



Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| Πρόλογος | |
|3 | |
| Ιστορικό & σκοπός..... | 4 |
| Διοικητική Διάρθρωση..... | 6 |
| Υποχρέωση ασφάλισης..... | |
|7 | |
| Συντάξεις | |
| 9 | |
| Παροχές..... | |
|17 | |
| Πόροι- Εισφορές..... | 22 |
| Συνολικά έσοδα ΝΑΤ για το έτος 2015..... | 34 |
| Προβλήματα του ΝΑΤ..... | 35 |
| Αντιμετώπιση προβλημάτων..... | |
| 42 | |
| Βιβλιογραφία – Πηγές..... | 45 |

Πρόλογος

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) είναι πρωτογενής ασφαλιστικός φορέας και αποτελεί το βασικό ίδρυμα κοινωνικής προστασίας των Ελλήνων ναυτικών. Είναι ο αρχαιότερος οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης τόσο της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης.

Ιδρύθηκε με τον Νόμο ΧΛΘ του 1861 μετά από προσωπική παρέμβαση της Βασίλισσας Αμαλίας που οραματίσθηκε ένα πρωτοποριακό για τα τότε δεδομένα εθνικό φορέα ασφάλισης για τους Έλληνες ναυτικούς.

Σήμερα αποτελεί ΝΠΔΔ και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με κύριο σκοπό την ασφάλιση των εργαζομένων στη θάλασσα. Πόροι του Ιδρύματος αποτελούν κυρίως οι ασφαλιστικές εισφορές των πλοιοκτητών και των ναυτικών (κατά ποσοστό επί των αποδοχών τους) οι οποίες και καταβάλλονται στο νόμισμα πληρωμής των ναυτικών, καθώς και από άλλες περιορισμένες όμως πηγές (π.χ. έκδοση αδειών αλιείας, ρυμουλκών, άρση ναυαγίων κλπ).

Η ασφάλιση που παρέχεται σήμερα από το ΝΑΤ είναι τόσο η παροχή κύριας όσο και επικουρικής σύνταξης. Η επικουρική σύνταξη νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482 του 1984. Στο ΝΑΤ ασφαλίζονται τόσο οι ίδιοι οι ναυτικοί (που λαμβάνουν σύνταξη λόγω γήρατος, ή ανικανότητας ή ατυχήματος και υπό προϋποθέσεις επικουρική σύνταξη) όσο και οι οικογένειές τους (που λαμβάνουν σύνταξη στη περίπτωση θανάτου του ναυτικού).

Στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΑΤ μετέχουν εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών, εκπρόσωποι του Υπουργείου Οικονομικών, της Τράπεζας της Ελλάδος, καθώς και ειδικοί σύμβουλοι περί τα ασφαλιστικά. Επίσης, συμμετέχει εκπρόσωπος των εργαζομένων. Η είσπραξη των ασφαλιστικών εισφορών του Ταμείου διενεργείται είτε απευθείας από το φορέα είτε από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, εις δε το εξωτερικό από τα προξενικά Λιμεναρχεία και τις παράλιες ελληνικές Προξενικές Αρχές.

Μέχρι το έτος 1982 του Δ.Σ. του ΝΑΤ προήδρευε ανώτερος αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος. Επίσης, σε ορισμένες διοικητικές μονάδες του φορέα προϊστάνο αξιωματικοί του Λ.Σ. Από τα έσοδα που αποκομίζει το ΝΑΤ παρέχεται στους ναυτικούς μέσω του ΕΟΠΥΥ ιατροφαρμακευτική περίθαλψη σε όλους τους ναυτικούς, είτε εν ενεργεία, είτε συνταξιούχους.

Η Έδρα του ΝΑΤ ευρίσκεται στον Πειραιά (στην οδό Εθνικής αντιστάσεως 1), έναντι του Καθεδρικού Ναού της πόλης, και εξυπηρετεί ανάγκες ναυτικών σε όλη την επικράτεια.

Ιστορικό & σκοπός

Η ανάγκη ίδρυσης ενός ασφαλιστικού φορέα είχε πρώτο εκφραστεί στους προεπαναστατικούς χρόνους και συνεχίστηκε στην επαναστατική και στη μεταπελευθερωτική Ελλάδα. Προβάλλονταν συγκεκριμένα ως «έκφραση κοινωνικής αλληλεγγύης και εθνικής ευγνωμοσύνης αλλά και ευρύτερης σκοπιμότητας δια τους ήρωας και τα θύματα των ναυτικών αγώνων και τους μετέπειτα βιοπαλαιστές του κύματος». Η καταγωγή του θεσμού ξεκινάει λοιπόν ακόμα και από την ανάγκη κοινωνικής αποκατάστασης και εθνικής δικαίωσης των θαλασσομάχων του 1821. Την αρχική σύλληψη της ιδέας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πρέπει να την αναζητήσουμε στις Σπέτσες όπου και εφαρμόστηκε ένα υποτυπώδες σύστημα περίθαλψης των «ενδεών ναυτικών». Πρόκειται για τη γνωστή «κάσσα», ένα είδος Κοινοτικού Ταμείου του οποίου τα έσοδα προέρχονταν από τα κέρδη των πλοίων που εκτελούσαν μεταφορές στο εξωτερικό και οι εισφορές ανέρχονταν στο 5% επί των κερδών τις οποίες κατέβαλλε στη κάσσα ο πλοίαρχος του πλοίου. Τα έσοδα αυτά διατίθενται στους ανέργους και τους ανίκανους ναυτικούς και στις οικογένειες των ναυτικών οι οποίοι εύρισκαν το θάνατο επί των πλοίων. Τη φροντίδα της διαχείρισης της Κάσσας είχε η Δημογεροντία, όπως όλα αυτά διασώζονται σαν καταγραφές των χρονικογράφων της προεπαναστατικής Ελλάδας. Συνοπτικά θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί στα διατάγματα του 1833 που ρύθμιζαν πολλά πρακτικά προβλήματα και διαφαίνεται η τάση για επικράτηση της ιδέας της κοινωνικής μέριμνας και προστασίας του ναυτικού. Χαρακτηριστικά στο «περί Εμπορικού Νόμου» ονομαζόμενο διάταγμα, αναφέρεται ότι, «ναύτης ασθενήσας κλπ, πληρώνεται τους μισθούς του και νοσηλεύεται δαπάνες του πλοίου». Εξάλλου ένα άλλο καθοριστικό νομοθέτημα που υπεγράφη στις 15 Δεκεμβρίου του 1836, το «περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας», από το Γραμματέα της Επικρατείας επί των Ναυτικών, Α.Γ. Κριεζή, αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «... το αντίτιμο των εκδιδομένων διπλωμάτων και αδειών κυβερνητών και ναυτών, ως και τα διάφορα πρόστιμα τα επιβαλλόμενα δια παραβάσεις, αποτελούν πόρους υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου». Οι ειδικοί μελετητές της Οικονομικής Ιστορίας του τόπου μας, δεν θεωρούν αυτή την έμμεση αναφορά στο ΝΑΤ τυχαία αλλά την αποδίδουν στην ενσυνειδητή προσπάθεια όλων όσων είχαν αντιληφθεί την κοινωνική ανάγκη για την ασφάλιση των ναυτικών και των οικογενειών τους. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι αρχικά, η ασφαλιστική φροντίδα του ΝΑΤ κάλυπτε και τα πληρώματα του Πολεμικού Ναυτικού.

Με τη θεσμοθέτηση του ΧΛΘ Νόμου του 1861, αναδεικνύεται ο καθαρά κοινωνικός χαρακτήρας του ΝΑΤ ενώ ιστορικές και πάλι καταγραφές, τον χαρακτηρίζουν ως προπομπό των Κοινωνικών Ασφαλίσεων στη χώρα μας. Σήμερα το ΝΑΤ έχει δύο κλάδους ασφάλισης. Τον κλάδο των συντάξεων και τον κλάδο της επικουρικής ασφάλισης.

Ο κλάδος συντάξεων παρέχει συντάξεις λόγω γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος καθώς και ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας.

Ο κλάδος επικουρικής ασφάλισης είναι σχετικά νέος και νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482/84. Σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους του, επικουρικής μηνιαίας σύνταξης.

Από τα έσοδα του ΝΑΤ παρέχεται και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς (εν ενεργεία και συνταξιούχους) μέσω του Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.).

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Το ΝΑΤ αποδίδει κάθε χρόνο τα ποσά που εισπράττονται για λογαριασμό του ΕΛΟΕΝ (Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων), και καταβάλλονται οικογενειακά επιδόματα στους εν ενεργεία ναυτικούς. Επίσης το ΝΑΤ μαζί με τα δικά του έσοδα εισπράττει και τα έσοδα (τα οποία στη συνέχεια αποδίδει) των εξής υπέρ τρίτων Ταμείων Πρόνοιας, Ειδικών Λογαριασμών και Κεφαλαίων:

- Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)
- Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ)
- Κεφάλαιο Ανεργίας-Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)
- Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)
- Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ΚΠΥ)
- Κεφάλαιο Δυτών (Κ.Δ)
- Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ)
- Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.)
- Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ)
- Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ)
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ)
- Ναυτικό Μουσείο

Διοικητική Διάρθρωση

Το ΝΑΤ διοικείται από το Δ.Σ. το οποίο είναι 11μελές και στο οποίο εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς που σχετίζονται με το ΝΑΤ. Το Δ.Σ. διορίζεται με απόφαση του Υ.Ε.Ν. με τριετή θητεία κάθε φορά και για δύο συνεχόμενες θητείες το μέγιστο.

Οι εκπρόσωποι των φορέων ορίζονται από του ίδιους τους φορείς και είναι υποχρεωτικοί για τον Υ.Ε.Ν.. Ο Υ.Ε.Ν. διορίζει με δική του επιλογή τον Πρόεδρο και Αντιπρόεδρο του Δ.Σ.

Το Δ.Σ αποτελείται από:

- Πρόεδρο
- Αντιπρόεδρο
- Τρεις (3) εκπροσώπους των εν ενεργεία ναυτικών, εκ των οποίων δύο αξιωματικοί και ένας από τα κατώτερα πληρώματα.
- Έναν (1) εκπρόσωπο των συνταξιούχων.
- Τρεις (3) εκπρόσωπους των πλοιοκτητών φορτηγών άνω των 3.000 κ.ο.χ.
- Έναν (1) εκπρόσωπο των πλοιοκτητών επιβατηγών πλοίων.
- Έναν (1) εκπρόσωπο των εργαζομένων στο ΝΑΤ.

Υποχρέωση ασφάλισης

Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ασφαλίζει:

- Τους Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς.
- Τους Κύπριους απογεγραμμένους ναυτικούς.
- Τους υπηκόους ξένων κρατών μελών της Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη, ασφαλιστικώς συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.1 του ΚΝ. 792/78, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 του 1085/80 υπάγονται υποχρεωτικά στην ασφάλιση οι Έλληνες ναυτικοί:

1. Οι ανήκοντες σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική σημαία ή ξένη συμβεβλημένα ασφαλιστικώς 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 αυτοί εκπροσωπούν την οργάνωση αυτή όχι πέραν της πενταετίας και εφόσον έχουν δίπλωμα ή πτυχίο ναυτικής ικανότητας και δεκαετή τουλάχιστον εργασία σε πλοίο.
3. Οι αρχιπλοηγοί και πλοηγοί και το βοηθητικό προσωπικού που υπηρετεί στους πλοηγικούς σταθμούς.
4. Οι πλοηγοί που υπηρετούν σε λιμάνια άλλων κρατών.
5. Οι εκάστοτε μετεκπαιδευόμενοι στις Δ.Σ.Ε.Ν ναυτικοί για το χρονικό διάστημα της μετεκπαίδευσης σε αυτές.
6. Οι υπάλληλοι Προξενικών Λιμεναρχείων, οι Καθηγητές ή Διευθυντές σπουδών Δ.Σ.Ε.Ν., οι Κυβερνήτες και τα μέλη πληρώματος 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 υπηρεσία".
7. Οι εκάστοτε υπηρετούντες με οποιαδήποτε σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου στο Υπουργείο ή της υπηρεσίες του, εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν στο Εμπορικό Ναυτικό δεκαετή τουλάχιστον "πραγματική ναυτική υπηρεσία" η οποία περιορίζεται σε πενταετή, εάν αυτοί είναι κάτοχοι διπλώματος Πλοίαρχου, Μηχανικού ή Ραδιοτηλεγραφητού Α' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού.
8. Οι εκάστοτε υπηρετούντες με οποιαδήποτε σχέση Δημοσίου ή Ιδιωτικού Δικαίου στους Οργανισμούς που εποπτεύονται από το Υπουργείο, εφόσον είναι απογεγραμμένοι ναυτικοί και έχουν στο Εμπορικό Ναυτικό δεκαετή τουλάχιστον "πραγματική ναυτική υπηρεσία".
9. Οι Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
10. Οι Πλοίαρχοι Α' Τάξεως και Μηχανικοί Α', που εργάζονται σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αποδεδειγμένα δεν ασκούν άλλο επάγγελμα για τα δύο τρίτα (2/3) μόνο της υπηρεσίας των.
11. Οι εκάστοτε εργαζόμενοι σε Δημόσιες Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού της Εστίας Ναυτικών απογεγραμμένοι ναυτικοί, εφόσον έχουν δεκαετή τουλάχιστον "πραγματική ναυτική υπηρεσία" σε πλοία της κατηγορίας Β του πίνακα 1 του άρθρου 16 του ΚΝ 792/78.
12. Οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε βοηθητικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Η υπηρεσία αυτή λογίζεται ως προς την καταβολή των εισφορών και τον υπολογισμό της σύνταξης σαν πραγματοποιηθείσα σε Ακτοπλοϊκά Ελληνικά πλοία του εμπορικού Ναυτικού.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Επίσης με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν 2575/98 ασφαρίζονται επίσης:

- Οι Γενικοί Επιθεωρητές σκάφους και οι Επιθεωρητές - Μηχανικοί ασφαρίζονται υποχρεωτικά στο ΝΑΤ κατ' εξαίρεση της κείμενης νομοθεσίας, για υπηρεσία μέχρι (6) έξι το πολύ μήνες κατά την διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους μόνο εφόσον: υπηρετούν σε πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ και έχουν δίπλωμα Πλοίαρχου ή Μηχανικού Α' τάξης (πργ 9).
- Πλοίαρχοι Α' και Β' Τάξης και Μηχανικοί Α' και Β' Τάξης Ε.Ν. μπορούν να αναγνωρίσουν (με εξαγορά) δύο το πολύ φορές την υπηρεσία τους μέχρι 12 μήνες για κάθε πλοίο στο ΝΑΤ, 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 τη διατηρήσουν για χρόνο διπλάσιο του χρόνου που εξαγοράζουν (πργ.13).

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται για όσο χρόνο διαρκεί η ναυπήγηση και για δύο το πολύ αξιωματικούς των ανωτέρω ειδικοτήτων για κάθε πλοίο που μπορεί να είναι ή Πλοίαρχοι, ή Μηχανικοί ή ένας Πλοίαρχος και ένας Μηχανικός.

Συντάξεις

Σύνταξη Γήρατος - Διαδοχική Ασφάλιση

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 14 παρ.1 του ΚΝ 792/78 και Ν.4093/2012 χορηγείται σύνταξη γήρατος σε ναυτικό που αποσύρεται οριστικά του ναυτικού επαγγέλματος εφόσον συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- έχει συμπληρώσει ηλικία τουλάχιστον πενήντα δύο (52) ετών.
- έχει συνθετική ναυτική υπηρεσία τουλάχιστον δέκα πέντε (15) ετών.
- τα έτη της συνθετικής ναυτικής υπηρεσίας προστιθέμενα στα έτη της ηλικίας του να δίδουν κατ' ελάχιστο όριο τον αριθμό (72).

Σημείωση : Συνθετική ναυτική υπηρεσία είναι η πραγματική ναυτική υπηρεσία επαυξημένη κατά:

- -7,1% προκειμένου για υπηρεσία που αποκτήθηκε πάνω σε πλοία για τα οποία η μισθοδοσία καθορίζεται σε ευρώ εξαιρουμένης της υπηρεσίας που αποκτήθηκε σε ι/φ-π/κ και πλωτά ναυπηγήματα ως και σε θαλαμηγούς μέχρι και 100 κόρους ολικής χωρητικότητας.
- -15,4% προκειμένου για υπηρεσία που αποκτήθηκε σε Δεξαμενόπλοια των οποίων η μισθοδοσία καθορίζεται σε ξένο νόμισμα ή σε ευρώ, μετατρέπονται και καταβάλλονται σε ελεύθερο συνάλλαγμα.
- -11,1% προκειμένου περί υπηρεσίας που αποκτήθηκε επί των λοιπών πλοίων των οποίων η μισθοδοσία των πληρωμάτων καθορίζεται κατά τα αναφερόμενα στην προηγούμενη περίπτωση.
- -50% προκειμένου για εργασία δύτη που ανήκει σε συγκροτημένο πλήρωμα σπογγαλιευτικού πλοίου.

Για υπηρεσία που αποκτήθηκε σε ι/φ-π/κ Και πλωτά ναυπηγήματα ως και Θαλαμηγούς 100 κόρων ολικής χωρητικότητας, η συνθετική ναυτική υπηρεσία ταυτίζεται με την πραγματική ναυτική υπηρεσία. Αποκτηθείσα σε χερσαίο, επάγγελμα πραγματική εργασία ήτις μεταφέρεται στο ΝΑΤ βάση των οικείων περί διαδοχικής ασφαλίσεως εξομοιώνεται κατά πάντα προς τη θαλάσσια πραγματική υπηρεσία αποκτηθείσα σε π/κ μέχρι και 25 κόρων ολικής χωρητικότητας,

Με την διάταξη του άρθρου 2 παρ.2 του Ν.1711/87 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης Ν.1405/83, Ν.1539/85, Ν.2084/92 και Ν.4093/2012 χορηγείται σύνταξη γήρατος: εφόσον έχει συμπληρώσει ο διαδοχικά ασφαλισμένος, μαζί με την υπηρεσία του πάνω σε πλοίο και τον χρόνο ασφάλισης σε άλλους φορείς, εικοσαετή τουλάχιστον συνθετική ναυτική υπηρεσία και είναι ηλικίας τουλάχιστον 52 ετών.

Με ορισμένες προϋποθέσεις η χορηγούμενη σύνταξη είναι για το συνολικό χρόνο ασφάλισης. Διαφορετικά του χορηγείται σύνταξη με βάση τα χρόνια της ναυτικής του υπηρεσίας και προσαυξάνεται αυτή όταν συμπληρώσει το όριο ηλικίας που απαιτεί ο άλλος φορέας.

Κατ' εξαίρεση: Χορηγείται σύνταξη ανεξαρτήτως ορίου ηλικίας βάσει των διατάξεων του άρθρου 14 παρ.2 του ΚΝ 792/78, εφόσον διαιρούμενων των ημερών της πραγματικής Θαλάσσιας υπηρεσίας επί των πλοίων δια του αριθμού 1,00 ή 1,05 ή 1,10 ή 1,20 προκύπτουν πηλίκια, τα οποία αθροιζόμενα μας δίνουν άθροισμα 7920 ημερών και άνω ήτοι : Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία σε τουλάχιστον 7920 ημέρες

Σύνταξη Λόγω Θανάτου Ναυτικού

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 38 του Ν.1085/80 χορηγείται σύνταξη λόγω θανάτου στην οικογένεια ναυτικού, εφόσον ο αποθανών ναυτικός κατά τον χρόνο του θανάτου του είχε αποκτήσει "συνθετική ναυτική υπηρεσία" τουλάχιστον δέκα πέντε (15) ετών.

Σε περίπτωση που ο θανών ναυτικός είχε υπαχθεί διαδοχικά στην ασφάλιση και άλλων φορέων εκτός του ΝΑΤ, εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 38 του Ν.1085/80 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης Ν.1405/83 και Ν.1539/85.

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 1 του Ν.1085/80 "περί ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας" όπως τροποποιήθηκε με την διάταξη του άρθρου 2 παρ.1 του Ν. 1711/87 σε περίπτωση θανάτου ναυτικού χορηγείται σύνταξη, ως ελαχίστη ασφαλιστική προστασία, εφόσον συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- να έχει ο ναυτικός συμπληρωμένη πενταετή τουλάχιστον "πραγματική ναυτική υπηρεσία" μόνο ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη, ασφαλιστικώς συμβεβλημένων με το ΝΑΤ αποκλειόμενου του υπολογισμού υπηρεσίας λογιζομένης ή εξομοιούμενης από οποιανδήποτε άλλη διάταξη με "πραγματική ναυτική υπηρεσία". Ο χρόνος άδειας δεν συνυπολογίζεται για συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας
- να έχει πραγματοποιηθεί η παραπάνω "πραγματική ναυτική υπηρεσία" σε πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από το τριπλάσιο αυτής. Ως αφετηρία για τον υπολογισμό του χρόνου ορίζεται η πρώτη ναυτολόγηση εφόσον πραγματοποιήθηκε εντός 5ετίας από απογραφή και πέρας η ημερομηνία του θανάτου του ναυτικού. Για την πενταετή πραγματική ναυτική υπηρεσία, απαιτείται να έχουν πληρωθεί, ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και η τελευταία ναυτολόγηση, διάρκειας τουλάχιστον οκτώ μηνών, να έγινε μέσα στα τελευταία τέσσερα χρόνια προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος.
- να επήλθε ο θάνατος του ναυτικού εξ οιασδήποτε αιτίας, πλην του ναυτικού εργατικού ατυχήματος.

Σε περίπτωση θανάτου ναυτικού ασφαλισμένου ή συνταξιούχου, σύνταξη δικαιούνται τα παρακάτω πρόσωπα της οικογένειας του ναυτικού με την ακόλουθη τάξη και σειρά και με τα ακόλουθα ποσοστά σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 22 του ΚΝ 792/78, με το άρθρο 19 του Ν.1085/80 με το άρθρο 3 πργ. 5 του Ν.1711/87, την πργ. α του άρθρου 30 του Ν.2932/01:

Η χήρα σύζυγος ή ο σύζυγος που παραμένει χήρος και είναι άπορος και απολύτως ανίκανος (ποσοστό συνταξιοδότησης 70%).

Τα άγαμα παιδιά (κορίτσια, αγόρια) μέχρι την συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους ή μέχρι του 24ου όταν σπουδάζουν σε σχολή της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (εσωτερικού ή εξωτερικού), εφόσον εφόσον αυτές αναγνωρίζονται από τη νομοθεσία του Κράτους. Επίσης τα άγαμα ή έγγαμα τέκνα που είναι απόλυτα και οριστικά ανίκανα για κάθε βιοποριστική εργασία. Ο απολύτως ανίκανος ή συμπληρώσας Το 60ον έτος της ηλικίας τούτου δε μη ζώντος η χήρα μητέρα (ποσοστό συνταξιοδότησης 50%).

Αν δεν υπάρχουν στην ζωή πατέρας ή μητέρα του θανόντος ναυτικού τότε στην σύνταξη δικαιούνται τα αδέρφια του με τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για τα παιδιά του ναυτικού.

Κάθε μία από τις παραπάνω τάξεις οικογένειας του θανόντος ασφαλισμένου ή συνταξιούχου ναυτικού αποκλείει τις επόμενες εκτός από τις δύο πρώτες που συντρέχουν μεταξύ τους. * Το συνταξιοδοτικό δικαίωμα της οικογένειας του θανόντος ναυτικού εξαντλείται από τα πρόσωπα της τάξης η οποία κατά την παραπάνω σειρά καλείται πρώτα και ποτέ δεν μεταβιβάζεται σε πρόσωπα της επόμενης τάξης.

Η ανικανότητα μέλους της οικογένειας που ζητά σύνταξη διαπιστώνεται εφάπαξ μέσα στο χρόνο θανάτου του ναυτικού από τις αρμόδιες Υγειονομικές Επιτροπές του ΙΚΑ.

Οι προϋποθέσεις αποκτήσεως συνταξιοδοτικού δικαιώματος από τα μέλη της οικογένειας πρέπει να αποδεικνύονται κατά το χρόνο θανάτου του ναυτικού.

Για να συνταξιοδοτηθούν ο πατέρας, η μητέρα, τα παιδιά και τα αδέρφια του ναυτικού πρέπει να έχουν καθαρό μηνιαίο εισόδημα κάτω των ΕΥΡΩ 300,57.

Στα δικαιούμενα σύνταξης μέλη της οικογένειας του θανόντος ναυτικού χορηγείται σύνταξη που ορίζεται σε ποσοστό επί της εκάστοτε καταβαλλόμενης στο δικαιούχο σύνταξης ως εξής:

Στα 70% προκειμένου για σύζυγο χωρίς προστατευόμενα συνταξιοδοτικώς παιδιά, στο 85% εφόσον έχει ένα παιδί, στα 100% εφόσον έχει δύο παιδιά και άνω.

Προκειμένου για συνταξιοδότηση παιδιών που είναι ορφανά από πατέρα και μητέρα στα 60% εφόσον συνταξιοδοτείται ένα παιδί, στα 75% εφόσον συνταξιοδοτούνται δύο παιδιά, στα 90% τρία και στα 100% τέσσερα και άνω.

Στα 50% προκειμένου για συνταξιοδότηση του πατέρα ή της μητέρας.

Προκειμένου για συνταξιοδότηση αδελφών στα 30% εφόσον το συνταξιοδοτούμενο πρόσωπο είναι ένα, στα 45% εφόσον συνταξιοδοτούνται δύο και στα 60% εφόσον συνταξιοδοτούνται τρεις και άνω.

Σύνταξη λόγω ανικανότητας - Ελάχιστη Ασφαλιστική Προστασία

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 38 του Ν 1085/80 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης Ν.1405/83 και Ν.1539/85 και των διατάξεων της πργ.10, του άρθρου 5 του Ν.2575/98, ο ναυτικός που έχει πραγματοποιήσει 15ετή συνθετική υπηρεσία στην οποία μπορεί να συμπεριλαμβάνεται και η υπηρεσία που πραγματοποιήθηκε σε άλλο φορέα (διαδοχική ασφάλιση με ελάχιστη ναυτική υπηρεσία πέντε ετών) δικαιούται να πάρει σύνταξη ανικανότητας, αν κριθεί από την Α΄βαθμια Υγειονομική Επιτροπή του ΙΚΑ, ανίκανος για το ναυτικό επάγγελμα με ποσοστό αναπηρίας 67% ή ανίκανος για το ναυτικό επάγγελμα από την Β΄βαθμια Υγειονομική Επιτροπή που είναι η Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή(ΑΝΥΕ).

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 1 του Ν. 1085/80 "περί ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας" όπως τροποποιήθηκε με την διάταξη του άρθρου 2 παρ.1 του Ν.1711/87 και της πργ 10 του Ν 2575/98 σε περίπτωση ισοβίου ανικανότητας ναυτικού χορηγείται σύνταξη, ως ελάχιστη ασφαλιστική προστασία, εφόσον συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

Να έχει ο ναυτικός συμπληρωμένη πενταετή τουλάχιστον "πραγματική ναυτική υπηρεσία" μόνο ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη ασφαλιστικώς συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. αποκλεισμένου του υπολογισμού υπηρεσίας λογιζομένης ή εξομοιούμενης από οποιαδήποτε άλλη διάταξη με "πραγματική ναυτική υπηρεσία".

Να έχει πραγματοποιηθεί η παραπάνω πραγματική ναυτική υπηρεσία σε πλοία καθαρής χωρητικότητας δέκα τουλάχιστον κόρων σε χρονικό διάστημα, όχι μεγαλύτερο από το τριπλάσιο αυτής. Ως αφετηρία για τον υπολογισμό του χρόνου ορίζεται η πρώτη ναυτολόγηση εφόσον πραγματοποιήθηκε εντός πενταετίας από την απογραφή και πέρας η ημέρα υποβολής της αίτησης περί απονομής σύνταξης σε περίπτωση ανικανότητας.

Για την πενταετή πραγματική ναυτική υπηρεσία απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και η τελευταία ναυτολόγηση διάρκειας τουλάχιστον οκτώ μηνών, να έγινε μέσα στα τελευταία τέσσερα χρόνια προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο χρόνος άδειας δεν συνυπολογίζεται για συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας.

Να κατέστη ο ναυτικός ισοβίως ανίκανος κατά τις κείμενες περί NAT διατάξεις, δια την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος. Σε περίπτωση που ο ναυτικός κριθεί προσωρινά ανίκανος επανεξετάζεται από τις Υγειονομικές Επιτροπές έως ότου γίνει οριστικά συνταξιούχος.

Σύνταξη Λόγω Ατυχήματος

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 14 παρ.4 του ΚΝ 792/78, χορηγείται σύνταξη ατυχήματος σε ναυτικό που καθίσταται ανίκανος για το επάγγελμα του, συνεπεία ατυχήματος που επήλθε κατά την ναυτική εργασία ή προκλήθηκε εξ αφορμής αυτής με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

Εάν αυτός ανήκε σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική σημαία ή εργαζόταν ως πλήρωμα πλοίου με ξένη σημαία ασφαλιστικώς συμβεβλημένου με το NAT.

Εάν αυτός εργαζόταν ως πλήρωμα πλοίου με ξένη σημαία μη συμβεβλημένου με το NAT, συντρέχουν όμως και τα επόμενα :

Ο ναυτικός που υπέστη το ατύχημα να είχε αποκτήσει προ της επελεύσεως του ατυχήματος διετή τουλάχιστον καταχωρημένη στα ΜΕΘ "πραγματική υπηρεσία".

Να εξαγοράσθηκε εμπρόθεσμα ολόκληρη η ναυτική υπηρεσία που αποκτήθηκε στο πλοίο με ξένη σημαία, στο οποίο υπέστη το ατύχημα.

Να έχει συμβεί το ατύχημα κατά την διάρκεια της ναυτολόγησης του ναυτικού, στο πλοίο με ξένη σημαία, της οποίας η έναρξη αναμφισβήτητα πραγματοποιήθηκε πριν την πάροδο διετίας από την τελευταία ημερομηνία της υφισταμένης στα ΜΕΘ κατά την ημέρα του ατυχήματος "πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας του".

Σε περίπτωση που ο ναυτικός κριθεί προσωρινά ανίκανος επανεξετάζεται από τις Υγειονομικές Επιτροπές έως ότου γίνει οριστικά συνταξιούχος.

Σύνταξη ατυχήματος απονέμεται στα δικαιούμενα πρόσωπα της οικογένειας του ναυτικού, όταν ο θάνατος προήλθε από ατύχημα με τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

Στις περιπτώσεις θανάτου του ναυτικού ο νόμος δέχεται και χαρακτηρίζει ως ναυτικό ατύχημα τις πιο κάτω περιπτώσεις:

Το θάνατο του ναυτικού κατά το χρόνο της ναυτολόγησης του από οποιαδήποτε αιτία, κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου.

Το θάνατο του ναυτικού που συμβαίνει στην ξηρά μέσα σε 10 το πολύ ημέρες από την αποβίβαση του από το πλοίο, που έχει ως αιτία βαριά ασθένεια που εκδηλώθηκε στη διάρκεια της εργασίας του.

Εξαιρετικά το θάνατο ή την απώλεια του ναυτικού σε αεροπορικά δυστυχήματα, κατά την μετάβαση του για ναυτολόγηση ή κατά την επιστροφή του μετά την απόλυση.

Αναπροσαρμογή συντάξεων

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, πργ. 1(α) του Ν. 3075/2002, οι ανώτατες συντάξεις των ναυτικών που έχουν δεκαπενταετή τουλάχιστον συνθετική θαλάσσια υπηρεσία στην οποία συμπεριλαμβάνονται ο χρόνος άδειας και οι πάσης φύσεως εξαγορές στο ΝΑΤ, επαναυπολογίζονται την 31η Δεκεμβρίου κάθε έτους και διαμορφώνονται στα αναφερόμενα ως ακολούθως ποσοστά επί του βασικών μισθών, προσαυξημένων με το επίδομα Κυριακών, των αντίστοιχων συλλογικών συμβάσεων εργασίας των πλοίων στα οποία ναυτολογήθηκαν και για τις ειδικότητες με τις οποίες υπηρέτησαν κατά το τελευταίο 48μηνο της υπηρεσίας τους.

- από 1.1.2003 στο 62,5% του κατά τα άνω βασικού μισθού
- από 1.1.2004 στο 65% του κατά τα άνω βασικού μισθού.
- από 1.1.2005 στο 67,5% του κατά τα άνω βασικού μισθού.
- από 1.1.2006 και μετά στο 70% του κατά τα άνω βασικού μισθού.

Κατά το ίδιο ποσοστό αυξάνονται και οι συντάξεις των συνταξιούχων που είναι μικρότερες των ανωτάτων συντάξεων.

Ο επανυπολογισμός αφορά και την επικουρική σύνταξη των ναυτικών που χορηγείται από το Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, πργ. 1(β) του Ν. 3075/2002, προσοντούχοι ναυτικοί που έχουν συνταξιοδοτηθεί με βάση την ειδικότητα των ναυτικών προσόντων τους, δύνανται να υπαχθούν στις διατάξεις της περιπτώσεως (α), εφόσον καταβάλλουν τη διαφορά των ασφαλιστικών εισφορών ΝΑΤ-ΚΕΑΝ μεταξύ της ειδικότητας ναυτολόγησής και της ειδικότητας των ναυτικών προσόντων τους. Στη περίπτωση που ναυτικοί δεν λαμβάνουν επικουρική σύνταξη από το Κ.Ε.Α.Ν., δεν καταβάλλουν την αντίστοιχη διαφορά των ασφαλιστικών εισφορών.

Η διαφορά των ασφαλιστικών εισφορών του τελευταίου 48μηνου των ειδικοτήτων της ναυτικής τους υπηρεσίας, υπολογίζεται με βάση τα μισθολόγια των συλλογικών συμβάσεων εργασίας που ισχύουν κατά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για τις κατηγορίες των πλοίων που υπηρέτησαν ή εξαγόρασαν και τα μισθολόγια της συλλογικής σύμβασης εργασίας επιβατηγών - ακτοπλοϊκών πλοίων άνω των 1.500.- κ.ο.χ.

Η εφαρμογή του άρθρου αυτού σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του ύψους των συντάξεων που χορηγούνται κατά την ημερομηνία θέσεώς του σε ισχύ.

Μεταβίβαση Σύνταξης

Σύμφωνα με τον ΚΝ 792/78 άρθρο 20 & 22, του Ν. 1085/80, άρθρο 19 του Ν.1711/87 άρθρο 3 παρ 5 και τον Ν.2329/95, η σύνταξη μεταβιβάζεται στους δικαιούχους συγγενείς των ναυτικών όπως αυτοί καθορίζονται στο κεφάλαιο που αφορά τη σύνταξη λόγω θανάτου του ναυτικού, εφόσον υποβληθεί σχετική αίτηση. Η σύνταξη αυτή αρχίζει από την πρώτη του επόμενου μήνα του θανάτου του ναυτικού με την προϋπόθεση υποβολής της σχετικής αίτησης εντός τριών (3) μηνών από το χρόνο θανάτου. Διαφορετικά η σύνταξη αρχίζει

από την πρώτη του επόμενου μήνα από την υποβολή της αίτησης για συνταξιοδότηση.

Έξοδα Κηδεΐας

Σύμφωνα με το άρθρο 51 του ΚΝ 792/78 και την υπ' αριθμ. 5411.1/72/29-9-0 Κ.Υ.Α. (Φ.Ε.Κ. 1453 Β) όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 6 του άρθρου 5 του Ν. 2575/98, στους επιμεληθέντες της κηδεΐας θανόντος συνταξιούχου ναυτικού καταβάλλονται έξοδα κηδεΐας 690 ΕΥΡΩ. Προκειμένου να καταβληθεί το ποσό αυτό στους δικαιούχους κατατίθεται σχετική αίτηση εντός ενός έτους από το θάνατο του συνταξιούχου, με τα σχετικά δικαιολογητικά στο τμήμα Μητρώου και Μεταβολών Συνταξιούχων της Διεύθυνσης Παροχών.

Επικουρική Ασφάλιση (Κ.Ε.Α.Ν)

Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών(Ν.1482/84 Ν.1844/89, Ν.1879/90 και Ν.3075/02).

Στο ΝΑΤ έχει ιδρυθεί κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ) του οποίου σκοπός είναι η παροχή στους ασφαλιζόμενους σ' αυτό μηνιαίας σύνταξης.

Στην ασφάλιση του ΚΕΑΝ υπάγονται υποχρεωτικά όλοι οι ναυτικοί που υπάγονται και στην κύρια ασφάλιση του ΝΑΤ και αρχίζει αυτοδίκαια από 1/9/1981.

Το ύψος της μηνιαίας εισφοράς για την εξαγορά προϋπηρεσίας καθορίζεται σε ποσοστό 4% επί του μισθού που προβλέπεται από από την Σ.Σ. όπως αυτός ορίζεται από το άρθρο 84, πργ.2 του Κ.Ν. 792/78 και η οποία ισχύει κατά την ημέρα καταβολής της εξαγοράς.

Ως μηνιαία εισφορά λαμβάνεται υπόψη, η μηνιαία εισφορά, που αντιστοιχεί στην ειδικότητα με την οποία ο ασφαλισμένος έχει πραγματοποιήσει τις περισσότερες ημέρες εργασίας στο τελευταίο 48μηνο θαλάσσιας υπηρεσίας. Προϋποθέσεις για την θεμελίωση του δικαιώματος επικουρικής σύνταξης :

1. Η συνταξιοδότηση του ναυτικού ή σε περίπτωση θανάτου του, της οικογενείας του, (όπως ισχύει στο ΝΑΤ) από το ΝΑΤ ή άλλο ασφαλιστικό φορέα με συνυπολογισμό χρόνου ασφάλισης στο ΝΑΤ.
2. Να έχει συντάξιμο χρόνο επικουρικής ασφάλισης τουλάχιστον τον απαραίτητο για την απονομή σύνταξης από το ΝΑΤ, για τον οποίο να έχουν καταβληθεί ολοσχερώς οι εισφορές μιας πενταετίας.
3. Να υποβληθεί από τον ενδιαφερόμενο σχετική αίτηση.

Παροχές

Η επικουρική σύνταξη που χορηγείται από το ΚΕΑΝ ορίζεται σε ποσοστό 1,5% για κάθε χρόνο επικουρικής ασφάλισης και υπολογίζεται επί της ανώτατης σύνταξης της ειδικότητας και του βαθμού που συνταξιοδοτείται ο ναυτικός από το ΝΑΤ(κύρια σύνταξη) χωρίς κανένα επίδομα. Το ποσόν της χορηγουμένης από το ΚΕΑΝ επικουρικής σύνταξης σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο του ποσού που αντιστοιχεί στο 30% της εκάστοτε ανώτατης ειδικότητας και του βαθμού που συνταξιοδοτείται ο ναυτικός από το ΝΑΤ.

Για την συνταξιοδότηση από το ΚΕΑΝ της οικογένειας του συνταξιούχου σε περίπτωση θανάτου του ισχύουν οι διατάξεις που εφαρμόζονται και για την κύρια σύνταξη καθώς επίσης και οι διατάξεις που αφορούν τη διαδοχική ασφάλιση.

Ταμείο Πρόνοιας (Τ.Π.Ε.Ν) - ΕΦΑΠΑΞ

Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού ναυτικού

Τα ΤΠΕΝ σκοπό έχουν την πρόσθετη ασφάλιση των ναυτικών με τη χορήγηση εφάπαξ χρηματικής παροχής στους αποσυρόμενους του ναυτικού επαγγέλματος ασφαλισμένους του ή στις περιπτώσεις θανάτου αυτών στις οικογένειές τους.

Τα ταμεία αυτό είναι :

- Το ταμείο Πρόνοιας Αξ/κων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και
- Το ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ).

Στα ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού ασφαλίζονται υποχρεωτικά όλα τα πρόσωπα που είναι ασφαλισμένα στο ΝΑΤ.

Δικαιούχοι εφάπαξ παροχής

Η εφάπαξ παροχή εκτός του ναυτικού χορηγείται επίσης :

Στην χήρα σύζυγο χωρίς τέκνο όλο το ποσό που θα έπαιρνε ο θανών αν ζούσε.

Στην χήρα σύζυγο και στα τέκνα του ασφαλισμένου ολόκληρο το ποσό που θα δικαιούταν ο θανών και εισπράττεται κατά το 1/2 από την σύζυγο και το άλλο 1/2 από τα τέκνα.

Αν δεν υπάρχει χήρα ή έχει χάσει το δικαίωμα για την παροχή και υπάρχει ένα δικαιούχο τέκνο χορηγείται όλο το ποσό που θα ελάμβανε ο θανών και αν υπάρχουν περισσότερα τέκνα χορηγείται ολόκληρη η δικαιούμενη παροχή και κατανέμεται σε ίσα μερίδια.

Για τους γονείς και αδέρφια θανόντος ναυτικού χορηγείται όλο το ποσό.

Παρατηρήσεις:

1. Οι ναυτικοί που αποσύρονται οριστικά από το ναυτικό επάγγελμα και δε δικαιούνται εφάπαξ παροχή, έχουν το δικαίωμα να αναλάβουν μετά από αίτησή τους και εφόσον έχουν συμπληρώσει πραγματικά θαλάσσια υπηρεσία έξι πλήρων ετών, τις εισφορές που έχουν καταβάλει στα ΤΠΕΝ άτοκα (άρ. 23 των Ν.Δ.3736, 3737/57)

2. Σε περίπτωση που επαναληφτεί το ναυτικό επάγγελμα δικαιούνται να λάβουν εφάπαξ παροχή μόνο για την υπηρεσία που θα έχουν πραγματοποιήσει μετά την επάνοδο στο ναυτικό επάγγελμα.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3. Οι αποσυρόμενοι του ναυτικού επαγγέλματος και συνταξιοδοτηθέντες από άλλους ασφαλιστικούς φορείς δικαιούνται να λάβουν από τα ΤΠΕΝ εφάπαξ χρηματική παροχή για το διάστημα που εργάστηκαν σαν ναυτικοί, αφού προσκομίσουν στο ΝΑΤ την σχετική συνταξιοδοτική απόφαση στην οποία θα έχει προσμετρηθεί και ο χρόνος υπηρεσίας τους στο ΝΑΤ (Ν. 1405/83 άρθρο 12).

ΕΚΑΣ

Με τις διατάξεις του Ν. 2556/97 το Επίδομα Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ε.Κ.Α.Σ.) χορηγείται στους χαμηλοσυνταξιούχους με τις παρακάτω προϋποθέσεις:

Για τους συνταξιούχους λόγω γήρατος-θανάτου απαιτείται η συμπλήρωση του 60ου έτους της ηλικίας. Για τους συνταξιούχους λόγω αναπηρίας δεν απαιτείται όριο ηλικίας. Επίσης όριο ηλικίας δεν απαιτείται για τα παιδιά που λαμβάνουν σύνταξη λόγω θανάτου του γονέα τους, καθώς και για τις χήρες που έχουν παιδιά δικαιούμενα σύνταξης και λόγω θανάτου συμμετέχουν στη σύνταξη.

Για να δικαιωθεί ο συνταξιούχος Ε.Κ.Α.Σ. από 1-1-2009, σύμφωνα με το έγγραφο με αριθμό πρωτοκόλλου 11321/27868/2210 με ημερομηνία από 18/03/2010 του Υπουργείου Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης Γενική Γραμματεία Κοινωνικών Ασφαλίσεων, εκτός από την συμπλήρωση του 60ου έτους την ημερομηνία αυτή θα πρέπει να πληροί τα εισοδηματικά κριτήρια βάσει του εκκαθαριστικού σημειώματος του οικονομικού έτους 2008 (εισοδήματα 2007) και τα οποία είναι τα παρακάτω:

Το συνολικό καθαρό ετήσιο εισόδημα από συντάξεις (κύριες, επικουρικές και βοηθήματα), μισθούς, ημερομίσθια και λοιπά επιδόματα, που χορηγήθηκαν σε μισθωτό, να μην υπερβαίνει το ποσό των οκτώ χιλιάδων εξήντα ευρώ και τριάντα πέντε λεπτών (8.060,35 ευρώ).

Το συνολικό ετήσιο ατομικό φορολογητέο εισόδημα του συνταξιούχου να μην υπερβαίνει το ποσό των εννέα χιλιάδων τετρακοσίων τριών ευρώ και εβδομήντα πέντε λεπτών (9.403,75 ευρώ).

το συνολικό ετήσιο οικογενειακό φορολογητέο εισόδημα να μην υπερβαίνει το ποσό των δεκατεσσάρων χιλιάδων εξακοσίων τριάντα τριών ευρώ και σαράντα ενός λεπτών (14.633,41 ευρώ).

Τα παραπάνω ποσά αφορούν σε εισοδήματα που δηλώθηκαν με τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος οικονομικού έτους 2008 και αφορούν σε εισοδήματα του έτους 2007.

Τα ποσά εισοδήματος των περιπτώσεων α' και β', της παρ. 5, του άρθρου 24, του ν. 2556/1997, για τη χορήγηση του ποσού του Ε.Κ.Α.Σ., αναπροσαρμόζονται ως ακολούθως:

Για συνολικά ποσά εισοδήματος από συντάξεις (κύριες και επικουρικές), μισθούς, ημερομίσθια, και λοιπά επιδόματα μέχρι επτά χιλιάδες τριακόσια σαράντα ευρώ και εξήντα επτά λεπτά (7.340,67 ευρώ), καταβάλλεται επίδομα ύψους διακοσίων τριάντα ευρώ (230,00 ευρώ) κατά μήνα.

Για συνολικά ποσά εισοδήματος από επτά χιλιάδες τριακόσια σαράντα ευρώ και εξήντα οκτώ λεπτά (7.340,68 ευρώ) μέχρι του ποσού των οκτώ χιλιάδων εξήντα ευρώ και τριάντα πέντε λεπτών (8.060,35 ευρώ), καταβάλλεται ποσό μηνιαίου επιδόματος (Ε.Κ.Α.Σ.) σύμφωνα με τα παρακάτω:

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

| ΠΟΣΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ | ΠΟΣΟ Ε.Κ.Α.Σ. |
|----------------------------------|---------------|
| Από 7.340,68 μέχρι 7.628,58 ευρώ | 172,50 ευρώ |
| Από 7.628,59 μέχρι 7.820,45 ευρώ | 115,00 ευρώ |

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Από 7.820,46 μέχρι 8.060,35 ευρώ 57,50 ευρώ **Στατιστικά στοιχεία κλάδου κύριας σύνταξης κατά τα έτη 2001 -2007**

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Συνταξιούχοι γήρατος | | | | | | | |
| Πλήθος | 39688 | 40137 | 41959 | 42528 | 43063 | 43965 | 44786 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότησης | 54.85 | 54.18 | 54.01 | 53.94 | 53.91 | 53.95 | 53.79 |
| Μέση ηλικία | 72.9 | 72.8 | 71.6 | 70.97 | 70.2 | 69.46 | 68.54 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη με ΕΚΑΣ | 647.42 | 685.55 | 829.61 | 934.12 | 1030.49 | 1126.23 | 1188.78 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 77.01 | 76.92 | 76.37 | 76.65 | 76.28 | 76.99 | 77.04 |
| Συνταξιούχοι αναπηρίας | | | | | | | |
| Πλήθος | 6467 | 6313 | 5764 | 5625 | 5456 | 5342 | 5228 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότησης | 45.81 | 45.63 | 45.5 | 45.32 | 45.28 | 45.16 | 45.06 |
| Μέση ηλικία | 68.83 | 68.4 | 68.03 | 67.54 | 67.08 | 66.64 | 66.6 |

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

| | | | | | | | |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------------|
| | | | | | | | . 2 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη με ΕΚΑΣ | 393.69 | 422.38 | 477.69 | 534.8 | 571.87 | 609.26 | 5 0 .5 3 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 72.16 | 69.87 | 70.19 | 72.01 | 72.09 | 71.25 | 7 3 .3 |
| Συνταξιούχοι θανάτου | | | | | | | |
| Πλήθος | 18923 | 19100 | 20428 | 20925 | 21003 | 21219 | 2 1 5 8 6 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότηση ς | 55.98 | 56.17 | 56.43 | 56.71 | 56.95 | 57.16 | 5 7 .3 9 |
| Μέση ηλικία | 76.97 | 76.09 | 75.67 | 74.83 | 73.94 | 73.17 | 7 2 .4 3 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη με ΕΚΑΣ | 405.01 | 428.87 | 506.07 | 581.85 | 636.27 | 680.68 | 7 2 0 .9 9 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 85.08 | 84.61 | 83.35 | 84.48 | 84.57 | 84.38 | 8 3 .9 1 |

Στατιστικά στοιχεία κλάδου επικουρικής σύνταξης τα έτη 2001-2007

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|-------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Συνταξιούχοι γήρατος | | | | | | | |
| Πλήθος | 17659 | 18681 | 20719 | 22028 | 24532 | 26236 | 27762 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότησης | 52.92 | 52.77 | 52.84 | 52.83 | 52.92 | 53.04 | 52.97 |
| Μέση ηλικία | 67.66 | 67.52 | 67.01 | 66.71 | 66.11 | 65.39 | 64.55 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη | 96.58 | 132.22 | 196.57 | 224.29 | 252.93 | 281.64 | 300.59 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 68.31 | 67.69 | 67.24 | 62.1 | 67.1 | 68.67 | 68.64 |
| Συνταξιούχοι αναπηρίας | | | | | | | |
| Πλήθος | 527 | 537 | 609 | 636 | 674 | 687 | 683 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότησης | 47.08 | 47.26 | 47 | 47.06 | 47.16 | 47.15 | 46.91 |
| Μέση ηλικία | 64.01 | 63.98 | 63.96 | 63.7 | 63.53 | 63.21 | 62.93 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη | 92.01 | 112.67 | 165.97 | 190.12 | 213.11 | 233.12 | 244.68 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 64.42 | 63.97 | 63.16 | 57.09 | 60.93 | 62.99 | 64.57 |
| Συνταξιούχοι θανάτου | | | | | | | |
| Πλήθος | 1078 | 1273 | 1626 | 1899 | 2204 | 2730 | 3053 |
| Μέση ηλικία συνταξιοδότησης | 52.19 | 52.48 | 52.74 | 53.13 | 53.58 | 54.03 | 54.37 |
| Μέση ηλικία | 63.02 | 62.79 | 62.68 | 62.43 | 62.19 | 61.91 | 61.75 |
| Μέση μηνιαία σύνταξη | 60.35 | 87.61 | 132.96 | 149.68 | 166.73 | 180.73 | 189.58 |
| Μέση ηλικία συζύγου | | | | | | | |
| Μέση ηλικία θανόντων έτους | 59.07 | 62.36 | 51.87 | 51.53 | 69.52 | 69.25 | 67.86 |

Πόροι - Εισφορές

Εξαγορά σε Πλοία με Ξένη Σημαία

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του ΚΝ 792/78 επιτρέπεται στους ασφαλισμένους ή συν/χους ναυτικούς ή στις οικογένειες τους η εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Οι ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων (Π.Δ. 125/83) που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία ανασφάλιστα μπορούν να εξαγοράσουν την υπηρεσία τους αφού προσκομίσουν στο Ν.Α.Τ. το σχετικό πιστοποιητικό υπηρεσίας (certificate of service) και πληρούν τις πιο κάτω προϋποθέσεις:

Η ναυτολόγηση για το χρόνο υπηρεσίας τους να έχει γίνει μέσω ΓΕΝΕ ή μέσω Ελληνικής Προξενικής ή Λιμενικής Αρχής.

Το πιστοποιητικό υπηρεσίας που εκδίδει ο Πλοίαρχος περί της υπηρεσίας του ναυτικού (certificate of service) στο πλοίο, να έχει θεωρηθεί για το γνήσιο της υπογραφής του πλοίαρχου και την αλήθεια του περιεχομένου όπως αυτή προκύπτει από τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου (article και ημερολόγιο), από Ελληνική ή Προξενική ή Λιμενική Αρχή (άρθρο 5 του Ν. 14/67), εντός 6 μηνών το αργότερο από την απόλυση του ναυτικού από το πλοίο (Ν. 2329/95). Το γνήσιο της υπογραφής του πλοίαρχου μπορεί να βεβαιώνεται και από τον εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρείας με δήλωση του Ν. 1599/86, στην οποία η υπογραφή του θεωρείται από δημόσια ελληνική αρχή (αρθ.15, Ν.2743/99).

Η εξαγορά πραγματοποιείται πάντα με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις κατά το χρόνο εξαγοράς (και όχι με αυτές που ισχύουν κατά το χρόνο πραγματοποίησης της υπηρεσίας) και δεν βαρύνεται με πρόσθετα τέλη (άρθ. 15, παρ.6, Ν. 2743/99). Η εξαγορά επιτρέπεται εφόσον η υπηρεσία δεν συμπίπτει με άλλη ναυτολόγηση ή άλλη που έχει εξαγορασθεί ήδη ή που έχει αναγνωρισθεί για σύνταξη και εφόσον πραγματοποιήθηκε μετά την απογραφή του ως ναυτικού.

Εισφορές

Οι εισφορές που απαιτούνται (παρ. 3, άρθρο 4 του Ν.485/76) για την εξαγορά της υπηρεσίας ναυτικού σε πλοίο μη συμβεβλημένο με το ΝΑΤ αδιακρίτως κατηγορίας πλοίου που υπηρέτησε (μικρό ή μεγάλο, θαλαμηγό, αλιευτικό, φορτηγό κ.λ.π.) είναι ίδιες με τις εισφορές (ναυτικού και πλοιοκτήτη), ναυτικού που εργάζεται σε φορτηγό πλοίο, πάνω από 4500DW, συμβεβλημένου με το Ν.Α.Τ., πλέον 7% επί των συλλογικών συμβάσεων (παρ. 1, άρθρο 1 του Ν.1711/87). Εφόσον το πλοίο είναι Δεξαμενόπλοιο ο μισθός επί του οποίου υπολογίζονται οι εισφορές προσαυξάνονται και με το επίδομα δεξαμενόπλοιου.

Δικαίωμα Εξαγοράς

Εξαγοράζεται από όλους τους ναυτικούς υπηρεσία που αποκτήθηκε μέχρι 31/3/80 (Π.Δ. 243/80).

Η υπηρεσία ναυτικών που έχουν δίπλωμα Πλοίαρχου Α' τάξης εξαγοράζεται από 27/8/81 και μετά (Π.Δ. 907/81).

Εξαγοράζεται από όλους τους ναυτικούς υπηρεσία που αποκτήθηκε από 25/4/83 και μετά (Π.Δ. 125/83).

Παρατηρήσεις :

1. Οι ναυτικοί που υπηρετούν σε Θ/Γ μπορούν να εξαγοράσουν μέχρι 7 μήνες το χρόνο (παρ. 1, άρθρο 33, Ν.1085/80).
2. Σε περίπτωση που έχουν καθυστερήσει να υπογραφούν οι σχετικές συμβάσεις, δίνεται η δυνατότητα στο ναυτικό να εξαγοράσει την υπηρεσία σύμφωνα με τις παλιές και στη συνέχεια όταν υπογραφούν οι νέες συμβάσεις να πληρώσει τη διαφορά.
3. Οι επιθεωρητές Πλοίαρχοι-Μηχανικοί έχουν δικαίωμα εξαγοράς υπηρεσίας μέχρι 6 μήνες το χρόνο (Ν. 2575/98, άρθρο 5, παρ.9).
4. Στο πιστοποιητικό πρέπει να αναγράφεται ότι το πλοίο είναι εν ενεργεία (άρθρο 5, ΒΔ.19/67).
5. Πιστοποιητικά υπηρεσίας που έχουν θεωρηθεί από αναρμόδιες αρχές δε γίνονται δεκτά.
6. Δεν γίνεται εξαγορά υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία για το χρονικό διάστημα που είναι σε παροπλισμό (άρθρο 33 του Ν.1085/80).
7. Σε περίπτωση εκτελωνισμού μπορεί να κατατεθεί στο Ν.Α.Τ το μοναδικό θεωρημένο φωτ/φο πιστοποιητικού που εκδίδεται από το τελωνείο. Εάν πρόκειται για εξαγορασθείσα υπηρεσία δίνεται στον ενδιαφερόμενο το πρωτότυπο για το τελωνείο και κρατείται στο Ν.Α.Τ. πάλι μοναδικό φωτ/φο.
8. Απαγορεύεται εξαγορά υπηρεσίας όταν αυτή αποκτήθηκε ενώ ο ναυτικός ήταν τιμωρημένος.
9. Δε γίνεται δεκτή εξαγορά υπηρεσίας που πραγματοποιήθηκε μετά την συνταξιοδότηση του ναυτικού με την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος.

Εξαγορά Στρατιωτικής Θητείας

Ο ναυτικός μπορεί να εξαγοράσει το χρόνο υπηρεσίας που διανύθηκε με θητεία ή εφεδρεία στις Ένοπλες Δυνάμεις στα Σώματα ασφαλείας καθώς και στο Λιμενικό ή Πυροσβεστικό Σώμα, ανεξάρτητα από ηλικία και χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας του.

Η παραπάνω υπηρεσία όταν εξαγορασθεί υπολογίζεται για επαύξηση της σύνταξης. Μόνο στην περίπτωση που ο ναυτικός έχει συμπληρώσει το 58ο έτος της ηλικίας του και έχει πραγματοποιήσει 12 έτη πραγματική ναυτική υπηρεσία η εξαγορά της πιο πάνω υπηρεσίας υπολογίζεται και για επαύξηση της σύνταξης και για θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

Επίσης ο ναυτικός μπορεί να εξαγοράσει χρόνο υπηρεσίας του ως μονίμου ή εθελοντή ή ανακαταταγμένου στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα ασφαλείας καθώς και στο Λιμενικό ή Πυροσβεστικό Σώμα. Η υπηρεσία αυτή όταν εξαγορασθεί, λαμβάνεται υπόψη και για Θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για επαύξηση της σύνταξης.

Κατά την εξαγορά της στρατιωτικής θητείας καταβάλλονται για ΝΑΤ και Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. εισφορές και μόνον εάν πρόκειται για εξαγορά στρατιωτικής εφεδρείας, ή υπηρεσίας μονίμου ή εθελοντή ή ανακαταταγμένου καταβάλλονται και εισφορές για τα Τ.Π.Ε.Ν.

Οι εισφορές υπολογίζονται με βάση το συνταξιοδοτικό μισθό Φ/Γ ποντοπόρου άνω των 4500 DW και το βαθμό του Εμπορικού Ναυτικού αντιστοιχεί σύμφωνα με το νόμο, και ο βαθμός που είχε στις Ένοπλες Δυνάμεις κ.λ.π., κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης.

Το καταβλητέο ποσό για την εξαγορά της στρατιωτικής έφεδρης υπηρεσίας μονίμου ή εθελοντή ή ανακαταταγμένου πρέπει να καταβληθεί εφάπαξ.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Το καταβλητέο ποσό για την εξαγορά της στρατιωτικής θητείας μπορεί να καταβληθεί είτε εφάπαξ, οπότε παρέχεται έκπτωση 15%, είτε σε μηνιαίες δόσεις που δεν μπορεί να είναι περισσότερες από τον αριθμό των μηνών της στρατιωτικής θητείας που αναγνωρίζονται.

Στην περίπτωση καταβολής των εισφορών με δόσεις ο υπολογισμός των εισφορών γίνεται με βάση τις ισχύουσες κατά το χρόνο του διακανονισμού εισφοράς και ο ενδιαφερόμενος οφείλει να είναι συνεπής στην καταβολή των δόσεων.

Εάν υπάρξει καθυστέρηση καταβολής δόσης περισσότερο από 3 μήνες, ο διακανονισμός παύει να ισχύει και γίνεται αναπροσαρμογή με βάση της ισχύουσες κατά το νέο διακανονισμό εισφορές. Επί των εισφορών επιβάλλεται πρόσθετο τέλος.

Λήψη Αναγκαστικών Μέτρων

Σε μη εμπρόθεσμη καταβολή των κάθε είδους εισφορών υπέρ Ν.Α.Τ. και λοιπών Ταμείων καθώς και Ν.29/75 το Ν.Α.Τ. μπορεί να προβεί στη λήψη αναγκαστικών μέτρων σε βάρος των πλοιοκτητών και εκπροσώπων των πλοιοκτητριών εταιρειών (βεβαίωση στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. σύμφωνα με τον Κ.Ε.Δ.Ε. και υποβολή μήνυσης σύμφωνα με τους Α.Ν. 86/87 και Ν.1711/87) Εξαγορά Αρχιπλοιάρχων – Αρχιμηχανικών

Αναγνωρίζεται η Υπηρεσία των παραπάνω ναυτικών εφόσον η Ναυτιλιακή Επιχείρηση στην οποία εργάζονται είναι Ελληνική ή αν δεν έχει πλοία με ελληνική σημαία ή υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, τα πλοία που διαθέτει ή διαχειρίζεται να είναι ελληνόκτητα (με πιστοποιητικά της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ή του Ν.Ε.Ε ή οποιασδήποτε άλλης Δημόσιας Αρχής -ΥΕΝ/ΥΜΝΕ) ή ελληνικών συμφερόντων (άνω του 50%).

Οι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί Α΄ ασφαρίζονται με τις ίδιες προϋποθέσεις όσον αφορά στους ναυτικούς (όπως Α΄ και Β΄) αλλά εφόσον η ναυτιλιακή επιχείρηση δεν έχει δικαίωμα να προσλάβει πρώτο Αρχ/ρχο και Αρχ/κό ή έχει δικαίωμα να προσλάβει Αρχ/ρχο και Αρχ/κό και δεν το ασκεί ή μετά την εκάστοτε πρόσληψη του αριθμού των Αρχ/ρχων και Αρχ/κών που αναλογεί στον απαιτούμενο κατά τα πιο πάνω αναφερόμενα αριθμό πλοίων διαχειρίζεται και εκπροσωπεί και άλλα πλοία, όχι όμως επαρκή στον αριθμό και στη χωρητικότητα για την πρόσληψη του επομένου Αρχ/ρχου και Αρχ/κού. Η υπηρεσία των Πλοιάρχων και Μηχανικών που εργάζονται σε Ναυτιλιακή Επιχείρηση αναγνωρίζεται μόνο κατά τα 2/3.

Εφοδιασμός με Ναυτολόγιο

Υποχρέωση Πλοίων για Εφοδιασμό με Ναυτολόγιο

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/78 "που πλοίων μη εξαιρουμένων των εις την υπηρεσία του Κράτους ανηκόντων ή χρησιμοποιουμένων υπ' αυτού τοιούτην ή και των θαλαμηγών άνω των 100 κόρων, υποχρεούται να εφοδιασθεί με ναυτολόγιο".

Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο οι μηχανότρατες μέχρι 30 κ.ο.χ., τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής μέχρι 100 κ.ο.χ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρι 25 κ.ο.χ. σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2575/98 άρθρο 4 παρ.2.

Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται στις παραπάνω κατηγορίες σκαφών ασφαρίζονται στο ΝΑΤ, ΤΠΕΝ, ΕΝ και ΕΛΟΕΝ ανάλογα με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατέχουν, την ειδικότητα ναυτολόγησης και την κατηγορία των πλοίων που εργάζονται.

Για τα σκάφη αυτά μπορεί να συντάσσονται (αντί ναυτολογίου) σχετικές καταστάσεις οι οποίες εξοφλούνται χωρίς πρόσθετα τέλη γίνεται μέσα σε διάστημα 30 ημερών από τη λήξη του μήνα ασφάλισης.

Επίσης εξαιρούνται της υποχρέωσης εφοδιασμού με ναυτολόγιο τα πλωτά μέσα αλλά σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 83 παρ. 10 του ΚΔΝ 792/78 επιβάλλεται ετήσια εισφορά στους ιδιοκτήτες των φορηγίδων, σλεπτίων, πλωτών γερανών, βυθοκόρων, υδροφόρων και γενικά κάθε ναυπηγήματος που δεν έχει δική του κινητήρια δύναμη ή που έχει κινητήρια δύναμη απαλλάσσεται της υποχρέωσης εφοδιασμού με ναυτολόγιο. Η εισφορά αυτή καταβάλλεται τον Ιανουάριο κάθε χρόνου και ορίζεται με Υπουργικές Αποφάσεις.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Για τις φορτηγίδες, σλέπια και λοιπό ναυπηγήματα σε ευρώ 0,29 ανά κόρο ολικής χωρητικότητας.

Για τα Ρ/κά σε ευρώ 2,93 για κάθε ίππο ενδεικτικής ιπποδύναμης της μηχανής.

Για τους πλωτούς γερανούς, βυθοκόρους και υδροφόρους χωρίς μηχανή ευρώ 146,73 και με μηχανή σε ευρώ 293,47

Εξόφληση και Αντικατάσταση Ναυτολογίου

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 4 του Ν.1711/87 οι οφειλές των πλοιοκτητών είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές μετά την συμπλήρωση τριμήνου από την έκδοση του ναυτολογίου. Εάν οι οφειλές αυτές δεν εξοφληθούν εντός δέκα ημερών από την συμπλήρωση του τριμήνου, το Ν.Α.Τ. μπορεί να λάβει όλα τα προβλεπόμενα από τις κείμενες διατάξεις αναγκαστικά πλήν της απαγόρευσης απόπλου από το λιμάνι. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής των εισφορών, σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 1 του Ν.1711/87 και απόφαση του Αρείου Πάγου 1145/87 επιβάλλονται πρόσθετα τέλη σύμφωνα με τις διατάξεις (ΚΕΔΕ).

Το ναυτολόγιο καθίσταται ληξιπρόθεσμο και αντικαθίσταται υποχρεωτικά με την συμπλήρωση 6 μηνών από την έκδοσή του, δεν χορηγείται δε στο πλοίο νέο ναυτολόγιο εάν δεν καταβληθούν στο Ν.Α.Τ. οι ασφαλιστικές εισφορές που οφείλονται από το προηγούμενο. Οι εισφορές που αναλογούν ανά τρίμηνο καταβάλλονται στο Ν.Α.Τ. ή στις Ναυτιλιακές Αρχές Εσωτερικού ή στα Προξενικά Λιμεναρχεία Λονδίνου ή Ν. Υόρκης προϋπολογιζόμενης κατά προσέγγιση από το Ν.Α.Τ. ή τις πιο πάνω Αρχές με βάση τη νόμιμη σύνθεσή του πλοίου, τη χωρητικότητά του και το μισθολόγιο που ισχύει.

Σε περίπτωση που το ναυτολόγιο έχει συμπληρώσει χρονική διάρκεια έξι μηνών από την έκδοσή του χωρίς να εξοφληθούν οι εισφορές που οφείλονται, απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου τόσο από το Ν.Α.Τ. όσο και από τις κατά τόπους Προξενικές ή Λιμενικές Αρχές.

Για τις οφειλόμενες ή βεβαιούμενες εισφορές από το ναυτολόγιο, ευθύνονται αλληλέγγυα και μη χωρούσης της ένστασης της διζήσεως, άπαντες οι πλοιοκτήτες για τα, προ της χρονολογίας της παρ' αυτούς μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, οφειλόμενα δικαιώματα ως και οι διάδοχοι αυτών. Σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου, τις εισφορές προς το Ν.Α.Τ. υποχρεούται να εξοφλήσει ακόμα και ο εκ πλειστηριασμού αποκτήσας το πλοίο υπερθεματιστής (άρθρο 1 παρ. 6 Ν.1711/78). Το ναυτολόγιο αντικαθίσταται υποχρεωτικά από τη Ναυτιλιακή Αρχή ως ληξιπρόθεσμο στις ακόλουθες περιπτώσεις, κατατίθεται δε στη ναυτιλιακή αρχή για να αποσταλεί στο Ν.Α.Τ. για οριστική εκκαθάριση.

Μόλις συμπληρωθούν 6 μήνες από την έκδοσή του (παρ.1 άρθρο 4 του 1711/87).

Αν μεταβιβαστεί η κυριότητα του πλοίου κατά ποσοστό ανώτερο του 50%.

Αν αποβάλλει το πλοίο την Ελληνική Εθνικότητα.

Αν το πλοίο διαλυθεί ή κηρυχθεί ανίκανο για πλου ή οπωσδήποτε χαθεί.

Αν απολυθεί ο πλοίαρχος χωρίς να αντικατασταθεί, κατά την αντικατάσταση του ν/γίου, πρέπει να εκδίδεται απαραίτητα αντίγραφο του για τις υπηρεσίες του Ν.Α.Τ. και Υ.Ν.Μ.

Εισφορές Ναυτικού – Πλοιοκτήτη

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Τα συγκροτημένα πληρώματα των Ελληνικών πλοίων και αντίστοιχα σε πλοιοκτήτες τους καταβάλλουν τακτικές μηνιαίες εισφορές με εξαίρεση τους αλλοδαπούς και μη απογεγραμμένους Έλληνες ναυτικούς εφόσον αυτοί δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση.

Εισφορές οφειλόμενες ή βεβαιούμενες από το ναυτολόγιο είναι σε εισφορές προς Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν., Κ.Ε.Α.Ν. (Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης), Προστασίας Φυματικών, Δυτών, Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης) Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., Ν.Ε.Ε. και κάθε άλλη εισφορά, τέλος με νόμο καθαιρούμενη.

Ο περίπου υπολογισμός των οφειλομένων εισφορών ενεργείται από το ΝΑΤ. Η εκκαθάριση και βεβαίωση των εισφορών αυτών ενεργείται από το ΝΑΤ το οποίο εκδίδει το σχετικό φύλλο εκκαθάρισης και είναι τίτλος νόμιμος και εκτελεστός (άρθρο 86, παρ.3, Κ.Ν. 792/78 και άρθρο 1, παρ. 10 του Ν.1711/87).

Οι τακτικές εισφορές οφείλονται για όλο το χρόνο κατά τον οποίο οι ναυτικοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, για δε τον υπολογισμό των υπολογίζονται σε τριάντα (30) μέρες.

Οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών υπολογίζονται επί του μισθού του προβλεπόμενου από τις Συλλογικές Συμβάσεις και όταν δεν υπάρχουν Συλλογικές Συμβάσεις με τις αποφάσεις του Υ.Ε.Ν. κατά τα άρθρα 84, παρ.2, ΚΝ 792/78 και 14 παρ. 2 του Ν. 1085/80.

Οι εισφορές που ισχύουν σήμερα υπέρ Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν. και λοιπών Κεφαλαίων και Λογ/σμών είναι (Ν. 2575/98).

1. Υπέρ Ν.Α.Τ.

Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν ναυτικοί μέλη (πληρωμάτων σε πλοία με Ελληνική Σημαία και οι πλοιοκτήτες αυτών καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών ως εξής:

Για πλοία ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/2000.

Για πλοία ολικής χωρητικότητας από 25 κ.ο.χ.-1500 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998.

Για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 κ.ο.χ. Για τους ναυτικούς σε 9% για τους πλοιοκτήτες σε 14% από 1/1/1998.

2. Υπέρ Τ.Π.Ε.Ν.

Οι υπέρ των Ταμείων Πρόνοιας Ε.Ν. εισφορές βαρύνουν μόνο τους ναυτικούς και είναι ανάλογοι της ειδικότητας αυτών (Αξιοματικοί - Κατώτερο Πλήρωμα), προσδιορίζονται δε με κοινή απόφαση των Υπουργών Ε.Ν. και Οικονομικών.

Το ποσό αυτό προσαυξάνεται με πρόσθετη μηνιαία εισφορά για μεν τα Τ.Π.Α.Ε.Ν. 2.12% επί της εκάστοτε τακτικής ισχύουσας μηνιαίας εισφοράς (Ν.Δ. 423/70) για δε το Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. 1,79% (Ν.Δ. 354/69)

3. Υπέρ Κ.Ε.Α.Ν.

Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% επί του μισθού της οικείας συλλογικής σύμβασης μετ' επιδομάτων και του ναυτικού σε ποσοστό 2% επί του πιο πάνω μισθού (Ν. 1220/81, αρ.28).

4. Υπέρ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Η εισφορά του πλοιοκτήτη ανέρχεται σε ποσοστό 2% και του ναυτικού σε 1% επί του μισθού της οικείας συλλογικής σύμβασης μετ' επιδόματος (Ν. 1085/80, άρθ.25).

5. Υπέρ Ν.Ε.Ε. (Ναυτικό Επιμελητήριο)

Από 1/1/1993 οι εισφορές εισπράττονται από το Ν.Α.Τ., υπολογίζονται και καταβάλλονται, από τον πλοιοκτήτη, σε ευρώ (με εξαίρεση τα πλοία

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

συναλλάγματος των οποίων οι εισφορές υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε συνάλλαγμα Λονδίνου και Ν.Υόρκης).

6. Υπέρ Εστίας Ναυτικού

Οι ναυτικοί βαρύνονται με εισφορά ποσοστού 0,35% επί του συμβατικού μισθού, οι δε πλοιοκτήτες ποσοστό 0,18% επί του μισθού αυτού (Ν. 1085/80 άρθ.22).

Εκτός των παραπάνω εισφορών ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται και με εισφορές υπέρ Κ.Ν.Ε. (Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης). Η εισφορά καθορίζεται αναλόγως της χωρητικότητας του πλοίου (Ν. 996/79).

Οι αλλοδαποί ναυτικοί ως και οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί εργαζόμενοι επί Ελληνικών πλοίων που έχουν συγκροτημένα πληρώματα δεν υπόκεινται στην καταβολή εισφορών (παρά μόνον αυτών της Εστίας Ναυτικών) εφόσον δεν καταλαμβάνουν οργανική θέση ή δεν ανήκουν σε ναυτική ειδικότητα.

Συμβεβλημένα πλοία με Ξένη Σημαία

Σύμφωνα με τις διατάξεις το Β.Δ. 19/67 οι Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία μπορούν να ασφαίζονται στο Ν.Α.Τ. εφόσον πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες Εταιρείες (Ελληνικών συμφερόντων κατά 50% και πλέον) έχουν συνάψει συμβάσεις με το Ν.Α.Τ., με τις οποίες αναλαμβάνουν την υποχρέωση της καταβολής της αναλογούσης σύμφωνα με την κατηγορία του πλοίου εισφοράς πλοιοκτήτη, τις κρατήσεις από τη μισθοδοσία των επί του πλοίου υπηρετούντων Ελλήνων ναυτικών, την υπέρ του Ν.Α.Τ. και λοιπών Ταμείων εισφορών καθώς και την απόδοση των ποσών τούτων στο Ν.Α.Τ.

Σύμφωνα με το άρθρο 86α παρ.2 του Ν. 1085/80 στα πλοία συναλλάγματος, δηλ. τα πλοία των οποίων οι ναύλοι εμπορευμάτων ή επιβατών συμφωνούνται σε ξένο νόμισμα εξαιρέσει των πλοίων εσωτερικών μεταφορών (άρθρο 86α, πργ.8 του Ν. 1085/80), οι εισφορές ΝΑΤ και τα συνειπραττόμενα δικαιώματα και εισφορές τρίτων υπολογίζονται σε ευρώ αλλά καταβάλλονται σε ελεύθερο συνάλλαγμα Λονδίνου ή Ν. Υόρκης με την επίσημη τιμή αγοράς της Τράπεζας Ελλάδας με την ημερομηνία που οι εισφορές (οφειλές) καθίστανται απαιτητές. Σε περίπτωση καταβολής μέρους ή όλων των εισφορών πριν την ημερομηνία που είναι απαιτητές, υπολογίζονται με την επίσημη τιμή αγοράς από την Τράπεζα Ελλάδας της ημέρας που γίνεται η καταβολή.

Σε περίπτωση εμφανίσεως πιστωτικού υπολοίπου στο φύλλο εκκαθάρισης, τούτο μεταφέρεται σαν πρώτη εμπρόθεσμη καταβολή για την εξόφληση οφειλών του επόμενου ναυτολογίου.

Σε περίπτωση εμφανίσεως χρεωστικού υπολοίπου τούτο παραμένει αυτοτελές (δεν μεταφέρεται στο επόμενο Φ.Ε.) και πρέπει να εξοφληθεί μετά την πάροδο ενός μηνός από την κοινοποίηση του Φ.Ε. με απόδειξη διαφορετικά επιβάλλεται σ' αυτό πρόσθετο τέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. μέχρι εξοφλήσεως το οποίο συνεχίζεται προσαυξανόμενο μέχρι την πλήρη εξόφλησή του.

Τα υπό του ΝΑΤ εκδιδόμενα φύλλα εκκαθάρισης (ΦΕ) των εκ των ναυτολογίων εισφορών των πλοίων κοινοποιούνται στις δηλωθείσες από τους εκπροσώπους ή αντικλήτους αυτών διευθύνσεις. Σε περίπτωση μεταβολής διευθύνσεων οι οποίες δεν γνωστοποιήθηκαν στο ΝΑΤ από τους υπόχρεους η επίδοση θεωρείται νομίμως γενόμενη στην παλαιά διεύθυνση είτε έγινε από δικαστικό επιμελητή, είτε από εξουσιοδοτημένο από το ΔΣ/ΝΑΤ όργανο του

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ταμείου. Η προβλεπόμενη προθεσμία υποβολής αίτησης αναθεώρησης κατά των κοινοποιούμενων ΦΕ σύμφωνα με το Ν.1085/80 ορίζεται τρίμηνος.

Με την πργ.1, εδ.α, του Ν.2575/98, τροποποιείται το άρθρο 14 του Ν.1376/83 που αφορά την αργία ή τον παροπλισμό των πλοίων, ως εξής:

Πλοίο το οποίο παραμένει ακινητοποιημένο περισσότερο από (20) είκοσι ημέρες έχοντας διακόψει τους πλόες του θεωρείται ότι βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό. Μετά την συμπλήρωση των (20) είκοσι ημερών η αργία ή ο παροπλισμός θεωρούνται ότι άρχισαν από την πρώτη ημέρα της ακινητοποίησης του πλοίου. Μετακινήσεις σε άλλο αγκυροβόλι με άδεια της οικείας Λιμ. Αρχής δεν διακόπτουν την αργία ή τον παροπλισμό. Έτσι οι, προς το Ν.Α.Τ. και τα Λοιπά Ταμεία και Λογ/σμούς, για το χρόνο αργίας (20) είκοσι ημερών, θα υπολογίζονται από την έναρξη της αργίας μόνο για τους υπηρετούντες Έλληνες ναυτικούς.

Με την διάταξη του εδ.β, ρυθμίζεται ο χρόνος ισχύος του ναυτολογίου στην περίπτωση που το πλοίο έχει διακόψει τους πλόες σε αγκυροβόλιο, λόγω κατάσχεσης για χρονικό διάστημα πάνω από (1) ένα μήνα. Ειδικότερα, όταν υπάρχουν οφειλές στο Ν.Α.Τ. χωρίς να καλύπτονται από εγγυητική επιστολή Τράπεζας και το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ναυτολόγιο και ακινητοποιημένο λόγω κατάσχεσης, για χρονικό διάστημα πάνω από ένα μήνα, η ασφάλιση στο Ν.Α.Τ. των ναυτικών που αναγράφονται στο ναυτολόγιο διακόπτεται, μετά την συμπλήρωση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος και το ναυτολόγιο με ευθύνη του πλοίαρχου ή της Λιμ. ή Προξ. Αρχής στέλνεται στο Ν.Α.Τ. για εκκαθάριση.

Η σύμβαση που θα υπογραφεί ισχύει για ένα έτος και ανανεώνεται κάθε φορά μόνο για ένα έτος κατόπιν αίτησης του εκπροσώπου.

Για την πιστή εκπλήρωση των όρων της σύμβασης που υπογράφεται με το Ν.Α.Τ., κατατίθεται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία, εγγυητική επιστολή η οποία παραμένει άτοκα στο Ν.Α.Τ. μέχρι διαγραφής του πλοίου και οριστικής εκκαθάρισης του λογαριασμού του, της οποίας το ποσό καθορίζεται για τα Φ/Γ και Δ/Ξ βάση του DW και απόφασης Δ.Σ. / Ν.Α.Τ./ 09-06-1986 και για τα Ε/Γ, θαλαμηγούς κ.λ.π. βάση των ειδικοτήτων των Ελλήνων ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και το αντίστοιχο μισθολόγιο αναπροσαρμοζόμενη κατά την ανανέωση.

Εκπρόσωπος της εταιρείας αναλαμβάνει κάθε ευθύνη (με την ιδιότητα του αλλά και ατομικά) μαζί με τους υπόλοιπους υπόχρεους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση που υπογράφει. Κάθε μεταβολή που επέρχεται σχετικά με τους πλοιοκτήτες, εκπροσώπους και τα πλοία πρέπει να ανακοινώνεται έγγραφα στο Ν.Α.Τ., χωρίς καθυστέρηση.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.29/75 επιβάλλεται ειδική εισφορά στους πλοιοκτήτες των πλοίων που συμβάλλονται με το Ν.Α.Τ. για ειδικές υπηρεσίες από το Ν.Α.Τ. και το Δημόσιο δηλαδή:

Την εκπαίδευση και επιμόρφωση του ναυτεργατικού προσωπικού.

Την εξεύρεση και διάθεση ειδικευμένου προσωπικού που επανδρώνουν τα πλοία.

Την διασφάλιση της επαγγελματικής εξέλιξης του διατιθέμενου στα πλοία αυτά προσωπικού και

Την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η εισφορά υπολογίζεται σε συνάρτηση με τους κ.ο.χ., το έτος ναυπήγησης και το χρονικό διάστημα που ασφαρίζεται το πλοίο.

Εισφορές - Μισθοδοσία

Ο Πλοίαρχος ο οποίος πρέπει να είναι Έλληνας υποχρεώνεται:

Να κάνει γνωστό στον Έλληνα ναυτικό που προσλαμβάνεται ότι θα προχωρά στην ανελλιπή παρακράτηση των εισφορών από τις αποδοχές του, δεδομένου ότι είναι υποχρεωτική η ασφάλιση όλων των Ελλήνων που υπηρετούν στο συμβεβλημένο πλοίο. Καθώς και των αλλοδαπών ως προς την Εστία Ναυτικών μόνο.

Μετά τη μισθοδοσία να καταρτίζει να υπογράφει και να υποβάλει στο Γραφείο που διαχειρίζεται το πλοίο ένα πρότυπο και δύο αντίγραφα καταστάσεων πληρώματος που έχουν θέση ναυτολογίου πλήρης συμπληρωμένων και με τις υπογραφές των μελών του πληρώματος και ένα αντίγραφο να το αποστέλλει απευθείας στο Ν.Α.Τ. με απόδειξη.

Οι μισθοδοτικές καταστάσεις πληρώματος συντάσσονται το δίμηνο ή εφόσον μεσολαβεί αντικατάσταση του πλοίαρχου ή σε μικρότερα χρονικά διαστήματα του διμήνου.

Στις καταστάσεις υπάρχει υπεύθυνη δήλωση στην οποία αναφέρεται ότι όλα τα στοιχεία των μελών του πληρώματος είναι αληθινά (ναυτολόγηση - απόλυση, επιβίβαση ναυτικών στο πλοίο - ειδικότητα) καθώς και οι αποδοχές που καταβάλλονται μαζί με τα χορηγούμενα επιδόματα που υπόκεινται σε εισφορές η οποία υπογράφεται από τον πλοίαρχο με την σφραγίδα του πλοίου και από τον εκπρόσωπο με την σφραγίδα της Εταιρείας.

Με φροντίδα του Γραφείου της πλοιοκτήτριας Εταιρείας καταστάσεις αποστέλλονται τακτικά στο Ν.Α.Τ. μαζί με τις εισφορές που αντιστοιχούν στους ναυτικούς και στον πλοιοκτήτη, μέσα στο πρώτο 15μερο το αργότερο από την χρονολογία λήξης κάθε κατάστασης και συνοδεύονται απαραίτητα από επιταγή Τράπεζας ή άλλο αποδεικτικό καταβολής των εισφορών.

Μισθοδοτικές καταστάσεις χωρίς επιταγή ή αποδεικτικά καταβολής δε γίνονται δεκτές.

Κεφάλαιο Ασφάλιση Επιβατών Οχημάτων

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2575/98 έχει συσταθεί στο ΝΑΤ ίδιος κλάδος ασφάλισης επιβατών και οχημάτων που μετακινούνται με καταβολή ναύλου μεταξύ ελληνικών λιμένων με κάθε τύπου επιβατηγά-οχηματαγωγά και φορτηγά οχηματαγωγά πλοία ως και ίδιο κεφάλαιο με τον τίτλο Κεφάλαιο ασφάλισης επιβατών και οχημάτων (ΚΑΕΟ) και έχει ως σκοπό την αποζημίωση των επιβατών και οχημάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Το ασφάλιστρο καταβάλλεται υποχρεωτικά από τους διακινούμενους επιβάτες και οδηγούς οχημάτων, μαζί με το ναύλο (εισιτήριο), στην μεταφορική εταιρεία και με ευθύνη της αποδίδεται στο ΝΑΤ, και ορίζεται σε 6,5% επί του εκάστοτε ισχύοντος ναυτολογίου.

Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος και συγκεκριμένα όταν αυτό προήλθε από ναυάγιο, προσάραξη, σύγκρουση, πυρκαγιά και έκρηξη (αρθ.3, πργ.2, Π.Δ.91/79) καλύπτονται ασφαλιστικά οι επιβάτες και τα πάσης φύσεως οχήματα που μεταφέρονται με το πλοίο.

Προκειμένου περί επιβατών καλύπτεται ο θάνατος και η μόνιμη ολική ανικανότητα του επιβάτη για απασχόληση.

Για δε τα οχήματα καλύπτεται η ολική απώλεια έστω και αν δε συνοδεύονται από τον ιδιοκτήτη τους.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ NAT. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η αποζημίωση είναι ίση με το 20πλάσιο του μηνιαίου βασικού μισθού του ναύτη Ε/Γ-Ο/Γ της εκάστοτε συλλογικής σύμβασης εργασίας για επιβάτες Έκλυσης και με το 10πλάσιο του ως άνω μισθού για επιβάτες Β΄ κλάσης. Για Ι/Χ οχήματα και Φ/Γ έως 1 τόνο ωφέλιμου φορτίου το τριπλάσιο του ως άνω μισθού για κάθε μέτρο μήκους τους.

Για λεωφορεία και Φ/Γ και λοιπά οχήματα το εξαπλάσιο του ως άνω μισθού για κάθε μέτρο μήκους τους.

Για δίκυκλα και τρίκυκλα το 1/200 του ως άνω μισθού για κάθε κυβικό εκατοστό της μηχανής τους.

Η είσπραξη των πόρων υπέρ του ΚΑΕΟ ενεργείται με ευθύνη της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας επιχείρησης και η απόδοση τους στο NAT πραγματοποιείται μέσα σε προθεσμία 40 ημερών από το τέλος κάθε ημερολογιακού διμήνου με βάση θεωρημένο αντίγραφο της προσωρινής ή εκκαθαριστικής δήλωσης του ΦΠΑ που κατατίθεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ., από τους υπόχρεους και ειδικό έντυπο κατάστασης, που χορηγείται από το NAT όπου εμφανίζονται χωριστά τα υπέρ του ΚΑΕΟ ασφάλιστρα και ο συνολικά εισπραχθείς ναύλος.

Για την μη είσπραξη ή την καθυστέρηση απόδοσης των πόρων από την πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση, ανεξάρτητα από τις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ποινικές κυρώσεις και τις προσαυξήσεις του ΚΕΔΕ δύναται να απαγορεύεται με απόφαση του ΔΣ/NAT ο απόπλους των πλοίων που διαχειρίζεται η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση επιβάλλεται μέχρι την ολική εξόφληση πρόστιμο 3% για κάθε μήνα καθυστέρησης η εξόφληση των οποίων προηγείται της εξόφλησης του οφειλομένου ποσού.

Συνολικά έσοδα και έξοδα του ΝΑΤ για το έτος 2015

Τα συνολικά έσοδα του ΝΑΤ θα ανέλθουν εφέτος για το έτος 2015 σε 141 εκατ. ευρώ. Επίσης από το κεφάλαιο ασφάλισης ανεργίας ναυτικών θα εισπραχθούν άλλα 65 εκατ. ευρώ.

Τα έσοδα του ΝΑΤ θα προέλθουν από τα 820 ποντοπόρα πλοία (35,4 εκατ. ευρώ), από τα 1.770 πλοία εσωτερικού (32,9 εκατ. ευρώ), από τα 77 συμβεβλημένα πλοία (4,8 εκατ. ευρώ), από τις εισφορές των ναυτικών για την αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας τους σε ξένα πλοία (15,1 εκατ. ευρώ), διάφορα έσοδα από ασφάλιστρα επιβατών και οχημάτων, φαρικά, τέλη αγκυροβολίας (46,5 εκατ. ευρώ), από ενοίκια (2,5 εκατ. ευρώ) και πωλήσεις βιβλίων και εντύπων (4 εκατ. ευρώ).

Όσον αφορά τα έξοδα, για τις συντάξεις (γήρατος, θανάτου και αναπηρίας) υπολογίζεται ότι θα καταβληθεί 1 δισ. ευρώ, ενώ για μισθούς των υπαλλήλων του ΝΑΤ η δαπάνη είναι μόνο 7 εκατ. ευρώ.

Σε ανάλογη οικονομική αδυναμία βρίσκεται και το κεφάλαιο επικουρικής ασφάλισης ναυτικών. Τα έσοδα θα ανέλθουν σε 24,6 εκατ. ευρώ, ενώ τα έξοδα αναμένεται να διαμορφωθούν στα 182 εκατ. ευρώ. Δηλαδή, η επιδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό θα φθάσει τα 156,5 εκατ. ευρώ. Το ΚΕΑΝ έχει ένα ταμειακό υπόλοιπο 15,4 εκατ. ευρώ, το οποίο όμως έχει δοθεί για να καλυφθούν οι ανάγκες του Ταμείου Προνοίας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού.

Προβλήματα του ΝΑΤ

Τα μεγέθη του ταμείου

Σύμφωνα με αναλογιστική μελέτη προκύπτει ότι για κάθε 3,7 συνταξιούχους του ΝΑΤ αναλογεί 1 εργαζόμενος ναυτικός, δεδομένου ότι υπάρχουν 71.200 συνταξιούχοι και οι εργαζόμενοι ανέρχονται σε 19.000. Το οργανικό έλλειμμα του ΝΑΤ, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που περιέχονται στον προϋπολογισμό του 2011, θα διαμορφωθεί στο 1,314 δισ. ευρώ.

Τα έσοδα, του ΝΑΤ και του Κεφαλαίου Ασφάλισης και Ανεργίας Ναυτικών θα ανέλθουν συνολικά σε 206 εκατ. ευρώ, ενώ τα έξοδα θα διαμορφωθούν στο 1,521 δισ. ευρώ. Το ΝΑΤ διαθέτει επίσης περιουσία που η αξία της εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 5-7 δισ. ευρώ. Αλλά, και στον τομέα αυτό, οι οικονομικές αποδόσεις δεν είναι ικανοποιητικές.

Χρέος ναυτιλιακών εταιριών προς το ΝΑΤ

Στα 101.324.850,36 ευρώ ανέρχονται οι συνολικές ληξιπρόθεσμες οφειλές των ναυτιλιακών εταιρειών προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), σύμφωνα με στοιχεία που διαβίβαστηκαν στη Βουλή.

Σε ό,τι αφορά το είδος των οφειλών, σ' αυτές συμπεριλαμβάνονται «οι αναλογούσες εισφορές προς το ΝΑΤ, το ΚΑΑΝ (Κεφάλαιο Ανεργίας Ασθενείας Ναυτικών), το ΤΠΕΝ (Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού) και το ΚΕΑΝ (Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών)».

Τα ανωτέρω ποσά είναι τα αρχικώς βεβαιωθέντα, καθότι είναι σε εξέλιξη διακανονισμοί αρκετών οφειλών με το ΝΑΤ και λαμβάνουν χώρα καταβολές στις ΔΟΥ (εφάπαξ ή δυνάμει ρυθμίσεων), για τις οποίες το Ταμείο ενημερώνεται σταδιακά».

Οι εφοπλιστές, απολαμβάνουν, μεταξύ άλλων, 56 φοροαπαλλαγές και οι φορολογικές υποχρεώσεις τους εξαντλούνται με τη φορολόγηση στη βάση της χωρητικότητας και της ηλικίας των πλοίων, με το σύστημα «tonnage tax» και όχι με κριτήριο τα ετήσια έσοδα και κέρδη.

Αδυναμία καταβολής εφάπαξ

Το ΝΑΤ αδυνατεί να καταβάλει το εφάπαξ στους συνταξιούχους ναυτεργάτες, ενώ αρκετοί είναι αυτοί που ενώ έχουν καταθέσει τα απαραίτητα δικαιολογητικά περιμένουν επί μήνες να εγκριθεί η συνταξιοδότησή τους. Σε ό,τι αφορά το εφάπαξ, όπως προκύπτει από στοιχεία των υπηρεσιών, το ΝΑΤ οφείλει ποσά εφάπαξ σε δικαιούχους από τον Μάρτη του 2006 ενώ δεν έχει γίνει ακριβής υπολογισμός πόσοι είναι αυτοί οι δικαιούχοι.

Όμως, ο αριθμός τους προκύπτει αβίαστα, αν υπολογιστεί ότι, σύμφωνα με τις υπηρεσίες του ΝΑΤ, κάθε μήνα δίνονται 100 νέες συντάξεις. Δηλαδή, οι ναυτεργάτες που δεν έχουν πάρει εφάπαξ ξεπερνούν τους 1.600.

Το ΝΑΤ για να καταβάλει το εφάπαξ θα πρέπει να αναπροσαρμοστεί ο προϋπολογισμός του 2007. Έχει αποφασιστεί η αναπροσαρμογή κατά 25% όμως αναμένεται η υπογραφή του υπουργού Οικονομικών. Επιπλέον το ΝΑΤ ακόμα δεν έχει καν συνεδριάσει για να εξετάσει έστω το νέο προϋπολογισμό του Ταμείου για το 2008.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σε αυτήν την κατάσταση που επικρατεί στο ΝΑΤ έρχεται να προστεθεί η χρεοκοπία του Επικουρικού Ταμείου ΚΕΑΝ (Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτεργατών), ενώ ορατός είναι ο κίνδυνος το Ταμείο να αντιμετωπίσει σοβαρότατα προβλήματα και στην καταβολή των κύριων συντάξεων, αφού το Επικουρικό καταβάλλεται πλέον από το λογαριασμό της κύριας σύνταξης.

Κατάργηση και συγχώνευση Ταμείων

Η ένταξη του ΝΑΤ στον ενιαίο φορέα, εφόσον πραγματοποιηθεί, οι ναυτικοί κινδυνεύουν να μην έχουν δικαίωμα στη σύνταξη. Πιο συγκεκριμένα, με την ένταξη του Ταμείου στον φορέα ελλοχεύει ο κίνδυνος να υπολογίζονται τα ένσημα των ναυτικών με τον ίδιο τρόπο που υπολογίζονται για τα επαγγέλματα της ξηράς.

«Αν τεθούν και στο ΝΑΤ ως όριο τα χρόνια υπηρεσίας και τα όρια που ισχύουν στα άλλα ταμεία, τότε πολύ πιθανόν το Ταμείο να μην επαναχορηγήσει σύνταξη αφού δεν μπορεί να υπάρξει κανένας ναυτεργάτης που να συμπληρώσει 35 ή 40 χρόνια εργασίας και με όριο ηλικίας τα 67 χρόνια».

Η ένταξη του Κλάδου Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών στο Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης, έγινε χωρίς καμία προηγούμενη προετοιμασία ή και γνώση για το τι θα συμβεί μετά από μια τέτοια ενοποίηση.

Η εξέλιξη αυτή αποτελεί την «ταφόπλακα» για τον ΚΕΑΝ, αφού σήμερα χρηματοδοτείται κατά 90% από τον κρατικό προϋπολογισμό. «Η επικουρική σύνταξη των ναυτικών ουσιαστικά καταργείται».

Το έλλειμμα του 2015

Σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του ΝΑΤ για το 2015 είναι ελλειμματικός κατά 976,5 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, τα έσοδα του Ταμείου προϋπολογίζονται στα 240,9 εκατ. ευρώ, ενώ τα έξοδά του στο 1,21 δισ. ευρώ.

Στα έσοδα υπολογίζονται 156 εκατ. ευρώ που θα προέλθουν από τη μείωση των κύριων συντάξεων και 15 εκατ. ευρώ από το Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτεργατών (ΚΕΑΝ) λόγω μείωσης των επικουρικών συντάξεων.

Αύξηση των ορίων ηλικίας

Ο νέος εφαρμοστικός νόμος προβλέπει έμμεσα αύξηση των ορίων ηλικίας για τους νέους ασφαλισμένους στο ΝΑΤ, αφού με τον ασφαλιστικό νόμο αναφέρεται ότι «από 1η Ιανουαρίου 2013 ο κλάδος κύριας σύνταξης ναυτικών του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εντάσσεται στον κλάδο σύνταξης του ΙΚΑ - ΕΤΑΜ» και ότι «από της εντάξεως οι νέοι εργαζόμενοι ασφαρίζονται υποχρεωτικά και αυτοδίκαια στο ΙΚΑ - ΕΤΑΜ και διέπονται από τη νομοθεσία του».

Σήμερα, οι Έλληνες ναυτικοί δικαιούνται να συνταξιοδοτηθούν αν συμπληρώσουν 17,5 χρόνια θαλάσσια υπηρεσία και το 50ο έτος της ηλικίας τους. Βέβαια, ο μέσος όρος που συνταξιοδοτούνται οι Έλληνες ναυτικοί είναι τα 54 χρόνια. Αν εφαρμοσθούν οι νέες διατάξεις τότε οι νέοι ναυτικοί, που θα ασφαρίζονται από 2013, θα βγαίνουν με τις ισχύουσες διατάξεις του ΙΚΑ, εκτός και να υπάρξει διαφορετική ρύθμιση.

Επίσης, για τον Οίκο Ναύτου προβλέπεται να ενσωματωθεί σε δύο χρόνια στον Οργανισμό Παροχής Υγείας. Μάλιστα αναφέρεται ότι «με κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ένταξης των ήδη ασφαλισμένων και ρυθμίζονται θέματα σχετικά κάλυψης των ελλειμμάτων» και προβλέπεται η κατάρτιση μέχρι 31 Ιουλίου 2011 «ειδικής οικονομικής μελέτης που θα καταρτίσει η Εθνική Αναλογιστική Αρχή».

Περιοχές συντάξεων

Σε πρώτη φάση προβλέπεται να κοπούν οι συντάξεις και οι παροχές υγείας για το τρέχον έτος κατά 147 εκατ. ευρώ, που σημαίνει ότι θα «χάσουν» οι συνταξιούχοι ναυτικοί και μέχρι 1.500 ευρώ εφέτος από τη σύνταξή τους.

Επισημαίνεται ότι από το 1,2 δισ. ευρώ που προέβλεπε αρχικά ο κρατικός προϋπολογισμός του 2011 για το ΝΑΤ, το ποσό αυτό θα περιορισθεί τελικά στα 1,050 δισ. ευρώ στο τέλος του έτους, δεδομένου ότι κόπηκαν με οριζόντια μείωση των δαπανών 67 εκατ. ευρώ, άλλα 30 εκατ. ευρώ από την κατάργηση του Κεφαλαίου Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων, για να μειωθούν τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια (που πήγαιναν απευθείας στον κλάδο συντάξεως των ναυτικών) και 50 εκατ. ευρώ με τον εφαρμοστικό νόμο.

Επίσης προβλέπεται ότι το ποσό που θα χορηγεί ο κρατικός προϋπολογισμός στο ΝΑΤ από το 2012 μέχρι και το 2015 θα είναι 1 δισ. ευρώ και αυτό ερμηνεύεται ότι θα μειώνονται οι συντάξεις, κατά 6% για κάθε έτος, αφού θεωρείται σίγουρο ότι μέχρι το 2015 θα αυξηθεί ο αριθμός των συνταξιούχων ναυτικών και αναπόφευκτα θα πέσει ο μέσος όρος της σύνταξης.

Επίσης να υπογραμμισθεί ότι με τον Νόμο 3845/2010 καταργήθηκαν το δώρο Χριστουγέννων, το δώρο Πάσχα και το επίδομα αδείας. Συνολικά οι συντάξεις του ΝΑΤ θα μειωθούν στο τέλος του 2015, σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών περί τα ασφαλιστικά, κατά 50% σε σχέση με αυτά που έπαιρναν οι ναυτικοί στις αρχές του 2010.

Δυσθεώρητα εφοπλιστικά κέρδη

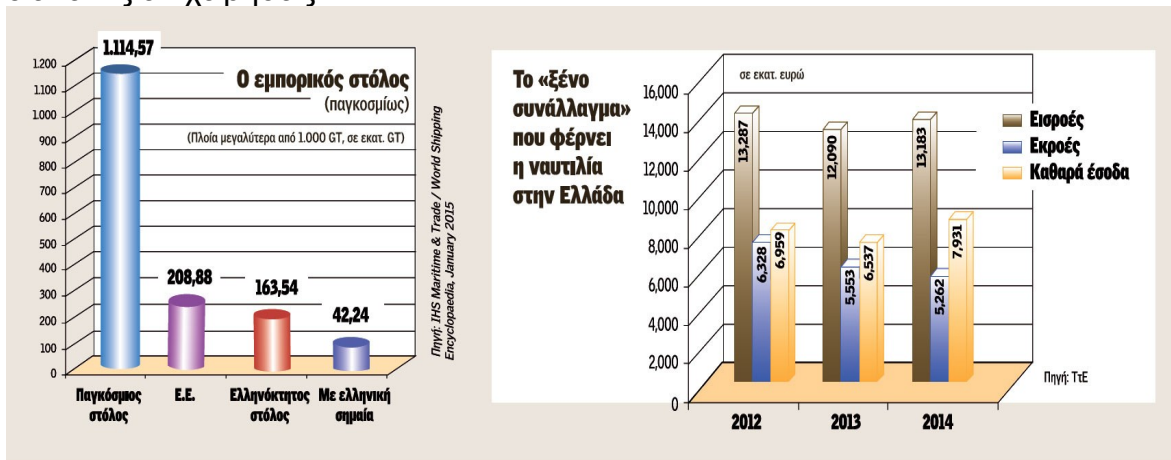
Είναι ενδεικτικό σε εφοπλιστικό ομίλους έχουν χαριστεί η ρυθμιστεί εκατομμύρια ευρώ, που ήταν οι ασφαλιστικές τους οφειλές προς το ΝΑΤ. Ενώ έχει δοθεί απαλλαγή από τις ασφαλιστικές τους εισφορές προς το ΝΑΤ τους εφοπλιστές των κρουαζιερόπλοιων και των ποντοπόρων πλοίων.

Την ίδια περίοδο, η κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, δεν έχει ιστορικό προηγούμενο. Το 2004 οι εφοπλιστές είχαν 20 δισ. δολάρια κέρδη, οι παραγγελίες για νέα πλοία το 2006 ήταν 322 πλοία αξίας 16,7 δισ. δολ., το 2007 κατασκευάζονται για Ελληνες 612 πλοία. Το πρώτο τρίμηνο του 2007 παρήγγειλαν 129 πλοία αξίας 7 δισ. δολ. και βέβαια εξακολουθούν να κατέχουν την πρωτιά του παγκόσμιου στόλου.

Επιπτώσεις από αύξηση της φορολογίας στη Ναυτιλία

Στην «πύρρα της εξόδου» βρίσκονται αρκετοί Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι περιμένουν την κατάληξη των διαπραγματεύσεων της κυβέρνησης με τους πιστωτές για τη διάσωση της ελληνικής οικονομίας. Παράγοντας της αγοράς αναφέρουν πως η επίτευξη συμφωνίας και η αποφυγή του Grexit θα κρίνει σε μεγάλο βαθμό την παραμονή τους στον Πειραιά και τη διατήρηση της έδρας τους στην Ελλάδα. Σε διαφορετική περίπτωση, αναμένεται ένα μαζικό κύμα «φυγής», αντίστοιχο με εκείνο που έλαβε χώρα στα μέσα της δεκαετίας του 1990 από το Σίτι του Λονδίνου, όταν η κυβέρνηση της Αγγλίας αποφάσισε να αυξήσει τη φορολογία των εφοπλιστών.

Αρκετοί πλοιοκτήτες έχουν αρχίσει ήδη να αναζητούν εναλλακτικές λύσεις για να μεταφέρουν την έδρα τους εκτός Ελλάδας, με το Ντουμπάι, τη Σιγκαπούρη, την Κύπρο και τη Μάλτα να βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος λόγω των χαμηλών συντελεστών φορολόγησης και του σταθερού πλαισίου που διέπει τις επιχειρήσεις.



Τα «αχαρτογράφητα νερά», στα οποία θα βρεθεί ξαφνικά το σύνολο του επιχειρηματικού κόσμου στην περίπτωση ενός Grexit, προβληματίζουν έντονα τους εφοπλιστές, οι οποίοι δεν παύουν να ανησυχούν για τις συνέπειες που θα έχει στις εργασίες τους, παρότι η δραστηριότητά τους δεν επηρεάζεται άμεσα από την πορεία της εθνικής οικονομίας. Καταλυτικό ρόλο στην απόφασή τους, ακόμη και αν επιτευχθεί συμφωνία με τους θεσμούς θα παίξει και η αλλαγή του φορολογικού καθεστώτος της ναυτιλίας, κατεύθυνση προς την οποία πιέζουν ασφυκτικά οι εταίροι την ελληνική κυβέρνηση. Δεν είναι λίγοι οι εφοπλιστές που έχουν δηλώσει ανοικτά πως σε μια τέτοια περίπτωση θα πάρουν τα πλοία τους και θα τα μεταφέρουν σε έδρες με ευνοϊκότερο φορολογικό πλαίσιο, το οποίο θα διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητά τους. Στελέχη του ναυτιλιακού κλάδου σημειώνουν πως αυτή τη στιγμή τα εφοπλιστικά γραφεία της Αθήνας «πολιορκούνται» από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, προσφέροντας στην κυριολεξία «γη και ύδωρ» για να μεταφέρουν την έδρα τους σε άλλες χώρες.

Την αντίθεση του εφοπλιστικού κόσμου σε οποιαδήποτε αλλαγή του θεσμικού πλαισίου εξέφρασε σχετικά πρόσφατα και ο Θ. Βενιάμης, τονίζοντας την ανάγκη να γίνει πλήρως σεβαστό από την κυβέρνηση, προκειμένου -όπως είπε- «να συνεχίσει να δραστηριοποιείται με τις αξιοθαύμαστες επιδόσεις που επιδεικνύει, προσφέροντας στην Ελλάδα το ύψιστο προνόμιο να κατέχει την πρώτη ναυτιλία διεθνώς». «Θα ήταν εκτός λογικής αλλά και έννομης τάξης να απεμπολήσουμε ένα θεσμικό πλαίσιο που η ίδια η πολιτεία από το 1975 έκρινε αναγκαίο και θεμιτό να υιοθετήσει για τη ναυτιλία, και στην πορεία να το διατηρήσει, προκειμένου να την προσελκύσει πίσω στα πάτρια εδάφη, προσφέροντας την απαιτούμενη πολιτική σταθερότητα και νομική βεβαιότητα», σημείωσε και τόνισε ότι «ανάλογα καθεστώτα απολαμβάνουν όλες οι μεγάλες ναυτιλίες από τις κυβερνήσεις τους, προκειμένου να ανταποκρίνονται στον διεθνή σκληρό ανταγωνισμό».

Όπως αναφέρεται στην τελευταία ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, η ναυτιλία συνέχισε και το 2014 να αποτελεί πηγή εισοδήματος και απασχόλησης για την Ελλάδα. Συγκεκριμένα, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν πέρυσι κατά 9,04% και ανήλθαν σε 13,18 δισ. ευρώ, έναντι 12,08 δισ. ευρώ το 2013, ενώ παράλληλα η ναυτιλία εισέφερε στα κρατικά ταμεία 420 εκατ. ευρώ μετά τη συμφωνία προαιρετικής εισφοράς.

Συνολικά η συνεισφορά της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ελληνικό ΑΕΠ υπερβαίνει το 7% τα τελευταία δύο χρόνια, ενώ μαζί με τις παραναυτιλιακές δραστηριότητες προσφέρει πάνω από 192.000 θέσεις εργασίας. Ναυτιλιακοί αναλυτές προειδοποιούν πως η ζημιά από την αποχώρηση της εφοπλιστικής κοινότητας από τη χώρα θα είναι τεράστια, την οποία δύσκολα θα μπορεί να διαχειριστεί η χώρα. «Δεν είναι μόνο ότι ως χώρα θα χάσουμε τα εκατομμύρια ευρώ που εισφέρουν από την εθελοντική εισφορά, αλλά και τα περίπου 12 δισ. ευρώ που προσφέρουν στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, και οι πάνω από 100.000 θέσεις εργασίας», λένε χαρακτηριστικά.

Προοπτική ναυλαγοράς

Και όλα αυτά την ώρα που τα μηνύματα για την πορεία της ναυλαγοράς παραμένουν συγκρατημένες, καθώς δεν φαίνονται από πουθενά σημάδια μεταστροφής της πτωτικής πορείας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σύμφωνα με την Drewry Maritime Equity Research, η εκτίμησή της είναι ότι το 2015 δεν πρόκειται να υπάρξει κάποια σημαντική μεταβολή, αλλά προβλέπει την πιθανότητα ελαφριάς βελτίωσης (mild recovery) της αγοράς προς τα τέλη του 2016 λόγω της μείωσης των νέων παραγγελιών και του αυξημένου όγκου των διαλύσεων. Η BIMCO εκτιμά ότι θα υπάρξει αύξηση στον όγκο των φορτίων όσο πλησιάζουμε προς το τέλος του χρόνου.

Παρά το οριακό σημείο που βρίσκεται η χώρα, με τον κίνδυνο της κατάρρευσης να είναι πλέον κάτι περισσότερο από υπαρκτός, οι Έλληνες εφοπλιστές παραμένουν στην κορυφή της διεθνούς ναυτιλίας, παίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στα δρώμενα του κλάδου.

Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών η ελληνική ναυτιλία διατηρεί την πρώτη θέση και ταυτόχρονα ενισχύσει διαρκώς τη δύναμή της, εκμεταλλευόμενη τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στο προσκήνιο.

Συγκεκριμένα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 3.885 πλοία (άνω των 1.000 gt) με 284,77 εκατομμύρια dwt, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt, ενώ στο τέλος Δεκεμβρίου 2014, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ. dwt.

Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην Ε.Ε. (σε gt). Το ηλικιακό προφίλ του ελληνικής σημαίας στόλου το 2014 ήταν τα 11,4 έτη -με άνω του 50% του στόλου ηλικίας μικρότερης των 10 ετών- και του ελληνόκτητου στόλου τα 10 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,5 έτη. Υπογραμμίζεται τέλος ότι ο ελληνικός στόλος παραμένει στην κορυφή της λίστας του Qualship 21 των ΗΠΑ, της Λευκής Λίστας του IMO και της Λευκής Λίστας του Paris MOU.

Αντιμετώπιση Προβλημάτων

Φορολόγηση εφοπλιστικών κερδών

Η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας ή της ναυτιλίας των Ελλήνων στην εθνική οικονομία είναι ένα συνεχώς ερευνούμενο ζήτημα. Είναι γεγονός ότι το 2008 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που ήρθε στην Ελλάδα προσέγγισε τα 19 δις ευρώ, ενώ μετά την οικονομική κρίση κυμαίνεται κατά 5 δις λιγότερα. Ωστόσο, κανείς δεν αμφισβητεί την τεράστια σημασία που έχει για την Ελλάδα η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Όμως, πολλές φορές, διατυπώνονται απόψεις για το ποιοι φέρνουν τελικά το συνάλλαγμα. Αν το φέρνουν, δηλαδή οι ναυτικοί ή εφοπλιστές. Αν προέρχεται από τους μισθούς των ναυτικών ή από τους ναύλους και τα κέρδη των εφοπλιστών. Είναι μια μεγάλη συζήτηση που επειδή δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για τις πηγές των εισροών δεν υπάρχουν ασφαλή συμπεράσματα.

Πάντως, μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένα στοιχεία. Μέχρι πρότινος οι φορολογικοί συντελεστές των αξιωματικών ήταν 6% και των κατωτέρων πληρωμάτων ήταν 3%. Αμέσως μετά το μνημόνιο οι φορολογικοί συντελεστές των αξιωματικών πήγαν στο 15% και των κατωτέρων πληρωμάτων στο 10%. Η επιπλέον φορολογία για τους ναυτικούς ανέρχεται, με στοιχεία του υπουργείου Οικονομικών στα 57 εκατ. ευρώ τον χρόνο.

Εύλογο, είναι λοιπόν το ερώτημα; οι εφοπλιστές τι πληρώνουν; Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό του προηγούμενου έτους, από την φορολογία των πλοίων ο κρατικός προϋπολογισμός εισέπραττε μόνο 14 εκατ. ευρώ. Στην Ελλάδα, φορολογούνται τα πλοία και όχι τα κέρδη των εφοπλιστών. Ωστόσο, ύστερα από διαβουλεύσεις μεταξύ του πρωθυπουργού Αντώνη Σαμαρά και των εφοπλιστών, συμφωνήθηκε όπως η φορολογία των ελληνικότατων πλοίων που διαχειρίζονται από την Ελλάδα, να διαμορφωθεί στα 140 εκατ. Ευρώ, για όλη την επόμενη τριετία. Με άλλα λόγια, οι εφοπλιστές, θα πληρώσουν στην εφορία, λιγότερα από ό,τι πληρώνουν οι Έλληνες ναυτικοί. Βέβαια, οι εφοπλιστές αντιτείνουν τα δικά τους επιχειρήματα και επισημαίνουν ότι “η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στα φορολογικά έσοδα του κράτους εκτιμάται στα 790 εκατ. Ευρώ” και εξηγούν ότι αυτά προέρχονται από την “άμεση συμβολή των θαλασσίων μεταφορών στα φορολογικά έσοδα κατά 560 εκατ. Ευρώ, στην έμμεση επίδραση της ναυτιλίας κατά 231 εκατ. Ευρώ και στην ιδιωτική κατανάλωση κατά 121 εκατ. Ευρώ”. Μάλιστα, τα στοιχεία αυτά τα αντλούν από την πρόσφατη μελέτη του IOBE που επιγράφεται “η συμβολή της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία”.

Σύμφωνα με το φορολογικό σύστημα tonnage tax, που ισχύει στη χώρα μας και έχουν αντιγράψει σχεδόν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες, ο φόρος επιβάλλεται σε κάθε πλοίο επί της χωρητικότητας του, αλλά και της ηλικίας του, και όχι με βάση τα κέρδη της εταιρείας ή με τον ημερήσιο ναύλο ή τα γενικότερα έσοδα του πλοίου και της εταιρείας. Πάντως, υπάρχουν ορισμένες διαφοροποιήσεις σε σχέση με τον φορολογικό καθεστώς των πλοίων στην Ελλάδα. Υπάρχει βέβαια και το μοντέλο της Ολλανδίας, το οποίο, προβλέπει φόρο, με βάση τους συντελεστές χωρητικότητας και ηλικίας, αλλά και με το τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και έτος στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΝΑΤ. ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Μάλιστα, η μελέτη του IOBE αναφέρει δύο παραδείγματα για το πως υπολογίζονται οι φόροι με τους δύο αυτούς διαφορετικούς τρόπους φορολόγησης πλοίων. Δηλαδή, με τον ελληνικό και τον Ολλανδικό. Το παράδειγμα, παίρνει την περίπτωση ενός πλοίου 20.000 dwt, ηλικίας 5 ετών, το οποίο λειτουργεί 365 ημέρες το χρόνο. Στην Ελλάδα, προκύπτει φόρος 15.732 δολαρίων ή 12.000 ευρώ περίπου, ενώ στην Ολλανδία ο φόρος είναι 12.636 ευρώ. Το ελληνικό φορολογικό σύστημα πλοίων είναι περισσότερο ανταγωνιστικό από οποιαδήποτε άλλο ξένο, όμως το ελληνικό κράτος εισπράττει λιγότερα ποσά από οποιοδήποτε άλλη χώρα.

Το φορολογικό αυτό σύστημα tonnage tax, είναι ελληνική πατέντα. Ξεκίνησε η εφαρμογή του το 1951 και σχεδόν ταυτόχρονα καθιερώθηκε στην Κύπρο και στην Μάλτα. Από τα απολογιστικά στοιχεία του 2010 προκύπτει ότι τα βεβαιωθέντα έσοδα από την φορολόγηση των πλοίων ανέρχεται μόνο στα 14,7 εκατ. Ευρώ, ποσό που θεωρείται ιδιαίτερα μικρό. Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με την νομοθεσία όλα τα ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με την μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, άνω των 500 τόνων, εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται από το ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Εξάλλου, οι μέτοχοι ελληνικών ή αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν έδρα την Ελλάδα, δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις ναυτιλιακές αυτές επιχειρήσεις. Επίσης, μέσα στα φορολογικά κίνητρα που παρέχει η ελληνική Πολιτεία στις ναυτιλιακές εταιρείες, περιλαμβάνεται και η διάταξη που προβλέπει ότι το εισόδημα το οποίο προέρχεται από εταιρείες που διαθέτουν πλοία ελληνικής σημαία ή ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το ελληνικό κράτος. Η νομοθεσία προβλέπει επίσης ότι οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους, ενώ τα μερίσματα που διανέμουν οι συγκεκριμένες εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου.. Επισημαίνεται ότι το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Υπενθυμίζεται ότι με το άρθρο 107 του Συντάγματος κατοχυρώνονται οι εγκριτικές πράξεις νηολόγησης των πλοίων απαλλάσσονται οι εφοπλιστές από την φορολογία επί των κερδών. Ωστόσο, ενστάσεις για τον τρόπο φορολογίας των πλοίων στην Ελλάδα, έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία με έγγραφο της προς την ελληνική κυβέρνηση ζητεί αναλυτικά να αιτιολογηθούν οι 56 φορολογικές απαλλαγές των εφοπλιστών. Η διαδικασία αυτή βρίσκεται στη φάση της διαβούλευσης και της ανταλλαγής απόψεων και θέσεων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικαλείται την πρόθεση της να διαμορφώσει ενιαίο τρόπο φορολόγησης των ευρωπαϊκών πλοίων και η ελληνική κυβέρνηση επισημαίνει την αναγκαιότητα να είναι διαχρονικά ανταγωνιστικό το ευρωπαϊκό πλοίο στις δια θαλάσσης μεταφορές. Είναι αυτονόητο ότι η φορολόγηση των πλοίων, των εφοπλιστών και των ναυτικών, θα πρέπει να μπει κάτω από ένα καινούργιο πρίσμα, για να υπάρχει το αίσθημα δικαίου.

Βιβλιογραφία – Πηγές

www.nat.gr

www.naftemporiki.gr

www.pepen.gr Π.Ε.Π.Ε.Ν.

www.efoplistis.gr

Π.Ε.Μ.ΕΝ.

Ναυτεργατική

www.e-nautilia.gr

Πλοιαρχική Ηχώ