

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Το Πρόβλημα της Ναυτικής Εργασίας

Αλεξοπούλου Μαρία
Υπότροφος του Ιδρύματος ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2012

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

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)

Παζαρζής Μιχαήλ

Σαμιώτης Γεώργιος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ	8
1.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	16
1.2.1 Η Ελληνική Ναυτιλία ιστορικά, σε αριθμούς.....	16
1.2.2 Το θεσμικό νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας: Το άρθρο 13.....	27
1.3 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ.....	32
1.3.1 Ναυτική Εργασία.....	32
1.3.2 Το πλοίο ως εργασιακό περιβάλλον.....	36
1.3.3 Σχέσεις πληρώματος και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.....	38
1.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	42
1.4.1 International Maritime Organization (IMO)	42
1.4.2 International Labor Organization (ILO).....	46
1.4.3 Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO).....	48
1.4.4 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping).....	48
1.4.5 Διεθνής Οργάνωση Μεταφορών (International Transport Workers Federation).....	49
1.4.6 Διεθνείς Ενώσεις Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων και Πλοίων Ξηρού Φορτίου (INTERTANKO & Intercargo).....	50
1.4.7 Port State Control.....	51
1.4.8 Νηογνώμονες	53
1.4.9 Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π. Ν. Ο).....	54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

2.1 Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού	63
2.2 Η είσοδος των γυναικών στη ναυτιλία	73
2.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ναυτική Εκπαίδευση.....	74
2.4 Έρευνα: «Παράγοντες που επιδρούν στην Προσέλκυση Μαθητών στη Ναυτική Εκπαίδευση»	78
2.5 Ναυτική εργασία, ελληνική ναυτιλία και ναυτική εκπαίδευση: Οι αλλαγές που αποφασίζονται προς τη βελτιστοποίηση του συστήματος	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

3.1 Έλληνας ναυτικός: Είδος υπό εξαφάνιση;.....	95
3.2 Γυναίκες ναυτικοί κατά της έλλειψης πληρωμάτων	98
3.3 Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Παρουσίαση του προβλήματος και προτάσεις για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος	100

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Το παράδοξο του ναυτικού επαγγέλματος	121
---	-----

ΠΗΓΕΣ	126
--------------------	-----

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και ανάδειξη του προβλήματος της ναυτικής εργασίας, όσον αφορά την ολοένα και εντονότερη έλλειψη Ελλήνων και ευρωπαϊών ναυτικών γενικότερα (από τη σκοπιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης), για την επάνδρωση των ελληνικών, ελληνόκτητων και ευρωπαϊκών πλοίων και πως το γεγονός αυτό επηρεάζει την επιβίωση και ανάπτυξη του ελληνικού και ευρωπαϊκού στόλου, που κατέχουν τις υψηλότερες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλία.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η πλήρης ανάλυση του περιβάλλοντος της ναυτιλίας και ναυτικής εργασίας, η παρουσίαση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα και η μεγάλη σημασία της για το ναυτικό επάγγελμα, και η επισήμανση των στοιχείων των τελευταίων ετών σχετικά με τη άξια αναφοράς, μείωση ναυτεργατικού δυναμικού σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Ιδιαίτερη μνεία αναφορικά με όλα τα παραπάνω γίνεται για τη στάση και τις πολιτικές βελτιστοποίησης του φαινομένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μεθοδολογία – Πηγές:

Το αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας προσεγγίστηκε πρώτα από την παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης σε ζητήματα ναυτιλιακού πλαισίου, ναυτικής εκπαίδευσης και εργασίας και σχετικών πρακτικών-πολιτικών- πρωτοβουλιών. Έπειτα, γίνεται εκτεταμένη αναφορά στο πρόβλημα της ναυτικής εργασίας και πως αυτό παρουσιάζεται/ περιγράφεται από διάφορους φορείς και προτείνονται πρακτικές που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μελλοντικές λύσεις.

Σε μια χώρα σαν την Ελλάδα με ιστορία γεμάτη ναυτικά επιτεύγματα και λαό με ναυτοσύνη, οι τάσεις που σημειώνονται στο ναυτικό επάγγελμα είναι ανησυχητικές για το μέλλον της έως σήμερα, ισχυρής ναυτιλίας της και αυτό καταδεικνύεται σε αρκετά σημεία. Το πρόβλημα αγγίζει σε μεγάλο βαθμό και την Ευρωπαϊκή Ένωση εν συνόλω, και αυτό φαίνεται έντονα από το ενδιαφέρον και τις πρωτοβουλίες της σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα και τις δυνατότητες ενίσχυσής του

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από 4 Κεφάλαια:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το περιβάλλον της ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας με μικρή ιστορική αναδρομή και για τα δύο, το θεσμικό πλαίσιο που τα διέπει, ο ορισμός της ναυτικής εργασίας και οι παράμετροί της. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στους φορείς και τους οργανισμούς που εμπλέκονται και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις όποιες εξελίξεις για τη ναυτιλία και τη ναυτική εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Στο δεύτερο κεφάλαιο έχει τοποθετηθεί η ανάλυση για ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, η είσοδος του γυναικείου φύλου σε αυτή και κατ' επέκταση στο ναυτικό επάγγελμα, όπως αυτή προκύπτει από όλα τα προσβάσιμα στοιχεία, οι ευρωπαϊκοί προβληματισμοί και οι πολιτικές σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση και τέλος, μία έρευνα που υπερτονίζει την άγνοια των μαθητών, που καλούνται να αποφασίσουν για το επαγγελματικό τους μέλλον, όσον αφορά τη ναυτική εργασία και τη ναυτιλία, γενικότερα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται το πρόβλημα της έλλειψης ναυτεργατικού δυναμικού. Με αφορμή αυτό και πως περιγράφεται, εκθέτεται ο προβληματισμός σχετικά με το αν η είσοδος των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα, ως αναφέρεται και στο αμέσως προηγούμενο κεφάλαιο, θα μπορούσε να αποτελεί λύση τελικά, για την εξομάλυνση του φαινομένου. Τέλος, γίνεται αναλυτική αναφορά στα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη ναυτική εργασία και ποιες λύσεις και πρακτικές προτείνει για ένα πιο αισιόδοξο μέλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, με βάση όλα τα ανωτέρω και με αφορμή μια έρευνα του Πανεπιστημίου Αιγαίου, η οποία εξετάζει από μέρους της, την επάρκεια των Ελλήνων ναυτικών για την επάνδρωση των πλοίων της ελληνικής ναυτιλίας, και στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας, σχετικά με την ανεργία στο ναυτικό επάγγελμα, αναφέρονται κάποια σχετικά συμπεράσματα και προτάσεις σχετικά με το μέλλον της ναυτικής εργασίας, τονίζοντας παράλληλα, για τελευταία φορά, τη σημασία και τον ρόλο της.

1. ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το θαύμα της Ελληνικής ναυτιλίας πάει πολλούς αιώνες πίσω κι αυτό, το έμφυτο και αναλλοίωτο στο πέρασμα των αιώνων ταλέντο της Ελληνικής φυλής στις θαλάσσιες ασχολίες, δικαιολογείται, από τη γεωγραφική θέση της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, από το γεγονός ότι τα ελληνικά παράλια εκτείνονται σε έκταση 16.000 χλμ. και την ύπαρξη 3.000 νησιών και βραχονησίδων, σε ένα πολυνησιακό σύμπλεγμα με θαλασσινούς κατοίκους. Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, στην αύξηση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο, στην κοινωνική περιφερειακή συνοχή.

Η παράδοση της Ελληνικής Ναυτιλίας ξεκινάει απ' όταν ο Θεμιστοκλής ακόμα εξελέγη άρχων της Αθήνας το 493 π.Χ., και έθεσε τα θεμέλια της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκείνης της εποχής, με την θέσπιση νόμων, κανόνων και κανονισμών για την ναυτιλιακή βιομηχανία που είναι εκπληκτικά παρόμοια με το πώς λειτουργεί η ναυτιλία ακόμη και σήμερα. Ένας από τους νόμους αυτούς κατέστησε υποχρεωτικό για όλους τους ικανούς Αθηναίους πολίτες να υπηρετήσουν επάνω στις τριήρεις, τα Ελληνικά πολεμικά πλοία της εποχής, δημιουργώντας έτσι μια ομάδα ναυτικών που ξεκίνησε μία από τις μεγαλύτερες ναυτικές παραδόσεις της ιστορίας.

Οι Έλληνες υπηρέτησαν επί πλοίων της Αθηναϊκής Εμπορικής Ναυτιλίας και στη συνέχεια στο Ρωμαϊκό, Βυζαντινό, Ενετικό και Οθωμανικό ναυτικό. Ένα άλλο χαρακτηριστικό ήταν η καταπληκτική επιχειρηματικότητα των Ελλήνων, η οποία επικρατούσε για πολλούς αιώνες. Ήταν έμποροι κατά την διάρκεια της Βυζαντινής και της Οθωμανικής περιόδου, και έτσι κατά συνέπεια ήταν καλά προετοιμασμένοι όταν η Ελλάδα έγινε ανεξάρτητο κράτος. Αυτά τα δύο θετικά χαρακτηριστικά, συν το γεγονός ότι, λόγω της συμμετοχής τους και της παράδοσής τους ανά τους αιώνες που τους κατέστησε διαχειριστές που ήταν κοντά στο πλοίο τους βοήθησε να γίνουν επιτυχημένοι επιχειρηματίες στον τομέα της ναυτιλίας.

Στη θεαματική μεταπολεμική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου, οι Έλληνες ναυτικοί αποτέλεσαν ίσως το βασικότερο συντελεστή. Η σχέση αλληλεξάρτησης ναυτιλίας και ναυτικών είναι καθοριστική. Είναι γνωστό ότι η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, από την άποψη ότι στην

παραγωγή του προϊόντος της, της μεταφοράς, ο συντελεστής κεφάλαιο έχει περισσότερη βαρύτητα σε σχέση με το συντελεστή εργασία. Αυτό, γιατί τα πλοία είναι πάγια στοιχεία που ενσωματώνουν υψηλές ποσότητες κεφαλαίου. Για ένα κράτος λοιπόν, με ανεπάρκεια σε συντελεστή κεφάλαιο είναι δύσκολη η εισαγωγή στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κράτος όμως, με περιορισμένα κεφάλαια, αλλά με επάρκεια του συντελεστή εργασία, μπορεί, αν ο συντελεστής εργασία υποκαθιστά το κεφάλαιο. Αυτό μπορεί να γίνει με την αγορά πλοίων μεγάλης ηλικίας, χαμηλής εξειδίκευσης και κατά συνέπεια μικρής αξίας. Τα πλοία αυτά όμως, αντιμετωπίζουν υψηλό λειτουργικό κόστος όμως, και μπορούν να είναι ανταγωνιστικά μόνο με την αξιοποίηση του παράγοντα εργασία. Αυτό συνέβη και στην ελληνόκτητη ναυτιλία. Οι Έλληνες ναυτικοί είχαν την ικανότητα και την τεχνογνωσία, ώστε να μπορούν να καθιστούν αξιόπλοα πλοία, τα οποία άλλες ναυτιλίες θεωρούσαν τεχνολογικά απαξιωμένα και ασύμφορα. Με επισκευές στη θάλασσα, με πατέντες, με υπερωρίες για συντήρηση, οι ναυτικοί διατηρούσαν στη ζωή τα πλοία. Αυτό, όχι πάντα σε ιδανικές συνθήκες και όχι με τις καλύτερες αμοιβές σε σχέση με άλλους συναδέλφους τους.

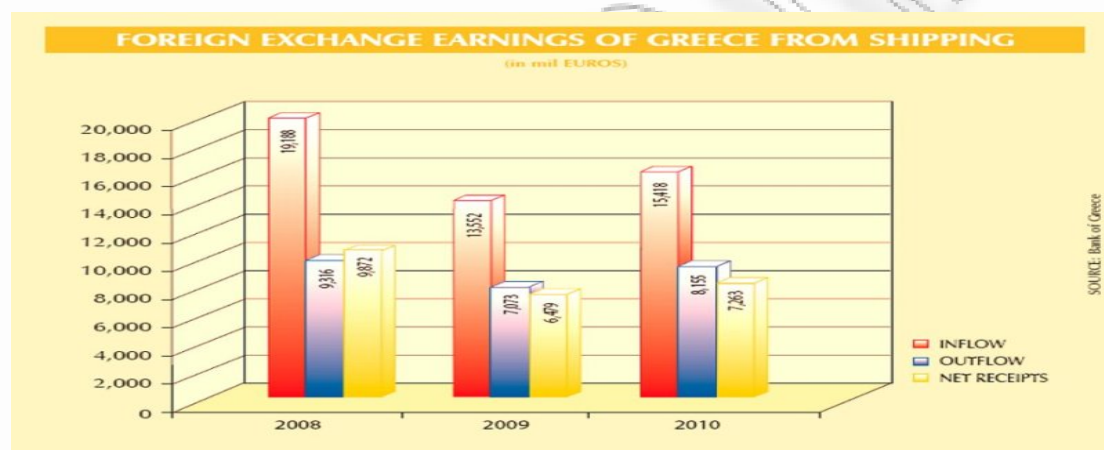
Αυτή η τεχνογνωσία δε, έχει την εφαρμογή της ακόμη και σήμερα, που ο στόλος έχει σαφώς αναβαθμιστεί τεχνολογικά. Το δυστύχημα όμως, για την ελληνόκτητη ναυτιλία είναι ότι ο ρυθμός ανανέωσης του ναυτεργατικού δυναμικού τα τελευταία χρόνια είναι αρνητικός, εξέλιξη απόλυτα αναμενόμενη, αν αναλογιστεί κανείς τη σχέση κόστους- ωφελειών στη βραχυχρόνια περίοδο και τη βαρύτητά της για την τελική επιλογή, τουλάχιστον για την πλειοψηφία των επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα είναι βαθμιαία η ελληνόκτητη ναυτιλία να μεταβάλλεται σε ναυτιλία με επάρκεια στο συντελεστή κεφάλαιο και με ανεπάρκεια στο συντελεστή εργασία. Κατά πολλούς, αυτό είναι το πρόβλημα που θα συναντήσει μπροστά της η ναυτιλία στη μελλοντική προσπάθειά της για ανάπτυξη και αναλύει και η παρούσα εργασία. Ταυτόχρονα, κατ' εφαρμογή της θεωρίας του κύκλου προϊόντος και στη ναυτιλία, αυτό θα είναι το πλεονέκτημα των νέων ναυτιλιακών χωρών στην προσπάθεια για ανάπτυξη και σχηματισμό μεγάλων διεθνών στόλων.

Η συμβολή του παράγοντα ναυτική εργασία στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναφέρεται χρονικά στην περίοδο κατά την οποία, αρχικά το σύνολο και στη συνέχεια το

μεγαλύτερο ποσοστό των οργανικών συνθέσεων¹ των πλοίων ήταν Έλληνες ναυτικοί.

Ακόμα και σήμερα όμως, όπου σχεδόν για το σύνολο των πλοίων οι οργανικές συνθέσεις είναι μικτές και αποτελούνται από ναυτικούς δύο ή περισσότερων εθνικοτήτων, η συμβολή των Ελλήνων ναυτικών παραμένει καθοριστική για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων. Στη μεγάλη πλειοψηφία των πλοίων, που είναι νηολογημένα υπό σημαίες ευκολίας² και κατά συνέπεια δεν έχουν την υποχρέωση απασχόλησης ναυτικών συγκεκριμένης εθνικότητας, όπως συμβαίνει με την ελληνική σημαία, απασχολούνται στις βασικές θέσεις Έλληνες αξιωματικοί.

Αυτός άλλωστε είναι και ο βασικός λόγος για το ότι, παρά το γεγονός ότι η χρησιμοποίηση αμιγώς αλλοδαπών πληρωμάτων είναι στη βραχυχρόνια



Εικόνα 1. Εισροή Ναυτιλιακού Συναλλάγματος

Πηγή: <http://www.newscode.gr>

¹ Σύμφωνα με το Άρθρον 87 «Οργανική σύνθεσις», του Νομοθετικού Διατάγματος 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (ΦΕΚ Α'261/3.10.1973), για τα Ελληνικής Σημαίας πλοία:

1. Το προσωπικόν των πλοίων αποτελείται εξ' Ελλήνων απογεγραμμένων ναυτικών κεκτημένων το τυχόν αναγκαίον αποδεικτικόν ναυτικής ικανότητος ή και εξ' επιστημόνων ή άλλων ειδικών κεκτημένων την απαιτουμένην άδειαν ασκήσεως επαγγέλματος.

2. Η οργανική σύνθεσις του προσωπικού των πλοίων καθορίζεται δια Π.Διαταγμάτων. Κατ' εξαίρεσιν αυτή καθορίζεται δι' Υπουργικών Αποφάσεων:

α) επί πλοίων ενεργούντων πλόας εν τη ημεδαπή μεταξύ λιμένων ή όρμων κειμένων εντός του αυτού κόλπου ή εντός δύο συνεχόμενων κόλπων ή εις παρακειμένας ακτάς,

β) επί πλοίων αναφυχής εκτελούντων τακτικούς πλόας συνολικής διάρκειας μικροτέρας του εικοσιτετραώρου και

γ) επί πλοίων εφοδιασμένων δι' αυτομάτων συσκευών και μηχανημάτων.

² Ως σημαία ευκαιρίας ή σημαία ευκολίας (flag of convenience), σύμφωνα με τον ορισμό που έδωσε ο ΟΟΣΑ το 1959, "χαρακτηρίζονται οι σημαίες κάποιων Χωρών όπως, κατά πρώτα, της Λιβερίας, του Παναμά, της Ονδούρας και της Κόστα Ρίκα, των οποίων οι νόμοι επιτρέπουν και επί της ουσίας διευκολύνουν τα νηολογημένα υπό τη σημαία τους πλοία ξένης πλοιοκτησίας, αντίθετα απ' ότι ισχύουν στις ναυτιλιακές και άλλες χώρες, στις οποίες το δικαίωμα χρησιμοποίησης της σημαίας τους παρέχεται με αυστηρούς περιορισμούς που συνεπάγονται βαριές υποχρεώσεις".

περίοδο επιλογή οικονομικά συμφέρουσα, εφαρμόζεται από μικρό αριθμό επιχειρήσεων.

Στην αναφορά του συντελεστή ναυτική εργασία δεν πρέπει να παραλείπεται και η σημαντική συνεισφορά του στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος και βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας.

Σήμερα, οι Έλληνες που απασχολούνται στα πλοία, αλλά και στις υπηρεσίες που υποστηρίζουν τη διαχείριση και την λειτουργία τους από τη στεριά, υπολογίζονται σε περισσότερες από 120.000, αριθμός που μπορεί να διπλασιαστεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και εφόσον σημειωθεί ανάλογη προσφορά έμψυχου δυναμικού στην πατρίδα μας στην οποία, όπως είναι γνωστό, η ανεργία των νέων αποτελεί μόνιμο πρόβλημα τις τελευταίες δεκαετίες και ειδικότερα, την τελευταία τετραετία, που η χώρα μας βιώνει μια εξαιρετικά δύσκολη οικονομική συγκυρία, με κατακόρυφη αύξηση της ανεργίας, περισσότερο δε των νέων, όπως φαίνεται και από τον ακόλουθο πίνακα:

ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ	2007	2008	2009	2010	2011	2012
15- 24	25,3	22,6	25,6	31,0	37,1	50,8
25- 34	11,7	10,9	11,5	14,0	20,9	28,7
35- 44	6,9	5,9	6,9	9,0	12,2	17,9
45- 54	4,6	4,3	5,3	7,4	10,2	15,6
55- 64	3,3	3,2	3,9	5,3	7,0	11,3
65-74	1,5	0,9	1,0	1,5	2,0	4,2
ΣΥΝΟΛΟ	8,8	7,8	8,7	10,8	14,8	21,8

Πίνακας 1. Ποσοστό ανεργίας, κατά ομάδες ηλικιών: Ιανουάριος 2007 – 2012³

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ. ΣΤΑΤ)

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, και δεδομένου ότι το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15- 24 τον Ιανουάριο 2012 αγγίζει το 50%, δρόμος για μια σταδιοδρομία στα επαγγέλματα της θάλασσας είναι ανοικτός, και πολλά υποσχόμενος, αν κάποιος λάβει υπόψη του και τα παρακάτω δεδομένα, που ισχύουν

³ Πληροφορίες (πίνακες, γραφήματα, μεθοδολογία) σχετικά με την Έρευνα Εργατικού Δυναμικού μπορούν να αναζητηθούν στην ιστοσελίδα της ΕΛ. ΣΤΑΤ, <http://www.statistics.gr>, στο σύνδεσμο «Στατιστικά Θέματα > Αγορά Εργασίας > Απασχόληση – Ανεργία».

για την Ελληνική Ναυτιλία, ως τα παρέθεσε η Lloyd's Register⁴ (31.12.2006) σε έρευνά της για πλοία άνω των 100 GT:

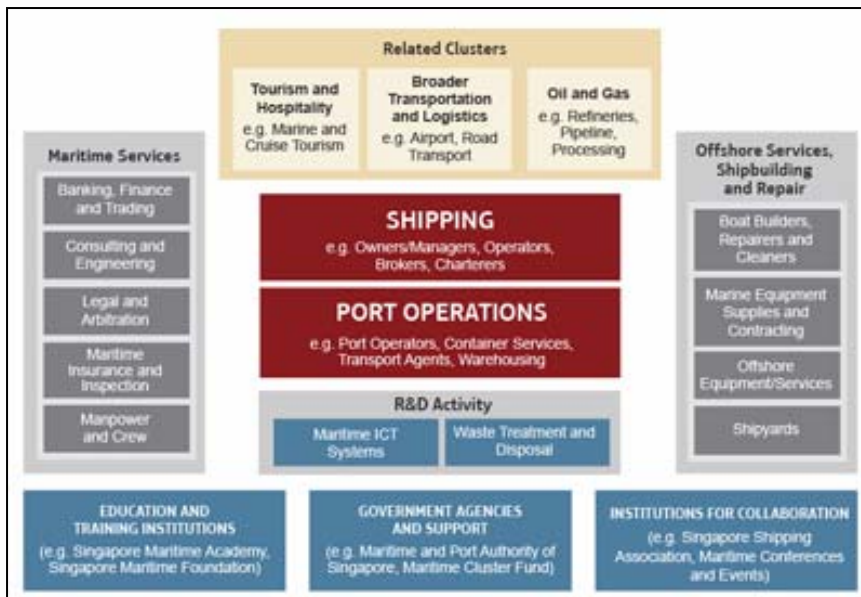
- Ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος⁵ διατηρεί υπό τον έλεγχο του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου.
- Η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt.
- Ο υπό Ελληνικής σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού.
- Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) .
- Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2006 τα 14,32 δισεκατομμύρια Ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.
- Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.
- Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρείες.

⁴ Ο Όμιλος Lloyd's Register (Νηογνώμονας) ξεκίνησε την περήφανη ιστορία του το 1760 και μετρά ήδη περισσότερα από 250 χρόνια σημαντικής παρουσίας. Μέσω των υπηρεσιών του, υποστηρίζει τις εταιρείες στην ενίσχυση της ασφάλειας ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό την ασφαλή, υπεύθυνη και βιώσιμη λειτουργία τους.

⁵ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>

- Πλέον των ανωτέρω στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.
- Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.
- Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.
- Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαιρέσεων, ναυτικών πρακτορευσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών- επισκευαστών- επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.
- Η εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν διασυνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των Ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη.

Εξάγεται επομένως, εύκολα το συμπέρασμα από τα παραπάνω, πως μια σταδιοδρομία στη Ναυτιλία δεν περιορίζεται μόνο στα πλοία. Γύρω απ' αυτή δραστηριοποιούνται και πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις και επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορευσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις, παρεμφερείς Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί κ.ά. Αυτοί προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και ουσιαστικές προοπτικές εξέλιξης, ανάλογα με τη θέληση και τη φιλοδοξία καθενός.



Εικόνα 2. Παράδειγμα Συμπλέγματος Δραστηριοτήτων στη Ναυτιλία

Πηγή: <http://www.monitor.com>

Ιδιαίτερα, οι ναυτικοί που έχουν υπηρετήσει στα πλοία, έχουν όλες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που τους επιτρέπουν να σταδιοδρομήσουν αργότερα και στην ξηρά. Πολλά ανώτερα και ανώτατα στελέχη που απασχολούνται σήμερα στους παραπάνω κλάδους προέρχονται από τις τάξεις των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

Σκοπός αυτής της εργασίας, είναι να αναδείξει τη σπουδαιότητα της ναυτικής εργασίας σε έναν τόσο σημαντικό κλάδο για την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση



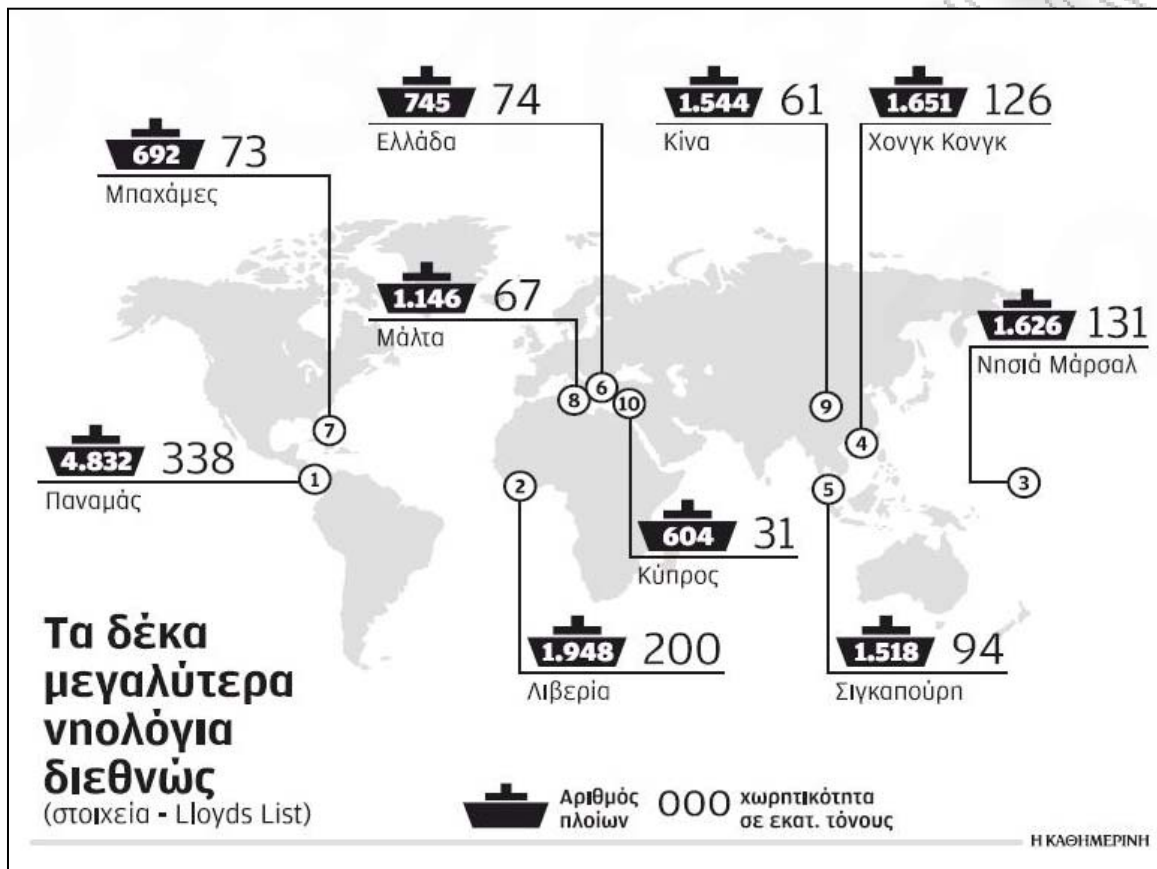
για εν συνόλω, να προβάλλει όσο το δυνατόν καλύτερα το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία τα τελευταία χρόνια όσον αφορά την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καθώς και την ολοένα

αυξανόμενη έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων, για να στελεχώσουν τα εμπορικά πλοία. Επιπλέον, θα γίνει αναφορά στις πολιτικές, που λαμβάνονται σε κρατικό, αλλά

και ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας αυτού του δύσκολου, ιδιαίτερα απαιτητικού επαγγέλματος, καθώς και να αναδειχθεί η ελκυστικότητά του, η οποία τελικά θα βοηθήσει στην αποκατάσταση της εικόνας του στην κοινωνική συνείδηση.

Αξίζει δε, να τονιστεί η συμβολή της Ναυτικής Εκπαίδευσης σε μια προσπάθεια για παραγωγή ποιοτικότερων πληρωμάτων, με υψηλή εξειδίκευση, ευρύ πεδίο γνώσεων και κατάρτιση, προς μια εκλογικευμένη κατεύθυνση να στελεχώνονται τα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία με ικανότατα στελέχη, σε ένα ναυτιλιακό περιβάλλον περισσότερο απαιτητικό από ποτέ, περιορισμένο να λειτουργεί υπό αυστηρούς διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος, και υψηλής τεχνολογίας.

1.2.1 Η Ελληνική Ναυτιλία ιστορικά, σε αριθμούς



Εικόνα 3. Τα δέκα μεγαλύτερα νηολόγια διεθνώς

Πηγή: <http://news.kathimerini.gr>

Δε θα μπορούσε να παραληφθεί από την εργασία αυτή μια ειδική μνεία στη ελληνική εμπορική ναυτιλία και τις επιδόσεις της ιστορικά, την ιδιαίτερη προσφορά της στην εικόνα της χώρας μας στο εξωτερικό, καθώς και στα οικονομικά της αποτελέσματα εντός αυτής, αλλά και στις δυνατότητές της παραδοσιακά, αλλά και στο μέλλον, που τώρα πια ίσως μας αφορά περισσότερο από ποτέ.

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας όμως, παραμερίζονται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του

μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας δεν λαμβάνεται καν υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράται στο εθνικό προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο ευρωπαϊείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κ.τ.λ.), του εργατικού δυναμικού, των ατυχημάτων.

Αλλά και σε ό, τι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεκριμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση -π.χ. διυλιστήρια- ναυπηγεία, τουρισμός) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσω παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του

παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημάνθηκε ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται πλήρως, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία.

Η Ελλάδα αποτελεί, από την ίδρυση ήδη του νεοελληνικού κράτους, μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας. Στο Μεσοπόλεμο, και πιο συγκεκριμένα το 1934, η ελληνική ναυτιλία κατείχε τη **δέκατη θέση στον κόσμο** (μετά τη ναυτιλία της Μ. Βρετανίας, των Η. Π. Α, της Ιαπωνίας, Βρετανίας, Νορβηγίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Σουηδίας), συγκεντρώνοντας το 2,4% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας). Μετά τον Πόλεμο και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η ελληνική ναυτιλία βελτίωσε εντυπωσιακά τη θέση της στην παγκόσμια ναυτιλία, για να συρρικνωθεί σημαντικά στη συνέχεια, χωρίς όμως να χάσει το δεσπόζοντα ρόλο της στη διεθνή ναυτιλιακή οικονομία. Έτσι, με κριτήριο τη συνολική χωρητικότητα των πλοίων υπό ελληνική σημαία, η ελληνική ναυτιλία κατείχε στη δεκαετία του 1960 **την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία** (4,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1965), στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1970 (από το 1977) την **τρίτη θέση** (8,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1977), στο διάστημα 1984-86 την **τέταρτη θέση** (6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1985), στο διάστημα 1987-1989 την **πέμπτη θέση** (5,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας το 1989), ενώ το 1990 περιορίστηκε στην **έβδομη θέση** της παγκόσμιας ναυτιλίας (4,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας).

Εδώ αξίζει να σημειωθεί, ως φαίνεται και στην Εικόνα 3 που παρατίθεται στην αρχή της ενότητας, πως οι δύο πρώτοι εμπορικοί στόλοι του κόσμου, οι εμπορικοί στόλοι της Λιβερίας και του Παναμά, ανήκουν στην κατηγορία του «ανοικτού νηολογίου», δηλαδή δεν ανήκουν σε Λιβεριανούς ή, αντίστοιχα, Παναμέζους εφοπλιστές, αλλά σε εφοπλιστές άλλων χωρών (κυρίως σε εφοπλιστές των μεγάλων δυτικών ναυτιλιακών δυνάμεων: Ελλάδα, Ιαπωνία, Η. Π. Α,

Νορβηγίας, Μ. Βρετανίας), οι οποίοι μέσω της εγγραφής στα «ανοικτά νηολόγια» επιδιώκουν τη μείωση του κόστους λειτουργίας των εμπορικών πλοίων τους. Αν εξαιρεθούν, λοιπόν, τα «ανοικτά νηολόγια» («σημαίες ευκαιρίας»), η Ελλάδα αποτελούσε κατά το διάστημα 1977-1986 τη **δεύτερη** (μετά την Ιαπωνία), στο διάστημα 1986-89 την τρίτη (μετά την Ιαπωνία και την Ε.Σ.Σ.Δ.), ενώ κατά τη δεκαετία '90 αποτελούσε την πέμπτη (μετά την Ιαπωνία, την ΕΣΣΔ, την Νορβηγία και τις ΗΠΑ) ναυτιλιακή δύναμη της παγκόσμιας οικονομίας. Όμως και η νορβηγική ναυτιλία, από 17η σε παγκόσμια σειρά το 1987 (1,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας) κατέλαβε το 1990 την πέμπτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία (5,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας) απλά και μόνο γιατί το νορβηγικό κράτος θέσπισε ένα παράλληλο (δεύτερο) νηολόγιο υπό νορβηγική σημαία, το οποίο είχε τα βασικά χαρακτηριστικά του ανοικτού νηολογίου: χαμηλή φορολογία, και το σημαντικότερο κατάργηση της υποχρέωσης να ναυτολογείται ένα συγκεκριμένο ποσοστό του πληρώματος από το εγχώριο ναυτεργατικό δυναμικό. Στο «διεθνές» αυτό νορβηγικό νηολόγιο (N. I. S.) προσελκύσθηκε έτσι όχι μόνο η πλειοψηφία της χωρητικότητας των Νορβηγών εφοπλιστών που μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 είχαν επιλέξει τις παραδοσιακές σημαίες ευκαιρίας, αλλά και εφοπλιστές από άλλες χώρες⁶.

Το γεγονός, λοιπόν, ότι μόνο ένα μέρος των πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας (όπως, αντίστοιχα, των πλοίων ιαπωνικής, αμερικανικής, νορβηγικής, κ. ά. πλοιοκτησίας) φέρει την ελληνική σημαία, διαφοροποιεί το ζήτημα της διεθνούς θέσης και της εξάπλωσης του ελληνικού εφοπλιστικού κεφαλαίου (όπως και του εφοπλιστικού κεφαλαίου κάθε άλλης χώρας) στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία (ελληνόκτητα πλοία και η αντίστοιχη χωρητικότητα τους), από το ζήτημα της διεθνούς θέσης και του μεγέθους της ελληνικής (όπως και της όποιας αντίστοιχης εθνικής) ναυτιλίας (ναυτιλία υπό την ελληνική σημαία). Για να μπορέσουμε να συγκεκριμενοποιήσουμε τη γενική αυτή καταρχήν διαπίστωση θα πρέπει να εξετάσουμε τη διαχρονική εξέλιξη της ελληνικής και της ελληνόκτητης ναυτιλίας, σε αναφορά με τις συνθήκες του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού, που ωθούν τους εφοπλιστές των μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων να επιλέγουν τα «ανοικτά νηολόγια» για ένα μέρος (μεγαλύτερο ή μικρότερο ανάλογα με τη συγκυρία) των «πλωτών κεφαλαίων» τους.

⁶ Μηλιός Γιάννης & Ιωακείμογλου Ηλίας, «Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο. (Η θέση και ο ρόλος του στη διεθνή και την ελληνική οικονομία). Μέρος Α'- Το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο», ΘΕΣΕΙΣ, Τεύχος 35, Περίοδος: Απρίλιος - Ιούνιος 1991, www.theseis.com

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Εμπορικός στόλος (πλοία άνω των 100 ΚΟΧ) ανά χώρα συμφερόντων ιδιοκτησίας					
Κατάταξη 2011 / 2010	Αριθμός	dwt (.000)	TEU (.000)	Μέση ηλικία	Μερίδιο (dwt)
1 / 1 Ελλάδα	3.165	202.056	802	13,3	15,1%
2 / 2 Ιαπωνία	3.690	194.873	1.236	8,0	14,5%
3 / 3 Γερμανία	3.757	114.712	5.274	8,9	8,6%
4 / 4 Κίνα	3.227	106.141	943	18,5	7,9%
5 / 5 Κορέα	1.166	51.376	368	14,5	3,8%
6 / 6 Νορβηγία	1.440	40.847	289	14,8	3,0%
7 / 8 ΗΠΑ	962	39.166	275	15,9	2,9%
8 / 7 Χονγκ Κονγκ	674	37.313	201	9,7	2,8%
9 / 9 Δανία	864	34.049	1.056	10,6	2,5%
10 / 12 Ταιβάν	641	32.970	559	12,5	2,5%
Σύνολο 10 χώρες	19.586	853.503	11.003		63,7%
Λοιπές χώρες	13.484	370.531	3.478		27,6%
Υποσύνολο	33.070	1.224.034	14.481	14,6	91,3%
Άγνωστες	5.363	116.621	1.930	21,7	8,7%
Παγκόσμιο σύνολο	38.433	1.340.655	16.411	15,6	
Εκ των οποίων ΕΕ27	11.842	462.001	8.736	11,8	34,5%

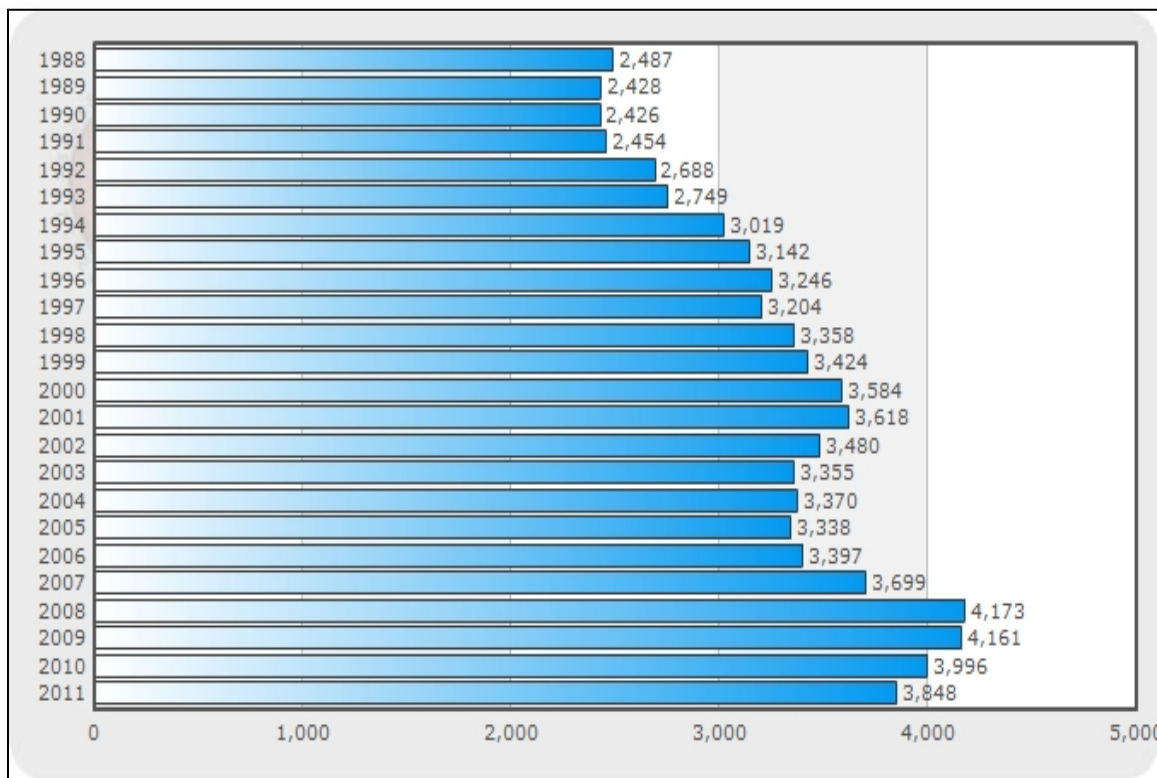
Πηγή: Institute of Shipping Economics & Logistics, Shipping Statistics & Market Review.

Πίνακας 2. Εμπορικός στόλος (πλοία άνω των 100 ΚΟΧ) ανά χώρα συμφερόντων ιδιοκτησίας

Πηγή: pealsgr.blogspot.com

Πραγματικά, με κριτήριο όχι πλέον τη σημαία αλλά τη χώρα προέλευσης του ομίλου (της επιχείρησης) που ελέγχει το κάθε εμπορικό πλοίο, το εφοπλιστικό κεφάλαιο «ελληνικών συμφερόντων» (ελληνόκτητη ναυτιλία) είναι το δεύτερο στον κόσμο, υπολειπόμενο μόνο της ναυτιλίας ιαπωνικών συμφερόντων (55,43 εκατ. κόρους ολικής χωρητικότητας, κ.ο.χ., το 1989). Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος συγκέντρωνε το 1965 11,8%, το 1970 και το 1975 12,6%, το 1980 12,3%, το 1985 11,2% και το 1990 11,6% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Η ραγδαία, λοιπόν, αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής ναυτιλίας που έλαβε χώρα στη δεκαετία του 1970 και η αντίστοιχη ραγδαία μείωση της στα μέσα της δεκαετίας του 1980, δεν οφείλονται σε αντίστοιχες αυξήσεις ή μειώσεις του εμπορικού στόλου των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά, κατά κύριο λόγο, σε μετεγγραφές των πλοίων τους από τα «ανοικτά νηολόγια» στο ελληνικό νηολόγιο, στην πρώτη περίπτωση, και από το ελληνικό νηολόγιο σε «ανοικτά νηολόγια» στη δεύτερη περίπτωση.



Εικόνα 4. Η εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου (Αριθμός Πλοίων)

Πηγή: <http://www.3comma14.gr>

Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1970 το σύνολο του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου ήταν συμβεβλημένο με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο⁷, ενώ μέχρι

⁷ Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο: Η καταγωγή του ξεκινάει ακόμα και από την ανάγκη κοινωνικής αποκατάστασης και εθνικής δικαίωσης των θαλασσομάχων του 1821. Την αρχική σύλληψη της ιδέας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πρέπει να την αναζητήσουμε στις Σπέτσες όπου και εφαρμόστηκε ένα υποτυπώδες σύστημα περίθαλψης των «ενδεών ναυτικών». Με τη θεσμοθέτηση του ΧΛΘ Νόμου του 1861, αναδεικνύεται ο καθαρά κοινωνικός χαρακτήρας του NAT ενώ ιστορικές και πάλι καταγραφές, τον χαρακτηρίζουν ως προπομπό των Κοινωνικών Ασφαλίσεων στη χώρα μας. Σήμερα το NAT έχει δύο κλάδους ασφάλισης. Τον κλάδο των συντάξεων και τον κλάδο της επικουρικής ασφάλισης:

- 2 Ο κλάδος συντάξεων παρέχει συντάξεις λόγω γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος καθώς και ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας.
- 3 Ο κλάδος επικουρικής ασφάλισης είναι σχετικά νέος και νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482/84. Σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους του, επικουρικής μηνιαίας σύνταξης.

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

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

- ✓ Ταμείο Πρόνοιας Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)
- ✓ Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ)
- ✓ Κεφάλαιο Ανεργείας-Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)

τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η χωρητικότητα της συμβεβλημένης με το NAT ελληνόκτητης ναυτιλίας υπολειπόταν κατά μικρό ποσοστό της συνολικής ελληνόκτητης χωρητικότητας. Έκτοτε, όμως, το ποσοστό του ελληνόκτητου στόλου που συμβάλλεται με το NAT μειώνεται συνεχώς, για να φθάσει το 1986 μόλις στο 65%, ποσοστό εξαιρετικά χαμηλό αν ληφθεί υπόψη ότι τη χρονιά αυτή το 53,6% της ελληνόκτητης ναυτιλίας φέρει την ελληνική σημαία και συμβάλλεται έτσι υποχρεωτικά με το NAT. Αξίζει να παρατηρήσουμε ότι η μείωση της χωρητικότητας της υπό ξένη σημαία ελληνόκτητης ναυτιλίας που συμβάλλεται με το NAT αρχίζει το 1975, συμπίπτει δηλαδή με τη φάση μείωσης της υπό ξένη σημαία χωρητικότητας, προς όφελος της ελληνικής σημαίας. Η τάση όμως αυτή σε ό, τι αφορά το NAT δεν αντιστρέφεται, αλλά αντίθετα εντείνεται στη δεκαετία του 1980, όταν παρατηρείται και πάλι φυγή μέρους της ελληνόκτητης χωρητικότητας από την ελληνική προς τις «σημαίες ευκαιρίας».

Η φυγή χωρητικότητας από την ελληνική σημαία κατά τη δεκαετία του 1980 και ύστερα είναι, λοιπόν, ταυτόχρονα και φυγή από το NAT, αντίθετα με ό, τι συνέβαινε παλαιότερα.

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία σήμερα, κατέχει κυρίαρχο ρόλο στη διά θαλάσσης μεταφορά κάθε είδους φορτίου διακινώντας ετησίως σημαντικότερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου και έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα αδιαπραγμάτευτο **brand name** στον τομέα της προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών, ενώ σε παγκόσμια κλίμακα έχει γίνει αποδεκτή και από τους μεγάλους ναυλωτές. Κατάφερε επίσης, όχι μόνο να αναρριχηθεί στην **πρώτη θέση** ως cross trader αλλά και να παραμείνει, γιατί έχει επιτύχει διαχρονική υπεροχή ανταγωνιστικότητας. Χάρη στην ανταγωνιστικότητά του ο κλάδος **αντεπεξέρχεται** τόσο στις διαρθρωτικές όσο και στις κυκλικές κρίσεις προσφοράς και ζήτησης που προκαλούνται είτε από τους κύκλους της οικονομίας είτε από τους κύκλους της ναυτιλίας είτε από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

-
- ✓ Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)
 - ✓ Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ΚΠΥ)
 - ✓ Κεφάλαιο Δυτών (Κ.Δ)
 - ✓ Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ)
 - ✓ Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.)
 - ✓ Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ)
 - ✓ Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ)
 - ✓ Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ)
 - ✓ Ναυτικό Μουσείο

Τα χαρακτηριστικά που δίνουν σήμερα στον ελληνικό στόλο πλεονέκτημα ανταγωνιστικότητας είναι:

- ✓ **Μεγέθυνση**, όπως αυτή εκφράζεται με αύξηση της χωρητικότητάς του και μείωση του αριθμού των πλοίων, άρα της δυνατότητας εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας, και διαμόρφωση σχέσεων με ναυλωτές και κρατικές εταιρείες μεγάλου μεγέθους που απαιτούν ποιοτικές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών.
- ✓ **Ανανέωση του στόλου** με μέσο όρο ηλικίας τα 10,5 έτη, πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο ηλικίας που προϋπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και ξεπερνούσε τον μέσο όρο των 20 ετών.
- ✓ **Εξειδίκευση**: Τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά έδιναν έμφαση σε πλοία versatile, απασχολούμενα κυρίως στις αγορές υγρού και ξηρού φορτίου, ενώ αναμένοντας τις εξελίξεις η ελληνική ναυτιλία επένδυσε σε container ships, LPG, car carriers, chemicals, καθώς και -σε περιορισμένο ακόμη βαθμό- σε drilling ships και support vessels. Επίσης η ελληνική ναυτιλία έχει επενδύσει σε 47 μονάδες LNG.

Και τα τρία παραπάνω επίπεδα δράσης, **μεγέθυνση**, **ανανέωση** και **εξειδίκευση**, είναι η απάντηση στις νέες ενεργειακές και καταναλωτικές ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και στα νέα εμπορικά δίκτυα συναλλαγών (trading patterns).

Αξίζει να σημειωθεί ότι παραδοσιακά η ναυτιλία διακρίνεται ως μια βιομηχανία στην οποία καταναλώνεται λιγότερο κεφάλαιο σε σχέση με αυτό που παράγεται. Γεγονός που έχει ως συνέπεια τη διαχρονική επένδυση ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών στη ναυτιλιακή αγορά, που σε συνδυασμό με τραπεζικό δανεισμό σε πρώτη φάση αλλά και με πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές σε επόμενη επέτρεψαν τη στήριξη έντονης επενδυτικής δραστηριότητας.

Είναι σημαντικό επίσης ότι η παραδοσιακή δομή της ναυτιλιακής εταιρείας, είτε οικογενειακού είτε εταιρικού προφίλ, χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευελιξία στη διαχείριση και στη λήψη αποφάσεων. Αυτό επιτρέπει στους φορείς να είναι σε διαρκή αναζήτηση ευκαιριών. Στη σημερινή συγκυρία η παγκόσμια οικονομική αβεβαιότητα και οι αναιμικοί ρυθμοί ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας μειώνουν δραματικά τη ζήτηση για θαλάσσιες υπηρεσίες επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυλαγορές.

Σε αυτό το περιβάλλον η ελληνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει νέες προκλήσεις και θα πρέπει να ελαχιστοποιήσει ενδεχόμενες ζημιές και απώλειες, ενώ παράλληλα να επωφεληθεί από λαμπρές ευκαιρίες επένδυσης σε ποιοτικό tonnage και σε χαμηλές τιμές. Η κρίση χρέους, η ανάγκη για απομόχλευση και κεφαλαιακή ενίσχυση στις ευρωπαϊκές τράπεζες αλλά και το excess tonnage που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην αγορά, ενδεχομένως να αποθαρρύνουν τη χρηματοδότηση νέων παραγγελιών. Ως εκ τούτου θα σημειωθεί μείωση στις τιμές των πλοίων πιο γρήγορα και σε συνδυασμό με τον εντονότερο ρυθμό διάλυσης πλοίων (scrapping), δραστηριότητα που αναμένεται να φτάσει τα 42 εκατ. dwt μέχρι το τέλος του 2012, θα επιταχύνει την ανάκαμψη της αγοράς. Φυσικά, ως απόρροια των παραπάνω, θα επωφεληθούν περισσότερο όσα συγκροτήματα απολαμβάνουν σήμερα χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα.

Σύμφωνα με την Ernst & Young, παρά τη διεθνή κρίση η ελληνική ναυτιλία τον Μάρτιο του 2012 εμφάνισε αυξημένη χωρητικότητα κατά 2,5% αν και ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε. Η επιλογή των Ελλήνων πλοιοκτητών, σύμφωνα με τον ίδιο οίκο, να προχωρήσουν εγκαίρως σε αντικατάσταση των παλαιών πλοίων με νέα, μεγαλύτερης χωρητικότητας καθώς και να εκμεταλλευθούν τις επενδυτικές ευκαιρίες που προκύπτουν, συνέβαλαν στη διατήρησή τους στην παγκόσμια κορυφή.

Έτσι, αλώβητη αφήνει προς στιγμήν την Ελληνόκτητη ναυτιλία η διεθνής οικονομική κρίση, χωρίς αυτό να σημαίνει πως ημέρα με την ημέρα δεν αυξάνεται ο προβληματισμός των Ελλήνων της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τις αντοχές των διεθνών ναυλαγορών, η πορεία των οποίων καθορίζει την χάραξη του πλου των εταιρειών στα χρόνια που έρχονται.

Σήμερα οι Έλληνες ελέγχουν σχεδόν 3.000 εμπορικά πλοία διαφόρων τύπων και χωρητικοτήτων συνολικής χωρητικότητας άνω των 173 εκατομμυρίων τόνων dwt. Επίσης, ελέγχουν περίπου 1.300 ναυτιλιακές εταιρίες στις οποίες απασχολούνται σχεδόν 200.000 εργαζόμενοι οι οποίοι συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την Ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία.

Παρά την κρίση οι Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουν απολύσει ούτε έναν εργαζόμενο και όλα δείχνουν πως θα συνεχίσει να είναι ο μοναδικός κλάδος της εθνικής οικονομίας της χώρας που δεν θα περικόψει ούτε μία θέση εργασίας.

Η μείωση του όγκου του διεθνούς εμπορίου κατά 12% το 2009 οδήγησε σε δραστική μείωση της ναυλαγοράς. Η ζήτηση των αναδυόμενων οικονομιών, κυρίως

των χωρών BRICs⁸, έχει στηρίξει την παγκόσμια ναυτιλία καθ' οδόν προς την ανάκαμψη. Η δυναμική αύξηση της ζήτησης πρώτων υλών κυρίως σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα από την Κίνα συντήρησε σημαντικά τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

Οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων ωστόσο κατά την ίδια περίοδο επέτειναν το πρόβλημα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας σε όλους τους τομείς, αλλά κυρίως στον τομέα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων, όπου οι δείκτες συνεχίζουν να δείχνουν μια παρατεταμένη ύφεση.

Η ελληνική ναυτιλία, παρά τις διεθνείς και εθνικές προκλήσεις, διερχόμενη μία από τις μεγαλύτερες περιόδους δοκιμασίας της αντιστέκεται καλύτερα από ό, τι αναμενόταν, επιδεικνύοντας ακόμη μία φορά την εξαιρετική αντοχή της, χαρακτηριστικό του παραδοσιακού επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που κυριαρχεί στην ελληνική ναυτιλία. Η αξιοσημείωτη αυτή αντοχή συνδυάζεται και οφείλεται εν πολλοίς στην έγκαιρη και σε βάθος ανανέωση του στόλου, που ήταν το αποτέλεσμα της ευφορίας της ναυλαγοράς και επάρκειας χρηματοδότησης της προηγούμενης περιόδου.

Το 2009, η ελληνόκτητη ναυτιλία βρέθηκε στη δεύτερη θέση διεθνώς με 2.974 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 τόνων gross κατά μονάδα) συνολικής χωρητικότητας 173,54 εκατομμύρια dwt. Ο στόλος αυτός αντιπροσωπεύει το 14,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dwt. Η ελληνική σημαία είναι πέμπτη στη παγκόσμια κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε τόνους dwt. Επιπλέον, τα ελληνόκτητα πλοία, υπό σημαίες Κρατών Μελών της Ε. Ε. αποτελούν το 39,7% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Ο ελληνικός εφοπλισμός ελέγχει το 20,28% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (crude/ oil product carriers) και το 17,42% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt (εξαιρούνται τα υπό ναυπήγηση πλοία).

⁸ Το αρκτικόλεξο **BRIC**, στην οικονομία, αναφέρεται στις χώρες της Βραζιλίας, της Ρωσίας, της Ινδίας και της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, οι οποίες θεωρούνται πως βρίσκονται σε ένα παρόμοιο στάδιο πρόσφατα προηγμένης οικονομικής ανάπτυξης. Το όνομα προέρχεται από τα αρχικά γράμματα των ονομάτων των χωρών (**B**razil, **R**ussia, **I**ndia, **C**hina). Συνήθως αναφέρονται ως «**BRICs**» ή «**χώρες BRIC**» ή, εναλλακτικά, ως «**Μεγάλες Τέσσερις**» (Big Four). Δεν πρέπει να συγχέεται με τον όρο BRICS, που αποτελεί έναν πολιτικό οργανισμό των τεσσάρων αυτών χωρών μαζί με τη Νότια Αφρική. Το ακρωνύμιο επινοήθηκε από τον Τζιμ Ο'Νιλ (Jim O'Neill), πρόεδρο της Goldman Sachs Asset Management, σε ένα έγγραφο του 2001 με τίτλο «*Building Better Global Economic BRICs*». Έχει τεθεί σε ευρεία χρήση ως ένα σύμβολο της αλλαγής στην παγκόσμια οικονομική εξουσία, μακριά από τις αναπτυγμένες οικονομίες των G7, στον αναπτυσσόμενο κόσμο.

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2009 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων (άνω των 1.000 gt) ανήλθαν σε 748 πλοία συνολικής χωρητικότητας 64,9 εκ. dwt. Από αυτά, 228 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 16,15% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) (106 crude/ oil product tankers, ήτοι 18,55% του παγκόσμιου dwt, 98 chemical και product tankers ήτοι 11,9% του παγκόσμιου dwt και 24 product tankers ήτοι 7,58% του παγκόσμιου dwt) και τα 394 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας το 15,13% στην κατηγορία αυτή.

Οι ναυπηγικές παραγγελίες βελτίωσαν περαιτέρω το ηλικιακό προφίλ του ελληνόκτητου στόλου. Το 2010, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου μειώθηκε στα 11,6 έτη συγκρινόμενος με 11,9 το 2009 (ενώ του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,9 έτη).

Οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχονται τώρα στις 1.300, ενώ 200.000 άτομα απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Επίσης, το 2009, τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ανήλθαν σε 13.552 εκ. ευρώ, (συγκρινόμενα με 19.188 εκ. ευρώ το 2008) αντιπροσωπεύοντας το 5,68% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και καλύπτοντας 30,58% του εμπορικού ελλείμματος της Ελλάδας.

Γίνεται σαφές πως τα έσοδα από τη ναυτιλία θα μπορούσαν να αυξηθούν σημαντικά εφόσον οργανωθεί **ένα ολοκληρωμένο σύστημα παροχής υπηρεσιών προς το πλοίο**, αναδιαρθρωθεί η επισκευαστική και ναυπηγική βιομηχανία και βελτιωθεί η λειτουργία της δημόσιας διοίκησης, ώστε η ελληνική οικονομία να καταστεί ελκυστική για ξένες επενδύσεις, ιδίως σε μια τέτοια οικονομική συγκυρία για την εθνική οικονομία, όπου κάτι τέτοιο έχει καταστεί αναγκαίο, αν όχι προτεραιότητα.

Η εξαιρετική απόδοση της ναυτιλίας στο πλαίσιο της χειμαζόμενης ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια του 2009 και έπειτα αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι ήταν ο μοναδικός κλάδος οικονομίας στην Ελλάδα που δεν παρήγαγε και δεν προβλέπεται να παραγάγει ανέργους.

1.2.2 Το θεσμικό νομικό πλαίσιο της ποντοπόρου ναυτιλίας: Το άρθρο 13

Στα τέλη της δεκαετίας 1940, η Ελλάδα ήταν πολλαπλώς κατεστραμμένη και προσπαθούσε να σταθεί οικονομικά στα πόδια της με το σχέδιο Μάρσαλ. Στη ναυτιλία, το 80% του ελληνικού στόλου ποντοπόρων είχε βουλιάξει ή αχρηστευθεί και πάνω από 1.500 ναυτικοί είχαν χαθεί. Χρήματα δεν υπήρχαν, και όσα μπορούν να βρεθούν δεν είχαν ακόμα αποδεσμευτεί από τις συμμαχικές δυνάμεις. Συνεπώς, ο παλιός έως τότε τρόπος χρηματοδότησης (ο εύπορος πλοιοκτήτης να δανείζει τον λιγότερο εύπορο) δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί. Η μόνη επιλογή για την ανανέωση του στόλου φαινόταν να είναι ο τραπεζικός δανεισμός, από ξένες (κυρίως αμερικανικές, βλ. Citibank) τράπεζες. Οι τράπεζες όμως, αυτές δίσταζαν να χρηματοδοτήσουν πλοία υπό ελληνική σημαία και όσα πλοία αγοράζονταν, νηολογούνταν υπό σημαίες ευκαιρίας (τότε Λιβερίας, Παναμά, Κόστα Ρίκας και Ονδούρας). Ο δισταγμός των τραπεζών ήταν όμως, δικαιολογημένος. Η Ελλάδα την εποχή εκείνη γειτονεύει με κομμουνιστικά κράτη που είχαν τη φιλοδοξία να βρουν δίοδο στη θάλασσα.

Μπροστά στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων εξωτερικού και επίστευσης της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, ο τότε νομοθέτης ψήφισε το ΝΔ 2687/53 «**περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού**». Ο νόμος αυτός είχε δύο βασικά χαρακτηριστικά που τον κάνουν να ξεχωρίζει :

- ⇒ Είναι νόμος αυξημένης τυπικής ισχύος. Είναι γνωστό πως οι νομικοί κανόνες του κράτους δεν έχουν όλοι την ίδια δύναμη. Για παράδειγμα, ένας νόμος υπερισχύει από μια υπουργική απόφαση, αλλά πάνω από όλους τους νόμους είναι το Σύνταγμα. Για λόγους συνταγματικού δικαίου, το ΝΔ 2687/53 έχει την ίδια ισχύ με το Σύνταγμα. Συνεπώς δεν μπορεί να καταργηθεί από κανέναν άλλο νόμο παρά μόνο εάν συγκληθεί συντακτική βουλή και τροποποιήσει το Σύνταγμα. Αυτός μάλιστα είναι ο λόγος που δεν έχει τροποποιηθεί ή καταργηθεί έως σήμερα αλλά εξακολουθεί να ισχύει.
- ⇒ Είναι «νόμος πλαίσιο». Έχει 17 μόνον άρθρα στα οποία ορίζει ότι μπορούν να δοθούν ορισμένου τύπου κίνητρα για την εισαγωγή κεφαλαίων για παραγωγικές επενδύσεις (όπως για παράδειγμα, ειδικό φορολογικό καθεστώς ή απαγόρευση απαλλοτρίωσης από το Δημόσιο, κ. τ. λ), αλλά αφήνει τις λεπτομέρειες να καθοριστούν σε κοινή υπουργική απόφαση των υπουργών Συντονισμού (τότε), Οικονομικών

και του αρμοδίου καθ' ύλην Υπουργείου, που θα εκδίδεται κάθε φορά που θα εγκρίνεται εισαγωγή ενός συγκεκριμένου κεφαλαίου για συγκεκριμένη επένδυση. Πάντως, ορίζεται ρητά ότι η εγκριτική αυτή πράξη είναι **ανέκκλητη ως προς τους όρους που παρέχει**. Μεταβολή των όρων αυτών επιτρέπεται μόνο με τη συγκατάθεση αυτού που εισήγαγε το κεφάλαιο εξωτερικού. Έτσι, δόθηκε και σε αυτές τις υπουργικές αποφάσεις ανώτερη τυπική ισχύ, αφού δεν μπορούσαν ούτε να ανακληθούν, ούτε να καταργηθούν με άλλο νόμο και αυτό έχει γίνει επανειλημμένως δεκτό με αποφάσεις των **δύο ανωτάτων δικαστηρίων της χώρας** (Συμβούλιο Επικρατείας και Άρειος Πάγος).

Τη ναυτιλία αφορά το άρθρο 13 σύμφωνα με το οποίο, κεφάλαια εξωτερικού κατά την έννοια του νόμου αυτού είναι και τα πλοία ολικής χωρητικότητας τουλάχιστον 1.500 κόρων που νηολογούνται υπό την ελληνική σημαία. Σύμφωνα με το άρθρο 13, στις εγκριτικές πράξεις για τη νηολόγηση αυτών των πλοίων μπορεί να ορίζεται ενδεικτικά (α) η ελεύθερη διάθεση του συναλλάγματος από την πώληση του πλοίου (β) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς κανέναν περιορισμό και (γ) η αναγνώριση ως ελληνικού πλοίου που ανήκει σε αλλοδαπούς και κάθε όρος που εξυπηρετεί τους σκοπούς του άρθρου 14 (δηλαδή την προσέλκυση πλοίων άνω των 1.500 ΚΟΧ στην ελληνική σημαία) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις νόμων. Ήταν τέτοια δε η αγωνία του νομοθέτη να εξηγήσει ότι μπορεί να προβλεφθεί στις εγκριτικές πράξεις οτιδήποτε κρίνει η Διοίκηση ότι βοηθά στην προσέλκυση πλοίων στο εθνικό νηολόγιο ώστε ένα χρόνο μετά, ψηφίστηκε το Ν.Δ. 2928/1954 «*περί αυθεντικής ερμηνείας του άρθρου 13 του ΝΔ 687/53*» σύμφωνα με το οποίο η φράση «*επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από τις κείμενες διατάξεις*» σημαίνει ότι οι όροι νηολόγησης που προβλέπει η εγκριτική πράξη μπορούν να αντιτίθενται σε διατάξεις του Αστικού, Εμπορικού και Δικονομικού δικαίου ακόμα και αυτών που είναι δημοσίας τάξεως.

Με τον ανωτέρω ευφύεστατο τρόπο μπόρεσε η Διοίκηση να παράσχει τις απαραίτητες εγγυήσεις προς τις ξένες τράπεζες ώστε να αρχίσει η χρηματοδότηση πλοίων υπό ελληνική σημαία. Τέτοιες εγγυήσεις είναι ενδεικτικά οι ακόλουθοι όροι που προβλέπονται στις εγκριτικές πράξεις νηολόγησης που εκδίδονται από το 1954 :

- ☆ Επιτρέπεται σε πλοία του άρθρου 13 να ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες (κατά παρέκκλιση από το άρθρο 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου).

- ☆ Το πλοίο θα διαγράφεται από την ελληνική σημαία με μια έγγραφη δήλωση των πλοιοκτητών και τη συναίνεση τυχόν ενυπόθηκων δανειστών προς το YEN⁹ ή οιαδήποτε προξενική ή λιμενική αρχή στο εξωτερικό.
- ☆ Το πλοίο απαλλάσσεται από επίταξη (εκτός από γενικότερη διεθνή σύρραξη στην οποία θα συμμετέχουν η Ελλάδα και οι Μεγάλες Δυνάμεις). *Γίνεται αντιληπτό από τους παραπάνω τρεις όρους, που εξακολουθούν να επαναλαμβάνονται στις εγκριτικές πράξεις ο φόβος τότε των τραπεζών για την πιθανότητα απώλειας των κεφαλαίων τους λόγω πολεμικών εξελίξεων σε μια εποχή που οξύνεται ο ψυχρός πόλεμος.*
- ☆ Επιτρέπεται η υποθήκευση του πλοίου είτε σύμφωνα με τον Ελληνικό τύπο, είτε, αν η υποθήκη υπογραφεί στο εξωτερικό, με τον τρόπο που ισχύει εκεί, η δε υποθήκη, είναι άμεσα εκτελεστή, χωρίς καμία άλλη διαδικασία. Ο ενυπόθηκος δανειστής (τράπεζα), εφόσον δεν εξοφλείται το δάνειο κατά τα συμφωνηθέντα, δικαιούται να αναλάβει τη διαχείριση του πλοίου, ή να το πουλήσει ακόμα και χωρίς πλειστηριασμό, χωρίς την τήρηση οιασδήποτε διαδικασίας που προβλέπει ο νόμος, και χωρίς ευθύνη του για αποζημίωση του πλοιοκτήτη ακόμα και αν υπάρχει υπαιτιότητά του.

Πέρα από τους όρους που αποσκοπούν στη δυνατότητα εξασφάλισης των τραπεζών, στις εγκριτικές πράξεις έχουν περιληφθεί όροι που είναι απαραίτητοι για τη στήριξη των ποντοπόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στον διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Ενδεικτικά έχουν περιληφθεί όροι που αφορούν:

- ❖ Τη φορολογία πλοίων και των μετόχων των πλοιοκτητριών εταιριών, τη σύνθεση του πληρώματος και τη δυνατότητα, υπό προϋποθέσεις, ναυτολόγησης αλλοδαπών (κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων που επιβάλλουν τη ναυτολόγηση Ελλήνων μόνο).
- ❖ Τη δυνατότητα των αλλοδαπών ναυτικών να αμείβονται σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας της χώρας τους (κατά παρέκκλιση του άρθρου 22 του Συντάγματος που ορίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι

⁹ Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: Ενόσω γράφεται η εργασία το υπουργείο, ύστερα από αρκετές αλλαγές και στη σύσταση, αλλά και στην ονομασία του, σήμερα καλείται YNA, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

στην Ελλάδα, χωρίς διάκριση, δικαιούνται ίσης αμοιβής για ίσης αξίας εργασία).

- ❖ Τη δυνατότητα σύστασης ειδικού τύπου εταιρίας με σκοπό να αποτελέσει την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου για το οποίο εκδόθηκε η εγκριτική πράξη, κατά παρέκκλιση όλων των διατάξεων του εταιρικού δικαίου (δημιουργείται με την υπογραφή ενός δικηγόρου και δεν καταχωρείται ούτε το διοικητικό συμβούλιο, ούτε οι μέτοχοι, δεν προβαίνει σε κανενός τύπου δημοσιεύσεις κ. τ. λ).

Η αξία του ΝΔ 2687/53 έχει αναγνωριστεί και στο ισχύον Σύνταγμα, το άρθρο 107 του οποίου διατηρεί την αυξημένη τυπική ισχύ του και προστάτεψε μάλιστα τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν με βάση το αρθρ 13 κατά τη διάρκεια της δικτατορίας. Αποτέλεσμα της δυνατότητας που έδωσε στη Διοίκηση το ΝΔ 2687/53 να εισαγάγει ανέκκλητους όρους που κρίνονται απαραίτητοι κάθε φορά για τη στήριξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ήταν η άμεση αύξηση των πλοίων που νηολογούνται στην ελληνική σημαία. Μεταξύ του 1953-1962 προσελκύστηκαν 652 πλοία που νηολογήθηκαν ως κεφάλαια εξωτερικού, σήμερα δε, κάθε ποντοπόρο πλοίο που νηολογείται στην Ελληνική σημαία, νηολογείται ως κεφάλαιο εξωτερικού του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53. Έτσι φθάσαμε στη μεγάλη ναυτιλία, στο ελληνικό θαύμα όπως αποκαλείται, των 4.500 πλοίων.

Βέβαια, προϋπόθεση για να φτάσουμε στο «ελληνικό θαύμα», αποτέλεσε το ότι υπήρχε, ο αρμόδιος διοικητικός φορέας, δηλαδή το YEN, στελεχωμένο με το φυσικό του προσωπικό, δηλαδή το λιμενικό σώμα που αποτελείται από αξιωματικούς με κατάλληλη παιδεία (νομική, οικονομική, διοικητική ή τεχνική) ικανούς να παρακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις της ναυτιλίας, το οποίο YEN αποτελούσε έναν έγκυρο και έγκαιρο συνομιλητή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και των ενώσεων των ναυτικών, ώστε να αποφασίζεται κάθε φορά με ποιόν τρόπο μπορούν να καλυφθούν οι εκάστοτε ανάγκες της ποντοπόρου ναυτιλίας, με την εισαγωγή νέων όρων στις εγκριτικές πράξεις ή την τροποποίηση των υπαρχόντων.

Τον Οκτώβριο του 2009, η τότε κυβέρνηση της χώρας αποφασίζει τη διάλυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής όπως είχε ονομαστεί, και την κατάτμηση των βασικών αρμοδιοτήτων του σε τρία υπουργεία: Στο νεοσύστατο υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, στο υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, που μετονομάστηκε σε Προστασίας του Πολίτη, στο

υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων και συγκεκριμένα στο υφυπουργείο, και η ακτοπλοΐα (Διεύθυνση Θαλασσιών Συγκοινωνιών) να μένει στα αζήτητα.

Γρήγορα όμως, η ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση των ιδιόμορφων θεμάτων και προβλημάτων μιας ναυτιλίας, που δραστηριοποιείται στο διεθνή στίβο, αλλά και των ιδιόμορφων συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σ' αυτή, που αποκτούν αναμφίβολα εξειδικευμένες γνώσεις στην αντιμετώπισή τους, οδήγησε μετά από τρία περίπου χρόνια στην επανασύσταση ανεξάρτητου και πάλι Υπουργείου και την επαναφορά σ' αυτό όλων των αρμοδιοτήτων, που είχαν μεταβιβαστεί ή εκχωρηθεί σε άλλα Υπουργεία.

1.3 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1.3.1 Ναυτική Εργασία

Μια ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μεγάλη και με πολύπλοκη λειτουργία. Για την αποδοτική άσκησή της συνεπώς, δεν επαρκεί ο φορέας της, φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Χρειάζεται και η συνδρομή πολλών άλλων προσώπων. Πραγματικά, τον φορέα της ναυτιλιακής επιχείρησης τον συντρέχουν πολλά πρόσωπα, τα οποία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με διάφορες ιδιότητες. Τα πρόσωπα αυτά μπορούμε να τα κατατάξουμε σε δύο κατηγορίες: Σε αυτά, που με σχέση εξαρτημένης εργασίας, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους επάνω στο πλοίο¹⁰ και σε αυτά που παρέχουν τις υπηρεσίες τους στο πλοίο, τακτικά ή έκτακτα, χωρίς σχέση εξαρτημένης εργασίας. Στην πρώτη κατηγορία ανήκει το πλήρωμα. Αυτό, με επικεφαλής τον Πλοίαρχο, κατέχει τη σημαντικότερη θέση ανάμεσα στα βοηθητικά πρόσωπα της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι ναυτικοί πράκτορες, ο πλοηγός, οι ναυλομεσίτες, οι εργολάβοι φορτοεκφορτώσεως, οι φορτοεκφορτωτές λιμένα, κ. ά.

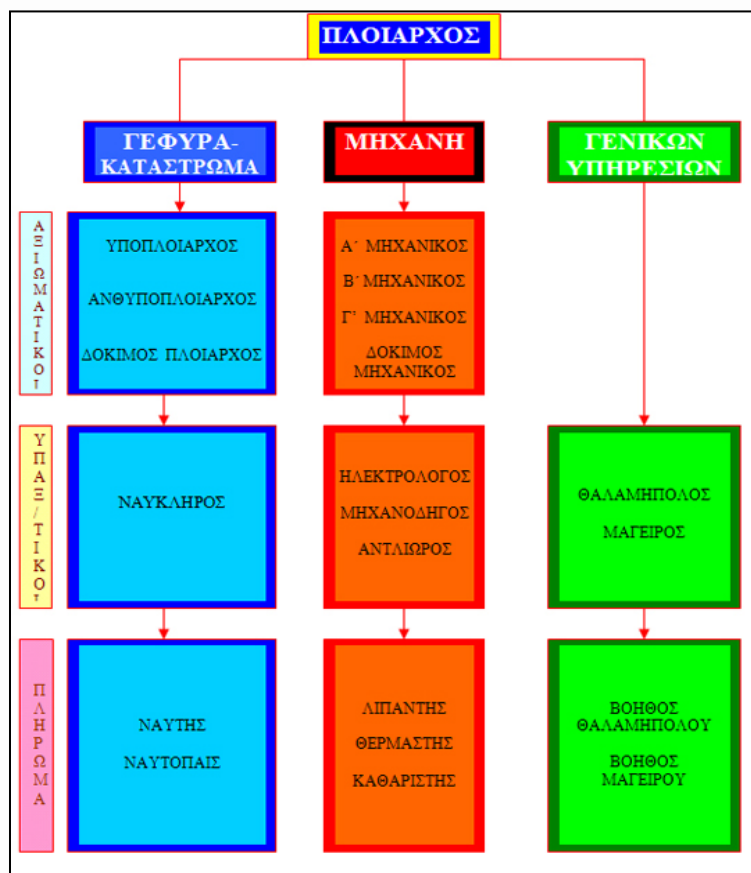
Σε μια τρίτη κατηγορία βεβαίως, θα μπορούσε κανείς να εντάξει όλα εκείνα τα πρόσωπα, τα οποία προσφέρουν με διάφορες ιδιότητες (ως υπάλληλοι, εργάτες, κλητήρες, κλπ.) τις υπηρεσίες τους στις εγκαταστάσεις της ναυτιλιακής επιχείρησης που βρίσκονται στην ξηρά. Η σχέση όμως, που συνδέει τα πρόσωπα αυτά με τη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μια κοινή σχέση εργασίας, και παρότι η συμβολή τους είναι σημαντική για την ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, δε θα απασχολήσει ως αντικείμενο την εργασία αυτή.

Πλήρωμα λοιπόν, είναι το σύνολο των προσώπων που συντρέχει το θαλάσσιο επιχειρηματία στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης, εφόσον είναι ναυτολογημένα στο πλοίο. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, προσδιοριστικό στοιχείο για την έννοια του μέλους του πληρώματος είναι η ναυτολόγηση στο πλοίο όπου ένα πρόσωπο πρόκειται να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Δεν έχει σημασία το είδος της υπηρεσίας που θα προσφέρει. Έτσι, στο πλήρωμα ανήκουν όχι μόνο όσοι προσφέρουν καθαρώς ναυτιλιακές υπηρεσίες, αλλά και όσοι προσφέρουν υπηρεσίες

¹⁰ Η έννοια του πλοίου δεν είναι μονοσήμαντη. Υπάρχει η επιστημονική έννοια του πλοίου από το ένα μέρος και η νομοθετική έννοια από το άλλο. Αλλά και η ίδια η νομοθετική έννοια όμως, δεν είναι μία μόνο. Κατά το άρθρο 1 § 1 ΚΙΝΔ, «Πλοίον, κατά την έννοιαν του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος, χωρητικότητος καθαράς τουλάχιστον δέκα κόρων προωρισμένον όπως κινήται αυτοδυνάμως εν θαλάσση».

Περαιτέρω στοιχεία που απαιτούνται για την πλήρη διευκρίνιση της έννοιας του πλοίου, ως αναφέρεται στο άρθρο αυτό περιγράφονται στο *ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ*, Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη, Τόμος 1, Έκδοση Πέμπτη, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ, ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ, ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, Έννοια του πλοίου, σελ. 49

απλώς χρήσιμες για την «πλωτή πόλη», που είναι το πλοίο. Αρκεί όλοι αυτοί να είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο όπου εργάζονται.



Αντίθετα, δεν ανήκουν στο πλήρωμα, δε θεωρούνται ναυτικοί και δεν εκτελούν ναυτική εργασία, πρόσωπα που προσφέρουν υπηρεσίες στο πλοίο, ακόμη και ναυτλιακές, αν δεν είναι ναυτολογημένοι σε αυτό. Αυτό συμβαίνει με τον πλοηγό, τους στοιβαστές φορτίου, τους τεχνικούς, που εποπτεύουν την λειτουργία των μηχανών και άλλους.

Το πλήρωμα

διακρίνεται σε κατηγορίες ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρει πάνω στο πλοίο.

Στο πλήρωμα με τη στενή έννοια του όρου ανήκουν:

- i. Το προσωπικό του καταστρώματος, δηλαδή τα πρόσωπα που βοηθούν τον Πλοίαρχο στην οδήγηση του πλοίου (κυβερνήτες, ναύκληροι, λοστρόμοι, ναύτες) και
- ii. Το προσωπικό των μηχανών (μηχανικοί, ατμομηχανικοί, μηχανοδηγοί, θερμαστές, λιπαντές, χειριστές, κ. ά.) και
- iii. Το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (ραδιοτηλεγραφετές οικονομικοί υπάλληλοι, θαλαμηπόλοι, φροντιστές, μάγειροι, κ. ά).

Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο Πλοίαρχος, που είναι επικεφαλής του, όταν και αυτός ναυτολογείται σε ορισμένο πλοίο¹¹. Αμφισβητείται, όμως, αν ο Πλοίαρχος είναι πραγματικά μέλος του πληρώματος. Αυτό προκύπτει καθώς η παρούσα ισχύουσα νομοθεσία τον διαχωρίζει συχνά από το υπόλοιπο (άλλο)

¹¹ Άρθρο 37, ΚΙΝΔ

πλήρωμα και τον υποβάλλει σε ιδιαίτερη νομοθετική μεταχείριση¹², η οποία συμπληρώνεται με την κατ' αναλογία εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν το πλήρωμα.

Ο Πλοίαρχος λοιπόν, έχει τη διοίκηση του πλοίου. Έχει όμως και πλήθος άλλων αρμοδιοτήτων, τόσο ιδιωτικού όσο και δημοσίου δικαίου. Με όλες αυτές τις αρμοδιότητες εφοδιασμένος, ο Πλοίαρχος αποτελεί το σημαντικότερο πρόσωπο στο πλοίο. Προκειμένου να κατανοηθεί καλύτερα ο ρόλος του Πλοίαρχου επί του πλοίου, παλαιότερα, και βεβαίως με μια δόση υπερβολής, έλεγαν ότι ο Πλοίαρχος είναι ο «κύριος του πλοίου, μετά το Θεό». Παρότι οι συνθήκες εργασίας επί των πλοίων, καθώς και οι τρόποι διεξαγωγής της ναυσιπλοΐας έχουν βελτιωθεί σημαντικά σήμερα, οπωσδήποτε ο Πλοίαρχος διατηρεί ακόμη μια ιδιαίτερη θέση απέναντι στα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Είναι πρώτος στην ιεραρχία του πληρώματος και ο νόμος απαιτεί για τον Πλοίαρχο ειδικά, ιδιαίτερη μόρφωση και αυξημένα προσόντα.

Επιστρέφοντας στη γενικότερη περιγραφή της φύσης της ναυτικής εργασίας, και σύμφωνα με τα παραπάνω, σημειώνεται πως η ναυτική εργασία διεξάγεται τόσο στο πέλαγος, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από το ένα λιμάνι σε ένα άλλο, όσο και στο ίδιο το λιμάνι, κατά το χρόνο που το πλοίο εκτελεί μια φορτοεκφόρτωση, επισκευή, ανεφοδιασμό, κτλ.

Η **κυριότερη ιδιομορφία** του ναυτικού επαγγέλματος έγκειται ακριβώς σε αυτό, δηλαδή, στο γεγονός ότι το πλοίο, ως εργασιακός χώρος, δεν είναι σταθερό σε μια θέση ή περιοχή, αλλά κινείται διαρκώς, σε όλη τη Γη, ταξιδεύοντας μέσα στη θάλασσα. Μπορεί να σταματάει για λίγο σε κάποιο λιμάνι, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, αλλά και πάλι συνεχίζει το ταξίδι του για ένα άλλο σημείο του παγκόσμιου χάρτη. Η αέναη αυτή μετακίνηση του πλοίου μέσα στη θάλασσα, συνεπάγεται και πολλών κινδύνων και αντιξοοτήτων, όπως η διαρκής μεταβολή καιρικών συνθηκών, οι γενικότερες κλιματικές αλλαγές, οι θαλασσοταραχές, ο μεγάλος κυματισμός, κτλ.

Όλα τα ανωτέρω δεν έχουν βέβαια, επίπτωση μόνο στο εκάστοτε μεταφερόμενο φορτίο, αλλά και στους εργαζόμενους ναυτικούς. Οι θαλασσοταραχές και οι κυματισμοί δεν καταπονούν μόνο το πλοίο, το οποίο αναγκάζεται να κλυδωνίζεται και να προστευνάζει, αλλά και το ναυτικό που επιβαίνει σε αυτό. Οι κλιματικές αλλαγές που εναλλάσσονται με γρήγορο ρυθμό επιβαρύνουν τον

¹² Πράγματι, στον ΚΙΝΔ υπάρχουν δύο ομάδες διατάξεων: Τα άρθρα 37- 52 αφορούν τον Πλοίαρχο, ενώ τα άρθρα 53- 83 αφορούν το πλήρωμα.

ανθρώπινο οργανισμό, ο οποίος συχνά αδυνατεί να προσαρμοστεί εξίσου γρήγορα σε αυτές.

Παράλληλα, μια σειρά από ιδιαιτερότητες, που δε βρίσκονται σε επαγγέλματα στεριάς, και που οφείλονται στην ξεχωριστή φύση του ναυτικού επαγγέλματος, επιβαρύνουν μόνιμα σχεδόν την ψυχολογία του ναυτικού και αντικατοπτρίζονται, έμμεσα ή άμεσα, στη συμπεριφορά του και κυρίως, στην απόδοσή του. Στα περισσότερα πλοία, ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να εργάζεται, με δυσδιάκριτα χρονικά όρια εργασίας- ανάπαυσης, αλλά και να ζει μακριά από την οικογένειά του. Με λίγα λόγια, στερείται τα βασικά αγαθά της σύγχρονης κοινωνικής ζωής, ιδίως στα ποντοπόρα πλοία, παρά το γεγονός, ότι πλέον, με τις πολλές τεχνολογικές βελτιώσεις επί των πλοίων, έχει πρόσβαση ακόμη στο διαδίκτυο, αλλά και σε φθηνότερη επικοινωνία με τους αγαπημένους του, συγκριτικά με το παρελθόν. Η διαβίωση στο πλοίο είναι συχνά μονότονη και πληκτική, παρά τις ανέσεις των σύγχρονων πλοίων.

Επιπλέον αυτών, η ναυτική εργασία απαιτεί μεγάλη υπευθυνότητα από όλους τους εργαζόμενους, τόσο για τη διοίκηση του πλοίου όσο και για την ασφαλή λειτουργία του, τα περιθώρια για λάθη είναι μηδαμινά, και όλοι πρέπει να είναι σε θέση πάντοτε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά και έγκαιρα οποιοδήποτε πρόβλημα ή δυσκολία προκύψει. Άρα, από όλα τα προαναφερόμενα, προκύπτει εύκολα το συμπέρασμα πως πρόκειται για μια **πολύ ιδιαίτερη εργασία** με ξεχωριστά γνωρίσματα που την καθιστούν δύσκολη, ιδιόμορφη, αλλά σίγουρα και ενδιαφέρουσα.

Τα θέματα ναυτικής εργασίας στη χώρα μας, ορίζονται από τα ακόλουθα:

1. Τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου¹³, και ειδικότερα από τα άρθρα 37- 83, τα οποία αφορούν στον Πλοίαρχο, στο πλήρωμα πλοίου και στη σύμβαση ναυτολόγησης,
2. Τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου¹⁴, μέρος 2ο, άρθρο 55 και μετά, για τα θέματα ναυτικής απογραφής, ναυτικών φυλλαδίων, κλπ.

¹³ Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από **α)** την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και **β)** από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας. Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από τη χώρα μας, στον Αστικό Κώδικα (ΑΚ), στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας. Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται κυρίως στους ακόλουθους κλάδους: Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο της Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

¹⁴ Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται **α)** με την οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (π.χ. ακτοπλοΐα, ασφάλεια πλοίων, αστυνόμευση λιμένων, χορήγηση και διατήρηση της ελληνικής εθνικότητας σε πλοίο, σύνθεση του προσωπικού τους) και **β)** με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική

3. Τις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, που ισχύουν κάθε φορά και ρυθμίζουν θέματα αμοιβών, επιδομάτων, προσαυξήσεων (υπερωριών) κ.ά.,
4. Τον Κανονισμό Εργασίας επί Πλοίων, (που αφορά αρμοδιότητες),
5. Τον Νόμο 4005/1929 "Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων" όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα βάσει του οποίου θεσπίζονται τα εδεσματολόγια στα πλοία.
6. Το Ν.Δ. 2651/1953 "Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων" που αφορά σύνθεση αυτών, προσόντα έκαστου, κλπ., με ειδική σύνθεση για τα νηολογημένα πλοία βάσει του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 (Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία).

1.3.2 Το πλοίο ως εργασιακό περιβάλλον

Όπως ήδη αναφέρθηκε ως τώρα, το πλοίο είναι ένας μετακινούμενος χώρος δουλειάς, που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο σε τοπικό, όσο και σε διεθνές περιβάλλον.

Ο ναυτικός ακολουθεί το πλοίο σε όλες του τις μετακινήσεις και συμμετέχει με κάθε τρόπο στις λειτουργίες του. Έτσι για μεγάλο χρονικό διάστημα, συνηθέστερα και σύμφωνα με τις συμβάσεις που συντάσσονται από τις περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα για τα ποντοπόρα πλοία, για 4- 6 μήνες ή και παραπάνω, ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να αφήσει τη ζωή του στη στεριά και τους οικείους του, και να ακολουθήσει το πλοίο, πάνω στο οποίο θα ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, οι οποίες και θα του αποδώσουν αντίστοιχο οικονομικό όφελος (μισθό), όπως συμβαίνει και με όλα τα υπόλοιπα επαγγέλματα.

Κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του στο πλοίο, ο ναυτικός απασχολείται σε εργασίες που έχουν σχέση όχι μόνο με το αντικείμενο μεταφοράς του πλοίου, αλλά και με το ίδιο το πλοίο, σε ό, τι αφορά τη συντήρησή του, αλλά και την ασφαλή λειτουργία του. Δεδομένου ότι ένα πλοίο κινείται και λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, γίνεται αντιληπτό ότι πάνω σε αυτό επιβαίνουν τόσοι ναυτικοί, ώστε οι απαραίτητες εργασίες να μη σταματούν, μέρα ή νύχτα, και να πραγματοποιούνται

ναυτιλία. Οι σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται κυρίως στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ), αλλά και σε ανεξάρτητα νομοθετήματα.

Υπό την ευρεία έννοια το Δημόσιο Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή Δίκαιο της Θάλασσας εξετάζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της διεθνούς Κοινότητας **α)** για την προστασία, χρήση και εκμετάλλευση του πλούτου της θάλασσας, **β)** την επιστημονική έρευνα και **γ)** τη διαδικασία επίλυσης των διαφορών μεταξύ των Κρατών.

με ευκολία, ασφάλεια και χωρίς διακοπή. Το κανονικό ωράριο των ναυτικών δε διαφέρει από εκείνο των ανθρώπων που εργάζονται στη στεριά, δηλαδή οκτάωρο εκτός Σαββάτου, Κυριακής και Αργιών, το οποίο εκτελείται με ενιαίο τρόπο ή με τη μορφή βάρδιών. Το ενιαίο ωράριο αρχίζει στις 08.00 και τελειώνει στις 17.00, με μία ώρα κενό, από τις 12.00 ως τις 13.00, για το μεσημεριανό γεύμα.

Αντίθετα, οι βάρδιες γίνονται με τετραωρίες, δηλαδή τις μισές ώρες του οκτάωρου, και εκτελούνται οι μεν πρώτες το πρωί και οι υπολειπόμενες για τη συμπλήρωση του ωραρίου, το βράδυ. Το εικοσιτετράωρο αποτελείται από έξι τετραωρίες, οι οποίες καλύπτονται από τρεις ναυτικούς, οι οποίοι εναλλάσσονται κάθε τέσσερις ώρες μεταξύ τους, ενώ μεσολαβεί ένα διάστημα οκτώ ωρών για τον καθένα τους, μέχρι την επόμενη τετραωρία του, για να αναπαύεται. Οι βάρδιες που επικράτησαν και καθιερώθηκαν με τα χρόνια είναι οι εξής:

- 1) 00:00- 04:00 και αντίστοιχα, 12:00- 16:00,
- 2) 04:00- 08:00 και αντίστοιχα, 16:00- 20:00, και
- 3) 08:00- 12:00 και αντίστοιχα, 20:00 - 24:00

Εξέχωρα όμως, από τις κανονικές ώρες εργασίες και επειδή έχει αναφερθεί προηγουμένως ότι το πλοίο λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, ο ναυτικός καλείται πολύ συχνά να εργαστεί υπερωριακά, για να καλύπτονται όλες οι ανάγκες που ενδεχόμενα μπορεί να προκύπτουν ή επειδή υπάρχουν έκτακτες συνθήκες, όπως για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου σε λιμάνι, λόγω φόρτωσης ή εκφόρτωσης, απόπλους ή κατάπλους.

Έτσι, με τον καιρό ο ναυτικός προσαρμόζεται σε αυτό το πλωτό περιβάλλον, με τις ειδικές απαιτήσεις, περιορίζεται στο χώρο που έχει στη διάθεσή του και στις δραστηριότητες που του είναι διαθέσιμες εκτός εργασίας, τη διάρκεια και τη φύση του κάθε ταξιδιού και η ψυχολογία του επηρεάζεται αναλόγως.

Τα σύγχρονα πλοία εμφανίζουν τα χαρακτηριστικά της έντονης προσπάθειας που γίνεται, προκειμένου να αποτελούν πιο φιλικά προς το ναυτικό περιβάλλοντα, όσον αφορά τη διαμόρφωση των χώρων τους, ώστε να είναι πιο προσιτοί και ευχάριστοι για τον εργαζόμενο. Επίσης, εφοδιάζονται με αρκετά μέσα ψυχαγωγίας και απασχόλησης των ναυτικών, όπως βιβλιοθήκες, χώροι εκγύμνασης, πισίνες, συσκευές προβολής ταινιών, ηχοσυστήματα, επιτραπέζια ή άλλα παιχνίδια. Όλα τα νέα πλοία διαθέτουν και σύγχρονες μορφές επικοινωνίας, για να μπορούν οι ναυτικοί να έρχονται σε επαφή με τα αγαπημένα τους πρόσωπα και να ρυθμίζουν θέματα και υποθέσεις που τους αφορούν.

Το γεγονός ότι ένας ναυτικός μπορεί να λείπει για μεγάλα χρονικά διαστήματα από την οικογένειά του δε σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις του απέναντι σε αυτή μειώνονται ή έχουν μικρότερη σημασία. Γι' αυτό και η δυνατότητα τακτικής επικοινωνίας με τους οικείους του είναι σημαντική και αναγκαία και πρέπει να συντηρείται και να επιδιώκεται.

Αξίζει να σημειωθεί πως δεδομένου ότι ένα πλοίο επισκέπτεται διάφορα σημεία του παγκόσμιου χάρτη, λιμάνια σε πολλές χώρες του κόσμου, οι ναυτικοί αποκτούν τη δυνατότητα να γνωρίζουν πολλές και διαφορετικές κουλτούρες, να συναντούν ανθρώπους άλλων λαών και συνηθειών και να βλέπουν διαρκώς νέες εικόνες, γεγονός που εμπλουτίζει τη σκέψη και τις γνώσεις τους, και διευρύνει το πνεύμα τους. Παρόλα αυτά, ασυναίσθητα ή συνειδητά, και χωρίς να απορρίπτει το δεσμό του με τη θάλασσα και το πλοίο, ο ναυτικός έχει πάντα έντονη την τάση φυγής, για να βρεθεί και πάλι κοντά στην οικογένειά του και τον τόπο του. Αυτό δε θεωρείται παρεξηγήσιμο, όμως. Αντίθετα, είναι φυσιολογικό και επιβεβλημένο για την ανθρώπινη υπόσταση του ναυτικού, και σίγουρα και για την οικογένειά του, που περιμένει υπομονετικά πίσω στο σπίτι το γυρισμό του.

Η προσωρινή διακοπή της εργασίας των ναυτικών στο πλοίο, και η επιστροφή τους στις οικογένειές τους και πάλι, ύστερα από ένα λογικό διάστημα, είναι απαραίτητη και αναγκαία, ιδίως στη σύγχρονη εποχή, που τα επαγγελματικά καθήκοντα είναι απαιτητικά και χρειάζονται μεγάλη συνέπεια, αλλά και η διατήρηση μιας ισορροπημένης και υγιούς οικογένειας χρίζει φροντίδας και προσπάθειας. Αυτό το διάστημα λοιπόν, που ο ναυτικός είναι «ξέμπαρκος», είναι ιδιαίτερης σημασίας για εκείνον, αφού έχει την ευκαιρία να ξεκουραστεί ψυχολογικά και σωματικά, να ανασυγκροτήσει τις δυνάμεις και τη σκέψη του, να βρεθεί διπλά στους δικούς του και να απολαύσει, όπως όλοι, αυτές τις στιγμές μαζί τους, να κοινωνικοποιηθεί και πάλι στη στεριά, να τακτοποιήσει τα θέματά του και τελοσπάντων, να προετοιμαστεί για το επόμενο θαλάσσιο ταξίδι του.

1.3.3 Σχέσεις πληρώματος και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά

Η αποδοτική και ομαλή λειτουργία του πλοίου απαιτεί ομαδική εργασία, πειθαρχία και αυστηρή τήρηση όλων των ναυτικών κανόνων, και των κανόνων ασφαλείας για την αποφυγή λαθών και ατυχημάτων.

Το πλοίο και το πλήρωμά του, με τη σύνθεση και τις ιδιαιτερότητες που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα, είναι ένας μικρόκοσμος, μια μικρή, ξεχωριστή

κοινωνία, με δικά της χαρακτηριστικά, που μοιάζουν αρκετά με αυτά μιας μεγάλης οικογένειας. Επομένως, η αρμονική συνεργασία και συμβίωση μεταξύ των μελών του πληρώματος, η συναδελφσύνη και η ομαλή συνύπαρξη και συνεργασία είναι μεγάλης σημασίας, για την αποδοτικότητα και την ασφάλεια του πλοίου, των ιδίων, του μεταφερόμενου φορτίου ή των επιβατών. Οι επαγγελματίες ναυτικοί αναγνωρίζουν αυτή την ιδιαιτερότητα του πλοίου, δηλαδή της επιχείρησης στην οποία ζουν και εργάζονται για μεγάλα διαστήματα της ζωής του κι έτσι δε νιώθουν ποτέ μόνοι ή απομονωμένοι, παρά το γεγονός ότι μπορεί να βρίσκονται στη μέση του πουθενά, σε κάποιον απέραντο ωκεανό. Αισθάνονται μέλος και αυτής της κοινωνίας, του πλοίου.

Ανεξάρτητα από το βαθμό και την ειδικότητά τους στο πλοίο, τὰ μέλη του πληρώματος, τρώνε όλοι μαζί, συζητούν, διασκεδάζουν, σχεδόν μοιράζονται μαζί την προσωπική τους ζωή. Άρα, αυτός ο μικρόκοσμος όντως μοιάζει πολύ με μια οικογένεια. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, οι ναυτικοί πρέπει να αναπτύσσουν και να διατηρούν αισθήματα σεβασμού, αλληλεγγύης, αμοιβαίας υποστήριξης, και να πεισθούν ότι το να λειτουργούν ομαδικά, ώστε η κάθε τους ενέργεια να ωφελεί και να εξυπηρετεί το σύνολο και να συμβάλει στην ασφάλεια του.

Όταν οι σχέσεις μεταξύ των ναυτικών διέπονται από ευγένεια, σεβασμό, κατανόηση και καλή συνεργασία, μειώνεται ο αριθμός των αστοχιών και ακόμα και να προκύψει οτιδήποτε, μπορεί ευκολότερα να ξεπεραστεί.

Το πλοίο είναι ένας διεθνής χώρος εργασίας, τόσο ως παραγωγική μονάδα όσο και ως εργασιακός χώρος. Επιπλέον, σήμερα, κατά κύριο λόγο, τα πληρώματα που το στελεχώνουν είναι πολυεθνικά, με δύο ή και παραπάνω εθνικότητες επί του πλοίου. Ο συνδυασμός των δύο αυτών πραγμάτων, απαιτεί ειδική μεταχείριση.

Μια σειρά από μελέτες και έρευνες των τελευταίων ετών διεθνώς δείχνει τη δυναμική που αναπτύσσουν οι πολυεθνικές ομάδες επάνω στα πλοία¹⁵. Αρκετές φορές η πολιτισμική ποικιλία των πληρωμάτων ενοχοποιείται ως η πηγή προβλημάτων και δυσκολιών που παρουσιάζονται σε αυτές τις ομάδες, ενώ άλλες φορές λειτουργεί καταλυτικά, ως μέσο αποφυγής δημιουργίας εθνικών υπο-ομάδων και ενίσχυσης της επικοινωνίας μεταξύ των αλλόγλωσσων ναυτικών. Η πολιτισμική ποικιλία των πληρωμάτων δεν αποτελεί αυτή καθαυτή το πρόβλημα, όσο η

¹⁵ Δρ. ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΓΟΥΛΑΚΗ, «Αναπτύσσοντας την ικανότητα διαχείρισης της πολιτισμικής ποικιλίας στη ναυτιλία», *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Αριθμός Φύλλου 126, 01/2010, σελ. 86- 88

διαχείρισή της, τόσο από την πλευρά των ηγετών του πλοίου, όσο και από το γραφείο.

Στον ελληνικό χώρο, οι πρώτες έρευνες οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι οι υπάρχουσες αντιλήψεις για το ζήτημα της πολιτισμικής ποικιλίας των πληρωμάτων, τόσο από την πλευρά των Ελλήνων ναυτικών, όσο και από την πλευρά των ελληνόκτητων εταιριών είναι συγκεχυμένες και μάλλον, εκφράζουν προκατάληψη και ανασφάλεια. Επιπλέον, γίνεται αντιληπτό, ιδίως από τους Έλληνες ναυτικούς πως αισθάνονται απειλή από τα αλλοδαπά πληρώματα, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού για θέσεις εργασίας στα ελληνόκτητα πλοία, του χαμηλότερου κόστους ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών, ειδικά εκείνων από αναπτυσσόμενες χώρες, όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία, κ.ά., και της ραγδαίας εισόδου τους στην αγορά ναυτικής εργασίας, τα τελευταία χρόνια.

Διαπιστώνεται επίσης, πως υπάρχουν στερεότυπα όσον αφορά τις εθνικότητες των ναυτικών, τα οποία καλλιεργούνται και μεταφέρονται πρωτίστως από τις παλαιότερες γενιές ναυτικών στις νεότερες, από το πλοίο στο γραφείο, όπου σημαντικές θέσεις καταλαμβάνουν Έλληνες πρώην ενεργοί ναυτικοί, Πλοίαρχοι ή μηχανικοί, αλλά και γενικότερα από την άστοχη διαχείριση του θέματος ως σήμερα, από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ).

Στο άρθρο «Αναπτύσσοντας την ικανότητα διαχείρισης της πολιτισμικής ποικιλίας στη ναυτιλία» της Δρ. Μαρίας Προγουλάκη, στο Περιοδικό «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», Τεύχος 01/2010, αναφέρεται πως το ενημερωτικό υλικό που παρέχεται στις ελληνικές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σχετικά με το θέμα της διαχείρισης της πολυεθνικότητας των πληρωμάτων είναι τουλάχιστον ελλιπές, ενώ συγκρίνει την αστοχία αυτή στο πρόγραμμα σπουδών των ελληνικών ΑΕΝ, με την πρόβλεψη για την κατάλληλη, σχετική ενημέρωση, στις αντίστοιχες ναυτικές σχολές της Κίνας, οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει να παρέχουν μαθήματα πολιτισμικής γνώσης και ψυχολογίας πληρωμάτων, ενώ ταυτόχρονα, ναυτιλιακές επιχειρήσεις κινεζικών συμφερόντων σχεδιάζουν προγράμματα πολυπολιτισμικής εκπαίδευσης των Κινέζων ναυτικών τους.

Σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση της πολιτισμικής ποικιλίας είναι μια ικανότητα που μαθαίνεται, ένα σύνολο γνώσεων που πρέπει να αποκτηθεί και μια φιλοσοφία που μπορεί να καλλιεργηθεί, σε κάθε άτομο, αλλά και σε κάθε οργανισμό. Η εκπαίδευση επομένως, σχετικά με τη διαχείριση πληρωμάτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση των ανθρώπινων σχέσεων επάνω στα πλοία, στην καλύτερη κατανόηση της κουλτούρας κάθε εθνικότητας, και κατ' επέκταση στον αμοιβαίο

σεβασμό που απαιτείται, για τη σωστή λειτουργία του πλοίου, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα.

Οι ναυτικοί, πέρα από αυτά, όμως, είναι υποχρεωμένοι από τη φύση της δουλειάς τους να συνεργάζονται περιστασιακά και με άλλους ανθρώπους, εκτός πλοίου, όταν αυτό προσεγγίζει λιμάνια ή για άλλο λόγο. Αυτοί οι άνθρωποι εκτελούν με τη σειρά τους κι εκείνοι κάποια επαγγελματική δραστηριότητα, για λογαριασμό του πλοίου ή οποιουδήποτε έχει συμφέροντα επάνω από αυτό. Τονίζεται επομένως, ότι και σε αυτή τη φάση της ναυτικής εργασίας, οι ναυτικοί πρέπει να συνεργάζονται άψογα με οποιονδήποτε έρχεται στο πλοίο και να προσπαθούν για την επιτυχή, ασφαλή και αποδοτική εκμετάλλευση αυτού.

1.4 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1.4.1 International Maritime Organization (IMO)

Η ναυτιλία¹⁶, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), είναι και ο μόνος αρμόδιος Διεθνής Οργανισμός για θέματα που αφορούν κυρίως τη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Για την υλοποίηση των ανωτέρω στρατηγικών στόχων ο IMO προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα κράτη- μέλη αυτού να προβούν με την σειρά τους στην επικύρωση - ενσωμάτωση τους στην έννομη τάξη τους και στη συνακόλουθη εφαρμογή τους. Θέση της χώρας μας που επισημαίνεται συνεχώς σε κάθε ευκαιρία είναι ότι ο



καλύτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι μέσω της ορθής εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων του IMO σε παγκόσμια κλίμακα και την αποφυγή με κάθε τρόπο περιφερειακών ρυθμίσεων. Αξίζει να σημειωθεί και η πρόσφατη επανεκλογή της Ελλάδος στην κατηγορία Α' του Συμβουλίου του IMO για τη διετία 2008- 2009, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της 25ης

Συνόδου της Συνέλευσης του IMO.

Αναλυτικότερα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO, International Maritime Organization) είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, με αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Ο IMO συστάθηκε με τη

¹⁶ Γιάννης Θεοτοκάς *ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ (ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ)*, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, Ακαδημαϊκό Έτος 2001-2002

διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948, και αριθμεί σήμερα 163 Κράτη- Μέλη. Η Γενική Συνέλευση του IMO συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη- μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών.

Η χώρα μας, με τη σημαντικότερη παρουσία της στον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας, εκλέγεται εδώ και δεκαετίες σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου και μάλιστα στην κατηγορία Α'.

Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη στα πλαίσια του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Συνολικά περίπου 40 Συνθήκες και Πρωτόκολλα έχουν μέχρι σήμερα υιοθετηθεί από τον IMO, οι περισσότερες από τις οποίες έχουν τροποποιηθεί, έτσι ώστε να ενσωματώνουν όλες τις πρόσφατες εξελίξεις στην παγκόσμια ναυτιλία.

Αναλυτικότερα αναφέρονται οι ακόλουθες:



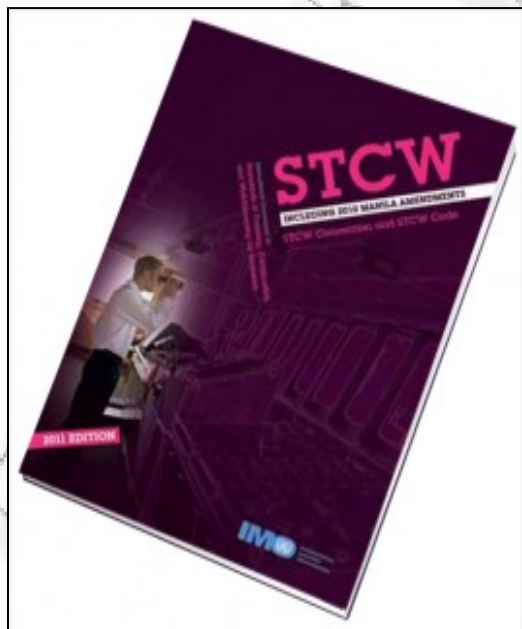
Η **Διεθνής Συνθήκη για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα** (Safety of Life at Sea- SOLAS) αποτελεί την πιο σημαντική από τις συμφωνίες που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και με την τροποποιημένη μορφή της τέθηκε σε ισχύ το 1980. Στα χρόνια που ακολούθησαν έγιναν τροποποιήσεις και προστέθηκαν νέα κεφάλαια. Η σύμβαση θέτει ελάχιστα πρότυπα για την ασφαλή κατασκευή, εξοπλισμό και λειτουργία του πλοίου.

Η **Διεθνής Σύμβαση για την Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία MARPOL 73/78** (International Convention for the Prevention of Pollution from

Ships), τέθηκε σε ισχύ το 1983 και καλύπτει ατυχηματική και λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο, χημικά, συσκευασμένα φορτία, λύματα και απορρίμματα. Αποσκοπεί στην πλήρη εξάλειψη της διεθνούς ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ελαχιστοποίηση της ατυχηματικής ρύπανσης και καθιερώνει γενικής εφαρμογής σταθερές και αυστηρά μέτρα ελέγχου σε ορισμένες διεθνώς καθορισμένες περιοχές.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code- ISM) στοχεύει στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, στην πρόληψη των ανθρώπινων απωλειών ή τραυματισμών και στην αποφυγή πρόκλησης βλαβών στο θαλάσσιο περιβάλλον και επιβάλλει την εφαρμογή συγκεκριμένων και γνωστών από πολιτικών, κανόνων και διαδικασιών στη ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλοίο. Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να διατηρεί ένα Σύστημα Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management System) που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κώδικα, το οποίο να αποτελεί οργανικό τμήμα της οργάνωσης της επιχείρησης. Παράλληλα το κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει ένα Πιστοποιητικό Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management Certificate), το οποίο αποδεικνύει ότι το πλοίο διοικείται σύμφωνα με το Safety Management System της εταιρείας. Ο ISM Code αποτελεί κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS.

Η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακής των ναυτικών¹⁷, STCW 1978 η οποία έθεσε βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίησή της και τη βάρδια φυλακής των ναυτικών σε διεθνές



επίπεδο. Η Συνθήκη τροποποιήθηκε το 1995 προκειμένου να επιτευχθεί η ενιαία εφαρμογή από την πλευρά των κρατών των απαιτήσεων που θέτει. Με τις προσθήκες τίθενται αυστηρές προϋποθέσεις στα μέλη σχετικά με την εφαρμογή της Συνθήκης, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης, που παρέχονται από τα κράτη, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης. Τα κράτη που υπογράφουν τη Συνθήκη είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για

την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών, έτσι ώστε να μπορούν να γίνονται αποδεκτά από όλες τα κράτη-σημαίες. Σε διαφορετική περίπτωση, τα πιστοποιητικά

¹⁷ Seafarer's Training, Certification and Watchkeeping

που εκδίδουν δε θα είναι αποδεκτά και οι ναυτικοί των κρατών αυτών δε θα επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες, γιατί τα πλοία τους θα υφίστανται τις συνέπειες των ελέγχων των Port State Controls (PSCs)¹⁸.

Η τελευταία τροποποίηση της STCW, έγινε στη Διπλωματική Διάσκεψη του IMO στη Μανίλα των Φιλιππίνων στις 21- 25 Ιουνίου 2010. Με τις εγκυκλίους του IMO STCW.7/Circ.16 και STCW.7/Circ. 17 διευκρινίσθηκαν μεταβατικές διατάξεις των αναθεωρήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW Convention).

Οι τροποποιήσεις που αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλας στην Σύμβαση και Κώδικα STCW» (STCW Convention & Code: “The Manila Amendments”) υιοθετήθηκαν, για να επικαιροποιηθούν τα δύο κείμενα σύμφωνα με τις εξελίξεις από την υιοθέτηση της Σύμβασης το 1978 και την αναθεώρησή της το 1975, για να αντιμετωπισθούν θέματα που αναμένεται να προκύψουν στο ορατό μέλλον. Με τις τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 2012 έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και στον Κώδικα και ειδικότερα καθιερώνονται:

- ✓ Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας και την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης συμμόρφωσης των με τις απαιτήσεις της σύμβασης,
- ✓ Αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινόπνευματος και ναρκωτικών, καθώς και επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών,
- ✓ Νέες απαιτήσεις για το κατώτερο προσωπικό (Able Seafarers),
- ✓ Νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (Electronic Charts and Information Systems- ECDIS)

¹⁸ Port State Controls (PSCs) είναι οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται σε διεθνείς λιμένες από τους επιθεωρητές PSC, προκειμένου να διαπιστώνεται η ικανότητα του Πλοιάρχου και υπόλοιπου πληρώματος των πλοίων, καθώς και η ναυσιπλοΐα του πλοίου, αλλά και η καταλληλότητα και η κατάσταση του εξοπλισμού του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και συνθηκών (SOLAS, MARPOL, STCW), και επιπρόσθετα, ότι το πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διεθνείς νομοθεσίες.

- ✓ Νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία,
- ✓ Νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση και πιστοποίηση ηλεκτρολόγων αξιωματικών,
- ✓ Επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα,
- ✓ Νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίου τους,
- ✓ Η εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας στην εκπαίδευση, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης εξ' αποστάσεως και μέσω του διαδικτύου,
- ✓ Νέες οδηγίες εκπαίδευσης προσωπικού πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολικά ύδατα και προσωπικού που χειρίζεται Dynamic Positioning Systems.

1.4.2 International Labor Organization (ILO)



δικαιοσύνη.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας¹⁹ (International Labor Organization- ILO) είναι διακυβερνητικός οργανισμός, που εδρεύει στη Γενεύη και ιδρύθηκε στις 11 Απριλίου 1919 ως παράρτημα της Κοινωνίας Των Εθνών, όταν ο καταστατικός της χάρτης εγκρίθηκε ως μέρος (XIII) της Συνθήκης των Βερσαλλιών (άρθρα 387-427) του 1919. Η δικαιολογητική βάση της ίδρυσής της αναπτύχθηκε στον πρόλογο του σχετικού τμήματος της περίφημης συνθήκης που επεδίωκε την αποκατάσταση της παγκόσμιας ειρήνης με βάση την κοινωνική

¹⁹ <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>

Η ίδρυση του διεθνούς Οργανισμού αυτού υπήρξε στην ουσία αποτέλεσμα μακρών και επίμονων προσπαθειών ιδεολόγων και ανθρωπιστών της διεθνούς κοινωνίας των αρχών του 19^{ου} αιώνα, που επιζητούσαν την προστασία της εργασίας μέσα από διακανονισμούς, καθώς και την άρση των αδικιών και στερήσεων που τελούσαν έναντι μισθού οι εργαζόμενοι. Αυτοί προσβλέποντας την ανάγκη μιας στενής διεθνούς συνεργασίας με κοινή κοινωνική πολιτική θεωρούσαν αυτή την ίδρυση ως τη σημαντικότερη διεκδίκηση των διαφόρων εργατικών οργανώσεων κυρίως των βιομηχανικών χωρών, ειδικότερα μετά τη βιομηχανική επανάσταση.

Στο έργο του Οργανισμού, που αφορά τη ναυτιλία περιλαμβάνεται η προώθηση μιας σειράς Συνθηκών που ρυθμίζουν θέματα εργασίας επί του πλοίου όπως τις ώρες εργασίας, τα ασφαλιστικά, τις άδειες, τους μισθούς ασθενείας και τις ελάχιστες αμοιβές των ναυτικών. Καθώς το κόστος μισθοδοσίας του πληρώματος αποτελεί σημαντικό ποσοστό του λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, το έργο του ILO επηρεάζει σημαντικά την λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η εκπροσώπηση των χωρών- μελών στον ILO είναι τριμελής και περιλαμβάνει εκπροσώπους της κάθε κυβέρνησης του κράτους- μέλους²⁰ και εκπροσώπους των εργαζομένων και των εργοδοτών. Βασικά όργανα του ILO είναι η ετήσια Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας, το Διοικητικό Συμβούλιο (που εκλέγεται από τη Διάσκεψη και αποτελείται από 28 εκπροσώπους κυβερνήσεων, 14 εκπροσώπους εργαζομένων και 14 εκπροσώπους των εργοδοτών), και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας που είναι και το συντονιστικό όργανο του ILO.

²⁰ Μέλη της ΔΟΕ είναι:

- 1 Τα κράτη που ήταν μέλη της μέχρι την 1 Νοεμβρίου 1945
- 2 Τα κράτη- μέλη του ΟΗΕ, εφόσον έχουν με ανακοίνωσή τους προς τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας αποδεχτεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον καταστατικό χάρτη του Οργανισμού, και
- 3 Τα κράτη που δεν είναι μέλη του ΟΗΕ, εφόσον όμως εκλεγούν από τη Γενική Διάσκεψη με πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων αντιπροσώπων μελών.

1.4.3 Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO)

Λειτουργεί από το 1905 με έδρα τη Δανία και αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή ένωση παγκοσμίως. Μέλη του είναι περισσότερες από 1000 ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ελέγχουν πάνω από το 60% του παγκόσμιου στόλου, 1550 μεσίτες και ναυτικοί πράκτορες και 100 αλληλοασφαλιστικοί και άλλοι οργανισμοί καθώς και συνδεδεμένα μέλη από 121 χώρες του κόσμου.

Στους τομείς ενασχόλησης του περιλαμβάνονται όλα τα θέματα που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία. Στοχεύει στην προώθηση θεμάτων που απασχολούν τα μέλη του,



στην πληροφόρηση των μελών του για περιπτώσεις μη αποδεκτών πρακτικών και στην παροχή πρότυπων ναυτιλιακών εγγράφων (ναυλοσυμφώνων, φορτωτικών, κ. ά.) για τη διευκόλυνση του έργου των μελών του. Παράλληλα προσφέρει στα μέλη του

εκδόσεις, ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων, λογισμικό και σειρές σεμιναρίων και συναντήσεων εργασίας για συγκεκριμένα θέματα. Η BIMCO²¹ συμμετέχει σε ομάδες εργασίας και στις υποεπιτροπές του IMO, ενθαρρύνοντας την ενιαία εφαρμογή του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

1.4.4 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping)

Ιδρύθηκε το 1921 με την ονομασία Διεθνής Ναυτιλιακή Διάσκεψη (International Shipping Conference) και μετονομάστηκε το 1948. Πρόκειται για ένωση εθνικών οργανισμών που εκπροσωπούν κατά κύριο λόγο πλοιοκτήτες από περισσότερες από 36 χώρες. Ασχολείται ²² με τη ναυτιλιακή πολιτική κυρίως στον τεχνικό και



²¹ <https://www.bimco.org>

²² <http://www.ics-shipping.org/>

νομικό τομέα. Βασικοί του στόχοι είναι η προώθηση σε διεθνές επίπεδο των συμφερόντων των μελών του, η ανταλλαγή απόψεων και η διατύπωση θέσεων για τα πλαίσια πολιτικής που εφαρμόζονται σε διεθνές, αλλά και εθνικό επίπεδο, η συνεργασία με άλλους οργανισμούς για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και η συμμετοχή στις συζητήσεις και τους προβληματισμούς που λαμβάνουν χώρα σε άλλους διεθνείς οργανισμούς. Οι κύριοι τομείς ενασχόλησής του αφορούν την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων για την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων.

1.4.5 Διεθνής Οργάνωση Μεταφορών (International Transport Workers Federation)

Πρόκειται για ένα διεθνή οργανισμό²³ που ιδρύθηκε το 1986 και στον οποίο συμμετέχουν ομοσπονδίες εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Λειτουργεί σαν ένα δίκτυο προστασίας των μελών των συνεργαζόμενων με αυτή ενώσεων που στοχεύει μεταξύ των άλλων στην καθιέρωση δίκαιων αμοιβών και συνθηκών εργασίας και στη δημιουργία ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας. Υποστηρίζει τον ελεύθερο και δημοκρατικό συνδικαλισμό και υπερασπίζει τα ανθρώπινα και συνδικαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στις μεταφορές. Κυρίαρχο σώμα της Ομοσπονδίας είναι το Συνέδριο που συνέρχεται κάθε τέσσερα χρόνια και εκλέγει το 30μελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Πρόεδρο, τους τέσσερις αντιπροέδρους και το Γενικό Γραμματέα.



Η ΔΟΜ χωρίζεται σε οκτώ τομείς, ένας από τους οποίους αφορά τους ναυτικούς. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ναυτικών και οι ενώσεις- μέλη της έχουν εγγεγραμμένους στις τάξεις τους περισσότερους από 600.000 ναυτικούς.

Στόχος της Οργάνωσης σε σχέση με τους ναυτικούς είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας τους και η προώθηση κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων για την προστασία των συμφερόντων και των δικαιωμάτων τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Προωθεί τη διεθνή συνεργασία και την υποστήριξη στις συνεργαζόμενες με αυτή ενώσεις και στους ναυτικούς μέσω της

²³ <http://www.itfglobal.org/>

συμμετοχής της στον IMO, τον ILO, τον ΟΟΣΑ και άλλους διεθνείς οργανισμούς, της λειτουργίας ενός δικτύου με περισσότερους από 100 επιθεωρητές ανά τον κόσμο, με συμφωνίες για την προστασία των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με «σημαίες ευκολίας», με την προώθηση μέτρων πολιτικής και τέλος, με την παροχή και διάχυση της πληροφόρησης.

1.4.6 Διεθνείς Ενώσεις Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων και Πλοίων Ξηρού Φορτίου (INTERTANKO & Intercargo)

Η INTERTANKO²⁴ δημιουργήθηκε το 1970 με σκοπό την εκπροσώπηση των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων. Παγκόσμια και πλήρη μέλη της αποτελούν εταιρίες που δεν ανήκουν ή ελέγχονται από κράτη ή εταιρίες πετρελαίου. Το Νοέμβριο του 2000 στην Ένωση συμμετείχαν σαν πλήρη μέλη 260 εταιρίες οι οποίες διαχειρίζονταν περισσότερα από 2000 δεξαμενόπλοια συνολικής μεταφορικής ικανότητας 162 εκ. τόνων νεκρού βάρους, μεταφορική ικανότητα που αντιστοιχεί στο 76% του στόλου που ανήκει σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.

Η Ένωση είναι μη κερδοσκοπικός οργανισμός που έχει στόχο την εκπροσώπηση των συμφερόντων των μελών της σε παγκόσμιο, περιφερειακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτό συμμετέχει στις διαδικασίες του IMO και άλλων διεθνών οργανισμών. Σαν βασικοί στόχοι της Ένωσης αναφέρονται η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, οι καθαρές θάλασσες και ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Μέλος της Ένωσης μπορεί να γίνει κάθε ανεξάρτητη εταιρία που διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα ISM, πλοία ταξινομημένα από νηογνώμονα εγκεκριμένο από τον IACS²⁵, και ασφαλισμένα σε αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P & I Clubs), και επαρκή ασφαλιστική κάλυψη και σχέδιο καταπολέμησης ρύπανσης από πετρέλαιο.

Η Intercargo²⁶ ιδρύθηκε το 1980 για να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα των ανεξάρτητων πλοιοκτητών πλοίων χύδην ξηρών φορτίων. Στους στόχους της Ένωσης περιλαμβάνονται η προώθηση των συμφερόντων των μελών της, η ανταλλαγή



ή τοπικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτό συμμετέχει στις διαδικασίες του IMO και άλλων διεθνών οργανισμών. Σαν βασικοί στόχοι της Ένωσης αναφέρονται η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, οι καθαρές



²⁴ <http://www.intertanko.com/>

²⁵ International Association of Classification Societies, Ltd.

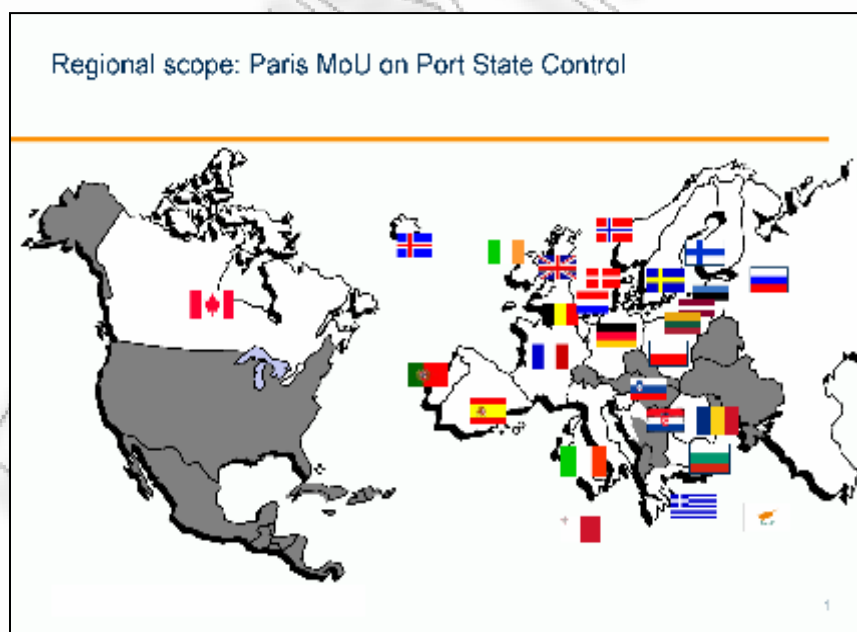
²⁶ <http://www.intercargo.org/>

απόψεων και η συμμετοχή στη διαμόρφωση των πολιτικών για τη χύδην φορτηγού ναυτιλία και η συνεργασία με άλλους εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς. Μέλος της μπορεί να είναι κάθε ανεξάρτητος πλοιοκτήτης χύδην ξηρών φορτίων, μεγαλύτερων των 3000 gt, υπό τον όρο ότι υποστηρίζει τις αρχές της ελευθερίας των θαλασσών και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Συνδεδεμένα μέλη της Ένωσης μπορούν να είναι και επιχειρήσεις με ενδιαφέρον στο χώρο της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Η Intercargo συμμετέχει με ενεργά συμβουλευτικό ρόλο στον IMO.

1.4.7 Port State Control

Αποτελεί το βασικό μηχανισμό ελέγχου συμμόρφωσης των πλοίων προς τους διεθνείς κανονισμούς και τις ρυθμίσεις που αφορούν την ασφάλεια και λειτουργεί ουσιαστικά σαν ένα διεθνές δίκτυο ελέγχου που βασίζεται σε κοινά πρότυπα και εξυπηρετεί κοινούς στόχους. Οι επιθεωρήσεις γίνονται, για να διασφαλιστεί ότι, τα πλοία με ξένα σημαία που καταπλέουν σε ένα λιμένα, διαθέτουν τα απαραίτητα έγγραφα και πιστοποιητικά που αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους με τους διεθνείς κανονισμούς, ότι το σκάφος και η μηχανή είναι κατάλληλα για το είδος των ταξιδιών που πραγματοποιεί το πλοίο, ότι το πλοίο δε δημιουργεί κίνδυνο ρύπανσης της θάλασσας και ότι παρέχεται στο πλήρωμα του πλοίου ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον.

Τέθηκε σε λειτουργία όταν συνειδητοποιήθηκε ότι το υπάρχον πλαίσιο



δε μπορούσε να ελέγξει αποτελεσματικά την εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών και Ρυθμίσεων. Παρά το γεγονός ότι η ευθύνη γι'

αυτό ανήκει αποκλειστικά στις Ναυτιλιακές Αρχές των κρατών-σημαιοτών, ο μηχανισμός του Port State Control ελέγχει τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα

λιμάνια που συμμετέχουν σε αυτό έτσι ώστε, να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν ελλείψεις ή ότι τις αντιμετωπίζουν πριν αποπλεύσουν. Λειτουργεί συμπληρωματικά προς τους μηχανισμούς ελέγχου των Ναυτιλιακών Αρχών των κρατών.

Το Port State Control ξεκίνησε αρχικά από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (Καναδάς), όταν τον Ιανουάριο του 1982, 14 κράτη υπέγραψαν το Μνημόνιο Κατανόησης για τον Έλεγχο των πλοίων. Το Paris Memorandum of Understanding (MOU) απαιτούσε από τα κράτη- μέλη να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στα λιμάνια, προκειμένου να διασφαλίζουν πως τα ξένα πλοία που θα προσεγγίζουν τα λιμάνια θα είναι συμβατά με τους Διεθνείς Κανονισμούς. Η συμφωνία αρχικά αφορούσε ελέγχους σχετικούς με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, την προστασία της θάλασσας από ρύπανση από πλοία και τις συνθήκες ζωής και εργασίας στα πλοία. Τα επόμενα χρόνια τα κράτη- μέλη αυξήθηκαν σε 19 (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) και οι δραστηριότητες του επεκτάθηκαν προκειμένου να συμπεριλάβουν τις νέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια της ζωής και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που τέθηκαν από τον IMO, καθώς και απαιτήσεις που τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τα ευρωπαϊκά πλοία²⁷.

Μετά το Paris MOU ακολούθησαν μια σειρά από περιφερειακές συμφωνίες για τη δημιουργία αντίστοιχων μηχανισμών ελέγχου. Σήμερα είναι σε ισχύ τα παρακάτω Μνημόνια Κατανόησης και Ελέγχου λειτουργώντας τους αντίστοιχους μηχανισμούς ελέγχου:

- Paris MOU (Βόρειος Ατλαντικός και Ευρώπη)
- Acuerdo de Vira del Mar (Λατινική Αμερική)
- Tokyo MOU (Ασία- Ειρηνικός)
- Mediterranean MOU (Μεσόγειος)
- Indian Ocean MOU (Ινδικός Ωκεανός)
- Abuja MOU (Δυτική και Κεντρική Αφρική)
- Black Sea MOU (Μαύρη Θάλασσα)

²⁷ <http://www.parismou.org/>

1.4.8 Νηογνώμονες

Οι νηογνώμονες είναι οργανισμοί που έχουν σαν έργο τους την αύξηση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα μέσω της εξασφάλισης υψηλών τεχνικών προδιαγραφών στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Εμφανίστηκαν πριν από δύομιση περίπου αιώνες. Είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, που δε διανέμουν κέρδη, αλλά εξαρτούν την λειτουργία τους από τις πληρωμές των πελατών τους. Παρά τη σπουδαιότητά τους οι νηογνώμονες δεν έχουν ρυθμιστικό ρόλο. Δεν απαιτείται από ένα πλοιοκτήτη ν' αποκτήσει πιστοποιητικό κλάσης, παρόλα αυτά όμως ένα τέτοιο πιστοποιητικό κρίνεται απαραίτητο, για να μπορέσει να ασφαλιστεί. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι νηογνώμονες συνδέονται με την ανάπτυξη κανόνων και την εφαρμογή τους.

Οι νηογνώμονες συμμετέχουν στο έργο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), σαν τεχνικοί σύμβουλοι με βασική λειτουργία τη διενέργεια επιθεωρήσεων και την πιστοποίηση συμμόρφωσης των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς τις Συνθήκες και τους κώδικες του IMO. Οι Συνθήκες και οι Κώδικες συνήθως ορίζουν επιθεωρήσεις και έκδοση πιστοποιητικών για τη συμμόρφωση. Τα περισσότερα κράτη- μέλη του IMO και οι πλοιοκτήτες εξουσιοδοτούν τους νηογνώμονες να αναλάβουν τον έλεγχο και την πιστοποίηση για λογαριασμό τους. Για παράδειγμα, ο βρετανικός Lloyd's Register, που είναι ο μεγαλύτερος νηογνώμονας στον κόσμο, έχει εξουσιοδοτηθεί από περισσότερα από 100 κράτη να διενεργεί επιθεωρήσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά.

Οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες συγκεντρώνουν στις τάξεις τους προσωπικό με τεχνική εξειδίκευση και εμπειρία. Ο Lloyd's Register απασχολεί (1997) περισσότερους από 3900 εργαζόμενους, οι μισοί από τους οποίους είναι μηχανικοί και διατηρεί 260 γραφεία ανά τον κόσμο. Το προσωπικό του εκτελεί επιθεωρήσεις συμμόρφωσης στους κανόνες που ο ίδιος ο νηογνώμονας θέτει, τις προβλεπόμενες από τους κανονισμούς πιστοποιήσεις συμμόρφωσης στις Διεθνείς Συνθήκες, τους



Κώδικες και τα Πρωτόκολλα, καθώς και ένα εύρος μηχανολογικών υπηρεσιών.

Αρμοδιότητες των νηογνομόνων αναλυτικότερα, είναι οι ακόλουθες:

- a. Ο καθορισμός των κανόνων βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό διαρκή αναθεώρηση έτσι ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε στις τεχνολογικές απαιτήσεις.
- b. Η έγκριση των σχεδίων και των προδιαγραφών των πλοίων, που πρόκειται να ναυπηγηθούν και, η μέσω επιθεωρητών, παρακολούθηση της διαδικασίας ναυπήγησης, ώστε το πλοίο να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών.
- c. Η ειδική επιθεώρηση (special survey) σε συγκεκριμένο χρόνο.
- d. Η έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας, τα οποία χορηγούνται μετά το πέρας της ναυπήγησης και έπειτα από κάθε επιθεώρηση.
- e. Η δημοσίευση ετήσιων καταλόγων και στατιστικών πληροφοριών, που αφορούν όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.
- f. Έρευνα με σκοπό τη βελτιστοποίηση στην κατασκευή των πλοίων ή των μηχανών τους, με στόχο την επίτευξη υψηλότερων προτύπων ασφαλείας.

1.4.8 Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π. Ν. Ο)

Η ίδρυση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας²⁸ πραγματοποιήθηκε το 1920, όταν συνήλθε από 11 μέχρι 20 Νοεμβρίου το πρώτο ιδρυτικό Συνέδριο της Ομοσπονδίας. Στο Συνέδριο αυτό πήραν μέρος όλες οι υπάρχουσες τότε ναυτεργατικές οργανώσεις, η ίδρυση των οποίων είχε προηγηθεί εκείνης της ΠΝΟ. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στις αρχές του περασμένου αιώνα είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε. Ν., η Ένωση Ναυτοθερμαστών "Ο Άγιος Σπυρίδων" και αργότερα ιδρύθηκαν άλλες οργανώσεις όπως, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Ε. Ν. (1912), ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων που ιδρύθηκε και αυτή τον ίδιο χρόνο. Στα 1916 ιδρύεται η Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων, ενώ

²⁸ <http://www.pno.gr/>

οι Ραδιοτηλεγραφετές οργανώνονται το 1917 κάτω από τον Σύνδεσμο τους, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς και ακολουθεί η ίδρυση της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών ΜΕΚ στα 1928, της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Motorships και Πετρελαιοκινήτων το 1943, της Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοφόρων το 1938, της Ένωσης Προσωπικού Τροφοδοσίας το 1940 και τέλος οι Ηλεκτρολόγοι Ε. Ν., οι οποίοι οργανώθηκαν το 1947.

Από την προηγηθείσα αναδρομή προκύπτει ότι η οργάνωση των διαφόρων κλάδων δεν έγινε ταυτόχρονα, προηγήθηκαν θα μπορούσε να πει κανείς οι δυναμικότεροι κλάδοι και ακολούθησαν οι υπόλοιποι, με αποτέλεσμα η ολοκλήρωση να πραγματοποιηθεί μέσα στα πρώτα πενήντα περίπου χρόνια του περασμένου αιώνα.

Η Π. Ν. Ο με το οργανωτικό σχήμα που την γνωρίζουμε σήμερα άρχισε την δράση της από τον Νοέμβριο του 1920. Τρία είναι τα συλλογικά όργανα της Ομοσπονδίας με την ακόλουθη ιεραρχία:

- Το Παν-Ναυτικό Συνέδριο
- Το Γενικό Συμβούλιο
- Τη Διοίκηση

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, που αποδεικνύει πως η Π. Ν. Ο από τα πρώτα



κίολας βήματα της συνειδητοποίησε την σημασία της διεθνούς εργατικής συνεργασίας και αλληλεγγύης, πως η Διοίκηση της Ομοσπονδίας αποφάσισε τον Δεκέμβρη του 1920, ένα μόλις μήνα μετά την ίδρυση της, να προσχωρήσει στην Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) και να αποτελέσει μία από τις αρχαιότερες οργανώσεις της δύναμης της

Διεθνούς.

Η εμφάνιση της Π. Ν. Ο μέσα στην συνδικαλιστική ζωή της χώρας έδωσε νέα ορμή και δυναμικότητα στο όλο εργατικό κίνημα, πράγμα που έμελλε να ενταθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια

Μετά από αυτήν την σύντομη αναφορά στα της ίδρυσης της Π. Ν. Ο και των Ναυτεργατικών Οργανώσεων θα επιχειρήσουμε να σταθούμε σε κάποιες ιδιαίτερα

σημαντικές στιγμές των αγώνων και της δράσης της Ομοσπονδίας που απετέλεσαν σταθμούς στην 80χρονη ιστορία της.

Κατά την αμέσως μεταπολεμική περίοδο τα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί για τους ναυτεργάτες της Ακτοπλοΐας και ειδικότερα η επιμονή της τότε Διοίκησης Θαλασσιών Μεταφορών να μην δέχεται καμιά συζήτηση για την βελτίωση των μισθών των ακτοπλόων αξιωματικών και πληρωμάτων οδήγησαν την Π. Ν. Ο, την 10^η Μαρτίου 1947, σε κάθοδο σε απεργία η οποία σημείωσε πλήρη επιτυχία, αποσπώντας αύξηση μισθών 50%.

Αμέσως μετά την απελευθέρωση, η Π. Ν. Ο επιχείρησε να ανασυνδέσει τις σχέσεις της με την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) με την ευκαιρία της σύγκλησης της Μικτής Ναυτιλιακής Επιτροπής (Joint Maritime Commission) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), στη Γενεύη, μέλος της οποίας ήταν και ο Γενικός Γραμματέας της Π. Ν. Ο. Στην ανωτέρω Επιτροπή μετείχαν οι περισσότεροι ηγέτες των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών χωρών, έργο της οποίας ήταν και εξακολουθεί να είναι η συζήτηση θεμάτων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών και την προετοιμασία της Ναυτικής Συνόδου της ΔΟΕ για την υιοθέτηση διεθνών κανόνων ναυτικής εργασίας.

Αφού επετεύχθη η επανασύνδεση των σχέσεων μεταξύ Π. Ν. Ο- ITF, αντιπροσωπεία της Ομοσπονδίας έλαβε μέρος για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 1950 στο Συνέδριο της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) που πραγματοποιήθηκε στην Στουτγκάρδη της Γερμανίας, και από τότε η Π. Ν. Ο παίρνει ενεργό μέρος σε όλα τα Συνέδρια της Διεθνούς.

Το 1950 αποτέλεσε έτος ανασύνταξης και αναδιοργάνωσης των δυνάμεων της με μοναδικό στόχο την προώθηση των αιτημάτων του κλάδου και την προσπάθεια επίτευξης λύσεων στα δίκαια αιτήματα των ναυτεργατών.

Αποφασιστικό σταθμό στην δράση και την ιστορία της Π. Ν. Ο απετέλεσε η υπογραφή στα 1951 της πρώτης μεταπολεμικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών για τους αξιωματικούς και τα πληρώματα των υπό Ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων.

Η Π. Ν. Ο κατακτά την θέση της ως αντιπροσωπευτικός συνδικαλιστικός οργανισμός και των Ελλήνων ναυτικών των εργαζομένων στα φορτηγά πλοία, που κινούνται σε όλη την υδρόγειο. Αποτελεί συγχρόνως το πρώτο βήμα για την ανάπτυξη της δραστηριότητας της πέραν από τις Ελληνικές θάλασσες, γεγονός που

είχε αποφασιστική σημασία για τις μετέπειτα εξελίξεις, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας.

Η παραπάνω Συλλογική Σύμβαση ανανεώθηκε το Μάρτιο του 1954, με μόνη την διαφορά ότι από τότε η εφαρμογή της εκτείνεται στα πλοία άνω των 4500 κόρων, ενώ για τα πλοία κάτω από 4500 κόρους καθορίζονται αργότερα κάπως διαφορετικοί όροι εργασίας και αμοιβής.

Από τον Ιανουάριο του 1957 υπογράφεται η Συλλογική Σύμβαση για τα Ποντοπόρα Φορτηγά χωρητικότητας πάνω από 4500 κόρους και επέρχονται σημαντικές αυξήσεις στους μισθούς. Η Σύμβαση αυτή ανανεώθηκε τον Μάιο του 1959. Σημαντική επιτυχία της Διοίκησης της Π. Ν. Ο υπήρξε η ανανέωση της παραπάνω Σύμβασης, χωρίς καμία ελάττωση του μισθολογίου, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή κρίση την εποχή εκείνη είχε φθάσει στο απόγειο της, μεγάλος αριθμός ναυτικών ήταν άνεργοι και πίεζαν την αγορά εργασίας.

Τον Φεβρουάριο του 1957 υπογράφεται ξεχωριστή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, που ρύθμιζε τους όρους εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων των εργαζομένων σε Φορτηγά πλοία χωρητικότητας από 801 μέχρι 4.500 dw.

Το πρώτο μεταπολεμικό Παν-Ναυτικό Συνέδριο της Ομοσπονδίας συνήλθε στις 2 Νοεμβρίου του 1952 και αποτέλεσε αποφασιστικό σταθμό στην ιστορία της ΠΝΟ. Η ακτινοβολία του ξεπέρασε τα στενά επαγγελματικά όρια και πήρε γενικότερη προβολή μέσα σε ολόκληρο το εργατικό κίνημα της χώρας μας. Για πρώτη φορά εξάλλου, παρέστησαν ξένοι εργατικοί αντιπρόσωποι σε Συνέδριο της Π. Ν. Ο, η δε απήγηση του ήταν ευρύτατη και στη χώρα και ανάμεσα στους ξένους συνδικαλιστικούς κύκλους.

Το 12^ο Παν-Ναυτικό Συνέδριο ασχολήθηκε με όλα τα βασικά ζητήματα του ναυτεργατικού κόσμου. Αφού προηγήθηκαν εξονυχιστικές και εμπεριστατωμένες συζητήσεις, διατύπωσε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα δράσης, χαράσσοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη γραμμή πλεύσης της ΠΝΟ, μέχρι το 13^ο Συνέδριο και αποτέλεσε την πυξίδα της δράσης και των παραπέρα αγώνων της.

Το πρόγραμμα δράσης που υιοθέτησε το 12^ο Παν-Ναυτικό Συνέδριο περιέλαβε όλες τις τότε βασικές απαιτήσεις των ναυτεργατών, όπως την εξυγίανση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, τα προβλήματα της Ακτοπλοΐας, τις Συλλογικές Συμβάσεις των πληρωμάτων για την βελτίωση των αποδοχών τους, την επέκταση της προστασίας του Οίκου του Ναύτου σε ναυτικές περιφέρειες, τη διεύρυνση της προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους, τις Συλλογικές Συμβάσεις

Εργασίας για τα πληρώματα που απασχολούνταν σε πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας και άλλα θέματα. ή.

Μια αναδρομή στους σταθμούς που σημάδεψαν την δράση της Π. Ν. Ο δεν θα μπορούσε να μην σταθεί σε μια σελίδα της ιστορίας της, που αφορά τον αγώνα κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας και μάλιστα την πρώτη μορφή αγώνα που εκδηλώθηκε διεθνώς. Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου σημειώνεται στην διεθνή, εμπορική ναυτιλία ένα φαινόμενο, πρωτόγνωρο μέχρι τότε, που βάζει σε ανησυχία τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών και τις ναυτεργατικές οργανώσεις της δύναμης της.

Παρατηρείται μια αλματώδης αύξηση της χωρητικότητας πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια του Παναμά, της Λιβερίας, Ονδούρας και Κόστα Ρίκας (Pan- Lib- Hon- Co). Το περίεργο του πράγματος ήταν ότι οι χώρες αυτές στις οποίες ήταν νηολογημένα τα εν λόγω πλοία δεν είχαν ναυτική παράδοση, δεν διατηρούσαν ειδικό ναυτιλιακό μηχανισμό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας των πλοίων, ώστε να διασφαλίζονται οι προϋποθέσεις της ασφάλειας ζωής στη θάλασσα στα πλοία που έφεραν τις σημαίες τους, δεν διέθεταν νομοθεσία προστασίας των ναυτεργατών, ούτε πλαίσιο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτεργατών και των οικογενειών τους, δεν διέθεταν ναυτεργατικές οργανώσεις που θα αγωνίζονταν για να επιτύχουν Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας, που θα προστάτευαν κατά κάποιο τρόπο τα πληρώματα για τον απλούστατο λόγο ότι δεν είχαν ναυτικούς των εθνικοτήτων τους. Το σημαντικότερο όλων ήταν το γεγονός ότι οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών δεν ήταν ούτε Παναμέζοι, ούτε Λιβεριάνοι, αλλά αλλοδαποί ως προς την σημαία του πλοίου (κυρίως Έλληνες και Αμερικανοί).

Για όλους τους παραπάνω λόγους η διεθνής ναυτεργατική κοινότητα έδωσε τον χαρακτηρισμό και ονόμασε τις σημαίες αυτές σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας. Το αποτέλεσμα ήταν οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών να ναυτολογούν πληρώματα με ισχνούς μισθούς, να τα εξαναγκάζουν σε υπερωριακές εργασίες χωρίς καμία επιπλέον αμοιβή, να εγκαταλείπουν στα διάφορα λιμάνια τους ναυτικούς χωρίς χρήματα, χωρίς καμία αποζημίωση, χωρίς έξοδα παλιννόστησης τους, χωρίς καμιά προστασία σε περίπτωση ασθένειας των ίδιων και των μελών των οικογενειών τους, και το χειρότερο να μην έχουν τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση, όταν θα είναι πλέον σε αυτή τη θέση.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών ήδη από το 1948 όταν πραγματοποιήθηκε το Συνέδριο της στο Όσλο οργάνωσε ένα μακροχρόνιο, επίμονο

και αποφασιστικό αγώνα στον οποίο κινητοποίησε όλες τις οργανώσεις της δύναμης της, ναυτεργατικές και λιμενεργατικές.

Η Π. Ν. Ο έδειξε ζωηρό ενδιαφέρον ευθύς εξ' αρχής στις πρωτοβουλίες αυτές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) δεδομένου ότι η χώρα μας ήταν κατά παράδοση ναυτική και ο αντίκτυπος από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των πλοίων αυτών έθιγε και την εθνική μας ναυτιλία, αλλά και γιατί τα περισσότερα από τα πλοία αυτά ήταν Ελληνικών συμφερόντων και απασχολούσαν Ελληνικά πληρώματα. Είχαν σημειωθεί επανειλημμένα κρούσματα εγκατάλειψης πληρωμάτων, χωρίς καμιά προστασία με θύματα ναυτικούς, που βρίσκονταν στην ανάγκη να προσφύγουν στις ξένες συνδικαλιστικές οργανώσεις για να ζητήσουν προστασία. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε διεθνή κατακραυγή στο διεθνή Τύπο και στις διεθνείς συνδιασκέψεις και οδήγησε την Π. Ν. Ο στην ανάληψη δράσης στα πλαίσια του αγώνα της Διεθνούς κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας.

Αμέσως μετά την λήξη του 25^{ου} Συνεδρίου της ITF που συνήλθε τον Ιούλιο του 1958 στο Άμστερνταμ αποφασίστηκε η ανάληψη συνδικαλιστικής δράσης από τις Οργανώσεις της Διεθνούς κατά των πλοίων αυτών που πήρε την μορφή τετραήμερου μπουκόταζ σε παγκόσμια κλίμακα, η εκδήλωση του οποίου άρχισε την 1^η Δεκεμβρίου και έληξε την 4^η Δεκεμβρίου του 1958, ιδιαίτερα στην Βόρειο Αμερική.

Στη συνέχεια, από το 1959 και εξής άνοιξε ο δρόμος για την Π. Ν. Ο για την παροχή προστασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες που αναγκάζονταν να εργασθούν στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας με την υπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων κατ' εξουσιοδότηση της Διεθνούς εφαρμόζοντας ολόκληρη την Ελληνική νομοθεσία σε ότι αφορά τις Συλλογικές Συμβάσεις, την προστασία της ασθένειας, την καταβολή αποζημίωσης, κ. ά. Οι παραπάνω εξελίξεις είχαν μια ακόμη θετική έκβαση αναγκάζοντας τον Ελληνικό εφοπλισμό, ύστερα από την κατακραυγή που σημειώθηκε διεθνώς, να επιζητήσει την ασφάλιση των πληρωμάτων τους στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Ο αγώνας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας που άρχισε το 1958, όπως προαναφέρθηκε, και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με διευρυμένο περιεχόμενο στρεφόμενος κατά και των υποβαθμισμένων (Substandard Vessels) υπό εθνική σημαία πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα να εξωθηθεί ένας σημαντικός αριθμός πλοίων με σημαίες ευκαιρίας στο Ελληνικό νηολόγιο. Στα μέσα της δεκαετίας του '70 η δύναμη του υπό Ελληνική σημαία στόλου ήταν στα 4000 πλοία περίπου, ενώ ο αριθμός των Ελληνόκτητων με σημαίες ευκαιρίας πλοίων ήταν ασήμαντος. Σήμερα συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο.

Η συντριπτική πλειοψηφία πλοίων Ελληνικών συμφερόντων είναι εγγεγραμμένη στα νηολόγια ευκαιρίας και ένας μικρός αριθμός πλοίων βρίσκεται υπό την κυανόλευκο.

Το αποτέλεσμα της έντονης δραστηριότητας της Π. Ν. Ο κατά τα τέλη της δεκαετίας του '50 και τις αρχές του '60 σε συνδυασμό και με άλλους λόγους είχε σαν αποτέλεσμα την στροφή πλοίων Ελληνικών συμφερόντων στο Ελληνικό νηολόγιο. Είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι στις αρχές της δεκαετίας του 1960, τα υπό Ελληνική σημαία πλοία είχαν ξεπεράσει τα 1000 με συνολική χωρητικότητα πάνω από 5.000.000 τόνους.

Όταν πραγματοποιήθηκε η εγγραφή και του χιλιοστού πλοίου στο εθνικό μας νηολόγιο, ο τότε Πρόεδρος της Κυβέρνησης Κωνσταντίνος Καραμανλής προγραμμάτισε εορταστικές εκδηλώσεις οι οποίες κράτησαν τρεις μέρες από 22 έως 24 Οκτωβρίου 1960. Όπως ήταν επόμενο η Π. Ν. Ο, όπως και όλος ο ναυτικός κόσμος, πήρε ενεργό μέρος στις σχετικές εκδηλώσεις που έγιναν και απετέλεσαν ένα ακόμη σταθμό της ιστορίας της Ελληνικής ναυτιλίας στην οποία πρωτεύοντα ρόλο είχε διαδραματίσει η Π. Ν. Ο.

Στα χρόνια που ακολούθησαν κύριο μέλημα και πρωταρχικός σκοπός της Π. Ν. Ο υπήρξε η αναβάθμιση των όρων και συνθηκών εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, η εξυγίανση του ΝΑΤ, η βελτίωση της παρεχόμενης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στους ίδιους τους ναυτεργάτες και τις οικογένειες τους κ.ά.

Παράλληλα η Π. Ν. Ο αναπτύσσει μια έντονη δραστηριότητα στην διεθνή ναυτιλιακή αρένα και εδραιώνεται όχι μόνον σαν ισότιμος εταίρος, ιδιαίτερα στους κόλπους της Διεθνούς, αλλά υπολογίσιμη δύναμη με βαρύνουσα γνώμη, πράγμα που της επιτρέπει να συμβάλει στην διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής με αποκλειστικό στόχο την προάσπιση των συμφερόντων του κλάδου και της ναυτιλίας γενικότερα.

Στην αμέσως μεταπολιτευτική περίοδο, ένα ακόμη γεγονός που απετέλεσε σταθμό στην πλούσια ιστορία της δράσης της Π. Ν. Ο υπήρξε η μεγάλη αναμέτρηση Π. Ν. Ο και Εφοπλιστών Μεσογειακών- Τουριστικών Πλοίων, όταν οι τελευταίοι αρνήθηκαν να διαπραγματευθούν με την Ομοσπονδία αυξήσεις στους βασικούς μισθούς των ναυτεργατών. Η στάση του εφοπλισμού οδήγησε σε μια δραματική σύγκρουση η οποία διήρκεσε τρεις ολόκληρες εβδομάδες από τις 18 Νοεμβρίου μέχρι 7 Δεκεμβρίου 1976.

Το προσκλητήριο που απηύθυνε τότε η Ομοσπονδία στους ναυτεργάτες βρήκε βαθιά ανταπόκριση σε βαθμό που οδήγησε τον τότε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας

στην έκδοση Απόφασης, η οποία περιλάμβανε, μεταξύ των άλλων, αύξηση των βασικών μισθών κατά 25% αναδρομικά από 1 Οκτωβρίου 1976 και από 1 Ιουνίου 1977 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1977 σε επί πλέον 10%.

Δύο δεκαετίες αργότερα και συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 1996 η Π. Ν. Ο επανέλαβε το προηγούμενο εγχείρημα και κάλεσε τα Ελληνικά πληρώματα σε παγκόσμια πενήμερη απεργία από 16 έως και 20 Δεκεμβρίου διεκδικώντας διασφάλιση των θέσεων εργασίας, αναβάθμιση των συντάξεων και επαναφορά του ειδικού φορολογικού καθεστώτος για τους Έλληνες ναυτεργάτες. Η πενήμερη αυτή απεργία συνεχίστηκε τον επόμενο χρόνο και συγκεκριμένα από 13 έως 23 Ιανουαρίου 1997 και απετέλεσε μια ακόμη λαμπρή σελίδα στην ιστορία των αγώνων της Ομοσπονδίας.

Η Π. Ν. Ο έχει διαγράψει μέχρι σήμερα μια ιστορία 90 χρόνων πλούσια σε δράση και αγώνες. Με βάση το Καταστατικό της Π. Ν. Ο που ισχύει από το 1920, έτος ίδρυσης της Ομοσπονδίας, οι σκοποί της καθορίζονται ως ακολούθως:

- Να συνενώσει με στενούς δεσμούς αλληλεγγύης και συναδελφότητας όλους τους Έλληνες ναυτεργάτες με στόχο την επιδίωξη και εξασφάλιση των οικονομικών και ηθικών συμφερόντων τους.
- Να συνασπίσει τις ναυτικές οργανώσεις σε ένα Εργατικό Ομοσπονδιακό σύνολο για την προστασία των ηθικών, οικονομικών, επαγγελματικών και κοινωνικοασφαλιστικών συμφερόντων των μελών αυτών.
- Να διαφωτίζει τα μέλη της σε ότι αφορά την θέση τους στην κοινωνία και τα πραγματικά τους συμφέροντα και να αναπτύσσει την αλληλεγγύη μεταξύ τους.
- Να ενισχύει την εθνική, πνευματική και κοινωνική ανύψωσή τους και να υποβοηθά την επαγγελματική κατάρτιση και ειδίκευσή τους, και τέλος
- Να έχει γενικά την ενιαία εκπροσώπηση των Ναυτεργατικών Οργανώσεων για όλα τα γενικού ενδιαφέροντος ζητήματα, να παρακολουθεί και εξετάζει όλα τα γενικά οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και να κατευθύνει με ενιαίο τρόπο τους αγώνες για την επίλυση τους.

Η Π. Ν. Ο συγκροτείται από τις παρακάτω αναγνωρισμένες Ναυτεργατικές Οργανώσεις, που ανήκουν στη δύναμή της και οι οποίες διατηρούν την διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και αυτοδυναμία τους:

- Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Μηχανής Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφητών Ραδιοηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ"
- Πανελλήνια Ένωση Αρχιθαλαμηπόλων-Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων & Κυβερνητών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Μ/Σ - Π/Κ - Ο/Γ

2. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

2.1 Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού

Η αρχαία Αθήνα συνειδητοποίησε πρώτη την ανάγκη το έργο της εκπαίδευσης να το αναλάβει η πολιτεία, με σκοπό να διαπλάσει άξιους πολίτες και ικανούς εργάτες για την ευημερία του κοινωνικού συνόλου. Οι νέες βασικές δεξιότητες, η επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό, η σημασία των νέων τεχνολογιών στην υπηρεσία της διά βίου μάθησης και η αναγνώριση της άτυπης κατάρτισης από τα επίσημα συστήματα μάθησης αναδεικνύονται σε θέματα μείζονος σημασίας για τις νέες στρατηγικές που θα εφαρμοσθούν σε όλη την Ευρώπη, και σε όλο τον κόσμο γενικά.

Η παιδεία γίνεται ένα πεδίο έντονων συγκρούσεων προσδοκιών, αντιπαραθέσεων, μεταρρυθμίσεων και αντιμεταρρυθμίσεων. Διαρκώς πυκνώνουν οι αναφορές στην «κρίση της παιδείας». Σε κάθε κοινωνία με ορισμένο επίπεδο ανάπτυξης του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας, μαζί με τους βασικούς κλάδους της παραγωγής (παραγωγή αγαθών προς κατανάλωση και παραγωγή μέσων και αντικειμένων παραγωγής) διακρίνεται και η παραγωγή- κατάρτιση του ανθρώπου ως υποκειμένου της εργασίας, μέσω της παραγωγής, αναπαραγωγής και διάδοσης γνώσεων, δεξιοτήτων και ικανοτήτων. Η παιδεία ως καταμερισθείσα εργασία συνιστά παραγωγική δύναμη.

Όλα τα παραπάνω κάνουν εύκολα αντιληπτό πόσο σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η εκπαίδευση και η παιδεία των ανθρώπων στην πρόοδο των κρατών και την παραγωγή ποιοτικότερων προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό λοιπόν, ως παραδοχή, σε συνδυασμό με την κρίση στην Ευρώπη στις μέρες μας, οφείλει να ευαισθητοποιήσει τα κράτη ως προς την ιδιαίτερη ανάγκη να γίνουν επενδύσεις στην ανθρώπινη τεχνογνωσία. Όπως προτείνει και η κα. Danuta Hubner, πρώην επίτροπος αρμόδια για θέματα Περιφερειακής Ανάπτυξης και εκλεγμένη ευρωβουλευτής (2010), σε συνέντευξή της στον κ. Ηλία Μπίσσια, στα «Ναυτικά Χρονικά», αριθμός φύλλου 126, 01/2010, το μόντο στην Ευρώπη πρέπει να γίνει «Invest in Human Capital». Εκεί η Ευρώπη μπορεί να διαφοροποιηθεί από το διεθνή ανταγωνισμό. Αυτό φυσικά αφορά και τη ναυτική εκπαίδευση, για την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση μεριμνάει ειδικά, σχέση η οποία θ' αναλυθεί εκτενέστερα ακολούθως. Στο παρόν κεφάλαιο θ' αναλυθούν οι δομές της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρας μας.

Το τελευταίο τέταρτο του αιώνα μας η Εμπορική Ναυτιλία γνώρισε μια τεχνολογική επανάσταση, χωρίς προηγούμενο, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μια

δραματική αλλαγή στη σύνθεση του στόλου της. Υπέρ-δεξαμενόπλοια, υπερμεγέθη φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χημικών ουσιών, υγραερίων και επιβατηγά πλοία συνθέτουν σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του στόλου. Η Εμπορική Ναυτιλία, για να μπορέσει να διατηρήσει και να βελτιώσει το δυναμισμό της χρειάζεται ικανά και καταρτισμένα στελέχη που θα διευθύνουν και θα λειτουργήσουν τα πλοία της με ασφάλεια και επιτυχία.

Η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και αρμόδια γι' αυτήν ειδικότερα, είναι η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών ΔΕΚΝ, που απαρτίζεται από τα εξής τμήματα:

- ΔΕΚΝ, Τμήμα Α': Προγραμματισμός- Κανονισμοί- Εκπαιδευτικά Προγράμματα
- ΔΕΚΝ, Τμήμα Β': Οργάνωση και Λειτουργία Σχολών Εμπορικού Ναυτικού (Εξοπλισμός, Δαπάνες, Προϋπολογισμοί, Ευρωπαϊκή Ένωση, Ναυτολόγηση σπουδαστών)
- ΔΕΚΝ, Τμήμα Γ': Επιμόρφωση και μετεκπαίδευση ναυτικών
- ΔΕΚΝ, Τμήμα Δ': Αποδεικτικά Ναυτικής Ικανότητας

Η εκπαίδευση των στελεχών εμπορικού ναυτικού στην Ελλάδα γίνεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που στο σύνολό τους είναι δέκα και χωρίζονται σε **Σχολές Πλοιάρχων** και **Σχολές Μηχανικών**, και βρίσκονται σε διάφορα μέρη ανά την Ελλάδα:

1. *Ασπρόπυργος - ΑΕΝ Ασπρόπυργου – Πλοιάρχων/ Μηχανικών*: Ιδρύθηκε το 1951 στον Ασπρόπυργο 20 χλμ. από την Αθήνα και τον Πειραιά. Είναι η μεγαλύτερη σχολή της Ελλάδας με τους περισσότερους σπουδαστές. Λειτουργεί σαν σχολή Πλοιάρχων, αλλά και Μηχανικών. Μέχρι το 2008 ήταν η μόνη σχολή που σαν σπουδαστές μπορούσαν να εγγραφούν και γυναίκες, σήμερα όμως έχουν την δυνατότητα να εγγραφούν σε όλες τις σχολές της Ελλάδας. Η σχολή είναι εξωτερικής φοίτησης, δηλαδή δεν παρέχει δυνατότητα εσωτερικής διαμονής. Στα πλαίσια της λειτουργεί και Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.
2. *Νέα Μηχανιώνα - ΑΕΝ Μακεδονίας – Πλοιάρχων/ Μηχανικών*: Η ΑΕΝ Μακεδονίας ιδρύθηκε το 1969 και λειτουργούσε σαν σχολή Μηχανικών. Το 1975 λειτούργησε και η σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται 32 χλμ. από την Θεσσαλονίκη και περίπου 500 μέτρα από το Δήμο Νέας Μηχανιώνας. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σχολή στην Ελλάδα μετά του Ασπρόπυργου.

Η σχολή δεν παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση. Επίσης δίπλα ακριβώς στην σχολή στεγάζεται το κτήριο της Σχολής Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων.

3. *Πρέβεζα - AEN Ηπείρου – Πλοιάρχων*: Από το 1973 ως το 1992 ήταν γνωστή σαν σχολή Ραδιοτηλεγραφιών. Το 1991 παράλληλα λειτούργησε και η Σχολή Πλοιάρχων. Η σχολή της Πρέβεζας βρίσκεται πολύ λιγότερο από 1χλμ από το κέντρο της πόλης στην περιοχή Βαθύ. Όπως και στις υπόλοιπες σχολές πέραν του Ασπροπύργου έχει την δυνατότητα παροχής στους σπουδαστές της εσωτερική διαμονή στην σχολή. Αξιοσημείωτο για αυτή την σχολή είναι ότι στα εργαστήρια της διαθέτει ένα ολοκληρωμένο παλαιό σύστημα επικοινωνιών πλοίου.
4. *Κύμη - AEN Κύμης – Πλοιάρχων*: Ιδρύθηκε το 1955 με πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή και του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας "Κυμαίου" Γεωργίου Βογιατζή. Βρίσκεται στο Ανατολικότερο άκρο της Εύβοιας, στην Κύμη, σε απόσταση 500 μέτρων από το λιμάνι. Είναι αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων και παρέχει στους σπουδαστές της δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
5. *Αργοστόλι - AEN Ιονίων Νήσων – Πλοιάρχων*: Βρίσκεται σε παραλιακή τοποθεσία 700 μέτρα βόρεια της κεντρικής πλατείας του Αργοστολίου και λειτουργεί από το 1975 σαν σχολή Πλοιάρχων. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
6. *Χίος - AEN Χίου – Μηχανικών*: Η Σχολή Μηχανικών της Χίου ιδρύθηκε το 1965 παράλληλα με την AEN Οινουσσών. Βρίσκεται μέσα στην πόλη της Χίου στην οδό Δημοκρατίας 26, δίπλα στην πλατεία Βουνακίου. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
7. *Ύδρα - AEN Ύδρας – Πλοιάρχων*: Η πιο ιστορική από τις σχολές. Ιδρύθηκε το 1749 ως Σχολείο του Αγίου Βασιλείου που μετά εξελίχθηκε σε "Ναυτική της Ύδρας Σχολή" με πρωτοβουλία της Δημογεροντίας του νησιού και είναι η παλαιότερη εν λειτουργία σχολή στον κόσμο. Εκεί Ιταλοί και Πορτογάλοι δίδασκαν την Ναυτική τέχνη, τη θεωρία αλλά και ξένες γλώσσες. Το 1930 έγινε δημόσια και ονομάστηκε Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας, αφού το 1927 είχε περάσει στην φροντίδα της Ένωσης Ναυτικών Ύδρας και λειτουργούσε ως ιδιωτική σχολή. Κατά την Γερμανοϊταλική κατοχή το διοικητήριο της σχολής το είχαν καταλάβει οι Ιταλοί για να εγκαταστήσουν το στρατηγείο τους. Η Σχολή δεν έπαψε να

λειτουργεί, αλλά συνέχισε στην Αθήνα στα γραφεία της Ένωσης Εφοπλιστών και αργότερα στον Πειραιά στην Καστέλλα μέχρι το 1949. Την 1^η Νοεμβρίου του ίδιου έτους οι πρώτες δύο τάξεις γύρισαν στην Ύδρα στο κτήριο που η σχολή λειτουργεί ως σήμερα. Η σχολή βρίσκεται στο λιμάνι του νησιού, είναι αποκλειστικά Πλοιάρχων όπως ανέκαθεν ήταν και παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης των σπουδαστών.

8. *Οινούσες - ΑΕΝ Οινουσσών – Πλοιάρχων*: Βρίσκεται στο λιμάνι του νησιού Οινούσες. Ιδρύθηκε το 1965 και είναι μόνο σχολή Πλοιάρχων. Οι σπουδαστές έχουν την δυνατότητα να μείνουν στην εστία της σχολής, δηλαδή παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
9. *Σύρος - ΑΕΝ Σύρου – Πλοιάρχων*: Στην περιοχή Νησάκι, στην παραλία της Ερμούπολης βρίσκεται από το 1961, οπότε ιδρύθηκε η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Σύρου. Η σχολή είναι αποκλειστικά Πλοιάρχων και οι σπουδαστές μπορούν να μείνουν στην εστία της.
10. *Χανιά - ΑΕΝ Κρήτης - Πλοιάρχων/Μηχανικών*: Παρόλο που η ίδρυσή της έγινε το 1963 σαν σχολή Μηχανικών, λειτούργησε το 1972 και αργότερα, το 1981 και η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στην περιοχή Βλητέ Σούδας Χανίων, στο 2^ο χιλιόμετρο της οδού Σούδας- Αεροδρομίου Χανίων, 8 χλμ. από την πόλη. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης και σύγχρονες εγκαταστάσεις.

Οι προϋποθέσεις για εισαγωγή ενός ατόμου στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι οι ακόλουθες:

- ☞ Να είναι κάτοχος Απολυτηρίου Γενικού Λυκείου εσωτερικού ή εξωτερικού, ή Ναυτικού Λυκείου ή Β' Κύκλου Σπουδών ΤΕΕ.
- ☞ Να έχει την Ελληνική Ιθαγένεια.
- ☞ Να μην έχει συμπληρώσει το 27ο έτος της ηλικίας του.
- ☞ Να είναι υγιής και να γνωρίζει κολύμβηση (Στην κολύμβηση άπαντες εξετάζονται σε κολυμβητήρια κοντά στις σχολές).
- ☞ Να μην έχει τιμωρηθεί με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων και να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση ανώτερη του εξαμήνου καθ' υποτροπή ή μεγαλύτερη του εξαμήνου για λαθρεμπόριο ή λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος ή για αδίκημα αναφερόμενο στην επί του πλοίου

υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα.

Η εκπαίδευση στις σχολές που αναφέρθηκαν περιλαμβάνει το θεωρητικό τομέα, τον πρακτικό αλλά και αμειβόμενη εργασία επί πλοίου για δύο εξάμηνα. Μετά το τέλος του Α' Εξαμήνου οι σπουδαστές καλούνται να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο, για το οποίο φροντίζουν οι σχολές να ενημερώσουν τους σπουδαστές, που και πως θα το παραλάβουν, αφού έχουν παρακολουθήσει κάποια σεμινάρια μικρής διάρκειας περί Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων.



Εικόνα 5. Γραφική απεικόνιση της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης των ΑΕΝ

Πηγή: <http://www.pi-schools.gr>

Στις σχολές Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων οι σπουδαστές εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας για την ζωή τους στο πλοίο ή για την διάσωσή τους σε περίπτωση ναυαγίου, όπως επίσης και σε θέματα πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών.

Αυτά είναι απαραίτητα διότι σε ένα ναυτικό ατύχημα πρέπει όλοι να είναι άρτια εκπαιδευμένοι στο πώς να το αντιμετωπίσουν με ψυχραιμία και να μην βάλουν σε κίνδυνο την ζωή τους. Αφού τελειώσουν την παραπάνω εκπαίδευση τότε παραλαμβάνουν από τα Λιμεναρχεία της περιοχής τους τα Ναυτικά Φυλλάδια και αρχίζουν την αναζήτηση για Ναυτιλιακή Εταιρία που θα τους προσλάβει και θα τους

ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στην θέση του Δόκιμου Πλοίαρχου ή Μηχανικού (Apprentice Officer/ Engineer ή Deck/ Engine Cadet).

Με το επιτυχές πέρας του εκπαιδευτικού τους ταξιδιού επαναπατρίζονται και επιστρέφουν στα θρανία για το Β' και Γ' Εξάμηνο που διαρκούν ως το καλοκαίρι του επόμενου έτους. Όταν ολοκληρώσουν τα δύο εξάμηνα καλούνται να πάνε στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας επίσης 6 μηνών. Αφού επαναπατριστούν και από αυτό το ταξίδι τότε συνεχίζουν στα δύο τελευταία έτη της σχολής (Δ' - Ε' - ΣΤ' Εξάμηνα) όπου κάπου ενδιάμεσα σε αυτά θα παρακολουθήσουν και τον 2^ο κύκλο σεμιναρίων περί σωστικών και πυροσωστικών μέσων.

Ειδικότερα οι σπουδαστές Πλοίαρχοι όταν τελειώσουν την σχολή παραλαμβάνουν το Πτυχίο τους και κάνουν περαιτέρω ειδική πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση δύο εβδομάδων στο ΚΕΣΕΝ, στις Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες Κινδύνου και Ασφαλείας (GMDSS), η οποία χρειάζεται για την απόκτηση του διπλώματος Πλοίαρχου Γ' Τάξεως, αποκτούν και τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS- General Operator. Αφού επιτύχουν στις εξετάσεις GMDSS, τότε περνούν υγειονομικές εξετάσεις από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία- ANYE στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά οι οποίες περιλαμβάνουν: Εξετάσεις ούρων και αίματος για εύρεση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ, Οφθαλμιατρικές εξετάσεις (Μυωπία, Αστιγματισμό, Δυσχρωματοψία, Αχρωματοψία), Ψυχιατρικές εξετάσεις, Παθολογικές εξετάσεις και αφού κριθούν κατάλληλοι παραλαμβάνουν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα και ονομάζονται Πλοίαρχοι Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού- Captain Class C'.

Μετά την απόκτηση του διπλώματος ο κάθε ανθυποπλοίαρχος προκειμένου να είναι έτοιμος να ναυτολογηθεί και να αναλάβει καθήκοντα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να υπηρετήσει περνά μια ακόμα σειρά ειδικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση STCW σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοίας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές όπως ECDIS, RADAR/ ARPA, Bridge Resource Management- BRM, Bridge Team Management- BTM, Advanced Oil/Gas/Chemical Tanker Safety Training, Accident & Risk Assessment, Bridge Maneuvering Simulator- BMS, Cargo Handling Simulator, Crowd & Crisis Management, Ship Security Officer Training- SSO, Ice Navigation, Voyage Planning, Accident & Incident Investigation, Adverse Weather Course και πολλά ακόμη ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης τα οποία έχουν να κάνουν με τον τύπο πλοίου και τις διατάξεις και κανονισμούς που ορίζει η STCW.

Και στις Σχολές Πλοιάρχων, αλλά και στις Σχολές Μηχανικών μεγάλη σημασία δίνεται στο μάθημα των Αγγλικών. Θεωρείται το πιο σημαντικό λόγω του ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι παγκόσμιας φύσεως και οι ναυτικοί έχουν επαφές με ανθρώπους από όλο τον κόσμο. Είναι επίσης βασική προϋπόθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για την απόκτηση οποιουδήποτε διπλώματος αξιωματικού πλοίου εμπορικής ναυτιλίας.

Πέρα από τα αγγλικά στις σχολές, οι σπουδαστές παρακολουθούν και άλλα μαθήματα θεωρητικής αλλά και εργαστηριακής φύσεως. Τα μαθήματα θεωρητικής φύσεως στις Σχολές Πλοιάρχων είναι Ναυτιλία, Μαθηματικά, Φυσική, Μετεωρολογία, Ανθρώπινες Σχέσεις στην Κοινωνία του Πλοίου, Ναυτικές Μηχανές, Πληροφορική, Αγγλικά, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Αλληλογραφία. Πρόσφατα στο Α' Εξάμηνο προστέθηκε το Μάθημα της Ναυτικής Γεωγραφίας που θεωρείται αρκετά σημαντικό. Τα εργαστήρια που παρακολουθούν οι σπουδαστές της Σχολής Πλοιάρχων είναι Ναυτιλία, Ευστάθεια, Διεθνείς Κανονισμοί, Επικοινωνίες, Ναυτικό Δίκαιο, Ναυτικά Ηλεκτρονικά Όργανα, Υποτύπωση - ARPA και Ναυτική Τέχνη που στο εργαστήριο οι σπουδαστές μαθαίνουν να κάνουν ναυτικούς κόμπους και άλλα δεσίματα.

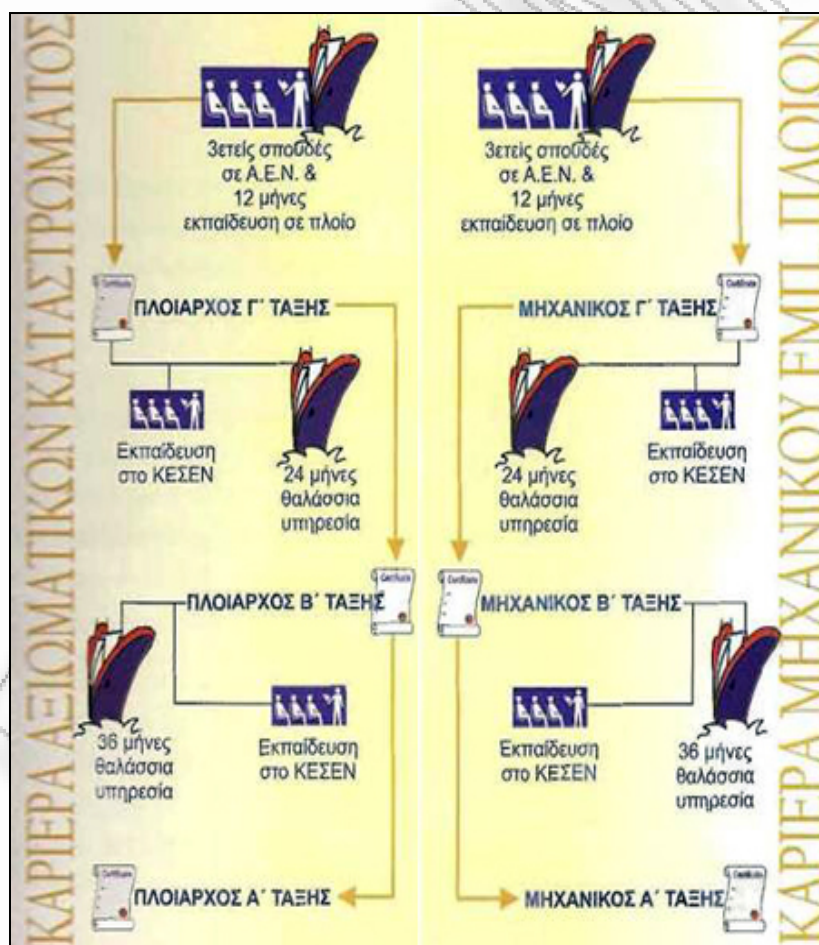
Στις Σχολές Μηχανικών τα θεωρητικά μαθήματα είναι παρόμοια με αυτά των Σχολών Πλοιάρχων, με διαφορετική ύλη όμως, διαμορφωμένη στα μέτρα των Μηχανικών για τις ανάγκες του επαγγέλματος. Αυτά είναι Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία, Πληροφορική, Ανθρώπινες σχέσεις στην Κοινωνία του Πλοίου, Αγγλικά. Και στον εργαστηριακό τομέα οι Σχολές Μηχανικών έχουν μαθήματα όπως Θερμοδυναμική, Αγοχή Υλικών, Μηχανές Εσωτερικής Καύσης, Ναυτικές Μηχανές και Βοηθητικά Μηχανήματα πλοίου, Ηλεκτρικές Μηχανές και Συστήματα Αυτόματου Ελέγχου.

Όπως αναφέρεται παραπάνω οι σπουδαστές που τελειώνουν το Α' και το Γ' εξάμηνο οφείλουν να κάνουν εκπαιδευτικά ταξίδια, ναυτολογημένοι από Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες που έχουν πλοία υπό Ελληνική Σημαία ή ακόμα και πλοία ξένης Σημαίας αλλά συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο). Πριν από την αναχώρησή τους οι σπουδαστές για το πλοίο, με έγγραφη βεβαίωση από την εταιρία που τους έχει προσλάβει παραλαμβάνουν από τα γραφεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών το βιβλίο Κ. Ε. Π. (Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου), που αυτό θεωρείται ένα σημαντικό βοήθημα για τον Δόκιμο Πλοίαρχο ή Μηχανικό στο να γνωρίσει το πλοίο και να πάρει τα εφόδια που χρειάζονται για την

σχολή και το ναυτικό επάγγελμα. Το Κ. Ε. Π. το παραλαμβάνουν και το συμπληρώνουν οι σπουδαστές και στα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια τους.

Όταν ο σπουδαστής φτάσει στο πλοίο τότε οι αξιωματικοί και το υπόλοιπο πλήρωμα αναλαμβάνουν εκτός από την ευθύνη και την εκπαίδευση του. Ο Δόκιμος οφείλει να σέβεται τους ανώτερους του, αλλά και το υπόλοιπο πλήρωμα μιας και αυτός είναι ο πιο νέος (τουλάχιστον σε εμπειρία). Συνήθως τα ωράρια που ακολουθούν οι Δόκιμοι Πλοίαρχοι είναι 4 ώρες στην Γέφυρα του πλοίου και 4 ώρες στο κατάστρωμα υπό την επίβλεψη κάποιου για χειρωνακτική εργασία. Οι Δόκιμοι Μηχανικοί απασχολούνται στις διάφορες εργασίες της Μηχανής, μαζί βέβαια με κάποιον που θα τους επιβλέπει μιας και εκεί εγκυμονούν πολλοί κίνδυνοι. Καλό είναι να μην αποφεύγεται η χειρωνακτική εργασία, διότι αυτή βοηθάει να μάθει ο σπουδαστής το πλοίο, τη διαμόρφωσή του και την συντήρηση που χρειάζεται. Επίσης η χειρωνακτική εργασία στο πλοίο είναι και προσφορά στο σύνολο των ατόμων που δουλεύουν για αυτό.

Σε κάθε πλοίο οι ώρες εργασίας των Δοκίμων συνήθως είναι 8 και είναι κατά τη διάρκεια της μέρας (08.00 ~ 17.00), αλλά αυτό αλλάζει ανάλογα με τις ανάγκες



του πλοίου (για παράδειγμα, κατά την αγκυροβόληση ή κατά την προσέλευση του πλοίου σε λιμάνι). Στις 10.00 και στις 15.00 το πλήρωμα μαζεύεται στα καπνιστήρια του πλοίου για καφέ ή χυμό που διαρκεί 20 λεπτά και στις 12.00 και στις 17.00 είναι το φαγητό όπου το πλήρωμα μαζεύεται στην τραπεζαρία να

γευματίσει. Η διάρκεια του γεύματος είναι μία ώρα.

Δεν είναι απαραίτητο οι 12 μήνες υποχρεωτικής υπηρεσίας να γίνουν 6 στο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι, και 6 στο Β'. Αν τύχει οτιδήποτε, μπορεί ο Δόκιμος να αποχωρήσει στους 5 μήνες και να συμπληρώσει το 12μηνο, στο 2^ο εκπαιδευτικό ταξίδι κάνοντας 7 μήνες υπηρεσία τότε. Καλό είναι βέβαια, αυτό να αποφεύγεται. Η έλλειψη υπηρεσίας κάποιες φορές είναι δύσκολο να καλυφθεί και έτσι καθυστερεί η απόκτηση του διπλώματος.

Οι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού μπορούν με 24μηνη υπηρεσία να πάρουν το δίπλωμα του Υποπλοιάρχου ή Β' Μηχανικού αντίστοιχα, και έπειτα με 36 μήνες υπηρεσία επί πλοίου, σαν Υποπλοίαρχοι και Β' Μηχανικοί, έχουν το δικαίωμα να πάρουν το δίπλωμα του Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' Τάξεως.

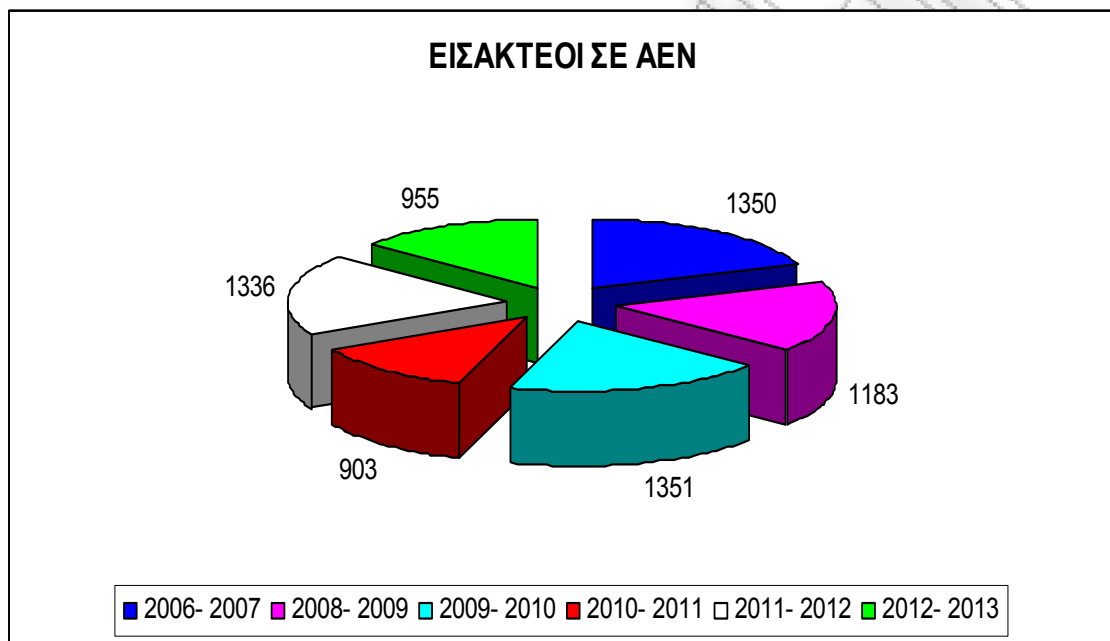


Εκτός όμως από τον δρόμο της θάλασσας μια σειρά από επαγγέλματα σχετικά με αυτή ανοίγει και στην στεριά. Οι απόφοιτοι των σχολών μπορούν να γίνουν Αξιωματικοί στο Λιμενικό Σώμα μπαίνοντας έπειτα από εξετάσεις και διαγωνισμό στις σχολές Αξιωματικών του Λ. Σ. και να αποφοιτήσουν από εκεί με το βαθμό του Σημαιοφόρου. Παρόλα αυτά όμως τα επαγγέλματα και οι τομείς που μπορεί να ασχοληθεί κάποιος απόφοιτος ποικίλλουν ανάλογα με τις γνώσεις και την εμπειρία του. Κάποια από τα επαγγέλματα αυτά είναι θέσεις σε ναυτιλιακές εταιρίες, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορεύσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις και άλλα.

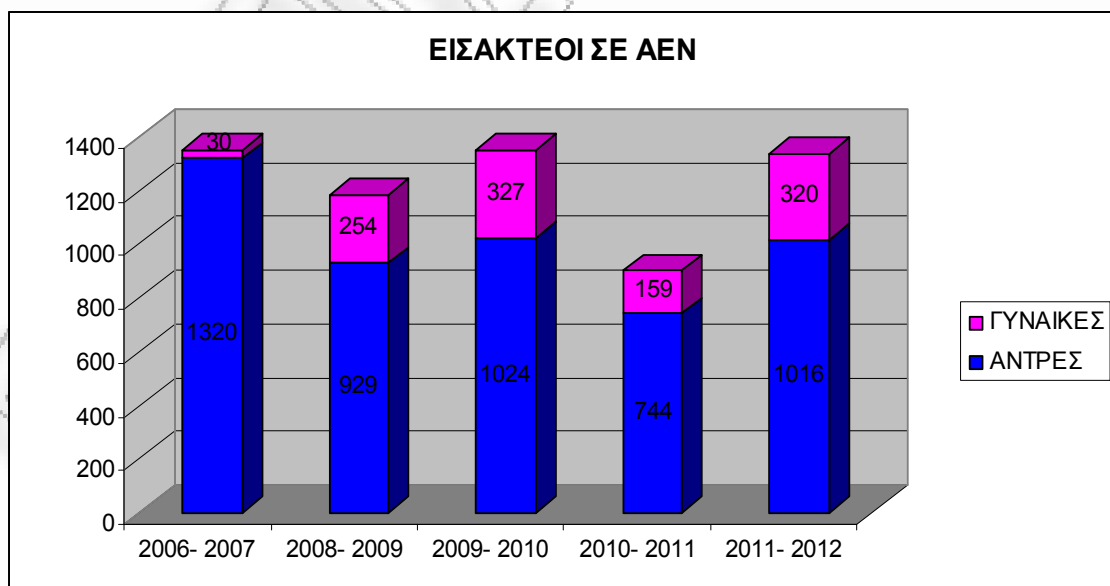
Παρόλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί και εξυπηρετεί ως στοιχείο την παρούσα εργασία, πως από τους εισαγόμενους στις ΑΕΝ, υπάρχουν μεγάλες διαρροές κατά τη

φοίτηση λόγω μη ικανοποιητικής επίδοσης στα μαθήματα, λόγω απουσιών, εκπαιδευτικών ταξιδιών ως αναφέρθηκε προηγούμενα. Έτσι **χάνεται περισσότερο από το 40% του συνόλου των εισαγομένων σπουδαστών**, πριν το πέρας των σπουδών τους στις ΑΕΝ. Ένα άλλο ποσοστό, μεγέθους 15- 20%, των αποφοίτων δεν ξαναταξιδεύει ποτέ, για διάφορους λόγους. Ένα ποσοστό της τάξεως του **20% διακόπτει τη ναυτική του καριέρα**, προτού φτάσει στην ανώτερη βαθμίδα του Πλοιάρχου Α' ή Μηχανικού Α'.

Παρακάτω παρατίθενται παραστατικά τα στοιχεία των εισακτέων στις ΑΕΝ από το 2006 έως και το 2012.



Εκ των οποίων:



2.2 Η είσοδος των γυναικών στη ναυτιλία

Ο ναυτιλιακός τομέας εξακολουθεί να είναι ένας «ανδροκρατούμενος» τομέας. Το γεγονός αυτό είναι πιο εμφανές, όταν πρόκειται για ανώτερες θέσεις, όπως αξιωματικοί και υποπλοίαρχοι. Οι γυναίκες έχουν αρχίσει να αποφοιτούν από Ναυτικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (σε περιορισμένους αριθμούς ακόμη) ως φαίνεται και από το προηγούμενο σχεδιάγραμμα, αλλά η πραγματική παρουσία τους επί των πλοίων είναι αμελητέα. Κατά τη δεκαετία του '80 ο ταχύς ρυθμός ανάπτυξης της απασχόλησης του γυναικείου φύλου και η παρουσία των γυναικών σε «ανδροκρατούμενα» επαγγέλματα, οδήγησε στον προσδιορισμό αυτής της τάσης ως «η θηλυκοποίηση του εργατικού δυναμικού».

Αυτό προέκυψε στο πλαίσιο της οικονομικής απελευθέρωσης, της απορρύθμισης της οικονομίας και της ιδιωτικοποίησης, οδηγώντας σε ένα πιο ευέλικτο εργατικό δυναμικό και στη μερική απασχόληση. Στο ναυτιλιακό τομέα όμως «η θηλυκοποίηση του εργατικού δυναμικού» δεν προέκυψε σε σημαντική κλίμακα έως το τέλος της δεκαετίας του '90. Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και η ακόλουθη εξάπλωση της παγκόσμιας ναυτιλίας, μαζί με την παγκοσμιοποίηση της αγοράς εργασίας των ναυτικών ανά τον κόσμο κατά τις δεκαετίες το '80 και '90, οδήγησε στην αύξηση της απασχόλησης των γυναικών επί των πλοίων, αλλά η αύξηση αυτή περιορίστηκε κυρίως στα κρουαζιερόπλοια.

Στην κατεύθυνση της δέσμευσης των Ηνωμένων Εθνών να ενθαρρύνουν την προώθηση των γυναικών σε όλα τα επίπεδα πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και την προώθηση ίσων ευκαιριών μεταξύ φύλων από τα μέσα της δεκαετίας του '70, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ανέπτυξε τη δική του στρατηγική για την αφομοίωση των γυναικών στο ναυτιλιακό τομέα το 1988. Επίσης, ξεκίνησε την εφαρμογή του Προγράμματος Γυναικείας Ανάπτυξης το 1989, που επικεντρώθηκε στην ίση πρόσβαση στη ναυτιλιακή εκπαίδευση μέσω προγραμμάτων επικεντρωμένων στο φύλο (IMO, 1988, 1992).

Ένα άμεσο αποτέλεσμα του προγράμματος ήταν το αυξανόμενο ποσοστό γυναικών μαθητριών στην υψηλόβαθμη ναυτιλιακή εκπαίδευση (IMO, 1997). Παρόλα αυτά, δεν υπάρχει ιδιαίτερη αύξηση στον αριθμό γυναικών, που ταξιδεύουν στον παγκόσμιο στόλο. Παρά τις πρωτοβουλίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού να προωθήσει την ενσωμάτωση των γυναικών στη ναυτιλιακή βιομηχανία από τα τέλη της δεκαετίας του '80, οι γυναίκες ακόμη και σήμερα έρχονται αντιμέτωπες με τη δυσκολία να γίνουν αποδεκτές στον ποντοπόρο τομέα της ναυτιλίας και παραμένουν μια ακραία μειοψηφία του στόλου τόσο στη γέφυρα όσο και στα μηχανοστάσια των

πλοίων ανεξαρτήτως τύπου. Όπως η γέφυρα και η μηχανή, τα μαγειρεία, τα εστιατόρια και τα τμήματα ασφάλειας θεωρούνται παραδοσιακά «εδάφη» για άντρες μόνο. Τα τελευταία χρόνια οι γυναίκες έχουν αρχίσει να διακρίνονται στα εδάφη αυτά.

Η εμπλοκή των γυναικών στη διαδικασία ανάπτυξης πολιτικής σχετικά με το ναυτιλιακό τομέα, όπως η Πράσινη Βίβλος (2006) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι δυνατό να συνεισφέρει σε αλλαγή του κατεστημένου. Οι Χώρες- Μέλη έπειτα από διαβουλεύσεις με τα συνδικάτα έχουν επίσης εφαρμόσει πολιτικές σε εθνικό επίπεδο, οι οποίες ενθαρρύνουν την απασχόληση και τη συμμετοχή των γυναικών στο ναυτιλιακό τομέα. Ένα παράδειγμα του τύπου υπηρεσιών, που παρέχουν τα συνδικάτα μέσω της δράσης τους προέρχεται από τη Λετονία, και αφορά τη διευθέτηση ειδικής ασφάλισης για γυναίκες, ιατρικών εξετάσεων και επιπλέον επιδομάτων για άδεια εγκυμοσύνης και φροντίδα παιδιών από την Ένωση Ναυτικών Εμπορικού Στόλου της Λετονίας (ILO, 2001).

2.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ναυτική Εκπαίδευση

Στις 30 Σεπτεμβρίου και στις 28 Σεπτεμβρίου 2011, αντιστοίχως, και σύμφωνα με το άρθρο 100, παράγραφος 2 και το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης²⁹, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Η αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών είναι βασικό στοιχείο για την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελματιών στην ΕΕ και η οδός προς τη μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας. Η ναυτική τεχνογνωσία έχει στρατηγική σημασία για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης στη ΕΕ στην παγκόσμια ναυτιλία. Η

²⁹ Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών» [COM(2011) 555 τελικό — 2011/0239 (COD)]

³⁰ COM(2011) 555 τελικό — 2011/0239 (COD)

ΕΟΚΕ³¹ τάσσεται υπέρ της πρότασης Οδηγίας για την ευθυγράμμιση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ, που αφορά το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, με τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (Σύμβαση STCW) του 1978, που συμφωνήθηκαν στη Μανίλα το 2010.

Η υιοθέτηση της προτεινόμενης Οδηγίας από τα κράτη μέλη της ΕΕ έχει ζωτική σημασία, επειδή από το 2012 η εκπαίδευση των ναυτικών θα υπόκειται σε νέους διεθνείς κανόνες όσον αφορά τις δεξιότητες, τα επαγγελματικά προφίλ, την ασφάλεια και την πιστοποίηση, ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων της Μανίλας.

Όσον αφορά την αξιολόγηση τρίτων χωρών με σκοπό την αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των πιστοποιητικών τους, η ΕΟΚΕ θεωρεί ρεαλιστική την παράταση της ισχύουσας προθεσμίας από τρεις σε δεκαοκτώ μήνες, ώστε να ληφθεί υπόψη ο μεγάλος φόρτος εργασίας στις ναυτιλιακές χώρες και η έλλειψη πόρων στις μη ναυτιλιακές. Η ΕΟΚΕ αξιολογεί θετικά την προτεινόμενη υποχρέωση των κρατών μελών της ΕΕ να παρέχουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τυποποιημένα στοιχεία σχετικά με την πιστοποίηση των ναυτικών για σκοπούς στατιστικής ανάλυσης και προτείνει να συμπεριληφθεί στην προτεινόμενη Οδηγία ορισμός του κατώτερου ηλεκτροτεχνίτη ναυτικού, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW.

Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη- μέλη να εξετάσουν επείγοντως το θέμα της εκπαίδευσης των ναυτικών για την αντιμετώπιση της πειρατείας, ενώπιον της κλιμάκωσης των πειρατικών επιθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να βασιστεί στις "Βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές" του ΟΗΕ και στον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS).

Το κλειδί της επικερδούς ναυτιλίας είναι η ποιότητα της κατάρτισης που παρέχεται στους ναυτικούς. Ακόμη και σε εποχές οικονομικών αναταραχών, η ναυτική εκπαίδευση δεν πρέπει να θεωρείται κόστος, αλλά επένδυση. Η ναυτική εκπαίδευση είναι η οδός προς τη μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας.

Η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών ("Σύμβαση STCW"), που υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) το 1978, αφορά κυρίως τις απαιτήσεις όσον

³¹ Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών. Η Σύμβαση STCW τροποποιήθηκε αρχικά το 1995 και έπειτα τον Ιούνιο του 2010 με τις τροποποιήσεις της Μανίλας.

Σε παλαιότερες γνωμοδοτήσεις της, η ΕΟΚΕ είχε υπογραμμίσει τη σημασία της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνογνωσίας, της συμμόρφωσης των οδηγιών της ΕΕ με τη Σύμβαση STCW και **της αναβάθμισης της εκπαίδευσης των ναυτικών ως μίας από τις κυριότερες δράσεις που πρέπει να αναληφθούν για την προσέλκυση των νέων σε ναυτικές σταδιοδρομίες** (Διάσκεψη με θέμα την "Αύξηση της ελκυστικότητας των ναυτικών επαγγελμάτων στην ΕΕ" που διοργανώθηκε από την ΕΟΚΕ στις 11 Μαρτίου 2010). Έχει ζωτική σημασία να διατηρήσει η ΕΕ **το δυναμικό των 250000 ναυτικών της**, διότι, αν αυτοί χαθούν, μπορεί να συμπαρασύρουν και τα άλλα δύο εκατομμύρια ανθρώπους που εργάζονται στον **ναυτιλιακό κλάδο της ΕΕ**. Συνεπώς, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης έχει στρατηγική σημασία για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ στην παγκόσμια ναυτιλία.

Ο διττός στόχος της πρότασης Οδηγίας για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ είναι: πρώτον, η ευθυγράμμιση του δικαίου της ΕΕ με τους διεθνείς κανόνες, μέσω της μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο της αναθεωρημένης Σύμβασης STCW του IMO (1978) που υιοθετήθηκε στη διάσκεψη της Μανίλας (2010), και, δεύτερον, η καθιέρωση της υποχρέωσης των κρατών μελών της ΕΕ να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα πιστοποιητικά και η παράταση του χρονικού περιθωρίου για την αναγνώριση των εκπαιδευτικών συστημάτων τρίτων χωρών. Τα νέα διεθνή πρότυπα τίθενται σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου 2012. Η προτεινόμενη προθεσμία για την εφαρμογή τους σε επίπεδο ΕΕ είναι η 31^η Δεκεμβρίου 2012. Ο απώτερος στόχος είναι να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της αναθεωρημένης Σύμβασης STCW από τα κράτη μέλη της ΕΕ και να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαία κρατών μελών της ΕΕ με πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες διαθέτουν την κατάλληλη εκπαίδευση.

Από το 2012 η κατάρτιση των ναυτικών θα υπόκειται σε νέους κανόνες όσον αφορά τις δεξιότητες, τα επαγγελματικά προσόντα, την ασφάλεια και την πιστοποίηση. Η εκπαίδευση και η πιστοποίηση έχουν κεφαλαιώδη σημασία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, επειδή οι πιθανότητες ατυχήματος είναι μεγαλύτερες σε περίπτωση ανεπαρκούς εκπαίδευσης και έλλειψης της δέουσας πιστοποίησης. Η Σύμβαση STCW του IMO είναι η μία από τις τέσσερις κύριες, διεθνείς ναυτικές συμβάσεις. Οι άλλες τρεις είναι: η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της

ρύπανσης από τα πλοία (MARPOL) και η Σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC). Αφού τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι και μέρη της Σύμβασης, είναι σημαντικό να ευθυγραμμιστούν μεταξύ τους η ευρωπαϊκή και η διεθνής νομοθεσία. Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν υψηλότερα πρότυπα όσον αφορά: την καταλληλότητα από ιατρική άποψη, την καταλληλότητα προς εκτέλεση υπηρεσίας και την κατάχρηση οινόπνευματος, την καθιέρωση νέων επαγγελματικών προφίλ, όπως των "ειδικευμένων ναυτικών" και των "ηλεκτροτεχνιτών αξιωματικών", την εκπαίδευση όλων των ναυτικών σε σχέση με την ασφάλεια από τρομοκρατικές ενέργειες και την απλούστευση και διασαφήνιση των πιστοποιητικών. Η πρόταση Οδηγίας περιέχει επίσης διατάξεις σχετικά με τις διαδικασίες (επιτροπολογία και αναγνώριση των ναυτικών σχολών τρίτων χωρών) και την υποχρέωση των κρατών μελών να παρέχουν στατιστικά στοιχεία σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών.

Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης, υπέρ της πρότασης για την ευθυγράμμιση της Οδηγίας 2008/106/EK, που αφορά το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, με τις τροποποιήσεις της Σύμβασης STCW που υιοθετήθηκαν στη Μανίλα. Συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μεριμνήσει δεόντως για την εφαρμογή της Οδηγίας STCW από τα κράτη μέλη και επιμένει στον σεβασμό της Σύμβασης STCW κατά την αξιολόγηση τρίτων χωρών με σκοπό την αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των πιστοποιητικών τους. Αν και η πρόταση αποτελεί, ως επί το πλείστον, λέξη προς λέξη μεταφορά των τροποποιήσεων της Μανίλας στο δίκαιο της ΕΕ, προτείνονται επίσης ορισμένες ήσσονες αλλαγές σε ισχύουσες διατάξεις της ΕΕ σχετικά με την αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών.

Σημειώνεται ότι η "Ειδική ομάδα για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία" της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG MOVE) διατύπωσε (Ιούλιος 2011) προτάσεις για τη μεταφορά στο δίκαιο της ΕΕ της συμφωνίας της Μανίλας για τη Σύμβαση STCW. Η τυποποίηση της εκπαίδευσης σε παγκόσμιο επίπεδο επιτρέπει στα ευρωπαϊκά πλοία να διαθέτουν καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς, όπου και αν έχει εκπαιδευτεί το πλήρωμά τους.

Στην πρόσφατη γνωμοδότησή της με θέμα τη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές (γνωμοδότηση σχετικά με τη Λευκή Βίβλο "Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών" – CESE 1607/2011 της 26^{ης} Οκτωβρίου), η ΕΟΚΕ επανέλαβε ότι "η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να εναρμονίζεται πλήρως με διεθνείς κανόνες όπως η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ και η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών (STCW) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)".

Πρόσφατες έρευνες έφεραν στο φως στοιχεία για την ύπαρξη στη διεθνή αγορά εργασίας ενός ανησυχητικού προβλήματος ψευδούς πιστοποίησης, κυρίως μεταξύ των κατώτερων ναυτικών, δημιουργώντας αμφιβολίες ως προς την εγκυρότητα των πιστοποιητικών τους. Επιπλέον, δεν είναι διαθέσιμοι αρκετοί κατώτεροι ναυτικοί από χώρες εκτός ΕΕ, για να αντισταθμίσουν την ενδεχόμενη έλλειψη ναυτικών της στις αγορές εργασίας, λόγω πολιτιστικών διαφορών, γλωσσικών προβλημάτων και περιορισμών όσον αφορά τις προσλήψεις.

2.4 Έρευνα: «Παράγοντες που επιδρούν στην Προσέλκυση Μαθητών στη Ναυτική Εκπαίδευση»

Μια σημαντική και καινοτόμα έρευνα για τον επαγγελματικό προσανατολισμό των νέων και ειδικότερα για τα ναυτικά επαγγέλματα παραδόθηκε στη δημοσιότητα. Η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε από το **Τμήμα Στατιστικής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών** μετά από πρωτοβουλία του **Ιδρύματος Ευγενίδη** και παρακάτω θα παρουσιαστούν στοιχεία που προέκυψαν, και βοηθούν την εξέλιξη της παρούσας εργασίας.

Το Ίδρυμα Ευγενίδη συνδεδεμένο στενά για περισσότερο από μισό αιώνα με την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία και τη Ναυτική Εκπαίδευση αναγνωρίζει το κυρίαρχο ρόλο που διαδραματίζει σήμερα η προσπάθεια για την προσέλκυση των νέων στη θάλασσα. Μοναδικό κριτήριο της πρωτοβουλίας αυτής υπήρξε η ακριβής, όσο το δυνατόν, αποτύπωση των τάσεων που κυριαρχούν στην Ελληνική νεολαία ως προς τις επιλογές της για τον επαγγελματικό προσανατολισμό, ιδιαίτερα δε στα ναυτικά επαγγέλματα.

Η ιδέα για την πραγματοποίηση της έρευνας στηρίχθηκε στο αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι η χώρα μας διαχρονικά παρουσιάζει συγκριτικά πλεονεκτήματα στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπου κατέχει δεσπόζουσα θέση.

Το Ίδρυμα Ευγενίδη πιστεύει ότι πρέπει να γίνει γνωστό στους νέους η μεγάλη προσφορά του κλάδου της ναυτιλίας στη χώρα μας και οι προοπτικές των ναυτικών επαγγελμάτων. Στόχος του Ιδρύματος Ευγενίδη ήταν και είναι να συνεισφέρει στη δημιουργία επιστημονικών εργαλείων που θα βοηθήσουν όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στη χάραξη πολιτικής, στο βαθμό που επιθυμούν να αξιοποιήσουν τα εργαλεία αυτά.

Για τον λόγο αυτό άλλωστε απευθύνθηκε στο Τμήμα Στατιστικής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών αναγνωρίζοντας την εξειδίκευση του στην υλοποίηση ερευνών και αναλύσεων υψηλών προδιαγραφών.

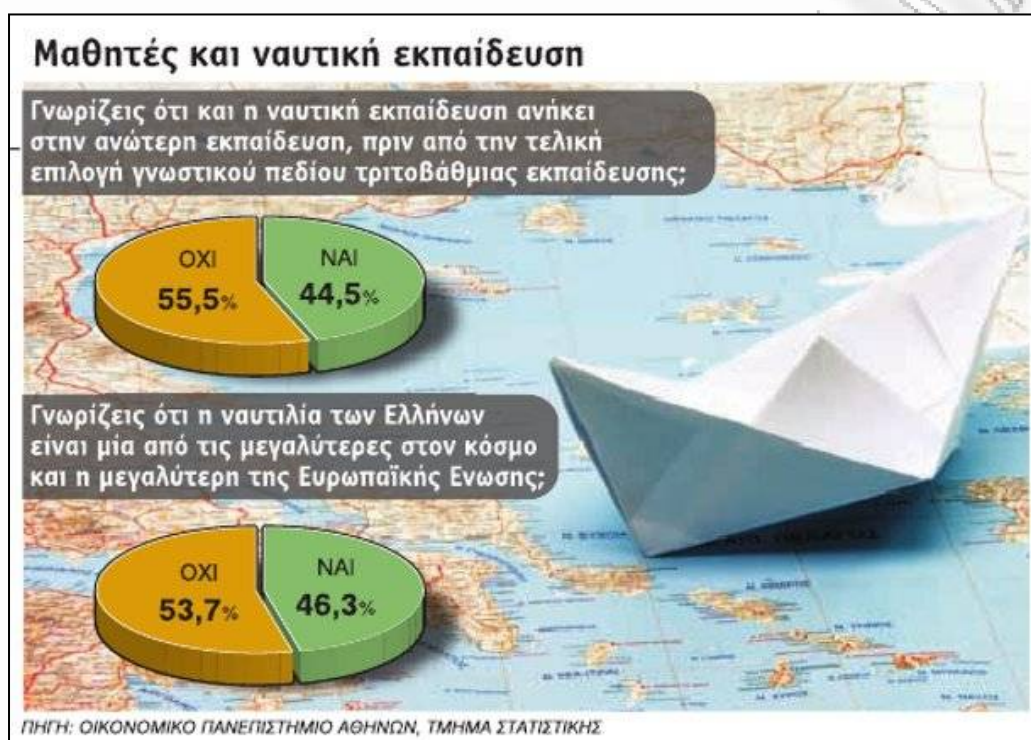
Η έρευνα που χρησιμοποιείται και σε αυτή την εργασία υπηρετώντας τους σκοπούς και το περιεχόμενό της, είναι η πρώτη Πανελλήνια έρευνα που διεξάχθηκε ποτέ στη χώρα σε τόσο μεγάλο δείγμα για αυτό τον λόγο. Συμμετείχαν σε αυτήν 7.000 μαθητές της Τρίτης Λυκείου όλης της χώρας, δηλαδή σχεδόν το 10% του μαθητικού πληθυσμού της συγκεκριμένης τάξης, ενώ η έρευνα διήρκησε ένα έτος, διεξάχθηκε δε σε 13 Περιφέρειες της χώρας. Ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2009 και ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 2010, αφορά δε τους μαθητές που φοιτούσαν τότε στην Τρίτη Λυκείου. (Σχολικό έτος 2010-2011). Είχε προηγηθεί πιλοτική έρευνα σε 576 μαθητές της Τρίτης Λυκείου που είχαν αποφοιτήσει το σχολικό έτος 2009-2010, από την οποία και προέκυψε το τελικό ερωτηματολόγιο.

Οι μαθητές που μετείχαν στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν σε 39 συνολικά ερωτήσεις, ελεύθερα και ανώνυμα. Το ερωτηματολόγιο εκτός των καθαρά δημογραφικών χαρακτηριστικών αναπτύχθηκε σε έξι διαφορετικές ενότητες, που αφορούσαν στους λόγους επιλογής γνωστικού πεδίου τριτοβάθμιας εκπαίδευσης από τους μαθητές.

Συγκεκριμένα οι ενότητες αυτές αναφέρονται:

- ☞ Στο βαθμό επιρροής διαφόρων παραγόντων στην επιλογή των μαθητών.
- ☞ Στο ρόλο που διαδραματίζει το επάγγελμα των γονέων στην επιλογή των μαθητών.
- ☞ Στα κριτήρια επιλογής γνωστικού πεδίου τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
- ☞ Στις κυριότερες πηγές ενημέρωσης και πληροφόρησης των μαθητών για το χώρο της ανώτατης και ανώτερης παιδείας και του αντικειμένου σπουδών που προσφέρουν.

- ☛ Στη ναυτική Εκπαίδευση και τη Ναυτιλία. Στην ανάλυση της συμπεριφοράς των μαθητών κατά την αντιμετώπιση μεταλυκειακών σπουδών μέσω κατάλληλου υποδείγματος.

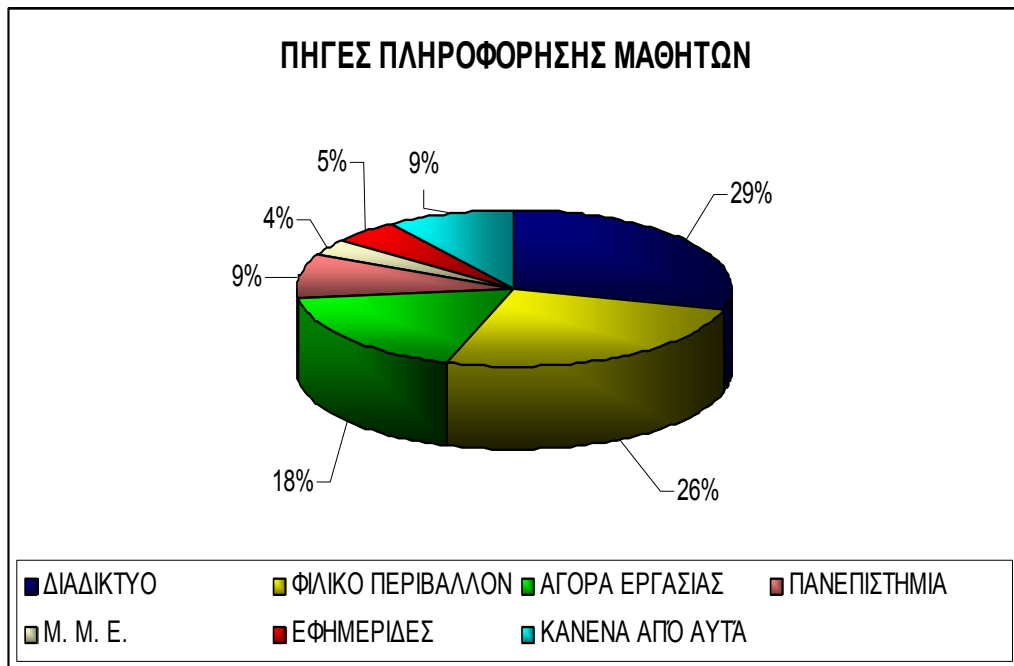


Αυτά που έγιναν αντιληπτά μέσω αυτής της έρευνας είναι τα ακόλουθα:

- Οι Έλληνες μαθητές ακολουθούν μεταλυκειακές σπουδές και επιλέγουν επαγγέλματα, στηριζόμενοι στην άγνοια και στην έλλειψη επαγγελματικού προσανατολισμού. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας το **57,6%** των μαθητριών και των μαθητών απάντησε ότι δεν υπάρχει Σύμβουλος Επαγγελματικού Προσανατολισμού στο σχολείο τους.

- Σύμφωνα με τις απόψεις των μαθητών οι καθηγητές, περισσότερο και από τους γονείς των μαθητών, ασκούν επιρροή για την μελλοντική τους επιλογή. Σε ακόμη χαμηλότερα επίπεδα κινείται η επιρροή που δέχονται από το φιλικό τους περιβάλλον. Μόλις το **22,5%** των μαθητών δηλώνει ότι επηρεάζεται από τους γονείς. Μόλις το **5,6%** δηλώνει ότι επηρεάζεται από τους φίλους και μόλις το **24,8%** επηρεάζεται από τους καθηγητές.

- Αναφορικά με τις πηγές πληροφόρησης που επιλέγει ο μαθητής για να πάρει την τελική απόφαση για την επιλογή της μετέπειτα επαγγελματικής του εξέλιξης, στη πρώτη θέση βρίσκεται το διαδίκτυο. Αναλυτικά, το διαδίκτυο επιλέγει για να ενημερωθεί το **44,8%** των μαθητών, Φίλοι και γνωστοί το **39,4%**, Αγορά εργασίας **27,3%**. Φυλλάδια Πανεπιστημίων το **14,3%**,



Εφημερίδες το 7,8%, Ραδιόφωνο- τηλεόραση το 5,5%. Και καμία από τις παραπάνω πηγές το 14,3% των μαθητών.

Οι μαθητές δεν έχουν την εικόνα που θα έπρεπε να έχουν για την Ελληνική ναυτιλία. Η εικόνα που έχουν εμφανίζεται ως πολύ φτωχή. Συγκεκριμένα, το 53,7% των μαθητών δε γνωρίζει ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία είναι από τις μεγαλύτερες στο κόσμο. Περίπου ο ένας στους δύο δε γνωρίζει ότι το έργο της ναυτιλίας είναι σημαντικό και επίσης πάλι ο ένας στους δύο μαθητές εμφανίζεται να έχει θετική άποψη για τη ναυτιλία.

Σημαντικό ποσοστό μαθητών δηλώνει ότι θα ακολουθούσε ως δεύτερη επιλογή το ναυτικό επάγγελμα. Το 31,1% των μαθητών θα σκέφτονταν ως μια δεύτερη επιλογή τη ναυτική εκπαίδευση.

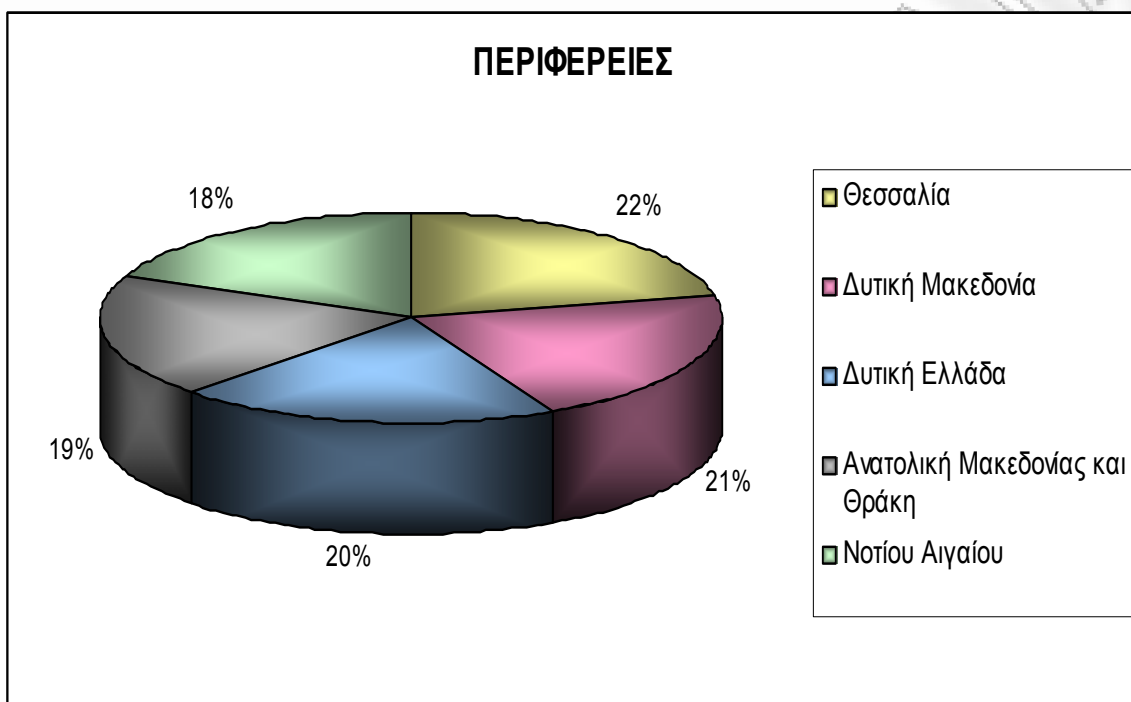
Η φτωχή εικόνα που έχουν διαμορφώσει οι μαθητές για τη ναυτιλία και τη ναυτική εκπαίδευση διογκώνει το πρόβλημα της προσέλκυσης νέων στην Εμπορική ναυτιλία. Μόνο το 44,5% γνωρίζει ότι η ναυτική εκπαίδευση οδηγεί μαζί με το πτυχίο Α' Τάξης Πλοιάρχου και Μηχανικού Εμπορικού Ναυτικού, στην Ανώτερη Εκπαίδευση. Μόνο το 27% γνωρίζει ότι ακόμη και αν αποτύχει κάποιος στις εισαγωγικές εξετάσεις της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, μπορεί να εισαχθεί στις σχολές ναυτικής εκπαίδευσης εκ των υστέρων. Μόνο το 22,6% των μαθητών γνωρίζει ότι το Δίπλωμα του Εμπορικού Ναυτικού Πρώτης Τάξης, καθίσταται ισότιμο με το πτυχίο των ΑΕΙ και παράλληλα παρέχει τη δυνατότητα μεταπτυχιακών σπουδών.

Στο σύνολο της χώρας, το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15- 19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010, ήταν **37,76%**. Οι ερωτώμενοι μαθητές στο σύνολο χώρας, σε ποσοστό **42,9%** δηλώνουν ότι δε γνωρίζουν ότι οι μισθοί των ναυτικών στην αγορά εργασίας είναι μεγαλύτεροι σε σύγκριση με τους μισθούς άλλων εργαζομένων με τα ίδια χρόνια προϋπηρεσίας.

Αναλύοντας σε επίπεδο περιφερειών την ερώτηση αναφορικά με τις αμοιβές των ναυτικών σε σύγκριση με εργαζομένους άλλων κλάδων, παρατηρήθηκαν τα εξής:

- Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, στην οποία το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15- 19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010, ήταν **65,45%**, οι ερωτώμενοι μαθητές, δηλώνουν, σε ποσοστό **52%** ότι δε γνωρίζουν το ποια είναι η μισθολογική κατάσταση των Ελλήνων ναυτικών.
- Στην Περιφέρεια Ηπείρου, στην οποία το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15-19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010 ήταν **36,16%**, οι ερωτώμενοι μαθητές, δηλώνουν σε ποσοστό **49,8%** ότι δε γνωρίζουν το ποια είναι η μισθολογική κατάσταση των Ελλήνων ναυτικών.
- Στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, στην οποία το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15-19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010 ήταν **38,75%**, οι ερωτώμενοι μαθητές, δηλώνουν σε ποσοστό **46,3%** ότι δε γνωρίζουν το ποια είναι η μισθολογική κατάσταση των Ελλήνων.
- Στη Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, στην οποία το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15-19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010 ήταν **21,9%**, οι ερωτώμενοι μαθητές, δηλώνουν σε ποσοστό **46,2%** ότι δε γνωρίζουν το ποια είναι η μισθολογική κατάσταση των Ελλήνων ναυτικών.
- Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, στην οποία το ποσοστό ανεργίας των νέων ηλικίας 15-19 ετών, για το Β' τρίμηνο του 2010 ήταν **31,86%**, οι ερωτώμενοι μαθητές, δηλώνουν σε ποσοστό **46,1%** ότι δε γνωρίζουν το ποια είναι η μισθολογική κατάσταση των Ελλήνων ναυτικών.

Οι μαθητές που δείχνουν μια σαφή τάση να αναθεωρήσουν την επιλογή τους προς όφελος της ναυτικής εκπαίδευσης προέρχονται από τις Περιφέρειες, σε ποσοστά ως ακολούθως:



Από τα προηγούμενα συμπεραίνεται πως το ανθρώπινο κεφάλαιο που θα προκύψει από εκείνους που θα ακολουθήσουν τη ναυτική εκπαίδευση θα είναι παραγωγικό και ωφέλιμο για την οικονομική ζωή της χώρας. Δηλαδή, στο τομέα της ναυτιλίας, η ναυτική εκπαίδευση που προσφέρεται στους εν δυνάμει σπουδαστές της συνδέεται άρρηκτα με την αγορά εργασίας και την επαγγελματική αποκατάσταση τους, κάτι που δε συμβαίνει με ένα ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό σχολών της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην Ελλάδα. **Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν μεγάλο έλλειμμα γνώσης και πληροφόρησης των μαθητών για τη σχέση ναυτικής εκπαίδευσης και αγοράς εργασίας.** Η μη προσέλκυση μαθητών στη ναυτική εκπαίδευση, είναι ένα γεγονός.

Οι περισσότεροι μαθητές δε γνωρίζουν βασικά στοιχεία για την εισαγωγή τους στη ναυτική εκπαίδευση. Πολύ λιγότερα γνωρίζουν από τους συμβούλους επαγγελματικού προσανατολισμού οι οποίοι με τη σειρά τους είναι ελάχιστα πληροφορημένοι σχετικά με τις προοπτικές μιας καριέρας στην Ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Διαπιστώνεται επιπλέον, ότι υπάρχει ένα σαφές περιθώριο, ειδικά στις περιοχές της χώρας όπου οι δείκτες ανεργίας κινούνται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, για περαιτέρω ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας.

Ένα επιπλέον συμπέρασμα που εξάγεται από τα ανωτέρω και πρόκειται για γεγονός θλιβερό είναι πως μια τόσο μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη όπως είναι η Ελλάδα δε δείχνει ενδιαφέρον για τη συνέχιση και τη διαίωνιση του θαύματος που κατάφεραν οι παλαιότερες γενιές στις θάλασσες του κόσμου με το ζήλο, τις ικανότητες και την ευφυΐα τους. Βασικός συντελεστής αυτής της παγκόσμιας διάκρισης εξακολουθεί να αποτελεί ο ανθρώπινος παράγοντας και συγκεκριμένα ο ναυτικός που ταξιδεύει το πλοίο.

Η Ελλάδα ακολούθησε εδώ τη μοίρα όλων των ανεπτυγμένων χωρών, όπου τμήμα της ευημερίας είναι οι δουλειές των ανειδίκευτων να περνούν σε φθηνά ξένα χέρια. Αντίθετα, η συνεχώς φθίνουσα επάρκεια Ελλήνων αξιωματικών, που αποτελεί σήμερα μείζον πρόβλημα για την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία, είναι μία εντελώς διαφορετική ιστορία. Σε μια βιομηχανία όπως η ναυτιλιακή, με μονάδες ιδιαίτερα υψηλής έντασης κεφαλαίου υπάρχουν τεράστιες απαιτήσεις, τεχνικές και διοικητικές, απόρροια των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυπηγική τέχνη αλλά και του πλήθους των διεθνών και τοπικών κανονισμών. Οι απαιτήσεις αυτές επιβάλλουν την παρουσία στα πλοία άριστα κατηρτισμένων αξιωματικών γέφυρας και μηχανής. Ο Έλληνας ναυτικός έχει αποδείξει μέχρι σήμερα με την ευστροφία και τη ναυτοσύνη του ότι είναι άξιος να ταξιδεύει περιουσίες εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων και μάλιστα μακριά από το κέντρο της επιχειρήσεως. Ύστερα από εμπειρίες γενεών, αποτελεί πλέον κοινό τόπο στον κλάδο μας ότι οι Έλληνες αξιωματικοί είναι ο ασφαλέστερος συνδετικός κρίκος μεταξύ πλοίου και γραφείου, με ό, τι αυτό σημαίνει για το εύρυθμο, ασφαλές και μακροπρόθεσμα οικονομικό ταξίδεμα του στόλου.

Αποτελούν επίσης οι αξιωματικοί, τη δεξαμενή για τη μελλοντική στελέχωση του ναυτιλιακού γραφείου, που τους χρειάζεται λίγο πολύ σε όλα τα τμήματά του, διότι όλα μυρίζουν θάλασσα. Και ας μην λησμονείται, τέλος, και το αποδειχτεί πολλές φορές στο παρελθόν, ότι ορισμένα από αυτά τα στελέχη θα φτάσουν μια μέρα και σ' αυτήν ακόμα τη βαθμίδα της πλοιοκτησίας. Διότι η ναυτιλία, εκτός από αξιοκρατική είναι και αταξική. Με δεδομένη στρατηγική επιλογή του ελληνικού εφοπλισμού την επάνδρωση των πλοίων του με Έλληνες αξιωματικούς αρχίζουν τα προβλήματα της εξευρέσεως και της προσελκύσεώς τους από τις τάξεις της νεολαίας και της εκπαίδευσής τους σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις του κλάδου.

Γίνεται σαφές λοιπόν, πως η πηγή του «κακού» της μεγάλης μείωσης παραγωγής και συνεπόμενα, προσφοράς Ελλήνων ναυτικών τα τελευταία χρόνια, βρίσκεται στην προβληματική επικοινωνιακή πολιτική των υπεύθυνων γι' αυτήν παραγόντων, όσον αφορά την προβολή και την ανάδειξη της σημασίας και ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος. Από τα παραπάνω, φάνηκε πως η νέα γενιά, η γενιά που καλείται να επιλέξει επαγγελματική κατεύθυνση και θα έπρεπε ν' αποτελεί το target group αυτών των πολιτικών, αγνοεί σε μεγάλο βαθμό σημαντικά στοιχεία όχι μόνο για το ίδιο το επάγγελμα, αλλά και για την ελληνική ναυτιλία εν συνόλω.

Ίσως η προκατάληψη των προηγούμενων γενεών σε σχέση με το ναυτικό επάγγελμα ή ενδεχόμενα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η απότομη ευημερία που έζησε η Ελλάδα κατά τη δεκαετία του '90 και '00 κυριότερα, οδήγησαν στην απουσία ενδιαφέροντος για το επάγγελμα αυτό ως επιλογή καριέρας και στην επιλογή να μη συζητείται ως επαγγελματική προοπτική. Τα λάθη εντοπίζονται κυρίως, στην ατυχή προβολή του ναυτικού επαγγέλματος από τους ιθύνοντες και στα προβλήματα που αντιμετώπιζε η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα επί σειρά ετών. **Είναι γνωστό άλλωστε πως εξίσου δυνατή με την καλή διαφήμιση είναι και η δυσφήμιση, αν όχι ισχυρότερη.** Λίγο λοιπόν, τα ατοπήματα της ναυτικής εκπαίδευσης, λίγο η «από μνήμης» εξιστορήσεις των παλαιότερων για τους ναυτικούς, σε συνδυασμό πάντα με την πορεία της χώρας τα τελευταία χρόνια, το αποτέλεσμα όλων ήταν ως φάνηκε αρκετό, για να απομακρυνθούν οι νέοι από τη ναυτική καριέρα ως υπεύθυνη επαγγελματική επιλογή, γεγονός που στοιχίζει εντέλει στη ναυτιλία γενικότερα.

2.5 Ναυτική εργασία, ελληνική ναυτιλία και ναυτική εκπαίδευση: Οι αλλαγές που αποφασίζονται προς τη βελτιστοποίηση του συστήματος

Το Σεπτέμβριο 2012, το ελληνικό Κοινοβούλιο κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία. Μία διεθνής υποχρέωση, αλλά και μια σημαντική εξέλιξη. Με τη σύμβαση ρυθμίζονται ζητήματα που χρόνιζαν και είχαν καταστήσει το επάγγελμα του ναυτικού, καθώς και όλα τα συναφή, μη ελκυστικό. Η σύμβαση συμβάλλει ουσιαστικά στον καθορισμό των ελάχιστων κοινών, παγκοσμίως, προτύπων για τις συνθήκες εργασίας, υγείας και ασφάλειας των ναυτικών. Και

ακριβώς αυτή η παγκόσμια διάσταση είναι που ενδιαφέρει την Ελλάδα, καθώς η ελληνική ναυτιλία είναι η πλέον παγκοσμιοποιημένη ελληνική δραστηριότητα.

Η οικονομική κρίση βρήκε την ελληνική ναυτιλία με ισχυρές αντιστάσεις όπως έχει αναφερθεί και προηγούμενα, αλλά και ενισχυμένες προοπτικές. Ειδικότερα ο χώρος της ναυτιλίας αποτελεί το ιδανικό παράδειγμα προς μίμηση για όλους τους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Διαθέτει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά, που τον έχουν φέρει στην πρώτη θέση παγκοσμίως, όπως η εξωστρέφεια και η διεθνοποίηση του κλάδου. Η ιδιαιτερότητα και οι απαιτήσεις της κρίσης υπενθυμίζουν ότι η, αποδεδειγμένα ανταγωνιστική και πρωτοπόρος, ελληνική ναυτιλία μπορεί να συμβάλει στην αναζήτηση διεξόδου από την οικονομική και κοινωνική κρίση και μπορεί να μειώσει την ανεργία, ιδιαίτερα αυτή των νέων.

Η ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, προσφέρουν το υψηλότερο εμπορικό πλεόνασμα από οποιαδήποτε άλλο κλάδο της οικονομίας. Μόνο το έτος 2011, μεσούσης δηλαδή της κρίσης, τα έσοδα από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα ανήλθαν σε 14 δισ. ευρώ, ενώ ο κλάδος του τουρισμού την ίδια χρονιά προσέφερε έσοδα λίγο παραπάνω από 10 δισ. Ευρώ. Παρά, λοιπόν, τη δυσμενή, διεθνή οικονομική συγκυρία, οι προοπτικές είναι συγκρατημένα αισιόδοξες, λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης σε χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου.

Ειδικά για τον κλάδο της ναυτιλίας οι αριθμοί δεν κουράζουν, αλλά προσφέρουν αισιοδοξία και διάθεση για περαιτέρω δουλειά, αλλά και απαραίτητα νέα μέτρα.

Ενώ λοιπόν, από τη μία πλευρά, η Ελλάδα παραμένει το κορυφαίο ναυτιλιακό έθνος στον κόσμο ελέγχοντας το 15,1% της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, από την άλλη μελέτη του IOBE καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, αν η Ελλάδα προσέλκυε το σύνολο των δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών, θα ήταν δυνατό να παραχθεί εγχώρια προστιθέμενη αξία 26 δισ. ευρώ έναντι 10 δισ. ευρώ υπό τις παρούσες συνθήκες. Αριθμοί που αποκτούν δυσθεώρητες διαστάσεις, αν αναλογιστεί κανείς πως από το 2000 έως το 2011 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην εθνική οικονομία, ανήλθε σε 154 δισ. ευρώ, σχεδόν το μισό του χρέους της χώρας και τετραπλάσιο από τους κοινοτικές εισροές ύψους 46 δισ. ευρώ για την περίοδο 2000-2013.

Δεν είναι, όμως, μόνο το μέγεθος του στόλου και του συναλλάγματος αλλά και το μέγεθος του αριθμού των ναυτικών, των εργαζομένων. Η ελληνική ναυτιλία διαθέτει 3800 ποντοπόρα και 4200 και πλέον πλοία, με 17000 εργαζόμενους σε

ποντοπόρα και σημαντικό αριθμό εργαζόμενων στην ακτοπλοΐα/ κρουαζιέρα, συνολικά με 200000 εργαζόμενους να ασχολούνται άμεσα και έμμεσα στις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ναυτιλία, με την συμβολή στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και σημαντικού αριθμού παρα-ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και αποτελεί την αιχμή της ελληνικής οικονομίας, ακόμα και σε αυτές τις πρωτόγνωρα δύσκολες συνθήκες.

Η ανάπτυξη, λοιπόν, της ναυτιλίας έχει πολλές διαστάσεις που, μέσα σε ένα διεθνοποιημένο οικονομικό περιβάλλον, αποκτούν πολλαπλάσια σημασία. Τοποθετεί τη χώρα σε μία υψηλή κλίμακα παρεχομένων υπηρεσιών και ουσιαστικά αποτελεί την θετική όψη της χώρας, μέσα σε μια γκρίζα ατμόσφαιρα όσον αφορά τις δυνατότητες της Ελλάδας να ξεφύγει από την κρίση. Το μέγεθος και η συνεισφορά της στην εθνική οικονομία επιτρέπουν την καθοριστική συμβολή στην απασχόληση, τις επενδύσεις, την επιχειρηματικότητα. Η αναγνώριση και η συνειδητοποίηση από τις κοινωνικές δυνάμεις του ρόλου και της συμβολής της ναυτιλίας, αλλά και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, όσο και του κεκτημένου πλεονεκτήματος σε παγκόσμιο επίπεδο, αποτελούν εθνική προτεραιότητα ιδιαίτερα στις συνθήκες κρίσης που αντιμετωπίζει η χώρα.

Το τελευταίο διάστημα πληθαίνουν οι περιπτώσεις σπουδαστών στις Ακαδημίες Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι διαμαρτύρονται ότι αδυνατούν να βρουν πλοία προκειμένου να κάνουν την πρακτική τους εκπαίδευση. Στις σπουδές τους, εκτός από θεωρητικά μαθήματα, περιλαμβάνονται δύο εξάμηνα θαλάσσιας εκπαίδευσης, όπως αναλυτικά αναφέρθηκε στα προηγούμενα. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί αυτή η πρακτική, οι υποψήφιοι υποχρεώνονται να αναζητήσουν οι ίδιοι κάποια ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία θα τους προσλάβει και θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της ως δόκιμο. Αυτή μάλιστα η διαδικασία πρέπει να επαναληφθεί δύο φορές και, μετά το δεύτερο ταξίδι οι θεωρητικές σπουδές συνεχίζονται για δύο ακόμα έτη.

Εξαιτίας των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν στην ανεύρεση πλοίου, πολλοί φοιτητές κινδυνεύουν να μην ολοκληρώσουν τις σπουδές τους και εντέλει ένα ποσοστό, σε αυτό καταλήγει. Σε μία χώρα με πλήθος ναυτιλιακών εταιρειών οι θέσεις πρακτικής εργασίας για τους δοκίμους θα έπρεπε να αφθονούν και να είναι εύκολα προσβάσιμες. Είναι αδιανόητο ολόκληρη η σταδιοδρομία τους να τίθεται εν αμφιβόλω επειδή, χωρίς να φτάνει οι ίδιοι, δεν μπορούν να ολοκληρώσουν την πρακτική τους.

Για τους λόγους αυτούς, το βασικό επόμενο και απαραίτητο βήμα που πρέπει να γίνει στο χώρο της ναυτιλίας, είναι να εξεταστεί σοβαρά πια το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Θα έπρεπε να εξετάζεται ειδικά η δυνατότητα κάποιων διευκολύνσεων για τους σπουδαστές, ανάλογες με αυτές που απολαμβάνουν οι φοιτητές άλλων σχολών της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Πέρα όμως από τα μεσοπρόθεσμα σχέδια, υπάρχει ανάγκη να καλυφθούν οι αιτήσεις πρακτικής εκπαίδευσης των σπουδαστών που φοιτούν τώρα σε ναυτικές σχολές. Σε μία από τις μεγαλύτερες ναυτλιακές δυνάμεις του κόσμου, όπως η Ελλάδα, η ναυτική εκπαίδευση οφείλει να παρέχει τα απαραίτητα επαγγελματικά εφόδια για τη σταδιοδρομία των σπουδαστών, αλλά και να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες της αγοράς εργασίας.

Είναι κομβικής σημασίας η σύγχρονη Ναυτική Εκπαίδευση. Έχει ήδη γίνει η απαραίτητη προεργασία και, πλέον, η χώρα βρίσκεται στο σημείο των αποφάσεων. Είναι μεγάλη πολυτέλεια και σοβαρή αντίφαση να έχουμε, από τη μια πλευρά, μεγάλη ζήτηση για ναυτικούς και για συναφή με τη ναυτιλία επαγγέλματα και, από την άλλη, η ανεργία των νέων να είναι η υψηλότερη σε όλη την Ευρώπη.

Η κατάρτιση, με σύγχρονο περιεχόμενο, των στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας είναι αναγκαίο προαπαιτούμενο για την κάλυψη θέσεων εργασίας. Σε αυτή την κατεύθυνση, παρεμβάσεις αρχικού προϋπολογισμού 94 εκατ. ευρώ έως το 2015 στη ναυτική εκπαίδευση προκειμένου να αναβαθμιστεί η λειτουργία της, ανακοίνωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου παρουσία και του υπουργού Παιδείας, τον Οκτώβριο '12. Από το ποσό των 94 εκατ. ευρώ, 35 εκατ. ευρώ θα διατεθούν από κονδύλια του υπουργείου Παιδείας, προκειμένου τα 10 εκατ. να χρησιμοποιηθούν για την πρόσληψη εκπαιδευτικού προσωπικού και τα 25 εκατομμύρια για την επιδότηση του πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού των σπουδαστών των ΑΕΝ.

Το ελληνικό σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, για να διατηρήσει και να ενισχύσει την ποιότητά του, οφείλει να παρακολουθεί και να ενσωματώνει τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας και της αγοράς ναυτικής εργασίας. Προς τούτο, δεν απαιτείται μόνο αναβάθμιση όλων των συντελεστών του συστήματος, αλλά ορθή οργάνωση και αποτελεσματική διοίκηση και διαχείρισή του.

Παράλληλα το υπουργείο Ναυτιλίας σκοπεύει να προχωρήσει στην κατάθεση τροπολογίας, προκειμένου να λειτουργήσουν ιδιωτικές σχολές ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Οι ιδιωτικές σχολές για τις οποίες γίνεται συζήτηση, θα λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις λειτουργίας των ακαδημιών Εμπορικού

Ναυτικού και των λοιπών σχολών, ενώ θα ελέγχονται και θα εποπτεύονται από το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Επίσης, τα προσόντα των αποφοίτων θα πιστοποιούνται με βάση τα κριτήρια και τις διαδικασίες ενιαίου συστήματος πιστοποίησης. Στη συνέχεια το ΥΝΑ θα προχωρήσει στην έκδοση των αναγκαίων κανονιστικών πράξεων, ώστε να είναι δυνατή η ισχύς των διπλωμάτων που παρέχουν και στην ελληνική ναυτιλία.

Τα δύο υπουργεία, Ναυτιλίας και Αιγαίου και Παιδείας, συμφώνησαν, επίσης, πως οι σπουδαστές των Ακαδημιών θα εφοδιαστούν με το δελτίο ειδικού εισιτηρίου αστικών συγκοινωνιών (πάσο), ενώ όσοι βρίσκονται κοντά σε περιοχές, στις οποίες λειτουργούν ΤΕΙ και ΑΕΙ, θα μπορούν να κάνουν χρήση και των κουπονιών σίτισης όπως και οι λοιποί φοιτητές.

Σε διοικητικό επίπεδο, οι αρμοδιότητες για τη Ναυτική Εκπαίδευση τίθενται υπό ενιαία διοίκηση. Η νέα υπηρεσία ναυτικής εκπαίδευσης, μεταξύ άλλων δράσεων, θα δημιουργήσει εργαλεία όπως: Help & Service Desk για την εξυπηρέτηση των λειτουργών και των χρηστών του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, ιστοσελίδα στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα, πλατφόρμα για την εξ' αποστάσεως εκπαίδευση (e-learning), κ. ά.

Σε οργανωτικό επίπεδο και για την αξιοποίηση των ευρύτερων δυνατοτήτων των Ευρωπαϊκών πόρων (ΕΣΠΑ, Ταμείο Εξωτερικών Συνόρων), συγκροτήθηκε Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού και Εφαρμογής, η οποία αναλαμβάνει τη βελτίωση του σχεδιασμού, της διαχείρισης και υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων δράσεων του Υπουργείου, ανεξαρτήτως πηγής χρηματοδότησης. Η ΚΥΑ σύστασης της Ειδικής Υπηρεσίας αναμένεται να δημοσιευτεί σε ΦΕΚ στο άμεσο μέλλον.

Σε επίπεδο υποστήριξης της υπηρεσίας ναυτικής εκπαίδευσης, θα προετοιμαστούν έργα Τεχνικής Βοήθειας όπως η δημιουργία ενός οργανωμένου συστήματος αξιολόγησης και πιστοποίησης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Στο αντικείμενο του έργου θα περιληφθεί και ο σχεδιασμός διαδικασιών πιστοποίησης, αναγνώρισης και ισοτιμίας των τίτλων σπουδών που παρέχουν τα ιδιωτικά κέντρα εκπαίδευσης και, κυρίως, κατάρτισης. Με την υλοποίηση του έργου αυτού, αναμένεται να αρθεί και η εκκρεμότητα σχετικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης άδειας εξάσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, η οποία συνδέεται με την αξιολόγηση των Σχολών, δημόσιων και ιδιωτικών, την πιστοποίηση των προσόντων και των δεξιοτήτων, και την αναγνώριση των τίτλων που παρέχονται από φορείς Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με τη δημιουργία ενός Γραφείου Σταδιοδρομίας μέσα στις δομές της νέας

διεύθυνσης Ναυτικής Εκπαίδευσης, το ΥΝΑ θα επιχειρήσει να λύσει το μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν εκατοντάδες σπουδαστές των ΑΕΝ, προκειμένου να εξασφαλίσουν πλοίο τόσο για το πρώτο όσο και για το δεύτερο ναυτικό τους ταξίδι. Μόνο το γραφείο αυτό θα έχει την αρμοδιότητα να επικοινωνεί με τις ναυτιλιακές εταιρείες, προκειμένου με διαφάνεια να διασφαλίζεται η κίνηση των σπουδαστών των ΑΕΝ προς τα πλοία. Το Γραφείο και μόνο αυτό, θα έχει την αρμοδιότητα να επικοινωνεί με τις ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ με την υποστήριξη πληροφοριακού συστήματος και δικτυακού τύπου, θα διασφαλίζει την απόλυτη διαφάνεια της κίνησης των σπουδαστών των ΑΕΝ.

Σε επίπεδο σχεδιασμού, συγκροτήθηκε ήδη Ομάδα Έργου, η οποία εκτός από την παρακολούθηση της εφαρμογής των ανωτέρω μέτρων, θα εισηγείται σχετικά με: τη δομή, την οργάνωση, την εποπτεία, την πιστοποίηση και τον έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και εκπαιδευτικών λειτουργιών των Σχολών, την κατάρτιση προτύπων εξοπλισμού και προδιαγραφών, την ηλεκτρονική διασύνδεση των σχολών με το Υπουργείο, το σχεδιασμό συστήματος πιστοποίησης επαγγελματικών προσόντων των εκπαιδευτών, την αξιολόγηση του νομικού πλαισίου ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Σχολών επαγγελματικής επιμόρφωσης και κατάρτισης (ΝΕΚΕ) και των σχεδίων ΠΔ και ΥΑ για την εφαρμογή του σχετικού νόμου.

Η Ομάδα Έργου θα παρουσιάσει αναλυτικό πρόγραμμα ενεργειών και χρονοδιάγραμμα εργασιών, ενώ οφείλει να περατώσει το έργο της εντός 4 μηνών. Η Ομάδα θα υποβάλει επίσης προτάσεις βελτίωσης της τριμερούς συνεργασίας (Εργοδοσία, Ναυτεργασία, Υπουργείο) καθώς και αντιμετώπισης του σοβαρού προβλήματος εξεύρεσης πλοίου για την πραγματοποίηση του Α' και Β' εκπαιδευτικού ταξιδιού των σπουδαστών ΑΕΝ, η έγκαιρη πραγματοποίηση του οποίου, αποτελεί σημαντικό παράγοντα αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Για την επιτυχία του θεσμού του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης και λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόβλημα αναμένεται να ενταθεί με την αύξηση του αριθμού των σπουδαστών και τη μείωση της ζήτησης εκ μέρους των εταιρειών λόγω οικονομικής κρίσης, αναζητώνται λύσεις από κοινού με τους κοινωνικούς εταίρους.

Σε επίπεδο προγραμματισμού, προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός των κτιριακών και λοιπών υποδομών και του εκπαιδευτικού προγράμματος, η αντιμετώπιση των ελλείψεων στα εργαστήρια, στον εκπαιδευτικό εξοπλισμό και τα

εποπτικά μέσα, σύμφωνα και με τις επισημάνσεις της EMSA³². Οι σχετικές δράσεις θα προσδιορισθούν στο πλαίσιο της ανωτέρω Ομάδας Έργου καθώς και της αξιολόγησης που προαναφέρθηκε και θα ενταχθούν σε ένα Ολοκληρωμένο Πολυετές Πρόγραμμα Αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Ειδικότερα, όσον αφορά στις υποδομές (κτιριακές εγκαταστάσεις), το Υπουργείο προωθεί την αποτύπωση τοπογραφικών σχεδίων, καθώς και τις διαδικασίες νομιμοποίησής τους μέσω νομοθετικών ρυθμίσεων. Ήδη ψηφίστηκε ρύθμιση για τη νομιμοποίηση του συνόλου των εγκαταστάσεων της ΑΕΝ Μακεδονίας, γεγονός που θα επιτρέψει την άμεση αξιοποίηση πόρων του ΕΣΠΑ, καθώς και την εκτέλεση επισκευαστικών έργων με ιδιωτική χρηματοδότηση (Αμερικανικός Νηογνώμων). Σημειώνεται τέλος, ότι εκτεταμένη παρέμβαση αναβάθμισης της κτιριακής υποδομής του ΚΕΣΕΝ ύψους 900.000 ευρώ, ολοκληρώνεται με χρηματοδότηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Σε επίπεδο προγράμματος σπουδών, προτεραιότητα αποτελεί η εναρμόνισή τους με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος, αλλά και η ενίσχυση της πρακτικής εκπαίδευσης στα ναυτικά μαθήματα, η βελτίωση της μεθοδολογίας διδασκαλίας, κ. τ. λ.

Σε επίπεδο εκπαιδευτικού προσωπικού, τα προβλήματα αφορούν περισσότερο στην ενημέρωσή του για τη σύγχρονη ναυτική τεχνολογία, αλλά και στην έλλειψη πρόσφατης εμπειρίας στη θάλασσα, ενώ υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες προσέλκυσης εκπαιδευτών υψηλού επιπέδου, λόγω έλλειψης προσοντολογίου αλλά και κινήτρων. Παράλληλα, απουσιάζει η αξιολόγηση των εκπαιδευτών καθώς και η δυνατότητα μετεκπαίδευσής τους. Παρά τα προβλήματα αυτά που θα γίνει προσπάθεια να αντιμετωπιστούν, έχουν ήδη γίνει συγκεκριμένα βήματα όπως:

- 3 Η νομοθετική ρύθμιση που, ήδη ψηφίστηκε, με την οποία οι συνταξιούχοι ΝΑΤ εκπαιδευτές ναυτικών μαθημάτων με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και ωριαία αντιμισθία, εξαιρούνται μέχρι την 31-12-2014 από το Ν. 3863/2010 (οι περιορισμοί και οι μειώσεις των συντάξεών τους είχαν ως αποτέλεσμα να μην προσέρχονται και οι θέσεις στις Σχολές να παραμένουν κενές)
- 4 Η τροπολογία, που προωθείται για τη βελτίωση της διαδικασίας μονιμοποίησης των με τριετή θητεία επίκουρων καθηγητών εφαρμογών ΑΕΝ (τροποποίηση του Ν.3450/2006) και

³² **European Maritime Safety Agency (EMSA)**

5 Η προκήρυξη 202 θέσεων ωρομισθίων καθηγητών ΑΕΝ-ΚΕΣΕΝ (μειωμένες-κατά 10%)

Σε επίπεδο σχεδιασμού και χρηματοδότησης, εκτός από τις ήδη δεσμευμένες πιστώσεις ύψους 14 εκατ. ευρώ από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΕΠ) «Εκπαίδευση και διά βίου Μάθηση», το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και το Υπουργείο Παιδείας, σχεδιάζει από κοινού ένα πλέγμα δράσεων και ενεργειών προκειμένου η ναυτική εκπαίδευση να μπορεί να ανταποκριθεί στο νέο περιβάλλον που δημιουργεί αφενός, η αύξηση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα και αφετέρου, λόγω οικονομικής συγκυρίας κυρίως, οι πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή της αναθεωρημένης Διεθνούς Σύμβασης STCW.

Οι νέες δράσεις και ενέργειες αναφέρονται σε χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2015 (ολοκλήρωση ΕΣΠΑ) και αρθρώνονται στις ακόλουθες πέντε θεματικές ενότητες:

- ✓ Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών των ΑΕΝ και στελεχών ΥΝΑ
- ✓ Ολοκληρωμένο Σύστημα ασύγχρονης ηλεκτρονικής τηλεκπαίδευσης (e-learning)
- ✓ Πρόγραμμα πληροφόρησης- προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα & προβολής των ΑΕΝ
- ✓ Εναρμόνιση συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης με την αναθεωρημένη STCW, καθώς και τις ισχύουσες Κοινοτικές Οδηγίες
- ✓ Δημιουργία γραφείων διασύνδεσης/ σταδιοδρομίας

Προκειμένου να βρεθούν λύσεις στην αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι σπουδαστές και οι οικογένειές τους, ιδίως στις σχολές που δεν παρέχουν τη δυνατότητα εσωτερικής διαμονής ή/ και δε βρίσκονται κοντά σε περιοχές που λειτουργούν ΤΕΙ και ΑΕΙ, το Υπουργείο καταβάλλει προσπάθειες να καλύψει το κόστος σίτισης, η οποία, θυμίζουμε ότι διακόπηκε ξαφνικά το 2011.

Σημειώνεται ότι στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, εκτός από δράσεις προϋπολογισμού 20 εκατ. Ευρώ για την κατάρτιση ανέργων ναυτικών που έχουν ήδη ενταχθεί και υλοποιούνται, προωθούνται και νέες στοχευμένες δράσεις, οι οποίες μένει να παρουσιαστούν.

Επίσης, στις Σχολές Συνεχιζόμενης Κατάρτισης του ΥΝΑ (ΚΕΣΕΝ), ήδη από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης υλοποιούνται δράσεις που αφορούν στην κατάρτιση ανέργων Ναυτικών. Όσον αφορά στο περιφερειακό σκέλος του ΕΣΠΑ έχουν ενταχθεί και βρίσκονται στο στάδιο της δημοσίευσης σχετικής προκήρυξης δράσεις συνολικού προϋπολογισμού 6,2 εκατ. ευρώ για την προμήθεια Τεχνικού και Εκπαιδευτικού Εξοπλισμού. Μετά από συνεργασία του Υπουργείου με τις Ειδικές Υπηρεσίες Διαχείρισης των ΠΕΠ «Μακεδονίας – Θράκης» και «Αττικής» έχουν δεσμευθεί και βρίσκονται στο στάδιο υποβολής, προτάσεις για προμήθεια αντίστοιχου εξοπλισμού ύψους 13 εκατ. ευρώ. Τέλος, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αποφάσισε πρόσφατα να χρηματοδοτήσει την προσπάθεια του Υπουργείου για την αναβάθμιση των υποδομών ναυτικής εκπαίδευσης με 5 εκατ. Ευρώ. Στο ανωτέρω πλαίσιο, ο ελάχιστος προϋπολογισμός των επενδύσεων που προγραμματίζεται για την αναβάθμιση του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, ανέρχεται στο ποσό τα 60 εκατ. ευρώ. Συνυπολογίζοντας και τις δράσεις που ήδη υλοποιούνται ο προϋπολογισμός αυτός ανέρχεται σε 94 εκατ. Ευρώ. Παράλληλα με την αξιοποίηση του ΕΣΠΑ, γίνεται προσπάθεια να καλυφθεί το έλλειμμα που εξακολουθεί να υπάρχει στον προϋπολογισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, ούτως ώστε να εξασφαλισθεί η μακροχρόνια βιωσιμότητα του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) και συνακόλουθα, η αδιάλειπτη χρηματοδότηση του συστήματος Ναυτικής Εκπαίδευσης. Για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του ΚΝΕ, θα συνταχθεί σχετική μελέτη από εξειδικευμένο φορέα, ο οποίος θα κληθεί να υποβάλει προτάσεις.

Σημειώνεται σε αυτό το σημείο, ότι η ΕΕΕ, με επιστολή της στις 24/2/2012, έχει παραιτηθεί του δικαιώματος είσπραξης 15% επί των ποσών που εισπράττει από το ΝΑΤ ήδη από 01/01/2012 και μετά (απαιτείται τροποποίηση διατάξεων άρθρου 3 παρ. 4 ΝΔ 99/73). Με την απόφαση αυτή θα μειωθούν οι οφειλές του ΚΝΕ προς τα σωματεία πλοιοκτητών από 2,66 εκατ. ευρώ για το 2013 στο 1,55 Ευρώ. Παράλληλα, εξετάζεται η δυνατότητα χρήσης έναντι ανταλλάγματος υπέρ του ΚΝΕ των προσομοιωτών (simulators) των ΑΕΝ, προκειμένου να παρέχεται συνεχής επιμόρφωση στα στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών που υπηρετούν σε πλοία.

Όσον αφορά στην Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση και Κατάρτιση (ΝΕΚΕ), είναι γνωστό ότι οι ρυθμίσεις του Νόμου 3153/2003 όπως τροποποιήθηκε με τον 3450/2006, δεν έχουν υλοποιηθεί.

Λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τα δεδομένα σε διεθνές επίπεδο: μοντέλο εκπαίδευσης στην Ε.Ε., αυξημένες απαιτήσεις στην παγκοσμιοποιημένη αγορά ναυτικής εργασίας, κ. ά.

2. Τα δεδομένα στη χώρα μας από την λειτουργία της μεταλυκειακής ιδιωτικής εκπαίδευσης σε πολλούς τομείς καθώς και από τη λειτουργία διάσπαρτων κέντρων ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης
3. Τα όρια και τις δυνατότητες της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης,

Αποφασίζεται πλέον να προωθηθεί η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, ως αναφέρθηκε στα ανωτέρω, με τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού στην ακόλουθη κατεύθυνση:

- ☞ Οι Σχολές NEKE θα λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις λειτουργίας των ΑΕΝ και των λοιπών Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, θα ελέγχονται και θα εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. *Τα προσόντα των αποφοίτων θα πιστοποιούνται με βάση τα κριτήρια και τις διαδικασίες ενιαίου συστήματος πιστοποίησης.*

Στη βάση των ανωτέρω προϋποθέσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις ρυθμίσεις του άρθρου 16 του Συντάγματος και με δεδομένη την προσπάθεια αναβάθμισης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου θα προχωρήσει στην έκδοση των αναγκαίων κανονιστικών πράξεων.

3. Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

3.1 Έλληνας ναυτικός: Είδος υπό εξαφάνιση;

Η εργασία, δανειζόμενη τον εύστοχο τίτλο για το υποκεφάλαιο αυτό, της Δρ. Μαρίας Προγουλάκη σε ομότιτλο άρθρο³³ της, που παρομοιάζει εύστοχα τον Έλληνα ναυτικό με τις χελώνες caretta- caretta, επιχειρεί να επισημάνει τη σημαντική έλλειψη- μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού στις μέρες μας, καθώς και να αναφερθεί σε προτάσεις που θα μπορούσαν να αναστρέψουν την καθοδική αυτή πορεία. Η παρομοίωση της συγγραφέως επικεντρώνεται στο γεγονός της υψηλής θνησιμότητας των νεοσσών caretta- caretta, δεδομένου ότι έχουν να αντιμετωπίσουν πολλούς φυσικούς εχθρούς. Υπολογίζεται ότι σε κάθε χίλια νέα χελωνάκια επιζεί και ενηλικιώνεται μόνο ένα!

Με αυτό το φαινόμενο ως εισαγωγή, σημειώνεται ότι οι Έλληνες ναυτικοί πριν από 30 χρόνια αριθμούσαν περί τους 100000 και στελέχωναν πλοία ελληνικής σημαίας και ιδιοκτησίας. Σήμερα μετά βίας αγγίζουν τους 20000. Η έλλειψη ναυτικών αποτελεί σήμερα το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες δε χάνουν την ευκαιρία να τονίζουν το έλλειμμα αυτό, η κάλυψη του οποίου αποτελεί σε βάθος χρόνου βασική προϋπόθεση διατήρησης της ναυτικής τεχνογνωσίας και ανανέωσης της ελληνικής ναυτιλίας.

Μελέτη που δημοσιεύθηκε το 2010 από τη Deloitte με τίτλο «Πρόκληση για τον κλάδο- εξασφαλίζοντας ειδικευμένα πληρώματα στη σημερινή αγορά» αποκαλύπτει ότι η προσέλκυση και η διακράτηση ικανών ναυτικών αποτελούν ένα διαρκώς επιδεινούμενο πρόβλημα και ότι η στελέχωση των πλοίων βρίσκεται υψηλά στην ατζέντα όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο παγκόσμιος στόλος έχει ξεπεράσει κατά πολύ την προσφορά ειδικευμένων πληρωμάτων, με την έλλειψη των εκπαιδευμένων αξιωματικών να είναι ιδιαίτερος έντονη.

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκε πως ο αριθμός των επιτυχόντων στις ΑΕΝ, παρότι τα τελευταία τέσσερα χρόνια παρουσιάζει μια ελπιδοφόρα ανοδική πορεία, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΝΑ, φαίνεται ότι ένας σημαντικός αριθμός σπουδαστών αποχωρεί από τις σχολές, πολύ πριν το τέλος των σπουδών του. Τη

³³ Δρ. ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΓΟΥΛΑΚΗ, «Έλληνας ναυτικός: είδος προς εξαφάνιση», *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, www.edinale.gr

δεκαετία 1999- 2009 εισήλθαν στις ΑΕΝ 6791 Πλοίαρχοι και 2509 Μηχανικοί, ενώ κατά το ίδιο διάστημα αποφοίτησαν 3893 Πλοίαρχοι και 2509 Μηχανικοί.

«Οι σημαίες στα πλοία εύκολα ανεβοκατεβαίνουν, τα πληρώματα, όταν φύγουν δύσκολα γυρίζουν» έλεγε ο Ανδρέας Γ. Λαιμός ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '70. Οι ιδιομορφίες του ναυτικού επαγγέλματος έχουν θεωρηθεί ως σημαντικός λόγος που οι σπουδαστές εγκαταλείπουν τη φοίτησή τους στις ΑΕΝ και τη σταδιοδρομία στο επάγγελμα. Ως αναφέρθηκε και στα προηγούμενα, το εργασιακό περιβάλλον των ναυτικών περιλαμβάνει αυστηρό διεθνές θεσμικό πλαίσιο, ποινικοποίηση του επαγγέλματος, μη σταθερή προσφορά εργασίας, πολυεθνικό περιβάλλον και διαβίωσης, γλώσσα επικοινωνίας συνηθέστερα, άλλη από τη μητρική, απόσταση από την πατρίδα και την οικογένεια, μοναξιά, κ. ά.

Αν οι περισσότεροι σπουδαστές εγκαταλείπουν τη φοίτησή τους, η δεξαμενή των ενεργών Ελλήνων ναυτικών μένει με το καπάκι κλειστό. Το μέλλον της ελληνικής ναυτεργασίας γυρίζει στην ξηρά και επιλέγει να δουλεύει με λιγότερα, αλλά πατώντας γη. Και παρότι το μήνυμα της καμπάνιας των Ελλήνων Εφοπλιστών και του Ναυτικού Επιμελητηρίου τόνιζε τη σημαντική μισθολογική διαφορά ανάμεσα σε ένα μισθό εργασίας στη ξηρά και ενός ναυτικού, ο οποίος αναμφίβολα είναι αρκετά υψηλότερος, δεν είναι βέβαιο πως το δέλεαρ αυτό είναι αρκετό, για να επιλέξουν οι νέοι το ναυτικό επάγγελμα, ακόμη και τώρα που ο κατώτατος μισθός είναι λίγο παραπάνω από τα 500 ευρώ. Το ναυτικό επάγγελμα έχει πολλές παραμέτρους.

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εμπιστεύονται περισσότερο τους Έλληνες αξιωματικούς, αλλά ο αριθμός των διαθέσιμων αξιωματικών στη χώρα μας περιορίζεται. Αυτό είναι ένα βασικό συμπέρασμα της έρευνας συστημάτων αξιολόγησης της απόδοσης των πληρωμάτων των ναυτιλιακών εταιρειών που διεξήγαγε και η PwC³⁴ στην Ελλάδα και στην Κύπρο.

Σύμφωνα με αρκετούς συμμετέχοντες στην έρευνα, ο αριθμός των διαθέσιμων αξιωματικών και ναυτικών στην ελληνική αγορά εργασίας έχει περιοριστεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Αυτό αποδίδεται στο ότι το επάγγελμα δε φαίνεται ελκυστικό στις νεότερες γενιές. Μακροπρόθεσμα, αυτή η κατάσταση αποτελεί ένα σημαντικό κίνδυνο για τις ελληνικές εταιρείες, με δεδομένο ότι τείνουν να εμπιστεύονται περισσότερο τους Έλληνες αξιωματικούς. Αντίθετα, η έλλειψη ναυτικών δεν φαίνεται να αποτελεί πρόβλημα για τις υπόλοιπες θέσεις στα πλοία. Οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν γραφεία προσωπικού σε χώρες της

³⁴ <http://www.pwc.com>

Ανατολικής Ασίας και της Ανατολικής Ευρώπης με στόχο να προσλαμβάνουν φθηνότερο εργατικό δυναμικό. Επίσης, διαπιστώθηκε ότι δίνονται πολλές παροχές στους αξιωματικούς για να παραμείνουν στην εταιρεία. Η διάθεση σημαντικών παροχών συνδέεται άμεσα με την έλλειψη αξιωματικών στον κλάδο της ναυτιλίας.

Γενικότερα, υπάρχει έλλειψη από ναυτικούς σε Ευρωπαϊκό επίπεδο σε όλες τις ειδικότητες. Κατά γενική ομολογία οι εταιρίες προτιμούν ναυτικούς από τρίτες χώρες λόγω χαμηλότερης μισθοδοσίας (αν και οι Έλληνες Εφοπλιστές, όπως γράφτηκε προηγούμενα ζητούν Έλληνες αξιωματικούς), αλλά όπως σχολιάζουν σχετικά άνθρωποι της ναυτιλίας, «μπορεί οι Ασιάτες να έχουν χαμηλότερη μισθοδοσία αλλά το κόστος της απασχόλησής τους θα φανεί στην πενταετή επιθεώρηση».

Σχεδόν σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες συναντάει κανείς ένα καπτά- Σπύρο ή ένα μαστρο- Γιάννη. Αντιλαμβάνεται δηλαδή, εύκολα κάποιος πως οι εναπομείναντες παλιοί ναυτικοί, αν δεν έχουν τα δικά τους πλοία, εξακολουθούν να διαχειρίζονται αυτά κάποιου άλλου. Η πρακτική απασχόλησης ναυτικών στα γραφεία εταιριών είναι μία πρακτική που συναντάται από τα παλαιότερα χρόνια, και στις μέρες μας προβάλλεται σαν ένα επιπλέον κίνητρο προσέλκυσης νέων στη ναυτιλία.

Αυτό που είναι αναγκαίο να γίνει σήμερα, για το ναυτικό επάγγελμα του «αύριο» είναι η επένδυση στον ανθρώπινο παράγοντα. Η κατεύθυνση αυτή έχει επισημανθεί αρκετές φορές έως αυτό το σημείο στην εργασία αυτή, καθώς μοιάζει να είναι η μόνη λύση. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσα από την επίλυση χρόνιων προβλημάτων όπως το ασφαλιστικό και το συνταξιοδοτικό. Σε πρώτη φάση όμως, θα έπρεπε να αναβαθμιστεί η ναυτική εκπαίδευση, όχι μονάχα στους τύπους, αλλά στην ουσία. Οι νέες πολιτικές που σχεδιάζει το ΥΝΑ είναι ενθαρρυντικές με όποιον αντίλογο και αν τις συνοδεύει.

Είναι αποδεκτό πως πλέον ο αξιωματικός έχει εξελιχτεί σε manager επί του πλοίου. Οι απαιτήσεις του επαγγέλματος είναι πολλές και το ναυτικό επάγγελμα δε μπορεί πλέον να αποτελεί ευκαιριακή επιλογή, αλλά συνειδητοποιημένη απόφαση. Ο ναυτικός του «σήμερα» δουλεύει σε πολυεθνικό περιβάλλον, χρησιμοποιεί νέες τεχνολογίες, οφείλει να έχει γνώσεις διοίκησης, διεθνούς δικαίου, ναυπηγικής και μηχανολογίας, ιατρικής, διοίκησης ανθρώπινων πόρων, ασφάλειας, κ. ά. Το προφίλ του ναυτικού πια συνδέει την επιστημονική κατάρτιση με τη θαλάσσια εμπειρία, ή αλλιώς στη ναυτική ορολογία, τα «λιμανιάτικα» με τους σύγχρονους business terms. Και το αντίστροφο: Οι απόφοιτοι ναυτιλιακών πανεπιστημίων πρέπει να κατανοούν πλήρως το περιβάλλον της ναυτιλίας, από τη λαμαρίνα και τα αμπάρια,

έως το GMDSS, ώστε να είναι σε θέση να αναγνωρίζουν που και πώς μπορούν με την πανεπιστημιακή τους γνώση να συμβάλλουν ή ακόμη και να βελτιώσουν, μέσα από οργανωσιακές αλλαγές, τις δραστηριότητες μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η ναυτική εκπαίδευση χρειάζεται να συμβαδίζει με την πανεπιστημιακή, μέσα από κοινά μαθήματα. Τα ναυτικά λύκεια, οι ΑΕΝ και τα ναυτιλιακά πανεπιστήμια είναι μια αλυσίδα. Η παράδοση της Ελλάδας στη ναυτιλία δεν αντικατοπτρίζεται στην ελληνική κοινωνία. Παραδόξως όμως, αναμένεται από αυτή την κοινωνία να προέλθουν οι αυριανοί Πλοίαρχοι, Μηχανικοί και ναυτιλιακοί managers.

Όπως ακριβώς λοιπόν, οι νεοσσοί *caretta- carreta*, είναι γονιδιακά προγραμματισμένοι να ακολουθούν το φως του φεγγαριού, παρότι συχνά αποπροσανατολίζονται από τα φώτα των παραλιακών καταστημάτων, έτσι και ο Έλληνας ναυτικός, ενώ διαθέτει τη ναυτοσύνη στα γονιδιά του, χρειάζεται ειδική καθοδήγηση, για να μη χάσει τον προσανατολισμό του, προστασία για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις όποιες δυσκολίες και μέριμνα για να σταδιοδρομήσει στη ναυτιλία.

3.2 Γυναίκες ναυτικοί κατά της έλλειψης πληρωμάτων

Ο τομέας της ναυτιλίας, είναι δύσκολος τομέας για γυναίκες λόγω των χαρακτηριστικών και της φύσης της εργασίας, καθώς και λόγω της μητρότητας και της οικογενειακής τους κατάστασης. Είναι ένα επάγγελμα. Στο οποίο είναι πολύ δύσκολο για μια γυναίκα, λαμβάνοντας υπόψη και τους άλλους ρόλους της, να επιβιώσει. Είναι δύσκολο για τον άνδρα, πολύ περισσότερο για μια γυναίκα.

Οι συνθήκες φαίνεται να είναι πιο προσιτές στα κρουαζιερόπλοια, ανάλογα με την οικογενειακή κατάσταση της εργαζόμενης. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται από ανθρώπους της ναυτιλίας, «η γυναίκα πάνω στο πλοίο πρέπει να αποδείξει δύο φορές την αξία της».

Υπάρχουν στερεότυπα και διάκριση, αφού η μακρόχρονη επένδυση στις γυναίκες ως εργατικό δυναμικό αποτελεί πρόβλημα για ορισμένες εταιρίες, λόγω μητρότητας κυρίως. Έτσι, δύσκολα προσλαμβάνονται, από δόκιμοι ΑΕΝ ακόμη.

Παρόλα αυτά, εκφράζεται η άποψη τελευταία, πως ο ναυτιλιακός κόσμος χρειάζεται τις γυναίκες ναυτικούς, για να επιλύσει το πρόβλημα της έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία, όπως τονίζουν παράλληλα και εκπρόσωποι του IMO.

Έχει επισημανθεί στις ναυτιλιακές εταιρείες ότι ένας τρόπος να επιλύσουν το ευρύτατο πρόβλημα της έλλειψης ναυτικών είναι η πρόσληψη γυναικών. Οι γυναίκες θα πρέπει να προωθηθούν πολύ περισσότερο απ' ό τι μέχρι σήμερα προκειμένου να διασωθεί το μέλλον των εμπορικών στόλων παγκοσμίως.

Η άποψη του IMO είναι ότι δεν υφίσταται κάποιος εγγενής λόγος εξαιτίας του οποίου οι γυναίκες δεν μπορούν να συμμετάσχουν και να επωφεληθούν από την εργασία στη ναυτιλιακή βιομηχανία, εντούτοις υπολογίζεται ότι μόλις 1%- 2% των ναυτικών παγκοσμίως είναι γυναίκες. Ο Γενικός Γραμματέας του IMO (2010) έχει υπογραμμίσει την άποψη του ότι οι γυναίκες ναυτικοί είναι μια πηγή που δεν χρησιμοποιείται επαρκώς και ορθά, αν και θα μπορούσε να είναι μέρος της λύσης του προβλήματος που αντιμετωπίζει ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος. Υπενθύμισε, εξάλλου, ότι για το 2010 είχε προβλεφθεί μεγάλη αύξηση του όγκου των μεταφορών, η οποία θα πρέπει να ακολουθείται από σημαντική αύξηση των θέσεων εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας και διατύπωνε την ελπίδα του ότι οι γυναίκες θα πάρουν από αυτή το μερίδιο που τους αναλογεί.

Η ναυτιλία δεν έχει την πολυτέλεια πλέον να αγνοεί το εν δυνάμει τεράστιο εργατικό δυναμικό των γυναικών σε τομείς που εκτείνονται από τη διοίκηση μέχρι το αμιγώς ναυτικό επάγγελμα. Με τη μείωση των πληρωμάτων σε κάποια είδη πλοίων, όπου πλέον τα πληρώματα δεν ξεπερνούν τα 12 με 15 άτομα, οι απαιτήσεις της δουλειάς είναι τεράστιες και το πλοίο μπορεί να είναι ένα πολύ μοναχικό μέρος όταν κάποιος είναι εκτός υπηρεσίας, όμως το επάγγελμα του ναυτικού δεν είναι μόνο μια ικανοποιητική επαγγελματική επιλογή, αλλά και ένα διαβατήριο για έναν σημαντικό αριθμό επιλογών στην ξηρά.

Ήδη από καιρό η αίσθηση ότι η ναυτιλία είναι ένας χώρος αμιγώς ανδρικός έχει αρχίσει να καταρρίπτεται και τα εμπόδια να πέφτουν καθώς η WISTA³⁵ προσελκύει όλο και περισσότερες γυναίκες στην ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό αξίζει να της αναγνωριστεί. Ο IMO, ως μέρος των Ηνωμένων Εθνών, έχει μακρά ιστορία στην προστασία της επαγγελματικής εξέλιξης των γυναικών στο χώρο και υποστηρίζει πως η ισότητα των φύλων πρέπει να θεωρείται βασικό ανθρώπινο δικαίωμα, «παρότι υπάρχουν ακόμα πολλές μάχες που πρέπει να δοθούν και να κερδηθούν».

³⁵ Women's International Shipping & Trading Association

3.3 Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Παρουσίαση του προβλήματος και προτάσεις για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες παρατηρήθηκε μεγάλη πτώση στην ανεύρεση καλά εκπαιδευμένων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών. Σε πρόσφατη σχετική μελέτη³⁶ γίνεται γνωστό ότι σήμερα υπάρχει παγκοσμίως έλλειψη αξιωματικών κατά 4% επί του συνόλου της εργατικής δύναμης (16000 αξιωματικοί) και προβλεπόταν έλλειψη 12% (46000 αξιωματικοί) το έτος 2010. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει το ίδιο πρόβλημα, αλλά σε μεγαλύτερη έκταση, και η έλλειψη ναυτικών φθάνει περίπου τους 13000 αξιωματικούς το 2001 και υπολογιζόταν να φθάσει περίπου τους 36000 αξιωματικούς το 2006³⁷.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 ο συνολικός στόλος της ΕΕ μειώθηκε, όπως και ο αριθμός των ναυτικών της. Ο συνολικός αριθμός υπηκόων της ΕΕ εργαζόμενων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ είναι σήμερα περίπου 120000, πτώση 40% σε σύγκριση με το 1985, ενώ ο αριθμός μη υπηκόων της ΕΕ εργαζόμενων σε σκάφη με σημαία κράτους μέλους της ΕΕ αυξήθηκε από το 1983, από περίπου 29000 σε περίπου 34500 σήμερα. Ο κλάδος των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών μεταφορών στην ΕΕ αποτελεί εξαίρεση στην τάση αυτή: η αγορά αυτή εξυπηρετείται ακόμη προς το παρόν από σκάφη υπό σημαία κρατών μελών της ΕΕ επανδρωμένα κυρίως από υπηκόους της ΕΕ και απασχολεί σχεδόν το 50% του ναυτιλλόμενου προσωπικού των κρατών μελών της ΕΕ (20% σε ενδοκοινοτικές μεταφορές και 30% σε ενδομεταφορές). Στις ενδοκοινοτικές μεταφορές απασχολούνται περίπου 30300 ναυτικοί, ενώ οι μη υπήκοοι της ΕΕ καταλαμβάνουν μόνον 651 θέσεις εργασίας.

Ο κλάδος, τα κράτη- μέλη και η Επιτροπή έχουν ήδη τονίσει επανειλημμένα το θέμα της πτώσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ και της έλλειψης ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα και συμφώνησαν ότι χρειάζεται να καθοριστούν δράσεις αντιμετώπισης του προβλήματος. Το 1996 η Επιτροπή παρουσίασε μια ανάλυση στην ανακοίνωσή της με τίτλο "Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική"³⁸, όπου

³⁶ BIMCO (Baltic and International Maritime Council)/ ISF (Διεθνής Ομοσπονδία Εφοπλιστών) 2000 Manpower Update -Η ζήτηση και η διάθεση ναυτικών παγκοσμίως- Απρίλιος 2000 (στο εξής αναφερόμενη ως BIMCO/ISF 2000 Manpower update)

³⁷ Πηγή: Κοινή μελέτη της Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST) και του Συνδέσμου Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA): "Βελτίωση των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ: Διερεύνηση των προτεραιοτήτων εξάσκησης και εκπαίδευσης των ναυτικών" (1998) (στο εξής αναφερόμενη ως κοινή μελέτη FST/ECSA).

³⁸ COM (96) 81 τελικό "Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική", 13.3.1996.

προσδιορίζεται η ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην προώθηση της απασχόλησης ναυτικών της ΕΕ σε συνδυασμό με την ανταγωνιστικότητα των νηολογίων της ΕΕ και την ασφαλή εκμετάλλευση των πλοίων. Στο Ψήφισμα της 24^{ης} Μαρτίου 1997 σχετικά με μια στρατηγική ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποδέχθηκε την ανακοίνωση της Επιτροπής και μεταξύ άλλων αναγνώρισε ότι χρειάζονται θετικά μέτρα για να προωθηθεί η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών. Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο συμφώνησε ότι πρέπει να αναληφθεί δράση, προκειμένου να βοηθηθεί η κοινοτική ναυτιλία να συνεχίσει να μάχεται υπέρ της υψηλής ποιότητας και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητά της. Αυτό θα επιτευχθεί, μεταξύ άλλων, με συνεχή, υψηλής ποιότητας εκπαίδευση των κοινοτικών ναυτικών όλων των βαθμών και του προσωπικού ξηράς και με βέλτιστη χρήση των πόρων των κρατών μελών και των κοινοτικών μέσων.

Το Δεκέμβριο του 1996 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ιρλανδική Προεδρία του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης διοργάνωσαν διεθνή διάσκεψη στο Δουβλίνο με τίτλο: "Είναι ο ναυτικός της Ευρωπαϊκής Ένωσης απειλούμενο είδος;". Σκοπός της διάσκεψης ήταν να προχωρήσει η συζήτηση που έχει ως θέμα την ανακοίνωση της Επιτροπής "Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική" με ανάλυση της κατάστασης που επικρατεί στην απασχόληση των ναυτικών της Κοινότητας, μελέτη των αιτιών και των οικονομικών συνεπειών της εξαφάνισής τους και ανεύρεση λύσεων στο πρόβλημα. Στη διάσκεψη ειπώθηκε κατά κοινή ομολογία ότι **οι ευρωπαίοι ναυτικοί είναι ζωτικής σημασίας για την ορθή λειτουργία του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου** και τονίστηκε ότι χρειάζονται δράσεις για να δημιουργηθεί και πάλι ένα σώμα ναυτικών όλων των σειρών με υψηλού επιπέδου προσόντα. Στη διάσκεψη προτάθηκαν ορισμένα πρακτικά μέτρα και συστάθηκε στις βιομηχανίες και τις διοικήσεις να τα ενσωματώσουν στις αποφάσεις τους. Στο ίδιο θέμα εκδόθηκαν ορισμένες συστάσεις στην Ολομέλεια του Ναυτιλιακού Φόρουμ που πραγματοποιήθηκε στο Ελσίνκι τον Ιούνιο του 2000.

Ενδεικτικό του γενικού ενδιαφέροντος που έχει προκαλέσει η θεαματική πτώση των ευρωπαίων ναυτικών είναι πόσες μελέτες και ερευνητικά έργα έχουν πραγματοποιηθεί στο πεδίο αυτό, μεταξύ των οποίων είναι και η μελέτη του 1996, "Μελέτη των ναυτιλιακών επαγγελμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση" (που

χρηματοδότησε η Επιτροπή), η κοινή μελέτη των FST and ECSA³⁹ το 1998, και το ερευνητικό έργο METHAR (που χρηματοδότησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάσει του προγράμματος ETA Μεταφορών του 4^{ου} προγράμματος- πλαισίου). Σε όλες αυτές τις μελέτες προτείνεται η λήψη διορθωτικών μέτρων κατά της ταχείας πτώσης στην απασχόληση των ναυτικών της ΕΕ. Ωστόσο, μόνον κάποιες ενώσεις εφοπλιστών ή κάποια κράτη μέλη ανέλαβαν μερικές μεμονωμένες δράσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποβλέπει στην επικαιροποίηση των στοιχείων μείωσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ και στην ανάλυση των αιτιών του φαινομένου, των πιθανών συνεπειών για τη ναυτιλιακή κοινότητα της ΕΕ και των δράσεων που χρειάζονται για την ανατροπή της τάσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωρίζει ότι κάθε μέτρο που αφορά το ανθρώπινο στοιχείο έχει επίπτωση στην ανταγωνιστική θέση των πλοιοκτητών. Κρίνει όμως, ότι δεν είναι δυνατόν να αναβληθεί άλλο η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων εφόσον υπάρχει η επιθυμία να βελτιωθεί η ανησυχητική κατάσταση που επικρατεί σήμερα.

Η απασχόληση και η εκπαίδευση είναι δύο θέματα για τα οποία είναι κατ' αρχήν αρμόδια τα κράτη- μέλη. Η Επιτροπή δεν προτίθεται να υποκαταστήσει τα κράτη- μέλη στο πεδίο αυτό. Επιθυμεί όμως να προωθήσει γρήγορα μια εποικοδομητική συζήτηση επί του θέματος, στην οποία θα συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, όπως επίσης προτίθεται να διευκολύνει και να παρακολουθήσει από κοντά την εφαρμογή των ενδεχόμενων διορθωτικών μέτρων. Τα μέτρα αυτά πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή ταυτόχρονα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Επειδή το μέγεθος του προβλήματος ποικίλλει εντός της ΕΕ, εναπόκειται στα κράτη- μέλη να προσαρμόσουν τις προτεινόμενες πρωτοβουλίες στις δικές τους ειδικές ανάγκες και συνθήκες.

Ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια και την 1^η Ιανουαρίου 2000 η συνολική χωρητικότητα ανερχόταν σε άνω των 506 εκατ. κόρων (gt). Στο ίδιο διάστημα, η κάποια ελαφρά αύξηση της χωρητικότητας του στόλου που νηολογήθηκε στην ΕΕ από το 1998 έως το 1999, δεν απέτρεψε την πτώση του ποσοστού του στόλου της ΕΕ επί του παγκοσμίου στόλου τα τελευταία χρόνια, φθάνοντας σήμερα το 13% περίπου. Ωστόσο, ο στόλος που ελέγχεται από ευρωπαϊκά συμφέροντα παραμένει σημαντικός και υπολογίζεται στο 33% περίπου του παγκόσμιου στόλου.

³⁹ European Corporate Security Association - ECSA

Σε πρόσφατη μελέτη⁴⁰ υπολογίζεται ότι η παγκόσμια προσφορά ναυτικών το 2010 ήταν 404000 αξιωματικοί και 823000 κατώτεροι ναυτικοί, σε σύγκριση με την παγκόσμια ζήτηση ναυτικών η οποία ανέρχεται σε 420000 αξιωματικούς και 599000 κατώτερους ναυτικούς. Τα δεδομένα αυτά δείχνουν ότι υπάρχει μέτρια έλλειψη αξιωματικών για την επάνδρωση του παγκόσμιου στόλου (16000 αξιωματικοί, δηλ. 4% του συνολικού ανθρώπινου δυναμικού). Στη μελέτη τονίζεται ότι στην πράξη αυτή, η έλλειψη 16000 αξιωματικών είναι ακόμη σοβαρότερη εάν ληφθούν υπόψη τα εμπόδια που υπάρχουν στην απορρόφηση του πλεονάσματος ναυτικών ορισμένων εθνικοτήτων από άλλες χώρες όπου παρουσιάζεται η έλλειψη αυτή. Τα εμπόδια αυτά είναι μεταξύ άλλων οι πολιτιστικές και γλωσσικές διαφορές, η έλλειψη διεθνούς πείρας και οι περιορισμοί σχετικά με την υπηκοότητα που ισχύουν σε ορισμένα νηολόγια.

Ο αριθμός των ναυτικών της ΕΕ σημείωσε ταχύτερη πτώση από εκείνη του στόλου της ΕΕ: το 2010 οι ναυτικοί ανέρχονται σε 120000 περίπου, αντιπροσωπεύοντας μείωση περίπου 40% σε σύγκριση με τις αρχές της δεκαετίας του '80.

Υπολογίζεται ότι το 2001 η έλλειψη ναυτικών θα έφτανε τους 13000 περίπου αξιωματικούς στην ΕΕ και το 2006 θα αυξανόταν σε περίπου 36000 ναυτικούς. Αυτή η δραματική κατάσταση επιδεινώνεται από τον παράγοντα ηλικία: ο μέσος όρος ηλικίας των αξιωματικών στις χώρες του ΟΟΣΑ είναι πολύ μεγαλύτερος από εκείνον του ανθρώπινου δυναμικού στην Άπω Ανατολή, την Ανατολική Ευρώπη και την Ινδία. Το γεγονός οφείλεται κυρίως σε δύο λόγους: πρώτον, η υπηρεσία στη θάλασσα στις χώρες του ΟΟΣΑ αποβαίνει βραχύτερη, διότι οι περισσότεροι ναυτικοί μεταφέρουν τη σταδιοδρομία τους στην ξηρά πολύ πριν φθάσουν την ηλικία των σαράντα ετών και δεύτερον, εξαιτίας οικονομικών πιέσεων. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αναγκασθεί να προσλάβουν στα πλοία τους νέους αξιωματικούς από τρίτες χώρες διότι είναι λιγότερο ακριβοί από εκείνους των χωρών του ΟΟΣΑ. Σήμερα, οι περισσότεροι ναυτικοί χωρών του ΟΟΣΑ είναι παλαιότερης σειράς. (το 60% των ναυτικών της ΕΕ είναι άνω των 40), ενώ οι περισσότεροι που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες είναι νεώτερης σειράς. Το επακόλουθο αναμένεται να είναι ότι οι μεγάλοι σε ηλικία αξιωματικοί χωρών του ΟΟΣΑ, μετά τη συνταξιοδότησή τους τα προσεχή έτη, θα αντικατασταθούν από υπηκόους λιγότερο ανεπτυγμένων κρατών.

⁴⁰ BIMCO/ ISF 2000 Manpower Update

Το σαφές μήνυμα είναι ότι η υπάρχουσα έλλειψη αξιωματικών θα οξυνθεί, εκτός εάν ληφθούν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Όσον αφορά το πιθανά σημαντικό πλεόνασμα κατώτερων ναυτικών, αυτό πρέπει να αναλυθεί προσεκτικά διότι είναι αμφίβολο ότι όλοι αυτοί οι κατώτεροι ναυτικοί έχουν τα απαραίτητα προσόντα για διεθνή δρομολόγια. Επίσης, αξίζει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι κατώτεροι ναυτικοί μπορούν με κατάλληλη εκπαίδευση να γίνουν αξιωματικοί. Είναι σημαντικό επομένως να εξασφαλισθεί ότι δεν θα χειροτερεύσει η επάρκεια σε κατώτερους ναυτικούς της ΕΕ που υπάρχει σήμερα. Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να το έχουν αυτό υπόψη τους στον προγραμματισμό δράσεων που αποσκοπούν να τεθεί τέρμα στην πτώση του αριθμού ναυτικών της ΕΕ.

Η ζήτηση ναυτικών της ΕΕ μειώνεται όπως και η προσφορά εκπαιδευμένων ναυτικών. Τα κύρια αίτια είναι οι τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες της ΕΕ και η αρνητική κοινωνική εικόνα που έχουν οι νέοι όταν εξετάζουν το ενδεχόμενο να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα.

Όπως προαναφέρθηκε, ο στόλος της ΕΕ μειώθηκε τα τελευταία χρόνια, ενώ ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε. Αυτό είναι κατανοητό εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα ποσοστά ναύλων της ΕΕ παρέμειναν στάσιμα μετά την παγκόσμια οικονομική ύφεση της δεκαετίας του '90, ενώ τα ποσοστά των διεθνών ναύλων ανέκαμψαν πολύ γρήγορα. Σε μια απόπειρά τους να αντιδράσουν στην οικονομική πίεση που αντιμετώπιζαν από την υπερπροσφορά χωρητικότητας στην παγκόσμια αγορά και από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό από τα σκάφη τρίτων χωρών, ορισμένοι πλοιοκτήτες της ΕΕ αποφάσισαν να μειώσουν το κόστος τους νηολογώντας τα πλοία τους υπό σημαία χωρών εκτός της ΕΕ ή σε δεύτερα εθνικά νηολόγια.

Κατά τον τρόπο αυτό, οι πλοιοκτήτες της ΕΕ είχαν την ευκαιρία να αντικαταστήσουν τους ναυτικούς της ΕΕ με εργατικό δυναμικό από χώρες εκτός ΕΕ και κατά συνέπεια, μεταξύ άλλων, να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας. Η ουσιαστική διαφορά των μισθών μεταξύ ναυτικών της ΕΕ και εκτός ΕΕ είναι οπωσδήποτε βασικό στοιχείο της πολιτικής των πλοιοκτητών στο θέμα της απασχόλησης. Υπολογίζεται ότι ο μεγαλύτερος μισθός ενός ειδικευμένου ναυτικού είναι 15 φορές υψηλότερος από εκείνον ενός ναυτικού εκτός ΕΕ (και στους δύο μισθούς περιλαμβάνονται οι κοινωνικές κρατήσεις) και κατά 5,6 φορές υψηλότερος για τους πλοιάρχους. Αυτές **οι μισθοδοτικές διαφορές είναι ακόμη**

σοβαρότερες εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το κόστος των μισθών αποτελεί το 40% του κόστους ημερήσιας εκμετάλλευσης ενός πλοίου και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μεταβλητό κόστος από όλα τα υπόλοιπα στην εκμετάλλευση των πλοίων.

Ωστόσο, είναι αναγκαίο να γίνεται διαχωρισμός μεταξύ κατώτερων ναυτικών και αξιωματικών. Παρά τη διαφορά μισθού, φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες προτιμούν να προσλαμβάνουν αξιωματικούς από την ΕΕ για διάφορους λόγους μεταξύ των οποίων είναι τα θέματα ασφαλείας, ο τύπος του πλοίου και τα τεχνικά πρότυπα πλοήγησης (οι πλέον ακριβοί αξιωματικοί τείνουν να είναι οι καλύτερα εκπαιδευμένοι και εξασκημένοι), καθώς και οι πολιτιστικοί δεσμοί.

Μολονότι υπάρχει έλλειψη ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα, **όλο και λιγότεροι νέοι στην Ευρώπη επιλέγουν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα**. Οι νέοι κρίνουν ότι η σταδιοδρομία αυτή δεν είναι ελκυστική εάν συγκριθεί κοινωνικά και οικονομικά με την αντίστοιχη στην ξηρά. Ακόμη και τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στην ΕΕ δεν φαίνεται να έχουν αντιστρέψει την τάση αυτή. Οι νέοι δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να παραμείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα στη θάλασσα μακριά από τους συγγενείς, τα παιδιά και τους φίλους τους. Ακόμη και οι ελκυστικές πλευρές της δουλειάς τους, όπως η δυνατότητα να εξερευνούν τον κόσμο και να επισκέπτονται εξωτικά μέρη, έχουν μάλλον εκλείψει με τις σύγχρονες μεθόδους πλοήγησης, τα δε πλοία παραμένουν στα λιμάνια για τις εμπορικές τους δραστηριότητες είτε για πολύ λίγο είτε μένουν έξω από το λιμάνι. Επίσης, τα σύγχρονα πλοία έχουν ολιγάριθμο πλήρωμα, πολύ συχνά διαφόρων εθνικοτήτων και διαφορετικών γλωσσών, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνική απομόνωση. Σημαντική ένδειξη του γεγονότος ότι οι νέοι δεν θεωρούν ενδιαφέρουσα απασχόληση τις θέσεις εργασίας στη θάλασσα είναι **η απότομη πτώση στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση**: το μέσο ποσοστό πτώσης στην ΕΕ είναι από 22% έως 32%, αλλά σε ορισμένα κράτη μέλη φθάνει το 60% ή το 70%.

Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι βασικό να τεθούν σε εφαρμογή δράσεις για να ανατραπεί η κατάσταση. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές λύσεις που περιγράφονται στη συνέχεια, εκείνη που επείγει περισσότερο είναι να δημιουργηθεί νέα εικόνα για την απασχόληση στη θάλασσα ειδικότερα, και για το ναυτιλιακό κλάδο γενικά. Οι δημόσιες αρχές και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να συνεργασθούν έτσι

ώστε η απασχόληση στη θάλασσα να προσφέρει ελκυστική σταδιοδρομία και να τραβήξει έτσι η θάλασσα νέους ευρωπαίους.

Η έλλειψη ναυτικών από την ΕΕ σήμερα μπορεί να έχει δραματικά αποτελέσματα. **Καλά εξασκημένοι ναυτικοί σημαίνει ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης** (το 80% του συνολικού αριθμού ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα). Τα μέλη πληρώματος από ορισμένες χώρες εκτός Κοινότητας, που προσφέρουν εργαζόμενο δυναμικό δεν είναι, σε γενικές γραμμές, τόσο καλά εκπαιδευμένα όπως τα πληρώματα της ΕΕ (παραδείγματος χάριν, ναυτικοί κάτοχοι πιστοποιητικών από τρίτες χώρες τα οποία δεν είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και δεν αναγνωρίζονται από τα κράτη- μέλη). Εάν ληφθεί υπόψη πόσο ζωτική είναι η ναυτιλία για την ΕΕ και ότι το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και περισσότερο από το 35% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της πραγματοποιείται από θαλάσσης, η ΕΕ δεν μπορεί να αφήσει να απολεσθεί αυτή η θεμελιώδης πείρα εάν δεν θέλει να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και το περιβάλλον και να διακυβεύσει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδους της και των συναφών δραστηριοτήτων. Είναι σημαντικό να διευκρινισθεί ότι αυτά ισχύουν και για τους αξιωματικούς και για τους κατώτερους ναυτικούς, καθόσον η ασφαλής και αποδοτική εκμετάλλευση των πλοίων εξαρτάται από τα τεχνικά προσόντα και την ομαδική εργασία όλου του πληρώματος, ανεξαρτήτως βαθμού.

Στο πλαίσιο αυτό, η μεταφορά πετρελαίου χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. **Η Κοινότητα εισάγει το 80% των συνολικών εσωτερικών της αναγκών σε πετρέλαιο και σχεδόν όλο το πετρέλαιο αυτό μεταφέρεται με πλοία.** Είναι σημαντικό επομένως να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία και η ασφάλεια της μεταφοράς πετρελαίου στην ΕΕ. Αυτό το στρατηγικό θέμα συνεπάγεται ότι οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι θα διατηρηθεί η ναυτιλιακή τεχνογνωσία της ΕΕ και θα συνεχισθεί ο αυστηρός έλεγχος του στόλου των πετρελαιοφόρων της ΕΕ κατά την κατάσταση της ναυτιλιακής πολιτικής εν γένει και της πολιτικής για τους ναυτικούς ειδικότερα.

Επίσης, **η έλλειψη ναυτικών της ΕΕ μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις σε ολόκληρο το φάσμα των συναφών κλάδων.** Υπάρχει μια ευρεία

σειρά δραστηριοτήτων στην ξηρά στις οποίες η πείρα στη θάλασσα θεωρείται πλεονέκτημα ή προϋπόθεση για την πρόσληψη προσωπικού. Οι λιμένες, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οργανισμοί επιθεώρησης (νηογνώμονες, αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα, αρχές νηολόγησης), ασφαλιστικές εταιρείες, εταιρείες ναυπηγείων και επισκευής πλοίων, κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, κ.α. προτιμούν ή είναι υποχρεωμένοι να προσλαμβάνουν πρώην ναυτικούς. Για λόγους που σχετίζονται με την κοινή παιδεία, τη γλώσσα και τη γνώση των τοπικών/εθνικών εθίμων και κανονισμών, οι θέσεις στις εταιρείες αυτές δεν καταλαμβάνονται εύκολα από πρώην ναυτικούς μη ευρωπαίους. Είναι προφανές λοιπόν ότι η αναμενόμενη έλλειψη ναυτικών της ΕΕ θα οδηγήσει πιο μακροπρόθεσμα σε έλλειψη προσωπικού στις δραστηριότητες της ΕΕ που συνδέονται με τη ναυτιλία. Η τεχνογνωσία και η πείρα που έχουν αποκτήσει οι ναυτικοί της ΕΕ στη θάλασσα χρειάζεται να διατηρηθεί εφόσον η ΕΕ δεν θέλει να χάσει ολόκληρο το ναυτιλιακό της κλάδο.

Το συμπέρασμα είναι ότι εάν συνεχισθεί η παρατηρούμενη μείωση των ναυτικών της ΕΕ, η Κοινότητα μπορεί να χάσει μια σημαντική επαγγελματική κληρονομιά. Οι ναυτικές σχολές θα κλείσουν ενδεχομένως και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία θα εκλείψει στο σύνολό της, με δραματικές συνέπειες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια εφοδιασμού και την ανταγωνιστικότητα όλου του ναυτιλιακού κλάδου.

Σε κοινοτικό επίπεδο υπάρχει ήδη ένα σύνολο από νομοθετήματα τα οποία ισχύουν για τα άτομα που απασχολούνται στα πλοία. Τα νομοθετήματα αυτά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: νομοθετήματα κοινωνικής φύσεως που καλύπτουν όλους τους εργαζόμενους και νομοθετήματα ειδικά για τους ναυτικούς.

Στην πρώτη κατηγορία εμπίπτουν όλες οι οδηγίες για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων (είκοσι νομοθετήματα περίπου συνολικά). Καλύπτουν πεδία πολυποίκιλα, όπως η προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση έκθεσής τους σε χημικές, βιολογικές και καρκινογόνες ουσίες, στον αμιάντο ή σε ιοντίζουσες ακτινοβολίες, ο υποχρεωτικός φαρμακευτικός εξοπλισμός των πλοίων και η χρήση των εξοπλισμών ατομικής προστασίας.

Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει επίσης τις οδηγίες για την ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών. Παρά το γεγονός ότι η απασχόληση γυναικών στα πλοία δεν βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι σαφές ότι η ύπαρξη

νομικού πλαισίου για την αποτροπή των διακρίσεων οπωσδήποτε συμβάλλει στη βελτίωση της κατάστασης.

Μια τρίτη ομάδα νομοθετημάτων αφορά την κοινωνική ασφάλιση και τις συνθήκες εργασίας. Ο κανονισμός 1408/71, ο οποίος ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων εξασφαλίζοντας μη διακριτική μεταχείριση απέναντί τους όταν μετακινούνται από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, ισχύει για τους ναυτικούς. Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, όλες οι οδηγίες που έχουν εκδοθεί ισχύουν για τους ναυτικούς εξαιρουμένων εκείνων που αφορούν την προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση μεταφοράς της επιχείρησης, και τις μαζικές απολύσεις, καθώς και της οδηγίας 96/71/EΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Δεκεμβρίου 1996 για την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών, (το Συμβούλιο Υπουργών έκρινε όντως ότι τα νομοθετήματα αυτά δεν είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες των ναυτικών). Η οδηγία σχετικά με την αφερεγγυότητα του εργοδότη επιτρέπει στα κράτη μέλη να αποκλείσουν τους ναυτικούς και ορισμένα κράτη μέλη το έπραξαν.

Η δεύτερη κατηγορία νομοθετημάτων καλύπτει τις ειδικές οδηγίες για τους ναυτικούς όπως είναι εκείνη για το χρόνο εργασίας στα πλοία και η οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών. Όπως προαναφέρθηκε, το 80% των ναυτιλιακών ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα. Αυτές οι δύο οδηγίες είναι λοιπόν σημαντικές διότι ενισχύουν τον ανθρώπινο παράγοντα προλαμβάνοντας την κόπωση και εξασφαλίζοντας ότι τα πληρώματα έχουν κατάλληλη εκπαίδευση. Η οδηγία για το χρόνο εργασίας είναι η πρώτη κλαδική συμφωνία μεταξύ κοινωνικών εταίρων η οποία βασίζεται στο κοινωνικό κεφάλαιο της Συνθήκης. Συνοδεύεται επίσης από μια οδηγία η οποία εξασφαλίζει τον έλεγχο εφαρμογής της στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Η οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών περιλαμβάνει τη διεθνή σύμβαση του IMO για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, χορήγησης πιστοποιητικών και φυλακής (Σύμβαση STCW). Η οδηγία προβλέπει κοινοτική διαδικασία αναγνώρισης των πτυχίων τρίτων χωρών και αποτελεί μεγάλο βήμα προόδου προς την εξασφάλιση ποιότητας των πληρωμάτων και αποκατάστασης των ναυτιλιακών επαγγελματιών.

Εκτός από τις οδηγίες για την προστασία των εργαζομένων, η Ένωση διαθέτει ένα μέσο πιο επικεντρωμένο στην προώθηση της απασχόλησης. Πρόκειται για τις κατευθύνσεις για τις ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι πρώτες κατευθύνσεις χρονολογούνται από το 1989 και αναθεωρήθηκαν το 1997.

Αποβλέπουν στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών στόλων (οι οποίοι απειλούνται σοβαρά από τα ανοικτά νηολόγια που προσφέρουν κοινωνικούς και φορολογικούς όρους τελείως διαφορετικούς από εκείνους των κρατών μελών), ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνουν την απασχόληση ευρωπαϊών ναυτικών βοηθώντας έτσι στη διατήρηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας στην Ένωση και στη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία. Προβλέπουν τους όρους υπό τους οποίους τα κράτη- μέλη μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών απαλλαγών και ενισχύσεις υπέρ της απασχόλησης και της εκπαίδευσης των ευρωπαϊών ναυτικών. Επιτρέπουν, πιο συγκεκριμένα α) μείωση των κοινωνικών κρατήσεων των ναυτικών της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος και β) μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς της Κοινότητας που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κράτος μέλος.

Μετά τη δημοσίευση των αναθεωρημένων κατευθύνσεων που προαναφέρθηκαν για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, αρκετά κράτη- μέλη έθεσαν σε εφαρμογή τα μέτρα σχετικά με την απασχόληση ή εισήγαγαν ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα. Τρία χρόνια περίπου από την έναρξη εφαρμογής των αναθεωρημένων κατευθύνσεων, οι πρώτες εκθέσεις παρακολούθησης δείχνουν ότι τα μέτρα έχουν θετικό αποτέλεσμα, και ιδίως μείωση της εγγραφής των πλοίων σε ξένα νηολόγια είτε ακόμη κάποια τάση επιστροφής των πλοίων στα νηολόγια των κρατών μελών. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή καλεί όλα τα κράτη- μέλη να εξετάσουν πώς θα χρησιμοποιήσουν κατά τον καλύτερο τρόπο, σε εθνικό επίπεδο, τις δυνατότητες που προσφέρουν οι κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις.

Σε διεθνές επίπεδο, δύο είναι οι ειδικευμένοι οργανισμοί του ΟΗΕ που πραγματεύονται τα κοινωνικά θέματα υπό την ευρεία έννοια: ο ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) υπό το πρίσμα της "ασφάλειας" και η ΙΛΟ (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) υπό το κοινωνικό πρίσμα. Τα κράτη μέλη της Ένωσης έχουν κυρώσει όλα αυτά τα νομοθετικά κείμενα και επομένως δεσμεύονται από αυτά. Αυτό ισχύει βέβαια και για την νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, ILO MLC 2006 (η οποία επικυρώθηκε από την Ελλάδα στις 20 Σεπτεμβρίου 2012).

Όσον αφορά την εφαρμογή, σε γενικές γραμμές, η υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία για τα πλοία στο πεδίο της υγείας και της ασφάλειας κατά την εργασία έχει μεταφερθεί ορθά στα κράτη- μέλη. Ωστόσο, η Επιτροπή αναλαμβάνει να

ελέγξει κατά πόσον η νομοθεσία αυτή εφαρμόζεται πλήρως στη ναυτιλία. Τον έλεγχο αυτόν είχε ζητήσει συγκεκριμένα το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών στα συμπεράσματά του στις 21 Δεκεμβρίου 2000 για την ασφάλεια στη ναυτιλία.

Η Επιτροπή καταβάλλει επίσης κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τα κοινοτικά μέτρα, με τα οποία μεταφέρθηκε η σύμβαση STCW και ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) στο κοινοτικό δίκαιο, και τα οποία εξακολουθούν να εφαρμόζονται ορθά από τα κράτη- μέλη. Παράλληλα, θα ελέγξει εάν τηρούν οι τρίτες χώρες που παρέχουν μεγάλο εργατικό δυναμικό τις διατάξεις της σύμβασης STCW. Επίσης, η Επιτροπή εστιάζει την προσοχή της στη συνεπή και αποτελεσματική εφαρμογή των νομοθετημάτων αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο σε στενή συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και σε συνδυασμό με την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Όσον αφορά την οδηγία για το χρόνο εργασίας των ναυτικών, η Επιτροπή υπενθυμίζει στα κράτη- μέλη ότι η ομαλή εφαρμογή της απαιτεί την κύρωση της σύμβασης της ΔΟΕ για το χρόνο εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων (Αριθ. 180) και το Πρωτόκολλο της σύμβασης της ΔΟΕ για την εμπορική ναυτιλία (Ελάχιστα πρότυπα) (Αριθ. 147).

Ο μεν έλεγχος του κράτους του λιμένα θα βοηθήσει να παρακολουθείται η ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας, η δε διαφάνεια θα παρέχεται μέσω του EQUASIS⁴¹. Επειδή η καλή εκπαίδευση των ναυτικών στα πλοία αναγνωρίζεται παγκοσμίως ως ένα από τα κύρια στοιχεία που εγγυώνται την ασφάλεια στη θάλασσα, η Εποπτική Επιτροπή και το Διοικητικό Συμβούλιο του EQUASIS συμφώνησαν να εισαγάγουν στη βάση δεδομένων μια ενότητα για το ανθρώπινο στοιχείο έτσι ώστε, για κάθε πλοίο, να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα θέματα ασφαλείας. Η ενότητα για το ανθρώπινο στοιχείο δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί, προτείνεται όμως να περιέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της STCW, τα ψευδή πιστοποιητικά, την τήρηση του χρόνου εργασίας και τις συμβάσεις της ΔΟΕ, τις περιπτώσεις εγκαταλελειμμένων

⁴¹ Το EQUASIS είναι ένα σύστημα δεδομένων το οποίο συγκεντρώνει τα υπάρχοντα στοιχεία ασφαλείας των πλοίων τόσο από τις δημόσιες όσο και από τις ιδιωτικές πηγές και τις διοχετεύει στο Διαδίκτυο (www.equasis.org). Το EQUASIS αναπτύχθηκε από την Επιτροπή και τη Γαλλική Ναυτιλιακή Διοίκηση μετά από το ομόφωνο αίτημα για περισσότερη διαφάνεια που διατυπώθηκε κατά την Εκστρατεία για Ποιοτική Ναυτιλία που άρχισαν η Επιτροπή και οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου το 1997.

ναυτικών ή μη καταβολής των μισθών, τα πιστοποιητικά ασφαλούς επάνδρωσης, τις καταγγελίες πληρωμάτων και την ύπαρξη συλλογικών συμφωνιών.

Ισχύουν ήδη στην Κοινότητα σημαντικά μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας, καθώς και των συνθηκών εργασίας στα πλοία. Έχουν εκδοθεί επίσης κατάλληλα νομοθετήματα, για να προωθηθεί η απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών ή είναι υπό συζήτηση στα αρμόδια όργανα. Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι η καταπολέμηση της μείωσης του αριθμού των ναυτικών της ΕΕ δεν πρέπει, τουλάχιστον προς το παρόν, να αποτελέσει αντικείμενο άλλων ειδικών νομοθετικών προτάσεων σε θέματα απασχόλησης. Αντίθετα, η αντιστροφή των σημερινών τάσεων στην απασχόληση πιστεύει ότι θα επιτευχθεί με την ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας και της κατάλληλης χρήσης των σχετικών κοινοτικών νομοθετημάτων.

Ωστόσο, ένα θέμα το οποίο προτίθεται να εξετάσει η Επιτροπή για να ελέγξει κατά πόσον χρειάζονται άλλα κοινοτικά νομοθετικά μέτρα είναι τα εγκαταλελειμμένα πλοία. Είναι γεγονός ότι συχνά εγκαταλείπονται πλοία σε λιμένες της Κοινότητας και τα πληρώματά τους παραμένουν σε αυτά χωρίς να πληρώνονται τους μισθούς τους. Εκτός από τις απαράδεκτες ανθρώπινες συνέπειες που προκαλούν οι καταστάσεις αυτές, τα εγκαταλελειμμένα πλοία δημιουργούν επίσης προβλήματα στις καθημερινές εμπορικές δραστηριότητες των λιμένων διότι μειώνουν το διαθέσιμο χώρο. Η Επιτροπή θα αναλύσει εάν υπάρχει δυνατότητα να προτείνει νομοθεσία που θα επιτρέπει στους λιμένες να πωλούν τα εγκαταλελειμμένα πλοία. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν είναι δυνατόν να ισχύουν οι διατάξεις της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων, καθώς και της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις. **Κρίνεται όντως σκόπιμο να εξασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία έχουν την ίδια προστασία με τους κοινοτικούς εργαζόμενους** και ότι προλαμβάνεται η εγκατάλειψη των ναυτικών που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι τα κράτη- μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι, ιδίως μέσω της Επιτροπής Κοινωνικού Διαλόγου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, μπορούν να προβούν σε ορισμένες σημαντικές πρακτικές ενέργειες στο πεδίο αυτό. **Όλοι έχουν συμφέρον να ανευρεθεί γρήγορα λύση στο πρόβλημα της μείωσης των ναυτικών στην ΕΕ** και οι προσπάθειές τους προς αυτήν την

κατεύθυνση πρέπει να συντονισθούν για να παραχθούν όσο το δυνατόν καλύτερα αποτελέσματα. Φυσικά, **οι πλοιοκτήτες της ΕΕ πρέπει να συμμετέχουν απευθείας και ουσιαστικά** στην κίνηση αυτή, τόσο στην εκπαίδευση όσο και με τη συμβολή τους για να βελτιωθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να παρέχουν κάθε δυνατή υποστήριξη στους πλοιοκτήτες, μειώνοντας ιδίως τα μειονεκτήματα του κόστους που συνδέεται με την απασχόληση ναυτικών της ΕΕ. **Οι ναυτικές ακαδημίες έχουν επίσης σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν** παρέχοντας την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση και συμβάλλοντας στη βελτίωση της γενικής εικόνας του ναυτιλιακού κλάδου.

Επομένως, η Επιτροπή συνιστά σε όλους τους παράγοντες να συνδυάσουν τις προσπάθειές τους έτσι ώστε να καταπολεμηθεί η έλλειψη ναυτικών της ΕΕ που υπάρχει σήμερα και να τεθούν σε εφαρμογή οι πρωτεύουσες δράσεις που αναφέρονται στη συνέχεια.

Μια από τις πλέον επείγουσες δράσεις που απαιτούνται για να προσελκύσει το επάγγελμα του ναυτικού τους νέους είναι **να αναβαθμισθεί η εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου**. Ανάμεσα σε όλες τις δυνατές πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση, η Επιτροπή συνιστά την διοργάνωση συντονισμένων εκστρατειών πληροφόρησης και σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παρόμοιες εκδηλώσεις έχουν ήδη οργανωθεί σε ορισμένα κράτη- μέλη και έχουν αποδείξει ότι αποτελούν αξιόλογα μέσα ανάδειξης των θετικών πλευρών των ναυτιλιακών επαγγελμάτων και πληροφόρησης των νέων για τις ευκαιρίες που προσφέρουν και για την εξέλιξη της σταδιοδρομίας τους ως ναυτικοί. Εφόσον οι ευκαιρίες που υπάρχουν στην απασχόληση ναυτικών σε ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων σχετικών με τη ναυτιλία είναι θετικό στοιχείο για την επιλογή μιας τέτοιας σταδιοδρομίας, οι εκστρατείες πληροφόρησης θα είναι μια καλή ευκαιρία να διαφημιστούν οι διέξοδοι σταδιοδρομίας για τους ναυτικούς της ΕΕ, από την πρώτη απασχόλησή τους σε πλοίο έως τις προσφερόμενες θέσεις εργασίας στην ξηρά μετά από κάποιο εύλογο αριθμό ετών υπηρεσίας στη θάλασσα. Επίσης, οι εκστρατείες πληροφόρησης μπορούν να συμβάλουν στην προσέλκυση στο ναυτιλιακό κλάδο νεότερων με τα σωστά προσόντα και στη μείωση του αριθμού μαθητευομένων που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους πριν τις ολοκληρώσουν. Τέλος, οι εκστρατείες, οι οποίες θα διεξαχθούν στα κράτη μέλη και θα προσαρμοσθούν στις ιδιαίτερες συνθήκες τους, θα δώσουν την κατάλληλη ευκαιρία για να προωθηθεί η πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα στην ΕΕ.

Το επάγγελμα του ναυτικού υπήρξε κατά παράδοση ανδρική σταδιοδρομία, είναι δε γεγονός ότι είναι ίσως πιο δύσκολο για τις γυναίκες να συνδυάσουν την οικογενειακή ζωή με την εργασία στη θάλασσα από ότι στους άνδρες. Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες ενασχολήσεις τις οποίες μπορούν ήδη να αναλάβουν ευκολότερα οι γυναίκες, όπως εκείνες στα τακτικά πορθμειακά δρομολόγια. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να καταβάλουν κάθε προσπάθεια, για να προωθήσουν και να διευκολύνουν την πρόσβαση των γυναικών στα ναυτικά επαγγέλματα, και ειδικά εκείνα που μπορούν να προσελκύσουν περισσότερο τις γυναίκες. Οι εκστρατείες πληροφόρησης προσφέρουν την κατάλληλη ευκαιρία στο θέμα αυτό. Οι κοινωνικοί εταίροι οφείλουν επίσης να αντιμετωπίσουν τα अपαράδεκτα προβλήματα διακρίσεων και προκαταλήψεων που συναντούν πολλές γυναίκες που απασχολούνται σε πλοία της ΕΕ.

Σε πρόσφατη έρευνα που πραγματοποίησε η NUMAST (National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers) στα γυναικεία μέλη της, το 76% όσων απάντησαν ανέφεραν ότι υπέστησαν σεξουαλική παρενόχληση στη θάλασσα και το 47% ανέφερε ότι υπέστησαν διακρίσεις μεταχείρισης λόγω φύλου. Τα μέτρα προώθησης της γυναικείας απασχόλησης στα πλοία θα συμβαδίζουν με το σχέδιο του IMO για την ένταξη των γυναικών στο ναυτιλιακό κλάδο και με τη σύσταση της STCW ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης ανδρών και γυναικών σε όλον τον ναυτιλιακό κλάδο, να τονισθεί ο ρόλος των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα και να αυξηθεί η συμμετοχή τους στη ναυτική εκπαίδευση και σε όλα τα επίπεδα του ναυτιλιακού κλάδου. Όλα τα μέτρα προώθησης της γυναικείας απασχόλησης στα πλοία της ΕΕ και καταπολέμησης των διακρίσεων και προκαταλήψεων κατά των γυναικών θα συμβαδίζουν επίσης με τη γενική πολιτική της Κοινότητας για ίση μεταχείριση ανδρών και γυναικών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή συνιστά να εξασφαλίσουν τα κράτη- μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι την ορθή εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας στο πεδίο της ισότητας των φύλων και την ταχεία έκδοση της νομοθεσίας που προτάθηκε πρόσφατα κατά της σεξουαλικής παρενόχλησης στο χώρο της εργασίας.

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να πράξουν πολλά ούτως ώστε να καταστεί η ζωή στο πλοίο πιο ελκυστική και να δείξουν ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας έχουν όμορφες πτυχές. Οι σύγχρονες τεχνολογίες των πληροφοριών προσφέρουν μεγάλο φάσμα επιλογών προς το σκοπό αυτό. Για παράδειγμα, θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους ναυτικούς να μένουν σε επαφή με τις οικογένειες και

τους φίλους τους μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο διαμόρφωσης χώρων με υπολογιστές στα πλοία, και να εφοδιαστούν με υπολογιστές οι οικογένειες των ναυτικών στο σπίτι. Μια άλλη επιλογή θα μπορούσε να είναι η διαμόρφωση χώρων ανάγνωσης, καθώς και χώρων με μουσικό εξοπλισμό και μαγνητοσκόπια. Από όλα αυτά τα μέτρα, το πιο σημαντικό φαίνεται να είναι ο προγραμματισμός του κατάλληλου χρόνου εκ περιστροφής διαμονής στη θάλασσα και στην ξηρά. Οι πλοιοκτήτες και οι αντιπρόσωποι των συνδικαλιστικών οργανώσεων πρέπει να βρουν έναν ισόρροπο συμβιβασμό μεταξύ της επιθυμίας των ναυτικών να μένουν περισσότερο χρόνο στην ξηρά και των οικονομικών περιορισμών των ναυτιλιακών εταιρειών (επαναπατρισμός πληρωμάτων και ανάγκη ύπαρξης δύο πληρωμάτων για ένα πλοίο).

Πρέπει επίσης να προσεχθεί η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας παροχής ιατρικών συμβουλών εξ αποστάσεως (τηλεϊατρική). Ερευνητικά έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί από την Επιτροπή έδειξαν ότι, για να προστατευθεί η υγεία και η ασφάλεια των ναυτικών, είναι δυνατόν να οργανωθεί μια ολοκληρωμένη πολύγλωσση παγκόσμια υπηρεσία έκτακτης ανάγκης σε 24ωρη βάση για τη μεταφορά ιατρικής πραγματογνωμοσύνης μέσω δορυφόρου και μέσω των ISDN (Integrated Services Digital Networks-Ψηφιακά Δίκτυα Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών). Η βοήθεια που ζητείται από θαλάσσης μπορεί να μεταδίδεται μέσω συνδέσμων πλοίου-ξηράς, οι οποίοι θα την προωθούν σε ένα ISDN παροχής υπηρεσιών στον τομέα της υγείας και κατόπιν θα διοχετεύονται στους κατάλληλους ειδικούς. Οι τηλεσύμβουλοι υγείας θα μπορούν επίσης να έχουν διαλογική επαφή από μακριά με τους τοπικούς ιατρικούς οδηγούς πολυμέσων για να υποδεικνύουν κατάλληλες διαδικασίες στο σημείο από όπου ζητείται η βοήθεια από το νοσηλευτικό προσωπικό.

Άμεσα συνδεδεμένα με όλα τα μέτρα βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο είναι τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποκατάσταση του κοινωνικού κύρους και στην επαγγελματική ικανοποίηση που υπήρχε κάποτε από τα ναυτικά επαγγέλματα. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να καθορίσουν ποια μέτρα έχουν ενδεχομένως την επιθυμούμενη επίπτωση και να τα εφαρμόσουν επειγόντως. Συγκεκριμένα, επειδή μόνον μια σημαντική μισθολογική διαφορά μεταξύ θέσεων εργασίας στο πλοίο και θέσεων εργασίας στην ξηρά θα πείσει τους νέους της ΕΕ να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα και τους ναυτικούς να συνεχίσουν να εργάζονται στη θάλασσα, η Επιτροπή καλεί τους πλοιοκτήτες της ΕΕ να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη αύξησης των μισθών των

αξιοματικών που εργάζονται στα πλοία τους. Αξίζει να υπενθυμισθούν εδώ οι πρόσφατες στατιστικές που εξέδωσε ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, οι οποίες δείχνουν πτώση των μέσων μισθών των ειδικευμένων ναυτικών της ΕΕ από το 1992 έως το 1999⁴².

Το κλειδί για τη βελτίωση των προσόντων των ναυτικών της ΕΕ και την αναβάθμιση της δυνατότητας απασχόλησής τους και κινητικότητάς τους είναι η ορθή ναυτική εκπαίδευση. Οι καλά εκπαιδευμένοι ναυτικοί με τη σειρά τους θα βοηθήσουν τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο να γίνει πιο ανταγωνιστικός και να επιτύχει υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Πράγματι, η ασφάλεια και η περιβαλλοντική προστασία θα είναι αδύνατη μακροπρόθεσμα χωρίς την επένδυση σε ναυτικούς ποιότητας.

Τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης στην ΕΕ παρέχουν εκπαίδευση υψηλής ποιότητας και οι ναυτικοί της ΕΕ θεωρούνται εν γένει από τους πλέον καλά εκπαιδευμένους στον κόσμο. Ωστόσο, η μείωση του ενδιαφέροντος για τη ναυτική σταδιοδρομία οδήγησε σε πλεόνασμα των θέσεων φοίτησης στα 120 περίπου ιδρύματα ΝΕΕ στην Ευρώπη, η επιβίωση των οποίων στο μέλλον φαίνεται σήμερα αβέβαιη. Επιπλέον, οι συνεχείς αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο, η



⁴² Τα τελευταία επτά έτη, τα μέσα μηνιαία κέρδη των ειδικευμένων ναυτικών έπεσαν κατά 53% για τους Γερμανούς, 51% για τους Βέλγους, 43% για τους Δανούς, 49% για τους Ολλανδούς, 26% για τους Πορτογάλους και 14% για τους Γάλλους.

σύγχρονη τεχνολογία και η λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας υπαγορεύουν τρομακτική προσπάθεια προσαρμογής στις νέες περιστάσεις, ένα κατεστημένο δε ευρωπαϊκό σύστημα NEE θα έχει ίσως δυσκολίες να τις αντιμετωπίσει.

Η ναυτική εκπαίδευση, όπως και κάθε άλλη μορφή εκπαίδευσης, είναι ένα θέμα στο οποίο τα κράτη μέλη έχουν την κύρια ευθύνη. Οι δημόσιες αρχές και οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι στο μέλλον πρέπει να επενδύσουν περισσότερο στην εκπαίδευση και στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της σταδιοδρομίας του προσωπικού της εταιρείας τους - πρέπει να εργασθούν από κοινού για να διατηρήσουν και να βελτιώσουν τα ευρωπαϊκά συστήματα NEE. Η Επιτροπή δεν προτίθεται να υποκαταστήσει τα κράτη μέλη ή τους κοινωνικούς εταίρους στο πεδίο αυτό. Όμως, σεβόμενη πάντοτε την αρχή της επικουρικότητας, επιθυμεί να επιστήσει την προσοχή όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων σε ορισμένα μέτρα τα οποία ενδεχομένως πρέπει να ληφθούν για να βοηθηθεί το σύστημα NEE συνολικά να ανταποκριθεί στην αντιμετώπιση των σημαντικών προκλήσεων.

Η πρώτη πρόκληση για το σύστημα NEE είναι να παρέχει ναυτικούς ποιότητας ικανούς να εργάζονται σε σύγχρονα και υψηλής ποιότητας πλοία. Για να εξασφαλισθεί ότι θα υπάρξει ανταπόκριση στην πρόκληση αυτή σε κοινοτική κλίμακα, θα χρειαστεί κατ' αρχήν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα να αναλύσουν προσεκτικά και, εφόσον είναι αναγκαίο, να αναθεωρήσουν τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα. Είναι ουσιαστικό τα εκπαιδευτικά προγράμματα να ανταποκρίνονται σε όλες τις απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου (εξοικείωση με τη διεθνή νομοθεσία -ιδίως με τις διατάξεις της σύμβασης STCW και με τον Κώδικα ISM- και με τη σύγχρονη τεχνολογία) και να εξασφαλίζουν καλή εκμάθηση της αγγλικής γλώσσας. Εξ ίσου σημαντικό είναι να επιτευχθεί στενότερος συντονισμός των υπαρχόντων εθνικών συστημάτων NEE, με τον οποίο θα μπορούσε να ενθαρρυνθεί ο χρήσιμος εμπλουτισμός τους και να επέλθει γενική βελτίωση των συστημάτων NEE στα κράτη μέλη. Πρέπει επίσης να δοθεί κάποια προσοχή για να συγκεντρωθούν οι πόροι σε μικρότερο αριθμό ιδρυμάτων NEE έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος (ιδίως για να εξασφαλισθεί η διάθεση σύγχρονου εξοπλισμού, όπως είναι οι εξειδικευμένοι προσομοιωτές) και ταυτόχρονα να ανέβει η ποιότητα της ευρωπαϊκής NEE.

Οιαδήποτε ανάλυση των μέτρων που θα εξασφαλίσουν εκπαίδευση ποιότητας και ναυτικούς ποιότητας πρέπει να συμπεριλαμβάνει το θέμα της εκπαίδευσης στο πλοίο, η οποία αποτελεί μεγάλο πρόβλημα στο ναυτιλιακό κλάδο

της ΕΕ. Η περίοδος εγκεκριμένης υπηρεσίας στο πλοίο είναι ένα διεθνώς αναγνωρισμένο υποχρεωτικό στοιχείο των εκπαιδευτικών προγραμμάτων των ναυτικών. Δεν υπάρχουν πλέον τόσες θέσεις για εκπαιδευτικούς σκοπούς στα πλοία της ΕΕ τα τελευταία χρόνια, κυρίως διότι οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να περικόψουν το κόστος που συνδέεται με αυτόν τον τύπο εκπαίδευσης, προσφέροντας από τη μια λιγότερες θέσεις εκπαίδευσης στα υπάρχοντα πλοία και από την άλλη παραγγέλλοντας νέα πλοία με λιγότερες θέσεις για δοκίμους. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να αναγνωρίσουν αυτήν την άμεση ευθύνη τους στην εκπαίδευση των ναυτικών της ΕΕ και να είναι έτοιμοι να αναλάβουν το διοικητικό και οικονομικό βάρος για να προσφέρουν ευκαιρίες εκπαίδευσης στο πλοίο. Η Επιτροπή συνιστά στο σημείο αυτό να εξετάσουν επίσης οι πλοιοκτήτες τη δυνατότητα να προσφέρουν εκπαίδευση στο πλοίο σε μερικούς δοκίμους ταυτόχρονα, έτσι ώστε να ελαττώνεται το αίσθημα της απομόνωσης που ενδεχομένως έχουν οι νέοι στον πρώτο πλου τους. Εν τω μεταξύ, χρειάζεται οι δημόσιες αρχές να αναζητήσουν όλες τις πιθανές λύσεις για να ελαφρύνουν το οικονομικό βάρος που θα επιφέρουν οι θέσεις εκπαίδευσης στο πλοίο για τους πλοιοκτήτες. Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές προσφέρουν ορισμένες ενδιαφέρουσες επιλογές στο σημείο αυτό και η Επιτροπή θα εξετάσει προσεκτικά κατά πόσον η επικείμενη αναθεώρηση των κατευθύνσεων αυτών πρέπει να συμπεριλάβει και άλλα μέτρα σχετικά με την εκπαίδευση στο πλοίο. Τέλος, τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν τη δυνατότητα να ενεργήσουν από κοινού στους αρμόδιους διεθνείς φορείς ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ότι θα καταστεί διεθνής απαίτηση να προβλέπεται στην κατασκευή των πλοίων κατάλληλος αριθμός θέσεων για εκπαιδευτικούς σκοπούς.

Η δεύτερη πρόκληση είναι να διατίθενται ναυτικοί με τις απαραίτητες γνώσεις για να είναι σε θέση να διευρύνουν τις προοπτικές κινητικότητάς τους. Εν προκειμένω, η αρχική εκπαίδευση πρέπει να ακολουθείται από μαθήματα συνεχούς επικαιροποίησης των γνώσεων των ναυτικών έτσι ώστε αυτοί να αντεπεξέρχονται στην εξειδίκευση των πλοίων και να προσαρμόζονται στο νέο εξοπλισμό των πλοίων και τις νομικές απαιτήσεις. Τα μαθήματα αυτά θα αυξήσουν την κινητικότητα των ναυτικών της ΕΕ, τόσο στους διάφορους τύπους εξειδικευμένων πλοίων όσο και στους διάφορους τύπους καταστρώματος και κινητήρων. Ενώ ο πρώτος τύπος κινητικότητας αναφέρεται ρητά στη σύμβαση STCW και προσφέρεται συνήθως στα ευρωπαϊκά ιδρύματα NEE, απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια για να θεσπισθούν τα κριτήρια που θα ισχύουν για την

κινητικότητα και προς τις δύο κατευθύνσεις και για την πρακτική εφαρμογή τους στα ιδρύματα NEE. Πρέπει επίσης να παρέχονται μαθήματα αναβάθμισης για να προωθηθεί η μετατροπή των ναυτικών κατωτέρας σειράς σε αξιωματικούς και η αναβάθμιση των αξιωματικών. Πρέπει να διερευνηθούν και να εφαρμοσθούν όλες εκείνες οι δυνατότητες που προσφέρει η εκπαίδευση εξ αποστάσεως για τα μαθήματα επικαιροποίησης και αναβάθμισης.

Η τρίτη πρόκληση είναι η προσαρμογή στο μεταβαλλόμενο μοντέλο του επαγγέλματος, για παράδειγμα να εξασφαλισθεί ότι θα διατίθενται ναυτικοί με τα απαραίτητα εργαλεία για να απασχοληθούν στην ξηρά μετά από ένα εύλογο αριθμό ετών στη θάλασσα. Προς το σκοπό αυτό, είναι σημαντικό η αρχική ναυτική εκπαίδευση και τα μαθήματα επικαιροποίησης που προαναφέρθηκαν να περιλαμβάνουν επίσης τις εμπορικές πτυχές της ναυτιλίας (π.χ. ναυτικό δίκαιο, οικονομικά και διαχείριση) έτσι ώστε οι ναυτικοί της ΕΕ να έχουν καλύτερη επίγνωση των απαιτήσεων του κλάδου και των μεθόδων εργασίας στη μελλοντική απασχόλησή τους στην ξηρά. Στο θέμα αυτό, θα είναι χρήσιμο στα ιδρύματα NEE και τους κοινωνικούς εταίρους να εργασθούν από κοινού για να καθορίσουν κοινούς στόχους και, πιο συγκεκριμένα, διεξόδους σταδιοδρομίας για τους ναυτικούς. Αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι εθνικές ναυτλιακές διοικήσεις των κρατών μελών χρειάζονται περισσότερο προσωπικό για να φέρουν σε πέρας τα αυξανόμενα καθήκοντα που τους επιβάλλει η κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα που εκδόθηκε πρόσφατα ή που προτείνεται. Θα χρειασθεί μεγαλύτερος αριθμός επιθεωρητών για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων ελέγχου του κράτους του λιμένα και των καθηκόντων που συνδέονται με τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας. Είναι σημαντικό επομένως οι ναυτικοί να εφοδιάζονται με την κατάλληλη εκπαίδευση για να αναλάβουν τις ασχολίες αυτές, οι οποίες, μαζί με άλλες στον ιδιωτικό ναυτλιακό κλάδο, θα είναι η φυσιολογική συνέχεια της εμπειρίας τους στη θάλασσα.

Εκτός από αυτές τις τρεις κύριες προκλήσεις, πρέπει να προσεχθούν τα μέτρα που αναφέρονται στη συνέχεια, τα οποία θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση της έλλειψης ναυτικών στην ΕΕ. Ταυτόχρονα, ίσως χρειασθούν εξαιτίας τους αλλαγές στο υπάρχον σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης. Το πρώτο μέτρο είναι μια προσπάθεια -τηρουμένου πλήρως του υπάρχοντος διεθνούς και κοινοτικού δικαίου- να μειωθούν οι απαιτήσεις εισόδου για τους διαφόρους βαθμούς πιστοποιητικών, όπως εκείνα για την παρακολούθηση των μαθημάτων με σκοπό την απόκτηση απεριόριστων πιστοποιητικών ικανότητας.

Με το συντονισμό των εθνικών συστημάτων NEE, που προαναφέρθηκε θα βελτιωθεί η αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας στα κράτη μέλη, ένα άλλο μέτρο δε είναι να αρθούν τα εμπόδια που εξακολουθούν να υπάρχουν στην απασχόληση των ναυτικών της ΕΕ σε οιοδήποτε πλοίο υπό σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Τέλος, πρέπει να καταβληθεί κάποια προσπάθεια για να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε θέσεις αξιωματικών στο εμπορικό ναυτικό των ατόμων που ήδη έχουν τα απαραίτητα προσόντα, όπως είναι οι αξιωματικοί αλιευτικών σκαφών ή πρώην αξιωματικοί του ναυτικού. Πρέπει να καθορισθούν και να εφαρμοσθούν ad hoc εκπαιδευτικές πρωτοβουλίες προς το σκοπό αυτό.

Η κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη των δραστηριοτήτων ναυτικής εκπαίδευσης είναι βέβαια μία καλή δυνατότητα, δεν πρέπει όμως να υπερεκτιμάται. Τα κοινοτικά κονδύλια μπορούν, και όντως πρέπει, να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων ναυτικής εκπαίδευσης των κρατών- μελών και των πλοιοκτητών, δεν μπορούν όμως να καλύψουν όλη τη χρηματοδοτική στήριξη που χρειάζεται για να τεθεί σε εφαρμογή μία δράση όπως η παύση της πτώσης του αριθμού ναυτικών της ΕΕ.

Η Επιτροπή έχει από πριν απορρίψει τη δυνατότητα δημιουργίας ειδικού κοινοτικού κονδυλίου για τη ναυτική εκπαίδευση, και πιστεύει ακόμη ότι δεν πρόκειται για ρεαλιστική επιλογή. Ωστόσο, συνιστά σοβαρά τα κράτη- μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι να διερευνήσουν και να χρησιμοποιήσουν καλύτερα τις ευκαιρίες που προσφέρουν τα υπάρχοντα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα στο πεδίο της χρηματοδότησης στον τομέα της εκπαίδευσης, τα ευρωπαϊκά κοινωνικά και διαρθρωτικά ταμεία και, ιδίως, τα προγράμματα Socrates και Leonardo da Vinci. Προς αυτήν την κατεύθυνση, τα κράτη- μέλη πρέπει να διερευνήσουν και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες, που προσφέρονται για το ανθρώπινο δυναμικό από το Equal, μία νέα κοινοτική πρωτοβουλία η οποία θα προωθήσει νέα μέσα για την καταπολέμηση όλων των μορφών διακρίσεων και άνισης μεταχείρισης στην αγορά εργασίας, μέσω της διεθνικής συνεργασίας. Τα κράτη- μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι καλούνται να δώσουν την απαιτούμενη προτεραιότητα στη ναυτική εκπαίδευση, και στις ναυτλιακές πρωτοβουλίες για το ανθρώπινο δυναμικό, όταν προγραμματίζουν τη συμμετοχή τους σε κοινοτικά προγράμματα και την εθνική τους πολιτική.

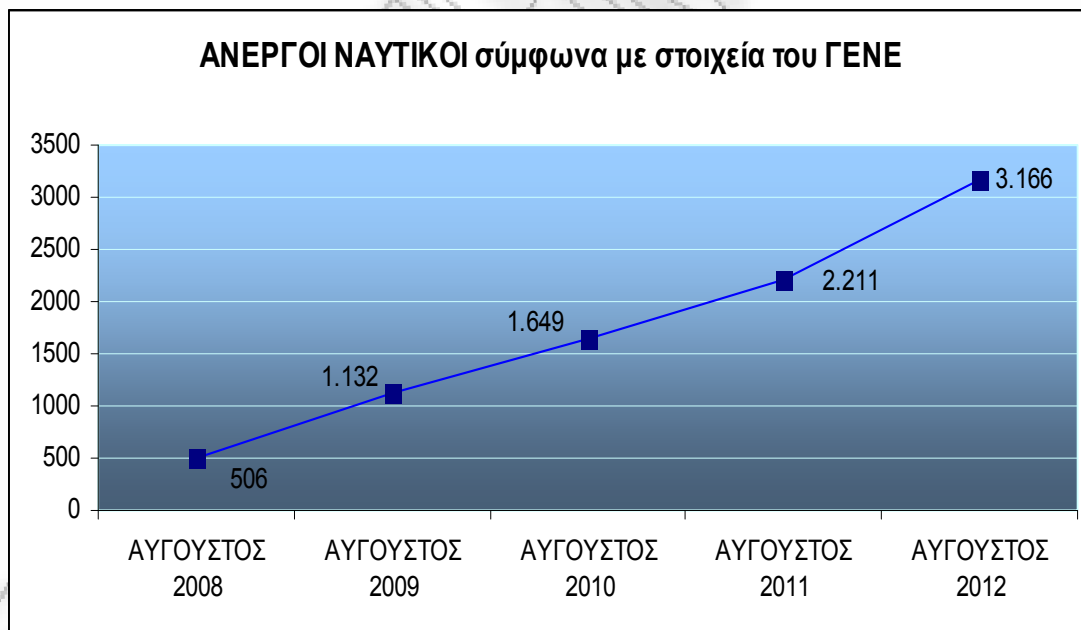
РАВЕЛКЪМО РЕПАА

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Το παράδοξο του ναυτικού επαγγέλματος

Αντιμέτωπη με το παράδοξο, από τη μία, το ναυτικό επάγγελμα να παρουσιάζεται σήμερα ως λύση για επαγγελματική αποκατάσταση, αφού η κρίση στην ελληνική οικονομία «μαστίζει» την αγορά εργασίας στην ξηρά, ιδιαίτερα στους νέους, και από την άλλη η ανεργία στο ναυτικό επάγγελμα να αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς, βρίσκεται σήμερα η ναυτική εκπαίδευση.

Πιο συγκεκριμένα, αν και το 2012⁴³, οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού μαζί με τις Στρατιωτικές Σχολές ήταν αυτές που είχαν τη μεγαλύτερη ζήτηση, και η έλλειψη αξιωματικών στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί πρόβλημα που προσπαθεί να αντιμετωπίσει η παγκόσμια κοινότητα, τα στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας δείχνουν ότι από τον Αύγουστο του 2008 μέχρι τον Αύγουστο του 2012 η ανεργία στον κλάδο **έχει εξαπλασιαστεί**. Από 506 συνολικά άνεργους, που υπήρχαν σύμφωνα με τα στοιχεία του GENE τον Αύγουστο του 2008, λίγο δηλαδή πριν ξεσπάσει η παγκόσμια οικονομική κρίση, έφτασαν τον Αύγουστο του 2012 τους 3166.



Αναλυτικότερα, το 2008 οι άνεργοι δηλωμένοι στο GENE⁴⁴ ήταν 506, τον Αύγουστο του 2009 ήταν 1132, τον ίδιο μήνα του 2010 ήταν 1649, το 2011 ήταν

⁴³ Αντώνης Τσιμπλάκης, «Υψηλή η ανεργία στο ναυτικό επάγγελμα», ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, 17/09/2012, atsimp@naftemporiki.gr

⁴⁴ <http://www.gene.gr/>

2211 και τον Αύγουστο του 2012 ξεπέρασαν τους 3.000, φτάνοντας τους 3166, όπως αναφέρθηκε στα παραπάνω.

Όμως και από την εξέταση των ποιοτικών χαρακτηριστικών των στοιχείων, η κατάσταση δεν φαίνεται να είναι καλή. Μεγάλη, δηλαδή, είναι και η αύξηση της ανεργίας που υπάρχει στους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού. Για παράδειγμα, το 2008, οι άνεργοι Πλοίαρχοι Α' ήταν μόλις 60, οι Πλοίαρχοι Β' 41 και οι Πλοίαρχοι Γ' 36. Σταδιακά, τον Αύγουστο του 2012, οι άνεργοι Πλοίαρχοι Α' έφτασαν τους 185, έχοντας τριπλασιαστεί σε σχέση με το 2008, οι Πλοίαρχοι Β' τους 218 και οι Πλοίαρχοι Γ' τους 258.

Σε ότι αφορά τους Α' Μηχανικούς, τον Αύγουστο του 2008 εγγεγραμμένοι στα μητρώα του ΓΕΝΕ ήταν μόλις εννέα, αλλά τον Αύγουστο του 2012 έφτασαν τους 61. Επίσης, οι άνεργοι Γ' Μηχανικοί ήταν πέντε το 2008 και εκτινάχθηκαν στους 177, το καλοκαίρι 2012. Μόνο οι Β' Μηχανικοί εμφανίζουν σταθερά όλα αυτά τα χρόνια μηδενική ανεργία.

Χαρακτηριστικές είναι και οι διαπιστώσεις του καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Άλκη Κορρέ, σε μελέτη που έκανε για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος⁴⁵. Όπως αναφέρει, «οι απώλειες του ελληνόκτητου στόλου είναι εξαιρετικά μεγάλες και τα αίτιά τους θα πρέπει να προβληματίσουν τις αρμόδιες αρχές, διότι προοιωνίζονται σημαντική πτώση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας». Σημειώτεον ότι η πτώση στα πλοία του ελληνικού νηολογίου επιβεβαιώνεται και από μετρήσεις της ΕΛΣΤΑΤ, που συμπεριλαμβάνει και πολύ μικρότερα πλοία (άνω των 100 κόρων).

Η μείωση 2010- 2011 ήταν της τάξης του 3,7% (από 2119 σε 2121 πλοία), συγκρινόμενη με 5,4% για το ίδιο έτος με βάση τα στοιχεία του GSCC. «Η πτώση είναι συγκριτικά πολύ ταχύτερη στα μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων», σημειώνει ο καθηγητής και προσθέτει: **«Η πτώση στη ζήτηση για υπηρεσίες νηολόγησης υπό την ελληνική σημαία θεωρείται ότι θα χαλαρώσει, οριακά επί του παρόντος, την πίεση στην αγορά ναυτικής εργασίας για αξιωματικούς, διότι καμία άλλη από τις άλλες σημαίες με σημαντική συμμετοχή ελληνόκτητων πλοίων δεν επιβάλλει τη ναυτολόγηση Ελλήνων αξιωματικών»**. Όλα πάντως δείχνουν ότι οι αξιωματικοί άλλων εθνικοτήτων έχουν ριζώσει για τα καλά στα ελληνόκτητα πλοία.

⁴⁵ Δρ. Άλκη Κορρέ, *ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΙΠΡΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ: Για την Επανάδρωση της Εμπορικής Ναυτιλίας των Ελλήνων*, Μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 1/31/2012

Το σπουδαιότερο πρόβλημα που ανακύπτει από τη συρρίκνωση της ελληνικής σημαίας είναι ότι η επάνδρωση με ξένους αξιωματικούς ενδιάμεσων βαθμών στα πλοία αποστερεί τους Έλληνες αξιωματικούς από ευκαιρίες για τη συμπλήρωση της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας για τον επόμενο βαθμό. Παρόλο που η μελέτη καταδεικνύει το πρόβλημα, δείχνει ότι υπάρχει και η δυνατότητα αντιστροφής του κλίματος κάτω φυσικά από συγκεκριμένες προϋποθέσεις. «Το σύνολο των ενεργειών Ελλήνων αξιωματικών Α΄ Τάξεως μετά βίας καλύπτει τις ανάγκες της ελληνικής σημαίας, ακόμα και αν εξαιρεθούν τα υπό παραγγελία πλοία που δεν έχουν ανάγκη από την παρουσία πληρώματος παρά στο τελευταίο στάδιο της κατασκευής πριν από την παράδοση».

Σύμφωνα με τη μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου, **η προσφορά αξιωματικών πρέπει να αυξηθεί γενικότερα για πολλούς και σημαντικούς λόγους.** «Για να επιτευχθεί αυτό, το ναυτικό επάγγελμα, πρέπει να καταστεί ελκυστικό στους νέους ώστε να υπάρχει προσέλευση και παραμονή σ' αυτό. Εάν κάτι ανάλογο δεν καταστεί δυνατό, η ελληνόκτητη ναυτιλία ολοένα και θα διεθνοποιείται ως προς την επάνδρωση, θέτοντας μακροχρονίως ερωτηματικά για τη διατήρηση της θέσης της στις διεθνείς αγορές», επισημαίνει χαρακτηριστικά, και φαίνεται να εκφράζει απόλυτα και την ανησυχία που αναδεικνύεται από αυτή την εργασία.

Ταυτόχρονα, αναφέρει ότι **«η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να εκσυγχρονιστεί, να βελτιωθεί από πλευράς ποιότητας και να γίνει πιο παραγωγική σε αριθμό αποφοίτων ώστε να καλύπτεται το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης.** Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση αναμένεται να έχει θετική συνεισφορά σ' αυτό τον τομέα. Η ναυτική εκπαίδευση ως παρεχόμενη στη ναυτιλία υπηρεσία πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από το νηολόγιο και να αποτελέσει μια ξεχωριστή δραστηριότητα με ευρύτερες επιδιώξεις». Προς αυτή την κατεύθυνση, φαίνεται να κινείται και η νέα διοίκηση του ΥΝΑ, όπως γράφτηκε και στο 2^ο Κεφάλαιο της εργασίας, και παρά τις όποιες διαφωνίες, αυτή η προσπάθεια βελτιστοποίησης του συστήματος, είναι τουλάχιστον ελπιδοφόρα.

Τέλος, υπογραμμίζει ότι επιβάλλεται η εξέταση και βελτίωση της σχέσης cost- benefit εν σχέσει με τη χρήση Ελλήνων αξιωματικών. «Ο Έλληνας αξιωματικός, και κατ' επέκταση η ναυτική εκπαίδευση συνολικά, θα πρέπει να πείθει για τις εξαιρετικές τους επαγγελματικές αρετές, αλλιώς εκ των πραγμάτων θα βρεθεί εκτός αγοράς», επισημαίνει. Όπως γράφτηκε σε προηγούμενες σελίδες αυτής της εργασίας, οι απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος έχουν αυξηθεί κατακόρυφα, το περιβάλλον της ναυτιλίας έχει γίνει πιο αυστηρό, και μοιάζει λογικό πια, πως μια

ποιοτικότερη ναυτική εκπαίδευση θα οδηγήσει στην παραγωγή πιο «ετοιμοπόλεμων» αξιωματικών εμπορικού ναυτικού, με εφόδια και γνώσεις, ώστε να ανταπεξέρχονται αποτελεσματικά σε όλες τις προκλήσεις του επαγγέλματος αφενός, και να επανακτήσουν και την εμπιστοσύνη του εφοπλιστικού κόσμου αφετέρου.

Στην παροχή περαιτέρω κινήτρων, που αφορούν απλούστευση γραφειοκρατικών διαδικασιών, στοχεύει το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου για να ενισχύσει το ελληνικό νηολόγιο, σύμφωνα με την πληροφόρηση που υπάρχει ενόσω γράφεται η εργασία. Σε περίπτωση που το εγχείρημα πετύχει, θα ενισχυθεί και το ναυτικό επάγγελμα στην Ελλάδα, αφού θα χρειαστούν περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η δημιουργία ηλεκτρονικού νηολογίου. Στόχος του υπουργείου είναι να απλοποιηθεί η διαδικασία για τη νηολόγηση ενός πλοίου με ελληνική σημαία, ώστε να αυξηθεί άμεσα ο αριθμός τους.

Επίσης σχεδιάζει να δημιουργήσει μονάδες εξυπηρέτησης πλοίων και ναυτικών (ναυτιλιακό ΚΕΠ). Αφορά στον εκσυγχρονισμό του ΟΠΣ (Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα) με Βάση Δεδομένων Πλοίων- Ναυτικών, μέσω της οποίας θα διασυνδέονται οι αρμόδιες Διευθύνσεις και Υπηρεσίες.

Σε συνδυασμό με όλα τα παραπάνω, εξετάζεται πολύ σοβαρά το ενδεχόμενο να καταργηθεί το δεύτερο υποχρεωτικό μάρκο για τους σπουδαστές των ΑΕΝ. Για το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι δεν προβλέπεται επιδότηση και είναι, σύμφωνα με τις υπηρεσίες του υπουργείου, σχεδόν αδύνατο να επιδοτηθεί. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των σπουδαστών που δεν καταφέρνουν να βρουν πλοίο για το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι αυξάνεται ραγδαία. Το ενδεχόμενο αυτό, αν εντέλει αποφασιστεί να τεθεί σε εφαρμογή, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες και προσαρμοσμένες αλλαγές, θα μπορούσε να αποδειχτεί αρκετά βοηθητικό και για τους σπουδαστές, αλλά και για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ωστόσο, είναι σημαντικό, η αξία της πρακτικής άσκησης, ν' αντισταθμιστεί με κάποιον τρόπο, εξίσου εποικοδομητικό. Πολλοί σπουδαστές εκφράζουν τον ενθουσιασμό τους για το ναυτικό επάγγελμα και την επιθυμία τους για μεγάλη καριέρα στη θάλασσα, μετά την ολοκλήρωση των δύο μάρκων τους. Οι γνώσεις που αποκτούν είναι αναντικατάστατες.

Τα σημεία που αναφέρονται παραπάνω ενδείκνυνται σίγουρα για βελτίωση. Παρόλα αυτά, το πρόβλημα της ναυτικής εργασίας, απλώνεται ταυτόχρονα σε τόσα πολλά πεδία της συνολικότερης ναυτιλιακής δραστηριότητας και οι προτάσεις για βελτίωση των συνθηκών θα μπορούσαν να είναι ατελείωτες, όπως φάνηκε άλλωστε

από την εξέλιξη της εργασίας. Αξίζει όμως, να τονιστεί η σημασία του ρόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ενίσχυση του προφίλ του ναυτικού επαγγέλματος, η οποία και φαίνεται να έχει πλήρη επίγνωση για της συνεισφοράς του στην εξέλιξη της.

Όπως και να έχει, οι νέες συνθήκες μένει να γραφτούν, και το νέο, εξελιγμένο περιβάλλον να διαμορφωθεί, ώστε να μη χαθεί σε καμία περίπτωση αυτό το στοιχείο στο DNA της Ελλάδας και προς αυτή τη «δημιουργία» προτείνεται να στραφούν οι αρμόδιοι φορείς, σε όλα τα επίπεδα ανεξαιρέτως.

ΠΗΓΕΣ

- Ⓒ <http://xkarampagias.gr/page2.php?category=44&post=514>
- Ⓒ <http://nomothesia.ependyseis.gr/eulaw>
- Ⓒ <http://www.newscode.gr/naytilia/story/36558>
- Ⓒ <http://aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf>
- Ⓒ www.porteconomics.eu
- Ⓒ <http://www.aristonshipping.gr>
- Ⓒ <http://www2.mfa.gr/www.mfa.gr/elGR/Policy/Multilateral+Diplomacy/InternationalOrganizations/IMO/>
- Ⓒ <http://www.imo.org>
- Ⓒ <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>
- Ⓒ <http://www.unric.org>
- Ⓒ <http://www.3comma14.gr>
- Ⓒ <http://www.nat.gr>
- Ⓒ <http://www.tovima.gr>
- Ⓒ <http://www.ey.com/GR/EN>
- Ⓒ <http://www.ics-shipping.org/>
- Ⓒ <https://www.bimco.org>
- Ⓒ <http://www.nautilia.gr>
- Ⓒ <http://www.itfglobal.org/>
- Ⓒ <http://www.parismou.org/>
- Ⓒ <http://www.lr.org/default.aspx>
- Ⓒ <http://www.paideia-news.com>
- Ⓒ <http://el.wikipedia.org>
- Ⓒ <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011AE1864:EL:NOT>
- Ⓒ <http://www.naftikachronika.gr>

- Γιάννης Θεοτοκάς *ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ (ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ)*, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, Ακαδημαϊκό Έτος 2001-2002
- Δρ. ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΓΟΥΛΑΚΗ, «Αναπτύσσοντας την ικανότητα διαχείρισης της πολιτισμικής ποικιλίας στη ναυτιλία», *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, Αριθμός Φύλλου 126, 01/2010, σελ. 86- 88

- Μηλιός Γιάννης, *Ο ελληνικός κοινωνικός σχηματισμός. Από τον επεκτατισμό στην καπιταλιστική ανάπτυξη*, Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1988
- Βλάχος Γ. Π., Αλεξόπουλος Α. Β., *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Πειραιάς 1996
- Τζωάννος Ι. Γ., *Η διαμόρφωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ο.Κ. και η ελληνική εμπορική ναυτιλία*, Επιλογή, Ειδική Ετήσια Έκδοση, 1989-90
- Ι. Μαρκιανός- Δανιόλος, «ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ», <http://www.aya.com.gr>, 10/2010
- Δρ. ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΓΟΥΛΑΚΗ, «Έλληνας ναυτικός: είδος προς εξαφάνιση», *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*, www.edinale.gr
- Καραγεώργος Λ., «Οι διαροές από τις ΑΕΝ αυξάνουν το έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς», *ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ*, Τεύχος 16 Ιουνίου 2009
- Πάλλης Θ., Μπίσσιας Η., «*Η επόμενη γενιά πλοιάρχων*», Ετήσια έρευνα των Ναυτικών Χρονικών για το ακαδημαϊκό έτος 2011- 2012, Τεύχος Απριλίου 2011
- Μπίσσιας Η., «*Η επόμενη γενιά μηχανικών: η σημασία των περιφερειακών ΑΕΝ*», Έρευνα των Ναυτικών Χρονικών για το ακαδημαϊκό έτος 2011- 2012, Τεύχος Ιουνίου 2012
- Δρ. Άλκης Κορρές, *ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ: Για την Επάνδρωση της Εμπορικής Ναυτιλίας των Ελλήνων*, Μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 1/31/2012
- Τσόκοιλας Χαράλαμπος, *Ναυτική Εργασία: Εθνικό και Διεθνές Πλαίσιο*, Διπλωματική Εργασία, ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ- ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ & ΔΙΚΑΙΟΥ, ΣΧΟΛΗ ΕΜΦΕ, Αθήνα 2009
- Elizabeth Alison Gould, ‘*Towards a Total Occupation: A Study of UK Merchant Navy Officer Cadetship*’ PhD thesis, Cardiff School of Social Sciences, 2010.
- Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (Πάσης Τάξεως), *Οι ναυτικοί στην Ευρώπη - Πραγματικότητα και προοπτικές*, Copyright © 2008

- Delanty. G., Models of citizenship: defining European identity and citizenship. Citizenship, Studies 1: 285-303, (1997)
- EMSA (2007), Ship Safety Standards: European Maritime Safety Agency, <http://www.emsa.europa.eu/end185d007d002d003.html>
- European Commission (1998), Education and active citizenship in the European Union, http://ec.europa.eu/education/archive/citizen/citiz_en.html
- European Commission (2001), How Europeans see themselves: looking through the mirror with public opinion surveys, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- European Commission (2003), Draft Treaty Establishing a Constitution for Europe (CONV 850/03).
- European Commission (2005), “Youth takes the floor” Young Europeans’ concerns and expectations as to the development of the European Union, Standard Eurobarometer, Luxembourg: Office for Official
- European Commission (2005), Communication on the period of reflection: COM (2005) 494 final of 13.10.2005 and Plan D: COM (2006) 212.
- European Commission (2006), Decision of the European Parliament and the Council of 12 December 2006 establishing for the period 2007 to 2013 the programme ‘Europe for Citizens’ to promote active European citizenship (No. 1904/2006/EC).
- European Commission (2006), Opinion of the Committee of the Regions on the Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council establishing the programme ‘Citizens for Europe’ to promote active European citizenship for the period 2007-2013 (2006/C 115/18).
- Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, *«Πράσινη Βίβλος: Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση»*, Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών *«Προς μια θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκαενούς και τις θάλασσες»*, COM (2006) 275 τελικό, Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 2007

РАВЕЉИЧНО ПЕРПА