

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 57
2/2003
ΤΙΜΗ: € 5,90

www.naftikachronika.gr

ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ & ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η επόμενη μέρα
της ελληνικής ναυτιλίας

■ DYNAMIC BALANCING

TURBOMED is equipped with two high technology horizontal - dynamic and static - balancing machines for rapid and precision results as well as for vibration analysis.



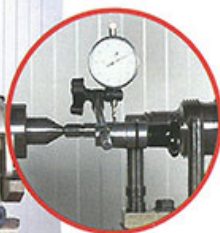
■ ULTRASONIC

Using Ultrasonic Test the casings are measured in several points for their thickness in order to anticipate any failure during the operation of turbocharger.



■ DEFLECTION

Straightness of rotor shaft is checked by deflection test.



THE COMPANY

- TURBOMED is specialised in the field of turbines and turbochargers, repairing and manufacturing spare parts for the needs of its customers.
- Situated in the biggest port of Greece, Piraeus, responds immediately in order to support and service any failure.
- It's personel is available on call to travel round the world offering the most economic, fast and proffessional services in any need of navigation.
- The many years of experience, know-how and quality compose the principles and the preconditions for an efficient 24hour service, either on board or in its high technology workshop.



TURBOMED
ENGINE & MACHINERY SERVICES

67, AKTI MIAOULI, GR - 185 37 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: +30-10-4616001 • FAX: +30-10-4616082 • HELP LINE: +30-10-4614010
e-mail: turbomed@otenet.gr

SERVICE

OVERHAULING

Restoring any failure, repairing / replacing of whole units or spare parts, cleaning, maintenance and inspection, both on board and in the workshop, compose the main activities of overhauling.



RECONDITIONING

Reconditioning: The advantaged solution for the replacement of oil pumps and bearings. Bearings and oil pumps' worn parts are replaced by new similar to the manufacture ones.

REBLADING

Reblading of rotor shaft with new or used turbine blades. All parts are inspected and supplied with quality certifications.



WELDING

Welding: The most economic and guaranteed solution in case of turbine blade's surface worn. Turbine blades are restored to their normal dimensions according to manufacture specifications by TIG method (Tungsten Inert Gas).

OUR BASIC PRODUCT: YOUR PEACE OF MIND



YOUR PARTNER IN AUTOMATION



WOODWARD

Rexroth
Bosch Group

Service partner



GRAVINER

29 Malakassi st., 187 57 Keratsini, Athens - Greece, Tel.: +30 10 4001 657, Fax: +30 10 4001 652
URL: www.mas.gr, e-mail: info@mas.gr



LANCIA

Leo Burnett / HELL & PART



Οι επιλογές κύρους κρίνονται πάντα στη λεπτομέρεια.

LANCIA



THE
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS

THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS
THESIS



AMBASSADOR OF THE ITALIAN "ARTE DI VIVERE"

www.lanciathesis.gr

Ανοικτή Γραμμή Επικοινωνίας LANCIA
800 11 500 800
(χωρίς χρέωση)



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Φωτ. εξωφύλλου:
Άγγελου Μπαφατάκη



8.

Περισκόπιο

14.

Ναυτιλιακά Νέα

20.

Σχολιασμός της πολιτικής της κυβέρνησης σχετικά με τις απολαβές των απόστρατων αξιωματικών
του Σπήλιου Π. Σπηλιωτόπουλου

22.

Διεθνή ύδατα

24.

Η ναυτιλία το 2002 και το ΝΕΕ
Άρθρο του Σπ. Αλεξανδράτου

28.

Η Ελλάδα ως σημείο διέλευσης των λαθρομεταναστών

32.

Θαλάσσια ασφάλεια:
Για την ανάκτηση του χαμένου «prestige»
Του Χαρίλαου Ψαραύτη

42.

Αφιέρωμα: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ανοίγουν το φάκελο προσέλευσης και εκπαίδευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Με την ευγενή χορηγία της
«LAMDA Shipyards & Marine Services
Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία»

56.

Το προφίλ των σπουδαστών ΑΕΝ
Τα στατιστικά στοιχεία δημοσιεύονται

62.

Θέσεις και προτάσεις της πλοιοκτησίας για τη ναυτική εκπαίδευση

94.

Αγοραπωλησίες
από την Overseas Agency Ltd

102.

Νηολόγια

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Οι αγκυλώσεις του παρελθόντος και οι προσδοκίες του μέλλοντος

Περί το τέλος του 2002 ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δημοσιοποίησε τις προτάσεις του για το καυτό και πάντα επίκαιρο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Είναι το θέμα που τα τελευταία 50 χρόνια βρίσκεται συνεχώς στην επικαιρότητα και αποτελεί το μεγάλο «ζητούμενο» της ελληνικής ναυτιλίας.

Οι ανάγκες της ναυτιλίας αφορούν, βεβαίως, και την ποιότητα αλλά κυρίως αφορούν την κάλυψη της ενδημικής πλέον έλλειψης ναυτικών στελεχών. Υπό αυτό το πρίσμα, το σύστημα της ναυτικής εκπαίδευσης το οποίο παράγει τα ναυτικά στελέχη είναι φυσικό να δέχεται συνεχώς τα πυρά και την κριτική της ναυτιλίας, εφόσον αυτό δεν μπορεί να καλύψει τις αριθμητικές της πλέον ανάγκες.

Οι προτάσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το μέρος που αυτές αφορούν τη διεύρυνση της πηγής προέλευσης στελεχών και από την ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση -η οποία ήταν αποκλεισμένη τα τελευταία 20 χρόνια- προκειμένου να καλυφθούν οι ελλείψεις, χωρίς αμφιβολία, είναι κατανοητές και δικαιολογημένες.

Και ενώ ικανοποιεί η διεύρυνση αυτή από πλευράς πρόσθετης πηγής τροφοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας, ελλοχεύει όμως ο κίνδυνος της γενικότερης υποβάθμισης ολόκληρης της ναυτικής εκπαίδευσης και της μετατροπής της σε έναν τυποποιημένο μηχανισμό διευκόλυνσης για παραγωγή μεγαλύτερου αριθμού στελεχών, τόσο σε επίπεδο βασικών ναυτικών σπουδών από τις Ακαδημίες Ε.Ν. όσο και παραγωγικών διπλωμάτων από το ΚΕΣΕΝ.

Και απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή, γιατί η μετατροπή ολόκληρου του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης σε έναν τέτοιο μηχανισμό με βεβαιότητα θα περιθωριοποιήσει τη ναυτική εκπαίδευση και θα απαξιώσει και τη ναυτική στα-

διοδρομία, εντάσσοντάς τη στα επαγγέλματα του ΟΑΕΔ!

Μια τέτοια κατάντηση θα ήταν καταστροφική. Διότι τότε θα κλείσει και η πόρτα της άντλησης ναυτικών στελεχών από τη μεγάλη πανελλήνια δεξαμενή της σπουδάζουσας νεολαίας, που έλκεται στη ναυτική σταδιοδρομία μέσα από το επίπεδο καταξιωμένων ναυτικών σπουδών αλλά και της συνολικής προοπτικής δράσης στα πλοία και τη ναυτιλιακή υποδομή.

Αυτήν άλλωστε τη συνδυασμένη συνολική σταδιοδρομία προβάλλουν και πολύ σωστά όλα τα έντυπα του ΥΕΝ και των άλλων φορέων της ναυτιλίας για την προσέλκυση στελεχών.

Ας μην ξεχνάτε, κύριε υπουργέ, ότι καλείστε να προσελκύσετε στελέχη μέσα από την τελευταία τάξη του Λυκείου. Θεωρήσατε ότι εισέρχεστε σε μία τέτοια τάξη κάποιου Λυκείου.

Αλήθεια, ποια θα ήταν τα επιχειρήματά σας μπροστά στους διψασμένους να σας ακούσουν μαθητές;

Μήπως το ότι θα γνωρίσουν με τα πλοία τον κόσμο και τα εξωτικά λιμάνια τελείως δωρεάν;

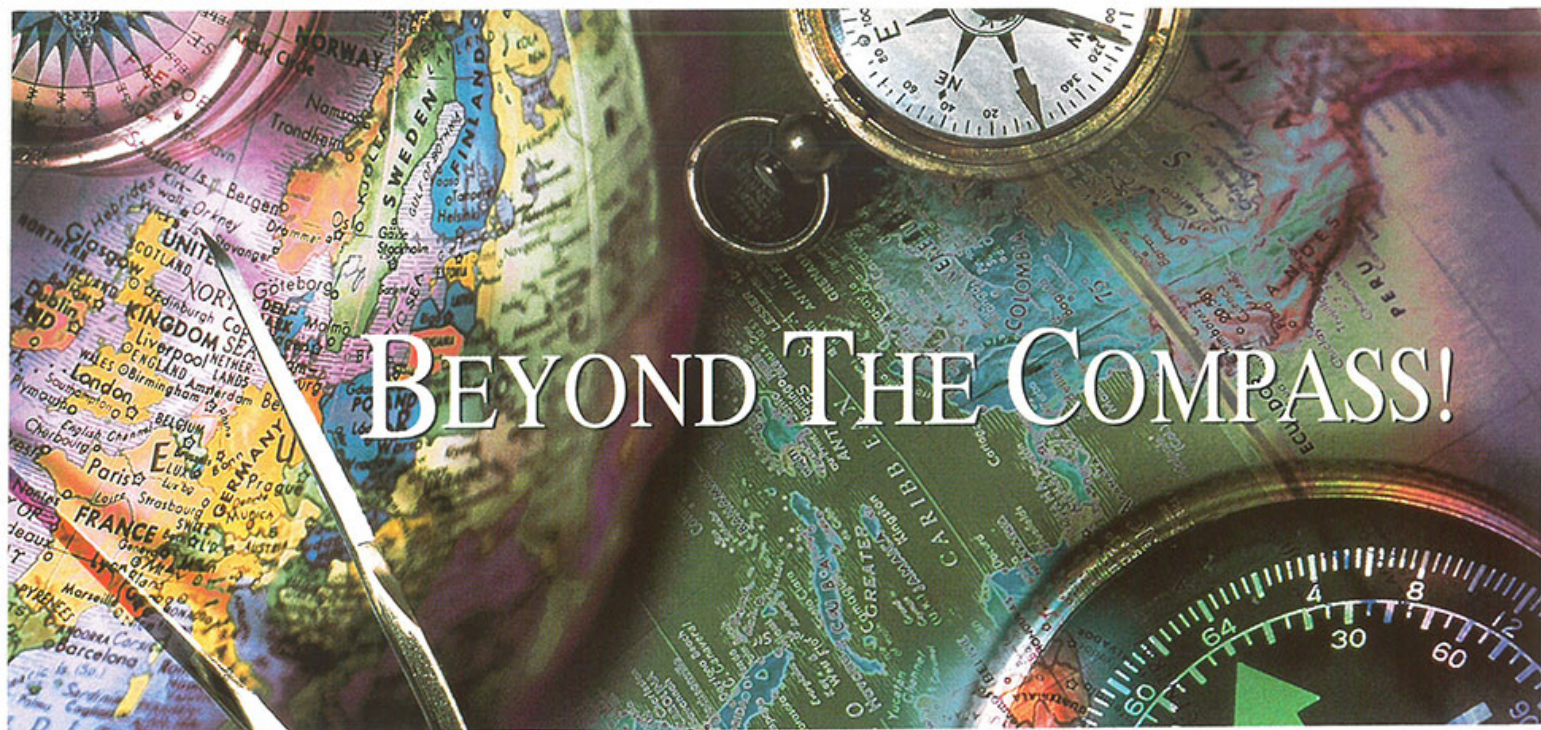
Μήπως ότι αναγκαστικά θα αποταμιεύσουν χρήματα;

Αυτά τα πλεονεκτήματα του επαγγέλματος ήταν πριν από 40 ή 30 χρόνια, όταν και στα Πανεπιστήμια εισέρχονταν δύο στους 10, αλλά και δουλειές δεν υπήρχαν στην ξηρά.

Σήμερα, όταν οι 8 στους 10 σε αυτούς που αποτείνεστε μέσα στην τάξη προορίζονται να σπουδάσουν, δηλαδή να αποκτήσουν πτυχίο Ανώτατης Σχολής, τότε εάν δεν προβάλετε το καταξιωμένο επίπεδο των ναυτικών σπουδών, μοιραία θα απευθύνεστε όχι στους 8 από την τάξη, αλλά στους 2 προφανώς αδιάφορους για το μέλλον και φυσικά με τις χαμηλότερες επιδόσεις.

Κατά συνέπεια, κύριε υπουργέ, πιστεύω ότι η ναυτιλία από μία πλευρά δέχεται με ικανοποίηση τη διεύρυνση της προέλευσης που επιχειρείτε, αλλά από την άλλη πλευρά σας επισημαίνει, όχι μόνον ως ΥΕΝ αλλά ευρύτερα ως Πολιτεία, να ουσιαστικοποιήσετε περισσότερο το σύστημα των Ακαδημιών Ε.Ν. ακόμα και αναβαθμίζοντας ορισμένες από αυτές σε ναυτικά πανεπιστήμια (π.χ. Θεσσαλονίκης, Χανίων, Ασπρωπύργου και τις υπόλοιπες οριστικά και ξεκάθαρα σε ΤΕΙ). Ο νόμος υπάρχει, η πολιτική βούληση χρειάζεται, για να ξεπεραστούν οι αγκυλώσεις του παρελθόντος, που κρατούν επτασφράγιστες τις πόρτες της ναυτικής εκπαίδευσης από τη σπουδάζουσα νεολαία.

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»



BEYOND THE COMPASS!



M/v Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

Lavinia fix their course up to your needs!



M/v Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996

*L*avinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 24 years.

 **LAVINIA corp.**
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens
Tel : +30-10-6284200
Fax : +30-10-8089710/11/12
e-mail : athens@laskaridis.gr

or
Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel : +49-40-3860540
Fax : +49-40-38612870
e-mail : reefers@frigoship.de

Also directly available in: London, Las Palmas, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Seoul, Vladivostok and The Falkland Islands.

Η μηχανογράφηση στο NAT

Πληροφορούμαστε ότι σημαντικά προβλήματα αντιμετωπίζει το NAT στον τομέα της μηχανογράφησης. Τα συστήματα που χρησιμοποιούνται σήμερα θεωρούνται εντελώς ξεπερασμένα και δύσχρηστα, ενώ το διοικητικό προσωπικό, που καλείται να αντεπεξέλθει στις συγκεκριμένες υποχρεώσεις, είναι εξαιρετικά ολιγάριθμο και μη καταρτισμένο στις σύγχρονες τεχνολογικές απαιτήσεις.

Δυστυχώς, το NAT χαρακτηρίζεται ως εξαιρετικά προβληματικό ταμείο και με αυτή την πρόφαση το υπουργείο Οικονομικών δεν ικανοποιεί τα χρόνια αιτήματα της διοίκησης

για στελέχωση των συγκεκριμένων τμημάτων με εξειδικευμένο προσωπικό.

Ευελπιστούμε ότι στις προσεχείς βουλευτικές εκλογές δεν θα προσληφθούν συμβασιούχοι σε άσχετους και υπερπλήρεις από προσωπικό τομείς!

Οι στολές του Λιμενικού

Ανανεώνεται η ενδυματολογική εικόνα του Λ.Σ. Γνωστός σχεδιαστής ανέλαβε την υλοποίηση του σχεδιασμού νέων στολών για το Σώμα με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της περιβολής των αξιωματικών και υπαξιωματικών. Πιθανώς, ο κ. υπουργός να μην έχει πληροφορηθεί ότι οι περισσότεροι αξιωματικοί και ιδιαιτέρως οι υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες αναγκάζονται να αγοράζουν στολές από το εμπόριο, καθώς το κονδύλι του υπουργείου δεν καλύπτει επαρκώς την προμήθεια όλων των ένστολων με... στολές! Καινούργια σχέδια θα υπάρχουν λοιπόν... πώς θα υλοποιηθεί όμως η «ανανέωση», ακόμα δεν γνωρίζουμε.

Ικανοποίηση και αισιοδοξία

Ελπιδοφόρο ήταν τελικά το 2002 ως προς την προσέλκυση πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Σύμφωνα με το YEN, 113 πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία κατά το περασμένο έτος. Αξίζει μάλιστα να αναφερθεί ότι από τα νηολογημένα κατά το 2002 πλοία άνω των 60 ναυπηγήθηκαν τα τελευταία 5 έτη. Ο κ. Ανωμερίτης εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ποιοτική αναβάθμιση και μεταβολή του ελληνικού νηολογίου,

ενώ η πλοιοκτησία απέδειξε εμπράκτως την εμπιστοσύνη της για τα νέα μέτρα ανταγωνιστικότητας της γαλανόλευκης.

Κατά τον υπουργό και το 2003 θα είναι ευόωνο για την ελληνική ναυτιλία, αφού θα ολοκληρωθούν τα μέτρα ενίσχυσης του νηολογίου μας.

Αδικούνται οι ναυτικοί των ποντοπόρων;

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η ερώτηση του βουλευτή Πειραιά κ. Παν. Μελά σχετικά με την άνιση μεταχείριση των ναυτικών στο πολυτάραχο θέμα των συντάξεων.

Ο κ. Μελάς, αν και ιατρός στο επάγγελμα, ενδιαφέρεται συστηματικά για τα θέματα της ναυτιλίας και καταθέτει σε τακτά διαστήματα επίκαιρες ερωτήσεις που διεγείρουν το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας.

Στην τελευταία του ερώτηση προς τον υπουργό Ε.Ν., ο βουλευτής θεωρεί άδικη τη μεγαλύτερη αναλογικά αύξηση που δίνεται στις συντάξεις των ναυτικών της ακτοπλοΐας σε σχέση με τη μικρή αύξηση στους απομάχους της ποντοπόρου.

Παράλληλα ο κ. Μελάς ρωτά τον υπουργό πώς σκοπεύει να αποκαταστήσει την παραπάνω κοινωνική αδικία.

Εμείς, πάντως, περιμένουμε αγωνιωδώς την απάντηση.

CHOICE OF FLAG MATTERS



The Marshall Islands Registry

Qualities to Consider:

Flag State Administrators with over 54 Years of Experience

Politically Stable Jurisdiction

Modern Maritime & Corporate Law

Excellent Port State Control and Safety Record

Worldwide Vessel Registration and Mortgage Recordation Services

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES (Greece) Ltd.

1-3 FILELLINON STR., 4TH FLOOR, 185 36 PIRAEUS GREECE

TEL: +30-210-4293 223/227 ~ FAX: +30-210-4293-228 ~ E-MAIL: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, D.C./RESTON NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH

website: www.register-iri.com

Ποιος είναι ο κ. Τσιμπλάκης;

Το κόμμα της αξιωματικής αντιπολίτευσης θεωρεί ως σημαντική οικονομική δύναμη την ελληνική ναυτιλία. Σε αυτό το πλαίσιο έχει ορίσει τομέαρχη Ναυτιλίας τον κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη αλλά και αναπληρωτή τομέαρχη τον κ. Κωνσταντίνο Τσιμπλάκη.

Μας εκπλήσσει, όμως, ότι ενώ ο τομέαρχης του κόμματος έχει αναλάβει ουσιαστικό ρόλο με δυναμισμό και αποφασιστικότητα, ο αναπληρωτής δεν έχει καμία... επαφή με την Ακτή Μιαούλη!

Μαθαίνουμε πως ο κ. Τσιμπλάκης πολιτεύεται στις Σέρρες και δεν έχει ιδιαίτερες ναυτιλιακές γνώσεις.

Ας αντιληφθούν επιτέλους οι υπεύθυνοι των κομμάτων ότι η ναυτιλία απαιτεί έμπειρους

ανθρώπους και ότι σήμερα υπουργοί και «σκιάδες» υπουργοί πρέπει τελικά να διαθέτουν, όχι μόνον εμπειρία και τεχνογνωσία, αλλά και διάθεση για επίτευξη μακροπρόθεσμου έργου.

Τα καταφέρατε...

Η επίτροπος της χρονιάς κ. Βάλστρομ στην πρόσφατη επίσκεψή της στην Αθήνα αναφέρθηκε εκτενώς τόσο στο ρυθμό ολοκλήρωσης των ολυμπιακών έργων όσο και στην περιβαλλοντική συνείδηση των νεοελλήνων.

Η Σουηδή επίτροπος Περιβάλλοντος, γνωστή για την αντικειμενικότητα και τη

συνέπειά της, δήλωσε ότι ενώ οι νεοέλληνες ανέπτυξαν οικολογικές ευαισθησίες τα τελευταία έτη, η Πολιτεία δεν έχει φροντίσει ώστε να ληφθεί το απαραίτητο νομοθετικό πλαίσιο για την πάταξη ενεργειών που αντιβαίνουν στη διεθνή και κοινοτική νομοθεσία.

Η επίτροπος αναφέρθηκε ιδιαιτέρως στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα μας με τις χωματερές και διαβεβαίωσε ότι, εάν το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν προχωρήσει σε ριζικές αλλαγές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αναγκαστεί να προσφύγει στο δικαστήριο του Λουξεμβούργου. Όσο για τα ολυμπιακά έργα, η κ. Βάλστρομ κατά την επίσκεψή της στο Σχινιά δήλωσε: «Τελικά... τα καταφέρατε»!

Η υποψηφιότητα Μητρόπουλου

Η θέση του γενικού γραμματέα του ΙΜΟ σε λίγους μήνες χρεώνει, αφού ο κ. Ο' Neil θα αποσυρθεί από τις υποχρεώσεις και τα καθήκοντά του.

Ανάμεσα στους υποψηφίους για το χρίσμα θα είναι και ο Έλληνας κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, αλλά σύμφωνα με έγκυρες πληροφορίες η ψηφοφορία για την ανάδειξη του νέου γ.γ. θα είναι μάλλον... τρικυμιά.

Ανάμεσα στους υπόλοιπους υποψηφίους μάς πληροφορούν ότι η Νιγηρία, η Ισλανδία και η Σιγκαπούρη θα «εκπροσωπηθούν» από εξαιρετικούς γνώστες ναυτιλιακών θεμάτων. Η δική μας υποψηφιότητα θα εξαρτηθεί, πάντως, και από τις διπλωματικές «πιέσεις» που θα καταβάλει το υπουργείο Εξωτερικών.

**ΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ
ΑΚΤΗ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ**

Δωδεκάνησα
Dodekanissa

ΠΥΛΗ Η&Ι
GATE H&I

Θα θέλαμε πραγματικά να ξέρουμε εάν οι αρμόδιοι που επέλεξαν να τοποθετήσουν την πινακίδα στην Ακτή Μιαούλη γνωρίζουν ελληνικά ή εάν, τελικά, αδιαφορούν για την πληροφόρηση του κοινού.

Ο ξανάουτος

MEDITERRANEAN MARITIME S.A.



99, Akti Miaouli

185 38 Piraeus • GREECE

Tel.: (+30) 210 4290236, (+30) 210 4290266

Fax: (+30) 210 4290054

Tlx. 212176 MMSA GR

E-mail: meditmar@hol.gr



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham. Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air: APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

Hotel accommodation in Copenhagen may also be booked through Maersk Air.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25

**MAERSK AIR**

www.maersk-air.com

It's got to be perfect



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

AKTI MIAOULI 47 - 49
PIRAEUS 185 36, GREECE
TEL.: 4580 000, FAX: 4292 576



Νέες θέσεις εργασίας στην ΟΛΠ Α.Ε.

Δεκαεπτά έργα προσδοκούν να αλλιάξουν την εικόνα του λιμανιού σε σχέση με την υφιστάμενη σήμερα πραγματικότητα. Από αυτά προγραμματίζονται πέντε μεγάλα έργα με ιδιωτική συμμετοχή και ιδιωτική χρηματοδότηση που αφορούν τον επιβατικό σταθμό κρουαζιερόπλοιων, την κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς, τη μετατροπή πολυώροφων αποθηκών σε εμπορευματικό κέντρο, την αξιοποίηση του βιομηχανικού μνημείου του μόλου Κράκη και την αξιοποίηση του κτιρίου του Σιλό για πολιτιστικούς σκοπούς και σκοπούς αναψυχής. Τα πέντε αυτά έργα εκτιμάται ότι θα έχουν προϋπολογισμό που θα προσεγγίζει περίπου τα 120 εκατ. ευρώ.

Η συγκεκριμένη επενδυτική δραστηριότητα του οργανισμού πρόκειται να δημιουργήσει τουλάχιστον 1.500 θέσεις εργασίας, κατά την περίοδο κατασκευής των έργων και περίπου 2.000 θέσεις και πλέον κατά την περίοδο λειτουργίας των έργων, στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Ταυτόχρονα, τα νέα έργα που προγραμματίζονται στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων αλλιά και το έργο του σταθμού των αυτοκινήτων θα δώσουν άμεση απασχόληση σε περίπου 300 με 500 άτομα, ενώ εάν κανείς λάβει υπόψη του και τις θέσεις εργασίας σε συνδεδεμένη απασχόληση, αυτές θα ξεπεράσουν τις 2.000.

Εν τω μεταξύ, ολοκληρώθηκαν οι διαδικασίες για την ανάπτυξη θυγατρικής εταιρείας του ΟΛΠ που θα διαχειριστεί τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος, ενέργεια η οποία έρχεται να προστεθεί στη δέσμη των πρόσφατων εξαγγελθέντων μέτρων.

Κατευθύνσεις και στόχοι της λιμενικής πολιτικής

Συμβάσεις παραχώρησης υπέγραψε ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Θωμόπουλος Νίκος, σε ταξίδια που πραγματοποίησε στις δύο πόλεις, με τους προέδρους των Οργανισμών Λιμένων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τις συμβάσεις παραχώρησης, το ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί στους οργανισμούς το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων της λιμενικής ζώνης. Η παραχώρηση έχει διάρκεια 40 έτη ενώ το συμφωνούμενο μίσθωμα αντιστοιχεί σε ποσοστό 1% επί των ακαθάριστων λειτουργικών εσόδων των οργανισμών για τα πρώτα τρία χρόνια και σε 2% για την υπόλοιπη διάρκεια.

Στην ομιλία του στο λιμένα Καβάλας, ο κ. Θωμόπουλος αναφέρθηκε στις κατευθύνσεις και στους στόχους της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και πώς αυτές μπορούν να εξειδικευτούν στο λιμένα Καβάλας.

Ενώ στο λιμένα Αλεξανδρούπολης τόνισε το σημαντικό

ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή, είτε αυτή αναφέρεται στην ενδοχώρα που βρίσκεται στα βόρεια σύνορα και τη Μαύρη Θάλασσα είτε στην Τουρκία και τη Μέση Ανατολή, σημειώνοντας ότι μετά την εγκατάσταση του μελετητή για το master plan του λιμανιού, στις αρχές του Φεβρουαρίου, ο λιμένας σε λιγότερο από τρία χρόνια θα είναι ολοκληρωμένος από άποψη υποδομών.



ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή, είτε αυτή αναφέρεται στην ενδοχώρα που βρίσκεται στα βόρεια σύνορα και τη Μαύρη Θάλασσα είτε στην Τουρκία και τη Μέση Ανατολή, σημειώνοντας ότι μετά την εγκατάσταση του μελετητή για το master plan του λιμανιού, στις αρχές του Φεβρουαρίου, ο λιμένας σε λιγότερο από τρία χρόνια θα είναι ολοκληρωμένος από άποψη υποδομών.



Οι συντάξεις του NAT

Οι συντάξεις της κύριας ασφάλισης του NAT θα αρχίσουν να καταβάλλονται αναπροσαρμοσμένες, σύμφωνα με το νέο νόμο, από τις 25 Φεβρουαρίου 2003. Αυτό συμφωνήθηκε, μετά τη συνεργασία του υπουργού Ε.Ν. Γιώργου Ανωμερίτη και του προέδρου του NAT Παναγιώτη Πέτρουλα, για τα θέματα καταβολής των αυξημένων συντάξεων προς τους Έλληνες ναυτικούς.

Η προσαρμογή θα ολοκληρωθεί για όλους τους συνταξιούχους ναυτικούς εντός τετραμήνου. Όπως είναι γνωστό, η κύρια σύνταξη του NAT αυξάνεται κατά 70% έως 80% σταδιακά εντός τετραετίας. Το

2003 οι αυξήσεις, π.χ., για πλοίαρχους και μηχανικούς θα είναι από 1.177 ευρώ σε 1.614 ευρώ.

Παρόληθ, με ομαλή διαδικασία, άρχισε και η καταβολή των κατώτατων συντάξεων του μηνός Φεβρουαρίου του επικουρικού ταμείου ΚΕΑΝ (13,5 έτη ασφάλισης), αναπροσαρμοσμένων σύμφωνα με τον καινούργιο νόμο κατά 170%, από τα οποία το 50% έως 60% θα καταβληθούν το 2003. Πλοίαρχοι και μηχανικοί θα λάβουν το τρέχον έτος έναντι των 158,98 ευρώ, το ποσό των 326,93 ευρώ.

ΦΙΛΤΡΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ • ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ • ΚΑΥΣΙΜΟΥ
ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ
ΠΛΕΓΜΑΤΙΝΑ ΙΝΟΧ
ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΚΟΝΗΣ

ΠΛΗΡΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ

ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΗΡΕΣ
ΑΕΡΟΣ • ΕΛΑΙΟΥ
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ • ΝΕΡΟΥ
ΣΕΝΤΙΝΩΝ



ΓΕΝΙΚΗ ΦΙΛΤΡΩΝ

Η Εταιρεία μας σας καλύπτει εξ' ολοκλήρου σε ότι αφορά το φίλτρο.

Απευθυνόμενοι σε μας, έχετε την υποστήριξη μιας από τις μεγαλύτερες και πλέον εξειδικευμένες επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Εισάγουμε φίλτρα επωνύμων οίκων του εξωτερικού καλύπτοντας κάθε συγκεκριμένη σας ανάγκη.

Η πολυετής μας πείρα στον τομέα της κατασκευής, καθώς και η συνεργασία μας με την ΦΙΛΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΗ που εφαρμόζει το σύστημα διασφάλισης ποιότητας ISO 9002, εγγυάται την άριστη ποιότητα των κατασκευών μας και τη σωστή επιλογή των φίλτρων.

ΠΕΤΣΙΝΑ 30 • ΠΕΙΡΑΙΑΣ • 185-40
ΤΗΛ. 010-4132805, 010-4134012 • FAX 010-4132806
www.filters.gr • e-mail: filters@filters.gr

ARGO
FILTER

Luber-finer

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Εθνική Λιμενική Πολιτική

Με Προεδρικά Διατάγματα, τα οποία υπέγραψαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης και ο υφυπουργός ΥΠΕΣΔΔΑ κ.



Α. Παπαδήμας, καταργούνται τα Λιμενικά Ταμεία Μεθάνων, Σπετσών, Ύδρας, Αίγινας και Ν. Κυκλάδων και στη θέση τους δημιουργούνται: Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σπετσών, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μεθάνων, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ύδρας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αίγινας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ίου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Άνδρου-Τήνου, Δημοτικό

Λιμενικό Ταμείο Νάξου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μυκόνου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάρου-Αντιπάρου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μήλου και, τέλος, Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σίφνου.

Υπενθυμίζεται ότι όλα τα πιο πάνω Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία έχουν επίσης συσταθεί με Προεδρικά Διατάγματα πέρυσι, τα οποία τώρα ενεργοποιούνται με τα Π.Δ. διάλυσης των ισχυόντων.

Όπως είναι γνωστό, με βάση την Εθνική Λιμενική Πολιτική του ΥΕΝ, τα λιμάνια της χώρας χωρίζονται σε α) διεθνούς χαρακτήρα (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη), β) εθνικού χαρακτήρα (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Βόλος, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Ελευσίνα, Λαύριο και Ραφήνα) και γ) σε Λιμενικά Ταμεία ως δημοτικές επιχειρήσεις.

Συνάντηση προέδρων

Μνημόνιο συνεργασίας αποφασίστηκε να υπογραφεί μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά και του Οργανισμού Λιμένος Algeciras κατά τη διάρκεια επίσκεψης αντιπροσωπείας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. με επικεφαλής τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο κ. Σωτήρη Θεοφάνη, στο λιμάνι Algeciras της Ισπανίας. Η υπογραφή του μνημονίου, η οποία θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά κατά τους προσεχείς μήνες, θα έχει στόχο την προώθηση κοινών εμπορικών και επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.



Η ελληνική αντιπροσωπεία συναντήθηκε με τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Algeciras (Puerto Bahia de Algeciras) με επικεφαλής τον πρόεδρο κ. Manuel Moron Ledro.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψης ο κ. Θεοφάνης, συνοδευόμενος από την αντιπροσωπεία του ΟΛΠ, ξεναγήθηκε στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων της APM Terminals που λειτουργεί με ευθύνη της Maersk Espana S.A. και είχε την ευκαιρία να ανταλλάξει απόψεις με τη διεύθυνση του σταθμού για θέματα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν την οργάνωση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση σύγχρονου σταθμού διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων είναι ο δεύτερος από άποψη όγκου διακίνησης στο μεσογειακό χώρο και εκ των πλέον συγχρόνων σε σχέση με τις τεχνολογίες διακίνησης διεθνώς.



Πρώτοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες

Ρεκόρ παραγγελιών σημείωσε το παγκόσμιο ναυπηγικό πρόγραμμα για την κατασκευή δεξαμενόπλοιων με πρώτους, ακόμα μία φορά, τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Το ποσόν αναμένεται να αγγίξει το 1,5 δισεκατομμύριο δολάρια, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται σε διαπραγματεύσεις με κορεατικές και ιαπωνικές γιάρδες για την κατασκευή 16 VLCC, οκτώ suezmax και μεγάλο αριθμό aframax.

Ναυλομεσιτικοί κύκλοι δικαιολογούν το έντονο ενδιαφέρον που επιδεικνύουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για τη ναυπήγηση νέων δεξαμενόπλοιων, στις έντονες αντιδράσεις που ακολούθησαν το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου μονού τοιχώματος «Prestige».

Σύμφωνα με πληροφορίες ναυλομεσιτικών οίκων, ο πλοιοκτήτης Γιάννης Αγγελικούσης διαπραγματεύεται την κατασκευή ενός VLCC με option για άλλο ένα. Η εταιρεία Eastern Mediterranean Maritime συζητά με τα ναυπηγεία Samsung για την κατασκευή δύο VLCC ενώ η CM Lemos διαπραγματεύεται τη ναυπήγηση δύο suezmax δεξαμενόπλοιων στη Universal Shipbuilding και η GP Livanos διαπραγματεύεται με τα ναυπηγεία της Sasebo για την παραγγελία δύο δεξαμενόπλοιων.

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr





Η εταιρεία «Α. Ζησιμόπουλος και ΣΙΑ Ο.Ε.» που δραστηριοποιείται σε εργασίες αμμοβολής - βαφής - υδροβολής και καθαρισμού πλοίων και η οποία είναι πιστοποιημένη με ISO 9001-2000, ανέλαβε τις εργασίες βαφής του υπό κατασκευήν Ε/Γ-Ο/Γ «Αδαμάντιος Κοραής» της ναυτιλιακής εταιρείας Tomazos Brothers.

Το πλοίο σχεδιάστηκε από το ναυπηγικό γραφείο Chris Simopoulos & Associates Co. και κατασκευάζεται στο ναυπηγείο του κ. Γιώργου Ατσαλάκη.

Το κυνήγι των μαγισσών

Τα σημαντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα αλλή και το φλέγον θέμα που έχει ανακύψει μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Prestige», έθιξε ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιοάρχων Εμπορικού Ναυτικού Ευάγγελος Κούζιλος στην ομιλία του με αφορμή την τελετή κοπής της πίτας της ένωσης. Στην κατάμεστη αίθουσα τελετών του ΟΛΠ, ο πρόεδρος μίλησε για όλους και για όλα.

Καυστικός, αιχμηρός στους χαρακτηρισμούς του, αλλή δίκαιος στην κρίση του, δεν δίστασε να κατηγορήσει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. για «κυνήγι μαγισσών» με αφορμή το πρόσφατο ναυάγιο αλλή και για την καταρράκωση του prestige τους... Με τη λήψη και θεσμοθέτηση τέτοιων ακραίων μέτρων, τόνισε ο κ. Κούζιλος, χωρίς έρευνα, χωρίς προτάσεις και επιχειρήματα, υπό το κράτος πανικού, και οι αψηχολόγητες αντιδράσεις που ακολούθησαν το πραγματικά μεγάλο πρόβλημα της βύθισης του δεξαμενόπλοιου καταρράκωσαν ταυτόχρονα και την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, που χωρίς να ερευνήσουν, χωρίς να εξετάσουν, κρατούν ακόμη στη φυλακή τον πλοίαρχο. Η υποκρισία, ο φαρσαϊσμός στο μεγαλείο του. Το Δ/Ξ «Prestige» δεν το βύθισε ο πλοίαρχός του. Το βύθισε η ανικανότητά τους να διαχειριστούν μια κρίση, η ανευθυνότητα, η έλλειψη θάρρους, η έλλειψη γνώσεων, η σκοπιμότητα και τα παιχνίδια, αυτών, που δυστυχώς, κάποιοι τους έχουν εμπιστευτεί, συν τοις άλλοις, και τις τύχες τους. Πλοία όμως ναυπηγούνται και θα ναυπηγούνται. Το γόητρο, το prestige τους όμως δύσκολα θα αποκατασταθεί. Δεν είναι ήμαρνίνες για να κολληθούν. Και ακόμη δυσκολότερα θα πείσουν την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, να μην ανησυχεί και να μην προβληματίζεται, από τέτοιου είδους χειρισμούς και αποφάσεις.

Υπενθυμίζοντας την ευαισθησία προς το θαλάσσιο και όχι μόνον

περιβάλλον, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ δήλωσε χαρακτηριστικά: «Ως ναυτικοί, είμαστε συνιδρυτές της HELMEPA, του οργανισμού αυτού που με τόση σοφία και ευαισθησία ίδρυσε ο αείμνηστος Γεώργιος Λιβανός. Και στη συντριπτική τους πλειονότητα, οι πλοίαρχοί μας είναι και μέλη της. Παρ' όλα αυτά και επ' ευκαιρία του περιστατικού, εφιστώ την προσοχή όλων μας, για ακόμη περισσότερο σεβασμό, για ακόμη περισσότερη προσπάθεια. Γιατί, δυστυχώς, κάποιοι συμπεριφέρονται προς το περιβάλλον ως και είμαστε οι τελευταίοι κάτοικοι που κατοικούν στον πλανήτη Γη και όχι ότι υπάρχουν και επόμενες γενιές.

Αυτούς που ασεβούν, ως πλοίαρχος, έχω έντονη την επιθυμία να τους ξεμπαρκάρω από το πλοίο που λέγεται ΠΛΑΝΗΤΗΣ ΓΗ! Αναφερόμενος στα θέματα που άπτονται της ελληνικής προεδρίας, ο κ. Κούζιλος μίλησε για την αναγκαιότητα της Ελλάδας να προτάξει τη δύναμή της στη ναυτιλία ακόμα περισσότερο, αλλή και να προωθήσει τα συμφέροντά της ακολουθώντας την τακτική που αποδεδειγμένα έχουν ακολουθήσει και οι εταίροι, τακτική που χαρακτήρισε ιδιότυπη. Παρομοιάζοντας τη ναυτιλία μας σαν μοναδική και ισχυρή προίκα που διαθέτει η χώρα, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ συνέστησε τη δέουσα προσοχή προκειμένου να αποφευχθεί η περίπτωση κακοδιαχείρισής της, ενώ αναφερόμενος στον αδυσώπητο και σκληρό ανταγωνισμό, σημείωσε ότι απαιτείται σοβαρή συζήτηση γύρω από την πολιτική της ναυτιλίας. «Δεν ξέρω πώς ακριβώς θα πρέπει να την ξανασχεδιάσουμε. Θέλει συζήτηση. Ξέρω όμως ότι μέχρι σήμερα, δεν έτυχε της μεταχείρισης που της αρμόζει. Ανάλογη της προφοράς της», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Για πρώτη φορά στην τελετή της ΠΕΠΕΝ παρευρέθησαν ένστολοι δόκιμοι του Ε.Ν., προς τους οποίους ο πρόεδρος τόνισε ότι το επάγγελμά του ναυτικού απαιτεί θάρρος, οξυδέρκεια, ήθος και υπερηφάνεια, αυταπάτη και αποφασιστικότητα, ώστε, όταν αποφοιτήσουν και αναλάβουν τα υψηλά καθήκοντά τους, να είναι άξιοι συνεχιστές του κλήδους.

«Κι εδώ είναι που η Πολιτεία καλείται να παίξει το σημαντικό, το διαφορετικό της ρόλο», επισήμανε ο κ. Κούζιλος και συνέχισε: «Με περισσότερο ρεαλισμό και αποφασιστικότητα. Έδωσε τα πρώτα δείγματα. Κατάφερε και σας άνοιξε την πόρτα. Να κατανοήσει ότι η εκπαίδευση δεν μπαίνει στη ζυγαριά των συν και πλιν. Χρειάζεται τη διαφορετική σκέψη, που ήδη δείχνει. Ας φροντίσει, όμως, να τη μεταβιβάσει και σ' αυτούς, που δυστυχώς έχουν άλλη άποψη και φέρνουν εμπόδια».

Γενική συνέλευση της ΠΣ(Ε)ΝΠ

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η γενική συνέλευση του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων με προσέλευση πολλών μελών μας από την επαρχία. Στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης ενεκρίθη η έκθεση της εξελεγκτικής επιτροπής, που αφορούσε το διοικητικό και οικονομικό απολογισμό και απήλθε το Δ.Σ. από τα πεπραγμένα. Επίσης έκανε ομόφωνα δεκτές όλες τις προτάσεις του Δ.Σ. οι οποίες αναφέρονταν στην πρόσκληση της γενικής συνέλευσης, και ειδικότερα στις τροποποιήσεις του καταστατικού.

Τέλος, τα μέλη εξουσιοδότησαν το διοικητικό συμβούλιο για δυναμικές κινητοποιήσεις στις διεκδικήσεις των αιτημάτων του κλήδους.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+3010) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+3010) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr



Σχολιασμός της πολιτικής της κυβέρνησης σχετικά με τις απολαβές των απόστρατων αξιωματικών

του Σπήλιου Π. Σπηλιωτόπουλου
Βουλευτή Αχαΐας Ν.Δ.,
υπ. τομέα Εθνικής Άμυνας

Η κυβέρνηση προκειμένου να βελτιώσει τις αποδοχές του εν ενεργεία στρατιωτικού προσωπικού, επιδίωξε την επίλυση του προβλήματος αυτού με τη χορήγηση μισθολογικών προαγωγών.

Με το χαρακτηρισμό «μισθολογικές προαγωγές» αντί του όρου «αύξηση αποδοχών», η κυβέρνηση, ενώ στην πραγματικότητα χορήγησε αυξήσεις στις αποδοχές του προσωπικού, απέκλεισε στην πράξη από τις αυξήσεις αυτές τους στρατιωτικούς που είχαν αποστρατευθεί πριν από την 1.7.2000, ημερομηνία ισχύος του ν. 2838/2000.

Με νεότερο νόμο δε (ν. 3016/2002), που ίσχυσε από 1.7.2002, βελτίωσε σημαντικά τις μισθολογικές προαγωγές. Με το νομοθετικό όμως αυτό πλαίσιο δημιούργησε συνταξιούχους τριών ταχυτήτων, τους αποστρατευθέντες πριν από την 1.7.2000, τους μεταξύ 1.7.2000 μέχρι τις 30.6.2002 και, τέλος, τους μετά την 1.7.2002.

Οι αναφερόμενες ανισότητες των συντάξεων δεν είναι μόνον άδικες, αλλά εκτιμούμε ότι είναι και αντισυνταγματικές, αφού για την ίδια προσφορά εργασίας, τον ίδιο βαθμό και τα ίδια χρόνια υπηρεσίας, χορηγούνται διαφορετικές συντάξεις, οι οποίες εξαρτώνται αποκλειστικά και μό-



νον από το χρόνο αποστρατείας κάθε στρατιωτικού.

Την απαράδεκτη αυτή τακτική και την άνηση μεταχείριση των συνταξιούχων στρατιωτικών κατόγγειλε κατά επανάληψη η Νέα Δημοκρατία, τόσο με ερωτήσεις και επερωτήσεις στη Βουλή όσο και με δεήτριά Τύπου και ανακοινώσεις.

Το μήνα Μάιο 2002, ο υπουργός Εθνικής Άμυνας υποσχέθηκε, στο συντονιστικό συμβούλιο των Ενώσεων Αποστράτων των Ενόπλων Δυνάμεων και Σωμάτων Ασφαλείας, πως θα λύσει το πρόβλημα της επέκτασης των μισθολογικών προαγωγών. Για το σκοπό αυτόν θα υπέβαλε σχετικό ερώτημα στην ολομέλεια του Ελεγκτικού Συνεδρίου και σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, θα κατέθετε στη Βουλή νομοθετική διάταξη συνταξιοδοτικού περιεχομένου.

Το Ελεγκτικό Συνέδριο, με γνωμοδότηση της ολομέλειάς του, της 2ας Οκτωβρίου 2002, αποφαινεται ότι οι βασικοί μισθοί που καταβάλλονται στους εν ενεργεία στρατιωτικούς με το σύστημα των μισθολογικών προαγωγών, εφαρμόζονται και στους στρατιωτικούς που απεχώρησαν από την υπηρεσία πριν από την 1.7.2000, για την αναπροσαρμογή (αύξηση) της σύνταξής τους, χωρίς άλλη νομοθετική ρύθμιση. Ο υπουργός Εθνικής Άμυνας, παρά τη ρητή δέσμευσή του και παρά τη θετική γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, δεν έχει προβεί μέχρι σήμερα σε καμία ενέργεια για την επίλυση του προβλήματος. Αντίθετα, το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, με έγγραφό του που απέστειλε σε όλους τους ενδιαφερόμενους απόστρατους στρατιωτικούς, γνωστοποίησε ότι, εφόσον κατά την έναρξη ισχύος των διατάξεων των ν. 2838/2000 και 3016/2002 δεν ήταν στην ενεργεία, δεν έχει εφαρμογή το νομικό αυτό πλαίσιο και η από 2.10.2002 γνωμοδότηση της ολομέλειας του Ελεγκτικού Συνεδρίου, για το ίδιο θέμα, δεν δεσμεύει την υπηρεσία.

Με την όδικο και ανάρμοστη αυτή συμπεριφορά, η κυβέρνηση εμπαίζει και προσβάλλει τους συνταξιούχους στρατιωτικούς και έχει προκαλέσει μεγάλη δυσαρέσκεια. Τελικά η υπόσχεση του ΥΕΘΑ, για επίλυση του θέματος των μισθολογικών προαγωγών, αγγίζει τα όρια της πολιτικής απάτης.

Εκτός του θέματος των μισθολογικών προαγωγών, τους αποστράτους στρατιωτικούς απασχολούν και μία σειρά άλλων θεμάτων που έχουν σχέση με τις συντάξεις τους. Το βασικότερο από τα θέματα αυτά είναι οι ίδιες οι συντάξεις, οι οποίες σύμφωνα με τη

συνταξιοδοτική νομοθεσία θα πρέπει να ανέρχονται στο 80% των αποδοχών ενεργείας.

Η επιδοματική πολιτική που εφαρμόζεται από την κυβέρνηση, ενώ ανακουφίζει κάπως τις τρέχουσες ανάγκες του εν ενεργεία προσωπικού, μεγαλώνει σημαντικά

το πρόβλημα των αποστράτων και όχι μόνο δεν αποκαθιστά τις συντάξεις στο 80% των αποδοχών ενεργείας, αλλά διευρύνει περισσότερο το χάσμα μεταξύ αυτών. Τα επιδόματα ανέρχονται σε ποσοστό 55% έως 77% των συντάξεων αποδοχών και του αρχηγού ΓΕΕΘΑ φθάνουν στο 90%. Κατόπιν αυτού οι συντάξεις σε όλους τους βαθμούς είναι κάτω του 50% των αποδοχών ενεργείας.

Συγκρίνοντας τις αποδοχές

ενεργείας με τις συντάξεις, διαπιστώνουμε ότι η σύνταξη του αρχηγού ΓΕΕΘΑ είναι ίση με τις αποδοχές ενεργείας αντισυνταγματική, ενώ των ανωτάτων αξιωματικών είναι ίσες με τις αποδοχές ενεργείας ανθυπολοχαγού ή ανθυπασπιστού. Εάν δεν ληφθούν υπόψη και τα μηνιαία πάγια οδοιπορικά που χορηγούνται στο εν ενεργεία προσωπικό, τότε οι συντάξεις αντιστοιχούν σε μικρότερους βαθμούς. Ειδικότερα η σύνταξη του Α/ΓΕΕΘΑ είναι ίση με αποδοχές ενεργείας λοχαγού και των ανωτάτων αξιωματικών ίσες με τις αποδοχές ενεργείας υποξιαρχικών.

Τα παραπάνω θα έπρεπε να έχουν προβληματίσει την κυβέρνηση ώστε να καταβάλει προσπάθεια για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής. Δεν είναι δυνατόν να εμπαίζονται και να υποβιβάζονται οι συνταξιούχοι. Το έργο που προσέφερε στο στράτευμα ένας ανώτατος αξιωματικός, για περισσότερα από 35 χρόνια, δεν είναι δυνατόν να αγνοείται.

Κάποτε θα πρέπει να σταματήσει ο εμπαϊσμός αυτός. Χρέος της Πολιτείας είναι να εξασφαλίσει, στα στελέχη των Ενόπλων Δυνάμεων, τόσο σε αυτά που βρίσκονται στην ενεργεία όσο και σε αυτά που για πολλά χρόνια προσέφεραν τις υπηρεσίες τους και σήμερα είναι συνταξιούχοι, μια αξιοπρεπή διαβίωση και να μην τα οδηγεί σε ένδεια και οικονομική εξαθλίωση.

Οι συντελεστές που έχουν καθιερωθεί για τον υπολογισμό των βασικών μισθών σε κάθε βαθμό, είναι ανισομερώς κατανομημένοι και δημιουργούν μεγάλες αδικίες και ανισότητες. Απαιτείται να καθιερωθεί λογική σχέση μεταξύ τους, με ορθολογική κατανομή. Πέραν τούτου θα πρέπει να αυξηθεί και ο βασικός μισθός του ανθυπολοχαγού, που αποτελεί τη βάση διαμόρφωσης των βασικών μισθών και των υπολοίπων βαθμών στο ποσό των 763 ευρώ (260.000 δρχ.) τουλάχιστον.

Ένα άλλο θέμα που απασχολεί τους συνταξιούχους είναι η μη εξαίρεση των στρατιωτικών από τον ασφαλιστικό νόμο που ψηφίστηκε το προηγούμενο έτος. Ενώ αρχικά οι στρατιωτικοί είχαν εξαιρεθεί από το ασφαλιστικό νομοσχέδιο, λόγω των ειδικών συνθηκών τους και της εξελίξεώς τους (αναγκαστική αποστρατεία κ.λπ.), η κυβέρνηση στη συνέχεια τους συμπεριέλαβε, με συνέπεια οι πενιχρές στρατιωτικές συντάξεις να μειωθούν στο προσεχές μέλλον κατά 20% περίπου.

Η καθιέρωση του ισχύοντος μισθολογίου για το στρατιωτικό προσωπικό με το ν. 2448/1996 και οι εν συνεχεία προσπάθειες βελτίωσης αυτού, με μία σειρά νόμων, καταδεικνύει ότι τούτο έγινε με προχειρότητα και όχι μόνο δεν συνέλαβε στην επίλυση των προβλημάτων, αλλά δημιούργησε πολλές αδικίες και μεγαλύτερα προβλήματα.

Σήμερα έχει αναγνωριστεί η ανάγκη καθιέρωσης ενός υγιούς μισθολογίου, με το οποίο θα χορηγούνται αξιοπρεπείς αμοιβές και ικανοποιητικές συντάξεις, ώστε αυτοί που «φυλάινε θερμότητες» να αφοσιωθούν στην εκτέλεση των καθηκόντων τους και στην επιτυχία της αποστολής τους με αίσθημα ευθύνης, υψηλό φρόνημα και ακμαίο ηθικό. Για το σκοπό αυτόν, το νέο μισθολόγιο θα πρέπει να είναι απορριπτικό από τα μειονεκτήματα του ισχύοντος, τον περιορισμό των επιδομάτων και την αύξηση των βασικών μισθών. Η Νέα Δημοκρατία με συγκεκριμένες προτάσεις ζήτησε, χωρίς ανταπόκριση από την κυβέρνηση, την επίλυση των χρονιζόντων προβλημάτων των αποστράτων αξιωματικών. Έχει εκφράσει κατά καιρούς τη συμπάραρσά της στο προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας. Με συγκεκριμένο δε πρόγραμμα έχει δεσμευτεί, ως κυβέρνηση αύριο, να αποκαταστήσει την ισονομία και το δίκαιο, με την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των δίκαιων αιτημάτων τους.





σπονδιακή κυβέρνηση, με σημαντικότερο το Maritime Transportation Security Act, έχει ως στόχο τη συμμόρφωση των ΗΠΑ σε διεθνείς νομοθεσίες (SOLAS κτλ.) αλλή και τη βελτίωση των μέτρων ασφαλείας σε όλους τους λιμένες. Ενδεικτικό είναι μάλιστα ότι τους πρόσφατους μήνες η Ακτοφυλακή, ύστερα από αίτημα του προέδρου Μπους, έχει επενδύσει πρωτόγνωρα ποσά σε μέτρα ασφαλείας και προστασίας των αμερικανικών λιμένων. Ο κ. Collins θεωρεί δεδομένη την αύξηση των τελών σε όλα τα αμερικανικά λιμάνια, με αποτέλεσμα την πιθανή αγανάκτηση όλων των εμπλεκόμενων φορέων και ιδιαίτερα των χρηστών.

Επίσκεψη πραγματοποίησε στην Αθήνα ο αρχηγός της αμερικανικής ακτοφυλακής (US Coast Guard) ναύαρχος Thomas H. Collins. Κατά τη διάρκεια της ολιγοήμερης παραμονής του, ο αρχηγός και ο υπαρχηγός του αμερικανικού Coast Guard είχαν μία σειρά επαφών με παράγοντες τόσο του ΥΕΝ όσο και του ελληνικού εφοπλισμού. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον πάντως παρουσίασε η ομιλία των δύο ναυάρχων στα μέλη της Helmeπα.

Ο κ. Collins εξέφρασε στους παρευρισκόμενους την ανησυχία αλλή και τη δυσαρέσκεια του αμερικανικού λαού μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα στη Νέα Υόρκη εναντίον κυρίως των αμερικανικών σωμάτων ασφαλείας. Κατά τον κ. Collins ο αμερικανικός λαός πιέζει την Πολιτεία για τη λήψη άμεσων και καθοριστικών μέτρων για την πάταξη κάθε φαινομένου τρομοκρατίας «εντός των πυλών». Ο αρχηγός εξέφρασε την άποψη ότι οι πρόσφατες νομοθεσίες που έλαβε η ομο-



Νέες διαδικασίες για τη χορήγηση βίζας σε μέλη πληρωμάτων πλοίων που προσεγγίζουν αμερικανικά λιμάνια, προτίθεται να αναλάβει το US State Department. Η εν λόγω νομοθεσία θα καταργήσει τις υπάρχουσες Visaed crew lists.

Η νέα νομοθεσία θα επιτρέπει αποκλειστικά και μόνο την έκδοση ατομικής βίζας για μέλη πληρώματος ύστερα από σχετική αίτηση και προσωπική συνέντευξη του ενδιαφερομένου από προξενικούς ακολουθούς των ΗΠΑ. Η αίτηση και συνέντευξη θα ακολουθείται και από εξακρίβωση στοιχείων και πληροφοριών για κάθε ενδιαφερόμενο από τις αρμόδιες αρχές. Διεθνείς συνδικαλιστικές ενώσεις ήδη έχουν εκφράσει τη δυσαρέσκειά τους για την παραπάνω νομοθεσία και κατακρίνουν τη γενικότερη στάση των ΗΠΑ στο θέμα αυτό.

Αυξημένες επιθεωρήσεις σε δεξαμενόπλοια άνω των 15 ετών αποφάσισε να επιβάλει στα λιμάνια της Αυστραλίας το Α.Σ. της νησιωτικής χώρας. Σύμφωνα με την Australian Maritime Safety Authority, όλα τα παραπάνω πλοία θα υποχρεώνονται σε σχολαστικούς ελέγχους με σκοπό την αποτροπή συμβάντων παρόμοιων με του «Prestige». Παράλληλα όλα τα δεξαμενόπλοια μονού ταιχώματος, ανεξαρτήτως ηλικίας, που θα προσεγγίζουν τις αυστραλιανές ακτές θα υπόκεινται επίσης σε αυστηρούς ελέγχους. Η αυστραλιανή κυβέρνηση έχει επηρεαστεί από τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και υποστηρίζει την ενίσχυση των αυξημένων ελέγχων στα πλοία που βρίσκονται πρόσφατα στο στόχαστρο των διεθνών οργανισμών.





HARBOUR TOWAGE TERMINALS ▸ SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT



WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE

Η ναυτιλία το 2002 και το ΝΕΕ

Σημαδιακός ο χρόνος που έφυγε για τη ναυτιλία, με θετικά και λιγότερο θετικά στοιχεία.

Βλέποντας όμως πάντα με θετικό τρόπο και αισιοδοξία τα θέματα, θα εξάρω τα καλά στοιχεία που και αρκετά είναι και για τα οποία η συμβολή του Ναυτικού Επιμελητηρίου δεν ήταν αμελητέα.

*του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου
Προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος*

Πρώτο ουσιαστικό και σημαντικό στοιχείο το πράγματι θαρραλέο οικονομικό μέτρο, αυτό της φορολογίας των πλοίων. Έτσι, πλησιάζοντας τις χαμηλές φορολογίες άλλων χωρών, η ελληνική σημαία έγινε ανταγωνιστικότερη και τα θετικά αποτελέσματα δεν άργησαν να φανούν αφού αρκετά νεότευκτα και νεοαγοραζόμενα πλοία έρχονται υπό τη γαλανόλευκη. Εξίσου -όχι φυσικά στο ίδιο μέγεθος μέτρο- ήταν και η ρύθμιση της επαναδραστηριοποίησης των νέων σε ηλικία -κρινόμενοι με το σημερινό προσδόκιμο ηλικίας- ναυτικών του ΝΑΤ, ώστε να αντιμετωπισθεί η ουσιαστική έλλειψη αξιωματικών για τα ελληνικής σημαίας πλοία για τα οποία απαιτούνται πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας της ελληνικής Πολιτείας.

Φυσικά το πρόβλημα δεν λύνεται με την επαναδραστηριοποίηση των ναυτικών του ΝΑΤ, αλλήλ με την προσέλευση και αύξηση του αριθμού των νεοεισερχομένων στις Σχολές. Έπειτα από αρκετά χρόνια εφέτος η Πολιτεία έγκαιρα, μεθοδικά και αποφασιστικά προχώρησε σε θετικά βήματα προσελεύσεως στο ναυτικό επάγγελμα και τα αποτελέσματα ήταν ενθαρρυντικά και αξιοπρόσεκτα, αφού η προσέλευση ήταν υπερδιπλάσια του 2001 και υπερέβη τον προκη-

ρουχθέντα αριθμό των 1.200 ατόμων φθάνοντας και ξεπερνώντας τους 1.800.

Προς την κατεύθυνση ενισχύσεως των δεδομένων που καθιστούν την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα δελεαστικότερη, είναι και το εξίσου θαρραλέο μέτρο της σημαντικής αυξήσεως της συντάξεως του ΝΑΤ. Χρόνια υπήρχε το αίτημα και χρόνια η εναρμονισμένη πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ δήλωνε ότι το αντιλαμβάνετο, όμως στο διά ταύτα ουδέν. Με το σημερινό πλέον ικανοποιητικό επίπεδο της σύνταξης των ναυτικών, οι νέοι που σκέφτονται να έλθουν στη θάλασσα μαζί με τα άλλα θετικά του επαγγέλματος θα ανησυχούν λιγότερο για την ώρα της απομαχίας.

Πέραν όμως αυτού, το μέτρο έχει και την ανθρώπινη πλευρά του για τους απόμαχους της θάλασσας, που τόσα προσέφεραν στον τόπο εργαζόμενοι στη μεγαλύτερη συναρμολογητικό βιομηχανία της χώρας, το «Shipping Industry».

Ένα άλλο σημαντικότερο στοιχείο του 2002 είναι το πέρας του cabotage την 1η Νοεμβρίου 2002, καθώς αποτελεί πλέον παρελθόν, και το αναχρονιστικό καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας.

Στην Ελλάδα, μέσα από το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας, χωρίς ρητά να απαγορεύεται -de facto- είχαν δημιουργηθεί περιορισμοί στην ελεύθερη βούληση για συμμετοχή σε ορισμένες γραμμές στη νησιωτική θαλάσσια συγκοινωνία.

Αυτό είχε επακόλουθο, και όταν για όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση υπήρξε απελευθέρωση -άρση του cabotage- της θαλάσσιας συγκοινωνίας, η χώρα μας να επιδιώξει την παράτασή του έως το 2004, που όμως -και πολύ σοφά- εκτιμώντας τα υπαρκτά δεδομένα αποφάσισε να το τερματίσει ενωρίτερα, ήτοι την 1-11-2002.

Ως μέλος επί 17 χρόνια της διοικήσεως του ΝΕΕ και πρόεδρος από τριετίας, πάντα πρέσβευα και είμαι ένθερμος υποστηρικτής μαζί με την πλειονότητα του ελληνικού εφοπλισμού της βασικής διεθνούς αρχής «Free & Fair Competition» και για την ακτοπλοΐα. Υποστηρίζω, υποστηρίζω και θα υποστηρίζω ότι η ελληνική ακτοπλοΐα δεν έχει τίποτα να φοβηθεί, ούτε να χάσει μετά την απελευθέρωση της νησιωτικής συγκοινωνίας και

απαιτούσε και διεκδικούσε, η ελληνική Πολιτεία δεχόμενη διαφόρου βαθμού πιέσεις το αρνούνταν επίμονα για την ακτοπλοΐα.

Ενδεχομένως, με κριτήρια του παρελθόντος να είχε δίκιο, όμως σήμερα, με τις εξελίξεις που έχουν συντελεσθεί, ήταν μία θέση χωρίς δικαιολογία. Ήλθε λοιπόν ο Ν. 2932/01 ως αποτέλεσμα της εργασίας της Επιτροπής Σαραντίτη, ο οποίος από την 1/11/02 έθεσε τέρμα στο cabotage και έφερε νέο όραμα στην ακτοπλοΐα, που τα θετικά του ήδη αποτελέσματα βιώνουμε όλοι και κυρίως οι νησιώτες του Αιγαίου, είτε ως επιβάτες είτε ως κάτοικοι, με την εύκολη και γρήγορη διακίνησή τους, καθώς και των ποικίλων προϊόντων, την ενίσχυση της τουριστικής κινήσεως και τόσα άλλα.

Το πολύωρο θαλασσινό ταξίδι των 20 και πλέον ωρών για Μυτιλήνη - Χίο - Σάμο κ.λπ. έγινε ταξίδι απόλαυσης των 6 ωρών και το ταξίδι στις δυτικές Κυκλάδες μοιάζει με αυτό του Αργοσαρωνικού. Νεότευκτα, σύγχρονα πλοία μπήκαν στη γραμμή με άνεση, πολυτέλεια, αλήα και υψηλές ταχύτητες. Η Κρήτη, η Ρόδος, η Σαντορίνη ήλθαν κοντύτερα στο Πειραιά. Για όλα αυτά και πολλή άλλα το ΝΕΕ συνέβαλε και συνεργάστηκε με την Πολιτεία θετικά, όπως εξάλλου είναι ο ρόλος μας. «Σύμβουλος της Πολιτείας», και σεμνύνομαι να πιστεύω ότι τον ασκούμε με σοβαρότητα, συνέπεια, μεθοδικότητα και κυρίως με σεβασμό στις όποιες ισορροπίες πρέπει να τηρούνται, συνεργαζόμενο με τις εφοπλιστικές ενώσεις και την πλοιοκτησία ευρύτερα και όχι μόνον.

Από την άλλη μεριά, πρέπει με έμφαση να σημειώσω την άριστη συνεργασία με την πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ και συναντίληψη, τόσο για το cabotage όσο και για ορισμένα ακόμη θέματα, αντιλαμβανόμενη την ευρύτερη σημασία του μεγάλου Εθνικού Κεφαλαίου που ακούει στο όνομα Ελληνική Ναυτιλία. Έτσι άρχισε να τοποθετεί στη σωστή τους θέση μεταξύ των προτεραιοτήτων της και τα ναυτιλιακά θέματα. Στοιχείο θετικό, που όμως μέχρι την ολοκλήρωσή του χρειάζεται ακόμη αρκετή προσπάθεια και συνεχή παρακολούθηση των διεθνών τεκταινομένων με αντί-

Το πρόβλημα δεν λύνεται με την επαναδραστηριοποίηση των ναυτικών του ΝΑΤ, αλλά με την προσέλκυση και αύξηση του αριθμού των νεοεισερχομένων στις Σχολές

τον τερματισμό του ξεπερασμένου από την πρόοδο θεσμού των αδειών σκοπιμότητας, που τόσες σκοπιμότητες(!!!) μπορούν να κουβαλήσουν

Οι εξελίξεις έδειξαν ότι δεν διαψεύστηκα.

Έτσι, συμμετέχοντας στην επιτροπή προσωπικότητας υπό τον κ. Β. Σαραντίτη, η οποία ανέλαβε το δύσκολο και σοβαρό έργο της προετοιμασίας του θεσμικού πλαισίου άρσης του cabotage, πιστεύω ότι με τη σύγχρονη αντίληψη περί υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού συνέβαλα εποικοδομητικά προς την κατεύθυνση αυτή και υλοποίηση μιας αρχής, που, ενώ η ελληνική Φορτηγός Εμπορική Ναυτιλία διεθνώς με επικεφαλής την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το

στοιχείο λήψη θαρραλέων αποφάσεων. Με αφορμή αυτή τη συνέντευξη θα ήθελα ακόμη να αναφερθώ και στο πρόσφατο ατύχημα του «Prestige». Είναι αλήθεια ότι αυτή την περίοδο το μεγάλο θέμα που κυριάρχησε επί πολλών αλλήλων είναι το ατυχές περιστατικό του δεξαμενόπλοιου «Prestige», που είναι ιδιαίτερα πολυήχητο, ευαίσθητο για τη ναυτιλία και με προεκτάσεις σε διαφόρους τομείς. Μετά 35 χρόνια ενασχολήσεώς μου με τα ναυτιλιακά θέματα δικαιούμαι νομίζω να πω δύο λόγια με βάση την πείρα και τις όποιες γνώσεις μου στη ναυτιλία. Πιστεύω ότι οι «εν θερμώ» αποφάσεις ποτέ και πουθενά δεν είναι οι ενδεδειγμένες, περισσότερο δε στο ναυτιλιακό χώρο, που από την επίδρασή τους μπορεί να δημιουργηθούν δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις και

στο κοινωνικό σύνολο. Η όποια απομάκρυνση ικανού τονάζ από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι βέβαιο ότι θα έχει επίδραση και στο ευρωπαϊκό κοινό, όπως χαρακτηριστικά παρουσιάζεται με την παρατιθέμενη εικόνα του δεξαμενόπλοιου των 300.000 τόνων, του οποίου το φορτίο όταν διυλιστεί θα προσφέρει καύσιμα είτε να ταξιδέψουν τριακόσια αεροπλάνα σε μία διαδρομή από Λονδίνο - Χιούστον ή 200.000 αυτοκίνητα σε μια απόσταση Νέα Υόρκη - Λος Άντζελες με επιστροφή. (Αυτό αναφέρεται σε ναυτιλιακό διεθνές περιοδικό με τη φράση «once refined, her cargo could fly 300 jumbo jets from London to Houston - or power 200.000 cars from New York to Los Angeles and back...»)

Εκτιμώ ότι οι αντιδράσεις με την οξύτητα που έγιναν και γίνονται από υπεύθυνους πολιτικούς των ευρωπαϊκών χωρών για κάποιες σκοπιμότητες, χαρακτηρίζοντας τα πλοία «θαλάσσιους σκουπιδοτενεκέδες», δεν είναι οι αρμόζουσες, γίνονται «εν θερμώ», με αδόκιμους όρους και είναι ευρύτερα επιζήμιες.

Είναι όντως θλιβερό φαινόμενο να βλέπουμε μία ακτή να μαυρίζει από πετρελαιοειδή. Όπως εξίσου θλιβερό είναι να βλέπουμε ή μαθαίνουμε ότι ένα αεροπλάνο έπεσε και δεκάδες άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους, ένα τρένο εκτροχιάστηκε ή κήκε, όπως και ένα λεωφορείο ή επιβατηγό αυτοκίνητο συγκρούσθηκε ή ανετράπη.

Δεν άκουσα για το δυστύχημα του Concord στο Παρίσι ή του τρένου στην Ελβετία να εκτοξεύονται τόσο βαρείς χαρακτηρισμοί ούτε τα ΜΜΕ να το προβάλλουν με τόση ένταση. Αντίθετα, σταμάτησαν μετά την είδηση. Γιατί;;

Δυστυχώς και κανείς δεν το επιθυμεί, αλλιώς αυτή είναι η μοίρα των μέσων της διά ξηράς, θαλάσσης, αέρος, μεταφοράς να έχουν και θλιβερά περιστατικά. Ό,τι κινείται στην ξηρά



κόντρεται προς κάθε πλευρά, χωρίς πάντα να θεωρεί το πλοίο ως το εξιλαστήριο θύμα, να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα. Τα λιμάνια και τα υπεύθυνα κράτη δεν είναι άμοιρα των ευθυνών τους για αρκετά περιστατικά. Αλήθεια, τα λιμάνια τι κάνουν για τις δικές τους υποχρεώσεις; Πού είναι η νομοθεσία και οι υποχρεωτικές διατάξεις για τα λιμάνια ή τις περιοχές καταφυγής των κινδυνευόντων πλοίων και προσφοράς βοήθειάς τους. Για τα «Erika», «Castor», «Prestige» ποια μέριμνα ελήφθη;

Πώς λειτούργησαν τα Port of Refuges ή Places of Refuges; Ποιος θα εγκατέλειπε τα κράτη γι' αυτή τους την ένοχη αδράνεια;

Μήπως για όλα ο κακός δαίμονας είναι μόνο το πλοίο, όταν με στατιστικές είναι επιβεβαιωμένο πλέον ότι υποβαθμισμένα πλοία είναι ελάχιστα και δεν θα μπορούσε να είναι αλλιώς με την πληθώρα των πιστοποιητικών που πρέπει να εφοδιάζονται και των ποικίλων καθημερινών ουσιαστικών ελέγχων που υφίστανται.

Δεν θα πω περισσότερα, απλώς εκφράζω τις ανησυχίες μου και μεγάλο προβληματισμό για όσα, και αυτήν την περίοδο

Οι αντιδράσεις με την οξύτητα που έγιναν και γίνονται από υπεύθυνους πολιτικούς των ευρωπαϊκών χωρών για κάποιες σκοπιμότητες, χαρακτηρίζοντας τα πλοία «θαλάσσιους σκουπιδοτενεκέδες», δεν είναι οι αρμόζουσες, γίνονται «εν θερμώ» με αδόκιμους όρους και είναι ευρύτερα επιζήμιες.

μπορεί και να συγκρουσθεί, ό,τι πετάει μπορεί καμία φορά και να πέσει και ό,τι πλέει μπορεί κάποτε να βουλιάξει. Ευτυχώς ούτε αεροπλάνο πέφτουν καθημερινώς ούτε πλοία βυθίζονται ή ρυπαίνουν τις ακτές.

Εξάλλου, οι τεχνολογικές εξελίξεις, με υψηλό κόστος για το πλοίο, και προσπάθειες είναι και αποβλήθηκαν στη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας του και στον περιορισμό στο ελάχιστο των ανεπιθύμητων περιστατικών και όποιου βαθμού ατυχημάτων. Όμως, η χωρίς αμφισβήτηση αξιόσυνη του ανθρώπινου δυναμικού του πλοίου και η προσπάθειά του πάντα για ασφαλή ναυσιπλοΐα και καθαρές θάλασσες έχει και τον αστάθμητο παράγοντα του ανθρώπινου λάθους ή του απρόβλεπτου τυχαίου συμβάντος.

Οι προτάσεις και οι αποφάσεις για δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος «Double Hull» πιστεύω πως δεν είναι πανάκεια ούτε έξω από τη σφαίρα του ανθρώπινου δυναμικού με τις στέλειές του και τα έκτακτα συμβάντα.

Η διεθνής κοινότητα οφείλει όλα αυτά να τα λαμβάνει υπόψη και από την πλευρά της με νηφαλιότητα, αντικειμενι-

με αίτιο το «Prestige», συμβαίνουν.

Τέλος, θα ήθελα ολοκληρώνοντας τις σκέψεις μου να τονίσω ότι η μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο εφέτος (2003) για ένα εξάμηνο θα είναι στην προεδρία της Ευρωπαϊκής Ενωσης και οι προκλήσεις και ευθύνες του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας -ως προέδρου στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών- είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες και μεγάλες με το βάρος της καθοδήγησης και κατευθύνσεως σε ρεαλιστικές, εφαρμόσιμες και για το καλό της ναυτιλίας αποφάσεις.

Εμείς από το ΝΕΕ, σύμφωνα και με το θεσμικό ρόλο που η Πολιτεία μας έχει δώσει, θα είμαστε όπως πάντα δίπλα του για οτιδήποτε κριθεί απαραίτητο, ώστε να ευοδωθεί ο στόχος για μια ποιοτική, υψηλών δυνατοτήτων, ανταγωνιστική με ευρωστία και ωφέλιμη στο κοινωνικό σύνολο ελληνική ναυτιλία.

Με την ευκαιρία του νέου έτους 2003, εύχομαι καλές θάλασσες, υγεία και προκοπή σε πλοιοκτήτες και ναυτιλιομένους.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
Galvanized - Bright
Preformed
Post pressed (compacted)
Normal - Non Rotating
R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*

- Kapa Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- } Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
Woven wire rope
Chain
Polyester (fiber)
Wire

- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 10 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 10 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



Η Ελλάδα ως σημείο διέλευσης λαθρομεταναστών

Το «εμπόριο των ονείρων» για μια καλύτερη ζωή καλά κρατεί ακόμη και εν έτει 2003, στο αποκορύφωμα του «πολιτισμού» που θωρακίζει τα ανθρώπινα δικαιώματα και εξασφαλίζει το ευ ζην!

Αυτό προκύπτει τουλάχιστον από τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με τα περιστατικά λαθρομετανάστευσης που υπέπεσαν στην αντίληψη των λιμενικών αρχών της χώρας τα τελευταία έξι χρόνια.

Πιο συγκεκριμένα, τα περιστατικά λαθρομετανάστευσης έφτασαν από το 1998 μέχρι και το τέλος του περασμένου έτους τα 989, σε όλη την περιφέρεια των θαλασσιών συνόρων της Ελλάδας, ενώ οι λαθρομετανάστες που συνελήφθησαν ήταν 23.848 και οι δουλέμποροι 568, μεγάλο ποσοστό εκ των οποίων είναι τουρκικής καταγωγής. Αναλύοντας τα παραπάνω στοιχεία, το περασμένο έτος συνελήφθησαν συνολικά 3.945 λαθρομετανάστες και 84 διακινητές κατά τη διάρκεια 277 περιστατικών. Τα συγκεκριμένα νούμερα είναι σαφώς μειωμένα σε σχέση με αυτά του 2001, κατά τη διάρκεια του οποίου τα

περιστατικά δουλεμπορίου που αντιμετώπισαν οι λιμενικές αρχές ήταν 370 και αποτελούν αρνητικό ρεκόρ για την εξαετία 1997-2002. Όσον αφορά τους συλληφθέντες λαθρομετανάστες και διακινητές, αυτοί ήταν 6.864 και 137 αντίστοιχα. Τα λιγότερα περιστατικά λαθρομετανάστευσης, και σύμφωνα πάντα με τα επίσημα στοιχεία του ΥΕΝ, συνέβησαν το 2000 και ήταν μόλις 89, ενώ έγιναν 3.664 συλλήψεις λαθρομεταναστών και 124 συλλήψεις διακινητών.

Το 1999 τα περιστατικά της λαθρομετανάστευσης ήταν 103 και συνελήφθησαν 1.183 λαθροί μετανάστες και 94 δουλέ-

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

ΕΤΟΣ	1997	1998	1999	2000	2001	2002 Δεκέμβριος
Συλληφθέντες λαθρομετανάστες	4.545	3.657	1.183	3.664	6.864	3.945
Συλληφθέντες διακινητές	49	80	94	124	137	84
Περιστατικά (αριθμός περιπτώσεων)	-	150	103	89	370	277
ΚΑΤΑΣΧΕΘΕΝΤΑ						
A. Λέμβοι - Πλοία	28	28	36	52	90	67
B. Οχήματα	-	-	-	1	3	3

μποροι. Μια χρονιά πριν, και συγκεκριμένα το 1998, οι λαθρομετανάστες που είχαν συλληφθεί ήταν 3.657 και οι διακινητές 80 σε 150 καταγεγραμμένα περιστατικά, ενώ το 1997 συνελήφθησαν μόνο 49 διακινητές και 4.545 λαθρομετανάστες. Επί πλέον, πρέπει να αναφερθεί ότι κατά τις παραπάνω επιχειρήσεις εξάρθρωσης της λαθρομετανάστευσης κατασχέθηκαν και 301 σκάφη, διαφόρων τύπων και χωρητικότητας.

Από την πλευρά του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης τόνισε σε συνάντηση που είχε με Ευρωπαίους ευρωβουλευτές:

«Η χώρα μας τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικό θέμα από την είσοδο λαθρομεταναστών, το οποίο οφείλεται κυρίως σε εξωγενείς παράγοντες και ειδικότερα στις μεγάλες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές, που επήλθαν σε παγκόσμια κλίμακα και ειδικότερα στις χώρες της Ασίας και της Αφρικής.

Το ενδεχόμενο εκδήλωσης πολεμικών επιχειρήσεων στο Ιράκ εκτιμάται πως θα δώσει νέες διαστάσεις στο πρόβλημα αυτό, αφού θεωρείται βέβαιο ότι θα αυξηθούν τα λαθρομεταναστευτικά ρεύματα από την Ασία προς τις ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης, αλλά και της ιδιότητάς της του μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα εξακολουθήσει να αποτελεί σημείο διέλευσης και προορισμού των λαθρομεταναστών, με τη διαμορφούμενη δε κατάσταση θα κληθεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα αυτό με τις νέες ιδιαιτερότητες αυξημένες διαστάσεις του» και προσέθεσε: «Η ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 δημιουργεί πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας στη χώρα μας και επιτείνει την ανάγκη θωράκισης των θαλασσίων συνόρων μας έναντι οποιασδήποτε μορφής οργανωμένου εγκλήματος (τρομοκρατία, λαθρομετανάστευση, λαθρεμπόριο όπλων, ναρκωτικών κ.λπ.).

Η Ελλάδα ως χώρα με ευρέα θαλάσσια σύνορα (η συνολική ακτογραμμή της χώρας είναι 16.000 χλμ.), τα οποία προς ανατολές αποτελούν και σύνορα της Ενωμένης Ευρώπης, αισθάνεται ιδιαίτερα τη λαθρομεταναστευτική πίεση. Πολύ περισσότερο μετά την 11/09 και την αυξημένη επιτήρηση κατά του οργανωμένου εγκλήματος και της τρομοκρατίας από ακραίους μουσουλμάνους τρομοκράτες. Με τα συμπεράσματα της Σεβίλλης ελήφθησαν αποφάσεις για δράσεις οι οποίες πρέπει να εφαρμοσθούν κατά το διάστημα της ελληνικής προεδρίας.

Η Ελλάδα έχει ζητήσει να αναλάβει τη διεξαγωγή του πιλοτικού προγράμματος ΤΡΙΤΩΝ, το οποίο αφορά τη διενέργεια θαλασσίων συνοριακών ελέγχων από τα κράτη-μέλη της Μεσογείου της Ε.Ε. υπό κοινό επιχειρησιακό σχεδιασμό. Το ΥΕΝ διαθέτει την εμπειρία και τα μέσα για να εφαρμόσει ένα τέτοιο πρόγραμμα και εφαρμόζει παράλληλα πολιτικές αποτροπής εισόδου παράνομων μεταναστών και έρευνας και διάσωσης για όσους διακινδυνεύουν, με κεντρικό στόχο τη δημιουργία ενός χώρου "ελευ-

θερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης" για όλους τους Ευρωπαίους πολίτες».

Τέλος, ο υπουργός Ε.Ν. εξέφρασε την ικανοποίησή του διότι το 2002 υπήρξε μείωση της εισόδου λαθρομεταναστών στη χώρα μας κατά 45% (3.945 λαθρομετανάστες το 2002 έναντι 6.864 το 2001). Πρέπει να σημειωθεί ότι προσφάτως, 35 βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κατέθεσαν θέμα στη Βουλή προκειμένου να τροποποιηθεί η ποινή των δουλεμπόρων σε κακούργημα, από πλημμέλημα που είναι σήμερα, θέση την οποία έχει διατυπώσει στο παρελθόν και ο ίδιος ο υπουργός Ε.Ν. Γιώργος Ανωμερίτης.



Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Ύλη
- Αναλίσσιμα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχολικά
- Σφραγίδες

**ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722**

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.

P.Phaleron - Greece

AGENTS

OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.

London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.

P.Phaleron - Greece

— ONASSIS GROUP —

ΙΑΤΡΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

- Αγγειοχειρουργικό
- Αιματολογικό
- Αλλεργιολογικό
- Γαστρεντερολογικό
- Γυναικολογικό
- Διαβητολογικό
- Ενδοκρινολογικό
- Ηπατολογικό
- Θωρακοχειρουργικό
- Καρδιολογικό:
Καρδιολογική μονάδα,
Αιμοδυναμικό εργαστήριο
(στεφανιογραφία /
αγγειοπλαστική,
ηλεκτροφυσιολογία,
ablation, εμφύτευση
βηματοδοτών
/ απινιδωτών)
- Καρδιοχειρουργικό
- Κέντρο Κεφαλαλγίας
- Κρανιογναθο-
προσωπική χειρουργική
- Νευρολογικό
- Νευροχειρουργικό
- Νεφρολογικό
- Ογκολογικό
- Οδοντιατρικό –
Εμφυτεύματα
- Ορθοπαιδικό:
Τμήμα Αθλητικών
Κακώσεων – Κέντρο
Σπονδυλικής Στήλης –
Κλινική χειρουργικής
Ανω Ακρου &
Μικροχειρουργική –
Τμήμα Ωμου και Αγκώνα
- Ουρολογικό
- Οφθαλμολογικό
- Παθολογικό
- Πλάστική και
Επανορθωτική
Χειρουργική
- Πνευμονολογικό
- Ρευματολογικό
- Τμήμα Μαστού
- Τμήμα Ψυχολογικής
Υποστήριξης
- Χειρουργικό
- Ωτορινολαρυγγολογικό
- Φυσικοθεραπεία



ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

- Ακτινολογικό → Αξονικός
τομογράφος → Έλεγχος
οστεοπόρωσης → Ενδοσκοπικό:
Γαστρεντερολογικό-
Ουρολογικό- Πνευμονολογικό
- Εργαστήριο κινητικότητας
πεπτικού συστήματος
- Καρδιολογικό εργαστήριο
(τεστ κοπώσεως, tilt test, holter,
υπέρηχοι αγγείων / καρδιάς,
έλεγχος βηματοδοτών, κ.ά.)
- Μαγνητικός τομογράφος
- Μαστογράφος → Μικροβιο-
λογικό / Βιοχημικό / αιματολογι-
κό → Πυρηνική ιατρική
(γ-CAMERA) → Τμήμα
επεμβατικής ακτινολογίας
- Τμήμα επεμβατικής
νευροακτινολογίας
- Υπέρηχοι – Triplex
- Ψηφιακή αγγειογραφία



**METROPOLITAN
HOSPITAL**
Εθνάρχου Μακαρίου 9 &
Ελ. Βενιζέλου 1, 185 47 Ν. Φάληρο
Τηλ.: 210-4809000,
Fax: 210-4814887

 **METROPOLITAN**
H O S P I T A L
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Για την ανάκτηση του χαμένου prestige

του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
Καθηγητή Σχολής
Ναυπηγών Μηχανολόγων
Μηχανικών στο Εθνικό
Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σε ανύποπτο χρόνο δημοσιεύθηκε από το WMU Journal of Maritime Affairs

(επιστημονικό περιοδικό του World Maritime University) ένα άρθρο μου για

θέματα θαλάσσιας ασφάλειας¹. Λίγες εβδομάδες μετά τη δημοσίευση,

συνέβη το ατύχημα του «Prestige», προκαλώντας μεγάλη οικολογική καταστροφή.

Παραθέτω εδώ μια περίληψη του άρθρου χωρίς αναφορά στο «Prestige»

και στο τέλος κλείνω με μερικά σχόλια στο συγκεκριμένο ατύχημα.



Μετά το καταστροφικό ατύχημα του δεξαμενόπλοιου «Erika» το Δεκέμβριο του 1999, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε σειρά μέτρων, γνωστών ως πακέτα Erika I και Erika II, για την αναβάθμιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Η αρμόδια επίτροπος Loyola de Palacio είχε τότε δηλώσει τα εξής:

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει τώρα ένα από τα καλύτερα νομοθετικά οπλοστάσια στον κόσμο για να εγγυηθεί τη θαλάσσια ασφάλεια. Είναι απαραίτητο αυτά τα μέτρα να τεθούν σε εφαρμογή με τη μεγαλύτερη δυνατή αποφασιστικότητα και ταχύτητα. Η Επιτροπή, από την πλευρά της, θα συνεχίσει τις προσπάθειές της και θα προτείνει συμπληρωματικά μέτρα ώστε να συμπληρωθεί αυτοί τους κανονισμούς και να εξαλειφεί το φάσμα μιας νέας καταστροφής σαν το ERIKA».

Η διαδικασία διαμόρφωσης πολιτικής

Για να επιτευχθεί ο στόχος ενός υψηλότερου επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας, είναι απαραίτητο να έχουμε μια σαφή εικόνα ποιος αναπτύσσει πολιτική για το θέμα αυτό και με ποιο τρόπο. Αυτό είναι πιο δύσκολο απ' ό,τι φαίνεται εκ πρώτης όψεως.

Τι εννοούμε κατ' αρχάς με τη φράση «πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια»; Με την ευρύτερη δυνατή ερμηνεία, εννοούμε νόμους, κανόνες, κανονισμούς, οδηγίες, μνημόνια (MOUs), ψηφίσματα, πρωτόκολλα, προδιαγραφές, υποδείξεις, κώδικες, πρακτικές, ή γενικά οποιοδήποτε μέτρο που προδιαγράφει, υποδεικνύει, υποχρεώνει, ενθαρρύνει ή ακόμη και αστυνόμευει συγκεκριμένες δράσεις που επιδρούν στη θαλάσσια ασφάλεια.

Ο κύριος παίκτης στη διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), και ειδικά η Διεθνής Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (πλήρως γνωστή ως SOLAS). Εκτός από τη SOLAS, ο IMO υιοθετεί και άλλα μέτρα που έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια, είτε έμμεσα είτε άμεσα. Παραδείγματα είναι η διάσκεψη STCW για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών και ο κώδικας για πλοία μεγάλων ταχυτήτων (HSC Code). Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλήος Διαχείρισης (πιο γνωστός ως ISM Code) είναι ένα από τα εργαλεία για την αναβάθμιση της ασφάλειας των πλοίων που πιστοποιούνται σύμφωνα μ' αυτόν και είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες για τη λεγόμενη «ποιοτική ναυτιλία». Ο IMO ούτε υλοποιεί ούτε ελέγχει την εφαρμογή των κανονισμών: αυτό είναι ευθύνη των χωρών-μελών του.

Εκτός από τον IMO, και διάφοροι άλλοι παίκτες παίζουν ρόλο στην ανάπτυξη, υλοποίηση και εφαρμογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια. Οι παίκτες αυτοί περιλαμβάνουν τα κράτη σημαίας (flag states), τα κράτη λιμένων (port states), τους νηογνώμονες και τον IACS, διεθνείς φορείς όπως την Ευρωπαϊκή Ένωση, οργανισμούς εργασίας όπως ο ILO, και γενικά ολόκληρο το φάσμα της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως πλοιοκτήτες, ναυλωτές, λιμένα, ναυπηγεία, ασφαλιστικές

εταιρείες (P&I Clubs), περιβαλλοντικές οργανώσεις κ.λπ.

Οι πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια που προωθούνται από τους παραπάνω φορείς ταξινομούνται σε πολλές κατηγορίες. Αυτές περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, προδιαγραφές εκπαίδευσης και πιστοποίηση των ναυτικών, καταλληλότητα για εργασία, απαγόρευση χρήσης αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, καταγραφή της κόπωσης του πληρώματος, συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επάνω στο σκάφος και κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος. Αντικείμενα επίσης είναι ο εξοπλισμός του πλοίου, το interface μεταξύ ανθρώπου και μηχανής, οι επικοινωνίες πλοίου-πλοίου και πλοίου-ξηράς, τα συστήματα διαχείρισης και ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας, τα συστήματα αναφοράς των πλοίων και οι κανονισμοί ασφαλείας των λιμένων. Υπάρχουν επίσης κανόνες ναυσιπλοΐας, κανονισμοί φορτοεκφόρτωσης, κανονισμοί πυρόσβεσης, διαδικασίες έρευνας και διάσωσης, περιβαλλοντική προστασία, σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των πλοίων και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και εγκατάλειψης του πλοίου.

Δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει κανείς ότι αυτός και μόνο ο μεγάλος αριθμός των παικτών, καθώς και το τεράστιο εύρος θεμάτων που εμπλέκονται στη διαμόρφωση των πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια, μπορούν να οδηγήσουν σε κάποιες ή ακόμη και σε όλες από τις ακόλουθες καταστάσεις:

- Υπερβολικός αριθμός κανονισμών.
- Πολύχρωμο μωσαϊκό κανονισμών.
- Επικαλύψεις μεταξύ κανονισμών.
- Αντιφάσεις μεταξύ κανονισμών.
- Κενά μεταξύ κανονισμών.

Τέτοιες καταστάσεις έχουν ευρύτατα επικριθεί από τη ναυτιλιακή κοινότητα ότι συμβάλλουν στη μείωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας λόγω υπερβολικής νομοθεσίας, αλληλά και στην έλλειψη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου ασφαλείας λόγω των πιθανών κενών που μπορεί να προκαλέσουν τέτοιες ρυθμίσεις. Ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούν ότι οι υπάρχοντες κανονισμοί ασφαλείας είναι κάτι παραπάνω από επαρκείς, αλλήλα η έλλειψη αστυνόμευσης και απαραίτητης συμμόρφωσης σ' αυτούς είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό δημιουργεί ένα περιβάλλον αθέμιτου ανταγωνισμού που ευνοεί εκείνους που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς ασφαλείας και είναι εις βάρος εκείνων που είναι συνεπείς. Πολλοί υποστηρίζουν πως η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας αντί να συζητείται η ανάπτυξη νέας.

Η ανάγκη για «προοδευτικές» πολιτικές ασφαλείας

Πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί τελευταία στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας συχνά φέρονται ως «προοδευτικές» (proactive). Ως προοδευτική πολιτική νοείται η προληπτική ανα-



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Για την ανάκτηση του χαμένου prestige

γνώριση των παραμέτρων εκείνων που είναι πιθανό να επηρεάσουν αρνητικά τη θαλάσσια ασφάλεια και η άμεση διατύπωση κατάλληλων κανονισμών που θα εμποδίσουν την εμφάνιση ανεπιθύμητων περιστατικών (σε αντίθεση με μέτρα που παίρνονται αντιδρώντας σε ένα μεμονωμένο περιστατικό). Επιστημονικές μέθοδοι όπως το Formal Safety Assessment (FSA), το οποίο έχει υιοθετηθεί και από το Maritime Safety Committee του IMO, θεωρούνται σημαντικά εργαλεία για τη διαμόρφωση μιας προοδευτικής πολιτικής ασφαλείας.

Όμως, το FSA και άλλα εξελιγμένα εργαλεία είναι συχνά δύσκολα στη χρήση τους, και στην πράξη χρησιμοποιούνται μάλλον σπάνια, ιδίως σε περιπτώσεις που απαιτούν άμεσες ενέργειες. Κατ' αρχάς, για τη διαμόρφωση μιας προοδευτικής πολιτικής χρειάζεται ανά-

ποιούνται κατά τέτοιο τρόπο που να εμποδίζουν αυτούς τους παράγοντες να εμφανιστούν ξανά, ή, σε περίπτωση που επανεμφανιστούν, να περιορίζουν τις επιβλαβείς επιπτώσεις τους.

Ακριβώς αυτό το σημείο αποτελεί, κατά τη γνώμη μου, ένα αμφισβητούμενο σημείο της μέχρι τούδε προσέγγισης σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Πολλές από τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν ως αποτέλεσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων εστίασαν την προσοχή τους σε «τεχνολογικές» ή «σχεδιαστικές» λύσεις. Συγκεκριμένα, αυτές οι λύσεις περιλαμβάνουν σχεδίαση tankers (διπύθμενα, διπλά τοιχώματα), σχεδίαση RoRo (εσωτερικές υποδιαίρεσεις, διαδικασίες εκκένωσης) και σχεδίαση bulk carriers (εγκάρσιες φρακτές, διπλά τοιχώματα), μεταξύ άλλων. Όμως, πληθώρα επιστημονικών αναλύσεων έχει δείξει ότι τα

Ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούν ότι οι υπάρχοντες κανονισμοί ασφαλείας είναι κάτι παραπάνω από επαρκείς, αλλά η έλλειψη αστυνόμευσης και απαραίτητης συμμόρφωσης σ' αυτούς είναι ο κύριος συντελεστής που προκαλεί τα ναυτικά ατυχήματα

ήυση στοιχείων όχι από ένα, αλλά από μεγάλο αριθμό ατυχημάτων. Όμως, ακόμη και για ένα ατύχημα, ο προσδιορισμός των παραγόντων που προκάλεσαν το ατύχημα δεν είναι εύκολη δουλειά, η οποία συνήθως απαιτεί κόπο και χρόνο για να γίνει σωστά. Είναι μάλιστα πιθανό η ακριβής αιτία ορισμένων ατυχημάτων να πάρει πολλά χρόνια να αποκαλυφθεί, ή να μην αποκαλυφθεί ποτέ, όπως έχει γίνει σε ορισμένα αεροπορικά ατυχήματα.

Επομένως, παρά τη διαθεσιμότητα συστηματικών εργαλείων, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι η μέχρι στιγμής διαμόρφωση πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια δεν είναι και τόσο προοδευτική όσο θα έπρεπε. Οι άνθρωποι που καθορίζουν και διατυπώνουν μια τέτοια πολιτική δέχονται συχνά αφόρητη πίεση από την κοινή γνώμη, από περιβαλλοντικές ομάδες και ειδικά από τα ΜΜΕ να δράσουν αποφασιστικά με άμεσα και τολημικά μέτρα, που δείχνουν την ισχυρή βούλησή τους να βελτιώσουν τη θαλάσσια ασφάλεια «εδώ και τώρα». Νομίζω ότι μια τέτοια προσέγγιση αδικεί όχι μόνο μεθόδους όπως το FSA, αλλά επίσης και την όλη διαδικασία διατύπωσης πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια, και σε τελευταία ανάλυση, την ίδια τη θαλάσσια ασφάλεια.

Όντως, είναι κοινό μυστικό πως ένα μεγάλο κομμάτι της μέχρι τούδε νομοθετικής δραστηριότητας σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας έλαβε χώρα αμέσως μετά από συγκεκριμένες μεγάλες ναυτικές καταστροφές. Τέτοιες ήταν η ανατροπή του «Herald Of Free Enterprise» το 1987 (193 νεκροί), η προσάραξη του «Exxon Valdez» το 1989 (μεγάλη ρύπανση), η πυρκαγιά στο «Scandinavian Star» το 1990 (158 νεκροί), η βύθιση του «Estonia» το 1994 (852 νεκροί) και διάφορες σημαντικές απώλειες bulk carriers (π.χ. το «Derbyshire» το 1980 - 44 νεκροί). Η απώλεια του «Erika» το 1999 (μεγάλη ρύπανση) οδήγησε σε δύο μεγάλα νομοθετικά πακέτα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστά ως Erika I και Erika II.

Υπό αυτήν την έννοια, η διαμόρφωση της πολιτικής για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας ήταν, και ακόμη είναι, σε μεγάλο βαθμό «αντιδραστική» (reactive). Σε γενικές γραμμές δεν υπάρχει κάτι το στραβό με αυτή την προσέγγιση. Μάλιστα, θα ήταν ανεύθυνο αν δεν υπήρχε κάποια αντίδραση ή αν δεν παίρναμε μαθήματα από μεγάλες ναυτικές τραγωδίες. Όμως, μια βασική προϋπόθεση είναι ότι οι πολιτικές που τελικά υιοθετούνται στα απόνερα ενός ατυχήματος πρέπει να αναγνωρίζουν σωστά τους σημαντικότερους παράγοντες, που προκάλεσαν αυτό το ατύχημα, και να υλο-

ποιούνται περισσότερα ναυτικά ατυχήματα (και ιδίως αυτά που προκάλεσαν τις πρόσφατες νομοθετικές δραστηριότητες) οφείλονται κυρίως στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα στην όλη αλυσίδα της θαλάσσιας ασφάλειας. Αυτό σημαίνει ότι αν ο κρίκος του ανθρώπινου παράγοντα δεν ενισχυθεί, η ενίσχυση κάθε άλλου κρίκου της αλυσίδας (όπως αυτού της τεχνολογίας) θα έχει αβέβαια αποτελέσματα.

Οι λειτουργικές και οι οικονομικές επιπτώσεις από την εφαρμογή αυτών των «τεχνολογικών» μέτρων είναι κοσμογονικές. Ολόκληροι στόλοι πλοίων που δεν συμμορφώνονται με αυτά γίνονται άχρηστοι. Οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται είτε να κάνουν ιδιαίτερα ακριβές μετασκευές είτε να αγοράσουν καινούργια πλοία. Η ουσιαστική χωρητικότητα των πλοίων μειώνεται, αν και οφέλη θα προκύψουν για τους άνεργους ναυτικούς, άπαξ και περισσότερα πλοία θα χρειαστούν για να μεταφέρουν το ίδιο φορτίο. Τα ναυπηγεία υποχρεώνονται να μεταβάλλουν ριζικά τα σχέδιά τους για να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς, αν και προφανώς ωφεληθούν σημαντικά από τις παραγγελίες για νέα πλοία. Η κίνηση στα διαλυτήρια πλοίων αυξάνεται κατακόρυφα. Όμως, η βασική ερώτηση, ποια τελικά είναι τα οφέλη αυτών των μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια (και κατ' επέκταση για το θαλάσσιο περιβάλλον) και με ποιο κόστος θα προκύψουν τα οφέλη αυτά, παραμένει αναπάντητη.

Ας δούμε πιο λεπτομερώς μερικά από τα θέματα αυτά στη συνέχεια.

Ατυχήματα δεξαμενοπλοίων

«Torrey Canyon», 1967. «Amoco Cadiz», 1978. «Exxon Valdez», 1989. «Erika», 1999. Κάθε περίπου 10 χρόνια, μια καταστροφική πετρελαιοκηλίδα μονοπωλεί τους τίτλους των εφημερίδων όλου του κόσμου, χωρίς να υπολογίσει κανείς άλλες μικρότερες πετρελαιοκηλίδες που συμβαίνουν ενδιάμεσα. Το σημείο καμπής αναφορικά με τα μέτρα που ελήφθησαν ήρθε το 1989. Το «Exxon Valdez» δεν προκάλεσε μόνο μεγάλη οικολογική καταστροφή στην Αλάσκα, αλλά είναι υπεύθυνο και για ένα από τα πιο κοσμογονικά ναυτικά νομοθετήματα στον κόσμο, το Oil Pollution Act of 1990 (OPA '90). Μεταξύ άλλων, το OPA '90 προδιαγράφει δραστικές αλλαγές στη σχεδίαση και κατασκευή των δεξαμενοπλοίων που θα επιτρέπονται να επισκέπτονται τις ΗΠΑ, με τα διπύθμενα και διπλά τοιχώματα να είναι οι πιο σημαντικές απαιτούμενες αλλαγές.



SAILING THE SEAS OF COLOR

MARINE & PROTECTIVE COATINGS

Athens
Thessaloniki
Cyprus
Shanghai
Skopje
Boston
Houston
Miami
N. Orleans
New York
Montreal
Buenos Aires
Antwerp
Rotterdam
Malta
Lebanon
Cairo
Singapore
Tallinn
S. Africa

Casco International S.A. 9 Kanari St., 106 71, Athens, Greece Tel.: (210) 33 92 665-7 • Fax: (210) 33 92 668
Sales & Technical Support 35 Dragatsaniou St., 185 45, Piraeus, Greece Tel.: (210) 42 21 125 • Fax: (210) 41 20 479
Branch Office 15 Mitropoleos St., 546 24 Thessaloniki, Greece Tel.: (2310) 24 4715 • Fax: (2310) 22 3936
Manufacturing Plant Loutraki Industrial Area, Greece - Shanghai, China

e-mail: athens@cascopaints.com

www.casco-paints.com



CASCO
INTERNATIONAL

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Για την ανάκτηση του χαμένου prestige

Το OPA' 90, αν και εθνική νομοθεσία των ΗΠΑ, είχε παγκόσμια εμβέλεια. Προκάλεσε δραστικές επιπτώσεις στη σχεδίαση, στη λειτουργία και στα οικονομικά της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά παγκοσμίως. Η βασική ερώτηση όμως είναι τι οφέλη τελικά παρήγαγε το νομοθέτημα αυτό και σε τι κόστος; Αν και είναι ίσως νωρίς, η ίδια ερώτηση μπορεί να τεθεί και για το πακέτο μέτρων Erika I, του οποίου η φιλοσοφία είναι παρόμοια όσον αφορά τη σταδιακή απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από τα ευρωπαϊκά νερά. Το πακέτο αυτό διατυπώθηκε μετά την πετρελαιοκηλίδα του «Erika» και έχει ήδη εγκριθεί νομοθετικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Εκτός από την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, το πακέτο επίσης προδιαγράφει αυστηρότερους ελέγχους από τους νηογνώμονες και το port state control.

Δεν έχω υπόψη μου καμία ανάληψη που να απαντά στην πιο πάνω ερώτηση «κόστους - οφέλους», η οποία σίγουρα είναι δύσκολη. Ίσως μόνον ο χρόνος να δώσει κάποια απάντηση, αν και μπορώ να διακινδυνεύσω την πρόβλεψη ότι ακόμη και μετά από πολύ χρόνο η απάντηση θα είναι δύσκολη. Τα οφέλη θα πρέπει να υπολογισθούν σε σχέση με τις περιβαλλοντικές και άλλες οικονομικές ζημιές που θα αποφευχθούν εξαιτίας των διπλών τοιχωμάτων, για τις περιπτώσεις εκείνες που μπορεί να τεκμηριωθεί ότι τα διπλά τοιχώματα είχαν κάποιο αποτέλεσμα (π.χ. προσάραξη αλλά όχι ρύπανση). Το κόστος θα πρέπει να υπολογιστεί σε σχέση με το επί πλέον κόστος κατασκευής αλλά και τα μειωμένα έσοδα λόγω μειωμένης χωρητικότητας των πλοίων. Καμία εκτίμηση δεν υπάρχει αυτήν τη στιγμή ούτε για το οφέλη ούτε για το κόστος. Πάντως, οποιαδήποτε και να είναι τα κόστη και τα οφέλη, είναι κοινά αποδεκτό ότι και τα δύο αυτά στυχήματα («Erika» και «Erika») οφείλονται στην αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα. Στην πρώτη περίπτωση, η χρήση αλκοόλ από τον καπετάνιο του πλοίου, η αποτυχία του πηδαλιούχου να μανουβράρει σωστά το πλοίο λόγω κόπωσης και η αστοχία του συστήματος θαλάσσιας κυκλοφορίας λόγω ανεπαρκούς επάνδρωσης, προσδιορίστηκαν από το NTSB (Εθνική Επιτροπή Ασφάλειας Μεταφορών των ΗΠΑ) ως οι πλέον καθοριστικοί παράγοντες. Στη δεύτερη περίπτωση, υποστηρίχθηκε ότι η πλημμελής διαδικασία επιθεώρησης από τον ιταλικό νηογνώμονα, RINA, πιθανότατα ήταν ο πιο καθοριστικός παράγοντας. Με αυτά τα δεδομένα, δεν μπορεί να αντισταθεί κάποιος στον πειρασμό και να κάνει την εξής «κακή» ερώτηση: Μια και δεν είναι γνωστή καμία ανάληψη που τεκμηριώνει τις πολιτικές αυτές προτού υιοθετηθούν, μήπως άραγε το OPA' 90 και το πακέτο Erika I ήταν απλώς σπασμωδικές ενέργειες σε δυο άσχημα στυχήματα; Και μή-

πως, ως τέτοιες, έχασαν την ευκαιρία να περιλάβουν άλλα στοιχεία που πραγματικά θα έπαιναν τόπο;

Δεν υπάρχει εύκολη απάντηση στην ερώτηση αυτή, η οποία ίσως θεωρηθεί άδικη από τους νομοθέτες. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι και τα δύο νομοθετήματα αντιμετωπίζουν το πρόβλημα έμμεσα, παρέχοντας στον άνθρωπο καλύτερη τεχνολογία (λιγότερο ευαίσθητη σε αστοχία) σε περίπτωση προσάραξης ενός tanker. Αλλά και στις δυο περιπτώσεις τα μέτρα αναφέρονται περισσότερο στο πλοίο και λιγότερο στον ανθρώπινο παράγοντα. Αξίζει να σημειωθεί ότι διάταξη του OPA' 90 ρητά απαγορεύει στο «Erika» να ξαναεπισκεφθεί την Αλάσκα (το πλοίο μετονομάστηκε σε «Sea River Mediterranean» και είναι ακόμη σε ενεργό υπηρεσία, εκεί όπου οι νόμοι ακόμη το επιτρέπουν). Παρ' όλα αυτά, η χρήση αλκοόλ από τον captain Hazelwood, ο οποίος φημοιολογείται ότι έχει ακόμη την άδεια του καπετάνιου, ουδέποτε αποδείχθηκε στα αμερικανικά δικαστήρια! Η δικαστική μάχη του «Erika» ήταν ιδιαίτερα περίπλοκη και κράτησε πολλά χρόνια και το ίδιο μάλλον θα συμβεί και με το «Erika». Για να είμαστε πάντως δίκαιοι, το πακέτο Erika I περιέχει και άλλες, πιο άμεσες διατάξεις, όπως αυστηρότερους ελέγχους από νηογνώμονες και το port state control. Οι διατάξεις αυτές, αν εφαρμοστούν σωστά, ίσως περιορίσουν σημαντικά το ρίσκο τέτοιων ατυχημάτων στο μέλλον. Το ίδιο μπορεί να ληφθεί και για το πακέτο Erika II, το οποίο δεν έχει ακόμη τεθεί σε πλήρη νομική εφαρμογή. Το πακέτο περιλαμβάνει τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για τη Θαλάσσια Ασφάλεια (EMSA), καλύτερες διαδικασίες πληροφόρησης και παρακολούθησης και ένα νέο σχήμα αποζημίωσης για θύματα πετρελαιοκινής ρύπανσης. Βέβαια, το ζήτημα κόστους - οφέλους εξακολουθεί και ισχύει και εδώ. Δεν ξέρω να έχει γίνει κάποια ανάληψη που να έχει αναλύσει τις επιπτώσεις αυτών των μέτρων προτού αυτά υιοθετηθούν.

Ατυχήματα Roro ferries

Η ανατροπή του «Herald Of Free Enterprise» το 1987, μαζί με την πολύ πιο καταστροφική βύθιση του «Estonia», το 1994, ήταν σαφώς στα γεγονότα που σηματοδότησαν την ανάπτυξη νέων κανονισμών του IMO για τη σχεδίαση και λειτουργία των Roro ferries. Το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών αυτών εστιάζεται σε τεχνολογικές λύσεις, που μειώνουν την πιθανότητα βύθισης του πλοίου σε περίπτωση κατάκλισης από νερό, αντί να περιορίσουν την πιθανότητα να συμβεί το τελευταίο. Εκτός από κανόνες σχεδίασης, περιλαμβάνουν και κανόνες ασφαλείας εκκένωσης του πλοίου από τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος.

Είναι σαφές ότι οι νέοι κανόνες των εσωτερικών υποδιαρρέσεων (πλέον γνωστοί ως «συμφωνία της Στοκχόλμης», η οποία προβλέπει το πλοίο να επιπλέει με 50 εκατοστά νερό στο deck) θα αλλάξουν ριζικά τη σύνθεση του στόλου των ευρωπαϊκών roro ferries στα επόμενα χρόνια, καθώς θα είναι πολύ ακριβό και μετασκευασθούν τα παλιά πλοία σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές. Οι οικονομικές επιπτώσεις αυτής της αλλαγής είναι άγνωστες, αλλά υπολογίζεται να είναι τεράστιες. Με πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες να αγωνίζονται να επιζήσουν και να ξεπληρώσουν τα δάνειά τους, η ανανέωση του στόλου δεν θα είναι εύκολη.

Ανεξάρτητα από αυτό, είναι ακόμη άγνωστο σε ποιο βαθμό οι νέοι αυτοί κανόνες θα αυξήσουν την ασφάλεια των roro ferries. Οι πραγματογνωμοσύνες και για τα δύο ανωτέρω ατυχήματα καταγράφουν και στις δυο περιπτώσεις ατυχείς ενέργειες εκ μέρους του πληρώματος και του καπετάνιου (στην πρώτη περίπτωση το πλήρωμα δεν είχε κλείσει τους καταπέλτες και στη δεύτερη ο καπετάνιος επέλεξε να ταξιδέψει το πλοίο σε μεγάλη θαλασσοταραχή με μεγάλη ταχύτητα). Αν οι ενέργειες αυτές δεν είχαν λάβει χώρα, δεν είναι καθόλου σαφές ότι τα ατυχήματα αυτά πάλι θα είχαν συμβεί.



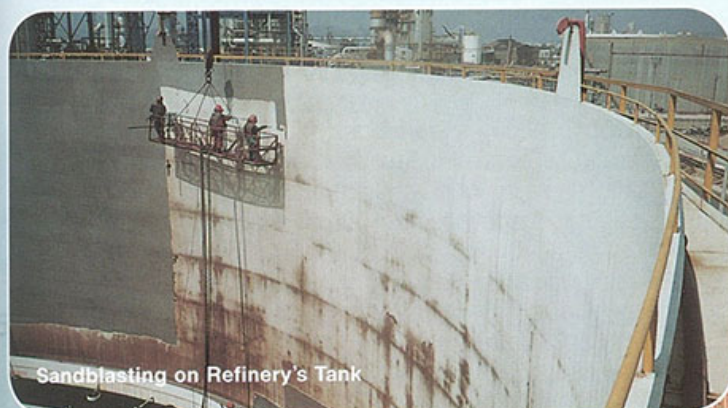
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection **on Metal Surfaces!**



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



CERTIFICATE NUMBER 35576

Head Office: 8 Pontion Str., 188 63 Perama, Piraeus Greece

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

Web Site: www.zisimopoulos.gr, E-Mail: zisim@aias.gr

Αυτό κατά τη γνώμη μου δημιουργεί αμφιβολίες για τη λογική πίσω από τους κανονισμούς που υιοθετήθηκαν μετά τα ατυχήματα αυτά.

Ατυχήματα bulk carriers

Το ατύχημα του «Derbyshire» το 1980, μαζί με άλλες τραγικές απώλειες τέτοιων πλοίων, προκάλεσε την εμπειριστατωμένη αναδιάρθρωση των κανονισμών του IMO και του IACS για τη σχεδίαση, κατασκευή και συντήρηση των bulk carriers. Οι νέοι κανονισμοί έχουν τεράστιες επιπτώσεις στη λειτουργία και στα οικονομικά των bulk carriers. Όμως, είναι εντελώς ασαφές αν η απώλεια του «Derbyshire» θα είχε αποφευχθεί αν το πλοίο αυτό είχε κατασκευαστεί σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς. Πιο σχετικό στην περίπτωση αυτή φαίνεται να είναι το γεγονός ότι ο καπετάνιος του πλοίου επέλεξε να ταξιδέψει το πλοίο με τόσο αντίξοες καιρικές συνθήκες. Γενικότερα, δεν είναι πάντα σαφές αν οι γνωστές άλλες τραγωδίες των bulk carriers οφείλονται περισσότερο στο design των πλοίων παρά σε παράγοντες όπως η

λανθασμένη φόρτωση, ο συνδυασμός κακών καιρικών συνθηκών και υψηλών ταχυτήτων, ή ακόμη και σε άλλες παραμέτρους που συνδέονται με το ανθρώπινο λάθος.

Η τελευταία τάση από την αφρόκρεμα του IACS είναι τα διπλά τοιχώματα να εισαχθούν και στα bulk carriers. Αν και αυτό είναι σε εθελοντική βάση προς το παρόν, πολλοί θεωρούν πιθανό να δούμε τέτοια μέτρα να γίνουν υποχρεωτικά στο μέλλον.

Κατά τη γνώμη μου, μια πολιτική ασφαλείας που προδιαγράφει τα πλοία να έχουν κατασκευασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να ταξιδεύουν χωρίς να βυθίζονται ακόμη και αν ο καπετάνιος και το πλήρωμα κάνουν τη δουλειά τους προβληματικά ή ακόμη και ανεύθυνα, είναι πολιτική αμφιβολίου αξίας για τουλάχιστον δύο λόγους. Πρώτον, δεν αποθαρρύνει ένα τέτοιο *modus operandi*, και ενδέχεται μάλιστα και να το ενθαρρύνει. Δεύτερον, δεν υπάρχει σοβαρή τεκμηρίωση του οφέλους (στη θαλάσσια ασφάλεια και στο περιβάλλον) από την υιοθέτηση της πολιτικής αυτής σε σχέση με το κόστος, το οποίο είναι και αυτό άγνωστο.

Και όμως, φαίνεται να υπάρχει τελευταία μια ακατάσχετη εξάπλωση τέτοιων μέτρων. Η κεντρική παραδοχή είναι ότι τα μέτρα αυτά θα αυξήσουν το επίπεδο θαλάσσιας ασφάλειας. Ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι σε ποιο βαθμό συγκεκριμένα ναυτικά ατυχήματα του παρελθόντος (και όχι μόνον αυτά από τα οποία προήλθαν οι νέοι κανονισμοί!) θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί, ή οι συνέπειές τους να είχαν μετριαστεί, εάν οι συγκεκριμένοι νέοι κανονισμοί ίσχυαν και τότε. Αυτό το ερώτημα παραμένει στην ουσία αναπάντητο.

Αν' όσα γνωρίζω, οι πολιτικές διαμόρφωσης κανονισμών στη θαλάσσια ασφάλεια σπάνια θέτουν συγκεκριμένους στόχους για ποιες μετρήσιμες βελτιώσεις στην ασφάλεια σκοπεύουν να πετύχουν. «Πόσο ασφαλείς είναι το ασφαλείς» είναι η σχετική ερώτηση. Εάν ο στόχος της πολιτικής είναι π.χ. «να μειωθεί η συχνότητα των πετρελαιοκηλίδων κατά 5 φορές μέσα στα επόμενα 10 χρόνια» ή «να μειωθεί η συχνότητα συγκρούσεων κατά 10 φορές τα επόμενα 5 χρόνια», τότε κάποιος θα μπορούσε να αξιολογήσει τα πλεονεκτήματα (ή τα μειονεκτήματα) των συγκεκριμένων

μέτρων που πάρθηκαν για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός. Υπήρχε άραγε ένας τέτοιος, σαφώς προσδιορισμένος στόχος για το OPA '90; Αμφιβάλλω· γεγονός που κάνει την αξιολόγηση αυτού του νομοθετήματος πολύ δύσκολη.

Λείπει επίσης ένας σαφής προσδιορισμός του πόσο πρόθυμη είναι η κοινωνία να βάλει το χέρι στην τσέπη για να αυξηθεί η θαλάσσια ασφάλεια. Δεν έχει επίσης γίνει η αποτίμηση της γνώμης της κοινωνίας για το ποιος πρέπει να σηκώσει το βάρος μιας τέτοιας πληρωμής. Ερωτήσεις όπως «ποιο είναι το τίμημα της ασφάλειας» ή «ποιος πληρώνει για την ασφάλεια» είναι ευρέως διαδεδομένες, αλλά δεν ξέρω κάποια συγκεκριμένη απάντηση σ' αυτές. Εάν λοιπόν αυτός που τελικά κάνει την επιλογή ανάμεσα στην πολιτική Α ή στην πολιτική Β δεν έχει καθαρή αντίληψη ποια μπορεί να είναι τα κόστη και τα οφέλη της εκάστοτε πολιτικής, ή πώς αυτά κατανέμονται στους διάφορους εμπλεκόμενους παίκτες, τότε όποια πολιτική και αν υιοθετηθεί θα είναι υποκείμενη σε λάθος και υπόθεση σε κριτική αν κάτι πάει στραβά μεταγενέστερα.

Βέβαια, τέτοιες ερωτήσεις δεν είναι καθόλου εύκολες. Κατά τη γνώμη μου, η διαδικασία αξιολόγησης εναλλακτικών κατευθύνσεων στην επιλογή πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια πρέπει να αποτελέσει σοβαρό αντικείμενο ανάληψης. Αυτές οι εναλλακτικές λύσεις για πολιτικές θα πρέπει να αξιολογούνται και να συγκρίνονται βάσει σαφώς καθορισμένων κριτηρίων, ώστε ο λήπτης των αποφάσεων να είναι ενήμερος για όλες τις πιθανές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει η εκάστοτε επιλογή. Κάτι τέτοιο θα βοηθούσε ώστε η πολιτική για τη θαλάσσια ασφάλεια να γίνει περισσότερο προοδευτική από όσο είναι αυτήν τη στιγμή.

«Prestige»

Το ατύχημα του «Prestige» ήρθε να επιβεβαιώσει κατά τραγικό τρόπο τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω. Ποια άραγε ανάληψη έγινε για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις της απαγόρευσης μεταφοράς μαζούτ από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, όπως προτείνει η Κομισιόν; Ή ποια ανάληψη έγινε όταν η Γαλλία και η Ισπανία είπαν ότι τέτοια πλοία απαγορεύεται να πλησιάσουν πιο κοντά από 200 μίλια στις ακτές τους; Η τελευταία απαγόρευση, εκτός άλλων, παραβιάζει τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας. Και ποιος είναι σίγουρος ότι η μεγάλη οικολογική καταστροφή του «Prestige» δεν θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί αν το πλοίο μπορούσε να οδηγηθεί σε κάποιο λιμάνι για να ξεφορτώσει;

Δεν είναι απίθανο μερικά από τα νέα μέτρα που ανακοινώθηκαν στα απόνερα του «Prestige» να αποδειχθούν σωστά. Ο χρόνος θα δείξει. Ιδίως το θέμα της αποζημίωσης των θυμάτων από τέτοιες καταστροφές και το θέμα της αναβάθμισης του port state control είναι σημαντικά. Όμως, είναι κατά την άποψή μου σαφές ότι αν πραγματικός στόχος είναι η ουσιαστική αναβάθμιση της θαλάσσιας ασφάλειας, οι όποιες αποφάσεις δεν πρέπει να παίρνονται εν θερμώ, όπως δυστυχώς νομίζω έχει συμβεί μέχρι τώρα για πολλούς από τις περιπτώσεις που έχουν σχέση με το θέμα, αλλά έπεται από προσεκτική ανάληψη των εναλλακτικών επιλογών και αξιολόγηση όλων των επιπτώσεών τους.

Ο δρόμος προς την κατεύθυνση αυτή είναι μακρύς και δύσκολος. Όταν φτάσουμε κάποτε εκεί, η θαλάσσια ασφάλεια θα έχει ανακτήσει το χαμένο prestige της².

1. Psaraftis, H.N., "Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive," *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 1, pp. 3-16, October 2002.

2. Τα αποτελέσματα των κοινοτικών ερευνητικών προγραμμάτων Safeco, Safeco II και Casmet, στα οποία συμμετείχε το ΕΜΠ, συνέβαλλαν στη διαμόρφωση των απόψεων αυτών, για τις οποίες είμαι προφανώς αποκλειστικά υπεύθυνος.





Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE
SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE
FRESHWATER SUPPLY
UNDERWATER REPAIRS

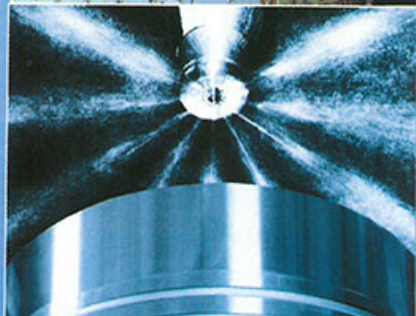
KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt



KIMI S.A.



- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**
- **SHIP AND INDUSTRIAL SITE REPAIRS**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**



Accredited by the RvA

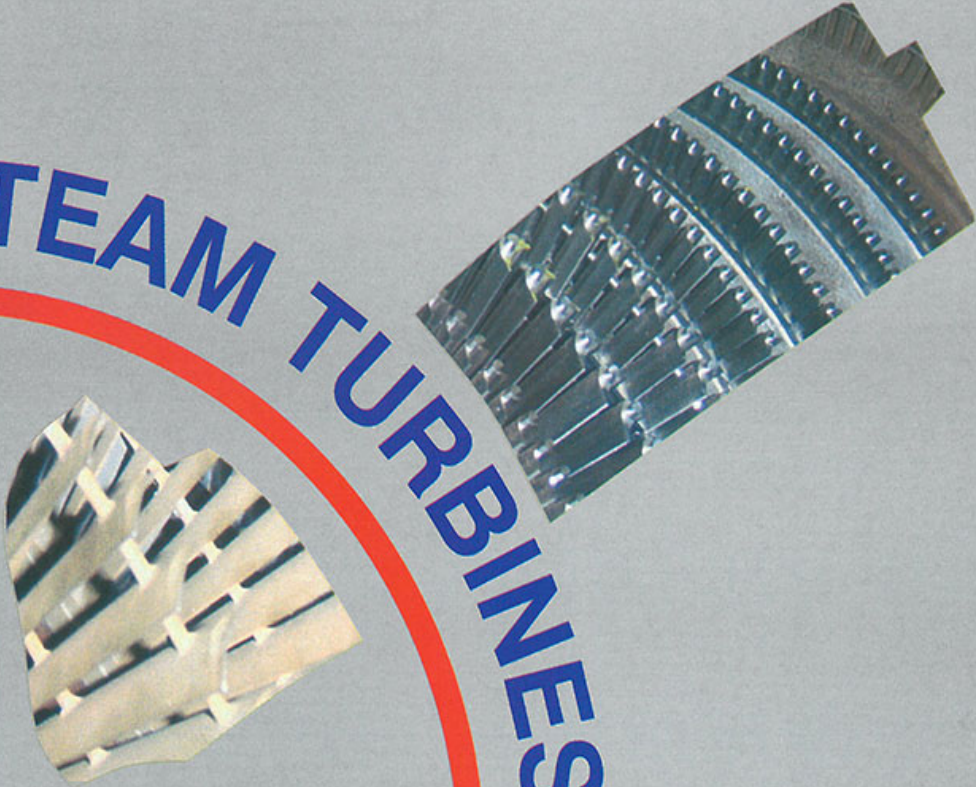


ISO 9002

Certificate Number: 34966

KIMI S.A.

STEAM TURBINES



- **CUTTING TECHNOLOGY STEAM TURBINE BLADES**
- **GENERAL AND SPECIALIZED WORKSHOP CAPABILITIES**
- **FUEL INJECTION SYSTEMS AND REPAIRS**



Accredited by the RvA



ISO 9002

Certificate Number: 34966

11, KIOU STREET 187-55 KERATSINI-PIRAEUS-GREECE
TEL: 010-4004757 • FAX: 010-4326399 • Mob: 0944-534273 – 4
WWW.kimiltd.com • E-Mail: kimiltd@otenet.gr

Προσέλκυση & εκπ στο ναυτικό επάγγελμα

αίδευση νέων

Χωρίς τον Έλληνα ναυτικό η χώρα μας δεν θα είχε καταφέρει ποτέ να χτίσει τη ναυτική «αυτοκρατορία» που σέβονται και υπολογίζουν σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Αυτό είναι το συμπέρασμα που προκύπτει ανατρέχοντας στη ναυτική ιστορία της χώρας. Η ελληνική ναυτοσύνη, εξάλλου, υπήρξε πάντοτε θέμα παράδοσης και στοιχείο καταγεγραμμένο στο «γενετήσιο κώδικα» ειδικά των νησιωτών.

Ωστόσο και ξεφεύγοντας από τα ελληνικά σύνορα, το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα, είναι αυτό της επάνδρωσης των πλοίων με ικανά και άξια πληρώματα. Ειδικά όσον αφορά την Ελλάδα, το πρόβλημα αυτό δείχνει να έχει ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις, αφενός λόγω του μεγέθους του ελληνόκτητου στόλου και της γαλανόλευκης σημαίας, αφετέρου δε λόγω της διεύρυνσης της Ε.Ε., κατά την οποία η χώρα μας καλείται για μία ακόμη φορά να αποδείξει ότι διαθέτει ποιοτική και ανταγωνιστική ναυτιλία.

Με δεδομένα τα παραπάνω, τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ «άνοιξαν» το φάκελο προσέλευσης και εκπαίδευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και απευθύνθηκαν σε σημαντικούς παράγοντες της ελληνικής οικογένειας, οι οποίοι με την πείρα και τις απόψεις τους «φωτίζουν» τη βάση του θέματος, αλλά και προτείνουν λύσεις αυτού του σπουδαίου ζητήματος.



Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε από την
«LAMDA Shipyards & Marine Services
Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία»

Μετασχηματισμός της ναυτικής εκπαίδευσης

Με τα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση που εξήγγειλε το ΥΕΝ, αναβαθμίζονται οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σε φορείς που παρέχουν πλήρη, ολοκληρωμένη και συστηματική εκπαίδευση, ενώ παράλληλα στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, που διατηρούν το δημόσιο χαρακτήρα τους, παρέχονται οι γνώσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού στις εξελίξεις που εφαρμόζονται στα πλοία.



Κατ' αρχάς, θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την τιμή που μου κάνετε και την ευκαιρία που μου δίνετε να επικοινωνήσω με το πολύυαύριο αναγνωστικό σας κοινό.

Την επικοινωνία αυτή τη θεωρώ ως τιμή μου από το γεγονός ότι, η εξειδίκευση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας σηματοδοτεί και προεξοφλεί την ανάλογη εξειδίκευση και το ενδιαφέρον του αναγνωστικού σας κοινού.

Η σύγχρονη πολιτική που ασκείται από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στα θέματα των θαλασσιών μεταφορών χαρακτηρίζεται από τον όρο «ποιοτική ναυτιλία». Το δόγμα για «πρωταγωνιστικό ρόλο της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στις θαλάσσιες μεταφορές διεθνώς», όχι μόνο δεν τροποποιείται από την άσκηση αυτής της πολιτικής, αλλά συμπληρώνεται και εστιάζεται στην αξιοπιστία, στην ασφάλεια, στα υψηλά πρότυπα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στη διαμόρφωση διεθνώς αποδεκτών επιπέδων και όρων ναυτικής εργασίας, στην αποτροπή δραστηριοποίησης υποσυντήρητων πλοίων, πλοίων μειωμένων επιπέδων.

Για την υλοποίηση αυτής της πολιτικής, απαιτούνται παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες σε όλους τους συστατικούς παράγοντες της έννοιας «εμπορική ναυτιλία», τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο. Οι παρεμβάσεις αυτές, από το πεδίο των οποίων δεν εξαιρείται και η Διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας, δεν μπορεί παρά να έχουν ως σημείο αφετηρίας το ανθρώπινο δυναμικό των εμπορικών πλοίων, δηλαδή τα στελέχη της εμπορικής ναυτιλίας που καλούνται να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις για ομαλή, ασφαλή, αξιόπιστη δραστηριοποίηση των εμπορικών πλοίων. Κατά συνέπεια, ο μετασχηματισμός της ναυτικής εκπαίδευσης είναι το κλειδί που ανοίγει τις πύλες για την ποιοτική ναυτιλία.

Τον Δεκέμβριο 2002, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης εξήγγειλε ένα συνολικό και ολοκληρωμένο πακέτο μέτρων για το μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης. Η διαμόρφωση αυτού του πακέτου των μέτρων είναι αποτέλεσμα της συ-

ντονισμένης εργασίας πολλών στελεχών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας υπό την καθοδήγηση και το προσωπικό ενδιαφέρον τόσο του κ. υπουργού όσο και του γενικού γραμματέα κ. Λάμπρου Λαμπρόπουλου.

Για την προσέγγιση του θέματος «ναυτική εκπαίδευση», η εξέταση έγινε από μηδενική βάση αφού καθορίστηκε ότι οι βασικές αρχές επάνω στις οποίες θα στηριχθεί είναι:

— Η εξάντληση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες και η πληροφορική.



του Χρήστου Δελμηχάλη,
αντιναυάρχου, αρχηγού Λ.Σ.

Αποτέλεσμα της εξέτασης του θέματος ήταν η διαμόρφωση μέτρων μετασχηματισμού και η αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης που δομικά στηρίζεται:

- Στο δημόσιο χαρακτήρα των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού που φέρουν το βάρος της παραγωγής αξιωματικών καταστρώματος και μηχανοστασίου.
- Στη συνεχιζόμενη και διαρκή κατάρτιση και επιμόρφωση μέσω δημοσίων και ιδιωτικών εκπαιδευτικών κέντρων και τηλε-εκπαίδευσης (e-learning).
- Στην ανάπτυξη και λειτουργία αξιόπιστου και διαφανούς συστήματος πιστοποίησης προσόντων.
- Στη μεταπτυχιακή εκπαίδευση και απόκτηση αντίστοιχων τίτλων.

Με τα μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση που εξήγγειλε το ΥΕΝ, αναβαθμίζονται οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σε φορείς που παρέχουν πλήρη, ολοκληρωμένη και συστηματική εκπαίδευση, ενώ παράλληλα στα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού, που διατηρούν το δημόσιο χαρακτήρα τους, παρέχονται οι γνώσεις που είναι αναγκαίες για την προσαρμογή των αξιωματικών εμπορικού ναυτικού στις εξελίξεις που εφαρμόζονται στα πλοία.

Η εφαρμογή των μέτρων υποστηρίζεται και συμπληρώνεται με την υλοποίηση εξοπλιστικού προγράμματος των δημόσιων σχολών με σύγχρονα ηλεκτρονικά εποπτικά μέσα, ύψους περίπου 4,5 δισ. δραχμών, με αναμόρφωση και αναβάθμιση των κτιριακών τους εγκαταστάσεων και με επαναπροσδιορισμό και εμπλουτισμό, όπου απαιτείται, της διδασκόμενης ύλης.

Το πακέτο των μέτρων για τη ναυτική εκπαίδευση έχει τεθεί υπ' όψιν του συνόλου των φορέων της εμπορικής ναυτιλίας.

Η οδηγία του υπουργού κ. Ανωμερίτη είναι οι απόψεις των φορέων της ναυτιλίας, όχι απλώς να εξετασθούν, αλλά να μελετηθούν και να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν και συνδυασμένα έτσι ώστε το κείμενο που θα υποβληθεί στη Βουλή των Ελλήνων προς ψήφιση να αντανακλά το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό συναίνεσης, παράγοντα αναγκαίου για την εξασφάλιση της επίτευξης των στόχων και των σκοπών που έχουν τεθεί. Ολοκληρώνοντας αυτή την παρέμβασή του θα ήθελα να αναφερθώ στην πρόσφατη μετάβασή μου με άθλια στελέχη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπου επισκέφθηκα, ξεναγήθηκα και ενημερώθηκα για τη λειτουργία της Ναυτικής Σχολής του Σαουθάμπτον.

Με γνωστή και δεδομένη τη μεγάλη παράδοση του Ηνωμένου Βασιλείου στη ναυτική εκπαίδευση, αβίαστα εκφράζω την πεποίθησή ότι η ολοκληρωμένη και πλήρης εφαρμογή των μέτρων και των παρεμβάσεων για την ελληνική ναυτική εκπαίδευση μπορεί να την αναδείξει σε πρότυπο. Το Λιμενικό Σώμα είναι ένας από τους παράγοντες που η εργασία του αρμόδιου προσωπικού του θα στηρίξει τα μέτρα αυτά. Από το βήμα αυτό θέλω να διαβεβαιώσω όλους τους ενδιαφερόμενους για την αφοσίωσή μας σε αυτό το έργο και στην επιτυχία του. Η πρόοδος της εμπορικής ναυτιλίας και ειδικά της ελληνικής για μας δεν είναι αυτοσκοπός, είναι υποχρέωση με την οποία είμαστε άμεσα συνδεδεμένοι και σε μεγάλο βαθμό εξαρτώμεθα από αυτή.

- Ο ρεαλιστικός προσδιορισμός της σχέσης της ναυτικής εκπαίδευσης με την απασχόληση και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη.
- Η ενίσχυση του κύρους του ναυτικού επαγγέλματος με την εξασφάλιση πρόσβασης σε θέσεις εργασίας επί ελληνικών και ελληνόκτητων εμπορικών πλοίων.
- Η ευελιξία του συστήματος ώστε να ανταποκρίνεται άμεσα σε νέες απαιτήσεις.
- Η ευχερής πρόσβαση και με το μικρότερο δυνατόν κόστος όλων των ενδιαφερομένων στο νέο σύστημα.
- Η παροχή του μεγαλύτερου μέρους των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων από τα πρώτα στάδια της ναυτικής εκπαίδευσης.

Το πρόβλημα της προσέλκυσης δεν είναι μόνον αριθμητικό είναι και ποιοτικό

Συνέντευξη του Διονυσίου Λευκαδίτη,
νομάρχη Κεφαλληνίας & Ιθάκης

Ανέλαβε προσφάτως καθήκοντα νομάρχη Κεφαλληνίας & Ιθάκης, υποστηρίζοντας πως είναι ιδιαίτερη τιμή το γεγονός ότι προέρχεται από τις τάξεις του Εμπορικού Ναυτικού, το οποίο υπηρέτησε με συνέπεια αρκετά χρόνια, τόσο ως πλοίαρχος όσο και ως διοικητικό στέλεχος μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας.

Είναι φυσικό, λοιπόν, να μην αφήνει το νέο νομάρχη αδιάφορο το τεράστιο θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, που όντας συνδεδεμένο με το μέλλον της ελληνικής σημαίας, αποτελεί τα τελευταία χρόνια το μείζον πρόβλημα του ΥΕΝ.

Τα Ιόνια νησιά διαθέτουν τη δική τους ΑΕΝ χωρίς όμως να υπάρχει προσέλκυση νέων από τις τοπικές κοινότητες. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη ναυτική παράδοση των νήσων, ποιος θεωρείτε ότι είναι ο λόγος για τη συρρίκνωση της προσέλευσης;

Η Κεφαλονιά ως ναυτικό νησί σημαδεύεται τα τελευταία χρόνια από μεγάλη τουριστική ανάπτυξη. Η καλοπέραση στην οποία ρέπουν σήμερα οι νέοι, σε συνδυασμό με την απαξίωση του ναυτικού επαγ-



γέλιματος, πιστεύω ότι συμβάλλουν τα μέγιστα στην απροθυμία των νέων της περιοχής μας να στραφούν στη θάλασσα.

Για την απαξίωση αυτή ευθύνεται πρωτίστως η Πολιτεία που άφησε το NAT να χρεοκοπήσει, τους συνταξιούχους με αποδοχές ισχνές και δυσανάλογες με τις εισφορές τους, τον πλοίαρχο να αποτελεί εύκολο θύμα για οτιδήποτε είναι στραβό στο βαπόρι, αλλά και κατά δεύτερο λόγο τα ΜΜΕ, που περνούν στον κόσμο την αρνητική εικόνα του πλοίαρχου εγκληματία χωρίς ποτέ σχεδόν να κάνουν λόγο για την προσφορά του, αλλά και για τις τόσες αξίες συγχαρητηρίων πράξεων του στη θάλασσα.

Ποιες επί πλῆον ενέργειες έχετε να προτείνετε ως εκπρόσωπος της τοπικής αρχής για την προσέλκυση νέων κυρίως σε περιφερειακές ΑΕΝ;

Πιστεύω ότι για να καμφθεί η απροθυμία των νέων χρειάζεται η καθεύρωση ουσιαστικών κινήτρων, η διαφήμιση του ναυτικού επαγγέλματος, η προβολή των θετικών του στοιχείων (ικανοποιητική αμοιβή, εξασφάλιση εργασίας) και αυτό είναι υπόθεση κατ' εξοχήν του ΥΕΝ.

Εμείς σε περιφερειακό επίπεδο έχουμε εκ των πραγμάτων περιορισμένες δυνατότητες. Η, σε συνεργασία με το γραφείο επαγγελματικού προσανατολισμού, επίσκεψη ενός κλημάκιου στα Ναυτικά Λύκεια γι' αυτόν το σκοπό είναι εφικτή. Η κίνηση αυτή θα μπορούσε να υποστηριχθεί με τη διανομή διαφημιστικού υλικού, την προβολή κάποιων ταινιών με τα ναυτικά επιτεύγματα της φυλής μας (εδώ χρειάζεται η συνεργασία Π.Ν. και ΥΕΝ κ.λπ.).

Ποια συμβουλή θα δίνετε στον νέο που θα επιθυμούσε να ακολουθήσει το επάγγελμα του ναυτικού; Θα προτρέπατε κάποιον νέο να ασχοληθεί με το επάγγελμα αυτό και με ποια επιχειρήματα;

Εάν είχα γιο αναμφίβολα θα τον προέτρεπα να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα. Μπορεί να είναι σκληρό, αλλά παράλληλα είναι αντρίκειο και συνυφασμένο με το χαρακτήρα του Έλληνα. Η θάλασσα αμείβει όσους την υπηρετούν με συνέπεια και κάνουν καλή χρήση των χρημάτων τους. Δείτε πόσοι εφοηλιστές που μεσουρανούν σήμερα ξεκίνησαν από πλοίαρχοι.

Σ' όσους ακολουθούν το δρόμο της θάλασσας θα τους συμβούλευα να αγαπήσουν τη δουλειά που διάλεξαν. Είναι το ομορφότερο επάγγελμα. Τους ανοίγει τους πνευματικούς ορίζοντες, τους ταξιδεύει στην άκρη του κόσμου, τους ακονίζει το νου, τους κάνει υπεύθυνους.

Η καμπάνια του ΥΕΝ επικεντρώνεται κυρίως στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ως νομάρχης θα συμπεριλάβετε στους στόχους σας την επικουρική συμμετοχή και συμβολή της Νομαρχίας; Γενικότερα ποιος είναι ή θα έπρεπε να είναι ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην ενδυνάμωση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων που βρίσκονται στην περιφέρειά τους;

Εφόσον το ΥΕΝ ζητήσει τη συνδρομή των κατά τόπους Νομαρχιών στην προσπάθεια προσέλκυσης των νέων στη θάλασσα θα συνεργαστώ προς αυτήν την κατεύθυνση όσο μπορώ.

Το Αργοστόλι είναι, ως γνωστόν, έδρα της ΑΕΝ/Ιονίων Νήσων, αλλά από τη στιγμή που οι Ακαδημίες αυτές ανήκουν στη σφαίρα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης βρίσκονται εκτός της δικαιοδοσίας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Μας ενδιαφέρει βεβαίως η συνέχιση της λειτουργίας της και η περαιτέρω ανάπτυξή της. Εάν μπορούμε να συμ-

βάλλουμε προς αυτήν την κατεύθυνση με παρεμβάσεις μας στα αρμόδια υπουργεία θα το πράξουμε.

Πώς κρίνετε το επίπεδο γνώσεων και επαγγελματικής απόδοσης των νέων ναυτικών σε σχέση με τις παλαιότερες γενεές;

Το ναυτικό επάγγελμα τα είκοσι τελευταία χρόνια χαρακτηρίζεται από αλματώδη τεχνολογική εξέλιξη. Παράλληλα, είναι μεγάλες οι απαιτήσεις που απορρέουν από διεθνείς συμβάσεις. Χρειάζονται λοιπόν καταρτισμένα στελέχη με υψηλή μόρφωση και συνεχή ενημέρωση. Συγκρίνοντας το επίπεδο γνώσεων των νέων ναυτικών σε σχέση με εκείνο των παλαιότερων θα έλεγα ότι η ζυγαριά γέρνει εις βάρος των νέων, που υστερούν και σε επαγγελματική απόδοση. Μην ξεχνάμε ότι εμείς μπαίναμε στις τότε ΔΣΕΝ με εξετάσεις. Η φτώχεια έκανε τους νέους, παλαιότερα, πιο δραστήριους και πιο εφευρετικούς. Η ευμάρεια της κοινωνίας μας ασκεί αρνητική επίδραση στη νεολαία.

Τελειώνοντας επιθυμώ να τονίσω ότι το πρόβλημα της προσέλκυσης στο ναυτικό επάγγελμα δεν είναι μόνον αριθμητικό. Πρωτίστως είναι και ποιοτικό. Η ναυτιλία μας για να επιβιώσει δεν χρειάζεται απλώς απόφοιτους λυκείου που ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα ως σανίδα σωτηρίας στο αδιέξοδο της ασχετοσύνης τους. Χρειάζεται μαθητές καλούς έως όριστους. Αυτό είναι το ζητούμενο και, παρότι ανήκω σε άλλο πολιτικό χώρο, θα είμαι ευτυχής αν δω τη σημερινή ηγεσία του ΥΕΝ να επιτυγχάνει στο κρίσιμο αυτό θέμα.

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime /offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferafts
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 010 42 85960/61

Fax.: 010 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@complink.gr



του Γιάννη Χαλά,
γενικού γραμματέα
της Πανελληνίας Ναυτικής
Ομοσπονδίας (ΠΝΟ)

Η διοίκηση της ΠΝΟ είχε κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου από πολλών ετών για την απροθυμία των νέων να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα παραμένοντας στο επάγγελμα και είχε διατυπώσει συγκεκριμένο και εμπεριστατωμένο πλαίσιο συνοδικής πρότασης γύρω από τα θέματα αυτά. Πριν παρουσιάσω το πλαίσιο που προανέφερα, όπως αυτό εξειδικεύθηκε από το πρόσφατο συνέδριό μας, θα ήθελα με την ευκαιρία αυτή να υπενθυμίσω ότι με πρωτοβουλία του τότε επιτρόπου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Νιλ Κίνock, και των Ευρωπαϊκών Ναυτεργατικών Οργανώσεων, μεταξύ των οποίων ιδιαίτερο ρόλο διαδραμάτισε η ΠΝΟ, πραγματοποιήθηκε το 1996 στο Δουβλίνο διάσκεψη με θέμα «Ο ναυτεργάτης της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι είδος υπό εξαφάνιση;»

Η διάσκεψη αυτή απάντησε καταφατικά στο παραπάνω ερώτημα, καταλήγοντας με ιδιαίτερη ανησυχία ότι απαιτείται η

άμεση ανάληψη δράσης από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Έξι χρόνια και πλέον μετά τη διάσκεψη του Δουβλίνου, το ανωτέρω ζήτημα, όχι μόνο δεν έχασε την επικαιρότητά του, αλλά αποτέλεσε -εκ των πραγμάτων- άμεσο ζητούμενο τόσο για τη χώρα μας όσο και για τις υπόλοιπες χώρες της Ένωσης. Όπως προανέφερα, η διοίκηση της Ομοσπονδίας ανέδειξε την προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα σε κεντρικό άξονα των παρεμβάσεων της προς κάθε κατεύθυνση, ιδιαίτερα προς την πλευρά του υπουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας, υπογραμμίζοντας με ιδιαίτερη έμφαση την ανάγκη άμεσης, αποτελεσματικής και οριστικής αντιμετώπισης του φλέγοντος αυτού ζητήματος για το παρόν και πολύ περισσότερο για το μέλλον της ναυτιλίας μας. Με την ευκαιρία αυτή θα ήθε-

Η προσέλκυση πρέπει να συνοδεύεται από ανάλογα κίνητρα

Το 26ο τακτικό Παν-ναυτικό Συνέδριο της ΠΝΟ (Πειραιάς 3-4 Δεκεμβρίου 2002) που, όπως είναι γνωστό, αποτελεί το κυρίαρχο όργανο της Ομοσπονδίας μας, ανέδειξε τα ζητήματα της προσέλκυσης και παραμονής νέων στο ναυτικό επάγγελμα αλλά και της ναυτικής εκπαίδευσης ως πρώτης προτεραιότητας θέματα και τα περιέλαβε στον προγραμματισμό δράσης της ΠΝΟ με χρονικό ορίζοντα τόσο την πενταετία 2002-2007 όσο και σε βραχυπρόθεσμη βάση.

Να αναφερθώ συνοπτικά στο περιεχόμενο του υπομνήματος της διοίκησης της Ομοσπονδίας προς τον υπουργό Ε.Ν., που υπεβλήθη με την ευκαιρία της ανάληψης των καθηκόντων του την 29η Οκτωβρίου 2001, σε ό,τι αφορά το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και της ναυτικής εκπαίδευσης.

Τονίζαμε, μεταξύ άλλων, ότι η προσέλκυση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από την παροχή αναλόγων κινήτρων, τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν θετικά ώστε να κατευθυνθούν οι νέοι και νέες στη θάλασσα. Τα κίνητρα αυτά περιλαμβάνουν οκτώ σημεία και είναι τα ακόλουθα:

— Καθιέρωση Φυλάδιου Μαθητευόμενου Ναυτικού σύμφωνα με τις προτάσεις μας.

— Επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55.

— Αναβάθμιση των κυρίων συντάξεων και αναπροσαρμογή όλων στο 80% και παράλληλα οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας χωρίς προϋποθέσεις.

— Διπλοσισιασμός, τουλάχιστον, των επικουρικών συντάξεων σαν μέσο ενίσχυσης του εισοδήματος των απομάρων του κύματος.

— Αναβάθμιση των παροχών των Ταμείων Προνοίας Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν.

— Ουσιαστική βελτίωση των παρεχομένων από τον κλάδο υγείας παροχών προς τους ναυτεργάτες και τις οικογένειές τους.

— Μείωση των ωρών εργασίας και αύξηση των ωρών ανάπαυσης, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα επιβατηγά πλοία, με στόχο την αποφυγή εντατικοποίησης της εργασίας των ναυτεργατών που συνεπάγεται κόπωση και άγχος - παράγοντες που αποδεδειγμένα ευθύνονται για ναυτικά ατυχήματα.

— Δημιουργία προϋποθέσεων, περιλαμβανομένου του καταλλήλου θεσμικού πλαισίου (επικύρωση, μεταξύ των άλλων, της διεθνούς σύμβασης ΔΟΕ 145/76 «περί συνεχούς απασχόλησης των ναυτεργατών») προκειμένου να αυξηθεί ο χρόνος παραμονής του ναυτικού στην ξηρά για να βρίσκεται μεγαλύτερα χρονικά διαστή-

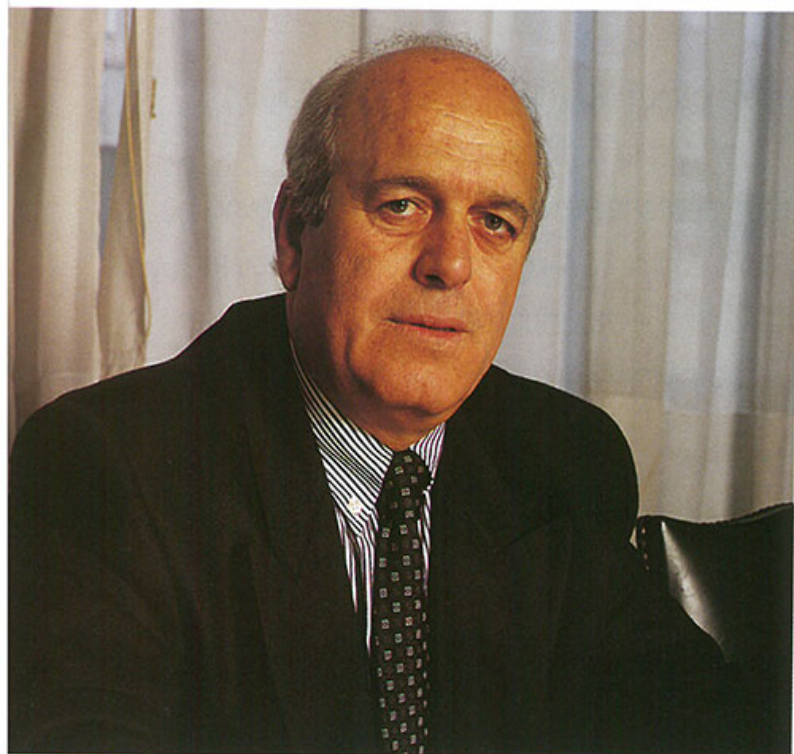
ματα με την οικογένειά του.

Η αναβάθμιση της παρεχομένης ναυτικής εκπαίδευσης, σε συνδυασμό με την ανάγκη συνεχούς εκσυγχρονισμού της, συνιστά ένα ακόμη θέμα το οποίο πρέπει να τύχει της απαιτούμενης προσοχής από το ΥΕΝ. Παρά το γεγονός ότι κατά το χρόνο που διατυπώνεται το παρόν η διοίκηση της ΠΝΟ δεν έχει διαμορφώσει τις θέσεις της στις προτάσεις του υπουργού Ε.Ν., που δόθηκαν πρόσφατα στη δημοσιότητα, θα ήθελα με την ευκαιρία αυτή να επαναλάβω πως κεντρικό άξονα της δράσης μας θα αποτελέσει η ναυτική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, ειδικότερα δε για τα κατώτερα πληρώματα, η ίδρυση σχολών και η ενεργοποίηση σχετικών διατάξεων των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας.

Ειδικότερα, η ίδρυση σχολών θα μπορούσε να λάβει ιδρυματική μορφή για κάθε κλάδο και σε συνδυασμό με την ουσιαστική αναβάθμιση του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) να αποτελέσει τη βάση της ναυτικής εκπαίδευσης στη νέα εποχή. Ειδικά σε ό,τι αφορά το ΚΕΣΕΝ, θα ήθελα να επαναλάβω ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στην πρακτική εκπαίδευση των σπουδαστών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα διεθνώς και ειδικότερα τις απαιτήσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Στο σημείο αυτό να υπενθυμίσω ότι είχαμε υποστηρίξει, μεταξύ των άλλων, πως πρέπει να αληθάξει ο τρόπος εξετάσεων με την καθιέρωση συστήματος πολλαπλών επιλογών, να θεσπιστούν μόνιμες θέσεις καθηγητών στο Κέντρο και, τέλος, να καταργηθεί ο θεσμός των ωρομισθίων καθηγητών ναυτικών μαθημάτων.

Συμπερασματικά, εκείνο που θα ήθελα να επαναλάβω για πολλαπλή φορά είναι ότι ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτεργάτες δεν μπορεί και δεν πρόκειται να υπάρξει. Για να υπάρξουν όμως Έλληνες ναυτεργάτες -ο αριθμός των οποίων εμφανίζει σταθερά καθοδική πορεία- πρέπει όλοι οι παράγοντες της ναυτιλίας, ιδιαίτερα δε το ΥΕΝ, να αντιληφθούν πού οδηγεί η συρρίκνωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού και να αναλάβουν πρωτοβουλίες ικανές να αντιστρέψουν αυτήν τη συρρίκνωση.

Χωρίς νέα στελέχη η ελληνική ναυτιλία δεν έχει μέλλον



του Ευάγγελου Κούζιλου,
προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
(ΠΕΠΕΝ)

Ροτού αναφερθώ στα μέτρα που πρέπει κατά τη γνώμη μου να ληφθούν για την προσέλκυση των νέων στα ναυτικά επάγγελμα, θεωρώ σκόπιμο, απαραίτητο θα έλεγα, να οριοθετήσουμε το περιβάλλον στο οποίο θα κινηθούμε και θα δράσουμε.

Δεν πρέπει λοιπόν να μας διαφεύγει ότι η οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας είναι τελείως διαφορετική απ' αυτήν μερικών δεκαετιών πίσω. Και δεν αναφέρομαι μόνο στην οικονομική ανάπτυξη. Σ' όλο αυτό το διάστημα, με την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και την επίτευξη του στόχου για την είσοδό μας στην οικονομική ζώνη, την κατάταξή μας στους ισχυρούς της Ευρώπης και των άλλων οικονομικά ανεπτυγμένων χωρών με άλλα λόγια, ήταν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν νέες ευκαιρίες για δουλειά και για απασχόληση. Οι συνθήκες διαβίωσης σ' όλη την Ελλάδα, αλλά κυρίως στην ύπαιθρο και τα νησιά, διαμορφώθηκαν τελείως διαφορετικά απ' ό,τι ήταν πριν και οι νέες συνθήκες έδωσαν άλλες ελπίδες, άλλες προοπτικές, άλλες επιδιώξεις στον νέο.

Ο μονόδρομος προς τη θάλασσα, που κατά κανόνα επικρα-

τούσε, απέκτησε ανταγωνιστές και μάλιστα ισχυρούς. Δεν πρέπει ομοίως να μας διαφεύγει ότι και οι σημερινοί νέοι, προς τους οποίους θα απευθυνθούμε, έχουν αλλιάξει και αυτοί σημαντικά. Η κουλιτούρα τους είναι τελείως διαφορετική. Οι στόχοι τους επίσης. Μην παραβλέπουμε ότι η τεχνολογική και ηλεκτρονική επανάσταση, που όλοι μας βιώνουμε, έχει δημιουργήσει νέους ανθρώπους με πολύ περισσότερα ερεθίσματα από τις παλαιότερες γενιές και οπωσδήποτε περισσότερο απαιτητικούς. Αυτοί οι νέοι έχουν ήδη προσαρμοστεί στο απαιτητικό και ραγδαία αναπτυσσόμενο τεχνοκρατικό περιβάλλον. Το Διαδίκτυο και η παγκοσμιοποίηση προκαλούν οργασμό πληροφοριών, οι οποίες με τη σειρά τους γίνονται πηγή αστείου και διαρκώς ανανεούμενης γνώσης και πρόσβασης σε άλλες δραστηριότητες, σε άλλους τομείς, σε άλλες τεχνολογίες, σε άλλες αναζητήσεις.

Η οικονομία της Ελλάδας, όπως ανέφερα και πιο πάνω, όπως και αν το κάνουμε βελτιώνεται συνεχώς (η ισοπεδωτική μιζέρια, η ακατάσχετη κινδυνολογία δεν πείθουν). Η γενιά των νέων που απευθυνόμαστε είναι (ευτυχώς) άλλη ράτσα. Δεν έχει βιώσει (ευτυχώς) πολέμους, κακουχίες, πείνα, ανέχεια και αμορφωσιά. Θέλει άλλο χειρισμό. Σύγχρονο. Θέλει άλλη πρόταση: ειλικρινή και ρεαλιστική. Θέλει, τέλος, καλύτερες, ισχυρότερες και μακροχρόνιες προοπτικές.

Οριοθετώντας λοιπόν το περιβάλλον στο οποίο θα κινηθούμε, θα φτιάξουμε το πακέτο των μέτρων που θα του παρουσιάσουμε. Πρώτα απ' όλα πρέπει να τον πείσουμε ότι το επάγγελμά του πλοιάρχου είναι «in», όπως ήταν όλα τα χρόνια και τελευταία φροντίσαμε με άσκοπα και άστοχα μέτρα να το φτάσουμε, σχεδόν κοντά στην απαξίωση. Να του δώσουμε το κύρος που του αρμόζει, ανάλογο των ικανοτήτων του, που είναι σ' ολόκληρο τον κόσμο. Να του εξασφαλίσουμε σωστή και αναβαθμισμένη εκπαίδευση, απαλλαγμένη από διάφορους «ιούς» και «νονούς» που τώρα τελευταία την ταλανίζουν. Βέβαια, σε αυτήν την εκπαίδευση, οι σωστοί ναυτοδόκατοι, σωστά αμειβόμενοι και συνεχώς εκπαιδευόμενοι, είναι απαραίτητη προϋπόθεση.

Η περαιτέρω μείωση της θητείας και γιατί όχι η κατάργησή της (βεβαίως με προϋποθέσεις) είναι ένα μέτρο, κίνητρο το λέω εγώ, που εκτιμάται ότι θα έχει σημαντική απήχηση.

Κίνητρο επίσης που θα προσελκύσει τον νέο, είναι η βελτίωση των συντάξεων και εφάπαξ παροχών σε επίπεδο των άλλων εργαζομένων. Πώς να προσελκύσεις τον νέο, όταν ο πατέρας του, ο συγγενής, ο γείτονας, έτυχε τέτοιας αντιμετώπισης στην απομαχία του; Αφού λοιπόν θεσπίζουμε τα μέτρα και συμφωνήσουμε, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις θέσεις και των άλλων εμπλεκόμενων, να αναμορφώσουμε και την επικοινωνιακή πολιτική μας.

Ήδη με κάποιες αλλαγές, είχαμε θεαματικά αποτελέσματα στον αριθμό των νέων που εισάχθηκαν στις ΑΕΝ. Να προσεγγίσουμε τους νέους στους χώρους τους, με απλότητα και ειλικρίνεια, να τους εκθέσουμε όχι μόνο τα θετικά αλλά και την πραγματικότητα, που πιστεύω ακράδαντα ότι είναι ευοίωνη και με προοπτική. Ότι

θα δώσει λύσεις και διέξοδο στην αγωνία, την απειρία και την αβεβαιότητα που έχει συσσωρεύσει η μεγάλη ανεργία που μαστίζει τους σημερινούς νέους μας. Πάνω απ' όλα όμως το μεγαλύτερο και πλέον ουσιώδες μέτρο, κίνητρο κτλ., που θα βοηθήσει στην προσπάθεια προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, είναι η αλληλαγνή νοοτροπίας και φιλοσοφίας των κρατούντων και όχι μόνον. Πρέπει όλοι να καταλάβουμε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι ο στέρεος πυλώνας που στηρίζεται η οικονομία μας και πρέπει να πάρουμε κάθε μέτρο, όχι μόνο για να τη διατηρήσουμε, αλλά και να τη βελτιώσουμε ακόμη περισσότερο. Το όποιο κόστος δεν πρέπει να αποτρέπει εμπόδιο ή φραγμό. Τα οφέλη είναι ασυγκρίτως πολλαπλάσια. Χωρίς νέα στελέχη, χωρίς ηγέτες και όχι μόνον, η ελληνική ναυτιλία δεν έχει μέλλον και τότε θα χάσουμε όλοι. Και κυρίως η χώρα μας, η Ελλάδα μας.

Σήμερα η Ποιότητα καλείται να διαδραματίσει σημαντικό, διαφορετικό ρόλο. Έδωσε τα πρώτα δείγματα με μια διαφορετική σκέψη που ήδη έδειξε. Με γνώμονα πάντοτε τον ηγέτη και την ελληνική ναυτιλία προτείνουμε:

- Η Ανάγκη για επάνδρωση των πλοίων με αξιωματικούς που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις και συνθήκες της εποχής μας.
- Η Ανάγκη που το σύγχρονο εργασιακό περιβάλλον επιβάλλει την αλληλαγνή όλων σχεδόν των παραδοσιακών παραμέτρων και μεθόδων της ναυτικής εκπαίδευσης που μέχρι σήμερα η χώρα μας παρέχει.
- Η Ανάγκη που δημιουργήσαν από κοινού και όχι μόνον οι νέες τεχνολογίες, η πληροφορική, ο γιγαντισμός όλων των μεγεθών (πλοία - φορτία - επενδύσεις), η πολυπλοκότητα και η ποικιλία των διαδικασιών, οι νέοι νόμοι και κανονισμοί που καθημερινά θεσπίζονται (Ιθες και η συσσώρευση χαρτιών αποτελεί στόχο).
- Η Ανάγκη για αναβάθμιση του ρόλου και του κύρους του ηγέτη, ο οποίος πρέπει να ξαναβρεθεί στη θέση που δικαιούται και αξίζει.
- Η Ανάγκη για μια ναυτική εκπαίδευση, ανάλογη κυρίως ποιοτικά και ποσοτικά με το μέγεθος και τη δύναμη της μεγάλης μας ναυτιλίας.
- Η Ανάγκη για προσαρμογή στην πραγματικότητα και το ρεαλισμό. Όλα αυτά μαζί δημιούργησαν την ανάγκη ώστε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτης, σύμφωνα και με παλαιότερες δεσμεύσεις του, να ανακοινώσει δέσμη μέτρων, στην οποία είναι φανερό η πρόθεση, η διάθεση και κυρίως η φιλοσοφία για κάτι σημαντικό, γενναίο και ρεαλιστικό στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτές τις προτάσεις και αυτά τα μέτρα θα τα μελετήσουμε, θα τα συζητήσουμε και θα εκφράσουμε γνώμη με επιχειρήματα απολύτως τεκμηριωμένα, όπως κάναμε πάντα. Και θα διαθέσουμε την πείρα μας, τις γνώσεις μας και προ πάντων την αγάπη μας, γι' αυτό που τόσα χρόνια κάναμε. Ηγέτες και αξιωματικοί της μεγάλης



Ελληνικής Ναυτιλίας. Δεν μπορούμε όμως να αποφύγουμε τον πειρασμό, να μη σχολιάσουμε λίγα σημεία που πρέπει να διασφαλιστούν με κάθε τρόπο ώστε να πετύχει η όλη προσπάθεια και να έχει προοπτική.

— Σύγχρονες και μοντέρνες εγκαταστάσεις και τεχνολογικός εξοπλισμός που να συμβαδίζει με την εποχή μας και τις μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις.

Διατήρηση του ναυτικού χαρακτήρα των σχολών.

— Σώστους ναυτοδιδασκάλους, σωστά αμειβομένους.

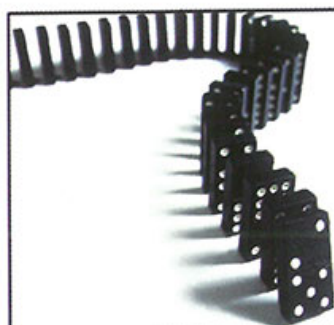
— Εκσυγχρονισμός της ύλης και συγγραφή νέων βιβλίων και συγγραμμάτων.

— Όχι ταλαιπωρία στα ενδιάμεσα πτυχία, όπως δυστυχώς συμβαίνει μέχρι σήμερα.

— Αναβάθμιση του τίτλου του ηγέτη. Είναι καιρός.

— Καλλιέργεια και δημιουργία φιλοσοφίας ώστε, τουλάχιστον, οι νέοι σπουδαστές κάνοντας τη δική τους επανάσταση, να δημιουργηθούν νέες προϋποθέσεις σεβασμού, πειθαρχίας και αξιών. Έτσι ώστε, όταν θα αναλάβουν τα υψηλά καθήκοντα του αξιωματικού και του ηγέτη, να έχουν γαλουχηθεί καταλλήλως.

— Πρόβλεψη για διατήρηση της ισορροπίας και αυστηροί ποιοτικοί έλεγχοι ώστε να μη δημιουργήσουμε βιομηχανία παραγωγής διπλωμάτων. Θα είναι ολέθριο σφάλμα.



At Interorient, we know that even the smallest decision can be important.



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

E-mail: management@interorient.com.cy • Web-Site: www.interorient.com



συνέντευξη του
Γιώργου Παρασκευά,
προέδρου της ΠΕΣΑΕΝ

Η εκπαίδευση πρέπει να είναι ανάλογη της ελληνικής ναυτικής ιστορίας

Τις αιτίες που οδήγησαν στη μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και το επίπεδο εκπαίδευσης που προσφέρουν σήμερα οι ΑΕΝ, αναλύει στη συνέντευξή του ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Σπουδαστών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, κ. Γιώργος Παρασκευάς. Παράλληλα, ο πρόεδρος των σπουδαστών σχολιάζει την πολιτική του ΥΕΝ στο θέμα της εκπαίδευσης και προσδιορίζει τις πρωτοβουλίες της ΠΕΣΑΕΝ για το φλέγον ζήτημα που τα τελευταία χρόνια απασχολεί έντονα την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα.



Ποιες είναι οι βασικότερες αιτίες που οδηγούν στη σταδιακή μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα;

Από τις βασικότερες αιτίες είναι κατ' αρχάς η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων.

Το οικονομικό κίνητρο υπήρξε μέχρι πρότινος ένας ισχυρότατος λόγος ώστε κάποιος να σπουδάσει και να εργαστεί ως αξιωματικός Ε.Ν. ή ως απλός ναυτικός, εν αντιθέσει με σήμερα όπου η οικονομία είναι σε ένα επίπεδο καλό, οπότε η θάλασσα έρχεται σε δεύτερη και τρίτη επιλογή.

Ένας άλλος σημαντικός λόγος είναι ότι δεν έχει καλλιεργηθεί στους νέους μια ναυτική κοσμοπονητική και συνείδηση, αλλά το εκπαιδευτικό σύστημα, από το δημοτικό κιόλας, οδηγεί τους νέους τους σ' ένα σκεπτικό όπου ο καθένας από εμάς συλλογίζεται να ακολουθήσει το επάγγελμα του δικηγόρου, του γιατρού, του επιστήμονα, και όχι του τεχνίτη, του ναυτικού, του καπετάνιου.

Αποστροφή των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα, λόγω της μη σωστής προβολής και έλλειψης καταξίωσης, που έχει στις μέρες μας, ο αξιωματικός του Ε.Ν.

Παλαιότερα, όταν πήγαινε κάποιος στις σχολές Ε.Ν. έλεγε πάω να γίνω καπετάνιος. Και ένιωθε υπερηφάνεια και ευχαρίστηση και αισθανόταν ένα δέος εν αντιθέσει με το σήμερα, οπότε οι περισσότεροι νέοι βλέπουν τις σχολές Ε.Ν. ως μία διέξοδο σπουδών, η οποία θα τους οδηγήσει σε άλλα επαγγέλματα αλλά όχι αυτό του ναυτικού, που φυσικά είναι λάθος. Πάντα υπάρχουν και άλλες δυνατότητες από τις ΑΕΝ αλλά όλες περνούν μέσα από τη θάλασσα.

Η μη οργανωμένη και συγκροτημένη ναυτική εκπαιδευτική πολιτική. Τα τελευταία χρόνια πολλή λάθη που έχουν γίνει από την Πολιτεία κυρίως, είχαν οδηγήσει σε απαξίωση των σχολών Εμπορικού Ναυτικού. Αυτήν την περίοδο υπάρχει σε εξέλιξη μια αρκετά σημαντική νομοθετική ρύθμιση από τον ΥΕΝ κ. Ανωμερί-



διαφήμιση και το οικονομικό δέλεαρ, αλλά επειδή πρώτα απ' όλα έχεις αγαπήσει το επάγγελμα και τη θάλασσα.

Ποιες πρωτοβουλίες πρόκειται η ένωσή σας να αναλάβει προκειμένου να στηρίξετε την προσέλευση νέων;

Οι πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει η ένωσή μας ώστε να στηρίξουμε την προσέλευση των νέων είναι με συστηματική μελέτη των προβλημάτων που ήδη και εμείς αντιμετωπίζουμε και αντιμετωπίσαμε, καθώς και βλέποντας πού χωλαίνει το όλο σύστημα, αφού και εμείς είμαστε ενεργά μέλη του, ζούμε, σπουδάζουμε και προορίζομαστε να ασκήσουμε το επάγγελμα του αξ. Ε.Ν. Να προτείνουμε λύσεις στην Πολιτεία, στην ηλιοιοκτησία και οπουδήποτε αλλού, οι οποίες θα αναβαθμίσουν το ρόλο των ΑΕΝ και του αξιωματικού του Ε.Ν. ώστε όλο και περισσότεροι νέοι να προσέρχονται σε αυτό. Επίσης, η ένωσή μας έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα ενημέρωσης στα σχολεία ώστε να ενημερωθούν όλη τα νέα παιδιά για τις προοπτικές και τις δυνατότητες που έχει το επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν.

Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης αλλά και τη διάθεση για μάθηση των σπουδαστών των ΑΕΝ;

Το επίπεδο εκπαίδευσης είναι αρκετά καλό, δεν είναι όμως το επίπεδο το οποίο θα πρέπει να είχε μια παραδοσιακά ανά τους αιώνες ναυτική χώρα, η οποία αυτή τη στιγμή διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο εμπορικών πλοίων και είναι πρώτη στη ναυτιλία. Πιστεύουμε ότι θα έπρεπε να διαθέτει μια εκπαίδευση και ένα επίπεδο ανάλογο του μεγέθους που κατέχει και η ναυτιλία μας, που θα είναι πρότυπο και για τον υπόλοιπο κόσμο.

Ποιες προτάσεις θα υποβάλλατε στην Πολιτεία για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης;

Οι θέσεις της ΠΕΣΑΕΝ για τη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως τις έχει θέσει και στο ΥΕΝ, στα βασικότερα σημεία έχουν ως εξής: — Ύλη: Απαιτείται ριζική αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός της ύλης των αναλυτικών προγραμμάτων των ΑΕΝ. Η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης έχει υποβαθμιστεί τα τελευταία χρόνια και δεν καλύπτονται από τη ΣΤΩ/95. Οι ώρες που διατίθενται για τη διδασκαλία των επικουρικών μαθημάτων είναι υπερβολικά πολλές και τις περισσότερες φορές δεν είναι εμφανής ο λόγος που διδάσκονται. Απουσιάζει παντελώς η προσαρμογή τους σε επαγγελματικές εφαρμογές που περιλαμβάνουν γνώσεις που δεν είναι αναγκαίες και δεν περιλαμβάνουν γνώσεις οι οποίες είναι απαραίτητες.

τη Γ., που πιστεύουμε ότι θα δώσει μίαν άλλη προοπτική στη ν. εκπαίδευση και στο επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν.

Πώς κρίνετε την πρόσφατη καμπάνια του ΥΕΝ, η οποία αφορούσε την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Ποιες επί πλέον ενέργειες έχετε να προτείνετε;

Άποψή μας είναι ότι η προσπάθεια που κατέβαλε το ΥΕΝ για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι φιλότιμη και άριστα πετυχημένη, αλλά πιστεύουμε ότι αυτό που χρειάζεται δεν είναι διαφημίσεις αλλά παρεμβάσεις και ρυθμίσεις, οι οποίες θα δώσουν κύρος στις σχολές, στην εκπαίδευση και στο επάγγελμα του αξ. Ε.Ν. ώστε να μη χρειάζεται να διαφημίζουμε τις σχολές αλλά αυτές να μιλούν από μόνες τους. Άλλωστε, σ' ένα τέτοιο υπερήφανο επάγγελμα, δεν ταιριάζουν οι διαφημιστικές καμπάνιες. Αξιωματικός Ε.Ν., πλοίαρχος- μηχανικός, δεν γίνεται κάποιος επειδή πείστηκε από τη

BUNKERING AEGEAN STATION

Gibraltar

Piraeus

Fujairah

KHOR-FAKKAN

TEL: + 301 4292530 FAX: + 301 4292595 E-mail: aegeanoil@otenet.gr

Στα επαγγελματικά ναυτικά μαθήματα απαιτείται εκσυγχρονισμός της ύλης, αναπροσαρμογή των ωρών της διδασκαλίας, κατάργηση παρωχημένων γνώσεων και προσθήκη νέων εννοιών που άπτονται των τεχνολογικών εξελίξεων. Τα βιβλία πρέπει να αναθεωρηθούν και να εκσυγχρονιστούν. Απαιτείται περισσότερος χρόνος πρακτικών εφαρμογών (προσομοιωτών κ.λπ.).

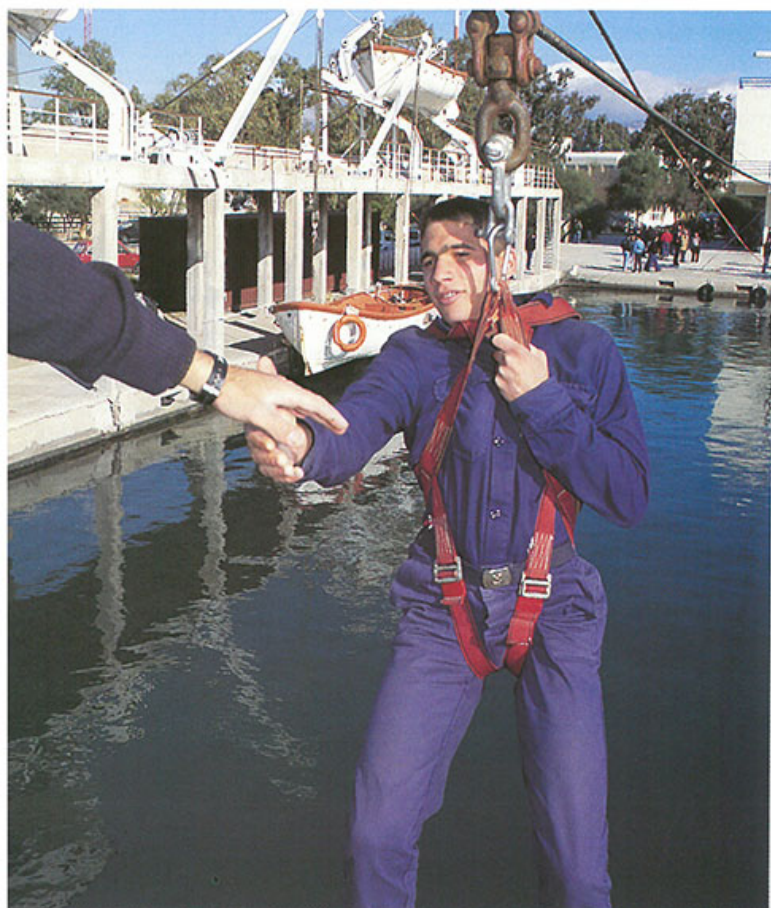
— ΚΕΣΕΝ: Όσον αφορά το ΚΕΣΕΝ, είναι δυνατόν να μην επαναλαμβάνουν μαθήματα που ήδη έχουν διδαχθεί στις ΑΕΝ, αλλά να εκσυγχρονισθούν με δραστική μείωση του χρόνου σπουδών. Να διδάσκουν μόνο τις γνώσεις που απευθύνονται σε Α ή

των, είναι δυνατή η αυξομείωση εφόσον τηρούνται οι επιταγές της STCW σχετικά με γνώσεις, εμπειρία και δεξιότητες. Τα ΚΕΣΕΝ σε αυτή την περίπτωση χρειάζονται για την επιμόρφωση και πιστοποίηση των παραπάνω.

— Αναβάθμιση πτυχίων: Τα διπλώματα πλοιάρχων - μηχανικών Α είναι ακαδημαϊκοί τίτλοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης σε όλες τις χώρες της Ε.Ε., με την προϋπόθεση ότι είναι απόφοιτοι των αντίστοιχων ιδρυμάτων των ΑΕΝ. Αυτό θα ήταν ένα ισχυρότατο κίνητρο για την προσέληψη νέων στο ναυτικό επάγγελμα, τη στιγμή που προσφέρεται διέξοδος για απασχόληση στην ξηρά μετά το καταληκτικό δίπλωμα.

Το οικονομικό κίνητρο υπήρξε μέχρι πρότινος ένας ισχυρότατος λόγος ώστε κάποιος να σπουδάσει

και να εργαστεί ως αξιωματικός Ε.Ν. ή ως απλός ναυτικός, εν αντιθέσει με σήμερα όπου η οικονομία είναι σε ένα επίπεδο καλό, οπότε η θάλασσα έρχεται σε δεύτερη και τρίτη επιλογή



Β πλοιάρχους και οι οποίες απαιτούν συγκεκριμένη γνώση, εμπειρία και δεξιότητες που έχουν αποκτήσει από τη θαλάσσια υπηρεσία (π.χ. οικονομική εκμετάλλευση πλοίου στην πράξη, σχέσεις πλοιάρχου με τρίτους, χειρισμοί πλοίων). Απαιτούνται βεβαίως τα κατάλληλα προγράμματα και ο εξοπλισμός.

— Θαλάσσια υπηρεσία: Επειδή ο χρόνος εξέλιξης στην υπηρεσία άπτεται της προσφοράς/ζήτησης συγκεκριμένων ειδικότη-

— Στην Ε.Ε., πλην της Ελλάδας, όλες οι υπηρεσίες που εμπλέκονται στη ναυτιλιακή διαδικασία (Λιμενικό, λιμάνια, ναυτική εκπαίδευση, P&L Clubs, νηογνώμονες κ.ά.) με την κατάλληλη επιμόρφωση αντλούν στελέχη από τη θάλασσα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ήδη το κάνουν. Βασική προϋπόθεση το καταληκτικό δίπλωμα και η θαλάσσια υπηρεσία πέντε έως 10 χρόνων. Η επισήμανση ότι «θα φεύγουν από τη θάλασσα» δεν ευσταθεί, διότι ήδη πριν φτάσουν σε αυτό το σημείο, έχουν παραμείνει στη θάλασσα τουλάχιστον μία δεκαετία και θα φεύγουν αυτοί που μπορούν να φύγουν (επιμόρφωση, πρόσθετα προσόντα, γνώσεις). Οι περισσότεροι θα παραμείνουν διότι το οικονομικό κίνητρο στο καταληκτικό δίπλωμα είναι ισχυρότατο.

Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή, απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Πιστεύετε γενικότερα ότι οι ΑΕΝ διατηρούν την παλιά αίγλη τους;

Οι ΑΕΝ αυτήν τη στιγμή δεν θα μπορούσα να πω ότι διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή υποδομή. Έχουν σημαντικές ελλείψεις και ο εξοπλισμός τους είναι απηχαιωμένος. Οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στις σχολές εσωτερικής φοίτησης είναι σε πολύ κακή κατάσταση. Αρκετοί πλοιοκτήτες μέσω δωρεών συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση του εξοπλισμού των σχολών, αλλά αυτό δεν φθάνει αν δεν υπάρξει μια ουσιαστική παρέμβαση της Πολιτείας.

Πιστεύουμε ότι με το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης που εξήγγειλε ο κ. ΥΕΝ, θα αλλοίξει προς το καλύτερο η κατάσταση οπότε και θα έχουμε ΑΕΝ. Όπου και η τεχνολογική υποδομή θα μπορεί να ανταποκριθεί σ' ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης.

Αυτήν τη στιγμή, δυστυχώς για όλους μας, δεν διατηρούν την παλιά αίγλη τους, και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι είχαν εγκαταλειφθεί. Τώρα όμως που η έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών είναι σε όλους μας φανερό, έχουν ξαναρθεί στο προσκήνιο και οι σχολές αλλά και τα προβλήματα που τις ταλανίζουν. Έτσι, έχουμε φθάσει σε ένα σημείο όπου με τις επικείμενες αλλαγές που θα γίνουν από το ΥΕΝ, μέσω του νομοσχεδίου, να ευελπιστούμε ότι θα αλλοήσουν τα πράγματα προς το καλύτερο.



SECURITY

One ISPS Code. One Deadline. One Perspective.

Quality Maritime Services announces the successful launch of a new dimension of services in order to assist all shipping companies to comply and meet the demands of the IMO's International Maritime Security Requirements by July 2004.

QMS provides

- Five day Security Training Course
- On board Ship Security Assessment
- Development of Ship Security Plans
- On board Security Training

Let QMS be your choice

Τα στοιχεία της έρευνας των «Ν.Χ.»

Εντυπωσιακά και άκρως διαφωτιστικά, τόσο για τη ναυτική εκπαίδευση, όσο και για το μέλλον της «ναυτικής παράδοσης» των Ελλήνων, είναι οι πληροφορίες που συγκέντρωσαν τα «Ναυτικά Χρονικά» σχετικά με το προφίλ των σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Από τα στατιστικά στοιχεία που επεξεργάστηκαν τα «Ν.Χ.» προκύπτει ότι και στην περίπτωση της ναυτικής εκπαίδευσης επικρατεί το φαινόμενο της... αστυφιλίας. Οι περισσότεροι νέοι που επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα επιλέγουν να εγγραφούν τα τελευταία έτη στην ΑΕΝ Ασπροπύργου παρά σε άλλες σχολές με μεγάλη ιστορική παράδοση. Η σχολή του Ασπροπύργου -ειδικά για τους πλοιάρχους- συγκεντρώνει το 43,9% των εγγραφών σε όλη τη χώρα ενώ εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό εμφανίζουν οι σχολές της Σύρου με 3% και της Κύμης με 3,7%. Στον αντίποδα η Ήπειρος, με αναλογικά μικρή ναυτική παράδοση, συγκεντρώνει το 13,3% των προτιμήσεων των σπουδαστών.

Στις τέσσερις Ακαδημίες Μηχανικών οι προτιμήσεις εστιάζονται στη Μακεδονία (36,36%), ενώ ακολουθεί η Σχολή Ασπροπύργου (35,7%).

Ιδιαίτερης μνείας χρήζουν επίσης τα συμπεράσματα που αφορούν την καταγωγή των σπουδαστών: από τα στοιχεία που μας διέθεσε το ΥΕΝ προκύπτει ότι ο μύθος της ναυτικής οικογενειακής παράδοσης έχει αρχίσει να καταρρίπτεται. Ενδεικτικό είναι ότι το 45,1 των σπουδαστών στις ΑΕΝ προέρχονται από την Αττική και μόνο το 5,9 από τα νησιά του Αιγαίου και του Ιονίου. Εξαιρετικά

υψηλό ποσοστό παρουσιάζει η Πελοπόννησος 13,3% ενώ απογοητευτικά χαμηλό η Δυτική Ελλάδα με 0,5%.

Παράλληλα το 2002, από τους 1.133 υποψήφιους πλοιάρχους που ενεγράφησαν στις εννέα ΑΕΝ όλης της χώρας, μόνο το 14,5% προέρχονταν από ναυτικές οικογένειες, ενώ το 2001 το ποσοστό αυτό δεν ξεπερνούσε το 18,8%.

Αναλύοντας τα στοιχεία του ΥΕΝ διαπιστώνεται επί πλέον ότι από τους 1.141 επιτυχόντες υποψήφιους πλοιάρχους την περίοδο 2002-2003, οι 556 (ποσοστό 48,7%) εισήχθησαν με τη μέθοδο των πανελληνίων εξετάσεων, ενώ οι υπόλοιποι πέτυχαν κατόπιν αιτήσεώς τους με τις ειδικές διαδικασίες που ορίζει ο νόμος. Όσον αφορά το τμήμα των Μηχανικών, εισήχθησαν 690 άτομα, εκ των οποίων μόνο οι 272 (39,4%), μέσω πανελληνίων εξετάσεων.

Οι σπουδαστές που τελικά ενεγράφησαν στο τμήμα των Πλοιάρχων, σε όλες τις ΑΕΝ της χώρας, έφτασαν τους 1.133 (κάποιοι από αυτούς προέρχονται από παλαιότερα έτη και γι' αυτό προκύπτει η ανακοινοποίηση στους αριθμούς μεταξύ αυτών που πέτυχαν και αυτών που τελικά ενεγράφησαν).

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2001 οι εγγραφέντες ήταν μόλις 493. Η παραπάνω αύξηση είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική, αφού φαίνεται πως οι προσπάθειες προσέληψης νέων του ΥΕΝ είχαν κάποια απήχηση. Η καμπάνια μάλιστα φαίνεται πως επηρέασε θετικά τους νέους από τα Ιόνια νησιά, τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες, τη Χίο, αλλά και την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη. Στις περιφέρειες αυτές κατά το τρέχον έτος παρατηρήθηκε μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τις ναυτικές σχολές.

ΝΕΟΕΙΣΑΓΟΜΕΝΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΕΤΟΥΣ 2002-03

ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΑΕΝ

ΣΧΟΛΗ	ΑΡ. ΕΠΙΤΥΧ.	ΑΡ. ΕΠΙΤΥΧ.	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΡ. ΜΟΝΙΜΩΝ	ΑΡ. ΕΚΤΑΚΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
		ΠΑΝΕΛΛ.ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ	ΚΤΙΡ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ	ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ	
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	548	257	700	68	44	112
ΗΠΕΙΡΟΣ	129	59	150	14	17	31
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	80	29	95	3	7	10
ΚΡΗΤΗ	115	62	130	15	16	31
ΚΥΜΗ	35	24	45	6	7	13
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	115	71	130	28	18	46
ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	48	8	70	6	5	11
ΣΥΡΟΣ	36	17	45	4	4	8
ΥΔΡΑ	35	29	45	4	5	9
ΧΙΟΣ	-	-	-	12	9	21
ΣΥΝΟΛΟ	1.141	556	1.410	160	132	292
ΜΗΧ. ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	240	121	275			
ΜΗΧ. ΚΡΗΤΗ	117	54	135			
ΜΗΧ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	267	60	300			
ΜΗΧ. ΧΙΟΣ	66	37	785			
ΣΥΝΟΛΟ	690	272	785			

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΣΧΟΛΗ	ΕΤΗ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΝΑΥΤ. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΙΑΣ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΑΕΝ													
				ΑΤΤΙΚΗ	ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	Δ. ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΑΝ. ΜΑΚΕΔ.-ΘΡΑΚΗ	ΚΡΗΤΗ	ΒΟΡ. ΑΙΓΑΙΟ	ΝΟΤ. ΑΙΓΑΙΟ	
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	1997	191-90	46	94	5	1	-	5	-	2	1	-	-	6	4	3	
	1998	105-90	41	81	10	-	1	2	-	3	-	2	-	4	1	5	
	1999	103-194	38	103	10	1	2	1	1	1	-	1	1	2	-	2	
	2000	106-182	20	52	2	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	
	2001	70-127	26	72	2	2	-	2	-	1	-	-	1	-	-	1	
	2002	244-	53	187	18	-	1	8	-	7	2	3	-	4	1	4	
ΚΡΗΤΗ	1997	61-30	17	18	3	-	-	6	-	1	-	1	1	17	6	4	
	1998	69-25	9	12	1	-	-	-	-	-	-	1	1	19	-	2	
	1999	78-60	21	38	2	-	-	1	-	1	-	3	-	19	1	7	
	2000	57-39	14	31	2	-	-	1	-	3	-	2	-	13	-	4	
	2001	55-43	9	17	6	-	-	1	-	-	2	1	1	10	2	8	
	2002	116-	15	32	10	1	1	2	-	2	-	3	-	51	-	14	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1997	86-52	28	38	2	-	-	5	3	9	1	20	7	4	1	4	
	1998	101-77	17	36	7	-	1	3	3	10	3	14	3	9	-	3	
	1999	93-57	27	33	7	-	1	11	-	2	-	37	3	1	5	2	
	2000	67-50	20	33	5	-	-	3	-	-	-	16	-	4	7	1	
	2001	89-60	2	30	5	-	-	3	2	5	8	9	6	-	9	5	
	2002	248-	32	69	19	1	4	16	4	23	22	72	15	8	5	4	
ΧΙΟΣ	1997	42-34	14	8	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	16	3	
	1998	70-50	26	33	2	-	2	2	-	2	-	1	1	7	4	11	
	1999	44-63	19	14	1	-	2	1	-	-	-	-	1	-	12	2	
	2000	35-47	10	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	2	
	2001	48-37	7	12	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	18	3	
	2002	74-	21	17	2	-	-	1	-	-	-	-	-	2	32	11	

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

ΣΧΟΛΗ	ΕΤΗ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ- ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΝΑΥΤ. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΙΑΣ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΑΕΝ												
				ΑΤΤΙΚΗ	ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	Δ. ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΑΝ. ΜΑΚΕΔ.-ΘΡΑΚΗ	ΚΡΗΤΗ	ΒΟΡ. ΑΙΓΑΙΟ	ΝΟΤ. ΑΙΓΑΙΟ
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	1997	83-102	25	48	4	-	-	3	-	1	-	1	-	2	-	3
	1998	94-249	17	52	4	-	2	2	1	-	-	-	-	2	2	1
	1999	101-205	31	77	10	-	3	6	1	4	1	2	-	1	-	2
	2000	116-155	28	73	4	-	1	1	1	2	-	-	2	1	1	2
	2001	158-94	43	129	11	1	2	3	-	4	-	1	2	4	3	3
	2002	498-	108	350	77	4	12	21	1	20	3	9	2	17	8	9
ΗΠΕΙΡΟΣ	1997	84-69	24	42	10	-	2	10	3	4	1	4	-	1	1	4
	1998	80-71	20	37	16	-	-	4	4	9	-	4	2	1	-	2
	1999	95-96	20	30	12	-	5	11	4	5	-	6	1	1	3	2
	2000	75-89	12	40	8	-	5	5	4	4	-	-	1	1	-	-
	2001	119-58	8	31	23	1	10	11	10	3	-	2	1	7	5	2
	2002	151-	12	22	28	1	18	10	11	12	4	17	4	1	-	-
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	1997	61-27	21	31	11	-	2	6	5	1	-	2	-	-	1	2
	1998	38-33	9	10	6	-	-	1	9	3	-	1	2	-	1	1
	1999	65-26	19	36	11	-	1	1	4	1	-	2	1	4	2	-
	2000	34-20	6	19	8	-	-	1	-	-	-	3	-	-	-	-
	2001	31-17	5	13	13	-	-	-	5	-	-	-	-	2	-	-
	2002	85-	9	21	31	1	6	1	6	4	2	6	1	-	-	1
ΚΡΗΤΗ	1997	33-31	8	18	3	-	-	1	-	-	-	1	-	5	3	2
	1998	39-21	11	17	-	-	-	-	-	-	-	3	1	14	-	-
	1999	45-30	12	20	2	-	-	-	-	-	-	-	-	13	1	4
	2000	32-33	4	12	2	-	-	2	-	1	-	2	1	8	-	1
	2001	26-22	3	14	2	1	-	-	-	-	-	-	-	12	1	2
	2002	115-	4	23	4	-	-	4	-	2	2	7	4	60	2	3
ΚΥΜΗ	1997	35-29	9	15	-	-	-	7	-	3	-	1	-	-	-	1
	1998	34-33	10	22	-	-	2	5	-	-	-	1	-	-	-	-
	1999	40-28	5	16	2	-	-	4	-	2	-	4	-	-	1	1
	2000	32-29	4	22	1	-	-	2	-	2	-	2	1	-	-	-
	2001	27-24	6	21	2	-	-	4	-	-	1	-	-	1	1	-
	2002	42-	3	21	-	-	-	10	-	1	-	2	-	-	1	-

THE EXPERTS DO THE JOB

HYDROBLASTING, SANDBLASTING, CLEANING, PAINTING



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, JULY '98



WOMA 480Z, 1350 BAR, 146 L/MIN, FEB. '99



HUGHES 5030, 1580 BAR, 146 L/MIN, JULY '97



HUGHES 5000, 1580 BAR, 146 L/MIN, JAN '99

CORAL LTD.
... THE CORROSION
CONTROL EXPERTS.



Member of
Marine Services S.A.

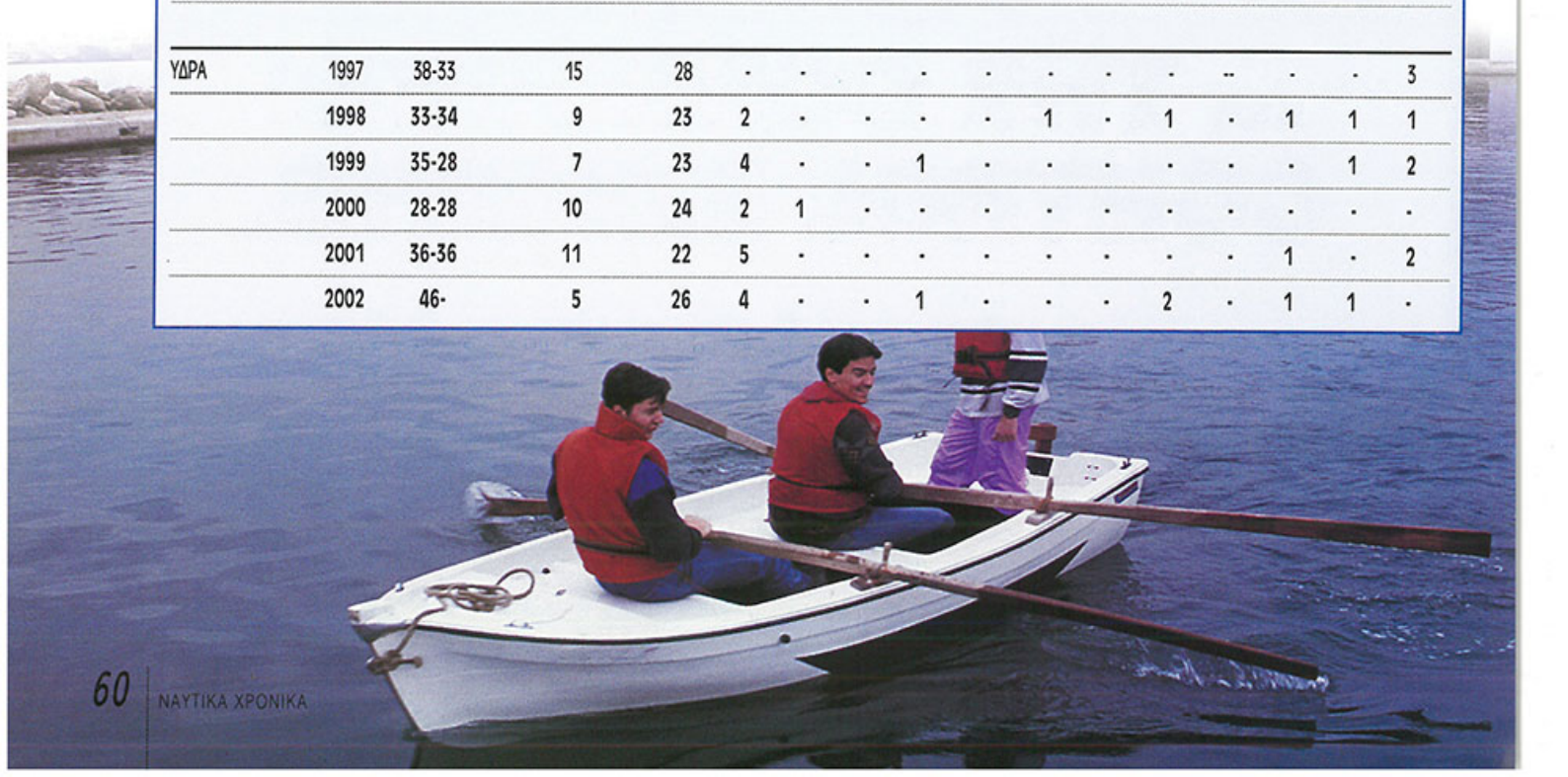
CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

9 FILELLINON STR. • 185 36 PIRAEUS GREECE
TEL: 429 4354-5, 429 4396-7 • FAX: 429 4735, 429 4400 • TLX: 241138 MELM GR
WEBSITE: <http://www.itel.gr/coral> • E - MAIL: coral@itel.gr

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ (συνέχεια)

ΣΧΟΛΗ	ΕΤΗ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΑΝΤΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΕΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΝΑΥΤ. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΩΝ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΙΑΣ ΠΕΝΤΑΕΤΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΑΕΝ												
				ΑΤΤΙΚΗ	ΠΕΛ/ΝΗΣΟΣ	Δ. ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΣΤ. ΕΛΛΑΔΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	Δ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΑΝ. ΜΑΚΕΔ.-ΘΡΑΚΗ	ΚΡΗΤΗ	ΒΟΡ. ΑΙΓΑΙΟ	ΝΟΤ. ΑΙΓΑΙΟ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1997	37-27	10	7	1	-	-	-	-	6	-	8	-	-	2	4
	1998	36-19	8	10	1	-	-	1	-	5	-	7	2	-	1	2
	1999	32-35	3	4	1	-	-	2	1	2	-	13	4	1	2	-
	2000	35-38	5	4	3	-	-	1	-	9	-	11	2	1	2	-
	2001	39-35	3	5	1	-	-	1	-	4	3	12	8	1	2	1
	2002	108-	10	12	5	-	4	6	1	18	8	43	7	-	4	1
ΟΙΝΟΥΣΣΕΣ	1997	39-23	13	10	1	-	1	2	1	-	-	1	-	-	-	11
	1998	40-23	19	15	2	-	-	1	-	2	-	-	-	1	4	9
	1999	35-39	14	16	-	-	1	-	1	-	-	3	1	-	10	1
	2000	35-29	9	16	-	1	1	1	-	3	-	-	-	1	2	4
	2001	31-30	5	12	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-
	2002	53-	11	14	-	-	1	2	-	3	1	6	2	1	14	2
ΣΥΡΟΣ	1997	31-15	8	21	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	2	5
	1998	35-33	12	28	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
	1999	35-27	12	20	2	-	1	2	-	2	-	1	-	-	2	8
	2000	30-18	4	23	5	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1
	2001	26-13	9	23	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	2002	35-	3	22	1	-	-	2	-	1	1	1	1	-	1	3
ΥΔΡΑ	1997	38-33	15	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	1998	33-34	9	23	2	-	-	-	-	1	-	1	-	1	1	1
	1999	35-28	7	23	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	2
	2000	28-28	10	24	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2001	36-36	11	22	5	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
	2002	46-	5	26	4	-	-	1	-	-	-	2	-	1	1	-



ELVICTOR

Since 1977



**Dedicated in Total Quality Crew Management
25 years of Excellence**

**GALANAKIS BUILDING
3-3A KASSANDRAS STR. KASTELLA
185 33 PIRAEUS GREECE
TEL: ++30 210 422 422 0-8 (9 LINES)
FAXES: ++30 210 417 3728 ++30 210 422 4229
TELEX: 21 1770 GALA GR, GN COMTEXT: A54GR165**

E-MAIL: enquiries@elvictor.gr

WEB SITE : www.elvictor.com

“Worldwide Connected – Customers’ Web Services”

Worldwide Offices:

**GREECE, CYPRUS, PHILIPPINES, UKRAINE, RUSSIA, POLAND, ROMANIA, CROATIA, EGYPT, INDIA,
SRI-LANKA, MALDIVES**

For 25 years we are at the forefront of those who lay the foundations for the safe and healthy future of shipping, by heavily investing in the human factor and the correct and continuous training of seafarers for their own safety, the safety of the ships and the sea environment.

Stavros C. Galanakis
FOUNDER – CHAIRMAN
HONORARY CONSUL OF THE REPUBLIC OF MALDIVES IN GREECE

Θέσεις και προτάσεις της πλοιοκτησίας για τη ναυτική εκπαίδευση



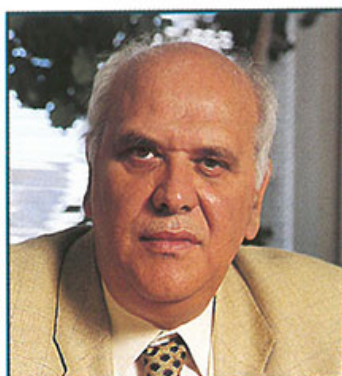
Σε μια εποχή που το ελληνόκτητο πλοίο θαλασσοκρατεί, οι τάξεις των Ελλήνων αξιωματικών που το επανδρώνουν, μοιάζουν να τελούν υπό συρρίκνωση. Η μέχρι πρότινος αδιαφορία από πλευράς Πολιτείας, αλλά και η ελλιπής ενημέρωση των νέων για τα «υπέρ» του ναυτικού επαγγέλματος, συνέβαλαν τα τελευταία χρόνια στην αποδυνάμωση των Σχολών Ε.Ν. και στην έλλειψη ικανού αριθμού Ελλήνων αξιωματικών.

Ωστόσο, τα πρόσφατα μέτρα που έλαβε το ΥΕΝ σε αυτόν το νευραλγικό για τη ναυτιλία τομέα, έφεραν ένα νέο «άνεμο στα πανιά» της πολυπαθούς ναυτικής εκπαίδευσης.

Στο αφιέρωμα που ακολουθεί, γνωστοί πλοιοκτήτες, μερικοί εκ των οποίων ξεκίνησαν από τα καταστρώματα των εμπορικών πλοίων την ανέλιξή τους προς την κορυφή, καθώς και διευθυντές ναυτιλιακών εταιρειών, αναλύουν τη σημερινή κατάσταση στη ναυτική εκπαίδευση αλλά και τις προσδοκίες τους από την Πολιτεία.



ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΘΗΝΑΙΟΣ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΑΡΒΑΤΕΣ



ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΒΟΡΔΩΝΗΣ



ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ-ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ



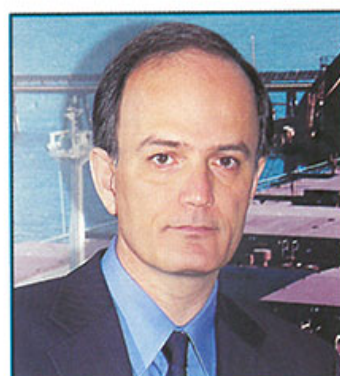
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΣ



ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Κ. ΜΑΝΙΟΣ



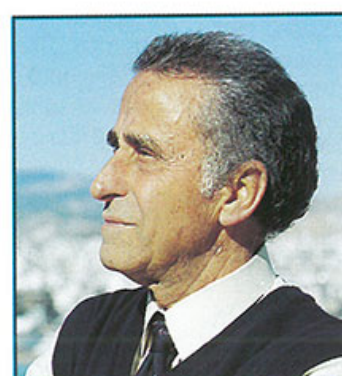
Ν. Α. ΠΑΠΠΑΔΑΚΗΣ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ



ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ



ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΝΗΣ



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ

Το ναυτικό επάγγελμα προσφέρει τα μέγιστα στην εθνική οικονομία

Η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας, σε συνδυασμό και με την πολιτική που ακολουθείται για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, μέχρι σήμερα ακολουθεί σίγουρα λάθος πορεία. Ξεκινώντας από την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, πιστεύω ότι έμειναν αναξιοποίητοι τρεις βασικοί παράγοντες, οι οποίοι μπορούν να αυξήσουν θεαματικά τον αριθμό των νέων ανθρώπων που στρέφονται για να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα.

Κατ' αρχάς, οι παλαιοί και πετυχημένοι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού, οι οποίοι έκαναν μια λαμπρή σταδιοδρομία όχι μόνο στα πλοία, αλλά και στα ναυτιλιακά γραφεία, και πολλοί από αυτούς είναι σήμερα πλοιοκτήτες, είναι ένα σημαντικό παράδειγμα, το οποίο πρέπει να προβληθεί κατάλληλα για τις ευκαιρίες που δίνει ακόμη η θάλασσα σε νέους ανθρώπους, με δυναμισμό, όρεξη για δουλειά, επαγγελματική κατάρτιση και συνέπεια, δίνοντας στη ζωή τους υψηλό όραμα.

Και αν για να γίνει κάποιος πλοιοκτήτης πρέπει να συντρέχουν και άλλοι λόγοι, η πετυχημένη σταδιοδρομία πολλών στελεχών ναυτιλιακών γραφείων αποδεικνύει ότι οι αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού αποτελούν μια αστείρευτη δεξαμενή στελεχών των ναυτιλιακών γραφείων.

Ας μη μας διαφεύγει, ότι ένας σημαντικός αριθμός των αποφοίτων των σχολών Ε.Ν. στελεχώνει τελικά το Λιμενικό Σώμα, γεγονός το οποίο ούτε αυτό έχει προβληθεί κατάλληλα.

του Νικολάου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης
Εφοπλιστών Μεσογειακών
Φορτηγών Πλοίων

Θα ήθελα όμως να τονίσω και κάτι άλλο. Πιστεύω πως στόχος για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν θα πρέπει να είναι τα αστερικά κέντρα, αλλά οι απομακρυσμένες επαρχίες της χώρας. Στο απομακρυσμένο περιβάλλον της επαρχίας και του χωριού είναι περισσότερο ελκυστική η κοσμοπολίτικη σταδιοδρομία του αξιωματικού του Ε.Ν. και του ναυτικού γενικότερα, σε συνδυασμό και με τις καλύτερες αποδοχές του επαγγέλματος σε σχέση με τις εργασίες ξηράς. Επίσης, θα ήθελα να τονίσω ότι η δυνατότητα άμεσης εύρεσης εργασίας, λόγω μηδενικής ανεργίας στον κλάδο, είναι ένα ακόμη ισχυρό κίνητρο για τα μη εύπορα στρώματα.

Τα ανωτέρω θα πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να αποτελέσουν τους άξονες της καμπάνιας για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Αναφερόμενος ιδιαίτερα στο θέμα της εκπαίδευσης των αξιωματικών του Ε.Ν., θα ήθελα να τονίσω ότι αυτή είναι άρρηκτα δεμένη με την ποιοτική ναυτιλία, την οποία όλοι θέλουμε. Και για να γίνει αυτό, θα πρέπει να βελτιωθεί και η υλικοτεχνική υποδομή των σχολών, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις. Χρειάζονται επίσης μέτρα, τα οποία ισχύουν στις άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες εδώ και χρόνια. Και αναφέρομαι στην καθιέρωση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης, η οποία υπό την

επίβλεψη της Πολιτείας θα αποτελέσει έναν εναλλακτικό και σημαντικό πόλο έλξης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο κλάδος των μεσογειακών φορτηγών πλοίων εδώ και πάρα πολλά χρόνια αντιμετωπίζει το πρόβλημα της έλλειψης ικανών και κατάλληλων αξιωματικών. Έτσι, πιστεύω ότι οι πρόσφατες προτάσεις για το μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης και ειδικότερα η καθιέρωση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης σε όλες τις βαθμίδες και η εξέλιξη των αποφοίτων των ηυκείων σε Α' πλοίαρχους και μηχανικούς, θα συμβάλουν θετικά στην προσέλκυση νέων στο επάγγελμα. Ας μη μας διαφεύγει πως υπάρχουν νέοι οι οποίοι είναι δεμένοι με τον ένα ή άλλο τρόπο με τη θάλασσα (οικογενειακή παράδοση - αγάπη προς το επάγγελμα), οι οποίοι δεν μπορούν να εξελιχθούν μέσα από τις Σχολές του Ε.Ν. Αυτοί οι νέοι θα μπορούσαν να δοκιμάσουν να σταδιοδρομήσουν ως αξιωματικοί του Ε.Ν. και να προχωρήσουν ανάλογα με τις δυνατότητές τους.

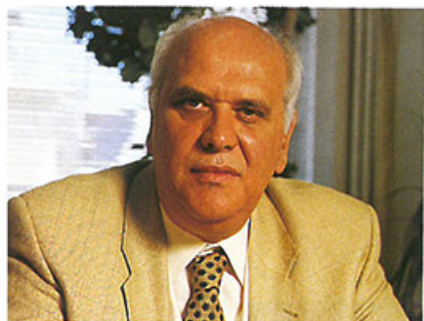
Όσον αφορά στα κατώτερα πληρώματα, όπως έχω τονίσει και στο παρελθόν, πιστεύω ότι ο Έλληνας ναυτικός εξακολουθεί να είναι ο καλύτερος. Θα πρέπει να βελτιώσει την εκπαίδευσή του σύμφωνα με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, όμως εξακολουθεί να διαθέτει τη ναυτοσύνη. Έναν παράγοντα που του δίνει πλεονέκτημα σε σχέση με τους ανταγωνιστές του. Σήμερα όμως είναι γεγονός ότι οι εξελίξεις απαιτούν εκπαιδευμένους ναυτικούς.

Η άποψή μου είναι ότι τα ελληνικά κατώτερα πληρώματα είναι λίγα και ικανά, όχι όμως ανταποδοτικά και παραγωγικά. Κι αυτό γιατί σήμερα με την καθιέρωση του αυτοματισμού στα πλοία και τις απαγορεύσεις της νομοθεσίας, όπως η μη συντήρηση του πλοίου από το πλήρωμα, τις δουλειές που έκαναν πρώτα οι ναυτικοί, τώρα τις κάνουν εξειδικευμένα συνεργεία. Έτσι, δεν χρειάζονται ιδιαίτερες ικανότητες. Γι' αυτό τα θεωρώ μη ανταποδοτικά.

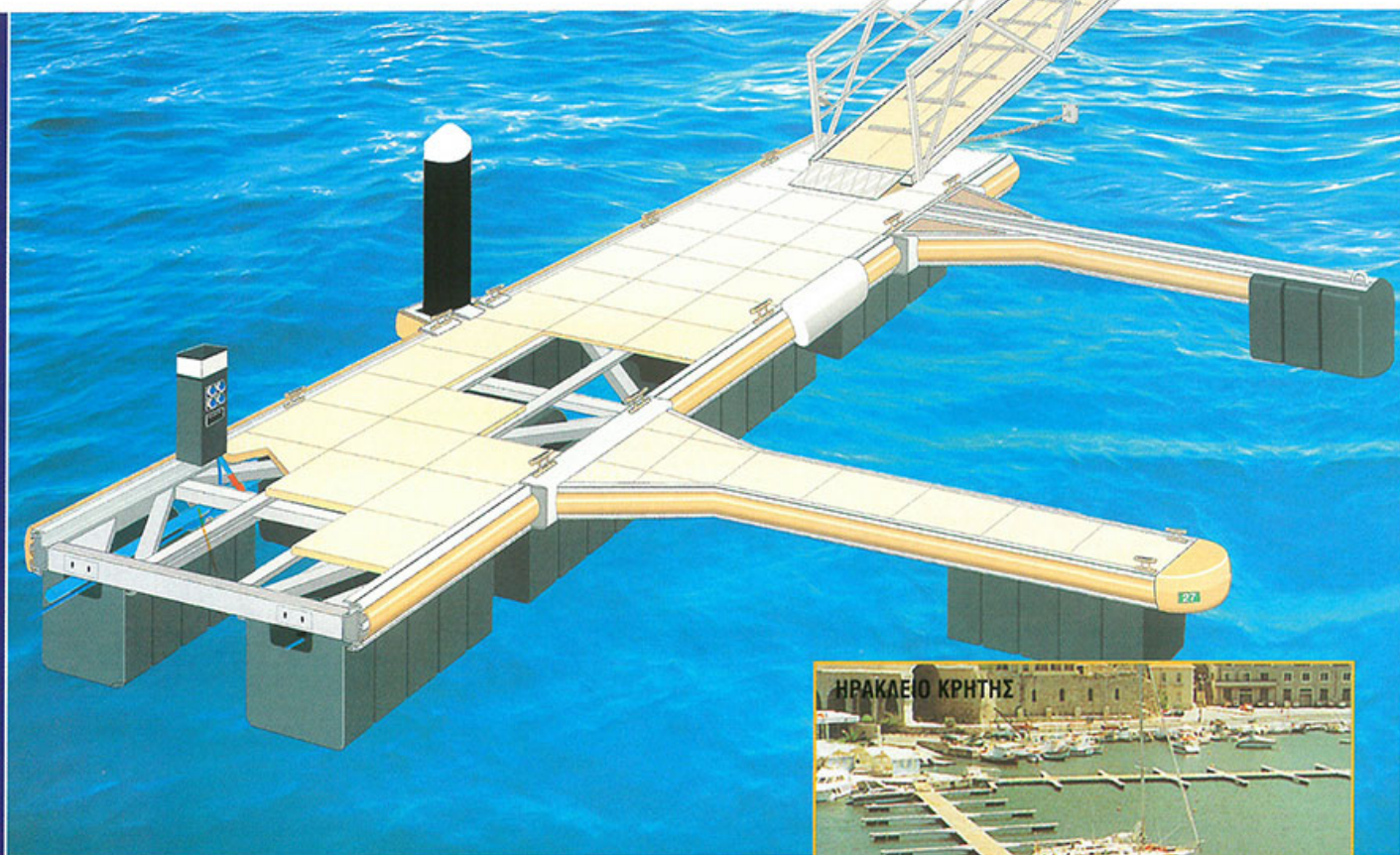
Παρά όλα αυτά, και σε προσωπικό επίπεδο ως εταιρεία, εξακολουθούμε να εμπιστευόμαστε τους Έλληνες ναυτικούς, των οποίων όμως τονίζω ο αριθμός σήμερα δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες της σύγχρονης ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας.

Και στον τομέα της εκπαίδευσης των κατωτέρων πληρωμάτων, πιστεύω ότι οι πρόσφατες προτάσεις του ΥΕΝ κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Τελειώνοντας θα ήθελα να δώσω έμφαση στη σωστή ενημέρωση της κοινής γνώμης για το ναυτικό επάγγελμα και στις ευκαιρίες που δίνει αυτό για μια αξιοπρεπή επαγγελματική σταδιοδρομία και κοινωνική καταξίωση, προσφέροντας ταυτόχρονα τα μέγιστα στην εθνική οικονομία και γενικότερα στη χώρα μας, της οποίας η ναυτιλία αποτελεί την κυριότερη βιομηχανία.



Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

Μαρίνες: Rimini, Cannes, Sydney, Le Havre, Nice,
St. Tropez, Βηρυτός, είναι μερικοί από τους
4.000 πελάτες μας που μας εμπιστεύονται.



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

Α. Αλίμου 52, 174 55 Άλιμος, Τηλ.: 010.98.51.122
Fax: 010.98.51.199, e-mail: eliteyac@otenet.gr



Οι προτάσεις του ΥΕΝ βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση

Υπέρ της ελεύθερης αγοράς για τους κλάδους των μεταφορών που στοχεύουν στην ανάπτυξη τάσσεται ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος. Παράλληλα υποστηρίζει ότι οι προτάσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας περί μετασχηματισμού της ναυτικής εκπαίδευσης είναι προς τη σωστή κατεύθυνση αρκεί να αποφευχθεί το ενδεχόμενο πλεονασμού σε ορισμένους κλάδους.

**συνέντευξη
του Ανδρέα
Ποταμιάνου,
πρόεδρου
της Ένωσης
Εφοπλιστών
Επιβατηγών
Πλοίων**

Ποιες είναι οι βασικότερες αιτίες που οδηγούν στη σταδιακή μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα;

Η συνεχής βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, που οδηγεί σε υψηλότερους στόχους σπουδών των νέων και στο διόρισμά τους στα επαγγέλματα στη στεριά.

Πώς κρίνετε τις αναγγελθείσες προτάσεις μετασχηματισμού της ναυτικής εκπαίδευσης από τον υπουργό Ε.Ν.;

Οι προτάσεις του ΥΕΝ για το μετασχηματισμό της ναυτικής εκπαίδευσης βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση. Παρά ταύτα, χρειάζεται προσοχή στην εκτίμηση των πραγματικών αναγκών κάθε κατηγορίας και ειδικότητας ναυτικών, προκειμένου να διατηρηθεί η ισορροπία και να αποφευχθεί το ενδεχόμενο πλεονασμού σε ορισμένους κλάδους, ιδιαίτερα κατωτέρων ειδικοτήτων, με συνέπεια τη δημιουργία ανεργίας.

Πού υστερεί ή υπερτερεί ο νέος Έλληνας ναυτικός σε σχέση με τις παλαιότερες γενεές;

Αναμφίβολα οι νεότερες γενικές των ναυτικών και δη των αξιωματικών υπερτερούν στις γνώσεις λόγω και των τεχνολογικών εξελίξεων. Η ναυτοσύνη,

όμως, των παλαιότερων γενεών ήταν χαρακτηριστική.

Ποιες είναι οι προσωπικές σας απόψεις και ποιες συστάσεις θα υποβάλλατε προς την Πολιτεία για την επανεξέταση του φλέγοντος ζητήματος που αφορά τη σύνθεση των πληρωμάτων; Θεωρείτε ότι το κόστος διατήρησης ελληνικών πληρωμάτων είναι αντίστοιχο με την ικανότητα και την τεχνογνωσία που σας προσφέρουν; Ποιο το μέτρο σύγκρισης με τους αλλοδαπούς ναυτικούς;

Ο όρος σύνθεση δεν είναι πλέον δόκιμος. Οι εποχές έχουν αλλάξει. Η ελεύθερη αγορά είναι χαρακτηριστικό γνώρισμα για τους κλάδους μεταφορών που στοχεύουν στην ανάπτυξη. Ο έντονος ανταγωνισμός για να είναι υγιής πρέπει να λειτουργεί με τους ίδιους όρους, κανόνες και προϋποθέσεις. Στη χώρα μας, δυστυχώς, οι ανωτέρω όροι δεν φαίνεται να έχουν γίνει κατανοητοί ακόμα από την Πολιτεία, με αποτέλεσμα να συντηρούνται απηρχαιωμένοι κανόνες και άκαμπτη νομοθεσία, που δεν επιτρέπουν το ελληνικό επιβατηγό πλοίο και δη το κρουαζιερόπλοιο να λειτουργεί με ίδιους όρους με αυτούς που λειτουργούν τα πλοία άλλων σημαίων, και δη κοινοτικών. Οι όροι επανδρώσεως αποτελούν σήμερα το σοβαρότερο παράγοντα οικονομικής λειτουργίας και εκμετάλλευσης. Εξ αιτίας των εντελώς άνιστων όρων λειτουργίας στο διεθνή ανταγωνισμό εις βάρος του ελληνικού πλοίου, οδηγείται ο ελληνικός στόλος κρουαζιεροπλοίων σε συνεχή μαρasmus και αν δεν ληφθούν έστω και την τελευταία στιγμή τα αναγκαία μέτρα στήριξης, είναι βέβαιο ότι θα εγκαταλείψουν πολύ γρήγορα και όσα πλοία διατηρούν σήμερα την ελληνική σημαία. Τα υπό ξένη σημαία κρουαζιερόπλοια, μεταξύ των οποίων και πολλὰ με κοινοτική, λειτουργούν με το εν τρίτο του κόστους έναντι των ελληνικών, χάριν της ελευθερίας στην επανδρωσή των, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υστερούν στη ποιότητα υπηρεσιών προς τους επιβάτες από πλεονάς υπηρετούς προσωπικού.



NEL LINES

...η γέφυρα του Αιγαίου



Με το **ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ**
τώρα και
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΚΩ - ΡΟΔΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ: 010-4115015

Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στη χώρα μας είχε ως αποτέλεσμα την ανάδειξη επαγγελματιών της στεριάς. Αυτή η στροφή των νέων προς μία εξασφαλισμένη επαγγελματική σταδιοδρομία σε διοικητικές θέσεις του δημοσίου και λιγότερο του ιδιωτικού τομέα συρρίκνωσαν την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η ολιγωρία της Πολιτείας ως προς τη λήψη ουσιαστικών μέτρων για την καταπολέμηση του φαινομένου ενθάρρυνε αυτή την τάση. Το 2002, ωστόσο, η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Προσωρινή «αλλαγή πορείας» στον επαγγελματικό προσανατολισμό των νέων ή ουσιαστική αλλαγή προς ένα πιο «ναυτιλιακό σκέπτεσθαι»;

Για το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα απαντούν στο ερωτηματολόγιο -με αλφαβητική σειρά- οι κάτωθι πλοιοκτήτες και διευθυντικά στελέχη εφοπλιστικών εταιρειών: **Θανάσης Ι. Μαρτίνος**, διευθύνων σύμβουλος Eastern Mediterranean Maritime Ltd, **N. A. Παππαδάκης**, Kassian Maritime Navigations Agency Ltd, **Παναγιώτης Ν. Τσάκος**, πρόεδρος Tsakos Group.

Στο ερωτηματολόγιο απαντά επίσης ο κ. **Δημήτρης Θεοδωρίκας**, πρόεδρος Mediterranean Shipping Company Hellas (MSC), και οι κ. **Ι. Αλούπης**, διευθύνων σύμβουλος Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε., **Ιωάννης Πλατσιδάκης**, Managing director Anangel Maritime Services Inc. και ο **Δημήτριος Καραγιάννης**, διευθυντής τμήματος πληρωμάτων Costamare Shipping Company S.A.

1.

Ποιες είναι οι βασικότερες αιτίες που οδηγούν στη σταδιακή μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα;

Θανάσης Μαρτίνος

Η σημαντική άνοδος του βιοτικού επιπέδου στην Ελλάδα, η δυνατότητα να βρουν δουλειές στην ξηρά με λογικές αποδοχές, αποθαρρύνουν τους Έλληνες νέους να ασχοληθούν με το επάγγελμα του ναυτικού. Ιδιαίτερα στους παραδοσιακούς ναυτοτόπους - νησιά του Αιγαίου, Κεφαλονιά κ.ά. - έχει αναπτυχθεί ο τουρισμός και η οικοδομή σαν οικονομικές δραστηριότητες που απασχολούν τους νέους των νησιών. Σε ορισμένα νησιά, όπως π.χ. η Σκιάθος, η Σαντορίνη, έχουν απομείνει ελάχιστα αξιωματικοί που εργάζονται σε ποντοπόρα πλοία. Άλλος λόγος που αποθαρρύνει τους νέους να μπαρκάρουν είναι η αντικοινωνική διάσταση του επαγγέλματος, η απουσία από τις οικογένειές τους για μακρά διαστήματα.

Νίκος Παππαδάκης

Οι ευκαιρίες που δίδονται στους νέους να εργαστούν σε επαγγέλματα της ξηράς αποφεύγοντας έτσι το δύσκολο επάγγελμα του ναυτικού, ο οποίος κατά τη διάρκεια της θητείας του στο πλοίο έχει να αντιμετωπίσει διάφορες δυσκολίες, μακριά από την οικογένειά του, τους συγγενείς και τους φίλους.



Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος

Πιστεύω ότι ο βασικός λόγος της σταδιακής μείωσης του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα είναι η κατά τις τελευταίες δεκαετίες άνοδος του επιπέδου ζωής στη χώρα μας. Έτσι και παρά την ενδημούσα ανεργία, δίδεται στους νέους τις περισσότερες φορές η δυνατότητα κάποιου -έστω μίζερου- βιοπορισμού στην ξηρά.

Ο λόγος τούτος, βεβαίως, δεν θα ήταν αρκετός για να αποτρέψει τους νέους από το ναυτικό επάγγελμα αν δεν συνέτρεχε και η σχεδόν παντελής έλλειψη ενημέρωσης των νέων για τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα, με σημαντικότερα την εξασφάλιση εργασίας (έλλειψη ανεργίας) και τις υψηλές αποδοχές. Η αδυναμία αυτή φρονώ πως πρέπει να αντιμετωπισθεί ριζικά, όχι μόνο με διαφημιστικές καμπάνιες, αλλά και μέσω των πάσης βαθμίδας σχολείων στο μάθημα του επαγγελματικού προσανατολισμού, όπου πρέπει να αναλύονται με έμφαση τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα.

Δημήτρης Θεοδωρίκας

Η σταδιακή μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα μπορεί να θεωρηθεί ως ένα φυσιογνωμικό γεγονός, που συνδέεται άμεσα με το οικονομικό επίπεδο της χώρας, την αγορά εργασίας γενικότερα και τις προοπτικές για επαγγελματική αποκατάσταση.

Το γεγονός ότι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας τις τελευταίες δεκαετίες θα προκαλούσε εκ των πραγμάτων μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για ένα επάγγελμα δελεαστικό, συγκριτικά προσοδοφόρο, αλλά σκληρό, θα έπρεπε να ήταν κάτι αναμενόμενο και οι τρόποι που θα συντηρούσαν το ενδιαφέρον των νέων για τη θάλασσα θα έπρεπε να ήταν κύριο μέλημα της Πολιτείας από πολύ χρόνο πριν.

Δυστυχώς, υπήρξε μια μεγάλη χρονική υστέρηση στη λήψη των μέτρων εκείνων που θα έπρεπε να ληφθούν, έτσι ώστε και το κύρος του επαγγέλματος να προστατευθεί, αλλά και να υπάρξουν ελκυστικές προοπτικές που θα εξισορροπούσαν τις σκληρές συνθήκες που αντιμετωπίζει ο ναυτικός λόγω της φύσεως του επαγγέλματος.

Εκ των πραγμάτων, λοιπόν, τα αποτελέσματα από τα μέτρα που λαμβάνονται σήμερα, θα πρέπει να αναμένεται να αποδώσουν μετά κάποια χρόνια και όταν θα έχει πλήρως συνειδητοποιηθεί ότι το επάγγελμα του ναυτικού προσφέρει τις απαιτούμενες λύσεις και προοπτικές, αλλά και το ανάλογο κύρος.



Ιωάννης Αθούνης

Είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο ότι το ενδιαφέρον των νέων για το ναυτικό επάγγελμα σταδιακά φθίνει. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Πρώτα απ' όλα στην προκατάληψη των γονέων για τις δύσκολες συνθήκες και τους κινδύνους που απορρέουν από την άσκηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Έπειτα σημαντικό ρόλο παίζει η ουσιαστική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της μέσης ελληνικής οικογένειας, η οποία προσανατολίζει τα παιδιά της σε «ευκολότερα» και «ασφαλέστερα», κατά την άποψή της, επαγγέλματα. Επιπροσθέτως, η εικόνα που προβάλλεται από τα δεήτια ειδήσεων, δηλαδή αυτή των ατυχημάτων, των καταστροφών και γενικότερα των αντίξωων συνθηκών της ναυτικής ζωής, είναι καθαρά μονόπλευρη και αρνητική. Βεβαίως όλοι γνωρίζουμε πως η ζωή στο πλοίο είναι δύσκολη και περιορισμένη, αφού είναι σχεδόν «μοναστηριακή» έναντι αυτής στη στεριά, της πιο εύκολης και πολυποικίλης. Όμως η τεχνολογική επανάσταση, τα νέα μέτρα ελέγχου που ευνοούν τα καινούργια πλοία, η ανάγκη αναβάθμισης των σπουδών σε επίπεδο ΑΕΙ, η ποιότητα διαβίωσης στο πλοίο, το υψηλό επίπεδο μισθών, καθώς επίσης η αυξανόμενη επιλεκτική ανεργία των εν γένει πτυχιούχων, εκτιμώ πως θα συμβάλουν στη στροφή των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα, κυρίως σε επίπεδο αξιωματικών.

Γιάννης Πλατσειδάκης

Πιστεύω πως κύρια αιτία είναι η έντονη ελληνική ενημέρωση των νέων μας, στο ότι η επαγγελματική εξέλιξη στις θέσεις των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού αποτελεί μια ιδιαίτερα ελκυστική επιλογή. Επίσης, πρόσθετη αιτία είναι η επιδίωξη ενός πιο άνετου και ήσυχου επαγγελματικού περιβάλλοντος.

Δημήτριος Καραγιάννης

Οι βασικότερες αιτίες που οδηγούν στη σταδιακή μείωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα είναι:

- Ο ναυτικός στερείται για μεγάλο χρονικό διάστημα τη θαληπωρή των οικείων του. Επίσης η κοινωνική ζωή και η επιλογή συντρόφου/συζύγου είναι δυσκολότερες για τους ναυτικούς.
- Υπάρχει κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην ξηρά.
- Οι συνθήκες διαβίωσης στα πλοία έχουν βελτιωθεί, αλλά οι συνθήκες εργασίας εν πλώ και στα λιμάνια έχουν καταστεί πολύ πιο επίπονες για τους ναυτικούς.
- Υπάρχει έλλειψη οργάνωσης από εργοδότες και κρατικούς φορείς για εξεύρεση θέσεων εργασίας στους δοκίμους καταστρώματος/μηχανής. Οι δόκιμοι αξιωματικοί περιφέρονται στα ναυτιλιακά γραφεία προς αναζήτηση κατάλληλου πλοίου για τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια και πολλοί αντιμετωπίζουν δυσκολίες και απογοήτευση από την άρνηση προσλήψεώς τους για ναυτολόγηση.
- Τα υπό ελληνική σημαία πλοία είναι κατά πολύ ολιγότερα των αντιστοίχων ελληνικών συμφερόντων υπό ξένη σημαία. Πολλά δε από τα πλοία αυτά δεν διαθέτουν αμιγώς ελληνικό πλήρωμα και προδιαθέτουν τον νέο ναυτικό ότι θα έχει συναδέλφους αλλοδαπούς με δυσκολίες συμβίωσης και επικοινωνίας.
- Δυστυχώς, οι παλαιοί ναυτικοί ενώ καθοδηγούν/προστατεύουν τους νέους και προσπαθούν συνεχώς να μεταλλαπαδεύσουν σε αυτούς τις γνώσεις τους, υπερβλήθηκαν μερικές φορές τις δυσκολίες του επαγγέλματος, αποτρέπουν τους νέους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.
- Η έμφαση που δίνεται από τα ΜΜΕ σε ατυχήματα, ναυάγια κ.λπ. έχει αρνητικό αντίκτυπο στους νέους που πρόκειται να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

2.

Πώς κρίνετε την πρόσφατη καμπάνια του ΥΕΝ, η οποία αφορούσε την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Ποιες επί πλέον ενέργειες έχετε να προτείνετε;

Θανάσης Μαρτίνο

Η καμπάνια του υπουργού φαίνεται να είχε επιτυχία και έχουμε αυξημένη προσέλευση στις σχολές.

Νίκος Παπαδάκης

Τα πρόσφατα μέτρα του υπουργείου Ναυτιλίας κρίνονται γενικώς ενθαρρυντικά με την προσέλκυση περισσότερων, ιδιαίτερα αξιωματικών από διαφορετικές πηγές, τους οποίους έχει ανάγκη η μεγάλη ναυτιλία μας.

Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος

Η πρόσφατη καμπάνια του ΥΕΝ για την προσέληψη των νέων αποτελεί αναμφίβοτα μια αξιόλογη πρωτοβουλία, πρέπει όμως να συνεχιστεί για να είναι η ενημέρωση των νέων συνεχής και πλήρης. Εδώ βεβαίως ανοίγεται ένα λαμπρό πεδίο προσφοράς και για σας, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και ιδιαίτερα για το ναυτιλιακό τύπο. Γνωρίζετε πάντως και εσείς, όπως γνωρίζουν και οι εκπρόσωποι του κράτους, ότι η όποια συμβολή αυτόν τον τομέα αποτελεί προσφορά στη χώρα, στην απασχόληση και στην οικονομία γενικότερα. Όσον αφορά επί πλέον προτάσεις, ήδη αναφέρθηκαν παραπάνω στο μάθημα του επαγγελματικού προσανατολισμού.

Δημήτρης Θεοδωρίκας

Τα μέτρα που έλαβε πρόσφατα το ΥΕΝ, με αιχμή του δόρατος την αύξηση των συντάξεων των ναυτικών, κρίνονται θετικά και ανταποκρίνονται σε ένα μεγάλο βαθμό στα προαπαιτούμενα για την προσέληψη των νέων στο επάγγελμα του ναυτικού. Οπωσδήποτε, η περαιτέρω αναβάθμιση και αναγνώριση της ναυτικής εκπαίδευσης και, κυρίως, η δημιουργία συνθηκών συνεχούς μετεκπαίδευσης επιπέδου είναι ένα πρόσθετο δέλεαρ για τους ναυτικούς, οι οποίοι βεβαίως δεν πρέπει να κρίνονται αρνητικά αν προσβλέπουν σε μία εναλλακτική λύση προσφοράς εργασίας στην Ξηρά σε κάποιο σημείο της σταδιοδρομίας τους. Όσο πάντως μεγαλοχολικό και δυσάρεστο μπορεί να ακούγεται αυτό που έχω να πω, η στροφή των νέων στο χώρο της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας μπορεί να προκύψει και από παράγοντες που ενεργούν πέραν των μέτρων που έλαβε ή θα λάβει στο μέλλον η Πολιτεία. Η ζήτηση για κάλυψη θέσεων εργασίας που ανταποκρίνεται στην έξαρση οικονομικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται για μια συγκεκριμένη μεταβατική περίοδο, είναι φαινόμενο που δυστυχώς δεν διαρκεί εάν η ανάπτυξη δεν βασίζεται στις παραγωγικές πηγές της χώρας. Η επαναφορά λοιπόν της χώρας σε συνθήκες ομαλής εξέλιξης της οικονομικής δραστηριότητας, με άξονες στήριξης της πραγματικές δυνατότητες παραγωγής και ανταγωνιστικότητας, κατά την άποψή μου, θα συμβάλει σε ένα βαθμό και στην ενίσχυση του ενδιαφέροντος των νέων για τις λύσεις και τις προοπτικές που προσφέρει το θαλάσσιο επάγγελμα.

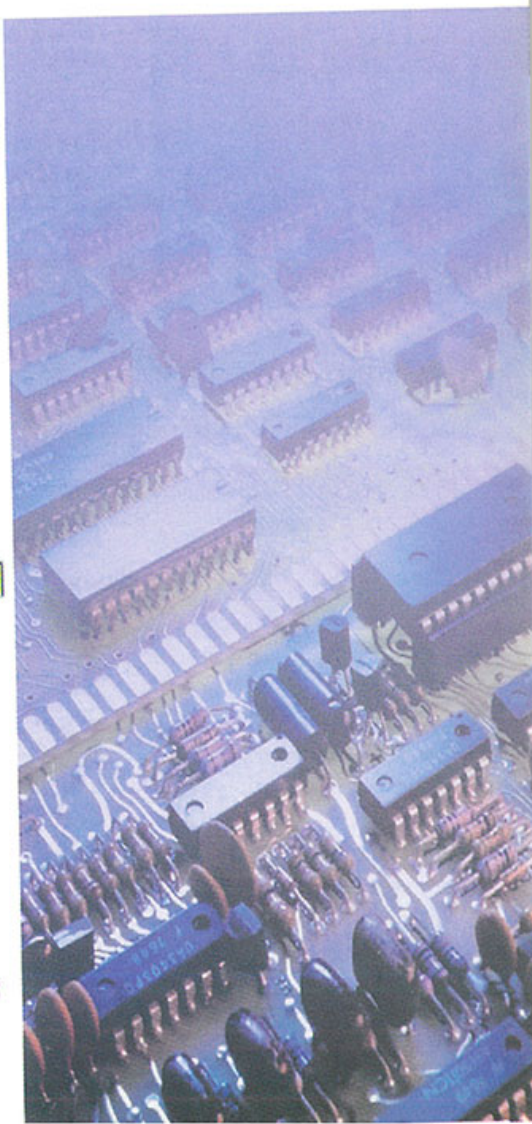


Cadmus



- ΠΩΛΗΣΕΙΣ Η/Υ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ - ΑΝΑΛΩΣΙΜΩΝ
- SERVICE & ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΔΥΚΤΙΩΝ
- ΚΙΝΗΤΕΣ ΛΥΣΕΙΣ:
(PORTABLES, HANDHELD & DIGITAL CAMERAS)

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 102-104, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 35
ΠΩΛΗΣΕΙΣ: ΤΗΛ.: 010 4223871-72, 010 4170738 - FAX: 010 4223873
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ: ΤΗΛ.: 010 4223872
e-mail: cadmus@internet.gr



Ιωάννης Αλούπης

Είναι επιτακτική πλέον η ανάγκη, το YEN -εκτός από την αξιοποίηση των ΜΜΕ και την επιτυχή λειτουργία των υπηρεσιών του για την προσέλευση των νέων- να εισβάλλει δυναμικά στο χώρο της Παιδείας, όπου με ειδικά φυλλάδια και σωστή ενημέρωση θα πληροφορήσει τους Έλληνες μαθητές, στο πλαίσιο του μαθήματος του επαγγελματικού προσανατολισμού.

Γιάννης Πατασιδάκης

Αξιόλογη και αξιέπαινη. Πιστεύω ότι πρέπει να γίνεται μια συνεχής ενημέρωση των μαθητών στην Α' τάξη του Λυκείου. Τότε που ξεκαθαρίζουν στο μυαλό τους και επιλέγουν την επαγγελματική σταδιοδρομία τους, πρέπει να πραγματοποιείται στις τάξεις των σχολείων τους όχι μόνο με έντυπο υλικό αλλά από ενημερωμένα άτομα και να καλύπτει περιοχές όπου δεν υπάρχει έντονη ναυτική παράδοση.

Δημήτριος Καραγιάννης

Η πρόσφατη καμπάνια του YEN για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είχε θετικό αντίκτυπο, αλλά δεν αρκεί. Θα πρέπει να ληφθούν επιπρόσθετα μέτρα, ήτοι:

- Το ναυτικό επάγγελμα και τα επιτεύγματα της εμπορικής ναυτιλίας θα πρέπει να προβάλλονται συχνά από τα ΜΜΕ, να οργανώνονται επισκέψεις μαθητών γυμνασίων και λυκείων σε σύγχρονα πλοία που καταπλέουν στους ελληνικούς λιμένες.
 - Να τυπωθούν κατάλληλα διαφημιστικά φυλλάδια με τα επιτεύγματα της ναυτιλίας και των ναυτικών, τα οποία να διανεμηθούν σε όλα τα σχολεία μέσης εκπαίδευσης. Υπάρχει άγνοια των νέων για επαγγελματική καριέρα στο Εμπορικό Ναυτικό.
 - Να ληφθούν τα κατάλληλα κοινωνικοοικονομικά μέτρα, ώστε οι ίδιοι ναυτικοί να διαφημίζουν το ναυτικό επάγγελμα και να προτρέπουν τους οικείους τους να το ακολουθήσουν. Πολλά από τα μέτρα αυτά δεν είναι κατ' ανάγκη οικονομικής φύσεως. Χρειάζεται εσπευσμένα βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι κρατικοί ασφαλιστικοί οργανισμοί στους ναυτικούς.
 - Οι ναυτικοί να υπηρετούν μόνον επί δίμηνο στις Ένοπλες Δυνάμεις με την προϋπόθεση ότι μέσα σε μία επταετία θα έχουν συγκεντρώσει 4 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας.
 - Να βελτιωθεί η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών και να εξομοιωθεί με τις παροχές που παρέχουν άλλοι προνομιακοί ασφαλιστικοί κρατικοί οργανισμοί.
 - Να τροποποιηθεί η ναυτική εκπαίδευση, η οποία ως έχει σήμερα είναι υποβαθμισμένη και πολλές φορές αποτρέπει τους νέους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Έχω την άποψη ότι θα ήταν καλύτερα να τελειώνει ο δόκιμος αξιωματικός τη θεωρητική του εκπαίδευση στις Ναυτικές Ακαδημίες και εν συνεχεία, όταν θα συμπληρώνει την απαιτούμενη υπηρεσία, να αποκτά το δίπλωμά του.
 - Τα κριτήρια επιτυχίας και εισόδου στις ναυτικές σχολές να είναι πιο αυστηρά και να φοιτούν οι νέοι που αγαπούν το ναυτικό επάγγελμα. Δυστυχώς, έχει διαπιστωθεί ότι περίπου το 80% - 90% των μαθητών που φοιτούν σήμερα στις Ναυτικές Ακαδημίες δεν σκοπεύουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.
- Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ποσοστά ανεργίας που υπάρχουν σήμερα στη χώρα μας και το μεγάλο ποσοστό των οικονομικών μεταναστών, είμαι της γνώμης ότι εάν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, οι σχολές θα αποκτήσουν κατά το πλείστον μαθητές, οι οποίοι πρωτίστως θέλουν να γίνουν ναυτικοί αλλά δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να φοιτήσουν σε ναυτικές σχολές.
- Να υπάρχει ουσιαστική φοροαπαλλαγή των ναυτικών και να μην παρακρατείται η σύνταξη σε όσους ναυτικούς επανέρχονται προς εργασία σε υπό ελληνική σημαία πλοία μετά τη συνταξιοδότησή τους.

3.

Ποιες προσωπικές ή/και εταιρικές πρωτοβουλίες πρόκειται να αναλάβετε προκειμένου να στηρίξετε την προσέλκυση νέων;

Θανάσης Μαρτίνογ

Παρά τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος, λόγω των ικανοποιητικών αποδοχών και της βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης στα πλοία, ένας (μικρός) αριθμός νέων ανθρώπων στρέφονται στη ναυτιλία. Οι ελληνικές εταιρείες (όχι μόνον εμείς) παρέχουν στους νέους ναυτικούς σημαντικά κίνητρα όπως: συμμετοχή σε προγράμματα επαγγελματικής επιμόρφωσης με σεμινάρια στο πλοίο και την ξηρά, δυνατότητα ταχείας ανέλιξης σε βαθμούς αξιωματικών, έκτακτες αμοιβές και επιδόματα, στεγαστικά δάνεια κ.λπ. Τέλος, θέλω να παρατηρήσω ότι από τους νέους που διαλέγουν το ναυτικό επάγγελμα, σε αυξανόμενο ποσοστό προσανατολίζονται στην ακτοπλοία, με συνέπεια να μειώνονται οι διαθέσιμοι αξιωματικοί για την ποντοπόρο ναυτιλία.

Corrosion Problems?

**PERMANENT
SOLUTIONS!**



Solvent free
Surface tolerant
Tolerant on damp surfaces
High built - high solids
Underwater curing

Epoxy coating systems at affordable prices!



wilckens®

Marine & Protective Coatings

12, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4281.200, Fax: +30 210 4281.805
Tlx: 212083 POLA GR



kansai

Marine Paints



wilckens®



Νίκος Παπαδάκης

Ναυτολογώντας περισσότερους δόκιμους αξιωματικούς στα πλοία της εταιρείας μας.

Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος

Σχετικά με τις προσωπικές ή εταιρικές πρωτοβουλίες, θέλω να σας υπενθυμίσω ότι η εταιρεία μας έχει ήδη ανακοινώσει την απόφασή της για τη σύναψη με τους δόκιμους αξιωματικούς Ε.Ν. δεσμευτικών συμβολαίων εξασφάλισης 5ετούς εργασίας σαν έμπρακτη απόδειξη της πεποίθησής μας ότι ο αξιωματικός Ε.Ν. έχει διασφαλισμένη εργασία.

Τελειώνοντας θα ήθελα να ευχηθώ στους ναυτικούς μας, καλά ταξίδια, υγεία και ευτυχία σ' αυτούς και στις οικογένειές τους και κάθε καλό για τον καινούργιο χρόνο.

Καλοτάξιδο το 2003 για όλους τους ναυτιλιόμενους και για την πατρίδα μας.

Ιωάννης Αλούπης

Θέλουμε να πιστεύουμε πως η επιλογή της εταιρείας μας να στηρίζει την εκπαίδευση όλων των βαθμίδων με ειδικές χορηγίες, θα βοηθήσει την προσέλευση των νέων στη ναυτιλία. Η πίστη μας στην αρχή της οικογενειακής σχέσης ανάμεσα στον εργαζόμενο και στον εργοδότη, καθώς επίσης και η προσφερόμενη ασφάλεια και σταθερότητα στην εργασία, στη λειτουργία και τους στόχους, αποτελούν τις εγγυήσεις.

Γιάννης Πλατισιδάκης

Στην ίδια την προσέλευση πιστεύω ότι οι εταιρείες δεν μπορούν να έχουν αποφασιστικό ρόλο. Μπορούν όμως να είναι ουσιαστικοί πρωταγωνιστές κατά τη διάρκεια των σπουδών τους με προσλήψεις αρκετών σπουδαστών σε κάθε πλοίο, με επισκέψεις στις ΑΕΝ και κάλυψη των αναγκών εκείνων που το κράτος δεν έχει φροντίσει. Με άλλα λόγια, χρειάζεται να δούμε τη ναυτική εκπαίδευση ως μακροπρόθεσμη επένδυση, η οποία χρειάζεται την ουσιαστική, αποφασιστική και συνεχή προσοχή όλων μας.

Δημήτριος Καραγιάννης

Η εταιρεία μας, Costamare Shipping Co. S.A., αδιάκοπα επιδιώκει να προσελκύει νέους στο ναυτικό επάγγελμα. Ειδικότερα:

- Ετησίως προσλαμβάνουμε πολλούς δόκιμους αξιωματικούς στα πλοία μας, τα οποία όλα είναι υπό ελληνική σημαία. Σχεδόν όλο το χρόνο υπηρετεί στα πλοία μας μεγάλος αριθμός πρωτοετών και δευτεροετών σπουδαστών. Η εταιρεία μας ευρίσκεται στο πλευρό των νέων ναυτικών και παρακολουθεί την εξέλιξη των δοκιμών κατά τη διάρκεια υπηρεσίας των στα εκπαιδευτικά τους ταξίδια, αλλά και στη συνέχεια τους προωθεί ως νέους αξιωματικούς στα πλοία της.

- Η Costamare ιδρύθηκε από Έλληνες ναυτικό και οφείλει την προκοπή της στους συνεργάτες της Έλληνες ναυτικούς. Πιστεύουμε και στηρίζουμε στους ναυτικούς μας και συνεχώς φροντίζουμε να προσλαμβάνουμε νέους προσοντούχους με αξιοκρατικά κριτήρια. Προσπαθούμε πάντοτε η σχέση μας με τους νεοπροσληφθέντες ναυτικούς αλλά και με τους παλαιούς μας συνεργάτες να είναι ζεστή και ανθρώπινη.

- Τα περισσότερα πλοία μας είναι νεότευκτα, πλήρως αυτοματοποιημένα και σύγχρονα -αποτελούν κοσμήματα της ναυτιλίας-, οι δε συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών μας είναι άριστες. Τόσο οι εργαζόμενοι όσο και οι επισκέπτες στα πλοία μας αυτά έχουν μόνο κολλοκαυτικά σχόλια.

- Όλοι οι συνεργάτες ναυτικοί μας είναι ασφαλισμένοι και έχουν κάλυψη μεγάλης χρηματικής αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχήματος / ασθένειας / φυσικού θανάτου από οποιαδήποτε αιτία.

- Οι συνεργάτες μας συμμετέχουν σε εκπαιδευτικά προγράμματα και σεμινάρια για συνεχή αναβάθμιση των γνώσεών τους και πληρέστερη επαγγελματική κατάρτιση, διότι οι ναυτικοί μας σήμερα δεν εργάζονται πλέον χειρωνακτικά.

Κυβερνούν υπερμεγέθη και σύγχρονα πλοία όπου απαιτούνται γνώσεις ειδικευμένων και κατηρτισμένων αξιωματικών καριέρας.

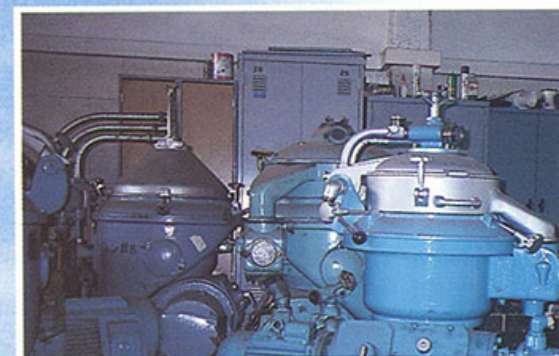
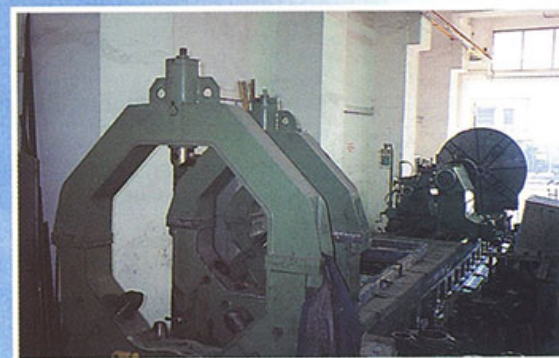
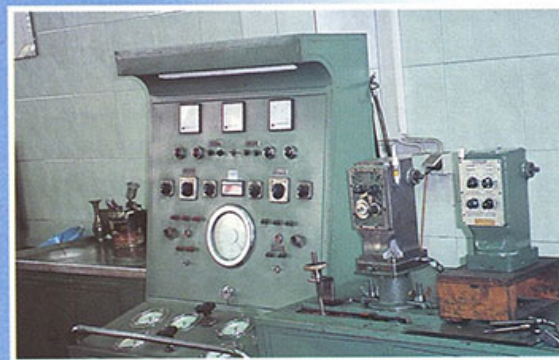
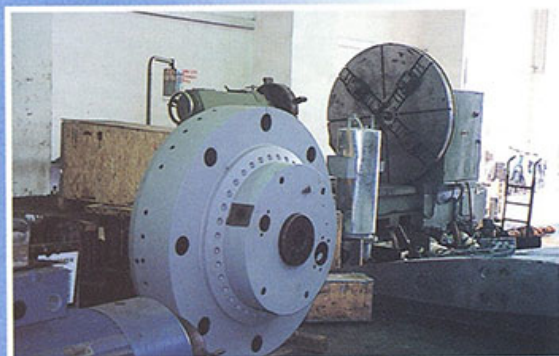
- Γνωρίζοντας τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, επιδιώκουμε να περιορίσουμε το χρόνο απουσίας του ναυτικού από τους οικείους του. Για το σκοπό αυτόν η COSTAMARE έχει ήδη εφαρμόσει το σύστημα εναλλακτικής απασχόλησης 4 μήνες στο πλοίο και 2 μήνες στην ξηρά, για τους ναυτικούς της εκείνους που επιθυμούν και επιλέγουν αυτό το σύστημα.

- Η εταιρεία μας θα συνεχίσει να επενδύει στους νέους Έλληνες ναυτικούς και παντοiotρόπως να τους υποστηρίζει, όπως μια οικογένεια φροντίζει για τα παιδιά της. Πιστεύουμε στις ικανότητες, την τιμιότητα και τη φιλοτιμία του Έλληνα ναυτικού και, παρά τις τυχόν αντιξοότητες και δυσκολίες εξεύρεσης εργατικού δυναμικού, θα συνεχίσουμε κατά προτεραιότητα να απασχολούμε Έλληνες ναυτικούς στα πλοία μας.



InjeGov L.T.D.

**GENERAL
AND SPECIALIZED
SHIP REPAIRS**



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (+30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (+30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr

Εκπαίδευση δοκίμων & νέων αξιωματικών

Το μείζον ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης επανέρχεται στο προσκήνιο μετά μια μακρά περίοδο λήθης. Οι παλιοί αναπολούν τις εποχές που οι ΑΕΝ ήταν συνώνυμες του κύρους και της εκτίμησης, ενώ η νέα γενιά αναζητά τα κίνητρα εκείνα που θα την οδηγήσουν στο να «αδράξει το πηδάλιο» της μεγαλύτερης ναυτιλίας στον κόσμο.

Σήμερα, οι ελληνικών συμφερόντων εταιρείες αναζητούν εναγωνίως νέα πρόσωπα για τη στελέχωση των στόλων τους.

Είναι βέβαιο ότι η πλοιοκτησία αναμένει να ολοκληρωθούν χωρίς να μεταβληθούν οι προτάσεις μετασχηματισμού της ναυτικής εκπαίδευσης από τον υπουργό Ε.Ν.

Το μόνο που απομένει είναι η υλοποίηση του προγράμματος...

Στις ερωτήσεις που αφορούν την εκπαίδευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα απαντούν ο κ. **Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης**, πρόεδρος Niver Lines, και ο κ. **Σπύρος Ράνης**, managing director Ranger Marine S.A.

1.

Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ;

Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης

Το παρεχόμενο επίπεδο εκπαίδευσης στις ΑΕΝ ήταν και εξακολουθεί να είναι ικανοποιητικό. Η παρεχόμενη σήμερα εκπαίδευση στις ΑΕΝ καλύπτει τόσο τις απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας, όσο και τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης STCW έτους 1995, καθώς και τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης που πρέπει να επικρατούν στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με την κατευθυντήριο οδηγία 98/35/Ε.Κ. της 25/5/1998. Το γεγονός, όμως, αυτό από μόνο του δεν αρκεί. Η εκπαίδευση γενικότερα δεν είναι κάτι το στατικό, αλλά απαιτείται συνεχής εγρήγορση έτσι ώστε το όλο σύστημα να είναι ευέλικτο και προσαρμοστικό στις εκάστοτε απαιτήσεις. Η συνεχής εξέταση και ο επαναπροσδιορισμός της διδακτέας και εξεταστικής ύλης και η προσαρμογή των εκπαιδευτικών κειμένων, η όλο και περισσότερο σύνδεση της θεωρητικής με την πρακτική εκπαίδευση μέσω της εφαρμογής και της χρήσης των νέων τεχνολογιών και της πληροφορικής, η πιστοποίηση καθώς και η θεσμοθέτηση διαδικασιών για τον εκσυγχρονισμό των γνώσεων του εκπαιδευτικού προσωπικού είναι μερικά από τα απαιτούμενα για μία επιτυχημένη επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση, επιμόρφωση και ενημέρωση.

Σπύρος Ράνης

α) Οι ΑΕΝ, αποκλειστικά κρατικές, αποτελούν τη μοναδική πηγή παραγωγής αξ/κών του Ε.Ν. Η φοίτηση διαρκεί τέσσερα χρόνια, στα οποία περιλαμβάνεται εμβόλιμη θαλάσσια υπηρεσία. Οι απόφοιτοι παίρνουν δίπλωμα αξ/κού Γ' τάξεως και ξεκινάνε επαγγελματική σταδιοδρομία σε ηλικία 23 ετών. Το σύστημα ΑΕΝ σωρεύει μεγάλο μέρος του γνωστικού αντικείμενου στο πρώτο (εισαγωγικό) στάδιο της εκπαιδευτικής διαδικασίας (δόκιμος - αξ/κός Γ') και αυτό δεν είναι σωστό. Η διαδικασία αυτή είναι σταδιακή και διαρκής, όσο δε και να κάτσουμε στο θρανίο, πάντα τα περισσότερα και ουσιαστικά τα μαθαίνουμε στο πλοίο.

β) Δεν γνωρίζουμε πόσοι εκ των κατ' έτος εισαγομένων (διότι προσέρχονται) πράγματι επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, παρακολουθούν τη σχολή τους και αποφοιτούν.

γ) Δεν γνωρίζουμε πόσοι εκ των αποφοίτων ακολουθούν τη σταδιοδρομία για την οποία εφοίτησαν.

δ) Δεν γνωρίζουμε αν οι ΑΕΝ είναι σχολές πανεπιστημιακού επιπέδου (οι εγκύκλιες σπουδές διαρκούν 18 μήνες). Γνωρίζουμε όμως ότι ένας ανθυποπλοίαρχος ή μπχ. Γ' τάξεως για να ασκήσει άριστα τα καθήκοντά του



δεν απαιτείται να έχει τελειώσει πανεπιστήμιο. Απεναντίας, το δίπλωμα Α' τάξεως πρέπει να αναγνωριστεί ως ισοδύναμο με πτυχίο. Μια ρεαλιστική ναυτική τεχνική εκπαίδευση είναι η καλύτερη πηγή και δεν έχουμε απ' αυτή σήμερα.

ε) Το επίπεδο εκπαίδευσης στις ΑΕΝ είναι καλό, ο χρόνος που διαρκεί η εκπαίδευση είναι πολύ μεγάλος για εισαγωγική στο επάγγελμα εκπαίδευση (πρώτο στάδιο) και πολύ μικρός για τριτοβάθμια εκπαίδευση.

2. Ποιες προτάσεις θα υποβάλατε στην Πολιτεία για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης;

Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών έχει υποβάλει τις προτάσεις της στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας. Πρόσφατα, μέσω του Τύπου, πληροφορηθήκαμε ότι το ΥΕΝ, που μελετά εδώ και καιρό τη λήψη μέτρων, ετοιμάζει ένα πακέτο προτάσεων για τη ναυτική εκπαίδευση, το οποίο αφού περιέλθει στην ένωση θα εξετασθεί προσεκτικά, με στόχο η εφοπλιστική πλευρά να συμβάλει θετικά στην τελική διαμόρφωσή τους.

Δεν νομίζω ότι στην παρούσα φάση θα ήταν σκόπιμο να υπεισέλθει κάποιος σε λεπτομέρειες. Αρκεί να σημειώσω ότι τα από το ΥΕΝ μελετώμενα μέτρα κινούνται, κατά τη γνώμη μου, σε γενικές γραμμές προς τη σωστή κατεύθυνση.

Σπύρος Ράνης

Το ΥΕΝ ήδη προωθεί νομοσχέδιο για τη ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, που σοβαρά εκσυγχρονίζει την όλη διαδικασία, μέχρι το καταληκτικό δίπλωμα Α' τάξεως, καταργεί το κρατικό μονοπώλιο και ανοίγει νέους δρόμους για τη ναυτική σταδιοδρομία.



3.

**Κρίνετε επιβεβλημένη τη σύσταση τμημάτων στις ΑΕΝ που θα προσφέρουν μεταπτυχιακά και εξειδικευμένα προγράμματα σπουδών;
Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή, απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης;
Πιστεύετε γενικότερα ότι οι ΑΕΝ διατηρούν την παλαιά αίγλη τους;**

Λεωνίδα Δημητριάδης-Ευγενίδης

Όπως τόνισα και στο πρώτο ερώτημα, το επίπεδο εκπαίδευσης στις ΑΕΝ καλύπτει τις απαιτήσεις της νομοθεσίας μας καθώς και της διεθνούς σύμβασης STCW. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι τα πράγματα πρέπει να αφεθούν ως έχουν, διότι εύκολα μπορεί να διορθωθούν προς το χειρότερο. Ήδη οι ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας είναι μεγάλες σε αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής. Από την άλλη πλευρά, η συνολική δυναμικότητα των ΑΕΝ δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες αυτές.

Εάν στο πλαίσιο της προσπάθειας για προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα σε αριθμό που να μπορεί να καλύπτει τις ανάγκες μας, υπερφορτώσουμε τις ΑΕΝ, διαγράφεται άμεσα ο κίνδυνος της πτώσης του επιπέδου της παρεχόμενης εκπαίδευσης με αποτέλεσμα να αποτύχουμε στο στόχο μας, που είναι η παραγωγή ποιοτικά κατάλληλων αθλά και ποσοτικά επαρκών στελεχών. Επιβάλλεται συνεπώς να εξευρεθούν τρόποι ώστε να δοθεί η δυνατότητα στους νέους να μπορούν να δημιουργήσουν καριέρα αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού και σε όσους δεν επιλέγουν να φοιτήσουν σε κάποια ΑΕΝ.

Παρόληηλη, επιβάλλεται η κτιριακή και τεχνολογική αναβάθμιση των ΑΕΝ που, σε συνδυασμό με το σωστό αριθμό εισακτέων κατ' έτος, θα καταστεί δυνατόν να διατηρήσουν και να βελτιώσουν περαιτέρω το επίπεδο της παρεχόμενης εκπαίδευσης, το ναυτικό τους χαρακτήρα και την παλαιά τους αίγλη.

Σπύρος Ράνης

Πολλοί απόφοιτοι της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, τόσο με τη μορφή που σήμερα λειτουργεί όσο και με αυτή που άλλοτε λειτουργούσε, έχουν προχωρήσει στις σπουδές τους σε πολυτεχνεία ή πανεπιστήμια και είναι σήμερα λαμπροί επιστήμονες έως και πανεπιστημιακοί. Το ίδιο έγινε με αποφοίτους της ιδιωτικής επαγγελματικής ναυτικής εκπαίδευσης που σήμερα δεν υπάρχει. Νέες οδοί, πέραν των όσων υπάρχουν, επιστημονικής εξέλιξης στον τομέα ναυτιλίας δεν χρειάζονται. Η ναυτιλία έχει ανάγκη αξ/κών - στελεχών τεχνοκρατών που θα τους δώσει η ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, όπως προβλέπεται στο πιο πάνω νομοσχέδιο. Οι ΑΕΝ δεν πάσχουν από έλλειψη υποδομής, πάσχουν από επιστημονισμό. Όλα τα τεχνικά - ναυτικά μαθήματα πρέπει να διδάσκονται από πλοίαρχους και μηχανικούς του Ε.Ν. εγγεγραμμένης κατάρτισης και πείρας. Αυτοί ξέρουν. Η καλύτερη εκπαίδευση είναι η επί του πλοίου, κατά το βρετανικό πρότυπο. Επιβάλλεται να έχουμε διάφορους δρόμους, ανοικτούς για τους νέους που επιθυμούν να ακολουθήσουν το επάγγελμα του αξ/κού Ε.Ν., και αυτοί επιλέγουν. Τούτο αντιμετωπίζεται ικανοποιητικά με το νέο νόμο του ΥΕΝ.

Μένει να δούμε πώς ο νόμος αυτός θα εφαρμοστεί.



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Passion for Quality Perfection



**SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES
MADE OF POLYPROPYLENE, NYLON & POLYESTER,
MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS,
SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES,
ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS,
MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT,
CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS,
PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT,
250T TESTING SERVICES**



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +3010 4060 300 - 499 (200 lines)

fax: +3010 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com

Στελέχωση αξιωματικών σε εταιρείες

Παλιοί και νέοι ναυτικοί. Νέα και παλιά γενιά. Μύθος ή πραγματικότητα;
Πού υστερούν και πού υπερτερούν οι νέοι αξιωματικοί από τους προγενέστερους;
Πώς αντιμετωπίζουν σήμερα οι εταιρείες την έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων και μέχρι ποιο σημείο μπορεί ο αλλοδαπός ναυτικός να αντικαταστήσει τον Έλληνα;
Με ποιο τρόπο αντιμετωπίζουν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες το φαινόμενο αυτό και ποιες στρατηγικές αναπτύσσουν προκειμένου να διατηρούν αξιόπλους από πλευράς έμπυχου δυναμικού τους στόλους τους;

Στα ερωτήματα απαντούν οι κ. **Βασίλειος Κ. Μανιός**, Transman Shipmanagers S.A., **Απόστολος Αθηνάιος**, διευθύνων σύμβουλος Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (NEΛ), **Εμμανουήλ Βορδώνης**, Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc., **Μ. Φραγκιάς**, Crew Manager Sun Enterprises Co. Ltd - Shipmanagers and operators

1. Πώς αντιμετωπίζει η εταιρεία σας το πρόβλημα προσέλκυσης ικανών πληρωμάτων;

Β. Μανιός

Το σοβαρό πρόβλημα της προσέλκυσης ικανών ναυτικών το αντιμετωπίζουμε με συνεχή προσπάθεια, που στόχο έχει τη δημιουργία σταθερών πληρωμάτων που εργάζονται στην εταιρεία επί πολλά χρόνια. Προς τούτο έχουμε θεσπίσει επίδομα πολυετίας.

Απ. Αθηνάιος

Η ΝΕΛ, λόγω της εγκατάστασής της στο νησί της Λέσβου και της μακροχρόνιας λειτουργίας της, κατάφερε να δημιουργήσει στη Λέσβο επαγγελματική τάξη ναυτικών μέσα σε δύο γενιές και παράλληλα με τη γειτνίασή της με τη Χίο, που διαθέτει αρκετούς ανθρώπινους πόρους στον κλάδο των ναυτικών, δεν αντιμετώπισε και δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα στελέχωσης και μάλιστα με ποιοτικά κριτήρια.

Εμμανουήλ Α. Βορδώνης

Επιτρέψτε μου, κατ' αρχάς, μία παρατήρηση που μοιάζει να έχει απλώς ετυμολογικό, ή σημειολογικό μόνο, χαρακτήρα. Είναι όμως ουσιαστική για τη στάση μας και τα μέτρα που επιλέγουμε όταν σκεπτόμαστε για την επάνδρωση της καινούργιας ελληνικής ναυτιλίας.

Η λέξη πληρώματα που προέρχεται από τη λέξη «πληρώνω», δηλαδή «γεμίζω», και βεβαίως δεν δημιουργεί την πρόταση ψυχολογία, όταν σήμερα μιλάμε για εκείνους που δεν θα γεμίσουν!..., αλλά υπεύθυνα και αποτελεσματικά θα διαχειριστούν αυτά τα βαπόρια της υψηλής τεχνολογίας στο δύσκολο περιβάλλον της θαλάσσης με τις ευαίσθητες ανθρώπινες σχέσεις και στον πολύπλοκο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

Στην ουσία μιλάμε για το υψηλών προδιαγραφών σε γνώσεις και ικανότητες ανθρώπινο δυναμικό, τα βασικά στελέχη και τους Managers, που μακριά από το σπίτι τους, και συχνά σε οξύτητα προβλημάτων, θα πάρουν εκείνες τις ώριμες και σωστές αποφάσεις, που θα αποτρέψουν τον κίνδυνο, θα εγγυηθούν την ασφάλεια των ανθρώπων, την προστασία του περιβάλλοντος και θα καθορίσουν το καλό οικονομικό αποτέλεσμα που οδηγεί στη μακροχρόνια επιτυχία.

Με αυτόν το στόχο και όραμα, θα πρέπει να σχεδιάζουμε και υλοποιούμε τα μέτρα που θα ετοιμάσουν τη νέα γενιά η οποία θα στελεχώσει τη μεγάλη ελληνική ναυτιλία.

Τώρα, το τι κάνουμε εμείς, η Thenamaris, όχι μόνο για να φέρουμε κοντά μας νέα στελέχη, αλλά κυρίως για να διατηρούμε το θετικό κλίμα συνεργασίας μέσα στους δικούς μας ανθρώπους, που θα εξασφαλίσει ταυτόχρονα και το καλό αποτέλεσμα -αλλά και ικανοποιημένους επαγγελματίες συνεργάτες-, κάνουμε και εμείς,



Ο πλοίαρχος κ. Διονυσάτος με το πλήρωμά του

όπως αλλήλωστε και όλοι οι συνάδελφοί μας, ο καθείς με τις δικές του επιλογές, χίλια δυο πράγματα, που τελειωμό δεν έχουν!.. Κάνουμε πολλή για να συντηρούμε, να εκπαιδεύουμε και συνεχώς να αναβαθμίζουμε τόσο τις γνώσεις και δεξιότητες όσο και την ωριμότητα, την καλή κρίση και τη διάθεση των παλιών μας συνεργατών.

Όσον αφορά τον τομέα της προσέληψης νέων στελεχών, της εύστοχης επιλογής και της γρήγορης ωρίμασης των καινούργιων, που θα εμπλουτίσουν τις ομάδες μας, υπάρχουν δύο βασικοί άξονες. Ο πρώτος αφορά τα νέα παιδιά, που όσο ακόμα σπουδάζουν, μετέχουν σε ένα ευρύ πρόγραμμα δοκιμών, όπου πραγματικά δοκιμάζονται και εκπαιδεύονται στο βαπόρι. Στον τομέα αυτόν, προσπαθούμε να διαλέξουμε όχι μόνο τους καλούς μαθητές, αλλά και τα παιδιά που το οικογενειακό τους παρελθόν, η ιδιοσυγκρασία, ο χαρακτήρας και οι προτιμήσεις τους, όσο βέβαια αυτές μπορούν εύστοχα να διαγνωσθούν, υπόσχονται το μακροπρόθεσμο ενδιαφέρον και την ειλικρινή επιλογή της θάλασσας σαν χώρο δουλειάς και καλής επαγγελματικής εξέλιξης.

Προσπαθούμε, δηλαδή, να ανακαλύπτουμε τα παιδιά που το σκαρί τους είναι κατάλληλο. Όχι κάποιον που απλώς θα ανεχθεί το βαπόρι σαν ύστατη επιλογή, αλλά εκείνους που έχουν τη στάφα, την προδιάθεση και την κλίση να αγαπήσουν τη θάλασσα, το καράβι και τα ταξίδια. Να τα κάνουν υπόθεση προσωπική, μέσα από την οποία βρίσκουν χαρά και ικανοποιούν τα δικά τους οράματα και τις φιλοδοξίες. Είναι σημαντικό τα παιδιά που θα μείνουν στη θάλασσα να την αγαπούν πραγματικά, γιατί και εκείνη, μόνο εκείνους σέβεται και αγαπάει, μόνο εκείνους ανταμείβει, αυτούς, που πραγματικά τη γνωρίζουν, τη σέβονται και την αγαπούν... Και τους ανταμείβει καλά!

Και στον τομέα αυτόν, παρά την καλή προσπάθεια, τις πολύ ικανοποιητικές, για ξεκίνημα αμοιβές και τους ορίζοντες που ανοίγονται, η αστοχία μας είναι μεγάλη. Μικρό μόνο ποσοστό από τα καινούργια αυτά παιδιά έχει την υπομονή και την επιμονή να δώσει το χρόνο και την επιμέλεια που χρειάζεται για να ωριμάσει, να μεστώσει αρκετά, για να αναλάβει υπεύθυνα και με κέφι, να οδηγήσει το πλοίο, τους ανθρώπους του και τον πολύτιμο εξοπλισμό του στο δυναμικό περιβάλλον της θάλασσας.





Γρήγορα, πολλὰ παιδιά απογοητεύονται, κουράζονται από την απόσταση, το κλειστό περιβάλλον και την ένταση της ζωής στο καράβι. Έτσι, πρώιμα, πολλοί διαλέγουν να αλλιάξουν πορεία. Είναι τα παιδιά που η θάλασσα δεν τα κέρδισε. Τα παιδιά που βρέθηκαν εκεί για μια αναβολή από το στρατό. Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού ήταν γι' αυτά μόνο ένας δρόμος για να φτάσουν κάπου που και τα ίδια δεν ήξεραν πού. Και στην περίπτωση αυτή, ο χρόνος, ο κόπος και η προσπάθεια πήγαν για όλους χαμένα. Ιδιαίτερα για τα ίδια τα παιδιά, τα οποία πέταξαν έτσι κάποια πολύτιμα χρόνια, της κρίσιμης εφηβείας και της ανδρωσής τους.

Και στην καλύτερη περίπτωση, βιάζονται να στοχεύσουν σε μία θέση στο γραφείο ή σε κάποιες ναυτιλιακές σπουδές, σε κολλέγια και πανεπιστήμια της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Η συμβουλή και παροίεσή μας είναι: «Μη βιάζεσαι... λίγο ακόμα... πάρε το δίπλωμα του Γραμματικού..., γίνε Δεύτερος..., δούλεψε δυο χρόνια στη θέση αυτή, άντε και έναν..., τότε, κάνε κάποιο μεταπτυχιακό τμήμα. Γύρισε πάλι πίσω..., ταξίδεψε δυο-τρία χρόνια..., γίνε Καπετάνιος..., γίνε Πρώτος..., καλύτερα κάνε το μεταπτυχιακό σου τότε, και έτσι, πατώντας γερά στα δικά σου επαγγελματικά πόδια, στόχευσε σε μια θέση στο γραφείο. Τώρα είσαι και αρκετά νέος με το μέλλον μπροστά, αλήθια και αρκετά ώριμος για να στοχεύσεις ψηλά. Και το μέλλον σου θα είναι σίγουρα καλό. Η απασχόληση εξασφαλισμένη, μια και η ελληνική ναυτιλία, όχι απλώς έχει ανάγκη, διψάει για κάθε καλό και ώριμο στέλεχος, στο οποίο εξασφαλίζει καλές αμοιβές και μια ενδιαφέρουσα καριέρα.

Και βεβαίως κάνε τα όλη αυτά, αν τώρα, που είναι ακόμα νωρίς, αισθάνεσαι ότι η θάλασσα και ο κόσμος της σε κέρδισε, ή σιγά σιγά σε κερδίζει. Αν δεν είναι το δικό σου οικείο «οικοσύστημα», τότε μη χάνεις ούτε μια μέρα, αλλιώς έγκαιρα το δρόμο σου και ψάξε άμεσα την τύχη σου αλλού.

Είναι μια συμβουλή που βγαίνει μέσα από τη γνώση και το ζωντανό βίωμα της δυσκολίας και της αντιξοότητας του ναυτικού, της έντασης που δημιουργεί η απόσταση στην οικογένεια. Είναι μια συμβουλή που δεν αφορά μόνο τον ναυτικό, αλλιά και τις επιλογές που θα κάνει, τη σύντροφο που θα διαλέξει και τον τρόπο της ζωής που θα ακολουθήσει η οικογένεια και το σπιτικό τους.

Έτσι, με στενή παρακολούθηση, άμεση επαφή και τη συμβουλή του μεγαλύτερου, προσπαθούμε να υποστηρίξουμε και από τη δικιά μας πλευρά τα νέα παιδιά να αναπτύξουν αυτή την αγάπη, προϋπόθεση απαραίτητη, ή γρήγορα, να στρέψουν τα μάτια τους σε άλλη κατεύθυνση.

Στο δεύτερο άξονα, αυτόν της προσέλευσης των ώριμων νέων αξιωματικών που θα εμπλουτίσουν τις ομάδες της Thenamaris, θα πρέπει να πω πως οι ανάγκες μας είναι πεπερασμένες, μια και οι πολύ προσωπικές και φιλικές σχέσεις με τους συνεργάτες μας κάνουν τους αξιωματικούς μας να παραμένουν κοντά μας και έτσι οι νέες θέσεις που δημιουργούνται είναι προβλέψιμες και μάλιστα περιορισμένες.

Προκύπτουν όποτε οι παλιότεροί μας άνθρωποι αποφασίζουν να βγουν στη σύνταξη, όταν οι καινούργιοι δεν είναι ακόμη έτοιμοι να προαχθούν, για να αναλάβουν τις ανώτερες θέσεις που εκκενώνονται, και βέβαια όταν ο στόχος που διαχειριζόμαστε αυξάνεται με μεγαλύτερους ρυθμούς.

Για τις περιπτώσεις αυτές, φροντίζουμε να είναι γνωστά στον ευρύτερο κύκλο η νοοτροπία, ο τρόπος δουλειάς, το φιλικό κλίμα και οι επαγγελματικοί ορίζοντες κοντά μας.

Έτσι, όταν κάποιος έχει προσωπικούς λόγους να ανιχνεύσει μιαν αλληγορία στην καριέρα του, θα ξέρει πως θα βρει την πόρτα διάπλητα ανοιχτή και συνεργάτες έτοιμους να τον υποδεχθούν και να διερευνήσουν μαζί του τις προοπτικές της συνεργασίας μαζί μας. Φροντίζουμε η επικοινωνία να πάει βαθιά, έτσι ώστε η κρίσιμη αυτή επιλογή να γίνει και από τις δύο πλευρές συνειδητά και ώριμα, προετοιμάζοντας το έδαφος για κάτι που θα πάει καλά και θα διαρκέσει πολύ.

Μ. Φραγκιάς

Το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης Sandwich Courses, από την αρχή εφαρμογής του, αποτελεί τη βασική και πολύτιμη πηγή αξιόλογου ανθρώπινου δυναμικού για την εταιρεία μας. Κάθε χρόνο μέσα από τις θεσμοθετημένες διαδικασίες αξιολόγησης της εταιρείας προσλαμβάνονται κατά μέσον όρο περίπου 18 δόκιμοι καταστρώματος και μηχανής για να εκτελέσουν την καθιερωμένη εκπαίδευση στα πλοία μας.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®



take the safe way !

**The World's Choice for
Marine Chemicals, Gases,
Fire - Rescue & Safety Services.**



TEL: +30210 4632546/ +30210 4630808, FAX: +30210 4631355/ +30210 4625563

TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com

EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

2.

Πού υστερεί ή υπερτερεί ο νέος Έλληνας ναυτικός σε σχέση με τις παλαιότερες γενιές;**Β. Μανιός**

Ο Έλληνας ναυτικός που δεν είναι περιστασιακός, αλλά ασχολείται σοβαρά με το επάγγελμά του, είναι αναντικατάστατος. Πρέπει εδώ να τονιστεί ότι ο Έλληνας ναυτικός αποτελεί την κύρια πηγή δυναμικού για την επάνδρωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι πολλοί πλοιοκτήτες προέρχονται από τις τάξεις των ναυτικών. Οι αθλοδραποί ναυτικοί και κυρίως αυτοί που προέρχονται από κράτη τα οποία έχουν οργανωμένη ναυτική εκπαίδευση, είναι καλής ποιότητας και έχουν βοηθήσει πολύ την ελληνική ναυτιλία. Τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω της αλληλεγγύης των συνθηκών διαβίωσης στη χώρα μας, η εξεύρεση κατώτερων πληρωμάτων είναι πρακτικά αδύνατη. Ελπίζουμε ότι τουλάχιστον θα μπορέσουμε να παραγάγουμε αρκετούς αξιωματικούς για να διατηρήσουμε την ελληνικότητα όχι μόνο των πλοίων αλλά και των διοικητικών εταιρειών.

Απ. Αθηνάιος

Ο κλάδος μας δεν έχει μέτρο σύγκρισης ανάμεσα σε Έλληνες και αλλοδαπούς παρά μόνο σε νέους και μεγαλύτερους ηλικιακά. Πράγματι υπάρχει διαφορά στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών ανάμεσα στους νέους και τους παλαιότερους. Από τους νέους λείπουν αρκετά στοιχεία απ' αυτά που χαρακτηρίζουν τους παλαιότερους, όπως η αφοσίωση, το φιλότιμο, η αυταπάρνηση, η ναυτοσύνη και με ένα λόγο το μεράκι.

Εμμανουήλ Α. Βορδώνης

Εδώ χρειάζεται να είμαστε πολύ ειλικρινείς, ρεαλιστές, θάρραλλοι και σίγουρα να ξεφεύγουμε από την κλασική γκρίνια... «στα χρόνια τα δικά μας»..., των μεγαλύτερων, που βλέπουν τη δικιά τους εποχή και τους συμμαθητές τους ξεκάθαρα καλύτερους από τις καινούργιες γενιές.

Να αφήσουμε πίσω τη μεγαλοηλικία αυτή αναπόληση του «καλύτερου», «της παλιάς ναυτοσύνης» και «του φιλότιμου»..., που μας οδηγεί μόνο σε γενικότητες και αφορισμούς. Εδώ χρειαζόμαστε την αντικειμενική αξιολόγηση των συνθηκών που έχουν αλλάξει, των καταστάσεων κάτω από τις οποίες τα νέα παιδιά θα επιβέξουν, θα αναπτυχθούν ή και θα απορρίψουν την καλή επαγγελματική πορεία στον απαιτητικό χώρο της θάλασσας.

Θάρραλλοι και ειλικρινείς, γιατί η σύγκριση θα πρέπει να γίνει νηφάλια, να δυσχεραστεί αν χρειαστεί, να γίνει προκλητική, για να ξεκαθαρίσει τα δεδομένα και τις ανάγκες της καινούργιας γενιάς ναυτικών μας, καθώς και τους στόχους τους. Η προεπιλογή, οι σπουδές και η προετοιμασία τους θα πρέπει να καλλιεργούν τις προϋποθέσεις για την καλή και μακρόχρονη ένταξή τους στο επάγγελμα.

Τα συμπεράσματα βεβαίως και οι συγκρίσεις που γίνονται αφορούν τα χαρακτηριστικά της πλειονότητας, τους μέσους όρους των παλιών και των καινούργιων. Σίγουρα δεν περιγράφουν τις εξαιρέσεις, ούτε τις κακές που απογοητεύουν, ούτε τις ιδιαίτερα καλές, που ευτυχώς υπήρξαν, έλαμψαν, και λάμπουν ακόμα.

Θα περίμενε κανείς την αντιδιαστολή της ώριμης ναυτοσύνης, της πρακτικής εμπειρίας και της ευρηματικότητας της παλιάς γενιάς, δίπλα στη βαθύτερη παιδεία, σε γνώσεις, και τεχνολογική εξοικείωση των πιο καινούργιων.

Και το ερώτημα είναι: «Έχουμε πράγματι επιτύχει αυτή τη βαθύτερη παιδεία, τις γνώσεις και την τεχνολογική εξοικείωση στα καινούργια παιδιά;»

Φαίνεται λογικό να συγκρίνει κάποιος τη μεγαλύτερη εργατικότητα, επιμονή, υπομονή και ευρηματικότητα των παλιότερων που έζησαν τις δυσκολότερες εποχές και τα παλιότερα πλοία, με την κάποια νωθρότητα, επιδερμικότητα και μειωμένες αντοχές, που καλλιεργεί το υψηλότερο βιοτικό επίπεδο, η ευκολία και η άνεση στην οποία συγκριτικά μεγάλωσαν τα καινούργια παιδιά, σε σχέση με τις γενιές του μεταπολέμου.

Τι κάνουμε εμείς για να αφυπνίσουμε τη δημιουργικότητα, την εγρήγορση και την ενεργητικότητα στα παιδιά αυτά που θα αγαπήσουν τη θάλασσα και θα πάνε μπροστά;

Το θέμα δεν περιορίζεται μόνο στους σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών. Αφορά όλες τις ομάδες των νέων παιδιών που χρειάζεται να τις καταλάβουμε καλά και να τις βοηθήσουμε να βρουν τις δικές τους αξίες και οράματα. Τέτοιες συγκρίσεις και προβληματισμοί είναι βάσιμοι και χρήσιμοι, μια και αναλυτικά μας οδηγούν.

Δεν παύουν όμως να χρειάζονται μεγαλύτερη εμβάθυνση για να αποκρυσταλλωθούν συμπεράσματα και μια εξειδικευμένη αξιολόγηση, τόσο της έφεσης και των δυνατοτήτων των καινούργιων παιδιών όσο και των στόχων και ιδανικών για τη ζωή τους. Τα συμπεράσματα αυτά και η αξιολόγηση, θα πρέπει να είναι οδηγός και μέσο από αυτά, να σχεδιάζονται τα μέτρα και το σύστημα προεπιλογής, της εκπαίδευσης, της συνεχούς κατάρτισης, της δέσμης των αμοιβών, των τρόπων δουλειάς και όλο εκείνο το πλέγμα των παραμέτρων που θα προσελκύσουν τα νέα παιδιά, θα τα ικανοποιούν και θα τα κάνουν άξιους και, μακροπρόθεσμα, ευχαριστημένους και χρήσιμους επαγγελματίες...

Και αυτή η διερεύνηση αξίζει να γίνει άμεσα και ουσιαστικά. Μια και παρά την τόσο καλή προσπάθεια στην προσέ-

κυση, στην αναβάθμιση της παιδείας, στις εθικιστικές αμοιβές στους δοκίμους και όσα γίνονται για την καινούργια γενιά, τα αποτελέσματα είναι ακόμα φτωχά. Πολύ φτωχά... Όχι γιατί δεν υπάρχουν εξαιρετικά νέα παιδιά που λήμπουν, ούτε γιατί δεν υπάρχουν νέα παιδιά με επάρκεια στις γνώσεις, την εργατικότητα και την κρίση να επανδρώσουν με ασφάλεια ελληνικά πλοία. Αυτά υπάρχουν. Και είναι αυτά που ενθαρρύνουν τις παραπάνω προσπάθειες για την καλύτερη προετοιμασία της καινούργιας γενιάς.

Το πρόβλημα είναι ότι τα παιδιά αυτά είναι σχετικά λίγα. Δεν φτάνουν για να επανδρώσουν μια ναυτιλία υψηλής ποιότητας, που γοργά θα επαναπατρίζεται στο εθνικό της νηολόγιο, ούτε είναι αρκετά αυτά που έχουν το κατάλληλο υπόστρωμα και σκαρί, για να δικαιολογήσουν την τέτοια ευρύτητα και ευκολία εισόδου στις σχολές που υπακούει στο στόχο της αθρόας προσέληψης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Έτσι, τα κριτήρια της προεπιλογής για τις σχολές, το πρόγραμμα των σπουδών, το είδος των μαθημάτων, ο τρόπος της διαπαιδαγώγησης, η ψυχολογική προετοιμασία, η υποδοχή στις εταιρείες για την πρακτική εμπειρία, το σύστημα των αμοιβών, η ασφάλιση, η στρατιωτική θητεία, όλα, χρειάζονται συστηματικό ξανακοίταγμα, για να αυξηθεί ο αριθμός εκείνων των παιδιών, που δεν θα εισέρχονται στις σχολές με ελαφρότητα, αλλά που συνειδητά θα επιλέξουν και θα αγαπήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Γιατί η εύκολη είσοδος σε ένα σχολείο, η εξασφάλιση της αναβολής από το στρατό και πολύ εθικιστικές για την ηλικία αμοιβές όσο ακόμα είναι μαθητευόμενοι και ωριμάζουν, δεν θα έπρεπε να είναι τα κίνητρα της αθρόας προσαγωγής των παιδιών στις σχολές.

Η ιδιομορφία και η ένταση της δουλειάς στο πλοίο κάνει τη συστηματική ενημέρωση, τον επαγγελματικό προσανατολισμό και την αυτοδέσμευση ακόμα πιο σημαντική, όχι μόνο για να μη διαρρέουν άσκοπα τεράστιοι ιδιωτικοί και δημόσιοι πόροι, αλλά κυρίως για να μη σπαταλάνε άστοχα πολύτιμα χρόνια, παιδιά, που από πριν γνώριζαν ότι η θάλασσα δεν είχε ελπίδες να γίνει το δικό τους πραγματικό οικοσύστημα.

Και ποτέ να μην ξεχνάμε ότι η καινούργια γενιά των ναυτικών μας θα πρέπει με επάρκεια να σταθεί σε ένα απόλυτα διεθνές περιβάλλον, σε μια παγκόσμια ναυτιλία, και δίπλα σε συναδέλφους αξιωματικούς των άλλων χωρών, με τους οποίους θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ισάξιοι, αν όχι να τους ξεπερνούν, για να πηγαίνουν μπροστά.

Μ. Φραγκιάς

Επάνω στο πλοίο τα προσόντα και η πρόοδος του δοκίμου σπουδαστή αξιολογούνται ανάλογα, ενώ παράλληλα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια από τον πλοίαρχο - Α' μηχανικό και τους αξιωματικούς του πλοίου, ώστε να εκπαιδεύονται κατάλληλα και να μπαίνουν στο σωστό δρόμο της μάθησης και επαγγελματικής κατάρτισης.

Ο νέος Έλληνας ναυτικός υπερτερεί σε γνώσεις όπως: Αγγλική γλώσσα, πληροφορική, παράλληλη εκπαίδευση στη Ναυτική Ακαδημία και στο πλοίο, αξιοποίηση τεχνολογίας. Υστερεί σε: Επαγγελματικές εμπειρίες, σε ναυτοσύνη, ή τέχνη αν πρόκειται για αξιωματικό μηχανής, αγάπη προς το ναυτικό επάγγελμα, το οποίο εγκαταλείπει εύκολα για εργασία ξηράς.



3.

Ποιες είναι οι προσωπικές σας απόψεις και ποιες συστάσεις θα υποβάλλατε προς την Πολιτεία για την επανεξέταση του φλέγοντος ζητήματος που αφορά τη σύνθεση των πληρωμάτων; Θεωρείτε ότι το κόστος διατήρησης ελληνικών πληρωμάτων είναι αντίστοιχο με την ικανότητα και την τεχνογνωσία που σας προσφέρουν; Ποιο το μέτρο σύγκρισης με τους αλλοδαπούς ναυτικούς;

Β. Μανιός

Νομίζω ότι οι αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, τουλάχιστον όσον αφορά την εκπαίδευση και κυρίως τις προαγωγές. Η λογική που επικρατούσε ότι οι προαγωγές πρέπει να δίδονται μόνο σε υπηρετούντες επί πλοίων με ελληνική σημαία, πρέπει να αηλιάξει ριζικά. Έλληνες αξιωματικούς χρειάζε-

τα όλη η ελληνόκτητος ναυτιλία. Δεν είναι δυνατόν το 1/3 της ναυτιλίας να παράγει αρκετούς ναυτικούς για το σύνολο. Το θέμα της σημαίας του πλοίου είναι σημαντικό. Όλοι θα ήθελαν να μιλάμε να έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία. Ο λόγος που υπάρχουν τα υπό ξένη σημαία είναι βεβαίως οικονομικός και γι' αυτόν το λόγο σε χαμηλούς καιρούς παρατηρούμε συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας και αύξηση αυτής όταν η ναυτιλαγορά το επιτρέπει. Είναι υποχρέωσή μας να παράγουμε αρκετούς αξιωματικούς για το σύνολο της ελληνόκτητης ναυτιλίας και η λύση είναι η δυνατότητα παραγωγών. Όσοι αξιωματικούς και να παράγουν οι παραγωγικές σχολές, αν δεν μπορούν να απασχοληθούν, διότι δεν επαρκούν τα υπό ελληνική σημαία πλοία, το υπάρχον πρόβλημα δεν θα λυθεί.

Είς το ερώτημά σας περί ικανότητας και τεχνογνωσίας. Η ικανότης των Ελλήνων είναι αναμφισβήτητη. Υστερούν πιθανόν εις τα θέματα τεχνογνωσίας κυρίως λόγω του ότι δεν έχουν επαρκή θεωρητική κατάρτιση, σύνομα όμως, υπηρετούντες στα πλοία, καλύπτουν τις ως άνω ελλείψεις διδασκόμενοι εν τη πράξει. Η λύση προφανώς είναι η συνεχής εκπαίδευση και ενημέρωσή των, η οποία σε συνδυασμό με τη ναυτική τους ικανότητα θα αποδώσει τα μέγιστα.

Το μέτρο σύγκρισης με τους αλλοδαπούς ναυτικούς είναι προφανώς η ποιότητα και το κόστος. Υπάρχει όμως και κάτι που δεν συνηγορείται: Η αναγκαιότητα της διατήρησης της ελληνικότητας του συνόλου της ναυτιλίας μας.

Αν. Αθηναίος

Μια και πρόκειται για ανάπτυξη προσωπικών απόψεων, θα αρχίσω από το θέμα της εκπαίδευσης των αξιωματικών και των παραγωγικών σχολών που κατά την άποψή μου θα πρέπει να επαναφέρουν κατά ένα ποσοστό τη στρατιωτική δομή, η οποία είναι δοκιμασμένη συνταγή επιτυχίας.

Ως προς το θέμα της σύνθεσης, δεν θα παραλείψω να επιμείνω σταθερά ότι οι υποχρεωτικές συνθέσεις πρέπει στη σύγχρονη μορφή λειτουργίας και εκμετάλλευσης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων να περιορισθεί στις ειδικότητες καταστροφών και μηχανής, οι δε άλλες ειδικότητες ξενοδοχειακού, επικουρικού κ.λπ. προσωπικού να αφεθούν ελεύθερες ανάλογα με το επίπεδο υπηρεσιών και τις ιδιομορφίες κάθε τύπου πλοίου.

Η εμμονή σε εσφαλμένες συνδικαλιστικές πρακτικές το μόνο αποτέλεσμα που φέρνει μακροχρόνια είναι να προιονίζεται το κληδί του παραγωγικού δέντρου από λάθος πλευρά.

Εμμανουήλ Α. Βορδώνης

Οι απαντήσεις στα προηγούμενα ερωτήματα επεκταθήκαν αρκετά, άγγιξαν το θέμα πολυπλευρά και δίνουν τη δυνατότητα συνοπτικότερης διατύπωσης σε αυτό το τρίτο και σημαντικότερο πλέγμα ερωτήσεων.

Για την καλύτερη πορεία προς το συμπέρασμα, και μία μόνο πρόταση προς την Πολιτεία, τα θέματα αγγίζονται με διαφορετική σειρά.

Κατ' αρχήν, από πού προκύπτει και ποια είναι η διαφορά στο κόστος μιας πλήρους ελληνικής σύνθεσης στο εθνικό νηολόγιο, σε σύγκριση με την ελεύθερη από πλευράς εθνικότητας επάνδρωση, που επιτρέπεται, τόσο στα μικρά ανοικτά νηολόγια όσο και στις δομές των παραδοσιακών ναυτικών χωρών της Ευρώπης; Χωρών σαν την Αγγλία, τη Γαλλία, τη Νορβηγία, την Ολλανδία, τη Δανία κ.ά., που οδηγούμενες από την έλλειψη γηγενών αξιωματικών, έχουν μεν αυστηρά προδιαγράψει σε διεθνείς συμβάσεις (STCW) τα απαιτούμενα προσόντα και δεξιότητες των ναυτικών, αλλά έχουν και ταυτόχρονα απελευθερώσει τη σύνθεση ως προς την εθνικότητα. Έχουν επιτρέψει έτσι τη διατήρηση των εθνικών τους στόλων στο δικό τους νηολόγιο. Δίπλα στις μεγάλες χώρες καταγράφονται η Κύπρος και η Μάλτα, που έχουν προσηγορήσει τις διεθνείς συμβάσεις ως προς τα προσόντα και δεν θέτουν όρους εθνικότητας. Σημαίες που πολύ γρήγορα, πια, θα θεωρούνται ευρωπαϊκές.

Μετά τη μείωση της ετήσιας φορολόγησης των ελληνικών πλοίων, μια διαφορά περίπου 800\$/ημέρα, προκύπτει κυρίως από τους μεγαλύτερους μισθούς των Ελλήνων αξιωματικών, μια και οι υπολοίποι θέσεις του πλοίου στην πλειονότητα καλύπτονται έτσι και αλλιώς από αλλοδαπούς ναυτικούς.

Και στο ερώτημα, βεβαίως, αν αυτά τα 300.000-350.000\$ το χρόνο για τη διατήρηση των Ελλήνων αξιωματικών αντιπροσωπεύουν μια αυξημένη ποιότητα και προστιθέμενη αξία από τη διαφορική ικανότητα και τεχνογνωσία, που οι Έλληνες αξιωματικοί προσφέρουν, η απάντηση είναι απλή.

Και βέβαια, το αυξημένο αυτό κόστος αποτελεί μια εξαιρετική επένδυση, όταν πράγματι το βαπόρι έχει ευτυχώς σε στελεχώνεται από εκείνη την ομάδα των καλών Ελλήνων αξιωματικών που αγαπάνε τη θάλασσα και το επάγγελμά. Των αξιωματικών μας εκείνων που έχουν την ωριμότητα, τη γνώση, την ετοιμότητα, την εγρήγορση και την καλή κρίση, για τη δικιά τους ασφάλεια, την προστασία στο περιβάλλον, την καλή παράδοση του φορτίου, τη συντήρηση του πλοίου και την αποτελεσματική διαχείριση.

Και βέβαια, αυτό το αυξημένο κόστος είναι καλή επενδεδυμένο, μια και η σχέση των Ελλήνων προς τους επίσης Έλληνες συναδέλφους τους στο γραφείο είναι πιο ουσιαστική. Είναι καλή επενδεδυμένο, γιατί μέσα από αυτό προετοιμάζονται και ωριμάζουν τα νέα παιδιά, που θα διοικήσουν τα πλοία και θα στελεχώσουν τη ναυτιλία στα χρόνια που έρχονται.

Το πρόβλημα όμως προκύπτει από την αυστηρή γλώσσα των αριθμών. Πόσα είναι πράγματι τα παιδιά που θα καλύψουν τις υπεύθυνες αυτές θέσεις στο εθνικό νηολόγιο; Είναι πράγματι επαρκή σε αριθμό τα καλά και



υπεύθυνα παιδιά για να επανδρώσουν τα βαπόρια με Ελληνική σημαία που όλοι τα θέλουμε καθημερινά να αυξάνονται σε αριθμούς και ποιότητα;..

Είναι σημαντικό, καινούργιο και πολύ ενδιαφέρον, το ότι ο υπουργός τελειώνοντας την τελευταία του ομιλία για τα μέτρα ενίσχυσης της ναυτιλίας, μίλησε με σύμβολα, και αγγίζοντας οράματα και αξίες. Μίλησε για το Λευκό Σταυρό και τη Γαλιανόηκε στην πρύμνη, συγκινώντας έντονα και προτρέποντας κάθε παριστάμενο στην επιστροφή στα εθνικά χρώματα. Μια επιστροφή όμως που μόνον ο πραγματισμός και η αντικειμενική αντίληψη των μεγεθών θα επιτρέψει.

Γι' αυτό, η προσωπική πρόταση, η ενθάρρυνση και η κλήση, είναι: «Ας είμαστε ρεαλιστές, ας είμαστε θαρραλέοι και ας ακολουθήσουμε αυτό που έκαναν και οι περισσότεροι Ευρωπαίοι συνάδελφοί μας. Ας δεχθούμε την αλήθεια. Οι αριθμοί των επαγγελματιών ναυτικών μας δεν είναι επαρκείς για να καλύψουν τη σημερινή και την αναμενόμενη ζήτηση. Γι' αυτό, μόνο γι' αυτό, ας απειλευθερώσουμε τη σύνθεση. Ας την απειλευθερώσουμε ριζικά, χωρίς ημίμετρα, χωρίς παρεμβασμούς και υβριδικές λύσεις».

Όσο και αν τούτο μοιάζει δύσκολο, είναι σίγουρα πιο εύκολο απ' όσο το φοβόμαστε. Γιατί όλοι, μέσα μας, και ας μην το ομολογούμε, γνωρίζουμε τη ρίζα του προβλήματος. Γνωρίζουμε πως οι ναυτικοί μας είναι πια ήλιοι, γιατί η χώρα μας πάει καλά. Γιατί τα παιδιά έχουν εναλλακτικές λύσεις και γιατί στη θάλασσα θα πηγαίνουν μόνον οι ήλιοι. Οι ήλιοι που έχουν τα κότσια και την αγαπούν πραγματικά. Όχι οι πολλοί που «από τα μαλλιά τους σπρώχνουμε» σε κάτι που ίσως δεν τους ταιριάζει.

Παρά τον τίτλο, παρατηρήστε πως η ενθάρρυνση και η κλήση δεν απευθύνονται στην Πολιτεία και στον υπουργό. Είναι αδύναμοι μόνοι τους η Πολιτεία και ο υπουργός να πάρουν μέτρα όσο σήμερα

χρειάζεται θαρραλέα, χωρίς την ευρύτερη και συνολική συναίνεση.

Απευθύνεται σε όλους εμάς, συνδικαλιστές, εκπαιδευτικούς, επιχειρηματίες, τεχνοκράτες και πολιτικούς, πολιτικούς όλων των κομμάτων, που έχουν ενδιαφέρον για τη ναυτιλία. Άλλωστε, εμείς είμαστε που καθημερινά βιώνουμε από κοντά τα θέματα, είμαστε οι επαΐοντες, και άρα οι υπεύθυνοι να βρήνουμε την αλήθεια με ειλικρίνεια και νηφαλιότητα. Να ενθαρρύνουμε αποφάσεις, που θα επιτρέψουν την ευέλικτη σύνθεση και δεν πιάσουν πια να απαγορεύουν στα βαπόρια να επιστρέψουν στο εθνικό τους νηολόγιο, εξ αιτίας της αντικειμενικής και απόλυτης αδυναμίας της επαρκούς επάνδρωσης, μέσα στα δεδομένα των Ελληνικών κανονισμών και της πραγματικής διαθεσιμότητας ικανών στελεχών. Αντίθετα, να τους ανοίγουν το δρόμο για να γυρίσουν στον τόπο τους συνεπαρμένα και περήφανα από τα σύμβολα του Λευκού Σταυρού και της Γαλιανόηκες στην πρύμνη.

Μ. Φραγκιάς

Η παρούσα σύνθεση πληροφοριών κρίνεται ικανοποιητική από την εταιρεία μας.

Η παραδοσιακή πολιτική της εταιρείας για τη διατήρηση της ελληνικότητας των πλοίων της και η πρόσληψη, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, ελληνικών πληροφοριών έχει ασφαλώς μεγάλο κόστος. Αλλά πιστεύουμε ακράδαντα ότι μακροπρόθεσμα, με την αφοσίωση, την προσοχή, την προσπάθεια, τη σύνθεση και τον οραματισμό των Ελλήνων αξιωματικών που, σταδιακά γίνονται στελέχη της εταιρείας, επιτυγχάνονται οι υψηλοί στόχοι που έχουν τεθεί. Σε σχέση με τους αλλοδαπούς ναυτικούς οι Έλληνες, κατά τη γνώμη μας, υπερτερούν σε γνώσεις όπως, ναυτοσύνη, ανάπτυξη πρωτοβουλίας, φιλότιμο και, το κυριότερο, αποτελεσματική αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων.

Υστερούν στα ακόλουθα:

- Δεν πειθαρχούν εύκολα σε μέτρα ασφαλείας.
- Αντιδρούν στη χρήση ατομικού εξοπλισμού προστασίας ατυχημάτων (κράνη, γυαλιά, γάντια κ.λπ.).
- Δεν αρέσκονται στην καταγραφή στοιχείων (Records), βασική απαίτηση των συστημάτων ασφαλείας διαχείρισης και ποιότητας.
- Δεν ανταποκρίνονται θετικά σε ομαδικό πνεύμα εργασίας (Teamwork).
- Έχουν τάσεις ανυπακοής σε εντολές ανωτέρων.
- Είναι επικριτικοί για τους ανωτέρους και πιστικοί στους κατωτέρους σε βαθμό ναυτικού.



Ελληνικά πληρώματα

Βάσιμη ελπίδα ή ανέφικτο όνειρο;

του Γ. Μπάνου, μεσίτη αγοραπωλησιών αι ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυλομεσιτικής εταιρείας *George Moundreas & Company S.A.*

Πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να τονίσω τη σημασία του θέματος που μας απασχολεί και την ανάγκη να το συζητήσουμε απηλλογμένοι από πάσης φύσεως πολιτικές ή άλλες προκαταλήψεις, με βάση αντικειμενικές εκτιμήσεις και όχι αφορισμούς. Ας μη διαφεύγει την προσοχή μας ότι, μέχρι και πριν από λίγα χρόνια, ο παράγων «πληρώμα» αποτελούσε τον κύριο οικονομικό δεσμό μεταξύ της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (ΕΕΝ) σαν οικονομικής-επιχειρηματικής έκφρασης παγκόσμιας εμβέλειας και του ελληνικού χώρου. Πράγματι, από κάποιες σχετικές μελέτες της δεκαετίας του 1970, προέκυπτε ότι, με τα δεδομένα της τότε κατάστασης και με την τότε σύσταση του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, το 40% περίπου της όλης ελληνικής ναυτιλιακής προσόδου, ποσοστό τρομερά μεγάλο για να το αγνοήσει ή να το υποτιμήσει κανείς, διοχετευόταν στον ελληνικό χώρο μέσω των (ελληνικών) πληρωμάτων. Δεν έχω υπόψη μου πρόσφατη ανάλογη μελέτη ώστε να προβώ σε συγκρίσεις. Υποθέτω πως, ακόμη και εάν ο αριθμός των Ελλήνων ναυτιλλομένων παρέμενε ο αυτός, οι εν τω μεταξύ επισυμβάσεις αλλαγές στη σύσταση και τον όγκο του ελληνόκτητου στόλου θα διαφοροποιούσαν το παραπάνω ποσοστό. Για ένα πράγμα όμως, τουλάχιστον εγώ όπως και πολλοί άλλοι παρατηρητές των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, είμαι βέβαιος. Ότι, ανεξάρτητα από την όποια επισυμβάσα αλλαγή στους λοιπούς παράγοντες, ο αριθμός

των Ελλήνων ναυτιλλομένων έχει τόσο συρρικνωθεί, ώστε η τρέχουσα συμβολή του «πληρώματος» στη μεταβίβαση πόρων στον ελληνικό χώρο να έχει υποστεί σημαντική μείωση.

Αν και δεν θα παραλείψω να μνημονεύσω σειρά επιπρόσθετων λόγων, θεωρώ το παραπάνω ως το βασικό λόγο προβληματισμού, ίσως συγκρινόμενο μόνο με τον κίνδυνο απώλειας του δευτέρου σκέλους του διδύμου «εφοπλισμός - ναυτιλλόμενος», που, ως γνωστόν, αποτέλεσε το βασικό μοχλό της ανάδειξης της ΕΕΝ σε παγκόσμια οικονομική δύναμη, ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα. Άλλοι παράγοντες στο πλέγμα του ίδιου προβληματισμού: α) η διαφύλαξη της πολυτιμής «ναυτοσύνης», με άλλα λόγια, της ναυτικής μας παιδείας, β) η (μερική) επίλυση του τρέχοντος προβλήματος της ανεργίας στη χώρα μας και γ) η προσδοκία της εν καιρώ ανάδειξης νέων εφοπλιστών μέσα από τις τάξεις των ναυτιλλομένων κατά το υπόδειγμα του παλαιότερου και πρόσφατου παρελθόντος.

Ίσως είναι καιρός να αντικρίσουμε και να αποπειραθούμε μια απάντηση στο καίριο ερώτημα «γιατί αυτή η συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού στη χώρα μας;» αφού το περιεχόμενο της απάντησης θα καθορίσει τα τυχόν αναγκαία μέτρα προς θεραπεία της κατάστασης. Έχω ακούσει πολλά, όμως, πιστεύω ότι η πιο πειστική απάντηση κρύβεται στην εξής πρόταση, που, αν και ανήκει στη σφαίρα της κοινωνιο-

Δεν διεκδικώ ειδικές γνώσεις στο θέμα

που σήμερα θα με απασχολήσει έστω και

αν, παλαιότερα, είχα γράψει

στα «Ναυτικά Χρονικά» σχετικώς.

Γράφω, λοιπόν, με όπλα τη μακρά θητεία

μου στα ναυτιλιακά μας πράγματα,

τις σχετικές εμπειρίες μου και την

εξ αυτών συσσωρευμένη πείρα και,

ας μου επιτραπεί και αυτό, το ενδιαφέρον

μου για ό,τι ωραιότερο έχει να δείξει

η Ελλάδα μας στον τομέα της οικονομικής

δραστηριότητας του λαού της.

Πολλές, επέχει ισχύν μαθηματικού θεωρήματος: Το ποσοστό της εκάστοτε επίδοσης ενός ηλαίου στο ναυτικό επάγγελμα είναι αντιστρόφως ανάλογο του επιπέδου διαβίωσής (ή κατά κεφαλήν εισοδήματος) του. Αναφερόμαστε προφανώς σε παράκτιες χώρες με κάποια ναυτική παράδοση. Όχι στο... Θιβέτ, ουδέ καν στην Τουρκία, όπου μέχρι πρότινος τα σπίτια που κτιζόνταν σε παραλιακές περιοχές δεν είχαν παράθυρα προς την πηλευρά της θάλασσας! Την αλήθεια της πρότασης αυτής μπορεί κανείς να διαπιστώσει με απλή αναδρομή στις σχετικές εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τα τελευταία πενήντα χρόνια. Πράγματι, στις νεανικές μου αναμνήσεις υπάρχουν ηλαία με αμιγώς σουηδικά ή γερμανικά πληρώματα, πράγμα σήμερα αξιολόγησης του γράφοντος: α) Ο φόβος της ξενιτειάς και της οικογενειακής και κοινω-

Αν θέλουμε, λοιπόν, ορθή αξιολόγηση και, στο μέτρο του εφικτού, αντιμετώπιση της κατάστασης, θα πρέπει κατ' αρχάς να δεχθούμε ότι βρισκόμαστε ενώπιον εξελίξεων που επέχουν ιδιότητα φυσικού φαινομένου. Εδώ πρέπει να παρατηρήσουμε ότι η εύλογη απορία «γιατί η απροθυμία προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελμα σε συνθήκες υψηλής ανεργίας;» δεν βρίσκει πειστική απάντηση, απλά και μόνο διότι η απροθυμία είναι προϊόν όλης των διεργασιών, πιο ισχυρών και από αυτό το φάσμα της απροξίας και της ανέχειας. Ας τις απαριθμήσουμε - κατά τη σειρά αξιολόγησης του γράφοντος: α) Ο φόβος της ξενιτειάς και της οικογενειακής και κοινω-

νικής αποξένωσης από την παρατεταμένη παραμονή στο στενό χώρο του ηλαίου στο πιο παραγωγικό μέρος της ζωής, β) η προσωρινότητα της απασχόλησης και η ανάγκη αναζήτησης νέας ανά συντομία χρονικά διαστήματα, με άλλα λόγια το φάσμα της ανεργίας ιδωμένο υπό διαφορετικό πρίσμα, γ) η αίσθηση ότι, σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, η «αίγλη» του ναυτικού επαγγέλματος έχει υποστεί δραματική μείωση και δ) οι κίνδυνοι που περιλαμβάνει η θάλασσα και τα ταξίδια.

Για χάρη της πληρότητας, ίσως θα έπρεπε να αναφερθούμε και στο πράγματι μεγάλο πρόβλημα της υπογεννητικότητας στη χώρα μας. Δεν θα επεκταθώ όμως σε πληρέστερη ανάλυσή του άπαξ και εμείς, η ναυτιλιακή κοινότητα, ελάχιστα μπορούμε να κάνουμε προκειμένου όχι να το επιλύσουμε, αλλά και απλώς να αναμειχθούμε σχετικά.

Η αντιμετώπιση, λοιπόν, του φαινομένου μέσα από ένα συνδυασμό μέτρων που λαμβάνουν υπ' όψιν όλους τους παραπάνω φόβους και φοβίες οφείλει, στο βαθμό που είναι θεμιτό ή και δυνατό, να τους αντικρούει ή να τους θεραπεύει με τρόπο απλό, πειστικό, διαρκή, επίσημο, ανέκκλητο. Η διατύπωση τελικών προτάσεων δεν μπορεί, βεβαίως, να αποτελέσει το στόχο του παρόντος άρθρου. Κάτι τέτοιο θα ήταν υπερφίαλο. Μερικές ιδέες, όμως, έστω και εάν ήθελε επικαλυφθούν ή και επικαλύψουν άλλες που περιέχονται στο παρόν αφιέρωμα, ίσως χρησιμεύσουν σε κάτι...

Η τρέχουσα πραγματικότητα που αφορά στις εργατικές αμοιβές, σε συνδυασμό με την ανάγκη να παραμείνει η ΕΕΝ ανταγωνιστική, επιβάλλει, νομίζω, να δεχθούμε ότι δεν είναι πλέον δυνατό να φανταστούμε καριέρα Έλληνα σε θέση κατωτέρου πληρώματος. Εξαιρεση μπορεί ίσως να γίνει προκειμένου περί των πλοίων εσωτερικού ή μικράς ακτοπλοΐας, εκεί όπου οι συνθήκες απασχόλησης διαφέρουν. Πρέπει, λοιπόν, με γενναιότητα να επικεντρώσουμε την προσοχή μας στους αξιωματικούς, με πιθανή επέκταση προς ορισμένες κατηγορίες ειδικευμένων κλάδων, όπως οι ναυκλήροι, μάγειροι, φροντιστές. Όσο και αν γενικώς πιστεύεται ότι και η πλέον εξειδικευμένη εργασία στο ηλαίο είναι «τέχνη» και όχι «επιστήμη», επιβάλλεται νομίζω να αντιμετωπίσουμε ευνοϊκά την αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος σε πανεπιστημιακό επίπεδο. Όχι τόσο (ή μόνον) χάρη της εργασίας επί του ηλαίου, όσο για χάρη της μετέπειτα εξέλιξης, όπως παρακάτω εκτίθεται.

1. Μια τετραετής φοίτηση υψηλού επιπέδου, που να καλύπτει το σύνολο των ναυτιλιακών θεμάτων με υποχρεωτική φοίτηση και τετράμηνες θερινές διακοπές με πρακτική εξάσκηση σε επιλεγμένα ηλαία, θα αποτελούσε μια καλή αρχή για γόνιμη ναυτική καριέρα.
2. Θαλάσσια υπηρεσία με κλιμακωτή απόκτηση των σχετικών διπλωμάτων ύστερα από προϋπηρεσία που να οδηγεί στην απόκτηση του ανώτατου κατά κλάδο διπλώματος (πλοίαρχου, α' μηχανικού) σε ηλικία περίπου 30 ετών.
3. Με την προϋπόθεση συμπλήρωσης ενός ελαχίστου χρόνου συνολικής υπηρεσίας στα 36 έως 40 έτη ηλικίας, προνομιακή πρόσληψη στο Λιμενικό Σώμα με προαγωγικό δικαίωμα σε άλλες υπηρεσίες του ΥΕΝ και σε θέσεις αρχιπλοίαρχου ή αρχιμηχανικού εφοπλιστικών επιχειρήσεων.
4. Επιπρόσθετα μέτρα, όπως η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των ασφαλιστικών ταμείων (ΝΑΤ), η αυστηρή τήρηση των κανόνων ασφαλείας και η διά παντός θεμιτού μέσου αλληλαγής της τρέχουσας νοστορίας, βάσει της οποίας ο πλοίαρχος κλείνεται στη φυλακή διά... πάντα λόγον, ασφαλώς και αποτελούν αναγκαίες προϋποθέσεις στήριξης της όλης προσπάθειας.

Κατέβαλα συνειδητή προσπάθεια προκειμένου το παρόν άρθρο να μην καταστεί ευχολόγιο...

Στη φωτογραφία ο πλοίαρχος Γ. Φύσσας και ο ύπαρχος Γ. Ζαζάνης

Η πολυμορφική διάσταση της σύγχρονης ναυτικής εκπαίδευσης

του αντιναυάρχου (ε.α.) Σ. Κεχρή Π.Ν., επίτιμου διοικητή Ναυτικής Εκπαίδευσης,
διευθυντή Εκπαίδευσης QMS - Maritime Training Center

Όλες οι δημιουργικές δραστηριότητες έχουν τις ρίζες τους και παίρνουν μέσα στο χρόνο τις δικές τους διαστάσεις όπως εξελίσσονται. Το ίδιο ισχύει και με τη ναυτική εκπαίδευση. Η ρήση του Θουκυδίδη είναι σαφής. Το ναυτικό είναι τέχνη και πρέπει να μελετηθεί. Και η μελέτη αυτή δεν πρέπει να γίνεται όταν τύχει ούτε είναι πάρεργο. Θέλει συστηματικότητα και προσπάθεια. Θέλει να καλύψει όλες τις διαστάσεις της τέχνης και της επιστήμης αυ-

τής όπως αυτές εξελίσσονται και διαμορφώνονται από τις εκάστοτε απαιτήσεις.

Δεν φτάνει μόνο να έχει κανείς την παράδοση και τα έμφυτα χαρακτηριστικά της ροπής και της αγάπης προς τη θάλασσα για να γίνει καλός ναυτικός. Χρειάζεται και γνώση μέσω της εκπαίδευσης και της παιδείας. Η πρωταρχική απαίτηση ήταν και είναι η γνώση του πλοίου, του θαλάσσιου στοιχείου και η διάσταση του χωροχρόνου. Η κα-

«Το ναυτικόν τέχνης ἐστίν ὥσπερ καὶ ἄλλο τι καὶ οὐκ ἐνδέχεται, ὅταν τύχει, ἐκ παρέργου μελετάσθαι, ἀλλὰ μάλλον μὴδὲν ἐκείνῳ, πάρεργον ἄλλο γίγνεσθαι».
Θουκυδίδης



θαρά ναυτική τέχνη συμπληρωνόταν και με την επιστήμη της αστρονομικής ναυτιλίας, αλλά και τις απαιτήσεις των ασφαλών μεταφορών. Το κουμάντο του τσούρμου και η επαφή με τους ανθρώπους και τις αρχές άλλων χωρών δημιούργησε την ανάγκη για γνώση και άλλων τομέων της ναυτικής δραστηριότητας. Ο ναύτης έπρεπε να γίνει ναυτίλος, προϊστάμενος, έμπορος και εκπρόσωπος και να αντιμετωπίζει τα θέματα τις περισσότερες φορές μόνος του.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο κινήθηκε η ναυτική εκπαίδευση μέσα στους αιώνες και έπαιρνε διάφορες μορφές και διαστάσεις ανάλογα με το συνεχώς εξελισσόμενο διεθνές περιβάλλον. Ένα περιβάλλον που είχε μέσα του πολέμους, ανταγωνισμούς, διεθνείς σχέσεις, νομοθεσίες, τεχνολογικές εξελίξεις αλλά και νέες τάσεις, ευαισθησίες και προτεραιότητες για τον άνθρωπο, τη διαχείριση, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Και φτάσαμε στο σήμερα. Στη νέα εποχή. Στην παγκοσμιοποίηση. Όπου όλα ήρθαν τα πάνω κάτω.

Τώρα που οι τεχνολογικές εξελίξεις καλπάζουν. Το πλοίο έγινε περίπου «διαστημόπλοιο». Ανεπάνδρωτα μηχανοστάσια με αυτοματισμούς. Ηλεκτρονικοί χάρτες. Δορυφορικές συσκευές καθορισμού στίγματος. Ραντάρ αυτόματης υποτύπωσης. Αυτοματισμοί και υπολογιστικά προγράμματα για τις φορτώσεις. Δορυφορικές άμεσες επικοινωνίες. Ναυπηγικές εξελίξεις αλλά και απαιτήσεις. Σταθμοί ελέγχου κίνησης πλοίων κ.ά. Τόσο πολύ έχουν γίνει αυτές οι εξελίξεις κομμάτι από τη δουλειά μας, ώστε κοντεύουμε να ξεχάσουμε τις ελληνικές τους ονομασίες. Τις ξέρουμε μάλλον σαν UMS, ECDIS, GPS, Loadicators, ARPA, Control rooms, GMDSS, Damage stability, VTS etc. Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης στα θέματα αυτά είναι μεγάλες και εξειδικευμένες. Απαιτούν προσομοιωτές, ειδικές συσκευές, υπολογιστές, κατάλληλους καθηγητές, αλλά κυρίως πρόγραμμα, οργάνωση και πολύ χρόνο. Ο παραδοσιακός ναύτης πρέπει να γίνει εν πολλοίς επιστήμονας. Η γνώση μας μηδενισμένη φόρμα αντικαθίσταται με την άσπρη φόρμα του ηλεκτρονικού χειριστή/συντηρητή.

Τώρα που το management μπήκε για τα καλά στη ζωή μας. Που θα πρέπει να ταξιδέψουμε το πλοίο μας με τις διαδικασίες του Bridge Recourse Management και του Engineroom Resource Management. Που θα πρέπει να ακολουθήσουμε πιστά τις αρχές της σχεδίασης, του προγραμματισμού, της οργάνωσης, της διεύθυνσης και του ελέγχου για τη δουλειά μας, τις επισκευές και τις αποφάσεις μας. Που τα διαχειριστικά συστήματα ασφαλείας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος, που μας επιβάλλουν οι κανονισμοί και τα πρότυπα ISM, ISPS, ISO 9001 και ISO 14001, απαιτούν τη γνώση και την εφαρμογή πολιτικών, διαδικασιών, οδηγιών, records και audits. Που τα πολυσύνθετα και διαφόρων ικανοτήτων πληρώματα δημιουργούν πρωτόγνωρες απαιτήσεις γνώσεων οργάνωσης, διαχείρισης και leadership. Ο παραδοσιακός ναυτικός μας, λοιπόν, θα πρέπει να εκπαιδευθεί να γίνει και... Manager μέσα από ένα πρόγραμμα που θέλει από Bridge simulators μέχρι πρακτική εκπαίδευση για management systems και για audit!

Τώρα που οι διεθνείς κανονισμοί για την κατασκευή, διαχείριση και λειτουργία του πλοίου για την εν γένει ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και του φορτίου, αλλά και οι έλεγχοι από τις διάφορες Αρχές είναι τόσο πολλοί και απαιτητικοί. Που ζητάνε και γνώση και εφαρμογή. Που έχουν

«δέσει» σε ένα ενιαίο σύνολο το πλοίο με το γραφείο, το ναυτικό με το διαχειριστή. Που θέλουν σωστές επιχειρηματικές αποφάσεις, ειδικά όμως οι επιπτώσεις στον τομέα αυτό είναι μεγάλες. Οι εκπαιδευτικές ανάγκες, λοιπόν, πρέπει να διαμορφωθούν για να καλύψουν και αυτήν τη διάσταση των απαιτήσεων. Ο ναυτικός μας, αλλά και ο manager του γραφείου, πρέπει να μάθει και τη νομοθεσία και να παίρνει τις



αποφάσεις του με βάση το Risk Assessment και το Risk Management, αλλά και τα οικονομικά στοιχεία. Να γίνει κατά κάποιο τρόπο και «αξιολογητής» και «οικονομολόγος» και «δικηγόρος» αλλά και «διπλωμάτης», για να τα... βλέπει και να τα αντιμετωπίζει όλα.

Στεκόμαστε με προβληματισμό σε όλες αυτές τις απαιτήσεις εκπαίδευσης. Δεν είναι μόνο το μέγεθος των γνώσεων που μας τρομάζει, αλλά η... πολυμορφία αυτών των γνώσεων που δημιουργεί τις νέες διαστάσεις και τις «γραμμές» του σύγχρονου μοντέλου της ναυτικής εκπαίδευσης. Έχει μια τάση συνεχώς αυξανόμενων απαιτήσεων μέσα σε μία επίσης... πολυμορφική σύνθεση των συγχρόνων πληρωμάτων με τις διαφορετικές γλώσσες και κουιτούρες. Ένας πραγματικός... πύργος της Βαβέλ.

Πόσο έτοιμοι είμαστε να αφομοιώσουμε και να λειτουργήσουμε μέσα σε αυτή την πολυμορφική διάσταση της εκπαίδευσης; Έχουμε τις κατάλληλες δομές; τις υποδομές; τα προγράμματα; Κυρίως όμως έχουμε την κατάλληλη... νοοτροπία και την κουιτούρα προς αυτή την κατεύθυνση; Υπάρχει η αυτοδέσμευση και ο ενθουσιασμός;

Και θα ρωτήσει κανείς: Δεν καλύπτονται αυτές οι απαιτήσεις από την παρεχόμενη από το σύστημα θεσμική εκπαίδευση; Μα, δεν είναι μόνο θέμα θεσμικής εκπαίδευσης. Δεν είναι μόνο θέμα μιας πιστοποίησης, ενός πιστοποιητικού. Είναι μια συνεχής επιμόρφωση για την οποία πλέον όλοι είμαστε αρμόδιοι. Και το κράτος και οι εταιρείες και οι ίδιοι οι ναυτικοί, αλλά και ο ιδιωτικός φορέας, που μπορεί να κινηθεί παράλληλα και συμπληρωματικά προς αυτή την κατεύθυνση. Μια μέριμνα επίσης... πολυμορφική θα λέγαμε.

Δεν είναι εύκολες οι απαντήσεις. Το ζήτημα είναι και σοβαρό και δύσκολο. Απαιτεί προσεκτική προσέγγιση. Δεν ξέρω τι εννοούσε ο Θουκυδίδης όταν έλεγε ότι το ναυτικό είναι τέχνη και χρειάζεται μελέτη. Και πόσο είχε προβλέψει την έκταση της μελέτης αυτής. Εκείνο όμως που σίγουρα μας είπε και νομίζω ότι σωστά το πρόβλεψε, είναι ότι η μελέτη αυτή δεν πρέπει να γίνεται όταν τύχει ούτε πρέπει να θεωρηθεί... πάρεργο, αλλά σοβαρή, συστηματική και ποιοτική προσπάθεια από όλους.

Ο ρόλος του ναυτικού πράκτορα είναι ουσιαστικός

Η ναυτιλία σήμερα αποτελεί μία παγκόσμια βιομηχανία. Η έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων οδήγησε τις τελευταίες δεκαετίες στην αναζήτηση των αντίστοιχων ξένων από χώρες της Άπω Ανατολής, με αποτέλεσμα οι ναυτικοί των χωρών αυτών να αποτελούν σήμερα τη ραχοκοκαλιά του ελληνικού πλοίου.

Ποιες είναι όμως σήμερα οι χώρες - τροφοδότες αυτών των πληρωμάτων; Ποια η ποιότητα εκπαίδευσής τους, ποια η κατάρτισή τους και ποιο το επίπεδο της τεχνογνωσίας τους;

Στα σοβαρά αυτά ερωτήματα απαντά ο κ. Σταύρος Γαλανάκης.



**συνέντευξη του Σταύρου Γαλανάκη,
διευθύνοντος συμβούλου Elvictor Ltd,
επίτιμου προξένου της Δημοκρατίας
των Μαλδιβών στην Ελλάδα**

Ποια είναι τα κριτήρια επιλογής πληρωμάτων της εταιρείας σας;

Τα κριτήριά μας είναι βασισμένα:

α) Στις συγκεκριμένες απαιτήσεις των Ελλήνων και ξένων πελατών μας, β) στην αξιοκρατική επιλογή των πληρωμάτων που κάνουν αυστηρά οι Έλληνες πλοίαρχοι που διευθύνουν τα κατά τόπους γραφεία μας, μέσα από υπερσύγχρονες μεθόδους και το ειδικό πρόγραμμα που το μηχανογραφικό μας τμήμα έχει φτιάξει. Είναι το Elvictor's Wide Application Network (EWAN), που σε συνεργασία με το CES 3000 και CES 4.0 (Competence Evaluation System), αξιοκρατικά και αμερόληπτα μας δίνουν την πλήρη εικόνα ικανότητας κάθε ναυτικού.

Κάθε ναυτικός καλείται να δοκιμασθεί στο Computer σε 100 τυχαίες ερωτήσεις (random) από τις 5.000 και πλέον που έχει το πρόγραμμα και έχουν να κάνουν με τη ναυσιπλοΐα, την ασφάλεια πλοίων, θαλασσών και πληρώματος καθώς και άλλες εξειδικευμένες ανάλογα με το βαθμό του ναυτικού.

Εάν ο ναυτικός αυτός φτάσει μία επίδοση πάνω από 60%, τότε θεωρείται ικανός για πρόσληψη, διότι μέσα από αυτό το test, καλείται να αποδείξει αν έχει ναυτικές γνώσεις, αν ξέρει computer και αγγλικά και βέβαια πάντα σε συνδυασμό με τις πληροφορίες για την καλή προϋπηρεσία/σύστασης που παίρνουμε από τις προηγούμενες εταιρείες που έχει υπηρετήσει.

Ακόμη το ανωτέρω σύστημα αυτόματα εκδίδει σε κάθε ναυτικό και ανάλογο πιστοποιητικό επιτυχίας το οποίο υπογράφει ο διευθυντής Έλληνας πλοίαρχος και επισυνάπτεται με τα υπόλοιπα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά προς αξιολόγηση από τον πλοιοκτήτη.

Πώς αντιμετωπίζετε τη διεθνή πλέον έλλειψη ικανών, καταρτισμένων και αξιόπιστων πληρωμάτων;

Εδώ πρέπει πρώτα να δούμε πού οφείλεται και μετά πώς αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της έλλειψης ικανών και καταρτισμένων πληρωμάτων. Κατά τη γνώμη μου οφείλεται στους εξής παράγοντες: α) Στην ελλιπή εκπαίδευση (training) που έχουν οι ναυτικοί με βάση τα πλοία νέας τεχνολογίας και τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλίας, β) στην έλλειψη επιμορφωτικών σεμιναρίων που πρέπει να γίνονται τακτικά, ειδικά στις εταιρείες που έχουν θεσπίσει και διατηρήσει τη σωστή ανακύκλωση και προγραμματισμό των ναυτικών, γ) στη μη δυνατότητα, των κατά τόπους Ναυτικών Ακαδημιών να βγάλουν περισσότερους αξιωματικούς σε ετήσια βάση λόγω μειωμένης προσέλευσης νέων στη θάλασσα, δ) στο υπέρογκο κόστος που έχει ανά κράτη η σωστή εκπαίδευση των αξιωματικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO για τα διάφορα πιστοποιητικά ναυτοσύνης, σημαίας κ.λπ.

Εμείς ως εταιρεία 25 ετών που πρωτοδιόξαμε την τέχνη εξεύρεσης ναυτεργατικού δυναμικού, έχοντας επιλεγμένους πελάτες όλη αυτά τα χρόνια και ικανό αριθμό άξιων ναυτικών που συνεχώς αυξάνεται, έχουμε ελαχιστοποιήσει το πρόβλημα και τούτο διότι έχουμε συνεργασίες με τις κατά τόπους Ακαδημίες και έτσι συμπληρώνουμε τις ζητήσεις που έχουμε. Χρησιμοποιούμε Cadets με 5ετή σύμβαση, οι οποίοι εξελίσσονται στους αυριανούς αξιωματικούς-στελέχη της εταιρείας μας και εφαρμόζουμε με επιτυχία 90% από το 1992 την ανακύκλωση (Rotation) των ναυτικών μας.



Συνάρτηση βέβαια όλων αυτών είναι η συγκεκριμένη πολιτική και προοπτική που δίνει η κάθε εταιρεία, δηλ. καριέρα - μισθός - εκπαίδευση - κίνητρα κ.λπ.

Η φιλοσοφία μας είναι κάθε εταιρεία να έχει το δικό της «pool of seamen» (τη δική της ομάδα ναυτικών).

Πώς ανακαλύπτετε και δημιουργείτε νέο ρεύμα προσέληψης ναυτικών από χώρες που είναι ήδη κορεσμένες; Θεωρείτε επιβεβλημένη την αναζήτηση ναυτικών σε χώρες που μέχρι σήμερα δεν είχαν δυνατή ναυτική παράδοση;

Το πρόβλημα γενικότερα της έλλειψης ικανών, καταρτισμένων και αξιόπιστων πληρωμάτων πρέπει να το αντιμετωπίσουμε μεθοδικά και να το προσεγγίσουμε ρεαλιστικά, που σημαίνει πως πρέπει να δώσουμε την ευκαιρία και σ' άλλες εθνικότητες που ήδη έχουν αρχίσει και προσφέρουν εκπαιδευμένο ναυτεργατικό δυναμικό, όπως Κροατία, Ινδία, Ινδονησία, Κίνα, με την τελευταία ωστόσο να έχει έντονο το πρόβλημα αγγλικής γλώσσας.

Για τις ήδη κορεσμένες αγορές μόνο μια ποιοτική αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος μαζί με κοινωνική αποκατάσταση μπορεί να δημιουργήσει ένα νέο ρεύμα προς τη θάλασσα.

Όπως όταν το 1979 εμείς πρώτοι δοκιμάσαμε τους Νοτιοκορεάτες και μετά τους Φιλιππινέζους σε ελληνικότητα και μη πηλοία, έτσι και τώρα έχουμε υπ' όψιν μας, πέραν των 10 εθνικοτήτων που έχουμε και προσφέρουμε πληρώματα, να επεκταθούμε και σ' άλλες αγο-

ρές που έχουν ναυτεργατικό δυναμικό και ανήκουν στο White list του IMO.

Εμείς ως εταιρεία εκτός της τεχνογνωσίας, έχουμε τη διάθεση και επενδύουμε στη δουλειά αυτή που μάθαμε, κάνουμε και αγαπήσαμε και γι' αυτό πολύ σύντομα θα παρουσιάσουμε κάτι πρωτοποριακό στην αγορά.

Ποιες είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο ναυτικός πράκτορας στην ελληνική εφοπλιστική αγορά. Θεωρείτε ότι ο ρόλος του πράκτορα είναι συμπληρωματικός του crew manager μιας ελληνικής εταιρείας;

Δυστυχώς ο Έλληνας ναυτικός πράκτορας, που ασχολείται με την εξεύρεση ναυτεργατικού δυναμικού, ακόμα και σήμερα χαρακτηρίζεται σαν «έμπορος ναυτικών» και είναι «ο αποδιοπομπαίος τράγος» στη συνείδηση των ανθρώπων της ναυτιλίας.

Σίγουρα δεν είναι τυχαίοι οι χαρακτηρισμοί, αλλά κι όλα τα δάκτυλα δεν είναι ίδια. Υπάρχει και η εξαίρεση στον κανόνα και στο σύστημα, και μάλιστα υπάρχουν λίγοι αλλά σοβαροί και αξιόλογοι ναυτικοί πράκτορες που δεν τους αγγίζουν οι χαρακτηρισμοί και τα φαινόμενα αυτά.

Δυστυχώς όμως γι' αυτόν, αλλά και για πολλούς άλλους λόγους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες-διαχειριστές, αλλά και μερικοί αρχιπλοίαρχοι-αρχιμηχανικοί έχουν αντίθετη γνώμη για μία σοβαρή και ειλικρινή συνεργασία με κάποιους Έλληνες ναυτικούς πράκτορες που και γνώση έχουν και παρέχουν υπεύθυνες υπηρεσίες.

Προτιμούν ή να ανοίγουν δικά τους γραφεία σε διάφορες χώρες, άσχετα αν στο τέλος το εγχείρημα αυτό αποτύχει, ή βρίσκουν ξένους ναυτικούς πράκτορες που πουλάνε μόνο τη φήμη τους και δεν ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους, κι όταν μάλιστα αμείβονται πληθυσίως από τους Έλληνες.

Ο ρόλος του ναυτικού πράκτορα όχι μόνο δεν είναι συμπληρωματικός, αλλά και πολλές φορές ουσιαστικός και καταλυτικός στον τομέα των πληρωμάτων και τούτο διότι:

Αυτός έρχεται σε πρώτη και άμεση επαφή με τους ναυτικούς, αυτός τους επιλέγει, τους εκπαιδεύει και σε κοινή συνεννόηση με τον crew manager δημιουργεί το pool των ναυτικών της εταιρείας. Αυτός συναρμολογείται και δημιουργεί σχέσεις αξιοπιστες με τα διάφορα authorities unions κ.λπ. Αυτός φροντίζει για την έκδοση των πιστοποιητικών του κ.ά. εγγράφων.

Αυτός φροντίζει συνήθως για τις έγκαιρες πληρωμές των εμβασμάτων του προς τις οικογένειές των και πολλά άλλα.

Ο crew manager κάθε εταιρείας είναι και πρέπει να είναι ο επιτηρητής - ελεγκτής των υπηρεσιών που προσφέρει ο ναυτικός πράκτορας αλλά ταυτόχρονα και ο άμεσος συνεργάτης του, για το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Με ποιες εθνικότητες έχετε ως επί το πλείστον συνεργασία; Ποιοι είναι οι λόγοι γι' αυτήν τη συνεργασία;

Οι χώρες όπου διατηρούμε γραφεία δικά μας είναι οι Ελθάδα, Ουκρανία, Φιλιππίνες, Ινδονησία και σε αποκλειστική συνεργασία διαθέτουμε γραφεία εξεύρεσης ναυτεργατικού δυναμικού σε Ινδία, Σρι Λάνκα, Μαλδίβες, Αίγυπτο, Ρουμανία, Πολωνία, Ρωσία, Βουλγαρία και Κροατία.

Οι λόγοι κυρίως είναι ότι οι πελάτες μας έχουν διαφορετικές προτιμήσεις στις εθνικότητες, ενώ παράλληλα συνδυάζουμε και το τερπνόν μετά του ωφέλιμου. Π.χ. σε περιόδους που δεν βρίσκουμε κυρίως αξιωματικούς από Φιλιππίνες, βρίσκουμε και χρησιμοποιούμε από Ουκρανία, Ρωσία, Ινδία, Ρουμανία κ.οκ.

Έτσι πάντα έχουμε τη λύση στο πρόβλημα.

Βρισκόμαστε στα μέσα περίπου
του πρώτου μήνα της νέας χρονιάς
και κοιτάζοντας πίσω στο 2002
θα μπορούσαμε να πούμε πως

Μεγάλος νικητής του 2002 η αγορά ξηρού φορτίου



ήταν μια καλή χρονιά, κυρίως ως
προς το δεύτερο μισό της,
για συγκεκριμένους όμως τομείς.
Ο μεγάλος κερδισμένος της περασ-
μένης χρονιάς ήταν η αγορά ξη-
ρού φορτίου, καθώς παρουσίασε
σημαντικότητα ανάκαμψη, ιδιαίτε-
ρα μετά το καλοκαίρι.

Αντιθέτως, η αγορά των δεξαμενό-
πλοιων αντιμετώπισε μια δύσκολη
χρονιά, με αποκορύφωμα το ναυ-
τικό ατύχημα του «Prestige».

Πιο συγκεκριμένα, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου σημείωσε εντυπωσιακή άνοδο, ιδι-
αίτερα κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2002. Ο Baltic Dry παρουσίασε από την 1η Ια-
νουαρίου 2002 αύξηση 849 μονάδων και έφτασε με το τέλος της χρονιάς τις 1.738,
κερδίζοντας ένα ποσοστό της τάξης του 95,5%. Αντίστοιχη ήταν η αύξηση που παρα-
τηρήθηκε και για τον BPI, η οποία ήταν της τάξης των 826 μονάδων ή 91,47%, με το
δείκτη να διαμορφώνεται στις 1.729 μονάδες. Ο BHMΙ κατέγραψε με τη σειρά του
βελτίωση 2.986 μονάδων, σε ποσοστό 43,72%, φτάνοντας τις 9.815 μονάδες, ενώ
τέλος ο BCI σημείωσε τη μεγαλύτερη σε ποσοστό άνοδο με 138,58%, αφού κέρδισε
1.390 μονάδες και διαμορφώθηκε στις 2.393.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, η συνολική εικόνα της ναυλαγοράς εξακολουθούσε να
είναι αρνητική και τη χρονιά που πέρασε, μετά την απότομη πτώση που έλαβε χώρα το
2001. Οι συνθήκες ναύλωσης ήταν ακόμη χειρότερες για τα πλοία μονού κύτους, τα
οποία τίθενται ολόένα και περισσότερο στο περιθώριο, ιδιαίτερα μετά τη βύθιση του
«Prestige» και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του γεγονότος.

Η ναυλαγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσίασε και αυτή
μια συνολικά πτωτική πορεία για το 2002, παρ' όλη την καλή εικόνα που παρουσίασε
τους τελευταίους μήνες. Απογοητευτική ήταν η εικόνα και για τα tweendeckers, με μόνη
εξαίρεση τα υψηλών προδιαγραφών, πολυπλοκά σκαπού και με αυξημένη χωρητικότητα
εμπορευματοκιβωτίων πλοία, τα οποία παρουσίασαν μια πιο αξιόλογη κίνηση.

Στις αγοραπωλησίες, οι τιμές των μεταχειρισμένων φορτηγών παρουσίασαν αξιοσημεί-
ωτη αύξηση, φανερά επηρεασμένες από την πορεία της ναυλαγοράς. Κλασικό παράδειγ-
μα αποτελεί ένα Handymax ναυπηγήσεως 1985, η αξία του οποίου αυξήθηκε κατά το ένα

τρίτο, από τα 4,5 στα 6 εκατ. δολλάρια ΗΠΑ, ενώ αντίστοιχες μεταβολές παρατηρήθηκαν και σε διαφορετικές ηλικίες. Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων, αντίθετα, παρουσίασαν κάμψη σε όλα ανεξαιρέτως τα μεγέθη. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παρόλο που η ναυτιλαγιά δεν έδειξε κάτι το αξιόλογο, οι τιμές σημείωσαν άνοδο σε σχέση με τις αντίστοιχες του 2001, ιδίως για τις μεγάλης μεγέθους, μοντέρνες μονάδες.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων, οι εξελίξεις που θα επιφέρουν τα γεγονότα που έλαβαν χώρα μέσα στο 2002 είναι ποικίλες. Κατ' αρχάς, οι αποφάσεις του IMO για την εγκαθίδρυση του διπλού κύτους σε φορτηγά αναμένεται να σηματοδοτήσει μια νέα εποχή για τα νεότευκτα πλοία του συγκεκριμένου τύπου, των οποίων τόσο οι τιμές όσο και ο αριθμός παραγγελιών παρουσίασαν άνοδο το έτος που πέρασε. Από την άλλη πλευρά, παρ' όλη την αυξημένη ζήτηση για μεσαίου μεγέθους πλοία μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, οι τιμές και ο αριθμός παραγγελιών δεξαμενοπλοίων σημείωσαν κάμψη, ενώ οι αντιδράσεις των χωρών που επηρέησαν περιβαλλοντικά από τη βύθιση του «Prestige»

αναμένεται να καταστήσουν τους πλοιοκτήτες πιο προσεκτικούς σε θέματα ασφαλείας όταν προχωρούν στις παραγγελίες τους. Αρνητική εικόνα, τόσο από πλευράς τιμών όσο και παραγγελιών που έλαβαν χώρα το 2002, παρουσίασαν και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος, στις διαλύσεις, ο συνολικός όγκος παρέμεινε στα ίδια περίπου επίπεδα με αυτά του 2001. Η αύξηση κατά 1,5 εκατ. τόνους deadweight η οποία αφορούσε σε δεξαμενόπλοια που κατέληξαν στα διαλυτήρια -σε σχέση πάντα με τα αντίστοιχα νούμερα του 2001- αντισταθμίστηκε κυρίως από τη μείωση σε προσφορά τανάζ από πλευράς φορτηγών. Είναι φανερό πως και σε αυτή την περίπτωση η ναυτιλαγιά διαδραμάτισε καταλυτικό ρόλο. Οι τιμές, πάντως, στο τέλος του 2002 βρίσκονταν σε αρκετά υψηλότερα επίπεδα από αυτά της αντίστοιχης περιόδου του 2001, με τις διαφορές να φτάνουν τα περίπου 50 δολλάρια ανά τόνο light.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Δεκεμβρίου έως και σήμερα:

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	GEAR	PRICE US\$	BUYERS
CHANNEL POTERNE	172,091	1997 - JAPAN	GEARLESS	UNDISCLOSED	CMB BELGIUM
MAGANDANG ILOG	171,253	1985 - JAPAN	GEARLESS	10,000,000	TRANSMED
PARTAGAS	152,065	1990 - JAPAN	GEARLESS	17,000,000 INCL 4 YEARS T/C BACK TO SELLERS	INDONESIAN
BULK HELLAS	151,053	1995 - JAPAN	GEARLESS	23,800,000 INCL A 4-6 MONTHS T/C BACK	GREEK
WORLD PLACE	150,973	1995 -	GEARLESS	24,600,000	MARMARAS NAVIGATION
KOHKISAN	145,967	1984 - JAPAN	GEARLESS	6,100,000	SEVEN MOUNTAIN
FORTUNE LIGHT	88,309	1987 - JAPAN	GEARLESS	8,500,000 INCL BALANCE CHARTER TILL MARCH 2003	GOLDEN UNION
JASPER	74,012	1996 - JAPAN	GEARLESS	16,000,000	UNDISCLOSED
DOCELAKE	72,861	1997 - KOREA	GEARLESS	17,500,000 EACH	UNDISCLOSED
DOCEISLAND	72,861	1997 - KOREA	GEARLESS	17,500,000 EACH	UNDISCLOSED
CORONA BRAVE	69,043	1994 - JAPAN	GEARLESS	13,200,000	UNDISCLOSED
OINOUSSIAN SEAMAN	64,235	1987 - KOREA	GEARLESS	8,000,000	UNDISCLOSED
CITY OF DUBROVNIK	62,297	1983 - SPAIN	GEARLESS	4,500,000	UNDISCLOSED
GRAND CHERRY	45,731	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 30	12,850,000	MARTINOS
MULBERRY	45,673	1988 - JAPAN	CRANES 3 X 12	3,900,000	UNDISCLOSED
CLIO OCEAN	45,212	1994 - JAPAN	CRANES 4 X 25	12,350,000	GREEK
SANMAR PIONEER	40,836	1986 - JAPAN	TEU 824 CRANES 4 X 25	6,500,000	GREEK
DORIC TRIDENT	35,368	1985 - JAPAN	TEU 402 CRANES 5 X 25	6,000,000	UNDISCLOSED
GORA	34,996	1977 - SPAIN	CRANES 4 X 10	1,450,000	GREEK
GOLDEN DUKE	28,730	1995 - JAPAN	CRANES 4 X 30	10,350,000	UNDISCLOSED
ORIENTAL HARMONY	28,499	1993 - JAPAN	CRANES 4 X 30	9,200,000	CHINESE
TINKER BELL	23,569	1995 - JAPAN	TEU 600 CRANES 4 X 30	UNDISCLOSED INCL A 5 YEAR BBHP SCHEME	OLDENDORFF
ECHO CHALLENGE	21,380	1981 - JAPAN	CRANES 3 X 25 DERRICKS 1 X 25	2,600,000	MALAYSIAN
CREDO	10,620	1978 - SWEDEN	CRANES 2 X 25	1,700,000	UNDISCLOSED
SITI HAJAR	6,397	1984 - JAPAN	CRANES 2 X 25 CRANES 1 X 50 DERRICKS 2 X 15	1,200,000	CHINESE
UGLEGORSK	4,168	1990 - TURKEY	TEU 221 CRANES 2 X 25	2,500,000	UK-BASED
EUROCOASTER	4,129	1983 - JAPAN	DERRICKS 2 X 15	980,000	TAIWANESE

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BERGE FUJI	299,000	2000 - JAPAN	TANKER	4,200,000	AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT
BERGETOKIO	299,000	2000 - JAPAN	TANKER	4,200,000	FRED CHENG
TOHZAN	260,870	1995 - JAPAN	TANKER	28,500,000	TSAKOS
BALTIC SEA	97,045	1993 - KOREA	TANKER	25,300,000	UNDISCLOSED
YANNIS M	96,125	1995 - KOREA	TANKER	29,000,000	UNDISCLOSED
SEABORN	81,274	1979 - JAPAN	TANKER	3,300,000	UNDISCLOSED
ST PETRI	47,000	2000 - JAPAN	TANKER	28,000,000	GERMAN
ILIAD	44,999	1990 - KOREA	TANKER	13,500,000	MARINER NAVIGATION
CAPTAIN HELEN	40,406	1991 - JAPAN	TANKER	12,000,000	SOCOMAR
COMPODOLA	29,943	1976 - SPAIN	TANKER	1,450,000	UNDISCLOSED
TIIRA	15,954	1977 - GERMANY	TANKER	3,200,000	CANADIAN
XITLE	7,948	1979 - JAPAN	TANKER	1,200,000	MEXICAN
ANDHIKA ADIPARWA	6,940	1985 - JAPAN	TANKER	1,700,000 - 1,800,000 ON "AS IS" BSS	SINGAPOREAN
SCARLET STAR	29,994	1982 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	3,400,000	EGYPTIAN
REDONIA	2,950	1981 - NORWAY	BITUMEN TANKER	60,000,000	EAST MED MARITIME

TWEENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
LT GLORY	CONTAINER	43,310	1984 - JAPAN	TEU 2728	13,000,000 ENBLOC INCL A 5 YR T/C BACK AT USD 12,500/DAY	TECHNOMAR
LT GRAND	CONTAINER	43,289	1984 - JAPAN	TEU 2728	"	"
LT GLOBE	CONTAINER	43,285	1984 - JAPAN	TEU 2728	"	"
SHALAMAR	CONTAINER	14,208	1983 - GERMANY	TEU 1005	UNDISCLOSED	TMSC
X-PRESS MANASLU	CONTAINER	12,622	1985 - GERMANY	TEU 1002 CRANES 2 X 36	4,100,000	SEA CONSORTIUM
ALAM TENGGIRI	FREEDOM	17,332	1985 - JAPAN	TEU 558 CRANES 5 X 25	9,000,000 ENBLOC	PACIFIC & ATLANTIC CORP
ALAM TALANG	FREEDOM	17,332	1985 - JAPAN	TEU 558 CRANES 5 X 25	"	"
NIVER FLAME	TWEEN	22,035	1982 - GERMANY	TEU 1024 CRANES 6 X 25	2,000,000	UNDISCLOSED
EMIRATE STAR II	TWEEN	19,755	1978 - JAPAN	TEU 542 CRANES 4 X 25 CRANES 1 X 15	1,500,000	SINGAPOREAN
OCEAN BRILLIANCY	TWEEN	18,261	1977 - JAPAN	TEU 545 CRANES 2 X 20 CRANES 1 X 16 CRANES 4 X 13	2,000,000	UNDISCLOSED
BUZET	TWEEN	12,430	1979 - GERMANY	TEU 567 DERRICKS 2 X 60 DERRICKS 2 X 32 DERRICKS 2 X 22	850,000 AT AUCTION	TURKISH
CHIEF OF CHEROKEE	TWEEN	9,013	1991 - JAPAN	CRANES 4 X 25 DERRICKS 2 X 25	3,800,000	FAR ESTERN
TIARA	TWEEN	6,965	1994 - JAPAN	CRANES 2 X 30 DERRICKS 2 X 25	3,100,000	UNDISCLOSED
TOR SCANDIA	RO/RO	20,786	1981 - SWEDEN	TEU 1050	26,000,000 ENBLOC INCL A 5.5 YR BB T/C BACK TO SELLERS AT USD 7,250/DAY	UNDISCLOSED
TOR FLANDRIA	RO/RO	20,786	1981 - SWEDEN	TEU 1050	"	"
SHINSEI MARU	RO/RO	5,705	1990 - JAPAN	-	4,600,000 ENBLOC	TAIWANESE
SHINKA MARU	RO/RO	5,705	1990 - JAPAN	-	"	"
SPIRIT OF TASMANIA	FERRY	GR 31565	1986 - GERMANY	-	50,000,000 INCL UPGRATING COSTS	FJORD LINE OF NORWAY

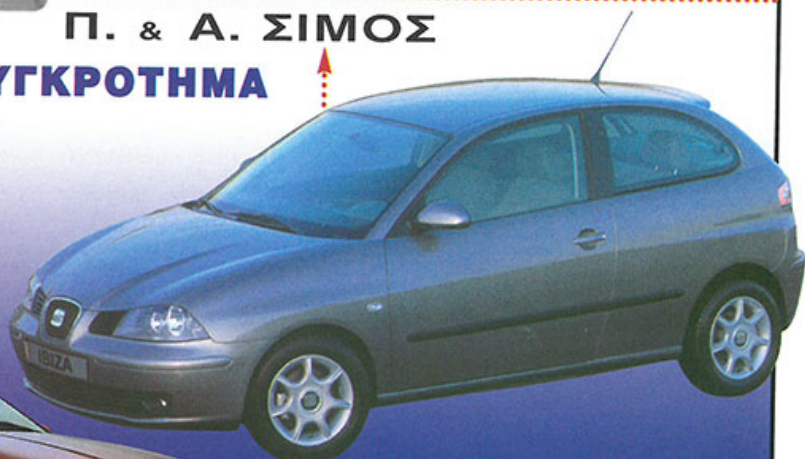


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30-10-4283660 • FAX: +30-10-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	LTD	PRICE US\$/LDT	BUYERS
SATURN II	BULKER	64,535	1981 - JAPAN	11,201	UNDISCLOSED IN DAMADGE CONDITION	UNDISCLOSED
MSC LUCY	BULKER	32,628	1973 - NETHERLANDS	8,968	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
WINTER STAR	BULKER	28,660	1978 - GERMANY	9,030	181	INDIA
MIDAS HOPE	BULKER	19,373	1976 - JAPAN	5,198	160	CHINA
NAVIGATOR	BULKER	18,955	1975 - JAPAN	4,971	175	INDIA
PUMA	BULKER	11,179	1975 - JAPAN	3,439	P+C TERMS	INDIA
AL BUSHRA	SINGLE	5,910	1967 - RUSSIA	3,345	148 ON "AS IS" BSS DUBAI INCL 125 T BUNKERS ROB	INDIA
SEA SPIRIT	SANTE FE	20,704	1977 - SPAIN	-	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
IBN MALIK	TWEEN	23,617	1977 - KOREA	7,673	192.5	INDIA
STATE OF TRIPURA	TWEEN	20,587	1978 - JAPAN	6,822	157	UNDISCLOSED
TRIBELS	TWEEN	18,029	1974 - JAPAN	6,421	188	INDIA
MARIAM I	TWEEN	16,727	1977 - CANADA	6,463	P+C TERMS	INDIA
MARIAM II	TWEEN	16,727	1977 - CANADA	6,360	P+C TERMS	INDIA
JINESHWAR	TWEEN	15,416	1977 - GERMANY	5200	P+C TERMS	INDIA
CHEVRON SOUTH AMERICA	TANKER	413,160	1976 - DENMARK	-	166.5	CHINA
KRITI STAR	TANKER	81,212	1973 - CANADA	16,100	158,5 ON "AS IS" BSS JOHORE	UNDISCLOSED
SEA NAUTILUS	TANKER	64,900	1979 - DENMARK	12,000	175	BANGLADESH
ESPERANZA	TANKER	59,141	1982 - JAPAN	11,848	175	CHINA
BURGAS	TANKER	54,589	1981 - JAPAN	11,848	174	CHINA
FALCON	TANKER	54,054	1979 - JAPAN	10,506	183	INDIA
ARISTON	TANKER	38,970	1976 - CANADA	-	XS 180	INDIA
GALAPAGOS	TANKER	36,192	1975 - JAPAN	8,248	177 ON "AS IS" BSS FUJAIKRAH	INDIA
STOLT VIKING	CHEMICAL TANKER	30,892	1978 - NORWAY	8,000	225 INCL STAINLESS STEEL CENTER TANKS	INDIA
PHAETHON	OBO	53,740	1979 - SWEDEN	12,376	180	INDIA
GAZ POEM	LPG	49,092	1977 - POLAND	-	141	CHINA



Destel Group

Your Partner to Supply Your Vessel

Exclusive Representatives:



We offer you
reasonable prices on
top quality products,
with speedy response

We can give you the
solutions to upgrade
your cargo holds

23 Aristidou Str., 185 35 Piraeus, Tel: 010 4171815-8, Fax: 010 4171 812, destel@otenet.gr

TECHNICAL COMPANY **S. HILIOU LTD.**

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24
HOUR REPAIRS DURING
THE VOYAGE



HYDROBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRIDBLASTING
HYDROBLASTING • CLEANING • PAINTING • GAS-FREE

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63 PERAMA

TEL: (+3010) 44 10 431 - 40 20 304

FAX: (+3010) 4416 887 - 40 20 367

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 1 χρόνο - Ιανουάριος 2002

1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T.	BUILT	LDT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
PANAGIOTIS A	71,550	1995 - JAPAN	GEARLESS	Region 13,400,000	ANGELIKOUSSIS
ARKA	64,944	1988 - KOREA	GEARLESS	Region 7,2-7,300,000	NINGPO / CHINA
ALCESTIS	43,383	1984 - JAPAN	TEU 1082 CRANES 4X25 TS	5,000,000 basis SS/DD passed	CHINESE
GEORGIOS K	37,451	1976 - GREECE	CRANES 6X16 TS	1,250,000	INTERGLOBAL
PAN TRADER	28,716	1996 - JAPAN	CRANES 4X30 TS	Enbloc region 22,000,000	LAURITZEN
HUDSON TRADER	28,500	1997 - JAPAN	CRANES 4X30 TS	Enbloc region 22,000,000	LAURITZEN
TIA ESTELLA	18,758	1981 - JAPAN	DERRICKS 2X25 TS	Region 1,500,000	FAR EASTERN

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
ROWAN	44,646	1991 - CHINA	PRODUCT CARRIER	17,500,000	UNDISCLOSED
ROSETTA	33,401	1977 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	3,200,000	EGYPTIANS
PANAREA	28,574	1976 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	1,450,000	GREEK
MELIGUNTE	11,624	1978 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
TARTAN	6,994	1982 - JAPAN	PRODUCT CARRIER	1,800,000	UNDISCLOSED
SANTAKA MARU	1,498	1990 - JAPAN	CHEMICAL TANKER	650,000	KOREANS

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
AVENGER	BULKER	36,405	1977 - JAPAN	137	INDIA
CANADIAN TRADER	BULKER	28,246	1969 - CANADA	UNDISCLOSED	INDIA
IRAN NASR	CAR CARRIER	19,874	1971 - JAPAN	141	UNDISCLOSED
MSC HALIFAX	CONTAINER	32,153	1974 - JAPAN	133	INDIA
ATLANTIC BLUE	TANKER	338,000	1978 - U.K	134.5	INDIA
KERKYRA	TANKER	140,462	1973 - JAPAN	142	INDIA
NORTH STAR	LPG	6,785	1970 - ITALY	145	INDIA

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από 10 χρόνια - Ιανουάριος 1993

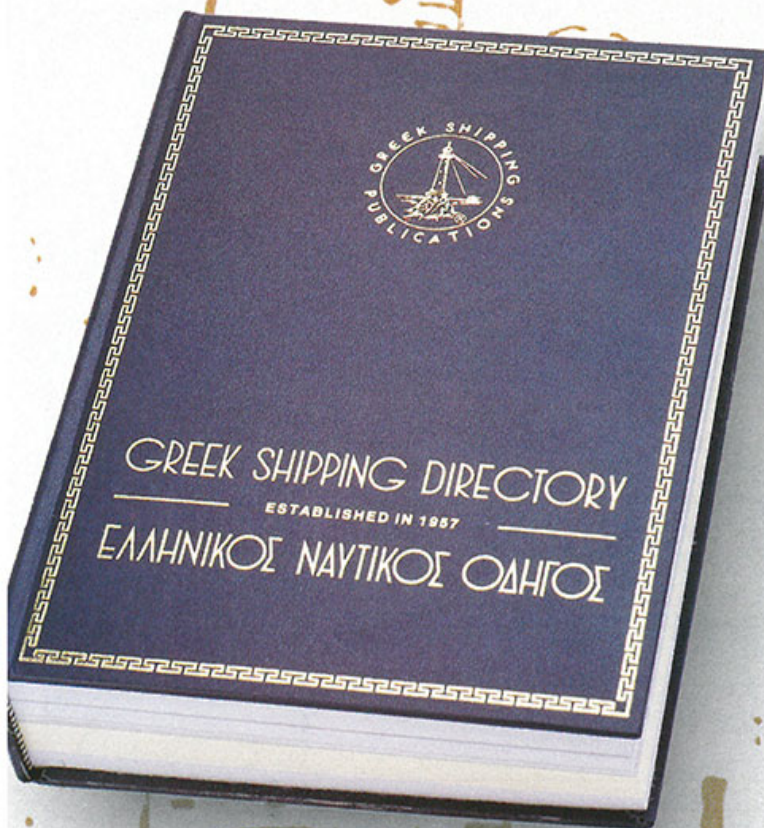
1. BULKCARRIERS NAME	D.W.T	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
CHIA YUN	108,198	1972 - U.K	GEARLESS	3,580,000	GOLDEN UNION
KEE NAVIGATOR	61,466	1976 - JAPAN	GEARLESS	6,900,000	GOLDEN UNION
NESLIHAN	49,288	1982 - JAPAN	CRANES 5X25 TS	13,500,000	TURKISH
RIO ACRE	38,760	1986 - POLAND	TEU 744 CRANES 2X25 TS	13,200,000	VICTORIA STEAMSHIP
STAMARINER	32,505	1976 - JAPAN	CRANES 4X16 TS	5,250,000	GREEK
TAI CORN	28,790	1971 - CHINA	CRANES 5X10 TS	2,100,000	CHINESE
KRIOS	19,711	1971 - JAPAN	CRANES 4X15 TS	1,500,000	GREEK

2. TANKERS NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
AMBRA BLUE	269,955	1975 - JAPAN	TANKER	10,650,000	ADRIATIC TANKERS
TOSCANA	130,529	1977 - JAPAN	TANKER	7,250,000	THENAMARIS
SKAUSTREAM	58,327	1981 - JAPAN	TANKER	13,200,000	GOLAR-NOR OFFSHORE
AMOKURA	31,780	1976 - U.K	TANKER	3,750,000	UNDISCLOSED

3. DEMOLITION NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	PRICE US\$/LDT	BUYERS
ANTOINE	BULKER	15,860	1968	125.5	PAKISTAN
MILOS L	TWEEN	10,080	1967	159.5	INDIA
LEROS SUN	OBO	101,175	1970	Region 145-146	CHINA
BLUE FINN	TANKER	246,045	1975	142.5	CHINA
OKRIKA STAR	TANKER	36,340	1963	160	CHINA

GREEK SHIPPING DIRECTORY

JUST
2003
EDITION
PUBLISHED!



Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτόρευσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτόρευσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shipsuppliers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece, Tel: +30 2104521839/59, 2104180466, Fax: +30 2104180340

Telex: 213320 dire gr, Cables: "SHIPDIRECTORIES", E-mail: sales@greekshipping.gr, Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
ACTIVITIES:.....
DIRECTOR(S):.....
ADDRESS:.....
COUNTRY:.....
TEL:..... FAX:.....
E-MAIL:.....

Number
of Copies

GREEK SHIPPING
DIRECTORY 2003

Unit Price

EURO€ 155,00

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

DATE:...../...../200..

Payment: By bank draft or transfer to:

702/484671-05 NATIONAL BANK OF GREECE - Piraeus
136-03-0006313 ASPIS BANK - Piraeus

Μικρή μείωση του εθνικού νηολογίου

Μείωση της τάξεως των τεσσάρων πλοίων σημείωσε τον τελευταίο μήνα του 2002 το ελληνικό νηολόγιο. Ωστόσο, δεν συνέβη το ίδιο και με τη χωρητικότητα του στόλου, η οποία ακολούθησε αντίθετη πορεία και αυξήθηκε κατά 194.154 κόρους.

Αναλυτικότερα, το Δεκέμβριο του 2002, επτά πλοία με χωρητικότητα 335.478 κόρους ύψωσαν την ελληνική σημαία, ενώ 11, χωρητικότητας 141.324 κόρων, την υπέστειλαν. Ο μέσος όρος ηλικίας των μονάδων που εντάχθηκαν στο εθνικό νηολόγιο ήταν τα 10,5 έτη, σε αντίθεση με τα πλοία που διεγράφησαν και είχαν μέσον όρο ηλικίας τα 24 έτη, στοιχείο από το οποίο προκύπτει το συμπέρασμα ότι ανεξάρτητα με τις ποσοτικές μεταβολές του νηολογίου, η ελληνική σημαία εξακολουθεί να αποτελεί μία από τις ποιοτικότερες σημαίες παγκοσμίως και δικαίως βρίσκεται στη λευκή λίστα του Paris MOU.

Όσον αφορά τους λόγους που οδήγησαν 11 πλοία στη υποστολή της γαλανόλευκης, αυτοί συνοψίζονται στην πώληση εννέα μονάδων στην αλλοδαπή, μία μονάδα οδηγήθηκε στα διαλυτήρια, ενώ η εταιρεία ενός από τα παραπάνω πλοία απηώς προτίμησε τη σημαία της Λιβερίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2002

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Τ/Ρ	TRINITY II	N.Π. 11077	1991	Δ/Ε	ΤΡΙΑΘΛΟΝ	N.Π. 11075	2002
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΝΟΥΝΟΥ	N.Π. 11076	2000
				Φ/Γ-Χύδην	MARIA B.	N.ΑΝΔΡΟΥ 587	1987
				Δ/Ε	ΜΙΝΕΡΒΑ ΜΑΓΙΑ	N.Π. 11079	2002
				Φ/Γ-Χύδην	NTEZERT TREINTER	N.Π. 11080	1985
				Δ/Ε	ΑΝΩΠΟΛΙΣ	N.Π. 11081	1975
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 248				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 335.230			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 11 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 10 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Δ/Ε	ΑΝΑΣΤΑΣΟΣ II	N.Π. 8328	1961	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ-Χύδην	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	N.Π. 10237	1983	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
Δ/Ε	ΕΒΡΟΣ	N.Π. 10912	1993	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)	Φ/Γ-Χύδην	ΜΠΛΑΚ ΤΖΕΝΟΒΑ	N.Π. 10824	1988	Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Ε/Γ-Τ/Ρ	ΣΤΥΦΟΦΑΝΔΡΟΣ	N.Π. 8919	1962	Π.Α. (ΙΤΑΛΙΑ)	Δ/Ε	ΝΙΚΑΙΑ	N.Π. 10826	1980	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ	N.Π. 2943	1967	Π.Α. (ΤΑΝΖΑΝΙΑ)	Φ/Γ	ΕΙΡΗΝΗ	N.Π. 8804	1984	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Φ/Γ-Ο/Γ	ΡΟΥΜΠΙΝΙ I	N.ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 225	1972	Π.Α. (Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ)	Φ/Γ	ΤΡΙΒΕΛΣ	N.Π. 10096	1974	Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ)
Α/Κ	ΣΤΕΦΑΝΟΣ Κ.	N.Π. 5742	1990	ΔΙΑΛΥΣΗ					
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 5.176					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 136.148				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 28 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ				

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Τα πιο πάνω στοιχεία δίδονται σύμφωνα με τις μέχρι 31.12.2002 αναφορές των Λιμενικών Αρχών που τηρούν νηολόγια.

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SZXQ	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ		ΜΕΚ-Ι. C (1)	2002	234.006	162.477	USD	METROPOLIS CORP. (MARSHALL)
4/11/02	ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	TANKER	PIRAEUS	11064	37.665 KW	KOREA			\$90.250.000	Αντίκλ.: Καζόλης Ιωάννης
	HELLESPONT					KOREA				Νοταρά 110-112, Πειραιάς
	METROPOLIS									τηλ.: 210-42.83.233
SYLC	ΑΝΤΡΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11065	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1968	1.656	791	USD	ΕΤΖΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΤΙΚΗ
7/11/02	ΑΔΡΑ	CARGO	PIRAEUS		1.030 KW	ΓΕΡΜΑΝΙΑ GERMANY			\$220.000	Αντίκλ.: Στελλόπουλος Γεώργιος
										Φιλελλήνων 4-6, Πειραιάς
										τηλ.: 210-42.92.720
SYGI	ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΟΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11067	ΜΕΚ-Ι. C (1)	2001	87.378	56.500	USD	TROPIC VENTURES S.A.
12/11/02	ALPHA COSMOS	BULK CARRIER	PIRAEUS			ΙΑΠΩΝΙΑ			\$32.500.000	Αντίκλ.: Κοκορούλης Ιωάννης
					16.823 KW	JAPAN				Λεωφ. Συγγρού 354, Καλλιθέα
										τηλ.: 210-94.84.000
SZSH	ΜΙΝΕΡΒΑ ΕΜΜΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11068	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1999	58.125	30.834	USD	EMMA MARINE S.A.
14/11/02	MINERVA EMMA	TANKER	PIRAEUS		16.680 BHP	KOREA KOREA			\$33.000.000	Αντίκλ.: Ηλίακοπούλου Αικ.
										Καλοκοτρώνη 70, Πειραιάς
										τηλ.: 210-41.32.684
SWQC	ΠΑΡΟΣ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11069	ΜΕΚ-Ι. C (1)	2002	78.845	46.893	USD	NOSTOS SHIPPING CO.
19/11/02	PAROS	TANKER	PIRAEUS		22.380 PS 94 RPM	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$49.000.000	Αντίκλ.: Παπαλής Γεώργιος
						JAPAN				Φρεαττύδος 31, Πειραιάς
										τηλ.: 210-48.57.400
SYPM	ΑΡΤΕΜΙΣ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11071	ΜΕΚ-Ι. C (1)	2001	29.499	17.889	USD	ZEPHYROS SHIPPING COMPANY
22/11/02	ARTEMIS	BULK CARRIER	PIRAEUS		8.732 KW	ΙΑΠΩΝΙΑ JAPAN			\$22.500.000	Αντίκλ.: Λωκ Δαμιανός
										Χαρ. Τρικοπάνη 56, Πειραιάς
										τηλ.: 210-41.80.920
SYTR	ΑΝΑΓΚΕΑ ΝΤΙΝΑΣΤΥ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11072	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1999	86.600	54.718	USD	ANANGEL MARITIME SERVICES
25/11/02	ANANGEL DYNASTY	BULK CARRIER	PIRAEUS		16.860 KW	KOREA			\$30.000.000	Λεωφ. Συγγρού 354, Καλλιθέα
						KOREA				τηλ.: 210-94.67.200
SYRZ	ΑΝΑΓΚΕΑ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	Φ/Γ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11073	ΜΕΚ-Ι. C (1)	1999	86.600	54.718	USD	ANANGEL MARITIME SERVICES
29/11/02	ANANGEL ETERNITY	BULK CARRIER	PIRAEUS		16.860 KW	KOREA KOREA			\$30.000.000	Λεωφ. Συγγρού 354, Καλλιθέα
										τηλ.: 210-94.67.200
SXPI	ΓΟΥΛΑΝΤ ΚΡΕΕΤ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11074	ΜΕΚ-Ι. C (1)	2002	157.003	108.375	USD	ANOLE SHIPPING COMPANY
29/11/02	WORLD CREST	TANKER	PIRAEUS		36.960 BHP	KOREA			\$71.163.350	Αντίκλ.: Κουτρούμπουσης Δημ.
						KOREA				Αρκαδίου 87, Βούλα
										τηλ.: 210 - 42.93.595

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

12/2/2003

Ε/Γ-Τ/Ρ ΜΕΛΟΝΤΥ Ν.Π.4726
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Απόστολος Χρήστος
Τηλ.: 210-41.83.990
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Ζαφειρία Σουρή
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αθήνου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: \$500.000

Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΣΚΑΙ Ν.Π.9504
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Ιωάννης Χρ. Γρόμπας
Τηλ.: 210-38.25.444
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Στέλλα Δημητρίου-Γαβριήλ
Τηλ.: 210-36.17.413

ΤΟΠΟΣ: Δήμος Ελευσίνος
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 200.000 ευρώ

19/2/2003

Δ/Ε ΜΙΜΗΣ Ν.Π. 7691
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Στεφανής Κ. Αριστείδης
Τηλ.: 6977.30.94.89
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μαγδαληνή Παναγιωταρού
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Κεραινού
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 58.694,06 ευρώ

26/2/2003

Ε/Γ-Τ/Ρ ΣΗΡΑ Ν.Π. 6802

ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Γεώργιος Ε. Βαθιλιανός
Τηλ.: 210-41.25.822
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Γεώργιος Παπαθανασίου
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αθήνου
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 50.000 ευρώ

5/3/2003

Θ/Γ-Τ/Ρ ΖΑΚΥΝΘΟΣ Β.Κ.Ν.Π. 4945,
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ Β.Κ.Ν.Π. 4944, ΙΘΑΚΗ Β.Κ.Ν.Π.
4943, ΠΑΕΟΙ Β.Κ.Ν.Π. 4942, ΛΕΥΚΑΔΑ Β.Κ.
Ν.Π. 4941, ΚΕΡΚΥΡΑ Β.Κ.Ν.Π. 4940
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Αθανάσιος Γ. Παπαϊωάννου
Τηλ.: 22210-29095 (καλήκισα)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Βασιλείος Παππάς
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Αυλίδος
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: 22.010,28 ευρώ

12/3/2003

Ε/Γ ΠΡΙΒΙΛΕΤΖ Ν.Π. 10880
ΔΙΚ.ΕΠΙΜ.: Μαρία Γ. Γιαννοπούλου
Τηλ.: 210-45.36.943
ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Γεώργιος Παπαθανασίου
Τηλ.: 210-41.22.553
ΤΟΠΟΣ: Δήμος Περάματος
1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: \$ 3.500.000

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SV5960	ΑΣΤΑΡΤΙ	P/K	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	7472	ΜΕΚ-Ι.Κ. (2)	1982	188	56	ΕΥΡΩ	Πώληση σε αλλοδαπούς
1/11/02	ASTARTI	TUG	PIRAEUS		2X715-3.000 BHP	ΕΛΛΑΔΑ			Ε140.165	Sale to foreigners
SWSI	ΑΠΟΛΛΩΝ	N/T	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8380	ΜΕΚ-Ι.Κ. (2)	1969	578	259	-	Διάλυση
4/11/02	APOLLON	SALVAGE TUG	PIRAEUS		2X1.750 HP	ΙΤΑΛΙΑ				Dissolution
SXLF	ΑΝΤΡΑ	Φ/Γ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	11065	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1968	1.656	791	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
6/11/02	ADRA	CARGO	PIRAEUS		1.030 KW	ΓΕΡΜΑΝΙΑ			\$200.000	Sale to foreigners
SV3286	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π	Ε/Τ-Ο/Τ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	2834	ΜΕΚ-Ι.Κ. (2)	1967	990	631	ΕΥΡΩ	Πώληση σε αλλοδαπούς
14/11/02	ANTONIOS P	PASSENGER	PIRAEUS		2X1.500=3.000BHP	ΕΛΛΑΔΑ			Ε51.537	Sale to foreigners
SWDG	ΠΑΡΙΣ II	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	9097	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1980	49.976	26.479	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
15/11/02	PARIS II	TANKER	PIRAEUS		15.800 BHP	ΣΟΥΔΙΑ			\$3.900.000	Sale to foreigners
SVEM	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Φ/Τ-Ψ/Τ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10259	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1986	12.463	4.232	-	Αλλαγή σημαίας
19/11/02	HAMBURG TRADER	REEFER	PIRAEUS		10.333 BHP	ΓΕΡΜΑΝΙΑ				Change of flag
SZUP	ΝΙΚΕ	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10508	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1995	77.135	48.543	-	Αλλαγή σημαίας
22/11/02	NIKE	BULK CARRIER	PIRAEUS		16.900 BHP	ΚΙΝΑ				Change of flag
SYFQ	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Φ/Τ-ΧΥΔΗΝ	ΧΙΟΣ	352	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1982	30.745	24.145	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
26/11/02	IOANNIS ZAFIRAKIS	BULK CARRIER	CHIOS		15.200 BHP	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$4.475.000	Sale to foreigners
SYEY	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	8838	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1978	33.183	18.265	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
28/11/02	NISSOS THIRA	TANKER	PIRAEUS		11.700 BHP	ΙΑΠΩΝΙΑ			\$1.628.754	Sale to foreigners
SWHB	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ	Δ/Ε	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	10080	ΜΕΚ-Ι.Κ. (1)	1973	17.822	12.268	USD	Πώληση σε αλλοδαπούς
29/11/02	KRITI RUBI	TANKER	PIRAEUS		12.000 BHP	ΝΟΡΒΗΓΙΑ			\$1.235.457	Sale to foreigners

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΩΓΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΜΠΟΤΣΗ

Αριθμός φύλλου 57, Φεβρουάριος 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης,
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Γ. Μπίσιας
Art Director: Νίκος Αμπλιανίτης
Ναυτιλιακοί Συντάκτες: Γιώργος Φραγκούλης, Γιώργος Κιβωτός
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφίες: Γιώργος Γιαννακής

Παραγωγή διαχωρισμών: Αφοι Τζίφα, Ασκληπιού
61,106 80 Αθήνα, τηλ. 210-36.36.497, 210-36.36.186,
fax: 210-36.18.172
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. Κα-
τσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες:	€ 52,82
Ναυτικοί & φοιτητές:	€ 46,95
Εταιρείες - Οργανισμοί:	€ 61,62
Χώρες Ε.Ε.:	€ 93,91
Χώρες εκτός Ε.Ε.:	€ 102,71

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε., Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 5-7,
185 35 Πειραιάς, τηλ. 210-42.27.111- fax: 210-
42.26.719, e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκ-
φράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο
που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι
περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρί-
βεια που τυχόν έχει παρεμφερήσει. Κανένα κείμενο ή φω-
τογραφία δεν μπορεί να αναπαράγεται, αντιγραφεί ή ανα-
δημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των
ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

TURBOTECHNICA LTD
123 DIMOKRATIAS AVE, PERAMA
PIRAEUS, GREECE 188 63

has been assessed by ABS Quality Evaluations, Inc. and found to be in compliance with the requirements set forth by:

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

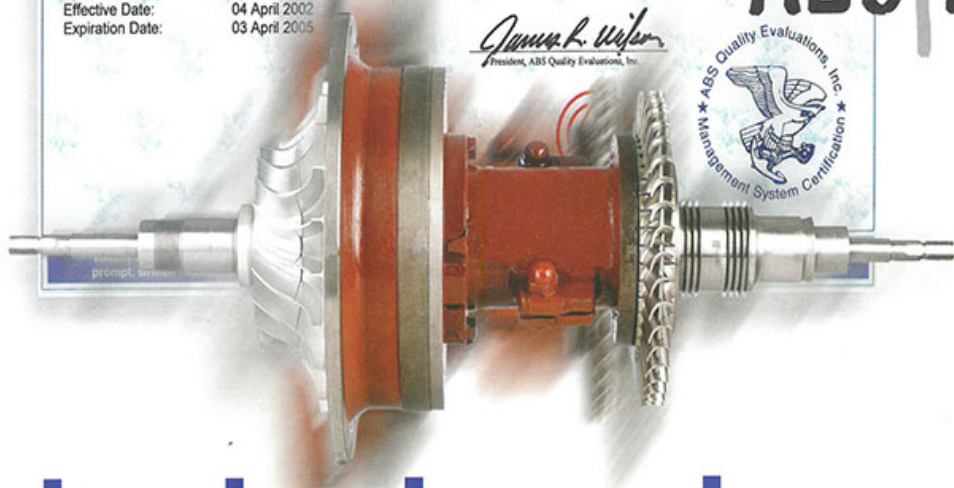
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the organization.

Certificate No.: 37043
Effective Date: 04 April 2002
Expiration Date: 03 April 2005

James R. Wilson
President, ABS Quality Evaluations, Inc.



CERTIFICATE
ABS ISO



turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 0944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner.
We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors.

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

Our international network of highly skilled technicians guarantees both precision and reliability in all work carried out;
Dynamic Balancing, repair of rotors and turbochargers and general servicing - provided at the most competitive price.



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

TEL.: +010 441 5963, +010 402 2794, 0944 596 079 FAX: +010 441 4104 WEB SITE: www.turbotechnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

X CONSTANT REVOLUTION

X International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International.**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL