΚΑ*, 2020, Κ. Παπαδημητρίου, *Ατομικό Εργατικό Δίκαιο*, 2021, Δ. Ζερδελής και Δ. Γούλας, *Επίτομο Εργατικό Δίκαιο*, 2022 και Α. Στεργίου, *Δίκαιο Κοινωνικής Ασφάλισης*, 2022.

2. Η παρ. 3 του άρθρου 10 του Ν. 2329/1995 «Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ) και άλλες διατάξεις» όρισε:

«1. Το ναυτικό επάγγελμα, που ασκείται από Έλληνες ναυτικούς με την ιδιότητα μέλους συγκροτημένου πληρώματος και με την ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος, μηχανής ή γενικών υπηρεσιών, χαρακτηρίζεται ως ιδιόμορφο, βαρύ και ανθυγιεινό στις ακόλουθες κατηγορίες των σε ενέργεια πλοίων:

(α) Με ελληνική σημαία.

(β) Με σημαία Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών πλην Ελβετίας.

(γ) Με ξένη σημαία ασφαλιστικά συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ..

(δ) Με ξένη σημαία, υπό την προϋπόθεση ότι ο χρόνος απασχόλησης σ' αυτά εξαγοράζεται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά.

2. Υπηρεσίες λογιζόμενες ή εξομοιούμενες από οποιαδήποτε άλλη διάταξη με πραγματική ναυτική υπηρεσία δεν λαμβάνονται υπόψη για να χαρακτηρισθούν οι εξαγοράζοντες αυτές ότι ασκούν ιδιόμορφο, βαρύ και ανθυγιεινό επάγγελμα.

3. Ο ανωτέρω χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος δεν συνεπάγεται την καθιέρωση πρόσθετης ασφαλιστικής εισφοράς πλοιοκτήτη και ναυτικού για το Ν.Α.Τ. ή μεταβολή των προϋποθέσεων συνταξιοδότησης, που προβλέπονται από τη νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά για την ασφάλιση στο Ν.Α.Τ., ούτε δικαιολογεί τη θεμελίωση άλλων δικαιωμάτων.

3. <https://ypergasias.gov.gr/koinoniki-asfalisi/asfalismenoi-eisfores-kai-paroches>.

4. Η ανεργία διαφέρει από τους υπόλοιπους ασφαλιστικούς κινδύνους στο βαθμό που αποτελεί έναν οικονομικό κίνδυνο και όχι βιολογικό ή δημογραφικό γεγονός.

5. Βλ. το άρθρο 5 του Ν.1711/1987 που ορίζει: «1. Η αληθής έννοια των διατάξεων του Ν. 2054/52 «περί τροποποίησης και συμπληρώσεως της νομοθεσίας περί στρατευομένων μισθωτών» και του Ν.Δ. 296/54 «περί συστάσεως Οργανισμού Απασχολήσεως και Ασφαλίσεως Ανεργίας» είναι ότι δεν υπάγονται εις ταύτας οι τε ναυτικοί και οι πλοιοκτήται των υπό Ελληνικήν σημαίαν πλοίων, ως προς το συγκεκριμένο πλήρωμα τούτων. 2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εργασίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του ν.δ. 2963/1954 (ΦΕΚ 195) οι ναυτικοί που υπάγονται στην ασφάλιση του Ν.Α.Τ. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι εισφορές και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής».

6. Η εν λόγω αρμοδιότητα υπάγεται κατ' αρχήν στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και ασκείται από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΝΠΔΔ ειδικού σκοπού).

- την κάλυψη του κινδύνου των οικογενειακών βαρών¹, που παραμένει αρμοδιότητα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων μόνο για τους ναυτικούς και καλύπτεται από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.) και την Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.).

Υπό το πρίσμα αυτό, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων παρεμβαίνει στον τομέα των ανθρώπινων πόρων της εμπορικής ναυτιλίας μέσω της λειτουργίας τεσσάρων εποπτευόμενων φορέων προστασίας των εργασιακών και κοινωνικοασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών:

- ε ΕΦΚΑ
- Ν.Α.Τ.
- Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.
- Ε.Ν.

1. Επισημαίνεται ότι το Ελληνικό Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης δεν προβλέπει την κάλυψη του ασφαλιστικού κινδύνου των οικογενειακών βαρών των μισθωτών, καθώς με την υποπαράγραφο ΙΑ 3 του Ν. 4245/2014 καταργήθηκαν οι σχετικές παροχές που χορηγούνταν από τον Ο.Α.Ε.Δ. μέσω του Διανεμητικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Μισθωτών. Βλ. αναλυτικά Γ. Αμίτσης, "Η θεσμική προστασία της οικογένειας στο Ελληνικό Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλειας", *Επιστήμη και Κοινωνία*, Ειδικό Θεματικό Τεύχος «Οικογενειακή Πολιτική στην Ελλάδα: Τάσεις προκλήσεις και προοπτικές», 2019, 39, σελ. 52-77.

**Μανώλης Τσικαλάκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού**

**«Ο Έλληνας Ναυτικός αποτελεί αέναο και ζωτικό κεφάλαιο για την πατρίδα μας»
(Πειραιάς, 26.1.2023)**

Αγαπητοί Συνάδελφοι, Κυρίες και Κύριοι,

Ξεκινώντας την ομιλία μου, και πριν πω οτιδήποτε άλλο, θέλω να εξάρω από το βήμα αυτό, την πολύτιμη συνεισφορά των Πλοιάρχων μας, αλλά και όλων των Ναυτικών - όπου γης, για την προσφορά τους κατά τη περίοδο της πανδημίας. Θέλω να τιμήσω με αυτόν τον τρόπο, τους "αφανείς καθημερινούς Ήρωες", όπως πολλές Κυβερνήσεις και Οργανισμοί σε όλον τον κόσμο τους ανακήρυξαν, γιατί με προθυμία και αυταπάρνηση υπηρέτησαν όλους εμάς και συνέβαλαν καθοριστικά στο να μην διακοπεί η Παγκόσμια Εφοδιαστική Αλυσίδα, γεγονός που θα προκαλούσε καταστροφικές συνέπειες ανά την Υφήλιο. Έπραξαν ευσυνείδητα το καθήκον τους, ακόμα και σε βάρος της δικής τους υγείας, αλλά και των οικογενειών τους! Είμαστε υπερήφανοι γι' αυτούς και το έργο τους. Τους ευχαριστούμε για την ανεκτίμητη προσφορά τους. Αξίζουν τον Σεβασμό και την Τιμή όλων!

Κυρίες και Κύριοι, Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Έχω παρουσιάσει επανειλημμένα τις αγωνίες, αλλά και τις θέσεις των Ελλήνων Ναυτικών και ιδιαίτερα των Πλοιάρχων Πάσης Τάξης, τους οποίους έχω την τιμή να εκπροσωπώ από τη θέση του Προέδρου της Π.Ε.Π.Ε.Ν. Στο πλαίσιο αυτό έχω αναδείξει διεξοδικά τις ανάγκες, τους προβληματισμούς και τις προτάσεις μας, σε όλους τους Φορείς που συμμετέχει η Ένωσή μας, όπως επίσης και με άρθρα, μελέτες και συνεντεύξεις στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Το μεγάλο όμως ερώτημα παραμένει πάντα το ίδιο!

Οι Ναυτικοί μας ήταν παντού και πάντα παρόντες στα δύσκολα της πατρίδας μας!... Έκανε πάντα αυτό που έπρεπε η Ελλάδα μας για τους Ναυτικούς μας και κατ' επέκταση για τη Ναυτιλία;

Ο Έλληνας Ναυτικός με το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα από την εργασία του στήριξε και συνεχίζει να στηρίζει την οικονομία της χώρας μας,

Ο Έλληνας Ναυτικός υποστηρίζει διαχρονικά τον Πρωτογενή Τομέα της Οικονομίας μας, τον Τουριστικό μας Κλάδο και διατηρεί ολόκληρο τον χρόνο ζωντανή την επικοινωνία των Νησιών μας,

Ο Έλληνας Ναυτικός διέδωσε στα πέρατα της Οικουμένης την ελληνική Ναυτοσύνη και τον Πολιτισμό,

Ο Έλληνας Ναυτικός συμβάλει καθημερινά στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας, αναφορικά με την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και του θαλάσσιου περιβάλλοντος,

Ο Έλληνας Ναυτικός αποτελεί αέναο και ζωτικό Εθνικό Κεφάλαιο για την πατρίδα μας,

Ο Έλληνας Ναυτικός ήταν και θα παραμείνει ο στυλοβάτης της Ναυτιλίας μας.

Αυτός είναι ο Έλληνας Ναυτικός, αυτός είναι ο Έλληνας Πλοίαρχος!

Αυτοί είναι οι δικοί μας καθημερινοί Ήρωες!

Πηγή: <https://www.naftikachronika.gr/2023/01/26/kapt-manolis-tsikalakis-o-ellinas-naftikos-apotelei-aenao-kai-zotiko-ethniko-kefalaio-gia-tin-patrida-mas/>

Η (διαχρονική) μείωση του αριθμού των απασχολούμενων (Ελλήνων) ναυτικών αποτελεί ένα βασικό χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας, ακολουθώντας τις αντίστοιχες διεθνείς τάσεις που έχουν οδηγήσει από τα μέσα της δεκαετίας του 2010 σε **έλλειμμα θέσεων αξιωματικών του ναυτιλιακού τομέα**¹.

Η κατάσταση της ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας το 2014

Οι 220.000 ναυτικοί της ΕΕ αντιπροσωπεύουν το 18% του συνολικού αριθμού των ναυτικών παγκοσμίως. Επιτρέποντας μειωμένους συντελεστές εισφορών για την κοινωνική προστασία και μειωμένους συντελεστές φορολογίας εισοδήματος για τους ναυτικούς που είναι πολίτες Κράτους Μέλους, οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές δημιούργησαν ευνοϊκότερες συνθήκες για την απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών, ιδίως στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια εντός της ΕΕ.

Παρά την αύξηση του στόλου της ΕΕ την περίοδο 2004 - 2012, **η απασχόληση των ναυτικών στην ΕΕ δεν αυξήθηκε αναλογικά**. Το γεγονός ότι πολλά σύγχρονα πλοία χρειάζονται μικρότερα πληρώματα λόγω της τεχνολογικής προόδου και των αυτοματοποιημένων συστημάτων είναι ένας από τους λόγους της παρακμής των ναυτικών της ΕΕ.

Ωστόσο, οι σύγχρονες τεχνολογίες απαιτούν πιο σύνθετες και προηγμένες δεξιότητες από τους επαγγελματίες της ναυτιλίας. Η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των συστημάτων της εκπαίδευσης και της απασχόλησης είναι ζωτικής σημασίας για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση έχει υποστηρίξει διάφορες μελέτες και ερευνητικά έργα για την προώθηση της διαχείρισης και της εξέλιξης της σταδιοδρομίας, της ηλεκτρονικής κατάρτισης, της ηλεκτρονικής εκπαίδευσης, καθώς και της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος, με σκοπό τη δημιουργία ανεπτυγμένων υψηλών επαγγελματικών δεξιοτήτων που ειδικεύονται σε πιο πράσινες και ασφαλέστερες ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Πηγή: European Commission, 2016,

https://transport.ec.europa.eu/maritime-transport-strategy_en

1. Βλ. ιδίως European Transport Workers' Federation, *How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe - Final report*, 2011, G. Sulpice, *Study on EU seafarers employment*, 2011 και P. Leong, *Understanding the seafarer global labour market in the context of a seafarer's shortage*, 2012.

Η κατάσταση της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας το 2016

Ο ναυτιλιακός κλάδος εμφανίζει ένα έλλειμμα περίπου 16.500 αξιωματικών (2,1%), ενώ υπολογίζεται ότι θα υπάρξει ανάγκη για **επιπλέον 147.500 αξιωματικούς έως το 2025** για την αποτελεσματική λειτουργία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

Η παγκόσμια προσφορά αξιωματικών προβλέπεται να αυξάνεται σταθερά, αλλά αυτό προβλέπεται να ξεπεραστεί από την αυξανόμενη ζήτηση.

Εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις σε συγκεκριμένες κατηγορίες αξιωματικών, όπως οι αξιωματικοί μηχανικοί σε επίπεδο διοίκησης και οι αξιωματικοί για εξειδικευμένα πλοία (χημικά, LNG και LPG carriers).

Εάν δεν αυξηθούν σημαντικά τα επίπεδα εκπαίδευσης, η αύξηση της ζήτησης για ναυτικούς θα μπορούσε να δημιουργήσει σοβαρή έλλειψη στη συνολική προσφορά αξιωματικών.

Η Κίνα έχει ξεπεράσει τις Φιλιππίνες ως η μεγαλύτερη μεμονωμένη πηγή ναυτικών που πληρούν τις προϋποθέσεις για το διεθνές εμπόριο. Ωστόσο, είναι περιορισμένη η διαθεσιμότητα των Κινέζων ναυτικών για διεθνή υπηρεσία, με τις Φιλιππίνες και τη Ρωσία να θεωρούνται εξίσου σημαντικές πηγές αξιωματικών, ακολουθούμενες από την Ουκρανία και την Ινδία.

Πηγή: Baltic & International Maritime Council and International Chamber of Shipping, *Manpower Report 2016*, https://www.bimco.org/news/priority-news/20160517_bimco_manpower_report

Η κατάσταση της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας το 2021

«Ο ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να αυξήσει σημαντικά τα επίπεδα εκπαίδευσης και προσλήψεων (training and recruitment levels), προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή έλλειψη στη συνολική προσφορά αξιωματικών έως το 2026. Δεδομένης της αυξανόμενης ζήτησης για πιστοποιημένους αξιωματικούς στα πρωτόκολλα της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών (STCW), υπολογίζουμε ότι θα υπάρξει ανάγκη για **επιπλέον 89.510 αξιωματικούς έως το 2026** για την αποτελεσματική λειτουργία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου».

Πηγή: Baltic & International Maritime Council (BIMCO) and International Chamber of Shipping, *Seafarer Workforce Report*, 2021 Edition, 2021, <https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021-edition/>

Οι κοινωνικοί εταίροι επισημαίνουν διαχρονικά με ένταση την ανάγκη αναβάθμισης των ανθρωπίνων πόρων της ναυτιλίας.

Μελίνα Τραυλού, Πρόεδρος της ΕΕΕ

Η δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας είμαστε όλοι εμείς

«Είμαστε μία ανθρωποκεντρική ναυτιλία. Το ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα είναι οι άνθρωποί μας, στα πλοία μας και στις εταιρείες μας.

Η περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας μας προϋποθέτει επαρκώς εκπαιδευμένο και άρτια καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό.

Είναι, ωστόσο, απογοητευτικό το γεγονός ότι η ελληνική ναυτοσύνη δεν ακολουθεί αντίστοιχους ρυθμούς ανάπτυξης με τα άλματα της ελληνικής ναυτιλίας. Χρειάζονται άμεσες παρεμβάσεις, πριν η κατάσταση γίνει μη αναστρέψιμη.

Απαιτείται ο εκσυγχρονισμός και ο μετασχηματισμός της ναυτικής εκπαίδευσης.

Χρειάζεται να τεθεί στο κέντρο της προσοχής της Πολιτείας η αξιολόγηση και η ορθή αξιοποίηση των υφιστάμενων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Η ναυτική εκπαίδευση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη γενικότερη συμμετοχή των νέων μας στο ναυτικό επάγγελμα.

Και σε αυτό το πεδίο, οφείλουμε να ανταποκριθούμε στην εποχή με τα μέσα της εποχής.

Να μιλήσουμε στα παιδιά μας στη γλώσσα τους.

Να κατανοήσουν το στρατηγικό πλεονέκτημα της ναυτιλίας μας, ως επαγγελματικού κλάδου.

Να αντιληφθούν τις προοπτικές και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος.

Να επιλέγουν συνειδητά και με υπερηφάνεια την καριέρα του ναυτικού, ως ένα υγιές, ασφαλές και με προοπτική εργασιακό περιβάλλον.

Ένα περιβάλλον που αναγνωρίζει και επιβραβεύει την αξία.

Είναι ευθύνη μας, λοιπόν, να δουλέψουμε όλοι μαζί, ναυτιλιακή κοινότητα και Πολιτεία, ενωμένοι, προς αυτή την κατεύθυνση. Μόνο με μια φωνή, θα διαφυλάξουμε και θα προάγουμε τη ναυτοσύνη του έθνους μας, ώστε να ανατραπεί η φθίνουσα πορεία που καταγράφει, τουλάχιστον ποσοτικά. Απαιτείται ένα εθνικό σχέδιο δράσης και όχι μεμονωμένες, αποσπασματικές πρωτοβουλίες, που δημιουργούν σύγχυση και όξυνση του θέματος».

Πηγή: Ομιλία στην Ετήσια Γενική Συνέλευση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς, 8.12.2022, <https://ugs.gr/gr/press-releases/2023/press-release-20230209/>

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Δελτίο Τύπου της 25^{ης} Ιουνίου 2022

Διεθνής ημέρα μνήμης, τιμής, έντονου προβληματισμού και επαγρύπνησης!

Η Παγκόσμια Ημέρα των Ναυτικών καθιερώθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό Ι.Μ.Ο. να εορτάζεται την 25η Ιουνίου κάθε χρόνου, προκειμένου να υπενθυμίζει σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης πως οι Ναυτικοί αποτελούν το πιο ζωντανό κύτταρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Να υπενθυμίζει ότι, η ανάπτυξη και η βιωσιμότητα του διεθνούς εμπορίου και η διακίνηση ανθρώπων και αγαθών δια θαλάσσης, οφείλονται πρωτίστως και εν πολλοίς, στους ανθρώπους της αλμύρας όλων των βαθμίδων, που με κόπους, στερήσεις, αυταπάρνηση, ακόμη και ανθρώπινες απώλειες, καταφέρνουν να κρατήσουν υγρή τον παγκόσμιο εμπορικό ιστό. Και ακόμη να υπενθυμίζει ότι, η εξέλιξη μιας χώρας, μέσω της ανάπτυξης του εμπορίου της και η διάδοση των ιδεών και του πολιτισμού της βασίζεται πρώτα από όλα στον ανθρώπινο παράγοντα που λέγεται Ναυτικός και δευτερευόντως στα υπερσύγχρονα μεγαθήρια πλοία που τους πλαισιώνουν.

Ειδικότερα όμως στη Χώρα μας, η “Ημέρα των Ναυτικών” να υπενθυμίζει ότι, η Ελληνική Ναυτιλία είναι ένας από τους πιο σημαντικούς πυλώνες της οικονομίας μας και ότι οι Έλληνες Ναυτικοί, οι «αφανείς» αυτοί ήρωες είναι η ουσιαστική κινητήρια δύναμη και οι κλειδοκράτορες όχι μόνο της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η 25η Ιουνίου όμως είναι και πρέπει να παραμείνει και ως ημέρα έντονου προβληματισμού και επαγρύπνησης, ιδιαίτερα σήμερα που οι μεγάλες δυσκολίες και η αβεβαιότητα των καιρών, (αναταραχές και πόλεμοι σε άλλες χώρες, παγκόσμια οικονομική, ενεργειακή και επισιτιστική κρίση προ των πυλών), δεν αφήνουν περιθώρια για χαλάρωση και εφησυχασμό. Τα προβλήματα των Ναυτικών μας, δυστυχώς διογκώνονται καθημερινά. Υπάρχουν πολλές ανοικτές «πληγές» που εκκρεμούν και πολλά ερωτήματα που χρήζουν απαντήσεων και ενεργειών.

Απαιτείται η λήψη εύστοχων, αλλά όχι βεβιασμένων, αποφάσεων τόσο από την Πολιτεία μας όσο και τους εμπλεκόμενους Ναυτιλιακούς Φορείς, ώστε να προστατεύσουμε και να ενισχύσουμε, όπως οφείλουμε, τόσο σε εκπαιδευτικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο, τους Ναυτικούς μας. Και κυρίως να τους εξασφαλίσουμε πιο ανθρώπινες συνθήκες δουλειάς. Οφείλουμε να μαθαίνουμε από τα λάθη του παρελθόντος ώστε να μην τα επαναλαμβάνουμε.

Η 25η Ιουνίου να μην προσφέρεται μόνο για γιορτή, αλλά να αποτελέσει μια ευκαιρία για ανασυγκρότηση και ανύψωση του Ναυτικού επαγγέλματος και των Ναυτικών μας. Τους οφείλουμε τιμή, σεβασμό, ευγνωμοσύνη και μέλλον. Είναι από τα μεγάλα όπλα της πατρίδας μας.

Πηγή: <https://pepen.gr/25i-ioynioy-2022-imera-ton-naytikon>

Η ναυτιλία προσφέρει θέσεις εργασίας με προοπτικές**ΤΑ ΝΕΑ ΤΟΥ ΝΕΕ, 15 Ιουλίου 2022**

Στις 13.07.2022 ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κος Γεώργιος Δ. Πατέρας παρακάθισε σε Γεύμα Εργασίας που παρέθεσε η ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς προς τιμήν της Υφυπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κα Δόμνα Μιχαηλίδου.

Στην εν λόγω εκδήλωση παραβρέθηκαν ο Πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ κος Χαράλαμπος Σημαντώνης, ο Αντιπρόεδρος ΝΕΕ και Γενικός Γραμματέας της ΕΕΝΜΑ κος Γεώργιος Αλεξανδράτος, η Πρόεδρος WISTA HELLAS και Β' Αντιπρόεδρος ΕΕΝΜΑ κα Ελπινίκη Πετράκη, ο Πρόεδρος του Propeller κος Κωστής Φραγκούλης, ο Πρόεδρος του Green Award Foundation & του ΑΗΕΡΑ Maritime Chapter HJ-45 St'Nicholas κος Δημήτρης Ματθαίου, η Εντεταλμένη Πολιτική Σύμβουλος Δήμου Πειραιά κα Ειρήνη Νταϊφά και ο Καθηγητής & Πρόεδρος του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά κος Στράτος Παπαδημητρίου.

Μεταξύ των θεμάτων που τέθηκαν στην κα Υφυπουργό ήταν θέματα στελέχωσης πλοίων και απασχόλησης ναυτικών, θέσεων εργασίας και προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και οι προοπτικές για σταδιοδρομία σε επαγγέλματα του κλάδου της ναυτιλίας.

Πηγή: <https://nee.gr/2022/07/15/%ce%b7-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%b%ce%af%ce%b1-%cf%80%cf%81%ce%bf%cf%83%cf%86%ce%ad%cf%81%ce%b5%ce%b9-%ce%b8%ce%ad%cf%83%ce%b5%ce%b9%cf%82-%ce%b5%cf%81%ce%b3%ce%b1%cf%83%ce%af%ce%b1%cf%82/>

Οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών και τα στελέχη του κλάδου επισημαίνουν με ένταση τις συνέπειες της έλλειψης ειδικευμένων ναυτικών για την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής ναυτιλίας.

Το μεγάλο στοίχημα της Ελληνικής ναυτιλίας: προσέλκυση 50.000 νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Ο Μ. Τσαμόπουλος αναφέρει χαρακτηριστικά:

«Είναι γεγονός ότι **ο αριθμός των εν ενεργεία Ελλήνων ναυτικών**, Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, έχει συρρικνωθεί τα τελευταία χρόνια σε άκρως ανησυχητικά επίπεδα, κάτι που προβληματίζει τους ιθύνοντες των Υπουργείων και ιδιαίτερα την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), η οποία προετοιμάζει σχέδια ενημέρωσης των νέων σε πανελλαδικό επίπεδο σε μια προσπάθεια προσέλκυσής τους στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο Μιχάλης Λάμπρος, στέλεχος της ναυτιλίας με εμπειρία άνω των 60 ετών, επισημαίνει:

“Ο σημερινός αριθμός των εν ενεργεία Ελλήνων ναυτικών όλων των ειδικοτήτων είναι μεταξύ 15.000-18.000, εκ των οποίων περίπου το ¼ είναι άνεργοι, κυρίως των ειδικοτήτων κατωτέρων πληρωμάτων. Δεν μπορώ να μην συγκρίνω αυτά τα απογοητευτικά νούμερα με ό,τι ίσχυε τις δεκαετίες 1970/1980 με Έλληνες ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων που ξεπερνούσαν τις 70.000, όλους ναυτολογημένους στα ακτοπλοϊκά πλοία, στα κρουαζιερόπλοια και τα υπό Ελληνική σημαία ποντοπόρα πλοία τα οποία τότε αριθμούσαν περίπου τα 3.000.

Την ίδια περίοδο, υπήρχαν εν ενεργεία ναυτικοί από τις Φιλιππίνες 20.000-30.000, ενώ σήμερα αριθμούν πάνω από 300.000”.

Ο Μιχάλης Λάμπρος σχετικά με την εκστρατεία ενημέρωσης για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα καταθέτει πρόταση:

“Σε ό,τι αφορά την εκστρατεία προσέλκυσης των νέων που προετοιμάζει η ΕΕΕ, ίσως θα ήταν μια σωστή ιδέα να συμμετέχουν εκπρόσωποι του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας και της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων και Φορέων Ναυτιλίας στην επιτροπή που θα συσταθεί γι’ αυτόν τον σκοπό”.

Ιδιαίτερο βάρος δίνει ο Μιχάλης Λάμπρος στον τρόπο επίτευξης του στόχου για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα με κεντρικό πρωταγωνιστή τις ναυτιλιακές εταιρείες:

“Το βάρος της επιτυχίας εξαρτάται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες οι οποίες θα κληθούν να προχωρήσουν στην πρόσληψη και ναυτολόγηση των νέων, έστω κι αν αυτοί δεν πληρούν τα προσόντα που απαιτούνται λόγω απειρίας.

Σήμερα οι περισσότερες πλοιοκτήτριες εταιρείες αρνούνται να προσλάβουν νέους και ιδιαίτερα νέες με αποτέλεσμα οι υποψήφιοι Έλληνες ναυτικοί να απογοητεύονται και να αναζητούν εργασίες εκτός της Ναυτιλίας, μεταφέροντας παράλληλα των απογοήτευσή τους για το ναυτικό επάγγελμα και στις νεότερες ηλικίες”, και καταλήγει:

1. Βλ. Μ. Τσαμόπουλος, «Το μεγάλο στοίχημα της ελληνικής ναυτιλίας η προσέλκυση 50.000 νέων στο ναυτικό επάγγελμα», *newmoney.gr*, 26.12.2020.

“Η ευχή του κυρίου Βενιάμη είναι ότι αν όλα πάνε καλά, τα Ελληνικά και Ελληνόκτητα πλοία θα μπορέσουν να απορροφήσουν πάνω από 50.000 νέους Έλληνες ναυτικούς.

Ενώνουμε και την δική μας ευχή και ίσως αξιωθούμε να επανέλθουμε στα επίπεδα των δεκαετιών 1970/1980 με 70.000 εν ενεργεία Έλληνες ναυτικούς”.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θεόδωρος Βενιάμης στο γραπτό μήνυμά του στην Ετήσια Έκθεση της ΕΕΕ, αναφέρει:

«- Οι νομοθετικές μεταρρυθμίσεις για τη ναυτολόγηση Ελλήνων στα πλοία υπό ελληνική σημαία θα δώσουν νέα πνοή και δυναμική στο ελληνικό νηολόγιο, καθιστώντας το ελκυστική επιλογή για τα πλοία μας.

- Παράλληλα, δίνεται επιτέλους στους νέους που αναζητούν ευκαιρίες εργασίας και επαγγελματικής αποκατάστασης η διέξοδος του ναυτικού επαγγέλματος, δεδομένου ότι θα μπορούν να ναυτολογηθούν με ανταγωνιστικούς όρους, συμβατούς με τα κρατούντα στη διεθνή ναυτική αγορά εργασίας. Δίδεται η ευκαιρία στους νέους να εξασφαλίσουν το επαγγελματικό τους μέλλον».

- Εντός των εθνικών μας συνόρων, πρόκληση αλλά και όραμα της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει η άμεση ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου, ώστε να αναχαιτισθεί η διαρροή πλοίων από τη σημαία, πριν η κατάσταση καταστεί μη αναστρέψιμη, καθώς και η αναβίωση της ναυτοσύνης του λαού μας.

- Στην ίδια κατεύθυνση, η αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου για τους απόφοιτους των Επαγγελματικών Λυκείων Ναυτικής Κατεύθυνσης, με την οποία ανακτούν το δικαίωμα προαγωγής έως τον α΄ βαθμό πλοιάρχου και μηχανικού, αποτελεί ιδιαίτερα θετική εξέλιξη».

Επιπροσθέτως, η συνεργασία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με το Ίδρυμα Ευγενίδου για την εκπόνηση μελέτης συνολικής αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης είναι άκρως επίκαιρη προκειμένου η ναυτική εκπαίδευση να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εποχής για την ανάδειξη άρτια εκπαιδευμένων αξιωματικών».

Ο Γ. Γεωργίου αναδεικνύει τις διαστάσεις της μείωσης του Ελληνικού ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού, επισημαίνοντας¹:

«Δυσοίωνες είναι οι εκτιμήσεις των ανθρώπων της ναυτιλίας για τον αριθμό των νέων ανθρώπων που θα εισέλθουν στον κλάδο και θα στελεχώσουν τα πλοία και τα γραφεία των εταιρειών.

“Μακροπρόθεσμα είναι αρκετά πιθανό όλο και λιγότεροι νέοι να εξετάσουν την προοπτική μίας καριέρας στη θάλασσα” επισημαίνει στο Capital.gr στέλεχος μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας.

“Μία πλειάδα εκπροσώπων της βιομηχανίας έχει, με την πάροδο των ετών, περιθωριοποιήσει τους ναυτικούς, γεγονός που επηρέασε τις συνθήκες διαβίωσής τους και κατέστησε μη δελεαστική την προοπτική απασχόλησης στην εμπορική ναυτιλία” προσθέτει.

“Δυσκολευόμαστε πολύ να βρούμε ειδικευμένους και άρτια εκπαιδευμένους ναυτικούς για να επανδρώσουν τα πλοία μας” επεσήμανε, στο περιθώριο του πρόσφατου Ναυτιλιακού Συνεδρίου της Ύδρας, ο επικεφαλής της V. Ships Greece, Κώστας Κόντες.

1. Βλ. Γ. Γεωργίου Γ., «Μειώνονται διαρκώς οι Έλληνες ναυτικοί στα πληρώματα των πλοίων», capital.gr, 23.9.2021.

Η εν λόγω ναυτιλιακή είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης (third party management) με σημαντική παρουσία στην Ελλάδα, όπου και ελέγχει στόλο 69 πλοίων.

"Παλιά υπήρχε ο Έλληνας καπετάνιος, ο οποίος διέγραφε την πορεία του στο πλοίο και στη συνέχεια μετέβαινε στο γραφείο της εταιρείας, με αποτέλεσμα να διατηρείται μία συνέχεια στο ναυτιλιακό χώρο. Σήμερα, όμως, βλέπουμε ένα μικρό αριθμό Ελλήνων στα πλοία, συνθήκη που θα επηρεάσει και την επάνδρωση του γραφείου" σημείωσε ο κ. Κόντες.

Σε ό,τι αφορά στα ακαδημαϊκά ιδρύματα και τις ευκαιρίες που παρέχουν, είπε ότι "ναι μεν υπάρχουν αρκετά παιδιά στα πανεπιστήμια, καλύπτουν δε ένα σκοπό και μία θέση στα γραφεία".

"Το βασικό είναι να μη χαθεί η ναυτοσύνη και η παρουσία των νέων στη θάλασσα. Αν δεν προσέξουμε αυτήν την ουσία που μας έκανε ξεχωριστούς όλα αυτά τα χρόνια και συνεχίσουμε να μη στέλνουμε τα παιδιά μας στα πλοία, θα δυσκολευτούμε πολύ" προειδοποίησε.

Ευρύτερο πλήγμα

Εάν, λοιπόν, αυτές οι εκτιμήσεις επαληθευτούν, τότε θα προκύψουν και παράπλευρα ζητήματα που σχετίζονται με τη διαχείριση των πλοίων.

"Μία πτώση στον αριθμό των υποψήφιων δοκίμων και εκπαιδευόμενων ναυτικών θα μπορούσε να επιφέρει συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, σε μία περίοδο, κατά την οποία τα πλοία γίνονται όλο και πιο σύνθετα και απαιτούν άρτια τεχνική και μη κατάρτιση" υπογραμμίζει το στέλεχος της ναυτιλιακής.

"Μόνο οι εταιρείες, οι οποίες αναπτύσσουν ισχυρά προγράμματα εκπαίδευσης ναυτικών και εφαρμόζουν πρωτοβουλίες για την ευημερία των πληρωμάτων, θα μπορούν να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν την επερχόμενη καταιγίδα" συμπληρώνει.

Η καμπάνια των Ελλήνων εφοπλιστών

Πριν από λίγους μήνες ξεκίνησε μία προσπάθεια ενημέρωσης και προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, υπό την αιγίδα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

"Κοινή δεδηλωμένη επιθυμία πολιτείας και ναυτιλίας είναι η αναβίωση της ναυτοσύνης στον τόπο μας, αναπόσπαστο στοιχείο του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος" είχε σχολιάσει ο πρόεδρος της Ένωσης, Θεόδωρος Βενιάμης.

"Η μεγάλη ελληνική ναυτιλία απευθύνει στους νέους μια ανοικτή πρόσκληση σε «μια θάλασσα ευκαιρίες», με ανοικτούς ορίζοντες επαγγελματικής και προσωπικής ανέλιξης, σε μια εποχή με ιδιαίτερες προκλήσεις για εργασιακή αποκατάσταση. Η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, σε συνδυασμό με την απαιτούμενη περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και τον αναμενόμενο εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, θα συντελέσουν καθοριστικά, ώστε να μην χαθεί η ναυτική τεχνογνωσία από τον τόπο μας και να αυξηθεί η παρουσία των Ελλήνων ναυτικών στην ελληνόκτητη ναυτιλία, στόχοι που, σε κάθε περίπτωση, απαιτούν επιμονή και προσήλωση για την επίτευξή τους" είχε σχολιάσει ο κ. Βενιάμης».

3. Η ρύθμιση των εργασιακών σχέσεων

Η ανάπτυξη του κλαδικού κοινωνικού διαλόγου¹ αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές ρήτρες της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας² και της Ευρωπαϊκής Ένωσης³.

Από το 1998, μετά την Απόφαση 98/500/ΕΚ, αναπτύχθηκε σημαντικά ο κλαδικός κοινωνικός διάλογος στο επίπεδο της ΕΕ. Τρεις Ευρωπαϊκές Συμφωνίες για την **Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Ναυτικών (1998)**, την Οργάνωση του Χρόνου Εργασίας των Διακινούμενων Εργαζομένων στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας (2000) και τις Συνθήκες Εργασίας των Διακινούμενων Εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των Σιδηροδρομικών Μεταφορών (2005) συνήφθησαν και εφαρμόστηκαν με Αποφάσεις του Συμβουλίου.

Η Σύμβαση σχετικά με την προστασία της υγείας των εργαζομένων μέσω της ορθής διαχείρισης και χρήσης του κρυσταλλικού πυριτικού και των προϊόντων που το περιέχουν, που υπεγράφη τον Απρίλιο του 2006, ήταν η πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Ακολούθησαν άλλες κλαδικές Συλλογικές Συμβάσεις που εφαρμόστηκαν με Οδηγίες του Συμβουλίου:

- η Συμφωνία σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των Μεταφορών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (Οδηγία 2014/112/ΕΕ του Συμβουλίου)
- η Συμφωνία για την προστασία των εργαζομένων στον τομέα της Υγείας από τραυματισμούς και λοιμώξεις που προκαλούνται από ιατρικά αιχμηρά αντικείμενα (Οδηγία 2010/32/ΕΕ του Συμβουλίου)
- η Συμφωνία για τον τομέα της Αλιείας (Οδηγία 2017/159 του Συμβουλίου)
- η Συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων στον τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών (Οδηγία 2018/131/ΕΕ του Συμβουλίου).

1. Βλ. W. Zhang, Industrial Relations and International Conventions", σε J. Fei (ed.), *Managing Human Resources in the Shipping Industry*, 2020.

2. Βλ. ILO, <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>.

3. Βλ. ενδεικτικά α) την Οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου της ΕΕ για την εφαρμογή της Συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) για την ενσωμάτωση των διατάξεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 στην ενωσιακή νομοθεσία, β) την Οδηγία 2018/131 του Συμβουλίου της ΕΕ για την εφαρμογή της Συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου σύμφωνα με τις τροποποιήσεις του 2014 στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006, όπως εγκρίθηκαν από τη Διεθνή διάσκεψη Εργασίας στις 11 Ιουνίου 2014.

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 αναθεώρησε τις ακόλουθες Συμβάσεις της ΔΟΕ:

- ☐ Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (Θάλασσα), 1920 (No.7)
- ☐ Σύμβαση για Αποζημίωση λόγω Ανεργίας (Ναυάγιο), 1920 (No.8)
- ☐ Σύμβαση για Εύρεση Εργασίας σε Ναυτικούς, 1920 (No.9)
- ☐ Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση των Νέων (Θάλασσα), 1921 (No. 16)
- ☐ Σύμβαση για Σύμβαση Ναυτολόγησης Ναυτικών, 1926 (No.22)
- ☐ Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών, 1926 (No.23)
- ☐ Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητας Αξιωματικών, 1936 (No.53)
- ☐ Σύμβαση για Άδεια μετ' Αποδοχών (θάλασσα), 1936 (No.54)
- ☐ Σύμβαση για Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών (Ασθένεια Τραυματισμός Ναυτικών), 1936 (No.55)
- ☐ Σύμβαση για Ασφάλιση Ασθενείας (θάλασσα), 1936 (No.56)
- ☐ Σύμβαση για Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (θάλασσα), 1936 (No.57)
- ☐ Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1936 (No.58)
- ☐ Σύμβαση για Διατροφή και Τροφοδοσία Πληρωμάτων, 1946 (No.68)
- ☐ Σύμβαση για Πιστοποιητικό Ικανότητας Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69)
- ☐ Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί), 1946 (No.70)
- ☐ Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικοί), 1946 (No.72)
- ☐ Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση (Ναυτικοί), 1946 (No.73)
- ☐ Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητας Ναυτικών, 1946 (No.74)
- ☐ Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων, 1946 (No.75)
- ☐ Σύμβαση για Μισθούς Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (θάλασσα), 1946 (No.76)
- ☐ Σύμβαση για Άδεια μετ' αποδοχών (Ναυτικοί) (Αναθεωρημένη), 1949 (No.91)
- ☐ Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Αναθεωρημένη), 1949 (No.92)
- ☐ Σύμβαση για Μισθούς Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1949 (No.93)
- ☐ Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1958 (No.109)
- ☐ Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Συμπληρωματικές Διατάξεις), 1970 (No.133)
- ☐ Σύμβαση για Πρόληψη Ατυχημάτων (Ναυτικοί), 1970 (No.134)
- ☐ Σύμβαση για Συνεχή Απασχόληση (Ναυτικοί), 1976 (No.145)
- ☐ Σύμβαση για Ετήσια Άδεια μετ' αποδοχών των Ναυτικών, 1976 (No.146)
- ☐ Σύμβαση για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147)
- ☐ Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No.147)
- ☐ Σύμβαση για Ευημερία των Ναυτικών, 1987 (No.163)
- ☐ Σύμβαση για Προστασία της Υγείας και Ιατρική Περιθαλψη (Ναυτικοί), 1987 (No. 164)
- ☐ Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί) (Αναθεωρημένη), 1987 (No.165)
- ☐ Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών (Αναθεωρημένη), 1987 (No.166)
- ☐ Σύμβαση για Επιθεώρηση Εργασίας (Ναυτικοί), 1996 (No. 178)
- ☐ Σύμβαση για Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας Ναυτικών, 1996 (No.179)
- ☐ Σύμβαση για Ώρες Εργασίας Ναυτικών και Στελέχωση Πλοίων, 1996 (No.180)

Το πλαίσιο ρύθμισης των εργασιακών σχέσεων των ναυτικών

Η σύμβαση ναυτολόγησης, οι όροι εργασίας και τα δικαιώματα του ναυτικού ρυθμίζονται από τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας που έχουν εφαρμογή, τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006, όπως έχει κυρωθεί με το Ν. 4078/2012 και εκάστοτε ισχύει στην Ελλάδα, τις σχετικές ρυθμίσεις του Δικαίου της ΕΕ και συμπληρωματικώς από τις διατάξεις των άρθρων 166-189 του Ν. 5020/2023.

Πηγή: Άρθρο 165 του Ν. 5020/2023 «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής»

Ο κοινωνικός διάλογος αποτελεί θεμελιώδη συνιστώσα ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτιλίας. Επιτρέπει στους κοινωνικούς εταίρους (εκπροσώπους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των ναυτικών) να διαπραγματεύονται σε κρίσιμα θέματα απασχόλησης¹ και κοινωνικής προστασίας και να συνομολογούν Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας (ΣΣΝΕ)² σύμφωνα με τις σχετικές ρήτρες του εθνικού και του υπερεθνικού δικαίου³.

Τα κύρια πεδία ρύθμισης των Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας

- το μισθολόγιο ανά κατηγορία εργασίας, οι προσαυξήσεις και τα επιδόματα
- οι πρόσθετες αμοιβές (υπερωρίες)
- οι ώρες εργασίας, εν πλώ και εν λιμένα
- η ενδιαίτηση και τροφοδοσία του πληρώματος
- οι προβλεπόμενες άδειες
- οι ειδικοί μισθοί λόγω ασθένειας των ναυτικών
- οι δικαιούμενες προκαταβολές έναντι μισθού των ναυτικών

1. Βλ. ενδεικτικά Δ. Κιλτίδου, *Οι διεθνείς, υπερεθνικές και διεθνικές ρυθμίσεις του χρόνου ναυτικής εργασίας και οι επιπτώσεις του στη ναυτική ασφάλεια*, 2021.

2. Για το περιεχόμενο των ΣΣΝΕ βλ. <https://www.pno.gr/sumvaseis>.

3. Για την ρύθμιση των κύριων εργασιακών σχέσεων των πλοιάρχων και των πληρωμάτων στο Ελληνικό δίκαιο βλ. ενδεικτικά Θ. Κουτρούκης, «Εργασιακές Σχέσεις στην Ελληνική Ναυτιλία: Ιδιαιτερότητες και προοπτικές», *Επιθεώρησης Εργατικού Δικαίου*, 2010 και Ι. Ρόκας και Γ. Θεοχαρίδης, *Ναυτικό Δίκαιο*, 2021, σελ. 226-239.

Α. Οι εργοδοτικοί φορείς

Οι εργοδοτικοί φορείς της Ελληνικής ναυτιλίας αντιστοιχούν στις ναυτιλιακές εταιρείες του άρθρου 25 Ν. 27/1975 (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει)¹ και στις ναυτικές εταιρείες του Ν. 959/1079². Εκπροσωπούνται από συλλογικές ενώσεις και συνδέσμους:

- ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ (ΕΕΕ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (ΣΕΕΝ)
- ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ
- ΕΝΩΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΕΠΕΣΤ)
- ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (άνευ πληρώματος) (ΣΙΤΕΣΑΠ)
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ - ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
- ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (ΠΕΝΕΤΗΣ)
- ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΜΕΣΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ
- ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ (ΠΕΠΑΦ)
- ΕΝΩΣΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.

1. Η παρ. 1 του άρθρου 59 του Ν. 4646/2019 ορίζει:

«Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών ή ναυλωτριών γυμνών πλοίων (bareboat charterers) ή μισθωτριών εταιριών πλοίων υπό χρηματοδοτική μίσθωση (ship lessees), όπως και των επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

2. Η παρ. 1 του άρθρου 1 του Ν. 959/1079 ορίζει:

«Ναυτική εταιρεία είναι η συνιστώμενη κατά τās διατάξεις του παρόντος νόμου, και έχουσα ως αποκλειστικόν σκοπόν την κυριότητα, εκμετάλλευσιν ή διαχείρισιν ελληνικών εμπορικών πλοίων. Η σύστασις και άλλου τύπου εταιρειών κατά τās κειμένας διατάξεις με αντικείμενο τας είς την παρούσαν παράγραφον δραστηριότητας δεν αποκλείεται».

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) συγκροτήθηκε τον Φεβρουάριο του 1916 ως εφοπλιστικό σωματείο με την επωνυμία «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» με εγκατάσταση αρχικά στον Πειραιά (Μέγαρο Σπυράκη). Σκοπός της Ένωσης σύμφωνα με το Καταστατικό της είναι η προστασία και προαγωγή των εν γένει συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η ΕΕΕ εκπροσωπεί τα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία άνω των 3.000 gt υπό ελληνική και άλλες σημαίες, υποστηρίζοντας και προάγοντας πολιτικές που εξασφαλίζουν ένα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το ελεύθερο εμπόριο, κανόνες και κανονισμούς παγκόσμιας εφαρμογής και πρωτίστως την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Η ΕΕΕ είναι μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (ECSA) και του Αρκτικού Οικονομικού Συμβουλίου (AEC), ενώ συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος (ΟΚΕ).

Η ΕΕΕ ίδρυσε το 2016 τη μη κερδοσκοπική Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ που αποτελεί το σταθερό βραχίονα συλλογικής κοινωνικής προσφοράς της ναυτιλιακής κοινότητας και της πολύπλευρης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην κοινωνία.

Πηγή: <https://ugs.gr/gr/who-we-are/profile/>

B. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις

Οι Έλληνες ναυτικοί εκπροσωπούνται από τις πρωτοβάθμιες κλαδικές ενώσεις¹ και μία δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία)² που διαπραγματεύονται με τους εργοδοτικούς φορείς για τη σύναψη των Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας.

- Οι πρωτοβάθμιες συνδικαλιστικές οργανώσεις των Ελλήνων ναυτικών περιλαμβάνουν:
- Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Μηχανής Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων - Ηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Αρχιθαλαμηπόλων - Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού M/S-Π/Κ-Ο/Γ
- Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»
- Πανελλήνια Επαγγελματική Ένωση Μαγείρων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβερνητών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών³
- Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών & Κατωτέρων Πληρωμάτων Επαγγελματικών και Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών - ΗΥCΑ.

1. Η λειτουργία των ναυτεργατικών σωματείων διέπεται από το Ν.Δ. 85/1974 «Περί αποκατάστασης των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εν τη θαλάσση εργαζομένων», το οποίο συμπληρώθηκε με το Ν. 5/1975 «Περί συμπληρώσεως του Ν.Δ. 85/1974», όπως ισχύει μέχρι σήμερα.

2. Βλ. ΠΝΟ: ο συλλογικός φορέας εκπροσώπησης των ναυτικών - Isalos.net.

3. Επισημαίνεται ότι η Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών καθώς, επίσης, και η Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Θαλαμηγών - ΗΥCΑ δεν μετέχουν στην ΠΝΟ.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία



Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.) είναι η μοναδική δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων Ναυτικών, στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι επιμέρους κλαδικές ενώσεις.

Ιδρύθηκε το 1920 και εκπροσωπεί τους ναυτικούς για όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την ναυτεργασία καθώς και για τη σύναψη Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας. Στη δύναμη της ανήκουν 13 αναγνωρισμένες Ναυτεργατικές Οργανώσεις, που διατηρούν την διοικητική, οικονομική αυτοτέλεια και αυτοδυναμία τους.

Η Π.Ν.Ο αποτελεί από το 1949 μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορών (ITF) και είναι ιδρυτικό μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μεταφορών (European Transport Federation - ETF). Ανήκει στη δύναμη της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος (ΓΣΕΕ).

Πηγή: <https://www.pno.gr/history>

ΜΕΡΟΣ Δ. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας και οι ιδιαιτερότητες της ναυτικής αγοράς εργασίας¹ καθιστούν την παρακολούθηση της ναυτικής απασχόλησης μία *de facto* δυσχερή διαδικασία, ιδίως σε σχέση με τον υπολογισμό του αριθμού των ενεργών ναυτικών. Υπό το πρίσμα αυτό, ακόμα και τα πλέον αναπτυγμένα κράτη της Ευρωπαϊκής Περιφέρειας αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις αποτύπωσης των βασικών μεγεθών της ναυτικής απασχόλησης, που συνδέονται κυρίως με την αδυναμία υιοθέτησης ενός ενιαίου υποδείγματος μέτρησης από τους Διεθνείς Οργανισμούς και την έλλειψη ενός ολοκληρωμένου συστήματος συγκέντρωσης και επεξεργασίας διοικητικών και στατιστικών δεδομένων².

Η οριοθέτηση της απασχόλησης στην παγκόσμια ναυτική αγορά εργασίας δεν είναι ενιαία αλλά επηρεάζεται τόσο από τα μεθοδολογικά υποδείγματα μέτρησης και ανάλυσης (με πλέον διαδεδομένα το μοντέλο *BIMCO / ICS*³ και το μοντέλο των *Drewry Shipping Consultants*⁴), όσο και από την διαθεσιμότητα και ποιότητα των διοικητικών ή άλλων δεδομένων⁵. Οι πληροφορίες για την απασχόληση των ναυτικών συγκεντρώνονται συνήθως από κρατικές υπηρεσίες και παρουσιάζουν μόνο μια καταμέτρηση του αριθμού των πολιτών που απασχολούνται ως ναυτικοί (απογραφικό). Τα σχετικά δεδομένα δεν συλλέγονται συνήθως σε αρκετά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να είναι δυνατή η παραγωγή χρονοσειρών και, ως εκ τούτου, να προσδιορίζονται οι συνολικές παγκόσμιες τάσεις απασχόλησης. Εάν και οι εθνικές βάσεις δεδομένων έχουν γενικά πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής, αποτελούν σημαντικούς κόμβους ενημέρωσης, καθώς οι εθνικές αγορές εργασίας εξακολουθούν να λειτουργούν είτε για την κάλυψη της ζήτησης ως προς συγκεκριμένες ειδικότητες, είτε ως «άτυποι υπεργολάβοι» στην παγκόσμια αγορά.

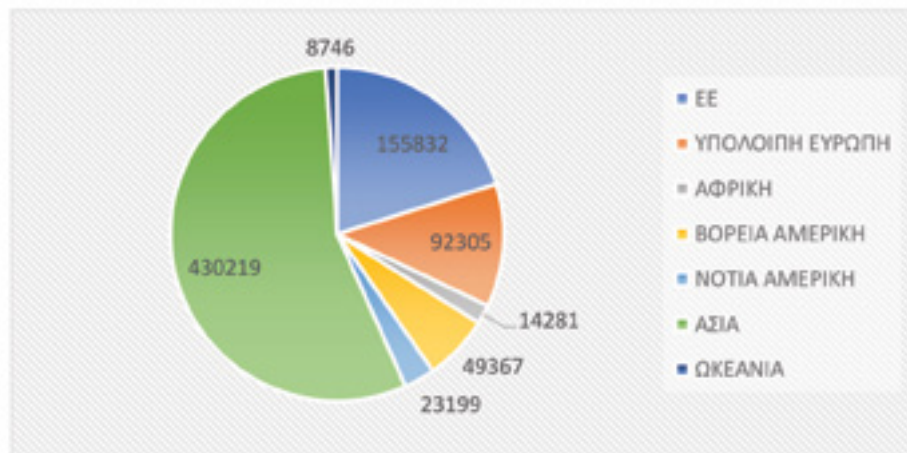
1. Βλ. ενδεικτικά M. MacLachlan et al., "Resilience and well-being amongst seafarers: cross-sectional study of crew across 51 ships", *International Archives of Occupational Environmental Health*, 2016, 89, G. Exarchopoulos, P. Zhang, N. Pryce-Roberts and M. Zhao, "Seafarers' welfare: a critical review of the related legal issues under the maritime labour convention 2006", *Marine Policy*, 2018, 93 και M.L. Fotteler, D. Andrioti Bygrraa and O.C. Jensen, "The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics", *BMC Public Health*, 2020, 20.

2. Βλ. N. Ellis, E. Wadsworth and H. Sampson, *Mapping Maritime Professionals - Towards a full-scale European data collection system*, 2021, που ανακεφαλαιώνουν τα πορίσματα του πρωτοποριακού Ευρωπαϊκού Προγράμματος "Mapping of Maritime Professionals" (<https://www.ecsa.eu/resources/mapmar-project>).

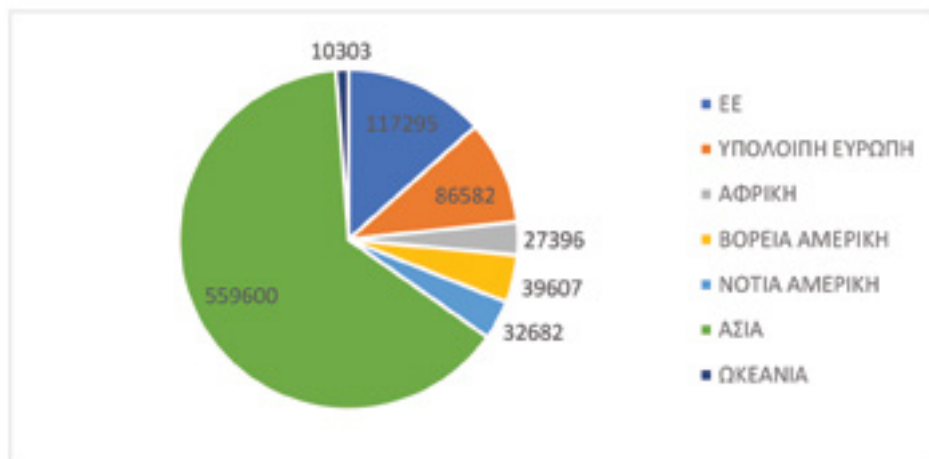
3. Βλ. Baltic & International Maritime Council (BIMCO) and International Chamber of Shipping (ICS), *Seafarer Workforce Report*, 2021.

4. Βλ. Drewry Shipping Consultants, *Manning Annual Review and Forecast 2022/2023*, 2022.

5. Για παράδειγμα, ενώ ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (*European Maritime Safety Agency*, EMSA) διαθέτει αξιόπιστα δεδομένα για ναυτικούς με έγκυρα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ, αναγνωρίζει σε όλες τις Εκθέσεις του ότι δεν διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των ενεργών ναυτικών στην ΕΕ.

Διάγραμμα 17. Η παγκόσμια προσφορά αξιωματικών με κριτήρια εθνικότητας (2014)

Πηγή: Baltic and International Maritime Council / International Chamber of Shipping, 2015

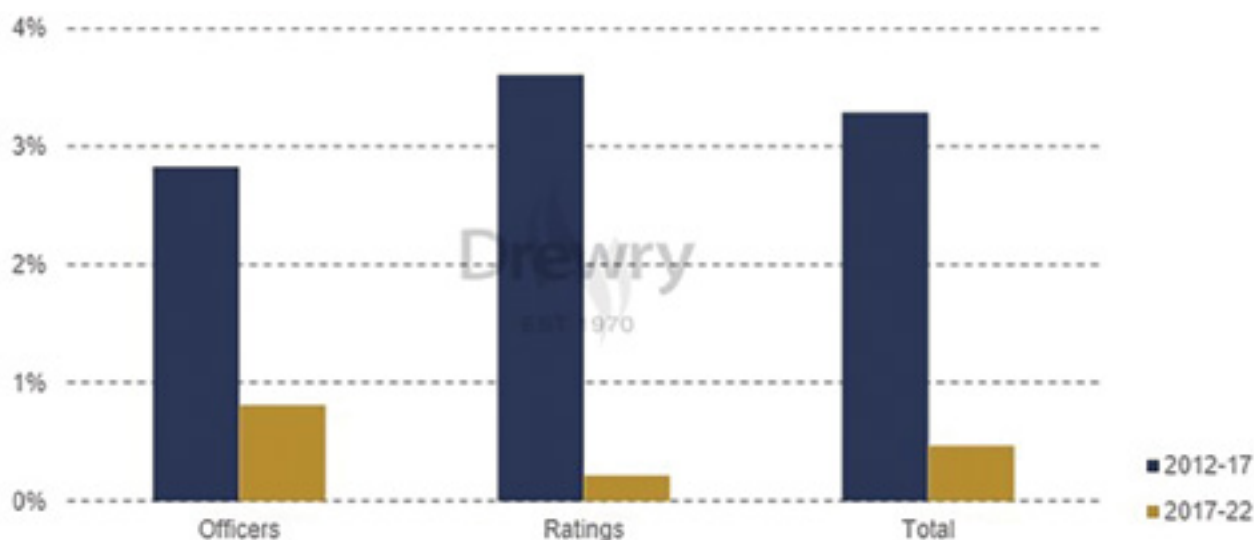
Διάγραμμα 18. Η παγκόσμια προσφορά κατωτέρων πληρωμάτων με κριτήρια εθνικότητας (2014)

Πηγή: Baltic and International Maritime Council / International Chamber of Shipping, 2015

Πίνακας 9. Ποσοτικά δεδομένα για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας

Αριθμός ναυτικών	Ζήτηση ναυτικών	Έτος αναφοράς	Πηγή
1.187.000 (466.000 αξιωματικοί και 721.000 κατώτερο πλήρωμα)	1.062.000 (476.000 αξιωματικοί και 686.000 κατώτερο πλήρωμα)	2005	BIMCO / ICS, 2021
1.371.000 (624.000 αξιωματικοί και 747.000 κατώτερο πλήρωμα)	1.384.000 (637.000 αξιωματικοί και 747.000 κατώτερο πλήρωμα)	2010	BIMCO / ICS, 2021
1.647.500 (774.000 αξιωματικοί και 873.500 κατώτερο πλήρωμα)	1.545.000 (790.500 αξιωματικοί και 754.000 κατώτερο πλήρωμα)	2014	BIMCO / ICS, 2021
2.000.000	2.102.000	2019	UN, 2020
1.892.000 (857.540 αξιωματικοί και 1.035.180 κατώτερο πλήρωμα)	1.881.320 (883.780 αξιωματικοί και 997.540 κατώτερο πλήρωμα)	2021	BIMCO / ICS, 2021

Διάγραμμα 19. Μεταβολές στην προσφορά ναυτικών (2012-2017 με 2017-2022, % του σύνθετου ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης (CAGR))



Πηγή: Drewry, 2022, <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products/manning-annual-review-and-forecast-202223>

Τα κλασσικά μεθοδολογικά μοντέλα για την αποτύπωση της ναυτικής απασχόλησης

(α) Το πρώτο μοντέλο χρησιμοποιεί καταλόγους πληρωμάτων που συλλέγονται από ένα δείγμα λιμένων κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου. Ένας κατάλογος πληρώματος περιέχει το όνομα, τον τύπο και τη σημαία του πλοίου, καθώς και την ηλικία, τον βαθμό και την εθνικότητα του πληρώματος που εργάζεται στο πλοίο του σημείου συλλογής δεδομένων. Συγκεντρώνοντας τις πληροφορίες που λαμβάνονται από τις λίστες πληρωμάτων, οι ερευνητές είναι σε θέση να κατασκευάσουν το προφίλ του ναυτικού εργατικού δυναμικού στο δείγμα και στη συνέχεια να προεκτείνουν τα ευρήματα στο συνολικό εργατικό δυναμικό που απασχολείται στην συγκεκριμένη αγορά εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη και όσους βρίσκονται σε άδεια, το μοντέλο αυτό μπορεί να υπολογίσει τη συνολική ζήτηση για τους ναυτικούς και τις ειδικότητες τους, αλλά δεν επιτρέπει εκτιμήσεις για την προσφορά ναυτικής εργασίας.

(β) Το δεύτερο μοντέλο εκτιμά τόσο την προσφορά όσο και τη ζήτηση. Σε σχέση με την προσφορά, το μοντέλο καταγράφει τον εκτιμώμενο αριθμό ναυτικών στις χώρες προμήθειας εργασίας από τις εθνικές ναυτιλιακές αρχές, αντιμετωπίζοντας δύο σημαντικά προβλήματα:

- Ορισμένες χώρες δεν διαθέτουν καθιερωμένα συστήματα για την καταγραφή των πληροφοριών των ναυτικών
- Πολλές χώρες μπορεί να έχουν καλό ιστορικό έκδοσης πιστοποιητικών ναυτικών, αλλά ο αριθμός των πιστοποιητικών δεν είναι ο ίδιος με αυτόν των ενεργειών ναυτικών (τα πιστοποιητικά ισχύουν γενικά για πέντε χρόνια, κατά τη διάρκεια των οποίων συμβαίνει φυσικά φθορά και πολλοί ναυτικοί ενδέχεται να εγκαταλείψουν το επάγγελμα).

Πηγή: Glen, 2008 / Tang and Zhang, 2021

Σε εθνικό επίπεδο, το NAT αποτελεί διαχρονικά έναν πολύ σημαντικό κόμβο πληροφοριών για το ναυτικό ανθρώπινο δυναμικό.

Το NAT ήταν ο πρώτος φορέας στην Ελλάδα που επιχείρησε την συστηματική αποτύπωση του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης

Κατά την τελευταία πενταετία, ωστόσο, η δυνατότητα του φορέα να συγκεντρώνει αξιόπιστες και ποιοτικές πληροφορίες για τη ναυτική απασχόληση ενισχύθηκε σημαντικά από την λειτουργία της εφαρμογής «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών» (ΑΠΔΝ) και του συστήματος επιχειρηματικής ευφύιας του NAT (BI/NAT).

1. Μια χρήσιμη ιστορική αναδρομή

Η πρώτη προσπάθεια συστηματικής αποτύπωσης του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα αντιστοιχεί στην **Απογραφή των Ελλήνων Ναυτικών του 1862**, η οποία διενεργήθηκε από το NAT¹ αμέσως μετά την έναρξη λειτουργίας του. Η απογραφή δεν περιορίστηκε στα πληρώματα των εμπορικών πλοίων αλλά συμπεριέλαβε και τους εργαζομένους στα πλοία της Ελληνικής Ακτοπλοϊκής Εταιρείας, τους υπαξιωματικούς και τους ναύτες του Βασιλικού Ναυτικού, τους αλιείς, τους πορθμείς και τους δύτες. Τα αποτελέσματα της απογραφής έδειξαν ότι ο ελληνικός στόλος περιλάμβανε 4.334 ιστιοφόρα και 3 ατμόπλοια και το σύνολο των Ελλήνων που ασκούσαν ναυτικό επάγγελμα ανερχόταν σε 20.057. Οι απογεγραμμένοι ναυτικοί κατανέμονταν σε 1.007 Πλοιάρχους, 2.257 Κυβερνήτες, 347 Γραμματείς, 1.003 Ναύκληρους, 11.191 Ναύτες, 3.424 Ναυτόπαιδες και 828 Αλιείς.

Το NAT διενήργησε **νέα απογραφή των Ελλήνων Ναυτικών το 1874** στο πλαίσιο της εκκαθάρισης των μητρώων του. Τα αποτελέσματα της απογραφής έδειξαν ότι ο συνολικός αριθμός των Ελλήνων που ασκούσαν ναυτικό επάγγελμα (συμπεριλαμβανομένων των υπαξιωματικών και ναυτών του Βασιλικού Ναυτικού) είχε αυξηθεί σημαντικά και ανερχόταν στους 30.143. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός ατμόπλοιων είχε αυξηθεί στα 18, ενώ ο αριθμός των ιστιοφόρων πλοίων είχε μειωθεί στα 4.071.

Για τα επόμενα πενήντα χρόνια η ζήτηση σε ανθρώπινο δυναμικό ακολούθησε πτωτική πορεία. Η ιστιοφόρος ναυτιλία, που απαιτούσε πολυάριθμα πληρώματα, εγκαταλείφθηκε χάριν της ατμοκίνητης, ενώ η ναυτική εμπορική δραστηριότητα επλήγη σημαντικά από τις διαδοχικές οικονομικές κρίσεις, την εσωτερική πολιτική αστάθεια και ιδίως τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η **Απογραφή του NAT το 1930** έδειξε ότι ο συνολικός αριθμός των ασφαλισμένων του (μη συμπεριλαμβανομένων των στελεχών του Βασιλικού Ναυτικού) περιορίστηκε σε 15.211 ναυτικούς, από τους οποίους 3.411 ήταν αλλοδαποί. Από το σύνολο των απογεγραμμένων ναυτικών, 2.297 ανήκαν στην κατηγορία των αξιωματικών και 12.073 στην κατηγορία των ναυτεργατών.

Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και παρά τις συνταρακτικές απώλειες, η ταχεία ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας οδήγησε σε αύξηση της ναυτικής απασχόλησης. Τα αποτελέσματα της **Απογραφής του NAT το 1950** εντόπισαν 25.236 ναυτικούς (1.830 πλοίαρχοι, 1.734 μηχανικοί, 468 ραδιοτηλεγραφητές, 75 οικονομικοί αξιωματικοί, 52 τροφοδότες και 4.543 κυβερνήτες).

Κατά τη δεκαετία του 1960 και έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970, το Ελληνικό «ναυτιλιακό θαύμα»² αντανakλάται και στη ναυτική απασχόληση. Τον Μάρτιο του 1961, η δύναμη του ελληνικού στόλου ανερχόταν σε 5,5 εκ. κόρους και τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ξένης σημαίας αριθμούσαν τα 585 με χωρητικότητα 6 εκ. τόνων. Σύμφωνα με την **Απογραφή του NAT το 1961**, ο αριθμός των απογεγραμμένων Ελλήνων ενεργών ναυτικών είχε ήδη φτάσει τους 46.210 στις 31.12.1961. Η αυξητική τάση της Ελληνικής ναυτικής απασχόλησης συνεχίστηκε ακάθεκτα για 12 χρόνια, με αποτέλεσμα η **Απογραφή του NAT το 1973** να εμφανίσει το ιστορικό υψηλό των 80.992 απογεγραμμένων ενεργών Ελλήνων ναυτικών³.

1. Για τις απογραφές ναυτικών που διενήργησε το NAT από την έναρξη λειτουργίας του έως και την δεκαετία του 1960 βλ. αναλυτικά Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001.

2. Βλ. Τ. Χαρχαυτή, Ε. Θανοπούλου και Γ. Θεοτοκάς, *Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας*, 2009.

3. Βλ. Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 221 - 222 (Πίνακας 5).

Από το 1974 η Ελληνική ναυτική απασχόληση ακολούθησε πτωτική πορεία. Κατά την τριετία 1974 - 1976, η μείωση παρουσίαζε σχετικά αργό ρυθμό (80.000 ενεργοί Έλληνες ναυτικοί το 1974, 79.000 το 1975 και 78.000 το 1976). Από το 1977, όμως, η πτωτική τάση ήταν ραγδαία. Σύμφωνα με τις **Απογραφές του NAT για την περίοδο 1975 - 1988**¹, ο αριθμός των απογεγραμμένων ενεργών Ελλήνων ναυτικών το 1978 είχε μειωθεί στους 69.000, το 1988 στους 38.000 και το 1998 στους 25.500.

Το φαινόμενο αυτό αποτυπώθηκε και στα σχετικά απογραφικά στοιχεία της ΕΣΥΕ για την περίοδο 1978-2006². Σύμφωνα με αυτά, η μείωση της ναυτικής απασχόλησης κορυφώθηκε κατά τις περιόδους 1978-1984 (-43%) και 1984-1990 (-25,1%) και συνεχίστηκε σταθερά κατά τις δεκαετίες του 1990 και του 2000. Το αποτέλεσμα ήταν ότι το 2006 ο αριθμός των ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία είχε πλέον συρρικνωθεί στους 21.000, ενώ το διευρυμένο σύνολο των (Ελλήνων και αλλοδαπών) ναυτικών, που υπηρετούσαν σε πλοία με ελληνική σημαία και σε (συμβεβλημένα με το NAT) πλοία ξένης σημαίας είχε μειωθεί από τις 86.000 το 1978 στις 29.000 το 2006.

Κατά την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης το 2008, η ΕΛΣΤΑΤ εκτιμούσε τον αριθμό των (Ελλήνων και αλλοδαπών) ναυτικών που απασχολούνταν στα πλοία με ελληνική σημαία και σε (συμβεβλημένα με το NAT) πλοία με ξένη σημαία σε 26.893³. Δέκα χρόνια αργότερα (2018), η κατηγορία αυτή υπολογιζόταν από την ΕΛΣΤΑΤ σε 20.691.

2. Οι κύριες εξελίξεις την περίοδο 2020 - 2022

Στην παρούσα ενότητα, παρουσιάζονται στοιχεία για τη ναυτική απασχόληση που βασίζονται κατά κύριο λόγο στην επεξεργασία επιλεγμένων ώριμων δεδομένων της ΑΠΔΝ από την 1.1.2020 έως τις 31.12.2022. Από μεθοδολογική άποψη, η υπολογιζόμενη ναυτική απασχόληση περιλαμβάνει μόνο τα μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων, τα οποία και προσδιορίζονται με τον όρο **«εγγεγραμμένοι ναυτικοί»**, και όχι τις υπόλοιπες κατηγορίες για τις οποίες επίσης υποβάλλονται ΑΠΔΝ στο NAT⁴ (π.χ. πλοηγοί, ανώτερα στελέχη ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, καθηγητές σχολών Ε.Ν., αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που εργάζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις κ.α.)⁵. Στο πλαίσιο αυτό, ο υπολογισμός της ναυτικής απασχόλησης στην παρούσα Έκθεση βασίζεται σε δύο κύριους δείκτες:

- στον **«συνολικό αριθμό εγγεγραμμένων ναυτικών»** (ή «συνολική εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση»), που περιλαμβάνει το σύνολο των μελών συγκροτημένων πληρωμάτων πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν ΑΠΔΝ στο NAT καθ' όλο/α το/τα έτος/η αναφοράς (έστω και για μία ημέρα ασφάλισης από ναυτική απασχόληση)

1. Βλ. Μ. Μπεντενιώτης, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών*, 2001, σελ. 221 - 222 (Πίνακας 5).

2. Για την επεξεργασία των αποτελεσμάτων της απογραφής του ναυτεργατικού δυναμικού την περίοδο 1976-2006 της ΕΣΥΕ βλ. Σ. Σπαθή, Σ. Καραγιάννης και Ν. Γεωργικόπουλος, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 2010, σ. 126επ.

3. Για την επεξεργασία των σχετικών δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ για το 2008 βλ. IOBE, *Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές*, 2013, σ. 33επ.

4. Βλ. την Ενότητα 3 του Μέρους Ι της ανά χείρας Έκθεσης.

5. Τα μέλη πληρωμάτων αποτελούν ουσιαστικά τον σκληρό πυρήνα της ναυτικής απασχόλησης. Οι υπόλοιπες κατηγορίες για τις οποίες υποβάλλονται ΑΠΔΝ είναι κατά κανόνα ολιγάριθμες (π.χ. το 2022 εντοπίζονται 132 στελέχη πλοηγικών σταθμών, 25 ανώτερα στελέχη διοίκησης ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων κ.ο.κ.). Αξιόλογο πλήθος (1.024 άτομα) εμφανίζει μόνο η κατηγορία των αρχιπλοίαρχων και αρχιμηχανικών που απασχολούνται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Για την συγκεκριμένη κατηγορία, η Έκθεση περιέχει ειδική διακριτή αναφορά (βλ. παρακάτω υποενότητα 2.2 της παρούσας ενότητας).

- στον “αριθμό εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα τους έτους”, που περιλαμβάνει το σύνολο των μελών συγκροτημένων πληρωμάτων πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν ΑΠΔΝ στο NAT κατά τον μήνα Αύγουστο του/των έτους/ ετών αναφοράς (ενδεικτικό χρονικό σημείο του έτους με υψηλά επίπεδα ναυτικής απασχόλησης).

Η συγκεκριμένη προσέγγιση, όπως υπαγορεύεται από τη φύση και το εύρος των διαθέσιμων στοιχείων, υπόκειται σε δύο κρίσιμους περιορισμούς. Ο πρώτος είναι ότι η υπολογιζόμενη απασχόληση περιλαμβάνει κυρίως Έλληνες ναυτικούς, καθώς το σύστημα της ΑΠΔΝ δεν εφαρμόζεται στην πλειοψηφία των αλλοδαπών ναυτικών¹. Συνεπώς, εάν και οι αλλοδαποί ναυτικοί αποτελούν σημαντικό μέρος της πραγματικής συνολικής ναυτικής απασχόλησης, τα σχετικά με αυτούς στοιχεία είναι αναγκαστικά υποεκτιμημένα.

Ο δεύτερος μεθοδολογικός περιορισμός είναι ότι η υπολογιζόμενη βάσει της ΑΠΔΝ απασχόληση περιλαμβάνει μόνο τους ναυτικούς που εργάζονται είτε σε πλοία ελληνικής σημαίας, είτε σε πλοία ξένης σημαίας που συμβάλλονται με το NAT. Συνεπώς, εκτός καταγραφής παραμένουν οι Έλληνες ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με ξένη σημαία που δεν έχουν συμβληθεί με το NAT. Προκειμένου να αμβλυνθεί η επίδραση του συγκεκριμένου περιορισμού, η Έκθεση παρουσιάζει συμπληρωματικά τα δεδομένα του ΟΠΣ/NAT που αφορούν στους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι προβαίνουν σε εξαγορά χρόνου υπηρεσίας σε μη συμβλημένα πλοία ξένης σημαίας.

2.1. Εποπτική θεώρηση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης

Η επεξεργασία των στοιχείων της ΑΠΔΝ για το 2022 εντοπίζει ένα συνολικό αριθμό **24.162** εγγεγραμμένων ναυτικών, εκ των οποίων οι 1.814 ήταν αλλοδαποί (υπήκοοι άλλων Κρατών Μελών ΕΕ). Αντίστοιχα, ο αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του 2022 ανήλθε στους **16.877**, εκ των οποίων 1.174 ήταν αλλοδαποί (υπήκοοι άλλων Κρατών Μελών ΕΕ).

Το ξέσπασμα της πανδημίας COVID-19 και οι συνακόλουθες επιπτώσεις της στις διεθνείς και εγχώριες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών είχαν έντονη αρνητική επίδραση στη ναυτική απασχόληση το 2020 σε παγκόσμιο επίπεδο². Ωστόσο, ήδη από το 2021 παρατηρείται σταθερή ανάκαμψη της εγγεγραμμένης στο NAT ναυτικής απασχόλησης. Συνολικά, η εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση το 2022 παρουσιάζει αύξηση κατά 5% σε σχέση με το 2020. Ειδικά, όμως, η αύξηση της συνολικής γυναικείας ναυτικής απασχόλησης είναι ιδιαίτερα δυναμική καθώς αγγίζει το 31%.

1. Οι ΑΠΔΝ υποβάλλονται μόνο για συγκεκριμένη κατηγορία αλλοδαπών ναυτικών και, ειδικότερα, για ναυτικούς που είναι πολίτες άλλου Κράτους Μέλους της Ε.Ε. και επιλέγουν να υπαχθούν στην ασφάλιση του NAT.

2. Επισημαίνεται ότι όλες οι Εκθέσεις για την Παγκόσμια και την Ευρωπαϊκή Ναυτική Αγορά Εργασίας αναδεικνύουν την πανδημία του COVID-19 ως κύριο παράγοντα μείωσης της ναυτικής απασχόλησης στις χώρες της Ευρωπαϊκής Περιφέρειας. Βλ. ιδίως Baltic & International Maritime Council (BIMCO) and International Chamber of Shipping (ICS), *Seafarer Workforce Report*, 2021, Sustainable Shipping Initiative (SSI) and the Institute for Human Rights and Business, *Delivering on seafarers' rights - 2022 Progress Report*, 2022 και Drewry Shipping Consultants, *Manning Annual Review and Forecast 2022/2023*, 2022.

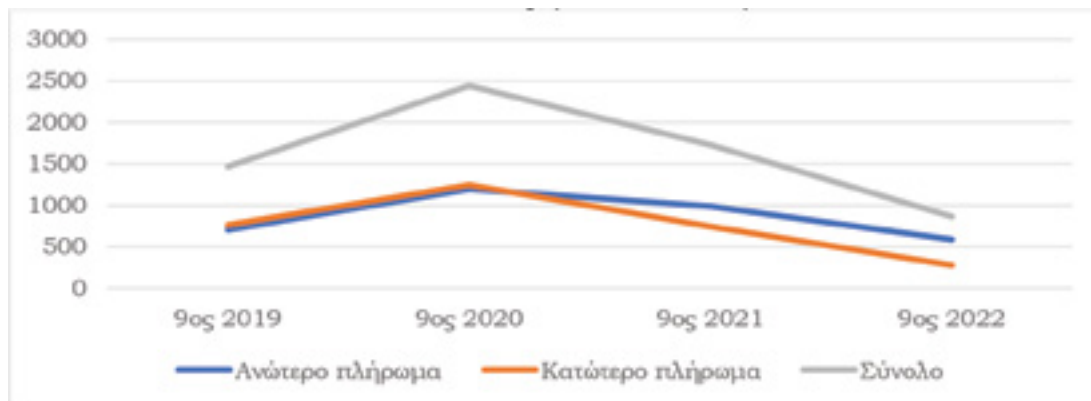
**Πίνακας 10. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί κατ' έτος
(σύνολο, ανά εθνικότητα και ανά φύλο) 2020 - 2022**

Έτος	Σύνολο	Ετήσια διαφορά	Άρρενες Έλληνες	Ετήσια διαφορά	Αλλοδαποί	Ετήσια διαφορά	Θήλεις	Ετήσια διαφορά
2020	22.992		21.475		1.517		1.237	
2021	23.232	240	21.574	99	1.658	141	1.371	134
2022	24.162	930	22.348	774	1.814	156	1.619	248

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Η βελτίωση σε σχέση με το 2020 επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του ΓΕΝΕ, σύμφωνα με τα οποία ο αριθμός των αναζητούντων εργασίας μειώθηκε από το υψηλότερο των 2.440 το 2020 στους 864 το 2022. Η αποκλιμάκωση της ανεργίας, μάλιστα, διαφαίνεται εντονότερη ως προς το κατώτερο προσωπικό, όπου παρατηρείται μείωση του αριθμού αναζητούντων εργασίας από το μέγιστο των 1.245 το 2020 σε 277 το 2022. Αντίστοιχα, οι αναζητούντες εργασίας από το ανώτερο προσωπικό μειώθηκαν από 1.195 το 2020 σε 587 το 2022.

**Διάγραμμα 20. Ναυτικοί αναζητούντες εργασίας κατά τον 9^ο μήνα του έτους
(2019-2022)**



Πηγή: ΓΕΝΕ (επεξεργασία NAT, 2023)

Ειδικά για τον 8^ο μήνα του έτους, τα στοιχεία της ΑΠΔΝ για το 2022 αναδεικνύουν αύξηση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης σε σχέση με το ιστορικό χαμηλό της πρώτης χρονιάς της πανδημίας (16.877 τον 8^ο μήνα του 2022 έναντι 15.350 τον 8^ο μήνα του 2020).

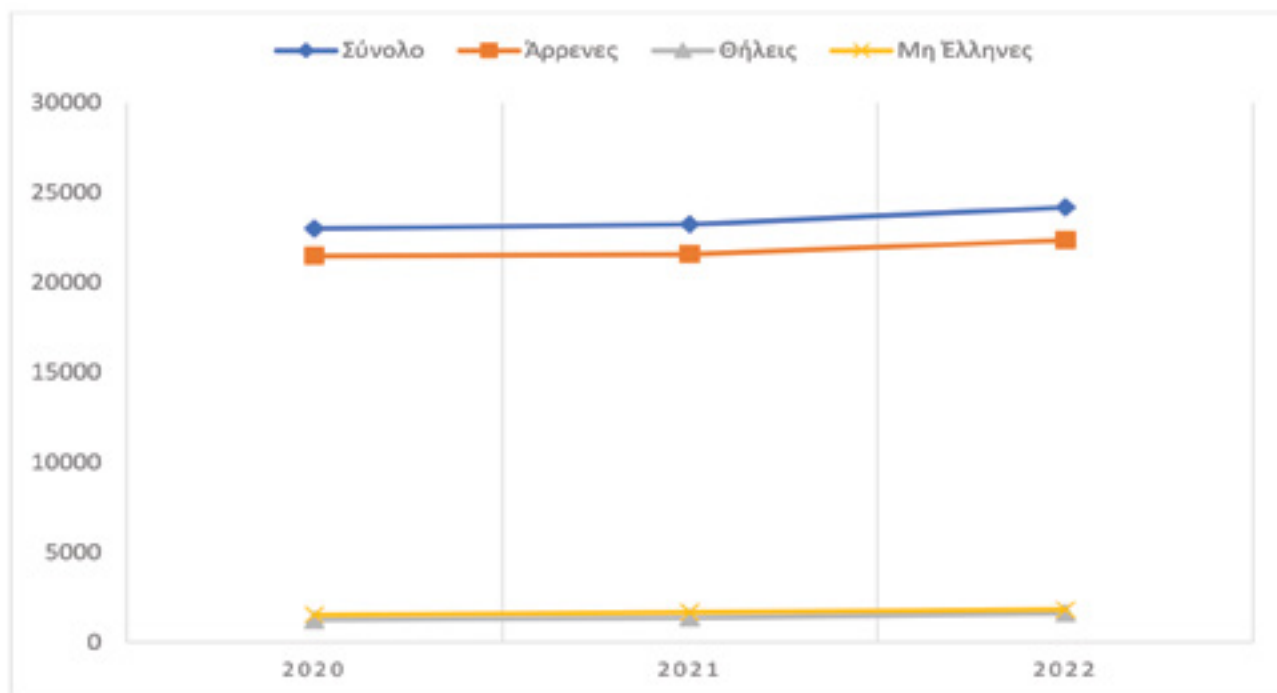
Πίνακας 11. Αριθμός εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του έτους ανά κατηγορία πλοίου (2020, 2021, 2022)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2020	2021	2022
ΕΠΙΒ. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ	715	787	875
ΕΠΙΒ. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ	3540	3867	3868
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	6	7	8
ΠΟΡΘΕΙΑ ΕΣΩΤ.	1322	1383	1439
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΕΛΛ. ΣΗΜ.	905	1034	1187
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΞΕΝ. ΣΗΜ.	330	428	467
ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ	84	97	96
ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	183	253	264
Μ/Σ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	94	85	80
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	3860	3559	3928
ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡ. ΦΟΡΤ.	1739	1611	1708
ΦΟΡΤΗΓΑ ΨΥΓΕΙΑ	3	2	2
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΚΤΟΠΛ. Μ/Σ	144	148	139
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣ. ΜΕΤΑΦ. ΠΚ	1290	1484	1647
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛ.	18	11	19
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	304	298	243
ΡΥΜΟΥΛΚΑ	736	787	808
ΛΕΜΒΟΙ	2		
ΚΑΛΩΔΙΑΚΑ		13	46
ΑΚΑΤΟΙ - ΠΛΟΗΓΙΔΕΣ	10	9	7
ΡΥΜΟΥΛΚΑ-ΒΙΟΜΗΧ. ΕΠΙΧ.	22	29	23
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	3	7	8
ΛΟΙΠΑ	40	25	15
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	15350	15924	16877

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας), 2023

Εάν και η απασχόληση στις κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των φορτηγών πλοίων παρουσιάζει διακυμάνσεις, η απασχόληση στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών χαρακτηρίζεται από σταθερά ανοδική τάση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, μάλιστα, παρουσιάζει η σημαντική αύξηση της απασχόλησης στον τομέα των θαλαμηγών.

Διάγραμμα 21. Η εξέλιξη της ναυτικής απασχόλησης την περίοδο 2020-2022



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Η εντονότερη αύξηση ειδικά της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης συνδέεται, προφανώς, με τις διακυμάνσεις στον αριθμό των απασχολούμενων ανά κατηγορία πλοίων. Στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων, όπου απασχολούνται κυρίως οι γυναίκες ναυτικοί, η μείωση της απασχόλησης λόγω του COVID-19 αποκαταστάθηκε με πιο γρήγορο ρυθμό χάρις στη δυναμική ανάκαμψη της τουριστικής κίνησης κατά τα δύο τελευταία έτη.

Πίνακας 12. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά κατηγορία πλοίων κατ' έτος (2020 - 2022)¹

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2020	2021	2022
Δεξαμενόπλοια	7.599	7.364	7.569
Φορτηγά	5.176	5.315	5.533
Επιβατηγά	9.281	9.804	10.329

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

1. Στην κατηγορία «Επιβατηγά» περιλαμβάνεται το σύνολο των κατηγοριών των πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες, ενώ στην κατηγορία «Φορτηγά» περιλαμβάνεται το σύνολο των επιμέρους κατηγοριών φορτηγών πλοίων.

Ως προς την εθνικότητα των πλοίων εργασίας, η συντριπτική πλειοψηφία των εγγεγραμμένων ναυτικών εργάζεται σε πλοία ελληνικής σημαίας.

Πίνακας 13. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί με πλοίο εργασίας ελληνικής σημαίας και σύνολο κατ' έτος (2020-2022)

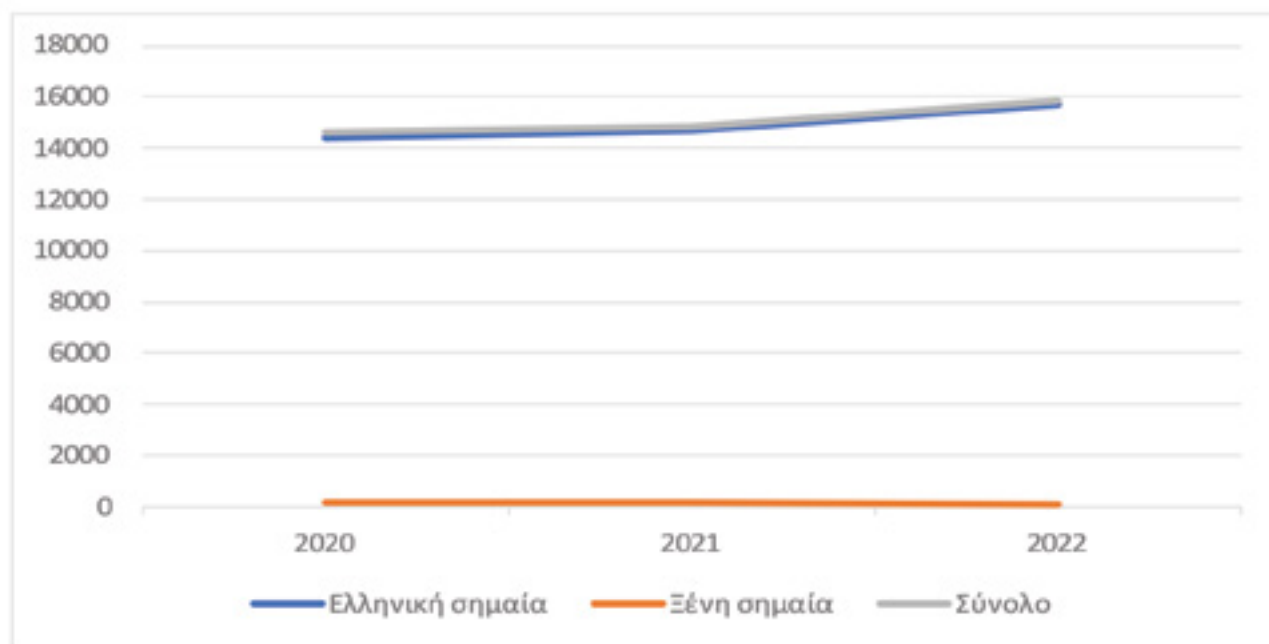
Έτος	Εγγεγραμμένοι με πλοίο εργασίας ελληνικής σημαίας	Σύνολο εγγεγραμμένων
2020	22.670	22.992
2021	22.940	23.232
2022	23.916	24.162

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Τα στοιχεία της ΑΠΔΝ για τον 8^ο μήνα του έτους επιβεβαιώνουν πλήρως την συγκεκριμένη τάση. Ειδικότερα, οι Έλληνες εγγεγραμμένοι ναυτικοί που απασχολούνταν σε πλοία ελληνικής σημαίας αριθμούσαν:

- 14.224 τον 8ο μήνα του 2020 (από σύνολο 14.410)
- 14.514 τον 8ο μήνα του 2021 (από σύνολο 14.669)
- 15.532 τον 8ο μήνα του 2022 (από σύνολο 15.703).

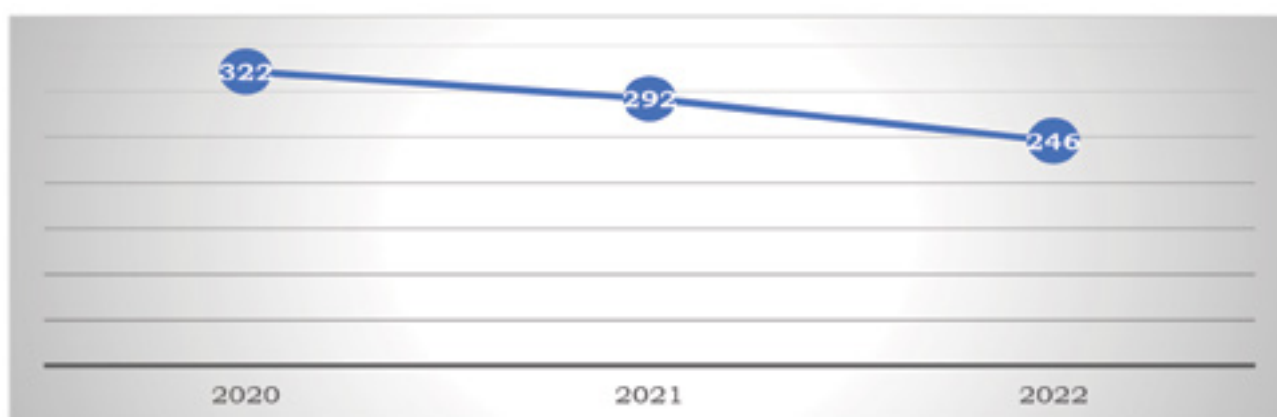
Διάγραμμα 22. Έλληνες εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά σημαία πλοίου εργασίας (2020-2022)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας), 2023

Η πολύ μικρή και σταθερή διαφορά μεταξύ των εγγεγραμμένων απασχολούμενων σε πλοία ελληνικής σημαίας και του συνόλου των εγγεγραμμένων ναυτικών συνδέεται, προφανώς, με τον σχετικά περιορισμένο αριθμό πλοίων ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Η μείωση του αριθμού των πλοίων ξένης σημαίας που συμβάλλονται με το NAT εξηγεί, αντίστοιχα, και την σταδιακή κάμψη που παρατηρείται ως προς τον αριθμό των εγγεγραμμένων ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με ξένη σημαία.

Διάγραμμα 23. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται σε συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας (2020-2022)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Υπό το πρίσμα των θεσμικών περιορισμών του συστήματος της ΑΠΔΝ να αποτυπώσει τη ναυτική απασχόληση στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, ιδιαίτερη αξία έχουν τα στοιχεία για τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών που αιτούνται εξαγορά¹ χρόνου εργασίας από το NAT.

Τα διαθέσιμα στοιχεία από το ΟΠΣ του NAT αποδεικνύουν ότι ο αριθμός των ναυτικών που εξαγόρασαν χρόνο υπηρεσίας σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας το 2022 ανήλθε στους 5.352, υπερβαίνοντας ήδη τα επίπεδα του 2018 και πλησιάζοντας το ιστορικό υψηλό του 2019.

Πίνακας 14. Αριθμός ναυτικών που εξαγόρασαν χρόνο υπηρεσίας σε πλοία ξένης σημαίας κατ' έτος (2018-2022)

2018	2019	2020	2021	2022
4.755	5.681	3.301	4.075	5.352

Πηγή: NAT - Μητρώο Εξαγορών του ΟΠΣ/NAT, 2023

1. Για τη δυνατότητα εξαγοράς υπηρεσίας σε πλοίο ξένης σημαίας βλ. το άρθρο 37 ΚΝ 792/1978 και το άρθρο 18 του Ν. 4387/2016.

2.2. Ειδικές πτυχές της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης

A. Η ηλικιακή διάρθρωση των εγγεγραμμένων ναυτικών

Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ιδίως σε ειδικότητες που παρουσιάζουν υψηλή ζήτηση (π.χ. αξιωματικοί πληρώματος), αποτελεί βασική προϋπόθεση διατήρησης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής ναυτιλίας, καθώς αντιμετωπίζει τα (σύνθετα) προβλήματα γήρανσης του Ελληνικού ναυτικού δυναμικού που εντοπίστηκαν τη δεκαετία του 2000¹. Τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τη ναυτική απασχόληση το 2020 αποτυπώνουν μία σχετική βελτίωση της ηλικιακής σύνθεσης των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 2010.

Πίνακας 15. Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20.9.2020 σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία (100 ΚΟΧ και άνω) κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών

Ομάδες ηλικιών των ναυτικών	Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό		Κατώτερο προσωπικό		Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό		Προσωπικό χωρίς ναυτική ειδικότητα			
	Αριθ. ναυτικών	%	Αριθ. ναυτικών	%	Αριθ. ναυτικών	%	Αριθ. ναυτικών	%	Αριθ. ναυτικών	%
Σύνολο	5.612	100	10.105	100	791	100	33	100	16.541	100
Κάτω των 20 ετών	1	0	70	0,7	326	41,2	2	6,1	399	2,4
21 - 30 >>	1375	24,5	2408	23,8	375	47,4	9	27,3	4167	25,2
31 - 40 >>	1971	35,1	2927	29	62	7,8	12	36,4	4972	30,1
41 - 50 >>	1291	23	3008	29,8	20	2,5	5	15,2	4324	26,1
51 - 60 >>	787	14	1506	14,9	8	1	3	9,1	2304	13,9
61 ετών και άνω	187	3,3	186	1,8	0	0	2	6,1	375	2,3

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2022, <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA12/2020>

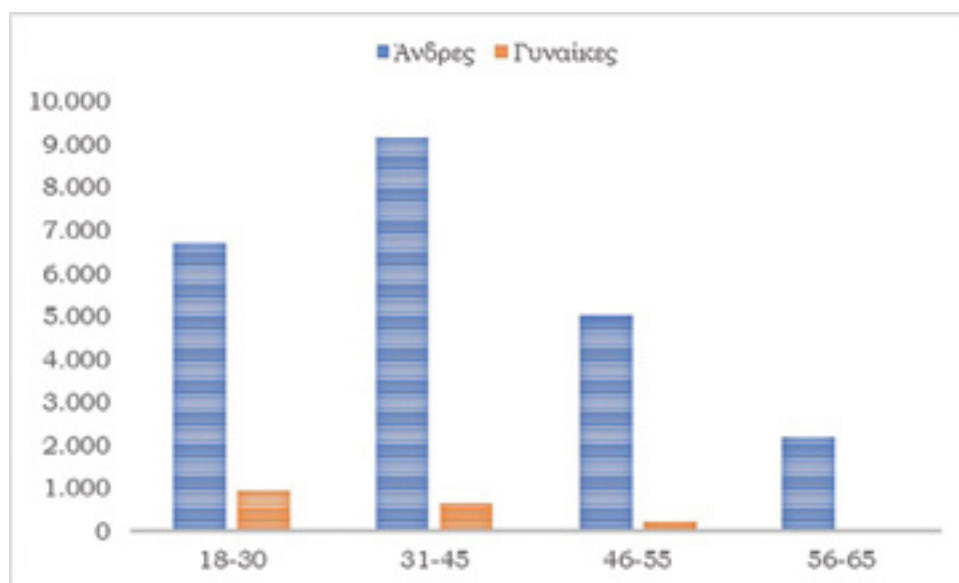
1. Βλ. ΙΟΒΕ, «Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: επιδόσεις και προοπτικές», 2013.

Ειδικά σε ό, τι αφορά στην εγγεγραμμένη στο NAT ναυτική απασχόληση, τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της ΑΠΔΝ για το 2022 καταδεικνύουν ότι:

- ποσοστό 70% των εγγεγραμμένων ναυτικών (η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων είναι Έλληνες) είναι ηλικίας κάτω των 45 ετών
- ποσοστό 40% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 31 - 45 ετών
- ποσοστό 30% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ομάδα των νεοεισερχόμενων στο ναυτικό επάγγελμα (ηλικίας έως 30 ετών).

Ειδικά σε ό, τι αφορά τους άνδρες, ποσοστό 69% περίπου είναι ηλικίας 18 έως 45 ετών, με την ηλικιακή κατηγορία 31 - 45 ετών να είναι η πολυπληθέστερη (40 % επί του συνόλου). Στις γυναίκες, η συμμετοχή των νεαρότερων ηλικιακών ομάδων είναι εντονότερη, καθώς το ποσοστό των εγγεγραμμένων ηλικίας κάτω των 45 ετών φτάνει το 84%. Η διαφορά μεταξύ ανδρών και γυναικών εξηγείται, προφανώς, από την σχετικά πρόσφατη είσοδο του γυναικείου φύλου στην ναυτική αγορά εργασίας.

Διάγραμμα 24. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ηλικιακή κατηγορία και φύλο (2022)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Β. Οι ειδικότητες των εγγεγραμμένων ναυτικών

Η επεξεργασία των στοιχείων της ΑΠΔΝ διαμορφώνει το προφίλ των επαγγελματιών ειδικοτήτων της ναυτικής αγοράς εργασίας. Οι ειδικότητες ναυτολόγησης¹ με τον μεγαλύτερο αριθμό εγγεγραμμένων ήταν το 2022²:

1. Επισημαίνεται ότι η ειδικότητα ναυτολόγησης μπορεί να διαφέρει από την ειδικότητα βάσει προσόντων.

2. Πρέπει, βέβαια, να επισημανθεί ότι η τάση μείωσης της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης που παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 2018-2022 επηρέασε οριζόντια το σύνολο των ειδικοτήτων ναυτολόγησης.

- οι μηχανικοί Α', Β' και Γ' (5.201)
- οι ναύτες (3.093)
- οι θαλαμηπόλοι (2.378)
- οι πλοίαρχοι (2.370)
- οι ανθυποπλοίαρχοι (2.291)
- οι κυβερνήτες (1.638)
- οι υποπλοίαρχοι (1.614).

Πίνακας 16. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά κατηγορία ναυτολόγησης (κυριότερες κατηγορίες) το 2022

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ	2022
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	2370
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	1614
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	2291
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α', Β', Γ'	5201
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	167
ΔΟΚΙΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	541
ΔΟΚΙΜΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	408
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΔΕΥΤΕΡΟΕΤΕΙΣ	780
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΠΡΩΤΟΕΤΕΙΣ	565
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΔΕΥΤΕΡΟΕΤΕΙΣ	596
ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΠΡΩΤΟΕΤΕΙΣ	470
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ	1638
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ	2378
ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	781
ΝΑΥΤΕΣ	3093
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ	911
ΜΑΓΕΙΡΟΙ	448

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Ειδικά η απασχόληση της ευρύτερης κατηγορίας των δοκίμων / εκπαιδευόμενων ναυτικών, που δέχθηκε ισχυρό πλήγμα εξαιτίας της πανδημίας, παρουσιάζει σταδιακή ανάκαμψη ήδη από το 2021.

Πίνακας 17. Εγγεγραμμένοι δόκιμοι/εκπαιδευόμενοι ναυτικοί σε πλοία ανά έτος (2020-2022)

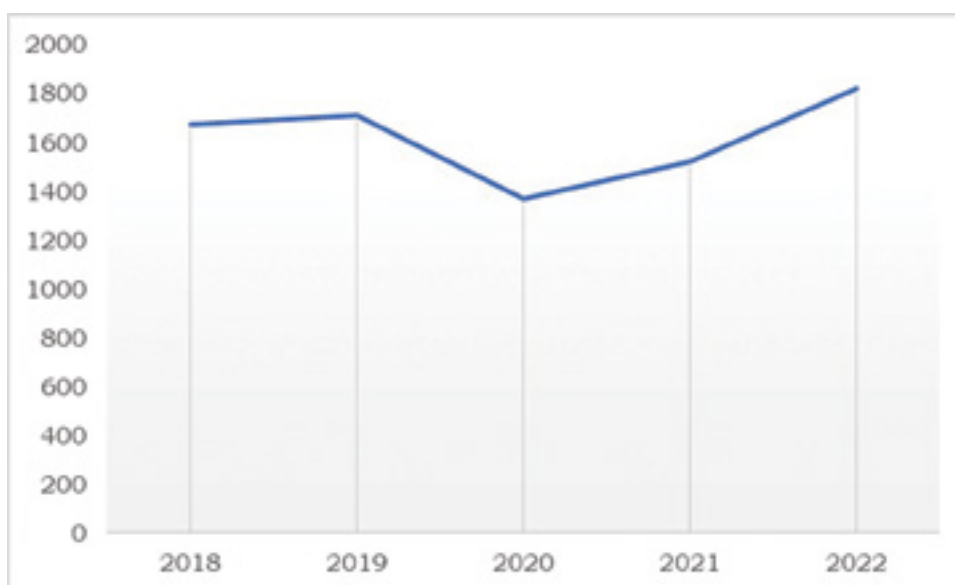
2020	2021	2022
2.738	2.908	3.555

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Ενδιαφέρον παρουσιάζει, μάλιστα, το γεγονός ότι ισχυρή ανοδική τάση της απασχόλησης δόκιμων / εκπαιδευόμενων κατά την τελευταία διετία εντοπίζεται και στην κατηγορία των επιβατηγών (από τους 59 απασχολούμενους το 2020, στους 100 το 2021 και στους 109 το 2022).

Γ. Η συμμετοχή των γυναικών

Τα στοιχεία της ΑΠΔΝ καταδεικνύουν ότι η συνολική εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση παραμένει γενικά στην περιοχή των 1.000 ατόμων. Ωστόσο, παρουσιάζει σαφή ανοδική τάση, καθώς το 2022 ανήλθε σε 1.619 άτομα (ποσοστό 6,7% της συνολικής εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης)¹, σημειώνοντας αύξηση 6,8% από το 2018 (1.516 άτομα) παρά την έντονη μείωση που μεσολάβησε το 2020 (1.237 άτομα).

Διάγραμμα 25. Εξέλιξη της συνολικής εγγεγραμμένης απασχόλησης των γυναικών ναυτικών (2018 - 2022)

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

1. Επισημαίνεται ότι το ποσοστό αυτό είναι αρκετά υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό που αναφέρεται σε διεθνείς έρευνες (κάτω του 2%), βλ. BIMCO / ICS, *Seafarer Workforce Report - The global supply and demand for seafarers in 2021*, 2021 και WISTA, *Women in Maritime - A study of maritime companies and IMO Member States' maritime authorities*, 2022. Ωστόσο, η διαφορά οφείλεται στην επιλογή διαφορετικής μεθοδολογίας, καθώς το σύστημα της ΑΠΔΝ επικεντρώνεται σε πλοία ελληνικής σημαίας και συμβεβλημένα με το NAT πλοία ξένης σημαίας.

Ειδικότερα, με το ξέσπασμα της πανδημίας του COVID-19 το 2020, το υψηλότερο ποσοστό ετήσιας μείωσης της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης (περίπου 20%) εντοπίστηκε στις γυναίκες (1.237 απασχολούμενες το 2020 έναντι 1.535 το 2019). Η εξέλιξη αυτή συνδέεται, προφανώς, με το γεγονός ότι η πλειοψηφία των εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών εργάζονται στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων, η οποία επλήγη ιδιαίτερα από τον περιορισμό των μετακινήσεων και την κάμψη του τουρισμού κατά την πρώτη φάση της πανδημίας¹. Ο ίδιος παράγοντας, μάλιστα, φαίνεται να εξηγεί και γιατί η γυναικεία ναυτική απασχόληση παρουσίασε ταχύτερη ανάκαμψη κατά την τελευταία διετία.

Πίνακας 18. Συνολική εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση στις κυριότερες κατηγορίες πλοίων ανά έτος (2018 - 2022)

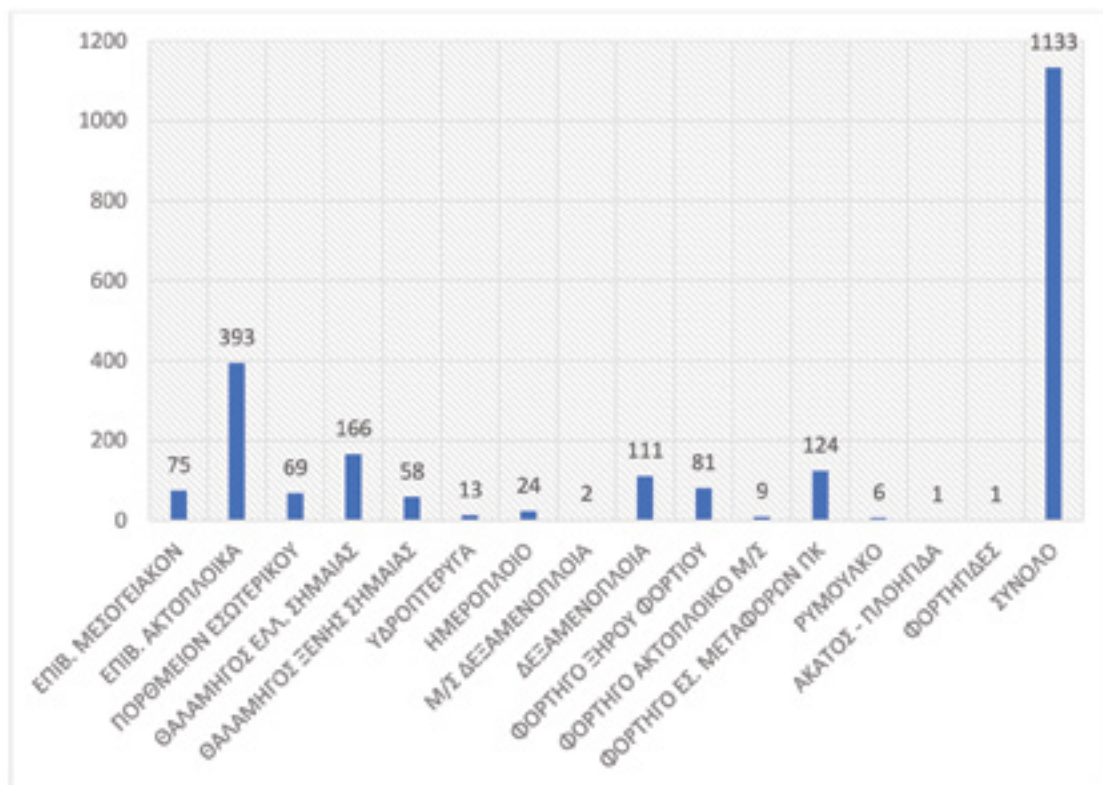
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	2018	2019	2020	2021	2022
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	237	244	198	200	246
ΕΠΙΒ. ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ	442	474	380	448	559
ΕΠΙΒ. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ	165	166	136	122	157
ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	44	34	28	31	36
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΕΛΛ. ΣΗΜΑΙΑΣ	169	204	166	183	234
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΞΕΝ. ΣΗΜΑΙΑΣ	49	52	63	83	84
ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	117	97	76	101	110
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣΩΤ. ΜΕΤΑΦ. ΠΚ	135	140	118	138	167
ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	265	232	153	156	176

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

1. Η πανδημία του COVID-19 στην Ελλάδα εξαπλώθηκε από τις 26 Φεβρουαρίου 2020 και έπειτα. Η πλειοψηφία των κρουσμάτων που σημειώθηκαν τις πρώτες ημέρες σχετιζόταν με ανθρώπους που ταξίδεψαν στην Ιταλία, μια κύρια επιδημική εστία, και με μια ομάδα προσκυνητών που είχαν ταξιδέψει στο Ισραήλ και την Αίγυπτο, καθώς και επαφές των ατόμων αυτών. Μέχρι και τις 31 Μαρτίου 2020, ο αριθμός κρουσμάτων είχε ανέλθει σε 1314 και σε 49 θάνατους και από 1 έως 10 Απριλίου ανακοινώθηκαν 697 νέα κρούσματα, εκ των οποίων 104 προέρχονταν από το ΕΓ-ΟΓ «Ελευθέριος Βενιζέλος» και 23 από τη δομή φιλοξενίας προσφύγων στη Ριτσώνα.

Ειδικά τον 8^ο μήνα του 2022, η εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση αντιστοιχούσε σε 1.133 άτομα. Η μεγάλη πλειονότητα αφορούσε εργαζόμενες στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών (ποσοστό 70%).

Διάγραμμα 26. Εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση ανά τύπο πλοίου (8^{ος} μήνας 2022)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας 2022), 2023

Συμπερασματικά, η μεγάλη διαφορά μεταξύ των ποσοστών εγγεγραμμένης ανδρικής και γυναικείας ναυτικής απασχόλησης στο σύστημα της ΑΠΔΝ επιβεβαιώνει ότι η ναυτική αγορά εργασίας εξακολουθεί να παραμένει ένας ανδροκρατούμενος τομέας¹. Από την άλλη πλευρά, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες που συνδέονται με τον τουρισμό (επιβατική ναυσιπλοΐα και ναυσιπλοΐα αναψυχής) φαίνεται να αποτελούν κρίσιμο μοχλό για την προαγωγή της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης.

1. Πρόκειται για ένα κύριο χαρακτηριστικό της παγκόσμιας και της ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς που επιχειρείται να αντιμετωπισθεί με ρυθμιστικές και επιχειρησιακές πρωτοβουλίες (σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο) για την προσέλκυση και διατήρηση γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα.

Δ. Η διάσταση της εποχικότητας

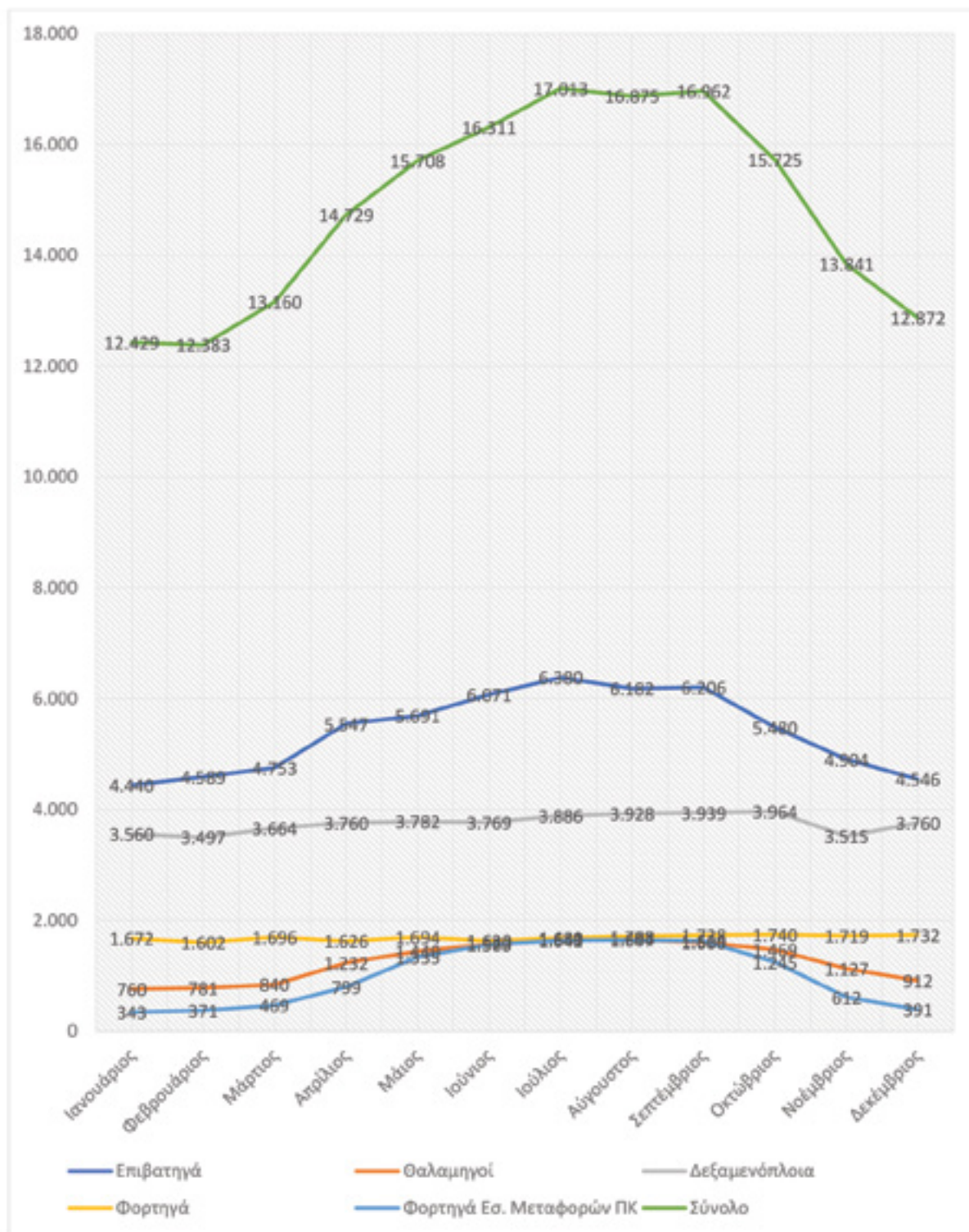
Η εποχικότητα¹ αποτελεί μία κρίσιμη παράμετρο για τη ναυτική απασχόληση στην Ελλάδα², κυρίως, λόγω της έντονης τουριστικής κίνησης που παρατηρείται στα νησιά σε συγκεκριμένες περιόδους του έτους. Το κρίσιμο αυτό χαρακτηριστικό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία της ΑΠΔΝ, που καταδεικνύουν σταδιακή αύξηση της συνολικής εγγεγραμμένης απασχόλησης κατά τους μήνες Απρίλιο και Μάιο και κορύφωση της κατά τους θερινούς μήνες έως και τον Σεπτέμβριο.

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 28, η απασχόληση στην κατηγορία των δεξαμενόπλοιων παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα καθ' όλο το έτος, χωρίς να επηρεάζεται από εποχικές διακυμάνσεις (ξεκινώντας από 3.560 απασχολούμενους τον Ιανουάριο και καταλήγοντας σε 3.760 τον Δεκέμβριο με υψηλότερο δείκτη τους 3.964 τον Οκτώβριο). Το ίδιο ισχύει για την κατηγορία των φορτηγών (ξεκινώντας από 1.672 απασχολούμενους τον Ιανουάριο και καταλήγοντας στους 1.732 τον Δεκέμβριο με υψηλότερο δείκτη τους 1.740 τον Οκτώβριο).

Στον αντίποδα, η απασχόληση στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων εμφανίζει έντονες εποχιακές διακυμάνσεις, καθώς ο δείκτης των απασχολούμενων ξεκινά από 4.440 τον Δεκέμβριο, κορυφώνεται σε 6.380 τον Ιούλιο (αύξηση σχεδόν 70%) και μειώνεται σταδιακά και πάλι από τον Οκτώβριο. Το ίδιο ισχύει για την κατηγορία των θαλαμηγών, όπου ο δείκτης των απασχολούμενων ξεκινά από τους 760 τον Ιανουάριο, εκτινάσσεται στους 1.654 τον Αύγουστο (αύξηση σχεδόν 100%) και μειώνεται σταδιακά και πάλι από τον Οκτώβριο.

1. Η εποχικότητα της ναυτικής απασχόλησης αποτελεί παράλληλα με το προφίλ του ναυτικού επαγγέλματος κρίσιμους παράγοντες επίδρασης στις επιλογές των νέων για ένταξη στη ναυτική αγορά εργασίας παγκοσμίως. Βλ. ενδεικτικά J. Bao, Y. Li., G. Zheng and P. Zhang P., "Exploring into contributing factors to young seafarer turnover: Empirical evidence from China", *The Journal of Navigation*, 2021, 74(4): 914-930.

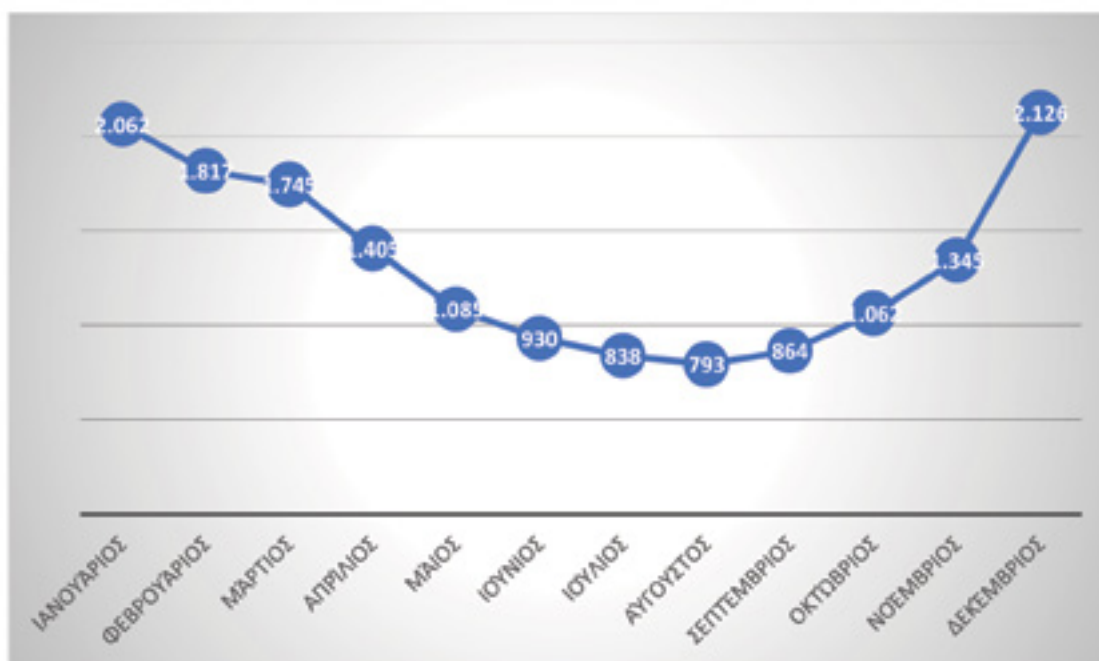
2. Η εποχικότητα της ναυτικής απασχόλησης αποτελεί μετά το ύψος των μισθολογικών απολαβών τον πλέον βασικό παράγοντα επίδρασης στις επιλογές των νέων για ένταξη στην Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας. Βλ. ενδεικτικά Α. Πάλλης, *Επιλέγω ναυτιλία - Νέοι στις ναυτικές και ναυτιλιακές σπουδές*, 2011, Ίδρυμα Ευγενίδου και Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, *Έρευνα της κατάστασης των ΑΕΝ στην Ελλάδα*, 2013 και Χ. Παππάς και Κ. Γεωργούλης, *Νέοι και Νέες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση*, *Ναυτικά Χρονικά*, 2020, 229.

Διάγραμμα 27. Εποχιακή απασχόληση ανά κατηγορία πλοίων (2022)

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Η ισχυρή επίδραση της εποχικότητας στη ναυτική απασχόληση προκύπτει και από τα στοιχεία του «Πίνακα Προσφερόμενων προς Εργασία» του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ).

Διάγραμμα 28. Ναυτικοί αναζητούντες εργασία (2022)



Πηγή: ΓΕΝΕ (επεξεργασία NAT, 2023)

Ε. Η απασχόληση ανώτερων αξιωματικών σε ναυτιλιακές εταιρίες

Μία ενδιαφέρουσα εξέλιξη που παρατηρήθηκε την περίοδο 2018-2022 ήταν ο διπλασιασμός, σχεδόν, του αριθμού των εγγεγραμμένων στο NAT ανώτερων αξιωματικών που εργάζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

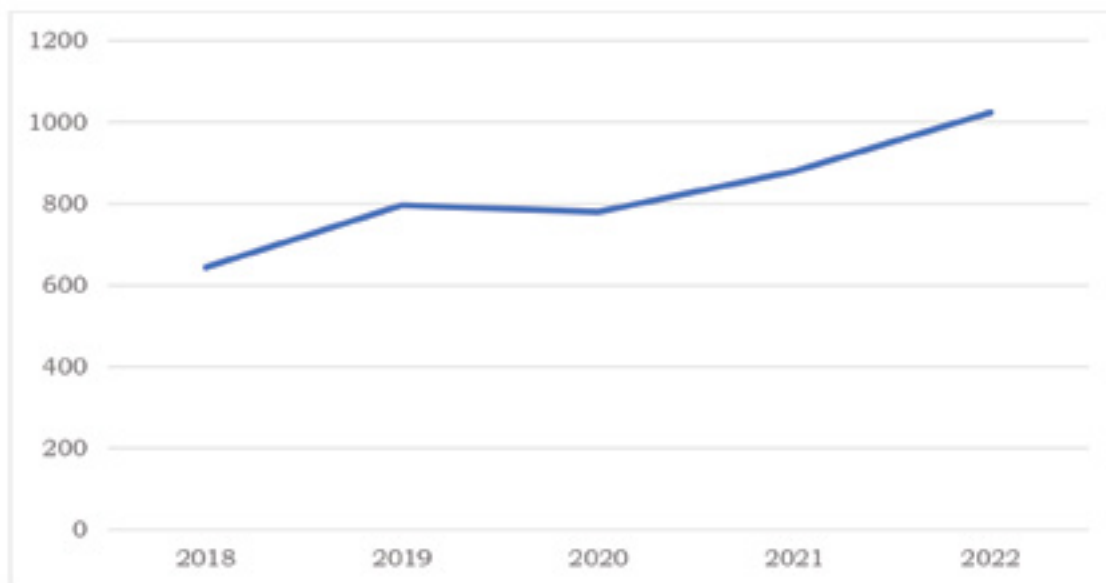
Πίνακας 19. Εγγεγραμμένοι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρείες (2018 - 2022)

2018	2019	2020	2021	2022
644	796	780	880	1024

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

Η αλματώδης αύξηση της συγκεκριμένης ομάδας καταδεικνύει ότι η απασχόληση σε ναυτιλιακές εταιρείες εξελίσσεται σε ιδιαίτερα ελκυστική επιλογή για τους ναυτικούς υψηλών προσόντων με πολύχρονη θαλάσσια υπηρεσία.

Διάγραμμα 29. Εξέλιξη της απασχόλησης σε θέσεις αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών σε ναυτιλιακές εταιρείες



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια), 2023

ΜΕΡΟΣ Ε. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Α. Η οριοθέτηση των προκλήσεων

Το ΝΑΤ εντοπίζει ως βασικές προκλήσεις ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας την περίοδο 2023-2030:

- την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- την προσέλκυση και παραμονή γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα
- την ποιότητα της τυπικής ναυτικής εκπαίδευσης
- την διαθεσιμότητα και ποιότητα των προγραμμάτων συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους
- την διαθεσιμότητα και ποιότητα των προγραμμάτων ενεργητικών πολιτικών απασχόλησης για τους ναυτικούς που βρίσκονται εκτός αγοράς εργασίας
- την εύρυθμη λειτουργία της ναυτικής αγοράς εργασίας υπό το πρίσμα γεωστρατηγικών κρίσεων (πόλεμος στην Ουκρανία) και νέων προτεραιοτήτων (πράσινη μετάβαση και απανθρακοποίηση, ενεργειακή κρίση, αυτοματοποίηση και ψηφιακή μετάβαση κλπ.)
- την ισορροπημένη διαχείριση του κόστους επάνδρωσης και λειτουργίας των πλοίων
- την επαρκή κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών και των οικογενειών τους σε περίπτωση επέλευσης κινδύνων που προκαλούν μείωση ή διακοπή του εισοδήματός τους από τη ναυτική εργασία.

Επίσκεψη Υπουργού Εργασίας Κωστή Χατζηδάκη στο Μέγαρο του NAT στον Πειραιά (27 Απριλίου 2022)

Από το Γραφείο Τύπου του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων εκδόθηκε η ακόλουθη ανακοίνωση:

Μηδενίστηκαν οι ληξιπρόθεσμες κύριες συντάξεις στο NAT! Τη θετική αυτή εξέλιξη μαζί με τον προγραμματισμό για την οριστική εξάλειψη τόσο των εκκρεμών επικουρικών όσο και των εφάπαξ παρουσίασε στον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Κωστή Χατζηδάκη, ο πρόεδρος του NAT, Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος, κατά την επίσκεψη του πρώτου στο Μέγαρο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στον Πειραιά.

Το NAT συμπεριλαμβανόταν μέχρι πρότινος στα πλέον προβληματικά Ταμεία με τις μεγαλύτερες καθυστερήσεις στην απονομή συντάξεων. Οι εκκρεμείς κύριες συντάξεις τον Φεβρουάριο του 2021 ανέρχονταν σε 3.100, ενώ σήμερα εκκρεμεί η εκκαθάριση μόλις 12 ληξιπρόθεσμων κύριων συντάξεων. Επιπλέον, οι εργαζόμενοι στο NAT έχουν καταφέρει να εκδίδουν νέες συντάξεις εντός των 90 ημερών, χωρίς αυτές δηλαδή να καθίστανται ληξιπρόθεσμες.

Ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων Κωστής Χατζηδάκης δήλωσε: «Το NAT αφήνει πίσω του το «βουνό» των εκκρεμών κύριων συντάξεων και βάζει στόχο την οριστική εξάλειψη και των εκκρεμών επικουρικών και εφάπαξ μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου. Η πρόοδος που έχει γίνει είναι εντυπωσιακή. Από 3.100 εκκρεμείς κύριες συντάξεις αρχές του 2021 σήμερα εκκρεμούν μόλις 12 ληξιπρόθεσμες, οι οποίες θα δοθούν και αυτές μέσα στο επόμενο διάστημα. Η πρόοδος αυτή σημειώθηκε χάρη στην καλύτερη αξιοποίηση αλλά και κινητροδότηση του ανθρώπινου δυναμικού, την διαλειτουργικότητα των συστημάτων του NAT με εκείνα του Υπουργείου Ναυτιλίας, την καλύτερη εσωτερική οργάνωση αλλά και τον έλεγχο της αποδοτικότητας όσων εμπλέκονται στη διαδικασία απονομής. Με οργάνωση, στοχοθεσία και επιμονή ακόμα και εκείνες οι μάχες που μέχρι χθες θεωρούνταν χαμένες σήμερα κερδίζονται».

Ο Πρόεδρος του NAT Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος δήλωσε: «Δεν είμαστε σήμερα εδώ για να γιορτάσουμε την επιτυχία στο αυτονόητο. Βρεθήκαμε σήμερα, σ' αυτό το ιστορικό κτίριο του Πειραιά, στο NAT, τον Οργανισμό που είναι συνυφασμένος με την πρόοδο της Ελληνικής Ναυτιλίας, για να επιβεβαιώσουμε ότι η ειλικρινής, ανιδιοτελής και συστηματική προσπάθεια των εργαζομένων, των στελεχών και της πολιτικής ηγεσίας σε οποιονδήποτε δημόσιο οργανισμό, μπορεί να φέρει σύντομα, συγκεκριμένα και απτά αποτελέσματα προς όφελος της κοινωνίας και των πολιτών. Υπουργέ, πριν από 1 χρόνο με τιμήσατε με την επιλογή σας. Μου δώσατε εντολή και κατευθύνσεις για γρήγορα αποτελέσματα. Το NAT πρέπει να λειτουργήσει ως μοχλός ανάπτυξης της ναυτοσύνης. Πρέπει όμως πρώτα να κερδίσει πάλι την εμπιστοσύνη των ασφαλισμένων και των οικογενειών τους. Ξεκινήσαμε από το αυτονόητο. Κλείσαμε χιλιάδες υποθέσεις, δρομολογήσαμε την αυτοματοποίηση των διαδικασιών, την διευκόλυνση των ασφαλισμένων. Σήμερα είμαστε έτοιμοι για το επόμενο βήμα. Το NAT πρέπει να είναι το εφαλτήριο για την εξέλιξη της ελληνικής ναυτοσύνης σε σύγχρονη ανταγωνιστική μηχανή παραγωγής κοινωνικού πλούτου. Όλα όσα έγιναν μέσα σ' ένα χρόνο δεν είναι μαγικές λύσεις. Είναι η αυτονόητη εφαρμοσμένη πολιτική βούληση».

Πηγή: <https://ypergasias.gov.gr/midenistikan-oi-lixioprothesmes-kyries-syntaxeis-sto-nat/>

Β. Η αντιμετώπιση των προκλήσεων

1. Το NAT επισημαίνει ότι η αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας πρέπει **να ενταχθεί σε ένα ολιστικό πλαίσιο βιώσιμων ρυθμιστικών παρεμβάσεων της Ελληνικής πολιτείας**, που θα λαμβάνει υπόψη και θα αξιοποιεί το κεκτημένο και τις σχετικές συστάσεις του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εκλογή της Ελλάδας για πρώτη φορά στο Συμβούλιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στην 1η θέση

Στην πρώτη θέση της πρώτης κατηγορίας του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) εκλέχθηκε σήμερα Παρασκευή 10 Δεκεμβρίου 2021 η Ελλάδα, στις εκλογές που πραγματοποιήθηκαν στην έδρα του ΙΜΟ στο Λονδίνο. Έλαβε 150 ψήφους εν συνόλου 157. Στην κατηγορία αυτή εκλέγονται οι χώρες με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών. Σύμφωνα με ελληνικές διπλωματικές πηγές το αποτέλεσμα επιτεύχθηκε κατόπιν συντονισμένων προσπάθειών του Υπουργείου Εξωτερικών και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Πηγή: <https://www.liberal.gr/epikairotita/eklogi-tis-elladas-sto-symboylio-toy-diethnoys-naytiliakoy-organismoy-stin-1i-thesi>

Ομιλία του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Γιάννη Πλακιωτάκη στην Ολομέλεια της Βουλής για τη συζήτηση του Σχεδίου Νόμου «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και άλλες επείγουσες διατάξεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Αθήνα, 9 Φεβρουαρίου 2023)

«Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές

Πιστεύω ότι δεν χωρά αμφιβολία και είναι κοινή η διαπίστωση από τις συζητήσεις του νομοσχεδίου για την αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, τόσο εκείνων που προηγήθηκαν στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής αλλά και κατά τη σημερινή στην Ολομέλεια, ότι η Εθνική μας Αντιπροσωπεία βρίσκεται ενώπιον μια ιστορικής στιγμής, μιας πραγματικά τομής στο ναυτικό θεσμικό πλαίσιο, μιας ημέρας ορόσημο για κάθε φορέα, δημόσιο ή ιδιωτικό, που εμπλέκεται με οιονδήποτε τρόπο στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι της Χώρας μας.

Είχα την ευκαιρία να το επισημάνω, αλλά νιώθω υποχρεωμένος να επαναλάβω ότι ο νέος Κώδικας δεν αποτελεί μια απλή νομοθετική πρωτοβουλία, δεν συνιστά έναν απλό τυπικό νόμο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Οποιοσδήποτε προσεγγίζει το νομοσχέδιο με διάθεση απλής αντιπολιτευτικής τακτικής, επιτρέψτε μου να πω, στερεί τον εαυτό του από την ιστορικότητα της στιγμής και τη μεγαλειώδη προσφορά που ο αναμορφωμένος Κώδικας θα προσφέρει στη ναυτιλιακή μας κοινότητα και όχι μόνο. Με υπερηφάνεια μπορώ να δηλώσω ενώπιόν σας ότι ο νέος Κώδικας ήδη προσελκύει το διεθνές ενδιαφέρον και πρόκειται άμεσα μετά την ψήφισή του να αρχίσει και η έκδοση της αγγλικής του απόδοσης.

Η αναμόρφωση του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου αποτελεί, κατ' ουσία, μια ευτυχή συγκυρία πολλών παραγόντων:

- Η υπερωρίμανση των συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί στο εθνικό και διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον, νομικό και επιχειρηματικό.
- Η προ πολλού διαπιστωθείσα ανεπάρκεια του ισχύοντος Κώδικα να ανταποκριθεί στο θεσμικό ρόλο για τον οποίο θεσπίστηκε 65 ολόκληρα χρόνια πριν.
- Η συναντίληψη της περί τη ναυτιλία κοινότητας, στην οποία βεβαίως περιλαμβάνεται η ακαδημαϊκή καθώς και εξέχοντες δικαστές με εξαιρετική εμπειρία στα ναυτιλιακά δικαστικά δρώμενα, ότι απαιτείται πλέον μια ρηξικέλευθη αναθεώρηση του ιδιαίτερου αυτού μέρους του νομικού μας συστήματος.
- Την ισχυρή και αταλάντευτη βούληση της σημερινής Κυβέρνησης να παραδώσει στο ναυτιλιακό μας κόσμο ένα σύγχρονο νομοθέτημα ικανό να καλύψει θεσμικά τον εξόχως και διαρκώς μεταβαλλόμενο χώρο της σύγχρονης ναυτιλίας και, ταυτόχρονα, να συνεισφέρει ουσιαστικά στην περαιτέρω ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας».

Πηγή: <https://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/ToKtirio/Fotografiko-Archeio/#b264327e-a1fb-4cc5-8856-afa400e7984b>

2. Το NAT υπογραμμίζει ότι η αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας πρέπει **να υποστηριχθεί από πρωτοβουλίες των εταίρων της ναυτικής αγοράς εργασίας (πλοιοκτήτες και ναυτικοί), που θα λαμβάνουν υπόψη και θα αξιοποιούν ιδίως καλές πρακτικές άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

«Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σχεδίασε και υλοποίησε το 2021 καμπάνια ενημέρωσης με τίτλο «Μια θάλασσα ευκαιρίες», με στόχο την ανάδειξη των επαγγελματικών ευκαιριών που προσφέρει η επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος. Η πρωτοβουλία αυτή θα συνεχισθεί με επιμονή και υπομονή. Ωστόσο είναι απαραίτητες οι συνέργειες με την Πολιτεία για να μπορέσει η επαγγελματική δύναμη και η προοπτική του ναυτικού επαγγέλματος να βρει την ανάλογη ανταπόκριση. Σε αυτό το πλαίσιο, ενδεικτικά σας αναφέρω τη σημασία που έχει η ένταξη της αξίας του ναυτικού επαγγέλματος στον επαγγελματικό προσανατολισμό στα σχολεία».

«Γεγονός είναι ότι το κοινωνικό σύνολο δεν έχει πλήρη εικόνα για τις αναντικατάστατες, πολυεπίπεδες, εθνικής σημασίας υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος μας, στον οποίο, ως Ελλάδα, εκπροσωπούμε το 21% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 59% της ευρωπαϊκής. **Σε αυτό το πλαίσιο, οφείλουμε όλοι εμείς που ανήκουμε στη ναυτιλιακή οικογένεια να λειτουργούμε ως αγγελιοφόροι του ζωτικού ρόλου της ναυτιλίας τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.** Ένας από τους βασικούς μου στόχους, ως πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, είναι να εργαστούμε σε αυτό το πεδίο της εξωστρέφειας και της διαφώτισης της κοινής γνώμης, ώστε να γίνει αντιληπτό το στρατηγικό πλεονέκτημα της ναυτιλίας μας στην εθνική οικονομία, αλλά και το ισχυρό, αδιάλειπτο, συνεπές κοινωνικό αποτύπωμά της».

Πηγή:Μελίνα Τραυλού, «Παγκόσμιος ηγέτης η ελληνόκτητη ναυτιλία», *Forbes - Ελληνική Έκδοση «Ποσειδώνια 2022»*, Ιούνιος 2022, <https://www.capital.gr/forbes/3638619/melina-traoulou-pagkosmios-igetis-i-ellinoktiti-nautilia>

Η Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA) με αφορμή την συμπλήρωση 75 χρόνων από την ίδρυση της **θεσπίζει το ετήσιο**

«Πρόγραμμα Υποτροφιών Ναυτιλιακών Σπουδών»

Στόχος του Προγράμματος είναι η ενίσχυση οικονομικά ασθενέστερων φοιτητών, οι οποίοι επιθυμούν να συνεχίσουν τις σπουδές τους στα ναυτιλιακά και ταυτόχρονα η επιβράβευση της αριστείας.

Πηγή: <https://www.shortsea.gr/csr/programma-ypotrofiwn-eenma/>

3. Το NAT αναγνωρίζει ότι η αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρωπίνων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας πρέπει **να αξιοποιήσει τις καινοτόμες πρωτοβουλίες των οργανώσεων που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό τομέα**, όπως ενδεικτικά τις δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου¹, της ΑΜΚΕ ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ², της WISTA Hellas³ και της ΑΜΚΕ PROJECT CONNECT⁴.

Συνεργασία Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με το Ίδρυμα Ευγενίδου για τη Ναυτική Εκπαίδευση

Πρωτόκολλο συνεργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Ιδρύματος Ευγενίδου υπέγραψαν σήμερα στις 15 Απριλίου 2020 ο Υπουργός κ. Γιάννης Πλακιωτάκης και ο Πρόεδρος του Ιδρύματος κ. Λεωνίδας Δημητριάδης - Ευγενίδης. Το Πρωτόκολλο προβλέπει ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου αναλαμβάνει να εκπονήσει και να καταθέσει εισήγηση για μια ολοκληρωμένη στρατηγική διαμόρφωσης του νέου θεσμικού πλαισίου της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

«Θέλω να ευχαριστήσω το Ίδρυμα Ευγενίδου, αλλά και προσωπικά τον Πρόεδρο του κ. Λεωνίδα Δημητριάδη - Ευγενίδη, τόσο για τη συνολική διαχρονική προσφορά του στην πατρίδα μας, όσο και για την προφορά του, ειδικότερα, στη ναυτική εκπαίδευση», τόνισε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γιάννης Πλακιωτάκης.

Πηγή: <https://www.ynanp.gr/el/gr-epikoinwnias-enhmerwshs/synergasia-ypourgeioy-naytilias-kai-nhswtikhs-politikhs-me-idryma-eygenidoy-gia-th-naytikh-ekpaideysh/>

1. Το Ίδρυμα Ευγενίδου είναι ο κύριος ιδιωτικός φορέας υποστήριξης της ναυτικής εκπαίδευσης με βιβλία, υποτροφίες, δωρεές και βραβεία. Έχει εκδώσει πάνω από 140 διδακτικά βιβλία για τη ναυτική εκπαίδευση, ενώ από το 1990 χορηγεί υποτροφίες σε αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος για μετεκπαίδευση στο εξωτερικό και πραγματοποιεί πολυάριθμες δωρεές σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (<https://www.eef.edu.gr/el/to-idryma/naytiki-ekpaideysi/istoriko/>).

2. Η Εταιρεία Κοινωνικής Προσφοράς Ελληνικού Εφοπλισμού 'ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ' είναι μια μη Κερδοσκοπική Αστική Εταιρεία που ιδρύθηκε το 2016 από την ΕΕΕ για να προωθήσει συστηματικές και οργανωμένες πρωτοβουλίες πανελλήνιας εμβέλειας που αναδεικνύουν το αποτύπωμα προσφοράς της ναυτιλιακής κοινότητας στην χώρα (<https://www.syn-enosis.gr/>).

3. Η WISTA Hellas είναι μη κερδοσκοπικό σωματείο που ιδρύθηκε στην Ελλάδα το 1993, επιδιώκοντας την ενδυνάμωση των γυναικών και την ίση εκπροσώπηση των φύλων στη ναυτιλία, στο εμπόριο και στα logistics (<https://wistahellas.gr/el>).

4. Η PROJECT CONNECT είναι μια μη Κερδοσκοπική Αστική Εταιρεία που ιδρύθηκε το 2015 με όραμα τη βιωσιμότητα της Ελληνικής ναυτιλίας και τη συνέχιση της ναυτικής παράδοσης στην Ελλάδα μέσω της εκπαίδευσης της νέας γενιάς, προκειμένου να είναι ανταγωνιστική στην διεθνή αγορά (<https://www.project-connect.gr/>).

4. Το NAT επισημαίνει ότι η αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας πρέπει **να αξιοποιήσει την υψηλή εκπαιδευτική και ερευνητική τεχνογνωσία της Ελληνικής ακαδημαϊκής κοινότητας στους τομείς της ναυτιλίας και της κοινωνικής διοίκησης**, καθώς οι απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος γίνονται όλο και πιο σύνθετες.

Μανώλης Τσικαλάκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

«Σύγχρονοι managers οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού»

Η Εμπορική Ναυτιλία σε όλον τον πολιτισμένο και εξελιγμένο κόσμο, αναπτύχθηκε σύμφωνα με τις ανάγκες των ανθρώπων και οι Ναυτικοί, όλων των εθνικοτήτων και όλων των ειδικοτήτων, δραστηριοποιούνταν από τους αρχαιότερους χρόνους σε ένα έτσι και αλλιώς παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, ενώνοντας κουλτούρες, αγορές, πολιτισμούς, θρησκείες κ.α. Από τους πρώτους όπως είναι γνωστό, πρωτοπόροι και αδι-αμφισβήτητοι πρωτεργάτες του ναυτιλιακού αυτού θαύματος ήταν και παραμένουν, οι Έλληνες Ναυτικοί, οι Έλληνες Αξιωματικοί.

Σε αυτό λοιπόν το διεθνές και πολύ απαιτητικό περιβάλλον δραστηριοποιούνται επά-ξια οι Έλληνες Ναυτικοί, με τους καταξιωμένους Αξιωματικούς μας και λειτουργούν ως οι ενδιάμεσοι συνδετικοί κρίκοι μεταξύ εταιρειών, ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων, Λιμενικών και Προξενικών Αρχών και εμπορικών δικτύων. Πάντα με αυξημένο αίσθημα ευθύνης, εξειδικευμένες τεχνικές, ναυτιλιακές και σύγχρονου management γνώσεις, αφού με την εξέλιξη της τεχνολογίας ακολούθησε στην πορεία των σύγχρο-νων χρόνων και η άνθηση του Marketing, των Δημοσίων Σχέσεων, της Διαχείρισης Κρίσεων, των Πιστοποιημένων Υπηρεσιών και της Ασφαλούς Διαχείρισης.

Ο ρόλος των σύγχρονων Αξιωματικών αναβαθμίστηκε, ξέφυγε πλέον από τα παρα-δοσιακά πρότυπα, έχει αλλάξει σημαντικά και αναζήτησε το ρόλο του μέσα στο νέο, σύγχρονο περιβάλλον, μαζί και οι απαιτήσεις των εταιρειών και των φορέων. Σήμερα οι Αξιωματικοί των πλοίων είναι σύγχρονοι managers και καλούνται να διαδραματί-σουν έναν πιο σύνθετο ηγετικό και διοικητικό ρόλο και οι γνώσεις τους μπορούν να είναι εξαιρετικά πολύτιμες. Συμμετέχοντας στη ζωτική ανάπτυξη της εταιρείας που εργάζονται, είναι επίσης υπεύθυνοι για την οικονομική και εμπορική πολιτική της, την υποβολή εκθέσεων, τη διασφάλιση των περιουσιακών της στοιχείων, αλλά και την καλή της φήμη.

Πηγή: [ΜΑΝΩΛΗΣ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ: Σύγχρονοι managers οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού - ShippingTV](#)

5. Το NAT εντοπίζει την **ανάγκη αξιοποίησης των διαχρονικών πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας**, όπως αποτυπώνονται ιδίως:

- στην **Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Πράσινη Βίβλος - Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση»** (2006)¹
- στην **Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018»** (2009)²
- στη Δήλωση των Αθηνών του Συμβουλίου Υπουργών *“Για την Ενδιάμεση Αξιολόγηση της Ανακοίνωσης της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018»”* (2014)³
- στη Δήλωση της Μάλτας του Συμβουλίου Υπουργών *“Για τις Προτεραιότητες της Πολιτικής Θαλάσσιων Μεταφορών μέχρι το 2020”* (2017)⁴
- στην **Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα - Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»** (2020)⁵.

Παράλληλα, κάθε πρωτοβουλία άμεσης ή έμμεσης επίδρασης στους ανθρώπινους πόρους της Ελληνικής ναυτιλίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη και να τηρεί τις σχετικές Αρχές του *Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων* (ΕΠΚΔ)⁶.

1. Η Πράσινη Βίβλος του 2006 σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής επικεντρώθηκε στην επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών (http://publications.europa.eu/resource/cellar/504328d1-53ef-4c44-bd2d-27884648d73f.0003.02/DOC_2).

2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0008&from=EN>.

3. [Council_Conclusion_Athens_Declaration.pdf](#) (ynanp.gr).

4. [Valletta Declaration on Improving Road Safety](#) (ynanp.gr).

5. EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu).

6. Ο *Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων* (ΕΠΚΔ) διακηρύχθηκε πανηγυρικά από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή στην *Κοινωνική Διάσκεψη Κορυφής για τη Δίκαιη Απασχόληση και την Ανάπτυξη* (Γκέτεμποργκ, 17 Νοεμβρίου 2017), εισάγοντας είκοσι κύριες Αρχές σε τρεις τομείς: α) Ίσες ευκαιρίες και πρόσβαση στην αγορά εργασίας, β) Δίκαιοι όροι εργασίας, γ) Κοινωνική προστασία και ένταξη. Η εφαρμογή του προωθείται σύμφωνα με το από Μαρτίου 2021 *Σχέδιο Δράσης* που προβλέπει συγκεκριμένες ενέργειες για την υλοποίηση των Αρχών του ως κοινή προσπάθεια των Κρατών Μελών και της Ε.Ε., με την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και της κοινωνίας των πολιτών. Βλ. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles_el#documents.

Θεμελιώδεις Αρχές του ΕΠΚΔ

Αρχή 1. Εκπαίδευση, κατάρτιση και διά βίου μάθηση

Κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα σε ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση, κατάρτιση και διά βίου μάθηση προκειμένου να διατηρήσει και να αποκτήσει δεξιότητες που θα του επιτρέψουν να συμμετέχει πλήρως στην κοινωνία και να διαχειρίζεται με επιτυχία τις αλλαγές στην αγορά εργασίας.

Αρχή 2. Ισότητα των φύλων

Η ίση μεταχείριση και οι ίσες ευκαιρίες για γυναίκες και άνδρες πρέπει να διασφαλίζονται και να προωθούνται σε όλους τους τομείς, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη συμμετοχή στην αγορά εργασίας, τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης και την εξέλιξη της σταδιοδρομίας.

Αρχή 4. Ενεργός υποστήριξη για την εξεύρεση απασχόλησης

α. Κάθε άνθρωπος έχει δικαίωμα σε έγκαιρη και εξατομικευμένη συνδρομή με στόχο τη βελτίωση των προοπτικών του για απασχόληση ή αυτοαπασχόληση. Στη βοήθεια αυτή περιλαμβάνεται το δικαίωμα στήριξης με σκοπό την αναζήτηση εργασίας, την κατάρτιση και την επανειδίκευση. Κάθε άνθρωπος δικαιούται να μεταφέρει τα δικαιώματά του όσον αφορά την κοινωνική προστασία και την κατάρτιση σε περίπτωση επαγγελματικής μετάβασης.

β. Οι νέοι έχουν δικαίωμα σε συνεχή εκπαίδευση, μαθητεία, άσκηση ή προσφορά εργασίας καλής ποιότητας εντός 4 μηνών από τη στιγμή που καθίστανται άνεργοι ή εξέρχονται από την εκπαίδευση.

γ. Οι άνεργοι έχουν δικαίωμα σε εξατομικευμένη, αδιάλειπτη και συνεπή στήριξη. Οι μακροχρόνια άνεργοι έχουν δικαίωμα σε αναλυτική ατομική αξιολόγηση το αργότερο στους 18 μήνες ανεργίας.

Αρχή 8. Κοινωνικός διάλογος και συμμετοχή των εργαζομένων

Ζητείται η γνώμη των κοινωνικών εταίρων όσον αφορά τη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών στους τομείς της οικονομίας, της απασχόλησης και των κοινωνικών ζητημάτων, σύμφωνα με τις εθνικές πρακτικές. Οι κοινωνικοί εταίροι ενθαρρύνονται να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συλλογικές συμβάσεις επί των ζητημάτων που τους αφορούν, με σεβασμό της αυτονομίας τους και του δικαιώματος συλλογικής δράσης.

Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

Γνωμοδότηση «Προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών και της Πρόσληψης και Εκπαίδευσης των Ναυτικών» (2005)

6. Το επάγγελμα του ναυτικού

«6.1. Αναγνωρίζεται ότι υπάρχει αυξανόμενη γήρανση του ανθρώπινου δυναμικού και ότι τα σημερινά επίπεδα των προσλήψεων δεν επαρκούν για την αντικατάσταση του σημερινού αριθμού ναυτικών της ΕΕ. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τους ανώτερους αξιωματικούς, οι οποίοι δεν προσλαμβάνονται μόνο σε σκάφη με σημαίες κρατών μελών της ΕΕ, αλλά έχουν ζήτηση και σε πλοία με ξένες σημαίες. Δεδομένου του χρόνου που απαιτείται για να εκπαιδευτούν αυτά τα άτομα και για να αποκτήσουν την απαραίτητη πείρα, πρέπει να αναγνωριστεί ότι η κατάσταση αρχίζει πλέον να γίνεται κρίσιμη σε ορισμένα κράτη μέλη.

6.2. Η ελκυστικότητα της ναυτικής σταδιοδρομίας φαίνεται ότι διαφέρει σημαντικά ανάμεσα στα κράτη μέλη της ΕΕ. Οι διαφορές αυτές είναι ίσως συνέπεια των διαφορετικών οικονομικών συνθηκών, γεωγραφικών θέσεων ή πολιτιστικών παραδόσεων.

6.3. Έχει διατυπωθεί ο ισχυρισμός ότι οι νέοι είναι όλο και πιο απρόθυμοι να περνούν μεγάλες χρονικές περιόδους στη θάλασσα, επειδή το θεωρούν κοινωνικά και οικονομικά μη ελκυστικό. Ωστόσο, λίγα είναι τα επαγγέλματα που παρέχουν παρατεταμένες περιόδους αδείας, για να μπορεί το άτομο να επιδίδεται σε ψυχαγωγικές δραστηριότητες και ταξίδια.

6.4. Υπάρχουν εμπειρικά στοιχεία από το Ηνωμένο Βασίλειο, που δείχνουν πως όπου υπάρχουν αποτελεσματικές εκστρατείες προώθησης, που παρέχουν καλύτερη γνώση της σταδιοδρομίας στον ναυτιλιακό κλάδο, εκεί υπάρχει και επαρκής αριθμός αιτήσεων από νέους ανθρώπους για τις προσφερόμενες θέσεις ασκουμένων.

6.5. Προς όφελος της βιωσιμότητας των βιομηχανιών των ναυτιλιακών υποδομών και ως τμήμα μιας εκστρατείας προώθησης για την προσέλκυση νέων στο επάγγελμα του ναυτικού, είναι σημαντικό να προσφέρεται «σταδιοδρομία στη ναυτιλία» και όχι «σταδιοδρομία στη θάλασσα». Κατ' αυτόν τον τρόπο γίνεται σαφές ότι οι ευκαιρίες που διατίθενται είναι ευρύτερες και μειώνεται η αντίσταση των νέων και των γονέων τους σε μια σταδιοδρομία σ' αυτόν τον κλάδο.

6.6. Στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση, εκτός από την τήρηση των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (Σύμβαση STCW) και του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (Κώδικας ISM), πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα μαθήματα προσαρμόζονται στις εξελίξεις, ανταποκρίνονται στις ανάγκες του κλάδου και εφοδιάζουν το άτομο για τις τεχνολογικές αλλαγές.

6.7. Οι ναυτικοί από τον αλιευτικό και τον στρατιωτικό κλάδο αποτελούν μία χρήσιμη, εάν και περιορισμένη, δεξαμενή πρόσθετου ανθρώπινου δυναμικού για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Λόγω της συρρίκνωσης τόσο της αλιευτικής βιομηχανίας όσο και των Πολεμικών Ναυτικών της ΕΕ, οι διαθέσιμοι ναυτικοί για πρόσληψη στον ναυτιλιακό τομέα, είτε στη θάλασσα είτε στην ξηρά, μειώνονται. Οι σημαντικές μειώσεις του όγκου του κοινοτικού αλιευτικού στόλου είναι απίθανο να παράσχουν αξιόλογους αριθμούς εργαζομένων, λόγω της γήρανσης του ανθρώπινου δυναμικού.

6.8. Η διατήρηση κοινοτικών πληρωμάτων είναι, επίσης, σημαντική για την διατήρηση μιας ευρωπαϊκής βάσης ναυτικών δεξιοτήτων. Εξάλλου, τα ευρωπαϊκά πληρώματα μπορούν να αποτελέσουν αξιόλογη πηγή για την πρόσληψη αξιωματικών μέσω κατάλληλης κατάρτισης.»

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

«Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018» (2009)

Ανθρώπινοι πόροι, ναυτική τέχνη και ναυτιλιακή τεχνογνωσία

«Κατά τις τελευταία έτη, στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν δημιουργηθεί πολλές θέσεις απασχόλησης, άμεσα και έμμεσα. Περίπου 70% των θέσεων απασχόλησης στους ναυτιλιακούς κλάδους είναι θέσεις έντασης γνώσεων και υψηλής ποιότητας στην ξηρά. Η αυξανόμενη έλλειψη επαγγελματιών της ναυτιλίας, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων ενέχει τον κίνδυνο να χαθεί η κρίσιμη μάζα ανθρώπινων πόρων που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων εν γένει.

Υπάρχει γνήσιο ενδιαφέρον από την ΕΕ να τονίσει στους Ευρωπαίους την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελματιών, με δράσεις στις οποίες συμπεράττουν, ανάλογα με την περίπτωση, η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι ίδιοι οι κλάδοι.

Οι κοινοτικές δράσεις πρέπει να στοχεύουν, ιδίως, στα εξής:

- Θέσπιση θετικών μέτρων που διευκολύνουν τις προοπτικές δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων, που δίδουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη προηγμένων δεξιοτήτων και προσόντων των Ευρωπαίων αξιωματικών, ώστε να βελτιώσουν τις προοπτικές απασχόλησής τους, και που εξασφαλίζουν ότι τα κατώτερα πληρώματα μπορούν να έχουν καλή εξέλιξη σταδιοδρομίας ώστε να γίνουν αξιωματικοί.

- Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και της ναυτικής σταδιοδρομίας, βελτίωση της επίγνωσης των ευκαιριών απασχόλησης, διευκόλυνση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων σε όλη την Ευρώπη και ενθάρρυνση των βέλτιστων πρακτικών στις εκστρατείες προώθησης και προσλήψεων.

- Υποστήριξη των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) όσον αφορά τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων, ώστε να εξασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, η δέουσα εφαρμογή στην ΕΕ και παγκοσμίως των κατευθυντηρίων γραμμών για τη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, εγκατάλειψης, τραυματισμού ή θανάτου των ναυτικών, καθώς και των όρων άδειας παραμονής στην ξηρά.

- Περαιτέρω ενέργειες με βάση την Ανακοίνωση της Επιτροπής για την επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην ΕΕ.

- Προώθηση της καλύτερης χρήσης των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Υποστήριξη της διάθεσης δορυφορικών ευρυζωνικών επικοινωνιών σε τομείς όπως η υγειονομική περίθαλψη στα πλοία, η μάθηση εξ αποστάσεως, και οι προσωπικές επικοινωνίες.

- Εφαρμογή μέτρων απλούστευσης, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των πλοιάρχων και των ανώτερων αξιωματικών στα πλοία.

Εν προκειμένω, χρειάζεται να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των όρων απασχόλησης των Ευρωπαϊκών ναυτικών και της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου. Θα συσταθεί μια ειδική επιχειρησιακή ομάδα, με αποστολή να επισημάνει τρόπους για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Η διατήρηση υψηλών προτύπων εκπαίδευσης και των επαγγελματικών ικανοτήτων των πληρωμάτων είναι απαραίτητη προκειμένου οι ναυτιλιακές δραστηριότητες να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας και σεβασμού προς το περιβάλλον. Επομένως, είναι ανάγκη η ΕΕ και τα κράτη μέλη της να προβλέψουν το ενδεδειγμένο πλαίσιο για την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων, με μέτρα που αποσκοπούν, ιδίως, στα εξής:

- Εξασφάλιση πλήρους επιβολής των διεθνών και κοινοτικών απαιτήσεων βάσει της Διεθνούς Σύμβασης «Περί προτύπων εκπαίδευσης των ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών (STCW)», από όλες τις χώρες που χορηγούν πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών.

- Ουσιαστική συμβολή στην αναθεώρηση της Σύμβασης STCW, χρησιμοποιώντας τα κοινοτικά νομοθετικά μέσα προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η ταχεία θέση σε ισχύ της αναθεωρημένης σύμβασης, όσο και η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή της.

- Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών ιδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσης για την αναβάθμιση των ικανοτήτων των ναυτικών και την προσαρμογή των αναγκαίων προϋποθέσεων στις σημερινές απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου (υπερσύγχρονα πλοία, ΤΠΕ και ασφάλεια).

- Σύμπραξη με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τον κλάδο, με σκοπό την καθιέρωση «ναυτικών πιστοποιητικών αριστείας» (ευρωπαϊκές ναυτικές μεταπτυχιακές σπουδές), που μπορούν ακόμη και να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της STCW. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να εξεταστεί η δημιουργία ενός δικτύου κέντρων αριστείας για τη ναυτική κατάρτιση στην Ευρώπη (Ευρωπαϊκή Ναυτική Ακαδημία).

- Πρόβλεψη, για την εκπαίδευση των αξιωματικών, ενός συστήματος τύπου «Έρασμος» για ανταλλαγές μεταξύ των ιδρυμάτων ναυτικής κατάρτισης των κρατών μελών.

- Προώθηση, από κοινού με τον κλάδο, όπου χρειάζεται με την παροχή κινήτρων, την πρόβλεψη θέσεων ασκουμένων δοκίμων στα πλοία, κατά τη διάρκεια των σπουδών τους σε ευρωπαϊκά ινστιτούτα κατάρτισης.

Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, η πρώτη προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να εξασφαλίσει την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 της ΔΟΕ, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία. Η Συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή βασικών στοιχείων της εν λόγω σύμβασης καταδεικνύει την ευρεία στήριξη από πλευράς του κλάδου σε αυτόν τον τομέα.

Οι ενέργειες της ΕΕ και των κρατών μελών της πρέπει να αποσκοπούν στα εξής:

- Επιδίωξη ταχείας επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 από τα κράτη μέλη και έγκαιρη έγκριση της πρότασης της Επιτροπής που βασίζεται στη συμφωνία του κλάδου για την εφαρμογή των βασικών της στοιχείων στο κοινοτικό δίκαιο.

- Εξασφάλιση της αποτελεσματικής επιβολής των νέων κανόνων, με κατάλληλα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις ελέγχου από το κράτος σημαίας και το κράτος λιμένα.
- Προώθηση της ανάπτυξης ενός πλαισίου βάσει στόχων για την ασφαλή επάνδρωση των πλοίων, με το οποίο να αντιμετωπίζεται, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα της κόπωσης και των κατάλληλων συνθηκών τήρησης φυλακών.
- Προώθηση και στήριξη της έρευνας που ασχολείται με τον ανθρώπινο παράγοντα, ένα πολύπλοκο και πολυδιάστατο ζήτημα που επηρεάζει την καλή διαβίωση των ναυτικών, συχνά με άμεσες συνέπειες στη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.
- Εξέταση του ενδεχομένου λήψης μέτρων για τη βελτίωση της υγειονομικής περίθαλψης στα πλοία.»

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

"Εκπαίδευση και Πρόσληψη των Ναυτικών" (2011)

3.1.2. Εκστρατείες πληροφόρησης και συναφή μέτρα προώθησης της απασχόλησης

«Μια από τις πλέον επείγουσες δράσεις που απαιτούνται για να προσελκύσει το επάγγελμα του ναυτικού τους νέους είναι να αναβαθμισθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση, η Επιτροπή συνιστά την διοργάνωση συντονισμένων εκστρατειών πληροφόρησης και σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Παρόμοιες εκδηλώσεις έχουν ήδη οργανωθεί σε ορισμένα κράτη μέλη και έχουν αποδείξει ότι αποτελούν αξιόλογα μέσα ανάδειξης των θετικών πλευρών των ναυτιλιακών επαγγελμάτων και πληροφόρησης των νέων για τις ευκαιρίες που προσφέρουν και για την εξέλιξη της σταδιοδρομίας τους ως ναυτικοί. Εφόσον οι ευκαιρίες που υπάρχουν στην απασχόληση ναυτικών σε ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σχετικών με τη ναυτιλία είναι θετικό στοιχείο για την επιλογή μιας τέτοιας σταδιοδρομίας, οι εκστρατείες πληροφόρησης θα είναι μια καλή ευκαιρία να διαφημιστούν οι διέξοδοι σταδιοδρομίας για τους ναυτικούς της ΕΕ, από την πρώτη απασχόλησή τους σε πλοίο έως τις προσφερόμενες θέσεις εργασίας στην ξηρά μετά από κάποιο εύλογο αριθμό ετών υπηρεσίας στη θάλασσα. Επίσης, οι εκστρατείες πληροφόρησης μπορούν να συμβάλουν στην προσέλκυση στο ναυτιλιακό κλάδο νέων με τα κατάλληλα προσόντα και στη μείωση του αριθμού μαθητευομένων που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους πριν τις ολοκληρώσουν. Τέλος, οι εκστρατείες - οι οποίες θα διεξαχθούν στα κράτη μέλη και θα προσαρμοσθούν στις ιδιαίτερες συνθήκες τους - θα δώσουν την κατάλληλη ευκαιρία για να προωθηθεί η πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα στην ΕΕ.»

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

«Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα - Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» (2020)

Εμβληματικός τομέας 9 - Δίκαιη και ισότιμη κινητικότητα για όλους

«1. Ο πολυτιμότερος πόρος του τομέα είναι σαφώς το ανθρώπινο δυναμικό του, και η βιώσιμη και έξυπνη μετάβαση δεν θα είναι δυνατή χωρίς τη στήριξη και τον ενστερνισμό από την πλευρά των **εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών**. Ωστόσο, ορισμένα τμήματα του τομέα των μεταφορών αντιμετωπίζουν συχνά δύσκολες συνθήκες εργασίας. Οι επισφαλείς συνθήκες εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των πολλών ωρών εργασίας, του χρόνου που περνούν οι εργαζόμενοι μακριά από το σπίτι τους και της χαμηλόμισθης εργασίας, επιδεινώνονται από τη μη τήρηση των εφαρμοστέων προτύπων εργασίας και τη μη δέουσα επιβολή τους. Η παροχή υψηλότερων κοινωνικών προτύπων θα μπορούσε να συμβάλει άμεσα στην αντιστροφή της τρέχουσας γενικής έλλειψης ελκυστικότητας του τομέα. Η γήρανση του εργαζόμενου πληθυσμού είναι ταχεία και σε ορισμένα επαγγέλματα είναι ήδη ιδιαίτερα αισθητές οι σημαντικές ελλείψεις εργατικού δυναμικού¹. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών επιδεινώθηκαν από την πανδημία COVID-19. Υπάρχει κίνδυνος περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης, αν δεν ληφθούν μέτρα.

2. Γι' αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης **μέτρων σχετικά με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς για να ενισχύσει το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων**, να διασφαλίσει την ορθή υλοποίησή του και να καταστήσει πιο σαφή τα εφαρμοστέα κοινωνικά δικαιώματα, σύμφωνα με τα διάφορα μέσα που διατίθενται για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να προωθήσει υψηλά κοινωνικά πρότυπα, παραδείγματος χάρη, στον τομέα των αερομεταφορών ο οποίος αντιμετωπίζει ειδικές προκλήσεις, και θα συνεργαστεί με την Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας για να στηρίξει τα κράτη μέλη κατά την επιβολή της σχετικής νομοθεσίας. Στο διεθνές πεδίο, η Επιτροπή θα ασκήσει πιέσεις για την επίτευξη προόδου στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και άλλων διεθνών θεσμικών οργάνων για τη διασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου και έγκαιρων αλλαγών πληρωμάτων, ειδικότερα κατά τη διάρκεια μιας παγκόσμιας πανδημίας.

3. Οι αλλαγές στον τομέα, και ιδίως όσες αφορούν τον αυτοματισμό και την ψηφιοποίηση, εγείρουν πολλές νέες προκλήσεις. Ως προς τις θέσεις εργασίας στον τομέα των μεταφορών, ιδίως τις θέσεις χαμηλής και μέσης ειδίκευσης, μπορεί να υπάρχει **κίνδυνος εξάλειψής τους λόγω του αυτοματισμού και της στροφής προς μεγαλύτερη βιωσιμότητα**. Ταυτόχρονα, ο συνεχιζόμενος ψηφιακός μετασχηματισμός δημιουργεί νέες ευκαιρίες, όπως ένα βελτιωμένο περιβάλλον εργασίας και ποιοτικές θέσεις εργασίας που θα μπορούσαν να γίνουν ελκυστικότερες για τις γυναίκες και τους νέους. Επομένως, είναι απαραίτητη μια αξιόπιστη οδός **δίκαιης μετάβασης για τους εργαζόμενους στις μεταφορές**. Η Επιτροπή θα εκδώσει συστάσεις για τη μετάβαση στον αυτοματισμό και την ψηφιοποίηση και για τα μέσα περιορισμού των επιπτώσεών τους στους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών.

1. Για παράδειγμα, η Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών επισήμανε το 2019 ότι το ένα πέμπτο των θέσεων οδηγών δεν έχουν καλυφθεί στον ευρωπαϊκό τομέα οδικών μεταφορών.

4. Τέλος, για να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη έλλειψη ειδικευμένων εργαζομένων, η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου των μεταφορών και τους κοινωνικούς εταίρους να συμβάλουν στην υλοποίηση του θεματολογίου **δεξιοτήτων** για την Ευρώπη για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα¹ και, ειδικότερα, να πάρουν μέρος στο Σύμφωνο για τις Δεξιότητες. Οι ενδιαφερόμενοι του τομέα των μεταφορών θα πρέπει να δημιουργήσουν επίσης περαιτέρω θέσεις μαθητείας, να γίνουν μέλη της Ευρωπαϊκής συμμαχίας για θέσεις μαθητείας και να συμμετάσχουν ενεργά στην ευρωπαϊκή εβδομάδα επαγγελματικών δεξιοτήτων.

5. Η Επιτροπή θα εφαρμόσει δεόντως τη **συνεκτίμηση της διάστασης της ισότητας** στις πρωτοβουλίες πολιτικής σχετικά με τις μεταφορές και θα συνεχίσει να στηρίζει τη συνεργασία των ενδιαφερόμενων μερών και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μέσω της πλατφόρμας «More Women in Transport - Platform for Change» (Περισσότερες γυναίκες στις μεταφορές - Πλατφόρμα για αλλαγή) για την αύξηση του αριθμού των γυναικών σε επαγγέλματα στον τομέα των μεταφορών. Θα στηρίξει επίσης την ευαισθητοποίηση σε θέματα ισότητας μέσω της δημιουργίας και της υποστήριξης ενός δικτύου πρεσβευτών για την πολυμορφία. Οποιαδήποτε μελλοντική πρόταση για τις μεταφορές θα συμμορφώνεται με τις Στρατηγικές της Επιτροπής για την Ισότητα και την Αναπηρία.»

1. COM (2020) 274 final, «Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα (2020)».

6. Το NAT υπογραμμίζει την **ανάγκη συστηματικής αξιοποίησης των χρηματοδοτικών μηχανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας**, όπως αποτυπώνονται ιδίως:

i. Στο «**Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021-2027**» (*Multiannual Financial Framework 2021-2027*)¹, που θεμελιώθηκε με τον Κανονισμό για τον καθορισμό του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου (ΠΔΠ) της ΕΕ για την περίοδο 2021-2027² και θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τις γενικές ρήτρες του Κανονισμού 2021/1060³ και τις ειδικές ρήτρες των Κανονισμών 2021/1057⁴ και 2021/1058⁵.

Ο Κανονισμός προβλέπει μακροπρόθεσμο προϋπολογισμό ύψους 1.074.3 δισ. € για την ΕΕ των 27 σε τιμές 2018, που εξυπηρετεί τους ακόλουθους Θεματικούς Στόχους⁶:

- ☐ Ενιαία Αγορά, Καινοτομία και Ψηφιακή Οικονομία
- ☐ Συνοχή, ανθεκτικότητα και αξίες
- ☐ Φυσικοί πόροι και περιβάλλον
- ☐ Μετανάστευση και διαχείριση των συνόρων
- ☐ Ασφάλεια και άμυνα
- ☐ Γειτονικές χώρες και υπόλοιπος κόσμος
- ☐ Ευρωπαϊκή δημόσια διοίκηση.

ii. Στον **Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας** (*Recovery and Resilience Facility*), που θεμελιώθηκε με τον Κανονισμό 2021/241⁷ ως βασικό εργαλείο του Μέσου Ανάκαμψης («*Next Generation EU*») της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο Μηχανισμός έχει προϋπολογισμό 672.5 δισ. ευρώ για την περίοδο 2021-2025 (εκ των οποίων 360 δισ. ευρώ για δάνεια και 312,5 δισ. ευρώ για επιχορηγήσεις) και στοχεύει την προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της ΕΕ με τη βελτίωση της ανθεκτικότητας και της ικανότητας προσαρμογής των Κρατών Μελών, τον μετριασμό των

1. Το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο της ΕΕ καθορίζει ουσιαστικά τους πόρους που μπορεί να επενδύσει η Ευρωπαϊκή Ένωση σε διάστημα πέντε έως επτά ετών σε έργα και προγράμματα που ενισχύουν το μέλλον της Ευρώπης.

2. Βλ. Κανονισμός 2020/2093 του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2020 για τον καθορισμό του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου 2021 έως 2027, OJ L 433/22.12.2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A32020R2093>.

3. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 2021 για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων.

4. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 2021 περί ιδρύσεως του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+ (ΕΚΤ+) και καταργήσεως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1296/2013.

5. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1058 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Ιουνίου 2021 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής.

6. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/29/multiannual-financial-framework>.

7. Βλ. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΕΕ L 57/18.2.2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32021R0241>.

κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων της κρίσης του COVID-19 και την υποστήριξη της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης που αποσκοπούν στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας στην Ευρώπη έως το 2050, ώστε να συνεισφέρει στην αποκατάσταση του αναπτυξιακού δυναμικού των οικονομιών της Ένωσης, να ενισχύσει τη δημιουργία θέσεων εργασίας μετά την κρίση και να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ο Μηχανισμός εξασφαλίζει μη επιστρεπτέα χρηματοδοτική στήριξη (επιχορηγήσεις υπέρ κυρίως των χωρών με χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα και με υψηλό ποσοστό ανεργίας, ώστε να αντικατοπτρίζονται οι μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν) και δάνεια (θα συμπληρώνουν τις επιχορηγήσεις και θα προσφέρονται με αντάλλαγμα πρόσθετες μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις) προς τα Κράτη Μέλη για τη στήριξη των δημόσιων επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων, που καθιστούν τις οικονομίες των κρατών μελών ανθεκτικότερες και καλύτερα προετοιμασμένες για το μέλλον. Ενισχύει, επομένως, τα Κράτη Μέλη να ανταποκριθούν στις οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν στον απόηχο της κρίσης του COVID-19, με ακόμα πιο ουσιαστικό τρόπο, σε διάφορους κρίσιμους τομείς, όπως κοινωνικά θέματα, **θέματα που σχετίζονται με την απασχόληση, τις δεξιότητες, την εκπαίδευση**, την έρευνα και την καινοτομία, θέματα υγείας, θέματα που σχετίζονται με το επιχειρηματικό περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης της δημόσιας διοίκησης και του χρηματοπιστωτικού τομέα. Επίσης, διασφαλίζει την εστίαση των εν λόγω επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων στις προκλήσεις και τις επενδυτικές ανάγκες που σχετίζονται με την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτόν μια βιώσιμη ανάκαμψη που θα συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας και την μείωση της εξάρτησης της ΕΕ μέσω της διαφοροποίησης βασικών αλυσίδων εφοδιασμού.

Γ. Η συμβολή του NAT στην αντιμετώπιση των προκλήσεων

Το NAT θα συνεχίσει τις διαχρονικές δραστηριότητες του - ως ο πλέον emblematicός δημόσιος οργανισμός υποστήριξης των Ελλήνων ναυτικών στη χώρα μας - για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής Ναυτιλίας, προωθώντας καινοτομικές πρωτοβουλίες σε πεδία υψηλής προτεραιότητας για τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτικής αγοράς εργασίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Αθανασίου Λ. και Αντάπασης Α. (2020): *Ναυτικό Δίκαιο*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Αμίτσης Γ. (2010): «Οι στρατηγικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα εθνικά συνταξιοδοτικά συστήματα», σελ. 175-202, σε Γ. Αμίτση, Α. Αναγνώστου - Δεδούλη και Γ. Κατρούγκαλου (επ.), *Το Ελληνικό Σύστημα Ασφαλιστικής Προστασίας - Η Μεταρρύθμιση των πυλώνων της δημόσιας και της επαγγελματικής ασφάλισης υπό το πρίσμα του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Αμίτσης Γ. (2016): *Εμβληματικές πρωτοβουλίες διαφύλαξης της κοινωνικής συνοχής την εποχή των Μνημονίων - Το υπόδειγμα της Εθνικής Στρατηγικής Κοινωνικής Ένταξης*, Επιστημονική Σειρά «Η Μεταρρύθμιση του Κοινωνικού Κράτους» Νο. 1, Παπαζήσης, Αθήνα

Αμίτσης Γ. (2019): «Η θεσμική προστασία της οικογένειας στο Ελληνικό Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλειας», *Επιστήμη και Κοινωνία*, Ειδικό Θεματικό Τεύχος «Οικογενειακή Πολιτική στην Ελλάδα: Τάσεις προκλήσεις και προοπτικές», 39, σελ. 52-77.

Αμίτσης Γ., Ληξουριώτης Γ. και Πετρόγλου Π. (επ.) (2004): *Τα επαγγελματικά συστήματα ασφάλισης και ζητήματα εργατικού δικαίου από την ομαδική ιδιωτική ασφάλιση*, Α.Ν. Σάκουλας, Αθήνα

Αναγνώστου - Δεδούλη Α. και Παπαρρηγοπούλου Π. (επ.) (2016): *Η κοινωνική ασφάλιση ως προϋπόθεση οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής - Ασφαλιστική μεταρρύθμιση και κρίση*, Παπαζήσης, Αθήνα

Βλάχος Γ. και Μποβιάτσης Μ. (2020): *Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο της Ναυτιλίας*, UNIBOOKS, Αθήνα

Γερασίμου Ν. (2022): *Το θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας - Κεφάλαια εξωτερικού και αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με το «παράλληλο» νηολόγιο*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Γιαννίτσης Τ. (2020): *Ασφαλιστικό, Ανάπτυξη, Μακροοικονομία - Οι κρίσιμες διασυνδέσεις*, Πατάκης, Αθήνα

Γράτσος Γ. (2013): *Αναπτυξιακή Εθνική Ναυτιλιακή Στρατηγική*, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Πειραιάς, https://nee.gr/downloads/318HCS_SHIPPING_POLICY_revised_25-9-14.pdf

Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά (2015): *Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης σε περιόδους οικονομικής αστάθειας*, Πρακτικά του Διεθνούς Συνεδρίου Ναυτικού Δικαίου (Πειραιάς, 10-12.10.2013), Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη

Δουκάκης Κ. (2019): *Η ανάπτυξη του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης 1830-2008 - Οράματα, προσδοκίες και ματαιώσεις*, Επιστημονική Σειρά «Η Μεταρρύθμιση του Κοινωνικού Κράτους» Νο. 7, Παπαζήσης, Αθήνα

Ελληνική Δημοκρατία (2021): «Ελλάδα 2.0», Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, Αθήνα, <https://greece20.gov.gr/to-plires-sxedio/>

Ελληνική Στατιστική Αρχή - ΕΛΣΤΑΤ (2022): Αποτελέσματα Απογραφής Εμπορικών Πλοίων και Πληρωμάτων της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2020, Αθήνα, <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA12/2020>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2022): Ετήσια Έκθεση 2021-2022, ΕΕΕ, Πειραιάς, <https://ugs.gr/media/13738/annual-report-21-22.pdf>

Θανοπούλου Ε. (1994): *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Παπαζήσης, Αθήνα

Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α. (2006): *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Τυπωθήτω, Αθήνα

Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Τσελέντης Β., Τριανταφυλλίδου Α. και Δενιόζος Ν. (2010): *Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής, Αθήνα

Θεοτοκάς Ι. (2019): *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, 3^η Έκδοση, Αλεξάνδρεια, Αθήνα

Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ. και Τσαμουργκέλης Γ. (2008): *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα - Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού*, Gutenberg, Αθήνα

Θεοτοκάς Γ. και Χαρλαύτη Τ. (2010): *Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις - Οργάνωση, Διοίκηση και Στρατηγική*, 2^η Έκδοση, Αλεξάνδρεια, Αθήνα

Ίδρυμα Ευγενίδου (2007): *Η διαχρονική ανάπτυξη της ΤΕΕ στον τόπο μας - Προβλήματα και προοπτικές*, Πρακτικά του Συνεδρίου Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, Μάιος 2007, Αθήνα

Ίδρυμα Ευγενίδου και Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (2013): *Έρευνα της κατάστασης των ΑΕΝ στην Ελλάδα*, Αθήνα, <https://www.eef.edu.gr/el/to-idryma/ekdoseis/katalogos-bibliothikes-seires/bibliothiki-tou-naytikou-1967-eos-simera/meletes-praktika-synedrion-gia-ti-naytiki-ekpaideysi/>

Ίδρυμα Ευγενίδου (2014): *Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία*, Πρακτικά του Συνεδρίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, Μάρτιος 2014, Αθήνα, <https://www.eef.edu.gr/el/to-idryma/ekdoseis/katalogos-bibliothikes-seires/bibliothiki-tou-naytikou-1967-eos-simera/meletes-praktika-synedrion-gia-ti-naytiki-ekpaideysi/>

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2013): *Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Επιδόσεις και προοπτικές*, IOBE, Αθήνα, http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_01012013_REP_GR.pdf

Κιλτίδου Δ. (2021): *Οι διεθνείς, υπερεθνικές και διεθνικές ρυθμίσεις του χρόνου ναυτικής εργασίας και οι επιπτώσεις του στη ναυτική ασφάλεια*, Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Κορρές Α. και Θανόπουλος Ι. (2005): *Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας*, Interbooks, Αθήνα

Κουτρούκης Θ. (2010): «Εργασιακές Σχέσεις στην Ελληνική Ναυτιλία: Ιδιαιτερότητες και προοπτικές», *Επιθεώρησης Εργατικού Δικαίου*, 21, σελ. 1421-1426

Κρεμαλής Κ. (1985): *Δίκαιο Κοινωνικών Ασφαλίσεων*, Α. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα

Μπεντενιώτης Μ. (2001): *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Η ιστορική διαδρομή - Η κρίση - Η προοπτική*, J & J ΕΛΛΑΣ, Πειραιάς

Μυλωνόπουλος Ν. (2012): *Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο*, Σταμούλης, Αθήνα

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ (2017): *Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Παράδειγμα: Η Συμβολή της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Εβδομήντα χρόνια από την ιδέα σύστασης Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης*, Εκπαιδευτική Έκδοση Ναυτικών Χρονικών, Gratia Εκδοτική, Αθήνα

Πάλλης Α. (2011): *Επιλέγω ναυτιλία - Νέοι στις ναυτικές και ναυτιλιακές σπουδές*, Gutenberg, Αθήνα

Παππάς Χ. και Γεωργούλης Κ. (2020): Νέοι και Νέες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση, *Ναυτικά Χρονικά*, 229, Isalos.net, Αθήνα, <https://www.naftikachronika.gr/wp-content/mag/04.2020/mobile/index.html#p=1>

Πασσάς Α., Αρβανιτόπουλος Κ. και Κοππά Μ. (επ.) (2021): *Ελλάδα - Ευρωπαϊκή Ένωση: Μία σχέση «μέσα από σαράντα κύματα» 1981-2021*, Πεδίο, Αθήνα

Ρόκας Ι. και Θεοχαρίδης Γ. (2021): *Ναυτικό Δίκαιο*, 4η Έκδοση, Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Σπαθή Σ., Καραγιάννης Σ. και Γεωργικόπουλος Ν. (2010): *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Έκθεση ΚΕΠΕ Αρ. 62, 2010, <https://www.kepe.gr/index.php/el/erevna/dimosieyseis/ektheseis/item/253-%CE%B1%CF%81-62-%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%B5%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1.html>

Στεργίου Α. (2022): *Δίκαιο Κοινωνικής Ασφάλισης*, Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Στουρνάρας Γ. (2017): «*Η παγκόσμια οικονομία και η Ελλάδα - Προοπτικές και κυριότερες προκλήσεις με έμφαση στο ρόλο της ναυτιλίας*», Ομιλία του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 4.12.2017, <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=e2266f9d-3128-40c5-ba13-9db95405a303>

Τζωάννος Ι., Δεϊρμεντζόγλου Α. και Στρούτας Π. (1991): *Το πρόβλημα του NAT - Τα αίτια και προτάσεις για εξυγίανση*, IOBE, Αθήνα

Τράπεζα της Ελλάδος (2022): *Ενδιάμεση Έκθεση για τη Νομισματική Πολιτική 2022*, Αθήνα, *Νομισματική Πολιτική, Ενδιάμεση Έκθεση 2022* (bankofgreece.gr)

Τραυλού Μ. (2022): «*Η δύναμη της Ελληνικής Ναυτιλίας είμαστε όλοι εμείς*», Ομιλία της Προέδρου στην Ετήσια Γενική Συνέλευση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Πειραιάς, 8.12.2022, <https://ugs.gr/gr/press-releases/2023/press-release-20230209/>

Τριφύλλης Γ., Σαρλής Μ. και Μπαρκάτσας Γ. (2021): *Ελλάδα και Ναυτιλία σε κοινή ρότα. Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες προκλήσεις στην πορεία προς το 2040*, Μελέτη Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ “Η Ελλάδα το 2040”» της Επιτροπής «ΕΛΛΑΔΑ 2021», ΝΕΕ, Πειραιάς, <https://nee.gr/2021/10/27/λευκη-βιβλος-η-ελλαδα-2040/>

Τσιμουρή Γ. (2021): *Εμείς οι ναυτικοί, μπαρκαρισμένοι και ξέμπαρκοι - Μια ανθρωπολογική προσέγγιση*, Εκδόσεις Da Vinci Αθήνα

Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων (2022): *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2022*, Αθήνα, https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjCt96W87L9AhUP5KQKHfctBHgQFnoECAsQAQ&url=https%3A%2F%2Fgovernment.gov.gr%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F12%2Fyp_ergasias_2022.pdf&usq=AOvAw1EFpISrv0kYdnyn55WLja5

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (2022): *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2022*, Πειραιάς, https://www.ynanp.gr/static/docs/sxedio_drashs.2022.d63bf3415a6e.pdf

Χαρλαύτη Τ. (2001): *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας*, Νεφέλη, Αθήνα

Χαρλαύτη Τ., Θανοπούλου Ε. και Θεοτοκάς Γ. (2009): *Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας*, Μελέτη αρ. 10, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, https://www.academia.edu/5536256/%CE%A4%CE%BF_%CF%80%CE%B1%CF%81%CF%8C%CE%BD_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CF%84%CE%BF_%CE%BC%CE%AD%CE%B%CE%BB%CE%BF%CE%BD_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82_%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CF%82

Ξενόγλωση

Alderton, T. (2004): *The Global Seafarer - Living and working conditions in a globalized industry*, International Labour Office, Geneva, https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_069003/lang--en/index.htm

Baltic & International Maritime Council (BIMCO) and International Chamber of Shipping (2015): *Manpower Report - The global supply and demand for seafarers in 2015*, Witherbys, Edinburgh, <https://www.ics-shipping.org/publication/manpower-report-2015-executive-summary/>

Baltic & International Maritime Council (BIMCO) and International Chamber of Shipping (2021): *Seafarer Workforce Report - The global supply and demand for seafarers in 2021*, Witherbys, Edinburgh, [Seafarer Workforce Report, 2021 Edition | International Chamber of Shipping \(ics-shipping.org\)](https://www.ics-shipping.org/publication/seafarer-workforce-report-2021)

Bao, J., Li, Y., Zheng, G. and Zhang, P. (2021): "Exploring into contributing factors to young seafarer turnover: Empirical evidence from China", *The Journal of Navigation*, 74(4): 914-930, <https://doi.org/10.1017/S0373463321000230>

Bauer, P. (2008): "The maritime labour convention: an adequate guarantee of seafarer rights, or an impediment to true reforms", *Chicago Journal of International Law*, 8(2):643-659

Binder, C., Hofbauer, J., Piovesan, F. and de Torres, A. (eds.) (2020): *Research Handbook on International Law and Social Rights*, Edward Elgar, Cheltenham, <https://www.e-elgar.com/shop/gbp/research-handbook-on-international-law-and-social-rights-9781788972123.html>

Breitzke, C. and Lux, J. (eds.) (2018): *Maritime Law Handbook*, Kluwer Law International, <https://kluwerlawonline.com/Manuals/Maritime+Law+Handbook/730>

Carballo Piñeiro, L. (2015): *International Maritime Labour Law*, Springer, Heidelberg, <https://www.worldcat.org/title/international-maritime-labour-law/oclc/981538075>

Carballo Piñeiro, L. (2022): *Social security rights of the European resident seafarers - A joint report of the European Transport Workers' Federation and World Maritime University*, Malmo, https://commons.wmu.se/lib_reports/72/

Chaumette, P. (ed.) (2016): *Seafarers - An International Labour Market in Perspective*, Gomylex, Madrid, <https://www.maritimeworkwatch.eu/en/noticias-agenda/published-seafarers-an-international-labour-market-in-perspective>

Chuah, J. (ed.) (2019): *Research Handbook on Maritime Law and Regulation*, Edward Elgar, London, <https://www.e-elgar.com/shop/gbp/research-handbook-on-maritime-law-and-regulation-9781786438782.html>

Deloitte (2020): *Impact Analysis of the Greek Shipping Industry*, Deloitte C. Medit.S.r.l., Athens, https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/about-deloitte/gr_Deloitte_Greek-Shipping_Impact%202019_noexp.pdf

Drewry Shipping Consultants (2022): *Manning Annual Review and Forecast 2022/2023*, London, <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products/manning-annual-review-and-forecast-202223>

Ellis, N. and Sampson, H. (2008): *The Global Labour Market for Seafarers - Working Aboard Merchant Cargo Ships*, Seafarers International Research Centre, University of Cardiff, <http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/GLM%...>

Ellis, N., Wadsworth, E. and Sampson, H. (2021): *Mapping Maritime Professionals - Towards a full-scale European data collection system*, European Transport Workers' Federation (ETF) and European Community Shipowners' Associations (ECSA), <https://www.etf-europe.org/resource/mapmar>

European Transport Workers' Federation (2011): *How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe - Final report*, <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/09/Brochure-recrut-EN.pdf>

Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N. and Zhao, M. (2018): "Seafarers' welfare: a critical review of the related legal issues under the maritime labour convention 2006", *Marine Policy*, 93: 62-70, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.04.005>

Fei, J. (ed.) (2020): *Managing Human Resources in the Shipping Industry*, Routledge, London, <https://www.routledge.com/Managing-Human-Resources-in-the-Shipping-Industry/Fei/p/book/9781138825406#>

Fitzpatrick, D. and Anderson, M. (eds.) (2021): *Seafarers' Rights*, Seafarers' Rights International, London, <https://seafarersrights.org/sri-resources/publications/seafarers-rights-book/>

Fotteler, M.L., Andrioti Bygvraa, D. and Jensen, O.C. (2020): "The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers' working and living conditions: an analysis of port state control statistics", *BMC Public Health*, 20, 1586, <https://doi.org/10.1186/s12889-020-09682-6>

Fusaro, M., Allaire, B., Blakemore, R. and Vanneste, T. (2015): *Law, Labour, and Empire - Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, Palgrave Macmillan, London, <https://link.springer.com/book/10.1057/9781137447463>

Glen, D. (2008): "What do we know about the labour market for seafarers? A view from the UK", *Maritime Policy*, 32(6):845-855, doi: 10.1016/j.marpol.2007.12.006, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07001522>

Grammenos, C.T. (ed.) (2002): *The Handbook of Maritime Economics and Business*, Lloyd's of London Press, London

Greek Shipping Co-operation Committee (2022): *G.S.C.C. Annual Report 2021-2022*, G.S.C.C., London, <https://allaboutshipping.co.uk/2022/06/16/g-s-c-c-annual-report-2021-2022>

Hamburg School of Business Administration (2018): *ICS Study on Seafarers and Digital Disruption*, Hamburg, *ICS Study on Seafarers and Digital Disruption* | International Chamber of Shipping (ics-shipping.org)

International Labour Organization (2020): *General observation on matters arising from the application of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) during the COVID-19 pandemic*, Geneva, [wcms_764384.pdf](https://www.ilo.org/public/eng/mediatext.asp?d=wcms_764384) ([ilo.org](https://www.ilo.org))

International Labour Organization (2021): *UN agencies and other international organizations establish Joint Action Group to protect transport workers and secure supply chains during the COVID-19 pandemic*, Press Release, Geneva, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_831672/lang-en/index.htm

ILO (2022): *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on ensuring a safe working environment on board vessels where seafarers can live without fear of discrimination and physical or mental abuse*, Geneva, *Statement of the Officers of the Special Tripartite Committee on ensuring a safe working environment on board vessels where seafarers can live without fear of discrimination and physical or mental abuse* ([ilo.org](https://www.ilo.org))

International Chamber of Shipping (2020): *Maritime Diversity and Inclusion Charter*, London, <https://www.ics-shipping.org/supporting-shipping/maritime-diversity-and-inclusion-charter/>

International Chamber of Shipping (2020): *Guidelines on the Application of the ILO Maritime Labour Convention*, Witherbys, Edinburgh, <https://shop.witherbys.com/guidelines-on-the-application-of-the-ilo-maritime-labour-convention/>

International Chamber of Shipping (2022): *The Perfect Storm: The Impact of COVID-19 on Shipping, Seafarers and Maritime Labour Markets - Lessons learned and practical solutions for the future*, London, <https://www.ics-shipping.org/publication/the-perfect-storm-the-impact-of-covid-19-on-shipping-seafarers-and-maritime-labour-markets/>

International Chamber of Shipping (2022): *Coronavirus (COVID-19) - Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*, Fifth Edition, Edinburgh, <https://cts.lmsslsecure.com/t/6225321/96092702/77603/23/>

International Maritime Organization (2021): *IMO Assembly Resolution on Comprehensive action to address seafarers' challenges during the COVID-19 pandemic* (Resolution A.1160(32)), London, <https://docs.imo.org/>

International Maritime Organization (2021): *Encouragement of Member States and all relevant stakeholders to promote actions for the prevention and suppression of fraudulent registration and fraudulent registries, and other fraudulent acts in the maritime sector*, A 32/Res.1162, London, <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi2z-ai-pT9AhWCM-wKHS8pDI0QFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.lisr.com%2Fdownload%2Ffile%2Ffid%2F5439&usg=AOvVaw0pyuXrkK-kTDINKRkF7GbZ>

- McLaughlin, H. and Colm, F. (2020): "The Workforce and the Labour Market", in J. Fei (ed.), *Managing Human Resources in the Shipping Industry*, Routledge, London, <https://www.routledge.com/Managing-Human-Resources-in-the-Shipping-Industry/Fei/p/book/9781138825406#>
- Kitada, M., Williams, E. and Loloma Froholdt, L. (eds.) (2015): *Maritime Women: Global Leadership*, Conference proceedings, Springer, Berlin, <https://www.wmu.se/scholarly-books/maritime-women-global-leadership>
- Leong, P. (2012): *Understanding the seafarer global labour market in the context of a seafarer's shortage*, PhD Thesis, Cardiff University, <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/52229/>
- MacLachlan, M., Fraser, A., Stilz, R., Lismont, K., Cox, H. and McVeigh, J. (2016): "Resilience and well-being amongst seafarers: cross-sectional study of crew across 51 ships", *International Archives of Occupational Environmental Health*, 89: 199-209, <https://doi.org/10.1007/s00420-015-1063-9>
- Marini, F. (2020): "Migrants' Access to Social Protection in Greece", in J. Lafleur and D. Vintila (eds.), *Migration and Social Protection in Europe and Beyond (Volume 1). Comparing Access to Welfare Entitlements*, IMISCOE Research Series, Springer, Cham, p. 195-209, https://doi.org/10.1007/978-3-030-51241-5_13
- OECD and Precious Associates (2003): *Availability and Training of Seafarers*, Report Prepared for the Maritime Transport Committee, Organization for Economic Cooperation and Development, Paris, https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj3-52O-pT9AhWRxqQKHRj3BKwQFnoECAkQAAQ&url=https%3A%2F%2Frosap.ntl.bts.gov%2Fview%2Fdot%2F16013%2Fdot_16013_DS1.pdf%3F&usq=AOvVaw3isMWkx8cPe6U1vwJV0Xaf
- OECD (2022): *Shipbuilding policy and market developments in selected economies 2022*, Organization for Economic Cooperation and Development, Paris, https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/shipbuilding-policy-and-market-developments-in-selected-economies-2022_f3faeb3d-en
- Panteia, PWC and TPR (2015): *Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping*, European Commission, Brussels, <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-sept-study-internat-eu-shipping-final.pdf>
- Papachristou, A., Stanchev, D. and Theotokas, I. (2015): "The role of communication to the retention of seafarers in the profession", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14(1): 159-176, https://www.researchgate.net/publication/275260650_The_role_of_communication_to_the_retention_of_seafarers_in_the_profession
- Pastra, A., Koufopoulos, D. and Gkliatis, I. (2015): "Board Characteristics and the Presence of Women on the Board of Directors: The Case of the Greek Shipping Sector", in M. Kitada, E. Williams and L. Loloma Froholdt (eds.), *Maritime Women: Global Leadership*, Conference proceedings, Springer, Berlin, p. 34-55, <https://www.wmu.se/scholarly-books/maritime-women-global-leadership>
- Progoulaki, M. and Theotokas, I. (2016): "Managing culturally diverse maritime human resources as a shipping company's core competence", *Maritime Policy and Management*, 43(7): 860-873

Senbursa, N. (ed.) (2022): *Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry*, IGI Global, Hershey, <https://www.igi-global.com/book/handbook-research-future-maritime-industry/275428>

Splash (2021): *Task force established at COP26 to support seafarers through green transition*, 12 November 2021, <https://splash247.com/task-force-established-at-cop26-to-support-seafarers-through-green-transition/>

Southampton Solent University (2005): *The Mapping of Carrier Paths in the Maritime Industries*, Report for the European Community Shipowners' Associations and the European Transport Workers Federation, Southampton, https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwio7L_s-ZT9AhWni_0HHT_EAB4QFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fsocial%2FBlobServlet%3Fmode%3Ddsw%26docId%3D10967%26langId%3Den&usg=AOvVaw3ZBsXFzqB8cDjHWbRmrXJf

Sulpice, G. (2011): *Study on EU seafarers employment, Final Report*, European Commission (DG for Mobility and Transport / Directorate C - Maritime Transport), MOVE/C1/2010/148/SI2.588190, https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjf-pKL-ZT9AhV0hf0HHR1QCkEQFnoECA4QAQ&url=https%3A%2F%2Fonboard-project.eu%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F10%2F42.-Study-on-EU-Seafarers-Employment-2011.pdf&usg=AOvVaw0Ry9_nJulqUwZCiwjoSPi

Sustainable Shipping Initiative (SSI) and the Institute for Human Rights and Business (2022): *Delivering on seafarers' rights - 2022 Progress Report*, London, <https://www.sustainablesipping.org/>

Tang, L. and Bhattacharya, S. (2021): "Revisiting the shortage of seafarer officers - A new approach to analysing statistical data", *WMU Journal of Maritime Affairs*, 20(4):483 - 496, doi: 10.1007/s13437-021-00252-0, [Revisiting the shortage of seafarer officers: a new approach to analysing statistical data - PMC \(nih.gov\)](https://doi.org/10.1007/s13437-021-00252-0)

Tang, L. and Zhang, P. (2022): *Human Resource Management in Shipping - Issues, Challenges and Solutions*, Routledge, London, <https://www.routledge.com/Human-Resource-Management-in-Shipping-Issues-Challenges-and-Solutions/Tang-Zhang/p/book/9780367725785#>

Thanopoulou, H.A. (1998): "What price the flag? The terms of competitiveness in shipping", *Marine Policy*, 22: 359-374, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X97000432>

Theotokas, I. (2018): *Organization and Management of Shipping Companies*, Routledge, London, <https://www.routledge.com/Management-of-Shipping-Companies/Theotokas/p/book/9781138190108>

Theotokas, I. and Harlaftis, G. (2009): *Leadership in World Shipping - Greek Family Firms in International Business*, Palgrave Macmillan, London, <https://link.springer.com/book/10.1057/9780230233539>

The Mission to Seafarers (2022): *Beyond the 2%, Women Seafarers and their Lives at Sea - Reflecting on Our Call to Care*, London, [The-Mission-to-Seafarers-Women-Seafarers-Report-2022.pdf](https://www.missiontoseafarers.org/The-Mission-to-Seafarers-Women-Seafarers-Report-2022.pdf) (missiontoseafarers.org)

UN Conference on Trade and Development (2011): *Review of Maritime Transport 2011*, UNCTAD, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2011_en.pdf

UN Conference on Trade and Development (2020): *Climate Change Impacts and Adaptation for Coastal Transport Infrastructure - A Compilation of Policies and Practices*, UNCTAD/DTL/TLB/2019/1, New York and Geneva, https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2019d1_en.pdf

UN Conference on Trade and Development (2020): *Review of Maritime Transport 2020*, UNCTAD, New York and Geneva, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2020>

UN Conference on Trade and Development (2021): "Strengthening international response and cooperation to address the seafarer crisis and keep global supply chains open during the ongoing COVID-19 pandemic", *UNCTAD Policy Brief No. 91*, <https://unctad.org/webflyer/strengthening-international-response-and-cooperation-address-seafarer-crisis-and-keep>

UN Conference on Trade and Development (2021): *Review of Maritime Transport 2021*, UNCTAD, New York and Geneva, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>

UN Conference on Trade and Development (2022): *Review of Maritime Transport 2022*, UNCTAD, New York and Geneva, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2022>

United Nations (2020): *International cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID-19 pandemic to support global supply chains*, A/RES/75/17, New York, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/341/37/PDF/N2034137.pdf>

Vintila, D. and Lafleur, J.M. (2020): "Migration and Access to Welfare Benefits in the EU: The Interplay between Residence and Nationality", in J. M. Lafleur and D. Vintila (eds.), *Migration and Social Protection in Europe and Beyond* (Volume 1), Springer, Heidelberg, p. 1-36, https://doi.org/10.1007/978-3-030-51241-5_24

World Health Organization (2021): *WHO implementation guide for the management of COVID-19 on board cargo ships and fishing vessels*, <https://apps.who.int/iris/handle/10665/350941>

World Maritime University, New Wave Media and Marine Learning Systems (2018): *MarTID Training Practices Report*, Malmo, [Martid2018 \(marinelink.com\)](https://martid2018.marinelink.com)

Women's International Shipping and Trading Association (2018): *The Diversity Handbook 2018 - A Gender Diversity Manual*, WISTA, <https://wistainternational.com/the-diversity-handbook/>

Women's International Shipping and Trading Association (2022): *Women in Maritime - A study of maritime companies and IMO Member States' maritime authorities*, WISTA, http://wistainternational.com/wp-content/uploads/Women-in-maritime_survey-report_high-res.pdf

Women's International Shipping and Trading Association (2022): *Gender Diversity - Heading towards an inclusive work culture*, WISTA, <https://wistainternational.com/the-diversity-handbook/>

Zhang, W.(2020): "Industrial Relations and International Conventions", in J. Fei (ed.), *Managing Human Resources in the Shipping Industry*, Routledge, London, <https://www.routledge.com/Managing-Human-Resources-in-the-Shipping-Industry/Fei/p/book/9781138825406#>

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

Πηγές της Ε.Ε.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006): Πράσινη Βίβλος "Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση - Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες", COM(2006) 275/7.6.2006, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006DC0275\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006DC0275(02))

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2009): Ανακοίνωση "Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018", COM/2009/0008, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0008&from=EN>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2011): Ανακοίνωση "Εκπαίδευση και Πρόσληψη των Ναυτικών", COM (2011)188/6.4.2001, Microsoft Word - DGtren-PE-COM_2001_188-seafarers_EL_ACTE.doc (europa.eu)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020): Ανακοίνωση "Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα - Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος", COM(2020) 789/9.12.2020, EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2021): Ανακοίνωση "Διαμορφώνοντας μια Ευρώπη ανθεκτική στην κλιματική αλλαγή - Η νέα Στρατηγική της ΕΕ για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή", COM(2021) 82/24.2.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2021%3A82%3AFIN>

Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (2005): Γνωμοδότηση "Προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών και της Πρόσληψης και Εκπαίδευσης των Ναυτικών", (2005/C 157/05), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2005.157.01.0042.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2005%3A157%3AFULL

European Commission (2016): *Staff Working Document on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018*, Brussels, SWD(2016) 326/ 30.9.2016, https://transport.ec.europa.eu/maritime-transport-strategy_en

European Commission (2018): European Commission, *Labour market policy reference metadata*, Directorate-General for Employment, Brussels, http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/lmp_esms.htm

European Commission (2018): *Labour market policy statistics: Methodology 2018*, Directorate-General for Employment, Brussels, <http://dx.doi.org/10.2767/291515>

European Commission (2020): *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/da0cd68e-1fdd-11eb-b57e-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>

European Commission (2020): *Study on social aspects within the maritime transport sector*, Final Report, Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a14413d7-bf30-11ea-901b-01aa75ed71a1>

European Commission (2021): *Development of a methodology to assess the 'green' impacts of investment in the maritime sector and projects*, Final Report, Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/611055>

European Commission (2022): *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, Directorate-General for Mobility and Transport, Brussels, https://transport.ec.europa.eu/media-corner/publications/statistical-pocketbook-2022_en

EUROSTAT (2022): *Maritime Transport Statistics*, <http://ec.europa.eu/eurostat/>

European Maritime Safety Agency (2020): *Seafarer statistics in the EU - Statistical Review* (2018 data STCW-IS), EMSA, Lisbon <http://www.emsa.europa.eu/publications/item/3977-seafarer-statistics-in-the-eu-statistical-review-2018-data-stcw-is.html>

Συμβούλιο Υπουργών (2014): Δήλωση "Για την Ενδιάμεση Αξιολόγηση της Ανακοίνωσης της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018»", Αθήνα, [Council_Conclusion_Athens_Declaration.pdf](#) (ynanp.gr)

Συμβούλιο Υπουργών (2017): Δήλωση "Για τις Προτεραιότητες της Πολιτικής Θαλάσσιων Μεταφορών μέχρι το 2020", Μάλτα, [Valletta Declaration on Improving Road Safety](#) (ynanp.gr)

Άρθρα στον ημερήσιο τύπο, δημοσίευτες εργασίες κ.α.

Βενιάμης Θ. (2021): «Η ναυτιλιακή οικογένεια συμβάλλει καθοριστικά στην αντιμετώπιση της πανδημίας», *capital.gr*, 3.3.2021, <https://www.capital.gr/epikairotita/3529561/beniamis-i-nautiliaki-oikogeneia-sumballei-kathoristika-stin-antimetopisi-tis-pandimias>

Βενιάμης Θ. (2021): «Η ναυτιλία πρωταγωνιστεί στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής», *Newsroom*, 6.7.2021, <https://5wnews.gr/2021/07/06/veniamis-i-naytilia-protagonistei-st/>

Γεωργίου Γ. (2021): «Μειώνονται διαρκώς οι Έλληνες ναυτικοί στα πληρώματα των πλοίων», *capital.gr*, 23.9.2021, <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3583611/meionontai-diarkos-oi-ellines-nautikoi-sta-pliromata-ton-ploion>

Καραγεώργος Λ. (2023): «Έλληνες εφοπλιστές: Παγκόσμιοι πρωταθλητές με επενδύσεις 13,5 δισ. δολάρια», *in.gr*, 3.1.2023, <https://www.in.gr/2023/01/03/economy/oikonomikes-aidiseis/ellines-efoplistes-pagkosmioi-protathlites-ependyseis-135-dis-dolaria/>

Λάμπρου Μ. (2018): «Η ιστορία της ναυτικής εκπαίδευσης και η συμβολή στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας», *Ναυτεμπορική*, 1.6.2018, <https://www.naftemporiki.gr/afieromata/385851/i-istoria-tis-naftikis-ekpaidefsis-kai-i-symvoli-stin-anaptyxi-tis-ellinikis-naftilias/>

Παπαβασιλείου Σ. (2017): *Το ναυτεργατικό δυναμικό της ελληνόκτητης ναυτιλίας από τα μέσα του 20ου αιώνα έως σήμερα*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας - ΕΚΠΑ, Αθήνα

Παπακωνσταντίνου Χ. (2022): «Οι Προοπτικές της ελληνικής οικονομίας και η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ», Άρθρο γνώμης της Υποδιοικήτριας της Τράπεζας της Ελλάδος στην εφημερίδα «Ακτή Μισαούλη», 6.6.2022, <https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-enhmerwsewn/enhmerwseis?announcement=96c4f968-d0f0-4851-a449-021f469e45e0>

Προγουλάκη Μ. (2010): «Έλληνας Ναυτικός: είδος προς εξαφάνιση;», *Ναυτικά Χρονικά*, Ιούνιος 2010

Σοφιάδης Π. (2009): *Η απασχόληση στην Ελληνική ναυτιλία τη δεκαετία 1990-2000*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών - Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς

Σχοινά Α. (2021): «Μελέτη ΝΕΕ: Η επίδραση της ναυτιλίας στην Εθνική Οικονομία και οι στόχοι», *LIBERAL*, 30.11.2021, <https://www.liberal.gr/oikonomia/meleti-nee-i-epidراسi-tis-naytilias-stin-ethniki-oikonomia-kai-oi-stohoi>

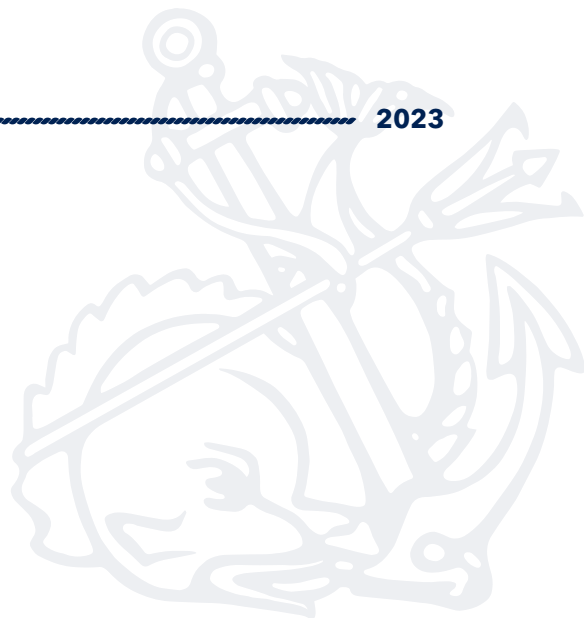
Τραυλού Μ. (2022): «Παγκόσμιος ηγέτης η ελληνόκτητη ναυτιλία», *Forbes - Ελληνική Έκδοση «Ποσειδώνια 2022»*, Ιούνιος 2022, <https://www.capital.gr/forbes/3638619/melina-traulou-pagkosmios-igetis-i-ellinoktiti-nautilia>

Τραυλού Μ. (2023): «Η συνεργασία και η ενότητα είναι το κλειδί για την επιτυχία μας», *mononews*, 10.2.2023, <https://www.mononews.gr/business/shipping/melina-travlou-i-sinergasia-ke-i-enotita-ine-to-klidi-gia-tin-epitichia-mas>

Τσαμόπουλος Μ. (2020): «Το μεγάλο στοίχημα της ελληνικής ναυτιλίας η προσέλκυση 50.000 νέων στο ναυτικό επάγγελμα», *newmoney.gr*, 26.12.2020, <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/to-megalo-stichima-tis-ellinikis-naftilias-i-proselkisi-50-000-neon-sto-naftiko-epangelma/>

Τσικαλάκης Μ. (2018): «Σύγχρονοι managers οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού», *Shipping TV*, 4.6.2018, **ΜΑΝΩΛΗΣ ΤΣΙΚΑΛΑΚΗΣ: Σύγχρονοι managers οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού - ShippingTV**

Τσικαλάκης Μ. (2023): «Ο Έλληνας Ναυτικός αποτελεί αέναο και ζωτικό κεφάλαιο για την πατρίδα μας», *Ναυτικά Χρονικά*, 26.1.2023, <https://www.naftikachronika.gr/2023/01/26/kapt-manolis-tsikalakis-o-ellinas-naftikos-apotelei-aenao-kai-zotiko-ethniko-kefalaio-gia-tin-patrida-mas/>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. Η ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Απόφαση αριθ. Φ.80000/οικ.46214/1903 "Αναλυτική Περιοδική Δήλωση και καταβολή εισφορών Ναυτικών" (ΦΕΚ Β' 3677/19.10.2017)

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 38 παρ. 6, 7 και 100 Α του ν. 4387/2016 (Α', 85), ως ισχύει.
2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ/τος 63/2005 (Α', 98) «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα».
3. Τις διατάξεις του π. δ/τος 113/2014 (Α', 180) «Οργανισμός Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας».
4. Τις διατάξεις του άρθρου 5 του π. δ/τος 24/2015 (Α', 20) «Σύσταση και μετονομασία Υπουργείων, μεταφορά της Γενικής Γραμματείας Κοινωνικών Ασφαλίσεων» και του άρθρου 27 του ν.4320/2015 (Α', 29) «Ρυθμίσεις για τη λήψη άμεσων μέτρων για την αντιμετώπιση της ανθρωπιστικής κρίσης, και την οργάνωση της Κυβέρνησης και των Κυβερνητικών Οργάνων και λοιπές διατάξεις».
5. Τις διατάξεις του π.δ/τος 73/2015 (Α', 116) «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών».
6. Την αριθμ.οικ.44549/Δ9.12193/09-10-2015 (Β', 2169) υπουργική απόφαση «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Αναστάσιο Πετρόπουλο» όπως έχει τροποποιηθεί με την αριθμ. οικ. 54051/Δ9.14200/22-11-2016 (Β', 3801) υπουργική απόφαση και ισχύει.
7. Την αριθμ. 45862/1687/4-10-2017 εισήγηση της Προϊσταμένης της Γενικής Δ/σης Οικονομικών Υπηρεσιών, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 24 του ν.4270/2014 (Α', 143). Σύμφωνα με την εισήγηση, δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού ούτε και του Ενιαίου Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (ΕΦΚΑ), δεδομένου ότι από την υλοποίηση της ανωτέρω απόφασης μέσω της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών εισπράττονται εισφορές υπέρ Κύριας Ασφάλισης, Κεφαλαίου Ανεργίας - Ασθένειας Ναυτικών (ΚΑΑΝ), Κεφαλαίου Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ), ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΕΛΟΕΝ, Εστίας Ναυτικών (Ε.Ν), Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), κατά ποσοστά όπως αυτά ισχύουν σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών (ΑΠΔ Ναυτικών)

Κάθε υπόχρεος του άρθρου 5 της παρούσας απόφασης υποβάλλει Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών, η οποία στο εξής αποκαλείται ΑΠΔ Ναυτικών. Η υποχρέωση αυτή εφαρμόζεται στα ναυτολόγια που χορηγούνται από 1.7.2017 και εφεξής. Για τα ναυτολόγια που έχουν χορηγηθεί έως τις 30.06.2017 και μέχρι τη λήξη τους, καθώς και για τις εκκρεμείς μέχρι την ημερομηνία αυτή εκκαθαρίσεις ναυτολογίων, εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι κείμενες περί πρώην ΝΑΤ διατάξεις.

Άρθρο 2**Πεδίο ισχύος**

Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται για τους ναυτικούς, δηλαδή τους απογεγραμμένους από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ναυτικούς ή τους κατέχοντες πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

1. Έλληνες ή και υπηκόους χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος πλοίου με Ελληνική σημαία ή σημαία χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δραστηριοποιούνται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου, καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που συμβάλλονται με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ).
2. Προέδρους, Γραμματείς και Ταμίες των νομίμως αναγνωρισμένων οργανώσεων των ναυτικών και τους νόμιμους αναπληρωτές τους καθώς και τους εκπροσώπους την Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό.
3. Αρχιπλοιάρχους και Αρχιμηχανικούς ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
4. Αρχιπλοηγούς, πλοηγούς και το βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών.
5. Καθηγητές και Διευθυντές Σπουδών των Ανωτάτων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.
6. Που εργάζονται σε πλοία, μη εφοδιασμένα προσωρινά με ναυτολόγιο, που βρίσκονται σε παροπλισμό ή αργία.
7. Που απασχολούνται σε πλοία εφοδιασμένα με καταστάσεις του ν. 2575/1998 (Α', 23) που επέχουν θέση ναυτολογίου.
8. Κάθε άλλο πρόσωπο που υπάγεται στην ασφάλιση του πρώην ΝΑΤ.

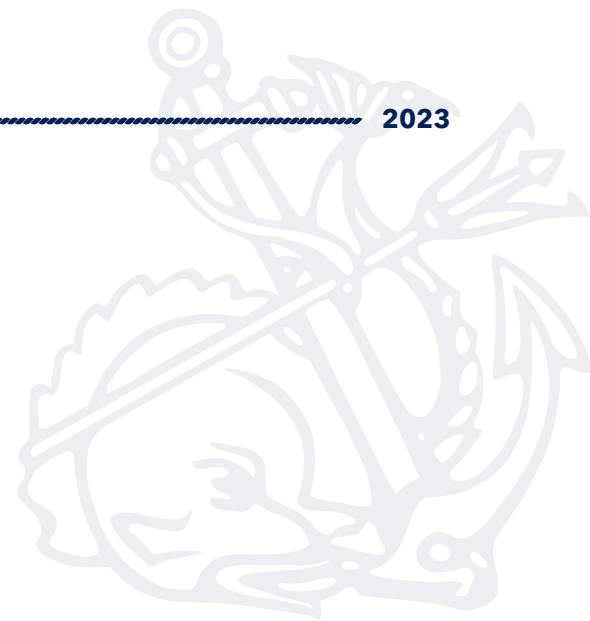
Άρθρο 3**Μητρώο Εισφερόντων μέσω ΑΠΔ Ναυτικών**

Ως Μητρώο Εισφερόντων μέσω ΑΠΔ Ναυτικών νοείται:

- α. Το Μητρώο Πλοίων.
- β. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις που απασχολούν ναυτικούς.
- γ. Οι ναυτιλιακές εταιρείες.
- δ. Η Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι Ανώτατες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού.

Άρθρο 4**Μητρώο Ασφαλισμένων Ναυτικών**

Στο Μητρώο Ασφαλισμένων Ναυτικών καταχωρίζονται τα στοιχεία των προσώπων που υπάγονται στην ασφάλιση του πρώην ΝΑΤ, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και περιλαμβάνει:



1. Μητρώο Εργάτου θαλάσσης (ΜΕΘ)
2. Αριθμός Μητρώου Ναυτικού (ΑΜΗΝΑ)
3. Αριθμός Κοινωνικής Ασφάλισης (ΑΜΚΑ)
4. Αριθμός Φορολογικού Μητρώου (ΑΦΜ)
5. Επώνυμο
6. Όνομα
7. Ημερομηνία Γέννησης
8. Φύλο
9. Όνομα Πατρός
10. Εθνικότητα
11. Ημερομηνία Απογραφής Ναυτικού
12. Κωδικός Λιμενικής Αρχής έκδοσης Ναυτικού Φυλλαδίου
13. Στοιχεία Επικοινωνίας (διεύθυνση κατοικίας, τηλέφωνο, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο).

Άρθρο 5

Υπόχρεοι υποβολής ΑΠΔ Ναυτικών

Ως υπόχρεοι υποβολής ΑΠΔ Ναυτικών ορίζονται:

- α. Κάθε Πλοιοκτήτης ή Εφοπλιστής ή Εκπρόσωπος ή Διαχειριστής ή Διευθυντής ή Πράκτορας ή Εκκαθαριστής, που εκμεταλλεύεται πλοίο με ελληνική σημαία ή σημαία χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δραστηριοποιείται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου, καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που συμβάλλονται με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), για το προσωπικό που υπάγεται, σύμφωνα με τις καταστατικές του διατάξεις, στην ασφάλιση του πρώην ΝΑΤ,
- β. οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των ναυτικών και οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους,
- γ. οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι νόμιμοι εκπρόσωποί τους, για το προσωπικό που υπάγεται, σύμφωνα με τις καταστατικές του διατάξεις, στην ασφάλιση του πρώην ΝΑΤ,
- δ. η Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, οι Ανώτατες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, για το προσωπικό που υπάγεται, σύμφωνα με τις καταστατικές του διατάξεις, στην ασφάλιση του πρώην ΝΑΤ.

Άρθρο 6

Τρόπος - χρόνος Υποβολής ΑΠΔ Ναυτικών

- α. Η ΑΠΔ Ναυτικών υποβάλλεται μέσω διαδικτύου κάθε μήνα.
- β. Η ΑΠΔ Ναυτικών συναρτάται με την χορήγηση ναυτολογίου από τις υπηρεσίες του ΝΑΤ

και δημιουργεί ημερολόγιο υποβολής των ΑΠΔ με βάση την ημερομηνία έναρξης και λήξης του εκάστοτε εξαμηνιαίου ναυτολογίου, δηλαδή η 1η έως και η 5η ΑΠΔ Ναυτικών υποβάλλονται από την 1η έως και την 10η ημέρα του επόμενου μήνα της απασχόλησης και η 6η ΑΠΔ Ναυτικών υποβάλλεται με την λήξη του ναυτολογίου.

Άρθρο 7

Τύποι ΑΠΔ Ναυτικών

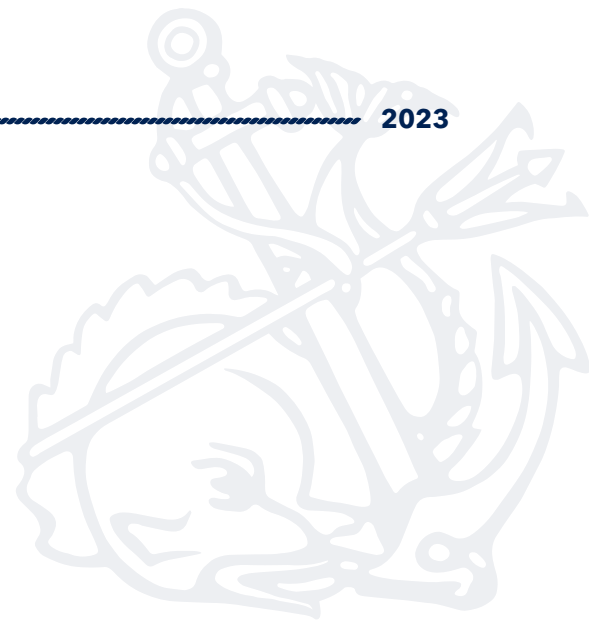
1. Κανονική (κωδ. 01): περιλαμβάνει τα στοιχεία απασχόλησης της περιόδου αναφοράς και υποβάλλεται στις προθεσμίες του άρθρου 6 της παρούσης απόφασης.
2. Συμπληρωματική (κωδ. 04): αφορά συμπλήρωση τυχόν ελλিপών στοιχείων του περιεχομένου της υποβληθείσας Κανονικής και υποβάλλεται στις προθεσμίες του άρθρου 6 της παρούσης.
3. Επανυποβολή (κωδ. 03): υποβάλλεται για την διόρθωση των λαθών που εντοπίστηκαν κατά την επεξεργασία ή τον έλεγχο της ΑΠΔ Ναυτικών και γνωστοποιήθηκαν στον εισφέροντα.

Άρθρο 8

Περιεχόμενο ΑΠΔ Ναυτικών

Η ΑΠΔ Ναυτικών περιέχει:

1. Τον κωδικό τύπο ΑΠΔ Ναυτικών
2. Την περίοδο απασχόλησης - αναφοράς της ΑΠΔ
3. Τον αριθμό σήματος χορήγησης ναυτολογίου ή ελευθεροπλοΐας
4. Τα στοιχεία των εισφερόντων, δηλαδή:
 - α. Κωδικός Αριθμός Πλοίου
 - β. Είδος Πλοίου
 - γ. Αριθμό Νηολογίου ή IMO ή Πιστοποιητικό ή Άδεια Κυριότητας
 - δ. Όνομα Πλοίου
 - ε. Ιδιότητα υπόχρεου
 - στ. ΑΦΜ υπόχρεου
 - ζ. Ονοματεπώνυμο
 - η. Στοιχεία Υπόχρεου
5. Τα στοιχεία των ασφαλισμένων, δηλαδή:
 - α. Μητρώο Εργάτου Θαλάσσης (ΜΕΘ)
 - β. Αριθμός Μητρώου Ναυτικού (ΑΜΗΝΑ)



- γ. Αριθμός Κοινωνικής Ασφάλισης (ΑΜΚΑ)
- δ. Αριθμός Φορολογικού Μητρώου (ΑΦΜ)
- ε. Επώνυμο
- στ. Εθνικότητα
- ζ. Όνομα
- η. Όνομα Πατρός
- θ. Ημερομηνία Γέννησης
- ι. Φύλο
- ια. Κωδικός εξαίρεσης
- ιβ. Ειδικότητα βάσει προσόντων
- ιγ. Ειδικότητα ναυτολόγησης
- ιδ. Ημερομηνία πρόσληψης
- ιε. Ημερομηνία απόλυσης
- ιστ. Αιτιολογία απόλυσης.

Άρθρο 9

Έλεγχος στοιχείων ΑΠΔ Ναυτικών

Εάν με την οριστικοποίηση της υποβολής της ΑΠΔ Ναυτικών και τον έλεγχο αυτής εντοπισθούν από το ηλεκτρονικό σύστημα λάθη ή παραλείψεις, το σύστημα δεν επιτρέπει την υποβολή της αλλά τη διόρθωσή της.

Με την κατάθεση, μετά τη λήξη του, του ναυτολογίου στο ΝΑΤ, διενεργείται έλεγχος ταυτοποίησης των στοιχείων των υποβληθέντων ΑΠΔ Ναυτικών, με το περιεχόμενο του ναυτολογίου.

Άρθρο 10

Κυρώσεις, επιβαρύνσεις στις περιπτώσεις μη υποβολής, εκπρόθεσμης, ανακριβούς υποβολής ΑΠΔ Ναυτικών

Στα πρόσωπα του άρθρου 5 που:

- α. δεν υποβάλλουν Α.Π.Δ Ναυτικών επιβάλλεται πρόσθετη επιβάρυνση εισφορών που ανέρχεται σε ποσοστό 45% επί του ποσού των εισφορών που προκύπτουν από την Α.Π.Δ ή τις Α.Π.Δ που είχαν υποχρέωση να υποβάλουν,
- β. υποβάλλουν εκπρόθεσμα την ΑΠΔ Ναυτικών, επιβάλλεται επιβάρυνση εισφορών 3% επί του ποσού των εισφορών που προκύπτει από αυτή, πριν από τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις για την υποβολή της επόμενης κατά περίπτωση ΑΠΔ και προσαυξάνεται κατά 1% μηνιαίως μετά την παρέλευση της προθεσμίας υποβολής της

κάθε επόμενης κατά περίπτωση ΑΠΔ κα μέχρι 30% συνολικά,

γ. υποβάλλουν την ΑΠΔ Ναυτικών με ανακριβή στοιχεία απασχόλησης, ασφάλισης, επιβάλλεται επιβάρυνση εισφορών που ανέρχεται σε ποσοστό 30% επί του ποσού της διαφοράς που προκύπτει μεταξύ των εισφορών που δηλώθηκαν και των εισφορών που υπολογίζονται μετά από τον έλεγχο,

δ. για την μη εμπρόθεσμη καταβολή των εισφορών της ΑΠΔ Ναυτικών επιβάλλεται προσαύξηση επί του συνολικού ποσού καταβολής σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων,

στ. η μη υποβολή ΑΠΔ Ναυτικών επιφέρει την άρση της ελευθεροπλοΐας του πλοίου.

Άρθρο 11

Εισφορές που δηλώνονται μέσω της Αναλυτικής Περιοδικής Δήλωσης Ναυτικών (ΑΠΔ Ναυτικών) - Υπόχρεοι παρακράτησης και καταβολής των εισφορών

1. Στην ΑΠΔ Ναυτικών δηλώνονται εισφορές υπέρ Κύριας Ασφάλισης, Κεφαλαίου Ανεργίας - Ασθένειας Ναυτικών (ΚΑΑΝ), πρώην Κεφαλαίου Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ) και πρώην Ταμείων Προνοίας Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ) του ΕΤΕΑΕΠ, Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ), Εστίας Ναυτικών (ΕΝ), Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), κατά ποσοστά όπως αυτά ισχύουν σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 792/1978 (Α',220) όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει και σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.4387/2016 όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει.

2. Υπόχρεοι παρακράτησης, απόδοσης και καταβολής των εισφορών είναι οι υπόχρεοι υποβολής της ΑΠΔ Ναυτικών, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 5 της παρούσης. Οι εισφορές υπολογίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 38 παρ. 6 του ν. 4387/2016.

Άρθρο 12

Καταβολή εισφορών - Προθεσμίες

Α. Με την υποβολή και οριστικοποίηση της ΑΠΔ Ναυτικών, το ηλεκτρονικό σύστημα εκδίδει αυτόματα αποδεικτικό παραλαβής και ταυτότητα πληρωμής που περιέχει:

1. Την περίοδο υποβολής.
2. Τα στοιχεία του Εισφέροντος.
3. Τα στοιχεία των απασχολούμενων ναυτικών και το χρόνο απασχόλησης.
4. Ανάλυση ποσών εισφορών, κύριας και επικουρικής ασφάλισης, εφάπαξ παροχής, οικογενειακών επιδομάτων, Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και Εστίας Ναυτικών, εργαζομένων και εργοδοτών.
5. Το σύνολο των άνω εισφορών.
6. Το νόμισμα υπολογισμών.
7. Την συμμετοχή του κράτους στις εξαιρέσεις.

8. Τις συνολικές εισφορές εργοδότη και εργαζόμενου.
9. Τις τυχόν οφειλές ανεξόφλητων ΑΠΔ Ναυτικών ή πιστωτικών υπολοίπων.
10. Τα τυχόν πρόστιμα και προσαυξήσεις.
11. Το σύνολο καταβολής σε Ευρώ.
12. Την ημερομηνία συναλλαγματικής ισοτιμίας.
13. Την συναλλαγματική ισοτιμία της ημερομηνίας υποβολής της ΑΠΔ.
14. Την μετατρεπόμενη αξία καταβολής σε αξία ξένου νομίσματος (Δολάριο ΗΠΑ ή Λίρα Αγγλίας).
15. Την καταληκτική ημερομηνία καταβολής των εισφορών.
16. Τον κωδικό εντολής Πληρωμής (RF).

Β. Η καταληκτική προθεσμία καταβολής των εισφορών της ΑΠΔ Ναυτικών ορίζεται ως παρακάτω:

1. Για την 1η, 2η, και 3η ΑΠΔ Ναυτικών, η καταληκτική προθεσμία καταβολής των εισφορών ταυτίζεται με την ημερομηνία υποβολής της αντίστοιχης 3ης ΑΠΔ Ναυτικών.
2. Για την 4η, 5η και 6η ΑΠΔ Ναυτικών, η καταληκτική προθεσμία καταβολής των εισφορών ταυτίζεται με την ημερομηνία υποβολής της 6ης ΑΠΔ Ναυτικών.
3. Στην περίπτωση καταβολής των εισφορών, όπως αυτές προκύπτουν από την ΑΠΔ Ναυτικών, σε ξένο νόμισμα (Δολάρια ΗΠΑ ή Λίρες Αγγλίας), η αξία του ξένου νομίσματος υπολογίζεται με την ισοτιμία του σε Ευρώ, όπως αυτή καθορίζεται από την Τράπεζα της Ελλάδος κατά την ημερομηνία καταβολής των εισφορών.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Οκτωβρίου 2017

Ο Υφυπουργός

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

