

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ

ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Παπακαλός Βασίλειος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης
στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Οκτώβριος 2010

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

«Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες σχήματα και εικόνες) του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ, του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν, οι:

- Καθηγητής Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων).
- Καθηγητής Γκιζιάκης Κωνσταντίνος.
- Αναπληρωτής Καθηγητής Θεοδωρόπουλος Σωτήριος.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία με θέμα **“Το πρόβλημα του Ν.Α.Τ.. Οι οικονομικές αιτίες της δυσμενούς θέσης του και οι πολιτικές βελτίωσης της υπάρχουσας κατάστασης”**, εκπονήθηκε ύστερα από πρόταση του Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά κυρίου Θεόδωρου Πελαγίδη.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος για εμάς προσωπικά ήταν μια ευκαιρία να αναδείξουμε το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Ελληνική ναυτιλία, κυρίως, οι Έλληνες ναυτικοί και έγινε πρωτίστως για συναισθηματικούς λόγους, εξαιτίας της οικογενειακής παράδοσης στον ναυτικό κλάδο. Ο κυριότερος λοιπόν λόγος της επιλογής του συγκεκριμένου θέματος ήταν προσωπικός. Πέραν αυτού η προσωπική μας άποψη, ότι η προσωπική επαγγελματική ενασχόληση με τον κλάδο της ναυτιλίας απαιτεί και τη γνώση θεμάτων που αφορούν στην κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών ειδικά στην Ελλάδα, όπου εξαιτίας της προβληματικής κατάστασης του Ν.Α.Τ. υπάρχουν συνέπειες γενικότερα στη ναυτιλία, μας οδήγησαν στην απόφαση για την εκπόνηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας. Ακόμη το νέο Ασφαλιστικό, το οποίο μάλιστα ψηφίστηκε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της Διπλωματικής Εργασίας, ήταν ένα επιπλέον κίνητρο για την ενασχόληση με το συγκεκριμένο θέμα.

Όσον αφορά στη διαδικασία εκπόνησης, δεν αντιμετωπίσαμε ιδιαίτερες δυσκολίες προκειμένου να βρούμε πληροφορίες για το γενικό μέρος όπου παρουσιάζονται η παρούσα κατάσταση των Ασφαλιστικών Ταμείων και οι παράγοντες που τα επιβαρύνουν. Για το βασικό μέρος όμως υπήρξαν δυσκολίες διότι δεν υπάρχουν επίσημες μελέτες και πολλά στοιχεία για το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Χρειάστηκαν πολλές ώρες για την αναζήτηση επιστημονικών μελετών και άρθρων στο διαδίκτυο, πολλές προσπάθειες για αναζήτηση βιβλίων που αφορούν στο Ν.Α.Τ. διότι δεν υπάρχουν πολλά βιβλία που να αφορούν στο Ν.Α.Τ. εκτός από δυο (του κυρίου Μπεντενιώτη και του κυρίου Χαλκιά). Επίσης έγιναν επισκέψεις στο ίδιο το Ταμείο προκειμένου να αντλήσουμε πληροφορίες και στατιστικά στοιχεία απαραίτητα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία λοιπόν θα γίνει μια παρουσίαση των παραγόντων που επηρεάζουν τα Ασφαλιστικά Ταμεία. Έπειτα, αφού αναφερθούν τα γενικά στοιχεία του Ταμείου θα γίνει μια ιστορική αναδρομή, η οποία ουσιαστικά θα αποδείξει ότι το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. είναι διαχρονικό και προέρχεται από λάθη του κράτους κατά τη διαχείριση των πόρων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και στον τρόπο εφαρμογής της κοινωνικής πολιτικής και γενικότερα στη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής (σε επιμέρους τομείς της Ναυτιλιακής Πολιτικής).

Στη συνέχεια, αφού παρουσιάσουμε και αναλύσουμε τα αίτια που οδήγησαν το Ταμείο στη σημερινή δύσκολη θέση, θα επιδιώξουμε να προτείνουμε λύσεις για την βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης. Τέλος, θα παρουσιάσουμε τα συμπεράσματα όπως αυτά προέκυψαν από τη συγκεκριμένη μελέτη.

Ολοκληρώνοντας τον πρόλογο της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας θα ήθελα προσωπικά να ευχαριστήσω:

- Τα μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:
- **Τον Επιβλέποντα Καθηγητή κύριο Θεόδωρο Πελαγίδα** για την εμπιστοσύνη που επέδειξε προς εμένα αναθέτοντας μου το συγκεκριμένο θέμα, αλλά και για την καθοδήγηση και τις πολύτιμες συμβουλές του.
- **Τον Καθηγητή κύριο Γκιζιάκη Κωνσταντίνο** για την καθοδήγηση, τις επιστημονικές και σχεδόν πατρικές συμβουλές του, για το βιβλίο το οποίο μου δάνεισε και την βοήθειά του προκειμένου να λάβω έγκριση από το Ν.Α.Τ. για τη λήψη στοιχείων απαραίτητων για την εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας .
- **Τον Αναπληρωτή Καθηγητή κύριο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο** για τις χρήσιμες παρατηρήσεις και συμβουλές του.
- **Τον Πρόεδρο του Ν.Α.Τ. κύριο Μαρούλη Αυγουστίνο** για την έγκριση του προκειμένου να συλλέξω στοιχεία από το Ταμείο.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- Τον κύριο Παπαδημητρίου Βασίλειο (υπάλληλο Διεύθυνσης Αναλογιστικών Μελετών, Στατιστικής και Παραγωγικότητας Ν.Α.Τ.), τον οποίο ευχαριστώ εκ βάθους καρδιάς για τις πολύτιμες πληροφορίες, τα στατιστικά στοιχεία και τις συμβουλές που μου έδωσε. Χωρίς τη βοήθειά του η εκπόνηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας θα ήταν δύσκολη.
- Τον Βουλευτή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κύριο Μανώλη Μπεντενιώτη για την προσφορά του βιβλίου του, το οποίο με διαφώτισε πλήρως και με βοήθησε στην εκπόνηση της Διπλωματικής Εργασίας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συγγραφείς των βιβλίων, των μελετών και των άρθρων που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα Διπλωματική Εργασία. Χωρίς την ύπαρξη των συγκεκριμένων βιβλίων, μελετών και άρθρων δεν θα επιτυγχανόταν η εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας.

Παπακαλός Βασίλειος

(ΜΠΣ στην Ναυτιλία, 8^{ος} Κύκλος, 2008-2010)

*ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ
ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.*

Η παρακάτω Διπλωματική Εργασία αφιερώνεται στους γονείς μου, στον αδελφό μου, στον Θείο μου Στέλιο Ξηράκη και σε όλους τους Έλληνες ναυτικούς και τις οικογένειες τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	xι
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	xiv
ABSTRACT.....	xv

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ. 1 – 4
---------------	------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΤΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ.....	σελ. 5 - 37
---	--------------------

2.1 Η Υπάρχουσα Κατάσταση των Ασφαλιστικών Ταμείων.....	5
2.2 Οικονομικές Αιτίες.....	11
2.2.1 Το Συνταξιοδοτικό Σύστημα.....	12
2.2.2 Δαπάνες για Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη.....	13
2.2.3 Συνένωση Ταμείων.....	16
2.2.4 Εισφοροδιαφυγή.....	19
2.2.5 Επίπεδο Απασχόλησης.....	20
2.3 Γήρανση Πληθυσμού.....	23

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

2.3.1 Η Εξέλιξη του Πληθυσμού μέσω των Δημογραφικών Πυραμίδων.....	25
2.3.2 Η Δυσαναλογία μεταξύ Ασφαλισμένων και Συνταξιούχων.....	30
2.4 Ανασφάλιστη Εργασία.....	35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ Ν.Α.Τ., Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ..... σελ. 38 - 62

3.1 Το Ν.Α.Τ. (Γενικά Στοιχεία).....	38
3.1.1 Διοικητική Διάθρωση.....	40
3.1.2 Υποχρέωση Ασφάλισης.....	42
3.1.3 Πόροι – Εισφορές.....	44
3.1.4 Συντάξεις – Παροχές.....	45
3.1.5 Ο Οίκος Ναύτου.....	46
3.2 Η Εξέλιξη του Ν.Α.Τ. (Ιστορική Αναδρομή).....	48
3.2.1 Η Πορεία του Ν.Α.Τ. από το 1861 έως το 1961.....	50
3.2.2 Το Ν.Α.Τ. μετά το 1961 έως και σήμερα.....	55
3.3 Το Πρόβλημα του Ν.Α.Τ.	58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.
..... σελ. 63 - 80**

4.1 Η Κοινωνική Πολιτική με τον Τρόπο που Εφαρμόστηκε.....	63
4.1.1 Οι Νομοθετικές Ρυθμίσεις που Ζημίωσαν οικονομικά το Ν.Α.Τ.	65

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

4.1.2 Η Διαδοχική Ασφάλιση.....	69
4.1.3 Οι Δυο Αναλογιστικές Μελέτες που αγνοήθηκαν.....	70
4.2 Η Διαχείριση και η Δραχμοποίηση των Αποθεματικών του Ν.Α.Τ.....	72
4.3 Η Σχέση μεταξύ Ασφαλισμένων και Συνταξιούχων Ναυτικών.....	75

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. σελ. 81 – 98

5.1 Εκσυγχρονισμός του Ν.Α.Τ. και Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας.....	81
5.1.1 Εκσυγχρονισμός του Ν.Α.Τ.	81
5.1.2 Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας.....	83
5.2 Βελτίωση Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	89
5.2.1 Βελτίωση Ναυτικού Επαγγέλματος.....	90
5.2.2 Ενίσχυση Ελληνικής σημαίας.....	93
5.3 Βελτίωση του Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης των Ναυτικών.....	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... σελ. 99 – 103

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ..... σελ. 104 – 108

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ..... σελ. 109 – 150

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Τέσσερις Φάσεις του Ασφαλιστικού 1978-2000 **σελ.6**

Πίνακας 2: Εξέλιξη Δαπανών για Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη **σελ.15**

Πίνακας 3: Τα νέα μεγάλα Ταμεία (Ν.3655/2008) **σελ.16**

Πίνακας 4: Οικονομικό Ποσοστό Εξάρτησης 1980-2000 **σελ. 21**

Πίνακας 5: Σχέση Συνταξιούχων – Ασφαλισμένων 1984-2004 για την Κύρια Σύνταξη
σελ. 31

Πίνακας 6: Δημογραφικές Προβολές ΙΚΑ-ΕΤΑΜ 2005-2055 **σελ.33**

Πίνακας 7: Προϋπολογισμός Ν.Α.Τ. Έσοδα και Έξοδα Ν.Α.Τ. και Κρατικές
Επιχορηγήσεις 2000-2009 **σελ.59**

Πίνακας 8: Αναλογία Ασφαλισμένων – Συνταξιούχων Ν.Α.Τ. ανά πενταετία 1975-
2008 **σελ.75**

Πίνακας 9: Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε πλοία ελληνικών συμφερόντων τα
οποία είναι συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. 1978-2008 ανά διετία **σελ.77**

Πίνακας 10: Ελληνόκτητα πλοία και πλοία με Ελληνική σημαία 1988-2008 (άνω των
100gt ανά πενταετία) **σελ.79**

Πίνακας 11: Ακίνητη Περιουσία Ν.Α.Τ. **σελ.83**

Πίνακας 12: Εξέλιξη του αριθμού των συνταξιούχων του Ν.Α.Τ., των εργαζομένων
Ελλήνων ναυτικών και των ασφαλισμένων Ελλήνων ναυτικών **σελ.113**

Πίνακας 13: Εξέλιξη των Συνταξιούχων ναυτικών του Ν.Α.Τ. ανά κατηγορία και η αντίστοιχη μέση σύνταξη τους **σελ.116**

Πίνακας 14: Εξέλιξη κατώτατου και ανώτατου ορίου των συντάξεων και μέση σύνταξη κατ' έτος 1975-2010 **σελ.123**

Πίνακας 15: Εξέλιξη ανά κατηγορία των για πρώτη φορά απονεμηθεισών συντάξεων από το Ν.Α.Τ. κατά τα έτη 1996-2008 **σελ.130**

Πίνακας 16: Εξέλιξη Ελληνόκτητου στόλου Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία άνω των 1.000 κοχ) 1988-2008 **σελ.132**

Πίνακας 17: Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κοχ (εκατ. κοχ) 2000-2009 **σελ.133**

Πίνακας 18: Ενεργά πλοία με Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. 1962-2009 **σελ.135**

Πίνακας 19: Εκτιμώμενο έλλειμμα του Ελληνικού Συνταξιοδοτικού Συστήματος 2008-2060 με το ισχύον σύστημα (status quo) **σελ.144**

Πίνακας 20: Εξέλιξη σχέσης Συνταξιούχων προς Ασφαλισμένους ανά κατηγορία 1974-2009 **σελ.147**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Εξέλιξη Πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων 1990 **σελ.26**

Σχήμα 2: Εξέλιξη Πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων 2010-2040 **σελ.27**

Σχήμα 3: Εξέλιξη Πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων 2050 **σελ.28**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα Ν.Α.Τ. **σελ.41**

Διάγραμμα 2: Οργανόγραμμα Οίκου του Ναύτου **σελ.47**

Διάγραμμα 3: Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί (εξέλιξη) σε πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. (1978-2008 ανά διετία) **σελ.139**

Διάγραμμα 4: Εξέλιξη σχέσης Συνταξιούχων προς Ασφαλισμένους ανά κατηγορία (1974 – 2009) **σελ.150**

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ/1861) **σελ.109**

Εικόνα 2: Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ/1861) **σελ.110**

Εικόνα 3: Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ/1861) **σελ.111**

Εικόνα 4: Δίπλωμα Σύνταξης 1873 **σελ.112**

Εικόνα 5: Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Γλάδστωνος 2 και Πατησίων **σελ.140**

Εικόνα 6: Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Ζαλοκώστα 7 **σελ.141**

Εικόνα 7: Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Ομήρου 19 και Ακαδημίας **σελ.142**

Εικόνα 8: Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Πατησίων 61 **σελ.143**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία διερευνά και αναλύει το ασφαλιστικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο μοναδικός φορέας κοινωνικής ασφάλισης των Ελλήνων ναυτικών, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.).

Μετά την παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης των Ασφαλιστικών Ταμείων στην Ελλάδα και των κυρίων παραγόντων που τα επιβαρύνουν, θα παρουσιαστεί και θα αναλυθεί η σημερινή προβληματική κατάσταση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Όπως προκύπτει από την πραγματοποιηθείσα μελέτη, οφείλεται στις λανθασμένες επιλογές της Πολιτείας από την ίδρυση σχεδόν του Ταμείου στην Κοινωνική Πολιτική, στη διαχείριση των πόρων και στη ναυτιλιακή πολιτική.

Τέλος θα παρουσιαστούν οι πολιτικές (λύσεις) εκείνες οι οποίες κατά τη γνώμη μας θα μπορούσαν να βγάλουν το Ν.Α.Τ. από το σημερινό αδιέξοδο λαμβάνοντας υπόψη και το νέο Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο, το οποίο ψηφίστηκε πρόσφατα (τον Ιούλιο του 2010) .

Λέξεις Κλειδιά: Κοινωνική Ασφάλιση, Κοινωνική Ασφάλιση – Ελλάδα, Ναυτιλία, Ν.Α.Τ.

ABSTRACT

This paper investigates and analyzes the insurance problem faced by the sole institution of social security of the Greek seamen, the Navy Pension Fund (N.A.T.).

After the presentation of the current situation of the Greek insurance funds and the main economic reasons that affect them, we will present and analyze the current problematic situation of the Navy Pension Fund. As stemming from the study, it was caused by the wrong choices of the state, almost from the establishment of the fund, in the social policy of the seafarers, in resource management and in the shipping policy.

Finally, we will present the policies (solutions) that could unclog the fund, taking into account the new insurance draft which was recently passed (On July 2010).

Keywords: Social Insurance, Social Insurance – Greece, Shipping, N.A.T.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία έχει ως αντικείμενο τη μελέτη του προβλήματος του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου με στόχο να δώσει απαντήσεις στο ερώτημα, πως ένα από τα πλουσιότερα Ασφαλιστικά Ταμεία (αν όχι το πλουσιότερο) της Ελλάδος, είναι πλέον στο χείλος του γκρεμού, προσπαθώντας ταυτόχρονα να προτείνει τις λύσεις εκείνες που θα μπορούσαν να εξομαλύνουν τη δύσκολη κατάσταση του Ταμείου.

Το προσωπικό μας ενδιαφέρον για το Ταμείο εξαιτίας προσωπικών λόγων, τους οποίους προαναφέραμε στον πρόλογο, αλλά και η ψήφιση του νέου ασφαλιστικού νομοσχεδίου, το οποίο αλλάζει τα έως τώρα δεδομένα για το Ταμείο,¹ ήταν οι κύριοι λόγοι που μας οδήγησαν στην απόφαση να διερευνήσουμε το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. ύστερα από την πρόταση του Καθηγητή κυρίου Θεόδωρου Πελαγίδη.

Μέσω αυτής της μελέτης μας δίνεται η ευκαιρία να διερευνήσουμε την περίπτωση του Ν.Α.Τ.. Δηλαδή, να μελετήσουμε το πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα το Ν.Α.Τ. και να διερευνήσουμε τα αίτια που το οδήγησαν στη σημερινή δύσκολη κατάσταση. Όπως σε κάθε μελέτη έτσι και στη συγκεκριμένη θα προτείνουμε τις λύσεις εκείνες οι οποίες κατά τη γνώμη μας θα μπορούσαν να βγάλουν από το αδιέξοδο το Ταμείο λαμβάνοντας υπόψη και τα δεδομένα του νέου Ασφαλιστικού Νομοσχεδίου.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας είναι να αναλύσει και να διερευνήσει το Ασφαλιστικό Πρόβλημα που αφορά στο μοναδικό κοινωνικό φορέα ασφάλισης των ελλήνων ναυτικών το πολύπαθο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Αφού γίνει η κατάλληλη παρουσίαση της γενικής κατάστασης, που επικρατεί στα

¹ Το Ν.Α.Τ. θα ενταχθεί στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ σύμφωνα με το νέο νομοσχέδιο. Απομένει η μελέτη από την Αναλογιστική Αρχή για το αν και με ποιόν τρόπο (με ποια μορφή) θα μπορούσε να συγχωνευτεί το Ν.Α.Τ. στο ΙΚΑ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ασφαλιστικά Ταμεία και των αιτιών και των παραγόντων που τα επιβαρύνουν θα επικεντρωθούμε στο Ν.Α.Τ. και στο πρόβλημα που αντιμετωπίζει, διερευνώντας τα αίτια και προτείνοντας τις πολιτικές εκείνες που θα μπορούσαν να βοηθήσουν το Ταμείο ώστε να μπορέσει να βγει από το σημερινό αδιέξοδο.

Στη συγκεκριμένη μελέτη ουσιαστικά θα ασχοληθούμε με το ασφαλιστικό πρόβλημα και το Ν.Α.Τ.. Το πρόβλημα των Ασφαλιστικών Ταμείων στην Ελλάδα είναι ένα ιδιαίτερο πρόβλημα κοινωνικοοικονομικής φύσης και αφορά σε όλες τις κατηγορίες των εργαζομένων και συνταξιούχων και φυσικά στις κυβερνήσεις τα τελευταία τουλάχιστον τριάντα χρόνια. Μέρος του προβλήματος αποτελεί και το Ν.Α.Τ. επηρεάζοντας σε μεγάλο βαθμό και την ελληνική ναυτιλία ειδικότερα το ναυτικό επάγγελμα.

Αρχικά θα αναφέρουμε τους παράγοντες που οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση το σύνολο των Ασφαλιστικών Ταμείων. Με αυτόν τον τρόπο θα έχουμε μια πλήρη εικόνα του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης και των Ασφαλιστικών Ταμείων. Θα διαπιστώσουμε πως επηρεάζονται τα Ασφαλιστικά Ταμεία μέσω της ανάλυσης των οικονομικών αιτιών, της ανασφάλιστης εργασίας και της γήρανσης του πληθυσμού.

Για την παρουσίαση των παραγόντων αυτών χρησιμοποιήθηκε η Αναλογιστική μελέτη του 2001 για το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ και η Ετήσια Έκθεση του 2009 από το Ινστιτούτο Εργασίας της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος (ΙΝΕ-ΓΣΕΕ), τα βιβλία του Καθηγητή κυρίου Πλάτωνα Τήνιου ‘Κοινωνία, οικονομία συντάξεις: Κρυμμένος Θησαυρός;’, ‘Ανάπτυξη με αλληλεγγύη’ το Βιβλίο του Καθηγητή κυρίου Μιλτιάδη Νεκτάριου ‘Ασφαλιστική Μεταρρύθμιση με συναίνεση και διαφάνεια’ και το βιβλίο του Καθηγητή κυρίου Σάββα Ρομπόλη ‘Κοινωνική Ασφάλιση: Η διαρκής κρίση και οι προοπτικές’, καθώς επίσης και στοιχεία από το διαδίκτυο αλλά και άρθρα από εφημερίδες και περιοδικά, πρακτικά από συνέδρια, καθώς και μελέτες του Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Προσωπικού Οργανισμών Κοινωνικής Πολιτικής) του Αναπληρωτή Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Γιώργου Κουτρουμάνη και της έρευνας που πραγματοποίησε ο Καθηγητής κ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Πλάτωνας Τήνιος για το Κ.Ε.Μ.Ε. σε συνεργασία με το Ε.Β.Ε.Α (Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών).

Στο κυρίως μέρος της εργασίας αρχικά θα αναφέρουμε γενικά στοιχεία για το Ν.Α.Τ., τα οποία αντλήσαμε από το ίδιο το Ταμείο, αλλά και από την ιστοσελίδα του. Στη συνέχεια θα γίνει μια όσον το δυνατόν σύντομη ιστορική αναδρομή του Ν.Α.Τ. από την ίδρυση του έως σήμερα χρησιμοποιώντας το βιβλίο του κυρίου Μπεντενιώτη 'Η Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτικών' και θα αναφέρουμε και θα αναλύσουμε το υπάρχον πρόβλημα του Ν.Α.Τ.. Ειδικά με την ιστορική αναδρομή θα παρουσιαστεί η εξέλιξη του Ν.Α.Τ. και θα διαπιστωθεί η διαχρονικότητα του προβλήματος.

Μετά τη διερεύνηση των αιτιών της υπάρχουσας κατάστασης, η οποία όπως διαπιστώσαμε κατά την έρευνα μας ουσιαστικά οφείλεται σε λάθη της Πολιτείας όσον αφορά στην κοινωνική πολιτική, τη διαχείριση των πόρων, και στη ναυτιλιακή πολιτική των τελευταίων ετών, θα παρουσιάσουμε τις λύσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση του Ταμείου αιτιολογώντας τους λόγους που θα πρέπει να εφαρμοστούν. Για το συγκεκριμένο κομμάτι θα χρησιμοποιηθούν στοιχεία από το ίδιο το Ν.Α.Τ., από το βιβλίο του κυρίου Χαλκιά 'Η ναυτιλία από την γέφυρα του Ν.Α.Τ.' καθώς και στοιχεία από το διαδίκτυο.

Τέλος θα παρουσιάσουμε τα συμπεράσματα όπως αυτά προέκυψαν από τη συγκεκριμένη Διπλωματική Εργασία, ενώ στα παραρτήματα θα δημοσιευτούν στατιστικά στοιχεία που αφορούν τόσο στο Ν.Α.Τ. όσο και στα Ασφαλιστικά Ταμεία τα οποία είναι ιδιαιτέρως χρήσιμα και για τον αναγνώστη. Τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στο Ν.Α.Τ. και τα Ταμεία αντλήθηκαν από το ίδιο το Ν.Α.Τ. κατά τη διάρκεια των επισκέψεών μας στο Ν.Α.Τ. αλλά και από τον Κοινωνικό Προϋπολογισμό του 2009 και την Τεχνική Έκθεση της Αναλογιστικής Αρχής για το νέο Ασφαλιστικό.

Το κυρίως μέρος της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας αποτελείται συνολικά από έξι (6) κεφάλαια μαζί με την εισαγωγή δηλαδή το Κεφάλαιο 1 (το παρόν κεφάλαιο). Στον αριθμό αυτό δεν υπολογίζονται τα Παραρτήματα, και οι Βιβλιογραφικές Αναφορές.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Στο Κεφάλαιο 2 παρουσιάζεται η υπάρχουσα κατάσταση των Ασφαλιστικών Ταμείων και οι παράγοντες που τα επιβαρύνουν (οικονομικές αιτίες, ανασφάλιστη εργασία και γήρανση πληθυσμού). Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται γενικά στοιχεία που αφορούν στο Ν.Α.Τ., η εξέλιξή του από το 1861 έως σήμερα και το πρόβλημα που αντιμετωπίζει. Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται και αναλύονται οι οικονομικές αιτίες της δυσμενούς θέσης του Ν.Α.Τ. Στο Κεφάλαιο 5 περιγράφονται οι πολιτικές που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την υπάρχουσα κατάσταση του Ταμείου. Στο Κεφάλαιο 6 παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη συγκεκριμένη Διπλωματική Εργασία Ακολουθούν στο τέλος τα Παραρτήματα τα οποία περιέχουν εκτός των άλλων στατιστικά στοιχεία για το Ν.Α.Τ. και τα Ασφαλιστικά Ταμεία χρήσιμα για την κατανόηση και την εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΤΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ

2.1 Η ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ

Το Ελληνικό Ασφαλιστικό Σύστημα θεμελιώθηκε πριν από 75 έτη. Συγκεκριμένα τον Οκτώβριο του 1934 με την ψήφιση του Νόμου 6298 του 1934. Με το συγκεκριμένο νόμο ιδρύθηκε στη χώρα μας το Ι.Κ.Α. και ουσιαστικά το ασφαλιστικό μας σύστημα απέκτησε τη φιλοσοφία του, την οποία και διατηρεί έως και σήμερα. Η Ελλάδα υπήρξε από τους πρωτοπόρους στην κοινωνική ασφάλιση στην Ευρώπη (για παράδειγμα η ίδρυση του Ν.Α.Τ.), αλλά παρά την πρωτοπορία της στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης το ασφαλιστικό μας σύστημα βρίσκεται διαρκώς σε κρίση και τα Ασφαλιστικά Ταμεία της χώρας τα περισσότερα, αν όχι όλα σήμερα βρίσκονται σε δεινή οικονομική κατάσταση (Τήνιος, Π., 2001).

Κατά τη διάρκεια της συγγραφής της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας, η κυβέρνηση αποφάσισε να ζητήσει και τη συνδρομή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, προκειμένου (σύμφωνα με τα λεγόμενα της Κυβέρνησης) να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες των Ταμείων και να απομακρυνθεί ο κίνδυνος της μη καταβολής των συντάξεων εντός των επόμενων μηνών. Επίσης ψηφίστηκε το νέο Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο το οποίο ευελπιστεί να δώσει τις αναγκαίες λύσεις στο Ασφαλιστικό Πρόβλημα.

Για να φτάσουν έως εδώ τα Ταμεία, στον κίνδυνο δηλαδή της χρεοκοπίας, συνετέλεσαν αρκετοί παράγοντες για τους κυριότερους από τους οποίους θα γίνει αναφορά παρακάτω. Αν θελήσουμε πάντως χρονολογικά να προσδιορίσουμε την ύπαρξη της κρίσης, από πότε δηλαδή το ασφαλιστικό σύστημα ξεκίνησε να βρίσκεται υπό κρίση θα πρέπει να ανατρέξουμε στη δεκαετία του 50 όπου το ασφαλιστικό προσδιόριζε αυτονόητα τη λέξη πρόβλημα (Τήνιος, Π., 2009, σελ.3).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Θα ήταν χρήσιμο πριν αναφερθούμε στην υπάρχουσα κατάσταση των Ασφαλιστικών Ταμείων να δούμε την πορεία του Ασφαλιστικού μέσα από φάσεις από το 1978 έως το 2000 όπως αυτές παρουσιάστηκαν το 2001 στις σελίδες 25 και 26 του βιβλίου του Καθηγητή κυρίου Πλάτωνα Τήνιου ‘Κοινωνία Οικονομία, Συντάξεις: Κρυμμένος Θησαυρός;’.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα οι τέσσερις φάσεις του ασφαλιστικού συστήματος είναι οι ακόλουθες:

Πίνακας 1

Τέσσερις Φάσεις του Ασφαλιστικού: 1978-2000

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
Α: Ωρίμανση του Προβλήματος – Αδυναμία ανάληψης κοινωνικού ρόλου		
1978	Διάβρωση συντάξεων από τον πληθωρισμό από το 1973	ΑΤΑ στις συντάξεις Επέκταση γεωγραφικής κάλυψης
1980/81	Ανησυχία για την οικονομική κατάσταση των ηλικιωμένων	Αύξηση κατωτάτων ορίων και δανεισμός ΙΚΑ, ΝΑΤ από τράπεζες
1983	Ανάγκη για επικουρική κάλυψη, ανάγκη πόρων για να καλύψουν κατώτατα όρια και ελλείμματα	Γενίκευση TEAM (υποχρεωτική επικουρική ασφάλιση για μισθωτούς)

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
Β: Συνειδητοποίηση ανάγκης διαρθρωτικών μέτρων-Απόπειρες χωρίς αποτέλεσμα		
1985	Σταθεροποιητικό πρόγραμμα. Ελλείμματα σε ΙΚΑ και ΝΑΤ	Εξαίρεση συντάξεων από εισοδηματικούς περιορισμούς. Σχεδιασμοί για διαρθρωτικές παρεμβάσεις.
1986	Συσσώρευση πληρωμών τόκων από ΙΚΑ προς τράπεζες	Επιχορήγηση ΙΚΑ από Κρατικό Προϋπολογισμό για τους τόκους
1987	Συνέχιση ελλειμμάτων	Μεταρρύθμιση ματαιώνεται. Επιτροπή Γσουκάτου - Κρεμελή δεν καταλήγει
1987 – 1998		Πρόσθετη σύνταξη ΟΓΑ
Γ: 1990-1993 Μια «ανάσα» στο σύστημα, Δημοσιονομικά μέτρα		
1989 – 1990	Ένταση ταμειακών ελλειμμάτων Γενικό ταμειακό πρόβλημα Δημοσίου	Έκθεση Αγγελόπουλου

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
Γ: Μια «ανάσα» στο σύστημα, Δημοσιονομικά Μέτρα		
Σεπτέμβριος 1990	Γενική απάντηση στο δημοσιονομικό πρόβλημα	Νόμος 1902: ψηφίζεται ως πρώτη φάση ασφαλιστικού
1991	Επανεξέταση στρατηγικής, αλλαγή γραμμής	Νόμος 1976: διορθώνει Ν1902 Επιτροπή Φακιάλα Έκθεση ΔΝΤ
Σεπτέμβριος 1992	Συνέχιση ταμειακών προβλημάτων ασφάλισης	Νόμος 2084: «ανάσα» ως το 2010 Αύξηση εισφορών Σύστημα για νέους ασφαλισμένους
Δ: 1994 – 2000 προς αναζήτηση στρατηγικής σε δυο φάσεις		
1994 – 1996	Διαγραφή χρεών Ταμείων	Συντήρηση συστήματος. Απορρόφηση αλλαγών
1996	Ανησυχία για χαμηλοσυνταξιούχους μετά από μεγάλες απώλειες	ΕΚΑΣ – επικεντρωμένη παρέμβαση εξαγγελία συνολικής επίλυσης διάλογος σε δυο δόσεις

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
Δ: 1994 – 2000 προς αναζήτηση στρατηγικής σε δυο φάσεις		
1997	Προσπάθεια ένταξης στην ΟΝΕ. Ανησυχία για μακροχρόνιες επιπτώσεις δημογραφικού	Κύρια σύνταξη ΟΓΑ Κοινωνικός διάλογος σε δυο δόσεις. Πρόταση για «μίνι ασφαλιστικό» Έκθεση Σπράου
1998	Συζήτηση για ευελιξία στην αγορά εργασίας, ανεργία και εισροή μεταναστών	Έκθεση ΟΟΣΑ για συντάξεις, «μίνι ασφαλιστικό» Σ/Ν(N.2676/99)
2000	Είσοδος στην ΟΝΕ «Συντηρησιμότητα Δημοσιονομικών»; Ευρωπαϊκή διάσταση;	Εξαγγελία συνολικής επίλυσης Ανάθεση σε ξένο οίκο

Πηγή: Τήνιος, Π., 2001, σελ 25 και 26.

Στον προηγούμενο πίνακα περιγράφονται μέσα από περιόδους-φάσεις από το 1974 μέχρι το 2000 οι προσπάθειες επίλυσης του Ασφαλιστικού, αποτυπώνοντας την κατάστασή του και τις πρωτοβουλίες για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ουσιαστικά αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο ώστε να κατανοήσουμε πως επηρεάστηκαν κατά ένα μεγάλο ποσοστό τα Ασφαλιστικά Ταμεία με την εφαρμογή των νόμων και τις άστοχες

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

πολιτικές πρωτοβουλίες. Μετά το 2000 είχαμε το Νόμο 3029/2002 και το Νόμο 3655/2008, ενώ την περίοδο της συγγραφής της Διπλωματικής Εργασίας ψηφίστηκε το νέο Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο το οποίο αναμένεται να αλλάξει τα έως τώρα δεδομένα της Κοινωνικής Ασφάλισης.

Το Ασφαλιστικό Σύστημα μέχρι το 2008 παρουσίαζε δομικά και λειτουργικά προβλήματα τα οποία ευνοούσαν την αναποτελεσματική διαχείριση και τους αδιαφανείς όρους λειτουργίας εις βάρος των Ασφαλιστικών Φορέων, κυρίως όμως εις βάρος των πολιτών. Παράλληλα οι ταχύτατες κοινωνικές αλλαγές όπως η ανεργία, το δημογραφικό πρόβλημα, η δυσαναλογία ασφαλισμένων-συνταξιούχων (στην Ελλάδα η αναλογία το 2008 ήταν 1,75 : 1, έναντι 4 : 1 σε ένα υγιές αναδιανεμητικό σύστημα) οδηγούν σε ραγδαία και δυσανάλογη ως προς τα έσοδα αύξηση των δαπανών του συστήματος. (Παρουσίαση Υπουργού Απασχόλησης, 2008)

Τα Ασφαλιστικά Ταμεία βρίσκονται σε δεινή θέση σύμφωνα μάλιστα με στοιχεία των εργαζομένων στα Ασφαλιστικά Ταμεία το 2009. Η ασυνέπεια του κράτους είχε ως αποτέλεσμα το χρέος των Ταμείων να φτάσει τα 12,6 δις €. Επίσης, η περιουσία των Ασφαλιστικών Ταμείων μειώθηκε στα 23,5 από 31,5 δις €, αλλά και η εισφοροδιαφυγή ανήλθε στα 8 δις € (Δαμά, Γ., 2010). Οι συντάξεις, οι οποίες παρέχονται σήμερα, είναι στο κατώτατο όριο (ειδικά στο ΙΚΑ το 70% των συντάξεων είναι στο κατώτατο όριο), τα αποθεματικά των Ταμείων ελαττώνονται και το έλλειμμα αυξάνεται συνεχώς (Αρβανιτάκης, Α., 2010).

Κατά την προσωπική μας άποψη οι αποτυχημένες προσπάθειες του παρελθόντος κατά την εφαρμογή των ασφαλιστικών νόμων, το αναποτελεσματικό σύστημα διοίκησης, η λάθος διαχείριση των οικονομικών των Ταμείων, το δημογραφικό πρόβλημα αλλά και η ανασφάλιστη εργασία επιβάρυναν και συνεχίζουν να επιβαρύνουν τα Ασφαλιστικά Ταμεία μέχρι και σήμερα. Οι λόγοι που οδήγησαν τα Ταμεία στην κρίση είναι εκτός από οικονομικοί και κοινωνικοί. Οι ευθύνες δεν πρέπει να αποδίδονται μόνο στο κράτος αλλά και στους πολίτες της χώρας διότι με τις επιλογές τους (επί παραδείγματι στην περίπτωση της ανασφάλιστη εργασία όπως

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

περιγράφεται και παρακάτω αναλύοντας τα κυριότερα αίτια του προβλήματος των Ταμείων), επιβάρυναν τα οικονομικά των Ταμείων.

2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ

Τα οικονομικά των Ταμείων δυστυχώς δε βρίσκονται και στην καλύτερη δυνατή κατάσταση. Το έλλειμμα του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα με την Αναλογιστική Μελέτη του ΙΝΕ-ΓΣΣΕ το 2001 χαρακτηρίζεται ως κοινωνικοασφαλιστικό. Συγκεκριμένα, φαινόμενα όπως:

«Το υψηλό ποσοστό κατώτατων συντάξεων (συγκεκριμένα στο ΙΚΑ το 70% είναι στα κατώτατα όρια), ο μέσος πραγματικός δείκτης αναπλήρωσης του συντάξιμου μισθού το 2001 έφταναν στο 44% και ο αντίστοιχος για τη συνταξιοδότηση στο 80% οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το κοινωνικό ασφαλιστικό σύστημα παρουσιάζει σαφείς ελλείψεις» (ΙΝΕ-ΓΣΣΕ 2001, σελ.1).

Το σύστημα της κοινωνικής ασφάλισης είναι ιδιαίτερα επιβαρυνόμενο οφειλόμενο στον τρόπο κατανομής των συντάξεων και στην επιλογή της πρόωρης συνταξιοδότησης που επηρεάζει τα αποθεματικά των Ταμείων και δημιουργεί ελλείμματα. Οι υψηλές ιατροφαρμακευτικές δαπάνες, η συνένωση Ταμείων ειδικά εκείνων με μεγάλα ελλείμματα, η εισφοροδιαφυγή και το επίπεδο απασχόλησης αποτελούν τις οικονομικές αιτίες που οδήγησαν τα Ταμεία στην τωρινή δυσχερή κατάσταση² (Κουτρουμάνης, Γ., 2007).

Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθούν οι οφειλές του Δημοσίου προς τα Ταμεία, οι οφειλές Ταμείων σε Ταμεία αλλά και των ιδιωτών προς τα Ταμεία. Στο τέλος του 2007 οι οφειλές του Δημοσίου προς τα Ταμεία αναμένονταν να ξεπεράσουν τα 10 δις ευρώ, επίσης το ίδιο έτος οι οφειλές του ΙΚΑ προς το ΕΤΕΑΜ ξεπερνούσαν

² Η γήρανση του πληθυσμού και η ανασφάλιστη εργασία αποτελούν κοινωνικοοικονομικές αιτίες και θα αναλυθούν παρακάτω.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

τα 9 δις ευρώ και οι οφειλές των ιδιωτών ξεπερνούσαν τα 24 δις ευρώ (Κουτρουμάνης, Γ., 2007).

2.2.1. ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το σύστημα των συντάξεων μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολύπλοκο, πολυδιασπασμένο και αναποτελεσματικό σύμφωνα με τους Έλληνες και ξένους ερευνητές (Νεκτάριος, Μ., 2008). Οι νομοθετικές μεταρρυθμίσεις προσπαθούσαν να καλύψουν ανάγκες της κάθε εποχής και δεν είχαν ένα συγκεκριμένο σχέδιο. Οι συντάξεις, που παρέχονται σήμερα από τα Ασφαλιστικά Ταμεία, είναι κοντά στο 55% της μέσης ευρωπαϊκής σύνταξης και χαρακτηρίζονται χαμηλές για τους ασφαλισμένους, αλλά είναι μεγάλες για τις οικονομικές δυνατότητες των Ταμείων (Κουτρουμάνης, Γ., 2007).

Ο έλεγχος του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης από το κράτος δημιούργησε προβλήματα στο σύστημα και ταυτόχρονα προβλήματα στα Ταμεία. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου πολλοί ασφαλισμένοι λαμβάνουν συντάξεις χωρίς να έχουν πληρώσει τις αντίστοιχες εισφορές. Επίσης ο τρόπος υπολογισμού των συντάξεως ειδικά με τον υπολογισμό του εισοδήματος της τελευταίας πενταετίας δημιουργεί ανισότητες με αποτέλεσμα να οδηγούμαστε και στο φαινόμενο της εισφοροδιαφυγής (Κουτρουμάνης, Γ., 2007).

Το θέμα των πρόωγων συνταξιοδοτήσεων είναι έντονο, κατά τη γνώμη μας, από τα προηγούμενα χρόνια κυρίως την τελευταία πενταετία με τη πώληση του λιμανιού του Πειραιά στην COSGO και μέρους του Ο.Τ.Ε. σε Γερμανούς Επενδυτές. Αναμένεται μάλιστα και λόγω του νέου Ασφαλιστικού το πρόβλημα να διογκωθεί με μαζικές πρόωρες συνταξιοδοτήσεις κυρίως στο Δημόσιο Τομέα κάτι που ήδη συμβαίνει. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το έντονο δημογραφικό πρόβλημα διογκώνει το ήδη οξύ πρόβλημα

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Στο Ν.Α.Τ. πολλοί εργαζόμενοι ναυτικοί συνταξιοδοτούνται πριν τη συμπλήρωση του 55^{ου} έτους της ηλικίας τους. Στο Ι.Κ.Α., ιδίως οι μετανάστες, δεν επιλέγουν την ασφάλιση σε μεγάλη ηλικία και συνταξιοδοτούνται με λιγότερα χρόνια υπηρεσίας (Alpha Bank, 2006).

Το ποσοστό που λαμβάνει τις κατώτατες συντάξεις αγγίζει το 70%, παρόλα αυτά το σύστημα παρουσίασε έντονη οικονομική ανισορροπία. Εξαιτίας της ανισορροπίας αυτής από τη δεκαετία του 80 χρειάστηκε ο έντονος δανεισμός και η τριμερής χρηματοδότηση τη δεκαετία του 90 για να υπάρξει ισορροπία μεταξύ των εισφορών και των εκφορών.(Νεκτάριος, Μ., 2008).

Εξαιτίας του χαμηλού ποσοστού της συμμετοχής του εργατικού δυναμικού και της εισφοροδιαφυγής, παρά το γεγονός ότι δεν ήταν έντονο το δημογραφικό πρόβλημα, οδηγηθήκαμε στη χρηματοδότηση. Σύμφωνα με εκτιμήσεις σε πρόσφατες μελέτες το ΑΕΠ του κρατικού προϋπολογισμού για δαπάνες συντάξεων θα αυξηθεί τα επόμενα έτη και θα φτάσει στο 8 με12% (Νεκτάριος Μ., 2008).

2.2.2 ΔΑΠΑΝΕΣ ΓΙΑ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

Βασική πηγή της χρηματοδότησης της ασφάλισης υγείας είναι οι εισφορές των ασφαλισμένων και των εργοδοτών. Στα Ταμεία των επαγγελματιών η χρηματοδότηση γίνεται από τους ασφαλισμένους και στον ΟΓΑ ή στα Ταμεία του δημοσίου από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και από τις εισφορές των ασφαλισμένων (Ρομπόλης, Σ, 1990).

Με βάση την κατηγοριοποίηση αυτή μπορούμε να κατανοήσουμε με ποιόν τρόπο επηρεάζονται τα Ταμεία που αφορούν στον κλάδο υγείας, ειδικά όταν οι απαιτήσεις για την κάλυψη των αναγκών για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη αυξάνονται όταν μάλιστα το σύστημα υγείας αντιμετωπίζει προβλήματα και ταυτόχρονα οι ασφαλισμένοι επιλέγουν την ιδιωτική ιατρική περίθαλψη η οποία καλύπτεται από τα Ταμεία (Ρομπόλης, Σ., 1990).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Οι αναπηρικές συντάξεις δεν είναι δυνατόν να μην παρέχονται στους δικαιούχους και ασφαλώς δεν ευθύνονται τα άτομα τα οποία πραγματικά τις δικαιούνται. Δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει το γεγονός ότι πολλοί συνταξιούχοι οι οποίοι λαμβάνουν αναπηρικές συντάξεις δεν είναι στην πραγματικότητα ανάπηροι. Το 2005 οι αναπηρικές συντάξεις αποτελούσαν το 14,2% του συνόλου των συντάξεων, ενώ αποτελούσαν το 23% επί του ποσοστού των συντάξεων το 1985 (Κουτρομάνης, Γ., 2007). Η επιβάρυνση έχει να κάνει με τα προηγούμενα έτη ειδικά την προηγούμενη εικοσαετία.

Οι δαπάνες για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη αποτελούν μεγάλο πρόβλημα για τα Ασφαλιστικά Ταμεία. Ενδεικτικά την περίοδο από το 2002 έως το 2006 σύμφωνα με μελέτη³ του σημερινού Αναπληρωτή Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και τότε προέδρου της Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. κυρίου Γιώργου Κουτρομάνη, οι δαπάνες αυξήθηκαν σε ποσοστό 65%. Το πρώτο τετράμηνο του 2007 οι δαπάνες για φάρμακα αυξήθηκαν περίπου από 19% έως 42% περίπου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις οι απώλειες για τα Ταμεία ανέρχονται ετησίως στα 2,3 δις ευρώ.

Η κατάργηση της λίστας φαρμάκων και του μέτρου θεώρησης των συνταγών αλλά και η έλλειψη οργανωμένης μηχανοργάνωσης διαχρονικά οδήγησε στην αύξηση των δαπανών για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι δαπάνες για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη κατά την τετραετία 2002 έως 2006 βοηθώντας μας ενδεικτικά να κατανοήσουμε πως οι δαπάνες επηρεάζουν τα οικονομικά των Ταμείων. Αναλυτικά παρακάτω (στην επόμενη σελίδα) η εξέλιξη των δαπανών για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη⁴ (2002-2006):

³ Η Μελέτη δημοσιεύτηκε το 2007.

⁴ Νοσοκομειακή και φαρμακευτική περίθαλψη ξεχωριστά και σε σύνολο για τα συγκεκριμένα έτη.

Πίνακας 2

Εξέλιξη Δαπανών⁵ για Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη 2002-2006

ΕΤΟΣ	ΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ	ΠΑΡΟΧΕΣ ΣΕ ΧΡΗΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ ⁶
2002	1.331	1.291	371	4.008
2003	1.562	1.406	395	4.461
2004	1.867	2.067	428	5.564
2005	2.195	1.765	466	5.732
2006	2.566	1.805	507	6.333
Αύξηση (%)	93%	40%	37%	65%

Πηγή: Κουτρομάνης, Γ., σελ. 39, 2007.

⁵ Ποσά σε εκατομμύρια ευρώ.

⁶ Στα ετήσια σύνολα περιλαμβάνονται και άλλες δαπάνες όπως ιατρική και πρόσθετη περίθαλψη.

2.2.3 ΣΥΝΕΝΩΣΗ ΤΑΜΕΙΩΝ

Η επιλογή να συνενωθούν ελλειμματικά Ταμεία έγινε προκειμένου τα Ταμεία που αντιμετώπιζαν τεράστια ελλείμματα να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα αυτό με τη βοήθεια Ταμείων που διέθεταν καλύτερα αποθεματικά. Με το νέο Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο εξετάζεται η περίπτωση να υπάρχουν μόλις τρία Ασφαλιστικά Ταμεία, γεγονός το οποίο ενδέχεται να αλλάξει την υπάρχουσα κατάσταση.

Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα τις επιπτώσεις από τις συνενώσεις των Ταμείων αρκεί να δούμε την μελέτη για τον Νόμο 3655/2008 και τις ενοποιήσεις των Ταμείων η οποία περιλαμβάνεται στην ετήσια έκθεση του ΙΝΕ-ΓΣΕΕ για το 2009. Με βάση τον νόμο αυτό οι ασφαλιστικοί φορείς περιορίστηκαν σε δεκατρείς και σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα είναι οι ακόλουθοι:

Πίνακας 3

Τα νέα μεγάλα Ταμεία (Ν.3655/2008)

α/α	ΟΝΟΜΑ ΤΑΜΕΙΟΥ	ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ
1.	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων – Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Μισθωτών	(ΙΚΑ- ΕΤΑΜ)
2.	Οργανισμός Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών	(ΟΑΕΕ)
3.	Οργανισμός Γεωργικών Ασφαλίσεων	(ΟΓΑ)
4.	Ενιαίο Ταμείο Ανεξάρτητων Απασχολούμενων	(ΕΤΑΑ)
5.	Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Προσωπικού στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ)	(ΕΤΑΠ-ΜΜΕ)

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

α/α	ΟΝΟΜΑ ΤΑΜΕΙΟΥ	ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ
6.	Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Μισθωτών	(ΕΤΕΑΜ)
7.	Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Ιδιωτικού Τομέα	(ΤΕΑΙΤ)
8.	Ταμείο Ασφάλισης Υπαλλήλων Τραπεζών και Επιχειρήσεων Κοινής Ωφέλειας	(ΤΑΥΤΕΚΩ)
9.	Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Δημοσίων Υπαλλήλων	(ΤΕΑΔΥ)
10.	Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης και Πρόνοιας Απασχολουμένων στα Σώματα Ασφαλείας	(ΤΕΑΠΑΣΑ)
11.	Ταμείο Πρόνοιας Ιδιωτικού Τομέα	(ΤΑΠΙΤ)
12.	Ταμείο Πρόνοιας Δημοσίων Υπαλλήλων	(ΤΠΔΥ)
13.	Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Τραπεζοϋπαλλήλων	(ΕΤΑΤ)
Το ΤΥΔΚΥ (Ταμείο Υγείας Δημοτικών Κοινοτικών Υπαλλήλων εντάσσεται στον ΟΠΑΔ (Οργανισμός Περίθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου)		

Πηγή: ΙΝΕ-ΓΣΣΕ, 2009, σελ.325.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Τα προβλήματα που δημιουργούνται στα ενοποιημένα Ασφαλιστικά Ταμεία σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του ΙΝΕ-ΓΣΣΕ για το 2009 στη σελίδα 333, είναι τα ακόλουθα:

1. Προβλήματα στην οικονομική λειτουργία:
 - i. Πολλαπλότητα λογαριασμών περιουσίας.
 - ii. Ενιαία διαχείριση συνόλου περιουσίας.
 - iii. Αποκλεισμός παρέμβασης των δικαιούχων των περιουσιακών λογαριασμών στη διαχείρισή τους.
2. Προβλήματα στη λειτουργία των Ασφαλιστικών Παροχών:
 - i. Παράλληλη λειτουργία πολλαπλών πακέτων ασφαλιστικών παροχών.
 - ii. Ενιαία διεύθυνση των ποικίλων πακέτων ασφαλιστικών παροχών.
 - iii. Κίνδυνος ανάπτυξης γραφειοκρατικών δυσλειτουργιών.
3. Προβλήματα στη Διοικητική λειτουργία:
 - i. Ενιαία διοίκηση (ομπρέλα) ποικιλίας φορέων.
 - ii. Ανομοιογένεια διοικητικού συμβουλίου.
 - iii. Δυνατότητα Υπουργού να μεταβάλλει δραστηριότητες.

Με βάση τη διενεργηθείσα έρευνα σχετικά με την ενοποίηση των Ταμείων με βάση το Νόμο 3655/2008 καταλήγουμε σε συμπεράσματα τα οποία ουσιαστικά αποτελούν κοινή συνιστώσα και προηγούμενων προσπαθειών ενοποιήσεων Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης. Παρακάτω παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την επιχείρηση ενοποίησης των Ταμείων όπως αυτά αναφέρονται στην έκθεση του ΙΝΕ-ΓΣΣΕ για το 2009.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Οι ενοποιήσεις αυτές αλλά και παλαιότερες οδήγησαν και γενικά οδηγούν στη δημιουργία δύσκαμπτων γραφειοκρατικών δημόσιων φορέων. Με την ταυτόχρονη μάλιστα λειτουργία πολλών περιουσιακών λογαριασμών (ειδικά όταν υπάρχουν και ελλείμματα) και με την παράλληλη συνύπαρξη, κάτω από την ίδια στέγη, έχει ως αποτέλεσμα την ανάδειξη σωρείας προβλημάτων στην οικονομική και διοικητική λειτουργία των νέων Ταμείων που δημιουργούνται και υπάρχει, γενικά, πρόβλημα στην οικονομική διαχείριση, ενώ το έλλειμμα αντί να μειώνεται μεταφέρεται από το ένα Ταμείο στο άλλο (INE-ΓΣΕΕ, 2009).

Η γραφειοκρατία στους μεγάλους φορείς οδηγεί στην αδυναμία εξυπηρέτησης των συνταξιούχων και των ασφαλισμένων των προ-υφισταμένων Ταμείων και Κλάδων. Επίσης οδηγούμαστε σε αύξηση διοικητικών και λειτουργικών δαπανών. Τα Διοικητικά συμβούλια των νέων Ταμείων γενικότερα ασχολούνται πολλές φορές με θέματα ήσσονος σημασίας (INE-ΓΣΕΕ, 2009).

2.2.4 ΕΙΣΦΟΡΟΔΙΑΦΥΓΗ

Η εισφοροδιαφυγή είναι από τις κυριότερες αιτίες, που οδήγησαν στην παρούσα κατάσταση τα Ταμεία. Το φαινόμενο αυτό αναπτύσσεται ραγδαία χρόνο με το χρόνο και είναι διαχρονικό. Η έλλειψη αυστηρής νομοθεσίας, η έλλειψη αυστηρού ελέγχου, από τα αρμόδια εποπτικά όργανα, αυξάνει δραματικά τα ποσοστά. Το φαινόμενο της εισφοροδιαφυγής αφορά στην εσκεμμένη επιλογή εργασίας χωρίς ασφάλιση είτε προς όφελος του εργαζομένου είτε του εργοδότη είτε και των δυο. Ειδικά με την αθρόα έλευση οικονομικών μεταναστών στην Ελλάδα κυρίως την τελευταία εικοσαετία το φαινόμενο οξύνθηκε και πολλοί εκμεταλλεύτηκαν την ανάγκη τους για εργασία.

Τα οικονομικά προβλήματα των επιχειρήσεων, η απουσία ελέγχων, η έλλειψη κινήτρου ασφάλισης σε πολλές περιπτώσεις και οι επαναλαμβανόμενες ρυθμίσεις οφειλών αποτελούν τις βασικές αιτίες εισφοροδιαφυγής. Όπως αναφέρει το 2007 στην ερευνά του ο νυν Αναπληρωτής Υπουργός Κοινωνικής Εργασίας και Απασχόλησης κ. Γιώργος Κουτρουμάνης και τότε πρόεδρος του Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. στην έρευνα της

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ομοσπονδίας εργαζομένων στα Ασφαλιστικά Ταμεία η εισφοροδιαφυγή αποτελούσε το 15 με 16 % των εσόδων, ποσό το οποίο κυμαινόταν στα 2,8 δις ευρώ περίπου.

Το 2008 η εισφοροδιαφυγή ως προς το σύνολο των Ασφαλιστικών Ταμείων ανερχόταν περίπου στο 20 με 21% των συνολικών εσόδων. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην απώλεια περίπου 5,8 δις ευρώ το 2007, έναντι 4,5 δις ευρώ το 2006. Το πρόβλημα έχει ξεφύγει από κάθε έλεγχο, ενδεικτικά για το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ σύμφωνα με εκτιμήσεις για το 2009 έχει εκτιναχθεί στα 3,9 δις ευρώ, όπως αναφέρεται στην έκθεση του ΙΝΕ-ΓΣΕΕ για το 2009.

Η σημαντικότερη, όμως αιτία του ασφαλιστικού προβλήματος σύμφωνα με την έρευνα του κύριου Κουτρουμάνη το 2007, είναι ότι δεν υπάρχουν κίνητρα προκειμένου οι εργαζόμενοι να ασφαλιστούν εξαιτίας των ανισοτήτων και των στρεβλώσεων. Το γεγονός αυτό μπορεί να περιγραφεί με το ακόλουθο παράδειγμα. Ένας ασφαλισμένος διαδοχικά σε Ν.Α.Τ., Τ.Σ.Α. και Ι.Κ.Α. το 2007 χωρίς να έχει άλλο εισόδημα όταν συνταξιοδοτηθεί θα λάβει 675 ευρώ. Ένας εργαζόμενος με ασφάλιση μόνο στο Ι.Κ.Α. για 15 έτη με το ΕΚΑΣ θα λάβει 658 ευρώ και με βάση τις αναπροσαρμογές του 2008 για το ΕΚΑΣ ο πρώτος λαμβάνει 702 ευρώ και ο δεύτερος 712 ευρώ δηλαδή 25 έτη παραπάνω ασφάλισης για να πάρει ο πρώτος 10 ευρώ λιγότερα (Κουτρουμάνης, Γ., 2007).

2.2.5 ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Το επίπεδο απασχόλησης επηρεάζει το σύστημα των συντάξεων και ταυτόχρονα τα «ποσοστά οικονομικής εξάρτησης» του πληθυσμού. (Νεκτάριος, Μ., 2008). Σύμφωνα με όσα αναφέρει ο Καθηγητής κύριος Μιλτιάδης Νεκτάριος στο βιβλίο του 'Ασφαλιστική Μεταρρύθμιση με συναίνεση και διαφάνεια', το οποίο εκδόθηκε το 2008:

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

«Ο μεγάλος αρνητικός παράγοντας είναι ότι η Ελλάδα έχει το χαμηλότερο ποσοστό απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2000 το ποσοστό αυτό χωρίς την ανεργία ήταν 56% ενώ ο μέσος όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν 64%. Διαπιστώνεται ότι η ανελαστικότητα της αγοράς εργασίας στη χώρα μας, αφενός στερεί την ευκαιρία απασχόλησης σε μεγάλο μέρος του εργατικού δυναμικού και αφετέρου, μειώνει τον αριθμό των απασχολουμένων που χρηματοδοτούν τις εισφορές των συνταξιούχων» (Νεκτάριος, Μ., 2008, σελ. 69).

Ο παρακάτω πίνακας αποδεικνύει τα όσα ειπώθηκαν δείχνοντας την εξέλιξη του οικονομικού ποσοστού εξάρτησης⁷ (αναλογία ασφαλισμένων προς συνταξιούχους) κατά την εικοσαετία 1980-2000. Αναλυτικά, ο παρακάτω πίνακας όπως δημοσιεύτηκε στο βιβλίο του Καθηγητή κυρίου Μιλτιάδη Νεκταρίου 'Ασφαλιστική Μεταρρύθμιση με συναίνεση και διαφάνεια':

Πίνακας 4

Οικονομικό ποσοστό εξάρτησης 1980-2000

ΕΤΟΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ
1980	0,36
1981	0,36
1982	0,37
1983	0,37

⁷ Το οικονομικό Ποσοστό εξάρτησης είναι χρήσιμο διότι μας δείχνει ότι επηρεάζεται η αναλογία ασφαλισμένων προς συνταξιούχους (δυσαναλογία) λόγω της μείωσης ασφαλισμένων εργαζόμενων εξαιτίας της ανεργίας δηλαδή του χαμηλού ποσοστού απασχόλησης.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ
1984	0,37
1985	0,37
1986	0,36
1987	0,37
1988	0,37
1989	0,37
1990	0,38
1991	0,39
1992	0,40
1993	0,41
1994	0,41
1995	0,42
1996	0,43

ΕΤΟΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ
1997	0,44
1998	0,44
1999	0,45
2000	0,46

Πηγή: Νεκτάριος, Μ., 2008,σελ.70⁸.

Όπως θα αναφέρουμε και σε παρακάτω ενότητα⁹ το φαινόμενο της επιλογής των συνταξιούχων να συνεχίσουν να εργάζονται, εξαιτίας των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή τους ζωή, στερεί από τους νέους θέσεις εργασίας και ζημιώνει τα Ταμεία, διότι λόγω ηλικίας επιλέγουν την ανασφάλιστη εργασία.

2.3 ΓΗΡΑΝΣΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Το πρόβλημα της γήρανσης του πληθυσμού είναι παγκόσμιο κοινωνικό φαινόμενο. Στις ανεπτυγμένες χώρες το δημογραφικό πρόβλημα ήταν σχεδόν γνωστό ότι θα επερχόταν από το 2000 και εντεύθεν και θα επηρέαζε δυσμενώς το δημογραφικό δείκτη εξάρτησης, δηλαδή την αναλογία συνταξιούχων και ασφαλισμένων.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και του Πολέμου της Κορέας, υπήρχε αισιοδοξία μετά το πρωτοφανές ποσοστό αύξησης γεννήσεων, το λεγόμενο Baby-Boom. Η γενιά του Baby-Boom πλησίασε τη συνταξιοδότηση από το 2000 και

⁸ Αναδημοσίευση από Nektarios 2007.

⁹ Βλέπε ενότητα 2.4.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

μετά. Μετά τη συνταξιοδότηση των ατόμων αυτών ο δημογραφικός δείκτης εξάρτησης επιδεινώθηκε από το 2000 ειδικά και λόγω του περιορισμού της γεννητικότητας του 80 με κορύφωση το 2020, διαμορφώνοντας μια δυσαναλογία συνταξιούχων και ασφαλισμένων (Τήνιος, Π., 2009)¹⁰.

Στην Ελλάδα το πρόβλημα εμφανίζεται με τρεις ουσιώδεις διαφορές σύμφωνα με τη Μελέτη του Καθηγητή κ. Πλάτωνα Τήνιου, το Νοέμβριο του 2009 για το ΚΕΜΕ-ΕΒΕΑ:

1. Η έκρηξη των γεννήσεων δεν ήταν τόσο απότομη. Οι διαμορφωθείσες συνθήκες (μετανάστευση, εμφύλιος) ήταν τέτοιες ώστε η αύξηση των γεννήσεων άρχισε από το 1955 μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 60.
2. Η μείωση της γεννητικότητας ήταν μεγαλύτερη και πιο απότομη στην Ελλάδα από τις Σκανδιναβικές χώρες, την Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο. Η γεννητικότητα δεν εμφανίζει ανάκαμψη, επομένως, οι μειώσεις στον παρανομαστή του δείκτη εξάρτησης (ενεργό πληθυσμό) παίζουν πιο σημαντικό ρόλο στην Ελλάδα.
3. Από το 1992 η μετανάστευση καθυστερεί τις εξελίξεις κατά πέντε έτη διευρύνοντας την ευκαιρία λήψης μέτρων¹¹.

«Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να συντελούνται με καθυστέρηση σε σχέση με την υπόλοιπη ΕΕ-15 οι δημογραφικές εξελίξεις. Κρίσιμο θεωρείται το 2015 όταν η πλειονότητα των Baby-Boomers θα μπουν στην έκτη δεκαετία της ζωής τους, ενώ η είσοδος λιγότερων νέων εργαζομένων στην αγορά εργασίας θα επηρεάσει τη συνολική προσφορά εργασίας» (Τήνιος, Π., 2009, σελ.15).

¹⁰ Μελέτη Καθηγητή κ. Πλάτωνα Τήνιου για ΚΕΜΕ-ΕΒΕΑ το Νοέμβριο του 2009.

¹¹ Σύμφωνα με τον κ. Τήνιο επειδή οι μετανάστες είναι νεότεροι από τους Έλληνες και έχουν μικρότερο δείκτη εξάρτησης.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το ασφαλιστικό πρόβλημα δεν οφείλεται στη γήρανση του πληθυσμού. Το πρόβλημα του ασφαλιστικού προϋπήρχε και οφείλεται κατά κύριο στην οργανωτική δομή της ασφάλισης και στα προβλήματα της αγοράς εργασίας. Μετά το 2015 αναμένεται να προστεθεί σε πιο έντονο βαθμό το δημογραφικό πρόβλημα της γήρανσης επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την όλη κατάσταση (Τήνιος, Π., 2009).

2.3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΠΥΡΑΜΙΔΩΝ

Η γήρανση του πληθυσμού έχει επίδραση στην οικονομική κατάσταση των Ταμείων προς το παρόν όχι τόση όση αναμένεται να υπάρξει μετά το 2015. Χρήσιμο εργαλείο αποτελούν οι δημογραφικές πυραμίδες, οι οποίες δημοσιεύονται στα βιβλία του καθηγητή κ. Πλάτωνα Τήνιου¹². Όταν αναφερόμαστε στη γήρανση του πληθυσμού και την επίδραση στα Ταμεία, θα πρέπει να δούμε πως εξελίχθηκε ο πληθυσμός μέχρι σήμερα και πως αναμένεται να εξελιχθεί τα επόμενα χρόνια.

Η Δημογραφική Πυραμίδα αποτυπώνει τον αριθμό των εργαζομένων, οι γηραιότεροι στην κορυφή οι νεότεροι πιο κάτω, δεξιά οι άνδρες αριστερά οι γυναίκες. Παρακάτω παρουσιάζονται οι δημογραφικές πυραμίδες του 1990, του 2010, του 2030 του 2040 και του 2050, οι οποίες δημοσιεύτηκαν στα βιβλία του Καθηγητή κυρίου Πλάτωνα Τήνιου και περιγράφουν την αναμενόμενη εξέλιξη του πληθυσμού μέχρι το 2050 ξεκινώντας από το 1990 ανά δεκαετία..

¹² Κοινωνία, Οικονομία συντάξεις: Κρυμμένος Θησαυρός; (2001) και Ανάπτυξη με Αλληλεγγύη,(2003).

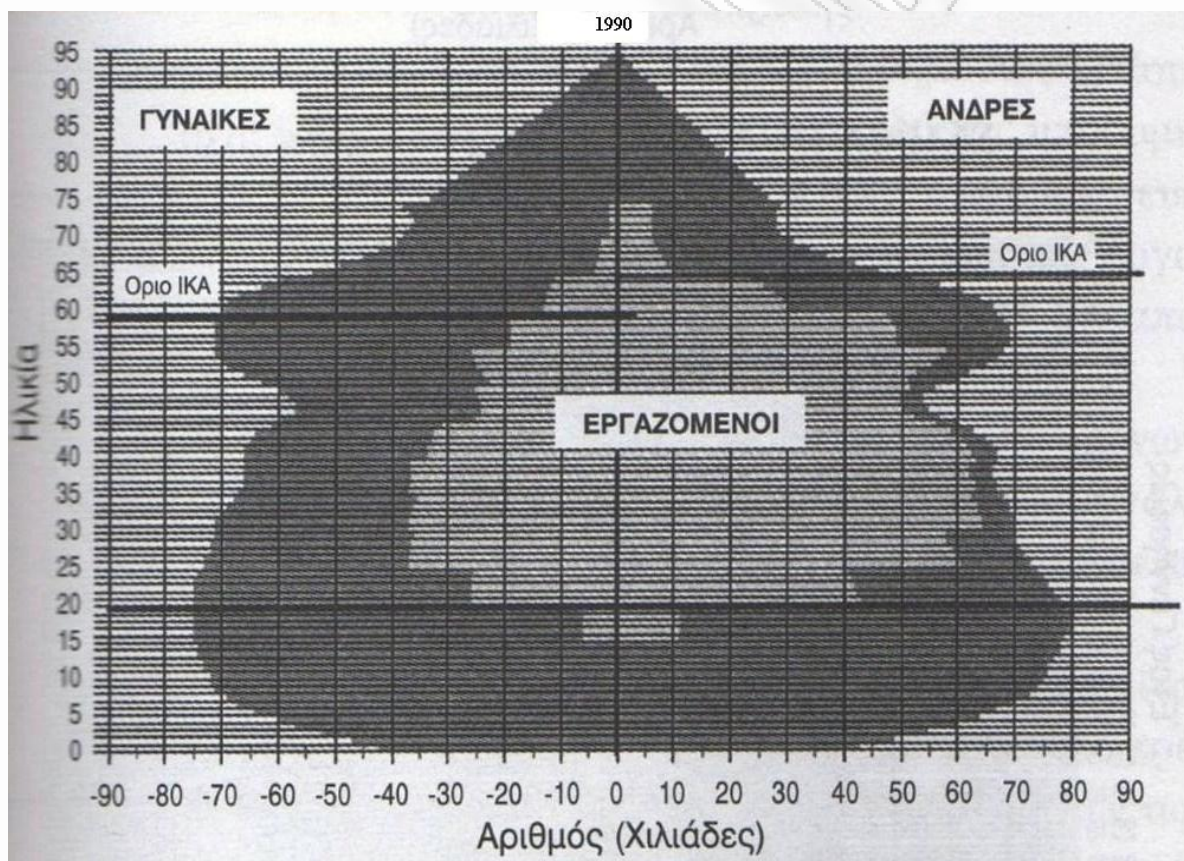
ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Τα παρακάτω σχήματα λοιπόν αποτελούν τις δημογραφικές πυραμίδες από το 1990 έως το 2050 (ειδικά από το 2010 και μετά τις προβλέψεις του πληθυσμού), από τις οποίες προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα.¹³. Ακολουθούν στις επόμενες σελίδες τα σχήματα των Δημογραφικών Πυραμίδων:

Σχήμα 1

Εξέλιξη πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων

1990



Πηγή: Τήνιος, Π., 2001, σελ 85.

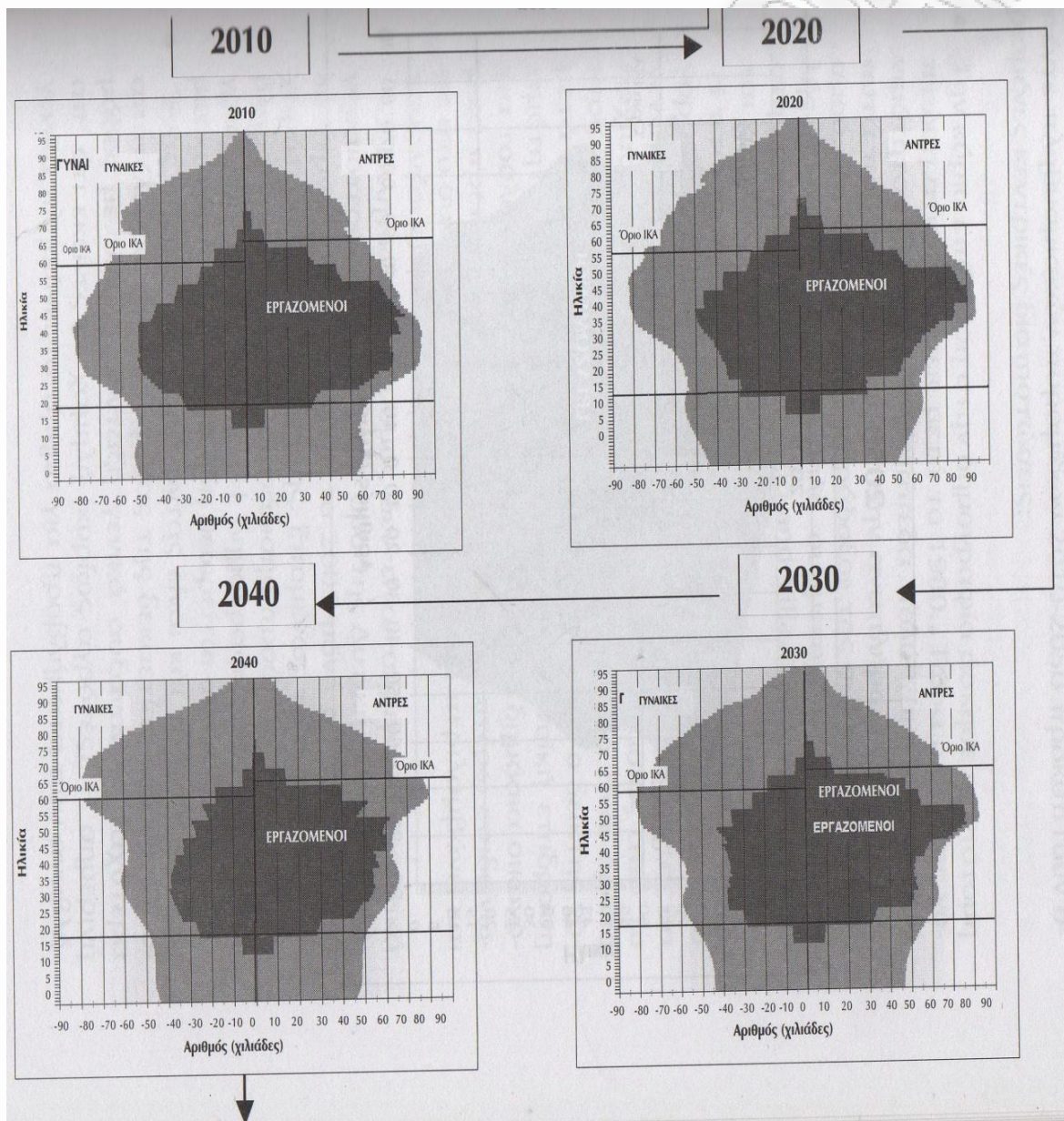
¹³ Βλέπε Τήνιος Ανάπτυξη με αλληλεγγύη, 2003, Τήνιος Κοινωνία, Οικονομία, Συντάξεις: Κρυμμένος Θησαυρός;, (2001).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Σχήμα 2

Εξέλιξη πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων

2010 - 2040

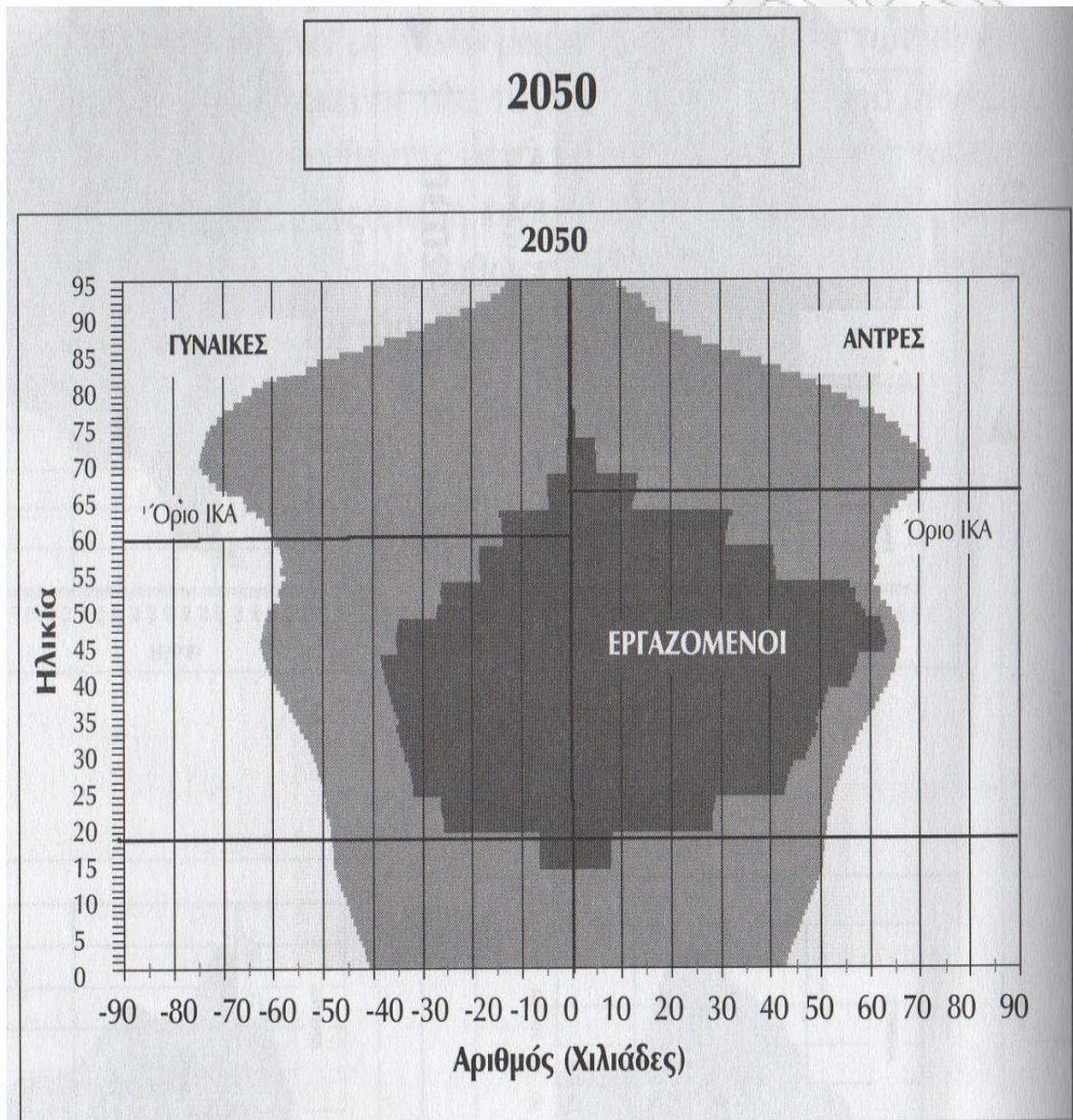


Πηγή: Τήνιος, Π., 2003 σελ. 99.

Σχήμα 3

Εξέλιξη πληθυσμού μέσω Δημογραφικών Πυραμίδων

2050



Πηγή: Τήνιος, Π., 2003, σελ.100.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Παρατηρώντας το διάγραμμα των πληθυσμιακών πυραμίδων 1990-2050 διαπιστώνονται, σύμφωνα με τον κ. Τήνιο, τα εξής:

1. Την κύρια επίδραση στη δημογραφία άσκησε η απότομη πτώση στις γεννήσεις το 1980.
2. Η πτώση αυτή οδήγησε σε παρεπόμενες εξελίξεις μετά το 2000, διότι τα άτομα αυτά θα εισέρχονται στην αγορά εργασίας μετά το 2000 και το αποτέλεσμα θα φανεί μετά το 2010.
3. Ο Ελληνικός πληθυσμός δεν είναι γηραιότερος του μέσου όρου της Δυτικής Ευρώπης αλλά γερνά γρήγορα. Το δημογραφικό δεν είναι το σημαντικότερο πρόβλημα του ασφαλιστικού, αλλά αναμένεται να το επιδεινώσει στο μέλλον.
4. Η αστυφιλία της δεκαετίας του 60 επηρέασε διότι οι ομάδες με υψηλή σύνταξη αυξάνονται ταχύτερα από τις ομάδες με χαμηλή σύνταξη (αγρότες).
5. Η κατάσταση αναμένεται να γίνει εκρηκτική μετά το 2010 διότι θα μειωθεί ο πληθυσμός εργάσιμης ηλικίας.
6. Υπάρχουν δυο θετικές επιδράσεις με ασαφές αντίκτυπο: α) οι συνέπειες της μετανάστευσης, β) η δυνατότητα αύξησης της συμμετοχής των γυναικών στο εργατικό δυναμικό (Τήνιος, Π., 2003).¹⁴

Είναι σαφές ότι τέτοιες μεταβολές είχαν αντίκτυπο στα Ασφαλιστικά Ταμεία και στην αναλογία εργαζομένων και συνταξιούχων όπως θα δούμε παρακάτω με συνέπεια την επιβάρυνση των οικονομικών των Ταμείων.

¹⁴ Αναδημοσίευση από Φωτάκης 2001 και Coomans 2001.

2.3.2 Η ΔΥΣΑΝΑΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ

Η γήρανση του πληθυσμού όπως αναφέραμε παραπάνω και όπως αναλύεται σε μελέτες, έχει αντίκτυπο στην απασχόληση, έχει όμως και επίπτωση στην αναλογία μεταξύ συνταξιούχων και ασφαλισμένων, όπως θα δούμε και παρακάτω με επίσημα στοιχεία.

Θα πρέπει να αναφέρουμε, ότι η επιλογή της ανασφάλιστης εργασίας, το επίπεδο απασχόλησης, η υπογεννητικότητα λόγω και της δυσκολίας των ζευγαριών να καλύψουν τις οικονομικές ανάγκες ακόμη και ενός τέκνου και οι πρόωρες συνταξιοδοτήσεις, κατά την προσωπική μας άποψη, είναι επιπλέον λόγοι που οδήγησαν στη συγκεκριμένη δυσαναλογία. Το δημογραφικό πρόβλημα δεν έχει επηρεάσει ακόμη τα Ταμεία τόσο όσο οι παραπάνω αναλυθέντες παράγοντες, βέβαια αναμένεται να τα επηρεάσει μετά το 2015 σύμφωνα με τις προβλέψεις των ειδικών.

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του τότε Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης κ. Ανδρέα Λοβέρδου για το νέο Ασφαλιστικό Νομοσχέδιο, σήμερα η αναλογία μεταξύ εργαζομένων και συνταξιούχων είναι 1:1,7. Στο ΙΚΑ, σε ορισμένους τομείς, η αναλογία έφτασε να είναι 100 εργαζόμενοι προς 120 συνταξιούχους. Για το λόγο αυτό, όπως αναφέρει ο κ. Λοβέρδος, χρειάστηκε επιχορήγηση 2,4 δις Ευρώ για να πληρωθούν οι συντάξεις.

Με βάση την έρευνα του Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. το 2005, η οποία χρησιμοποίησε δημοσιευμένα στοιχεία του Κοινωνικού Προϋπολογισμού του 2004, οι συνταξιούχοι από το 1984 έως το 2004 αυξήθηκαν κατά 941.241, ενώ οι ασφαλισμένοι, την ίδια περίοδο, μειώθηκαν κατά 60.919. Οι συνταξιούχοι που ελάμβαναν σύνταξη το 1984 από όλα τα Ασφαλιστικά Ταμεία Κύριας Ασφάλισης, τον ΟΓΑ και το Δημόσιο ήταν 1.637.297. Το 2004 οι συνταξιούχοι έφτασαν τα 2.578.538 αύξηση 57%. Σε ο,τι αφορά τους ασφαλισμένους για κύρια σύνταξη, αυτοί το έτος 1984 ήταν 4.385.487. Το 2004, σύμφωνα με τα στοιχεία του Κοινωνικού Προϋπολογισμού, οι ασφαλισμένοι συνολικά, ήταν 4.324.568. Μείωση, δηλαδή, κατά 60.919. (Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π., 2005).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Στο σύνολο των φορέων, όσον αφορά στις κύριες συντάξεις, σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία του Κοινωνικού Προϋπολογισμού το 1984, η σχέση ήταν 1 : 2,7 και το 2004 διαμορφώθηκε περίπου στο 1 : 1,7. Δηλαδή, το 1984, 2,7 ασφαλισμένοι πλήρωναν για τη σύνταξη ενός συνταξιούχου, έναντι 1,7 ασφαλισμένων για έναν συνταξιούχο το 2004. Στους ασφαλιστικούς φορείς, συνολικά, εκτός του Ο.Γ.Α. η σχέση ασφαλισμένων συνταξιούχων το 1984 ήταν 1 : 3,58 και το 2004, αντίστοιχα, η σχέση ήταν 1 : 2,32 (Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π., 2005).

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι στα Ταμεία, που χορηγούν κύρια σύνταξη, πλην του Ο.Γ.Α., την εικοσαετία 1984-2004 οι συνταξιούχοι αυξήθηκαν κατά 672.071 (ποσοστό αύξησης 97,6%), ενώ οι ασφαλισμένοι αυξήθηκαν κατά 688.246 (ποσοστό αύξησης 27,9%). Την πιο αρνητική εξέλιξη είχε το Ν.Α.Τ. όπως θα δούμε και σε παρακάτω ενότητα (ενότητα 4.3). Το 1984 η σχέση ήταν 1 ασφαλισμένος προς 2,29 συνταξιούχους και διαμορφώθηκε στο 1 : 0,51 το 2004, δηλαδή σε 1 συνταξιούχο αντιστοιχούν 0,51 ασφαλισμένοι ναυτικοί (Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π., 2005).

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει πως διαμορφώθηκε η αναλογία συνταξιούχων ασφαλισμένων κατά την εικοσαετία 1984-2004 για την κύρια σύνταξη όπως δημοσιεύτηκε στην έρευνα του Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. με βάση τα στοιχεία του Κοινωνικού Προϋπολογισμού για το 2004:

Πίνακας 5

Σχέση Συνταξιούχων - Ασφαλισμένων 1984-2004 για την Κύρια Σύνταξη

ΦΟΡΕΑΣ	ΕΤΟΣ 1984	ΕΤΟΣ 2004
ΙΚΑ	1:3,62	1:2,18
ΟΓΑ	1:2,32	1:0,86
ΤΕΒΕ	1:3,12	1:3,27

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΦΟΡΕΑΣ	ΕΤΟΣ 1984	ΕΤΟΣ 2004
ΤΑΜΕΙΟ ΕΜΠΟΡΩΝ	1:7,05	1:4,30
Τ.Σ.Π. ΕΤΕ	1:1,99	1:1,24
ΤΣΑ	1:4,29	1:1,54
Τ.Σ.Π. ΑΤΕ	1:1,29	1:0,94
ΤΑΠ-ΟΤΕ	1:4,83	1:1,13
Τ.Σ.Π. ΗΣΑΠ	1:1,59	1:0,79
ΤΣΜΕΔΕ	1:9,04	1:7,13
ΤΣΑΥ	1:4,97	1:5,24
ΤΑΜΕΙΟ ΝΟΜΙΚΩΝ	1:2,85	1:3,23
Τ.Σ.Π.Ε.Α.Θ.	1:3,77	1:8,52
Ν.Α.Τ.	1:2,29	1:0,51

Πηγή: Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π., 2005, σελ. 5.

Το μέλλον, όπως προαναφέραμε, δεν προβλέπεται ευοίωνο όσον αφορά στην αναλογία ασφαλισμένων και συνταξιούχων. Το αποδεικνύουν τα στοιχεία που δημοσιεύονται στη σελίδα 66 της Εθνικής Έκθεσης Στρατηγικής για την Κοινωνική

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Προστασία και Κοινωνική Έκθεση 2008-2010 σχετικά με το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ. (Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, 2010)

Σύμφωνα με στοιχεία της αναλογιστικής μελέτης του ΙΛΟ, που δημοσιεύονται στην Εθνική Έκθεση Στρατηγικής για το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, προβλέπεται μείωση της αναλογίας Συνταξιούχων-Ασφαλισμένων το 2055 σε σχέση με το 2005 από 1:2,51 σε 1:0,98. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα η πρόβλεψη για την αναλογία μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων για την πεντηκονταετία 2005-2055, είναι:

Πίνακας 6

Δημογραφικές Προβλέψεις ΙΚΑ-ΕΤΑΜ 2005-2055

ΕΤΟΣ	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ (ΑΝΑΛΟΓΙΑ)
2005	1:2,53
2006	1:2,53
2007	1:2,56
2008	1:2,58
2009	1:2,61
2010	1:2,64

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ /ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ (ΑΝΑΛΟΓΙΑ)
2011	1:2,65
2012	1:2,66
2013	1:2,66
2014	1:2,66
2015	1:2,66
2025	1:2,26
2035	1:1,96
2045	1:1,17
2055	1:0,99

Πηγή¹⁵: Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, 2010, σελ.67.

Όταν το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης είναι κεφαλαιοποιητικό, όπως το δικό μας, τότε τέτοιες αναλογίες το επιβαρύνουν σημαντικά, το οικονομικό βάρος για τα Ασφαλιστικά Ταμεία είναι μεγάλο διευρύνοντας ακόμη περισσότερο τα ελλείμματα, επιβαρύνοντας τα αποθεματικά των Ταμείων και τον Κρατικό Προϋπολογισμό, διότι δε θα υπάρχουν οι απαιτούμενες εισφορές στα Ταμεία από τους ασφαλισμένους.

¹⁵ Αναδημοσίευση Αναλογιστικής Μελέτης ILO για ΙΚΑ-ΕΤΑΜ και ΟΓΑ έτους 2008,σελ.19.

2.4 ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ανασφάλιστη εργασία αποτελεί σημαντικό παράγοντα αρνητικής επίπτωσης στα Ταμεία και στο σύστημα γενικότερα. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΟΣΑ για το 2009 η οικονομική κρίση θα οδηγήσει σε αύξηση της ανασφάλιστης ή μαύρης εργασίας όπως αλλιώς ονομάζεται. Το φαινόμενο είναι παγκόσμιο περίπου 1,8 δισεκατομμύρια άνθρωποι στον πλανήτη, σε ποσοστό περίπου το 50% των εργατοϋπαλλήλων, εργάζονται ανασφάλιστοι. Οι ειδικοί του ΟΟΣΑ προβλέπουν ότι μέχρι το 2020 πάνω από τα 2/3 των εργαζομένων θα στερούνται των βασικών κοινωνικών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων (Κύρτσος, Γ., 2009).

Στην Ελλάδα το 1/3 των εργαζομένων είναι ανασφάλιστο και το ποσοστό ανεβαίνει συνεχώς. Οι συνέπειες για τα οικονομικά των Ασφαλιστικών Ταμείων είναι οδυνηρές ειδικά όταν υπάρχει και το πρόβλημα της γήρανσης του πληθυσμού το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του ασφαλιστικού και συνταξιοδοτικού κόστους (Κύρτσος, Γ., 2009). Το 2009 το ΙΚΑ κατέγραψε μείωση 2% στα έσοδα του και συνολικά οι απώλειες στα Ταμεία από την εισφοροδιαφυγή ανέρχονται περίπου στα 8 δις Ευρώ.

Την ανασφάλιστη εργασία επιλέγουν κυρίως οι οικονομικοί μετανάστες, οι οποίοι αναγκάζονται να ακολουθήσουν το δρόμο της μαύρης και αδήλωτης εργασίας διότι δεν έχουν άλλη επιλογή προκειμένου να επιβιώσουν. Οι αλλοδαποί εργαζόμενοι μετατρέπονται σε «οδοστρωτήρα» για τα ασφαλιστικά και κοινωνικά δικαιώματα των Ελλήνων εργαζομένων. Οι εργοδότες εκμεταλλεύονται την ανάγκη των αλλοδαπών για εργασία και στρέφονται στους φτηνούς και υπάκουους μετανάστες προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες τους (Κύρτσος, Γ., 2009).

Η ανάπτυξη της ανασφάλιστης εργασίας οφείλεται και στην αδυναμία πολλών επιχειρήσεων κυρίως μικρομεσαίων να καλύψουν το υψηλό κόστος της ασφάλισης και της απουσίας αυστηρού και συστηματικού ελέγχου των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών αλλά και στις συνθήκες διαβίωσης των Ελλήνων ειδικά με την επιλογή των συνταξιούχων να εργαστούν ξανά επιλέγοντας να συνεχίζουν να εργάζονται

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ανασφάλιστοι, όπως θα δούμε πιο κάτω, ζημιώνοντας το ασφαλιστικό σύστημα (Κουτρομάνης, Γ., 2007)¹⁶.

Σε συνέντευξη του στην ιστοσελίδα enet.gr¹⁷ ο Πρόεδρος του ΚΕΠΕΑ-ΓΣΕΕ¹⁸ κύριος Κώστας Νικολάου αναφέρει, ότι υπάρχουν περίπου 600.000 αδήλωτοι μισθωτοί εργαζόμενοι, 1 στους 4 εργαζόμενους είναι ανασφάλιστος και σύμφωνα με έκθεση του ΙΝΕ-ΓΣΣΕ 1.100.000 εργαζόμενοι από τα 4.500.000 των εργαζόμενων είναι αόρατοι. Συνέπεια όλων αυτών των γεγονότων είναι τα Ταμεία να στερούνται πάνω από 6 δις ευρώ ανά έτος.

Στο θέμα των μεταναστών η ετήσια οικονομική συμβολή των μεταναστών στο ΑΕΠ της χώρας μας ανέρχεται σε ποσοστό 2,8% όσον αφορά στη δημιουργία εισοδήματος, σε ποσοστό 2,3%, όσον αφορά στην αύξηση της δαπάνης και σε ποσοστό 2,5%, όσον αφορά στην αύξηση θέσεων εργασίας για το 2008. Επίσης για το ίδιο έτος στη χώρα μας ένας στους δυο μετανάστες εργαζόταν χωρίς ασφάλιση. Οι ανασφάλιστοι μετανάστες το 2008 ήταν 289.836, όσοι απασχολούνταν στο παραεμπόριο ή εργάζονταν επίσημα σε οικοδομές κ.τ.λ. έφταναν στους 354.837 εργαζομένους. Όταν οι μισοί μετανάστες εργάζονται ανασφάλιστοι τότε εύκολα κατανοεί κάποιος πόσο ζημιώνονται τα Ταμεία.(Δεληθανάση, Μ., 2008).

Εκατοντάδες εργαζόμενοι χρησιμοποιούν τα λεγόμενα μπλοκάκια με τα οποία μειώνονται τα έσοδα των Ταμείων. Το νέο αυτό φαινόμενο ανασφάλιστης εργασίας στερεί από τα Ταμεία περίπου 1,1 δις. Ευρώ ποσό σημαντικό για τα Ασφαλιστικά Ταμεία (Παπανίδης, Μ., 2008).

¹⁶ Ομιλία σε συνέδριο.

¹⁷ Βλέπε Δαμά, Γ., 2009.

¹⁸ Κέντρο Πληροφόρησης Εργαζομένων και Ανέργων ΓΣΕΕ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Παρατηρείται επίσης το φαινόμενο πολλοί συνταξιούχοι να συνεχίζουν να εργάζονται μετά τη συνταξιοδότησή τους λόγω των δυσκολιών στην καθημερινή τους ζωή. Ειδικά, όταν για το 2008, σύμφωνα με ομιλία του νυν Αναπληρωτή Υπουργού Εργασίας κυρίου Γιώργου Κουτρουμάνη σε συνέδριο¹⁹ στο Πάντειο Πανεπιστήμιο:

1. Τρεις στους δέκα συνταξιούχους είχαν κύρια σύνταξη κάτω από 450 ευρώ.
2. Έξι στους δέκα συνταξιούχους είχαν σύνταξη μικρότερη των 600 ευρώ.
3. Μόλις 15 στους 100 σύνταξη πάνω από 1050 ευρώ.

τότε εύλογα ένας συνταξιούχος, ειδικά όταν η κύρια πηγή του εισοδήματος του είναι η σύνταξη του, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες διαβίωσης και τις πολλές υποχρεώσεις, επιλέγει να συνεχίσει να εργάζεται και θα προτιμήσει μάλιστα να εργαστεί ανασφάλιστος, διότι δεν θα μπορεί, εξαιτίας της ηλικίας του, να βρει εύκολα εργασία ζημιώνοντας με αυτό τον τρόπο τα οικονομικά των Ταμείων.

¹⁹ Ομιλία στο Συνέδριο του Κέντρου Κοινωνικών και Οικονομικών Ερευνών στο Πάντειο Πανεπιστήμιο με θέμα: «Ενεργός Γήρανση και Δημογραφική Αλλαγή στην Ε.Ε.–Η Περιφερειακή Διάσταση» αναδημοσίευση Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. (porokp.gr).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ Ν.Α.Τ.. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ

3.1 ΤΟ Ν.Α.Τ. (ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ)

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) αποτελεί το βασικό ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των Ελλήνων ναυτικών. Ιδρύθηκε το 1861 με τον Νόμο ΧΛΘ μετά από παρέμβαση της Βασίλισσας Αμαλίας, η οποία οραματιζόταν έναν εθνικό φορέα ασφάλισης για τους Έλληνες ναυτικούς πρωτοποριακό για τα τότε δεδομένα. Το Ν.Α.Τ. μάλιστα είναι ο πρώτος Οργανισμός Κοινωνικής Ασφάλισης που ιδρύθηκε στη χώρα μας και από τους πρώτους σε Ευρωπαϊκό επίπεδο στη σύγχρονη εποχή (Ν.Α.Τ., 1961)²⁰.

Σήμερα το Ν.Α.Τ. αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) και βρίσκεται πλέον υπό την εποπτεία²¹ του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη (Προεδρικό Διάταγμα 50/2010, ΦΕΚ 89 Α' /16-6-2010), έχοντας ως κύριο σκοπό την ασφάλιση των εργαζομένων στη θάλασσα. Από τα έσοδα του το Ταμείο παρέχει μέσω του Οίκου του Ναύτου ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους εν ενεργεία και στους συνταξιούχους ναυτικούς. Η ασφάλιση που παρέχεται σήμερα από το Ν.Α.Τ. είναι τόσο συνταξιοδοτική όσο και επικουρική, η επικουρική σύνταξη νομοθετήθηκε σχετικά πρόσφατα με τον Ν.1482 του 1984.(nat.gr)

Στο Ν.Α.Τ. ασφαλίζονται τόσο οι ίδιοι οι ναυτικοί, οι οποίοι λαμβάνουν σύνταξη λόγω γήρατος, ανικανότητας, ατυχήματος και μηνιαία επικουρική σύνταξη, όσο και οι οικογένειες τους, οι οποίες λαμβάνουν τη σύνταξη στην περίπτωση που ο ναυτικός

²⁰ Επετειακή έκδοση του Ν.Α.Τ. για τα 100 χρόνια του Ταμείου.

²¹ Κατά την περίοδο της συγγραφής της Διπλωματική συγκεκριμένα τον Ιούνιο του 2010 το Ν.Α.Τ. είναι υπό την εποπτεία του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Μετά τον Ανασχηματισμό του Σεπτεμβρίου του 2010 το Ν.Α.Τ. ίσως αλλάξει εποπτεία και υπαχθεί στο Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Αλιείας και Νήσων.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

αποβιώσει.. Επίσης παρέχεται ιατροφαρμακευτική περίθαλψη μέσω του Οίκου του Ναύτου στους απόμαχους και εν ενεργεία ναυτικούς και τις οικογένειές τους.

Τα έσοδα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου προέρχονται από τις εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών επί των αποδοχών τους, οι οποίες και καταβάλλονται στο νόμισμα πληρωμής των ναυτικών, καθώς και από άλλες πηγές όπως έκδοση αδειών αλιείας, ρυμουλκών, άρση ναυαγών κλπ.. Το Ν.Α.Τ. αποδίδει κάθε χρόνο τα ποσά που εισπράττονται για λογαριασμό του ΕΛΟΕΝ (Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων) και καταβάλλει οικογενειακά επιδόματα στις οικογένειες των εν ενεργεία ναυτικών. Το Ταμείο εκτός των δικών του εσόδων εισπράττει και έσοδα τα οποία τα αποδίδει υπέρ των εξής τρίτων Ταμείων Πρόνοιας, Ειδικών Λογαριασμών και Κεφαλαίων:

1. Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ).
2. Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ).
3. Κεφάλαιο Ανεργίας – Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ).
4. Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ).
5. Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ΚΠΥ).
6. Κεφάλαιο Δυτών (Κ.Δ.).
7. Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ).
8. Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.).
9. Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ).
10. Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ).
11. Ναυτικό Μουσείο.
12. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Η έδρα του Ν.Α.Τ. είναι στον Πειραιά στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως 1, απέναντι από τη Μητρόπολη του Πειραιά την Αγία Τριάδα, και εξυπηρετεί τις ανάγκες των ναυτικών ανά την επικράτεια..

3.1.1 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Το Ν.Α.Τ., όπως αναφέρεται και στην ιστοσελίδα του διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από ένδεκα μέλη και στο οποίο εκπροσωπούνται όλοι οι συσχετιζόμενοι με το Ταμείο φορείς. Το συμβούλιο διορίζεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργείου, με τριετή θητεία κάθε φορά και για δυο θητείες το μέγιστο. Οι εκπρόσωποι των φορέων ορίζονται από τους ίδιους τους φορείς, ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. διορίζονται με επιλογή του Υπουργού. Το Δ.Σ. αποτελείται από:

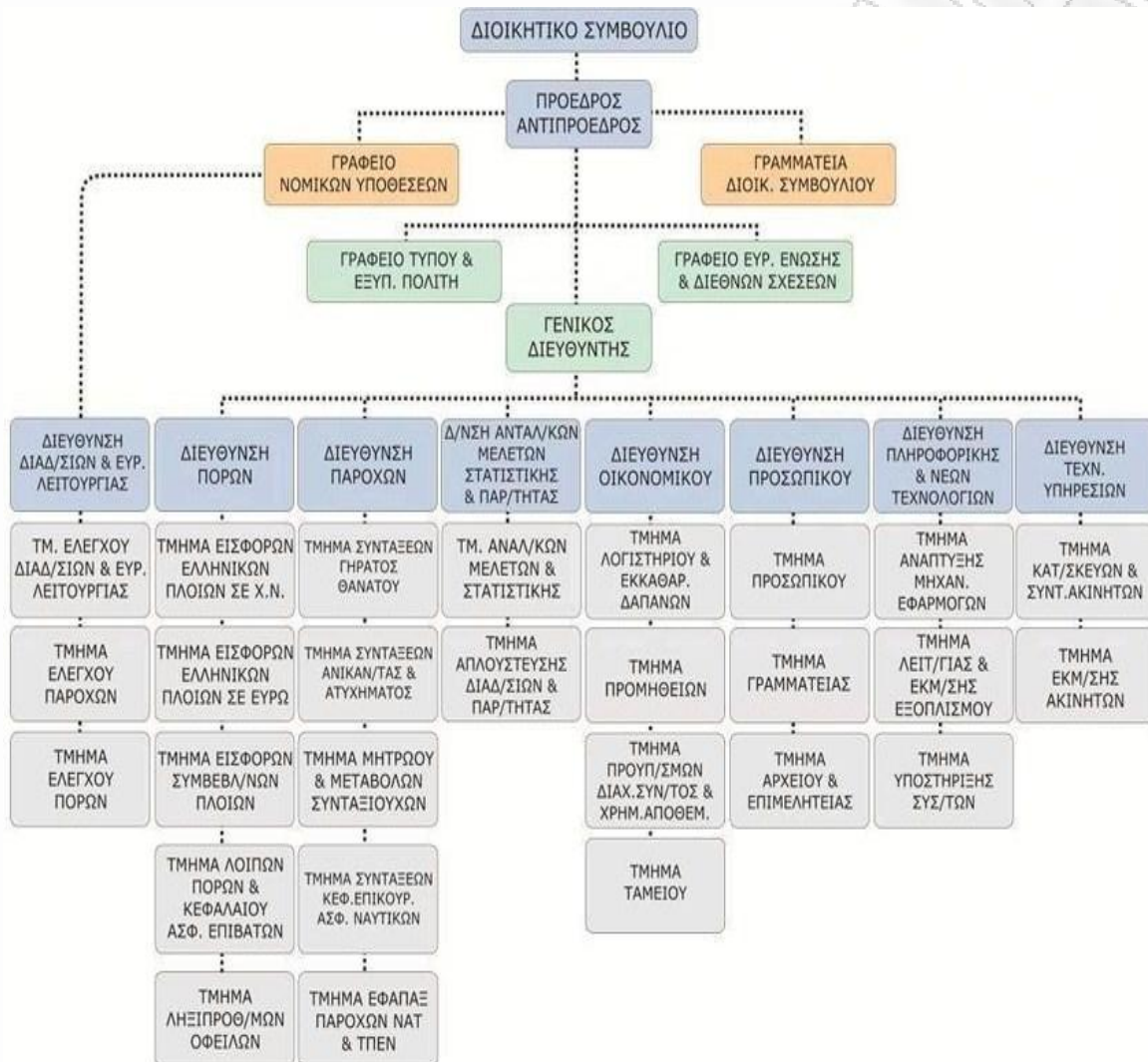
1. Τον Πρόεδρο.
2. Τον Αντιπρόεδρο.
3. Τρεις εκπροσώπους των ενεργεία ναυτικών, δυο εκ των οποίων είναι αξιωματικοί και ένας από τα κατώτερα πληρώματα.
4. Έναν εκπρόσωπο των απόμαχων ναυτικών.
5. Τρεις εκπροσώπους των πλοιοκτητών φορηγών άνω των 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας.
6. Έναν εκπρόσωπο των πλοιοκτητών επιβατηγών πλοίων.
7. Έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Παρακάτω παρατίθεται το οργανόγραμμα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου όπως αυτό παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα του Ταμείου. Αναλυτικά παρακάτω:

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Διάγραμμα 1

Οργανόγραμμα Ν.Α.Τ.



Πηγή: nat.gr.

3.1.2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το Ν.Α.Τ. ασφαρίζει τους Έλληνες και Κυπρίους απογεγραμμένους ναυτικούς καθώς επίσης και τους υπηκόους ξένων κρατών μελών της Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, τα οποία πλοία είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 του ΚΝ. 792/78 όπως δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Ταμείου (βλέπε υποχρέωση ασφάλισης), υπάγονται στην ασφάλιση υποχρεωτικά οι Έλληνες ναυτικοί με τα κάτωθι στοιχεία:

1. Οι ανήκοντες σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική ή ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ..
2. Οι νόμιμοι εκπρόσωποι στο εσωτερικό ή εξωτερικό της ανώτατης οργάνωσης των Ελλήνων ναυτικών που εδρεύει στην Ελλάδα, για όσο χρόνο εκπροσωπούν τη συγκεκριμένη οργάνωση αυτή όχι πέραν της πενταετίας και εφόσον έχουν δίπλωμα ή πτυχίο ναυτικής ικανότητας και δεκαετή, τουλάχιστον, εργασία σε πλοίο.
3. Οι αρχιπλοιοί και πλοιοί και το βοηθητικό προσωπικό που υπηρετεί στους πλοιογικούς σταθμούς.
4. Οι υπηρετούντες πλοιοί σε λιμάνια ξένων κρατών.
5. Οι μετεκπαιδευόμενοι στις Δ.Σ.Ε.Ν. ναυτικοί για το διάστημα που μετεκπαιδεύονται σε αυτές.
6. Οι υπάλληλοι Προξενικών Λιμεναρχείων, οι Καθηγητές ή Διευθυντές σπουδών των Δ.Σ.Ε.Ν., οι Κυβερνήτες και τα μέλη των πληρωμάτων των πλοίων της κατά θάλασσαν Οικονομικής Αστυνομίας (Θ.Ο.Α.) «καθ' όσο χρόνο ήσαν εν ενεργεία», εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν δεκαετή τουλάχιστον στο Εμπορικό Ναυτικό «πραγματική ναυτική εμπειρία».
7. Οι εκάστοτε υπηρετούντες με οποιαδήποτε σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου στο Υπουργείο ή τις υπηρεσίες του, εφόσον εκείνοι είναι

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν στο Εμπορικό Ναυτικό δεκαετή τουλάχιστον «πραγματική ναυτική υπηρεσία», η οποία μειώνεται σε πενταετή ναυτική υπηρεσία εάν εκείνοι διαθέτουν δίπλωμα πλοίαρχου, Μηχανικού ή Ραδιοτηλεγραφητή Α΄ Τάξης του Εμπορικού Ναυτικού (nat.gr).

8. Όσοι υπηρετούν σε οργανισμούς που εποπτεύονται από το Υπουργείο έχοντας σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου στους συγκεκριμένους οργανισμούς, εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν στο Ε.Ν. τουλάχιστον δεκαετή πραγματική ναυτική υπηρεσία.
9. Οι Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
10. Πλοίαρχοι Α΄ Τάξης και Α΄ Μηχανικοί, που εργάζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αποδεδειγμένα δεν ασκούν άλλο επάγγελμα για τα 2/3 της υπηρεσίας τους.
11. Οι εκάστοτε εργαζόμενοι σε Δημόσιες Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού της Εστίας Ναυτικών εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί έχοντας τουλάχιστον δεκαετή «πραγματική ναυτική υπηρεσία» σε πλοία Β΄ Κατηγορίας (σύμφωνα με τον πίνακα 1 του άρθρου 16 του ΚΝ 792/78).
12. Οι υπηρετούντες Έλληνες ναυτικοί σε βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Η υπηρεσία αυτή υπολογίζεται ως προς την καταβολή εισφορών και τον υπολογισμό της σύνταξης σαν πραγματοποιηθείσα σε Ακτοπλοϊκά Ελληνικά πλοία του Εμπορικού Ναυτικού.

Επίσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν.2575/98 (το οποίο δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ., nat.gr) ασφαίζονται επίσης:

1. Οι Γενικοί Επιθεωρητές σκάφους και οι Επιθεωρητές-Μηχανικοί ασφαίζονται υποχρεωτικά στο Ν.Α.Τ. κατ' εξαίρεση για υπηρεσία μέχρι έξι (6) το πολύ μήνες κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους εφόσον:
 - i. Υπηρετούν σε πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ..

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- ii. Έχουν Δίπλωμα Πλοίαρχου ή Μηχανικού Α΄ Τάξης.
2. Πλοίαρχοι Α΄ και Β΄ Τάξης και Μηχανικοί Α΄ και Β΄ Τάξης του Εμπορικού Ναυτικού μπορούν να «αναγνωρίσουν με (εξαγορά) δύο το πολύ φορές την υπηρεσία τους μέχρι 12 μήνες για κάθε πλοίο στο Ν.Α.Τ., σε πλοία που τελούν υπό ναυπήγηση στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή είναι πάνω από 3000 κ.ο.χ. δεν έχουν ναυτολόγια, υψώσουν την ελληνική σημαία κατά την πρώτη νηολόγηση και την διατηρήσουν για χρόνο διπλάσιο του χρόνου που εξαγοράζουν (παράγραφος 13).

Η συγκεκριμένη διάταξη εφαρμόζεται για όσο χρόνο διαρκεί η ναυπήγηση για δυο το πολύ αξιωματικούς των παραπάνω ειδικοτήτων για κάθε πλοίο και μπορεί να είναι Πλοίαρχοι, Μηχανικοί ή Πλοίαρχος και Μηχανικός. Τέλος σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στο εδάφιο γ΄ ορίζεται ότι μόνο οι Β΄ Τάξης Πλοίαρχοι μπορούν να εξαγοράσουν μέχρι έξι μήνες υπηρεσία στα υπό ναυπήγηση πλοία, η οποία θα χρησιμοποιηθεί για τη συμπλήρωση της απαιτούμενης υπηρεσίας για την απόκτηση Διπλώματος Πλοίαρχου Α΄ Τάξης.

3.1.3 ΠΟΡΟΙ - ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο έχει έσοδα, τα οποία προέρχονται από συγκεκριμένους πόρους. Δηλαδή εισπράττει το Ταμείο τις εισφορές από τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, οι οποίες αποτελούν τους πόρους (μέρος των εσόδων) του Ταμείου. Οι πόροι από τους οποίους προέρχονται οι εισφορές σύμφωνα με την ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ. είναι:

1. Εξαγορά σε πλοία με ξένη σημαία.
2. Εξαγορά στρατιωτικής θητείας.
3. Λήψη Αναγκαστικών Μέτρων.
4. Εξαγορά Αρχιπλοίαρχων – Αρχιμηχανικών.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

5. Εφοδιασμός με Ναυτολόγιο.
6. Τήρηση Ναυτολογίου.
7. Εξόφληση και Αντικατάσταση Ναυτολογίου.
8. Εισφορές Ναυτικού και Πλοιοκτήτη.
9. Συμβεβλημένα πλοία με Ξένη σημαία.
10. Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και οχημάτων.

3.1.4 ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ – ΠΑΡΟΧΕΣ

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο συνεισφέρει στην κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών με την παροχή της κύριας σύνταξης και με την παροχή μηνιαίας επικουρικής σύνταξης. Επίσης συνεισφέρει με την κάλυψη ορισμένων παροχών και καλύπτει τους ασφαλισμένους ιατροφαρμακευτικά, όπως θα δούμε παρακάτω με τον Οίκο Ναύτου (Ο.Ν.).

Συγκεκριμένα οι συντάξεις-παροχές που παρέχονται από το Ν.Α.Τ. στους ασφαλισμένους, σύμφωνα πάντα με τη ιστοσελίδα του Ταμείου, είναι οι ακόλουθες:

1. Σύνταξη Γήρατος.
2. Σύνταξη Θανάτου, η οποία αποδίδεται στην οικογένεια του αποβιώσαντος.
3. Σύνταξη λόγω Ανικανότητας.
4. Σύνταξη λόγω Ατυχήματος.
5. Αναπροσαρμογή συντάξεων.
6. Έναρξη σύνταξης.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

7. Μεταβίβαση Σύνταξης.
8. Έξοδα κηδείας.
9. Ασφάλιση Ασθένειας των Συνταξιούχων.
10. Επανάληψη Επαγγέλματος.
11. Επικουρική Ασφάλιση (Κ.Ε.Α.Ν.).
12. Ταμείο Πρόνοιας (Τ.Π.Ε.Ν.).
13. ΕΚΑΣ.

3.1.5 Ο ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ

Το Ν.Α.Τ. παρέχει εκτός των άλλων και ιατροφαρμακευτική κάλυψη στους ασφαλισμένους του. Η κάλυψη αυτή παρέχεται μέσω του Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.), ο οποίος χρηματοδοτείται από το Ν.Α.Τ..

Ο Οίκος Ναύτου στην Ελλάδα ιδρύθηκε το 1924 είναι Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) και εποπτεύεται από το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Είναι ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των ναυτικών, το οποίο παρέχει σε εκείνους και τις οικογένειές τους ιατρική, φαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη.

Ο Οίκος Ναύτου προστατεύει τους άνεργους ναυτικούς και τις οικογένειές τους, τους εργαζόμενους ναυτικούς και τα μέλη των οικογενειών τους, καθώς επίσης τους απόμαχους ναυτικούς (οι οποίοι είναι ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ.) και τις οικογένειές τους. Τέλος παρέχει ειδική προστασία στις επίτοκες γυναίκες, σε φυματικούς, σε χανσενικούς κ.α. αλλά και χρηματικά βοηθήματα στους άνεργους ναυτικούς. (oikosnautou.gr).

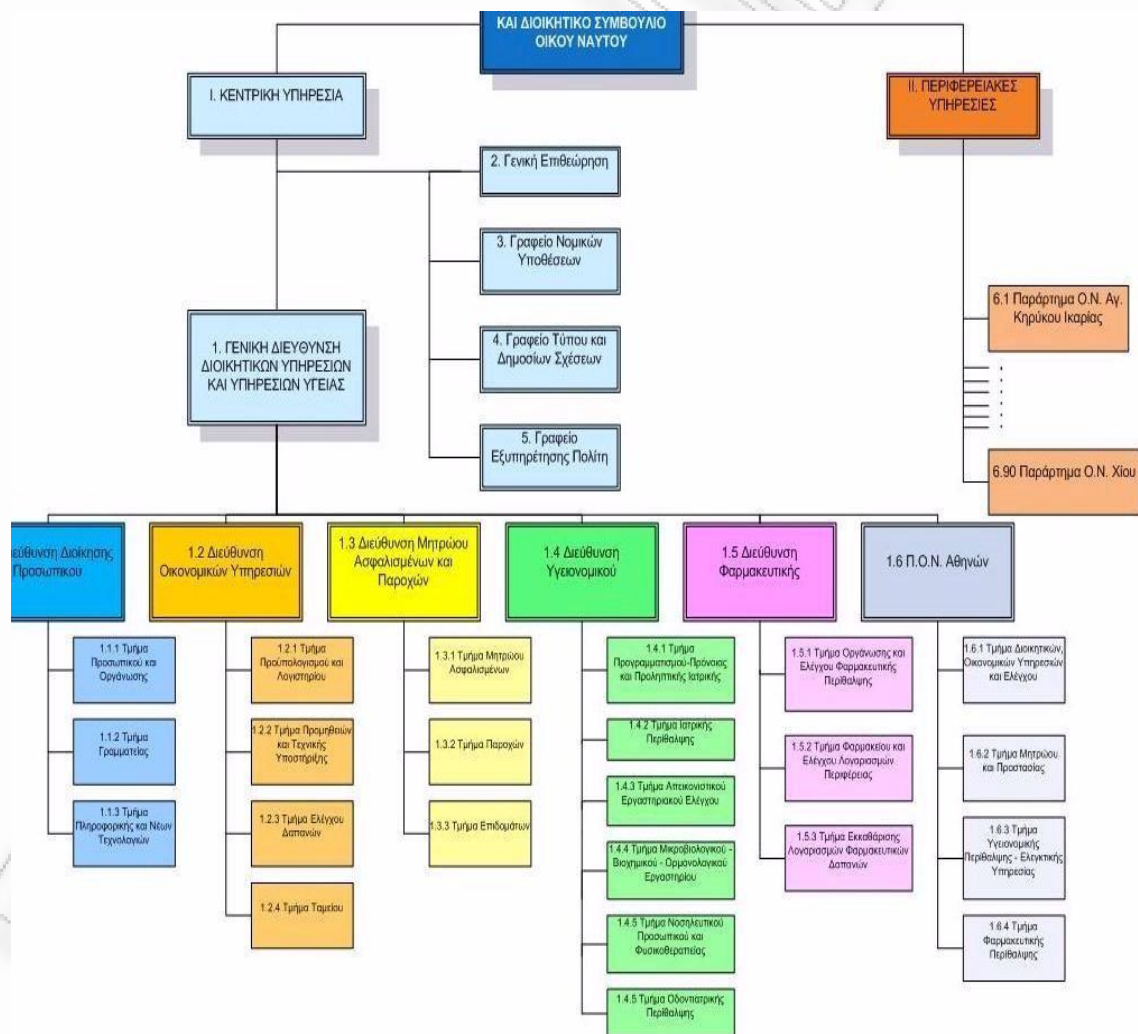
ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ο Οίκος Ναύτου επιδοτείται από το «Κεφάλαιο Ασθένειας και Ανεργίας», το γνωστό ως «ΚΑΑΝ» το οποίο αποτελεί ειδικό λογαριασμό στο Ν.Α.Τ. προερχόμενο από μέρος των προς εκείνο εισφορών (oikosnautou.gr).

Παρακάτω παραθέτουμε το οργανόγραμμα του Οίκου του Ναύτου. Το οργανόγραμμα του είναι το ακόλουθο:

Διάγραμμα 2

Οργανόγραμμα Οίκου του Ναύτου



Πηγή: oikosnautou.gr.

3.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. (ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ)

Στην παρούσα ενότητα και στις υποενότητες της θα γίνει μια όσο το δυνατόν πιο σύντομη ιστορική αναδρομή, παρουσιάζοντας την εξέλιξη του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου αναφέροντας γεγονότα και καταστάσεις από την ίδρυση του Ν.Α.Τ. το 1861 έως και σήμερα.

Η αναδρομή θα γίνει με τη βοήθεια του βιβλίου του νυν Βουλευτή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και πρώην Υπουργού κ. Μανώλη Μπεντενιώτη 'Η Κοινωνική Ασφάλιση των Ναυτικών' και με στοιχεία από το Ν.Α.Τ.. Η συγκεκριμένη αναδρομή θα αποτελέσει για τη συνέχεια χρήσιμο εργαλείο, προκειμένου να παρουσιάσουμε και να αναλύσουμε παρακάτω τα αίτια που οδήγησαν στη σημερινή προβληματική κατάσταση του Ν.Α.Τ..

Από την περίοδο πριν την επανάσταση του 1821 είχε εκφραστεί η ανάγκη ίδρυσης ενός φορέα ασφάλισης και συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια της επανάστασης και στη μετά απελευθερωτική Ελλάδα. Μάλιστα, όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ., προβαλλόταν ως:

«έκφραση κοινωνικής αλληλεγγύης και εθνικής ευγνωμοσύνης αλλά και ευρύτερας σκοπιμότητας δια τους ήρωας και τα θύματα των ναυτικών αγώνων και τους μετέπειτα βιοπαλαιστές του κύματος» (nat.gr)

σκοπός δηλαδή ήταν η κοινωνική αποκατάσταση και δικαίωση των θαλασσομάχων του 1821.

Η σύλληψη της ιδέας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πρέπει να αναζητηθεί στις Σπέτσες όπου εφαρμόστηκε το σύστημα περίθαλψης των «ενδεών ναυτικών» την «κάσσα». Η «κάσσα» ήταν ένα είδος Κοινοτικού Ταμείου του οποίου τα έσοδα προέρχονταν από τα κέρδη των πλοίων που εκτελούσαν μεταφορές στο εξωτερικό. Οι εισφορές ανέρχονταν στο 5% επί των κερδών τις οποίες κατέβαλλε ο πλοίαρχος. Τα έσοδα που προέκυπταν από τη συγκεκριμένη διαδικασία δίνονταν στους άνεργους και στους ανίκανους ναυτικούς, αλλά και στις οικογένειες των επί του πλοίου τεθνεώτων

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ναυτικών (nat.gr). Τη διαχείριση της Κάσσας είχε η δημογεροντία, σύμφωνα με τα διασωζόμενα στοιχεία των χρονικογράφων της προεπαναστατικής Ελλάδας.

Όπως αναφέρεται στο site του Ν.Α.Τ. στα διατάγματα του 1833 υπάρχει μια τάση για την επικράτηση της ιδέας της κοινωνικής μέριμνας και προστασίας του ναυτικού Στο «περί Εμπορικού Νόμου» διάταγμα αναφέρεται:

«ναύτης ασθενήσας κλπ, πληρώνεται τους μισθούς του και νοσηλεύεται δαπάναις του πλοίου» (nat.gr).

Στο νομοθέτημα που υπεγράφη στις 15 Δεκεμβρίου του 1836, το «περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» αναφέρεται από το Γραμματέα της Επικρατείας επί των Ναυτικών, Α.Γ. Κριεζή ότι:

«τα πρόστιμα δια διάφορες παραβάσεις, το αντίτιμο των διπλωμάτων και αδειών των κυβερνητών και ναυτών αποτελούν πόρο υπέρ του Ν.Α.Τ.» (nat.gr).

Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα του Ταμείου οι ειδικοί θεωρούν ότι δεν ήταν τυχαία η αναφορά αυτή αλλά αποτελούσε μέρος της προσπάθειας όσων είχαν αντιληφθεί την ανάγκη για ασφάλιση των ναυτικών και των οικογενειών τους. Πρέπει να αναφέρουμε ότι αρχικά το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κάλυπτε και τα πληρώματα του Πολεμικού Ναυτικού.

Με το Νόμο ΧΛΘ του 1861, αναδεικνύεται ο καθαρά κοινωνικός χαρακτήρας του Ν.Α.Τ. και σύμφωνα πάντα με στοιχεία των ιστορικών χαρακτηρίζεται ως προπομπός των Κοινωνικών Ασφαλίσεων στη χώρα μας. Πρέπει να αναφερθεί ότι κορυφαία ιδρυτική μορφή του Ν.Α.Τ. αποτελεί ο Γεράσιμος Ζωχιός, ο οποίος υπήρξε ο πρώτος πρόεδρος του Ταμείου και χαρακτηρίστηκε ως ρωμαλέα προσωπικότητα που εξέφραζε τις αγωνίες των εργαζομένων ναυτικών (nat.gr).

3.2.1 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΑΠΟ ΤΟ 1861 ΕΩΣ ΤΟ 1961

Επισημως η πορεία του Ν.Α.Τ. ξεκινά με τον ιδρυτικό του νόμο τον ΧΛΘ «περί συστάσεως Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» ο οποίος ψηφίστηκε από την Βουλή τον Ιούλιο του 1861 και αποτελείται από 29 άρθρα. Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου, το Ταμείο δεν είναι ίδρυμα δημοσίου δικαίου, μάλιστα δεν είχε αποσαφηνιστεί ποια θα είναι η νομική του μορφή.

Αργότερα με νέο νόμο προσδιορίστηκε η νομική μορφή του και ο χαρακτήρας της διαχείρισης και της λειτουργίας του Ταμείου. Επιχειρήθηκε στην εισηγητική έκθεση του νόμου η ανάλυση των τότε δεδομένων του Ταμείου. Η πρώτη διοίκηση ανέλαβε με δική της ευθύνη την απογραφή των ναυτικών (επίσης των αλιέων και των πορθμέων), τον εφοδιασμό με ναυτικά φυλλάδια και τη δημιουργία γενικού μητρώου ασφαλισμένων (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Μετά την υποβολή του πρώτου ισολογισμού το 1862, ακολουθεί το 1863 η δημοσίευση του δεύτερου ισολογισμού και η χορήγηση των πρώτων συντάξεων. Την περίοδο αυτή έχουμε και το πρώτο παθητικό του Ταμείου, εξαιτίας της παράνομης αγοράς δεκατριών ορείχαλκων τουρκικών πυροβόλων αξίας 18,2 εκατομμυρίων δραχμών και της αγοράς έντοκων γραμματίων δημοσίου από το Ταμείο, χωρίς την απαραίτητη νομοθετική έγκριση και με τις ευλογίες της τότε κυβέρνησης. Το 1864 ο ισολογισμός που δημοσιεύεται δείχνει ότι πλέον το Ταμείο έχει οικονομική ευρωστία (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Η συνέχεια για το Ταμείο δεν ήταν τόσο καλή και οι πρώτες αντιδράσεις για τη διοικούσα επιτροπή είναι δικαιολογημένες εξαιτίας διαφόρων πράξεων που αντίκειται στη νομοθεσία. Στους καταλόγους των ενδεών ναυτικών συμπεριλαμβάνονται πλέον και μη δικαιούχοι ενώ με την ίδρυση του Ναυτικού Μουσείου αγοράζονται κειμήλια, εικόνες, μετάλλια κ.α. πράξη η οποία παραβαίνει το άρθρο 3 του νόμου ΧΛΘ.

Παράλληλα ιδρύεται το ναυτικό άσυλο για να κατευνάσει τα πνεύματα, ωστόσο οι αντιδράσεις εξαιτίας της δαπάνης χρημάτων για την ίδρυση της Τράπεζας Ναυτιλιακής Πίστης και τη χαλκογράφιση της Μεσογείου και των ελληνικών

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

θαλασσών φτάνουν μέχρι τη Βουλή με την αναφορά των τριών Υδραίων Βουλευτών (Καλογιάννη, Γκίκα, Βούλγαρη). Οι συγκεκριμένοι Βουλευτές κάνουν λόγο για κακοδιαχείριση και ζητούν τη σωστή και αποτελεσματική διαχείριση του Ταμείου, την προστασία των οικονομικών του και τη μεταρρύθμιση του συστήματος εσόδων και παροχών (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Αποτέλεσμα όλων αυτών όπως αναφέρεται στο βιβλίο του κ. Μπεντενιώτη ήταν η διενέργεια οικονομικού ελέγχου. Συνστάθηκε πενταμελής επιτροπή η οποία κατέληξε σε πόρισμα. Το πόρισμα αυτό αναφέρει ότι οι παραπάνω πράξεις είναι παράνομες και προτάθηκε αλλαγή του συστήματος εσόδων, εκλογή διοικούσας επιτροπής, η οποία θα απαρτίζετο όχι μόνο από Αξιωματικούς αλλά και από ειδικούς σε θέματα ασφαλιστικού και αλλαγή της εσωτερικής διάρθρωσης και του τρόπου επιθεώρησης.

Το 1871 εκδόθηκε το Διάταγμα «Περί Λογιστικού του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου» το οποίο εκτός των άλλων προέβλεπε τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης αυτοδιοίκησης του Ταμείου, όριζε τις αρμοδιότητες της Διοικούσας Επιτροπής και τις οικονομικές λειτουργίες. Το 1876 διενεργείται νέα απογραφή ναυτικών και το 1882 υποβάλλεται Σχέδιο Νόμου στην Βουλή για την αναδιοργάνωση του Ταμείου²². Αιτία ήταν η μελέτη και ανάλυση των οικονομικών στοιχείων του Ταμείου η οποία δημιούργησε ανησυχία για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του Ταμείου. Η μείωση στη σχέση μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων, η διόγκωση των δαπανών και των ελεών, των προνοιακών επιδομάτων και η αύξηση των εξόδων της διοίκησης δημιούργησαν ανησυχία για το μέλλον του Ταμείου (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Μετά τη θεσμοθέτηση της συνέλευσης των αντιπροσώπων των ναυτικών δήμων²³ (η οποία θα συνεδρίαζε κάθε Οκτώβριο για να ελέγχει τα όσα συμβαίνουν στο Ταμείο), συνέρχεται η Α΄ Συνέλευση των αντιπροσώπων η οποία κατέληξε ότι η Διοικούσα Επιτροπή δε συμμορφώθηκε με τις διατάξεις του Νόμου ΑΡΟΗ. Την περίοδο αυτή

²² Προσδιορίζεται ο κοινωνικός χαρακτήρας του Ν.Α.Τ. και πλέον χαρακτηρίζεται δημόσια υπηρεσία (Νόμος ΑΡΟΗ/1884).

²³ Δήμοι των οποίων τα δημοτολόγια έχουν εγγεγραμμένους τουλάχιστον 150 ναυτικούς.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

είναι εμφανή τα σημάδια της έντονης κρίσης και το Ν.Α.Τ. δεν έχει κτίριο δικό του. Παρά την έγκριση δανείου για ανέγερση κτιρίου ιδιόκτητου όταν ολοκληρώθηκε η κατασκευή του αυτό τελικά παραχωρήθηκε στο κράτος (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Τα αποτελέσματα του ισολογισμού του 1883 οδηγούν στη μείωση των συντάξεων. Οι ισολογισμοί του 1885 και 1886 εμφάνισαν νέους πόρους οι οποίοι οδήγησαν σε αύξηση των εσόδων παρόλα αυτά η πτώχευση της Ναυτικής Τράπεζας 'Αρχάγγελος' απέφερε ζημία.

Την τριετία 1887-1890 παρατηρήθηκε έλλειμμα το οποίο οφειλόταν στην αύξηση των συντάξεων, για τον λόγο αυτό ο νόμος ΑΨΚΖ/1889 προέβλεπε τη μη μεταβίβαση των συντάξεων λόγω ανικανότητας και ο Νόμος ΑΠΕΑ τροποποίησε τις διατάξεις του Νόμου ΑΡΟΗ. Το έλλειμμα συνεχίζει να υπάρχει και το 1891 όπου πλέον τα αποθεματικά έχουν εξανημιστεί. Ο Νόμος ΒΥΕ/1896 με τα μέτρα που περιελάμβανε βοήθησε στην ανάκαμψη του Ταμείου.

Ο 20^{ος} αιώνας ξεκινά με διάχυτη την αγωνία για τη βιωσιμότητα του Ταμείου. Η κρίση συνεχίζεται για το Ταμείο σύμφωνα με τα στοιχεία των ισολογισμών του 1903, 1904 και 1905. Η κυριότερη αιτία της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης είναι η εισφοροδιαφυγή από τα πρώτα χρόνια του Ταμείου.

«Ο νέος καταστατικός νόμος ΓΣΚΣΤ'/1907 εξέφραζε μια εθνική κοινωνική και οικονομική πολιτική και διαμόρφωσε το νέο ασφαλιστικό χαρακτήρα του Ταμείου» (Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ. 96).

Ο νόμος αυτός προσπάθησε να λύσει τα προβλήματα των περασμένων δέκα ετών και εκτός των άλλων²⁴ για πρώτη φορά στην Ελλάδα προέβλεπε την ασφαλιστική εισφορά των πλοιοκτητών. Οι ναυτικοί θα συνταξιοδοτούνται στα 25 έτη λόγω γήρατος, στα 15 έτη η υπηρεσία για να πάρει κάποιος σύνταξη ανικανότητας και στην ηλικία των 56 η θεμελίωση σύνταξης.

²⁴ Βλέπε αναλυτικά Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ.96 και 97.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Το 1909 διαπιστώνεται μεγάλο έλλειμμα στο Ν.Α.Τ. και για το λόγο αυτό προωθείται νέο νομοσχέδιο (Νόμος ΓΓΜΑ/1909) προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που υπάρχουν. Η Συνέλευση των Ναυτικών Δήμων του 1911 προχωρά σε ριζοσπαστικά μέτρα όπως, ο καθορισμός με αναλογιστική μελέτη του ποσού των συντάξεων και η Θ' Συνέλευση ζητά να εισπραχθούν τα οφειλόμενα προς το Ταμείο και ουσιαστικά ζητεί η ναυτιλία να αποκτήσει δικό της Υπουργείο.

Ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος προκάλεσε ζημιά στην Ελληνική Ναυτιλία λόγω των μεγάλων ανθρώπινων και υλικών απωλειών. Οι Νόμοι 514/1914 για την είσπραξη των οφειλών των Ναυτικών Δήμων και 551/1914 για αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος εν ώρα εργασίας βελτιώνουν την κατάσταση. Η Ι' Συνέλευση πρότεινε να εισπράττονται ποσοστά από τις μεταβιβάσεις των εμπορικών πλοίων. Αυτό έγινε για αντιμετωπιστεί η κρίση διότι πολλοί ναυτικοί δήμοι ήταν ασυνεπείς όσον αφορά στις οφειλές τους προς το Ταμείο . Το 1917 καταργείται η συνέλευση των Ναυτικών Δήμων και το Εμπορικό Ναυτικό πλέον υπάγεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και προβλέπονται νέοι πόροι για αντιμετωπιστεί η κάμψη (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Ακολουθούν μια σειρά από μέτρα τα οποία χαρακτηρίστηκαν ως ριζοσπαστικά όπως, οι νόμοι για την εξαγορά ανεργίας, η καταγγελία για τη σύμβαση εργασίας διασφαλίζοντας τα δικαιώματα των εργατών, η κατάργηση της συνταξιοδότησης των υπαξιωματικών του Βασιλικού Ναυτικού και η κατάργηση των εισφορών των Ναυτικών Δήμων. Το 1922 η ασφάλιση γίνεται υποχρεωτική και το 1923 η οικονομική συγκυρία οδηγεί στη λήψη νέων μέτρων και στην αναπροσαρμογή των πόρων. Το 1933 συνέρχεται η Δ' Συνέλευση των εργατών θαλάσσης.

Το Ν.Α.Τ., όπως και σήμερα, προτάθηκε να υπαχθεί στο νεοσύστατο τότε Ι.Κ.Α. η συνέλευση απορρίπτει την πρόταση αυτή τονίζοντας τις ιδιαιτερότητες του φορέα και πως δεν ενδείκνυται μια τέτοια ενέργεια, οι τότε αντιδράσεις των εφοπλιστών και των συνδικάτων απέτρεψαν τελικά τη συγχώνευση με το Ι.Κ.Α.. Μετά τις ευνοϊκές προϋποθέσεις παροχών το Ταμείο επιστρέφει στο Υπουργείο Ναυτικών.

Την περίοδο εκείνη ιδρύονται τα Ταμεία Πρόνοιας Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων και το Κεφάλαιο Ανεργίας (τα στελέχη του Πολεμικού Ναυτικού δεν

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

υπάγονται πλέον στο Ν.Α.Τ.) και ιδρύεται ο Οίκος Ναύτου. Το 1927 παρατηρήθηκε μια ανάκαμψη, αν και υπήρχε αύξηση των εξόδων λόγω της αύξησης των συντάξεων. Το 1931 αυξήθηκαν οι εισφορές των πλοιοκτητών προς το Ταμείο, αλλά η Κυβέρνηση εξαιτίας των αντιδράσεων, περιόρισε το ποσό των εισφορών. Το 1929 ιδρύεται το πρώτο υποκατάστημα του Ν.Α.Τ. στον Πειραιά. Το 1931 και το 1932 η κρίση επηρέασε και το Ν.Α.Τ.. Παρόλα αυτά το Ταμείο συνέχισε το κοινωνικό του έργο (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Το 1934 το Ν.Α.Τ. αποκτά αυτοτέλεια και η ίδρυση του Υφυπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δημιουργεί νέο πλαίσιο για το Ταμείο. Στο Ν.Α.Τ. εφαρμόζεται νέο νομοθετικό πλαίσιο, ενώ οι ισολογισμοί του 1936 του 1937 (το συγκεκριμένο έτος χαρακτηρίστηκε ως έτος ευτυχίας για το Ταμείο) και του 1938 εμφανίζουν πλεόνασμα.

Με αφορμή τα πλεονάσματα που εμφανίζει τότε το Ν.Α.Τ. χορηγούνται δάνεια, ευτυχώς δεν εγκρίθηκαν περισσότερα δάνεια και τα τότε αποθεματικά διασώθηκαν. Οι προβλέψεις του 1939 είναι αισιόδοξες για το μέλλον, ο ισολογισμός του έτους είναι πλεονασματικός και χορηγούνται πολεμικά επιδόματα στις οικογένειες των ναυτικών, ο αριθμός των συνταξιούχων είναι μεγάλος και εμφανίζεται δυσαναλογία ασφαλισμένων και συνταξιούχων, ενώ ο Ισολογισμός του Απριλίου του 1940 είναι πλεονασματικός.

Ακολουθεί ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος όπου το Ν.Α.Τ. συνεχίζει να παρέχει κοινωνική προστασία σε μεγάλο αριθμό συνταξιούχων, ανέργων ναυτικών και στις οικογένειές τους. Η υποτίμηση της δραχμής δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα. Το Ταμείο συνάπτει δάνειο με το δημόσιο το 1942 ύψους 1.200.000.000 δραχμών παρέχοντας την περιουσία του ως ενέχυρο. Ο ισολογισμός του 1945 εμφανίζει έλλειμμα, το Ν.Α.Τ. πλέον, εξαιτίας της κρίσης εμφανίζει μετά την απελευθέρωση έξοδα τριών και πλέον τετράκις εκατομμυρίων δραχμών. Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι την περίοδο του πολέμου ιδρύθηκε και δεύτερο Ν.Α.Τ. στο εξωτερικό, όπως και δεύτερος Οίκος Ναύτου (Μπεντενιώτης Μ., 2001).

Μετά την απελευθέρωση η Κυβέρνηση Πλαστήρα αναγνωρίζει τη συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στην Εθνική Αντίσταση. Διατέθηκε τότε ποσό 257.570.132 λιρών Αγγλίας για την ενίσχυση του λογαριασμού των εργατών θαλάσσης. Το Ταμείο

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

επανέρχεται στην ομαλότητα και λαμβάνονται μέτρα για τη μεγιστοποίηση των κερδών και καταργείται ο φόρος υπέρ τρίτων. Το 1949 έχουμε την πρώτη δραχμοποίηση των αποθεματικών όπου το Ν.Α.Τ.:

«Υποχρεούται να καταχωρήσει το 20% των καταθέσεων του σε δολάρια στην Τράπεζα της Ελλάδος» (Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ.154).

Το 1951 δημοσιοποιείται η Αναλογιστική Μελέτη του Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Νείλου Σακελλαρίου, η οποία διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για τη μετέπειτα πορεία του Ταμείου. Η παγκόσμια ναυτιλιακή κρίση του 1957 και 1958 πλήττει και το Ν.Α.Τ. προκαλώντας μείωση των εσόδων. Το 1961 το Ν.Α.Τ., πλέον έχει ως έδρα τον Πειραιά. Το Ν.Α.Τ. χαρακτηρίζεται ως σύγχρονος ασφαλιστικός φορέας και μάλιστα τον Οκτώβριο του 1960 υψώθηκε η χιλιοστή Ελληνική σημαία σε πλοίο του Ν.Α.Τ.. Η δύναμη του στόλου φτάνει πλέον τους 5.562.468 κόρους και οι ναυτικοί είναι 71.099, η Ελληνική ναυτιλία είναι πλέον πανίσχυρη και αυτό οφείλεται στην επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και των Ελλήνων ναυτικών (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

3.2.2 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΜΕΤΑ ΤΟ 1961 ΕΩΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ

Μετά το 1961 και πριν τη δικτατορία τροποποιούνται οι διατάξεις του Ν.3170/1955 για το συνταξιοδοτικό δικαίωμα, όπου πλέον το άθροισμα ετών ηλικίας και υπηρεσίας πρέπει να είναι τουλάχιστον 75 χρόνια. Το 1969 ανατέθηκε η εκπόνηση Αναλογιστικής Μελέτης σε ομάδα τριών επιστημόνων υπό τον Καθηγητή Στεργιώτη η οποία δυστυχώς δεν υπάρχει στο αρχείο. Η έκθεση Στεργιώτη αναφέρει ότι δεν πρέπει να γίνουν αυξήσεις συντάξεων (Μπεντενιώτης, Μ., 2001)²⁵.

Εξαιτίας των αδικιών του Νόμου 4502/1966 εκδόθηκε το Νομοθετικό Διάταγμα 152 του 1974 «περί τροποποίησης και συμπλήρωσης των διατάξεων της περί το

²⁵ Όπως αναφέρεται στην τεχνική πραγματογνωμοσύνη του Ελβετού R. Breguet, σελ.48 και 49.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ν.Α.Τ. νομοθεσίας». Με βάση το διάταγμα αυτό το ύψος της σύνταξης διαμορφώνεται από το μέσο μισθό των τελευταίων δυο ετών, το χρόνο υπηρεσίας και τη συνολική υπηρεσία.

Το 1971 ο Ελβετός ειδικός R. Breguet εξέδωσε για το Ν.Α.Τ. την τεχνική πραγματογνωμοσύνη του για το Ταμείο. Όπως αναφέρεται στο βιβλίο του κυρίου Μπεντενιώτη, ο Breguet διαπίστωσε ότι οι ανεπαρκείς εισφορές, η βελτίωση των παροχών κατά τη διάρκεια των ετών και οι υπερβολικές παροχές είναι οι κύριες αιτίες του ελλείμματος, προτείνοντας, ταυτόχρονα, μέτρα για την αντιμετώπισή του. Ο μέσος μισθός με το Ν.792/1978 καθορίζεται με βάση το τελευταίο 48μηνο και η σύνταξη χορηγείται όταν ο συνταξιούχος είναι 50 ετών και έχει συμπληρώσει 20 χρονιά ναυτική υπηρεσία κάτι που ισχύει μέχρι σήμερα. Το 1980 καθιερώνεται ο θεσμός της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας, επίσης συστάθηκε ο ΕΛΟΕΝ και προσδιορίστηκαν οι αρμοδιότητες της Εστίας Ναυτικών.

Η χώρα μας στις αρχές της δεκαετίας του 80 μπαίνει στην Ε.Ο.Κ. Το Ν.Α.Τ. δε θα μπορούσε παρά να ακολουθήσει τις εξελίξεις. Η νομοθεσία του εναρμονίζεται με τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πλέον στο Ν.Α.Τ. και στον Οίκο Ναύτου θα υπάγονται και ναυτικοί οι οποίοι είναι πολίτες των κρατών μελών, οι πρόσφυγες και όσοι κατοικούν σε χώρες μέλη της Ε.Ο.Κ.. Τέλη της δεκαετίας του 70 αρχές του 80 αποφασίζεται η δραχμοποίηση της περιουσίας του Ν.Α.Τ.

Το 1987 έχουμε τροποποιήσεις όσον αφορά στις προϋποθέσεις ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.1711/1987 όπως αναφέρονται στο βιβλίο του κυρίου Μπεντενιώτη:

«Για την θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος καθορίζεται η διαπίστωση ισόβιας ανικανότητας, πενταετής τουλάχιστον ναυτική υπηρεσία και τελευταία ναυτολόγηση διάρκειας τουλάχιστον 7,5 μηνών στα τελευταία πέντε χρόνια πριν από την επέλευση του ασφαλιστικού κινδύνου» (Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ.176).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Το 1995 το ναυτικό επάγγελμα εντάσσεται στην κατηγορία των βαρέων και ανθυγιεινών. Από την 1 Ιανουαρίου του 1983 εφαρμόζεται η περίφημη ΑΤΑ (Αυτόματη Τιμαριθμική Προσαρμογή). Οι συντάξεις αναπροσαρμόζονται, η ποσοστιαία σχέση βασικού μισθού και σύνταξης επηρεάζεται. Έχουμε ποσοστά κάτω του 50% όταν η ανώτατη σύνταξη τότε στα άλλα Ταμεία ήταν είναι το 80% του βασικού μισθού (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

Τελικά το 1997 αυξάνεται στο 60% για να φτάσει σήμερα στο 70% ύστερα από αγώνες και προσφυγή των ναυτικών στα ευρωπαϊκά δικαστήρια στις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Το Ν.Α.Τ. πλέον δεν εξαιρείται της διαδοχικής ασφάλισης, ενώ οι ναυτικοί που εργάστηκαν σε ξένες χώρες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τον συγκεκριμένο χρόνο ασφάλισης για την έκδοση σύνταξης. Το 1984 δημιουργήθηκε με τον Νόμο 1422 του 1984 η επικουρική ασφάλιση των ναυτικών (ΚΕΑΝ).

Το Ν.Α.Τ. σήμερα, όπως θα δούμε και παρακάτω δε βρίσκεται και στην καλύτερη περίοδο της ιστορίας του. Βέβαια πρέπει να αναφέρουμε, ότι, όπως είδαμε και παραπάνω, το Ν.Α.Τ. έχει ξαναβρεθεί σε δύσκολες καταστάσεις και έχει καταφέρει να αναστηθεί στην κυριολεξία. Μέχρι το 1978 οι ισολογισμοί είχαν πλεόνασμα. Τα ελλείμματα άρχισαν να εμφανίζονται από το 1979 μέχρι το 1983 όπου και καλύπτονταν από τις νομισματικές διαφορές. Εξαιτίας της δυσμενούς οικονομικής θέσης του και των ελλειμματικών ισολογισμών αναγκάζεται να λαμβάνει κρατικές επιχορηγήσεις από το 1990 έως και σήμερα προκειμένου να ισοσκελιστεί ο προϋπολογισμός του Ταμείου.

Το Ν.Α.Τ. παρέχει σήμερα κύρια και επικουρική σύνταξη, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη μέσω του Οίκου του Ναύτου και αριθμεί 70.564 συνταξιούχους (το 2009), 19.000 ασφαλισμένους εργαζόμενους (στοιχεία του 2008), 33.500 ασφαλισμένους (το 2008), 2.751 ενεργά πλοία είναι συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. και διαθέτει σεβαστή ακίνητη περιουσία. Η αγωνία για τη βιωσιμότητα του Ταμείου είναι μεγάλη, ενώ με το νέο ασφαλιστικό νόμο εξετάζεται η περίπτωση να συγχωνευτεί με το Ι.Κ.Α.. Αναλυτικά στην παρακάτω ενότητα θα παρουσιάσουμε το πρόβλημα (στην πραγματικότητα προβλήματα) του Ν.Α.Τ..

3.3 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο τα τελευταία περίπου τριάντα χρόνια, για την ακρίβεια τριάντα δύο χρόνια, βρίσκεται σε δεινή οικονομική κατάσταση. Σύμφωνα με τον καινούργιο νόμο, το Ν.Α.Τ. προβλέπεται να συγχωνευτεί με το Ι.Κ.Α. κάτι που είχε επιχειρηθεί και το 1932 αλλά τελικά δεν πραγματοποιήθηκε λόγω των αντιδράσεων των ναυτικών και των εφοπλιστών. Για πολλούς το ενδεχόμενο της συγχώνευσης φαντάζει ως η μόνη σανίδα σωτηρίας για το Ταμείο, το οποίο μοιάζει με πλοίο το οποίο είναι έτοιμο να βουλιάξει.

Όπως είδαμε και στην ιστορική αναδρομή το Ν.Α.Τ. είναι συνηθισμένο στο να αντιμετωπίζει κρίσεις από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσής του μέχρι και τα πρώτα χρόνια μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το Ν.Α.Τ. πάντοτε έβρισκε τον τρόπο να ξεφύγει από τις δυσκολίες αλλά με τη διαμορφωθείσα κατάσταση θεωρείται δύσκολο να ανακάμψει όχι όμως και ακατόρθωτο. Μετά από μια εξαιρετική περίοδο για το Ταμείο, ιδιαίτερα στις αρχές της δεκαετίας του 60 μέχρι το 1977 αρχές του 1978, ξεκινά μια παρατεταμένη περίοδος ύφεσης για το Ταμείο φτάνοντας στο σήμερα όπου η κατάσταση του Ν.Α.Τ. μπορεί να περιγραφεί με την παροιμία περασμένα μεγαλεία και δηλώνοντας τα να κλαίς.

Πλέον το Ν.Α.Τ. δε θεωρείται ως ένα από τα πλουσιότερα Ασφαλιστικά Ταμεία, όπως χαρακτηριζόταν κατά το παρελθόν, αντίθετα, αντιμετωπίζει τεράστια οικονομική δυσχέρεια. Εκτός της οικονομικής δυσχέρειας το Ν.Α.Τ., όπως και τα υπόλοιπα Ασφαλιστικά Ταμεία, αντιμετωπίζει προβλήματα στη λειτουργία του εξαιτίας του πεπαλαιωμένου τρόπου λειτουργίας του και της έλλειψης προσωπικού.

Οι δαπάνες του Ν.Α.Τ. μέχρι το 1978 καλύπτονταν από τα έσοδα για το λόγο αυτό είχαμε πλεόνασμα στους ισολογισμούς. Από το 1973 μέχρι το 1983 εμφανίζονται ελλείμματα, τα οποία καλύπτονταν από τις νομισματικές διαφορές. Όταν, πλέον, εξαντλήθηκαν τα αποθεματικά, τα ελλείμματα καλύπτονταν με δανεισμό με εγγυητή το Ελληνικό Δημόσιο, αλλά και από διαθέσιμα κεφάλαια του κλάδου της Επικουρικής Ασφάλισης και του Κεφαλαίου της Ναυτικής Εκπαίδευσης (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Από το 1990 και έπειτα το Ταμείο λαμβάνει κρατικές επιχορηγήσεις για την κάλυψη των ελλειμμάτων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ν.Α.Τ. η Κρατική Επιχορήγηση για το 2009 ανερχόταν στο 1,1 δις Ευρώ. Το Ταμείο, για το ίδιο έτος, παρά την Κρατική Επιχορήγηση, που έλαβε, εμφανίζει έλλειμμα διότι τα έξοδα του ανέρχονταν στα 1,4 δις Ευρώ, ενώ τα καθαρά έσοδα, χωρίς να υπολογίζουμε την Κρατική Επιχορήγηση, ανέρχονταν στα 296 εκατ. Ευρώ, όποτε παρά τη βοήθεια δεν μπορεί να ισοσκελιστεί ο προϋπολογισμός. Αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα τα έσοδα και έξοδα του Ταμείου καθώς και οι Κρατικές Επιχορηγήσεις, που έλαβε από το 2000 έως το 2009, με βάση τα στοιχεία των Προϋπολογισμών για τα συγκεκριμένα έτη:

Πίνακας 7

Προϋπολογισμός Ν.Α.Τ.

Έσοδα και Έξοδα Ν.Α.Τ. και Κρατικές Επιχορηγήσεις 2000-2009

ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ*	ΕΞΟΔΑ*	ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ
2000**	95.656.653,74	486.813.602,78	388.939.101,91
2001**	105.521.841,06	525.731.214,07	410.766.603,09
2002**	183.505.183,40	661.183.474,86	431.697.781,25
2003**	207.722.261,71	748.192.315,08	533.836.674,16
2004	207.681.014,00	878.305.993,00	652.819.821,00
2005	266.004.299,00	986.043.373,00	749.753.626,00

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΕΣΟΔΑ*	ΕΞΟΔΑ**	ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ
2006	271.517.942,00	1.080.805.105,00	813.538.557,00
2007	279.663.840,00	1.254.661.829,00	958.000.000,00
2008	279.486.388,00	1.342.699.687,00	1.039.395.515,00
2009	296.030.410,00	1.428.004.664,00	1.109.793.352,00

*Πραγματοποιηθέντα έσοδα και έξοδα, από το 2004 και μετά τα έξοδα είναι απολογιστικά.

** Στα πραγματοποιηθέντα έσοδα δεν συμπεριλαμβάνονται οι αποσβέσεις και οι νομισματικές διαφορές (χρεωστικές – πιστωτικές) γιατί είναι εκτός Προϋπολογισμού. Τα στοιχεία από το 2000 έως το 2003 είναι με βάση τους Ισολογισμούς – Απολογισμούς του Ν.Α.Τ..

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Οικονομικού).

Με στοιχεία πάλι από το Ν.Α.Τ. το 2009 οι συνταξιούχοι ανέρχονταν σε 70.564 και το 2008 η αναλογία μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων είναι 0,48 προς 1 από 5,32 προς 1 το 1975. Κατανοεί κανείς πως με τέτοια αναλογία είναι δύσκολο ένα Ασφαλιστικό Ταμείο να είναι βιώσιμο όταν το όριο σύμφωνα με τους Αναλογιστές είναι 3 προς 1. Στο Ν.Α.Τ. το 2009 ήταν ασφαλισμένα 2.751 ενεργά πλοία με ελληνική σημαία. Το Ν.Α.Τ. διαθέτει, επίσης, μεγάλη ακίνητη περιουσία ορισμένη εκ της οποίας βρίσκεται σε περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως «φιλέτα».

Συνολικά το Ταμείο διαθέτει 19 ακίνητα στην Αθήνα, στον Πειραιά και στην Ανατολική Αττική. Κάποια από τα κτίρια είναι παλιά και χρειάζονται καλύτερη εκμετάλλευση (δηλαδή από οικονομικής πλευράς περισσότερα έσοδα) και άλλα πολύ μεγάλης έκτασης διεκδικούνται από άλλους δημόσιους οργανισμούς. Το ακίνητο στην Ανατολική Αττική δεν χρησιμοποιείται και ερημώνει όπως και το Ν.Ι.Ε.Ν. στα

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Μελίσσια. Παρά τις προσπάθειες και τις κατά καιρούς μελέτες για τη διαχείριση και αξιοποίηση της περιουσίας του Ν.Α.Τ. δεν έχει παρθεί ακόμη η απόφαση προκειμένου να αξιοποιηθεί η περιουσία του.

Επιπλέον το Ν.Α.Τ. αντιμετωπίζει προβλήματα στη λειτουργία του κυρίως γραφειοκρατικά, επίσης αντιμετωπίζει και το πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού. Οι οργανικές θέσεις είναι 360 και αυτή τη στιγμή εργάζονται μόλις 150 άτομα. Χαρακτηριστικά υπάρχει μόλις ένα άτομο στη Διεύθυνση Αναλογισμού, Στατιστικής και Παραγωγικότητας, ενώ θα έπρεπε να απασχολούνται περισσότερα.

Οι συνταξιοδοτήσεις μελών του προσωπικού και η μη αντικατάστασή τους επέφερε το πρόβλημα αυτό το οποίο θα επιδεινωθεί με τις πρόωρες και τις κανονικές συνταξιοδοτήσεις. Επίσης κρίνεται αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός του Ταμείου το οποίο δεν διαθέτει σύγχρονο μηχανογραφικό σύστημα ακόμη δεν υπάρχει απευθείας πρόσβαση στο Μητρώο των εργαζομένων παρά μόνο στων συνταξιούχων.

Το Ν.Α.Τ. βρίσκεται σε δεινή οικονομική κατάσταση εξαιτίας συγκεκριμένων παραγόντων. Τα λάθη της πολιτείας όσον αφορά στη διαχείριση των πόρων του, η Κοινωνική Πολιτική, όπως η Διαδοχική Ασφάλιση, που δεν εφαρμόστηκε με τον σωστό τρόπο, η αγνόηση των μελετών που επισήμαιναν και προδίκιζαν την παρούσα κατάσταση και η δυσαναλογία μεταξύ των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων ναυτικών, η οποία οφείλεται και σε λάθος επιλογές στη Ναυτιλιακή Πολιτική, επέφεραν τη σημερινή κατάσταση.

Αυτό που θα μας απασχολήσει στο επόμενο κεφάλαιο είναι να παρουσιάσουμε τα αίτια της παρούσας κατάστασης του Ν.Α.Τ., το οποίο από το 1978 βρίσκεται σε παρατεταμένη κρίση, την μακροβιότερη στην ιστορία του. Όπως είδαμε και από την ιστορική αναδρομή, το Ν.Α.Τ. αντιμετώπιζε παρόμοια με τα σημερινά προβλήματα, αλλά και προβλήματα ανάλογα με τις συνθήκες της εκάστοτε περιόδου.

Η τωρινή κρίση μπορεί να ξεκίνησε πριν από τριάντα και πλέον χρόνια, για την ακρίβεια τριάντα δυο χρόνια, αλλά οφείλεται σε σειρά λαθών και παραλείψεων από την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Όπως και στο παρελθόν, όταν το Ν.Α.Τ. είχε

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

να αντιμετωπίσει ελλείμματα π.χ. στις αρχές του 19^{ου} αιώνα, η ρίζα του κακού ξεκινούσε από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του Ταμείου. Έτσι και τώρα η παρούσα κατάσταση οφείλεται σε λάθη που ξεκινούν όχι από το 1978 αλλά νωρίτερα. Το 1978 φάνηκαν οι συνέπειες από τα λάθη του παρελθόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

4.1 Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΣΤΗΚΕ

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος για τον οποίο θα πρέπει να υπερηφανεύονται όλοι οι Έλληνες διότι κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Το τρίπτυχο Πολιτεία, Έλληνας ναυτικός και πλοιοκτήτες με τη συνεργασία τους οδήγησαν στο θαύμα της Ελληνικής Ναυτιλίας ειδικά μετά την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Άλλοτε η πολιτεία βοηθούσε το ναυτικό, τον πλοιοκτήτη και το Ν.Α.Τ. άλλοτε φερόταν σκληρά (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Η Ελληνική Πολιτεία πολλές φορές δεν αντιμετώπισε τους Έλληνες ναυτικούς, τους πλοιοκτήτες και το Ν.Α.Τ. όπως θα έπρεπε. Θα πρέπει να αναφέρουμε, ως παράδειγμα, την περίοδο μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου η πολιτεία τόνιζε ότι δεν μπορεί να δοθεί κανένα πλεονέκτημα στους πλοιοκτήτες που έχασαν τα πλοία τους στον πόλεμο. Με τον τρόπο αυτό αγνοήθηκε η συνεισφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στον αγώνα εναντίον των Γερμανών κατακτητών (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Ακόμη η πολιτεία παρακράτησε τις εισφορές προς το Ν.Α.Τ. από τη μισθοδοσία των πληρωμάτων των δεκατεσσάρων πλοίων τύπου LIBERTY, των οποίων τη διαχείριση είχε στο Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την παραχώρηση των ΗΠΑ και αρνήθηκε να αποδώσει στο Ν.Α.Τ.. Υποχρεώθηκε να το πράξει μετά από δικαστική απόφαση. Γενικά η πολιτεία κατά το παρελθόν δε φέρθηκε με τον καλύτερο τρόπο στο Ν.Α.Τ. με αποκορύφωμα την εκδίωξη από το μέγαρο του στην Πλατεία Κλαυθμώνος. Μια σειρά λανθασμένων πολιτικών και μέτρων οδήγησαν στην παρούσα κατάσταση (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Δεν θα πρέπει όμως να αγνοήσουμε ότι το κράτος έλαβε και μέτρα τα οποία ευνόησαν τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες, βοηθώντας, ταυτόχρονα, και το Ν.Α.Τ., αλλά, δυστυχώς, όπως διαπιστώνουμε έκανε λάθη. Δεν προνόησαν οι κυβερνήσεις, αν

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

και γνώριζαν για το τι θα συμβεί στο μέλλον και προτίμησαν απλά να καλύψουν τις κοινωνικές ανάγκες μετατοπίζοντας τα βάρη η κάθε κυβέρνηση στην επόμενη και η επόμενη κατηγορούσε την προηγούμενη γιατί δεν έλαβε μέτρα. Η Πολιτεία πλέον εξαιτίας των λαθών της στη ναυτιλία, κυρίως στην Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτικών, αναγκάζεται να δίνει επιχορηγήσεις από τον Κρατικό Προϋπολογισμό προκειμένου να πληρωθούν οι συντάξεις των απόμαχων ναυτικών.

Το οικονομικό αδιέξοδο του Ν.Α.Τ. οφείλεται σε παρεμβάσεις του Κράτους, το οποίο προκαλούσε αύξηση των εξόδων χωρίς να προβλεφθεί η κάλυψή τους. Όπως αναφέρεται στο βιβλίο του κυρίου Μπεντενιώτη²⁶:

«Η αύξηση των συνταξιούχων π.χ. κατά 108 % (από 23.671 σε 49.322) μεταξύ των ετών 1975 και 1990 οφείλεται σε κρατικές παρεμβάσεις, (στον καθορισμό των προϋποθέσεων συνταξιοδότησης και τρόπο υπολογισμού του συντάξιμου μισθού και της σύνταξης, στις αυξήσεις των συντάξεων, στην εφαρμογή των θεσμών της διαδοχικής ασφάλισης και της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας, στην ένταξη στο Ν.Α.Τ. συνταξιούχων μη ναυτικών).

Οι ίδιοι προκάλεσαν την αύξηση της δαπάνης για συντάξεις μεταξύ των ετών 1978 και 1990 από 2.610 εκατ. σε 58.246 εκατ., δηλαδή, κατά 2.131,6 %, ενώ στην ίδια περίοδο οι εισφορές αυξήθηκαν από 3.011 σε 10672 εκατ. ήτοι μόνο κατά 255%. Μόνο ο Ν. 152/1974 προκάλεσε αύξηση της δαπάνης για συντάξεις κατά 30%, ο θεσμός της ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας κατά 6%, η δε ετήσια επιβάρυνση για όσους συνταξιοδοτήθηκαν με τις διατάξεις περί διαδοχικής ασφάλισης ανέρχεται σε 113.3 δισεκ. δρχ. δηλαδή στο 23% της συνολικής δαπάνης για συντάξεις.

²⁶ Από πρακτικά ΔΣ του Ν.Α.Τ. 26/6/1985 (Λ. Καρμανιόλας, οικονομικός σύμβουλος).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Τα ανωτέρω αναφέρονται ενδεικτικά, σαφώς όμως προκύπτει, ότι το Κράτος όχι μόνο άσκησε την κοινωνική του πολιτική, χωρίς να εξασφαλίσει αντίστοιχους πόρους στο Ν.Α.Τ., αλλά αγνόησε και βασικούς παράγοντες όπως:

- i. Οι δημογραφικές εξελίξεις.
- ii. Οι ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος (π.χ. μείωση αριθμού πλοίων λόγω ναυτιλιακής κρίσης 1982-1985 με ανάλογη μείωση εργαζομένων ναυτικών, τεχνολογικές εξελίξεις με σχετική μείωση ναυτικών κ.λπ.).
- iii. Η αδυναμία του να επηρεάσει τις εξελίξεις στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.
- iv. Η αποφασιστική σημασία της ανταγωνιστικότητας²⁷ στη ναυτιλία» (Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ.196 και 197).

Στα ανωτέρω πρέπει να προστεθούν και οι παρεμβάσεις στο Ν.Α.Τ. όπως η δραχμοποίηση της περιουσίας προς όφελος τρίτων, η αγνόηση των Αναλογιστικών Μελετών πριν την εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής και η διαχείριση των πόρων όπως θα δούμε παρακάτω.

4.1.1 ΟΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΖΗΜΙΩΣΑΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Η θέσπιση και εφαρμογή Κοινωνικής Πολιτικής προς όφελος των ναυτικών και των οικογενειών τους μπορεί να είχε ως στόχο την προστασία τους και την κάλυψη των αναγκών τους, αλλά στην πραγματικότητα ήταν μια από τις αιτίες που οδήγησαν το

²⁷ Η οποία επηρέασε την επιλογή σημαίας (θα αναλύσουμε στις ενότητες 4.3 και 5.2 πως επέδρασε στο Ν.Α.Τ.).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ν.Α.Τ. σε οικονομικό αδιέξοδο. Οι ευνοϊκές νομοθετικές ρυθμίσεις (ως μέρος της Κοινωνικής Πολιτικής) οδήγησαν εκτός των άλλων στην αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων, όπως αναφέραμε και παραπάνω, εξαιτίας των παρεμβάσεων του κράτους, οι οποίες επέφεραν τα σημερινά αποτελέσματα.

Μιλώντας για αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων εννοούμε την κατά 108% αύξηση (από 23.671 σε 49.322) μεταξύ του 1975 έως το 1990. Οι αλλαγές μέσω νομοθετικών διατάξεων στον καθορισμό των προϋποθέσεων συνταξιοδότησης²⁸, στον υπολογισμό του συντάξιμου μισθού, η εφαρμογή της διαδοχικής ασφάλισης (αναφορά παρακάτω στην υποενότητα 4.1.2), οι αυξήσεις στις συντάξεις, η ελάχιστη ασφαλιστική προστασία και η ένταξη στο Ν.Α.Τ. συνταξιούχων, οι οποίοι δεν ήταν ναυτικοί οδήγησαν στην αύξηση του αριθμού των συνταξιούχων. (Μπεντενιώτης, Μ., 2009)²⁹.

Δηλαδή, η πολιτεία εφάρμοξε κοινωνική πολιτική, η οποία στρεφόταν ακόμη και κατά του ίδιου του Ταμείου, με τις ευνοϊκές ρυθμίσεις μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο (διατάξεις για ευνοϊκούς όρους συνταξιοδότησης) και με τις ρυθμίσεις για τις συντάξεις (αύξηση αριθμού συνταξιούχων κ.λπ.) επιβαρύνοντας το Ν.Α.Τ. από οικονομικής πλευράς (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Όσον αφορά στην αύξηση των συνταξιούχων ναυτικών και τους συνταξιούχους που δεν είχαν σχέση με τη ναυτιλία θα πρέπει να αναφέρουμε, ότι στο Ν.Α.Τ. πριν από περίπου μια εικοσιπενταετία ίσως και παραπάνω από εικοσιπέντε χρόνια, εντάχθηκαν και άτομα τα οποία ουδέποτε συνεισέφεραν στο Ταμείο. Δεν ήταν, δηλαδή, ασφαλισμένοι ναυτικοί, αλλά παρόλα αυτά πήραν συντάξεις.

Επρόκειτο για έλληνες πρωταθλητές, οι οποίοι με νόμο έλαβαν συντάξεις χωρίς να έχουν πληρώσει ποτέ εισφορές στο Ν.Α.Τ. (Ζωντανός, Π., 2009)³⁰. Κανείς δεν λείπει

²⁸ Πλέον έχει διαμορφωθεί η θεμελίωση στα 20 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας και ο ναυτικός να έχει συμπληρώσει τα 50 έτη ηλικίας.

²⁹ Από Πρακτικά ΔΣ του Ν.Α.Τ. 26-6-1985(Λ. Καρμανιόλας Οικ. Σύμβουλος).

³⁰ Αναδημοσίευση στην ιστοσελίδα re-port.gr από το περιοδικό «Ναυτική Ενημέρωση» φύλλο 59.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ότι οι έλληνες πρωταθλητές, οι οποίοι μας έκαναν υπερήφανους και τους ευχαριστούμε για αυτό, δεν έπρεπε να βοηθηθούν, το αντίθετο μάλιστα, αλλά όχι όμως να βοηθηθούν εις βάρος των υπολοίπων.

Επίσης στο Ν.Α.Τ. εντάχθηκαν και παλιννοστούντες Έλληνες από χώρες κυρίως του πρώην Ανατολικού μπλοκ, οι οποίοι επέστρεψαν στην πατρίδα (κάποιοι από αυτούς εκδιώχθηκαν βιαίως). Στην περίπτωση αυτή ενώ τα κράτη από τα οποία προέρχονταν οι συγκεκριμένοι έλληνες είχαν πληρώσει κανονικά τις εισφορές στον Προϋπολογισμό, αυτές δεν αποδόθηκαν στο Ν.Α.Τ. από την πολιτεία, δηλαδή κρατήθηκαν από την πολιτεία με το σκεπτικό ότι είναι εγγυημένες από αυτήν (αν υπάρξει ανάγκη τότε θα αποδοθούν στο Ταμείο).

Όσον αφορά στις νομοθετικές διατάξεις που εφαρμόστηκαν ως μέρος της κοινωνικής πολιτικής που εφαρμοζόταν και τον αντίκτυπό τους, αρκεί να παρουσιάσουμε τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Α.Τ. της σελίδας 4 της 26^{ης} Ιουνίου 1985 όπως αυτά δημοσιεύονται στις σελίδες 194 και 195 του βιβλίου του κυρίου Μπεντενιώτη 'Κοινωνική Ασφάλιση ναυτικών':

«Ο τότε Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου παρατηρεί: Μετά το Ν. 792/1978, με τον οποίον έχουμε μείωση του ορίου ηλικίας για συνταξιοδότηση, χορήγηση χρονοεπιδόματος, κλπ., δηλαδή παροχές, χωρίς παράλληλα, επαναλαμβάνω εξεύρεση πόρων, ψηφίσθηκε ο Ν. 1085/1990, ο οποίος καθιερώνει την διαδοχική ασφάλιση με αποτέλεσμα το Ν.Α.Τ. λόγω των χαμηλών ορίων συνταξιοδότησης (50^ο έτος, ενώ ΙΚΑ-ΤΕΒΕ κ.λπ., έχουν όριο το 65^ο έτος) να γίνει το προνομιούχον Ταμείο για να λαμβάνουν σύνταξη ασφαλισμένοι άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων, επειδή πραγματοποίησαν υπηρεσία λίγου χρόνου ταξιδεύοντας, είτε οι ίδιοι, είτε – σε πολλές περιπτώσεις – το ναυτικό φυλλάδιο τους. Η χωρίς τροποποίηση του ορίου ηλικίας εφαρμογή των διατάξεων τους διαδοχικής ασφάλισης στο Ν.Α.Τ. έγινεν η πληγή για τον οργανισμό.

Ακόμη εφαρμόστηκε και η ελάχιστη ασφαλιστική προστασία, με αποτέλεσμα να δίδεται σύνταξη αναπηρίας σε ασφαλισμένο που έχει 5

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

χρόνια μόνο υπηρεσία. Και έτσι φτάσαμε στο σημείο οι πραγματικοί Ναυτικοί Συνταξιούχοι να είναι λιγότεροι του 40%» (Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ. 194 και 195).

Ακόμη κατά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο πολλοί έλληνες ναυτικοί έλαβαν μέρος στον αγώνα εναντίον των κατακτητών στη Μέση Ανατολή μαζί με τις Ελληνικές ένοπλες δυνάμεις. Οι απώλειες, έμψυχες και υλικές, της ναυτιλίας ήταν μεγάλες, για το λόγο αυτό η Πολιτεία υποσχέθηκε να βοηθήσει στην ανάκαμψη της ναυτιλίας αναγνωρίζοντας ως διπλάσια τη θαλάσσια υπηρεσία κατά τη διάρκεια του πολέμου χωρίς να επιβαρυνθούν οι ναυτικοί. Στην πραγματικότητα όμως επιβαρύνθηκαν. Στο άρθρο 7 του αναγκαστικού νόμου υπ' αριθμ. 3139/1943 ΦΕΚ ΙΑ της 11-1-1943 «περί σταυρού Ναυτικού Αγώνος» αναφέρεται ότι:

«Η απονομή εις πλοίαρχον, αξιωματικόν ή εργάτην θαλάσσης του δια του παρόντος καθοριζομένου Σταυρού παρέχει αυτό, το δικαίωμα υπολογισμού εις διπλούν ολοκλήρου της ναυτολογημένης υπηρεσίας του επί Εμπορικών Πλοίων της διανυθήσεως κατά την διάρκειαν της παρούσης εμπολέμου περιόδου όσον αφορά τον υπολογισμόν συνταξίμου υπηρεσίας» (Χαλκιάς, Ν., 1998, σελ 234 και 235).

Το Ν.Α.Τ. κατά την εφαρμογή της συγκεκριμένης νομοθεσίας ζητούσε από την πολιτεία να καταβάλλει τα οφειλόμενα, παρόλα αυτά η πολιτεία τόνιζε ότι το Ν.Α.Τ. έχει την οικονομική δυνατότητα από μόνο του να καταβάλει τα ποσά που απαιτούνταν για τη συγκεκριμένη υπηρεσία. Για το λόγο αυτό λοιπόν θέσπισε το άρθρο 20 του 152/1974, Νομοθετικό Διάταγμα (ΦΕΚ 331 Α΄) σύμφωνα με το οποίο:

«Η κατά την περίοδο του πολέμου 1941-1944 αποκτηθείσα υπό των ναυτικών θαλάσσια υπηρεσία λαμβάνεται υπ' όψιν προκειμένου διά τον υπολογισμόν της συντάξεως επηυξημένη κατά το ήμισυ αυτής» (Χαλκιάς, Ν., 1998, σελ 235).

Το Ν.Α.Τ., όπως διαπιστώσαμε και εμείς κατά την έρευνά μας, υποχρεώθηκε να αναλάβει την κάλυψη των συντάξεων των ναυτικών, που έδωσαν σκληρή μάχη με τον

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

κατακτητή προς όφελος της πατρίδας μας, με επιβάρυνση τεραστίων ποσών από τα αποθεματικά του Ταμείου και όχι από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Τέτοιες πολιτικές είχαν ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του Ν.Α.Τ. και άμεση επίπτωση στους μετέπειτα ναυτικούς (απόμαχους) με τα σκληρά μέτρα που ελήφθησαν στη συνέχεια όπως την Αυτόματη Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή (ΑΤΑ).

4.1.2 Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η Διαδοχική Ασφάλιση αποτελεί κοινωνική παροχή από το κράτος η εφαρμογή της οποίας ζημίωσε το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο. Κανείς δεν αντιτίθεται στην εφαρμογή της αντίθετα πρέπει να εφαρμόζεται αλλά θα πρέπει να εφαρμόζεται με τρόπο που δεν θα επιβαρύνει τα ήδη επιβαρυνόμενα Ασφαλιστικά Ταμεία όπως το Ν.Α.Τ., το οποίο αντιμετωπίζει σοβαρά οικονομικά προβλήματα.

Ο τρόπος που εφαρμόστηκε επιβάρυνε τα οικονομικά του Ταμείου διότι δεν έγινε πρώτα η σωστή μελέτη από την Πολιτεία συν ότι αγνοήθηκαν οι αναλογιστικές μελέτες που δημοσιεύτηκαν για το Ν.Α.Τ. το 1951 του Νείλου Σακελλαρίου και το 1971 του Breguet. Οι μελέτες αυτές τόνιζαν ότι το Ν.Α.Τ. δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της Διαδοχικής Ασφάλισης και γενικά της Κοινωνικής Ασφάλισης με τον τρόπο που εφαρμόζονταν.

Αρχικά το Ταμείο είχε εξαιρεθεί της Διαδοχικής Ασφάλισης με το νόμο 4202/1961. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 3 του Ν.Δ. 4202, οι διατάξεις σχετικά με τη Διαδοχική Ασφάλιση δεν είχαν εφαρμογή στο Ν.Α.Τ. επομένως δεν μπορούσαν να μεταφέρουν όσοι είχαν εργαστεί ως ναυτικοί το χρόνο ασφάλισης τους στον τελευταίο ασφαλιστικό φορέα για θεμελίωση σύνταξης. Αργότερα μετά από προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας και με την τελική απόφαση του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, η παραπάνω διάταξη κρίθηκε αντισυνταγματική και πλέον η Διαδοχική Ασφάλιση εφαρμόζεται και στο Ν.Α.Τ. με την υπ' αριθμ. 8/1977 απόφαση τόσο για την Κύρια όσο και την Επικουρική Ασφάλιση. (Μπεντενιώτης, Μ., 2001).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Οι ευεργετικές διατάξεις της Διαδοχικής Ασφάλισης επέτρεψαν σε ορισμένους, οι οποίοι εργάστηκαν για λίγο στη θάλασσα, να επωφεληθούν εις βάρος εκείνων οι οποίοι εργάστηκαν πολύ περισσότερο στη θάλασσα. Εάν προσθέσουμε σε όλα αυτά επί παραδείγματι τις ρυθμίσεις για τη συνθετική υπηρεσία ή τις παροχές για την υπηρεσία στη Μέση Ανατολή (αναγνώριση διπλής υπηρεσίας με τις παροχές να δίνονται από τα αποθεματικά του Ν.Α.Τ και όχι του κράτους) τότε κατανοεί κανείς πόσο επιβαρύνθηκε το Ταμείο.

4.1.3 ΟΙ ΔΥΟ ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΓΝΟΗΘΗΚΑΝ

Οι αποφάσεις αυτές για την κοινωνική ασφάλιση των Ναυτικών πάρθηκαν χωρίς να ληφθούν υπόψιν δυο αναλογιστικές μελέτες οι οποίες τόνιζαν τα οικονομικά προβλήματα του Ν.Α.Τ. από πολύ παλιά και αναφέρονταν και στην κοινωνική πολιτική προτείνοντας λύσεις. Δυστυχώς παρόλο που ανατέθηκαν από την ίδια την πολιτεία αγνοήθηκαν με αποτέλεσμα σήμερα το Ν.Α.Τ. να βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική θέση.

Το 1951 ανατέθηκε στον Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αθηνών Νείλο Σακελλαρίου η εκπόνηση μελέτης, η οποία αφορούσε τη βιωσιμότητα του Ταμείου. Με βάση τα στοιχεία που συνέλεξε και με την τότε ισχύουσα νομοθεσία διαπίστωσε ότι το Ν.Α.Τ. θα αντιμετώπιζε μεγάλο οικονομικό πρόβλημα στο μέλλον αν άλλαζαν οι ισχύουσες διατάξεις για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών. Με βάση το Νόμο 2525/1940, το κατώτατο όριο θεμελίωσης σύνταξης ήταν τα 55 έτη και 25 έτη θαλάσσιας υπηρεσίας πλέον είναι 50 έτη και 20 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας.

Με τα τότε δεδομένα ο Καθηγητής προέβλεπε ότι ένας ναυτικός θα μπορεί να λαμβάνει σύνταξη με 19 έτη θαλάσσιας υπηρεσίας. Στη μελέτη χρησιμοποίησε στοιχεία όπως η συγκεντρωτική κατάσταση των ασφαλισμένων ανά κατηγορία, οι απνεμηθείσες συντάξεις της περιόδου 1948 έως 1951, αναλυτικές καταστάσεις χορηγουμένων συντάξεων ανά ηλικία και ποσό συντάξεως κ.λπ..

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Ο Καθηγητής κατά τη μελέτη διαπίστωσε ότι τα τότε έσοδα από την περιουσία ήταν ανεπαρκή καθώς αντιπροσώπευαν μόλις το 3% του κεφαλαίου, ενώ αν λαμβάνονταν υπόψη και τα διοικητικά έξοδα τότε τα έσοδα θα ήταν λιγότερα από τα έξοδα. Το έλλειμμα ανερχόταν, τότε σύμφωνα με τη μελέτη, στα 182 εκατομμύρια δραχμές. Τα κυριότερα μέτρα που προτάθηκαν για την κάλυψη του ελλείμματος και της μελλοντικής αύξησης των συντάξεων ήταν:

1. Αναπροσαρμογή των ορίων συνταξιοδότησης.
2. Προτάσεις για την καλύτερη τοποθέτηση κεφαλαίων.
3. Να εισπραχθούν οι οφειλόμενες εισφορές.

Για τις συγκεκριμένες προτάσεις ο Σακελαρίου αιτιολογούσε τους λόγους που θα έπρεπε να εφαρμοστούν τα συγκεκριμένα μέτρα στηριζόμενος στα επιστημονικά του ευρήματα (αιτιολογούσε τα επιχειρήματα του με στατιστικά στοιχεία), τα οποία αποδείχτηκαν στο μέλλον έγκυρα, διότι τα όσα έλεγε ο Σακελαρίου δεν εισακούστηκαν με αποτέλεσμα το Ν.Α.Τ. να βρίσκεται στην παρούσα κατάσταση. Αν είχαν εφαρμοστεί τα όσα έλεγε ο Σακελαρίου δεν θα είχαμε τα σημερινά αποτελέσματα.

Επίσης η πολιτεία αγνόησε την έρευνα του Ελβετού Αναλογιστή Breguet. Το 1971 ανατέθηκε, κατά την περίοδο της δικτατορίας, στον Breguet να εκπονήσει μια τεχνική πραγματογνωμοσύνη. Η μελέτη περιείχε έκθεση εξήντα τεσσάρων σελίδων και δέκα πινάκων και επιχειρούσε να αποτυπώσει την πραγματική κατάσταση του Ν.Α.Τ. όσον αφορά στα οικονομικά του Ταμείου και προχώρησε σε προτάσεις.

Εξέφραζε την ανησυχία του για το μέλλον του Ταμείου, τόνιζε ότι το Ταμείο έχει ανάγκη από νέους ασφαλισμένους, χρειαζόταν τότε 1,2 δις δραχμές για την κάλυψη του ελλείμματος. Τα αίτια του ελλείμματος ήταν σύμφωνα με την μελέτη του Breguet:

1. Οι ανεπαρκείς εισφορές.
2. Οι αυξήσεις παροχών τα προηγούμενα.

3. Οι Παροχές οι οποίες ξεπερνούσαν τα όρια³¹.

Ο Breguet τόνιζε πως δεν θα έπρεπε να εφαρμοστεί η Διαδοχική Ασφάλιση και επισήμαινε τη διαφορά εσόδων εξόδων (Μπεντενιώτης, Μ., 2001). Δυστυχώς παρόλο που και οι δυο ερευνητές τόνιζαν ότι το Ν.Α.Τ. αντιμετωπίζει μεγάλο έλλειμμα και χρειάζεται επείγοντως να ληφθούν μέτρα για την αντιμετώπισή του, η πολιτεία δεν έδωσε σημασία.

Εφάρμοσε η πολιτεία την κοινωνική πολιτική με τρόπο που ζημίωσε το Ν.Α.Τ. αλλά πολύ περισσότερο τους ίδιους τους ναυτικούς όταν εφαρμόστηκε για παράδειγμα η Αυτόματη Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή επειδή δεν μπορούσαν να καλυφθούν τα ποσά των συντάξεων. Επιπλέον δεν ελήφθησαν και τα κατάλληλα μέτρα για τη διαχείριση των πόρων του Ταμείου (περιουσία, έσοδα, έξοδα) και το τίμημα θα το πληρώνουν δυστυχώς και οι επόμενες γενιές ναυτικών αλλά και η ίδια η ναυτιλία.

4.2 Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΔΡΑΧΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Ένας ακόμη λόγος που το Ν.Α.Τ. βρίσκεται στη σημερινή δύσκολη θέση είναι η διαχείριση των αποθεματικών του Ταμείου. Τα προβλήματα σχετικά με τη διαχείριση των αποθεματικών ξεκινούν από τα πρώτα χρόνια του Ν.Α.Τ. όπως είδαμε και στην ιστορική αναδρομή. Όταν, δηλαδή, έγινε η περίφημη αγορά των ορείχαλκων πυροβόλων αξίας εκατοντάδων εκατομμυρίων για να ενισχυθεί το κράτος ή αργότερα η χαλκογράφιση της Μεσογείου και η κοπή των νομισμάτων.

Το Ν.Α.Τ. διαθέτει και διαθέτει μεγάλη ακίνητη περιουσία και τα έσοδα που προκύπτουν είναι περιορισμένα. Παρά τις μελέτες δεν έχει παρθεί απόφαση συγκεκριμένη και ούτε έχει εγκριθεί ένα σχέδιο με το οποίο θα μπορούσε η περιουσία του Ν.Α.Τ. να αξιοποιηθεί και το Ταμείο να έχει επιπλέον έσοδα από τα ακίνητα που

³¹ Από έκθεση Breguet σελ.17.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

διαθέτει κάτι που ειδικά σήμερα το έχει ανάγκη. Τα περισσότερα κτίρια είναι αναξιοποίητα και το Ν.Α.Τ. σε πολλές περιπτώσεις επιβαρύνεται και με τα λειτουργικά έξοδα.

Όσον αφορά στις συντάξεις δεν έγινε ποτέ εκτίμηση και υπολογισμός όταν δίδονταν οι συντάξεις, αν δηλαδή τα αποθεματικά του Ταμείου άντεχαν τα ποσά που έβγαιναν από τα ταμεία του. Ειδικά όταν δίνονταν συντάξεις σε άτομα μη σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα ή όταν μειώνονταν τα ποσοστά των εισφορών. Όπως αναφέραμε και στην υποενότητα 4.1.3 υπήρχαν Αναλογιστικές Μελέτες, οι οποίες ανέφεραν ότι το Ν.Α.Τ. αντιμετωπίζει πρόβλημα και προτείνονταν λύσεις για το πρόβλημα που θα ερχόταν, αλλά δυστυχώς δεν ελήφθησαν υπόψιν από την Πολιτεία.

Τα Ν.Α.Τ. είχε εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια σε Τράπεζες του εξωτερικού για το λόγο αυτό η πολιτεία αν και δεν υπήρχε φορολόγηση των τόκων στην Ελλάδα τη δεκαετία του 50, αποφάσισε να φορολογήσει τους τόκους προκειμένου να ενισχυθεί ο Κρατικός Προϋπολογισμός. Ακόμη το κράτος αποφάσισε να δραχμοποιήσει τα αποθεματικά του Ταμείου προς όφελος τρίτων.

Το σημαντικότερο είναι ότι δεν ελήφθησαν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να προστατευτούν οι πόροι του Ταμείου. Από πολύ παλιά είχε επισημανθεί η ανάγκη ίδρυσης τράπεζας υπό την εποπτεία του Ν.Α.Τ., η οποία θα λειτουργούσε με βάση τις διατάξεις και τους κανόνες λειτουργίας των τραπεζών προκειμένου να γίνει αποτελεσματικός έλεγχος των αποθεματικών του Ταμείου. Δυστυχώς όμως δεν ελήφθησαν από τους αρμοδίους τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να προστατευτεί το Ν.Α.Τ. όπως για παράδειγμα στις συντάξεις χηρείας (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Ενώ το ΙΚΑ απαιτούσε να έχει συμπληρωθεί ένα ορισμένο χρονικό διάστημα συμβίωσης προκειμένου η χήρα να λάβει τη σύνταξη του αποθανόντος συζύγου της, στο Ν.Α.Τ. δεν υπήρχε κανένας τέτοιος περιορισμός. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να μπορούν να παίρνουν συντάξεις νέες κοπέλες, οι οποίες με λευκούς γάμους, παντρεύονταν γέροντες με εισφορές 15 ή 20 ετών παίρνοντας μετά το θάνατό τους συντάξεις για 30 ή 40 χρόνια, αργότερα αυτό άλλαξε με το Νόμο 2390/96. Εκείνο που

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

προκύπτει λοιπόν είναι ότι η πολιτεία ούτε αξιοποίησε τους πόρους ούτε δημιούργησε τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία καινούργιων (Χαλκιάς, Ν., 1998).

Τα αποθεματικά του Ν.Α.Τ. ήταν μέχρι πριν από μια τριακονταετία και πλέον σε ξένο νόμισμα, συγκεκριμένα σε δολάρια και λίρες Αγγλίας. Το 1931 σύμφωνα με τον ισολογισμό του ίδιου έτους οι καταθέσεις ανήρχοντο τότε σε 56.000 λίρες Αγγλίας. Την περίοδο μετά τον πόλεμο και συγκεκριμένα το 1950 το Ν.Α.Τ. υποχρεώθηκε να εκχωρήσει το 20% των καταθέσεων του σε δολάρια στην Τράπεζα της Ελλάδος. Φτάνουμε λοιπόν στα τέλη της δεκαετίας του 70 αρχές του 80 όπου οριστικά τα αποθεματικά δραχμοποιούνται, έτσι από τα σκληρά ξένα νομίσματα όπως το δολάριο και η λίρα Αγγλίας οδηγούμαστε στην προβληματική δραχμή.

Ασφαλώς και το Ν.Α.Τ. ζημιώθηκε διότι αν για παράδειγμα οι καταθέσεις του ήταν 500 εκατομμύρια δολάρια με την ισοτιμία του δολαρίου σε δραχμές θα ήταν 43,9 δις το 1983 αν υπολογίσουμε και τις υποτιμήσεις της δραχμής τα επόμενα χρόνια τότε το ποσό μειώνεται κάτι που δεν θα συνέβαινε αν οι καταθέσεις παρέμεναν σε δολάρια, το ίδιο ισχύει και για τη λίρα Αγγλίας. Δυστυχώς στοιχεία για το συγκεκριμένο θέμα ακόμη και για τις υποτιμήσεις της δραχμής δεν κατέστη δυνατό να βρούμε ακόμη και στην άκρως ενημερωμένη βιβλιοθήκη της Τράπεζας της Ελλάδος.

Το μέγεθος της ζημιάς φαίνεται από ένα απόσπασμα από τα πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου στις 18/5/1977 όπου χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι:

«Η Υπηρεσία έκαμεν υπολογισμούς και υπελόγισεν επακριβώς την διαφοράν αυτήν. Κατά τους υπολογισμούς της Υπηρεσίας η διαφορά θα ανέλθη δια το πρώτον εξάμηνον του 1977 εις 3.330.000 Λίρας ή 210 περίπου εκατομμύρια δραχμές. Κι εάν υπολογισθή ότι τα ναυτολόγια τα οποία θα εκδοθούν μέχρι της εκδόσεως της σχετικής πράξεως θα εξοφληθούν με το παλαιόν σύστημα, εις χρόνον πολύ μεταγενέστερον, τότε η διαφορά θα υπερβή κατ' εκτίμησην το ποσόν των 300 εκατομμυρίων δραχμών» (Χαλκιάς, Ν., 1998, σελ. 273).

4.3 Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το πρόβλημα της δυσαναλογίας των ασφαλισμένων προς τους συνταξιούχους δε θα μπορούσε να μην υπάρξει και στο Ν.Α.Τ.. Σύμφωνα με στοιχεία από το ίδιο το Ταμείο η αναλογία μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων για το 2008 ήταν 0,48. Δηλαδή ούτε καν ένας ασφαλισμένος δεν πληρώνει ένα συνταξιούχο όταν το 1975 περίπου πέντε ασφαλισμένοι κάλυπταν ένα συνταξιούχο για την ακρίβεια 5,32 ασφαλισμένοι. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την αναλογία Ασφαλισμένων προς Συνταξιούχους ανά δεκαετία από το 1975 έως το 2008:

Πίνακας 8

Αναλογία Ασφαλισμένων – Συνταξιούχων Ν.Α.Τ. ανά πενταετία 1975-2008

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ/ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31/12/1975	5,32
31/12/1980	3,69
31/12/1985	1,92
31/12/1990	1,25
31/12/1995	0,82
31/12/2000	0,58

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ/ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31/12/2005	0,51
31/12/2008	0,48

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

Όταν λοιπόν σύμφωνα με την Αναλογιστική Επιστήμη για να είναι ένα Ασφαλιστικό Ταμείο βιώσιμο πρέπει η αναλογία ασφαλισμένων προς συνταξιούχους να είναι 3:1 τότε με τα τωρινά δεδομένα του Ν.Α.Τ. κατανοούμε πόσο δύσκολη είναι η οικονομική κατάσταση του Ταμείου. Εξαιτίας αυτής της δυσαναλογίας, η οποία ξεκινά από τα μέσα της δεκαετίας του 80, το Ν.Α.Τ. έχει ζημιωθεί αισθητά στα έσοδα. Ο λόγος είναι ότι μειώνονται κατά πολύ τα έσοδα του Ταμείου από τις εισφορές των ασφαλισμένων ενώ ταυτόχρονα μειώνονται τα αποθεματικά λόγω των πληρωμών των συντάξεων, δηλαδή μειώνονται τα έσοδα ενώ τα έξοδα αυξάνονται λόγω της αύξησης του αριθμού των συνταξιούχων.

Η αναλογία αυτή δεν οφείλεται τόσο στο δημογραφικό πρόβλημα όσο στις συνθήκες του ναυτικού επαγγέλματος και στην υποβάθμισή του τα τελευταία χρόνια αλλά και στην επιλογή της ελληνικής σημαίας στα πλοία. Οι νέοι δεν επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα λόγω των προβλημάτων της κοινωνικής ασφάλισης που αντιμετωπίζει ο κλάδος παρά τους ικανοποιητικούς μισθούς. Επίσης η κατά κοινή ομολογία προβληματική εκπαίδευση, η πειρατεία αλλά και οι πολλές εθνικότητες στα πληρώματα των ελληνόκτητων πλοίων αποθαρρύνει τους νέους να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα. Πρέπει λοιπόν να δώσουμε έμφαση στον αριθμό των ναυτικών και στην εθνικότητά τους αλλά και στην επιλογή σημαίας για να ερμηνεύσουμε την δυσαναλογία των ασφαλισμένων προς συνταξιούχους.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Σύμφωνα με στοιχεία από το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία ελληνικών συμφερόντων έχει μειωθεί αισθητά σε σχέση με το παρελθόν, ενώ ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών μπορεί να έχει μειωθεί αλλά συγκριτικά πλησιάζει τον αριθμό των Ελλήνων ναυτικών. Αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη ανά πενταετία των Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών σε πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ.:

Πίνακας 9

Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε πλοία Ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. 1978-2008 ανά διετία

ΕΤΟΣ (ΑΝΑ ΔΙΕΤΙΑ)	ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
1978	58.033	28.236
1980	59.534	32.338
1982	40.467	12.094
1984	40.720	8,464
1986	32.340	5.490
1988	28.735	8.632
1990	26.766	10.085

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ (ΑΝΑ ΔΙΕΤΙΑ)	ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ	ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
1992	25.278	13.717
1994	25.842	13.280
1996	23.992	12.774
1998	20.067	13.030
2000	18.450	10.935
2002	18.747	14.179
2004	17.897	13.023
2006	16.182	13.078
2008	14.872	6.804

Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας, Ναυτιλίας και Ανταγωνιστικότητας³².

Η κυριότερη αιτία ότι σε σύγκριση με τους Έλληνες ναυτικούς υπάρχει μεγάλος αριθμός αλλοδαπών ναυτικών είναι ότι οι αλλοδαποί είναι προτιμότεροι στα κατώτερα πληρώματα λόγω των χαμηλών μισθών που λαμβάνουν οι οποίοι συγκριτικά με τους μισθούς των Ελλήνων είναι χαμηλότεροι. Βέβαια συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις οι

³² Πλέον από τον Σεπτέμβριο του 2010 μετονομάστηκε σε Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

πλοιοκτήτες να αναζητούν προσωπικό για τα ανώτερα πληρώματα αλλά να μην μπορούν εύκολα να βρουν. Η έλλειψη Ελλήνων ναυτικών επιβαρύνει το Ν.Α.Τ. διότι μειώνονται τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλουν οι ασφαλισμένοι ναυτικοί (και οι πλοιοκτήτες). Ένας ακόμη λόγος που οδήγησε σε αυτή τη δυσαναλογία μεταξύ των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων είναι και η μείωση των ελληνόκτητων πλοίων με ελληνική σημαία (τα οποία λόγω νομοθεσίας ασφαλίζονται στο Ν.Α.Τ.) και θα εξηγήσουμε ευθύς αμέσως τον λόγο αφού δούμε τον παρακάτω πίνακα όπου παρουσιάζεται ο συνολικός αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων και των ελληνόκτητων πλοίων τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία από το 1988-2008 ανά πενταετία (για πλοία άνω των 100gt):

Πίνακας 10:

Ελληνόκτητα πλοία και πλοία με Ελληνική σημαία άνω των 100gt 1988-2008 ανά πενταετία

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
1988	2.487	2.015
1993	2.749	2.166
1998	3.358	1.849
2003	3.355	1.974
2008	4.173	2.082

Πηγή: nee.gr.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Το Ν.Α.Τ. πληρώνεται για την οργανική σύνθεση³³ κάθε πλοίου συμβεβλημένου με το Ταμείο (το οποίο εννοείται φυσικά ότι έχει ελληνική σημαία), δηλαδή πληρώνονται κανονικά εισφορές και για τους αλλοδαπούς και για τους Έλληνες ναυτικούς. Οπότε μείωση του αριθμού των πλοίων με ελληνική σημαία σημαίνει ταυτόχρονα μείωση ασφαλισμένων.

Αυτό συμβαίνει διότι στα πλοία με ξένη σημαία το Ν.Α.Τ. θα εισπράξει εισφορές μόνο από τους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι είναι ασφαλισμένοι στο Ταμείο και όχι από τους αλλοδαπούς και δυστυχώς όπως είδαμε παραπάνω ο αριθμός των ελλήνων ναυτικών σε σχέση με το παρελθόν δεν είναι ικανοποιητικός.

Επομένως η μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών λόγω έλλειψης κινήτρου των νέων για το συγκεκριμένο επάγγελμα αλλά και εξαιτίας των προβλημάτων του επαγγέλματος όπως:

- i. η ανεπίσημη εισροή αλλοδαπών ναυτικών από το 1960 και η μετέπειτα υπογραφή διμερών συμβάσεων το 1982 (Αφαωνιάτης, Ε., 2005),
- ii. η προβληματική ναυτική εκπαίδευση,
- iii. το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. και της Κοινωνικής Ασφάλισης,
- iv. η μείωση των πλοίων υπό Ελληνική σημαία,

μείωσαν τον αριθμό των ασφαλισμένων³⁴ στο Ν.Α.Τ. τα τελευταία χρόνια και ταυτόχρονα τις εισφορές προς αυτό επομένως και τα έσοδα του.

³³ Βλέπε στην Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ. Πόροι – Εισφορές (Εισφορές Ναυτικού – Πλοιοκτήτη) http://www.nat.gr/site/categories/Ipiressies_nat/poroi_eisfores/eisfores_naftikou.csp.

³⁴ Εννοούμε τους εργαζόμενους ναυτικούς και αυτούς που έχουν άλλη εθνικότητα.(λόγω νομοθεσίας του Ν.Α.Τ. για την είσπραξη εισφορών ανεξάρτητα από την εθνικότητα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ

5.1 ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα του Ν.Α.Τ. θα πρέπει να βελτιωθεί ο τρόπος λειτουργίας του. Δηλαδή να περιοριστούν ή καλύτερα να εξαιρεθούν οι ελλείψεις σε προσωπικό, να υπάρξουν αλλαγές στο περίπλοκο λειτουργικό σύστημα και στην όχι και τόσο σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή του.

Πέραν τούτου θα πρέπει να εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα της ιδιοκτησίας πολλών ακινήτων μεγάλης εμπορικής αξίας, τα οποία ίσως δεν αξιοποιούνται όπως θα έπρεπε. Τόσο λοιπόν με την καλύτερη και αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των ακινήτων όσο και με τον εκσυγχρονισμό του το Ν.Α.Τ. θα μπορέσει να εξοικονομήσει πόρους αλλά και να έχει πολύ περισσότερα έσοδα ειδικά με την αξιοποίηση της περιουσίας.

5.1.1 ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Για να μπορέσει το Ν.Α.Τ. να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει θα πρέπει καταρχάς να εκσυγχρονιστεί ως προς τον τρόπο λειτουργίας του ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του. Με βάση το νέο Ασφαλιστικό Νόμο το Ν.Α.Τ. προβλέπεται να ενταχθεί στο ΙΚΑ- ΕΤΑΜ όπως αναφέρεται στο άρθρο 27 από την 1 Ιανουαρίου 2013. Μάλιστα αναμένεται έως την 31^η Ιουλίου του 2011 να εκπονηθεί Αναλογιστική Μελέτη από την Αναλογιστική Αρχή, ενώ τα αρμόδια Υπουργεία έχουν λάβει τις σχετικές αποφάσεις και ρυθμίσεις για την ακίνητη περιουσία, τις εισφορές και την κατανομή του προσωπικού ('Τα Νέα', 2010).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Η επικείμενη ένταξη στο Ι.Κ.Α. (η οποία είχε επιχειρηθεί και παλαιότερα το 1932 αλλά λόγω αντιδράσεων δεν πραγματοποιήθηκε), ίσως να μην αλλάξει πάρα πολλά ίσως όμως και να αλλάξει. Ενδέχεται το Ν.Α.Τ. να αποτελεί μια ξεχωριστή διεύθυνση και δεν πρόκειται μάλλον να αλλάξει κάτι στην έως τώρα λειτουργία του (ασφάλιση, εισφορές κ.τ.λ.). Επομένως είναι αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός του Ταμείου σε όποια μορφή συνεχίζει να λειτουργεί δηλαδή και να πάψει να υφίσταται το Ν.Α.Τ. ο εκσυγχρονισμός και οι προτάσεις που θα αναφέρουμε θα ωφελήσουν και το Ι.Κ.Α. (δηλαδή μπορούν να εφαρμοστούν και στο Ι.Κ.Α.).

Πρέπει καταρχάς να εκσυγχρονιστεί το σύστημα της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Θα πρέπει να είναι πιο απλό διότι το τωρινό σύστημα είναι περίπλοκο προκαλώντας προβλήματα στις διεκπεραιώσεις, στον υπολογισμό των συντάξεων καθώς και στις παροχές (στον υπολογισμό). Ακόμη πρέπει να λυθεί το πρόβλημα της έλλειψης προσωπικού, ώστε η λειτουργία του Ν.Α.Τ. να είναι αποτελεσματικότερη και να αποφεύγονται προβλήματα γραφειοκρατικά. Μια ακόμη κίνηση που πρέπει να γίνει είναι το Ν.Α.Τ. να εγκατασταθεί σε νέο σύγχρονο και πιο λειτουργικό κτίριο, έτσι ώστε να επιτευχθεί μια πιο αποτελεσματική λειτουργία με καινούργιους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και πιο σύγχρονο σύστημα μηχανοργάνωσης και μηχανογράφησης.

Το Μητρώο Ασφαλισμένων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο και στο Ν.Α.Τ., διότι δεν υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης στους ενεργούς ναυτικούς παρά μόνο κάθε τρία χρόνια όταν γίνει η επίσημη απογραφή του νηολογίου από το αρμόδιο Υπουργείο. Η εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων θα πρέπει να γίνεται και από τα κατά τόπους Κ.Ε.Π. (Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών) και από τα Λιμεναρχεία (ισχύει και σήμερα), αλλά και από ένα σύστημα ενημέρωσης και διεκπεραίωσης μέσω διαδικτύου, όπου ο κάθε ασφαλισμένος θα μπορεί να ενημερώνεται και να διεκπεραιώνει διάφορα ζητήματα που τον αφορούν.

5.1.2 ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Το Ν.Α.Τ. έχει το προνόμιο να διαθέτει μεγάλη ακίνητη περιουσία, η οποία δυστυχώς λόγω της γραφειοκρατίας και της έλλειψης οργανωμένου σχεδίου είτε παραμένει ανεκμετάλλευτη (ένα μέρος της) είτε είναι υπό εκμετάλλευση αλλά με τρόπο που δεν αποφέρει τα απαιτούμενα έσοδα στον Προϋπολογισμό του Ταμείου. Με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε από τη Διεύθυνση Τεχνικού Σχεδιασμού του Ταμείου υπό την ιδιοκτησία του Ν.Α.Τ., είναι τα ακόλουθα κτίρια, οικόπεδα, εγκαταστάσεις, νοσοκομεία τα οποία αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 11

Ακίνητη Περιουσία Ν.Α.Τ.

α/α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
1	ΠΑΤΗΣΙΩΝ 30 – ΑΘΗΝΑ
2	ΟΜΗΡΟΥ 19 – ΑΘΗΝΑ
3	2ΑΣ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 18 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
4	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 15 ΚΑΙ ΚΑΡΑΪΣΚΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
5	ΣΤΑΔΙΟΥ 28 – ΑΘΗΝΑ
6	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ 15 ΚΑΙ ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ – ΑΘΗΝΑ
7	ΖΑΛΟΚΩΣΤΑ 7 – ΑΘΗΝΑ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

α/α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
8	ΓΛΑΔΣΤΩΝΟΣ 2 – ΑΘΗΝΑ
9	ΑΧΑΡΝΩΝ 1&3 ΚΑΙ ΛΙΟΣΙΩΝ 2 – ΑΘΗΝΑ
10	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 118 ΚΑΙ 118 Α - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
11	ΤΣΑΜΑΔΟΥ ΚΑΙ ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ 109 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
12	ΚΑΡΑΟΛΗ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ ΓΟΥΝΑΡΗ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
13	ΠΟΛΥΔΕΥΚΟΥΣ 54 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
14	ΚΡΙΕΖΩΤΟΥ 9 – ΑΘΗΝΑ (ΟΙΚΟΠΕΔΟ)
15	ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 83 ΚΑΙ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΥ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ
16	Ν.Ι.Ε.Ν. (ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ) - ΜΕΛΙΣΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ
17	Π.Ε.Ο.Ν. (ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΕΞΟΧΕΣ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ) – ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ (ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ)
18	ΠΑΤΗΣΙΩΝ 61 – ΑΘΗΝΑ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

α/α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
19	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 1 – ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών).

Από τα ακίνητα του Ν.Α.Τ. οκτώ βρίσκονται στο κέντρο της Αθήνας, ένα ακίνητο στα Βόρεια Προάστια, ένα στην Ανατολική Αττική και οκτώ στον Πειραιά. Πρόσφατα το ακίνητο του Ν.Α.Τ. στην οδό Βερανζέρου 47 στην περιοχή της Πλατείας Ομονοίας παραχωρήθηκε στο Δήμο Αθηναίων. Το κτίριο παραχωρήθηκε προκειμένου να δημιουργηθεί στην περιοχή πάρκο, ας ελπίσουμε ότι το πάρκο που θα δημιουργηθεί δε θα μετατραπεί σε πάρκο παρανόμων.

Για ορισμένα από τα ακίνητα έγινε προσπάθεια αξιοποίησης τους πριν από δυο χρόνια, σε αυτό το σχέδιο συμπεριλαμβανόταν το ακίνητο της Βερανζέρου όπως και άλλα ακίνητα τόσο στον Πειραιά όσο και στην Αθήνα. Υπήρξαν μάλιστα αντιδράσεις για το ΝΙΕΝ (Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού) στα Μελίσσια και για τις κατασκευασίες στη Νέα Μάκρη, γενικά για τον τρόπο διατήρησης όλων των ακινήτων και για τα σχέδια αξιοποίησης τους.

Πριν προχωρήσουμε στις προτάσεις μας για την αξιοποίηση της περιουσίας, καλό θα ήταν να δούμε την κατάσταση που επικρατεί σε ορισμένα από τα ακίνητα. Βάση κυρίως δημοσιευμάτων διότι οι περισσότερες μελέτες για την αξιοποίηση της περιουσίας δεν ήταν δυνατόν να μας παραδοθούν, επειδή δεν έχουν ακόμη δημοσιευτεί επισήμως, κάτι που συμμεριζόμαστε απόλυτα.

Το Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εμπορικού Ναυτικού (ΝΙΕΝ) βρίσκεται στα Μελίσσια Αττικής μεταξύ των οδών Πόρου, Θεμιστοκλέους και Εμπορικής Ναυτιλίας. Το βασικό κτίριο είναι 11.600 τ.μ. και ολόκληρη η έκταση είναι 127 στρέμματα. Το ΝΙΕΝ το οποίο παλαιότερα ονομαζόταν ΝΙΕΘ (Νοσηλευτικό Ίδρυμα Εργατών Θαλάσσης) δεν λειτουργεί από το 1977. Ο χώρος διεκδικείται από το Δήμο Μελισσίων, ο οποίος

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

επιθυμεί να δημιουργήσει χώρο άθλησης, ψυχαγωγίας και πολιτισμού, επίσης πολλοί ιδιώτες έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τον συγκεκριμένο χώρο.

Για το ΝΙΕΝ έχουν συσταθεί πολλές μελέτες και για την αξιοποίηση του απαιτούνται περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ. Για το συγκεκριμένο χώρο το άρθρο 31 του Νόμου 2166/1993 (Α' 137) προβλέπει ότι εάν ποτέ παραχωρηθεί σε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα θα πρέπει να επαναλειτουργήσει και πάλι ως νοσοκομείο (Αθανασίου, Σ., 2010)³⁵.

Ένας ακόμη σημαντικός και ανεκμετάλλευτος χώρος που ανήκει στο Ν.Α.Τ. είναι οι Παιδικές Εξοχές του Οίκου Ναύτου (ΠΕΟΝ), στη Νέα Μάκρη, οι οποίες έχουν έκταση 125 στρέμματα και δυστυχώς ερημώνουν. Τα τελευταία χρόνια δε λειτουργούν και έχουν υποστεί σημαντικές ζημιές και κινδυνεύουν από τις πυρκαγιές κατά τους θερινούς μήνες.

Όσον αφορά στα κτίρια στην Αθήνα και στον Πειραιά, πρόσφατα είχε αποφασιστεί η αξιοποίηση 8 ακινήτων συνολικής αξίας 51,2 εκατομμυρίων ευρώ (υπολογιζομένου και του ακινήτου της Βερανζέρου 47 το οποίο δεν ανήκει πλέον στο Ν.Α.Τ.), τα οποία χαρακτηρίζονταν από ειδικούς ως «φιλέτα» και η αξιοποίηση των οποίων μάλλον δεν προχώρησε ή έχει παγώσει, προς το παρόν τουλάχιστον. Τα υπόλοιπα 7 ακίνητα ήταν (Μαλαγκονιάρης, Σ., 2009)³⁶:

1. Ακίνητο Γλάδστωνος 2: Κτίριο του 1946 επτάώροφο με εμπορική αξία για το 2009 5,6 εκατ. ευρώ. Για το συγκεκριμένο κτίριο έχει προταθεί από τους μελετητές κατεδάφιση και ανέγερση νέου κτιρίου με εικοσαετή παραχώρηση με έσοδα για το Ν.Α.Τ. ανά έτος 525.000 ευρώ.
2. Ακίνητο Ζαλοκώστα 7: Κτίριο τεσσάρων ορόφων το οποίο κατασκευάστηκε το 1939 και έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο. Η συνολική εμπορική του αξία

³⁵ Αναδημοσίευση από την εφημερίδα «Το Κέρδος».

³⁶ Αναδημοσίευση από το περιοδικό «Ε».

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

είναι 12.788.000 ευρώ (για το 2009). Έχει προταθεί 20ετές μίσθωμα με έσοδα 1.185.000 ευρώ το χρόνο και ενδιαφέρονται για το κτίριο αυτό 8 εταιρίες.

3. Ακίνητο Αχαρνών 1-3 και Λιοσίων 2: Κτίριο οκτώ ορόφων το οποίο περιλαμβάνει διαμερίσματα και καταστήματα στο ισόγειο του κτιρίου, η εμπορική του αξία για το 2009 άγγιζε τα 2,6 εκατ. ευρώ. Έχει προταθεί μίσθωση 20 ετών και τα έσοδα που προτάθηκαν για το Ν.Α.Τ. ήταν 305.000 ευρώ ανά έτος.
4. Ακίνητο Καραολή Δημητρίου και Γούναρη: Κτίριο του 1935 με εμπορική αξία για το 2009 5,1 εκατομμύρια ευρώ. Έχει προταθεί από τους μελετητές το κτίριο να μισθωθεί για 20 έτη με ετήσια έσοδα 419.000 ευρώ. Επίσης έχει γίνει πρόταση το κτίριο να κατεδαφιστεί και να δημιουργηθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης.
5. Ακίνητο Σταδίου 28: Κτίριο πενταώροφο του 1935. Οι μελετητές προτείνουν 20ετές μίσθωμα, με ετήσια έσοδα για το Ταμείο 1,2 εκατομμύρια ευρώ. Έχουν κατατεθεί δυο προτάσεις.
6. Ακίνητο Ομήρου 19: Κτίριο 6 ορόφων το οποίο αποτελείται από γραφεία και καταστήματα. Κατασκευάστηκε το 1975, με εμπορική αξία για το 2009 11,3 εκατομμύρια ευρώ. Έχει προταθεί μίσθωμα 20 ετών με ετήσια έσοδα 690.000 ευρώ. Έχουν δείξει ενδιαφέρον 8 εταιρίες.
7. Πατησίων 61: Από τα πιο ιστορικά κτίρια του Ν.Α.Τ. διότι σε αυτό κατοικούσε η Μαρία Κάλλας πριν περάσει στην ιδιοκτησία του Ταμείου. Υπάρχουν δύο προτάσεις. Η μία από την Εταιρία για το κτίριο της όπερας και της Ακαδημίας Λυρικής Τέχνης «Μαρία Κάλλας», για να στεγαστεί η Ακαδημία και η δεύτερη πρόταση αφορά στη δημιουργία μουσείου αφιερωμένου στη μνήμη της Μαρίας Κάλλας.

Σε παρόμοια σχεδόν κατάσταση είναι και τα υπόλοιπα κτίρια τα οποία δεν έχουν αξιοποιηθεί, όπως θα έπρεπε με αποτέλεσμα το Ν.Α.Τ. να χάνει έσοδα απαραίτητα και σε πολλές περιπτώσεις επιβαρύνεται από τα λειτουργικά έξοδα των κτιρίων. Η ακίνητη

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

περιουσία που διαθέτει το Ν.Α.Τ. αποδίδει στον προϋπολογισμό περίπου 2 με 2,5 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, ενώ η συνολική αξία της ακίνητης περιουσίας υπερβαίνει τα 5 με 7 δισεκατομμύρια ευρώ (Αθανασίου, Σ., 2010).

Η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ν.Α.Τ. κρίνεται απαραίτητη διότι το Ταμείο βρίσκεται σε οικονομικό αδιέξοδο. Για να καλύψει το έλλειμμα του το Ν.Α.Τ. λαμβάνει κρατικές επιχορηγήσεις δις ευρώ, συγκεκριμένα για το 2009 η επιχορήγηση ανερχόταν στα 1,1 περίπου δις ευρώ. Θα πρέπει λοιπόν το Ταμείο να εκμεταλλευτεί το προνόμιο της κατοχής μεγάλης ακίνητης περιουσίας.

Για την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας θα πρέπει να υπάρξουν αλλαγές στον τρόπο διαχείρισης της έτσι ώστε η διαχείριση να είναι αποτελεσματική, να μην προκαλούνται αντιδράσεις και το Ν.Α.Τ. να έχει οφέλη δηλαδή έσοδα τα οποία τα έχει ανάγκη. Πρέπει απαραίτητως να ληφθούν αποφάσεις σύντομα για την αξιοποίηση όλων των ακινήτων. Θα πρέπει πρώτα, σε όποια κτίρια είναι αναγκαίο, να γίνουν έλεγχοι για την κατάσταση στην οποία βρίσκονται, επίσης θα πρέπει να ρυθμιστούν τυχόν οφειλές και να γίνουν επαναδιαπραγματεύσεις για όλα τα ακίνητα για παραχωρήσεις ή ενοικιάσεις.

Μια προσιτή λύση θα ήταν όλα τα ακίνητα του Ν.Α.Τ. να ελεγχθούν από έναν Δημόσιο Οργανισμό, όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο, το οποίο θα μπορούσε να εκτιμήσει την εμπορική αξία των ακινήτων, να ελέγξει την κατάσταση των κτιρίων και ταυτόχρονα να προτείνει την ιδανική αξιοποίηση όλων των ακινήτων. Η αξιοποίηση θα πρέπει να γίνει και με βάση την ισχύουσα νομοθεσία όπως για παράδειγμα η περίπτωση του ΝΙΕΝ όπως προαναφέραμε. Ένα Νοσηλευτικό Ίδρυμα για τους ναυτικούς η διαφορετικά ιδιωτικό νοσοκομείο στο οποίο οι ναυτικοί και οι οικογένειες τους να δικαιούνται ιατρική περίθαλψη με βάση τις ισχύουσες διατάξεις της δημόσιας υγείας.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο νέος Ασφαλιστικός Νομός αναφέρει στα άρθρα 48 και 49, τα οποία δημοσιεύονται στην εφημερίδα 'Τα Νέα' στις 10-11 Ιουλίου 2010, ότι οι εκποιήσεις ακινήτων πρέπει να γίνονται ύστερα από απόφαση των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης. Η περάτωση έργων και εργασιών αξιοποίησης ακινήτων θα ανατίθεται από τα διοικητικά συμβούλια σε εταιρίες διαχείρισης και αξιοποίησης

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ακινήτων, οι οποίες θα αναλαμβάνουν τις διαδικασίες αγοράς, την έρευνα αγοράς, το σύνολο των εργασιών διαχείρισης και συντήρησης, τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για εκπόνηση τεχνικών μελετών, την έκδοση τίτλων μεταφοράς συντελεστή δόμησης για διατηρητέα κτίρια, τις αποτυπώσεις οικοπέδων και κτιρίων, τις επιθεωρήσεις και πραγματογνωμοσύνες (πιο αναλυτικά στο άρθρο 48 νέου Ασφαλιστικού Νόμου).

Μια λύση ενδεχομένως να είναι και η παραπάνω, όπως αναφέρεται και στο Ασφαλιστικό Νόμο. Εκείνο που προέχει είναι η άμεση αξιοποίηση της περιουσίας ώστε τα επερχόμενα κέρδη να βοηθήσουν στη μείωση του ελλείμματος του Ταμείου, δηλαδή να ληφθούν αποφάσεις με γνώμονα το συμφέρον του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Απομένει να αποφασιστεί ο τρόπος εκείνος που θα είναι ο κατάλληλος ώστε να επιτευχθεί η καλύτερη αξιοποίηση, να αποφασίσει ο ίδιος ο Φορέας ποια είναι η πιο ενδεδειγμένη λύση και ειδικά τώρα με το νέο Νόμο τι ωφελεί και τι όχι το Ταμείο όσον αφορά στο συγκεκριμένο θέμα.

5.2 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Μια επιλογή για να λυθεί το οικονομικό πρόβλημα του Ν.Α.Τ. είναι να υπάρξουν βελτιώσεις στη Ναυτιλιακή πολιτική και συγκεκριμένα στον τομέα της ναυτιλιακής υποδομής (ναυτικοί), στην πολιτική της θέσπισης κινήτρων (για τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες) και στη Δημοσιονομική Ναυτιλιακή Πολιτική (για τους πλοιοκτήτες ώστε να επιλέγουν την ελληνική σημαία). Το Ν.Α.Τ. βρίσκεται στη σημερινή δύσκολη οικονομική κατάσταση εξαιτίας της ναυτιλιακής πολιτικής που εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια, αλλά και εξαιτίας των παραλείψεων κατά την εφαρμογή της.

Όταν λέμε παραλείψεις αναφερόμαστε στα προβλήματα του ναυτικού επαγγέλματος και στην υποβάθμισή του, λόγω της παράλειψης ή της αγνόησης της πολιτείας για το συγκεκριμένο κλάδο πολλές φορές τα τελευταία χρόνια. Όσον αφορά στην εφαρμογή της ναυτιλιακής πολιτικής αναφερόμαστε στα μέτρα που ελήφθησαν και τα οποία οδήγησαν στην υποβάθμιση της ελληνικής σημαίας στα ελληνόκτητα πλοία. Οι πολιτικές αυτές που εφαρμόστηκαν από όλες τις κυβερνήσεις διαχρονικά

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

είχαν ως αποτέλεσμα τη δυσαναλογία μεταξύ των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων του Ν.Α.Τ. από τις εισφορές όλα αυτά τα χρόνια.

Για να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο πρόβλημα της δυσαναλογίας των ασφαλισμένων προς τους συνταξιούχους θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα εκείνα μέτρα, τα οποία θα δώσουν την απαιτούμενη αναβάθμιση στο ναυτικό επάγγελμα, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός εκείνων που θα το επιλέξουν ως εργασία. Μια ενδεχόμενη προσέλκυση νέων στο συγκεκριμένο επάγγελμα, το οποίο ομολογουμένως προσφέρει υψηλές απολαβές, θα μπορούσε να μειώσει και το υψηλό ποσοστό ανέργων που υπάρχει αυτή την εποχή και που όπως προβλέπεται αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον στην χώρα μας και ασφαλώς θα έβγαζε από το οικονομικό αδιέξοδο το Ταμείο.

Επίσης η Ελληνική σημαία θα πρέπει να αναβαθμιστεί, δηλαδή να επιλέγεται ως επί το πλείστον από τα ελληνόκτητα πλοία. Η χώρα μας για το 2010 σύμφωνα με μελέτη του ISL (Institute of Shipping Economics and Logistics), η οποία δημοσιεύτηκε στην ιστοσελίδα της Ναυτεμπορικής στις 17/8/2010, είναι πρώτη σε δύναμη όσον αφορά την πλοιοκτησία με χωρητικότητα Εμπορικού Στόλου 187,5 εκατομμύρια dwt (Ιστοσελίδα Ναυτεμπορικής, 2010).

Παρόλα αυτά η ελληνική σημαία δεν επιλέγεται από τους έλληνες πλοιοκτήτες πάρα μόνο το 31% των ελληνόκτητων πλοίων φέρει την ελληνική σημαία. Η αναβάθμιση, δηλαδή οι ευνοϊκές ρυθμίσεις, ταυτόχρονα θα αυξήσουν τον αριθμό των εσόδων του Ν.Α.Τ. λόγω της αύξησης των εσόδων από τις εισφορές (λόγω της νομοθεσίας που ισχύει στο Ν.Α.Τ. την οποία αναφέραμε στην ενότητα 4.3), ακόμη θα ωφεληθεί και η ελληνική οικονομία λόγω της αύξησης των εσόδων της.

5.2.1 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Για τη βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους νέους ώστε να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα, όπως μισθοί (στην προκειμένη

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

περίπτωση να διατηρηθούν οι καλοί μισθοί) και βελτίωση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης, αλλά και να βελτιωθούν οι συνθήκες του επαγγέλματος. Για να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός θα πρέπει να ξεκινήσει η προσπάθεια από τη ναυτική εκπαίδευση και ταυτόχρονα να γίνουν προσπάθειες για την επίλυση των υπολοίπων προβλημάτων, τα οποία επιβαρύνουν το ναυτικό επάγγελμα οδηγώντας σε μείωση του αριθμού των απασχολούμενων ναυτικών με ζημιογόνες συνέπειες για το Ν.Α.Τ. (μείωση εσόδων από εισφορές).

Αρχικά στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης θα πρέπει να βελτιωθούν οι εγκαταστάσεις εκπαίδευσης. Οι σχολές κρίνεται αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν και να προσφέρουν σύγχρονες υλικοτεχνικές υποδομές, επίσης πρέπει να αλλάξουν οι μέθοδοι εκπαίδευσης των ναυτικών, ιδίως των ανώτερων αξιωματικών (πλοίαρχοι, μηχανικοί) και να προσληφθεί εξειδικευμένο διδακτικό προσωπικό. Οι μελλοντικοί ναυτικοί θα πρέπει να αποκτούν επίκαιρες γνώσεις, δηλαδή όσα απαιτεί η ναυτιλία σήμερα και να διεξάγονται σεμινάρια τα οποία θα ενημερώνουν τους σπουδαστές για τα τεκταινόμενα της παγκόσμιας ναυτιλίας (Γράτσος, Γ., 2010)³⁷.

Η Π.Ε.Π.Ε.Ν. (Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού) έχει παραδώσει τις προτάσεις της, οι οποίες αφορούν στην αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος. Σύμφωνα λοιπόν με την Π.Ε.Π.Ε.Ν πρέπει να δοθούν κίνητρα στους νέους να ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα, να αναβαθμιστεί η κοινωνική θέση των ναυτικών, να βελτιωθούν οι υλικοτεχνικές υποδομές και να προσληφθούν μόνιμοι και αξιοπρεπώς αμειβόμενοι διδάσκοντες στον τομέα της εκπαίδευσης, να αναβαθμιστούν οι τίτλοι σπουδών, να υπάρξουν καλύτερες προοπτικές για το επάγγελμα, κοινωνική καταξίωση, να θεσμοθετηθεί ένα ασφαλιστικό σύστημα με χαρακτήρα ανταποδοτικό ως προς την κοινωνία και να υπάρχει σωστή αντιμετώπιση των αρχών προς τους ναυτικούς

³⁷ Άρθρο: 'Προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα' που δημοσιεύτηκε στις 10 Μαΐου 2010 στην ιστοσελίδα marineews.gr και αφορά την ομιλία του Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κ. Γ. Γράτσου σε ημερίδα υπό την αιγίδα του Υπουργείου Οικονομίας, Ναυτιλίας και Ανταγωνιστικότητας με θέμα: 'Προσέλκυση και παραμονή νέων στο θαλάσσιο επάγγελμα. Η Ελλάδα είναι μια θάλασσα σπαρμένη νησιά' η οποία διεξήχθη στο Ξενοδοχείο Metropolitan στις 3 Μαΐου 2010.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

σε περιπτώσεις ατυχημάτων, όπως η ρύπανση ή σε γεγονότα όπως η πειρατεία και τα ναρκωτικά (Βλάχος, Γ., 2010)³⁸.

Ο ΙΜΟ (International Maritime Organization) έχει ξεκινήσει παγκόσμια εκστρατεία προκειμένου να ασχοληθούν οι νέοι με το ναυτικό επάγγελμα, διότι υπάρχει έλλειψη ναυτικών και σε άλλες χώρες. Η εκστρατεία 'Go to sea' είναι κατά την άποψη μας η πιο οργανωμένη προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, μάλιστα ο ΙΜΟ ζητά και την ενεργή συμμετοχή των κυβερνήσεων στην προσπάθεια αυτή. Σκοπός της είναι να προωθήσει τα μέτρα εκείνα, τα οποία θα δώσουν στη ναυτιλία καλύτερο προφίλ στον κόσμο, δίνοντας προοπτικές στις γυναίκες να ασχοληθούν με το επάγγελμα βελτιώνοντας την εκπαίδευση και γενικότερα τις συνθήκες του επαγγέλματος (imo.org).

Η κυβέρνηση της χώρας μας θα πρέπει να στηρίζει την προσπάθεια αυτή διότι η έλλειψη ναυτικών αφορά και τη χώρα μας. Η έλλειψη των ναυτικών επηρέασε τον Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης των ναυτικών το Ν.Α.Τ. με αποτέλεσμα το Ταμείο να αντιμετωπίζει οικονομικό πρόβλημα και να βρίσκεται στα όρια της κατάρρευσης. Ο ΙΜΟ ζητά από τις κυβερνήσεις να λάβουν με τη σειρά τους μέτρα όπως η βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης, η προβολή του ναυτικού επαγγέλματος ως ευκαιρία καριέρας ειδικά για τους άνεργους και η επίλυση γραφειοκρατικών προβλημάτων επί παραδείγματι η σύλληψη ναυτικών χωρίς να έχουν ευθύνη για αδικήματα, προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της εκστρατείας που είναι η προσέλκυση ναυτικών.

Η χώρα μας οφείλει να στηρίζει την προσπάθεια αυτή διότι είναι η πρώτη στην παγκόσμια ναυτιλία, αλλά κυρίως για να μπορέσει να βοηθήσει το Ν.Α.Τ., διότι με τις κατάλληλες συνθήκες στο ναυτικό επάγγελμα αυτόματα λύνεται σε μεγάλο ποσοστό το πρόβλημα του Ν.Α.Τ., βασικά ένα μέρος του οικονομικού προβλήματος που αντιμετωπίζει το Ν.Α.Τ..

³⁸ Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Π.Ε.Ν.).

5.2.2 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η Ελλάδα κατέχει τα πρωτεία στην πλοιοκτησία παγκοσμίως, παρόλα αυτά η ελληνική σημαία τα τελευταία χρόνια δεν επιλέγεται από τους έλληνες πλοιοκτήτες. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια υπάρχει μείωση των ελληνόκτητων πλοίων που χρησιμοποιούν την ελληνική σημαία και το 2010 μόλις το 31% των ελληνόκτητων πλοίων φέρει την ελληνική σημαία. Οι κύριοι λόγοι που οδήγησαν στο φαινόμενο αυτό ήταν:

- i. Το κόστος απασχόλησης του ναυτεργατικού δυναμικού.
- ii. Οι υψηλές εισφορές.
- iii. Η Φορολογία στις ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά και η φορολογία επί του πλοίου (Αφαωνιάτης, Ε., 2005).
- iv. Η γραφειοκρατία.

Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο να αυξηθεί ο αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων, διότι η οικονομία της χώρας μας έχει ανάγκη από έσοδα από το μοναδικό εξαγωγίμο προϊόν της, το οποίο μας κάνει υπερήφανους λόγω των πρωτείων που κατέχει παγκοσμίως, κυρίως όμως το Ν.Α.Τ. το οποίο είναι σε δυσμένεια. Πρέπει να ληφθούν τα μέτρα εκείνα τα οποία θα δώσουν το κίνητρο και τη δυνατότητα στους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιλέξουν τη σημαία της χώρας τους στα πλοία τους διότι θα ωφεληθεί και το Ν.Α.Τ., το οποίο λόγω της νομοθεσίας του εισπράττει περισσότερες εισφορές όταν τα πλοία έχουν την ελληνική σημαία.

Όπως έχουμε επαναλάβει και παραπάνω το Ν.Α.Τ. πληρώνεται για την οργανική σύνθεση του πλοίου οπότε εισπράττει και από τους αλλοδαπούς ναυτικούς. Εκείνο λοιπόν που αφορά στο Ν.Α.Τ. είναι να εισπράξει εισφορές οπότε όσο περισσότερα πλοία έχουν ελληνική σημαία τόσο περισσότερα τα έσοδα του Ταμείου, οπότε θα πρέπει:

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- i. να υπάρξουν ρυθμίσεις στις ασφαλιστικές εισφορές (μείωση του ποσού),
- ii. να επιλυθούν τα γραφειοκρατικά προβλήματα,
- iii. να υπάρξει ρύθμιση στα θέματα της φορολογίας,
- iv. να υπάρξουν ρυθμίσεις όσον αφορά στο κόστος επάνδρωσης,
- v. να υπάρξει οριστική επίλυση ζητημάτων, όπως το Cabotage και της Κοινωνικής Ασφάλισης των ναυτικών,

έτσι ώστε οι πλοιοκτήτες να στηρίζουν ακόμη περισσότερο την Ελληνική σημαία και ασφαλώς με τον τρόπο αυτό θα ωφεληθεί όπως αναλύσαμε και το Ν.Α.Τ. το οποίο χρειάζεται οικονομική ενίσχυση με οποιονδήποτε τρόπο.

5.3 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Απαραίτητη προϋπόθεση για να λυθεί το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. είναι η βελτίωση του Συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης, η οποία και επιβάρυνε το Ν.Α.Τ., αλλά, ταυτόχρονα, δεν ικανοποιεί και σε μεγάλο βαθμό τους ναυτικούς. Η εφαρμογή κατά το παρελθόν της κοινωνικής πολιτικής, όπως είδαμε, δεν απέφερε τα απαιτούμενα αποτελέσματα. Αντίθετα μάλιστα ζημίωσε τόσο το ίδιο το Ταμείο (οικονομικά), αλλά κυρίως τους ναυτικούς (τους συνταξιούχους ή τους μετέπειτα συνταξιούχους).

Μπορεί κάποιος να ευνοήθηκαν κάποιος όχι, αλλά κυρίως ζημιώθηκε η ναυτιλία, διότι ένας λόγος που απομακρύνονται οι νέοι από το ναυτικό επάγγελμα στην Ελλάδα είναι το περίπλοκο και πολλές φορές άδικο σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης των ναυτικών. Κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της Κοινωνικής Ασφάλισης στον κλάδο της ναυτιλίας προκειμένου να σωθεί στην κυριολεξία ο μοναδικός Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης των ναυτικών το Ν.Α.Τ., το οποίο είναι στα όρια της χρεοκοπίας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Σύμφωνα με το καινούργιο Ασφαλιστικό Νόμο³⁹ το Ν.Α.Τ. αναμένεται να συγχωνευτεί με το ΙΚΑ κάτι που αν συμβεί μπορεί είτε να αλλάξει κάτι στα όσα ισχύουν είτε όχι για την Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτικών, όπως και στη λειτουργία του Ταμείου, σύμφωνα με όσα ανεπίσημα έχουν διαρρεύσει για το συγκεκριμένο θέμα. Δε γνωρίζουμε με βεβαιότητα αν θα υπάρξουν αλλαγές και αν ναι ποιες θα είναι αυτές στον τρόπο απονομής συντάξεων, στα όρια συνταξιοδότησης και στις παροχές των συντάξεων αν και όταν το Ν.Α.Τ. συγχωνευτεί με το Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Το γεγονός αυτό μας επιτρέπει να προτείνουμε κάποιες βελτιώσεις για την Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτικών οι οποίες ενδεχομένως θα μπορούσαν να βγάλουν το Ν.Α.Τ. από το σημερινό αδιέξοδο και ταυτόχρονα να ευνοήσουν τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι όπως και η Πολιτεία θα πρέπει να κάνουν πρώτα αμοιβαίες υποχωρήσεις. Πρέπει να υπάρξουν αμοιβαίες υποχωρήσεις προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. και να αντιμετωπιστεί η κακή οικονομική του κατάσταση.

Για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών κρίνεται απαραίτητο να ληφθούν τα απαραίτητα εκείνα μέτρα, τα οποία θα δώσουν ταυτόχρονα λύσεις στο πρόβλημα του Ν.Α.Τ., αλλά θα βοηθήσουν και την ναυτιλία. Για την επίτευξη της επιδιωκόμενης βελτίωσης της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών⁴⁰ απαιτούνται να ληφθούν μέτρα τα οποία θα λάβουν σοβαρά υπόψη:

- i. Τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος.
- ii. Την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.
- iii. Τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν στην χώρα μας.
(Ν.Α.Τ., 2002).

³⁹ Βλέπε και υποενότητα 5.1.1.

⁴⁰ Η οποία με τον τρόπο που εφαρμόστηκε όπως είδαμε και πιο πάνω επιβάρυνε το Ν.Α.Τ. και ήταν ίσως η κυριότερη αιτία της παρούσας δυσχερούς οικονομικής κατάστασης του Ταμείου.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Τα μέτρα (προτάσεις) τα οποία θα μπορούσαν να λύσουν το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. (με βάση και τα όσα διαπιστώθηκαν κατά τη διερεύνηση των αιτιών της υπάρχουσας κατάστασης του Ν.Α.Τ.) και ταυτόχρονα να βελτιώσουν την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών είναι τα μέτρα που θα παρουσιαστούν παρακάτω. Σημειώνουμε ότι κάποια από τα ακόλουθα προτεινόμενα μέτρα είναι προτάσεις της Διεύθυνσης Αναλογισμού, Στατιστικής και Παραγωγικότητας και κάποια δικά μας, αναλυτικά παρακάτω:

1. Αναθεώρηση διατάξεων σχετικά με τα πρόσωπα που υπάγονται στο Ν.Α.Τ.:

Να υπάγονται υποχρεωτικά στο Ν.Α.Τ. όλοι οι ναυτικοί, οι οποίοι εργάζονται στη ξηρά και σε επαγγέλματα σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα. Επίσης οι ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ. ναυτικοί που δεν εργάζονται να μπορούν προαιρετικά να συνεχίσουν την ασφάλιση για σύνταξη ή ασθένεια ξεχωριστά για Κ.Ε.Α.Ν. και Τ.Π.Ε.Ν. ή για όλα μαζί με την προϋπόθεση να έχουν πραγματοποιήσει κάποιο χρόνο ασφάλισης στο Ταμείο (Ν.Α.Τ., 2002).

2. Να υπάρξουν αλλαγές στα όρια συνταξιοδότησης:

Το συγκεκριμένο θέμα απασχολεί όλα τα επαγγέλματα και αποτελεί αντικείμενο αντιδράσεων όλα αυτά τα χρόνια. Το συγκεκριμένο θέμα απασχολούσε και απασχολεί και το Ν.Α.Τ., όπως όλα τα Ασφαλιστικά Ταμεία της χώρας μας. Η μελέτη του Ν.Α.Τ. τονίζει ότι πρέπει να υπάρξουν αλλαγές όσον αφορά στην καταβολή των εισφορών, την αναγνώριση υπηρεσίας (ελάχιστη υπηρεσία), στη θεμελίωση συνταξιοδότησης, στην ανώτατη σύνταξη λόγω γήρατος κατανοώντας τη δυσκολία του επαγγέλματος (Ν.Α.Τ., 2002).

Κατά την προσωπική μας άποψη πρέπει να υπάρξουν αλλαγές στη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος. Με τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρο 14 παρ. 1 ΚΝ 792/78) ένας ναυτικός μπορεί να λάβει σύνταξη αν έχει συμπληρώσει τα 50 του χρόνια και ταυτόχρονα έχει συμπληρώσει 20 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας. Εάν υπολογίσουμε ότι ένας ναυτικός εργάζεται 9 μήνες τον χρόνο και 3 μήνες είναι σε άδεια, τότε βγαίνει στη σύνταξη με καθαρή υπηρεσία 15 χρόνια.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Μάλιστα αν κάποιος εργάζεται στην ακτοπλοΐα τότε μπορεί συνταξιοδοτηθεί πριν συμπληρώσει τα 50 έτη (ηλικία), διότι μπορεί να επιλέξει να μην παίρνει 3 μήνες συνολικά άδεια το χρόνο λόγω των συνθηκών εργασίας, οι οποίες είναι πιο ευνοϊκές από την υπερπόντια ναυτιλία. Θα πρέπει να αλλάξουν τα όρια συνταξιοδότησης ύστερα από συζήτηση και πλήρη συμφωνία των συμβαλλόμενων πλευρών λαμβάνοντας υπόψιν τη δυσκολία του επαγγέλματος.

Μια λύση θα ήταν η αλλαγή ορίων ηλικίας συνταξιοδότησης στην ακτοπλοΐα, όπου οι συνθήκες είναι ευνοϊκότερες, ανάλογα με τον βαθμό του πληρώματος ή αύξηση των ορίων όπου θα λαμβάνονται υπόψιν και τα χρόνια εκπαίδευσης μόνο αν θελήσει να τα εξαγοράσει ο ασφαλισμένος. Ακόμη θα μπορούσε να γίνεται εξαγορά μέρους της υπηρεσίας αν και εφόσον αυξηθούν τα όρια, επί παραδείγματι αν γίνει 55+20 ή 55+25 (50, 55 = ηλικία, 20,25 = θαλάσσια υπηρεσία) και ο ασφαλισμένος έχει κλείσει τα 60 έτη και δεν έχει συμπληρώσει τα 20 ή 25 χρόνια υπηρεσίας. Βέβαια όλα αυτά που λέμε είναι πρόχειρα και ως μας επιτραπεί η έκφραση «μπακαλίστικα», αλλά θα μπορούσαν ίσως να τεκμηριωθούν με μια Αναλογιστική Μελέτη.

3. Αναθεώρηση διατάξεων για τον υπολογισμό των συντάξεων:

Ο υπολογισμός των συντάξεων του Ν.Α.Τ. είναι μια περίπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία. Πρέπει να υπάρξει ένας ενιαίος τρόπος υπολογισμού των συντάξεων, ο οποίος θα υπολογίζει τις εισφορές και την υπηρεσία, χωρίς να δημιουργούνται ανισότητες και αδικίες μεταξύ των ασφαλισμένων. Για να επιτευχθεί θα πρέπει να υπάρξει περιορισμός των πολλών συνταξιοδοτικών κλάσεων (μια ανάγνωση της νομοθεσίας του Ν.Α.Τ. το αποδεικνύει), υπολογισμός της σύνταξης με βάση μόνο τις ναυτολογήσεις και τις υπηρεσίες στις νέες συνταξιοδοτικές κλάσεις, όταν αυτές δημιουργηθούν (Ν.Α.Τ., 2002).

4. Αύξηση των αποδοχών των ναυτικών μέσω επιδομάτων ώστε να υπολογίζονται σε αυτά οι ασφαλιστικές εισφορές:

Στις συλλογικές συμβάσεις των ναυτικών υπάρχουν επιδόματα στα οποία δεν παρακρατούνται ασφαλιστικές εισφορές. Μια λύση θα ήταν τα επιδόματα αυτά να

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

προστίθενται στο μισθό, να παρακρατούνται ασφαλιστικές εισφορές, οι οποίες θα υπολογίζονται στη σύνταξη (Ν.Α.Τ. 2002).

5. Καθιέρωση τριμερούς συμμετοχής και στο Ν.Α.Τ.:

Η τριμερής συμμετοχή η οποία ισχύει με τον Νόμο 2084/92 και αφορά όλα τα Ταμεία πλην του Ν.Α.Τ. και αφορά στις εισφορές μεταξύ κράτους, εργαζομένων, εργοδοτών για λόγους ίσης μεταχείρισης πρέπει να εφαρμοστεί στο Ν.Α.Τ. (Ν.Α.Τ., 2002).

6. Όσοι ναυτικοί συνταξιοδοτούνται και συνεχίζουν να εργάζονται σε επαγγέλματα σχετικά με τη ναυτιλία να ασφαλιζονται στο Ν.Α.Τ.:

Αρκετοί ναυτικοί μετά τη συνταξιοδότηση τους ειδικά σε νέες σχετικά ηλικίες για τα τωρινά δεδομένα πληθυσμού εργάζονται, τις περισσότερες φορές, σε επαγγέλματα σχετικά με τη ναυτιλία. Μια επιλογή είναι οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι να παραμένουν ασφαλισμένοι στο Ν.Α.Τ. να καταβάλουν εισφορές στο Ν.Α.Τ. και να λαμβάνουν σύνταξη από το Ν.Α.Τ. αν και εφόσον η υπηρεσία που θα συμπληρώσουν στη νέα τους εργασία φτάνει τουλάχιστον στα κατώτερα όρια υπηρεσίας χωρίς όμως να υπολογίζονται οι άδειες, όπως γίνεται στη θεμελίωση σύνταξης για τους ναυτικούς.

Συνοψίζοντας λοιπόν για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. και για να βελτιωθεί και η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών πρέπει να ληφθούν υπόψιν οι συνθήκες του επαγγέλματος, η ανεργία, οι δυσκολίες για την οικογένεια του ναυτικού και να αναγνωριστεί η προσφορά τους στην κοινωνία και να δοθούν κίνητρα όπως αναφέραμε και πιο πάνω προκειμένου να γίνει το επάγγελμα ελκυστικό και να επιλέγεται από τους έλληνες πλοιοκτήτες η ελληνική σημαία για να αυξηθούν τα έσοδα του Ταμείου και να περιοριστεί η δυσαναλογία της σχέσης ασφαλισμένων–συνταξιούχων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η συγκεκριμένη μελέτη μας έδωσε τη δυνατότητα να μελετήσουμε σε βάθος το ασφαλιστικό πρόβλημα και το πρόβλημα του Ν.Α.Τ.. Μελετώντας την υπάρχουσα κατάσταση των Ασφαλιστικών Ταμείων και τις αιτίες που τα επιβαρύνουν διαπιστώσαμε το μέγεθος του προβλήματος που αντιμετωπίζουν τα Ασφαλιστικά Ταμεία της χώρας μας. Τα Ασφαλιστικά Ταμεία της χώρας μας έχουν έλλειμμα το οποίο αγγίζει τα 13 δις Ευρώ σύμφωνα με στοιχεία του 2009 και αντιμετωπίζουν προβλήματα, όπως η εισφοροδιαφυγή και η δυσαναλογία μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων. Διαπιστώσαμε επίσης πως οικονομικοί λόγοι, όπως το επίπεδο απασχόλησης, δηλαδή, η ανεργία, οι συνενώσεις των Ταμείων, ειδικά των ελλειμματικών Ταμείων, το σύστημα συνταξιοδότησης αλλά και κοινωνικοοικονομικοί λόγοι, όπως η ανασφάλιστη εργασία και η γήρανση του πληθυσμού επηρέασαν, επηρεάζουν και θα επηρεάσουν στο μέλλον τα Ταμεία.

Στη συγκεκριμένη μελέτη κατά την ιστορική αναδρομή και την παρουσίαση των γενικών στοιχείων του Ν.Α.Τ. καθώς και του προβλήματος που αντιμετωπίζει μάθαμε ότι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο είναι ένας από τους παλαιότερους Φορείς Κοινωνικής Ασφάλισης στην Ευρώπη και προπομπός της Κοινωνικής Ασφάλισης στην Ελλάδα (στη σύγχρονη εποχή). Το Ν.Α.Τ. ήταν ένα από τα πλουσιότερα Ταμεία και διέθετε και διαθέτει μεγάλη ακίνητη περιουσία μέρος της οποίας σε πολλές περιπτώσεις δεν αξιοποιείται σωστά ή παραμένει αναξιοποίητο. Πλέον βρίσκεται σε οικονομική δυσμένεια και κάθε χρόνο απαιτείται Κρατική Επιχορήγηση δις Ευρώ (1,1 δις Ευρώ το 2009), για να καλυφθεί το έλλειμμα στον Προϋπολογισμό του, έχει ελλείψεις στο προσωπικό και αντιμετωπίζει έντονα το πρόβλημα της δυσαναλογίας μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων.

Όπως και τα υπόλοιπα Ταμεία έτσι και το Ν.Α.Τ. αντιμετωπίζει έντονα το πρόβλημα της δυσαναλογίας μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων οφειλόμενο όχι τόσο στο δημογραφικό πρόβλημα αλλά κυρίως στα προβλήματα του ναυτικού

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

επαγγέλματος. Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα το Ν.Α.Τ. διαπιστώσαμε, ότι δεν είναι πρωτόγνωρο αποτελεί επανάληψη του παρελθόντος καθώς από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του αντιμετώπιζε συνεχώς και ανά περιόδους προβλήματα οικονομικής φύσεως Όπως και τότε το πρόβλημα του Ν.Α.Τ. οφείλεται κυρίως σε λάθη της πολιτείας και των αρμόδιων οργάνων στην Κοινωνική και Ναυτιλιακή Πολιτική, αλλά και στον τρόπο που έγινε η διαχείριση των πόρων και των αποθεματικών οδηγώντας το Ν.Α.Τ. στη σημερινή δύσκολη οικονομική θέση.

Οι λύσεις πιστεύουμε με βάση τη μελέτη μας μπορούν να δοθούν μέσα από συγκεκριμένες αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του Ν.Α.Τ. και από την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του. Ακόμη βελτιώνοντας το ναυτικό επάγγελμα από τη βάση του που είναι η ναυτική εκπαίδευση, και ενισχύοντας την Ελληνική σημαία θα μπορούσε να λυθεί η δυσαναλογία ασφαλισμένων και συνταξιούχων κάνοντας τις απαραίτητες βελτιώσεις στην ιδιαίτερος πολύπλοκη κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών.

Το ασφαλιστικό πρόβλημα είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που απασχολεί όλες τις βαθμίδες των ηλικιών και τις κυβερνήσεις τουλάχιστον τα τελευταία 50 χρόνια. Έχουν γίνει πολλές προσπάθειες επίλυσης του συγκεκριμένου προβλήματος από όλες τις κυβερνήσεις όλα αυτά τα χρόνια, οι οποίες κάποιες φορές παρέμεναν στα χαρτιά ή όταν εφαρμόζονταν, όπως φαινόταν εκ του αποτελέσματος, όξυναν ακόμη περισσότερο το πρόβλημα.

Τα Ασφαλιστικά Ταμεία σήμερα βρίσκονται σε δεινή οικονομική κατάσταση εξαιτίας κοινωνικοοικονομικών παραγόντων. Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν είναι το πρόβλημα του ελλείμματος, το οποίο, όπως προαναφέραμε, ανέρχεται σε 13 περίπου δις ευρώ. Η εισφοροδιαφυγή, οι συνενώσεις των Ταμείων ειδικά ελλειμματικών Ταμείων, το συνταξιοδοτικό σύστημα, το οποίο προκαλεί ανισότητες, όπως επεξηγήσαμε, το επίπεδο απασχόλησης σε συνδυασμό με την ανασφάλιστη εργασία λόγω των συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί στην καθημερινότητα, η γήρανση του πληθυσμού, η οποία δεν έχει επιβαρύνει ακόμη σε τόσο μεγάλο βαθμό τα Ταμεία, αλλά αναμένεται να τα επηρεάσει σε μεγαλύτερο βαθμό

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

στο μέλλον, δημιούργησαν και θα δημιουργήσουν μια ακόμη περισσότερο προβληματική οικονομική κατάσταση στα Ασφαλιστικά Ταμεία της χώρας.

Το Ν.Α.Τ. βρίσκεται σε δυσχερή οικονομική κατάσταση για μια ακόμη φορά όπως και κατά το παρελθόν όπου από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσης του αντιμετώπιζε ελλείμματα και προβλήματα στη λειτουργία του. Το Ν.Α.Τ. έβρισκε τρόπους να ξεφύγει από τις δύσκολες περιστάσεις και κατάφερε να φτάσει στο απόγειο του πριν από περίπου 50 χρόνια. Λανθασμένες εκτιμήσεις στην εφαρμογή της κοινωνικής πολιτικής αγνοώντας μελέτες παλαιότερες, οι οποίες προέβλεπαν για το τι θα επακολουθήσει αν δεν ληφθούν τα σωστά μέτρα, αλλά και η αναποτελεσματική διαχείριση των αποθεματικών του είναι από τις κυριότερες αιτίες του προβλήματος του Ν.Α.Τ. όπου για να ισοσκελίσει τα έσοδα του λαμβάνει κρατικές επιχορηγήσεις.

Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί η έλλειψη ναυτικών εξαιτίας της υποβάθμισης του επαγγέλματος και η μείωση της προτίμησης της ελληνικής σημαίας στα ελληνόκτητα πλοία, η οποία εξαιτίας των επιλογών στη ναυτιλιακή πολιτική υποβαθμίστηκε έναντι των σημαίων ευκαιρίας οδηγώντας στη δυσαναλογία μεταξύ ασφαλισμένων και συνταξιούχων ναυτικών.

Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα του Ν.Α.Τ. θα πρέπει να γίνουν αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του ανεξάρτητα από την επικείμενη συγχώνευση του με το Ι.Κ.Α.. Κρίνεται απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός του Ν.Α.Τ. στον τρόπο λειτουργίας του με κύριο σκοπό να εξοικονομηθούν πόροι και να αξιοποιηθεί η ακίνητη περιουσία του με τον πιο επικερδή για το Ταμείο τρόπο.

Ένας ακόμη τρόπος που θα μπορούσε να ανακουφίσει οικονομικά το Ν.Α.Τ. είναι η βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος. Να διαμορφωθούν οι κατάλληλες συνθήκες, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των νέων που θα ασχοληθεί με το ναυτικό επάγγελμα, ώστε να αυξηθούν τα έσοδα του Ν.Α.Τ. μέσω των εισφορών, κυρίως να αντιμετωπιστεί η δυσαναλογία ασφαλισμένων προς συνταξιούχους, ενισχύοντας και την ελληνική σημαία δίνοντας της πλεονεκτήματα προκειμένου η ναυτιλία και το Ν.Α.Τ. να αποκομίσουν οφέλη. Ταυτόχρονα θα πρέπει να λυθεί το ζήτημα της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών μέσα από διάλογο και αμοιβαίες υποχωρήσεις, να ληφθούν τα

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

κατάλληλα μέτρα τα οποία θα βοηθήσουν το Ν.Α.Τ. λύνοντας κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό το οικονομικό του πρόβλημα.

Στην περίπτωση που κάποιος αποφασίσει να ασχοληθεί με την περίπτωση του Ν.Α.Τ. τα επόμενα χρόνια προφανώς θα μελετήσει αν ωφελεί το Ταμείο η διαφαινόμενη συγχώνευση του με το Ι.Κ.Α. σύμφωνα με το νέο Ασφαλιστικό. Στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να χρησιμοποιήσει οικονομικά στοιχεία από το Ταμείο να τα επεξεργαστεί και να διαπιστώσει αν θα ωφεληθεί οικονομικά ο κλάδος της ναυτιλίας και κυρίως οι ασφαλισμένοι. Θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τις πρόσφατες δημοσιεύσεις του ΙΝΕ (Ινστιτούτο Εργασίας) της ΓΣΕΕ σχετικά με τα προβλήματα που δημιουργούνται στα Ταμεία από τις συγχωνεύσεις.

Στην περίπτωση που κάποιος θελήσει να μελετήσει τη συνεισφορά του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου στην Κοινωνική Ασφάλιση των ναυτικών θα πρέπει να χρησιμοποιήσει ιστορικά στοιχεία από το ίδιο το Ταμείο, την ιστοσελίδα του, από το βιβλίο του κυρίου Νικόλαου Χαλκιά και του κυρίου Μανώλη Μπεντενιώτη. Θα πρέπει να αναφερθεί και να τονιστεί η βοήθεια που επέδωσε τόσο το Ταμείο όσο και οι ναυτικοί μαζί με τους εφοπλιστές στις δύσκολες περιόδους του έθνους αλλά και στις δύσκολες οικονομικές συγκυρίες που αντιμετώπισε η Ελλάδα.

Κατά την προσωπική μας άποψη θα πρέπει να γίνει μια μελέτη, η οποία να είναι ένας συνδυασμός των παραπάνω. Δηλαδή, να συνεχιστεί η μελέτη που ξεκίνησε από εμάς, ουσιαστικά να τελειοποιηθεί η μελέτη μας στο εγγύς μέλλον λόγω και των επικείμενων αλλαγών στην κοινωνική ασφάλιση τόσο των ναυτικών αλλά και γενικότερα όλων των επαγγελματιών μετά τη ψήφιση, τον Ιούλιο του 2010, του νέου Ασφαλιστικού Νόμου.

Λόγω της πρότασης για συγχώνευση του Ν.Α.Τ. στο Ι.Κ.Α. ήδη συντάσσεται από την Αναλογιστική Αρχή αλλά ταυτόχρονα και από την αρμόδια υπηρεσία του Ταμείου Αναλογιστική Μελέτη, η οποία αφορά στο Ταμείο και την ασφάλιση των ναυτικών. Η δημοσίευση των μελετών αυτών θα αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο για οποιοδήποτε θελήσει να ασχοληθεί με το θέμα του Ν.Α.Τ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Συνιστάται λοιπόν στους μεταπτυχιακούς φοιτητές, στους υποψήφιους Διδάκτορες, σε όποιον γενικά θελήσει να ασχοληθεί στο μέλλον με το Ν.Α.Τ. διεξάγοντας παρόμοια μελέτη να ακολουθήσει τα ακόλουθα βήματα :

1. Να διερευνήσει τους παράγοντες που επιβαρύνουν τα Ταμεία χρησιμοποιώντας συγκεκριμένα στοιχεία.
2. Να παρουσιάσει τη συνεισφορά του Ν.Α.Τ. και της ελληνικής ναυτιλίας τόσο στην κοινωνική ασφάλιση όσο και στην οικονομία της χώρας μας σε δύσκολες περιόδους.
3. Να αναφέρει τα αίτια της δυσμενούς θέσης του Ν.Α.Τ. χωρίς παρεκκλίσεις και συμβιβασμούς.
4. Στην περίπτωση που το Ν.Α.Τ. συνεχίσει την πορεία του χωρίς να αλλάξει κάτι στον τρόπο λειτουργίας του να προτείνει τις πολιτικές εκείνες που θα βοηθήσουν στο μέλλον το Ταμείο, με τη βοήθεια των δημοσιευμένων Αναλογιστικών Μελετών, δίνοντας έμφαση στη χάραξη μιας καλύτερης ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία θα βοηθήσει ταυτόχρονα τη ναυτιλία και το Ν.Α.Τ..
5. Στην περίπτωση που ληφθεί η απόφαση το Ταμείο να συγχωνευτεί με το Ι.Κ.Α να παρουσιαστούν οι πολιτικές εκείνες που θα βοηθήσουν και το Ταμείο στο οποίο θα υπάγεται το Ν.Α.Τ. εάν αλλάξει ο τρόπος λειτουργίας του Ν.Α.Τ. αν και όπως λέγεται με την υπαγωγή του στο Ι.Κ.Α. θα συνεχίσει να λειτουργεί με τον τρόπο που λειτουργούσε και πριν .

Φτάνοντας στο τέλος της δύσκολης αυτής έρευνας ελπίζουμε και ευχόμαστε οι επόμενες μελέτες που θα ακολουθήσουν και που θα αφορούν στο Ν.Α.Τ. να έχουν διαφορετικό χαρακτήρα και περιεχόμενο. Δηλαδή οι όποιες μελέτες διαδεχθούν τη διεξαχθείσα από εμάς μελέτη για το Ν.Α.Τ. να σχετίζονται με το πώς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο κατάφερε να ξεφύγει από το σημερινό αδιέξοδο, διότι όταν το Ν.Α.Τ. είναι δυνατό τότε η ελληνική ναυτιλία είναι ακόμη πιο ισχυρή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- 1) Αθανασίου, Σ., (2010) 'Επανερχονται τα σενάρια για αξιοποίηση της περιουσίας του Ν.Α.Τ.', <http://www.mediashipping.gr/?q=node/5239>, τελευταία επίσκεψη: 28/08/2010.
- 2) Αρβανιτάκης, Α., (2010) 'Η κινδυνολογία απειλεί την κοινωνική ασφάλιση', http://www.ppol.gr/cm/index.php?cata_id=6&catb_id=9&Datain=5805&LI_D=1, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 3) Αφαωνιάτης, Ε., (2005) Διπλωματική Εργασία με θέμα: 'Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας', Πειραιάς: Βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πειραιώς.
- 4) Βλάχος, Γ., (2010) 'Ναυτική Εκπαίδευση: Ο χρόνος έπαψε να μας περιμένει', Περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*, (αρ. φύλλου 128, 3/2010) σελ. 64-65.
- 5) Γράτσος, Γ., (2010) 'Προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα', <http://www.pseas.gr/2009-01-08-02-59-18/2009-01-08-03-06-45/1580-2010-05-12-15-48-13.html>, τελευταία επίσκεψη: 28/08/2010.
- 6) Δαμά, Γ., (2010) '1,5 εκατ. εργαζόμενοι στην μαύρη εργασία', <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=145375>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 7) Δεληθανάση, Μ., (2008) 'Πληγή η ανασφάλιστη εργασία', http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_world_6_20/11/2008_292890, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 8) Διεθνές Γραφείο Εργασίας, Τμήμα Κοινωνικής Ασφάλισης, Τεχνικό σημείωμα προς Εθνική Αναλογιστική Αρχή, (2010) 'Ενοποιημένη χρηματοοικονομική εξέλιξη του Ελληνικού Συνταξιοδοτικού Συστήματος 2008-2060, δεύτερη εκτίμηση'.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- 9) Ζωντανός, Π., (2009) 'Πως και γιατί ναύαγησε το Ν.Α.Τ.', <http://www.report.gr/index.php/pireas/9-2009-04-10-01-34-51/16-nat>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 10) Ιστοσελίδα Ναυτεμπορικής, (2010) 'Παραμένει πρώτη παγκοσμίως η ελληνόκτητη ναυτιλία', <http://www.naftemporiki.gr/news/cstory.asp?id=1855306>, τελευταία επίσκεψη: 28/08/2010.
- 11) ΙΝΕ-ΓΣΕΕ, (2001) 'Αναλογιστική Μελέτη για το ΙΚΑ- Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης μισθωτών (ΙΚΑ-ΕΤΑΜ): Βασικά συμπεράσματα και προτάσεις'.
- 12) ΙΝΕ-ΓΣΕΕ, (2009) 'Η ελληνική Οικονομία και η απασχόληση: Ετήσια έκθεση 2009'.
- 13) Κουτρουμάνης, Γ., (2007) 'Ασφαλιστικό: προβλήματα και αιτίες, οι εναλλακτικές προτάσεις για τις λύσεις'.
- 14) Κουτρουμάνης, Γ., (2007) 'Το εισοδηματικό προφίλ του Έλληνα συνταξιούχου' εισήγηση σε συνέδριο με θέμα 'Ένεργός Γήρανση και Δημογραφική Αλλαγή στην Ε.Ε.- Η Περιφερειακή Διάσταση'.
- 15) Κύρτσος, Γ., (2009) 'Ανασφάλιστη εργασία', <http://www.citypress.gr/index.html?action=article&article=65744>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 16) Λοβέρδος, Α., (2010) 'Εισηγητική Έκθεση Ασφαλιστικού Νομοσχεδίου'.
- 17) Μαλαγκονιάρης, Σ., (2009) 'Παραχωρούνται 8 φιλέτα του Ν.Α.Τ.', <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11424&subid=2&tag=8400&pubid=4626922#>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 18) Μπεντενιώτης, Μ., (2001) *Η Κοινωνική Ασφάλιση των Ναυτικών: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, η ιστορική διαδρομή, η κρίση, η προοπτική*, Πειραιάς: Εκδ. Τζέι & Τζέι Ελλάς.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- 19) Ν.Α.Τ., (1961) *Επετειακή έκδοσις δια τα εκατό χρόνια του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου*, Πειραιάς: Εκδ. εκδόθηκε από το ίδιο το Ν.Α.Τ.
- 20) Ν.Α.Τ., (2002) *Προτάσεις για την βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών*.(Διατίθεται μόνο με έγκριση από το Ν.Α.Τ.).
- 21) Ν.Α.Τ. Διεύθυνση Αναλογισμού, Στατιστικής και Παραγωγικότητας.
- 22) Ν.Α.Τ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών.
- 23) Νεκτάριος, Μ., (2008) *Ασφαλιστική μεταρρύθμιση με συναίνεση και διαφάνεια*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήσης.
- 24) Παπανίδης, Μ. (2009) *‘Ανεργία και ανασφάλιστη εργασία «πληγή» για τα Ασφαλιστικά Ταμεία’*, <http://www.zougla.gr/page.ashx?pid=2&aid=57917&cid=4>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 25) Παρουσίαση Υπουργού Απασχόλησης, (2008) *‘Ασφαλιστική Μεταρρύθμιση: Η Κυβερνητική πρόταση’*.
- 26) Π.Ο.Π.Ο.Κ.Π. (2005) *‘Έντυπωσιακή αύξηση συνταξιούχων σχεδόν σταθερός ο αριθμός των ασφαλισμένων’*, www.popokp.gr/magazine/sintaksiouxi.doc, τελευταία επίσκεψη: 28/08/2010.
- 27) Ρομπόλης, Σ., (1990) *Κοινωνική Ασφάλιση: Η διαρκής κρίση και οι προοπτικές*, Θεσσαλονίκη: Εκδ. Επίκεντρο.
- 28) *‘Τα Νέα’* (2010) *‘Το νέο Ασφαλιστικό: Οι συντάξεις και τα νέα όρια ηλικίας’*, Εφημερίδα *Τα Νέα Σαββατοκύριακο*, (Ιούλιος 2010) σελ.29-52.
- 29) Τήνιος, Π., (2001) *Κοινωνία, οικονομία, συντάξεις: Κρυμμένος Θησαυρός;*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήσης.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

- 30) Τήνιος, Π., (2003) *Ανάπτυξη με αλληλεγγύη: Ένα πλαίσιο για τις συντάξεις του νέου αιώνα*, Αθήνα: Εκδ. Παπαζήσης.
- 31) Τήνιος, Π., (2009) *Κοινωνική Ασφάλιση; Πτυχές στρατηγικής για την Ελλάδα*, (συνεργασία Κ.Ε.Μ.Ε.-Ε.Β.Ε.Α).
- 32) Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, (2009) *Κοινωνικός Προϋπολογισμός 2009*.
- 33) Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, (2010) *Εθνική Έκθεση Στρατηγικής για την Κοινωνική Προστασία και την Κοινωνική Ένταξη 2008-2010 (Κοινωνική Ένταξη, Συντάξεις, Υγεία και Μακροχρόνια Φροντίδα)*.
- 34) Υπουργείο Οικονομίας Ναυτιλίας και Ανταγωνιστικότητας, (2010) *Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. ελληνόκτητα εμπορικά πλοία*,
<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 35) Χαλκιάς, Ν., (1998) *Η Ναυτιλία από την γέφυρα του Ν.Α.Τ.: Από την γέφυρα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.), μια ναυτιλία 4.000 χρόνων που περνά από την γέφυρα του Ν.Α.Τ. Τόμος Α' Σύγχρονα Μεγαθήρια των Ωκεανών*, Πειραιάς: Εκδ. δεν αναφέρεται.
- 36) Alpha Bank, (2006) *Οικονομικό Δελτίο Τεύχος 97, Μάρτιος 2006 (Τριμηνιαία Έκδοση)*.
- 37) Alpha Bank, (2009) *Οικονομικό Δελτίο Τεύχος 110, Οκτώβριος 2009 (Τριμηνιαία Έκδοση)*.
- 38) imo.org (Ιστοσελίδα International Maritime Organization), 'Go to sea campaign presentation'
http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=1759,
τελευταία επίσκεψη: 28/08/2010.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

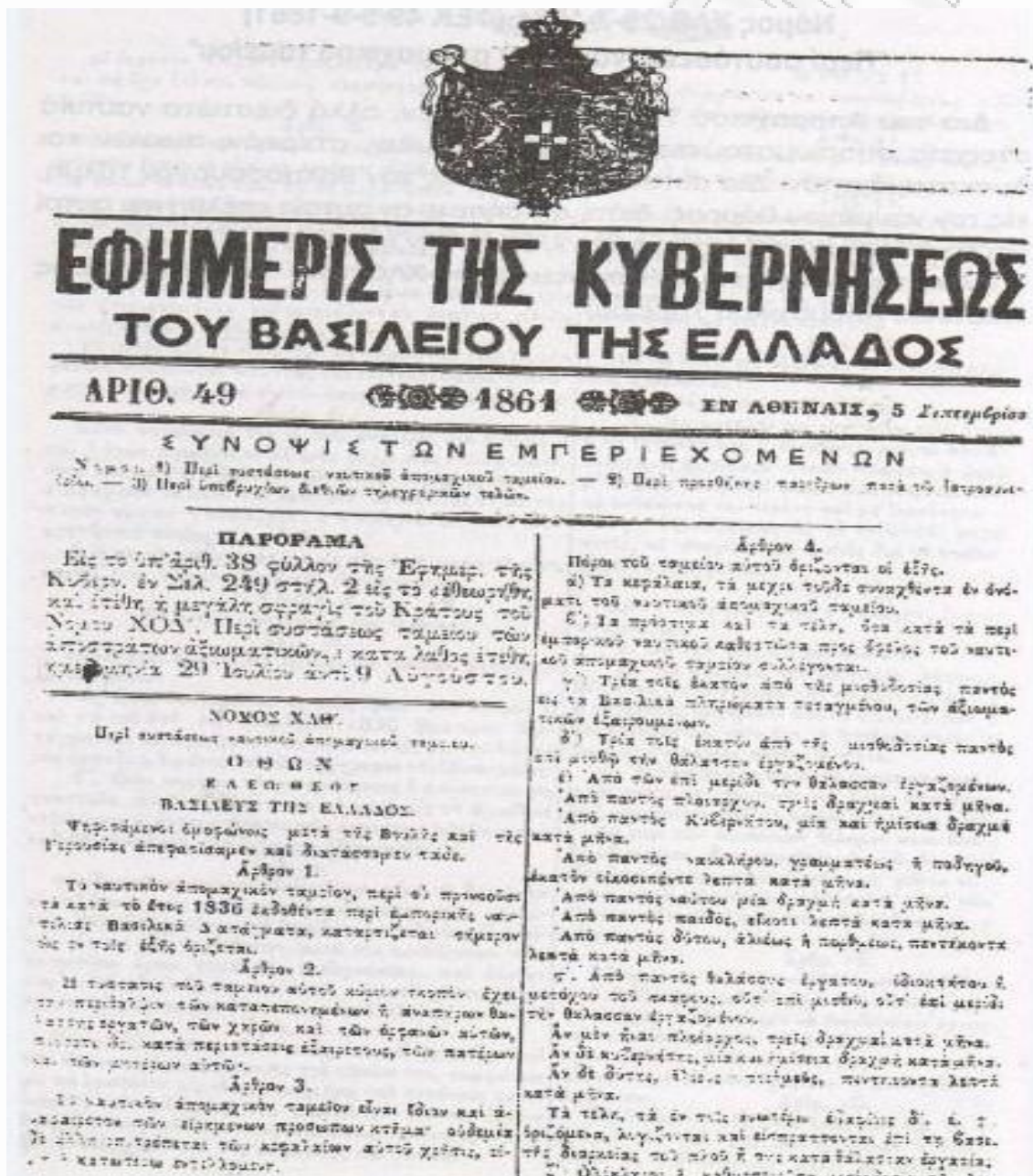
- 39) nat.gr, (ιστοσελίδα Ν.Α.Τ.).
- 40) [nee.gr](http://www.nee.gr) (ιστοσελίδα Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), (2010) ‘Greek ccontrolled shipping’, <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 41) [nee.gr](http://www.nee.gr) (ιστοσελίδα Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), (2010) ‘Greek flag fleet’, <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1>, τελευταία επίσκεψη: 27/08/2010.
- 42) oikosnautou.gr, (ιστοσελίδα Οίκου Ναύτου).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΡΧΕΙΑ Ν.Α.Τ

Εικόνα 1

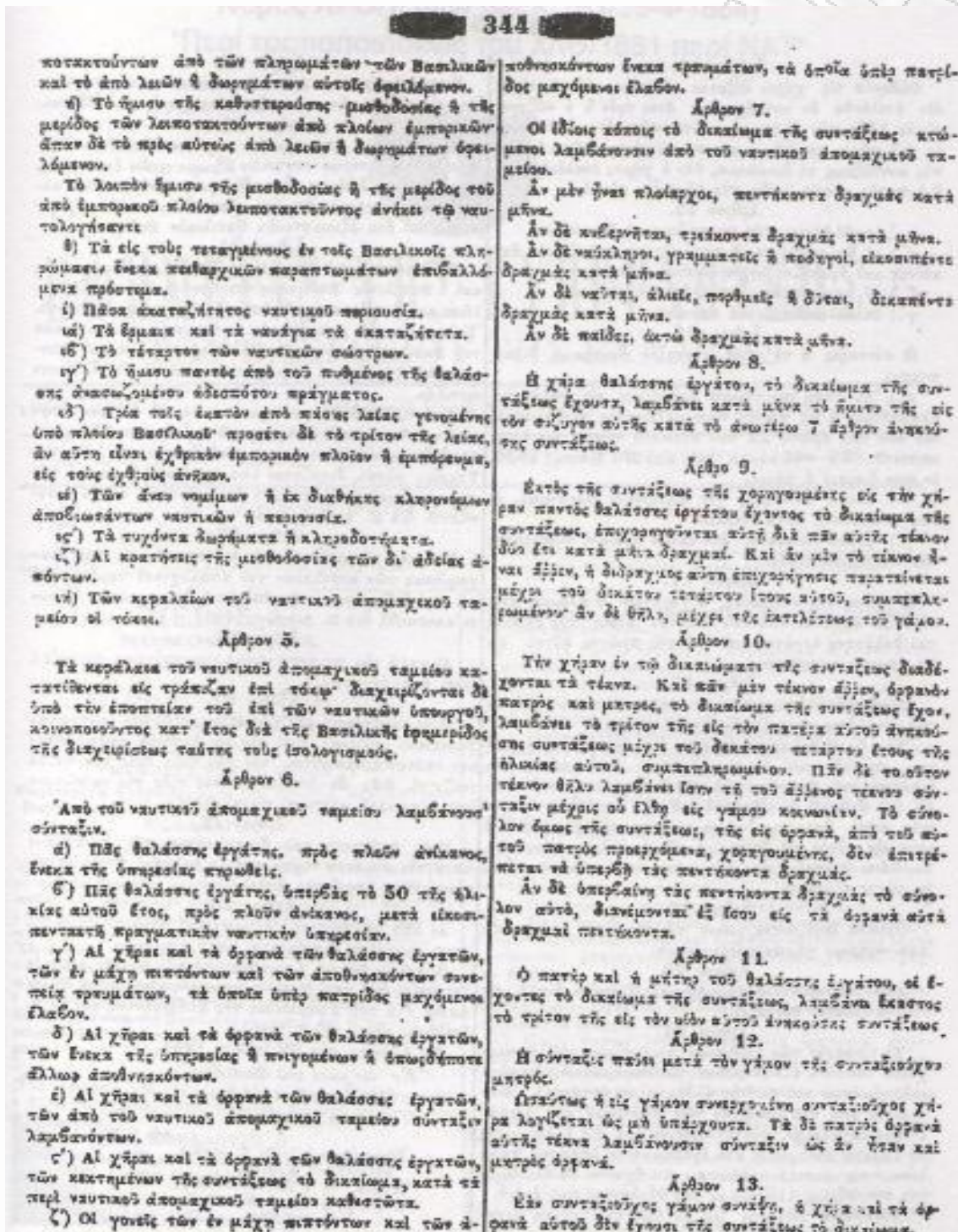
Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ /1861)



Πηγή: Μπεντενιώτης Μ., 2001, σελ. 25.

Εικόνα 2

Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ/1861)

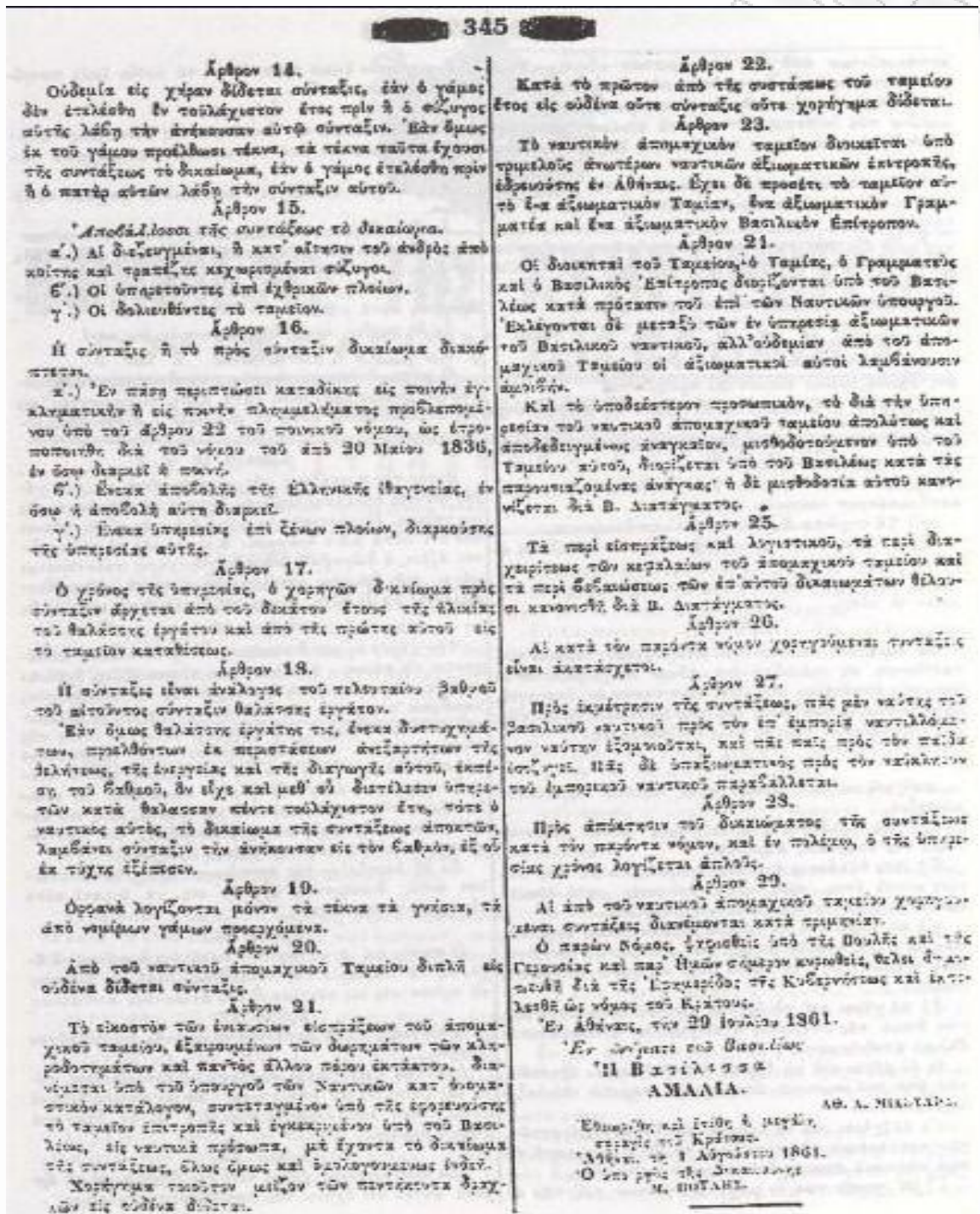


Πηγή: Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ. 251.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Εικόνα 3

Ιδρυτικός Νόμος Ν.Α.Τ. (Νόμος ΧΛΘ/1861)

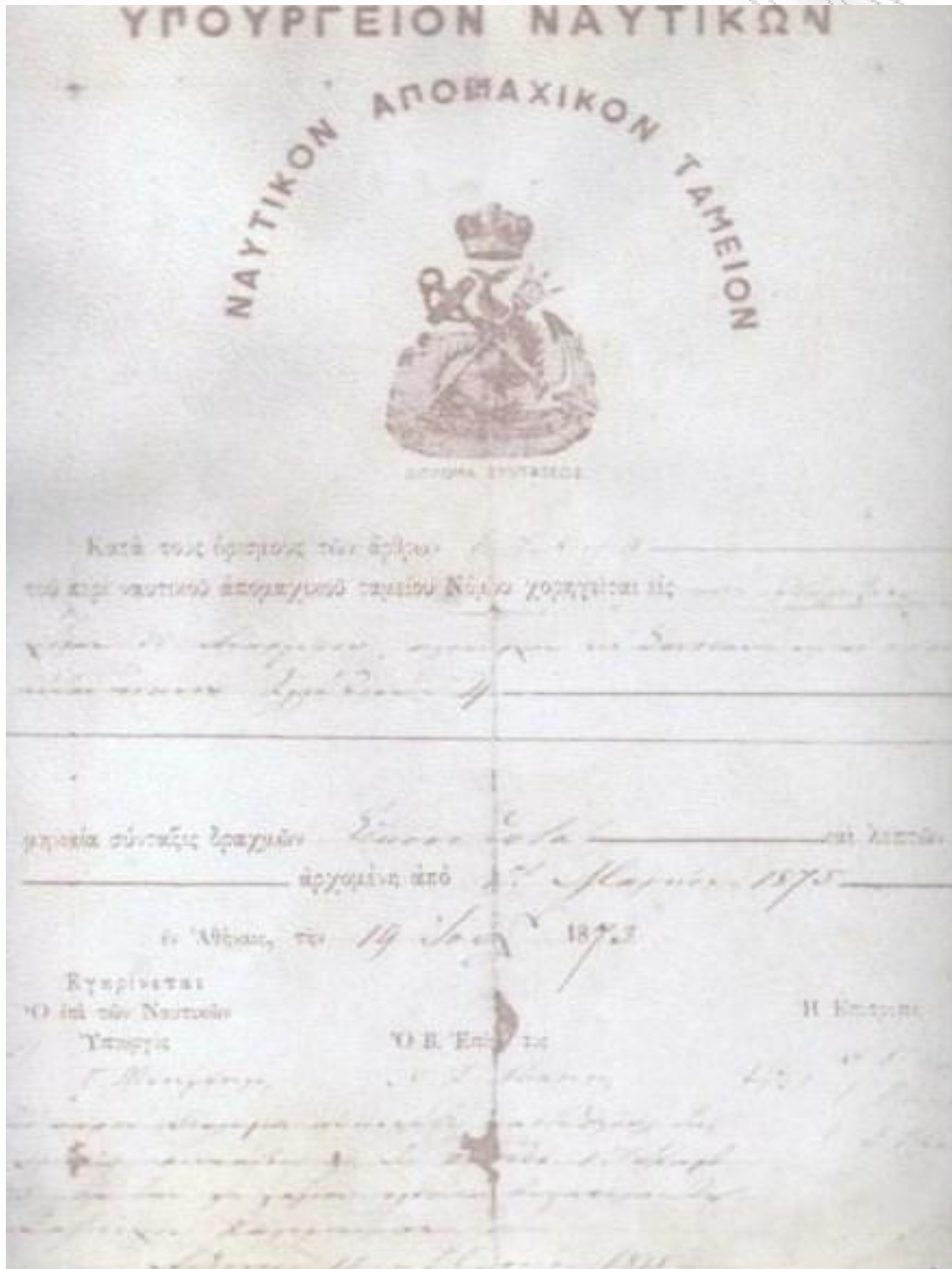


Πηγή: Μπεντενιώτης, Μ., 2001, σελ. 252.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Εικόνα 4

Δίπλωμα Σύνταξης 1873



Πηγή: Ν.Α.Τ., 1961, εσώφυλλο.

Β. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πίνακας 12

Εξέλιξη του αριθμού των συνταξιούχων του Ν.Α.Τ., των εργαζομένων Ελλήνων ναυτικών και των ασφαλισμένων Ελλήνων ναυτικών 1975-2009

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ/ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31/12/1975	23.671	79.000	126.000	5,32
31/12/1976	24.915	78.000	127.000	5,09
31/12/1977	25.494	74.000	122.000	4,70
31/12/1978	26.344	69.000	115.000	4,36
31/12/1979	27.252	66.000	110.000	4,03
31/12/1980	29.211	65.000	108.000	3,69
31/12/1981	31.022	60.000	107.000	3,44
31/12/1982	33.465	52.000	102.000	3,04
31/12/1983	36.162	48.000	95.000	2,62
31/12/1984	39.273	50.000	90.000	2,29

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ/ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31/12/1985	41.582	47.000	80.000	1,92
31/12/1986	44.143	42.000	74.000	1,67
31/12/1987	46.063	40.000	70.000	1,51
31/12/1988	48.025	38.000	68.000	1,41
31/12/1989	49.322	37.000	67.000	1,35
31/12/1990	51.765	36.000	65.000	1,25
31/12/1991	53.968	34.000	62.000	1,14
31/12/1992	55.450	32.000	58.000	1,04
31/12/1993	56.684	31.000	55.000	0,97
31/12/1994	57.567	30.000	52.000	0,90
31/12/1995	58.964	28.000	48.500	0,82
31/12/1996	60.032	27.500	47.500	0,79
31/12/1997	61.475	27.000	46.500	0,75

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ*	ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ/ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ
31/12/1998	62.912	25.500	44.000	0,69
31/12/1999	63.909	23.000	39.000	0,61
31/12/2000	64.615	21.500	38.000	0,58
31/12/2001	65.078	21.000	37.000	0,56
31/12/2002	65.550	20.500	36.000	0,54
31/12/2003	66.143	20.200	34.500	0,52
31/12/2004	66.698	20.000	34.500	0,51
31/12/2005	67.489	19.500	34.500	0,51
31/12/2006	68.522	19.300	34.800	0,50
31/12/2007	69.203	19.000	34.000	0,49
31/12/2008	69.784	19.000	33.500	0,48
31/12/2009	70.564	—	—	—

* Με στρογγυλοποίηση.

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

Πίνακας 13

Εξέλιξη των συνταξιούχων ναυτικών του Ν.Α.Τ. ανά κατηγορία και η αντίστοιχη μέση σύνταξη τους 2002-2008

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2002	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	40.137	685,55
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	5.161	424,60
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	1.152	412,45
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.621	468,02
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	15.631	432,07
ΟΡΦΑΝΑ	1.367	379,23
ΓΟΝΕΙΣ	402	331,15
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	79	348,56
ΣΥΝΟΛΟ	65.550	585,41*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2003	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	40.786	828,70
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.813	482,76
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	1.012	467,19
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.492	608,56
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	16.256	509,46
ΟΡΦΑΝΑ	1.323	437,69
ΓΟΝΕΙΣ	386	358,73
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	75	387,23
ΣΥΝΟΛΟ	66.143	703,50*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2004	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	41.467	933,17
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.550	534,13
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	990	518,64
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.408	711,69
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	16.597	587,54
ΟΡΦΑΝΑ	1.281	462,6
ΓΟΝΕΙΣ	331	379,3
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	74	429,37
ΣΥΝΟΛΟ	66.698	796,77*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2005	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	42.362	1.025,62
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.431	572,74
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	932	559,87
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.216	785,87
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	16.929	647,11
ΟΡΦΑΝΑ	1.245	496,89
ΓΟΝΕΙΣ	302	405,72
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	72	474,17
ΣΥΝΟΛΟ	67.489	877,07*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2006	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	43.083	1.121,15
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.302	614,87
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	906	594,97
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.251	798,03
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	17.411	699,13
ΟΡΦΑΝΑ	1.231	512,45
ΓΟΝΕΙΣ	276	439,7
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	62	497,67
ΣΥΝΟΛΟ	68.522	955,03*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2007	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	43.647	1.188,46
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.198	654,87
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	890	625,56
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.149	837,29
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	17.830	726,94
ΟΡΦΑΝΑ	1.167	567,29
ΓΟΝΕΙΣ	261	447,43
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	61	517,86
ΣΥΝΟΛΟ	69.203	1.010,25*

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	2008	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ
ΓΗΡΑΤΟΣ	44.053	1.273,59
ΣΥΝΗΘΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ	4.093	703,42
ΑΝΙΚ/ΤΑ ΑΠΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	841	666,94
ΧΗΡΕΣ ΜΕ ΠΑΙΔΙΑ	1.176	908,15
ΧΗΡΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΑΙΔΙΑ	18.216	781,8
ΟΡΦΑΝΑ	1.110	523,4
ΓΟΝΕΙΣ	239	480,33
ΑΔΕΛΦΟΙ – ΑΔΕΛΦΕΣ	56	555,63
ΣΥΝΟΛΟ	69.784	1.083,08*

*Μέσος όρος Μέσης Σύνταξης για όλες τις κατηγορίες.

Πηγή Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Πίνακας 14

Εξέλιξη κατώτατου και ανώτατου ορίου των συντάξεων και μέση σύνταξη κατ' έτος 1975-2010

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/01/1975	2.425	2.425	14.560	4.500
01/01/1976	2.716	2.716	16.307	5.170
01/01/1977	2.716	2.716	20.545	6.611
01/04/1977	3.425	3.425	20.545	6.611
01/01/1978	3.665	3.665	21.985	10.812
01/07/1978	3.665	3.665	26.602	10.812
01/08/1978	6.117	6.117	26.602	10.812
01/07/1979	6.362	6.362	27.666	14.030

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/10/1979	7.825	7.825	34.029	14.030
01/10/1980	9.586	9.586	41.686	17.383
01/08/1981	10.000	10.000	47522	18.908
01/10/1981	13.000	13.000	56.076	22.381
01/01/1983	16.990	15.100	58.068	26.458
01/05/1983	17.710	15.740	60.060	26.458
01/09/1983	19.516	17.345	64.779	26.458
01/01/1984	21.253	18.889	69.887	31.938
01/05/1984	22.719	20.192	74.023	31.938
01/09/1984	23.219	20.636	75.387	31.938

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/01/1985	25.123	25.328	80.520	38.254
01/05/1985	26.781	23.802	84.736	38.254
01/09/1985	27.343	24.302	86.100	38.254
01/01/1986	28.573	25.396	89.038	45.049
01/05/1986	28.944	25726	89.897	45.049
01/09/1986	30.304	26.935	93.007	45.049
01/01/1987	31.546	28.039	95.959	48.683
01/05/1987	31.861	28.319	96.686	48.683
01/09/1987	33.295	29593	99.967	48.683
01/01/1988	36.116	32.100	106.060	55.815

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/05/1988	36.660	32.584	107.098	55.815
01/09/1988	39.043	34.702	111.878	55.815
01/01/1989	41.174	36.596	116.837	64.871
01/04/1989	41.174	36.596	122.671	64.871
01/05/1989	41.586	36.962	123.660	64.871
01/09/1989	45.437	40.385	133.928	64.871
01/01/1990	48.072	42.727	140.890	74.242
01/09/1990	51.485	45.761	150.697	74.242
01/01/1991	53.544	47.591	156.725	82.408
01/07/1991	55.686	49.495	162.924	82.408

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/01/1992	57.357	50.980	167.884	88.671
01/07/1992	59.078	52.509	172.921	88.671
01/01/1993	61.441	54.609	179.836	95.395
01/07/1993	62.670	55.709	183.433	95.395
01/01/1994	65.804	58.486	192.604	106.245
01/07/1994	69.094	61.410	202.235	106.245
01/01/1995	71.736	63.758	209.968	118.782
01/07/1995	73.888	65.671	216.268	118.782
01/01/1996	78.080	69.397	256.653*	134.085
01/07/1996	80.813	71.826	264.219	134.085

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/01/1997	84.490	75.094	290.632**	147.764
01/07/1997	86.602	76.971	295.757	147.764
01/01/1998	89.812	79.824	319.183	156.988
01/01/1999	93.346	82.966	338.980	165.850
01/01/2000	97.080	86.285	374.038***	183.024
01/01/2001	102.419	91.031	386.037	188.167
01/01/2002	331,09	276,5	1.177,61	584,74
01/01/2003	323,53	287,56	1.568,01****	703,5
01/01/2004	339,71	301,94	1.711,51*****	796,77
01/01/2005	353,3	314,02	1.886,47*****	877,07

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)		ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ	ΜΕΣΗ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2001 ΣΕ ΔΡΑΧΜΕΣ)
	Λόγω γήρατος και ανικανότητας	Λόγω θανάτου		
01/01/2006	367,43	326,58	2.044,37*****	955,03
01/01/2007	382,13	339,64	2.136,36	1.010,25
01/01/2008	393,9	349,83	2.221,62	1.083,08
01/10/2008	401,46	356,83	2.266,05	1.083,08
01/01/2009	401,46	356,83	2.286,30	1.099,34
30/06/2010	–	–	2.533,49	1.141,07

*55% του βασικού μισθού της συλλογικής σύμβασης των επιβατηγών πλοίων (Ε/Γ).

**58% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

*** 60% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

**** 62,5% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

***** 65% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

***** 67,5% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

***** 70% του β.μ. της σ.σ. των Ε/Γ.

Από το 2002 τα ποσά είναι σε ευρώ.

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

Πίνακας 15

Εξέλιξη ανά κατηγορία των για πρώτη φορά απονεμηθσών συντάξεων από το Ν.Α.Τ. κατά τα έτη 1996-2008

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ (ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ)				
	Γήρατος	Συνήθους ανικανότητας	Ανικαν. Από ατύχημα	Θανάτου	Σύνολο
1996	1.678	255	13	79	2.025
1997	1.726	431	6	85	2.248
1998	2.178	300	5	79	2.562
1999	1.716	135	8	68	1.927
2000	1.487	101	2	99	1.689
2001	1.293	96	5	69	1.463

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ (ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ)				
	Γήρατος	Συνήθους ανικανότητας	Ανικαν. Από ατύχημα	Θανάτου	Σύνολο
2002	1.460	110	9	63	1.642
2003	1.277	88	7	73	1.445
2004	1.684	89	7	85	1.865
2005	1.697	80	6	69	1.852
2006	1.957	76	4	78	2.115
2007	1.846	82	6	68	2.002
2008	1.661	51	4	60	1.776

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

Πίνακας 16

Εξέλιξη Ελληνόκτητου στόλου Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (πλοία άνω των 1.000 κοχ) 1988-2008

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. DWT	ΕΚΑΤ. ΚΟΧ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΧΙΛ. ΚΟΧ)
1988	2.487	85,05	47,27	19,01
1990	2.426	84,44	46,58	19,20
1995	3.142	126,13	71,67	22,81
2000	3.584	150,97	90,23	25,18
2001	3.618	168,43	100,22	27,70
2002	3.480	184,61	98,20	28,22
2003	3.355	171,59	103,81	30,94
2004	3.379	180,14	108,93	32,24
2005	3.338	182,54	109,38	32,77
2006	3.397	190,06	113,60	33,44

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΕΚΑΤ. DWT	ΕΚΑΤ. ΚΟΧ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (ΧΙΛ. ΚΟΧ)
2007	3.599	218,23	129,77	35,08
2008	4.173	260,93	154,60	37,05

Πηγή: Alpha Bank, 2009, σελ. 25, Αναδημοσίευση από Greek Shipping Co-operation Committee βασισμένη σε στοιχεία της Lloyd's Register.

Πίνακας 17

Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου για πλοία άνω των 100 κοχ (εκατ. κοχ) 2000-2009

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΛΟΠΑ	
	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ
2000	1.967	27,32	625	11,88	457	14,10	885	1,34
2001	2.051	30,77	653	12,68	470	16,17	928	1,92
2002	2.062	30,82	643	12,72	477	16,11	942	1,98

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ		ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΛΟΠΑ	
	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ	Αριθμός πλοίων	Εκατ. κοχ
2003	2.091	33,40	653	14,00	486	17,50	952	1,90
2004	2.094	34,33	661	14,63	474	17,93	959	1,76
2005	2.041	33,12	631	14,10	465	17,24	945	1,77
2006	2.006	35,10	626	15,07	465	18,38	915	1,63
2007	2.049	37,72	627	14,55	505	21,49	917	1,67
2008	2.082	39,15	626	15,08	521	22,31	925	1,75
2009:V II	2.082	41,59	612	14,98	558	24,93	942	1,69

Πηγή: Alpha Bank 2009, σελ. 26, αναδημοσίευση στοιχείων ΕΣΥΕ.

Πίνακας 18

Ενεργά πλοία με Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. 1962-2009

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΝΕΡΓΑ ΠΛΟΙΑ
31/12/1962	3.073
31/12/1963	3.289
31/12/1964	3.452
31/12/1965	3.611
31/12/1966	3.735
31/12/1967	3.765
31/12/1968	3.838
31/12/1969	3.989
31/12/1970	4.608
31/12/1971	4.720
31/12/1972	5.037
31/12/1973	5.259

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΝΕΡΓΑ ΠΛΟΙΑ
31/12/1974	5.317
31/12/1975	4.962
31/12/1976	4.591
31/12/1977	4.819
31/12/1978	4.516
31/12/1979	4.568
31/12/1980	4.425
31/12/1981	4.351
31/12/1982	3.994
31/12/1983	3.669
31/12/1984	3.131
31/12/1985	3.112
31/12/1986	3.342

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΝΕΡΓΑ ΠΛΟΙΑ
31/12/1987	3.467
31/12/1988	3.675
31/12/1989	3.814
31/12/1990	3.579
31/12/1991	3.443
31/12/1992	3.412
31/12/1993	3.561
31/12/1994	3.336
31/12/1995	3.530
31/12/1996	3.542
31/12/1997	3.532
31/12/1998	3.301
31/12/1999	3.295

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

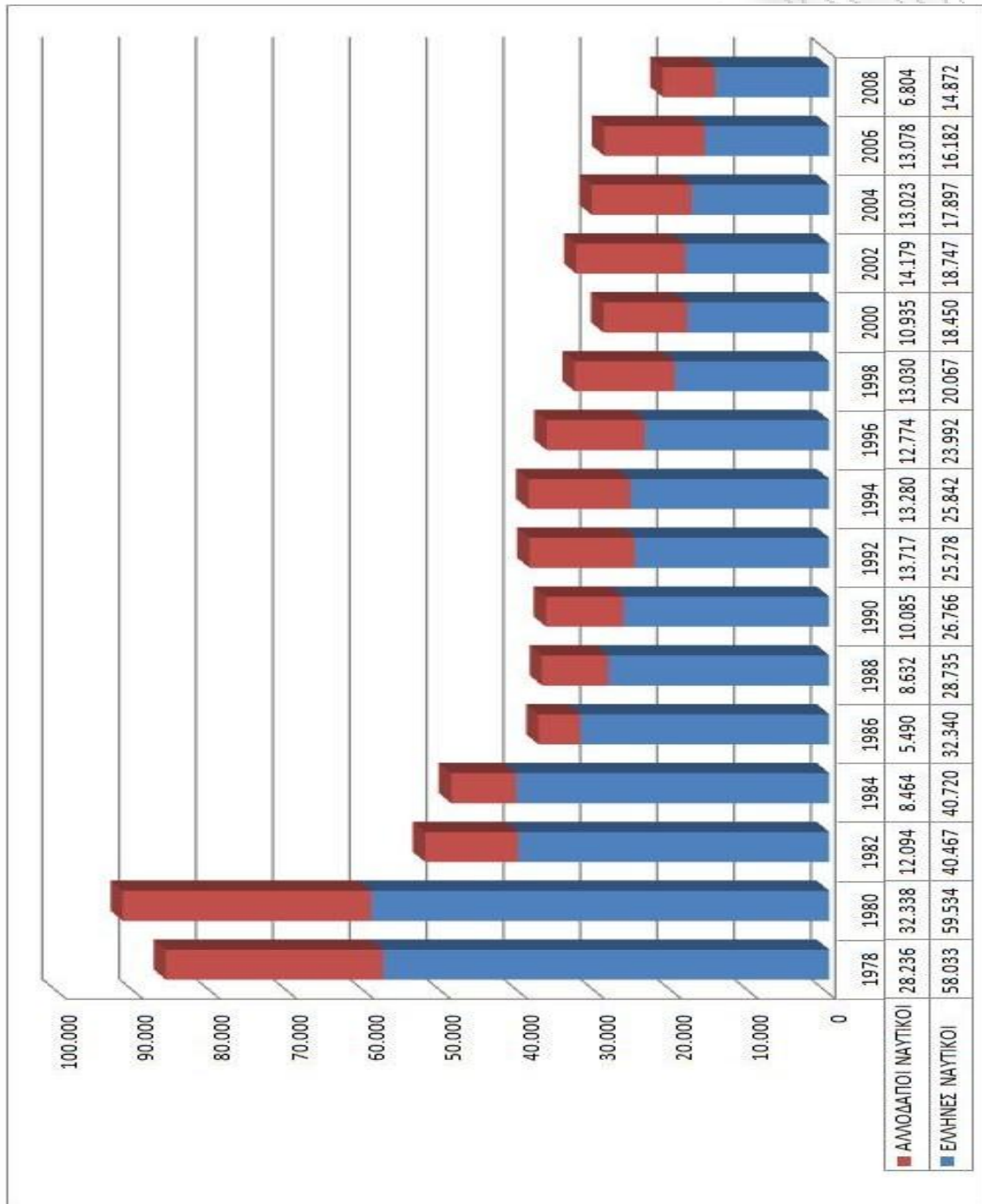
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΕΝΕΡΓΑ ΠΛΟΙΑ
31/12/2000	3.091
31/12/2001	3.078
31/12/2002	3.022
31/12/2003	2.988
31/12/2004	2.968
31/12/2005	2.848
31/12/2006	2.769
31/12/2007	2.815
31/12/2008	2.771
31/12/2009	2.751

Πηγή: Ν.Α.Τ. (Διεύθυνση Αναλογισμού Στατιστικής και Παραγωγικότητας).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Διάγραμμα 3

Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί (εξέλιξη) σε πλοία ελληνικών συμφερόντων τα οποία είναι συμβεβλημένα στο Ν.Α.Τ. 1978-2008 ανά διετία



Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας, Ναυτιλίας και Ανταγωνιστικότητας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Γ. ΑΚΙΝΗΤΗ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑ Ν.Α.Τ. (ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ)

Εικόνα 5

Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Γλάδστωνος 2& Πατησίων



Πηγή: Μαλαγκονιάρης, Σ., 2009, φωτογραφία Χ. Γκίκας.

Εικόνα 6

Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Ζαλοκώστα 7



Πηγή: Μαλαγκονιάρης, Σ., 2009, φωτογραφία Χ. Γκίκας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Εικόνα 7

Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Ομήρου 19 & Ακαδημίας



Πηγή: Μαλαγκονιάρης, Σ., 2009, φωτογραφία Χ. Γκίκας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Εικόνα 8

Κτίριο ιδιοκτησίας Ν.Α.Τ. Πατησίων 61



Πηγή: Μαλαγκονιάρης, Σ., 2009, φωτογραφία Χ. Γκίκας.

Δ. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ

Πίνακας 19

Εκτιμώμενο έλλειμμα του Ελληνικού Συνταξιοδοτικού Συστήματος 2008-2060 με το ισχύον σύστημα (status quo)

ΕΤΟΣ	ΙΚΑ	ΙΚΑ	ΔΗΜΟΣΙΟ	ΟΓΑ	ΟΑΕΕ	ΟΑΕΕ	ΛΟΙΠΑ (Εκτίμηση)	ΣΥΝΟΛΟ (Εκτίμηση)
	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)
2008	3,4	0,8	1,9	1,9	1,0	0,2	0,8	5,6
2009	3,6	0,8	2,0	2,0	1,0	0,2	0,8	5,8
2010	3,7	1,0	2,1	2,0	1,0	0,2	0,8	6,2
2011	3,9	1,3	2,2	2,1	1,1	0,2	0,8	6,8
2012	4,0	1,3	2,3	2,2	1,1	0,3	0,8	6,9
2013	4,0	1,3	2,3	2,2	1,1	0,3	0,8	6,9
2014	4,0	1,3	2,3	2,2	1,2	0,3	0,8	6,9

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ
ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΙΚΑ	ΙΚΑ	ΔΗΜΟΣΙΟ	ΟΓΑ	ΟΑΕΕ	ΟΑΕΕ	ΛΟΙΠΑ (Εκτίμηση)	ΣΥΝΟΛΟ (Εκτίμηση)
	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)
2016	4,0	1,3	2,3	2,2	1,2	0,4	0,8	6,9
2017	3,9	1,3	2,3	2,2	1,3	0,4	0,8	6,9
2018	3,9	1,2	2,3	2,1	1,3	0,4	0,8	6,9
2019	3,9	1,2	2,3	2,1	1,3	0,5	0,8	6,8
2020	3,9	1,2	2,3	2,1	1,4	0,5	0,8	6,8
2025	4,0	1,2	2,3	1,9	1,6	0,7	0,8	7,0
2030	4,3	1,4	2,5	1,9	1,9	1,0	0,8	7,6
2035	4,6	1,7	2,6	1,7	2,1	1,3	0,8	8,1
2040	5,0	2,1	2,7	1,7	2,4	1,6	0,8	8,8

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ
ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΙΚΑ	ΙΚΑ	ΔΗΜΟΣΙΟ	ΟΓΑ	ΟΑΕΕ	ΟΑΕΕ	ΛΟΙΠΑ (Εκτίμηση)	ΣΥΝΟΛΟ (Εκτίμηση)
	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Παροχές % του ΑΕΠ	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)	Ετήσιο Έλλειμμα (% στο ΑΕΠ)
2050	6,6	3,6	2,9	1,5	2,7	1,8	0,8	10,7
2055	6,9	4,0	3,0	1,3	2,6	1,8	0,8	10,8
2060	6,9	4,0	3,0	1,1	2,5	1,7	0,8	10,7

Πηγή : Διεθνές Γραφείο Εργασίας (Τμήμα Κοινωνικής Ασφάλισης), 2009, σελ.14 και 15.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

Πίνακας 20

Εξέλιξη σχέσης Συνταξιούχων προς Ασφαλισμένους ανά κατηγορία 1974 - 2009

ΕΤΟΣ	ΚΥΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)	ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)
1974	3,58	4,58
1975	3,66	4,46
1976	3,53	4,38
1977	3,42	4,59
1978	3,36	4,66
1979	3,20	5,43
1980	3,16	5,05
1981	3,07	4,83
1982	2,77	4,92
1983	2,68	7,66
1984	2,95	7,57
1985	2,89	6,98
1986	2,82	6,73
1987	2,77	5,94
1988	2,75	5,53

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΥΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)	ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)
1989	2,56	2,98
1990	2,46	2,84
1991	2,40	2,76
1992	2,36	2,68
1993	2,33	5,48
1994	2,30	4,61
1995	2,26	4,32
1996	2,27	3,97
1997	1,92	3,29
1998	1,89	2,35
1999	1,59*	3,61
2000	1,84**	3,27
2001	1,84**	3,17
2002	1,82**	3,11
2003	1,80**	3,01
2004	1,79**	2,97
2005	1,79**	2,94

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ..ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.

ΕΤΟΣ	ΚΥΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)	ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ (ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΙ / ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ)
2006	1,77**	2,85
2007	1,78**	2,74
2008	1,73**	2,71
2009	1,70**	2,64

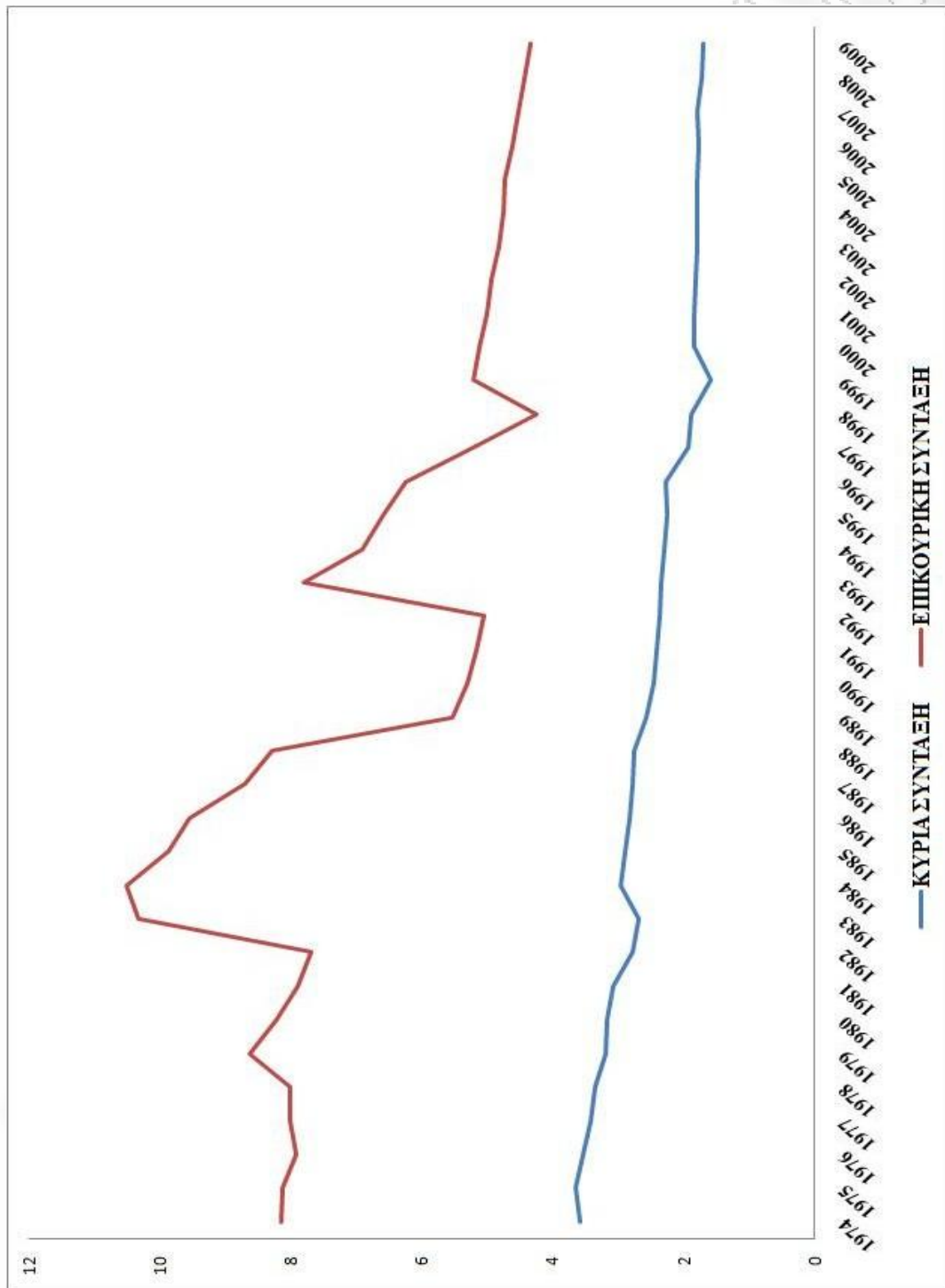
* Η σχέση της κύριας σύνταξης επιδεινώθηκε γιατί στον αριθμό των συνταξιούχων του ΟΓΑ περιλαμβάνονται και οι συνταξιούχοι που παίρνουν και την πρόσθετη σύνταξη του κλάδου πρόσθετης ασφάλισης, που καταργήθηκε από 1/198 και καθολικός διάδοχος καθίσταται ο κλάδος κύριας ασφάλισης αγροτών.

** Η σχέση της κύριας σύνταξης από το 2000 και μετά βελτιώθηκε, γιατί στον υπολογισμό των συνταξιούχων δεν συμπεριλαμβάνεται ο αριθμός των συνταξιούχων της κύριας ασφάλισης του ΟΓΑ.

Πηγή: Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, 2009, σελ. 244.

Διάγραμμα 4

Εξέλιξη σχέσης Συνταξιούχων προς Ασφαλισμένους ανά κατηγορία 1974 – 2009



Πηγή: Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, 2009, σελ.245.