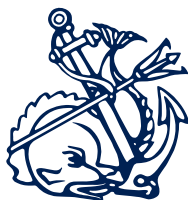




2η Ενημερωτική Έκθεση του Ν.Α.Τ. για τη Ναυτική Απασχόληση 2024



N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο



N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

2^η ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ 2024

Πειραιάς 2024

Η ανά χειρας Έκθεση εκπονήθηκε τον Απρίλιο του 2024 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.), *2^η Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2024

Βιβλιογραφική παραπομπή της έκδοσης στα Αγγλικά: G. Amitsis (ed.), *The Seafarers Employment in Greece, Second Report of the Greek Seamen's Pension Fund (NAT)*, Piraeus, 2024 (in Greek)

Copyright © 2024 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

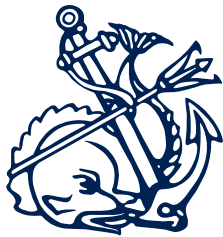
Απαγορεύεται η με οποιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της έκθεσης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)

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

Email: plirofories@nat.gr

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

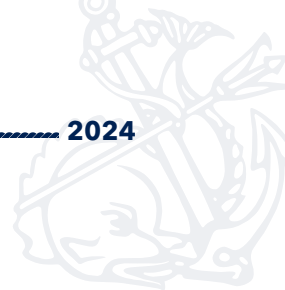


N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

**2^η ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ 2024**

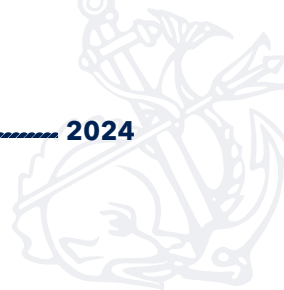
Πειραιάς 2024



ΑΚΡΩΝΥΜΙΑ

ΑΝ	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΠΑ	Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία
ΑΠΑΔΝ	Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών
ΒΔ	Βασιλικό Διάταγμα
Βλ.	βλέπε
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
e-ΕΦΚΑ	Ηλεκτρονικός Ενιαίος Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης

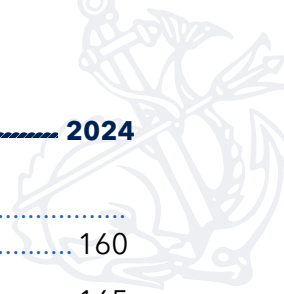
ΙΙΕΝ	Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας
ΙΟΒΕ	Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών
ΚΑΑΝ	Κεφάλαιο Ανεργίας και Ασθενείας
ΚΕΑΝ	Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών
ΚΝ	Κωδικοποιημένος Νόμος
ΚΝΕ	Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης
κ.ο.χ.	Κόροι ολικής χωρητικότητας
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Ν.	Νόμος
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
ΥΕΚΑ	Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης
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 (<i>Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη</i>)
WISTA	Women's International Shipping and Trading Association

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ	10
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	24
ΜΕΡΟΣ Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ.....	31
1. Οι ομάδες στόχου του ΝΑΤ	34
2. Πρόσφατες παρεμβάσεις του ΝΑΤ για την εξυπηρέτηση	38
των ομάδων στόχου.....	38
3. Άλλες παρεμβάσεις του ΝΑΤ για την εξυπηρέτηση	41
της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	41
ΜΕΡΟΣ Β. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	46
1. Οι ανθρώπινοι πόροι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών	51
2. Οι κύριες προκλήσεις για τους ανθρώπινους πόρους του κλάδου	64
των θαλάσσιων μεταφορών	64
ΜΕΡΟΣ Γ. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ...	70
1. Ο ρόλος του ΝΑΤ στην αποτύπωση της ναυτικής απασχόλησης	73
2. Το προφίλ της ναυτικής απασχόλησης το 2023.....	81
ΜΕΡΟΣ Δ. ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	105
1. Οι θεσμικές πρωτοβουλίες	120
2. Οι επιχειρησιακές πρωτοβουλίες.....	128
ΜΕΡΟΣ Ε. ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	140
1. Η αναβάθμιση των ψηφιακών υπηρεσιών προς τους ναυτικούς	142
2. Η υποστήριξη του δημόσιου διαλόγου	146
για τη ναυτική απασχόληση	146
3. Οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη σύσταση Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης.....	158



4. Η αξιοποίηση της έρευνας για τους ανθρώπινους πόρους	
της ναυτιλίας.....	160
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	165
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. ΠΗΓΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	177

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

1. Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) δημοσίευσε τον Μάρτιο του 2023 την πρώτη μελέτη στην ιστορία του για την αποτύπωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής ναυτιλίας με την μορφή της «Πρώτης Έκθεσης του ΝΑΤ για τη Ναυτική Απασχόληση»¹, εγκαινιάζοντας τον δημόσιο διάλογο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του ναυτιλιακού τομέα σε όρους ανθρώπινου δυναμικού. Σκοπός της Έκθεσης ήταν 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 οικονομίας.

2. Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας (συνεισφέροντας για παράδειγμα την περίοδο 2018-2021 κατά 7,9% 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 υφηλίου, ενισχύουν τις σχέσεις της Ελλάδας με άλλες ναυτιλιακές χώρες και ενισχύουν την εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας και της Ε.Ε.

3. Ένα χρόνο μετά την δημοσίευση της πρώτης Έκθεσης, το ΝΑΤ εμπλουτίζει τη δημόσια συζήτηση για την ανάπτυξη της ναυτικής απασχόλησης στη χώρα μας με την δημοσίευση της «Δεύτερης Έκθεσης του ΝΑΤ για τη Ναυτική Απασχόληση». Αξιοποιώντας τα πορίσματα της πρώτης Έκθεσης και τα αποτελέσματα της εσωτερικής επικαιροποίησης / ανατροφοδότησής τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Οργανισμού, η Δεύτερη Έκθεση προχωρεί σε μία περισσότερο συνθετική παρουσίαση του προφίλ και των χαρακτηριστικών της ναυτικής απασχόλησης στην ΕΕ και στην Ελλάδα, αποτυπώνοντας παράλληλα τις κύριες προκλήσεις για την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας σε μία παγκοσμιοποιημένη αγορά εργασίας. Σκοπός της Έκθεσης είναι να ενδυναμώσει την «ορατότητα» της Ελληνικής

¹ Βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, διαθέσιμη σε <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholis/>.

ναυτικής απασχόλησης, επισημαίνοντας τους κινδύνους που εγκυμονεί η «τύφλωση στη θάλασσα» (sea blindness)² για τους ναυτικούς και τους ενδιαφερόμενους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

4. Η Ευρωπαϊκή Ναυτική Αγορά Εργασίας (the *EU labour market for seafarers*) εκπροσωπεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό τομέα (θαλάσσιες μεταφορές) της ευρύτερης αγοράς εργασίας των μεταφορών (the *EU transport labour market*) που αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις από τα τέλη της δεκαετίας του 2010.

Με περισσότερους από 10 εκατομμύρια εργαζομένους, οι διάφοροι κλάδοι των μεταφορών και οι συναφείς υποστηρικτικοί τομείς, όπως η αποθήκευση και η εφοδιαστική, συμβάλλουν περίπου στο 5% της απασχόλησης στην αγορά εργασίας της ΕΕ. Οι εργαζόμενοι του τομέα των μεταφορών απασχολούνται σε ένα ευρύ φάσμα επαγγελμάτων, όπως οδηγοί, πιλότοι, υπεύθυνοι σηματοδότησης κυκλοφορίας, ελεγκτές, προσωπικό κινητών υπηρεσιών και πληρώματα πλοίων.

5. Οι εργαζόμενοι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών (maritime transport workers) στην ΕΕ κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες.

(α) Η πρώτη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα του ναυτικού και απασχολούνται σε διαφορετικούς τομείς (υποστηρικτικό δυναμικό), όπως:

- θαλάσσιες και παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών
- θαλάσσιες και παράκτιες εμπορευματικές μεταφορές
- ενοικίαση και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών
- κατασκευή και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών.

Ο αριθμός των εργαζομένων της κατηγορίας αυτής παραμένει σχετικά σταθερός την περίοδο 2008-2020, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2019 (350.000) και την χαμηλότερη τιμή το 2013 (302.000). Το προφίλ τους αποτυπώνεται με βάση δύο κύρια χαρακτηριστικά:

² Με τον όρο “τύφλωση στη θάλασσα” νοείται εδώ ο χαμηλός βαθμός ευαισθητοποίησης και η περιορισμένη ενασχόληση της κοινής γνώμης, των ΜΜΕ και των σχεδιαστών δημόσιων πολιτικών απασχόλησης με τον κλάδο της ναυτιλίας και τις ανάγκες των ανθρώπινων πόρων της.

- ο πληθυσμός των εργαζομένων μεταξύ 40 και 64 ετών είναι μεγαλύτερος από εκείνον μεταξύ 15 και 39 ετών
- οι άνδρες εργαζόμενοι αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού (περίπου το 80%).

(β) Η δεύτερη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα ναυτικού και απασχολούνται στους λιμένες (προσωπικό λιμένων):

- οι άμεσα απασχολούμενοι - κυρίως λιμενεργάτες (περίπου 1,5 εκατομμύριο)
- οι έμμεσα απασχολούμενοι (περίπου 1,5 εκατομμύριο).

(γ) Η τρίτη κατηγορία αφορά πρόσωπα **που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού** (seafarers) σύμφωνα με τις σχετικές ρήτρες του εθνικού ή υπερεθνικού ρυθμιστικού πλαισίου.

6. Οι ναυτικοί αποτελούν μαζί με τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές τους κύριους συντελεστές της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας (*EU labour market for seafarers*), η οποία παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 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) και κατώτερο πλήρωμα από τρίτες χώρες
- 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 θαλάσσης
- η ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος φθίνει ακόμα και σε περιόδους οικονομικής ύφεσης - υψηλής ανεργίας των νέων
- η παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα επηρεάζεται από τις προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης, που επιβάλλουν εκτός των άλλων την ασφαλή συντήρηση σκαφών και εξοπλισμού με πιο επικίνδυνα καύσιμα επί του πλοίου, την εκμά-

θηση νέων μεθόδων δεξαμενισμού και τη λειτουργία υβριδικών και μηδενικών εκπομπών μηχανημάτων.

7. Η οριοθέτηση της απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή (αλλά και 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 δημόσιους φορείς και αποτυπώνουν κατά κανόνα το πλήθος των εργαζομένων ναυτικών σε συγκεκριμένη περίοδο (απογραφική καταγραφή). 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 τάσεις απασχόλησης.

8. Υπό το πρίσμα αυτό, η ανάλυση των πλέον πρόσφατων διαθέσιμων δεδομένων του *Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα* για την περίοδο 2014-2021 τεκμηριώνει:

- μία σταδιακή μέση μείωση των ναυτικών της ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2017 (70%) και την χαμηλότερη τιμή το 2021 (59%)⁶
- μία υψηλή μέση άνοδο των ναυτικών εκτός ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2021 (41%) και την χαμηλότερη τιμή το 2017 (30%)⁷.

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 2023/2024, 2023.*

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 συνολικό αριθμό των ενεργών ναυτικών στην ΕΕ.

6 Ο μέσος αριθμός των ναυτικών της ΕΕ αυξήθηκε από 161.419 σε 182.207 (δηλ. +13%).

7 Ο μέσος αριθμός των ναυτικών εκτός ΕΕ αυξήθηκε από 86.633 σε 127.452 (δηλ. +47%).

9. Η πρόσφατη Έρευνα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Αγορά Εργασίας των Μεταφορών⁸ αναδεικνύει τρία κύρια χαρακτηριστικά των ναυτικών της ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ:

- η μέση ηλικία των ναυτικών είναι τα 44,3 έτη
- οι ναυτικοί μεταξύ 40 και 64 ετών είναι κατά πολύ περισσότεροι από εκείνους μεταξύ 15 και 39 ετών
- οι άνδρες ναυτικοί αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του κλάδου (περίπου το 97,6%).

10. Η Ελληνική Ναυτική Αγορά Εργασίας εκπροσωπεί ένα δυναμικό τομέα (θαλάσσιες μεταφορές) της ευρύτερης αγοράς εργασίας των μεταφορών που αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις από την εμφάνιση της οικονομικής ύφεσης του 2008. Μία από τις πλέον κρίσιμες προκλήσεις είναι η ανανέωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής Ναυτιλίας που μειώνεται σταθερά από τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

11. Το NAT είναι ο πρώτος φορέας της Ελληνικής Κοινωνικής Διοίκησης που επιχείρησε την συστηματική αποτύπωση του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα με την *Απογραφή Ελλήνων Ναυτικών του 1862*. Έκτοτε, μέσω της συστηματικής τήρησης ειδικών μητρώων και της διενέργειας περιοδικών απογραφών, αποτελεί διαχρονικά έναν από τους πλέον σημαντικούς κόμβους πληροφοριών για την εξέλιξη του ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού στη χώρα. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, η ικανότητα του NAT να συγκεντρώνει, να διαχειρίζεται και να επεξεργάζεται πληροφορίες για τη ναυτική απασχόληση αναβαθμίσθηκε καταλυτικά χάρις στη λειτουργία της Εφαρμογής «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση Ναυτικών» (ΑΠΔΝ) από το 2018 και του Συστήματος Επιχειρηματικής Ευφυΐας του φορέα (BI/NAT) από το 2021.

12. Η επεξεργασία επιλεγμένων ώριμων δεδομένων της ΑΠΔΝ στο πλαίσιο της ανά χείρας Έκθεσης αποτυπώνει το προφίλ της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα για την περίοδο 1.1.2023 έως 31.12.2023. Από μεθοδολογική άποψη, η καταγεγραμμένη ναυτική απασχόληση περιλαμβάνει μόνο τα μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων, τα οποία

⁸ Βλ. A. Broughton et al., *Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market, 2024*.

και προσδιορίζονται με τον όρο «**εγγεγραμμένοι ναυτικοί**», και όχι τις υπόλοιπες κατηγορίες για τις οποίες επίσης προβλέπεται η υποβολή ΑΠΔΝ στο NAT⁹. Στο πλαίσιο αυτό, ο υπολογισμός της ναυτικής απασχόλησης για το 2023 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 κατά το έτος 2023 (έστω και για μία ημέρα ασφάλισης από ναυτική απασχόληση εντός του έτους υποβολής)
- στον “*αριθμό εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του έτους*”, που περιλαμβάνει το σύνολο των μελών συγκροτημένων πληρωμάτων πλοίων για τα οποία υποβλήθηκαν ΑΠΔΝ στο NAT κατά τον μήνα Αύγουστο του 2023 (ενδεικτικό χρονικό σημείο του έτους με υψηλά επίπεδα ναυτικής απασχόλησης).

13. Τα βασικά πορίσματα από την επεξεργασία των δεδομένων της ΑΠΔΝ ως προς **την κατάσταση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης το 2023 και τις διαφαινόμενες τάσεις εξέλιξής της** συνοψίζονται ως εξής:

α) Η ανάκαμψη της ναυτικής απασχόλησης από την κρίση της πανδημίας COVID-19 συνεχίζεται με σταθερό ρυθμό στην Ελλάδα. Ειδικότερα, ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών (άτομα που είχαν έστω και μία ημέρα ασφάλισης ως μέλη πληρωμάτων πλοίων εντός του 2023) ανήλθε στους **25.540**, παρουσιάζοντας **αύξηση 5,7%** σε σχέση με το 2022. Αντίστοιχα, ο αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του 2023 ανήλθε στους **17.248** ναυτικούς, σημειώνοντας **αύξηση 2%** σε σχέση με τον 8^ο μήνα του 2022.

⁹ Τα μέλη πληρωμάτων αποτελούν την κρίσιμη μάζα της ναυτικής απασχόλησης, καθώς οι υπόλοιπες ομάδες για τις οποίες προβλέπεται υποβολή ΑΠΔΝ (π.χ. πλοηγοί, ανώτερα στελέχη ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, καθηγητές Ναυτικών Σχολών, αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες κ.α.) είναι κατά κανόνα ολιγάριθμες.

Πίνακας Α. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί 2020 - 2023

Έτος	Σύνολο έτους	Ετήσια διαφορά	Σύνολο 8 ^ο μήνα έτους	Ετήσια διαφορά	Θήλεις	Ετήσια διαφορά
2020	22.992		15.350		1.237	
2021	23.232	240	15.924	574	1.371	134
2022	24.162	930	16.877	953	1.619	248
2023	25.540	1.378	17.248	371	1.838	219

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

β) Τα βασικά χαρακτηριστικά του εγγεγραμμένου ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού τυποποιούνται ως εξής:

- η συντριπτική πλειοψηφία (άνω του 90%) είναι Έλληνες
- η συντριπτική πλειοψηφία (άνω του 90%) είναι άνδρες
- η μεγάλη πλειοψηφία (71%) εντοπίζεται στην ομάδα ηλικίας 18-45 ετών.

γ) Η μεγαλύτερη συγκέντρωση εγγεγραμμένων ναυτικών παρατηρείται διαχρονικά στις ευρύτερες κατηγορίες των επιβατηγών (επιβατηγά όλων των κατηγοριών), των δεξαμενόπλοιων (δεξαμενόπλοια και Μ/Σ δεξαμενόπλοια) και των φορτηγών πλοίων (φορτηγά όλων των κατηγοριών).

Πίνακας Β. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ευρύτερη κατηγορία πλοίων (2021 - 2023)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2021	2022	2023
Επιβατηγά	9.804	10.329	10.521
Δεξαμενόπλοια	7.364	7.569	7.814
Φορτηγά	5.315	5.533	5.469

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2021, 2022, 2023), 2024

Υπό αυτό το πρίσμα, ο τομέας μεταφοράς εμπορευμάτων τείνει να παρουσιάζει ένα σχετικό προβάδισμα έναντι του τομέα μεταφοράς επιβατών ως προς την συμβολή τους στη συνολική εγγεγραμμένη απασχόληση. Σε κάθε περίπτωση, οι ειδικότερες κατηγορίες πλοίων με τη μεγαλύτερη συμβολή στη συνολική (ετήσια) εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση για το 2023 ήταν:

- τα δεξαμενόπλοια (30,1%)
- τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά (19,6%)
- τα φορτηγά ξηρού φορτίου (13,3%).

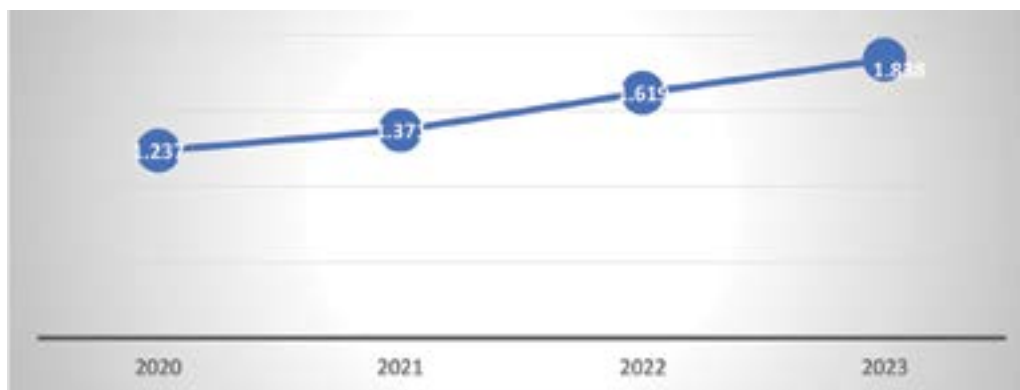
δ) Παρά το γεγονός ότι το ναυτικό επάγγελμα παραμένει «ανδροκρατούμενο», η γυναικεία απασχόληση συνεχίζει να παρουσιάζει ισχυρή αυξητική τάση. Το 2023 οι γυναίκες ναυτικοί εκπροσωπούσαν ήδη το **7,1%** της συνολικής εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης, **υπερβαίνοντας σημαντικά τον διεθνή και ευρωπαϊκό μέσο όρο (1,2% για το 2021¹⁰ και 2,4% για το 2022¹¹ αντίστοιχα)**. Ειδικότερα, ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών¹² για το 2023 ανήλθε στις **1.838**, σημειώνοντας **αύξηση 13,5%** σε σχέση με το 2022, ενώ ο αριθμός των εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του 2023 ανήλθε στις **1.265** ναυτικούς, παρουσιάζοντας **αύξηση 11,6%** σε σχέση με τον 8^ο μήνα του 2022.

10 Βλ. <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>.

11 Βλ. A. Broughton et al., *Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market*, 2024.

12 Οι εγγεγραμμένες γυναίκες ναυτικοί το 2023 ήταν σχεδόν όλες Ελληνίδες (ποσοστό άνω του 99%).

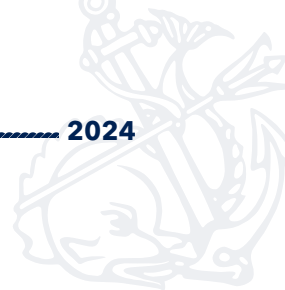
Διάγραμμα Α. Εξέλιξη της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης (2020-2023)



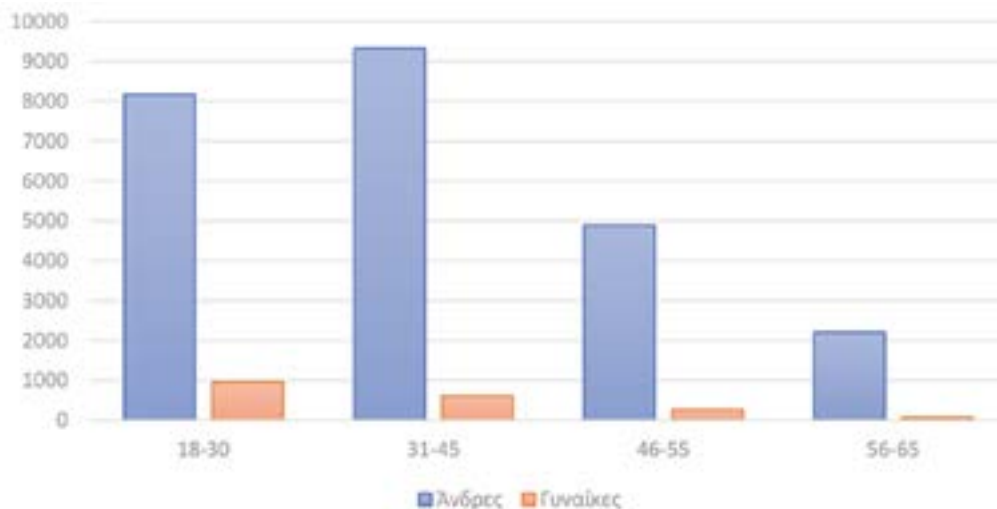
Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

Βασικό χαρακτηριστικό του εγγεγραμμένου γυναικείου ναυτικού δυναμικού είναι ότι στη μεγάλη του πλειονότητα απασχολείται στην ευρύτερη κατηγορία των **επιβατηγών** (66,3% το 2023), γεγονός που επιβεβαιώνει τον διαχρονικά κρίσιμο ρόλο του τουρισμού στη γυναικεία ναυτική απασχόληση. Ωστόσο, αξιόλογη αύξηση της γυναικείας απασχόλησης παρατηρήθηκε το 2023 και στην κατηγορία των **δεξαμενόπλοιων** (αύξηση 13% σε σχέση με το 2022).

ε) Η συμμετοχή των **νέων ηλικίας 18-30 ετών** στην εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση παρουσίασε το 2023 **αύξηση 4%** σε σχέση με το 2022. Ειδικότερα, η συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα αντιστοιχούσε κατά το 2023 στο **34%** του συνόλου των εγγεγραμμένων ναυτικών. Ωστόσο, οι νέες ηλικίας 18-30 ετών στις γυναίκες εγγεγραμμένες ναυτικούς, αποτελούν το 50,4% του συνόλου.



Διάγραμμα Β. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ηλικιακή κατηγορία και φύλο (2023)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

στ) Οι πολυπληθέστερες **ειδικότητες ναυτολόγησης** το 2023 ήταν οι ειδικότητες του πλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου στους αξιωματικούς πληρώματος, ενώ στα κατώτερα πληρώματα οι ειδικότητες του ναύτη και του θαλαμηπόλου.

ζ) Ο πληθυσμός των **ενεργών δοκίμων / εκπαιδευομένων ναυτικών** ανήλθε το 2023 σε **3.271 άτομα**. Ποσοστό **10%** των δοκίμων / εκπαιδευομένων ναυτικών ήταν **γυναίκες** (με τις μισές σχεδόν να έχουν ναυτολογηθεί με ειδικότητα δόκιμης εκπαιδευόμενης πλοίαρχου).

η) Η εποχικότητα παραμένει βασικό διαχρονικό χαρακτηριστικό της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης και συνδέεται, κυρίως, με τις έντονες εποχικές διακυμάνσεις της τουριστικής κίνησης και, κατ' επέκταση, της απασχόλησης στην κατηγορία των επιβατηγών. Εάν και το **53%** των εγγεγραμμένων ναυτικών το 2023 απασχολήθηκε για **διάστημα 7 μηνών και άνω** εντός του έτους (μη εποχική απασχόληση), το **41%** απασχολήθηκε για **διάστημα 1 έως 6 μηνών** (εποχική απασχόληση) και το 6% για διάστημα κάτω του 1 μήνα (περιστασιακή

απασχόληση). Σε κάθε περίπτωση, πάντως, από το σύνολο των εγγεγραμμένων ναυτικών που απασχολήθηκαν για διάστημα 1-6 μηνών, η μεγάλη πλειοψηφία (68%) εργάστηκε για διάστημα άνω των 4 μηνών.

14. Αναφορικά με τις **ομάδες ναυτικών που δεν περιλαμβάνονται στην ως άνω «εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση»**, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ακόλουθες διαπιστώσεις:

α) Η κατηγορία των **αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών που εργάζονται στις ναυτιλιακές εταιρείες** τείνει αυξανόμενη, αριθμώντας το 2023 **1.292 άτομα**. Εάν και η συγκεκριμένη ομάδα απασχολείται εκτός πλοίων και, συνεπώς, δεν προσμετράται στην εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση, η παρακολούθηση της στατιστικής εξέλιξης της αποτυπώνει το δυναμισμό της αγοράς εργασίας των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς η απασχόληση σε ναυτιλιακές εταιρείες αποτελεί ελκυστική επιλογή για τους ναυτικούς υψηλών προσόντων και εμπειρίας.

β) Το 2023 χαρακτηρίζεται από σημαντική **αύξηση των εξαγορών** χρόνου ναυτικής υπηρεσίας σε πλοία ξένης σημαίας μη συμβεβλημένα με το NAT, οι οποίες ανήλθαν σε 7.188 (αύξηση 34% σε σχέση με το 2022).

γ) Το 2023 χαρακτηρίζεται από σημαντική **αύξηση των αιτήσεων επανάλληψης ναυτικού επαγγέλματος** που υποβλήθηκαν από συνταξιούχους ναυτικούς που επιθυμούν να επιστρέψουν στην αγορά εργασίας (103 αιτήσεις το 2023 έναντι 72 το 2022 δηλ. αύξηση 43%).

15. Οι πρόσφατες παρεμβάσεις της ΕΕ στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης προωθούνται στο πλαίσιο υλοποίησης πέντε εμβληματικών Στρατηγικών που αναδεικνύουν και ενδυναμώνουν την προστιθέμενη αξία του ναυτικού επαγγέλματος και την ιδιαίτερη συμβολή του στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης:

- η *Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Ανάπτυξη του Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών*
- η *Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία*
- η *Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα*
- ο *Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων*

- το Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο Δεξιότητων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα.

16. Οι κύριες παρεμβάσεις της ΕΕ που επηρεάζουν άμεσα τον τομέα της ναυτικής απασχόλησης εντοπίζονται σε τρία πεδία:

- ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων του ναυτιλιακού τομέα
- ρύθμιση των εργασιακών σχέσεων του ναυτιλιακού τομέα
- κοινωνική προστασία των ναυτικών σε περίπτωση κινδύνων.

Παράλληλα, προωθούνται από τη δεκαετία του 2010 και παρεμβάσεις που επηρεάζουν έμμεσα την ανάπτυξη της ναυτικής απασχόλησης, όπως ιδίως:

- η θεσμοθέτηση πολύ αυστηρών κανόνων ασφαλείας σε σχέση με άλλους επαγγελματικούς κλάδους
- 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 προστασία των πολιτών ως χρηστών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών
- η ανάπτυξη της εφαρμοσμένης έρευνας
- η προσαρμογή στις προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης.

17. Τα όργανα της ΕΕ υιοθέτησαν την περίοδο Μάρτιος 2023 - Μάρτιος 2024 ένα πλέγμα θεσμικών παρεμβάσεων άμεσης και έμμεσης επίδρασης στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας:

- έκδοση του Κανονισμού (ΕΚ) 2023/1805
- έκδοση της Σύστασης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων

της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των Μεταφορών

- έκδοση της Ανακοίνωσης για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Παράλληλα, κατά την διάρκεια της περιόδου αυτής προωθήθηκε ένα πλέγμα επιχειρησιακών παρεμβάσεων άμεσης και έμμεσης επίδρασης στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας, οι οποίες επικεντρώθηκαν στα ακόλουθα πεδία:

- η ενεργοποίηση του *Φόρουμ για τις Βιώσιμες Μεταφορές*
- η αναγνώριση των δεξιοτήτων ναυτικών υψηλών τρίτων χωρών
- η ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων του ναυτιλιακού τομέα
- η αναβάθμιση των δεξιοτήτων των νέων για εξειδικευμένες ναυτιλιακές σταδιοδρομίες
- η προώθηση του κοινωνικού διαλόγου για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων του ναυτικού επαγγέλματος
- η υποστήριξη των ναυτικών από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα
- η προώθηση της διαφορετικότητας και της ένταξης στο ναυτιλιακό τομέα.

18. Το NAT συνέχισε και το 2023 τις δραστηριότητες του 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. Υπό το πρίσμα αυτό, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε την περίοδο Μάρτιος 2023 - Μάρτιος 2024 ένα πλέγμα εμβληματικών παρεμβάσεων, αξιοποιώντας με συστηματικό τρόπο την παρακολούθηση των τάσεων και των προκλήσεων στην Ευρωπαϊκή και την Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας:

- αναβάθμιση των ψηφιακών υπηρεσιών προς τους ναυτικούς (**πρότυπη εφαρμογή my NAT**)¹³
- υποστήριξη του δημόσιου διαλόγου για τη ναυτική απασχόληση (έκδοση και παρουσίαση της **Πρώτης Έκθεσης του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση**, επικύρωση του **νέου ρόλου**

13

βλ. <https://www.nat.gr/hλεκτρονικew-ypiesies>.

του NAT στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας, παρουσίαση του υποδείγματος του **Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης** στην 87^η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης)

- προετοιμασία της σύστασης του **Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης**¹⁴
- προώθηση της έρευνας για το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας (υπογραφή **Μνημονίου Συνεργασίας με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής (ΠΑΔΑ)**¹⁵ και το **Ερευνητικό Εργαστήριο Κοινωνικής Διοίκησης (ΕΕΚΔ ΠΑΔΑ)**¹⁶.

14 Το Παρατηρητήριο Ναυτικής Απασχόλησης θα αποτελέσει την πρώτη συστημική παρέμβαση του NAT για την άμεση υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας, αξιοποιώντας κρίσιμα πρωτογενή και δευτερογενή διοικητικά δεδομένα της ναυτικής αγοράς εργασίας. Αφετηρία του Παρατηρητηρίου αποτελεί το εμβληματικό υπόδειγμα του Παρατηρητηρίου της ΕΕ για τη Γαλάζια Οικονομία (the European Blue Observatory, https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/index_en?prefLang=el&etrans=el), που δημιουργήθηκε με βάση τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Στρατηγική της Βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας.

15 [https://www.uniwa.gr/.](https://www.uniwa.gr/)

16 [https://sar1.uniwa.gr/.](https://sar1.uniwa.gr/)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

A. Το πλαίσιο της Έκθεσης

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) δημοσίευσε τον Μάρτιο του 2023 την πρώτη μελέτη στην ιστορία του για την αποτύπωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής ναυτιλίας με την μορφή της «Πρώτης Έκθεσης του ΝΑΤ για τη Ναυτική Απασχόληση»¹⁷, εγκαινιάζοντας τον δημόσιο διάλογο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του ναυτιλιακού τομέα σε όρους ανθρώπινου δυναμικού. Σκοπός της Έκθεσης ήταν να αναδείξει 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 οικονομίας¹⁸.

Η Έκθεση παρουσιάσθηκε στις 30 Μαρτίου 2023 σε πανηγυρική εκδήλωση στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά (παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μελών της Κυβέρνησης, της Βουλής, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπροσώπων της ναυτικής και ακαδημαϊκής κοινότητας) και χρησιμοποιείται πλέον ως εργαλείο τεκμηρίωσης των τάσεων και εξελίξεων στην Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας από τα ΜΜΕ και την ακαδημαϊκή κοινότητα¹⁹.

17 Βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, διαθέσιμη σε <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholisis/>.

18 Βλ. ενδεικτικά Γ. Τσιμουρής, Εμείς οι ναυτικοί, μπαρκαρισμένοι και ξέμπαρκοι - Μια ανθρωπολογική προσέγγιση, 2021, 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, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Προοπτικές και Προκλήσεις, 2023 και Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση 2022-2023, 2023.

19 Βλ. ενδεικτικά I. Katsounis, D. Gavalas, M. Lekakou and G. Christakis, "Anchored Ambitions - Investigating the Enduring Attractiveness of Seafaring in Greece", *Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research*, 2023, 37(2), <https://doi.org/10.31217/p.37.2.2> και Γ. Αμίτσης, «Η ορατότητα της ναυτικής απασχόλησης», *The N Society, Η Ναυτεμπορική*, 8.5.2024, <https://www.naftemporiki.gr/afieromata/the-n-society/1656144/i-oratotita-tis-naytikis-apascholisis/>.

Αξιοποιώντας τα πορίσματα της πρώτης Έκθεσης και τα αποτελέσματα της εσωτερικής επικαιροποίησης / ανατροφοδότησής τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Οργανισμού, η παρούσα Έκθεση προχωρεί σε μία περισσότερο συνθετική παρουσίαση του προφίλ και των χαρακτηριστικών της ναυτικής απασχόλησης στην ΕΕ και στην Ελλάδα, αποτυπώνοντας παράλληλα τις κύριες προκλήσεις για την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας σε μία παγκοσμιοποιημένη αγορά εργασίας.

Αφετηρία της δεύτερης Έκθεσης αποτελεί μία βασική παραδοχή

Οι εξελίξεις στη ναυτική αγορά εργασίας θα επηρεασθούν όχι μόνο από τις νέες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένου του κόστους και της αποδοχής τους από τους κοινωνικούς εταίρους, αλλά και από άλλους σύνθετους διαρθρωτικούς παράγοντες, όπως η παγκοσμιοποίηση, η δημογραφική αλλαγή, η μετανάστευση, η πράσινη μετάβαση, οι οικονομικές και κοινωνικές τάσεις και το ρυθμιστικό πλαίσιο των εργασιακών σχέσεων και των πολιτικών κοινωνικής προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους. Επιπλέον, ο ρυθμός της αυτοματοποίησης θα ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες, τους τρόπους μεταφοράς, τις κατηγορίες των ναυτικών και τις δεξιότητες και ικανότητες τους.

Υπό το πρίσμα αυτό, σκοπός της παρούσας Έκθεσης είναι να ενδυναμώσει την «ορατότητα» της Ελληνικής ναυτικής απασχόλησης, επισημαίνοντας τους κινδύνους της «τύφλωσης στη θάλασσα» (sea blindness) για τους ναυτικούς και τους ενδιαφερόμενους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Η **τύφλωση στη θάλασσα** είναι ένα μετεωρολογικό φαινόμενο που συμβαίνει όταν οι υδρατμοί στη θάλασσα εξατμίζονται από τη θάλασσα και σχηματίζουν χαμηλά σύννεφα που αντανακλούν το φως του ήλιου, εμποδίζοντας την ορατότητα του ορίζοντα. Αυτό το φαινόμενο μπορεί να είναι επικίνδυνο για τους ναυτικούς, καθώς μπορεί να καλύψει την προσέγγιση στη στεριά ή άλλα εμπόδια.

Μεταφορικά, η έκφραση έχει υιοθετηθεί για να αναλύσει τις συνέπειες της παραμέλησης του θαλάσσιου τομέα και οριοθετείται ως η αδυναμία να δούμε ή να κατανοήσουμε κρίσιμα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του περιβάλλοντος ή την κλιματική αλλαγή. Η σχετική αδυναμία μπορεί να προκληθεί από αμέλεια, άγνοια, έλλειψη ενδιαφέροντος ή απουσία πόρων για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων. Για παράδειγμα, η «τύφλωση στη θάλασσα» μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει την έλλειψη προσοχής που δίνεται στην κλιματική αλλαγή και τον αντίκτυπο της στους ωκεανούς ή για να αναδείξει την αδυναμία να συνειδητοποιήσουμε τους κινδύνους για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Πηγή: <https://www.forumulsecuritatimaritime.ro/sea-blindness/>

B. 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 μελετητικό άξονα.

(α) Για τις ανάγκες συγγραφής των Κεφαλαίων Α', Β', Δ' και Ε' της Έκθεσης²⁰ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες τεχνικές:

- **Έρευνα γραφείου για την ανάλυση μεταβολών του** θεσμικού και επιχειρησιακού πλαισίου λειτουργίας του NAT
- Έρευνα στους διαδικτυακούς τόπους Υπουργείων (Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) και εποπτευόμενων φορέων της

Ελληνικής κεντρικής διοίκησης (Εστία Ναυτικών, Οίκος Ναύτη, κ.α.)

- Έρευνα στους διαδικτυακούς τόπους των οργανώσεων των κοινωνικών εταιρών της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας
- Έρευνα στους διαδικτυακούς τόπους των οργανώσεων των κοινωνικών εταιρών της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας
- Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων Ελληνικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ναυτιλίας (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Ίδρυμα Ευγενίδου κ.α.)
- Έρευνα της Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με θέματα κατάρτισης, απασχόλησης και κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών
- Έρευνα της Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με τις νέες προκλήσεις ανάπτυξης του ναυτιλιακού τομέα
- Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων Διεθνών Οργανισμών (Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Παγκόσμια Τράπεζα, Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης), Διακρατικών Οργανισμών (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) και Δικτύων που δραστηριοποιούνται σε θέματα ανθρωπίνων πόρων της ναυτιλίας
- Έρευνα πηγών και βάσεων δεδομένων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 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.*).

(β) Για τις ανάγκες συγγραφής του Κεφαλαίου Δ' της Έκθεσης²¹ χρησιμοποιήθηκε κυρίως - όπως και στην Πρώτη Έκθεση του 2023 - το **δυναμικό στατιστικό υπόδειγμα του NAT για την αποτύπωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής Ναυτιλίας**, το οποίο αξιοποιεί 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).

21 Η σχετική ανάλυση καλύπτει την περίοδο Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2023.

Παράλληλα, η Έκθεση αξιοποίησε - για την αποτύπωση των τάσεων σε συγκεκριμένα θεματικά πεδία της ναυτικής απασχόλησης - συνδυαστικά με τα στοιχεία του ΟΠΣ/ΝΑΤ και της ΑΠΔΝ δεδομένα από συναφείς εφαρμογές του ΝΑΤ (Μητρώο Εξαγορών κα.) και άλλων φορέων (ΕΛΣΤΑΤ, ΓΕΝΕ, κλπ.).

Γ. Η διάρθρωση της Έκθεσης

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

Το Μέρος Α' με τίτλο «*Το προφίλ και οι πρόσφατες δράσεις του ΝΑΤ*» παρουσιάζει συνοπτικά την ταυτότητα του φορέα και τις σχετικές δραστηριότητες για την άσκηση των καταστατικών αρμοδιοτήτων του εντός του 2023.

Το Μέρος Β' με τίτλο «*Διαστάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην ΕΕ*» αποτυπώνει το προφίλ των ανθρώπινων πόρων του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών (maritime transport workers)²² στην ΕΕ και συστηματοποιεί τις κύριες προκλήσεις ανάπτυξης του, δίνοντας έμφαση στην κατηγορία των ναυτικών (seafarers).

Το Μέρος Γ' με τίτλο «*Διαστάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα*» αποτυπώνει το προφίλ των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας την περίοδο 2020 - 2023, παρουσιάζοντας τις σχετικές εξελίξεις και τάσεις που προκύπτουν από την χρήση του δυναμικού στατιστικού υποδείγματος του ΝΑΤ.

22 Οι εργαζόμενοι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες.

α) Η πρώτη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα ναυτικού και απασχολούνται σε διαφορετικούς τομείς (υποστηρικτικό δυναμικό), όπως θαλάσσιες και παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, θαλάσσιες και παράκτιες εμπορευματικές μεταφορές, ενοικίαση και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών, κατασκευή και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών.

β) Η δεύτερη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα ναυτικού και απασχολούνται στους λιμένες (προσωπικό λιμένων).

γ) Η τρίτη κατηγορία αφορά πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τις σχετικές ρήτρες του εθνικού ή υπερεθνικού ρυθμιστικού πλαισίου.

Το Μέρος Δ' με τίτλο «Εμβληματικές πρωτοβουλίες της ΕΕ την περίοδο 2023-2024 για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης» παρουσιάζει τις πρόσφατες θεσμικές και επιχειρησιακές παρεμβάσεις των οργάνων της ΕΕ στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης²³, οι οποίες προωθούνται στο πλαίσιο υλοποίησης πέντε εμβληματικών Στρατηγικών:

- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Ανάπτυξη του Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών
- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία
- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα
- ο Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων
- το Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο Δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα.

Το Μέρος Ε' με τίτλο «Εμβληματικές πρωτοβουλίες του NAT την περίοδο 2023-2024 για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης» παρουσιάζει τις πρόσφατες επιχειρησιακές παρεμβάσεις του Οργανισμού για την υποστήριξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής ναυτιλίας²⁴:

- αναβάθμιση των ψηφιακών υπηρεσιών προς τους ναυτικούς
- υποστήριξη του δημόσιου διαλόγου για τη ναυτική απασχόληση
- προετοιμασία της σύστασης του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης
- προώθηση της έρευνας για το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας.

Η Έκθεση ολοκληρώνεται με την παράθεση της αντιπροσωπευτικής Ελληνικής και διεθνούς βιβλιογραφίας²⁵ για τους ανθρώπινους πόρους

23 Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις σχεδιάστηκαν και παρακολουθούνται από τρεις Γενικές Διευθύνσεις (ΓΔ) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE)

η ΓΔ Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE)

η ΓΔ Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης (DG EMPL).

24 Βλ. σχετικά τα Κεφάλαια Β' και Γ' της ανά χειράς Έκθεσης.

25 Όλες οι πηγές της διεθνούς βιβλιογραφίας παραπέμπονται με τους ηλεκτρονικούς συνδέσμους τους, επιτρέποντας στους αναγνώστες της Έκθεσης άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενό τους.

των θαλάσσιων μεταφορών, παρουσιάζοντας στο Παράρτημα το σύνολο των σχετικών θεσμικών πρωτοβουλιών της ΕΕ και έναν αναλυτικό κατάλογο των πλέον εμβληματικών Εκθέσεων και Μελετών της σε πεδία άμεσης ή έμμεσης επίδρασης στη ναυτική απασχόληση²⁶.

²⁶ Όλες οι πηγές της ΕΕ παραπέμπονται με τους ηλεκτρονικούς συνδέσμους τους, επιτρέποντας στους αναγνώστες της Έκθεσης άμεση πρόσβαση στο περιεχόμενό τους.

ΜΕΡΟΣ Α. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) είναι ο **πρώτος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης στην Ελλάδα και ο δεύτερος αρχαιότερος στην Ευρώπη**²⁷. Ιδρύθηκε με το **Βασιλικό Διάταγμα «Περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» της 18^{ης} Δεκεμβρίου 1836 (ΦΕΚ 75) και ξεκίνησε να λειτουργεί το 1861 σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. ΧΛΘ' της 5^{ης} Σεπτεμβρίου 1861 «Περί συστάσεως Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» (ΦΕΚ 49)²⁸, παρέχοντας κρίσιμες υπηρεσίες στους ναυτικούς και τους κοινωνικούς εταίρους του ναυτιλιακού τομέα.**

Το ΝΑΤ λειτουργεί σήμερα ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ) υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης (πρώην Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, όπως ανασυστάθηκε στις 27 Ιουνίου 2023)²⁹.

27 Ο πρώτος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης στην Ευρώπη «*La société de secours mutuels des Vrais Amis*» ιδρύθηκε το 1820 με την μορφή αλληλοβοηθητικού σωματείου. Βλ. <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-de-la-protection-sociale-2010-1-page-9.htm>.

28 Για μία αναλυτική επισκόπηση της ιστορίας του ΝΑΤ βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023.

29 Βλ. την παρ. 1 του άρθρου 1 του Π.Δ. 77/2023 «Σύσταση Υπουργείου και μετονομασία Υπουργείων - Σύσταση, κατάργηση και μετονομασία Γενικών και Ειδικών Γραμματειών - Μεταφορά αρμοδιοτήτων, υπηρεσιακών μονάδων, θέσεων προσωπικού και εποπτευόμενων φορέων».

Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης είναι ο επιτελικός φορέας της Ελληνικής Κοινωνικής Διοίκησης που ασκεί τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

- διασφαλίζει αξιοπρεπείς και βιώσιμους όρους για την εργασία και συμβάλει στην αντιμετώπιση του κοινωνικού αποκλεισμού και την ένταξη στην αγορά εργασίας των ανέργων και των κοινωνικά ευπαθών ομάδων
- ελέγχει και αντιμετωπίζει κάθε μορφή παραβατικότητας στην αγορά εργασίας
- προστατεύει τους εργαζόμενους από κάθε μορφή εργοδοτικής αυθαιρεσίας
- προωθεί και ενθαρρύνει τις συλλογικές διαπραγματεύσεις
- εκπονεί πολιτικές για την ένταξη στην αγορά εργασίας
- προωθεί τις σταθερές και πλήρους απασχόλησης θέσεις εργασίας
- υπηρετεί και διασφαλίζει ένα δίκαιο και ανταποδοτικό ασφαλιστικό σύστημα.

Μετά την ριζική μεταρρύθμιση του Ελληνικού Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης³⁰ με την *υιοθέτηση του Ν. 4387/2016*, το NAT συνεχίζει την αυτόνομη λειτουργία του³¹, ασκώντας, καταρχήν, μη ασφαλιστικές αρμοδιότητες και, παράλληλα, ειδικές αρμοδιότητες υποστήριξης του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-ΕΦΚΑ) που του έχουν ανατεθεί με κανονιστικές πράξεις της κεντρικής διοίκησης³².

30 Για τα διαχρονικά 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, Τ. Γιαννίσης Ασφαλιστικό, Ανάπτυξη, Μακροοικονομία - Οι κρίσιμες διασυνδέσεις, 2020 και Α. Στεργίου, Δίκαιο Κοινωνικής Ασφάλισης, 2022.

31 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», τις διατάξεις του ΠΔ 913/1978 (κωδικοποίηση διατάξεων περί NAT στο Ν. 792/1978) και τις διατάξεις του ΠΔ 107/2018 «Οργανισμός Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.)».

32 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

Η αποστολή του NAT επικεντρώνεται σε τρεις τομείς:

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

β) υπηρεσίες επεξεργασίας και ελέγχου των διαδικασιών προς απονομή παροχών κοινωνικής ασφάλισης 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.

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, ενισχύοντας την ποιότητα και αποτελεσματικότητα του πυλώνα της δημόσιας κοινωνικής ασφάλισης στη χώρα μας.

Το NAT διεκπεραίωσε **το 2022** την εισπραξη για τρίτους φορείς συνολικού ποσού **163,6 εκατομμυρίων Ευρώ** και **το 2023** την εισπραξη για τρίτους φορείς συνολικού ποσού **175.493.445,94 εκατομμυρίων Ευρώ** (ασφαλιστικές εισφορές, τέλη υπέρ του Δημοσίου και πόροι υπέρ ειδικών λογαριασμών ή φορέων)

«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).

Πίνακας 1. Κατανομή πόρων που εισέπραξε το NAT για τρίτους φορείς (2023)

ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΠΟΣΟ
ε-ΕΦΚΑ	€ 108.215.712,90
Τ. ΚΕΑΝ	€ 29.902.066,06
Τ. ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ	€ 17.653.970,48
ΕΛΟΕΝ	€ 13.187.287,36
ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	€ 2.167.568,72
ΚΝΕ	€ 3.711.956,92
ΝΕΕ	€ 480.000,00
ΙΙΕΝ	€ 87.441,75
ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	€ 87.441,75
ΣΥΝΟΛΟ	€ 175.493.445,94

1. Οι ομάδες στόχου του NAT

(α) Η κύρια ομάδα στόχου του οργανισμού είναι η κατηγορία των ναυτικών που οριοθετούνται ως «οι απογεγραμμένοι από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ναυτικοί³³ ή οι κατέχοντες πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και διαρθρώνονται

33 Το άρθρο 3 του Π.Δ. 913/1978 οριοθετεί τις περιπτώσεις της Ναυτικής Υπηρεσίας:

- α) Η παρεχομένη υπό ναυτικού εργασία εν πλοίω ως μέλος συγκεκριμένου πληρώματος
- β) η υπηρεσία προέδρου, γραμματέως και ταμίου νομίμως ανεγνωρισμένων και εν Ελλάδα εδρευουσών οργανώσεων των ναυτικών ή των νομίμων αυτών αναπληρωτών, δι'όν χρόνον οι τελευταίοι αναπληρούσι τους πρώτους κατά τας ειδικάς περί αυτών πάντων διατάξεις
- γ) η υπηρεσία αρχιπλοηγού και πλοηγού και η υπηρεσία των κατά τας οικείας διατάξεις προβλεπομένων μελών του βοηθητικού προσωπικού των πλοηγικών σταθμών
- δ) η υπηρεσία αρχιπλοιάρχου και αρχιμηχανικού ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- ε) η υπηρεσία νομίμου εκπροσώπου εν τω εσωτερικώ ή εξωτερικώ της εν Ελλάδι εδρευούσης ανωτάτης οργανώσεως των Ελλήνων ναυτικών.

στις ακόλουθες υπο-κατηγορίες³⁴:

- Έλληνες πολίτες που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος πλοίου με Ελληνική σημαία ή σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ που δραστηριοποιούνται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου, καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που συμβάλλονται με το NAT
- Υπήκοοι Κράτους Μέλους της ΕΕ που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος πλοίου με Ελληνική σημαία ή σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ που δραστηριοποιούνται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου³⁵, καθώς και των πλοίων με ξένη σημαία που συμβάλλονται με το NAT
- Πρόεδροι, Γραμματείς και Ταμίες των νομίμως αναγνωρισμένων οργανώσεων των ναυτικών, καθώς και οι νόμιμοι αναπληρωτές τους³⁶
- Οι εκπρόσωποι της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας³⁷ στην

34 Βλ. την υπ. αρ. Φ80000/οικ.46214/1903/6.10.2017 ΥΑ «Αναλυτική Περιοδική Δήλωση και καταβολή εισφορών Ναυτικών» (ΦΕΚ 3677 Β'/19.10.2017) και την υπ. αρ. 48/22.12.2017 Εγκύκλιο του ΕΦΚΑ «Ένταξη και απεικόνιση της Ασφάλισης των Ναυτικών στην Αναλυτική Περιοδική Δήλωση κατ' εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 4387/2016».

35 Η παρ. 4 του άρθρου 11 του Κανονισμού 883/2004 της 29ης Απριλίου 2004 για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02004R0883-20140101&from=EL>) ορίζει ότι η μισθωτή ή μη μισθωτή δραστηριότητα που ασκείται κανονικά σε πλοίο το οποίο ταξιδεύει στη θάλασσα υπό σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, θεωρείται ως δραστηριότητα που ασκείται σε αυτό το Κράτος Μέλος. Ωστόσο, το πρόσωπο που ασκεί μισθωτή δραστηριότητα σε πλοίο υπό σημαία Κράτους Μέλους και αμείβεται για τη δραστηριότητα αυτή από επιχείρηση ή πρόσωπο του οποίου η έδρα ή ο τόπος δραστηριοτήτων του βρίσκεται σε άλλο Κράτος Μέλος, υπάγεται στη νομοθεσία του τελευταίου αυτού Κράτους Μέλους εάν κατοικεί σε αυτό. Η επιχείρηση ή το πρόσωπο που καταβάλλει την αμοιβή θεωρείται ως εργοδότης για τους σκοπούς της εν λόγω νομοθεσίας.

36 Η παρ. 1 του άρθρου 128 του Ν. 4714/2020 προβλέπει:

«Απαραίτητη προϋπόθεση εγγραφής σε ναυτεργατική οργάνωση και διατήρησης της ιδιότητας μέλους αυτής είναι η ύπαρξη ναυτικού φυλλαδίου με τη χρήση του οποίου επιτρέπεται η συμμετοχή στις Γενικές Συνελεύσεις και στις εκάστοτε ψηφοφορίες και αρχαιρεσίες με ιδιαίτερη μέριμνα για τις ψηφοφορίες με αλληλογραφία με την αναγραφή του αριθμού ναυτικού φυλλαδίου ή του αριθμού Μητρώου Εργάτη Θάλασσας (ΜΕΘ) στα ψηφοδέλτια σε ιδιαίτερο απόκομμα».

37 Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Greek Seamen's Federation), γνωστότερη και ως «Π.Ν.Ο» είναι η μοναδική δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων Ναυτικών, στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι επιμέρους κλαδικές ενώσεις

Ελλάδα και στο εξωτερικό

- Οι Αρχιπλοίαρχοι και οι Αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Οι Αρχιπλοηγοί, οι πλοηγοί και το βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών³⁸
- Οι Καθηγητές και οι Διευθυντές Σπουδών των Ανωτάτων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού³⁹
- Τα πρόσωπα που εργάζονται σε πλοία, μη εφοδιασμένα προσωρινά με ναυτολόγιο, που βρίσκονται σε παροπλισμό ή

(Ναυτεργατικά Σωματεία). 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 οι παρακάτω αναγνωρισμένες Ναυτεργατικές Οργανώσεις, και οι οποίες διατηρούν την διοικητική, οικονομική αυτοτέλεια και αυτοδυναμία τους:

- 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 Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων - Ηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού «Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ»
- Πανελλήνια Ένωση Αρχιθαλαμηπόλων - Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Επαγγελματική Ένωση Μαγείρων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων & Κυβερνητών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού Μ/Σ-Π/Κ-Ο/Γ.

38 Οι Πλοηγικοί Σταθμοί (Pilot Stations) αποτελούν τις κατά τόπους επιμέρους μονάδες της Πλοηγικής Υπηρεσίας που υπάγονται σ' αυτήν και διαθέτουν προσωπικό, πλοηγούς, και μέσα (πλοηγίδες) για την εκτέλεση των πλοηγήσεων σε ορισμένη περιοχή αρμοδιότητάς τους. Σύμφωνα με το άρθρο 65 του Π.Δ. 13/2018, η Διεύθυνση Πλοηγικής Υπηρεσίας της Γενικής Διεύθυνσης Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι αρμόδια για την εποπτεία, οργάνωση, λειτουργία και την τεχνική υποστήριξη των Πλοηγικών Σταθμών, που αποτελούν περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου και για την οικονομική διαχείριση του Κεφαλαίου της.

39 Πρόκειται για το διδακτικό προσωπικό των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), που λειτουργούν ως δημόσιες σχολές Ανώτατης Εκπαίδευσης υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Οι ΑΕΝ διακρίνονται σε Σχολές Πλοιάρχων και Σχολές Μηχανικών.

αργία

- Τα πρόσωπα που απασχολούνται σε πλοία εφοδιασμένα με καταστάσεις του Ν. 2575/1998 που επέχουν θέση ναυτολογίου.

(β) Η δεύτερη ομάδα στόχου του οργανισμού είναι οι συνταξιούχοι ναυτικοί και τα εξαρτημένα μέλη των οικογενειών τους⁴⁰.

(γ) Η τρίτη ομάδα στόχου του οργανισμού είναι οι ναυτικοί που προβαίνουν σε εξαγορά χρόνου υπηρεσίας σε πλοία ξένης σημαίας μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ⁴¹.

40 Η παρ. 1 του άρθρου 20 του Π.Δ. 913/1978, προέβλεπε:

«Την οικογένειαν του ησφαλισμένου ή συνταξιούχου ναυτικού αποτελούν τα κάτωθι πρόσωπα κατά την ακόλουθον τάξιν και σειράν:

α) Η εν χηρεία παραμένουσα σύζυγος ή ο εν χηρεία παραμένων άπορος και απολύτως ανίκανος σύζυγος.

β) Τα άγαμα τέκνα που έχουν γεννηθεί σε γάμο, έχουν νομιμοποιηθεί ή έχουν αναγνωριστει εκουσίως ή δικαστικώς καθώς και όσα έχουν υιοθετηθεί τουλάχιστον τρία έτη πριν από το θάνατο του ασφαλισμένου, μέχρι τη συμπλήρωση του 18ου έτης της ηλικίας τους ή για όσο χρόνο συνεχίζουν τις σπουδές τους σε σχολές της τριτοβάθμιας εκπαιδευσης, όπως καθορίζει απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μέχρι τη συμπλήρωση του 24ου έτους, εφ' όσον μετά τη συμπλήρωση του 18ου έτους δεν ασκούν επάγγελμα ούτε λαμβάνουν σύνταξη από το δημόσιο ή από άλλο ασφαλιστικό φορέα. Επίσης τα άγαμα ή έγγαμα τέκνα που είναι απόλυτα και οριστικά ανίκανα για κάθε βιοποριστική εργασία.

γ) Ο απολύτως ανίκανος ή συμπληρώσας το 60όν έτος της ηλικίας του, πατήρ, τούτου δε μη ζώντος, η χήρα μήτηρ, μη αποκεκλειομένων των θετών γονέων.

δ) Οι άγαμοι αδελφοί τους οποίους αποδεδειγμένα συντηρούσε ο ασφαλισμένος που πέθανε, μέχρι τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους ή για όσο χρόνο συνεχίζουν τις σπουδές τους σε σχολές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως καθορίζει απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και μέχρι τη συμπλήρωση του 24ου έτους, εφ' όσον μετά τη συμπλήρωση του 18ου έτους δεν ασκούν επάγγελμα ούτε λαμβάνουν σύνταξη από το δημόσιο ή από άλλο ασφαλιστικό φορέα.

Επίσης οι άγαμοι ή έγγαμοι αδελφοί τους οποίους αποδεδειγμένα συντηρούσε ο ασφαλισμένος, εφ' όσον είναι απόλυτα και οριστικά ανίκανοι για κάθε βιοποριστική εργασία».

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

2. Πρόσφατες παρεμβάσεις του NAT για την εξυπηρέτηση των ομάδων στόχου

Οι σχετικές υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των ομάδων στόχου του NAT προωθούνται από την **Διεύθυνση Ναυτικής Υπηρεσίας** που διαρθρώνεται σε τρία Τμήματα:

- το Τμήμα Επεξεργασίας Ναυτικής Υπηρεσίας
- το Τμήμα Αναγνώρισης Ανικανότητας ή Ναυτικού Ατυχήματος
- το Τμήμα Επεξεργασίας Επικουρικού Χρόνου Ναυτικής Υπηρεσίας.

A. Δραστηριότητες του Τμήματος Επεξεργασίας Ναυτικής Υπηρεσίας το 2023

- Υπεβλήθησαν 859 αιτήσεις για αναζήτηση χρόνου και συντάξιμων αποδοχών με στόχο την χορήγηση σύνταξης λόγω γήρατος και διαβιβάστηκαν στον e- ΕΦΚΑ ολοκληρωμένοι φακέλοι για 764 υποθέσεις (**ποσοστό ανταπόκρισης: 89%**)⁴²
- Υπεβλήθησαν 3.319 αιτήσεις συμμετοχών (N.3232/2004, 1405/83 και 4387/2016) και διεκπεραιώθηκαν 3.189 περιπτώσεις (**ποσοστό ανταπόκρισης: 96%**)
- Διεκπεραιώθηκαν 206 περιπτώσεις αιτήσεις συμμετοχών (N.3232/2004, 1405/83 και 4387/2016) που εκκρεμούσαν από το 2022 (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Υπεβλήθησαν και διεκπεραιώθηκαν 170 αιτήσεις για ενημερωτικά σημειώματα συμμετοχών (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Επεξεργάστηκαν και διαβιβάστηκαν στον e-ΕΦΚΑ τα στοιχεία 23 περιπτώσεων ενηλικίωσης τέκνων και σπουδαστών που συμμετείχαν στην σύνταξη παλαιών συνταξιούχων καθώς και 61 περιπτώσεων παλαιών συνταξιούχων που απεβίωσαν για την έκδοση σχετικών αποφάσεων διακοπής (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Επεξεργάστηκαν και στάλθηκαν στη Γενική Διεύθυνση των Οικονομικών Υπηρεσιών του e-ΕΦΚΑ 61 περιπτώσεις για αποδόσεις σε ΔΟΥ και ΟΓΑ, 25 περιπτώσεις ανά μήνα για αποδόσεις διατροφών,

⁴² Το πολύ χαμηλό ποσοστό των μη ολοκληρωμένων φακέλων οφείλεται σε διάφορες νομικές επιπλοκές εκτός του πεδίου παρέμβασης του NAT.

2 περιπτώσεις ανά μήνα για αποδόσεις στο ΙΚΑ και 4 περιπτώσεις ανά μήνα για αποδόσεις στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**).

- Επεξεργάστηκαν και διαβιβάστηκαν 922 περιπτώσεις ασφαλιστικού χρόνου ναυτικής υπηρεσίας (Έντυπο 205) σε ξένους ασφαλιστικούς φορείς, καθώς και 465 περιπτώσεις ασφαλιστικού χρόνου ναυτικής υπηρεσίας και συντάξιμων αποδοχών στην Διεύθυνση Διεθνών Σχέσεων του e-ΕΦΚΑ (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Υπεβλήθησαν και διεκπεραιώθηκαν 103 αιτήσεις Επανάληψης Ναυτικού Επαγγέλματος (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**).

Β. Δραστηριότητες του Τμήματος Αναγνώρισης Ανικανότητας ή Ναυτικού Ατυχήματος το 2023

- Υπεβλήθησαν 9 αιτήσεις για αναζήτηση χρόνου και συντάξιμων αποδοχών με στόχο την χορήγηση σύνταξης λόγω ανικανότητας ή ναυτικού ατυχήματος και διαβιβάστηκαν στον e-ΕΦΚΑ ολοκληρωμένοι φακέλοι για 6 υποθέσεις (**ποσοστό ανταπόκρισης: 67%**)
- Υπεβλήθησαν 540 αιτήσεις για αναζήτηση χρόνου και συντάξιμων αποδοχών με στόχο την μεταβίβαση της κύριας σύνταξης λόγω θανάτου συνταξιούχων ναυτικών. Επεξεργάστηκαν και διαβιβάστηκαν στην αρμόδια Διεύθυνση του e-ΕΦΚΑ ολοκληρωμένοι φακέλοι για 534 υποθέσεις (**ποσοστό ανταπόκρισης: 99%**)
- Ολοκληρώθηκε η διαδικασία παραπομπής 25 αιτούντων παροχής λόγω ανικανότητας ή ναυτικού επαγγέλματος στις αρμόδιες υγειονομικές επιτροπές (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**).

1. Γ. Δραστηριότητες του Τμήματος Επεξεργασίας Επικουρικού Χρόνου Ναυτικής Υπηρεσίας το 2023

- Υπεβλήθησαν 905 νέες αιτήσεις για χορήγηση επικουρικής σύνταξης λόγω γήρατος, αναπηρίας και θανάτου ασφαλισμένου και διεκπεραιώθηκαν 879 αιτήσεις των ετών 2016 - 2023⁴³

43 Εκκρεμούν πλέον μόνο 1.335 περιπτώσεις για χορήγηση επικουρικής σύνταξης για την περίοδο 2016-2023 (το πολύ χαμηλό ποσοστό των μη ολοκληρωμένων φακέλων οφείλεται σε διάφορες νομικές επιπλοκές εκτός του πεδίου παρέμβασης του NAT). Από το σύνολο των σχετικών φακέλων, αποφάσεις χορήγησης κύριας σύνταξης (απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση επικουρικής σύνταξης) έχουν σταλεί από την αρμόδια Διεύθυνση του e-ΕΦΚΑ στο NAT για 603 περιπτώσεις.

- Υπεβλήθησαν 840 αιτήσεις για μεταβίβαση επικουρικής σύνταξης λόγω θανάτου και διεκπεραιώθηκαν 660 (**ποσοστό ανταπόκρισης: 79%**)⁴⁴
- Επεξεργάστηκαν και αποστάλθηκαν για πληρωμή 12 περιπτώσεις ανά μήνα απόδοσης διατροφών (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Απεστάλησαν 244 έγγραφα προς τράπεζες για αναζήτηση αχρεωστήτως ληφθέντων συντάξεων λόγω θανάτου των συνταξιούχων, 95 έγγραφα προς συνδικαιούχους λογαριασμών και 548 έγγραφα για αναζήτηση δικαιολογητικών λόγω λήξης τριετίας (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Συντάχθηκαν 179 φύλλα μεταβολών για ενηλικιώσεις ορφανών τέκνων, επανεγγραφή και επαναχορήγηση σύνταξης σε ορφανά τέκνα λόγω σπουδών, απαλλαγή φόρου λόγω ανικανότητας, μείωση επικουρικής σύνταξης λόγω απασχόλησης, παρακράτηση αχρεωστήτως ληφθέντων από επανάληψη ναυτικού επαγγέλματος, προσθήκη χρόνου άλλων Ταμείων για προσαύξηση της ήδη χορηγούμενης επικουρικής σύνταξης, κ.λ.π. (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Έγιναν 94 διακοπές συντάξεων και 5 επανεγγραφές λόγω αλλαγής Α.Μ.Σ. (**ποσοστό ανταπόκρισης: 100%**)
- Υπολογίσθηκαν, ελέγχθηκαν και εκδόθηκαν σε εφαρμογή της υπ'αρ. 116905/5.12.2022 Υπουργικής Απόφασης 2.368 αποφάσεις εφάπαξ παροχών, δύο βεβαιώσεις ποσού και ασφαλιστικού χρόνου και ένα απορριπτικό έγγραφο για το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού.

44 Εκκρεμούν πλέον μόνο 180 περιπτώσεις για μεταβίβαση επικουρικής σύνταξης (το πολύ χαμηλό ποσοστό των μη ολοκληρωμένων φακέλων οφείλεται σε διάφορες νομικές επιπλοκές εκτός του πεδίου παρέμβασης του NAT). Από το σύνολο των σχετικών φακέλων, αποφάσεις μεταβίβασης της κύριας σύνταξης έχουν σταλεί από την αρμόδια Διεύθυνση του e-ΕΦΚΑ στο NAT για 13 περιπτώσεις.

3. Άλλες παρεμβάσεις του NAT για την εξυπηρέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας

Εκτός από την εξασφάλιση κρίσιμων υποστηρικτικών υπηρεσιών για την απονομή συνταξιοδοτικών και άλλων παροχών κοινωνικής ασφάλισης στις ομάδες στόχου του, το NAT ασκεί και άλλες σημαντικές αρμοδιότητες για την εξυπηρέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας μέσω ιδίως της **Διεύθυνσης Ενημερότητας Πλοίων** που διαρθρώνεται σε τέσσερα Τμήματα:

- το *Τμήμα Διαχείρισεως Ελληνικών Πλοίων σε Συνάλλαγμα*, το οποίο παρακολουθεί όλα τα πλοία με ελληνική σημαία άνω των 500 κοχ. και τα πλοία με ξένη σημαία (ελληνοκτησίας κατά 50%) που έχουν ελληνικό πλήρωμα
- το *Τμήμα Διαχείρισεως Ελληνικών Πλοίων σε Ευρώ*, το οποίο παρακολουθεί όλα τα πλοία με ελληνική σημαία από 0 - 500 κοχ., όλα τα πλοία της Ακτοπλοΐας και τα πλοία με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα
- το *Τμήμα Λοιπών Διαχειρίσεων*, το οποίο παρακολουθεί ιδίως τις εξαγορές που διενεργούνται από Έλληνες ναυτικούς για την αναγνώριση υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία
- το *Τμήμα Αναγκαστικών Μέτρων*, το οποίο ασχολείται με την λήψη αναγκαστικών μέτρων σε περίπτωση μη καταβολής ασφαλιστικών εισφορών.

Επισημαίνεται ότι ο αριθμός των ενεργών πλοίων που ήταν εγγεγραμμένα στο ΟΠΣ/NAT κατά την 31^η Δεκεμβρίου 2023 ανήλθε στα 2.983.

Ενεργά πλοία εγγεγραμμένα στο ΟΠΣ/NAT (31.12.2023)

- 2.822 με Ελληνική σημαία (94,6%)
- 135 με σημαία Κράτους Μέλους Ε.Ε. (4,5%)
- 26 με σημαία τρίτης χώρας συμβεβλημένα με το NAT (0,9%)

Όσον αφορά τα πλοία ελληνικής σημαίας, οι ευρύτερες κατηγορίες με την μεγαλύτερη συμμετοχή είναι τα φορτηγά πλοία (1.232), τα επιβατηγά (737), τα δεξαμενόπλοια (357 δεξαμενόπλοια και 18 Μ/Σ δεξαμενόπλοια), τα αλιευτικά (254) και τα ρυμουλκά (201 συνολικά συμπεριλαμβανομένων και 6 ρυμουλκών βιομηχανικών επιχειρήσεων). Αντίστοιχα, τα 135 εγγεγραμμένα ενεργά πλοία με σημαία Κράτους Μέλους της Ε.Ε. είναι σχεδόν όλα επιβατηγά (110 έχουν σημαία Μάλτας, 20 έχουν σημαία Κύπρου και 5 έχουν σημαία Ιταλίας).

**Πίνακας 2. Αριθμός ενεργών εγγεγραμμένων πλοίων
(1962-2023)**

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	31/12/23	2.983
31/12/82	3,994	31/12/03	2,817		

Πηγή: NAT - Μητρώο Πλοίων και Μητρώο Πλωτών Μέσων του ΟΠΣ/
NAT, 2024

A. Δραστηριότητες του Τμήματος Διαχείρισης Ελληνικών Πλοίων σε Συνάλλαγμα το 2023

(α) Πλοία με ελληνική σημαία άνω των 500 κ.ο.χ.

- Χορηγήθηκαν 2.240 ναυτολόγια
- Προωθήθηκαν οι διαδικασίες εγγραφών καταχώρησης υπηρεσίας ναυτικών για την περίοδο 2019 - 2021
- Προωθήθηκαν οι διαδικασίες εκκαθάρισης των ναυτολογίων για την περίοδο 2018 - 2022.

(β) Πλοία με ξένη σημαία

- Κατατέθηκαν 112 καταστάσεις πληρώματος
- Προωθήθηκαν οι διαδικασίες εγγραφών καταχώρησης υπηρεσίας ναυτικών για το 2022.

B. Δραστηριότητες του Τμήματος Διαχείρισης Ελληνικών Πλοίων σε Ευρώ το 2023

- Χορηγήθηκαν 6.069 ναυτολόγια (συμπεριλαμβάνονται και καταστάσεις πληρώματος του Ν. 2575/98 για μικρά σκάφη κάτω των 25 κοχ.)
- Κατατέθηκαν 184 καταστάσεις παροπλισμού
- Ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες εγγραφών καταχώρησης υπηρεσίας ναυτικών για την περίοδο 2019 - 2023 (2019: 5.878 ναυτολόγια, 2020: 3.679 ναυτολόγια, 2021: 4.338 ναυτολόγια, 2022: 4.476 ναυτολόγια, 2023: 3.861 ναυτολόγια)
- Προωθήθηκαν οι διαδικασίες εκκαθάρισης των ναυτολογίων για την περίοδο 2018 - 2022.

Γ. Δραστηριότητες του Τμήματος Λοιπών Διαχειρίσεων το 2023

- Ολοκληρώθηκαν 10.344 εγγραφές υπηρεσίας ναυτικών από εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία
- Καταχωρήθηκαν και εκκαθαρίστηκαν 7.188 εξαγορές

Δ. Δραστηριότητες του Τμήματος Αναγκαστικών Μέτρων το 2023

- Λήφθηκαν αναγκαστικά μέτρα (βεβαιώσεις στο Δημόσιο Ταμείο) συνολικού ύψους € 1.789.001,10 (€ 444.618,58 αφορά πλοία Συναλλάγματος και € 1.344.382,52 αφορά πλοία εσωτερικού)
- Έγιναν ανακλήσεις ποσού € 376.356,79.

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 υπ. αρ. Φ.80000/οικ.46214/1903/6.10.2017 Υπουργικής Απόφασης). Βάσει των αποτελεσμάτων του ελέγχου, το NAT προβαίνει στην καταχώρηση των υπηρεσιών των ναυτικών στο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό του Σύστημα (ΟΠΣ/NAT) 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 υπολογισθεί και να βεβαιωθεί ενδεχόμενο πιστωτικό ή χρεωστικό υπόλοιπο εισφορών.

Βάσει των διατάξεων του άρθρου 15 του Ν. 3569/2007, τα Φύλα Εκκαθάρισης (Φ.Ε.) που εκδίδει το NAT καθίστανται εκτελεστοί τίτλοι μετά την πάροδο ενός μήνα από την επίδοσή τους εφόσον δεν αναθεωρηθεί ή δεν εξοφληθεί ολοσχερώς η σε αυτά αναφερόμενη οφειλή.

ΜΕΡΟΣ Β. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Ναυτική Αγορά Εργασίας (the *EU labour market for seafarers*) εκπροσωπεί έναν ιδιαίτερα δυναμικό τομέα (θαλάσσιες μεταφορές) της ευρύτερης αγοράς εργασίας των μεταφορών (the *EU transport labour market*)⁴⁵ που αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις από τα τέλη της δεκαετίας του 2010.

Με περισσότερους από 10 εκατομμύρια εργαζομένους, οι διάφοροι κλάδοι των μεταφορών και οι συναφείς υποστηρικτικοί τομείς, όπως η αποθήκευση και η εφοδιαστική, συμβάλλουν περίπου στο 5% της απασχόλησης στην αγορά εργασίας της ΕΕ. Οι εργαζόμενοι αυτοί απασχολούνται σε ένα ευρύ φάσμα επαγγελμάτων στον τομέα των μεταφορών, όπως οδηγοί, πιλότοι, υπεύθυνοι σηματοδότησης κυκλοφορίας, ελεγκτές, προσωπικό κινητών υπηρεσιών και πληρώματα πλοίων.

Όλοι οι κλάδοι των μεταφορών βιώνουν την περίοδο αυτή κρίσιμες προκλήσεις μετασχηματισμού λόγω των νέων τεχνολογιών που σχετίζονται με την ψηφιοποίηση, τον αυτοματισμό και τα μαζικά δεδομένα/τεχνητή νοημοσύνη (AI). Ταυτόχρονα, αποτελούν βασικό μηχανισμό της μετάβασης προς την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και ένα περιβαλλοντικά καθαρότερο μείγμα διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της μετάβασης προς τον εξηλεκτρισμό.

Πηγή: J. Schröder-Hinrichs et al., 2019

Η ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών⁴⁶, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο⁴⁷, επηρεάζεται από τον πλουραλισμό των παρεμβάσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα:

45 Βλ. European Commission, *EU transport in figures*, 2022.

46 Ο κλάδος καλύπτει τις δραστηριότητες των εμπορευματικών (freight transport) και των επιβατικών (passenger transport) μεταφορών, καθώς και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες (services for transport).

47 Βλ. ενδεικτικά International Transport Forum, *The ITF Transport Outlook 2023*, 2023.

α) ο δημόσιος τομέας επικεντρώνεται στην ανάπτυξη και συντήρηση των κρίσιμων υποδομών, στην τήρηση της ασφάλειας και αρκετά συχνά στη διοίκηση των λιμένων (μέσω ιδίως των αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης)

β) ο ιδιωτικός τομέας αναπτύσσει εμπορικές δραστηριότητες στους λιμένες, αξιοποιώντας συγκεκριμένες εγκαταστάσεις (π.χ. προβλήτες, υποδομές μεταφόρτωσης) και εκμεταλλεύεται τον στόλο των πλοίων, τα οποία συνήθως ανήκουν σε ναυτιλιακές εταιρείες.

Το προφίλ και η προστιθέμενη αξία του εργατικού δυναμικού του τομέα των Μεταφορών

1. Στην ΕΕ των 27, περίπου 10 εκατομμύρια άτομα απασχολούνται στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών και αποθήκευσης (συμπεριλαμβανομένων των ταχυδρομικών και ταχυμεταφορικών δραστηριοτήτων), αριθμός που αντιπροσωπεύει το 5,2% του συνολικού εργατικού δυναμικού.

2. Περίπου το 53% εξ αυτών εργάζονται στον τομέα των χερσαίων μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές και μέσω αγωγών), **το 3% στις πλωτές μεταφορές (θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές)**, το 4% στις αεροπορικές μεταφορές, το 26% στην αποθήκευση και στις υποστηρικτικές και μεταφορικές δραστηριότητες (όπως διακίνηση, φύλαξη και αποθήκευση φορτίου) και το υπόλοιπο 14% στις ταχυδρομικές και ταχυμεταφορικές δραστηριότητες.

3. Οι γυναίκες υποεκπροσωπούνται στο εργατικό δυναμικό του τομέα των μεταφορών της ΕΕ (22 %).

4. Μια ανάλυση με βάση την ηλικία του εργατικού δυναμικού της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών το 2021 καταδεικνύει ότι το ποσοστό των ατόμων ηλικίας 30-49 ετών ήταν παρόμοιο με εκείνο για το σύνολο της οικονομίας, αλλά το ποσοστό των εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας ήταν υψηλότερο στον τομέα των μεταφορών (36,9 % είναι ηλικίας 50-64 ετών), ενώ το ποσοστό των νεότερων εργαζομένων ήταν χαμηλότερο (12,1% είναι ηλικίας 15-29 ετών).

5. Οι εξελίξεις στην αγορά εργασίας των μεταφορών θα επηρεασθούν όχι μόνο από την τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένου του κόστους και της αποδοχής της, αλλά και από άλλους παράγοντες, όπως η παγκοσμιοποίηση, η δημογραφική αλλαγή, η πράσινη μετάβαση, οι οικονομικές και άλλες κοινωνικές τάσεις και το κανονιστικό περιβάλλον. Επιπλέον, ο ρυθμός της αυτοματοποίησης θα ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες και τις περιφέρειες, τους τρόπους μεταφοράς, τα είδη επαγγελλμάτων και τις δεξιότητες και ικανότητες.

6. Με ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) της τάξης των 555 δις. ευρώ σε τρέχουσες τιμές, **ο τομέας των υπηρεσιών μεταφοράς και αποθήκευσης** (συμπεριλαμβανομένων των ταχυδρομικών και ταχυμεταφορικών δραστηριοτήτων) **αντιπροσώπευε περίπου το 5% της συνολικής ΑΠΑ στην ΕΕ των 27 το 2020.**

Πηγή: L_202400236EL.000101.fmx.xml (europa.eu)

Η υπεραξία του τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών στην ΕΕ

Με πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων να μεταφέρεται διά θαλάσσης, οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν η ραχοκοκαλιά που στηρίζει το διεθνές εμπόριο και την παγκοσμιοποίηση. Για την ΕΕ, η οποία εξακολουθεί να είναι ο σημαντικότερος εξαγωγέας σε παγκόσμιο επίπεδο και ο δεύτερος μεγαλύτερος εισαγωγέας, οι θαλάσσιες μεταφορές και όλες οι συναφείς ναυτιλιακές υπηρεσίες είναι απαραίτητες για να βοηθηθούν οι ευρωπαϊκές εταιρείες να ανταγωνίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο.

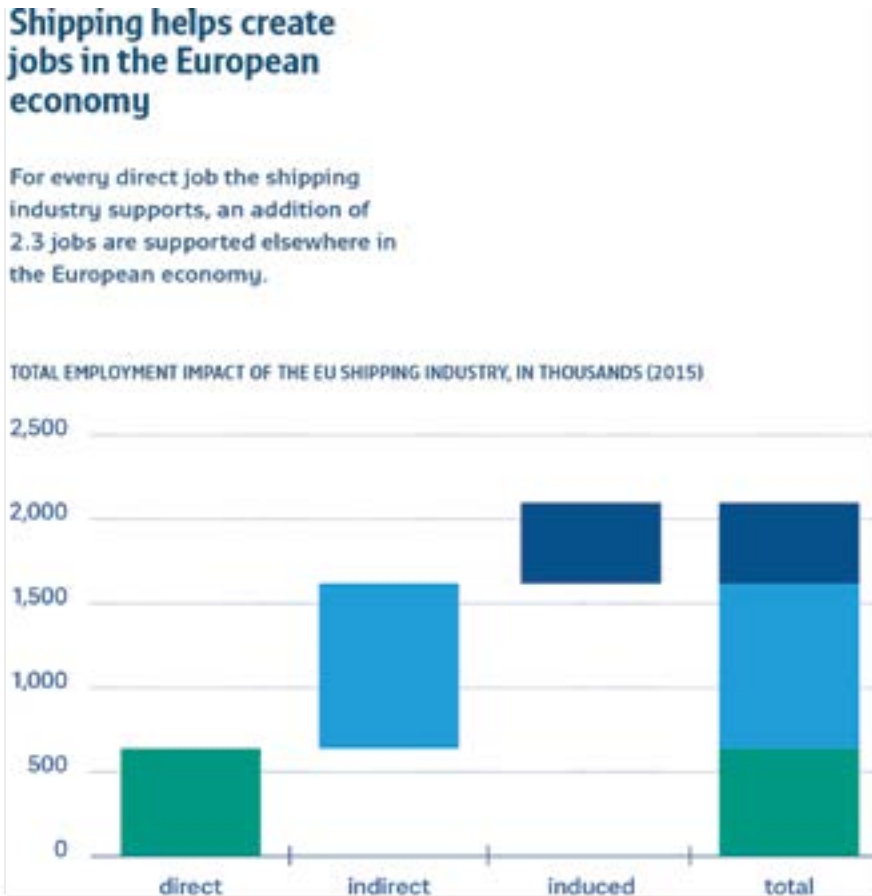
Οι θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 75% του εξωτερικού εμπορίου της Ένωσης και το 31% του εσωτερικού εμπορίου της από άποψη όγκου. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται ετησίως σε λιμένες των κρατών μελών, περιλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων σε επιβατηγά κρουαζιερόπλοια. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν

ουσιαστική συνιστώσα του συστήματος μεταφορών της Ένωσης και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την οικονομία της Ένωσης. Η αγορά των θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζεται από ισχυρό ανταγωνισμό μεταξύ οικονομικών παραγόντων εντός και εκτός της Ένωσης, για την οποία είναι απολύτως αναγκαία η διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η σταθερότητα και η ευημερία της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών και των οικονομικών της παραγόντων βασίζεται σε ένα σαφές και εναρμονισμένο πλαίσιο πολιτικής, εντός του οποίου οι θαλάσσιοι μεταφορείς, οι λιμένες και άλλοι παράγοντες του τομέα μπορούν να δραστηριοποιούνται βάσει ίσων ευκαιριών. Σε περίπτωση στρεβλώσεων της αγοράς, υπάρχει κίνδυνος οι θαλάσσιοι μεταφορείς ή οι λιμένες να βρεθούν σε μειονεκτική θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ή σε άλλους τομείς μεταφορών. Ακολουθώντας, είναι πιθανό η εν λόγω μειονεκτική θέση να οδηγήσει σε απώλεια ανταγωνιστικότητας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, σε λιγότερες θέσεις εργασίας και σε απώλεια συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με την Έκθεση του 2022 για τη Γαλάζια Οικονομία στην ΕΕ, ο κλάδος δημιούργησε συνολικά περίπου 5,7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας το 2014, εκ των οποίων τα 3,2 εκατομμύρια δημιουργήθηκαν μέσω της άμεσης απασχόλησης στους καθιερωμένους τομείς και 2,5 εκατομμύρια πρόσθετες θέσεις δημιουργήθηκαν μέσω των αντίστοιχων αλυσίδων αξίας. Μόνο οι θαλάσσιοι λιμένες δημιούργησαν περίπου 2,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας (άμεσες και έμμεσες) το 2014.

Πηγή: The EU blue economy report 2022,
<https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>

Διάγραμμα 1. Η επίδραση του ναυτιλιακού τομέα στην Ευρωπαϊκή αγορά εργασίας



Πηγή: European Community Shipowners' Associations, <https://www.ecsa.eu/strategic-priorities/human-resources>

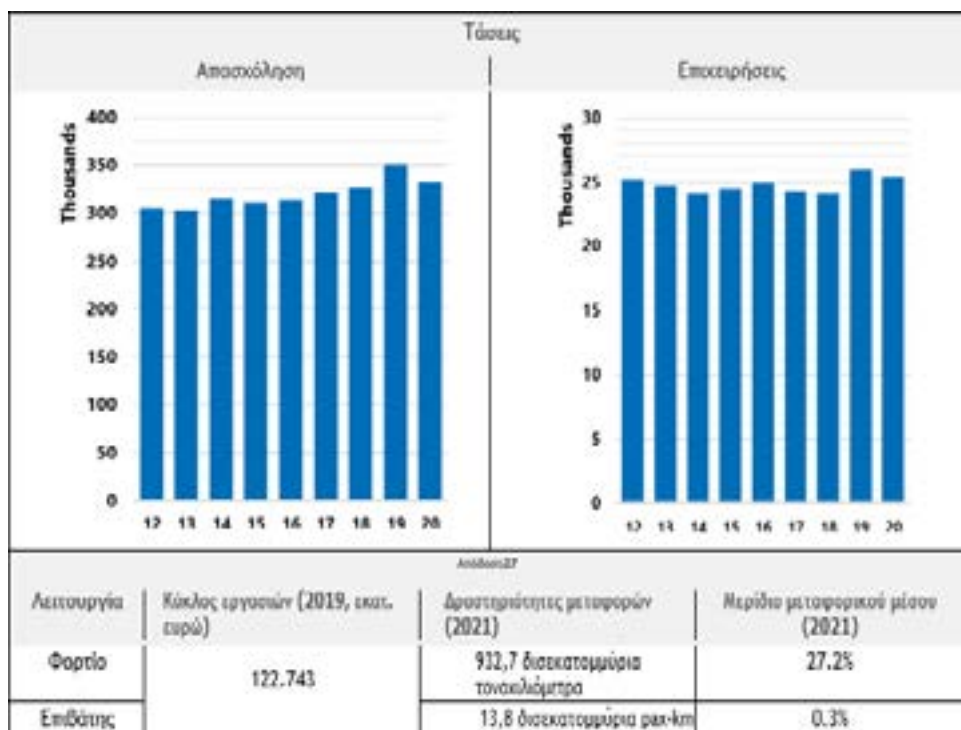
1. Οι ανθρώπινοι πόροι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών

Οι εργαζόμενοι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών (maritime transport workers) κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες.

(α) Η πρώτη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα του ναυτικού και απασχολούνται σε διαφορετικούς τομείς (**υποστηρικτικό δυναμικό**), όπως:

- θαλάσσιες και παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών
- θαλάσσιες και παράκτιες εμπορευματικές μεταφορές
- ενοικίαση και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών
- κατασκευή και εκμίσθωση εξοπλισμού θαλάσσιων μεταφορών.

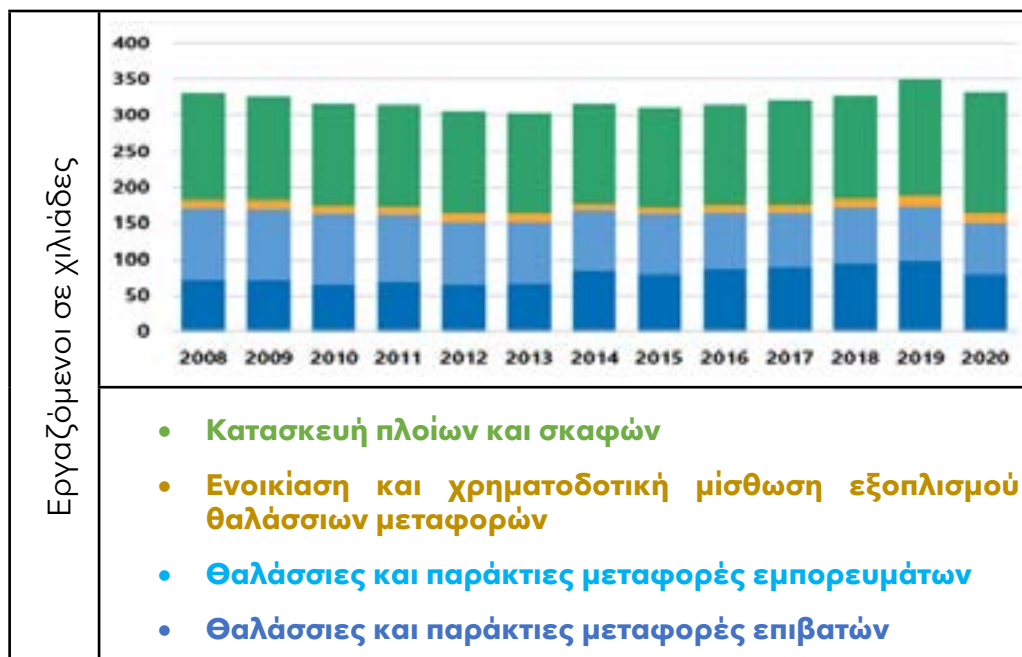
Πίνακας 3. Οικονομικό προφίλ του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

Ο αριθμός των εργαζομένων της κατηγορίας αυτής παραμένει σχετικά σταθερός την περίοδο 2008-2020, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2019 (350.000) και την χαμηλότερη τιμή το 2013 (302.000).

Διάγραμμα 2. Εξέλιξη των εργαζομένων του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ (2008-2020)

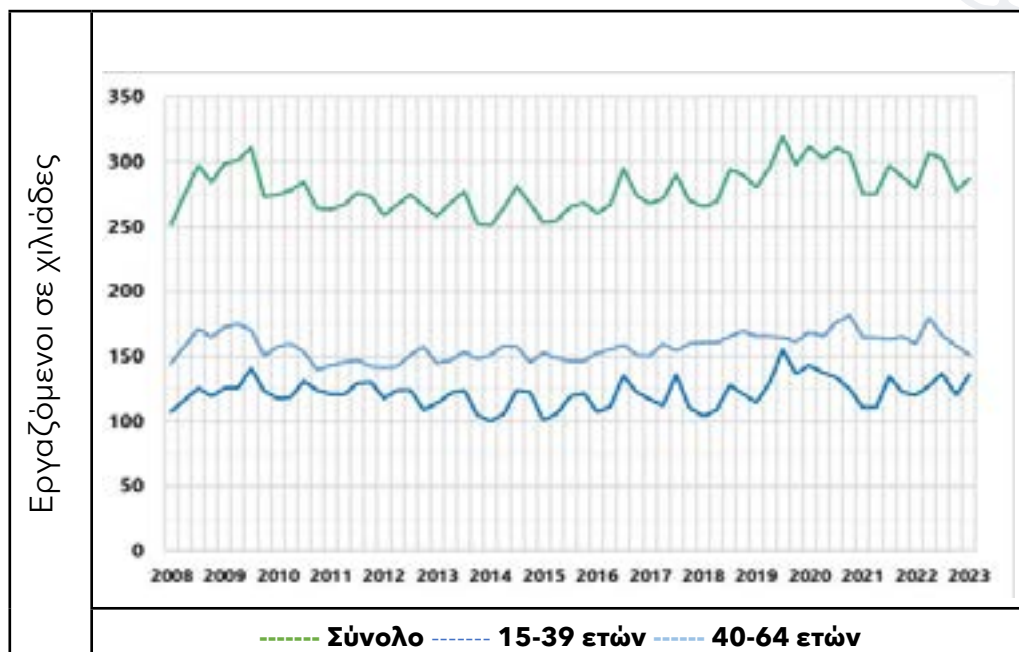


Πηγή: A. Broughton et al., 2024

Οι ανθρώπινοι πόροι της κατηγορίας παρουσιάζουν δύο κύρια χαρακτηριστικά:

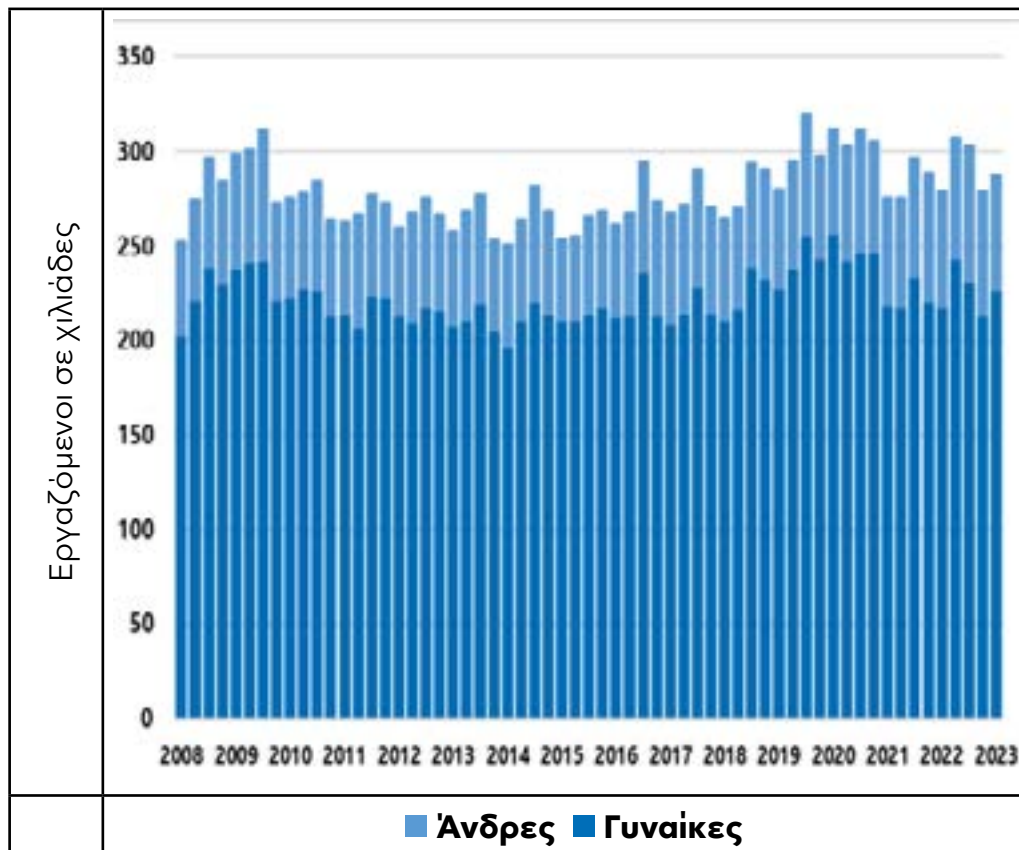
- ο πληθυσμός των εργαζομένων μεταξύ 40 και 64 ετών είναι μεγαλύτερος από εκείνον μεταξύ 15 και 39 ετών
- οι άνδρες εργαζόμενοι αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του εργατικού δυναμικού (περίπου το 80%).

Διάγραμμα 3. Ηλικιακή διάρθρωση του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

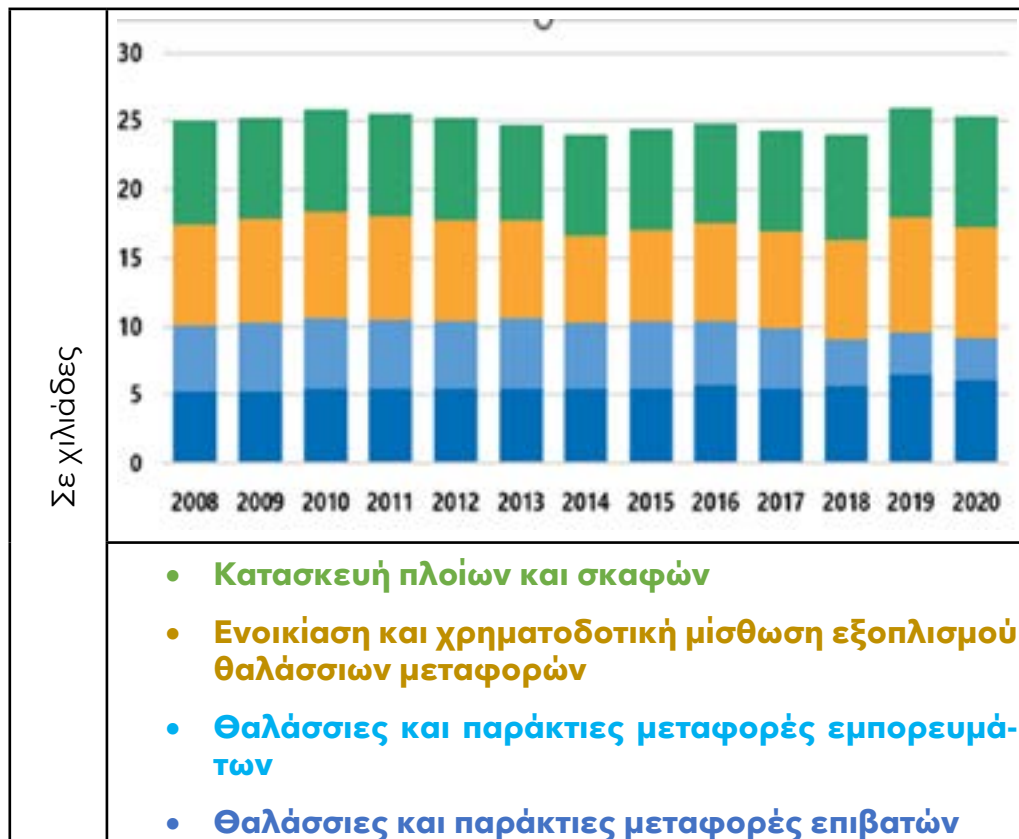
Διάγραμμα 4. Διάρθρωση του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ κατά φύλο



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

Η ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων της Eurostat δείχνει ότι ο αριθμός των επιχειρήσεων της κατηγορίας αυτής κυμαίνεται την περίοδο 2008-2020 κοντά στις 24.000, με τη μεγαλύτερη αύξηση να εντοπίζεται στις επιχειρήσεις που παρέχουν θαλάσσιες και παράκτιες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Η υψηλότερη συνολική τιμή των επιχειρήσεων του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζεται το 2019 (26.300) και η χαμηλότερη τιμή το 2014 (22.000).

Διάγραμμα 5. Εξέλιξη των επιχειρήσεων του υποστηρικτικού δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ (2008-2020)



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

(β) Η δεύτερη κατηγορία αφορά πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα ναυτικού και απασχολούνται στους λιμένες (**προσωπικό λιμένων**):

- οι άμεσα απασχολούμενοι - κυρίως λιμενεργάτες (περίπου 1,5 εκατομμύριο)
- οι έμμεσα απασχολούμενοι (περίπου 1,5 εκατομμύριο).

Οι λιμένες της Ευρώπης είναι ζωτικής σημασίας πύλες, συνδέοντας τους διαδρόμους μεταφορών της με τον υπόλοιπο κόσμο. Το 74% των εμπορευμάτων που εισέρχονται ή εξέρχονται από την Ευρώπη διακινούνται διά θαλάσσης και η Ευρώπη διαθέτει ορισμένες από τις καλύτερες λιμενικές εγκαταστάσεις στον κόσμο. Οι λιμένες διαδραματίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο στη στήριξη των ανταλλαγών αγαθών εντός της εσωτερικής αγοράς και στη σύνδεση των περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών με την ηπειρωτική Ευρώπη. Οι λιμένες δεν είναι μόνο εξαιρετικοί για τη μεταφορά εμπορευμάτων, αλλά αποτελούν επίσης ενεργειακούς κόμβους για συμβατικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ευρωπαϊκούς λιμένες κάθε χρόνο. Οι λιμένες δημιουργούν σημαντικές θέσεις εργασίας: **1,5 εκατομμύριο εργαζόμενοι απασχολούνται άμεσα σε ευρωπαϊκούς λιμένες, ενώ ο ίδιος αριθμός απασχολείται έμμεσα στα 22 Κράτη Μέλη της ΕΕ με λιμένες.**

Πηγή: [Ports - European Commission \(europa.eu\)](https://europe.eu)

(γ) Η τρίτη κατηγορία αφορά πρόσωπα **που έχουν την ιδιότητα του ναυτικού** (seafarers) σύμφωνα με τις σχετικές ρήτρες του εθνικού⁴⁸ ή υπερεθνικού ρυθμιστικού πλαισίου⁴⁹.

48 Βλ. ιδίως International Transport Workers' Federation, *Opportunities for seafarers and national maritime policies - Navigating beyond chaos of the pandemic*, 2023.

49 Βλ. ενδεικτικά L. Carballo Piñeiro, *International Maritime Labour Law*, 2015, J. Chuah (ed.), *Research Handbook on Maritime Law and Regulation*, 2019, International Chamber of Shipping, *Guidelines on the Application of the ILO Maritime Labour Convention*, 2020 και D. Fitzpatrick and M. Anderson (eds.), *Seafarers' Rights*, 2021.

Κρίσιμες οριοθετήσεις των ναυτικών στο Διεθνές Δίκαιο

- Ως «εργαζόμενος» σε πλοίο νοείται κάθε άτομο το οποίο ασκεί επαγγελματική δραστηριότητα στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των δοκίμων και των μαθητευομένων αλλά εξαιρουμένων των πλοηγών και του προσωπικού ξηράς που εκτελεί εργασίες επί προσορμισμένου πλοίου (άρθρο 1 της **Οδηγίας 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία**)
- Ως «ναυτικός» νοείται κάθε άτομο το οποίο απασχολείται ή προσλαμβάνεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε ποντοπόρο πλοίο για το οποίο ισχύει η Συμφωνία (Ρήτρα 2 της *Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών* που επικυρώθηκε με την Οδηγία 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου της ΕΕ της 21ης Ιουνίου 1999)
- Ως «ναυτικός» ορίζεται κάθε πρόσωπο που απασχολείται ή προσλαμβάνεται ή εργάζεται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα σε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση (παρ. 1 άρθρου 2 της *Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006*)
- Ως «ναυτικός» νοείται κάθε πρόσωπο που απασχολείται ή προσλαμβάνεται ή εργάζεται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα σε πλοίο για το οποίο ισχύει η Συμφωνία (άρθρο 2 της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου της ΕΕ της 16ης Φεβρουαρίου 2009 για την εφαρμογή της Συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές σχετικά με τη *Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006* και για τροποποίηση της Οδηγίας 1999/63/ΕΚ)

Οι ναυτικοί αποτελούν μαζί με τους πλοιοκτήτες και τους διαχειριστές τους κύριους συντελεστές της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας (EU labour market for seafarers)⁵⁰, η οποία παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά⁵¹:

- 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) και κατώτερο πλήρωμα από τρίτες χώρες
- 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 θαλάσσης⁵²
- η ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος φθίνει ακόμα και σε περιόδους οικονομικής ύφεσης - υψηλής ανεργίας των νέων⁵³

50 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>.

51 Βλ. ιδίως European Community Shipowners' Association, An EU Maritime Growth Plan for Sustainable Maritime Jobs, Growth and Competitiveness, 2019, European Transport Workers' Federation, A European Maritime Space for Socially Sustainable Shipping, 2019 και E. Selkou and M. Roe, Globalisation, policy and shipping - Fordism, post-Fordism and the European Union maritime sector, 2022.

52 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.

53 Βλ. τις διαχρονικές επισημάνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην εμβληματική 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

- η παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα επηρεάζεται από τις προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης, που επιβάλλουν εκτός των άλλων την ασφαλή συντήρηση σκαφών και εξοπλισμού με πιο επικίνδυνα καύσιμα επί του πλοίου, την εκμάθηση νέων μεθόδων δεξαμενισμού και τη λειτουργία υβριδικών και μηδενικών εκπομπών μηχανημάτων⁵⁴

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 ειδικότητές 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 ενεργών 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

Επισκεπτόνται εξωτικά μέρη, έχουν μαλλιν εκλείψει με τις σύγχρονες μεσοσους πιλογιγίτης, 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».

54 Βλ. ενδεικτικά R. A. Kaspersen et al. (eds.) *Insights into seafarer training and skills needed to support decarbonised shipping industry*, 2022.

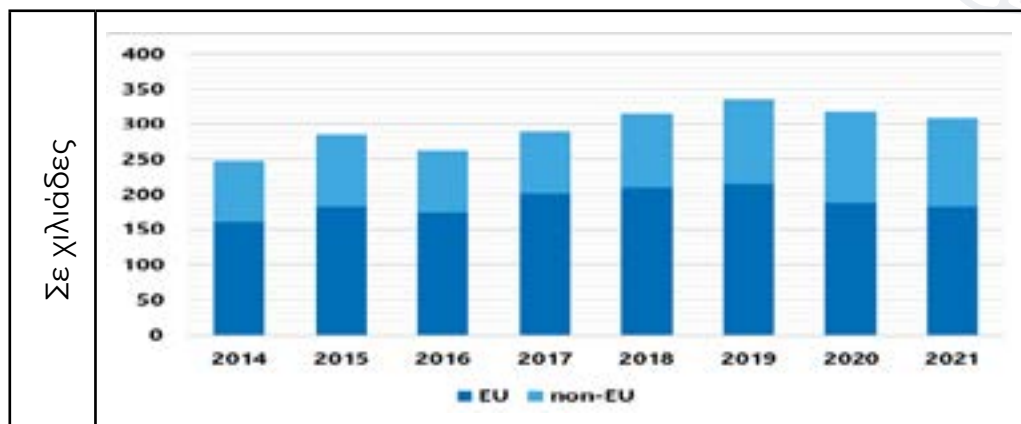
Η οριοθέτηση της απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή (αλλά και στην παγκόσμια) ναυτική αγορά εργασίας δεν είναι ενιαία αλλά επηρεάζεται τόσο από τα μεθοδολογικά υποδείγματα μέτρησης και ανάλυσης (με πλέον διαδεδομένα το μοντέλο *BIMCO / ICS*⁵⁵ και το μοντέλο των *Drewry Shipping Consultants*⁵⁶), όσο και από την διαθεσιμότητα και ποιότητα των διοικητικών ή άλλων δεδομένων⁵⁷. Οι πληροφορίες για την απασχόληση των ναυτικών συγκεντρώνονται συνήθως από δημόσιους φορείς και αποτυπώνουν κατά κανόνα το πλήθος των εργαζομένων ναυτικών σε συγκεκριμένη περίοδο (απογραφική καταγραφή). 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 τάσεις απασχόλησης. Εάν και οι εθνικές βάσεις δεδομένων έχουν γενικά πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής, αποτελούν σημαντικούς κόμβους ενημέρωσης, καθώς οι εθνικές αγορές εργασίας των Κρατών Μελών της ΕΕ εξακολουθούν να λειτουργούν είτε για την κάλυψη της αυξημένης ζήτησης ως προς συγκεκριμένες ειδικότητες (συνήθως πλοίαρχοι ή ανώτεροι αξιωματικοί), είτε ως «άτυποι υπεργολάβοι» προμήθειας στελεχών στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

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

56 Βλ. *Drewry Shipping Consultants, Manning Annual Review and Forecast 2023/2024, 2023.*

57 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 συνολικό αριθμό των ενεργών ναυτικών στην ΕΕ.

Διάγραμμα 6. Στατιστική αποτύπωση της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας (2014-2021)



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

Υπό το πρίσμα αυτό, η ανάλυση των πλέον πρόσφατων διαθέσιμων δεδομένων του *Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα* για την περίοδο 2014-2021 τεκμηριώνει:

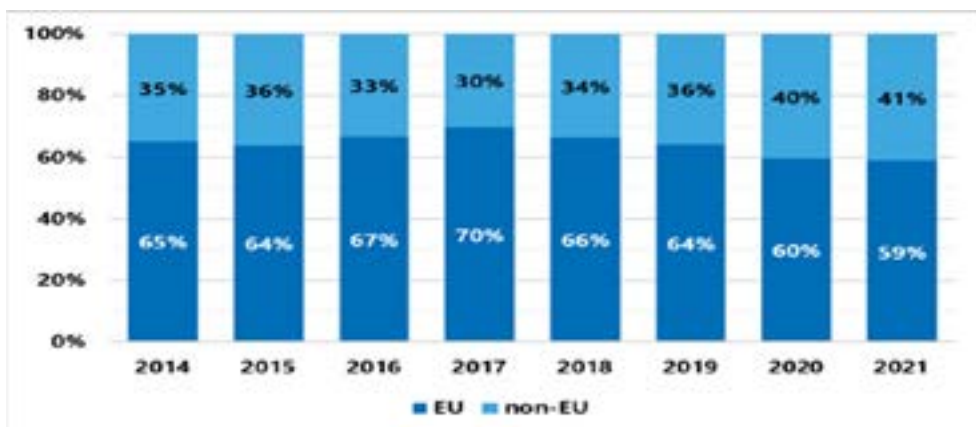
- μία σταδιακή μέση μείωση των ναυτικών της ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ⁵⁸, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2017 (70%) και την χαμηλότερη τιμή το 2021 (59%)⁵⁹

⁵⁸ Επισημαίνεται ότι η ρήτρα της ελευθερίας της ανοικτής θάλασσας, σύμφωνα με το άρθρο 87 της Σύμβασης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), εφαρμόζεται υπό το πρίσμα του άρθρου 91 που αναγνωρίζει το δικαίωμα κάθε κράτους να «καθορίζει τους όρους χορήγησης ιθαγένειας και το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του», προβλέποντας παράλληλα ότι «πρέπει να υπάρχει πραγματικός δεσμός μεταξύ του κράτους και του πλοίου», ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότερη εφαρμογή των καθηκόντων του κράτους σημαίας σύμφωνα με το άρθρο 94 της UNCLOS. Ωστόσο, δεν υπάρχει δεσμευτικό διεθνές πλαίσιο για τη ρύθμιση της διαδικασίας νηολόγησης. Κάθε χώρα θεσπίζει το δικό της εθνικό νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο. Υπό το πρίσμα αυτό, ορισμένες χώρες νηολογούν πλοία με δεσμούς με τη χώρα μέσω της ιδιοκτησίας ή του πληρώματος (δηλ. «κλειστά νηολόγια»), άλλες επιτρέπουν σε πλοία ξένης ιδιοκτησίας ή ελέγχου να χρησιμοποιούν τη σημαία τους (δηλ. «ανοικτό νηολόγιο») και άλλες επιλέγουν να μην επιτρέπουν τη χρήση της σημαίας τους για το διεθνές εμπόριο.

⁵⁹ Ο μέσος αριθμός των ναυτικών της ΕΕ αυξήθηκε από 161.419 σε 182.207 (δηλ. +13%).

- μία υψηλή μέση άνοδο των ναυτικών εκτός ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ, παρουσιάζοντας την υψηλότερη τιμή το 2021 (41%) και την χαμηλότερη τιμή το 2017 (30%)⁶⁰.

Διάγραμμα 7. Στατιστική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας (2014-2021)



Πηγή: A. Broughton et al., 2024

Η πρόσφατη Έρευνα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Αγορά Εργασίας των Μεταφορών αναδεικνύει, μάλιστα, τρία κύρια χαρακτηριστικά των ναυτικών της ΕΕ σε πλοίο με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ⁶¹:

- η μέση ηλικία των ναυτικών είναι τα 44,3 έτη
- οι ναυτικοί μεταξύ 40 και 64 ετών είναι κατά πολύ περισσότεροι από εκείνους μεταξύ 15 και 39 ετών
- οι άνδρες ναυτικοί αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του κλάδου (περίπου το 97,6%).

⁶⁰ Ο μέσος αριθμός των ναυτικών εκτός ΕΕ αυξήθηκε από 86.633 σε 127.452 (δηλ. +47%).

⁶¹ Βλ. A. Broughton et al., *Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market*, 2024, σ. 27.

Ερμηνεύοντας τις τάσεις της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας

Οι κοινωνικοί εταίροι του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών που συμμετείχαν το 2023 στην Έρευνα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Αγορά Εργασίας των Μεταφορών κωδικοποιούν τις τάσεις της Ευρωπαϊκής ναυτικής αγοράς εργασίας:

(α) Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών παρουσιάζει λιγότερα προβλήματα έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού σε σχέση με τους κλάδους των οδικών και των αεροπορικών μεταφορών.

(β) Η κύρια τάση του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών αντιστοιχεί στη μείωση ναυτικών με υψηλά προσόντα (όπως ιδίως οι αξιωματικοί), μια κατάσταση που έχει επιδεινωθεί από την εμφάνιση της πανδημίας του COVID-19 και μετά. Η μείωση των εξειδικευμένων ναυτικών της ΕΕ καλύφθηκε σταδιακά από την απασχόληση Ουκρανών και Ρώσων (αποτελούν πλέον το 14,5% του παγκόσμιου ναυτικού εργατικού δυναμικού και οι στόλοι πλοίων με σημαία Κράτους Μέλους της ΕΕ βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε αυτούς) αλλά η προσφορά αυτή περιορίστηκε σημαντικά με την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία.

(γ) Το ναυτικό επάγγελμα δεν καθίσταται ελκυστικό και υφίσταται ισχυρό ανταγωνισμό από εργαζόμενους τρίτων χωρών (εκτός ΕΕ), οι οποίοι ενδέχεται να μην απολαμβάνουν συνθήκες απασχόλησης και πρότυπα κοινωνικής προστασίας συγκρίσιμα με εκείνα των ναυτικών από Κράτη Μέλη της ΕΕ.

(δ) Η πρόσληψη ναυτικών από χώρες εκτός ΕΕ μπορεί ενδεχομένως να οδηγήσει σε καταστάσεις κοινωνικού ντάμπινγκ, ανάλογα με τις επιλογές των πλοιοκτητών να χρησιμοποιούν εκτεταμένα τις «σημαιές ευκαιρίας» (flag convenience), οι οποίες τους επιτρέπουν να εφαρμόζουν αποκλειστικά το θεσμικό πλαίσιο της χώρας σημαίας που φέρει το πλοίο

(ε) Η ρύθμιση της ναυτικής αγοράς εργασίας αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις αξιοποίησης του κοινωνικού διαλόγου και προώθησης του θεσμού των συλλογικών διαπραγματεύσεων.

2. Οι κύριες προκλήσεις για τους ανθρώπινους πόρους του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών

Η συνθετική επισκόπηση της βιβλιογραφίας για τους ανθρώπινους πόρους των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη αναδεικνύει μία σειρά κοινών σημαντικών προκλήσεων για τις εθνικές ναυτικές αγορές εργασίας⁶²:

- γήρανση του εργατικού δυναμικού
- ελκυστικότητα απασχόλησης στον κλάδο
- ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης
- αποτελεσματική κοινωνική προστασία σε περίπτωση κινδύνων
- ισορροπημένη συμμετοχή των φύλων
- συμπεριληπτικότητα και καταπολέμηση των διακρίσεων
- αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων υπό το πρίσμα της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης
- ανταπόκριση των επιχειρήσεων και των εργαζομένων στις ανάγκες των παγκοσμιοποιημένων εφοδιαστικών αλυσίδων.

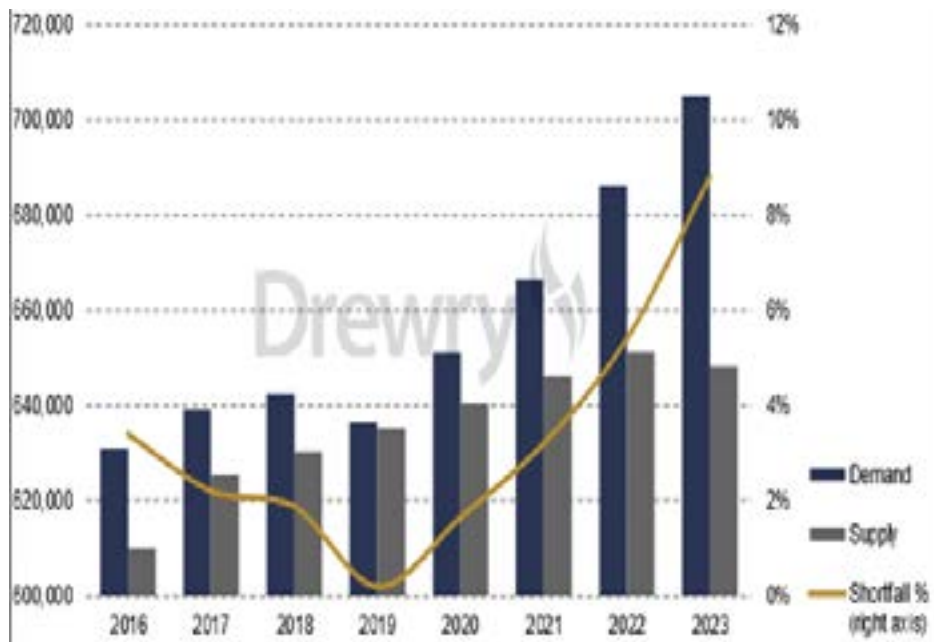
62 Βλ. ενδεικτικά Panteia, PWC and TPR, *Study on the Analysis and Evolution of International and EU Shipping*, 2015, Hamburg School of Business Administration, *Seafarers and digital disruption*, 2018, European Commission, *Study on social aspects within the maritime transport sector*, 2020, European Transport Workers Federation and European Community Shipowners' Associations, *Investigating the increased use of digitalization on board and possible benefits*, 2022, A. Borriello, A. Calvo Santos, M. Ghiani et al., *The EU blue economy report 2023*, 2023 και S. Kazantsev, *Just transition career planning for seafarers - Challenges and opportunities for sustainable shipping*, 2023.

Στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη ναυτική αγορά εργασίας, **ένα από τα βασικά προβλήματα είναι η έλλειψη ναυτικών, ιδιαίτερα έμπειρων αξιωματικών**. Εάν και η παγκόσμια προσφορά αξιωματικών αυξάνεται σταθερά, η ζήτηση εξακολουθεί να είναι υψηλότερη από την προσφορά.

Ένα πρόσθετο πρόβλημα είναι ότι η αυξημένη ζήτηση μπορεί να οδηγήσει σε μειωμένη ποιότητα εκπαίδευσης. Τα πλοία και η ναυτιλιακή τεχνολογία γενικά έχουν γίνει πιο προηγμένα και απαιτούν καλά εκπαιδευμένο προσωπικό. Επιπλέον, κατά τις επόμενες δεκαετίες αναμένεται η χρήση μερικώς ή πλήρως αυτόνομων σκαφών, επιβάλλοντας σημαντικές αλλαγές στην εκπαίδευση και την κατάρτιση των μελών των πληρωμάτων. Έτσι, όσον αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών, **οι κύριες μελλοντικές προκλήσεις επικεντρώνονται στους τρόπους διασφάλισης επαρκούς προσφοράς καλά εκπαιδευμένων αξιωματικών και στην προσαρμογή των εκπαιδευτικών συστημάτων στις ανάγκες διαχείρισης αυτόνομων πλοίων**.

Πηγή: Lušić et al., 2019, <https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/239/243>

Διάγραμμα 8. Μία κρίσιμη εξέλιξη στην παγκόσμια ναυτική αγορά εργασίας - Η παγκόσμια ζήτηση και προσφορά αξιωματικών (2016-2023)



Πηγή: <https://www.drewry.co.uk/news/news/seafarer-labour-market-tightest-on-record>

Η ανάλυση των σχετικών δεδομένων της πρόσφατης Έκθεσης των *Drewry Shipping Consultants*⁶³ επιβεβαιώνει, για παράδειγμα, ότι το έλλειμμα προσφοράς αξιωματικών έχει φθάσει σε ιστορικό ρεκόρ και δεν αναμένεται να βελτιωθεί μεσοπρόθεσμα, οδηγώντας σε αύξηση του πληθωριστικού κόστους επάνδρωσης των πλοίων. Το χάσμα διαθεσιμότητας αξιωματικών για το 2023 έχει διευρυνθεί σε έλλειμμα που ισοδυναμεί με περίπου 9% της παγκόσμιας δεξαμενής, το οποίο αντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση από το έλλειμμα 5% του 2022 και το υψηλότερο επίπεδο από τότε που η Drewry άρχισε να αναλύει για πρώτη φορά την αγορά ναυτικών πριν από δέκα επτά χρόνια. Παρόμοια επίπεδα ελλείμματος προβλέπονται για την περίοδο 2023-2028 με βάση τα όρια της νέας προσφοράς ναυτικών.

63 Βλ. *Drewry Shipping Consultants, Manning Annual Review and Forecast 2023/2024*, 2023.

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές στα Κράτη Μέλη της ΕΕ διαφοροποιούνται ανάλογα ιδίως με το ρυθμιστικό πλαίσιο κάθε χώρας, το ρόλο των κοινωνικών εταίρων, το μέγεθος των επιχειρήσεων και το καθεστώς των εργαζομένων (απασχολούμενοι σε υποστηρικτικά επαγγέλματα, λιμενεργάτες⁶⁴ και ναυτικοί⁶⁵) σε συγκεκριμένο τομέα. Σε σχέση, πάντως, με την κατηγορία των ναυτικών, η Έρευνα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Αγορά Εργασίας των Μεταφορών κωδικοποιεί τις κύριες προκλήσεις και αναπτύσσει βασικές εισηγήσεις για την αντιμετώπιση τους⁶⁶.

(α) Η ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος από την πλευρά των εργαζομένων φαίνεται να συσχετίζεται με τις απρόβλεπτες καταστάσεις και τις διακυμάνσεις του οικονομικού κύκλου - οι άνθρωποι τείνουν να εργάζονται σε αυτόν τον τομέα μόνο όταν έχουν πραγματική ανάγκη εργασίας. Υπό το πρίσμα αυτό, ο τομέας πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσει την ελκυστικότητά του ανεξάρτητα από τη γενική τάση της οικονομίας, μέσω π.χ. της ποιότητας των εγκαταστάσεων επί των πλοίων. Καθώς οι ναυτικοί δεν μπορούν να εγκαταλείψουν το χώρο εργασίας τους στο τέλος της εργάσιμης ημέρας, η διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων αναψυχής και καλής ποιότητας συνδέσεων για την επικοινωνία με την οικογένεια και τους φίλους τους έχει μεγάλη σημασία.

(β) Πρέπει να βελτιωθεί η ελκυστικότητά του ναυτικού επαγγέλματος για τις ομάδες που σήμερα υποεκπροσωπούνται, όπως οι γυναίκες⁶⁷.

64 Αρκετές μελέτες προβλέπουν για παράδειγμα ότι το 90% των λιμενεργατών ενδέχεται να εξαφανισθεί μέχρι το 2040 λόγω της αυτοματοποίησης. Βλ. ενδεικτικά J. Schröder-Hinrichs et al., *Transport 2040: Automation, Technology, Employment - The Future*, 2019 και ITF, *Container Port Automation - Impacts and Implications*, 2021.

65 Αρκετές μελέτες προβλέπουν για παράδειγμα ότι οι ναυτικοί θα απασχολούνται σε πολλές και διαφορετικές θέσεις κατά την διάρκεια της σταδιοδρομίας τους. Βλ. ενδεικτικά N. Acomi and O. Acomi, "Diversification of seafarers' employability paths", *European proceedings of social and behavioural sciences*, 2016.

66 Βλ. A. Broughton et al., *Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market*, 2024, σ. 29.

67 Βλ. ενδεικτικά K. Pike and S. Terpilowski, *Enhance participation of women in European shipping - The opportunity to increase gender balance in the EU maritime sector*, 2022 και Women's International Shipping and Trading Association, *Gender Diversity - Heading towards an inclusive work culture*, 2022.

(γ) Η βιωσιμότητα των μεταφορών, η πράσινη μετάβαση των τεχνολογιών των πλοίων καθώς και οι πρωτοβουλίες για ουδέτερο αποτύπωμα άνθρακα αναδεικνύουν τη σημαντική πρόκληση της τυπικής εκπαίδευσης των ναυτικών. Η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να συμβαδίζει με τον εκσυγχρονισμό των τεχνολογιών και του εξοπλισμού τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα.

(δ) Οι εταιρείες του ναυτιλιακού τομέα πρέπει να εγγυηθούν ότι τα προσόντα των ναυτικών θα βελτιώνονται κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του εργαζομένου. Λαμβάνοντας, παράλληλα, υπόψη ότι η εργάσιμη ημέρα των ναυτικών δεν είναι συνήθως οργανωμένη με την μορφή ενός τυπικού ωραρίου, είναι εξίσου σημαντικό να εξασφαλισθεί η πρόσβαση σε προγράμματα συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης για τη βελτίωση των δεξιοτήτων των ναυτικών, ακόμα και όταν ο εργαζόμενος ταξιδεύει στη θάλασσα.

Μία χρήσιμη προβολή των τάσεων της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς εργασίας

Η Det Norske Veritas (DNV), ένας διεθνώς διαπιστευμένος νηογνώμονας (και νηογνώμονας εμπορικών πλοίων), έχει εκπονήσει μία σειρά εναλλακτικών σεναρίων για την εκτίμηση της εξέλιξης των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία εξοπλισμένα με εναλλακτικές τεχνολογίες καυσίμων, όπως το LNG και το LPG. Σύμφωνα με το πλέον αισιόδοξο σενάριο, ο αριθμός των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με καύσιμο LNG & LPG μπορεί να αυξηθεί κατά περίπου 100.000 κάθε δύο χρόνια μέχρι το 2038. Το 2050, ο αριθμός των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία εξοπλισμένα με εναλλακτικά καύσιμα θα μπορούσε να είναι μεταξύ 310.000 και 1.775.000. Πηγή: R. A. Kaspersen et al., 2022

(ε) Οι ναυτικοί δεν θα εργάζονται πλέον αποκλειστικά ως παραδοσιακοί πλοηγοί, λόγω της ανάγκης αναβάθμισης του προφίλ του για την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών⁶⁸. Επομένως, είναι πιθανόν να προκύψουν περισσότερες ευκαιρίες και για τους πλοιοκτήτες και τους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων, καθώς θα βασίζονται σε πιο μορφωμένους εργαζόμενους. Παράλληλα, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν νέες διαδρομές σταδιοδρομίας, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας βελτίωσης της σημερινής ανισορροπίας μεταξύ των φύλων.

(στ) Εν κατακλείδι, η Έρευνα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την Αγορά Εργασίας των Μεταφορών επισημαίνει ότι οι δημόσιες αρχές και οι κοινωνικοί εταίροι του ναυτιλιακού τομέα πρέπει να επενδύσουν άμεσα στην ευαισθητοποίηση και ενδυνάμωση του δημόσιου προφίλ του ναυτικού επαγγέλματος, συμβάλλοντας στην προσέλκυση της νέας γενιάς με τρόπο που θα αμβλύνει τον κίνδυνο της «τύφλωσης στη θάλασσα» (sea blindness).

Ο κίνδυνος της «τύφλωσης στη θάλασσα»

Ο συγκεκριμένος κίνδυνος αντιστοιχεί στην περιορισμένη ενασχόληση της κοινής γνώμης, των ΜΜΕ και των σχεδιαστών δημόσιων πολιτικών απασχόλησης με τον κλάδο της ναυτιλίας και τις ανάγκες των ανθρώπινων πόρων της. Βέβαια, η έννοια της «τύφλωσης» στις μεταφορές δεν περιορίζεται μόνο στον τομέα της ναυτιλίας. Η *Εθνική Επιτροπή Υποδομών* του Ηνωμένου Βασιλείου χρησιμοποίησε, για παράδειγμα, τον όρο «*Freight Blindness*» για να περιγράψει την παραμέληση του τομέα των (οδικών και σιδηροδρομικών) εμπορευματικών μεταφορών από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Πηγή: National Infrastructure Commission, *Future of freight*, 2018

68 Βλ. σχετικά DNV and the Singapore Maritime Foundation, *The future of seafarers 2030 - A decade of transformation*, 2023, Allied Market Research, *Maritime Digitization Market Research*, 2031, 2023 και M. Noronha, M. Chow, A. Sharma and M. Koehring, *Global maritime trends 2050*, 2023.

ΜΕΡΟΣ Γ. ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελληνική Ναυτική Αγορά Εργασίας⁶⁹ εκπροσωπεί ένα δυναμικό τομέα (θαλάσσιες μεταφορές) της ευρύτερης αγοράς εργασίας των μεταφορών⁷⁰ που αντιμετωπίζει σημαντικές προκλήσεις από την εμφάνιση της οικονομικής ύφεσης του 2008⁷¹. Μία από τις πλέον κρίσιμες προκλήσεις είναι η ανανέωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής Ναυτιλίας⁷² που μειώνεται σταθερά από τα μέσα της δεκαετίας του 1990⁷³.

Το ανθρώπινο κεφάλαιο της Ελληνικής Ναυτιλίας περιλαμβάνει κατ' αρχάς κάθε Έλληνα πολίτη που αποκτά την ιδιότητα του ναυτικού σύμφωνα με τις ισχύουσες ρήτρες του Ελληνικού και (εφαρμοζόμενου) αλλοδαπού ή/και διεθνούς δικαίου. Διαρθρώνεται σε δύο βασικές κατηγορίες εργαζομένων (αξιωματικοί - *officers* και μέλη του κατώτερου πληρώματος - *ratings*), οι οποίες διαφοροποιούνται σημαντικά με βάση τα εκπαιδευτικά προσόντα, τις δεξιότητες, τις μισθολογικές απολαβές και τις προοπτικές σταδιοδρομίας τους.

69 Για το προφίλ και τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής Ναυτικής Αγοράς βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, διαθέσιμη σε <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholis/>.

70 Βλ. http://dlib.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/categoryyears?p_cat=10008082&p_topic=10008082.

71 Βλ. Γ. Θεοτοκάς, Μ. Λεκάκου, Θ. Πάλλης, Θ. Συριόπουλος και Γ. Τσαμουργκέλης, *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα, 2008*.

72 Βλ. ενδεικτικά *ReportLinker, Maritime Market Overview in Greece 2023-2027, 2023*.

73 Βλ. σχετικά Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, *Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Προοπτικές και Προκλήσεις, 2023*, σελ. 122-123, που επισημαίνει: «Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνόκτητη ναυτιλία είναι η σχετικά χαμηλή συμμετοχή Ελλήνων (και άλλων κατοίκων της χώρας) στο ναυτιλιακό επάγγελμα, παρά την αύξηση που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια. Η περιορισμένη συμμετοχή σχετίζεται με την ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας και θέτει σε κίνδυνο τη συνέχεια της παράδοσης της ελληνικής ναυτοσύνης. Επομένως, αναδεικνύεται επιτακτικά η ανάγκη ενίσχυσης του ναυτιλιακού επαγγέλματος στην Ελλάδα μεσοπρόθεσμα, μέσα από βελτίωση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης και αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου ναυτικής απασχόλησης στη χώρα».

Οι ανθρωπίνοι πόροι της Ελληνικής ναυτιλίας συνθέτουν μία ειδική κατηγορία εργαζομένων με βάση θεμελιώδη κριτήρια των πεδίων των εργασιακών σχέσεων και της κοινωνικής ασφάλισης⁷⁴.

α) Οι Έλληνες ναυτικοί υπάγονται κατ' αρχήν στην κατηγορία των **βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελματιών χωρίς ειδικά πλεονεκτήματα ως προς την κοινωνικοασφαλιστική μεταχείριση τους**⁷⁵.

β) Οι Έλληνες ναυτικοί υπάγονται κατ' αρχήν 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)⁷⁶, με δύο πολύ σημαντικές εξαιρέσεις:

74 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.

75 Η παρ. 3 του άρθρου 10 του Ν. 2329/1995 «Ρύθμιση θεμάτων προσωπικού του Λιμενικού Σώματος 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».

76 Οι ναυτικοί εντάσσονται από το 2017 στην αρμοδιότητα του e ΕΦΚΑ, καθώς η υιοθέτηση του Ν. 4387/2016 «Ενιαίο Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλειας - Μεταρρύθμιση ασφαλιστικού - συνταξιοδοτικού συστήματος - Ρυθμίσεις φορολογίας εισοδήματος και τυχερών παιγνίων και άλλες διατάξεις» οδήγησε στην κατάργηση της αυτοτελούς λειτουργίας του ΝΑΤ ως φορέα κύριας και επικουρικής κοινωνικής ασφάλισης.

- **την κάλυψη του κινδύνου της ανεργίας**⁷⁷, η οποία δεν αποτελεί αρμοδιότητα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και δεν καλύπτεται αφενός από την Δημόσια Υπηρεσία Απασχόλησης (ΔΥΠΑ - πρώην ΟΑΕΔ)⁷⁸, αφετέρου από το ΝΑΤ⁷⁹
- **την κάλυψη του κινδύνου των οικογενειακών βαρών**⁸⁰, που παραμένει αρμοδιότητα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης μόνο για τους ναυτικούς και καλύπτεται από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.)⁸¹ και την Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.)⁸².

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

78 Βλ. το άρθρο 5 του Ν.1711/1987 που ορίζει:

«1. Η αληθής έννοια των διατάξεων του Ν. 2054/52 «περί τροποποιήσεως 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 συγκεκριημένον πλήρωμα τούτων.

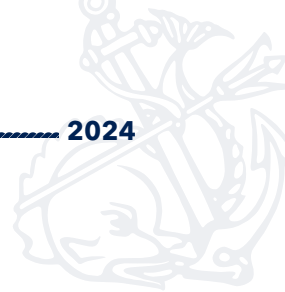
2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εργασίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του ν.δ. 2963/1954 (ΦΕΚ 195) οι ναυτικοί που υπάγονται στην ασφάλιση του Ν.Α.Τ. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι εισφορές και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής».

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

80 Επισημαίνεται ότι το Ελληνικό Σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης δεν προβλέπει την κάλυψη του ασφαλιστικού κινδύνου των οικογενειακών βαρών των μισθωτών, καθώς το 2014 καταργήθηκαν με την υποπαράγραφο ΙΑ 3 του Ν. 4245/2014 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 Ασφάλισης", Επιστήμη και Κοινωνία, Ειδικό Θεματικό Τεύχος «Οικογενειακή Πολιτική στην Ελλάδα: Τάσεις προκλήσεις και προοπτικές», 2019, 39, σελ. 52-77.

81 Ο Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (<https://eloen.gr>) συστήθηκε με το άρθρο 25 του Ν. 1085/1980 «Περί ελαχίστης εις το Ναυτικόν Απομαχικών Ταμείων ασφαλιστικής προστασίας και άλλων τινών διατάξεων» ως ΝΠΔΔ με σκοπό την χορήγηση οικογενειακών επιδομάτων στους ναυτικούς. Λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2012 ως εποπτευόμενος φορέας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, υποστηρίζεται διοικητικά από την Εστία Ναυτικών και χορηγεί στους δικαιούχους παροχές κοινωνικής ασφάλισης (με την μορφή εφάπαξ ετήσιου χρηματικού επιδόματος) που χρηματοδοτούνται από εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών (εισπρακτικός φορέας είναι το ΝΑΤ). Παράλληλα, χορηγεί και έκτακτες χρηματικές παροχές για την κάλυψη ειδικών αναγκών.

82 Η Εστία Ναυτικών (<https://www.estian.gr>) συστήθηκε με το Ν.Δ. 92/1973



1. Ο ρόλος του NAT στην αποτύπωση της ναυτικής απασχόλησης

Το NAT ήταν ο πρώτος φορέας που επιχείρησε την συστηματική αποτύπωση του μεγέθους της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα με την **Απογραφή Ελλήνων Ναυτικών του 1862**. Έκτοτε, μέσω της συστηματικής τήρησης ειδικών μητρώων αλλά και της διενέργειας περιοδικών απογραφών⁸³, αποτελεί διαχρονικά έναν από τους πλέον σημαντικούς κόμβους πληροφοριών για την εξέλιξη του ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού στη χώρα. Από τις αρχές της δεκαετίας του 2020, μάλιστα, το NAT εγκαινίασε ένα δυναμικό στατιστικό υπόδειγμα για την αποτύπωση του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής Ναυτιλίας, αξιοποιώντας 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).

Επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης⁸⁴, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΠΝΝΠ) έχει πρόσβαση και στις δύο ως άνω εφαρμογές, ενώ άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς (π.χ. Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., Οίκος Ναύτου⁸⁵)

«Περί ιδρύσεως της Εστίας Ναυτικών» (ΦΕΚ 169 Α/1973) ως ΝΠΙΔ με σκοπό την προαγωγή της οικονομικής, πνευματικής και κοινωνικής κατάστασης των Ελλήνων Ναυτικών. Λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2012 ως εποπτευόμενος φορέας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και υποστηρίζει διοικητικά τον Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. στην χορήγηση των παροχών του.

83 Για τις απογραφές ναυτικών που έχει διενεργήσει το NAT κατά τη μακρά ιστορία του βλ. συνοπτικά Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, σελ. 107-108 και αναλυτικότερα Μ. Μπεντενιώτης, Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, 2001.

84 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 υπ. αρ. 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.

85 Ο Οίκος Ναύτου (<https://www.oikosnautou.gr>) λειτουργεί ως ΝΠΔΔ υπό την εποπτεία του ΥΠΝΝΠ και ασκεί αρμοδιότητες προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους

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 επανάλληψης ναυτικού επαγγέλματος)
- ❖ την περιγραφή και την κατάσταση των πλοίων⁸⁶ (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 μέσων⁸⁷.

Υπό αυτό το πρίσμα, οι βάσεις δεδομένων του NAT δεν αποτελούν μόνο ένα εργαλείο εξυπηρέτησης της τρέχουσας επιχειρησιακής λειτουργίας του αλλά και μία πηγή πληροφοριών για:

μέσω υπηρεσιών περίθαλψης - υγειονομικής φροντίδας και επιδότησης για την κάλυψη συγκεκριμένων κινδύνων.

86 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.

87 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 της χρήσης των βάσεων δεδομένων του, το NAT αποτελεί κρίσιμο κόμβο πληροφόρησης για τη ναυτική απασχόληση στην Ελλάδα

- τους σχεδιαστές των πολιτικών ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας
- τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτικής αγοράς εργασίας
- τις αρμόδιες στατιστικές αρχές σε εθνικό (ΕΛΣΤΑΤ) και ευρωπαϊκό επίπεδο (EUROSTAT)
- φορείς έρευνας (πανεπιστήμια, ινστιτούτα, δεξαμενές σκέψης κλπ.) που δραστηριοποιούνται στα πεδία της απασχόλησης και της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών.

A. Η βάση δεδομένων της ΑΠΔΝ

Η βάση δεδομένων της ΑΠΔΝ αποτελεί την πλέον σύγχρονη (από τεχνολογική και επιχειρησιακή άποψη) εφαρμογή του NAT. Η λειτουργία της ξεκίνησε την 1.7.2017 και ο σχεδιασμός της βασίζεται στην διαδικασία υποβολής των Αναλυτικών Περιοδικών Δηλώσεων Ναυτικών, μέσω των οποίων υπολογίζονται οι οφειλόμενες (κοινωνικοασφαλιστικές και μη) εισφορές από την απασχόληση των ναυτικών, σύμφωνα με τις ρήτρες του οικείου νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου⁸⁸.

⁸⁸ 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 100Α 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).

A1. Το προσωπικό πεδίο εφαρμογής της ΑΠΔΝ

Η ΑΠΔΝ υποβάλλεται⁸⁹ διαδικτυακά σε μηνιαία βάση και περιέχει στοιχεία για την απασχόληση συγκεκριμένων κατηγοριών εργαζομένων.

α) Έλληνες πολίτες που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος:

- πλοίου με ελληνική σημαία
- πλοίου με σημαία Κράτους Μέλους ΕΕ που δραστηριοποιείται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου
- πλοίου με ξένη σημαία που συμβάλλεται με το ΝΑΤ.

β) Πολίτες άλλου Κράτους Μέλους της ΕΕ που αποτελούν μέλη συγκροτημένου πληρώματος:

- πλοίου με ελληνική σημαία
- πλοίου με σημαία Κράτους Μέλους ΕΕ που δραστηριοποιείται εντός των ορίων του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου
- πλοίου με ξένη σημαία που συμβάλλεται με το ΝΑΤ.

γ) Πρόεδροι, Γραμματείς και Ταμίες των νομίμως αναγνωρισμένων οργανώσεων των ναυτικών και των νόμιμων αναπληρωτών τους καθώς και των εκπροσώπων της ΠΝΟ στην Ελλάδα και το εξωτερικό

δ) Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων

ε) Αρχιπλοηγοί, πλοηγοί και μέλη του βοηθητικού προσωπικού των πλοηγικών σταθμών

στ) Καθηγητές και Διευθυντές Σπουδών των Ανώτατων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού

⁸⁹ 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 ΝΑΤ, (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.

ζ) Πρόσωπα που απογράφονται από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ ή κατέχουν πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας Κράτους Μέλους της ΕΕ και απασχολούνται σε πλοία που βρίσκονται σε παροπλισμό ή αργία (μη εφοδιασμένα προσωρινά με ναυτολόγιο)

η) Πρόσωπα που απογράφονται από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΝΑΝΠ ή κατέχουν πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας αντίστοιχης υπηρεσίας Κράτους Μέλους της ΕΕ και απασχολούνται σε πλοία εφοδιασμένα με καταστάσεις πληρώματος (που επέχουν θέση ναυτολογίου βάσει του Ν. 2575/1998 «Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας»)

ι) Κάθε άλλο πρόσωπο που υπαγόταν στην ασφάλιση του ΝΑΤ έως την παύση της αυτοτελούς λειτουργίας του ως φορέα κοινωνικής ασφάλισης.

A2. Το υλικό πεδίο εφαρμογής της ΑΠΔΝ

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.

A3. Τα πλεονεκτήματα εφαρμογής της ΑΠΔΝ

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 είσπραξης των εισφορών. Υπό το πρίσμα αυτό, το ΝΑΤ εφαρμόζει ένα πρωτότυπο μοντέλο που παρουσιάζει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα⁹⁰:

- ❖ 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
- ❖ 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 Σημάτων⁹¹ διατηρούνται ως αυτόνομη λειτουργία, ενώ έχουν και την δυνατότητα να συνδέονται ηλεκτρονικά με την υποβολή της ΑΠΔΝ και με τους

⁹⁰ Παράλληλα, η χρήση της ΑΠΔΝ δεν επηρεάζει την λειτουργία των Λιμεναρχείων ούτε την διαχείριση των ναυτολογίων.

⁹¹ Ως «Σήμα» νοείται η άδεια ελευθεροπλοΐας που χορηγεί το ΝΑΤ προκειμένου το πλοίο να ανοίξει ναυτολόγιο και να αποπλεύσει.



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
- ❖ Οικανόνες 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.

B. 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 βασίστηκε:

- στην αναλυτική καταγραφή των πληροφοριακών συστημάτων που φιλοξενεί ο φορέας και σχετίζονται με οποιονδήποτε τρόπο με την λειτουργία του
- 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)
- στη 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 μία Web Service-Oriented αρχιτεκτονική, προσφέροντας 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.

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

2. Το προφίλ της ναυτικής απασχόλησης το 2023

Η επεξεργασία επιλεγμένων ώριμων δεδομένων της ΑΠΔΝ αποτυπώνει το προφίλ της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα για την περίοδο 1.1.2023 έως 31.12.2023. Από μεθοδολογική άποψη, η καταγεγραμμένη 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 προβλέπεται η υποβολή ΑΠΔΝ στο NAT⁹². Στο πλαίσιο αυτό, ο υπολογισμός της ναυτικής απασχόλησης για το 2023 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 κατά το έτος 2023 (έστω

⁹² Τα μέλη πληρωμάτων αποτελούν την κρίσιμη μάζα της ναυτικής απασχόλησης, καθώς οι υπόλοιπες ομάδες για τις οποίες προβλέπεται η υποβολή ΑΠΔΝ (π.χ. πλοηγοί, ανώτερα στελέχη ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων, εκπαιδευτές Ναυτικών Σχολών, αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες κ.α.) είναι κατά κανόνα ολιγάριθμες.

και για μία ημέρα ασφάλισης από ναυτική απασχόληση εντός του 2023)

- 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 ΝΑΤ κατά τον μήνα Αύγουστο του 2023 (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 περιορισμός είναι ότι η υπολογιζόμενη απασχόληση περιλαμβάνει κυρίως Έλληνες ναυτικούς, καθώς το σύστημα της ΑΠΔΝ δεν εφαρμόζεται στην πλειοψηφία των αλλοδαπών ναυτικών⁹³. Ο δεύτερος περιορισμός είναι ότι η υπολογιζόμενη βάση της ΑΠΔΝ απασχόληση περιλαμβάνει μόνο τους ναυτικούς που εργάζονται είτε σε πλοία ελληνικής σημαίας, είτε σε πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Συνεπώς, εκτός καταγραφής παραμένουν αφενός οι Έλληνες ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με ξένη σημαία (Ελληνικών ή μη συμφερόντων), τα οποία δεν έχουν συμβληθεί με το ΝΑΤ, αφετέρου οι ναυτικοί που επανδρώνουν τα Ελληνικής διαχείρισης πλοία⁹⁴. Προκειμένου να αμβλυνθεί η επίδραση του συγκεκριμένου περιορισμού, η Έκθεση παρουσιάζει συμπληρωματικά τα δεδομένα του ΟΠΣ/ΝΑΤ για την ειδική κατηγορία των ναυτικών που προβαίνουν σε εξαγορά χρόνου υπηρεσίας σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας.

93 Για το προσωπικό πεδίο εφαρμογής της ΑΠΔΝ βλ. την υπο-ενότητα 1.Α.1 της παρούσας Έκθεσης.

94 Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας υπολόγισε το σύνολο των ναυτικών που επανδρώνουν τα Ελληνικής διαχείρισης πλοία σε 135.000 το 2021. Βλ. <https://nee.gr/%ce%b5%ce%bb%ce%bb%ce%b7%ce%bd%ce%b9%ce%ba%ce%ae-%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%bb%ce%af%ce%b1/>.

A. Η εποπτική θεώρηση της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης

Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023, η καταγεγραμμένη ήδη από το 2021 ανάκαμψη της ναυτικής απασχόλησης από την κρίση του COVID συνεχίζεται με σταθερό ρυθμό. Ειδικότερα:

- ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών για το 2023 (άτομα που είχαν έστω και μία ημέρα ασφάλισης ως μέλη πληρωμάτων πλοίων εντός του έτους) ανήλθε στους **25.540**, παρουσιάζοντας **αύξηση 5,7%** σε σχέση με το 2022
- ο αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών κατά τον 8^ο μήνα του 2023 ανήλθε στους **17.248** ναυτικούς, σημειώνοντας **αύξηση 2%** σε σχέση με τον 8^ο μήνα του 2022
- ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών για το 2023 ανήλθε στις **1.838**, σημειώνοντας **αύξηση 13,5%** σε σχέση με το 2022.

Πίνακας 4. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί - σύνολα κατ' έτος, σύνολα 8^{ου} μήνα εκάστου έτους και σύνολα γυναικών ναυτικών κατ' έτος (2020 - 2023)

Έτος	Σύνολο έτους	Ετήσια διαφορά	Σύνολο 8 ^{ου} μήνα έτους	Ετήσια διαφορά	Θήλειες	Ετήσια διαφορά
2020	22.992		15.350		1.237	
2021	23.232	240	15.924	574	1.371	134
2022	24.162	930	16.877	953	1.619	248
2023	25.540	1.378	17.248	371	1.838	219

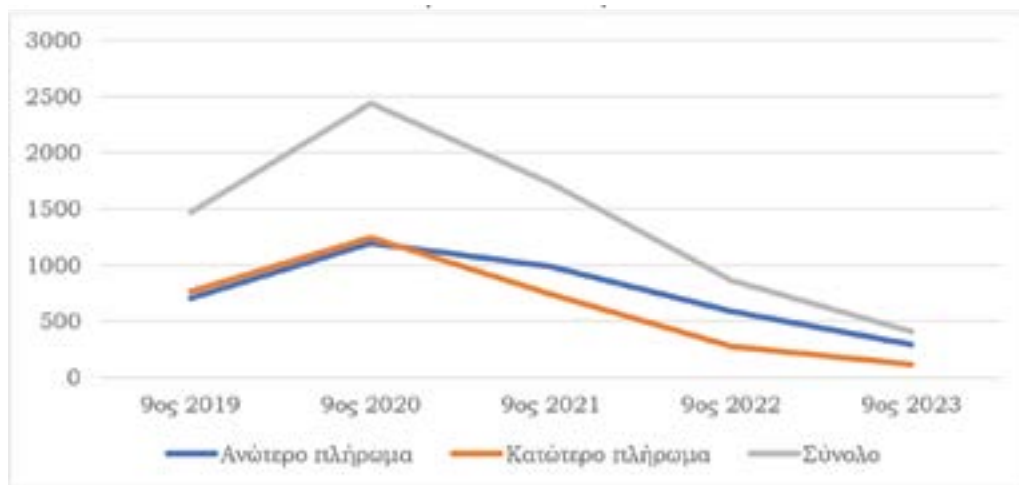
Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

Η σημαντική βελτίωση σε σχέση με το 2020 (ιστορικό χαμηλό της ναυτικής απασχόλησης λόγω πανδημίας COVID) επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία του ΓΕΝΕ, σύμφωνα με τα οποία ο αριθμός των ναυτικών που αναζητούσαν εργασία κατά τον μήνα Δεκέμβριο (χρονικό

σημείο του έτους με τη χαμηλότερη ζήτηση εργαζομένων στη ναυτική αγορά εργασίας) μειώθηκε από 2.440 τον Δεκέμβριο 2020 σε 1.180 τον Δεκέμβριο του 2023. Η αποκλιμάκωση της ανεργίας, μάλιστα, φαίνεται εντονότερη ως προς τα κατώτερα πλήρωμα, όπου παρατηρείται μείωση του αριθμού αναζητούντων εργασία από 1.245 τον Δεκέμβριο 2020 σε 310 περίπου το Δεκέμβριο 2023. Αντίστοιχα, ο αριθμός αναζητούντων εργασία από τα ανώτερα μέλη πληρωμάτων μειώθηκε από 1.195 τον Δεκέμβριο 2020 σε 782 τον Δεκέμβριο 2023.

Οι θετικές τάσεις στην εξέλιξη της απασχόλησης των ναυτικών και στη συνακόλουθη μείωση των αναζητούντων εργασία απεικονίζονται με μεγαλύτερη ενάργεια κατά τον 9^ο μήνα του 2023 (χρονικό σημείο του έτους με σχετικά υψηλή ζήτηση εργαζομένων στη ναυτική αγορά εργασίας). Εκεί, όπως τεκμηριώνεται από την σχετική ανάλυση, ο αριθμός των αναζητούντων εργασία περιορίζεται σε μόλις 408 άτομα και, μάλιστα, αναφορικά με το κατώτερο πλήρωμα, ο αριθμός περιορίζεται σε 116 άτομα.

Διάγραμμα 9. Ναυτικοί αναζητούντες εργασία κατά τον 9^ο μήνα (2019-2023)



Πηγή: ΓΕΝΕ (επεξεργασία NAT, 2024)

Το προφίλ του εγγεγραμμένου ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού, όπως αποτυπώνεται στα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023, σκιαγραφείται ως εξής:

(α) ως προς την **εθνικότητα**, η συντριπτική πλειοψηφία (άνω του 90%) των εγγεγραμμένων ναυτικών είναι Έλληνες

(β) ως προς το **φύλο**, η συντριπτική πλειοψηφία (άνω του 90%) των εγγεγραμμένων ναυτικών είναι άνδρες

(γ) ως προς την **ηλικία**, η μεγάλη πλειοψηφία (71%) των εγγεγραμμένων ναυτικών είναι ηλικίας κάτω των 45 ετών και ένα σημαντικό μέρος (34%) είναι νεαρά άτομα ηλικίας 18-30 ετών

(δ) ως προς τη **διάρκεια απασχόλησης εντός του έτους**, η πλειοψηφία (53%) των εγγεγραμμένων ναυτικών απασχολήθηκε για διάστημα 7 μηνών και άνω εντός του έτους (μη εποχική απασχόληση) αλλά ένα σημαντικό μέρος (47%) απασχολήθηκε για διάστημα 0-6 μηνών εντός του έτους (εποχική απασχόληση).

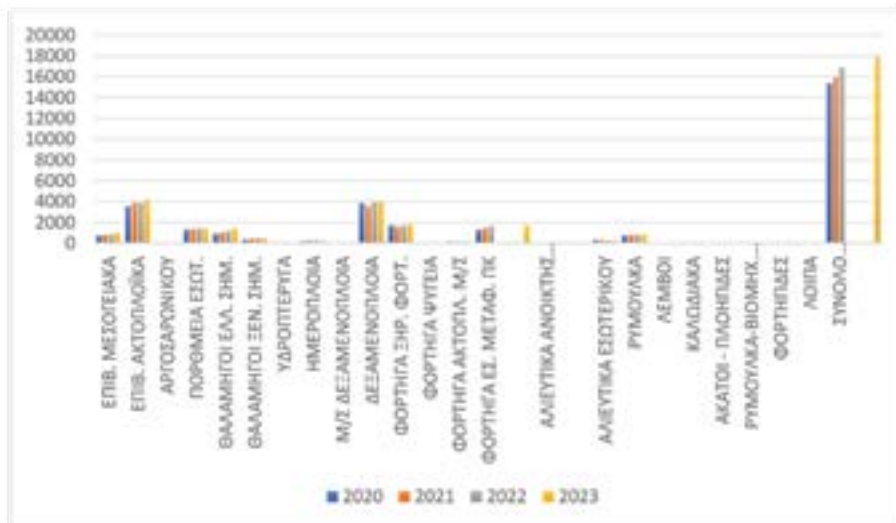
Τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023 καταδεικνύουν ότι οι τομείς της ναυτιλίας με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση εγγεγραμμένων ναυτικών είναι ο τομέας μεταφοράς επιβατών (επιβατηγά πλοία όλων των κατηγοριών) και ο τομέας μεταφοράς εμπορευμάτων (δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία όλων των κατηγοριών). Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ο τομέας της μεταφοράς επιβατών τείνει να παρουσιάζει προβάδισμα λόγω της έντονης τουριστικής κίνησης στα νησιά (βλ. Διάγραμμα 10).

Διάγραμμα 10. Κατανομή απασχόλησης στις βασικές ευρύτερες κατηγορίες πλοίων κατά τον 8^ο μήνα (2023)



Πηγή: NAT-ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας 2023), 2024

Διάγραμμα 11. Κατανομή απασχόλησης στις βασικές ειδικές κατηγορίες πλοίων κατά τον 8^ο μήνα του έτους (2020-2023)



Πηγή: NAT-ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας 2023), 2024

Ειδικότερα, τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για τον 8ο μήνα του 2023 αποτυπώνουν αφενός τη δυναμική αύξηση της εγγεγραμμένης απασχόλησης στα επιβατηγά ακτοπλοϊκά και επιβατηγά μεσογειακά, αφετέρου τη θεαματική επίδοση των θαλαμηγών⁹⁵.

⁹⁵ Σύμφωνα με στοιχεία της International Yacht Company (IYC), μία από τις μεγαλύτερες ναυλομεσιτικές εταιρείες θαλαμηγών διεθνώς, η Ελλάδα αποδείχθηκε ο πιο δημοφιλής προορισμός για την καλοκαιρινή περίοδο το 2023, προσελκύνοντας τις περισσότερες ναυ-

Πίνακας 5. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί κατά τον 8^ο μήνα του έτους ανά κατηγορία πλοίου (2020 - 2023)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2020	2021	2022	2023
ΕΠΙΒ. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ	715	787	875	1000
ΕΠΙΒ. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ	3540	3867	3868	4140
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	6	7	8	7
ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΕΣΩΤ.	1322	1383	1439	1313
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΕΛΛ. ΣΗΜ.	905	1034	1187	1368
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΞΕΝ. ΣΗΜ.	330	428	467	469
ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ	84	97	96	94
ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	183	253	264	234
Μ/Σ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	94	85	80	82
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	3860	3559	3928	3987
ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡ. ΦΟΡΤ.	1739	1611	1708	1831
ΦΟΡΤΗΓΑ ΨΥΓΕΙΑ	3	2	2	2
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΚΤΟΠΛ. Μ/Σ	144	148	139	116
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣ. ΜΕΤΑΦ. ΠΚ	1290	1484	1647	1507
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛ.	18	11	19	12
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	304	298	243	220
ΡΥΜΟΥΛΚΑ	736	787	808	785
ΚΑΛΩΔΙΑΚΑ		13	46	41
ΑΚΑΤΟΙ - ΠΛΟΗΓΙΔΕΣ	10	9	7	6
ΡΥΜΟΥΛΚΑ-ΒΙΟΜΗΧ. ΕΠΙΧ.	22	29	23	15
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	3	7	8	8
ΛΟΙΠΑ	42	25	15	11
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	15350	15924	16877	17248

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

λώσεις παγκοσμίως. Βλ. <https://www.kathimerini.gr/economy/562595602/stin-ellada-mia-stis-treis-thalamigoys-toy-planiti-gia-to-kalokairi/>.

Η ισχυρή αυξητική τάση της απασχόλησης στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών τείνει να μετριάζεται κατά τους χειμερινούς μήνες. Στον αντίποδα, οι ευρύτερες κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των φορτηγών πλοίων εμφανίζουν ηπιότερη μεν ανοδική τάση στην απασχόληση εντός του έτους αλλά χωρίς της υψηλές εποχικές διακυμάνσεις των επιβατηγών (για την διάσταση της εποχικότητας βλ. αναλυτικότερα παρακάτω υπό Β.4).

Πίνακας 6. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά κατηγορία πλοίου (2023)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
ΕΠΙΒ. ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ	1269
ΕΠΙΒ. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ	5026
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	9
ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΕΣΩΤ.	1675
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΕΛΛ. ΣΗΜ.	1657
ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΞΕΝ. ΣΗΜ.	542
ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ	89
ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	254
Μ/Σ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	102
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	7712
ΦΟΡΤΗΓΑ ΞΗΡ. ΦΟΡΤ.	3401
ΦΟΡΤΗΓΑ ΨΥΓΕΙΑ	2
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΚΤΟΠΛ. Μ/Σ	171
ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΣ. ΜΕΤΑΦ. ΠΚ	1895
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛ.	20
ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	608
ΡΥΜΟΥΛΚΑ	991
ΚΑΛΩΔΙΑΚΑ	57

ΑΚΑΤΟΙ - ΠΛΟΗΓΙΔΕΣ	7
ΡΥΜΟΥΛΚΑ-ΒΙΟΜΗΧ. ΕΠΙΧ.	23
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	13
ΛΟΙΠΑ	17
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	25540

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

Σε ετήσια βάση, συνεπώς, ο τομέας μεταφοράς εμπορευμάτων παρουσιάζει προβάδισμα σε σχέση με τον τομέα μεταφοράς επιβατών ως προς την συμβολή τους στη συνολική εγγεγραμμένη απασχόληση (41% τα επιβατηγά όλων των κατηγοριών, 30,5% τα δεξαμενόπλοια και τα Μ/Σ δεξαμενόπλοια και 21,5% τα φορτηγά πλοία όλων των κατηγοριών).

Πίνακας 7. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ευρύτερη κατηγορία πλοίων κατ' έτος (2021 - 2023)⁹⁶

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2021	2022	2023
Επιβατηγά	9.804	10.329	10.521
Δεξαμενόπλοια	7.364	7.569	7.814
Φορτηγά	5.315	5.533	5.469

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2021, 2022, 2023), 2024

⁹⁶ Στην ευρύτερη κατηγορία «Επιβατηγά» περιλαμβάνεται το σύνολο των κατηγοριών των πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες, στην ευρύτερη κατηγορία «Δεξαμενόπλοια» περιλαμβάνονται τα δεξαμενόπλοια και τα Μ/Σ δεξαμενόπλοια και στην ευρύτερη κατηγορία «Φορτηγά» περιλαμβάνεται το σύνολο των επιμέρους κατηγοριών φορτηγών πλοίων (ξηρού φορτίου, εσωτ. μεταφορών, ψυγεία κλπ.).

Σε κάθε περίπτωση, οι κατηγορίες πλοίων με την μεγαλύτερη συμβολή στη συνολική (ετήσια) εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση για το 2023 ήταν:

- ❖ τα δεξαμενόπλοια (30,1%)
- ❖ τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά (19,6%)
- ❖ τα φορτηγά ξηρού φορτίου (13,3%).

Αναφορικά με τη γενική κατάσταση των πλοίων εργασίας των εγγεγραμμένων ναυτικών, η συντριπτική πλειοψηφία (99%) απασχολήθηκε σε πλοία ελληνικής σημαίας, καθώς ο αριθμός των πλοίων ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT παραμένει σχετικά περιορισμένος⁹⁷.

Ενόψει της αντικειμενικής αδυναμίας του συστήματος της ΑΠΔΝ να αποτυπώσει τη ναυτική απασχόληση σε πλοία ξένης σημαίας που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, ιδιαίτερα σημαντική είναι η εξέταση των δεδομένων του ΟΠΣ/NAT σχετικά με τις **εξαγορές χρόνου εργασίας σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας**. Ειδικότερα, το 2023 ο αριθμός των εξαγορών ναυτικής υπηρεσίας σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας ανήλθε στις **7.188**, σημειώνοντας αύξηση 34% σε σχέση με το 2022.

Πίνακας 8. Εξαγορές χρόνου ναυτικής υπηρεσίας σε μη συμβεβλημένα πλοία ξένης σημαίας κατ' έτος (2019-2023)

2019	2020	2021	2022	2023
5.681	3.301	4.075	5.352	7.188

Πηγή: NAT - Μητρώο Εξαγορών του ΟΠΣ/NAT, 2024

Επισημαίνεται ότι το 2023 παρουσίασε σημαντική αύξηση και ο αριθμός των **συνταξιούχων ναυτικών** που υπέβαλλαν αίτηση επανάληψης Ναυτικού Επαγγέλματος προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να επιστρέψουν στην αγορά εργασίας (103 το 2023 έναντι 72 το 2022).

⁹⁷ Βλ. παραπάνω ενότητα 3 του Μέρους Α της παρούσας Έκθεσης.

B. Ειδικές πτυχές της εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης

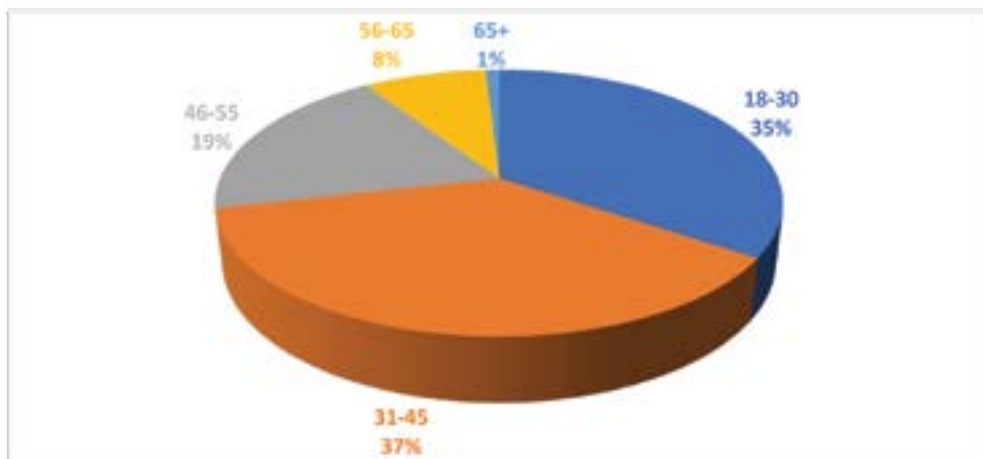
B1. Η ηλικιακή διάρθρωση των εγγεγραμμένων ναυτικών

Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023:

- ποσοστό 34% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 18-30 ετών
- ποσοστό 37% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 31 - 45 ετών
- ποσοστό 19,3% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 46 - 55 ετών
- ποσοστό 8,5% των εγγεγραμμένων ναυτικών ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία 56 - 65 ετών
- ποσοστό 1% των εγγεγραμμένων ναυτικών είναι ηλικίας άνω των 65 ετών.

Η ανάλυση των διαθέσιμων στοιχείων καταδεικνύει ότι η ηλικιακή διάρθρωση του εγγεγραμμένου ναυτικού δυναμικού παρουσιάζει μία δυναμική εξέλιξη, καθώς:

- ποσοστό 71% των εγγεγραμμένων ναυτικών (η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων είναι Έλληνες) είναι ηλικίας κάτω των 45 ετών
- η ομάδα των νεαρών ατόμων ηλικίας 18-30 ετών που ασκούν το ναυτικό επάγγελμα αυξήθηκε το 2023 κατά 4% σε σχέση με το 2022.

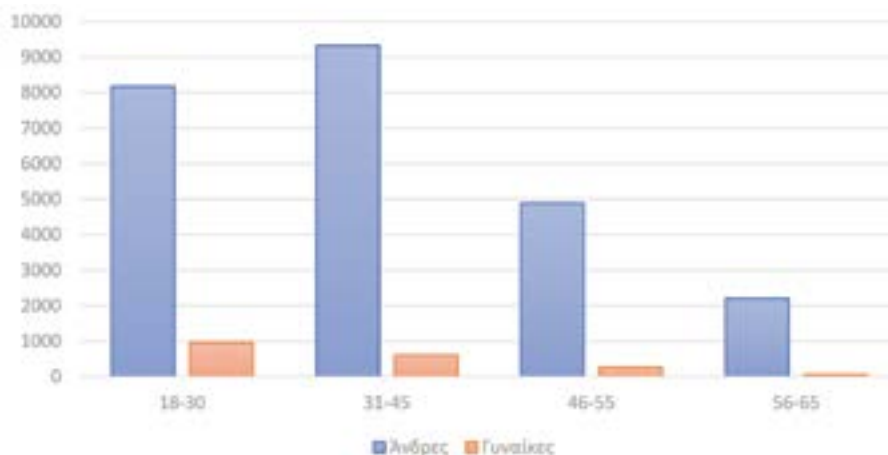
Διάγραμμα 12. Η ηλικιακή διάρθρωση των εγγεγραμμένων ναυτικών (2023)

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

Αναφορικά με την συσχέτιση ηλικίας και φύλου, η συμμετοχή των νεαρότερων ηλικιακών ομάδων είναι εντονότερη στις γυναίκες, φαινόμενο που εξηγείται από την σχετικά πρόσφατη είσοδο του γυναικείου φύλου στην Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας. Ειδικότερα, ως προς τους εγγεγραμμένους άνδρες ναυτικούς, ποσοστό 70,3% είναι ηλικίας 18 έως 45 ετών, με την ηλικιακή κατηγορία 31-45 ετών να είναι η πολυπληθέστερη (37,5% επί του συνόλου). Στις γυναίκες, αντίστοιχα, το ποσοστό των εγγεγραμμένων ναυτικών ηλικίας κάτω των 45 ετών φτάνει το 82,4% (βλ. αναλυτικότερα παρακάτω υπό Β.3).

Ως προς το εγγεγραμμένο ανδρικό ναυτικό δυναμικό άνω των 45 ετών, τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023 καταδεικνύουν ότι το μεγαλύτερο μέρος του είναι ηλικίας 46-55 ετών (19,7% επί του συνόλου), ενώ μόνο ένα μικρό μέρος είναι ηλικίας 56-65 ετών (8,8% επί του συνόλου). Επισημαίνεται ότι η ολιγομελής ομάδα εγγεγραμμένων ναυτικών που είναι ηλικίας άνω των 65 ετών (1% επί του συνόλου της συνολικής εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης) αποτελείται σχεδόν αποκλειστικά από άνδρες ναυτικούς.

Διάγραμμα 13. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ηλικιακή κατηγορία και φύλο (2023)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

B2. Οι ειδικότητες και η εξέλιξη των εγγεγραμμένων ναυτικών

Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΑΠΔΝ, το 2023 οι ειδικότητες ναυτολόγησης⁹⁸ με τον μεγαλύτερο αριθμό εγγεγραμμένων ήταν:

- μηχανικοί (5.307)
- ναύτες (2.979)
- θαλαμηπόλοι (2.708)⁹⁹
- πλοίαρχοι (2.360)
- ανθυποπλοίαρχοι (2.281)

⁹⁸ Υπενθυμίζεται ότι η «ειδικότητα ναυτολόγησης» είναι αυτή με την οποία ο εγγεγραμμένος ναυτικός απασχολείται κατά το υπό εξέταση χρονικό διάστημα (και, συνεπώς, η ειδικότητα με την οποία δηλώνεται στην ΑΠΔΝ). Ως εκ τούτου, η ειδικότητα ναυτολόγησης διαφέρει από την ειδικότητα βάσει προσόντων στις περιπτώσεις όπου ένας ναυτικός απασχολείται σε διαφορετική ειδικότητα από αυτήν που αντιστοιχεί στα προσόντα του (π.χ. ένας ναυτικός με προσόντα μάγειρα τυχάνει να απασχολείται για ένα διάστημα ως ναύτης).

⁹⁹ Πρόκειται για ευρύτερη κατηγορία που περιλαμβάνει όλες τις σχετικές ειδικότητες (θαλαμηπόλοι, επίκουροι θαλαμηπόλοι, προϊστάμενοι αρχιθαλαμηπόλοι κ.ο.κ.).

- υποπλοίαρχοι (1.714)
- κυβερνήτες (1.623).

Πίνακας 9. Εγγεγραμμένοι ναυτικοί ανά ειδικότητα ναυτολόγησης (κυριότερες ειδικότητες) το 2023

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	2360
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	1714
ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	2281
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α'	1848
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Β'	1462
ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Γ'	1997
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	248
ΚΥΒΕΡΝΗΤΕΣ	1623
ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ	2708
ΝΑΥΚΛΗΡΟΙ	840
ΝΑΥΤΕΣ	2979
ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΙ Α' - Β'	881
ΜΑΓΕΙΡΟΙ	444

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

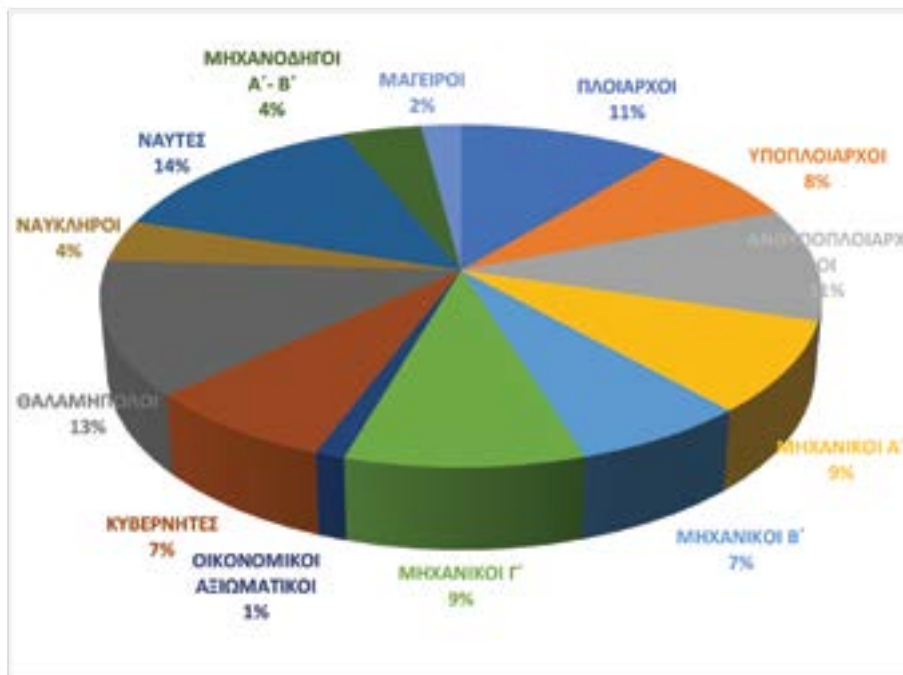
Αναφορικά με την **εξέλιξη των εγγεγραμμένων ναυτικών** που ανήκουν στην κατηγορία κατώτερων πληρωμάτων, η ανάλυση των ΑΠΔΝ του 2023 τεκμηριώνει ότι:

- ⇒ ποσοστό 1,3% των εργαζομένων που είχαν ναυτολογηθεί με την ειδικότητα μηχανοδηγού το 2022 ναυτολογήθηκε με ανώτερη ειδικότητα (μηχανικοί Γ') εντός του 2023 (12 άτομα)
- ⇒ ποσοστό 5% των εργαζομένων που είχαν ναυτολογηθεί με την ειδικότητα ναύτη το 2022 ναυτολογήθηκε με ανώτερη ειδικότητα (ναύκληροι) εντός του 2023 (155 άτομα).

Αναφορικά με την εξέλιξη των εγγεγραμμένων ναυτικών που ανήκουν στην κατηγορία των αξιωματικών πληρώματος, η ανάλυση των ΑΠΔΝ του 2023 τεκμηριώνει ότι:

- ποσοστό 8% των αξιωματικών που είχαν βαθμό υποπλοιάρχου το 2022 προήχθησαν σε πλοιάρχους εντός του 2023 (130 άτομα)
- ποσοστό 9,2% των αξιωματικών που είχαν βαθμό ανθυποπλοιάρχου το 2022 προήχθησαν σε υποπλοιάρχους εντός του 2023 (211 άτομα).

Διάγραμμα 14. Κατανομή ναυτικών ανά ειδικότητα (2023)



Πηγή: NAT-ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

Τέλος, ο αριθμός των **ενεργών δοκίμων/εκπαιδευόμενων ναυτικών** το 2023 ανήλθε στα 3.271 άτομα (10% γυναίκες). Από αυτούς, οι 2.543 απασχολήθηκαν σε πλοία με ελληνική σημαία και πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το NAT, ενώ 728 αιτήθηκαν εξαγορά ναυτικής υπηρεσίας σε πλοία ξένης σημαίας μη συμβεβλημένα με το NAT.

Πίνακας 10. Ειδικότητες εκπαιδευομένων - σπουδαστών (2023)

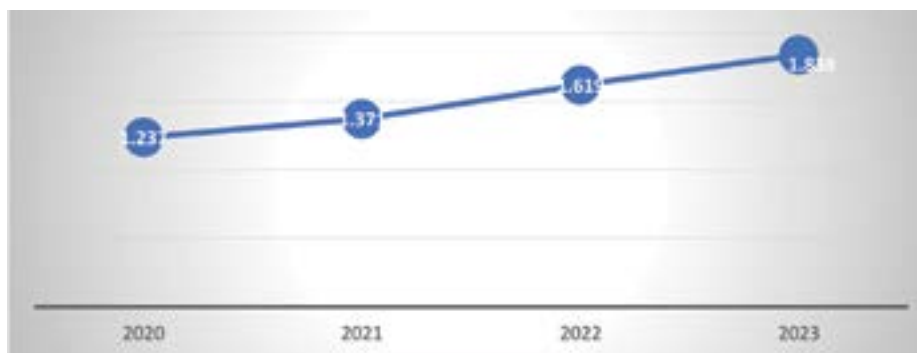
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΕΠΙΔ. ΕΚΠ. ΔΟΚ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ	1.123 (223 από εξαγορά)
ΕΠΙΔ. ΕΚΠ. ΔΟΚ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	608 (83 από εξαγορά)
ΔΟΚΙΜΟΙ ΟΙΚΟΝ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ	61
ΔΟΚΙΜΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ	7
ΕΚΠ. ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ	830 (248 από εξαγορά)
ΕΚΠ. ΣΠΟΥΔ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	642 (174 από εξαγορά)

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ και ΟΠΣ/ΝΑΤ (ετήσια 2023), 2024

Β3. Η συμμετοχή των γυναικών

Η εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση αποτελείται σχεδόν εξ ολοκλήρου από Ελληνίδες (ποσοστό άνω του 99%) και περιλαμβάνει το 2023 1.838 άτομα (7,2% της συνολικής εγγεγραμμένης ναυτικής απασχόλησης στη χώρα μας). Ειδικά τον 8^ο μήνα του 2023, η εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση αντιστοιχούσε σε 1.265 άτομα, σημειώνοντας αύξηση κατά περίπου 12% σε σχέση με τον 8^ο μήνα του 2022.

Διάγραμμα 15. Η εξέλιξη της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης (2020-2023)

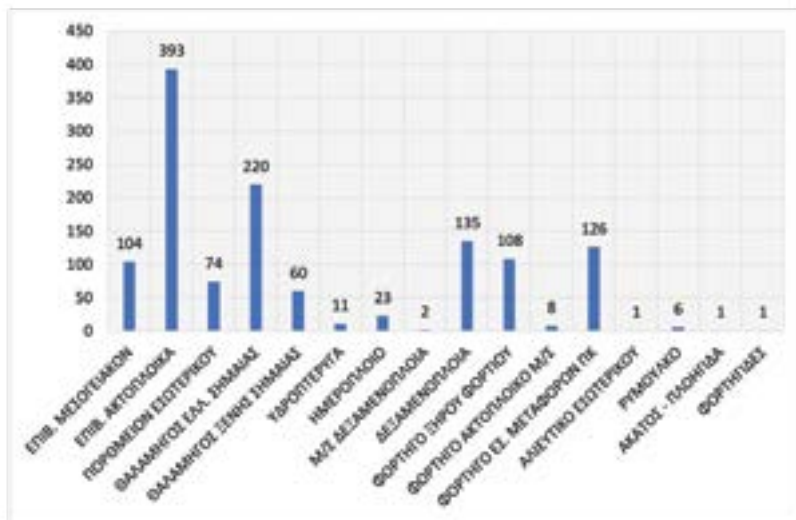


Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

Το κύριο χαρακτηριστικό του εγγεγραμμένου γυναικείου ναυτικού δυναμικού είναι η δυναμική συμμετοχή νεότερων ηλικιακών ομάδων. Ειδικότερα, από το σύνολο των εγγεγραμμένων γυναικών ναυτικών το 2023 ποσοστό 50,4% ήταν ηλικίας 18-30 ετών, ποσοστό 32,1% ήταν ηλικίας 31-45 ετών και ποσοστό 13,8% ήταν ηλικίας 46-55 ετών.

Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό του εγγεγραμμένου γυναικείου ναυτικού δυναμικού είναι ότι στη μεγάλη του πλειονότητα (66,3%) απασχολήθηκε και το 2023 στην ευρύτερη κατηγορία των επιβατηγών, γεγονός που επιβεβαιώνει τον κρίσιμο ρόλο του τουρισμού στη γυναικεία ναυτική απασχόληση. Ακολούθησαν οι ευρύτερες κατηγορίες των φορτηγών πλοίων (18,4% της εγγεγραμμένης γυναικείας ναυτικής απασχόλησης) και των δεξαμενόπλοιων (14,4% της εγγεγραμμένης γυναικείας ναυτικής απασχόλησης). Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το 2023 παρατηρήθηκε αξιόλογη αύξηση της γυναικείας απασχόλησης στις κατηγορίες πλοίων που συνδέονται με την μεταφορά εμπορευμάτων (και, κυρίως, στα δεξαμενόπλοια όπου η γυναικεία απασχόληση αυξήθηκε κατά 13%).

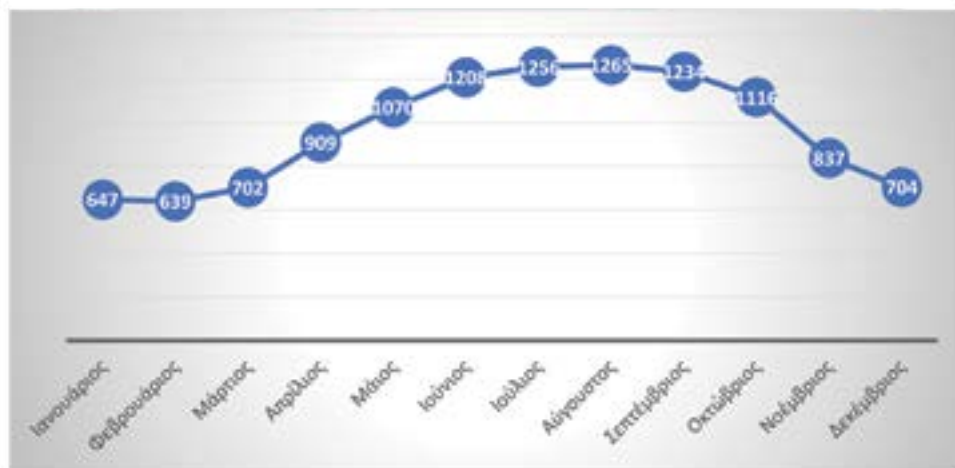
Διάγραμμα 16. Εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση ανά κατηγορία πλοίου τον 8^ο μήνα του έτους (2023)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (8^{ος} μήνας 2023), 2024

Από την άλλη πλευρά, η ισχυρή σύνδεση της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης με τον θερινό τουρισμό επιβεβαιώνει την έντονη εποχική διάσταση της.

Διάγραμμα 17. Η εξέλιξη της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης εντός του 2023



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

Όσον αφορά τις γυναίκες δοκίμους / εκπαιδευόμενες ναυτικούς, το 2023 οι γυναίκες αποτελούσαν το **10% των ενεργών δοκίμων/εκπαιδευομένων ναυτικών** με κύριες ειδικότητες ναυτολόγησης αυτές της εκπαιδευόμενης δόκιμης πλοιάρχου (46%), της εκπαιδευόμενης σπουδάστριας (22%), της εκπαιδευόμενης δόκιμης μηχανικού (9,6%) και της δόκιμης οικονομικής αξιωματικού (7,4%).

Εάν και, από μεθοδολογικής άποψης, στην εγγεγραμμένη γυναικεία ναυτική απασχόληση προσμετρώνται μόνο οι γυναίκες μέλη πληρωμάτων, ιδιαίτερη αξία για την σφαιρική αποτύπωση της συμμετοχής των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα παρουσιάζει και η διερεύνηση δύο άλλων ομάδων για τις οποίες προβλέπεται η υποβολή ΑΠΔΝ εάν και δεν απασχολούνται ως μέλη πληρωμάτων. Πρόκειται για τις καθηγήτριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και τα ανώτερα στελέχη ναυτικών συνδικαλιστικών οργανώσεων.

B4. Η διάσταση της εποχικότητας

Η εποχικότητα εξακολουθεί να αποτελεί μία κρίσιμη παράμετρο για την αποτύπωση της ναυτικής απασχόλησης σε διεθνές¹⁰⁰ και εθνικό επίπεδο¹⁰¹. Στην Ελλάδα, η εποχικότητα της ναυτικής απασχόλησης αποτυπώνεται διαχρονικά στα δεδομένα της ΑΠΔΝ¹⁰² και συνδέεται κυρίως με την έντονη θερινή τουριστική κίνηση στα νησιά¹⁰³.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΑΠΔΝ για το 2023:

(α) Η απασχόληση στις κατηγορίες πλοίων που συνδέονται με τον τουρισμό χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλές εποχικές διακυμάνσεις. Έτσι, για παράδειγμα, ο αριθμός των απασχολούμενων στα **επιβατηγά μεσογειακά και ακτοποϊκά** ξεκίνησε από 3.546 τον Ιανουάριο, κορυφώθηκε σε 5.335 τον Ιούλιο 2023 (αύξηση πλέον του 50%) και από τον Οκτώβριο άρχισε να μειώνεται σταδιακά για να φθάσει τους 3.973 τον Δεκέμβριο. Το ίδιο συμπέρασμα ισχύει για τις **θαλαμηγούς** ελληνικής και ξένης σημαίας, όπου ο δείκτης των απασχολούμενων ξεκινά από τους 944 τον Ιανουάριο, εκτινάσσεται στους 1.930 τον Αύγουστο (αύξηση πάνω από 100%) και μειώνεται σταδιακά και πάλι από τον Οκτώβριο για να φθάσει τους 1.072 τον Δεκέμβριο.

100 Η εποχικότητα της ναυτικής απασχόλησης αποτελεί παράλληλα με το προφίλ του ναυτικού επαγγέλματος κρίσιμο παράγοντα 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.

101 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.

102 Βλ. αντίστοιχα Γ. Αμίτσης (επ.), *Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση*, *Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο*, 2023, σελ. 121-123.

103 Η διαπίστωση αυτή τεκμηριώνεται από τα διαθέσιμα στατιστικά δεδομένα του «Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας» (ο θεσμικός φορέας εκπροσώπησης του κλάδου των επιβατηγών πλοίων στην Ελλάδα), που δείχνουν ότι ο συνολικός αριθμός επιβατών ξεπέρασε τα 9.5 εκατομμύρια το 2023 (<https://seen.org.gr/el/m-enimerosi/statistika/1070-kinisi-epivatou-2019-22-23-140324>), με την μεγαλύτερη κίνηση να εντοπίζεται σε τρεις ακτοποϊκές γραμμές:

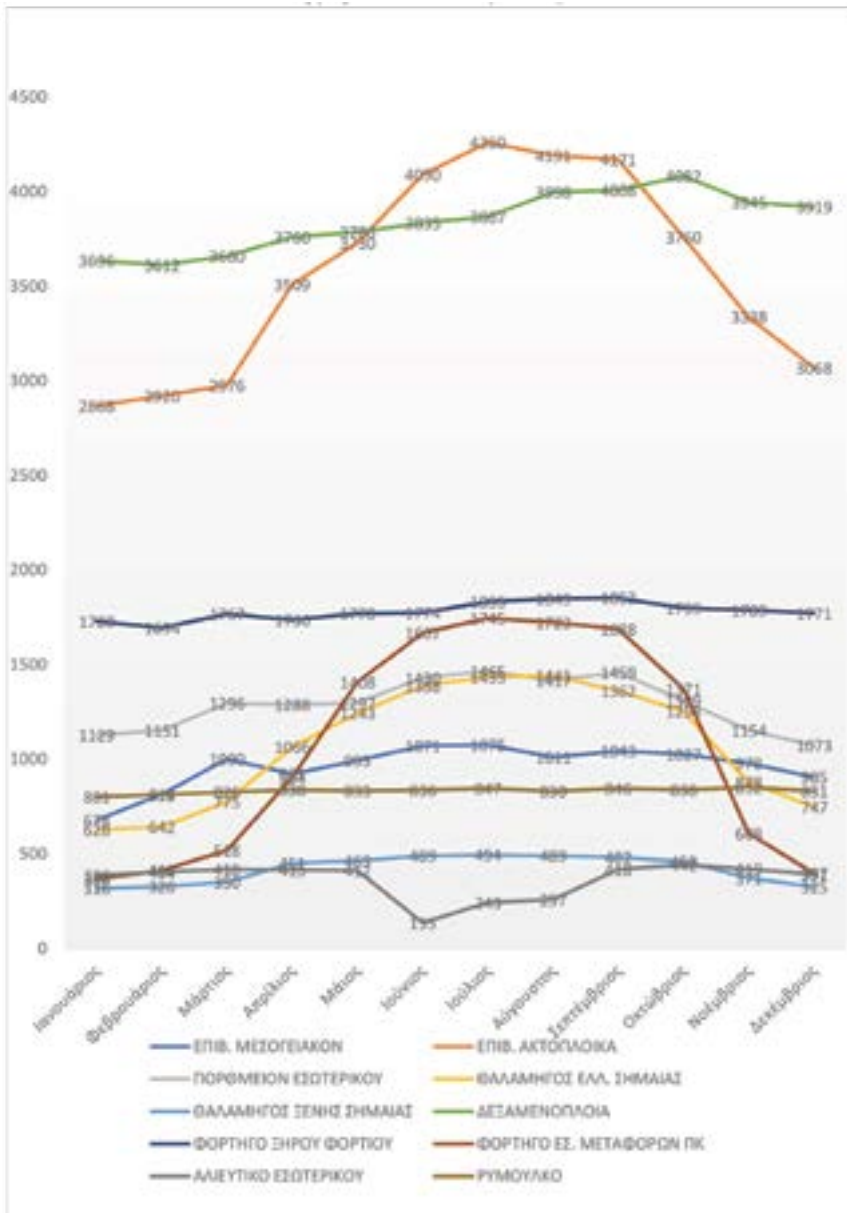
Πειραιάς - Ανατολικές Κυκλάδες (1.438.988 επιβάτες)

Αργοσαρωνικός (1.267.051 επιβάτες)

Ραφήνα- Εύβοια - Ανατολικές Κυκλάδες (1.205.883 επιβάτες).

(β) Η απασχόληση στις κατηγορίες πλοίων που δεν συνδέονται με τον τουρισμό παρουσιάζει σχετική σταθερότητα καθ' όλο το έτος. Έτσι, για παράδειγμα, ο αριθμός των απασχολούμενων στα **δεξαμενόπλοια** ξεκινά από 3.636 τον Ιανουάριο και καταλήγει σε 3.919 τον Δεκέμβριο με υψηλότερο δείκτη τους 4.082 τον Οκτώβριο. Η ίδια τάση παρουσιάζεται και για τα **φορτηγά ξηρού φορτίου**, με τον αριθμό ναυτικών να ξεκινά από 1.728 τον Ιανουάριο και να καταλήγει στους 1.771 ναυτικούς τον Δεκέμβριο με υψηλότερο δείκτη τους 1.852 ναυτικούς τον Σεπτέμβριο.

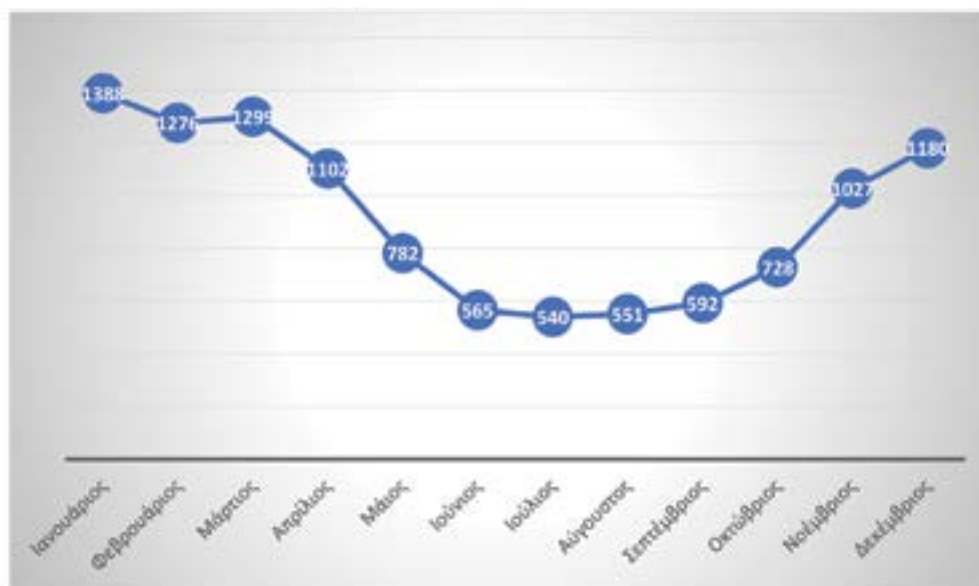
Διάγραμμα 18. Εποχιακές διακυμάνσεις απασχόλησης ανά κατηγορία πλοίων (2023)



Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2023), 2024

Η επίδραση της θερινής τουριστικής δραστηριότητας στη ναυτική απασχόληση αντανακλάται και στις εποχικές διακυμάνσεις του αριθμού των ναυτικών που αναζητούν εργασία σύμφωνα με τα στοιχεία του ΓΕΝΕ.

Διάγραμμα 19. Η εξέλιξη του αριθμού ναυτικών αναζητούντων εργασία εντός του 2023



Πηγή: ΓΕΝΕ, 2024

Υπό το πρίσμα αυτό, η ανάλυση των δεδομένων της ΑΠΔΝ για το 2023 οδηγεί σε κρίσιμες διαπιστώσεις:

- ποσοστό **53%** των εγγεγραμμένων ναυτικών απασχολήθηκε για διάστημα **7-12 μηνών** εντός του έτους (σταθερή / μη εποχική απασχόληση)
- ποσοστό **41%** των εγγεγραμμένων ναυτικών απασχολήθηκε για διάστημα **1-6 μηνών** εντός του έτους (εποχική απασχόληση)
- ποσοστό **6%** των εγγεγραμμένων ναυτικών απασχολήθηκε για διάστημα **μικρότερο του 1 μήνα** εντός του έτους (περιστασιακή απασχόληση).

Επισημαίνεται, πάντως, ότι από το σύνολο των εγγεγραμμένων ναυτικών που απασχολήθηκαν για διάστημα 1 - 6 μηνών εντός του 2023, η μεγάλη πλειοψηφία (68%) απασχολήθηκε για διάστημα 4 - 6 μηνών.

Β.5 Η απασχόληση ανώτερων αξιωματικών σε ναυτιλιακές εταιρίες

1.292 αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί εργάστηκαν το 2023 σε ναυτιλιακές εταιρίες, παρουσιάζοντας μία σημαντική αύξηση κατά 60% σε σχέση με το 2020. Εάν και η συγκεκριμένη ομάδα δεν προσμετράται στην εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση, η παρακολούθηση της παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς επιβεβαιώνει ότι η απασχόληση σε ναυτιλιακές εταιρίες αποτελεί ελκυστική επιλογή για τους ναυτικούς υψηλών προσόντων.

Πίνακας 11. Εγγεγραμμένοι αρχιπλοίαρχοι και αρχιμηχανικοί που απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρίες (2020 - 2023)

2020	2021	2022	2023
780	880	1.024	1.292

Πηγή: NAT - ΑΠΔΝ (ετήσια 2020, 2021, 2022, 2023), 2024

ΜΕΡΟΣ Δ. ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Οι πρόσφατες παρεμβάσεις της ΕΕ στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης προωθούνται στο πλαίσιο υλοποίησης πέντε εμβληματικών Στρατηγικών που αναδεικνύουν και ενδυναμώνουν την προστιθέμενη αξία του ναυτικού επαγγέλματος και την ιδιαίτερη συμβολή του στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης:

- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Ανάπτυξη του Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών¹⁰⁴
- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία¹⁰⁵
- η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα¹⁰⁶
- ο Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων¹⁰⁷

104 Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Ανάπτυξη του Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών (Maritime Transport Policy) υιοθετήθηκε το 2009 με στόχο την διασφάλιση των μακροπρόθεσμων επιδόσεων του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών προς όφελος όλων των άλλων οικονομικών τομέων και των καταναλωτών. Βλ. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_el.

105 Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία (European Strategy for Sustainable Blue Economy) υιοθετήθηκε το 2021 ως ένας μηχανισμός ενίσχυσης της συμβολής της Γαλάζιας Οικονομίας στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας (European Green Deal). Βλ. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/sustainable-blue-economy_en.

106 Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα (European Strategy for Sustainable and Smart Mobility) υιοθετήθηκε το 2020 ως ένας οδικός χάρτης που θέτει σταθερά τον τομέα των μεταφορών στην Ένωση στη σωστή κατεύθυνση για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον. Ένα από τα ορόσημα στην πορεία προς τη βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα είναι ότι έως το 2030 η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα αναπτυχθεί σε μεγάλη κλίμακα. Η στρατηγική αναγνωρίζει εκτός των άλλων ότι οι αλλαγές στον τομέα των μεταφορών, και ιδίως όσες αφορούν την αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση, εγείρουν πολλές νέες προκλήσεις, καθώς και ευκαιρίες για το εργατικό δυναμικό του τομέα των μεταφορών. Βλ. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

107 Ο Ευρωπαϊκός Πυλώνας Κοινωνικών Δικαιωμάτων (European Pillar of Social Rights) υιοθετήθηκε το 2017 στην Κοινωνική Διάσκεψη Κορυφής για τη Δίκαιη Απασχόληση και την Ανάπτυξη, εισάγοντας είκοσι κύριες Αρχές σε τρεις τομείς: α) Ίσες ευκαιρίες και πρόσβαση στην αγορά εργασίας, β) Δίκαιοι όροι εργασίας, γ) Κοινωνική προστασία και κοινωνική ένταξη (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). Η εφαρμογή του προωθείται σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης του Μαρτίου 2021 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. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ανακοίνωση «Σχέδιο Δράσης για τον Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών

- το Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο Δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα¹⁰⁸.

Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις σχεδιάζονται και παρακολουθούνται από τρεις Γενικές Διευθύνσεις (ΓΔ) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

- η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE)¹⁰⁹
- η ΓΔ Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας (DG MARE)¹¹⁰
- η ΓΔ Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης (DG EMPL)¹¹¹.

Η Κοινωνική Ατζέντα της ΕΕ για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει:

- τη διασφάλιση επαρκούς ναυτιλιακού εργατικού δυναμικού για τους ευρωπαϊκούς ναυτιλιακούς και θαλάσσιους συνεργατικούς σχηματισμούς
- την ενίσχυση της απασχόλησης των ευρωπαίων ναυτικών, καθιστώντας τον τομέα της ναυτιλίας ελκυστικότερο, ιδίως για τους νέους
- τη διασφάλιση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής τεχνογνωσίας
- την προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας και προστασίας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Πηγή: [Seafarers - European Commission \(europa.eu\)](https://european-commission.eu/seafarers)

Δικαιωμάτων», COM (2021)102/4.3.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TX/T/?uri=COM:2021:102:FIN>.

108 Το Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο Δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα (European Skills Agenda for sustainable competitiveness, social fairness and resilience) υιοθετήθηκε το 2020 ως ένα πενταετές σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ενίσχυση των δεξιοτήτων, αποτελώντας τη συνέχεια του Θεματολογίου Δεξιοτήτων του 2016. Βλ. σχετικά European Skills Agenda - Employment, Social Affairs & Inclusion - European Commission (europa.eu).

109 Βλ. Κινητικότητα και Μεταφορές - Ευρωπαϊκή Επιτροπή (europa.eu). Η κα. Adina-Ioana Vălean (Ρουμανία) έχει ορισθεί Ευρωπαία Επίτροπος για τις Μεταφορές (European Commissioner for Transport) την περίοδο 2019-2024.

110 Βλ. Maritime Affairs and Fisheries - European Commission (europa.eu). Ο κ. Virginijus Sinkevičius (Λιθουανία) έχει ορισθεί Ευρωπαίος Επίτροπος για το Περιβάλλον, τους Ωκεανούς και την Αλιεία (European Commissioner for Environment, Oceans and Fisheries) την περίοδο 2019-2024.

111 Βλ. Employment, Social Affairs and Inclusion - European Commission (europa.eu). Ο κ. Nicolas Schmit (Λουξεμβούργο) έχει ορισθεί Ευρωπαίος Επίτροπος Απασχόλησης και Κοινωνικών Δικαιωμάτων (European Commissioner for Employment and Social Rights) την περίοδο 2019-2024.

Οι ανθρωπίνι πόροι στο επίκεντρο της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία

Γαλάζιες δεξιότητες και θέσεις εργασίας

Παρά τη γενικευμένη επιβράδυνση της αγοράς εργασίας λόγω της πανδημίας, η δίδυμη μετάβαση προσφέρει τεράστιο δυναμικό απασχόλησης. Για την επίτευξη αυτού του δυναμικού, είναι εξαιρετικά σημαντικό οι επιχειρήσεις που εργάζονται χρησιμοποιώντας τεχνολογία αιχμής να μπορούν να βασίζονται σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Πρέπει επίσης να βελτιώσουμε την αντίληψη του κοινού όσον αφορά τις σταδιοδρομίες στη γαλάζια οικονομία.

Το 2021, η Επιτροπή προώθησε ένα φιλόδοξο σχέδιο δράσης για την εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων και των 20 Αρχών του. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Υδατοκαλλιέργειας και Αλιείας στηρίζει ειδικά την κατάρτιση και την αναβάθμιση δεξιοτήτων των αλιέων, καθώς και άλλες πρωτοβουλίες για επενδύσεις σε ανθρώπινο δυναμικό, αναβάθμιση δεξιοτήτων και κοινωνικό διάλογο. Πολλά άλλα ταμεία της ΕΕ (π.χ. το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+ και το Μέσο Τεχνικής Υποστήριξης) επενδύουν επίσης σε ανθρώπινο δυναμικό, θέσεις εργασίας και δεξιότητες. Η ΕΕ έχει δεσμευτεί να βελτιώσει την επαγγελματική υγεία και ασφάλεια στη θάλασσα, καταβάλλοντας προσπάθειες τόσο για την κατάρτιση των εργαζομένων σε γαλάζιες θέσεις εργασίας όσο και για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και των αλιέων.

Στόχος της Επιτροπής είναι:

- να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τη δημιουργία συμπράξεων σε θέματα δεξιοτήτων στο πλαίσιο των συμφώνων δεξιοτήτων στα βιομηχανικά οικοσυστήματα που σχετίζονται με τη γαλάζια οικονομία, όπως προσδιορίζονται στη βιομηχανική στρατηγική της ΕΕ (όπως στις υπεράκτιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ή στον ναυπηγικό κλάδο)

- να δρομολογήσει το 2022, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας, Υδατοκαλλιέργειας και Αλιείας, μια νέα πρόσκληση υποβολής προτάσεων σε σχέση με τις γαλάζιες σταδιοδρομίες και μια ειδική πρόσκληση υποβολής προτάσεων για τις γυναίκες, με στόχο την αύξηση της εκπροσώπησης των γυναικών στο εργατικό δυναμικό και την ενίσχυση της προβολής τους στην επίσημη διακυβέρνηση της γαλάζιας οικονομίας
- να προωθήσει τη μεταφορά ή την έγκριση των συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την εναρμόνιση των απαιτήσεων κατάρτισης για τα μέλη των πληρωμάτων και, ως εκ τούτου, για τη βελτίωση της εικόνας του επαγγέλματος.

Πηγή: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0240>

Το υπόδειγμα της Βιώσιμης Κινητικότητας στην ΕΕ

Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία γίνεται έκκληση, αφενός, για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90%, ώστε η ΕΕ να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και, αφετέρου, για καταβολή προσπάθειών προς επίτευξη του φιλόδοξου στόχου μηδενικής ρύπανσης. Προκειμένου να επιτευχθεί η εν λόγω συστημική αλλαγή, πρέπει (1) να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, (2) να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι βιώσιμες εναλλακτικές σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και (3) να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης. Αυτοί είναι οι τρεις πυλώνες των μελλοντικών ενεργειών μας.

Ως εκ τούτου, πρέπει να επιστρατευθούν όλοι οι μοχλοί πολιτικής:

- Μέτρα που μειώνουν σε σημαντικό βαθμό την τρέχουσα εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα (αντικαθιστώντας τους υπάρχοντες στόλους με οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και προάγοντας τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών)
- Αποφασιστική δράση ώστε να μετατοπισθούν περισσότερες μετακινήσεις σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (συγκεκριμένα, να αυξηθεί ο αριθμός επιβατών που ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς, μετακινούνται με τις δημόσιες συγκοινωνίες και αξιοποιούν την ενεργό κινητικότητα, καθώς και να εκτελείται σημαντικός μέρος των εμπορευματικών μεταφορών σιδηροδρομικώς, δια των εσωτερικών πλωτών οδών και δια θαλάσσιων οδών μικρών αποστάσεων)
- Εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους (με την εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», ιδίως με την εφαρμογή μηχανισμών τιμολόγησης του άνθρακα και τη χρέωση τελών υποδομής). Πηγή: EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

Πηγή: EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

Θεμελιώδεις Αρχές του Ευρωπαϊκού Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων άμεσης επίδρασης στη ναυτική απασχόληση

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.

Το υπόδειγμα του Ευρωπαϊκού Θεματολογίου Δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα

Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, η ΕΕ χρειάζεται μια ριζική αλλαγή όσον αφορά τις δεξιότητες. Μια αλλαγή που θα προωθήσει ένα τολμηρό θεματολόγιο εργασιακών δεξιοτήτων **για την προώθηση της διπλής μετάβασης και τη διασφάλιση της ανάκαμψης από τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID 19** και επίσης:

1. Για την ενίσχυση της βιώσιμης ανταγωνιστικότητας: Οι δεξιότητες και η διά βίου μάθηση έχουν ζωτική σημασία για τη μακροπρόθεσμη και βιώσιμη ανάπτυξη, την παραγωγικότητα και την καινοτομία και, ως εκ τούτου, αποτελούν βασικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών, και ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ). Η παροχή των κατάλληλων δεξιοτήτων στους ανθρώπους τούς επιτρέπει να εργάζονται πιο αποτελεσματικά και να αξιοποιούν προηγμένες τεχνολογίες, εξαλείφει το μείζον εμπόδιο στο οποίο έχει διαπιστωθεί ότι προσκρούουν οι επιχειρηματικές επενδύσεις, αποτρέπει τις αναντιστοιχίες στην αγορά εργασίας και θέτει τις βάσεις για την έρευνα και την ανάπτυξη (E&A) και για την καινοτομία που βασίζεται στις επιχειρήσεις.

2. Για τη διασφάλιση της κοινωνικής δικαιοσύνης: Η πρόσβαση σε ευκαιρίες αναβάθμισης δεξιοτήτων και επανειδίκευσης έχει ζωτική σημασία για δεκάδες εκατομμύρια εργαζομένους που οδηγούνται σε καθεστώς μειωμένου ωραρίου εργασίας ή στην ανεργία, ανεξάρτητα από το σημερινό τους επίπεδο δεξιοτήτων ή τον τομέα ειδικεύσεώς τους. Η ανάκαμψη της Ευρώπης θα είναι επιτυχής μόνο αν εξασφαλίζει την αναγκαία συνοχή και δεν αφήνει κανέναν πίσω. Όταν κάποιος έχει τις κατάλληλες δεξιότητες, είναι πιο εύκολα σε θέση να κρατήσει τη δουλειά του και να διαχειριστεί τη μετάβασή του από μια θέση εργασίας σε κάποια άλλη. Η επίτευξη αυτού του στόχου απαιτεί την παροχή ισότιμης πρόσβασης σε πρόσθετες ευκαιρίες αναβάθμισης δεξιοτήτων για όλους, ανεξάρτητα από το

φύλο, τη φυλετική ή εθνοτική καταγωγή, τη θρησκεία ή τις πεποιθήσεις, την αναπηρία, την ηλικία ή τον σεξουαλικό προσανατολισμό, συμπεριλαμβανομένων των ενηλίκων με χαμηλά προσόντα και δεξιότητες και των ατόμων που προέρχονται από οικογένειες μεταναστών.

3. Για την οικοδόμηση της ανθεκτικότητάς μας: Τους τελευταίους μήνες ορισμένα επαγγέλματα δέχθηκαν έντονες πιέσεις. Αυτό συνέβη ιδίως με τους επαγγελματίες του τομέα της υγείας και της περίθαλψης, καθώς επίσης με τους εργαζομένους πρώτης γραμμής των τομέων του λιανικού εμπορίου, των μεταφορών, των κοινωνικών υπηρεσιών ή των υπηρεσιών υγιεινής και επίσης με τους εκπαιδευτικούς και τους εκπαιδευτές. Η ύπαρξη αρκετών ειδικευμένων εργαζομένων σ' αυτούς τους στρατηγικούς τομείς έχει ζωτική σημασία για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής πρόσβασης των πολιτών σε βασικές υγειονομικές, κοινωνικές ή εκπαιδευτικές υπηρεσίες σε περιόδους κρίσης. Για το άτομο, η βελτίωση της ανθεκτικότητας μέσω των δεξιοτήτων σημαίνει μείωση της εξάρτησης από τις συνθήκες της αγοράς και αύξηση της ικανότητάς του να διαχειριστεί τις καταστάσεις που θα κληθεί να αντιμετωπίσει στη ζωή του και τις επαγγελματικές του μεταβάσεις.

Πηγή: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0274>

Υπό το πρίσμα αυτό, κρίσιμη προτεραιότητα των παρεμβάσεων της ΕΕ αποτελεί η ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων του ναυτιλιακού τομέα.

Μία χρήσιμη κατηγοριοποίηση των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας (άρθρο 2 της Οδηγίας 2022/993)

Για τους σκοπούς της παρούσας Οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

«πλοίαρχος»: το πρόσωπο που έχει τη διακυβέρνηση του πλοίου

«αξιωματικός»: το μέλος του πληρώματος, εκτός του πλοίαρχου, το οποίο χαρακτηρίζεται αξιωματικός από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή, οσάκις δεν προβλέπεται σχετικός χαρακτηρισμός, από συλλογική σύμβαση ή κατ' έθιμο

«αξιωματικός καταστρώματος»: ο αξιωματικός που διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II του παραρτήματος I

«υποπλοίαρχος»: ο επόμενος ιεραρχικά αξιωματικός από τον πλοίαρχο και στον οποίο θα περιέλθει η διακυβέρνηση του πλοίου σε περίπτωση αδυναμίας του πλοίαρχου

«αξιωματικός μηχανής»: ο αξιωματικός που διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου III του παραρτήματος I

«πρώτος μηχανικός»: ο ανώτερος αξιωματικός μηχανής, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη μηχανική πρόωση και για τη λειτουργία και συντήρηση των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του πλοίου

«δεύτερος μηχανικός»: ο επόμενος ιεραρχικά αξιωματικός μηχανής από τον πρώτο μηχανικό και στον οποίο θα περιέλθει η ευθύνη για τη μηχανική πρόωση του πλοίου και τη λειτουργία και συντήρηση των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του πλοίου, σε περίπτωση ανικανότητας του πρώτου μηχανικού

«βοηθός αξιωματικός μηχανής»: πρόσωπο εκπαιδευόμενο για να γίνει αξιωματικός μηχανής και χαρακτηρισμένο από εθνικούς νόμους ή κανονισμούς

«χειριστής ασυρμάτου»: το πρόσωπο το οποίο είναι κάτοχος κατάλληλου πιστοποιητικού που εκδίδεται ή αναγνωρίζεται από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών ραδιοεπικοινωνιών

«κατώτερος ναυτικός»: κάθε μέλος του πληρώματος πλοίου, εκτός από τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς

«αξιωματικός ασφάλειας πλοίου»: το άτομο επί του πλοίου, το οποίο αναφέρεται στον πλοίαρχο και έχει ορισθεί από την εταιρεία ως υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου και ως σύνδεσμος με τον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τους υπευθύνους ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης

Παράλληλα, προωθούνται από τη δεκαετία του 2010 και παρεμβάσεις που επηρεάζουν έμμεσα την ανάπτυξη της ναυτικής απασχόλησης, όπως ιδίως:

- η θεσμοθέτηση πολύ αυστηρών κανόνων ασφαλείας σε σχέση με άλλους επαγγελματικούς κλάδους
- 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 προστασία των πολιτών ως χρηστών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, διασφαλίζοντας ασφαλείς συνθήκες, φροντίζοντας για τα δικαιώματά τους ως επιβατών και εξετάζοντας την ποιότητα των συνδέσεων δημόσιας υπηρεσίας που προτείνουν τα Κράτη Μέλη
- η ανάπτυξη της εφαρμοσμένης έρευνας
- η προσαρμογή στις προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης.

Οι προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης

Η διττή, ψηφιακή και βιώσιμη, μετάβαση οδηγεί σε ραγδαία μεταβολή του τοπίου των θαλάσσιων μεταφορών. Ο τομέας, που αντιπροσωπεύει το 3% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG), πρέπει να στραφεί σε τεχνολογίες, συστήματα πρόωσης και καύσιμα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Πρέπει, επίσης, να μειώσει τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και τις συνολικές επιπτώσεις του στο θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων πλαστικών απορριμμάτων και του υποθαλάσσιου θορύβου. Ταυτόχρονα, η ψηφιοποίηση και η μετάβαση προς έξυπνα και αυτόνομα συστήματα ναυτιλίας δημιουργούν ευκαιρίες και προκλήσεις.

Οι εν λόγω μετασχηματισμοί προϋποθέτουν τη δημιουργία υποστηρικτικών μηχανισμών της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Πρέπει, παράλληλα, να συνοδεύονται από εκτεταμένες πρωτοβουλίες επανεκπαίδευσης και επαγγελματικής ανάπτυξης του εργατικού δυναμικού, καθώς και από μέτρα για την προσέλκυση εργαζομένων στον τομέα, ιδίως των νέων. **Οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στις θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πολυτιμότερο κεφάλαιο του τομέα και πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο μιας ασφαλούς και βιώσιμης μετάβασης.**

Πηγή: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0268>

A1. Η ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων του ναυτιλιακού τομέα

Η ανάγκη επένδυσης στο ανθρώπινο κεφάλαιο της ναυτιλίας (Προοίμιο της Οδηγίας 2022/993)

Προκειμένου η θαλάσσια ασφάλεια και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης να παραμείνουν σε υψηλό επίπεδο και να βελτιωθούν περαιτέρω, είναι σημαντικό να διατηρηθεί και, ει δυνατόν, να βελτιωθεί το επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων των ναυτικών της Ένωσης μέσα από την ανάπτυξη ναυτικής εκπαίδευσης και πιστοποίησης σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες και την τεχνολογική πρόοδο, καθώς και να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για την προώθηση της βάσης ναυτικών δεξιοτήτων στην Ευρώπη.

Ο τομέας της ναυτιλίας στην Ένωση διαθέτει υψηλής ποιότητας εμπειρογνωμοσύνη σε ναυτικά θέματα, η οποία αποτελεί έναν από τους πυλώνες της ανταγωνιστικότητάς της. Η ποιοτική εκπαίδευση των ναυτικών είναι σημαντική για την ανταγωνιστικότητα σε αυτόν τον τομέα και για την προσέλκυση πολιτών της Ένωσης, ιδίως νέων, στα ναυτικά επαγγέλματα.

Ένας από τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι η διευκόλυνση της μετακίνησης των ναυτικών εντός της Ένωσης. Η μετακίνηση αυτή συμβάλλει, μεταξύ άλλων, ώστε να καταστεί ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών της Ένωσης ελκυστικός για τις μελλοντικές γενιές, **αποφεύγοντας έτσι μια κατάσταση κατά την οποία η ευρωπαϊκή ναυτική αγορά εργασίας αντιμετωπίζει έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού με τον σωστό συνδυασμό δεξιοτήτων και προσόντων.**

Η ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων του ναυτιλιακού τομέα μέσω της πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης που δημιουργούν ή βελτιώνουν το επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων των ναυτικών προωθείται με ένα πλέγμα ρυθμίσεων της ΕΕ που εγκαινιάσθηκαν την δεκαετία του 1990 με δύο κύριες επιδιώξεις: αφενός, να μεταφερθούν στην κοινοτική έννομη τάξη τα πρότυπα που θεσπίσθηκαν με τη *Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα*

Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers - STCW Convention)¹¹², αφετέρου να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία της ΕΕ διαθέτουν επίπεδο ικανότητας τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνο που απαιτείται από τη Σύμβαση STCW. Στο πλαίσιο αυτό, η Σύμβαση STCW ενσωματώθηκε για πρώτη φορά στο δίκαιο της Ένωσης με την Οδηγία 94/58/ΕΚ¹¹³ ενώ οι τροποποιήσεις της ρυθμίσθηκαν από την Οδηγία 2008/106/ΕΚ¹¹⁴, την Οδηγία 2012/35/ΕΕ¹¹⁵, την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1159¹¹⁶ και την Οδηγία (ΕΕ) 2022/993¹¹⁷, οδηγώντας στη ανάπτυξη του κοινού μηχανισμού της ΕΕ για την αναγνώριση των συστημάτων εκπαίδευσης και πιστοποίησης συγκεκριμένων κατηγοριών ναυτικών ανεξάρτητα από την εθνικότητα τους που υπηρετούν σε ποντοπόρα πλοία υπό τη σημαία κάποιου Κράτους Μέλους της ΕΕ¹¹⁸, με εξαίρεση:

112 Η Σύμβαση είναι μία διεθνής συμφωνία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) που καθορίζει ελάχιστα πρότυπα προσόντων για τους πλοίαρχους, τους αξιωματικούς και το προσωπικό φυλακής σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία και μεγάλα σκάφη αναψυχής (<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx>). Άρχισε να ισχύει το 1984 και υπέστη σημαντικές τροποποιήσεις το 1995.

113 Οδηγία 94/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31994L0058>.

114 Οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (αναδιатύπωση), [L_2008323EL.01003301.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0106).

115 Οδηγία 2012/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, [L_2012343EL.01007801.xml \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0035).

116 Οδηγία (ΕΕ) 2019/1159 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και την κατάργηση της Οδηγίας 2005/45/ΕΚ σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη μέλη, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2019.188.01.0094.01.FLL&toc=OJ%3AL%3A2019%3A188%3AFULL.

117 Οδηγία (ΕΕ) 2022/993 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2022 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022L0993#d1e32-87-1>.

118 Επισημαίνεται ότι το άρθρο 28 της Οδηγίας 2022/993 προβλέπει:

«Το αργότερο έως τις 2 Αυγούστου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων προτάσεων για δράσεις παρακολούθησης που πρέπει να ληφθούν υπό το φως της εν λόγω αξιολόγησης. Στην εν λόγω έκθεση αξιολόγησης, η Επιτροπή αναλύει την εφαρμογή του καθεστώτος αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη μέλη,

- τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού ή άλλα πλοία των οποίων την κυριότητα ή διαχείριση έχει κράτος μέλος και τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία
- τα αλιευτικά σκάφη
- τις θαλαμηγούς αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς
- τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης

καθώς και τις τυχόν εξελίξεις όσον αφορά τα ψηφιακά πιστοποιητικά για τους ναυτικούς σε διεθνές επίπεδο. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης τυχόν εξελίξεις όσον αφορά μια μελλοντική εξέταση των ευρωπαϊκών διπλωμάτων αριστείας στη ναυσιπλοΐα, όπως προτείνεται στις συστάσεις που υπέβαλαν οι κοινωνικοί εταίροι».

1. Οι θεσμικές πρωτοβουλίες

Τα όργανα της ΕΕ υιοθέτησαν την περίοδο Μάρτιος 2023 - Μάρτιος 2024 ένα πλέγμα θεσμικών παρεμβάσεων άμεσης και έμμεσης επίδρασης στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας:

- έκδοση του Κανονισμού (ΕΚ) 2023/1805
- έκδοση της Σύστασης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των Μεταφορών.

A. Ο Κανονισμός 2023/1805

Ο Κανονισμός 2023/1805¹¹⁹ κατοχυρώνει το πλαίσιο εφαρμογής της «Πρωτοβουλίας FuelEU Maritime»¹²⁰ για όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 τόνων που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτίο για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, όσον αφορά:

α) την ενέργεια που χρησιμοποιείται κατά την παραμονή τους σε λιμένα κατάπλου υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους

β) το σύνολο της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλώες από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους

γ) κατά παρέκκλιση από την περίπτωση β), το ήμισυ της ενέργειας

¹¹⁹ Κανονισμός (ΕΚ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1805>.

¹²⁰ Κύριος στόχος της Πρωτοβουλίας FuelEU maritime, ως βασικού μέρους της Δέσμης Fit for 55 της ΕΕ, είναι η αύξηση της ζήτησης και της συνεπούς χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά. Σκοπός της Δέσμης Fit for 55 είναι να μπορέσει η ΕΕ να μειώσει τις καθарές της εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 και να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα το 2050. Βλ. <https://www.ics-shiping.org/resource/fueleu-maritime/>.

που χρησιμοποιείται σε πλόες με άφιξη σε ή αναχώρηση από λιμένα κατάπλου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους και

δ) το ήμισυ της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες με άφιξη σε ή αναχώρηση από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όταν ο προηγούμενος ή ο επόμενος λιμένας κατάπλου υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας.

Οι κύριες ρήτρες του Κανονισμού 2023/1805

- Μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι η **ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου** των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τον τομέα της ναυτιλίας θα μειωθεί σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, κατά **2% το 2025** σε έως και **80% έως το 2050**
- Ειδικό καθεστώς κινήτρων για τη στήριξη της υιοθέτησης των λεγόμενων **ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO)** με υψηλό δυναμικό απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές
- Εξαίρεση των **ορυκτών καυσίμων** από τη διαδικασία πιστοποίησης
- Υποχρέωση των επιβατηγών πλοίων και των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να χρησιμοποιούν από το 2030 **ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς** για όλες τις ανάγκες ηλεκτρικής ενέργειας ενόσω είναι προσδεδεμένα στην αποβάθρα σε μεγάλους λιμένες της ΕΕ, με σκοπό τον μετριασμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στους λιμένες, οι οποίοι συχνά βρίσκονται κοντά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές
- Εθελοντικό **μηχανισμό ομαδοποίησης**, στο πλαίσιο του οποίου θα επιτρέπεται στα πλοία να συνδυάζουν το ισοζύγιο συμμόρφωσής τους με ένα ή περισσότερα άλλα πλοία, με την ομάδα –στο σύνολό της– να πρέπει να πληροί τα όρια έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά μέσο όρο
- **Εξαιρέσεις** περιορισμένης χρονικής διάρκειας για την ειδική μεταχείριση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, των μικρών νησιών και των περιοχών που εξαρτώνται οικονομικά σε μεγάλο βαθμό από τη **συνδεσιμότητα** τους
- Χρήση των εσόδων που προκύπτουν από την εφαρμογή του Κανονισμού («**κυρώσεις FuelEU**») για την υλοποίηση έργων υποστήριξης της απαλλαγής του ναυτιλιακού τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές μέσω ενισχυμένου μηχανισμού διαφάνειας

- **Παρακολούθηση** της εφαρμογής του Κανονισμού μέσω της διαδικασίας υποβολής εκθέσεων και επανεξέτασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Πηγή: [Πρωτοβουλία FuelEU Maritime: Το Συμβούλιο θεσπίζει νέο νομοθέτημα για την απαλλαγή του τομέα της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές - Consilium \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400236)

Η εφαρμογή του Κανονισμού θα επηρεάσει σε πολύ σημαντική έκταση τους εργαζόμενους στο ναυτιλιακό τομέα, καθώς πρέπει να αποκτήσουν νέες δεξιότητες για να χειρισθούν εκτός των άλλων σύνθετα υβριδικά συστήματα και συστήματα μηδενικών εκπομπών.

B. Η Σύσταση για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των μεταφορών

Η εν λόγω Σύσταση¹²¹ εισάγει ένα πλαίσιο μη δεσμευτικών κατευθυντήριων γραμμών για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των μεταφορών, εξειδικεύοντας το Σχέδιο Δράσης της Στρατηγικής της ΕΕ για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα¹²².

B1. Η αφετηρία της Σύστασης

Αφετηρία της Σύστασης αποτέλεσαν οι ακόλουθες βασικές παραδοχές που εντοπίζονται στο Προοίμιο της.

(α) Όπως και για άλλους τομείς, η τάση για μεγαλύτερη αυτοματοποίηση

¹²¹ Σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 29.11.2023 σχετικά με τα μέσα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των μεταφορών [C(2023) 8067], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400236.

¹²² Βλ. την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα - Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

και ψηφιοποίηση στον τομέα των μεταφορών **αναδεικνύει την ανάγκη για επαρκή προγράμματα αρχικής και συνεχούς κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης**. Τα προγράμματα αυτά πρέπει να προετοιμάζουν αποτελεσματικά τους εργαζομένους για τις προκλήσεις της μελλοντικής εργασίας εγκαίρως, δεδομένου ότι η αυτοματοποίηση και η ψηφιοποίηση θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε αναντιστοιχία μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς δεξιοτήτων. Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική αύξηση του αριθμού των θέσεων εργασίας στις οποίες οι γνωστικές ικανότητες είναι ζωτικής σημασίας, καθιστώντας την προηγμένη κατάρτιση και τις σύνθετες δεξιότητες επίλυσης προβλημάτων πιο σημαντικές για διάφορα είδη θέσεων εργασίας. Επιπλέον, παρατηρείται ήδη αυξανόμενη ζήτηση για προηγμένες ικανότητες στους τομείς των θετικών επιστημών, της τεχνολογίας, της μηχανικής και των μαθηματικών (STEM) και για εμπειρογνώσια στην τεχνολογία πληροφοριών (ΤΠ), η οποία και αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω στο μέλλον. Η αύξηση των απαιτήσεων δεξιοτήτων μπορεί δυνητικά να μειώσει περαιτέρω το απόθεμα των διαθέσιμων εργαζομένων.

(β) Στο πλαίσιο των παγκόσμιων αξιακών αλυσίδων, του διασυνοριακού χαρακτήρα πολλών δραστηριοτήτων στον τομέα των μεταφορών, καθώς και των νέων επιχειρηματικών μοντέλων και μορφών εργασίας, είναι ζωτικής σημασίας **να δοθούν σε όλους τους εργαζομένους κίνητρα για συμμετοχή σε μέτρα κατάρτισης**, ώστε να συμβαδίζουν με τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις δεξιοτήτων στον τομέα των μεταφορών. Προκειμένου η ψηφιοποίηση να είναι συμπεριληπτική, η κατάρτιση σε ψηφιακά θέματα θα πρέπει να είναι προσβάσιμη για όλες τις ομάδες που διατρέχουν υψηλότερο κίνδυνο αποκλεισμού, ιδίως για τα άτομα με αναπηρία.

(γ) Από τη μία πλευρά, η αυτοματοποίηση και η ψηφιοποίηση αναμένεται να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των μεταφορών, προσφέροντας υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας και αυξημένη ευελιξία και καταργώντας πολλές μονότονες και απαιτητικές από σωματική άποψη εργασίες. Αυτό θα μπορούσε να καταστήσει τον τομέα συνολικά ελκυστικότερο, και ιδίως για τις εργαζόμενες γυναίκες και τις υποεκπροσωπούμενες ομάδες εργαζομένων, όπως είναι οι ομάδες που διατρέχουν υψηλότερο κίνδυνο αποκλεισμού, οι νέοι εργαζόμενοι και οι εργαζόμενοι με αναπηρία.

Από την άλλη πλευρά, **υπάρχει κίνδυνος υψηλότερων επιπέδων άγχους για ορισμένους εργαζομένους** λόγω της εντύπωσης που σχηματίζουν περί συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης, μεταξύ άλλων μέσω αλγοριθμικών εργαλείων διαχείρισης ή εργαλείων τεχνητής νοημοσύνης εν γένει.

(δ) Όλοι οι τρόποι μεταφοράς θα επηρεασθούν από την αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση, είτε από τα αυτοματοποιημένα σκάφη ή οχήματα είτε από τις ψηφιοποιημένες διαδικασίες. Ο συνδυασμός της έλλειψης ευαισθητοποίησης, της έλλειψης κατανόησης των νέων απαιτήσεων και του φόβου των ανθρώπων ότι δεν θα αντεπεξέλθουν στις αλλαγές συντελεί στον σκεπτικισμό και ενίοτε στην αντίσταση στην αλλαγή στον τομέα των μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, **ο τομέας των μεταφορών θα επωφεληθεί από τη θέσπιση και την εφαρμογή τρόπων για την καλύτερη διαχείριση αυτής της αλλαγής.** Η διαχείριση των αλλαγών περιλαμβάνει μεθόδους και τρόπους με τους οποίους μια επιχείρηση περιγράφει και εφαρμόζει τις αλλαγές στο πλαίσιο τόσο των εσωτερικών όσο και των εξωτερικών διαδικασιών της, ώστε να διασφαλίσει την εποικοδομητική και επωφελή μετάβαση στην αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση.

(ε) Βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, απαιτούνται επαρκείς οικονομικοί πόροι για την εφαρμογή μέτρων που να διασφαλίζουν στο εργατικό δυναμικό του τομέα των μεταφορών την ομαλή μετάβασή του στην αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση. **Είναι ζωτικής σημασίας οι εργαζόμενοι να είναι σε θέση να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες για δεξιότητες.** Ωστόσο, οι εργοδότες συχνά θεωρούν την κατάρτιση δαπανηρή και αυτό μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο για την παροχή ευκαιριών κατάρτισης και διά βίου μάθησης. Εάν δεν διατεθεί επαρκής χρηματοδότηση για τη στήριξη της κατάρτισης και της διά βίου μάθησης των εργαζομένων, οι δεξιότητες τους ενδέχεται να μην ευθυγραμμίζονται πλέον με τις απαιτήσεις της θέσης εργασίας τους, στοιχείο που θα αυξήσει περαιτέρω τις ελλείψεις εργατικού δυναμικού.

(στ) Σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, υπάρχουν διάφορες ευκαιρίες χρηματοδότησης για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση με σκοπό τη στήριξη της μετάβασης στην αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση. **Ωστόσο, τα άτομα που θα μπορούσαν**

δυναμικά να επωφεληθούν από τα εν λόγω μέσα συχνά αγνοούν την ύπαρξη τους ή δεν γνωρίζουν τον τρόπο πρόσβασης σε αυτά.

Ως εκ τούτου, θα πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η ενημέρωση για τα σχετικά κονδύλια και τις διαδικασίες αξιοποίησής τους.

B2. Το περιεχόμενο της Σύστασης

Η Σύσταση περιέχει είκοσι δύο (22) Κατευθυντήριες Αρχές που κατηγοριοποιούνται σε πέντε θεματικές ενότητες δράσης: **Ευαισθητοποίηση, Αναβάθμιση Δεξιοτήτων και Επανεπίδραση, Βελτίωση των Συνθηκών Εργασίας, Διαχείριση της Αλλαγής και Χρηματοδότηση.**

Όλες οι Αρχές επηρεάζουν άμεσα τις πολιτικές ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων του ναυτιλιακού τομέα και τις πολιτικές ρύθμισης των εργασιακών σχέσεων του ναυτιλιακού τομέα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον, βέβαια, για τους σχεδιαστές των δημόσιων πολιτικών στους εν λόγω τομείς παρουσιάζουν οι Αρχές 6, 8, 13, 15, 19 και 22.

Η Αρχή 6

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο πρέπει να αξιοποιήσουν τον υφιστάμενο διάλογο τους με τα ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των μεταφορών για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τις κοινωνικές επιπτώσεις της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης. Οι υφιστάμενες πλατφόρμες των ενδιαφερόμενων μερών πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παροχή σχετικών πληροφοριών για τις κοινωνικές επιπτώσεις της μετάβασης, τις οποίες τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν στη συνέχεια να διαβιβάζουν στα μέλη τους.

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να συμπεριλαμβάνουν τις κοινωνικές επιπτώσεις των αναμενόμενων αλλαγών στον τομέα των μεταφορών, καθώς και πιθανούς τρόπους αντιμετώπισής τους, στον κατάλογο των πάγιων θεμάτων της ημερήσιας διάταξης των σχετικών συνεδριάσεών τους με ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα των μεταφορών, και να προσκαλούν σχετικούς εμπει-

ρογνώμονες. Κατά περίπτωση, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα μπορούσαν να διοργανώνουν ειδικές ενημερωτικές συναντήσεις για τους κοινωνικούς εταίρους στον τομέα των μεταφορών.

Η Αρχή 8

Οι δημόσιες αρχές σε διάφορα επίπεδα πρέπει να συνεργάζονται -μεταξύ άλλων και με τους κοινωνικούς εταίρους - για την αξιολόγηση και τον εντοπισμό των ελλείψεων δεξιοτήτων και των μελλοντικών αναγκών σε δεξιότητες που συνδέονται με την αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση στον τομέα των μεταφορών συνολικά ή σε συγκεκριμένη επιχείρηση, τρόπο μεταφοράς ή επάγγελμα.

Η Αρχή 13

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι δημόσιες αρχές σε εθνικό επίπεδο πρέπει να στηρίζουν την υλοποίηση των σχετικών πρωτοβουλιών της Ένωσης για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση του εργατικού δυναμικού στο πλαίσιο του *Ευρωπαϊκού Θεματολογίου Δεξιοτήτων*, και να προωθούν τα σχετικά δίκτυα, όπως το *Σύμφωνο για τις Δεξιότητες* και η *Σύμπραξη για τις Ψηφιακές Δεξιότητες και τις Θέσεις Εργασίας*, παρέχοντας αξιόπιστες πληροφορίες για τις σχετικές ευκαιρίες χρηματοδότησης από την Ένωση.

Η Αρχή 15

Δεδομένου του σημαντικού ρόλου του κοινωνικού διαλόγου στη διαμόρφωση της οικονομικής μετάβασης και στην προώθηση της καινοτομίας στον χώρο εργασίας και λαμβανομένων υπόψη των διαφορών ως προς την κάλυψη των συλλογικών διαπραγματεύσεων μεταξύ τομέων και χωρών, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο πρέπει να ενθαρρύνουν και να δημιουργήσουν τις συνθήκες για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποτελεσματικότητας των συλλογικών διαπραγματεύσεων και του κοινωνικού διαλόγου.

Η Αρχή 19

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι δημόσιες αρχές πρέπει να συμμετέχουν στη διαχείριση των αλλαγών και να στηρίζουν, να διαδίδουν

και να προωθούν την ευρεία εφαρμογή του Πλαισίου Ποιότητας της ΕΕ για την Πρόβλεψη της Αλλαγής και την Αναδιάρθρωση¹²³.

Η Αρχή 22

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι δημόσιες αρχές σε εθνικό επίπεδο πρέπει να προωθούν και να διευκολύνουν την πρόσβαση σε πληροφορίες για τα τοπικά, περιφερειακά, εθνικά και ενωσιακά χρηματοδοτικά εργαλεία για τη διαχείριση των κοινωνικών επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης. Κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τα εν λόγω προγράμματα ή κονδύλια πρέπει να διαβουλεύονται με τους κοινωνικούς εταίρους του τομέα των μεταφορών σχετικά με τις συγκεκριμένες ανάγκες τους.

2. Οι επιχειρησιακές πρωτοβουλίες

Τα όργανα της ΕΕ υιοθέτησαν την περίοδο Μάρτιος 2023 - Μάρτιος 2024 ένα πλέγμα επιχειρησιακών παρεμβάσεων άμεσης και έμμεσης επίδρασης στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας, οι οποίες επικεντρώθηκαν στα ακόλουθα πεδία:

- η ενεργοποίηση του *Φόρουμ για τις Βιώσιμες Μεταφορές*
- η ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων του ναυτιλιακού τομέα
- η αναβάθμιση των δεξιοτήτων των νέων για εξειδικευμένες ναυτιλιακές σταδιοδρομίες
- η προώθηση του κοινωνικού διαλόγου για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων του ναυτικού επαγγέλματος
- η υποστήριξη των ναυτικών από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα
- η προώθηση της διαφορετικότητας και της ένταξης στο ναυτιλιακό τομέα.

¹²³ Το Πλαίσιο Ποιότητας της ΕΕ για την Πρόβλεψη της Αλλαγής και την Αναδιάρθρωση (ΠΠΑ) αποτελεί συνέχεια της Πράσινης Βίβλου με τίτλο «Αναδιάρθρωση και Πρόβλεψη της Αλλαγής - Τα διδάγματα από την πρόσφατη εμπειρία» της 17ης Ιανουαρίου 2012 και του αιτήματος που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Ιανουαρίου 2013, στο Ψήφισμα του σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση με τους εργαζομένους, την πρόβλεψη και τη διαχείριση της αναδιάρθρωσης, που βασίζεται στο άρθρο 225 της ΣΛΕΕ (γνωστό και ως «Έκθεση Cercas»). Βλ. την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Πλαίσιο ποιότητας της ΕΕ για την πρόβλεψη της αλλαγής και την αναδιάρθρωση» [COM(2013) 882], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM:2013:0882:FIN>.

A. Η ενεργοποίηση του Φόρουμ για τις Βιώσιμες Μεταφορές

Η **Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών** (ΓΔ MOVE) διόρισε τον Μάρτιο του 2023¹²⁴ τα νέα μέλη του **Φόρουμ για τις Βιώσιμες Μεταφορές** (Sustainable Transport Forum)¹²⁵, που λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2015 ως το κύριο επίσημο δίκτυο της Επιτροπής για τη στήριξη της εφαρμογής των πολιτικών για τα εναλλακτικά καύσιμα, συμβάλλοντας στην επίτευξη των ενεργειακών και κλιματικών στόχων της Ένωσης.

(α) Μέλη τύπου Γ (οργανισμοί)

1. Ένωση Αερολιμενικών Υπηρεσιών (ASA)
2. Avere (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία για την Ηλεκτροκίνηση)
3. Ευρωπαϊκή Ένωση Καταναλωτών (BEUC)
4. ChargeUp Europe
5. Charin e.V.
6. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Φορτιστών Εμπορικών Οχημάτων
7. Ένωση Ευρωπαϊκών Εταιρειών Σιδηροδρόμων και Υποδομών (CER)
8. Epure
9. Eurelectric
10. Δίκτυο Πόλεων Eurocities
11. Eurogas
12. Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)
13. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Βιοντίζελ (EBB)
- 14. Ομοσπονδία των Ενώσεων Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA)**
15. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Λιμένων Εσωτερικής Θάλασσας
16. Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Καυσίμων
17. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εσωτερικών Πλωτών Μεταφορών
18. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO)
19. Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)
20. Fleet Cards Europe
21. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Υποδομών Φυσικού Αερίου (GIE)
22. Υδρογόνο Ευρώπη

124 Ο διορισμός ισχύει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, με δυνατότητα παράτασης.

125 https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/sustainable-transport-forum-new-membership-appointments-2023-03-07_en?prefLang=el&etrans=el

23. Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU)
24. LEVA - EU
25. Όμιλος Lufthansa
26. Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ηλεκτροκίνησης
27. Ευρωπαϊκό Δίκτυο ΠΟΛΙΣ
28. Μεταφορές και Περιβάλλον
29. Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
- 30. Union Internationale des Transport Publics (UITP)**

(β) Μέλη τύπου Δ (αρχές των Κρατών Μελών)

Όλα τα Κράτη Μέλη της ΕΕ

(γ) Μέλη τύπου Ε (άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς)

31. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ)
32. Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (ITF)
33. Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ).

B. Η ανάπτυξη δεξιοτήτων του ναυτιλιακού τομέα

Η **Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιας Πολιτικής και Αλιείας** (DG MARE) εγκαινίασε τον Σεπτέμβριο του 2023 την έναρξη οκτώ Έργων (Projects) στο πλαίσιο του τέταρτου γύρου χρηματοδότησης¹²⁶ του Προγράμματος «Γαλάζιες Σταδιοδρομίες για μια Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία» ("**Blue careers for a sustainable blue economy**")¹²⁷. Τα Έργα επικεντρώνονται στην ανάπτυξη δεξιοτήτων του ναυτιλιακού τομέα και στη δημιουργία ευκαιριών για ελκυστικές και βιώσιμες ναυ-

¹²⁶ Προηγούμενοι γύροι χρηματοδότησης υποστήριξαν 18 έργα με συνολικό προϋπολογισμό ύψους 11 εκατ. ευρώ, γεγονός που καταδεικνύει το έντονο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων στον τομέα της γαλάζιας οικονομίας.

¹²⁷ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε την σχετική Πρόσκληση υποβολής προτάσεων τον Οκτώβριο του 2022. Με προϋπολογισμό 7,5 εκατ. ευρώ, η Πρόσκληση στόχευε να συμβάλει στην ανάπτυξη της επόμενης γενιάς γαλάζιων δεξιοτήτων και να δημιουργήσει ευκαιρίες για ελκυστικές και βιώσιμες ναυτιλιακές σταδιοδρομίες, υποστηρίζοντας ένα πλέγμα καινοτόμων σχεδίων συνεργασίας, τα οποία συγκεντρώνουν τη βιομηχανία της γαλάζιας οικονομίας και τα σχετικά θαλάσσια και ναυτιλιακά εκπαιδευτικά/ακαδημαϊκά ιδρύματα και/ή παρόχους επαγγελματικής κατάρτισης σε όλα τα επίπεδα. Βλ. σχετικά EMFAF Blue Careers Call 2023 (europa.eu).

τιλιακές σταδιοδρομίες¹²⁸, αξιοποιώντας πόρους του *Ευρωπαϊκού Ταμείου Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας* (ΕΤΘΑΥ).

Μια ανταγωνιστική, ανθεκτική και κοινωνικά δίκαιη γαλάζια οικονομία χρειάζεται επαγγελματίες με υψηλά προσόντα και προσόντα. Ωστόσο, σήμερα, πολλοί τομείς της γαλάζιας οικονομίας δυσκολεύονται να βρουν το κατάλληλο προσωπικό, γεγονός που παρεμποδίζει την ανάπτυξη τους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει δράσεις για την επίλυση αυτής της αναντιστοιχίας, επιδιώκοντας:

- την μείωση του χάσματος δεξιοτήτων μεταξύ προσφοράς εκπαίδευσης και αναγκών της αγοράς εργασίας
- την βελτίωση της επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ της εκπαιδευτικής κοινότητας και της αγοράς
- την βελτίωση της ελκυστικότητας και της ευαισθητοποίησης για τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας στη γαλάζια οικονομία
- την βελτίωση της κουλτούρας του ωκεάνιου γραμματισμού.

Πηγή: [Skills and career development - European Commission \(europea.eu\)](https://europea.eu)

Γ. Η αναβάθμιση των δεξιοτήτων των νέων για εξειδικευμένες ναυτιλιακές σταδιοδρομίες

Ο **Ευρωπαίος Επίτροπος αρμόδιος για την Απασχόληση και τα Κοινωνικά Δικαιώματα κ. Nicolas Schmit** εγκαινίασε τον Σεπτέμβριο του 2023 τον Διαγωνισμό *Euroskills 2023*¹²⁹ που πραγματοποιήθηκε στο Γκντανσκ (Πολωνία) με την υποστήριξη της *Γενικής Διεύθυνσης*

¹²⁸ Ο κατάλογος των Έργων είναι διαθέσιμος στην ιστοσελίδα *Eight EMFAF projects kickstarted their work to develop the next generation of blue skills - European Commission (europea.eu)*.

¹²⁹ Το *Euroskills* είναι η μεγαλύτερη εκδήλωση για την επαγγελματική εκπαίδευση και την ανάπτυξη δεξιοτήτων στην Ευρώπη που διοργανώνεται ανά δύο χρόνια από την οργάνωση *WorldSkills Europe* σε συνεργασία με 32 κράτη και χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο της ΕΕ.

Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης (DG EMPL)¹³⁰. Στην εκδήλωση συμμετείχαν 600 νέοι ευρωπαίοι επαγγελματίες ηλικίας κάτω των 25 ετών από 32 χώρες. Οι συμμετέχοντες διαγωνίσθηκαν και παρουσίασαν τις γνώσεις και τις δεξιότητες που απέκτησαν μέσω των σπουδών τους και της κατάρτισης στο χώρο εργασίας από 43 διαφορετικές δεξιότητες και επαγγέλματα, που κυμαίνονται από τα υδραυλικά και την θέρμανση έως τον γραφικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη ιστοσελίδων.

Ο Διαγωνισμός φιλοξένησε πάνω από 10.000 άτομα, συμπεριλαμβανομένων σχεδιαστών πολιτικών, εμπειρογνομώνων, σπουδαστών και οργανισμών επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Κατά την διάρκεια της εκδήλωσης, ο Επίτροπος συναντήθηκε με εκπροσώπους του χρηματοδοτούμενου από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ) εμβληματικού Έργου με τίτλο «*Το Γκντανσκ ως πόλη επαγγελματιών*» στο συγκρότημα Ναυτιλιακών Σχολών, **αναδεικνύοντας την υπεραξία του ναυτικού επαγγέλματος στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έτους Δεξιοτήτων (the European Year of Skills)**.

Το Ευρωπαϊκό Έτος Δεξιοτήτων εγκαινιάστηκε στις 9 Μαΐου 2023 και θα **διαρκέσει 12 μήνες**, με στόχο την αντιμετώπιση των ελλείψεων δεξιοτήτων και την ενίσχυση της στρατηγικής της ΕΕ για τις δεξιότητες, η οποία θα συμβάλει στην επανειδίκευση των ατόμων με έμφαση στις ψηφιακές και πράσινες τεχνολογικές δεξιότητες. Υποστηρίζει δραστηριότητες και εκδηλώσεις για την προώθηση της ανάπτυξης δεξιοτήτων σε όλη την Ευρώπη.

Πηγή: [About - European Union \(europa.eu\)](https://europa.eu)

Δ. Η εξέλιξη του κοινωνικού διαλόγου για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων του ναυτικού επαγγέλματος

¹³⁰ Βλ. *Commissioner Schmit visits Maritime School during EuroSkills 2023 in Poland | Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+ (europa.eu)*.

“Ο Επίτροπος Schmit επισκέπτεται τη Ναυτιλιακή Σχολή κατά τη διάρκεια του EuroSkills 2023 στην Πολωνία”

Δελτίο Τύπου της 9ης Σεπτεμβρίου 2023

Το Έργο με τίτλο «*Το Γκντανσκ ως πόλη επαγγελματιών*» αποτελεί καλό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο η χρηματοδότηση της ΕΕ μπορεί να στηρίξει τους νέους σε ποιοτική και βιώσιμη απασχόληση, βοηθώντας τους μαθητές να αναπτύξουν τις τεχνικές δεξιότητες και τις δεξιότητες πλοήγησης που μπορούν να τους προετοιμάσουν



για μια σταδιοδρομία στον τομέα της ναυτιλίας. Η *Ναυτιλιακή Σχολή του Γκντανσκ* επικεντρώνεται στην επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση ως οδό για ειδικευμένες θέσεις εργασίας στον τομέα αυτό, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών ρόλων στη συγκόλληση, στις εργασίες τερματικού εξοπλισμού και στοιβασίας, καθώς και στις θέσεις αξιωματικών πλοήγησης και μηχανικών.

Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής τους, οι σπουδαστές συμμετέχουν σε επαγγελματικά μαθήματα και αμειβόμενες περιόδους πρακτικής άσκησης με εργοδότες για να αποκτήσουν τα προσόντα και τις δεξιότητες που θα χρειαστούν και υποστηρίζονται επίσης από συμβούλους σταδιοδρομίας με τη μορφή ατομικών διαβουλεύσεων και ομαδικών εργαστηρίων. Για να διασφαλισθεί ότι οι νέοι μπορούν να εφαρμόσουν τις νέες δεξιότητές τους στο επάγγελμά τους, η Σχολή παρέχει υποστήριξη κατάρτισης και σταδιοδρομίας που συνεχίζεται και μετά το τέλος των σπουδών, ενώ συνεργάζεται στενά με περιφερειακούς εργοδότες για να εξασφαλίσει ότι οι μαθητές αναπτύσσουν δεξιότητες αυξημένης ζήτησης.

Η Σχολή έχει υποστηρίξει 3.000 νέους να προχωρήσουν σε μια καριέρα σε ένα περιζήτητο επάγγελμα. Συνέβαλε επίσης στη δημιουργία μίας σύγχρονης υποδομής για την επόμενη γενιά ναυτιλιακών εργαζομένων, με περισσότερους από 130 νέους εκπαιδευτικούς και εκπαιδευτές να λαμβάνουν την απαραίτητη κατάρτιση για να μεταδώσουν όσα έχουν μάθει.

Πηγή: [Commissioner Schmit visits Maritime School during EuroSkills 2023 in Poland | Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+ \(europa.eu\)](#)

Η **Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών** (DG MOVE) διοργάνωσε τον Ιανουάριο του 2024 στις Βρυξέλλες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής, τον *Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα* και τους κοινωνικούς εταίρους του ναυτιλιακού τομέα το *Εργαστήριο* με τίτλο «Ο αντίκτυπος των συνθηκών διαβίωσης, εκπαίδευσης, κατάρτισης και κατάρτισης των ναυτικών στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας» (*The impact on maritime safety of seafarers' living and working conditions, education and training*), επιδιώκοντας να αναδείξει τις βασικές προκλήσεις και να εντοπίσει τις λύσεις για τη μελλοντική θωράκιση της εκπαίδευσης των ναυτικών και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στη θάλασσα, ώστε να καταστούν οι ναυτικές θέσεις εργασίας πιο ελκυστικές για την ευρωπαϊκή νεολαία.



Το Εργαστήριο περιλάμβανε δύο θεματικές Συνεδρίες:

- η προσαρμογή των εθνικών συστημάτων εκπαίδευσης των ναυτικών στα πρότυπα της *Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών για τους Ναυτικούς*
- οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

“Εργαστήριο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων στο ναυτικό επάγγελμα”

Δελτίο Τύπου της 19ης Ιανουαρίου 2024

Η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, η ψηφιοποίηση, η κοινωνική ασφάλιση και η ευημερία στη θάλασσα ήταν τα βασικά θέματα στην ημερήσια διάταξη του [Εργαστηρίου για το Ναυτικό Επάγγελμα](#) που διοργάνωσε η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τον EMSA και τους κοινωνικούς εταίρους.

Περισσότεροι από 120 εκπρόσωποι του ναυτιλιακού τομέα συγκεντρώθηκαν για να συζητήσουν το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το Εργαστήριο επεδίωξε να αντιμετωπίσει δύο βασικές προκλήσεις: πρώτον, η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να συμβαδίζει με τις τεχνικές εξελίξεις και τον οικολογικό προσανατολισμό του τομέα και, δεύτερον, η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στη θάλασσα.

Οι συζητήσεις οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση της ναυτιλίας δεν μπορούν να συμβούν χωρίς επαγγελματίες υψηλής εκπαίδευσης που εργάζονται επί του σκάφους και στην ξηρά. Ως εκ τούτου, υπάρχει επείγουσα ανάγκη να αναπτυχθούν νέα πρότυπα για την εκπαίδευση και την κατάρτιση των επαγγελματιών του τομέα της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Τονίσθηκε επίσης ότι **η κοινωνική πτυχή του επαγγέλματος του ναυτικού δεν πρέπει να παραμελείται.**

Η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει να είναι πιο φιλόδοξη σε αυτόν τον τομέα, παρέχοντας το ίδιο επίπεδο προστασίας κοινωνικής ασφάλισης στα άτομα που εργάζονται στη θάλασσα με τα άτομα που εργάζονται στην ξηρά. Επιπλέον, προκειμένου να βελτιωθεί η ευημερία στη θάλασσα, είναι απαραίτητο να αντιμετωπιστεί η ψυχική και σωματική υγεία των ναυτικών, η πρόσβαση στο διαδίκτυο, ο εκφοβισμός και η παρενόχληση και η πρόληψη της κόπωσης.

Η εκδήλωση αυτή ήταν μόνο ένα μικρό βήμα προς την εξεύρεση λύσεων για το μελλοντικό επάγγελμα των ναυτικών. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να εργάζεται για τα θέματα αυτά, δημοσιεύοντας έγγραφο συμπερασμάτων της εκδήλωσης και διοργανώνοντας μελλοντικά Εργαστήρια για να εμβαθύνει στα θέματα που συζητήθηκαν στην εκδήλωση αυτή.

Πηγή: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-workshop-addresses-key-challenges-seafaring-profession-2024-01-19_en?prefLang=el&etrans=e

Ε. Η υποστήριξη των ναυτικών από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα

Η **Βελγική Προεδρία της ΕΕ** διοργάνωσε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Παγκόσμιας Ημέρας της Γυναίκας (8 Μαρτίου 2024) την *Διεθνή Διάσκεψη για την Ευημερία των Ναυτικών* (Brussels Conference on the Wellbeing of Seafarers)¹³¹ με αντικείμενο τις πολιτικές υποστήριξης των ναυτικών από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Οι σχετικές συζητήσεις επικεντρώθηκαν στην προστιθέμενη αξία του ναυτικού επαγγέλματος στην της Ευρώπης, αναδεικνύοντας παράλληλα την ανάγκη προώθησης πρωτοβουλιών για την ενίσχυση της ελκυστικότητας του κλάδου και την αποτελεσματική διαχείριση κρίσιμων προκλήσεων για την ευημερία των ναυτικών.

Η Διεθνής Διάσκεψη για την Ευημερία των Ναυτικών"

Δελτίο Τύπου της Βελγικής Προεδρίας της 8ης Μαρτίου 2024

Οι θαλάσσιες οδοί είναι οι σανίδες σωτηρίας της παγκόσμιας οικονομίας μας: έως και το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης. Το νέο σου παντελόνι; Αυτή η νόστιμη μπανάνα; Αυτό το τελευταίο νέο smartphone; Μπορείτε να τα αγοράσετε λόγω της λειτουργίας του ναυτιλιακού τομέα. Επιπλέον, σε καιρούς κλιματικής αλλαγής, η ναυτιλία είναι ο λιγότερο ρυπογόνος τρόπος μεταφοράς καθώς ο τομέας παραμένει προσηλωμένος στη χρήση πιο βιώσιμων τεχνολογιών. Το εμπόριο και το κλίμα ήταν πάντα δύο βασικά θέματα στη διεθνή ναυτιλιακή πολιτική. Οι περίπου 1,9 εκατομμύρια ναυτικοί παγκοσμίως αποτελούν την κινητήρια δύναμη της ναυτιλίας αλλά μέχρι στιγμής παραμένουν στη σκιά. Συχνά ζουν σε ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες επί του σκάφους, όπως επιβεβαιώνεται από τις πρόσφατες κρίσεις, όπως η πανδημία του COVID-19, ο πόλεμος στην Ουκρανία και τα γεγονότα την Ερυθρά Θάλασσα. Η ευημερία των ναυτικών βρίσκεται υπό πίεση και η έλλειψη προσφοράς ναυτικών διαφαίνεται όλο και περισσότερο. «Η ευημερία των ναυτικών είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της πολιτικής μας για τη Βόρεια Θάλασσα. Οι ναυτικοί συχνά απουσιάζουν από το σπίτι για μεγάλα χρονικά διαστήματα και καθημερινά αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις αυτής της σκληρής δουλειάς. Οι καταστάσεις αυτές έχουν αντίκτυπο στην ελκυστικότητα των θέσεων εργασίας του κλάδου. Παράλληλα, οι νέες εξελίξεις στη ναυτιλία μπορούν να προσφέρουν ευκαιρίες. Τους επόμενους μήνες, κατά τη διάρκεια της Βελγικής Προεδρίας της ΕΕ, θα εργασθούμε για να υποστηρίξουμε καλύτερα τους ναυτικούς μας», δήλωσε ο Βέλγος Υπουργός Βόρειας Θάλασσας Paul Van Tigchelt.

Πηγή: <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/en/news/brussels-conference-on-the-wellbeing-of-seafarers/>

131 Βλ. <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/en/news/brussels-conference-on-the-wellbeing-of-seafarers/>.

ΣΤ. Η προώθηση της διαφορετικότητας και της ένταξης στο ναυτικό επάγγελμα

Η **Βελγική Προεδρία της ΕΕ** διοργάνωσε στο πλαίσιο της Διεθνούς Διάσκεψης για την Ευημερία των Ναυτικών ειδική εκδήλωση για την απονομή των Βραβείων «Τιμές για τη διαφορετικότητα και την ένταξη στη ναυτιλία» (**Honours for Diversity and Inclusion in Maritime**).

“Τα Ευρωπαϊκά Βραβεία για τη διαφορετικότητα και την ένταξη στη ναυτιλία”

Δελτίο Τύπου της 21^{ης} Μαρτίου 2024

Οι θαλάσσιες μεταφορές, ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο, αντιμετωπίζουν προκλήσεις όπως η έλλειψη προσωπικού και η έλλειψη πολυμορφίας. Η Βελγική Προεδρία της ΕΕ φιλοξένησε στη «Διάσκεψη για την Ευημερία των Ναυτικών» την Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας (8 Μαρτίου 2024) την τελετή απονομής των Βραβείων «Τιμές για τη διαφορετικότητα και την ένταξη στη ναυτιλία».

Οι WISTA Belgium, ECSA, InterManager και ETF, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα «Γυναίκες στις Μεταφορές» θεσμοθέτησαν τα βραβεία για την αναγνώριση των προσπαθειών του παγκόσμιου ναυτιλιακού τομέα για την ενίσχυση της πολυμορφίας του εργατικού δυναμικού.

Μια κριτική Επιτροπή που αποτελείται από τον Paul van Tigchelt, Ομοσπονδιακό Υπουργό Δικαιοσύνης και Βόρειας Θάλασσας του Βελγίου, την Δρ. Evette Smith-Johnson, Πρόεδρο της Ένωσης Γυναικών στη Ναυτιλία της Καραϊβικής (WiMAC) και Διευθύντρια του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου της Καραϊβικής και τη Magda Korczykńska, Γενική Διευθύντρια της ΓΔ, βράβευσε τους νικητές σε τρεις κατηγορίες.

Καλύτερη Πολυμορφία και Ένταξη: *Costa Crociere* (Ιταλία) - Ηγέτιδα στην εμπλοκή των τρανς εργαζομένων με προσαρμοσμένες πολιτικές, όπως η πρόσβαση στις τουαλέτες και οι κώδικες ενδυμασίας, η προώθηση της ισότητας και της κουλτούρας χωρίς αποκλεισμούς.

Καλύτερη πρωτοβουλία κατά της παρενόχλησης: *Women Offshore* (ΗΠΑ) - Συντονίστρια του Προγράμματος S.A.V.E. για την προστασία των γυναικών και των ΛΟΑΤΚΙ+ ατόμων, την ενδυνάμωση της υποβολής καταγγελιών και την προώθηση των αλλαγών στους ναυτιλιακούς χώρους εργασίας.

Καλύτερη νέα πρωτοβουλία: «*I Exist Too*» (Παναμάς) - Πρόγραμμα ενίσχυσης των ναυτικών ΛΟΑΤΚΙ+ μέσω ενός πρωτοποριακού διεθνούς συνεδρίου που προώθησε τη συμμετοχικότητα και τη διαφορετικότητα.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης ανακοινώθηκε η *Διεθνής Διακήρυξη για την Προώθηση της Ισότητας στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία* και δρομολογήθηκαν άλλες σχετικές πρωτοβουλίες. Συγχαρητήρια σε όλους τους νικητές για τις εμπνευσμένες προσπάθειες τους για τη διαμόρφωση ενός ναυτιλιακού τομέα χωρίς αποκλεισμούς.

Πηγή: <https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/honours-diversity-and-inclusion-maritime-8-march-2024-2024-03-21-en?prefLang=el&etrans=el>

ΜΕΡΟΣ Ε. ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Το ΝΑΤ σχεδίασε και υλοποίησε την περίοδο Μάρτιος 2023 - Μάρτιος 2024 ένα πλέγμα επιχειρησιακών παρεμβάσεων για την υποστήριξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής ναυτιλίας, παρακολουθώντας με συστηματικό τρόπο τις εξελίξεις και τις προκλήσεις στην Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας¹³².

Οι πλέον αντιπροσωπευτικές παρεμβάσεις επικεντρώθηκαν:

- στην αναβάθμιση των ψηφιακών υπηρεσιών προς τους ναυτικούς
- στην υποστήριξη του δημόσιου διαλόγου για τη ναυτική απασχόληση
- στην προετοιμασία της σύστασης του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης
- στην προώθηση της έρευνας για το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας.

132 Βλ. σχετικά τα Κεφάλαια Β' και Γ' της ανά χειρας Έκθεσης.

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

«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>

1. Η αναβάθμιση των ψηφιακών υπηρεσιών προς τους ναυτικούς

Η άμεση πρόσβαση των ναυτικών σε σύγχρονες ψηφιακές υπηρεσίες εξυπηρετείται πλέον μέσω της **πρότυπης εφαρμογής my NAT**, η οποία είναι διαθέσιμη σε όλους τους ναυτικούς μέσω της ιστοσελίδας του NAT¹³³ για κινητές συσκευές Android και μέσω του App Store για περιβάλλοντα iOS. Η χρήση της εφαρμογής εξασφαλίζει:

- την εμφάνιση ιστορικού ναυτικής υπηρεσίας
- το αναλυτικό προφίλ απασχόλησης (συνολικές ημέρες υπηρεσίας, ημέρες ανά έτος, ιστορικό υπηρεσιών κατά χρονικό εύρος κ.λπ.)
- την δημιουργία και αποθήκευση των δεδομένων σε pdf αρχείο
- την εξαγωγή κρίσιμων στατιστικών στοιχείων βασισμένων σε φίλτρα (διάστημα απασχόλησης ανά τύπο πλοίου, όνομα πλοίου, ειδικότητα απασχόλησης, πληροφορίες αποδοχών και εισφορών, ημέρες πραγματικής υπηρεσίας, ημέρες αδείας κ.ά.)

Η πρώτη υλοποίηση της **εφαρμογής my NAT** παρουσιάσθηκε στις 21 Φεβρουαρίου 2024 σε πανηγυρική εκδήλωση στο ανακαινισμένο Αίθριο του Μεγάρου του NAT, παρουσία σύσσωμης της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του Υφυπουργού Ψηφιακής Διακυβέρνησης και πλήθους εκπροσώπων της ναυτικής και ναυτιλιακής κοινότητας.



Παρουσίαση της εφαρμογής my NAT στο Αίθριο του Μεγάρου του NAT

¹³³ Βλ. <https://www.nat.gr/hlektronikew-ypiresies>.

Ο Διοικητής και Πρόεδρος του Δ.Σ. του NAT κ. Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος τόνισε στην εισαγωγική ομιλία του «Πλέον έχουμε γυρίσει σελίδα και βρισκόμαστε στη νέα πορεία, που χαρακτηρίζει τα τελευταία χρόνια. Στο πλαίσιο της νέας πορείας του NAT εντάσσεται και η συμμετοχή μας στη συνολική προσπάθεια της ψηφιακής μετάβασης, που αποτελεί κύριο στόχο της Κυβέρνησης. Μια τέτοια δράση παρουσιάζουμε σήμερα, την εφαρμογή "my NAT" για κινητά τηλέφωνα και για την ακρίβεια την πρώτη της υλοποίηση, με την απεικόνιση της θαλάσσιας υπηρεσίας των ναυτικών. Είμαστε υπερήφανοι που από την εποχή των υπολογιστών του προηγούμενου αιώνα, το NAT κάνει πράξη την νέα πορεία προς ένα δημιουργικό μέλλον, με σύγχρονες υπηρεσίες για τους ανθρώπους της κορυφαίας ναυτιλιακής δύναμης στον κόσμο!».



Η **Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης Δόμνα Μιχαηλίδου**, ξεκινώντας την ομιλία της, επαίνεσε τη δουλειά της Διοίκησης και των εργαζομένων στο NAT, τονίζοντας ότι «Για εμάς το NAT δεν περιορίζεται στην απλή διαχείριση οικονομικών πόρων, αλλά λειτουργεί και ως ένα δίκτυο κοινωνικής αλληλεγγύης, προσφέροντας πολύτιμη υποστήριξη στους ναυτικούς και τις οικογένειές τους». Αναφερόμενη στη νέα ψηφιακή εφαρμογή δήλωσε ότι: «Με την καινοτόμο εφαρμογή myNAT, το NAT, το πρώτο Ασφαλιστικό Ταμείο της Ελλάδας και της Ευρώπης και το δεύτερο αρχαιότερο στον κόσμο, κάνει ένα σημαντικό βήμα προς τον

ψηφιακό μετασχηματισμό του. Προς όφελος των ναυτικών μας, που αποκτούν σε πραγματικό χρόνο πληροφόρηση για τον ασφαλιστικό τους βίο, αλλά και των ναυτιλιακών εταιρειών. Στην εποχή των μεγάλων δεδομένων (Big Data) και της Τεχνητής Νοημοσύνης (AI), κανένας τομέας, είτε σχετίζεται με το κράτος είτε με την ελεύθερη οικονομία, την επιχειρηματικότητα και την εργασία δεν πρόκειται να μείνει ανεπηρέαστος. Και το myNAT μας δείχνει τον δρόμο, ότι η τεχνολογία μπορεί να γίνει και γίνεται σύμμαχος μας».

Από την πλευρά του, ο **Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης Πάνος Τσακλόγλου**, σημείωσε: «Η εφαρμογή αυτή αποτελεί αναμφισβήτητα ένα ακόμη βήμα για τον ψηφιακό εκσυγχρονισμό του NAT που ήδη τα τελευταία χρόνια έχει δώσει σημαντικά αποτελέσματα. Αποδέκτες αυτού του βελτιωμένου επιπέδου υπηρεσιών δεν είναι άλλοι από τους εργαζόμενους στη θάλασσα, που εκπροσωπούν τον πλέον ανταγωνιστικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, με παράδοση που έρχεται, πραγματικά, από τα βάθη των αιώνων».

Σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε ο έτερος **Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης Βασίλης Σπανάκης**, ο οποίος σημείωσε ότι «το my NAT είναι μία σύγχρονη, αναγκαία μετάβαση στο μέλλον, γιατί ο κόσμος της ναυτιλίας -τόσο οι ναυτικοί μας, που σήμερα είναι πάνω από 20.000, όσο και οι πλοιοκτήτες- δεν είναι σαν τους υπόλοιπους εργαζόμενους, αλλά κινούνται από τη μία άκρη του κόσμου στην άλλη και άρα η εφαρμογή έχει για αυτούς μοναδική χρησιμότητα και θα τους διευκολύνει σημαντικά».

Ο **Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Χρήστος Στυλιανίδης** στον χαιρετισμό του τόνισε: «Η συνεργασία του NAT με το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής είναι καθημερινή και αγαστή. Δουλεύοντας μαζί αρμονικά, NAT και Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, προχωρούν πιο γοργά, χωρίς επικαλύψεις και αναχρονιστικές συντεχνιακές λογικές, προς μια νέα ψηφιακή εποχή. Μία νέα εποχή που θα έχει στο επίκεντρο της τον ναυτικό στον οποίο αυτή η χώρα οφείλει τόσα πολλά».



Ο **Υφυπουργός Ψηφιακής Διακυβέρνησης Κωνσταντίνος Κυρανάκης** επισήμανε ότι μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας θα γίνει πράξη ο στόχος «να μιλούν τα συστήματα της δημόσιας διοίκησης μεταξύ τους» ώστε ο συναλασσόμενος μία φορά να δίνει την πληροφορία στο κράτος και εκείνο από την πλευρά του να μπορεί με ψηφιακά συστήματα να διεκπεραιώνει τις υποθέσεις χωρίς να επανέρχεται για πρόσθετες πληροφορίες.

Χαιρετίζοντας την εκδήλωση, ο **Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) Διονύσης Θεοδωράτος** δήλωσε: «Είναι πολύ σημαντική η προσπάθεια που γίνεται από το Υπουργείο Εργασίας και το NAT, γιατί οι ναυτικοί μας αξίζουν πρόσβαση σε καλύτερες υπηρεσίες. Και επειδή χωρίς ναυτικούς δεν υπάρχει ναυτιλία, πρέπει να κάνουμε κάτι από κοινού με την ΠΝΟ και τα ναυτεργατικά σωματεία για να προσελκύσουμε νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι υποχρέωσή μας να συνεχίσουμε να τροφοδοτούμε την ελληνική ναυτιλία με νέους Έλληνες ναυτικούς».

Ο **Νομικός Σύμβουλος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) Δημήτρης Καραντώνης**, μετέφερε τον χαιρετισμό του **Γραμματέα της Ομοσπονδίας Μανώλη Τσικαλάκη**, τονίζοντας μεταξύ άλλων την ικανοποίηση της ΠΝΟ για την αλλαγή πλεύσης του NAT.

Όπως είπε, «πλέον το NAT δεν αρκείται σε μεγαλόστομες εξαγγελίες αλλά προβαίνει σε πράξεις για τη βελτίωση της καθημερινότητας των ναυτικών μας. Ευελπιστούμε ότι η σημαντική εφαρμογή που παρουσιάζεται σήμερα θα εμπλουτιστεί ακόμα περισσότερο στο άμεσο μέλλον και θα διασυνδεθεί σε πραγματικό χρόνο με άλλες υπηρεσίες που αφορούν τους ναυτικούς μας».

Εκ μέρους των εργαζομένων του Οργανισμού, ο **Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων NAT Χρήστος Σκολαρικός** αναφέρθηκε στη νέα πορεία του NAT και εξέφρασε τη βεβαιότητα ότι μπορεί να αντεπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις και να προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες στον Έλληνα ναυτικό, αρχής γενομένης από την εφαρμογή my NAT.

2. Η υποστήριξη του δημόσιου διαλόγου για τη ναυτική απασχόληση

Το NAT εγκαινίασε το 2023 το δημόσιο διάλογο για την ανάπτυξη της ναυτικής απασχόλησης στη χώρα μας με την έκδοση της **Πρώτης Έκθεσης του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση** (Μάρτιος 2023) και την έναρξη της συζήτησης για την δημιουργία του **Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης** (Σεπτέμβριος 2023). Οι σχετικές πρωτοβουλίες παρουσιάστηκαν σε ανοικτές εκδηλώσεις και υποστηρίχθηκαν μέσω ανακοινώσεων, δελτίων τύπου και άλλων δράσεων δημοσιότητας.

A. Η παρουσίαση της Πρώτης Έκθεσης του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση

Η διάρθρωση της 1^{ης} Έκθεσης του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση

ΜΕΡΟΣ Α. Το προφίλ του NAT

ΜΕΡΟΣ Β. Η ναυτιλία ως στρατηγικό κεφάλαιο για τη διεθνή και Ελληνική οικονομία

ΜΕΡΟΣ Γ. Τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας

ΜΕΡΟΣ Δ. Διαστάσεις της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα

ΜΕΡΟΣ Ε. Προκλήσεις ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας

Η Πρώτη Έκθεση του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση¹³⁴ παρουσιάστηκε στις 30 Μαρτίου 2023 σε πανηγυρική εκδήλωση στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μελών της Κυβέρνησης, της Βουλής, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπροσώπων της ναυτικής και ακαδημαϊκής κοινότητας.

¹³⁴ Βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, διαθέσιμη σε <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholisis/>.



Παρουσίαση της Πρώτης Έκθεσης του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά

Προλογίζοντας την εκδήλωση, ο Διοικητής του Ταμείου Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος παρουσίασε αρχικά το έργο που συντελέστηκε τα τελευταία δύο χρόνια στο NAT και *«άφησε πίσω χιλιάδες εκκρεμότητες, στοιβαγμένους φακέλους, απαρχαιωμένο εξοπλισμό και λογισμικά, υποστελέχωση και αδυναμία συντονισμού, και γενικότερα μια εικόνα απαξίωσης που προκάλεσαν οι νομοθετικές παρεμβάσεις έως το 2019 και η οποία δεν άξιζε στον ιστορικό φορέα μας»*, τονίζοντας ότι *«Από σήμερα το Ν.Α.Τ. περνά σε μια νέα φάση της πολύχρονης ιστορίας του. Από παθητικός δέκτης και διαχειριστής εκκρεμοτήτων, οφείλει και αποδεικνύει ότι μπορεί να εξελιχθεί σε δυναμικό σύμβουλο της Πολιτείας, της εκάστοτε Κυβέρνησης, για να στηρίζει κάθε προσπάθεια ανάταξης της Ελληνικής Ναυτοσύνης. Το Ν.Α.Τ μετατρέπεται και εξελίσσεται σε σύγχρονη ανταγωνιστική μηχανή παραγωγής κοινωνικού πλούτου προς όφελος του πιο δυναμικού, του πιο ανταγωνιστικού και πιο παραγωγικού κλάδου της Ελληνικής Οικονομίας: της ναυτιλίας μας»*.

Ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων Κωστής Χατζηδάκης εστίασε ιδιαίτερα στην καθολική αναγνώριση της επιτυχίας που έχει συντελεσθεί στην εξάλειψη των εκκρεμοτήτων και των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων του NAT αλλά και όλων των φορέων κοινωνικής ασφάλισης.

Από την πλευρά του **ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Ιωάννης Πλακιωτάκης** αναφέρθηκε στην εξαιρετική συνεργασία που έχει το Υπουργείο με το NAT και συνολικά με την ναυτιλιακή κοινότητα, χάρη στην οποία έχουν δοθεί λύσεις σε ζητήματα που χρόνιζαν.

Η παρουσίαση της Έκθεσης έγινε από τον **Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος Ιωάννη Στουρνάρα και τον επιμελητή της Καθηγητή του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής Γαβριήλ Αμίτση.**

«Επιτρέψτε μου να εκφράσω της ευχαριστίες μου στη Διοίκηση του Ν.Α.Τ. που μου έδωσε την ευκαιρία να μελετήσω και να προλογίσω την πρώτη Έκθεση για τη Ναυτική Απασχόληση στην Ελλάδα (...). Αξιοποιώντας τα πορίσματα της συστηματικής επεξεργασίας πρωτογενών δεδομένων, το Ν.Α.Τ. προχώρησε στην εκπόνηση μίας ιδιαίτερα πρωτότυπης - σε εθνικό και διεθνές επίπεδο - Έκθεσης για τη Ναυτική Απασχόληση στην Ελλάδα (...) η οποία 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» τόνισε ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος Ιωάννης Στουρνάρας.

Ο Γαβριήλ Αμίτσης, Καθηγητής Δικαίου Κοινωνικής Ασφάλειας στο Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, ως Επιστημονικός Υπεύθυνος της Έκθεσης, αναφέρθηκε στις πέντε βασικές προκλήσεις για τον κλάδο της Ναυτιλίας, που αναδεικνύονται από την Έκθεση:

- η ενίσχυση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών στον κλάδο
- η είσοδος και παραμονή γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα
- η αξιοποίηση αλλοδαπών ναυτικών με προτίμηση σε αλλοδαπούς υψηλών προσόντων που προέρχονται από Κράτη Μέλη της ΕΕ και επιθυμούν να καλυφθούν από το ελληνικό σύστημα κοινωνικής ασφάλισης
- η αξιοποίηση των πολύ ισχυρών πρωτοβουλιών των κοινωνικών εταίρων που επενδύουν κρίσιμους υλικούς και ανθρώπινους πόρους για την αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος
- η πρόσβαση των Ελλήνων ναυτικών σε συνταξιοδοτικές παροχές υψηλού επιπέδου.



Ξεχωριστή και ιδιαίτερα συγκινητική στιγμή της εκδήλωσης ήταν η βράβευση στελεχών του NAT ως ένδειξη αναγνώρισης της σημαντικής προσφοράς τους στις επιτυχίες των τελευταίων δύο ετών. Ειδικότερα, τιμήθηκαν η Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης του Ν.Α.Τ. **Γεωργία Μανιάτη**, ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών **Κωνσταντίνος Λεοντής**, ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Ναυτικής Υπηρεσίας **Βασίλης Παπαδημητρίου** και η **Αικατερίνη Ζέρβα**, η οποία διατέλεσε Προϊσταμένη του Τμήματος Επεξεργασίας Ναυτικής Υπηρεσίας, ενώ Ειδικό Βραβείο παρέλαβε ο Πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων Ν.Α.Τ. **κ. Χρήστος Σκολαρικός** για λογαριασμό όλων των υπαλλήλων του φορέα. Πρόκειται για Τιμητική Πλακέτα στην οποία αναγράφονται τα ονόματα όλων των εργαζόμενων στο Ν.Α.Τ., σε αναγνώριση της συνδρομής τους στο έργο της αποκλιμάκωσης των εκκρεμοτήτων στις κύριες και επικουρικές συντάξεις και στα εφάπαξ των ναυτικών τα έτη 2021-2022. Όπως τόνισε, άλλωστε, ο Διοικητής του NAT, «*βασικό συστατικό της προσπάθειας και της επιτυχίας που αυτή έφερε, ήταν η εργατικότητα, η προσφορά και η κοινωνική ευαισθησία των υπαλλήλων του Ταμείου*».

Β. Η δημόσια συζήτηση για την υποστήριξη των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας

Η δημόσια συζήτηση για το νέο ρόλο του NAT στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της ναυτιλίας εγκαινιάσθηκε τον Μάιο του 2023 από τον **Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη** στο πλαίσιο της επίσκεψής του στο NAT (16 Μαΐου), όπου ενημερώθηκε για τις πρωτοβουλίες του οργανισμού και την αντιμετώπιση των σημαντικών προβλημάτων ως προς την ταχεία απονομή των συντάξεων των ναυτικών.

«Έχετε κάνει, πράγματι, μια πολύ σπουδαία δουλειά. Έχετε λύσει πολλές εκκρεμότητες που έρχονταν από το παρελθόν», είπε ο **Κυριάκος Μητσοτάκης**. *«Χαίρομαι πραγματικά διότι στον τομέα της απονομής των συντάξεων έχει γίνει σημαντική βελτίωση, αφορά στον ΕΦΚΑ, αφορά βεβαίως, πρωτίστως, και σε εσάς. Αυτό για εμένα είναι η καλύτερη απόδειξη ότι το κράτος μπορεί να αλλάξει, μπορεί τελικά να εξυπηρετήσει τον πολίτη όπως του αξίζει»,* τόνισε.

«Σήμερα, οι ασφαλισμένοι μας ναυτικοί με καθαρή ναυτική υπηρεσία λαμβάνουν την κύρια, την επικουρική τους σύνταξη και το εφάπαξ τους μέσα σε λίγους μήνες ενώ οι αναμονές που παραλάβαμε ξεπερνούσαν κατά μέσο όρο τους 14 μήνες και υπήρχαν περιπτώσεις ακόμα και με πάνω από πέντε έτη αναμονής», ανέφερε από την πλευρά του ο **Διοικητής του Ταμείου Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος**.

«Ο Νόμος Κατρούγκαλου ακριβώς πριν από επτά χρόνια είχε μετατρέψει τον NAT σε κουφάρι του παλιού ένδοξου NAT και σε ορισμό της γραφειοκρατίας και του “παλιού”. Το NAT πριν δύο χρόνια ήταν υποστελεχωμένο και οι υπάλληλοι του πάλευαν με απαρχαιωμένους υπολογιστές που δούλευαν ακόμα και με πειρατικό λογισμικό εφαρμόζοντας ένα νομικό πλαίσιο που στηρίχτηκε στη γνωστή προχειρότητα και τις υπεραπλουστεύσεις», προσέθεσε, συμπληρώνοντας ότι **«πρόκειται για την πρώτη επίσκεψη Πρωθυπουργού στο ασφαλιστικό ταμείο των ναυτικών στα 162 χρόνια ιστορίας του»**.

Η σχετική συζήτηση συνεχίσθηκε στο επίπεδο του εποπτεύοντος το ΝΑΤ Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης¹³⁵ κατά την διάρκεια της επίσκεψης του αρμόδιου Υπουργού στο ΝΑΤ στις 27 Ιουλίου 2023.

«Επίσκεψη του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο»

Δελτίο Τύπου της 27^{ης} Ιουλίου 2023¹³⁶



Επίσκεψη στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) πραγματοποίησε σήμερα, Πέμπτη 27 Ιουλίου 2023, ο **Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Άδωνις Γεωργιάδης**. Στο πλαίσιο της επίσκεψης, ο Υπουργός παρακολούθησε τη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου και συνομίλησε με τη διοίκηση, τα στελέχη και τους εργαζομένους του ΝΑΤ.

Ο κ. Γεωργιάδης έδωσε κατευθύνσεις για την διατήρηση των υψηλών ρυθμών εκκαθάρισης συνταξιοδοτικών υποθέσεων και εφάπαξ

¹³⁵ Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης λειτουργεί με βάση τις αρμοδιότητες του ως ο επιτελικός φορέας της κεντρικής διοίκησης για την άσκηση των πολιτικών απασχόλησης, εκπονώντας εμβληματικές Στρατηγικές, όπως η Εθνική Στρατηγική για τις Ενεργητικές Πολιτικές Απασχόλησης, η Εθνική Στρατηγική για την Απασχόληση των Νέων και η Εθνική Στρατηγική για την Αναβάθμιση των Δεξιοτήτων του Εργατικού Δυναμικού και τη Διασύνδεση του με την Αγορά Εργασίας.

¹³⁶ Βλ. [Επίσκεψη του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο - Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης \(ypergasias.gov.gr\)](https://ypergasias.gov.gr).

αλλά και **για την ταχύτερη μετεξέλιξη του NAT σε ένα σύγχρονο φορέα, που θα συμβάλει στη στήριξη και ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα.**

Ο Υπουργός Εργασίας αναγνώρισε τα τεράστια βήματα προόδου που έχουν γίνει τα τελευταία δυόμισια χρόνια στο NAT προς την κατεύθυνση της εξυπηρέτησης των ασφαλισμένων, με το μοντέλο που εφάρμοσε η διοίκηση του NAT, το οποίο οδήγησε στο μηδενισμό των χιλιάδων εκκρεμοτήτων στις απονομές κύριων και επικουρικών συντάξεων και εφάπαξ ναυτικών.

Μετά την επίσκεψη, ο Υπουργός δήλωσε:

*«Με το NAT ξανασυναντιόμαστε, καθώς είχα την εποπτεία του και πριν από 12 χρόνια, τότε ως Υφυπουργός Ανάπτυξης με αρμοδιότητα τη ναυτιλία και την αλιεία, στην Κυβέρνηση Παπαδήμου. Σήμερα, το NAT έχει καταφέρει να μηδενίσει τις χιλιάδες εκκρεμότητες στις συντάξεις και τα εφάπαξ των ναυτικών, πλην των περιπτώσεων που έχουν νομικά ζητήματα, και ουσιαστικά έχει αντιμετωπίσει τις παθογένειες που προκάλεσε ο νόμος Κατρούγκαλου στο ασφαλιστικό μας σύστημα. Στόχος μας πλέον είναι ο ρόλος του NAT να αναβαθμισθεί και να αναδειχθεί σε **έναν δυναμικό σύμβουλο της Πολιτείας και συγκεκριμένα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης στα θέματα σχεδιασμού και ανάπτυξης ειδικών πολιτικών απασχόλησης για την ανάδειξη και ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος**, συμβάλλοντας στην παραγωγή κοινωνικού πλούτου προς όφελος του πιο ανταγωνιστικού και πιο παραγωγικού κλάδου της Ελληνικής Οικονομίας: της Ναυτιλίας μας».*

Από την πλευρά του, ο **Διοικητής του NAT Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος**, αφού ευχαρίστησε τον Υπουργό για την παρουσία του στο Διοικητικό Συμβούλιο και για το έμπρακτο ενδιαφέρον που επιδεικνύει για τα προβλήματα της ελληνικής ναυτοσύνης, υπενθύμισε ότι:

«Ο Άδωνις Γεωργιάδης, από την παλαιότερη θέση του ως Υφυπουργός Ανάπτυξης με αρμοδιότητα τη ναυτιλία και την αλιεία, κόντρα στους σχεδιασμούς ορισμένων, είχε παίξει καθοριστικό ρόλο και είχε εργαστεί σκληρά και καταλυτικά, για την διατήρηση της αυτονο-

μίας του ΝΑΤ. Ήταν μια σοφή πολιτική επιλογή, που σήμερα αποδίδει καρπούς προς όφελος της Ελληνικής Κοινωνίας και των Ελλήνων Ναυτικών.

Αφού μηδενίσαμε τις εκκρεμότητες του παρελθόντος, στόχος μας για το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα είναι να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο ο θεσμικός ρόλος του αρχαιότερου ασφαλιστικού φορέα της χώρας μας. **Ήδη, με την έκδοση από το ΝΑΤ της πρώτης Έκθεσης για τη Ναυτική Απασχόληση, αναδείξαμε ορισμένες πτυχές των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του φορέα μας.** Στη βάση των ευρημάτων αυτής της Έκθεσης **θα ακολουθήσουν οι αναγκαίες έρευνες, μελέτες και δράσεις για τη λειτουργία εντός του ΝΑΤ 'Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης', το οποίο θα αποτελέσει ένα σύγχρονο εργαλείο άσκησης κοινωνικής πολιτικής για τους εργαζόμενους στην Ελληνική Ναυτιλία,** με κύριους στόχους: την ενίσχυση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών, την είσοδο αλλά και την παραμονή γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα και την αξιοποίηση των πολύ ισχυρών πρωτοβουλιών των κοινωνικών εταιρών, που επενδύουν κρίσιμους υλικούς και ανθρώπινους πόρους για την αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος».

Γ. Η παρουσίαση του υποδείγματος του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης

Η πρωτοβουλία της διοίκησης του ΝΑΤ για την ενδυνάμωση των δραστηριοτήτων του στο πεδίο της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας μέσω της σύστασης και λειτουργίας μίας πρότυπης υποστηρικτικής μονάδας με την μορφή του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης (the Hellenic Maritime Employment Observatory) παρουσιάσθηκε για πρώτη φορά κατά την διάρκεια της Θεματικής Εκδήλωσης με θέμα «Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο σε νέα πορεία» στο πλαίσιο της 87^{ης} Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (Σεπτέμβριος 2023).

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**Εκδήλωση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου
«Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο σε νέα πορεία»
(Πέμπτη, 14 Σεπτεμβρίου 2023)**

Αντικείμενο της Ημερίδας είναι η παρουσίαση του εκσυγχρονιστικού έργου που έχει υλοποιηθεί τα τελευταία 2,5 χρόνια από τον αρχαιότερο Οργανισμό Κοινωνικής Ασφάλισης της χώρας και η ανάδειξη των νέων *εμβληματικών πρωτοβουλιών* θεσμικού και επιχειρησιακού εκσυγχρονισμού του για την *πολύπλευρη στήριξη του Έλληνα ναυτικού και της Ελληνικής Ναυτιλίας*. Χαιρετισμό θα απευθύνει ο Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων κ. Άδωνις Γεωργιάδης και σχετικές εισηγήσεις θα αναπτυχθούν από τον Διοικητή του Ν.Α.Τ. κ. Κωνσταντίνο Τσαγκαρόπουλο, την Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης του Ν.Α.Τ. κα. Γεωργία Μανιάτη, τον Διευθυντή Ναυτικής Υπηρεσίας του Ν.Α.Τ. κ. Βασίλη Παπαδημητρίου και τον Καθηγητή του **Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής Δρ. Γαβριήλ Αμίτση**.

Το προφίλ του *Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης* παρουσιάσθηκε από τον Καθηγητή Γαβριήλ Αμίτση στην εισήγηση του με τίτλο «*Βασικές προκλήσεις ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον - Το υπόδειγμα του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης του Ν.Α.Τ.*», που ανέδειξε τα πλεονεκτήματα του μετασχηματισμού του φορέα σε έναν καινοτόμο οργανισμό υποστήριξης της ναυτιλίας με έμφαση στα ακόλουθα πεδία:

- ❑ πιστοποίηση ναυτιλιακών δραστηριοτήτων
- ❑ υποστήριξη των διαδικασιών θεμελίωσης και χορήγησης ασφαλιστικών παροχών στους ναυτικούς από τον *Ηλεκτρονικό Εθνικό Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης*

- ενίσχυση της απασχόλησης στο ναυτιλιακό τομέα, ιδίως υπό το πρίσμα των προκλήσεων της πανδημίας του COVID-19, της ανθρωποκεντρικής κινητικότητας των επιβατών¹³⁷ και της πράσινης / ψηφιακής μετάβασης¹³⁸ στην Ελληνική ναυτική αγορά εργασίας.

137 Η «Μελέτη σχετικά με την κοινωνική διάσταση του μελλοντικού συστήματος μεταφορών της ΕΕ όσον αφορά τους χρήστες και τους επιβάτες» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατέγραψε τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που δημιουργεί ο εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών σε διάφορες ομάδες χρηστών των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των πολιτών με χαμηλό επίπεδο γνώσεων πληροφορικής ή με περιορισμένη πρόσβαση στο διαδίκτυο) και εξέτασε λύσεις που θα διασφαλίζουν ότι ικανοποιούνται ανάγκες των χρηστών. Βλ. σχετικά European Commission, *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers*, 2022.

138 Η «Μελέτη σχετικά με την κοινωνική διάσταση της μετάβασης στην αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση στον τομέα των μεταφορών, με έμφαση στο εργατικό δυναμικό» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αξιολόγησε την ευαισθητοποίηση, την ετοιμότητα και την ανάγκη καθοδήγησης των ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα των μεταφορών. Διαπίστωσε ότι εν γένει δεν υπάρχει επαρκής ευαισθητοποίηση σχετικά με τις επιπτώσεις της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό του τομέα των μεταφορών. Τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των μεταφορών είναι, κατά μέσο όρο, προετοιμασμένα σε μέτριο βαθμό για την εν λόγω μετάβαση. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και οι εθνικοί δημόσιοι φορείς φαίνεται να προβλέπουν ή να διαχειρίζονται την αλλαγή περισσότερο απ' ό,τι οι εργοδότες. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετείχαν στην έρευνα αναφέρουν ότι, εάν απαιτούνται καθοδήγηση και πρόσθετα μέτρα, θα πρέπει να επικεντρώνονται κυρίως στην ανταλλαγή γνώσεων, καθώς και στην κατάρτιση και την εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού. Δεδομένου ότι οι εργοδότες στον τομέα των μεταφορών - ιδίως οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις - συχνά δεν γνωρίζουν μέτρα που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της μετάβασης του εργατικού δυναμικού, η κοινωνική διάσταση της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης δεν φαίνεται να αποτελεί θέμα προτεραιότητάς τους. Βλ. σχετικά European Commission, *Study on the social dimension of the transition to automation and digitalisation in transport, focusing on the labour force*, 2021.

Το προφίλ του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης

Το Παρατηρητήριο Ναυτικής Απασχόλησης θα αποτελέσει την πρώτη συστημική παρέμβαση του NAT για την άμεση υποστήριξη του ανθρώπινου δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας, αξιοποιώντας κρίσιμα πρωτογενή και δευτερογενή διοικητικά δεδομένα της ναυτικής αγοράς εργασίας.

Οι στόχοι του Παρατηρητηρίου

- Υποστήριξη των πολιτικών ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας μέσω πρόσβασης σε αντικειμενικά διοικητικά και στατιστικά δεδομένα
- Δημιουργία μηχανισμών και εργαλείων ανταλλαγής γνώσεων, εμπειριών και καλών πρακτικών για την απασχόληση, επιμόρφωση και κοινωνική προστασία των ναυτικών
- Ενίσχυση των πρωτοβουλιών των κοινωνικών εταίρων της ναυτικής αγοράς εργασίας
- Ανάπτυξη δράσεων επικοινωνίας, πληροφόρησης, προβολής και δημοσιότητας για τις διαδικασίες και τους μηχανισμούς αποτελεσματικής υποστήριξης του ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας
- Δημιουργία δικτύων με συναφείς δομές άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Περιφέρειας

Οι δραστηριότητες του Παρατηρητηρίου

- Μεθοδολογίες και εργαλεία παρακολούθησης της ναυτικής αγοράς εργασίας
- Διοικητική Κωδικοποίηση του θεσμικού πλαισίου της ναυτικής απασχόλησης
- Έρευνες και Μελέτες για τους ανθρώπινους πόρους της ναυτιλίας
- Οδηγοί και Εγχειρίδια για τη ναυτική απασχόληση
- Εκθέσεις για τη ναυτική απασχόληση
- Φόρουμ Ανάπτυξης της Ναυτικής Απασχόλησης
- Επιμόρφωση στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης
- Στρατηγική επικοινωνίας, προβολής και δημοσιότητας για την ανάπτυξη της ναυτικής απασχόλησης
- Συνεργασίες με αντιπροσωπευτικά διακρατικά δίκτυα και δομές άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Περιφέρειας που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ναυτικής απασχόλησης

3. Οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για τη σύσταση Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης

Η επιλογή της διοίκησης του NAT για την δημιουργία μίας πρότυπης δομής αναβάθμισης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας¹³⁹ (με την μορφή του **Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης**) αποτελεί ένα πολύ σημαντικό μηχανισμό ενίσχυσης του κοινωνικού προφίλ του οργανισμού¹⁴⁰ και ενδυνάμωσης της συμβολής του στην αντιμετώπιση των κύριων προκλήσεων της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας για την περίοδο 2023-2030, όπως αποτυπώθηκαν στην πρώτη Έκθεση του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση¹⁴¹:

- η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα
- η προσέλκυση και παραμονή γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα
- η επαρκής κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών και των οικογενειών τους σε περίπτωση επέλευσης κινδύνων που προκαλούν μείωση ή διακοπή του εισοδήματός τους από τη ναυτική εργασία
- η ποιότητα της τυπικής ναυτικής εκπαίδευσης
- η διαθεσιμότητα και ποιότητα των προγραμμάτων συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων τους
- η διαθεσιμότητα και ποιότητα των προγραμμάτων ενεργητικών πολιτικών απασχόλησης για τους ναυτικούς που βρίσκονται εκτός αγοράς εργασίας
- η ισορροπημένη διαχείριση του κόστους επάνδρωσης και λειτουργίας των πλοίων.

139 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.

140 Παρά την αυξανόμενη οικονομική και γεωπολιτική αξία του ναυτιλιακού τομέα, η Ελληνική πολιτεία δεν έχει υιοθετήσει ακόμα μία Εθνική Στρατηγική για τη Ναυτική Απασχόληση. Η πρόκληση αυτή αντιμετωπίζεται σε πρώτο στάδιο από την πρωτοβουλία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης για την δημιουργία του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης από το NAT που διαθέτει πολύ υψηλή εμπειρία - ως ο πρώτος φορέας κοινωνικής διοίκησης στη χώρα μας με συναφείς αρμοδιότητες - στον ευαίσθητο τομέα των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας.

141 Βλ. Γ. Αμίτσης (επ.), Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση, 2023.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της Ελληνικής οικονομίας (συνεισφέροντας για παράδειγμα την περίοδο 2018-2021 κατά 7,9% 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 υφηλίου, ενισχύουν τις σχέσεις της Ελλάδας με άλλες ναυτιλιακές χώρες και ενισχύουν την εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας μας και της Ε.Ε.

Υπό το πρίσμα αυτό, οι υπηρεσίες του NAT επεξεργάζονται από τις αρχές του 2024 τις απαραίτητες ενέργειες για τη σύσταση του *Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης*, αξιοποιώντας τις εισηγήσεις σχετικής Μελέτης¹⁴² που τεκμηρίωσε τους κύριους άξονες και τις διαδικασίες σύστασης, οργάνωσης, λειτουργίας και χρηματοδότησης της νέας δομής. Αφετηρία του *Παρατηρητηρίου του NAT* αποτελεί το εμβληματικό υπόδειγμα του **Παρατηρητηρίου της ΕΕ για τη Γαλάζια Οικονομία** (the European Blue Observatory), που δημιουργήθηκε με βάση τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την *Στρατηγική της Βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας*¹⁴³.

142 Βλ. Γ. Αμίτσης, *Μελέτη για την ίδρυση και λειτουργία του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Ιανουάριος 2024.

143 Βλ. σχετικά Α. Addamo, A. Calvo Santos, N. Carvalho et al., *The EU blue economy report 2021, 2021*, σ. ii, όπου επισημαίνεται:

"This report marks an important milestone towards the establishment of the European Blue Observatory, a collaborative knowledge dissemination platform of the European Commission Joint Research Centre and Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries. The objective is to reduce knowledge gaps in ocean socio economic valuation, enhance the accuracy of Blue Economy statistics and enable near real-time monitoring of decarbonisation efforts across the blue economy sectors in Europe".

Το **Παρατηρητήριο της ΕΕ για τη Γαλάζια Οικονομία** παρακολουθεί και αναλύει τις οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις ακτές. Διαδραματίζει καίριο ρόλο στην αξιοποίηση του δυναμικού των ωκεανών μας, διασφαλίζοντας παράλληλα τη μακροπρόθεσμη υγεία και βιωσιμότητα.

Πηγή: <https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/index-en?prefLang=el&ettrans=el>

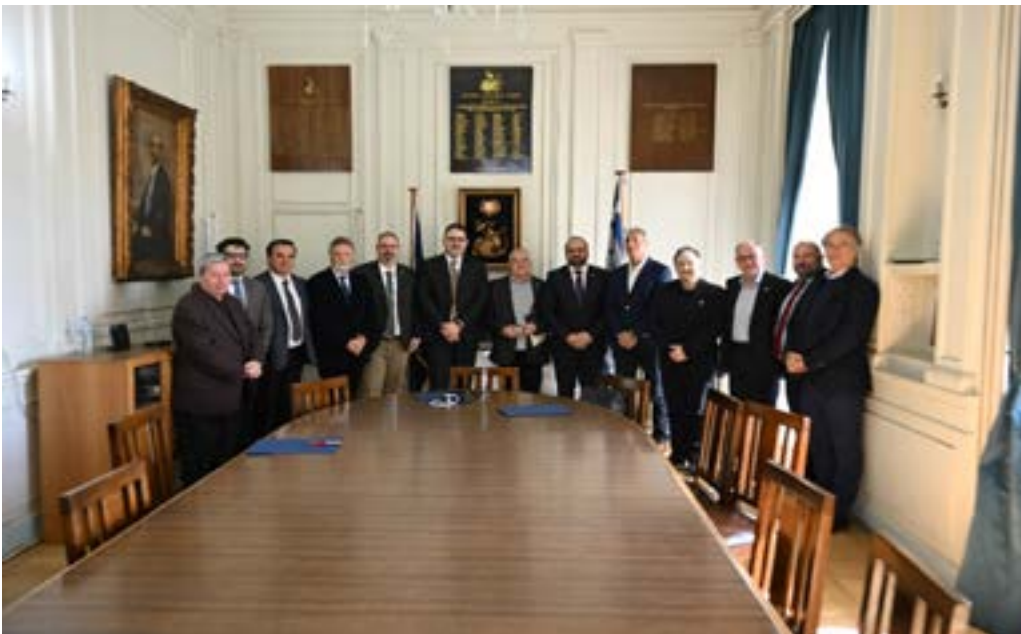
4. Η αξιοποίηση της έρευνας για τους ανθρώπινους πόρους της ναυτιλίας

Το ΝΑΤ εγκαινίασε στο πλαίσιο ενδυνάμωσης των παρεμβάσεων του για την αποτελεσματική υποστήριξη των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας μία εμβληματική συνεργασία με το **Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής** (ΠΑΔΑ)¹⁴⁴ και το **Ερευνητικό Εργαστήριο Κοινωνικής Διοίκησης** (ΕΕΚΔ ΠΑΔΑ - μία από τις μεγαλύτερες ερευνητικές μονάδες της χώρας στον τομέα των κοινωνικών επιστημών)¹⁴⁵, η οποία επικυρώθηκε την Πέμπτη 21 Μαρτίου 2024 με την υπογραφή του σχετικού Μνημονίου Συνεργασίας **από τον Διοικητή του ΝΑΤ κ. Κωνσταντίνο Τσαγκαρόπουλο, τον Πρύτανη του ΠΑΔΑ Καθηγητή Παναγιώτη Καλδή και τον Διευθυντή του ΕΕΚΔ ΠΑΔΑ Καθηγητή Γαβριήλ Αμίση, παρουσία του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Μανώλη Κουτουλάκη**, των Αντιπρυτάνεων και άλλων Καθηγητών του ΠΑΔΑ

144 Το ΠΑΔΑ (<https://www.uniwa.gr/>) ιδρύθηκε με το Νόμο 4521/2018 «Ίδρυση Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής και λοιπές διατάξεις» ως το διάδοχο σχήμα των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων Αθήνας και Πειραιά με στόχο την αντιμετώπιση των εκπαιδευτικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και αναπτυξιακών αναγκών της χώρας. Διαρθρώνεται σε έξι Σχολές και 27 Τμήματα, που υποστηρίζουν Προγράμματα Προπτυχιακών, Μεταπτυχιακών και Διδακτορικών Σπουδών σε πέντε γνωστικά πεδία: α) Κοινωνικές, Διοικητικές και Οικονομικές Επιστήμες, β) Επιστήμες Μηχανικού, γ) Επιστήμες Τροφίμων, δ) Επιστήμες Υγείας και Πρόνοιας, ε) Καλλιτεχνικές Σπουδές.

145 Το ΕΕΚΔ ΠΑΔΑ (<https://sarl.uniwa.gr>) ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 2019 σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 4485/2017 και λειτουργεί στο πλαίσιο του Τομέα Κοινωνικής Πολιτικής του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών. Εξυπηρετεί εκπαιδευτικές και ερευνητικές ανάγκες στο γνωστικό αντικείμενο της Κοινωνικής Διοίκησης, αξιοποιώντας σύγχρονες διεπιστημονικές προσεγγίσεις από τους κλάδους του Δικαίου, της Κοινωνικής Πολιτικής, της Πολιτικής Επιστήμης, της Οργάνωσης και Διοίκησης, των Οικονομικών, των Επιστημών Υγείας και της Πληροφορικής και Επικοινωνίας (βλ. σχετικά ΦΕΚ Β' / 1349/19.4.2019).

και εκπροσώπων των κοινωνικών εταιρών της ναυτιλίας. Σκοπός του Μνημονίου είναι η προώθηση κοινών ερευνητικών, μελετητικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων σε κρίσιμα πεδία **για την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της Ελληνικής Ναυτιλίας**, όπως η προσέλκυση νέων και γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα, η υποστήριξη της ναυτικής απασχόλησης, η κοινωνική ασφάλιση και η κοινωνική φροντίδα των ναυτικών και των οικογενειών τους, καθώς και η προώθηση πρωτοβουλιών κοινωνικής οικονομίας στον τομέα της Ναυτιλίας. Στο πλαίσιο της υλοποίησης του Μνημονίου αναμένεται να αναληφθούν και δράσεις επιμόρφωσης των υπαλλήλων του NAT με σκοπό την ενίσχυση των ακαδημαϊκών τους προσόντων δεξιοτήτων.



Υπογραφή του Μνημονίου Συνεργασίας στην ιστορική αίθουσα του Δ.Σ. του NAT

Όπως ανέφερε ο **Διοικητής του Ν.Α.Τ. κ. Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος** στην εισήγηση του, «τα σχέδια μας γίνονται πράξεις, ώστε ο αρχαιότερος Οργανισμός Κοινωνικής Ασφάλισης της χώρας να αναπτύξει νέες εμβληματικές πρωτοβουλίες για την πολύπλευρη στήριξη του Έλληνα ναυτικού και της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η ναυτιλία μας ήταν και παραμένει παγκόσμιος πρωταθλητής χάρη στη διαχρονική σταθερότητα και σοβαρότητα που έχει επιδείξει. Προκειμένου, λοιπόν, να την υποστηρίξουμε ουσιαστικά και αποτελεσματικά, οφείλουμε να επιδεικνύουμε κι εμείς ανάλογη σταθερότητα και σοβαρότητα. Οι πρωτοβουλίες και οι προτάσεις μας για την υποστήριξη του ναυτικού επαγγέλματος θα έχουν την επιθυμητή έκβαση, μόνο εφόσον είναι επιστημονικά τεκμηριωμένες και προσηλωμένες σε απτά και σοβαρά αποτελέσματα. Αυτήν την τεκμηρίωση εξασφαλίζουμε με τη συνεργασία μας με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, η οποία αποτελεί απαρχή μιας σειράς συνεργιών με την Πανεπιστημιακή Κοινότητα και είμαστε υπερήφανοι που ένας φορέας με την μακρά ιστορία του Ν.Α.Τ. παραμένει πρωτοπόρος και προδραστικός μπροστά στις προκλήσεις της νέας εποχής. Το Ν.Α.Τ. έχει γίνει πλέον ένας σύγχρονος φορέας της δημόσιας διοίκησης και μέσα από την ιστορικότητα του και τη διαχρονική του στήριξη στους ναυτικούς διεκδικεί ένα πρωταγωνιστικό ρόλο με νέες εμβληματικές πρωτοβουλίες, που έχουμε σχεδιάσει με την καθοδήγηση της Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης Δόμνας Μιχαηλίδου, σε κρίσιμα πεδία κοινωνικής πολιτικής, τα οποία μέχρι σήμερα δεν είχαν αναδειχθεί από την Πολιτεία».

Ο **Πρύτανης του ΠΑΔΑ Καθηγητής Παναγιώτης Καλδής** στην τοποθέτηση του επισήμανε: «Η διαμόρφωση του Μνημονίου Συνεργασίας αντανακλά την κοινή πεποίθηση της Ελληνικής κοινωνικής διοίκησης -όπως εκπροσωπείται σήμερα από το Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης και το Ν.Α.Τ.- και της ακαδημαϊκής κοινότητας -όπως εκπροσωπείται σήμερα από το Π.Α.Δ.Α. και το Ερευνητικό Εργαστήριο Κοινωνικής Διοίκησης- για την ανάγκη τεχνοκρατικής υποστήριξης των ανθρωπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας, απαντώντας σε παραδοσιακές και νέες σύνθετες προκλήσεις. Είμαι βέβαιος ότι η συγκεκριμένη συνεργασία θα οδηγήσει σύντομα σε εμβληματικές δράσεις, αναδεικνύοντας τα ισχυρά πλεονεκτήματα των συνεργειών μεταξύ της δημόσιας διοίκησης και της ακαδημαϊκής κοινότητας της χώρας».

Ο Διευθυντής του ΕΕΚΔ ΠΑΔΑ Καθηγητής Γαβριήλ Αμίσης σημείωσε: «Θέλω και εγώ με την σειρά μου να επιβεβαιώσω τα ισχυρά πλεονεκτήματα του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ **του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής και του Ναυτικού Απομαχικού**

Ταμείου, καθώς η στρατηγική της διοίκησης του NAT για την υποστήριξη των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής Ναυτιλίας συντονίζεται για πρώτη φορά με την ερευνητική στρατηγική ενός από τα μεγαλύτερα Πανεπιστήμια της χώρας. Πρόκειται αναμφισβήτητα για μία πρωτοβουλία που επιτρέπει σε δύο ιδιαίτερα δυναμικούς οργανισμούς να αξιοποιήσουν την τεχνογνωσία, τις υποδομές και τους ανθρώπινους πόρους τους, προκειμένου να συμβάλλουν στην διαχείριση των προκλήσεων της Ελληνικής ναυτικής αγοράς εργασίας, όπως αποτυπώθηκαν στην πρώτη Έκθεση του NAT για τη Ναυτική Απασχόληση (Μάρτιος 2023).

Η επιλογή των θεματικών πεδίων του Μνημονίου Συνεργασίας δεν ήταν τυχαία: η προσέλκυση νέων και γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και η απασχόληση και η κοινωνική προστασία των ναυτικών και των οικογενειών τους αποτελούν τομείς υψηλού κοινωνικοπολιτικού και ερευνητικού ενδιαφέροντος σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο. Η συστηματική τους προσέγγιση θα εξυπηρετήσει άμεσα την αναβάθμιση των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής ναυτιλίας, συμβάλλοντας παράλληλα στην προώθηση δύο βασικών υποδειγμάτων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής οικονομίας: την ανάπτυξη Νέων Δεξιοτήτων και την αύξηση της απασχόλησης μέσω Ενεργητικών Πολιτικών».

Από την πλευρά του, ο **Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Μανώλης Κουτουλάκης**, συνεχάρη τη Διοίκηση του Ν.Α.Τ. για το έργο που έχει κάνει στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού του φορέα, σημειώνοντας ότι δείχνει «τον τρόπο με τον οποίο αυτοί οι οργανισμοί μπορούν να ξεφύγουν από τον παραδοσιακό, συμβατικό τους ρόλο και να παίξουν έναν ουσιαστικό ρόλο». Επισημάνε, μάλιστα, ότι «το Ν.Α.Τ. είναι ένας οργανισμός που έχει αλλάξει τον ρόλο του. Δεν είναι πλέον ένας ασφαλιστικός οργανισμός, αλλά έχει να δημιουργήσει νέα γνώση και στο σύγχρονο περιβάλλον είναι απαραίτητα τα δεδομένα και η τεκμηρίωση για να υπάρξει γνώση. Ειδικά για το Ν.Α.Τ., η επένδυση στην αναβάθμιση της γνώσης ήρθε να επιβεβαιωθεί και από την 1^η Έκθεση για τη Ναυτική Απασχόληση και είναι φανερό ότι η Διοίκηση του Ν.Α.Τ. πιστεύει στην αξία της γνώσης ως κριτήριο για χάραξη σωστών πολιτικών».

Την Τελετή Υπογραφής του Μνημονίου Συνεργασίας τίμησε με την παρουσία του και ο **Διευθυντής του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.) κ. Κωνσταντίνος Γκώνιας**. Στον χαιρετισμό που απηύθυνε, μετέφερε τα συγχαρητήρια εκ μέρους του Προέδρου κ. Διονύση Θεοδωράτου και των μελών του Δ.Σ. του Σ.Ε.Ε.Ν. και τόνισε ότι η υπογραφή του Μνημονίου *«αποτελεί εμβληματική πρωτοβουλία συνεργασίας σε νέες πρωτοπόρες δράσεις, πολλές από τις οποίες δεν είχαν καν προσεγγιστεί έως σήμερα»*, ενώ πρόσθεσε ότι το Μνημόνιο *«συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του Ν.Α.Τ. και στη συνέχιση της ανθρωποκεντρικής του πολιτικής, της εξωστρέφειας και του εκσυγχρονισμού του φορέα»*.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Αμίτσης Γ. (2024): *Μελέτη για την ίδρυση και λειτουργία του Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς (αδημοσίευτη)

Αμίτσης Γ. (2024): «Η ορατότητα της ναυτικής απασχόλησης», *The N Society, Η Ναυτεμπορική*, 8.5.2024, <https://www.naftemporiki.gr/afieromata/the-n-society/1656144/i-oratotita-tis-naytikis-apascholis/>

Αμίτσης Γ. (2014): *Το συλλογικό διακύβευμα της ενεργητικής ένταξης των ευπαθών ομάδων - Αναπτυξιακά διδάγματα από την Κοινωνική Ευρώπη, Παπαζήσης, Αθήνα*

Αμίτσης Γ. (επ.) (2023): *Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholis>

Αμίτσης Γ., Ληξουριώτης Γ. και Πετρόγλου Π. (επ.) (2004): **Τα επαγγελματικά συστήματα ασφάλισης και ζητήματα εργατικού δικαίου από την ομαδική ιδιωτική ασφάλιση**, Α.Ν. Σάκκουλας, 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

Ελληνική Δημοκρατία (2021): «Ελλάδα 2.0», Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, Αθήνα, <https://greece20.gov.gr/to-plires-sxedio/>

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2023): *Απογραφή Πλοίων και Πληρωμάτων της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2022, Δελτίο Τύπου της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2023*, Αθήνα <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA12/>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2022): *Ετήσια Έκθεση 2021-2022*, Πειραιάς, <https://ugs.gr/media/13738/annual-report-21-22.pdf>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2023): *Ετήσια Έκθεση 2022-2023*, Πειραιάς, [annual-report-22-23.pdf](https://ugs.gr/media/13738/annual-report-22-23.pdf) (ugs.gr)

Ζερδελής Δ. και Γούλας Δ. (2022): *Επίτομο Εργατικό Δίκαιο*, Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Θεοδωράτος Δ. (2024): «Προοπτικές και προκλήσεις της επιβατηγού ναυτιλίας για το 2024», *Ναυτικά Χρονικά*, Isalos.net., <https://seen.org.gr/el/m-enimerosi/arthra-melon>

Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ. και Τσαμουργκέλης Γ. (2008): *Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα - Στρατηγικές Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού*, Gutenberg, Αθήνα

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*, Αθήνα, http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_01012013_REP_GR.pdf

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (2023): *Η Συμβολή της Ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Προοπτικές και Προκλήσεις*, Αθήνα, http://iobe.gr/research_dtl.asp?RID=301

Κουτσολάμπρος Α. (2020): *Η Ασφάλιση στον e-ΕΦΚΑ*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Μπεντενιώτης Μ. (2001): *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Η ιστορική διαδρομή - Η κρίση - Η προοπτική*, J & J ΕΛΛΑΣ, Πειραιάς

Ναυτικά Χρονικά (2018): **Σύζυγος, μητέρα, θυγατέρα - Ο ρόλος της γυναίκας στο ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα**, Ειδική Έκδοση, Gratia Εκδοτική, <https://eshop.naftikachronika.gr/product/syzygos-mitera-thygatera-o-rolos-tis-gynaikas-sto-elliniko-naftiliako-thavma/>

Πάλλης Α. (2011): *Επιλέγω ναυτιλία - Νέοι στις ναυτικές και ναυτιλιακές σπουδές*, Gutenberg, Αθήνα

Παπαδημητρίου Κ. (2021): *Ατομικό Εργατικό Δίκαιο*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Παππάς Χ. και Γεωργούλης Κ. (2020): «Νέοι και Νέες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση», *Ναυτικά Χρονικά*, 229, Isalos.net., <https://www.naftikachronika.gr/wp-content/mag/04.2020/mobile/index.html#p=1>

Πατέρας Γ. (2024): «[Η βιωσιμότητα θέλει βιώσιμες και όχι ανέφικτες προτάσεις](https://www.protothema.gr/economy/article/1487588/dr-giorgos-pateras-i-viosimotita-thelei-viosimes-kai-ohi-anefiktes-protaseis/)», *Πρώτο Θέμα*, 7.4.2024, <https://www.protothema.gr/economy/article/1487588/dr-giorgos-pateras-i-viosimotita-thelei-viosimes-kai-ohi-anefiktes-protaseis/>

Στεργίου Α. (2005): *Αυτοαπασχολούμενος και μισθωτός στην κοινωνική ασφάλιση*, Σάκκουλας, Θεσσαλονίκη

Στεργίου Α. (2022): *Δίκαιο Κοινωνικής Ασφάλισης*, Σάκκουλας, Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Στουρνάρας Γ. (2023): «Πρόλογος», σε Γ. Αμίτσης (επ.), *Έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για τη Ναυτική Απασχόληση*, Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, Πειραιάς, 2023, <https://www.nat.gr/ektheseis-naftikis-apascholisis>

Τράπεζα της Ελλάδος (2023): *Ενδιάμεση Έκθεση για τη Νομισματική Πολιτική 2023*, Αθήνα, <https://hba.gr/News/Details/2496>

Τραυλού Μ. (2024): «Θωρακίστε την σταθερά που ενώνει τον πλανήτη: τη ναυτιλία», Εισαγωγική Ομιλία στο Οικονομικό Φόρουμ των Δελφών, 10.4.2024, <https://www.ugs.gr/gr/press-releases/2024/press-release-20240410/>

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/>

Τσικαλάκης Μ. (2024): «Μέλημα μας η βιωσιμότητα και η συνέχιση του ναυτικού επαγγέλματος», *Ναυτικά Χρονικά*, 266, Isalos.net., 15.2.2024, <https://www.isalos.net/2024/02/kapt-e-tsikalakis-melima-mas-i-vios-imotita-kai-i-synechisi-tou-naftikou-epangelmatos/>

Τσιμουρή Γ. (2021): *Εμείς οι ναυτικοί, μπαρκαρισμένοι και ξέμπαρκοι - Μια ανθρωπολογική προσέγγιση*, Εκδόσεις Da Vinci, Αθήνα, [Εκδόσεις Da Vinci](#)

Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων (2022): *Εθνική Στρατηγική για τις Ενεργητικές Πολιτικές Απασχόλησης*, Αθήνα, <https://ypergasias.gov.gr/apascholisi/ethniki-stratigiki-gia-tis-energitikes-politikes-apascholisis/>

Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων (2022): *Εθνική Στρατηγική για την Απασχόληση των Νέων*, Αθήνα, <https://ypergasias.gov.gr/apascholisi/ethniki-stratigiki-gia-tin-apascholisi-ton-neon/>

Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης (2023): *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2024*, Αθήνα, <https://gsco.gov.gr/esd/>

Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης (2023): *Εθνική Στρατηγική για την Αναβάθμιση των Δεξιοτήτων του Εργατικού Δυναμικού και τη Διασύνδεση του με την Αγορά Εργασίας*, ΔΥΠΑ, Αθήνα, <https://www.dypa.gov.gr/nationalskillsstrategy>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (2021): *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2022*, Πειραιάς, https://www.ynanp.gr/static/docs/sxedio_drashs.2022.d63bf3415a6e.pdf

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (2022): *Ετήσιο Σχέδιο*

Δράσης 2023, Πειραιάς, <https://gsco.gov.gr/esd/>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (2023): *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2024*, Πειραιάς, <https://gsco.gov.gr/esd/>

Ξενόγλωσση

Acomi, N. and Acomi, O. (2016): "Diversification of seafarers' employability paths", *European proceedings of social and behavioural sciences, 15th World lumen congress*, 12-17 April 2016, Lasi, Future academy. London, σελ. 21-27, <https://doi.org/10.15405/epsbs.2016.09.4>

Allied Market Research (2023): *Maritime Digitization Market Research, 2031*, Delaware, <https://www.alliedmarketresearch.com/maritime-digitization-market-A47395>

Arnesen, F. and Bekkedal, T. (2019): *Fair wage and working conditions within the European Maritime Space*, Scandinavian Institute of Maritime Law, Centre for European Law, University of Oslo, <https://www.jus.uio.no/nifs/english/research/publications/articles/10-21-maritime-space.html>

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)

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>

Carballo Piñeiro, L. (2015): *International Maritime Labour Law*, Springer, Heidelberg, <https://www.worldcat.org/title/international-maritime-labour-law/oclc/981538075>

Carballo Piñeiro, L. (2020): "Implementation challenges for seafarers' social security protection - The case of the European Union", *Inter-*

national Social Security Review, 73(4): 3-24, <https://doi.org/10.1111/issr.12248>

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>

Clayon, G. (2022): *The human resources challenge facing every maritime business*, Lloyd's List, London, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1139536/The-human-resources-challenge-facing-every-maritime-business>

DNV and the Singapore Maritime Foundation (2023): *The future of seafarers 2030 - A decade of transformation*, Oslo, <https://www.dnv.com/Publications/the-future-of-seafarers-2030-a-decade-of-transformation-244159>

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>

Drewry Shipping Consultants (2023): *Manning Annual Review and Forecast 2023/2024*, London, <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/maritime-research-products/manning-annual-review-and-forecast-202324>

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 and European Community Shipowners' Associations, <https://www.etf-europe.org/resource/map-mar>

European Community Shipowners' Association (2019): *An EU Maritime Growth Plan for Sustainable Maritime Jobs, Growth and Competitiveness*, Brussels, <https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/ECSA%20-%20EU%20Maritime%20Growth%20Plan%20-%20WEB%20VERSION%20-%20final.pdf>

Europe Jacques Delors and the Oceano Azul Foundation (2024): **Manifesto for a European Ocean Pact**, Brussels, [Zh1K5DjCgu4jz1C TheManifestoforaEuropeanOceanPact.pdf \(prismic.io\)](https://www.prismic.io/asset/Zh1K5DjCgu4jz1C-TheManifestoforaEuropeanOceanPact.pdf)

European Transport Workers' Federation (2019): *A European Maritime Space for Socially Sustainable Shipping*, Brussels, https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2019/11/FairShippingConceptNoteFinal_All.pdf

European Transport Workers Federation and European Community Shipowners' Associations (2022): *Investigating the increased use of digitalization on board and possible benefits - Improvements to ship-board safety and welfare*, Final Report for the Project WESS (Working Environment in the Shipping Sector), Brussels, <https://www.ecsa.eu/WESS>

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*, Sea-

farers' Rights International, London, <https://seafarersrights.org/sri-resources/publications/seafarers-rights-book/>

Hamburg School of Business Administration (2018): *Seafarers and digital disruption - The effect of autonomous ships on the work at sea, the role of seafarers in the shipping industry*, Hamburg, <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/08/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption-min.pdf>

International Chamber of Shipping (2020): *Maritime Diversity and Inclusion Charter*, London, <https://www.ics-shipping.org/supporting-ship-ping/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 (2023): *The ICS Diversity and Inclusion Toolkit for Shipping*, London, <https://www.ics-shipping.org/publications/single-product.php?id=60>

International Chamber of Shipping (2024): *Industry Principles for Establishing Effective Measures to Combat and Eliminate Harassment and Bullying in the Maritime Sector*, London, <https://www.ics-shipping.org/resource/industry-principles-for-establishing-effective-measures-to-combat-and-eliminate-harassment-and-bullying-in-the-maritime-sector/>

International Chamber of Shipping & Women's International Shipping and Trading Association (2021): *Women in Maritime Survey Report*, London, <https://wistainternational.com/our-work/women-in-maritime-imo-wista-international-survey-2021/>

International Transport Forum (2018): *The Impact of Alliances in Container Shipping, Case-Specific Policy Analysis*, OECD Publishing, Paris, <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>

International Transport Forum (2021): *Container Port Automation - impacts and Implications*, ITF Policy Papers No. 96, OECD Publishing, Paris, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/container-port-automation.pdf>

International Transport Forum (2023): *ITF Transport Outlook 2023*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/b6cc9ad5-en>

International Transport Workers' Federation (2023): *Opportunities for seafarers and national maritime policies - Navigating beyond chaos of the pandemic*, London, <https://www.itfglobal.org/en/resources/opportunities-seafarers-and-national-maritime-policies-navigating-beyond-chaos-pandemic>

Kaspersen, R. A. et al. (2022): *Insights into seafarer training and skills needed to support decarbonized shipping industry*, DNV, Oslo, <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/resources/partnership-publications/insights-into-seafarer-training-and-skills-needed-to-support-a-decarbonized-shipping-industry/>

[Katsounis, I., Gavalas, D., Lekakou, M. and Christakis, G. \(2023\): "Anchored Ambitions - Investigating the Enduring Attractiveness of Seafaring in Greece", *Multidisciplinary Scientific Journal of Maritime Research*, 37\(2\): 186 - 198, <https://doi.org/10.31217/p.37.2.2>](#)

Kazantsev S. (2023): *Just transition career planning for seafarers - Challenges and opportunities for sustainable shipping*, World Maritime University Dissertations, Malmo, https://commons.wmu.se/all_dissertations

Lušić, Z., Bakota, M., Čorić, M. and Skoko, I. (2019): "Seafarer market - Challenges for the future", *Transactions on Maritime Science*, 8(1): 62-74, <https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/239/243>

National Infrastructure Commission (2018): *Future of freight*, London,

<https://nic.org.uk/app/uploads/Future-of-Freight-Interim-Report-2.pdf>

Noronha, M., Chow, M., Sharma, A. and Koehring, M. (2023): *Global maritime trends 2050*, Economist Impact, London, https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2023/09/LR-Global-Maritime-Trends-2050_2023_09.pdf

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

Pike, K. and Terpilowsk, S. (2022): *Enhance participation of women in European shipping - The opportunity to increase gender balance in the EU maritime sector*, Report for the Project WESS (Working Environment in the Shipping Sector), European Transport Workers Federation and European Community Shipowners' Associations, Brussels, <https://www.ecsa.eu/WESS>

ReportLinker (2023): *Maritime Market Overview in Greece 2023-2027*, Lyon, https://www.reportlinker.com/market-report/Maritime/664575/Maritime?term=maritime%20industry&matchtype=b&loc_interest=&loc_physical=9061582&utm_group=standard&utm_term=maritime%20industry&utm_campaign=ppc&utm_source=google_ads&utm_medium=paid_ads&utm_content=transactionnel-1&gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw2uiwBhCXARIsACMvIU0Fsc7yojnZXsK-Sprf7iTHP-d5cfui_S8dNoySFEprBQP3L2xKfyu0aAikGEALw_wcB

Schröder-Hinrichs, J. et al. (2019): *Transport 2040: Automation, Technology, Employment - The Future*, World Maritime University and International Transport Workers' Federation, Malmö, https://commons.wmu.se/lib_reports/58/

Selkou, E. and Roe, M. (2022): *Globalisation, policy and shipping - Fordism, post-Fordism and the European Union maritime sector*, Second Edition, Edward Elgar, <https://doi.org/10.4337/9781803920245>

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/>

Sustainable Shipping Initiative and the Institute for Human Rights and Business (2022): *Delivering on seafarers' rights - 2022 Progress Report*, London, <https://www.sustainableshipping.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, [10.1007/s13437-021-00252-0](https://doi.org/10.1007/s13437-021-00252-0), [Revisiting the shortage of seafarer officers: a new approach to analysing statistical data - PMC \(nih.gov\)](https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8611111/)

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#>

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/wp-content/uploads/2022/07/The-Mission-to-Seafarers-Women-Seafarers-Report-2022.pdf) ([missiontoseafarers.org](https://www.missiontoseafarers.org))

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>

UN Conference on Trade and Development (2023): *Review of Maritime Transport 2023*, UNCTAD, New York and Geneva, <https://unctad.org/meeting/launch-review-maritime-transport-2023>

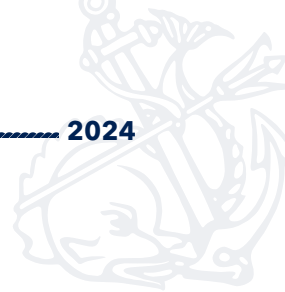
United Nations Global Compact (2022): *Mapping a Maritime Just Transition for Seafarers*, <https://www.ics-shipping.org/>

wp-content/uploads/2022/11/Position-Paper-Mapping-a-Maritime-Just-Transition-for-Seafarers-%E2%80%93-Maritime-Just-Transition-Task-Force-2022-OFFICIAL.pdf

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/>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.

ΠΗΓΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

A. Κανονισμοί

Κανονισμός (ΕΚ) 883/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για το συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας, [Κωδικοποιημένο ΚΕΙΜΕΝΟ: 32004R0883 - EL - 01.01.2014 \(europa.eu\)](#)

Κανονισμός (ΕΕ) 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013 για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02013R1257-20180704>

Κανονισμός (ΕΚ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1805>

B. Οδηγίες

Οδηγία 1989/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989 σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία, [Κωδικοποιημένο ΚΕΙΜΕΝΟ: 31989L0391 – EL – 11.12.2008 \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 1992/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 1992 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, [EUR-Lex - 31992L0029 - EL \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 1994/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο

εκπαίδευσης των ναυτικών, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31994L0058>

Οδηγία 1999/95/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες, [EUR-Lex - 31999L0095 - EL \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 1999/63/EK του Συμβουλίου της 21ης Ιουνίου 1999 σχετικά με τη Συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSC) και η Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST), [EUR-Lex - 31999L0063 - EL \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (αναδιατύπωση), [L 2008323EL.01003301.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2009/13/EK του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2009 για την εφαρμογή της Συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSC) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της Οδηγίας 1999/63/EK, [L 2009124EL.01003001.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2012/35/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, [L 2012343EL.01007801.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2013/38/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, [L 2013218EL.01000101.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2013/54/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2013 σχετικά με ορισμένες

υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, [L_2013329EL.01000101.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία 2015/1794/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2015 που τροποποιεί τις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ και 2002/14/ΕΚ και τις οδηγίες του Συμβουλίου 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ όσον αφορά τους ναυτικούς, [L_2015263EL.01000101.xml \(europa.eu\)](#)

Οδηγία (ΕΕ) 2019/1159 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και την κατάργηση της Οδηγίας 2005/45/ΕΚ σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη μέλη, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2019.188.01.0094.01.ELL&toc=OJ%3AL%3A2019%3A188%3AFULL>

Οδηγία (ΕΕ) 2022/993 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2022 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022L0993#d1e32-87-1>

Γ. Συστάσεις

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2023): Σύσταση της 29^{ης} Νοεμβρίου 2023 σχετικά με τα μέσα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αυτοματοποίησης και της ψηφιοποίησης στο εργατικό δυναμικό των μεταφορών [C(2023) 8067], https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400236

Δ. Ανακοινώσεις

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)188/6.4.2011, [Microsoft Word - DGtren-PE-COM_2011_188-seafarers_EL ACTE.doc \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ACTE/doc/europa.eu/COM_2011_188-seafarers_EL_ACTE.doc)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013): Ανακοίνωση «Πλαίσιο Ποιότητας της ΕΕ για την πρόβλεψη της αλλαγής και την αναδιάρθρωση» [COM(2013) 882], <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM:2013:0882:FIN>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020): Ανακοίνωση «Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα», COM(2020)274/1.7.2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0274>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2020): Ανακοίνωση «Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα - Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», COM(2020)789/9.12.2020, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

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 Επιτροπή (2021): Ανακοίνωση «Σχέδιο Δράσης για τον Ευρωπαϊκό Πυλώνα Κοινωνικών Δικαιωμάτων», COM (2021)102/4.3.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=COM:2021:102:FIN>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2021): Ανακοίνωση «Μια νέα προσέγγιση για Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία στην ΕΕ - Μετασχηματισμός της Γαλάζιας Οικονομίας της ΕΕ για ένα βιώσιμο μέλλον», COM(2021) 240/17.5.2021, <https://eur-lex.europa.eu/le->

[gal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0240](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0240)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2023): Ανακοίνωση «Ασφάλεια στη θάλασσα - Στο επίκεντρο μιας καθαρής και σύγχρονης ναυτιλίας», COM(2023) 268/1.6.2023, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0268>

ΕΚΘΕΣΕΙΣ - ΜΕΛΕΤΕΣ

Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. et al. (2022): *The EU blue economy report 2022*, Joint Research Centre / Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, European Commission, Publications Office of the European Union, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>

Addamo, A., Calvo Santos, A., Carvalho, N. et al. (2021): *The EU blue economy report 2021*, Joint Research Centre / Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, European Commission, Publications Office of the European Union, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/8217>

Borriello, A., Calvo Santos, A., Ghiani, M. et al. (2022): *The EU blue economy report 2022*, Joint Research Centre / Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, European Commission, Publications Office of the European Union, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/7151>

Broughton, A. et al. (2024): *Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market*, Research for the TRAN Committee, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2024\)747266](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2024)747266)

European Commission (2019): *EU transport research & innovation status assessment report - An overview based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System (TRIMIS) database*, Joint Research Centre, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/525582>

European Commission (2019): *Report of the high-level expert group on the impact of the digital transformation on EU labour markets*, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2759/586795>

European Commission (2019): *The impact of Ten-T completion on growth, jobs and the environment - Methodology and results*, Final report, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/374574>

European Commission (2019): *AI, the future of work? - Work of the future! - On how artificial intelligence, robotics and automation are transforming jobs and the economy in Europe*, European Political Strategy Centre, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2872/913422>

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, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/49520>

European Commission (2021): *Study on the social dimension of the transition to automation and digitalisation in transport, focusing on the labour force - Final report*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/95224>

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 (2021): *Evaluation of the White Paper 'Roadmap to a Single European Transport Area - towards a competitive and resource efficient transport system' - Final report. Annex C, Stakeholder consultation report*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/339017>

European Commission (2022): *Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers - Final report*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/>

[doi/10.2832/482141](https://doi.org/10.2832/482141)

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

European Commission (2023): *Study to assess the impacts of the COVID-19 pandemic and other topical developments on connectivity and competition in the single market for transport - Final report*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/82085>

European Commission (2023): *Stakeholder conference on means to mitigate the impact of the transition to automation and digitalisation on the transport workforce - Conference report*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/532110>

European Commission (2023): *Industry 5.0 and the future of work - Making Europe the centre of gravity for future good-quality jobs*, Directorate-General for Mobility and Transport, Publications Office of the European Union, Luxembourg, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/685878>

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>

EUROSTAT (2024): *Maritime Transport Statistics*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods / <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

European Parliament (2022): *Russia's war on Ukraine - Implications for EU transport*, European Parliament Research Service, Brussels, <https://epthinktank.eu/2022/03/14/russias-war-on-ukraine-implications-for-eu-transport>

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>



N.A.T.

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

Στοιχεία Επικοινωνίας



Εθ. Αντιστάσεως 1 · 18531 · Πειραιάς



210 4149 541



plirofories@nat.gr

