



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ**



ΣΤΕΦΑΝΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

2^{ΟΣ} ΚΥΚΛΟΣ

Α.Μ.: ΜΝ / 020286

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Κ. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ

ΜΕΛΗ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ: Σ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ

Ε. ΤΖΑΝΝΑΤΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Οκτώβριος, 2009

Δηλώνω υπεύθυνα ότι, η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Ο δηλών

Παναγιώτης Στεφανάτος

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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:

Κος Κωνσταντίνος Γκιζιάκης (επιβλέπων)

Κος Σωτήριος Θεοδωρόπουλος

Κος Ερνέστος Τζαννάτος

Ευχαριστίες

Επιθυμώ να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον καθηγητή κ. Κ. Γκιζιάκη για την πολύτιμη βοήθεια και στήριξη του, αλλά και στην μερίδα των καθηγητών του Πανεπιστημίου Πειραιά που έδωσαν την ευκαιρία σε Αξιωματικούς του Ελληνικού εμπορικού ναυτικού να ολοκληρώσουν το Μ.Π.Σ. στη Ναυτιλία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|--------------------------|----|
| Περίληψη / Abstract..... | 12 |
| Εισαγωγή..... | 15 |

Κεφάλαιο 1

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

| | |
|---|----|
| 1.1 Πηγές..... | 18 |
| 1.2 Επιστήμη και Τέχνη..... | 19 |
| 1.3 Η Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα..... | 21 |
| 1.3.1 Προεπαναστατική Περίοδος..... | 21 |
| 1.3.2 Μετεπαναστατική Περίοδος..... | 26 |

Κεφάλαιο 2

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

| | |
|--|----|
| 2.1 Διεθνής Σύμβαση STCW | 31 |
| 2.1 Σημαία..... | 34 |
| 2.1.1 Εκπαίδευση – Αξιολόγηση..... | 34 |
| 2.1.2 Ποιοτικά Πρότυπα..... | 36 |
| 2.1.3 Καταλληλότητα για υπηρεσία..... | 37 |
| 2.1.4 Καθοριστικές Αρχές Παράκτιων Ταξιδιών..... | 38 |
| 2.1.5 Δοκιμές..... | 38 |

Κεφάλαιο 3

ΕΤΑΙΡΕΙΑ

| | |
|----------------------------------|----|
| 3.1 Η Εταιρεία και η Αρχή..... | 39 |
| 3.2 Η Εταιρεία και το Πλοίο..... | 40 |

Κεφάλαιο 4

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΛΟΙΟΥ

| | |
|--|----|
| 4.1 Πιστοποίηση..... | 43 |
| 4.2 Οδηγίες / Συστάσεις για πιστοποίηση..... | 43 |
| 4.3 Φυλακές..... | 44 |
| 4.3.1 Γενικές Ρυθμίσεις και Αρχές..... | 44 |
| 4.3.2 Σχεδιασμός Ταξιδιού..... | 46 |
| 4.3.4 Φυλακή Γέφυρας..... | 47 |
| 4.3.4 Ρυθμίσεις Φυλακής..... | 47 |
| 4.3.5 Αξιοματικός Φυλακής..... | 49 |

Κεφάλαιο 5

ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

| | |
|------------------------------|----|
| 5.1 Διαδικασίες Ελέγχου..... | 55 |
| 5.1.1 Έλεγχος..... | 55 |
| 5.1.2 Παραβάσεις..... | 56 |
| 5.1.3 Κυρώσεις..... | 57 |

Κεφάλαιο 6

| | |
|--|-----------|
| Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ..... | 58 |
|--|-----------|

Κεφάλαιο 7

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

| | |
|---|----|
| 7.1 Ζητήματα Προσωπικού..... | 64 |
| 7.1.1 Κόπωση..... | 64 |
| 7.1.2 Άγχος..... | 66 |
| 7.1.3 Μη τεχνικές ικανότητες..... | 67 |
| 7.1.4 Ομαδική Εργασία..... | 68 |
| 7.2 Οργανωτικά Ζητήματα..... | 69 |
| 7.2.1 Ασφαλής εκπαίδευση..... | 69 |
| 7.2.2 Διαχείριση Πόρων Γεφύρας/Διαχείριση Ομάδας Γεφύρας (BRM/BTM)..... | 71 |
| 7.2.3 Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου (ERM)..... | 71 |
| 7.2.4 Κλίμα ασφαλείας στη ναυτιλία..... | 72 |

Κεφάλαιο 8

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

| | |
|---|----|
| 8.1 Ζήτηση χωρητικότητας πλοίων..... | 77 |
| 8.2 Προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών..... | 78 |
| 8.3 Εξελίξεις στον τρόπο μεταφοράς..... | 79 |
| 8.4 Εξελίξεις στα μεγέθη των πλοίων..... | 80 |
| 8.5 Εξελίξεις ως προς τις ταχύτητες των πλοίων..... | 86 |
| 8.6 Εξελίξεις επί των συστημάτων διακυβέρνησης και επιτήρησης..... | 87 |
| 8.7 Αριθμός Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών επί ελληνόκτητων πλοίων..... | 90 |
| 8.8 Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου..... | 92 |
| 8.9 Μέσος όρος ηλικίας πλοίων ελληνικού στόλου..... | 94 |

Κεφάλαιο 9

| | |
|------------------------------------|----|
| ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ..... | 96 |
|------------------------------------|----|

Κεφάλαιο 10

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

| | |
|---|-----|
| 10.1 Γενικά για την έρευνα..... | 98 |
| 10.2 Ανάλυση Αποτελεσμάτων Ερωτηματολογίου (απευθυνόμενο στο πλοίο)..... | 102 |
| 10.1.1 Αίτια ατυχήματος..... | 102 |
| 10.1.2 Συνθήκες ατυχήματος 1998-2002..... | 106 |
| 10.1.3 Άλλες συνθήκες ατυχήματος..... | 108 |
| 10.1.4 Δυνατότητα αποφυγής ατυχήματος..... | 109 |
| 10.1.5 Μέτρα αποφυγής ατυχήματος..... | 110 |
| 10.1.6 Κατηγορία Διπλώματος..... | 111 |
| 10.1.7 Άλλα διπλώματα..... | 113 |
| 10.1.8 Το επίπεδο εξειδίκευσης κατά το συμβάν..... | 115 |
| 10.1.9 Η σημασία της εκπαίδευσης για την αποφυγή ατυχημάτων..... | 116 |
| 10.1.10 Τήρηση των διαδικασιών που προβλέπονται από τους Διεθνείς Κανονισμούς;..... | 118 |
| 10.3 Ανάλυση Αποτελεσμάτων Ερωτηματολογίου (απευθυνόμενο στην εταιρεία).... | 120 |
| 10.3.1 Διαδικασία για την επιλογή Πλοιάρχων & Α' Μηχανικών..... | 120 |
| 10.3.2 Απαραίτητα διπλώματα κατά τη ναυτολόγηση Πλοιάρχων..... | 122 |
| 10.3.3 Πιθανή εμπλοκή Πλοιάρχων ή Μηχανικών σε ατύχημα..... | 124 |
| 10.3.4 Χρονικό διάστημα που μεσολαβεί για τη διόρθωση ηλεκτρονικής ή μηχανικής βλάβης του πλοίου..... | 126 |
| 10.3.5 Πιστοποιητικά της STCW από αξιωματικούς..... | 127 |
| 10.3.6 Εξελίξεις και σεμινάρια κρατικών ή ναυτιλιακών φορέων..... | 129 |
| 10.3.7 Η εφαρμογή του ISM Code σε συνδυασμό με την ασφάλεια των πλοίων..... | 130 |
| 10.3.8 Βελτίωση του επιπέδου γνώσεων των Πλοιάρχων & γενικότερα των αξιωματικών τα τελευταία χρόνια..... | 132 |

| | |
|--|-----|
| Συμπεράσματα | 133 |
| Βιβλιογραφία / Internet Sites | 135 |
| Παραρτήματα | 138 |
| 12.1 Παράρτημα I (Ερωτηματολόγια)..... | 139 |
| 12.2 Παράρτημα II (Παραδείγματα καταγεγραμμένων ατυχημάτων)..... | 145 |
| 12.3 Παράρτημα III (Φωτογραφικό υλικό ατυχημάτων)..... | 152 |
| 12.4 Παράρτημα IV (Φ.Ε.Κ.)..... | 169 |

Κατάλογος Πινάκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 6:

Ελληνικό Νηολόγιο: Μέση Ηλικία Εγγραφόμενων και Διαγραφόμενων Πλοίων άνω
3.000 GT.....60

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1:

Δύναμη Ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας >1000 GT.....83

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2:

Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας >100 GT.....85

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.3:

Μέσος Όρος Ηλικίας Πλοίων (σε έτη).....94

Κατάλογος Διαγραμμάτων**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.1:**

Δύναμη Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας >100 GT82

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.2:Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ
ελληνόκτητα εμπορικά πλοία.....90**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.3:**

Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου (πλοία >1000 GT, αριθμός πλοίων)...92

Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται με τα ατυχήματα επί πλοίων με Ελληνική σημαία για χρονικό διάστημα πέντε ετών, και συγκεκριμένα από το 1998 έως το 2002, και τη σημασία της εκπαίδευσης στη μείωσή τους.

Τα τελευταία χρόνια, τα ναυτικά ατυχήματα έχουν ελκύσει την προσοχή του Δημοσίου αισθήματος, αλλά και των πολιτικών κυρίως των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών. Οι κυριότερες αιτίες που προκαλούν συνήθως ατυχήματα στα πλοία από μία τριακοντατριετή παγκόσμια ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων (1963-1996) προκύπτει ότι είναι: οι καιρικές συνθήκες 33%, οι προσαράξεις 14%, οι συγκρούσεις μεταξύ πλοίων 12%, οι πυρκαγιές κάθε είδους 20%, οι μηχανικές βλάβες 2%, ενώ τα υπόλοιπα μη εξακριβωμένα αίτια ανέρχονται στο 19%. Αναλύοντας κάθε κατηγορία από τα προαναφερθέντα αίτια ξεχωριστά, θα διαπιστωθεί ότι αν όχι σε όλες, τουλάχιστον στις περισσότερες περιπτώσεις ενέχεται ο ανθρώπινος παράγοντας.

Γίνεται μικρή αναφορά στην γνώση της επιστήμης της ναυτιλίας κατά τους αρχαίους χρόνους κατά τις περιόδους πριν και μετά την επανάσταση του 1821, που οδήγησαν όμως στην απόκτηση τεχνογνωσίας τις επόμενες γενιές με αποτέλεσμα την επικράτηση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας έναντι πολύ ισχυρότερων ναυτιλιακών και οικονομικών κρατών, από το 1970 έως σήμερα.

Η εκπαίδευση των ναυτικών ακολούθησε τα πρότυπα άλλων περισσότερο προοδευμένων κρατών κατά το παρελθόν, προσαρμόζοντάς τα στην Ελληνική πραγματικότητα και κατέληξε την παρούσα δεκαετία να υιοθετήσει την διεθνή σύμβαση για την εκπαίδευση των ναυτικών (S.T.C.W).

Ελήφθησαν υπ' όψιν οι απαιτήσεις για μεγαλύτερη ικανότητα μεταφοράς αγαθών παγκοσμίως, οι οποίες οδήγησαν στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων, της ταχύτητας τους αλλά και στην εξέλιξη των ηλεκτρονικών βοηθημάτων επί των πλοίων, τα οποία θεωρείται ότι συνέβαλλαν καθοριστικά στη μείωση των ατυχημάτων κατά την τελευταία εικοσαετία.

Τέλος γίνεται ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας και συμπεραίνεται ότι πράγματι η καλύτερη εκπαίδευση, θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση των ατυχημάτων, χρησιμοποιώντας κατάλληλα την σύγχρονη τεχνολογία.

Abstract

The present essay deals with accidents in Greek-flag ships and the importance of education in their reduction for a period of five years and especially from 1998 until 2002.

The last years, maritime accidents have attracted the attention of Public feeling, but also the shipping countries' policies. The main causes of the accidents as it results from a worldwide multiannual analysis (1963-1996) are weather conditions 33%, groundings 14%, collisions 12%, fire of any kind 20%, and structural damage 2%, while the rests not ascertained reasons amount in the 19%. Analyzing each category separate, it is realized that if no in all, in most cases the human factor is at least included.

This essay refers to the knowledge of shipping science during the ancient years and at the periods before and afterwards the revolution of 1821, that led however to the acquisition of know-how to the next generations with the result of the predominance of Greek Commercial Shipping against much more powerful states in shipping and economy, from 1970 until today.

The education of seafarers followed the models of other more progressive states in the past, adapting them in the Greek reality and led to the present decade to the adoption of the international convention for the seafarers' education (S.T.C.W.).

The requirements for bigger faculty of transport of goods have been taken into consideration worldwide that led to the increase of size of ships, their speed, and the evolution of ships' electronic aids, which considered to have decisively contributed at the decrease of accidents during the last 20 years.

Finally, there is an analysis of the results of the research. It is concluded that the better education would result in the decrease of accidents using the modern technology suitably.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια, τα ναυτικά ατυχήματα έχουν ελκύσει την προσοχή του Δημοσίου αισθήματος, αλλά και των πολιτικών κυρίως των μεγάλων ναυτιλιακών χωρών. Το αυξανόμενο ενδιαφέρον τους έχει προκληθεί από την εικόνα που δίνουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης προβάλλοντας κατά τραγικό τρόπο ατυχήματα που συμβαίνουν κατά καιρούς είτε σε επιβατηγά πλοία (π.χ. “ESTONIA”) είτε σε δεξαμενόπλοια (π.χ. “EXXON VALDEZ”, “HAVEN”, “PRESTIGE”).

Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον συγκεντρώνει η κατηγορία των δεξαμενόπλοιων, αφού το αποτέλεσμα ενός τέτοιου ατυχήματος, ενέχει τον κίνδυνο, πέρα από τα ανθρώπινα θύματα, να προκαλέσει μεγάλης έκτασης ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Βέβαια η ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος, έχει άμεσο οικονομικό αντίκτυπο και σε άλλες δραστηριότητες εκτός της ναυτιλιακής.

Παρόλο που τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων είναι αυτά που απασχολούν κυρίως τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και την κοινή γνώμη, εν τούτοις δεν είναι λιγότερα τα ατυχήματα που συμβαίνουν με τα υπόλοιπα πλοία άλλων τύπων, τα οποία είναι φαινομενικά πιο ακίνδυνα.

Οι κυριότερες αιτίες που προκαλούν συνήθως ατυχήματα στα πλοία από μία τριακοντατριετή ανάλυση των ναυτικών ατυχημάτων (1963-1996) προκύπτει ότι είναι:

- οι καιρικές συνθήκες 33%,
- οι προσaráξεις 14%,
- οι συγκρούσεις μεταξύ πλοίων 12%,
- οι πυρκαγιές κάθε είδους 20%,
- οι μηχανικές βλάβες 2%,

ενώ τα υπόλοιπα μη εξακριβωμένα αίτια ανέρχονται στο 19%.

Αναλύοντας κάθε κατηγορία από τα προαναφερθέντα αίτια ξεχωριστά, θα διαπιστωθεί ότι αν όχι σε όλες, τουλάχιστον στις περισσότερες ενέχεται ο ανθρώπινος παράγοντας.

Αρχίζοντας αυτή την έρευνα θεωρείται απαραίτητος ο καθορισμός του ναυτικού ατυχήματος. Ο ορισμός αυτός διαφέρει από χώρα σε χώρα και μεταξύ οργανισμών λόγω της διαφορετικής νομολογίας κάθε χώρας ή λόγω των νομοθετικών σωμάτων τα οποία διευθύνουν τους οργανισμούς.

Γι' αυτόν τον λόγο, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O) το ναυτικό ατύχημα είναι συνδεδεμένο με κάθε γεγονός το οποίο έχει σαν αποτέλεσμα κάποια κατάσταση από τις ακόλουθες:

- ü θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ενός προσώπου ο οποίος προκαλείται από ή σε συνδυασμό με τις εργασίες ενός πλοίου,
- ü την απώλεια ενός προσώπου από ένα πλοίο η οποία προκαλείται ή σε συνδυασμό με τις εργασίες ενός πλοίου.

Ως ναυτικό ατύχημα θεωρείται, σύμφωνα με το Νομοθετικό Διάταγμα υπ' αριθμόν 712/70, οτιδήποτε συμβεί και έχει σαν αποτέλεσμα

- i. ολική πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια Ελληνικού πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος,
- ii. εγκατάλειψη εις τους ασφαλιστές,
- iii. οριστική ή προσωρινή εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα,
- iv. απώλεια ή βλάβη του επί του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος μεταφερομένου φορτίου κατά ποσοστό ανώτερο του ενός τετάρτου αυτού,
- v. σοβαρή βλάβη από την οποία προήλθε διαρκής ακυβερνησία του πλοίου και
- vi. απώλεια ζωής ή σοβαρό τραυματισμό μέλους του πληρώματος ή επιβάτη.

Τα ναυτικά ατυχήματα διακρίνονται σε:

- ü Τυχαία: που οφείλονται σε αίτια εκτός ανθρωπίνου παράγοντος
- ü Υπαίτια: που οφείλονται σε δόλο ή αμέλεια ενός ή περισσοτέρων προσώπων, και σε
- ü Δόλια: που προκαλούνται εκ προθέσεως με πλήρη γνώση και επιδίωξη των οποιωνδήποτε συνεπειών.

Στα ναυτικά ατυχήματα, τα αίτια που προκάλεσαν αυτά διερευνά η Χώρα της οποίας και φέρει σημαία το πλοίο, ανεξάρτητα σε ποιά περιοχή βρίσκεται αυτό και υπέστη το ατύχημα. Και ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο ακολουθείται "διοικητικός έλεγχος του ναυτικού ατυχήματος" που διακρίνεται σε επιμέρους προανάκριση, τακτική ανάκριση και διαβίβαση της δικογραφίας στο Συμβούλιο Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (Σ.Ε.Ν.Α.) το οποίο και τελικά γνωμοδοτεί για τις τυχόν πειθαρχικές ευθύνες, εάν δεν υπάρχουν ποινικές, ή παράλληλα, η υπόθεση οδηγείται στα Πονικά Δικαστήρια του τόπου νηολόγησης του πλοίου ή της έδρας της εταιρείας που διαχειρίζεται αυτό.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η Ελληνική ναυτιλία εμφανίζεται σύμφωνα με τους αρχαιολόγους και ιστορικούς στο Αιγαίο πέλαγος περίπου το 7000 π.Χ.. Ορόσημο στην ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι το πλοίο της Κυρήνειας (ηλικίας περίπου 2300 ετών) το οποίο είναι το αρχαιότερο γνωστό πλοίο σε όλο τον κόσμο.

Η θαυμαστή ικανότητα και επίδοση των Ελλήνων σ' όλους τους τομείς της επιστήμης, η εξαιρετική μακροβιότητα όλων γενικά των επιτευγμάτων του Ελληνικού πνεύματος και η αβίαστη ανάκυψη των πιο σημαντικών ναυτικών γνώσεων, σημαίνει ότι δεν θα ήταν μακριά από την αλήθεια η άποψη ότι, οι αρχαίοι Έλληνες διέθεταν πλήρες σύστημα ναυσιπλοΐας. Άλλωστε, υπάρχουν ρητές μαρτυρίες, σύμφωνα με τις οποίες, η επίδοση περί τα ναυτικά θεωρείτο ειδική τέχνη, η έκταση της οποίας ήταν τόση, ώστε να μην επιτρέπει την πάρεργη απασχόληση: «Το ναυτικόν τέχνης εστίν ὡσπερ και ἄλλο τι και οὐκ ἐνδέχεται, ὅταν τύχη, ἐκ παρέργου μελετάσθαι ἀλλὰ μάλλον μηδὲν ἐκείνῳ πάρεργον ἄλλο γίνεσθαι» λέει ο Περικλής (Θουκυδίδου Α', 142) και καταλήγει με το γνωστό: «Μέγα το της θαλάσσης κράτος». Σημειώνεται ότι ο όρος «τέχνη» είχε την έννοια της επιστήμης. Το «ερέτειν χρήναι πρώτα γενέσθαι πριν πηδαλίοις επιχειρεῖν», από τους «Ιππείς» του Αριστοφάνους και τόσα άλλα αποτελούν αδιάσειστες μαρτυρίες για το μεγαλείο των γνώσεων των αρχαίων Ελλήνων και στη ναυτιλία.

1.1 Πηγές

Παρά την αξιοσημείωτη δραστηριότητα των αρχαίων Ελλήνων στη θάλασσα δεν διασώθηκε πλήρες ναυτικό σύγγραμμα. Παρ' όλα αυτά πλήθος πληροφοριών γύρω από τις μεθόδους ναυσιπλοΐας και τα ναυτικά όργανα που χρησιμοποιούσαν, παίρνουμε εκτός από τα έπη του Ομήρου, «ΙΛΙΑΔΑ» και «ΟΔΥΣΣΕΙΑ» και από τα ακόλουθα αρχαία Ελληνικά κείμενα:

A «Γεωγραφικά» Στράβωνος, γεωγράφου

B «Γεωγραφική υφήγηση» Κλαύδιου Πτολεμαίου, μαθημ.-γεωγράφου-αστρονόμου

Γ «Μεγάλη μαθημ. Σύνταξη» Κλαύδιου Πτολεμαίου, μαθημ.-γεωγράφου-αστρονόμου

Δ «Περί φάσεων απλανών» Κλαύδιου Πτολεμαίου, μαθημ.-γεωγράφου-αστρονόμου

Ε «Χρονολόγιον» Κλαύδιου Πτολεμαίου, μαθημ.-γεωγράφου-αστρονόμου

Στ «Περίπλους της έξω θαλάσσης» Μαρκιανού του Ηρακλεώτη

Ζ «Περίπλους της εντός θαλάσσης» Μαρκιανού του Ηρακλεώτη

Αυτά και αναρίθμητα άλλα συγγράμματα, ναυτικοί χάρτες οι οποίοι χρησιμοποιούνται έως και σήμερα και βοηθητικά βιβλία (σταδιασμοί ή περίπλοι) αποτελούν τους πρόδρομους της σημερινής ναυτικής βιβλιογραφίας και των οδηγιών πλου (πλοηγών).

1.2 Επιστήμη και Τέχνη

Από τις μαρτυρίες που διασώθηκαν, προκύπτει ότι και την εποχή εκείνη υπήρχαν και οι θεωρητικοί της ναυτιλίας και πολλοί Πλοίαρχοι είχαν αρκετές θεωρητικές γνώσεις. Όσα ανάγονται στον τομέα της φερόμενης ως πρακτικής ναυσιπλοΐας, λόγω της κοινότητάς τους για τους Έλληνες, όπως και σήμερα, ανάγονται στα πορίσματα της θεωρητικής ναυσιπλοΐας. Έπρεπε να προηγηθεί η εργασία των Ελλήνων και να επακολουθήσει η εκλαΐκευση, για να θεωρούνται «πρακτικά» εκείνα, για τα οποία χρειάστηκε προηγουμένως η θεωρητική διερεύνηση. Πάντοτε τα ναυτιλιακά προβλήματα εκλαϊκεύονταν. Πάντοτε υπήρχε ειδική απλουστευμένη αστρονομία, κατάλληλη να εξυπηρετεί τις ανάγκες των ναυτικών, οι οποίοι, όσο άρτια θεωρητικά καταρτισμένοι και αν ήταν, δεν μπορούσαν να εφαρμόζουν πάντοτε θεωρητικούς κανόνες που απαιτούσαν πολύ χρόνο, αλλά πρακτικές μεθόδους, οι οποίες σε πολύ λίγο χρόνο να δίνουν τα ζητούμενα. Κατά συνέπεια ο χαρακτηρισμός της ναυσιπλοΐας ως συνδυασμού επιστήμης και τέχνης, που δόθηκε παραπάνω ανήκει στους αρχαίους προγόνους μας.

Οι ναυτιλιακές γνώσεις των Ελλήνων και η συμβολή τους στη διαμόρφωση της θεωρητικής ναυσιπλοΐας αναφέρονται χρονικά από την εποχή του Ιπάρχου (Β' αιώνας π.Χ.) ως την εποχή του Κλαύδιου Πτολεμαίου (Β' αιώνας μ.Χ.). Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται ως η εποχή της μέγιστης ναυτιλιακής ακμής, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι πριν από την εποχή εκείνη δεν υπήρχαν αξιόλογες ναυτιλιακές γνώσεις, ούτε ότι

μετά τον Πτολεμαίο οι γνώσεις αυτές χάνονται. Αντίθετα και πριν από την εποχή εκείνη υπάρχουν θαυμαστά δείγματα επιτευγμάτων, και μετά απ' αυτήν οι Ελληνικές ναυτιλιακές κατακτήσεις επέζησαν και επιζούν μέχρι σήμερα. Σαν παράδειγμα της πρώτης περίπτωσης επιλέγουμε τα εξής:

- a) **το ταξίδι του Πυθέα του Μασσαλιώτη.** Πρόκειται για τον Έλληνα ποντοπόρο και αστρονόμο, ο οποίος άκμασε τον Δ' αιώνα π.Χ. στη Θούλη, νησί της Β. Ευρώπης, σε απόσταση έξι (6) ημερών πλου βόρεια της Βρετανίας σε πλάτος 63° Βόρειο, το οποίο ανακαλύφθηκε από τον Πυθέα. Η ακριβής θέση του δεν είναι γνωστή. Άλλοι το ταυτίζουν με την Ισλανδία, άλλοι με τα νησιά Faeroe και άλλοι το θεωρούν τμήμα της Σκανδιναβίας κοντά στο Narvic. Ο Πυθέας ταξίδεψε προς τα βόρεια της Βρετανίας και μετά την ανακάλυψη της Θούλης εισήλθε στον βόρειο Αρκτικό κύκλο. Έγραψε «Γης περιόδου» και «περί Ωκεανού» τα οποία χάθηκαν. Όμως ο Στράβων δεν δέχεται όσα έγραψε ο Πυθέας –τον αδικεί βέβαια- και τον αποκαλεί «ψευδίστατον». Σημειώνεται εδώ ότι το ταξίδι του Πυθέα στη Θούλη, στην αρκτική δηλαδή περιοχή, είναι πλους επί μεσημβρινού με τα γνωστά προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει ο ναυτιλλόμενος σε υψηλά γεωγραφικά πλάτη.
- b) **τις μαρτυρίες του Στράβωνα.** Ο Στράβων «Γεωγραφικά» Α,α,7 ομιλεί, αόριστα όμως, για ταξίδια που έγιναν καθ' όλες τις ενδείξεις βαθιά μέσα στον Ατλαντικό ωκεανό και συγκεκριμένα δυτικά των Ηρακλείων Στηλών. Σχολιάζοντας δε τα περιπαλιρροιών του Ποσειδωνίου, του Κράτητος, του Ερατοσθένη κ.α., μας επιτρέπει να συμπεράνουμε ότι, από την εποχή του Ομήρου, μέρος του Ατλαντικού ωκεανού θεωρείτο ποταμός και πέραν αυτού βρισκόταν ο ωκεανός με μεγάλα κύματα. Έτσι έχουμε ταξίδια μέσα και ανοικτά προς τον Ατλαντικό ωκεανό.
- c) **το ταξίδι του Ιπάλου.** Αν και οι Φοίνικες μετέβαιναν στην Ινδία από την παλαιότερη εποχή, εντούτοις ο δρόμος αυτός άνοιξε στην ανθρωπότητα από τους Έλληνες, μετά την εκστρατεία του Μ. Αλέξανδρου και το ταξίδι του Νέαρχου. Από την εποχή αυτή αρχίζει τακτική επικοινωνία με την Ινδία. Ο Έλληνας Πλοίαρχος Ίππαλος –άγνωστο πότε έζησε ακριβώς, πάντως μετά τον Μέγα Αλέξανδρο και πριν από τον Πτολεμαίο- υπολόγισε πρώτος τις σχετικές θέσεις των χωρών Αραβίας, Αιθιοπίας, Ινδικής, κ.α.. Έτσι σκέφθηκε ότι ήταν δυνατόν, αναχωρώντας από την

περιοχή του Aden (Αραβία) ή από την σημερινή Socotra και ποντοπορώντας (εξωκεανίζων) να φθάσει στο νότιο άκρο της Ινδικής, δηλαδή το ακρωτήριο Comorin, επωφελούμενος των μουσώνων και συγκεκριμένα τον Ν.Α. άνεμο. Πράγματι έτσι έγινε και ανοίχθηκε δρόμος από τον ωκεανό «του Ιππάλου πελάγους». Το ταξίδι αυτό θαυμάστηκε τόσο πολύ που οι κάτοικοι των περιοχών εκείνων ονόμασαν τον Ν.Α. μουσώνα «Ιππαλον».

Για τις αξιόλογες ναυτιλιακές γνώσεις των αρχαίων Ελλήνων, μετά τον Πτολεμαίο, σημειώνουμε σαν αποδείξεις τους ναυτικούς χάρτες,- οι οποίοι και σήμερα χρησιμοποιούνται- τα διάφορα ναυτικά όργανα- που χρησιμοποιήθηκαν κατά καιρούς – και πολλά άλλα. Έως και τις αρχές του 20ου αιώνα, οι Έλληνες ναυτιλλόμενοι δεν είχαν να ζηλέψουν πολλά, από άποψη μεθόδων πλου, όχι μόνο στην ακτοπλοΐα αλλά και στην αστρονομική ναυσιπλοΐα. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η επινόηση των ευθειών θέσεως από τον Αμερικανό Πλοίαρχο Summner¹.

1.3 Η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα

1.3.1 Προεπαναστατική Περίοδος

Η Ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα μπορεί να χωρισθεί σε δύο περιόδους την προεπαναστατική (προ του 1821) και την μεταεπαναστατική.

Οι Έλληνες κατά την προεπαναστατική περίοδο είχαν επιβάλλει την παρουσία τους στην θαλάσσια περιοχή της Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου, όχι όμως ως

¹Το 1837 μία τυχαία σύμπτωση, αλλά και επιστημονική διαίσθηση συνέβαλαν στην ανακάλυψη των ευθειών θέσεως. Τον χρόνο αυτό ο Αμερικανός Πλοίαρχος Summner, πλέοντας από την Αμερική προς την Αγγλία κοντά στις Ν.Δ. ακτές της Ουαλίας, έπειτα από μία εβδομάδα νεφοσκεπούς ουρανού επέλυσε την εξίσωση του κύκλου ύψους χρησιμοποιώντας το πλάτος αναμετρήσεως και υποθέτοντας ότι μικρό τμήμα της καμπύλης ύψους μοιάζει με ευθεία, υπόθεση η οποία επαληθεύθηκε στην πράξη βρίσκοντας στην προέκταση της υποθετικής ευθείας, την οποία ακολούθησε ως πορεία, το φαρόπλοιο Small. Η εξέλιξη του ναυτικού επαγγέλματος εκτός από τους καλύτερης κατασκευής χάρτες που ετέθησαν στην διάθεση των ναυτικών και διευκόλυναν κατά πολύ την εργασία τους, είχε σαν αποτέλεσμα οι πρωτοπόροι των ανακαλύψεων και κτήσεων με την βοήθεια της επιστήμης να θέσουν στην υπηρεσία των Πλοίαρχων πίνακες με τους οποίους μπορούσαν να καθορίζουν την θέση του πλοίου κατά την διάρκεια της ημέρας και συγκεκριμένα από την ώρα του λυκαυγούς έως την ώρα του λυκόφωτος. Παράλληλα με τις παραπάνω εξελίξεις συντελούνταν εξελίξεις και όσον αφορά τα όργανα μέτρησης κατακόρυφων γωνιών. Με την έλευση του εξάντα η εύρεση θέσεως του πλοίου απέκτησε μεγάλη ακρίβεια π.χ. παραζενιθιακό στίγμα, πρωινό ή εσπερινό αστρονομικό στίγμα δια της τομής ευθειών θέσεως απλανών, μεσημβρινό στίγμα δια της εύρεσης του πλάτους και μεταφοράς των πρωινών ευθειών θέσεως , κ.τ.λ.

οργανωμένη Ναυτιλία υπό την σημαία κράτους, αφού Ελληνικό κράτος δεν υπήρχε, αλλά ως μεμονωμένα άτομα ή και κοινότητες που είχαν σαν βάση το πνεύμα του εμπορίου, το ναυτικό δαιμόνιο και την αγάπη προς την θάλασσα. Η δράση των Ελλήνων ναυτικών άρχισε ουσιαστικά από τα μέσα του 18ου αιώνα έχοντας κυρίως ως κέντρα δράσης τα νησιά Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά .

Οι πολιτικές και πολεμικές ανακατατάξεις, οι οποίες οδήγησαν στη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή, μεταξύ Ρωσίας -Τουρκίας το 1774 και στη συνέχεια οι Ναπολεόντειοι πόλεμοι ευνόησαν πάρα πολύ την ανάπτυξη της ναυτιλίας των Ελλήνων, των οποίων τα πλοία ήταν άλλοτε υπό την Τουρκική και άλλοτε υπό την Ρωσική σημαία. Είχαν δε αναλάβει αποκλειστικά την μεταφορά σιτηρών από τον Εύξεινο Πόντο έως τις ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας, κυρίως κατά τον αποκλεισμό των Μεσογειακών Γαλλικών και Ισπανικών παραλίων από τον Αγγλικό στόλο.

Οι Έλληνες ναυτικοί πολλές φορές κατόρθωναν να διασπάσουν τον αποκλεισμό που είχαν επιβάλλει οι Άγγλοι και προμήθευαν με σιτηρά τη Νότια Γαλλία. Αυτό το εγχείρημα των Ελλήνων και ιδίως των ναυτικών που προέρχονταν από τα τρία νησιά Ύδρα, Σπέτσες, Ψαρά είχε προκαλέσει οπωσδήποτε τον θαυμασμό των χωρών της προηγμένης Ευρώπης αλλά είχε προκαλέσει επίσης και πολλές επικρίσεις. Αυτό προκύπτει τόσο από επίσημες αναφορές όσο και από περιγραφές ξένων και Ελλήνων, οι οποίες λίγο ή πολύ ήταν και επηρεασμένες από προσωπικές αντιλήψεις και σκοπιμότητες.

Μία από τις αναφορές είναι και αυτή του Γάλλου προξένου Felix Brauzour στη Θεσσαλονίκη (1787-1797), όπου σημειώνει σε επίσημη αναφορά του προς την κυβέρνησή του, περί Υδραϊκού ναυτικού, αναφέροντας εκτός των άλλων ότι οι νησιώτες του Αρχιπελάγους και ιδίως οι Υδραίοι, εφαρμόζουν στη ναυσιπλοΐα τις λίγες ναυτικές γνώσεις τις οποίες απέκτησαν κατά την διάρκεια της θητείας τους στον Οθωμανικό στόλο. Στη συνέχεια αναφέρει ότι είναι πολύ ριψοκίνδυνοι κατά τα ταξίδια τους διότι εκτός του ότι δεν γνώριζαν επαρκώς την χρήση της πυξίδας, δεν απομακρύνονταν από τις ακτές γιατί έτρεφαν διάφορους φόβους κ.α.

Επίσης, ο Castellan, όταν είχε επισκεφθεί την Ύδρα το 1797, αναφέρει ότι διενεργούν σε όλη τη ζωή τους ακτοπλοϊκές μεταφορές γνωρίζοντας τέλεια τις ακτές της Μεσογείου και αποκτώντας αρκετές γνώσεις από τα ταξίδια τους. Παράλληλα όμως παρατηρεί ότι, όσον αφορά τη θεωρία της ναυτιλίας, η γνώση τους ήταν ελλιπής και σπάνια διακινδύνευαν να ταξιδεύσουν στην ανοικτή θάλασσα.

Αλλά και ο Finley σημειώνει ότι οι Ύδραίοι ναυτικοί δεν γνώριζαν την ναυτική επιστήμη, ήταν όμως έμπειροι πλοηγοί πλοίων και καλοί θαλασσινοί.

Στις κριτικές των ξένων προστίθεται και αυτή του Αδαμάντιου Κοραή, ο οποίος το 1803, όσον αφορά στη ναυτική παιδεία των Ύδραίων αναφέρει ότι δεν πρόκειται για διδασκαλία κάποιας επιστήμης, αλλά για εκμάθηση της τέχνης του ταξιδέματος από γονέα σε παιδιά τα οποία και αυτά με την σειρά τους θα γίνουν κάποια στιγμή πατεράδες και Πλοίαρχοι.

Ο πιο συνήθης τρόπος ήταν η εκμάθηση καταφανών σημείων της ξηράς και του προσδιορισμού της θέσης του πλοίου σε σχέση με αυτά τα σημεία. Η επανάληψη αυτής της ενέργειας κατά τα ταξίδια οδηγούσε στην εμπειρική γνώση των ακτών της Μεσογείου.

Αντιθέτως, ο Αντώνιος Λιγνός μας παραπέμπει για την μόρφωση των Πλοιαρχών της εποχής εκείνης στα τηρούμενα ημερολόγια, τα οποία ήταν τόσο τακτικά και επιμελή όσο και τα σημερινά. Γεγονός όμως το οποίο δεν αποδεικνύει ότι υπήρχε επαρκής θεωρητική γνώση για την εκτέλεση υπερατλαντικών ταξιδιών, ενώ αντιθέτως εάν ληφθεί υπ' όψιν ότι οι ταχύτητες των πλοίων της εποχής εκείνης ήταν πολύ χαμηλές, τα ταξίδια μέσα στη Μεσόγειο θεωρείται ότι θα μπορούσαν να εκτελεσθούν διότι υπήρχε αρκετός χρόνος για την αναγνώριση ακτών και την τήρηση σημειώσεων χρησιμοποιώντας την ακτοπλοΐα και την εμπειρία η οποία είχε αποκτηθεί από προηγούμενα ταξίδια.

Είναι γνωστό ότι η παιδεία της προεπαναστατικής περιόδου βρισκόταν στα χέρια των Μοναχών και των Ιερέων, περιοριζόμενη στη γραφή, ανάγνωση και αριθμητική.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα Ελληνόπουλα με βάση τις στοιχειώδεις γνώσεις ακολουθούσαν το ναυτικό επάγγελμα όπου αποκτούσαν γνώσεις ναυτιλίας.

Η απαιτούμενη όμως θεωρητική κατάρτιση για την εκτέλεση υπερπόντιων ταξιδιών ήταν σίγουρο ότι δεν μπορούσε να αποκτηθεί με τις μεθόδους οι οποίες προαναφέρθηκαν.

Ο Γ. Κριεζής αναφέρει στο βιβλίο του «Ιστορία της νήσου Ύδρας προ της Ελληνικής Επανάστασεως του 1821» ότι ο Ύδραϊός Πλοίαρχος Δημήτριος Χριστοφύλλου, κατά το έτος 1794 με το υπό οθωμανική σημαία πλοίο του, απέπλευσε από την Βαρκελώνη για το Μοντεβίδεο χωρίς πλοηγό, όπου και κατέπλευσε μετά από πλου 49 ημερών². Κατόπιν αναφέρεται ο Σαρχώσης ο οποίος ταξίδευσε και αυτός χωρίς πλοηγό προς τις Αντίλλες το 1804.

Ο Ορλάνδος αναφέρει στο βιβλίο του «Ναυτικά» (Αθήνα 1869) ότι οι Σπετσιώτες Πλοίαρχοι είχαν ταξιδεύσει στην Αμερική χωρίς πλοηγό³.

Ο διερμηνέας της Γαλλικής Δημοκρατίας στο Ναύπλιο Μ. Trullet σε επίσημη αναφορά του προς τον τότε Υπουργό Εξωτερικών Ταλλεϋράνδο αναφέρει ότι, οι Έλληνες, από βάρκες που έφτιαχναν αρχικά στη συνέχεια κατασκεύασαν μεγάλα πλοία με τα οποία ταξίδευσαν έως την Λισσαβόνα, την Αγγλία και την Αμερική.

Ακόμη ο πρέσβης της Γαλλίας στη Σμύρνη, σε υπόμνημά του για την κατάσταση των νησιών Ύδρα, Σπέτσες, Πόρος και Ψαρά, την 1/8/1809 αναφέρει ότι και η Νότιος Αμερική και οι Αντίλλες, είδαν αυτό τον ξεχωριστό λαό να περνά τις στήλες του Ηρακλέους και να μεταφέρει τα προϊόντα της «Ταρταρίας».

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι Έλληνες έφεραν σε πέρας υπερατλαντικά ταξίδια. Αυτό σημαίνει ότι εκτός από την πρακτική κατάρτιση των Πλοιάρχων υπήρχε και η θεωρητική κατάρτιση εκείνης της εποχής η οποία ήταν απαραίτητη για την εκτέλεση πολυήμερων ταξιδιών. Την εποχή εκείνη ο πλέον απαραίτητος υπολογισμός ήταν ο υπολογισμός και η εύρεση του πλάτους του πλοίου κατά την μεσημβρινή διάβαση του ηλίου από το ζενίθ του παρατηρητού⁴, υπολογισμός ο οποίος ήταν

² Ο Χριστοφύλλου, φαίνεται ότι είναι ο πρώτος Έλληνας Πλοίαρχος ο οποίος πέρασε τον Ατλαντικό.

³ Το τότε επίτευγμα των Ελλήνων ναυτίλων στην ωκεανοπλοία από το 1803 το αναφέρει στις σημειώσεις του ο Κοραΐς.

⁴ Με την απομάκρυνση των πλοίων από τις ακτές προέκυψε η ανάγκη χρησιμοποίησης αστρονομικών παρατηρήσεων για την επίλυση των κυριότερων ναυτιλιακών προβλημάτων, για τις οποίες είναι φανερό ότι χρειάστηκε εξ' αρχής γωνιομετρικό όργανο για την μέτρηση των υψών των ουρανίων σωμάτων. Για

απαραίτητος και βασικότατος έως τα τέλη του 20ου αιώνα (1980) οπότε και ετέθη σε ευρεία κυκλοφορία το πρώτο δορυφορικό σύστημα εντοπισμού θέσεως των πλοίων.

Από την χρησιμοποίηση πλοηγών επάνω στα Ελληνικά πλοία για την εκτέλεση υπερπόντιων ταξιδιών κατά την προεπαναστατική περίοδο, προκύπτει ότι επιβαλόταν η παρουσία πλοηγού εκ μέρους των ναυλωτών. Συμπεραίνουμε, λοιπόν, ότι οι Ευρωπαίοι ναυλωτές είχαν την άποψη ότι οι Έλληνες Πλοίαρχοι είχαν ανεπαρκή μόρφωση για να αναλάβουν τέτοιο ταξίδι.

Για τον λόγο αυτό χρησιμοποιούσαν «οδηγούς» (πλοηγούς) λόγω των γνώσεων των οποίων είχαν στην Αστρονομική Ναυτιλία. Άλλωστε εάν κάποιος Έλληνας Πλοίαρχος αναλάμβανε ένα υπερατλαντικό ταξίδι και το έφερνε εις πέρας χωρίς την βοήθεια πλοηγών, αυτό αποτελούσε βαρυσήμαντο γεγονός για την τότε ναυτική κοινωνία.

Βέβαια φαίνεται ότι επαρκή γνώση της θεωρητικής ναυτιλίας είχαν πολύ λίγοι Πλοίαρχοι οι οποίοι είχαν σπουδάσει στο εξωτερικό (όπως ο γιός του Μιαούλη) ή απέκτησαν αυτές τις γνώσεις από τους πλοηγούς κατά την διάρκεια υπερατλαντικών ταξιδιών, έχοντας βέβαια προθυμία για μάθηση καθώς και τα κατάλληλα βοηθήματα συνήθως ξενόγλωσσα.

Οπωσδήποτε, όμως, βαθμιαία με την συμβολή των ανωτέρω παραγόντων, αλλά και με την έκδοση στην Ελληνική γλώσσα ορισμένων έντυπων έργων ναυτικού

την μέτρηση των γωνιών στη θάλασσα χρησιμοποιήθηκαν διάφορα όργανα π.χ. astrolabe, cross-staff, quadrant, των οποίων κύριο μειονέκτημα ήταν ότι επί μη σταθερής βάσης, όπως ήταν το κατάστρωμα ενός πλοίου, δεν μπορούσαν να δώσουν ακριβή αποτελέσματα. Την σημαντικότερη βελτίωση στην κατασκευή γωνιομετρικών οργάνων επέφερε ο Νεύτων, ο οποίος εφήρμοσε την αρχή της διπλής ανακλάσεως κατά το 1700. Αργότερα κατά το 1730, ο Αμερικανός Godfrey και ο Άγγλος Hadley οι οποίοι εφάρμοσαν την αρχή της διπλής ανακλάσεως του Νεύτωνος, κατασκεύασαν γωνιομετρικό όργανο για χρήση επί των πλοίων. Αρχικά το όργανο αυτό λεγόταν οκτάς αργότερα όμως, όταν ο βραχίονας κινήθηκε επί τόξου 60°, δηλαδή του 1/6 της περιφέρειας ονομάστηκε εξάς και μέχρι σήμερα το όργανο, το οποίο έχει την ίδια ονομασία, εξακολουθεί να χρησιμοποιείται στα εμπορικά πλοία. Ο εξάντας έχει παραμείνει πρακτικά αμετάβλητος από την ανακάλυψή του έως σήμερα. Η μόνη αξιοσημείωτη βελτίωση είναι η χρήση του μικρομετρικού τυμπάνου, η οποία εφαρμόστηκε τον 20° αιώνα.

περιεχομένου, άλλοτε πρότυπων και άλλοτε μεταφρασμένων κειμένων άρχισε η ευρύτερη θεωρητική μόρφωση των Ελλήνων ναυτίλων.

Εκτός όμως αυτών, στην Ύδρα κατά τις τελευταίες δεκαετίες πριν την επανάσταση φαίνεται ότι είχε δημιουργηθεί ένα Ναυτικό Σχολείο. Σ' αυτό φέρεται ότι είχε διδάξει ο Φιλίτζε Καζέρτα (ο οποίος καταγόταν από το Παλέρμιο της Ιταλίας) και την Ιταλική γλώσσα ο Ιωσήφ Κιάπε, διδάκτωρ της Νομικής, ο οποίος είχε χρηματίσει Γραμματεύς του Τσαμαδού και στη συνέχεια της Κοινότητας της Ύδρας, εκδότης των τοπικών εφημερίδων «Φίλος του Νόμου» και «Abelle Greque».

Ο Λιγνός κατά υπαγόρευση του επικαλείται την ύπαρξη και λειτουργία αυτής της σχολής προεπαναστατικά, επικαλούμενος τους παραπάνω διδασκάλους, ένα μέρος της βιβλιοθήκης της, το οποίο διασώθηκε, καθώς και ένα πίνακα ο οποίος παριστά καθηγητή να διδάσκει φορώντας ευρωπαϊκή ενδυμασία.

Ο Αδαμάντιος Κοραής στην έκθεσή του το 1803, ενώ αναφέρει με αρκετές λεπτομέρειες περί ναυτικού της Ύδρας, δεν αναφέρει πουθενά την ύπαρξη ναυτικής σχολής, εκτός ενός κολλεγίου στο οποίο όμως εδίδασκαν Αρχαία Ελληνικά (η ύπαρξη ναυτικής σχολής δεν αναφέρεται και από κανέναν άλλον).

Θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πιθανόν να παρέχονταν στοιχειώδεις γνώσεις σχετικές με το ναυτικό επάγγελμα από το ανωτέρω κολλέγιο, αλλά να αποκλεισθεί η ύπαρξη αμιγούς Ναυτικής Σχολής στην Ύδρα.

Είναι πιθανόν, τις στοιχειώδεις γνώσεις της ναυσιπλοΐας, να τις δίδασκαν αλλοδαποί, όπως Ιταλοί ή Πορτογάλοι, δεδομένου ότι οι εμπορικές σχέσεις των Υδραίων επεκτάθηκαν μέχρι αυτές τις χώρες και έτσι υπήρχε η δυνατότητα πρόσληψης «δασκάλων» από τις χώρες αυτές.

Χαρακτηριστικό είναι ότι ο Α. Μιαούλης, έστειλε τον γιό του Αντώνιο στην Ακαδημία της Γένουας για να σπουδάσει επί ένα χρόνο τη Ναυτιλία.

1.3.2 Μετεπαναστατική Περίοδος

Η πρώτη εκδήλωση ενδιαφέροντος του Κράτους για την Ναυτική παιδεία, τοποθετείται μετεπαναστατικά στις 15 Δεκεμβρίου 1836, οπότε άρχισε να ισχύει το Νομοθετικό Διάταγμα «Περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» όπου, ειδικά στα άρθρα 11 έως 25 αναφέρονται οι διατάξεις οι οποίες προβλέπουν τις προϋποθέσεις και τα τυπικά προσόντα για να αποκτήσει κάποιος το δίπλωμα Πλοιάρχου Εμπορικού πλοίου (άνω των 30 κόρων) και Κυβερνήτου Εμπορικού πλοίου (κάτω των 30 κόρων), ενώ παράλληλα, με βάση το άρθρο 9, μπαίνουν φραγμοί στον πλοιοκτήτη ο οποίος να μην εκλέγει τον Πλοίαρχο της αρεσκείας του για το πλοίο του, πλην όμως το άτομο το οποίο θα προσλαμβάνεται ως Πλοίαρχος, πρέπει οπωσδήποτε να έχει το δίπλωμα του Πλοιάρχου.

Οι πρώτες προϋποθέσεις για την απόκτηση του διπλώματος πλοιάρχου, όπως αυτές προβλέπονταν στο άρθρο 15 του παραπάνω Διατάγματος, ήταν:

- a. ηλικία άνω των 22 ετών
- b. ναυτική υπηρεσία τουλάχιστον τεσσάρων ετών με οποιαδήποτε ειδικότητα ή ενός έτους υπηρεσία κυβερνήτη ή τριών ετών ναυκλήρου ή υπαξιωματικού πολεμικού πλοίου δύο ετών.
- c. επιτυχής εξέταση στο πρακτικό και θεωρητικό μέρος της «Ναυτικής».

Στο ίδιο μάλιστα άρθρο, προβλεπόταν ότι μέχρι την επιβολή των εξετάσεων στο θεωρητικό μέρος, η εξέταση περιοριζόταν μόνο στο πρακτικό μέρος.

Και ενώ αναμενόταν ότι ο κανονισμός περί εξετάσεων θα εκδιδόταν άμεσα, πέρασαν επτά (7) ολόκληρα χρόνια έως την έκδοση του Β.Δ. 3/8/1843, το οποίο στην ουσία παρέτεινε το προηγούμενο καθεστώς το οποίο περιοριζόταν στην πρακτική εξέταση των μερών της «Ναυτικής» όσον αφορά στην αξιολόγηση των υποψήφιων Πλοιάρχων. Η ανάπτυξη της θεωρητικής πλευράς, η οποία ενδεχομένως βοηθούσε στην καλύτερη προετοιμασία των Πλοιάρχων πριν βρεθούν στο πλοίο, απουσίαζε.

Το καθεστώς αυτό συνεχίστηκε έως την έκδοση των Β.Δ. 24/11/1850 και 18/10/1852 «περί εξετάσεως των Ελλήνων Εμποροπλοιάρχων» τα οποία καθόρισαν σαφώς τις απαιτούμενες από τους εμποροπλοιάρχους θεωρητικές γνώσεις⁵.

Η συστηματική προετοιμασία νέων για να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα εκδηλώθηκε το 1837 με την έκδοση του Β.Δ. 18/6/1837 το οποίο καθιέρωσε την διδασκαλία ναυτικών μαθημάτων στα σχολεία Σύρου και Ναυπλίου, όπου οι σπουδαστές των τελευταίων τάξεων διδάσκονταν στοιχειώδη ναυτικά μαθήματα, απαλλασσόμενοι από άλλα θεωρητικά.

Τα σχολεία αυτά λειτούργησαν έως το 1843 οπότε και σταμάτησαν λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων. Η σχολή του Ναυπλίου λειτούργησε από το 1838 έως το 1843 στην Ύδρα.

Η έκδοση του Β.Δ. 14/5/1846 επέτρεψε την επιβίβαση των προς εκπαίδευση και κατάρτιση ναυτιλλομένων Εμπορικού Ναυτικού στη Βασιλική Κορβέτα «Λουδοβίκος» τηρώντας τους περί εξέτασης όρους των Δοκίμων (Β.Δ. 24/11/1845).

Στην συνέχεια ιδρύθηκαν Ναυτικές σχολές στη Σύρο, Ύδρα, Σπέτσες, Γαλαξίδι και Αργοστόλι.

Το 1882 με την έκδοση νόμου «Περί συστάσεως Εμπορικών Ναυτικών Σχολών» έγινε προσπάθεια αναδιοργάνωσης της Ναυτικής παιδείας, χωρίς όμως να υλοποιηθεί ποτέ.

Ως θετική προσπάθεια του Ελληνικού Κράτους για Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση χαρακτηρίζεται ο νόμος 4511/1930 όπου προβλεπόταν η δημιουργία Σχολών για την εκπαίδευση των υποψηφίων Δοκίμων Πλοιάρχων. Παράλληλα λειτούργούσαν και ιδιωτικές σχολές για Πλοιάρχους στη Χίο, Ιθάκη, Ύδρα και μικρός αριθμός σχολών Μηχανικών και Ασυρματιστών στον Πειραιά.

⁵ Συγκεκριμένα το Β.Δ. προέβλεπε: α) ανάγνωση, γραφή, αριθμητική, β) χρήση λογαριθμικών πινάκων, γ) γεωγραφικές διαιρέσεις στη σφαίρα, δ) ναυτικούς χάρτες και την χρήση τους, ε) κατασκευή και χρήση δρομομέτρου και πυξίδας, στ) την κυριότερη εμπειρική λύση του ναυτικού τριγώνου, ζ) χρήση των ναυτικών αστροσκοπίων, η) τον προσδιορισμό του πλάτους από το μεσημβρινό ηλιακό έξαρμα, θ) τρόπο προσδιορισμού του χρόνου στη θάλασσα, ι) την διόρθωση των ενδείξεων της μαγνητικής πυξίδας από την απόκλιση του χάρτη, ια) τον έμμεσο προσδιορισμό του μήκους από το πλάτος, ιβ) τα περί ενιαιού και μηνός και τα περί των φάσεων της σελήνης, ιγ) την σύνταξη ημερολογίου κατά τον διάπλου, ιδ) την κυβερνητική τέχνη κατά πράξη, ιε) τα ναυκληρικά έργα.

Με το Νόμο αυτό, καθοριζόταν η εκπαίδευση των μαθητών, η διοίκηση και λειτουργία της σχολής και η υπαγωγή της από άποψης εποπτείας στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Με το Νόμο αυτό καθορίζεται και η φοίτηση της Σχολής η οποία διαρκούσε τέσσερα (4) χρόνια.

Η πρώτη συσταθείσα σχολή λειτούργησε για ιστορικούς λόγους στην Ύδρα έως τις αρχές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ακολούθως στον Πειραιά και με το Β.Δ. 30/7/1949 (ΦΕΚ 166Α/1949) ξανά στην Ύδρα.

Η σχολή αυτή λειτούργησε έως το 1956 αποδίδοντας χιλίους περίπου δοκίμους αξιωματικούς καταστρώματος των οποίων η φοίτηση ήταν τετραετής.

Το 1951 εδημοσιεύθη ο νόμος 1864 με τον οποίο προβλέφθηκε από τον Ασφαλιστικό οργανισμό κινδύνων πολέμου, η διάθεση διακοσίων χιλιάδων λιρών Αγγλίας για την ανέγερση των κτιρίων της σχολής Ασπροπύργου. Ως τοποθεσία εγκατάστασης της σχολής εγκρίθηκε η εντός του κόλπου της Ελευσίνας παραλία Ασπροπύργου. Ο χώρος αυτός ήταν ιδανικός διότι βρισκόταν κοντά στον Πειραιά και στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά όπου υπήρχε έντονη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Το συγκρότημα της σχολής Ασπροπύργου, τελείωσε τον Νοέμβριο του 1956 και αποτελείτο από τρία κτίρια (γραφεία διοικήσεως - αίθουσες, ενδιαιτήσεις - εστιατόριο - αίθουσες, μηχανουργείο - μηχανοστάσιο). Στις κτιριακές εγκαταστάσεις του Ασπροπύργου στεγάσθηκαν οι σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών και το 1960 επιπλέον η σχολή Ασυρματιστών. Το 1980 προστέθηκε ακόμη ένα κτίριο στις εγκαταστάσεις της σχολής το οποίο όμως υπέστη σοβαρές βλάβες από τον σεισμό που προήλθε από το ρήγμα των Αλκωνιδών το 1981. Το κτίριο μετά από επισκευές παραδόθηκε το 1994 στους σπουδαστές.

Ο ανωτέρω νόμος προέβλεπε επίσης την υπαγωγή όλων των Δημόσιων Ναυτικών Σχολών στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως εξειδικευμένου ενιαίου φορέα.

Με το Νομοθετικό Διάταγμα αριθμ. 3538 (ΦΕΚ 194Α/1956) «Περί ρυθμίσεως θεμάτων τινών αφορώντων την εκπαίδευση στελεχών Εμπορικού Ναυτικού», τέθηκαν νέες βάσεις για την Ναυτική εκπαίδευση όπως η αύξηση των προσόντων εισαγωγής

των σπουδαστών στις σχολές και ο καθορισμός διετούς κύκλου σπουδών για τους Πλοιάρχους και τριετούς για τους Μηχανικούς.

Τα επόμενα χρόνια υπήρξε νομολογία η οποία αναιρείτο συνήθως από άλλους νόμους έως την ψήφιση του Αναγκαστικού Νόμου 373/1968 (ΦΕΚ 79Α/1968) «περί απογραφής εκπαιδύσεως εν τω Εμπορικό Ναυτικό», όπου προέβλεπε την ίδρυση των Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, την οργάνωση και διοίκηση, την διάρκεια φοίτησης, τα προσόντα των υποψηφίων, την διαδικασία εισαγωγικών εξετάσεων, τα διδασκόμενα μαθήματα, βαθμολογία, Διοικητικό Συμβούλιο των Δ.Σ.Ε.Ν. κ.λ.π.

Με το Νομοθετικό Διάταγμα 269/1969 (ΦΕΚ 165Α/1969) «περί ναυτικών υποτροφιών», δημιουργήθηκαν σοβαρά κίνητρα φοίτησης περισσότερων νέων στις Δ.Σ.Ε.Ν. με την παροχή δωρεάν Παιδείας από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης. Με το παραπάνω διάταγμα διαγράφεται όλη η σχετική προηγούμενη νομολογία.

2. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

2.1 Διεθνής Σύμβαση STCW

Η Διεθνής Σύμβαση για τα «Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εκτέλεσης Φυλακών των Ναυτικών» (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) υιοθετήθηκε από τον Ι.Μ.Ο. την 7η Ιουλίου 1978, είναι γνωστή σαν STCW 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984.

Τον Ιούλιο 1995, η Διεθνής Διάσκεψη των Μελών (Χωρών) της Σύμβασης STCW 1978 υιοθέτησε τροποποιήσεις στη Σύμβαση και τον νέο Κώδικα της STCW. Στη συνέχεια, ο Ι.Μ.Ο. εξέδωσε το κείμενο της αναθεωρημένης STCW 1995 και Κώδικα ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997.

Η αναθεωρημένη Σύμβαση, μαζί με τον Κώδικα, εισάγει μια νέα φιλοσοφία στο ιστορικό και, σε πολλές περιπτώσεις, παραδοσιακό ναυτικό επάγγελμα, απαιτώντας από όλους τους υπευθύνους για την εφαρμογή της, την εξασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ικανότητας των ναυτικών.

Προάγει τους στόχους των SOLAS και MARPOL, αλλά και τις απαιτήσεις του Κώδικα ISM. Με τον τρόπο αυτό, η νέα STCW και ο Κώδικας ISM αποτελούν το μέσο για την επίτευξη «Ασφαλέστερων Πλοίων και Καθαρότερων Θαλασσών».

Η σύμβαση καθορίζει συγκεκριμένους κανόνες για μία ενιαία παγκόσμια Εκπαίδευση, Αξιολόγηση της Ικανότητας, Έκδοση Πιστοποιητικών και Ανανέωσή τους για επαγγελματίες ναυτικούς όλων των τάξεων, ενώ δίνει για πρώτη φορά, στον Ι.Μ.Ο. την δύναμη να ελέγχει και να αξιολογεί το επίπεδο των Ναυτικών, την εκπαίδευση και τα Πιστοποιητικά τα οποία κατέχουν.

Επιπλέον, επιτρέπει στις Λιμενικές Αρχές να ελέγχουν το επίπεδο της ικανότητας των Ναυτικών και να απαγορεύει τον απόπλου πλοίου, όταν συγκεκριμένοι λόγοι το απαιτούν.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι ήδη πιστοποιημένοι ναυτικοί θα πρέπει να ξέρουν ότι, σύμφωνα με την Νέα Σύμβαση, μπορεί να ελεγχθούν για το επίπεδο ικανότητάς τους. Εκείνοι οι οποίοι θα επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα θα πρέπει να εκπαιδευθούν, να

αξιολογηθούν και να λάβουν Πιστοποιητικά σύμφωνα με την φιλοσοφία της νέας STCW.

Ο σκοπός της τροποποιημένης STCW, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1^η Φεβρουαρίου 1997, είναι να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση, επανεπικύρωση (revalidation) και αξιολόγηση της ικανότητας - γνώσης, κατανόησης και αποδεδειγμένης δεξιότητας - των ναυτικών. Έτσι θα εκτελούν τα καθήκοντά τους με ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο. Επιπλέον, εισάγει απαιτήσεις προσόντων για τους εκπαιδευτές και τους αξιολογητές και παρέχει αποτελεσματικούς μηχανισμούς για την εφαρμογή των διατάξεών της. Αφήνει περισσότερη ελαστικότητα στην καθιέρωση λειτουργιών στα πλοία, διευρύνοντας έτσι τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας των ναυτικών.

Όλοι οι Κανονισμοί και οι Αποφάσεις συμπεριλαμβάνονται στην αναθεωρημένη Σύμβαση με την εισαγωγή ενός νέου Κώδικα ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο Μέρος Α του Κώδικα της STCW όπου παρέχονται τα υποχρεωτικά τεχνικά κριτήρια και στο Μέρος Β όπου δίνονται οδηγίες προς βοήθεια αυτών οι οποίοι εμπλέκονται στη διαδικασία μόρφωσης, εκπαίδευσης ή αξιολόγησης της ικανότητας των ναυτικών, ή αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης STCW.

Η ικανότητα των ναυτικών είναι η νέα απαίτηση της νέας STCW. Είναι σημαντικό για αυτούς οι οποίοι εμπλέκονται στην εφαρμογή της, περιλαμβανομένων και των ναυτικών, να σημειώσουν ότι η ικανότητα είναι ένας από τους κύριους στόχους της Σύμβασης STCW.

Παρακάτω παραθέτουμε κάποιους ορισμούς οι οποίοι συναντώνται στο τμήμα A-I/1 του Κώδικα STCW και χρησιμοποιούνται στα Μέρη Α και Β του Κώδικα:

- Πρότυπο Ικανότητας: το επιδιωκόμενο επίπεδο ικανότητας για την κατάλληλη εκτέλεση λειτουργιών στο πλοίο σύμφωνα με τα θεσπισμένα διεθνώς κριτήρια, όπως καθορίζονται στον Κώδικα και περιλαμβάνουν καθορισμένα πρότυπα ή επίπεδα γνώσης, κατανόησης και αποδεδειγμένης δεξιότητας.
- Επίπεδο Διαχείρισης: το επίπεδο ευθύνης σχετικής με την υπηρεσία Πλοιάρχου, υποπλοιάρχου, πρώτου ή δεύτερου μηχανικού σε ποντοπόρο πλοίο και το οποίο

εξασφαλίζει ότι όλες οι λειτουργίες στο συγκεκριμένο τομέα ευθύνης εκτελούνται σωστά.

- Λειτουργικό Επίπεδο: το επίπεδο ευθύνης αξιωματικού φυλακής γεφύρας ή μηχανής ή εκείνου ο οποίος προορίζεται για αξιωματικός φυλακής μηχανοστασίου σε περιοδικά μη επανδρωμένα μηχανοστάσια ή του χειριστή ραδιοεπικοινωνιών σχετικά με την υπηρεσία σε ποντοπόρο πλοίο, και το οποίο δίνει σ' αυτούς τον απ' ευθείας έλεγχο όλων των λειτουργιών στον τομέα ευθύνης τους, σύμφωνα με κατάλληλες διαδικασίες, και υπό την διεύθυνση προσώπου το οποίο υπηρετεί σε επίπεδο διαχείρισης σε κάθε τομέα ευθύνης.
- Επίπεδο Υποστήριξης: το επίπεδο ευθύνης σχετικής με την εκτέλεση αποστολών, καθηκόντων ή ευθυνών σε ποντοπόρο πλοίο κάτω από την διεύθυνση προσώπου το οποίο υπηρετεί σε λειτουργικό επίπεδο ή διαχείρισης.
- Κριτήρια Αξιολόγησης: τα αναφερόμενα στο Μέρος Α του Κώδικα STCW τα οποία παρέχουν σε έναν αξιολογητή τα μέσα για να κρίνει αν ένας υποψήφιος μπορεί ή όχι να εκτελέσει σχετικές αποστολές, καθήκοντα και να αναλάβει ευθύνες.
- Ανεξάρτητη Αξιολόγηση: μία αξιολόγηση από πρόσωπα με κατάλληλα προσόντα τα οποία είναι ανεξάρτητα ή βρίσκονται έξω από την μονάδα η οποία αξιολογείται και τα οποία έχουν αποστολή να επιβεβαιώσουν ότι οι διοικητικές και λειτουργικές διαδικασίες διευθύνονται σε όλα τα επίπεδα, οργανώνονται, αναλαμβάνονται και ελέγχονται εσωτερικά στη μονάδα, ώστε να εξασφαλίζεται η καταλληλότητά τους για την επίτευξη τεθέντων στόχων.

2.1 Σημαία

2.1.1 Εκπαίδευση – Αξιολόγηση

Για να βελτιωθεί η ικανότητα των ναυτικών, η Διεθνής Διάσκεψη του 1995 για την υιοθέτηση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης STCW 1978, εξέδωσε την Απόφαση 8.

Σύμφωνα με την Απόφαση αυτή, συνιστάται στις Αρχές να εξασφαλίσουν ότι οι εταιρείες:

1. θα καθιερώσουν κριτήρια για την επιλογή ναυτικών με τα υψηλότερα πρότυπα τεχνικών γνώσεων, δεξιοτήτων και επαγγελματισμού,
2. θα παρακολουθούν τα πρότυπα αυτά των ναυτικών τους,
3. θα ενθαρρύνουν τους αξιωματικούς να λαμβάνουν μέρος στην εκπαίδευση του νεαρότερου προσωπικού,
4. θα παρακολουθούν και επιθεωρούν την πρόοδο του νεαρότερου προσωπικού στην απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων στο πλοίο,
5. θα παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα υπενθυμητικά και
6. θα λάβουν όλα τα μέτρα για να εμφυσήσουν υπερηφάνεια και επαγγελματισμό στο προσωπικό τους.

Κάθε Μέρος πρέπει να εξασφαλίσει ότι η εκπαίδευση και η αξιολόγηση των ναυτικών γίνεται σύμφωνα με τις Διατάξεις του Τμήματος A-I/6 του Κώδικα STCW. Αυτοί οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εκπαίδευση και αξιολόγηση της ικανότητας των ναυτικών πρέπει να έχουν προσόντα επίσης σύμφωνα με τις Διατάξεις του Τμήματος A-I/6 του Κώδικα STCW.

Πρόσωπα τα οποία εν υπηρεσία εκτελούν εκπαίδευση ή αξιολόγηση στο πλοίο, εκτελούν αυτή την αποστολή μόνον όταν δεν επιδρά αρνητικά στην ομαλή λειτουργία του πλοίου και μπορούν να αφιερώσουν χρόνο και να αφοσιωθούν στην εκπαίδευση ή την αξιολόγηση.

Περίληπτικά, κάθε Μέρος πρέπει να εξασφαλίσει ότι:

A. όλη η εκπαίδευση και η αξιολόγηση:

- είναι δομημένη σύμφωνα με γραπτά προγράμματα τα οποία περιλαμβάνουν τέτοιες μεθόδους, μέσα παραδόσεων, διαδικασίες και υλικό εκπαίδευσης τα

οποία είναι απαραίτητα για να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας,

- εκτελείται, ελέγχεται, αξιολογείται και υποστηρίζεται από πρόσωπα με κατάλληλα προσόντα

B. εκπαιδευτές, επιτηρητές και αξιολογητές έχουν τα κατάλληλα προσόντα για συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης ή αξιολόγησης της ικανότητας των ναυτικών είτε στο πλοίο είτε στην ξηρά,

C. κάθε πρόσωπο το οποίο εν υπηρεσία εκτελεί εκπαίδευση ναυτικού πρέπει να:

- έχει εκτιμήσει το εκπαιδευτικό πρόγραμμα και να έχει αντιληφθεί τους συγκεκριμένους εκπαιδευτικούς στόχους για το συγκεκριμένο τύπο εκπαίδευσης,
- είναι καταλλήλων προσόντων για το σκοπό της εκπαίδευσης τον οποίο εκτελεί, και εάν εκπαιδεύει χρησιμοποιώντας προσομοιωτή (simulator) να έχει λάβει κατάλληλη καθοδήγηση για τις διδακτικές τεχνικές οι οποίες περιλαμβάνουν χρήση προσομοιωτών (simulators) και να έχει αποκτήσει πρακτική λειτουργική εμπειρία στο συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή.

D. κάθε πρόσωπο το οποίο εν υπηρεσία εκτελεί αξιολόγηση ικανότητας ναυτικού πρέπει να έχει:

- κατάλληλο επίπεδο γνώσης και κατανόησης της ικανότητας την οποία θα αξιολογήσει,
- προσόντα για την αξιολόγηση την οποία θα κάνει,
- λάβει κατάλληλη καθοδήγηση σε μεθόδους αξιολόγησης και πρακτικής,
- αποκτήσει πρακτική εμπειρία αξιολόγησης,
- αποκτήσει πρακτική εμπειρία αξιολόγησης στον συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή, αν η αξιολόγηση γίνεται με χρήση προσομοιωτών, υπό την επιτήρηση και έγκριση έμπειρου αξιολογητή.

2.1.2 Ποιοτικά Πρότυπα

Κάθε μέρος πρέπει να εξασφαλίσει, ότι:

- A. οι στόχοι της μόρφωσης και της εκπαίδευσης και τα σχετικά πρότυπα ικανότητας τα οποία πρέπει να επιτευχθούν, είναι σαφώς καθορισμένα και πρέπει να προσδιορίζουν τα επίπεδα γνώσης, κατανόησης και δεξιότητας τα οποία προβλέπονται για εξετάσεις και αξιολογήσεις από την Σύμβαση. Οι στόχοι και τα σχετικά ποιοτικά πρότυπα μπορεί να προσδιορισθούν χωριστά για διαφορετικούς εκπαιδευτικούς κύκλους και προγράμματα και θα πρέπει να καλύπτουν την διαχείριση του συστήματος πιστοποίησης,
- B. μία ανεξάρτητη αξιολόγηση γνώσης, κατανόησης, δεξιοτήτων και απόκτησης ικανότητας και δραστηριοτήτων αξιολόγησης, αλλά και της διαχείρισης του συστήματος πιστοποίησης γίνεται σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 5 χρόνων για να επιβεβαιώσει ότι:
- ο εσωτερικός έλεγχος διαχείρισης, μέτρα παρακολούθησης και επακόλουθες ενέργειες είναι όλα σύμφωνα με σχεδιασμένες ρυθμίσεις και γραπτές διαδικασίες και είναι αποτελεσματικά για την εξασφάλιση των επιδιωκόμενων καθορισμένων στόχων,
 - τα αποτελέσματα κάθε ανεξάρτητης αξιολόγησης σε γραπτή μορφή, τίθενται σε γνώση εκείνων οι οποίοι είναι υπεύθυνοι του τομέα ο οποίος αξιολογήθηκε,
 - έγκαιρες ενέργειες ελήφθησαν για την διόρθωση των ελλείψεων.
- C. όταν τίθενται ποιοτικά πρότυπα για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος πιστοποίησης, οι ρυθμίσεις οι οποίες υιοθετούνται πρέπει να:
- είναι αρκετά ελαστικές ώστε το σύστημα πιστοποίησης να είναι ικανό να λάβει υπ' όψιν του τις διαφορετικές ανάγκες της βιομηχανίας και να διευκολύνουν και ενθαρρύνουν την εφαρμογή της νέας τεχνολογίας,
 - καλύπτουν όλα τα διαχειριστικά θέματα τα οποία θέτουν σε ισχύ τις διάφορες διατάξεις της Σύμβασης και αυτά τα οποία δίνουν την δυνατότητα στην Αρχή να εκδίδει πιστοποιητικά υπηρεσίας και εξαιρέσεις καθώς και να αποσύρει, ακυρώνει και αναστέλλει πιστοποιητικά,

- περιλαμβάνουν τις ευθύνες της Αρχής για την έγκριση εκπαίδευσης και αξιολόγησης σε όλα τα επίπεδα, από τον τύπο εκπαίδευσης σπουδαστών και προγράμματα ενημέρωσης για πιστοποιητικά ικανότητας μέχρι τα προγράμματα σύντομης επαγγελματικής εκπαίδευσης, και
- περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για τις αναθεωρήσεις της εσωτερικής πιστοποίησης ποιότητας οι οποίες να περιλαμβάνουν περιεκτική ίδια μελέτη των διαχειριστικών διαδικασιών σε όλους τους τομείς για να διαπιστωθεί η
- επίτευξη των στόχων και για να υπάρξει κάποια βάση ώστε να γίνει η ανεξάρτητη εξωτερική αξιολόγηση.

2.1.3 Καταλληλότητα για υπηρεσία

Με σκοπό την αποφυγή κόπωσης των ναυτικών στα πλοία, κάθε Αρχή πρέπει να:

- καθιερώσει περιόδους ανάπαυσης για το προσωπικό φυλακών, και
- απαιτήσει τα συστήματα φυλακών να είναι έτσι ρυθμισμένα ώστε να μην παρεμποδίζεται η αποτελεσματικότητα όλου του προσωπικού από κόπωση και τα καθήκοντα να είναι έτσι οργανωμένα ώστε η πρώτη φυλακή κατά την έναρξη του ταξιδιού και οι αμέσως επόμενες φυλακές να έχουν αναπαυθεί ικανοποιητικά και να είναι ικανές για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Όλα τα πρόσωπα τα οποία εκτελούν φυλακές ως αξιωματικοί ή ως μέλη μιας φυλακής πρέπει να έχουν αναπαυθεί τουλάχιστον δέκα (10) ώρες για κάθε εικοσιτετράωρο.

Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορούν να μοιραστούν σε περισσότερες από δύο περιόδους, η μία των οποίων πρέπει να είναι τουλάχιστον εξάωρης (6) διάρκειας.

Η ελάχιστη περίοδος των δέκα (10) ωρών δεν μπορεί να μειωθεί σε λιγότερες των έξι (6) διαδοχικών ωρών με την προϋπόθεση ότι τέτοια μείωση δεν θα επεκταθεί πέραν των δύο ημερών και με την προϋπόθεση ότι οι ώρες ανάπαυσης δεν θα μειώνονται κάτω των εβδομήντα (70) ανά εβδομάδα.

2.1.4 Καθοριστικές Αρχές Παράκτιων Ταξιδιών

Οι ναυτικοί πλοίου του οποίου το ταξίδι υπερβαίνει τα όρια παράκτιων ταξιδιών, όπως ορίστηκαν στο άλλο Μέρος, και μπαίνει σε περιοχή η οποία δεν καλύπτεται από τον ορισμό αυτό, δηλαδή των παράκτιων ταξιδιών του άλλου Μέρους, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις ικανότητας των ναυτικών σύμφωνα με την STCW.

Ένα Μέρος μπορεί να παράσχει σε πλοίο του τα προνόμια των διατάξεων της STCW για παράκτια ταξίδια, όταν το πλοίο εκτελεί συχνά στην ακτογραμμή μη Μέρους παράκτια ταξίδια, όπως αυτά ορίστηκαν από το Μέρος.

Μέρη τα οποία καθορίζουν παράκτια ταξίδια σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτόν, πρέπει να ενημερώσουν τον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ για τις λεπτομέρειες και τις διατάξεις τις οποίες υιοθέτησαν σε συμμόρφωση με τον Κανονισμό I/7 της STCW.

2.1.5 Δοκιμές

Οι Κανονισμοί του Κεφαλαίου I του Παραρτήματος της STCW δεν πρέπει να εμποδίζουν την Αρχή να εξουσιοδοτεί πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του Μέρους στο οποίο ανήκει η Αρχή να συμμετέχουν σε δοκιμές.

Τέτοιες δοκιμές σημαίνουν πείραμα ή σειρά πειραμάτων, για περιορισμένο χρόνο, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την χρήση αυτοματοποιημένων ή ολοκληρωμένων συστημάτων. Τα συστήματα αυτά θα βοηθήσουν την αξιολόγηση εναλλακτικών μεθόδων εκτέλεσης συγκεκριμένων καθηκόντων ή την ικανοποίηση ρυθμίσεων της Σύμβασης, οι οποίες θα μπορούσαν να παρέχουν τουλάχιστον τον ίδιο βαθμό Ασφάλειας και Πρόληψης Ρύπανσης, όπως ορίζεται από τους Κανονισμούς του Παραρτήματος της STCW.

3. ΕΤΑΙΡΕΙΑ

3.1 Η Εταιρεία και η Αρχή

Με σκοπό όπως η ικανότητα των ναυτικών βελτιωθεί, η Διεθνής Διάσκεψη του 1995 για την υιοθέτηση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης STCW, 1978, εξέδωσε την Απόφαση 8.

Σύμφωνα με την Απόφαση αυτή, συνιστάται σε όλες τις Αρχές να βεβαιωθούν ότι οι εταιρείες θα:

1. καθιερώσουν κριτήρια για την επιλογή ναυτικών με τα υψηλότερα πρότυπα τεχνικών γνώσεων, δεξιότητας και επαγγελματισμού,
2. παρακολουθούν τα πρότυπα αυτά των ναυτικών τους,
3. ενθαρρύνουν τους αξιωματικούς να λαμβάνουν μέρος στην εκπαίδευση του νεαρότερου προσωπικού,
4. παρακολουθούν και επιθεωρούν την πρόοδο του νεαρότερου προσωπικού στην απόκτηση γνώσεων και δεξιότητας στο πλοίο,
5. παρέχουν υπενθυμητικά εκπαιδευτικά προγράμματα, και
6. λάβουν όλα τα μέτρα για να εμφυσήσουν υπερηφάνεια και επαγγελματισμό στο προσωπικό τους.

Επιπλέον, ο Κανονισμός I/14 και το Τμήμα A-I/14 του Κώδικα της STCW καθορίζουν τις υποχρεώσεις των εταιρειών.

Με σκοπό να συμμορφωθούν με τις υποχρεωτικές διατάξεις, οι εταιρείες πρέπει να λάβουν υπ' όψιν τους τις οδηγίες/συστάσεις του Τμήματος B-I/14 του Κώδικα STCW, οι οποίες θα τις βοηθήσουν να επιτύχουν τους σκοπούς της Απόφασης 8.

Οι Αρχές πρέπει να καταστήσουν τις εταιρείες υπεύθυνες για την τοποθέτηση ναυτικών στα πλοία τους και να απαιτούν από αυτές να εξασφαλίζουν ότι:

- κάθε ναυτικός σε πλοίο τους έχει το κατάλληλο πιστοποιητικό,
- τα πλοία τους είναι επανδρωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής,
- η πιστοποίηση και τα στοιχεία των ναυτικών, διατιθέμενα σε πρώτη ζήτηση, περιλαμβάνουν την εμπειρία, την εκπαίδευση, την κατάσταση υγείας και την ικανότητα των ναυτικών να εκτελέσουν τα ανατεθέντα καθήκοντα,

- οι ναυτικοί στα πλοία είναι εξοικειωμένοι με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους και με το πλοίο, δηλαδή εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, διαδικασίες και χαρακτηριστικά πλοίου τα οποία έχουν σχέση με τα καθημερινά τους καθήκοντα ή με εκείνα τα οποία θα αναλάβουν σε έκτακτες συνθήκες, και
- τα πληρώματα των πλοίων τους μπορεί αποτελεσματικά να συντονίσουν τις ενέργειές τους σε καταστάσεις κινδύνου και ότι λειτουργίες σημαντικές για την Ασφάλεια ή περιορισμό της Ρύπανσης εκτελούνται σωστά.

3.2 Η Εταιρεία και το Πλοίο

Η εταιρεία, ο Πλοίαρχος και όλο το πλήρωμα κάθε πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία Μέρους είναι υπεύθυνοι για την σωστή υλοποίηση της STCW, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η Ασφαλής Λειτουργία του Πλοίου.

Η εταιρεία πρέπει να δώσει γραπτές οδηγίες στον Πλοίαρχο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Τμήματος A-I/14 του Κώδικα της STCW.

Οι οδηγίες αυτές θα αναλύουν την πολιτική και τις διαδικασίες οι οποίες θα ακολουθούνται ώστε να εξασφαλίζεται ότι δίδεται σε όλους τους ναυτικούς οι οποίοι έρχονται για πρώτη φορά προς εργασία επί του πλοίου, η δυνατότητα να εξοικειωθούν με αυτό, δηλαδή με τον εξοπλισμό του, τις λειτουργικές διαδικασίες και άλλες απαραίτητες ρυθμίσεις/κανόνες οι οποίοι απαιτούνται, για να εκτελέσουν σωστά τα καθήκοντά τους, πριν τους ανατεθούν.

Τέτοια πολιτική και διαδικασίες πρέπει να παρέχουν κατάλληλο χρόνο στους νέους αυτούς ναυτικούς να εξοικειωθούν με τον εξοπλισμό τον οποίο θα χειρισθούν, τις ειδικές απαιτήσεις των φυλακών, την Ασφάλεια, την Προστασία του Περιβάλλοντος και τις διαδικασίες Κινδύνου, έτσι ώστε να μπορούν να εκτελούν σωστά τα καθήκοντά τους.

Ένα κατάλληλα καταρτισμένο μέλος του πληρώματος πρέπει να ορισθεί υπεύθυνο να εξασφαλίσει ότι ο νέος ναυτικός λαμβάνει τις απαραίτητες πληροφορίες στη γλώσσα την οποία αυτός καταλαβαίνει.

Σύμφωνα με τις οδηγίες/συστάσεις οι οποίες παρέχονται στο Τμήμα Β-Ι/14 του Κώδικα της STCW, ο Πλοίαρχος πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή των οδηγιών της εταιρείας. Τέτοια μέτρα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- εντοπισμό όλων των ναυτικών οι οποίοι έχουν πρόσφατα επιβιβασθεί στο πλοίο πριν τους ανατεθούν καθήκοντα,
- την δυνατότητα σε όλους ναυτικούς οι οποίοι έρχονται για πρώτη φορά προς εργασία επί πλοίου να:
 - ο επισκεφθούν τους χώρους στους οποίους θα εκτελέσουν τα κύρια καθήκοντά τους,
 - ο εξοικειωθούν με την θέση, ελέγχους και όργανα ενδείξεων του εξοπλισμού τον οποίο θα χειρίζονται ή θα χρησιμοποιούν,
 - ο ενεργοποιήσουν τον εξοπλισμό οπότε είναι δυνατόν και να χειρισθούν τα όργανα ελέγχου,
 - ο παρατηρούν και ερωτούν όποιον γνωρίζει τον εξοπλισμό σχετικά με διαδικασίες και άλλες ρυθμίσεις και ο οποίος μπορεί να τους ενημερώσει σε γλώσσα την οποία ο ναυτικός καταλαβαίνει.

Οι ναυτικοί οι οποίοι έρχονται για πρώτη φορά προς εργασία επί πλοίου πρέπει να εκμεταλλευθούν πλήρως κάθε ευκαιρία για να εξοικειωθούν με το πλοίο αρχίζοντας αμέσως μετά την επιβίβασή τους.

Οι ναυτικοί εκείνοι οι οποίοι δεν αποκτούν έγκαιρα το απαιτούμενο επίπεδο εξοικείωσης πρέπει να το αναφέρουν στον επιφορτισμένο επιτηρητή ή στο μέλος του πληρώματος το οποίο είναι υπεύθυνο για την εξοικείωσή τους με το πλοίο.

Η εταιρεία πρέπει να εκδώσει γραπτές οδηγίες για την κατάλληλη λειτουργία της γέφυρας (Bridge Resource Management) από άποψη ανθρώπινου δυναμικού και διατιθέμενων μέσων. Επίσης, πρέπει να προωθήσει την χρήση check lists στη γέφυρα σύμφωνα με τον τύπο των πλοίων και την Εθνική Νομοθεσία.

Η εταιρεία οφείλει να εκδώσει οδηγίες προς τους Πλοιάρχους και αξιωματικούς των πλοίων της, από τους οποίους οι τελευταίοι εκτελούν φυλακές γέφυρας, για να εκτιμούν συνεχώς την αποτελεσματικότητα και επάρκεια της Διαχείρισης των διατιθέμενων μέσων στη γέφυρα.

Οι βασικές αρχές της Διαχείρισης των διατιθέμενων μέσων στη γέφυρα δίδονται στο Τμήμα Β-VIII/2 του Κώδικα της STCW. Η εταιρεία δεν δεσμεύεται να ακολουθήσει τα αναφερόμενα στο μέρος αυτό του Κώδικα, δεδομένου ότι πρέπει να εκδώσει την πολιτική της, όπως άλλωστε και ο Κώδικας ISM (International Safety Management Code) απαιτεί και με εφαρμογή την 1η Ιουλίου 1998.

4. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΠΛΟΙΟΥ

4.1 Πιστοποίηση

Η STCW απαιτεί οι ναυτικοί να έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση και να έχουν πιστοποιητικά ανάλογα με τους τύπους και τα χαρακτηριστικά των πλοίων στα οποία υπηρετούν.

Πλοίαρχοι και αξιωματικοί καταστρώματος πρέπει να ανταποκρίνονται σε διαφορετικές απαιτήσεις ανάλογα με το GRT των πλοίων στα οποία υπηρετούν.

Αξιωματικοί μηχανής πρέπει να ανταποκρίνονται σε διαφορετικές απαιτήσεις ανάλογα με την προωστήρια ισχύ της κυρίας μηχανής του πλοίου στο οποίο υπηρετούν.

4.2 Οδηγίες / Συστάσεις για πιστοποίηση

Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σαν αξιωματικός φυλακής γέφυρας πρέπει να έχει συμπληρώσει ένα σχεδιασμένο και δομημένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, το οποίο σκοπό του έχει να τον βοηθήσει να επιτύχει τα απαιτούμενα πρότυπα ικανότητας του Πίνακα A-II/1 του Κώδικα της STCW. Το πρόγραμμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνεται σε ένα σχέδιο εκπαίδευσης το οποίο καθαρά θα δείχνει σ' όλους τους εμπλεκόμενους τους στόχους κάθε φάσης της εκπαίδευσης στο πλοίο και στην ξηρά.

Προβλέπονται υποχρεωτικές περίοδοι θαλάσσιας υπηρεσίας οι οποίες θεωρούνται απαραίτητες για να μάθει ο υποψήφιος πώς θα γίνει αξιωματικός πλοίου και πώς θα αποκτήσει τα πρότυπα ικανότητας.

Η εκπαίδευση στο πλοίο ενός μελλοντικού αξιωματικού είναι μέρος ενός ολοκληρωμένου εκπαιδευτικού προγράμματος. Πρέπει να γνωρίζει τους δύο άμεσα υπεύθυνους για την εκπαίδευσή του στο πλοίο: ο ένας είναι ανάλογων προσόντων πιστοποιημένος αξιωματικός γέφυρας, ο οποίος ενεργεί ως αξιωματικός εκπαίδευσης του πλοίου, ενώ ο δεύτερος έχει ορισθεί από την εταιρεία ως αξιωματικός εκπαίδευσης της εταιρείας και ο οποίος, μεταξύ άλλων, συντονίζει το πρόγραμμα με εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Είναι ευθύνη της εταιρείας να διατεθούν κατάλληλες χρονικές περίοδοι στο πλοίο για την συμπλήρωση της εκπαίδευσης επί πλοίου μελλοντικού αξιωματικού.

Το τμήμα Β-II/1 του Κώδικα της STCW παρέχει τις οδηγίες και συστάσεις για την κατάλληλη πιστοποίηση αξιωματικών φυλακής γεφύρας.

4.3 Φυλακές

Αναφέρονται κατωτέρω μόνον οι κανονισμοί για την εν πλω κατάσταση.

4.3.1 Γενικές Ρυθμίσεις και Αρχές

(Κανονισμός VIII/2, Τμήμα Α-VIII/2)

Η αναθεωρημένη Σύμβαση STCW και ο Κώδικας δίνουν έμφαση στη φυσική κατάσταση των μελών των φυλακών στο πλοίο.

Τούτο εκφράζεται με τον Κανονισμό VIII/1 και Τμήμα VIII/1 «Καταλληλότητα για Φυλακή», που οι Αρχές πρέπει να επιβάλλουν με σκοπό την αποφυγή κόπωσης των ναυτικών στα πλοία και που απαιτεί να:

- καθιερώσουν περιόδους ανάπαυσης για το προσωπικό φυλακών, και
- απαιτήσουν τα συστήματα φυλακών να είναι έτσι ρυθμισμένα ώστε να μην παρεμποδίζεται η αποτελεσματικότητα όλου του προσωπικού από κόπωση και τα καθήκοντα να είναι έτσι οργανωμένα ώστε η πρώτη φυλακή στην έναρξη του ταξιδιού και οι αμέσως επόμενες φυλακές να είναι αρκετά ξεκούραστες και κατάλληλες για υπηρεσία.

Όλα τα πρόσωπα, στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα αξιωματικού ή σαν κατώτερο πλήρωμα είναι μέρος φυλακής, πρέπει να έχουν το λιγότερο 10 ώρες ανάπαυσης ανά 24ωρη περίοδο.

Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να χωρισθούν σε όχι περισσότερο από δύο περιόδους, μία από τις οποίες πρέπει να είναι τουλάχιστον 6ωρη.

Η ελάχιστη παραπάνω απαιτούμενη περίοδος των 10 ωρών μπορεί να ελαττωθεί σε όχι λιγότερες από 6 συνεχόμενες ώρες, με την προϋπόθεση ότι τέτοια μείωση δεν θα υπερβεί το 2ήμερο και ότι η ανάπαυση δεν θα είναι λιγότερη των 70 ωρών ανά 7ήμερο.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του τμήματος Β-VIII/1 του Κώδικα της STCW οι ελάχιστες περίοδοι ανάπαυσης δεν πρέπει να ερμηνεύεται ότι εννοούν ότι όλες οι άλλες ώρες μπορούν να αφιερωθούν σε φυλακές ή άλλες υπηρεσίες.

Τα προγράμματα φυλακών να αναρτώνται σε εύκολα προσβάσιμους χώρους. Οι απαιτήσεις αυτές μπορεί να μην τηρούνται σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή σε άλλες λειτουργικές συνθήκες που έχουν προτεραιότητα.

Οι αρχές πρέπει να κατευθύνουν την προσοχή των εταιρειών, Πλοιάρχων, Α' Μηχανικών και όλου του προσωπικού φυλακών στις απαιτήσεις, αρχές και οδηγίες/συστάσεις του Κώδικα της STCW, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν για την εξασφάλιση Ασφαλούς συνεχούς φυλακής ή φυλακών, καθ' όλο τον απαιτούμενο χρόνο της διατήρησής τους.

Αξιωματικοί φυλακής γεφύρας και μηχανής πρέπει να έχουν κατάλληλα προσόντα για να εκτελέσουν τις υποχρεώσεις τους.

Κάτω από τις γενικές κατευθύνσεις του Πλοιάρχου, πρέπει να διατηρούνται συνεχώς κατάλληλες και αποτελεσματικές φυλακές με σκοπό την ασφάλεια, ως ακολούθως:

- a) Ναυτιλία: οι αξιωματικοί των φυλακών γεφύρας είναι υπεύθυνοι για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας κατά την διάρκεια της φυλακής τους, κατά την οποία πρέπει να είναι **συνεχώς** παρόντες στη γέφυρα ή στο απ' ευθείας διπλανό διαμέρισμα χαρτών ή στο διαμέρισμα ελέγχου γεφύρας.
- b) Τμήμα μηχανής: οι αξιωματικοί φυλακής μηχανής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα της STCW και κάτω από την διεύθυνση του Α' Μηχανικού, πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμοι να μεταβούν στο μηχανοστάσιο και, εάν απαιτηθεί, να είναι παρόντες στο μηχανοστάσιο στη διάρκεια της περιόδου της ευθύνης τους.
- c) Επικοινωνίες: οι χειριστές ραδιοεπικοινωνιών είναι υπεύθυνοι για την διατήρηση συνεχούς ραδιοφυλακής στις κατάλληλες συχνότητες στην διάρκεια της φυλακής τους.
- d) Πλοίο αγκυροβολημένο, δεμένο μέσα σε λιμάνι, μεταφορά επικίνδυνου φορτίου: κατάλληλες και αποτελεσματικές φυλακές πρέπει συνεχώς να διατηρούνται με σκοπό την ασφάλεια, σύμφωνα με τον Κανονισμό VIII/2 της STCW.

4.3.2 Σχεδιασμός Ταξιδιού

Ο Πλοίαρχος, καθώς επίσης και οι αξιωματικοί και το κατώτερο πλήρωμα σε φυλακή πρέπει να γνωρίζουν τις σοβαρές επιπτώσεις της Ρύπανσης του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος - λειτουργική ή λόγω ατυχήματος - και να λαμβάνουν όλες τις πιθανές προφυλάξεις για την πρόληψη τέτοιας Ρύπανσης, ιδιαίτερα στο πλαίσιο των σχετικών Διεθνών Κανονισμών και απαιτήσεων του Λιμένος.

Το επικείμενο ταξίδι πρέπει να σχεδιασθεί εκ των προτέρων, λαμβανομένων υπ' όψιν όλων των διατιθέμενων πληροφοριών. Κάθε πορεία η οποία χαράσσεται πρέπει να ελεγχθεί πριν αρχίσει το ταξίδι.

Επομένως, πριν από κάθε ταξίδι ο Πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι πορείες από το λιμάνι αναχώρησης έως το πρώτο λιμάνι άφιξης έχουν χαραχθεί στους κατάλληλους χάρτες και με την βοήθεια ναυτλιακών εκδόσεων οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση του ταξιδιού. Οι εκδόσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν ακριβείς και πλήρεις πληροφορίες και να είναι ενημερωμένες σχετικά με τους μόνιμους ναυτλιακούς κινδύνους και περιορισμούς, αλλά και με εκείνους οι οποίοι μπορούν να προβλεφθούν.

Ο Α' Μηχανικός, σε συνεννόηση με τον Πλοίαρχο, πρέπει εκ των προτέρων να καθορίσει για το ταξίδι το οποίο πρόκειται να εκτελεσθεί τις ανάγκες σε καύσιμα, νερό, λιπαντικά, χημικά, αναλώσιμα (ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια) αλλά και κάθε άλλο απαραίτητο υλικό.

Αφού επαληθευθούν οι πορείες του ταξιδιού, λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις σχετικές πληροφορίες, πρέπει να χαραχθούν σε χάρτες οι οποίοι θα είναι συνεχώς στη διάθεση του αξιωματικού φυλακής γεφύρας, ο οποίος πρέπει να επαληθεύει κάθε πορεία πριν την ακολουθήσει.

Εάν γίνει μια παράκαμψη από το σχεδιασμένο ταξίδι, τότε πρέπει να σχεδιασθεί μια πρόσθετη πορεία, πριν γίνει η παράκαμψη από το αρχικό σχέδιο.

4.3.4 Φυλακή Γέφυρας

(Κανονισμός VIII/2, Τμήμα A-VIII-2 Μέρος 3-1 και Τμήμα B-VIII/2 Μέρος 3-1)

Ο Πλοίαρχος πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ρυθμίσεις της τήρησης της φυλακής είναι επαρκείς για να διατηρηθεί μία Ασφαλής φυλακή γεφύρας.

Οι αξιωματικοί φυλακής γεφύρας είναι οι εκπρόσωποι του Πλοίαρχου, οι οποίοι, σύμφωνα με τις οδηγίες του, είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου κατά την διάρκεια των φυλακών τους, κατά τις οποίες πρέπει να ασχολούνται ιδιαίτερα με την αποφυγή σύγκρουσης και προσάραξης.

4.3.4 Ρυθμίσεις Φυλακής

Ο Πλοίαρχος, αποφασίζοντας τη σύνθεση της φυλακής γεφύρας, στην οποία μπορεί να περιλαμβάνονται μέλη του κατώτερου πληρώματος καταλλήλων προσόντων, πρέπει μεταξύ άλλων, να λαμβάνει υπ' όψιν του τους ακόλουθους παράγοντες:

- η γέφυρα να μην μένει ποτέ χωρίς προσωπικό,
- οι καιρικές συνθήκες, ορατότητα και κατά πόσον υπάρχει φως ή σκοτάδι,
- εγγύτητα ναυτιλιακών κινδύνων, οι οποίοι μπορεί να απαιτήσουν από τον αξιωματικό φυλακής να εκτελέσει επιπρόσθετα ναυτιλιακά καθήκοντα,
- χρησιμοποίηση και λειτουργική κατάσταση των ναυτιλιακών βοηθημάτων, όπως radar ή συσκευών ηλεκτρονικής ένδειξης θέσεως και κάθε άλλου εξοπλισμού που επιδρά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας του πλοίου,
- κατά πόσον το πλοίο είναι εφοδιασμένο με αυτόματο πηδάλιο,
- κατά πόσον πρόκειται να εκτελεστούν φυλακές ραδιοεπικοινωνιών,
- έλεγχοι μη επανδρωμένων μηχανοστασίων (UMS), συναγερμών και ενδεικτών που υπάρχουν στη γέφυρα, διαδικασίες για τη χρήση τους και περιορισμοί τους, και
- οποιεσδήποτε ασυνήθεις απαιτήσεις από τη φυλακή γεφύρας που μπορεί να προκύψουν σαν αποτέλεσμα ειδικών λειτουργικών συνθηκών.

Ο Πλοίαρχος, για να κρίνει ότι η σύνθεση της φυλακής γεφύρας είναι επαρκής για να έχει συνεχώς κατάλληλο οπτήρα, πρέπει να λάβει υπ' όψιν του όλους τους σχετικούς παράγοντες, περιλαμβανομένων και των ακολούθων:

- ορατότητα, κατάσταση καιρού και θάλασσας,
- πυκνότητα κυκλοφορίας και άλλες δραστηριότητες μέσα στην περιοχή που θα πλεύσει το πλοίο,
- την προσοχή η οποία απαιτείται κατά την ναυσιπλοΐα μέσα ή κοντά σε Συστήματα Διαχωρισμού Κυκλοφορίας (Traffic Separation Schemes) ή άλλα μέτρα κυκλοφορίας (Routeing),
- τον επιπρόσθετο φόρτο εργασίας ο οποίος θα προκληθεί από την φύση των λειτουργιών του πλοίου, τις άμεσες λειτουργικές απαιτήσεις και τους αναμενόμενους ελιγμούς,
- καταλληλότητα οποιονδήποτε μελών του πληρώματος τα οποία είναι σε ετοιμότητα, επειδή είναι μέλη φυλακών,
- γνώση και εμπιστοσύνη στην επαγγελματική ικανότητα των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου,
- την εμπειρία του κάθε αξιωματικού των φυλακών γεφύρας και την εξοικείωσή του με τον εξοπλισμό του πλοίου, διαδικασίες και ελκτικές δυνατότητες του πλοίου,
- δραστηριότητες οι οποίες λαμβάνουν χώρα στο πλοίο οποιαδήποτε ώρα, περιλαμβανομένων ραδιοεπικοινωνιών και δυνατότητα άμεσης παροχής βοήθειας στη γέφυρα όταν απαιτηθεί,
- το επίπεδο λειτουργίας των οργάνων της γέφυρας και ελέγχων, περιλαμβανομένων των συστημάτων συναγερμού,
- έλεγχο πηδαλίου και προπέλας καθώς και ελκτικών χαρακτηριστικών του πλοίου,
- το μέγεθος του πλοίου και το πεδίο ορατότητας στη γέφυρα,
- τη διαρρύθμιση της γέφυρας,

- οποιαδήποτε άλλα πρότυπα, διαδικασίες ή οδηγίες οι οποίες σχετίζονται με τις ρυθμίσεις τήρησης φυλακών και καταλληλότητας του πληρώματος για φυλακές, όπως έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

4.3.5 Αξιωματικός Φυλακής

Κατάλληλα πιστοποιημένος αξιωματικός είναι ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας, στον οποίο δεν πρέπει να ανατίθενται άλλα καθήκοντα ή ο ίδιος να αναλαμβάνει άλλες εργασίες οι οποίες μπορεί να επιδράσουν αρνητικά στην Ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου.

Πριν αναλάβει την φυλακή, ο αξιωματικός πρέπει να βεβαιωθεί σχετικά με το αληθές ή το υπολογιζόμενο στίγμα του πλοίου και να επαληθεύσει τη σχεδιασμένη πορεία και ταχύτητά του και τα συστήματα ελέγχου του μη επανδρωμένου μηχανοστασίου (UMS), αλλά και να σημειώσει οποιοσδήποτε ναυτιλιακούς κινδύνους οι οποίοι αναμένονται στη διάρκεια της φυλακής την οποία θα αναλάβει. Πρέπει επίσης προσωπικά να βεβαιωθεί και για τα ακόλουθα:

- μόνιμες ναυτιλιακές εντολές και ειδικές οδηγίες του Πλοιάρχου,
- στίγμα, πορεία, ταχύτητα και βύθισμα του πλοίου,
- παλίρροιες, ρεύματα, καιρό, ορατότητα και τις επιδράσεις τους στην πορεία και την ταχύτητα,
- διαδικασίες χρήσης των κυρίων μηχανών για ελιγμούς, όταν οι τηλεχειρισμοί τους είναι στην γέφυρα,
- ναυτιλιακές συνθήκες, οι οποίες περιλαμβάνουν, και όχι μόνον, τα εξής:
 - λειτουργική κατάσταση όλου του εξοπλισμού, ναυτιλιακού και Ασφαλείας, ο οποίος χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη διάρκεια της φυλακής του,
 - σφάλματα γυροσκοπικής και μαγνητικής πυξίδας,
 - παρουσία και κινήσεις πλοίων στην περιοχή ή αυτών των οποίων η παρουσία είναι γνωστή στην περιοχή,
 - καταστάσεις και κίνδυνοι οι οποίοι είναι πιθανόν να αντιμετωπισθούν κατά την φυλακή του,

- πιθανές επιδράσεις κλίσης, διαγωγής, πυκνότητας νερού και επιβύθισης στην απόσταση γάστρας-βυθού.

Ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας πρέπει να:

- αναβάλει την ανάληψη της φυλακής, εάν εκτελούνται εκείνη την ώρα ελιγμοί ή άλλη ενέργεια, μέχρι την συμπλήρωσή τους,
- μην αναλάβει την φυλακή μέχρι η όρασή του να συνηθίσει στις επικρατούσες συνθήκες,
- εξασφαλίσει, αναλαμβάνοντας τη φυλακή, ότι όλα τα μέλη της είναι πλήρως ικανά να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, ιδιαίτερα όσον αφορά την όρασή τους κατά την νύκτα,
- διατηρεί τη φυλακή στη γέφυρα,
- δώσει σε όλο το προσωπικό της φυλακής όλες τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες για να εξασφαλίσει μια Ασφαλή φυλακή τοποθετώντας και κατάλληλο οπτήρα,
- συνεχίζει να είναι υπεύθυνος για την Ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου, ανεξάρτητα από την παρουσία του Πλοίαρχου στη γέφυρα, μέχρι ο Πλοίαρχος να τον πληροφορήσει συγκεκριμένα ότι αναλαμβάνει την ευθύνη και ότι τούτο έγινε αμοιβαία κατανοητό, και
- ενημερώσει τον Πλοίαρχο για οποιαδήποτε αμφιβολία έχει σχετικά με ενέργεια την οποία πρέπει να κάνει για λόγους Ασφαλείας.

Κατά την διάρκεια της φυλακής, ο αξιωματικός πρέπει να:

- μη φεύγει από την γέφυρα κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες μέχρι να αντικατασταθεί κανονικά,
- ελέγχει την ακολουθούμενη πορεία, θέση και ταχύτητα σε αρκετά τακτικά διαστήματα χρησιμοποιώντας οποιαδήποτε διατιθέμενα ναυτιλιακά βοηθήματα, απαραίτητα να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο ακολουθεί τη σχεδιασμένη πορεία,
- έχει πλήρη γνώση για το που βρίσκεται και πώς λειτουργεί όλος ο ναυτιλιακός εξοπλισμός και εκείνος για την Ασφάλεια επάνω στο πλοίο, όπως επίσης και τους περιορισμούς που έχει,

- χρησιμοποιεί αποτελεσματικά όλον τον ναυτιλιακό εξοπλισμό τον οποίο έχει στην διάθεσή του και να μην αναλαμβάνει άλλες αποστολές οι οποίες μπορεί να επιδράσουν στην Ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου,
- θυμάται, όταν χρησιμοποιεί το radar, ότι είναι απαραίτητο να συμμορφώνεται συνεχώς με τις απαιτήσεις της χρήσεώς του οι οποίες περιλαμβάνονται στους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα,
- γνωρίζει τα χαρακτηριστικά χειρισμού του πλοίου, τα οποία περιλαμβάνουν και τις αποστάσεις οι οποίες χρειάζονται για να σταματήσει σε κάθε ταχύτητα, έχοντας υπ' όψιν ότι τα άλλα πλοία μπορεί να έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά,
- μη διστάζει, όταν απαιτείται, να χρησιμοποιεί το πηδάλιο, τις μηχανές και τις συσκευές ηχητικής σήμανσης, δίνοντας αρκετό χρόνο προειδοποίησης στο μηχανοστάσιο για τις προβλεπόμενες αλλαγές ταχύτητας, ή χρησιμοποιώντας αποτελεσματικά τους τηλεχειρισμούς της μηχανής μη επανδρωμένου μηχανοστασίου (UMS) οι οποίοι βρίσκονται στη γέφυρα, σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες,
- τηρεί κατάλληλο ημερολόγιο των κινήσεων και λειτουργιών οι οποίες έχουν σχέση με τη ναυσιπλοΐα του πλοίου,
- διατηρεί κατάλληλο οπτήρα,
- εξασφαλίζει ότι είναι Ασφαλές να επισκεφθεί το γραφείο χαρτών, εάν είναι χωριστό, όταν είναι απαραίτητο και για μικρή περίοδο την οποία χρειάζεται για να εκτελέσει ναυτιλιακές λειτουργίες, αλλά πάντοτε διατηρώντας κατάλληλο οπτήρα,
- εκτελεί λειτουργικούς ελέγχους του ναυτιλιακού εξοπλισμού όσο τακτικά μπορεί, εφ' όσον το επιτρέπουν οι συνθήκες, ιδιαίτερα πριν από αναμενόμενους κινδύνους οι οποίοι μπορούν να επιδράσουν στη ναυσιπλοΐα, και επίσης πριν τον κατάπλου και απόπλου, ενώ οι έλεγχοι αυτοί καταγράφονται στο ημερολόγιο όπως πρέπει,
- εκτελεί τακτικούς ελέγχους για να εξασφαλίζει ότι:
 - ο πηδαλιούχος ή ο αυτόματος πιλότος ακολουθεί τη σωστή πορεία,
 - το σταθερό σφάλμα της πυξίδας υπολογίζεται τουλάχιστον μία φορά στη φυλακή του και, εφ' όσον είναι δυνατόν, μετά από κάθε μεγάλη αλλαγή πορείας, και ότι οι ενδείξεις της γυροσκοπικής πυξίδας συγκρίνονται

τακτικά και οι επαναλήπτες είναι συγχρονισμένοι με την κύρια πυξίδα (master compass),

- ο αυτόματος πιλότος ελέγχεται χειροκίνητα, τουλάχιστον μία φορά στη φυλακή,
- τα ναυτιλιακά και τα φώτα σήμανσης και όλος ο ναυτιλιακός εξοπλισμός λειτουργούν κανονικά,
- οι τηλεχειρισμοί των μηχανών μη επανδρωμένου μηχανοστασίου (UMS), συναγερμοί και ενδείκτες λειτουργούν κανονικά, και
- ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών λειτουργεί κανονικά.

Επιπλέον, ο αξιωματικός φυλακής πρέπει να:

- συμμορφώνεται συνεχώς με τις ισχύουσες απαιτήσεις της SOLAS, έχοντας υπ' όψιν του:
 - a) να τοποθετήσει ένα πρόσωπο στο πηδάλιο και να θέσει το πηδάλιο στην «χειροκίνητη» θέση έγκαιρα, ώστε να έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει με Ασφαλή τρόπο οποιαδήποτε πιθανή κατάσταση κινδύνου, και
 - b) ότι, είναι πολύ επικίνδυνο, όταν το πηδάλιο είναι στην «αυτόματη» θέση, μία κατάσταση να εξελιχθεί σε τέτοιο βαθμό που, αν δεν έχει ο αξιωματικός φυλακής βοήθεια, να χρειαστεί να διακόψει την φυλακή του οπτήρα για να τον βοηθήσει.
- είναι εξοικειωμένος με την χρήση όλων των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών βοηθημάτων, περιλαμβανομένου και του βυθομέτρου, τις δυνατότητες και τους περιορισμούς των βοηθημάτων,
- χρησιμοποιεί το radar όταν βρίσκεται σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας και όταν αντιμετωπίζει ή αναμένει περιορισμένη ορατότητα,
- βεβαιώνεται, όταν χρησιμοποιεί το radar, ότι:
 - αλλάζει κλίμακες αρκετά συχνά για να εντοπίσει, όσο γίνεται, αδύνατους στόχους οι οποίοι μπορεί να διαφύγουν της προσοχής του, και

- επιλέγει την κατάλληλη κλίμακα και παρακολουθεί την οθόνη προσεκτικά εξασφαλίζοντας την έγκαιρη υποτύπωση ή την συστηματική ανάλυση των στόχων,
- ειδοποιήσει τον Πλοίαρχο αμέσως όταν:
 - a. αντιμετωπίζει ή αναμένει περιορισμένη ορατότητα,
 - b. οι συνθήκες κυκλοφορίας ή των κινήσεων άλλων πλοίων του προκαλούν ανησυχία,
 - c. δυσκολεύεται να κρατήσει την πορεία,
 - d. δεν βλέπει ακτή, ναυτιλιακό σημείο ή ενδείξεις βυθομέτρου στον αναμενόμενο χρόνο,
 - e. βλέπει ακτή ή ναυτιλιακό σημείο ή έχει ένδειξη στο βυθόμετρο, όταν δεν αναμένονται,
 - f. οι μηχανές, οι τηλεχειρισμοί τους στη γέφυρα, ο μηχανισμός πηδαλίου ή άλλος σημαντικός ναυτιλιακός εξοπλισμός, συναγερμός ή ενδείκτης πάντων να λειτουργούν (break down),
 - g. ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών δεν λειτουργεί σωστά,
 - h. είναι κακός καιρός ή αν θεωρεί πιθανή αβαρία λόγω καιρού,
 - i. το πλοίο συναντά ναυτιλιακό κίνδυνο, όπως πάγο ή αντικείμενα τα οποία επιπλέουν, και
 - j. οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος εμφανισθεί ή αν ο αξιωματικός φυλακής έχει οποιαδήποτε αμφιβολία.

Εκτός από τις παραπάνω απαιτήσεις να ειδοποιήσει αμέσως τον Πλοίαρχο, ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας πρέπει επιπλέον να μην διστάσει να αναλάβει άμεση δράση για την Ασφάλεια του πλοίου, όταν οι συνθήκες το απαιτήσουν.

Ο αξιωματικός φυλακής δεν πρέπει να παραδώσει την φυλακή του στον επόμενο, εάν πιστεύει ότι αυτός δεν είναι σε θέση να εκτελέσει τα καθήκοντα του αξιωματικού φυλακής γεφύρας αποτελεσματικά, οπότε, στην περίπτωση αυτή ειδοποιεί σχετικά τον Πλοίαρχο.

Πλέον όλων των παραπάνω απαιτήσεων, ο αξιωματικός φυλακής γέφυρας πρέπει να είναι ικανός να εκτελεί τα καθήκοντά του κάτω από διαφορετικές **συνθήκες και σε διαφορετικές περιοχές**, όπως παρακάτω αναφέρεται:

1. ΣΕ ΚΑΛΟ ΚΑΙΡΟ
2. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
3. ΣΕ ΣΚΟΤΑΔΙ
4. ΣΕ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΚΑΙ ΠΥΚΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ
5. ΜΕ ΠΛΟΗΓΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
6. ΠΛΟΙΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΜΕΝΟ

5. ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

5.1 Διαδικασίες Ελέγχου

(Άρθρο Χ, Κανονισμός I/4, Τμήμα Α-I/4)

5.1.1 Έλεγχος

Πλοία τα οποία βρίσκονται σε λιμένα ενός Μέρους θα ελέγχονται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς αυτού του Μέρους με σκοπό να:

- επιβεβαιώνουν, σύμφωνα με το Άρθρο Χ, ότι όλοι οι ναυτικοί οι οποίοι υπηρετούν στο πλοίο απαιτείται να είναι πιστοποιημένοι σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW, κατέχουν κατάλληλο πιστοποιητικό ή έγκυρη εξαίρεση, ή διαθέτουν έγγραφη απόδειξη ότι έχουν υποβάλλει αίτηση για προσυπογραφή στην Αρχή,
- επιβεβαιώνουν ότι ο αριθμός των ναυτικών οι οποίοι υπηρετούν στο πλοίο και τα πιστοποιητικά τους είναι σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις επάνδρωσης της Αρχής, και
- αξιολογούν, σύμφωνα με το Τμήμα Α-I/4 του Κώδικα της STCW, την ικανότητα των ναυτικών του πλοίου να τηρούν πρότυπα φυλακών όπως η Σύμβαση STCW απαιτεί, εφ' όσον υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύουν ότι τέτοια πρότυπα δεν τηρούνται από το πλοίο επειδή κάποιο από τα ακόλουθα έχει εντοπισθεί:
 - το πλοίο έχει εμπλακεί σε σύγκρουση, προσάραξη ή πρόσκρουση στο βυθό, ή
 - έχει γίνει από το πλοίο απόρριψη ουσιών όταν ήταν εν πλω, αγκυροβολημένο ή προσδεδεμένο και η οποία είναι παράνομη σύμφωνα με οποιαδήποτε Διεθνή Σύμβαση, ή
 - το πλοίο έκανε ελιγμούς με εσφαλμένο ή επικίνδυνο τρόπο κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα υιοθετημένα από τον IMO μέτρα κυκλοφορίας ή πρακτικές και διαδικασίες Ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ή
 - το πλοίο κατά τα άλλα λειτούργησε με τέτοιο τρόπο ώστε να αποτελεί κίνδυνο για Πρόσωπα, Περιουσία ή το Περιβάλλον.

Οι επιθεωρητές οι οποίοι εκτελούν λιμενικούς ελέγχους στους λιμένες κατάπλου (Port State Control), πρέπει να αποδέχονται τα πιστοποιητικά του προσωπικού του πλοίου, εκτός αν υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι το πιστοποιητικό έχει ληφθεί **με απάτη** ή ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο αρχικά εκδόθηκε το πιστοποιητικό. Οι περιπτώσεις αυτές συνιστούν παραβιάσεις.

5.1.2 Παραβάσεις

Παραβάσεις οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν ότι συνιστούν κίνδυνο για Πρόσωπα, Περιουσία ή το Περιβάλλον περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

- ναυτικός ο οποίος δεν έχει πιστοποιητικό, ή δεν έχει κατάλληλο πιστοποιητικό, ή δεν έχει έγκυρη εξαίρεση ή δεν διαθέτει έγγραφη απόδειξη ότι έχει υποβάλλει αίτηση στην Αρχή για προσυπογραφή, σύμφωνα με τον Κανονισμό I/10 παρ. 5,
- πλοίο το οποίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις της Αρχής για Ασφαλή επάνδρωση,
- ρυθμίσεις φυλακών γέφυρας ή μηχανής οι οποίες δεν έχουν συμμορφωθεί με τις καθορισμένες απαιτήσεις της Αρχής για το πλοίο,
- απουσία σε φυλακή προσώπου με τα κατάλληλα προσόντα για να λειτουργήσει εξοπλισμό απαραίτητο για Ασφαλή ναυσιπλοΐα και ραδιοεπικοινωνίες ή για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης, και
- ακαταλληλότητα μελών της πρώτης φυλακής με τον απόπλου, και των αμέσως επόμενων φυλακών, λόγω ανεπαρκούς ανάπαυσής τους.

Εφ' όσον η Αρχή του Κράτους του Λιμένα θεωρήσει οποιαδήποτε από τις παραπάνω παραβάσεις ότι συνιστά κίνδυνο για Πρόσωπα, Περιουσία ή το Περιβάλλον, το πλοίο μπορεί να κρατηθεί μέχρι τη σωστή αποκατάσταση της παράβασης.

5.1.3 Κυρώσεις

Στην περίπτωση όπου ο επιθεωρητής αξιωματικός εντοπίσει και σημειώσει σε πλοίο παραβάσεις όπως προηγούμενα αναφέρθηκαν, το Κράτος του Λιμένα (Μέρος της Σύμβασης STCW) θα ενημερώσει γραπτά για τις λεπτομέρειες των παραβάσεων, τους λόγους για τους οποίους το Μέρος θεωρεί ότι συνιστούν κίνδυνο σε πρόσωπα, Περιουσία ή το Περιβάλλον, τον Πλοίαρχο του πλοίου και τον Πρόξενο ή τον πλησιέστερο διπλωματικό εκπρόσωπο, ή ναυτιλιακή Αρχή του Μέρους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, ώστε να αναληφθούν οι κατάλληλες ενέργειες.

Η Αρχή του Κράτους του Λιμένα (Μέρους) πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής αξιωματικός να αποφεύγει την άνευ λόγου κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου, καθώς το πλοίο δικαιούται αποζημίωσης για κάθε απώλεια ή ζημία η οποία μπορεί να προκληθεί από τέτοια κράτηση ή καθυστέρηση.

Σε περίπτωση που η κράτηση δικαιολογείται, η Αρχή του Κράτους του Λιμένα πρέπει να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει για όσο διάστημα ο εντοπισμένος κίνδυνος δεν έχει απαλειφθεί και ότι τα γεγονότα σχετικά με τις ενέργειες οι οποίες έγιναν αναφέρθηκαν στο Γενικό Γραμματέα του I.M.O.

Οι απαιτήσεις αυτές περιγράφονται με λεπτομέρεια στο Άρθρο X της Σύμβασης STCW και πρέπει να εφαρμόζονται όπως απαιτείται, για να εξασφαλισθεί ότι δεν παρέχεται ευνοϊκότερη μεταχείριση σε πλοία σημαίας μη Μέρους από αυτήν η οποία παρέχεται σε πλοία Μέρους της Σύμβασης.

6. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ

Εάν ληφθεί υπ' όψιν ότι η Ελληνική σημαία πριν το 1999 δεν θεωρείτο αξιόπιστη και ότι μόλις το 1999 περιελήφθη στην Γκρί λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και το 2003 για πρώτη φορά περιελήφθη στην Λευκή λίστα μπορούν να εξαχθούν διάφορα συμπεράσματα.

Στην εργασία αυτή θα παρουσιασθούν κάποιες παράμετροι οι οποίες πιθανόν έχουν αγνοηθεί έως σήμερα. Θα μπορούσε να γίνει μία αναδρομή στην δεκαετία του '70 οπότε και σημειώθηκαν πολλά ατυχήματα σε πλοία Ελληνικής σημαίας. Θεωρείται ότι κατά την δεκαετία του '70 λόγω της εκρηκτικής αριθμητικής αύξησης του Ελληνικού στόλου, σημειώθηκε μεγάλη έλλειψη Αξιωματικών για την επάνδρωσή του.

Η λύση στο πρόβλημα επινοήθηκε από κάποιους κύκλους οι οποίοι είχαν ασφαλώς συμφέροντα και ήταν η εξής απλή: ναυτολόγηση αποφοίτων εξαταξίου Γυμνασίου ως ναυτοπαίδων ή καθαριστών μηχανής οι οποίοι ανάλογα με την αντίληψή τους σύντομα βαπτίζονταν ανθυποπλοίαρχοι ή Γ' μηχανικοί. Αυτοί οι οποίοι είχαν τελειώσει κάποια ναυτική σχολή χρίζονταν ανθυποπλοίαρχοι άμεσα και πάλι ανάλογα με την αντίληψή τους μπορούσαν ακόμη και να αναλάβουν πλοιαρχία μετά από τέσσερα ή πέντε χρόνια χωρίς βέβαια να κατέχουν το ανάλογο δίπλωμα.

Αυτές οι ενέργειες βέβαια γίνονταν με τις ευλογίες του κρατικού μηχανισμού ο οποίος σιωπούσε ή αποδεχόταν σιωπηλά την ναυτολόγηση αξιωματικών οι οποίοι δεν κατείχαν το κατάλληλο δίπλωμα και με την πρόφαση του μη προσφερομένου ναυτικού για την ανάλογη θέση, καταλάμβαναν αυτή την ανώτερη θέση. Παρατηρήθηκε λοιπόν το φαινόμενο έξυπνοι αξιωματικοί να αναλάβουν Πλοιαρχία σε μικρή ηλικία (κάτω των τριάντα ετών), οι οποίοι εάν ήταν απόφοιτοι εξαταξίου Γυμνασίου υπήρχε έλλειμμα στην θεωρητική κατάρτιση και σε κάθε άλλη περίπτωση εστερούντο εμπειρίας.

Τα σημειωθέντα λοιπόν ατυχήματα θα μπορούσαν να αποδοθούν κατ' αρχήν στην τότε μεγάλη ηλικία του Ελληνικού εμπορικού στόλου (Μ.Ο. 27-30 έτη) και κατά δεύτερον σε ελλιπώς εκπαιδευθέντες αξιωματικούς και πληρώματα. Θα πρέπει να γίνει μία αναδρομή στην εκπαίδευση των πληρωμάτων κατά την δεκαετία του '70 και του

'80 όπου το γυμνάσιο (πυρκαγιάς, εγκατάλειψης πλοίου, κ.α.) εθεωρείτο χαμένος χρόνος από ορισμένα μέλη του πληρώματος.

Οι Πλοίαρχοι συνήθως ήταν καλοί γνώστες του περιβάλλοντος εργασίας αλλά στο πνεύμα της εποχής πίεζαν καταστάσεις για εξοικονόμηση χρημάτων άλλοτε για τους ίδιους και άλλοτε για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μετά την απόλυσή τους από το πλοίο, τους έδιναν κάποια χρήματα σαν δώρο. Αυτός ήταν και ο λόγος που αρκετοί Πλοίαρχοι της τότε εποχής έγιναν αργότερα και οι ίδιοι πλοιοκτήτες.

Αντίθετα οι αξιωματικοί της δεκαετίας του '80 λόγω των πολλών ατυχημάτων της προηγούμενης δεκαετίας ήλθαν αντιμέτωποι με μία αυστηρότατη νομοθεσία σχετικά με τα διπλώματα και την θέση που μπορούσαν να καταλάβουν, γεγονός το οποίο συνέπεσε με την μεγάλη ναυτιλιακή κρίση του 1981-1985, η οποία ίσως ήταν η αφορμή για να τεθούν κάποια ελάχιστα αποδεκτά όρια για την απόκτηση διπλωμάτων από τους αξιωματικούς.

Η αυστηρή, σε σχέση με άλλες Ευρωπαϊκές, ελληνική νομοθεσία της δεκαετίας του '80 πιστεύεται ότι έθεσε τις βάσεις για την δημιουργία ικανών αξιωματικών και Πλοιάρχων, τα αποτελέσματα της οποίας έγιναν ορατά κατά την δεκαετία του '90 και έως σήμερα, που ο Έλληνας Πλοίαρχος όχι αδικώς θεωρείται από τους καλύτερα καταρτισμένους παγκοσμίως. Βεβαίως σε όλα αυτά συνέβαλλε και η αλλαγή νοοτροπίας του συνόλου σχεδόν της Ελληνικής πλοιοκτησίας, η οποία στράφηκε σε νέες κατασκευές μετά την έξοδο από την κρίση ή στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, μικρής όμως ηλικίας που αποτέλεσμα έχει την μείωση του Μ.Ο. ηλικίας του στόλου στα 16 έτη.

Ας ληφθεί υπ' όψιν ότι όσοι έγιναν κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου Α' τάξης έως το 2000 διένυσαν μία επίπονη και μακροχρόνια πορεία η οποία απαιτούσε τουλάχιστον οκταετή θαλάσσια υπηρεσία η οποία μεταφράζεται πραγματικά σε τουλάχιστον δεκατέσσερα χρόνια. Κατόπιν με την κύρωση και εφαρμογή της νέας STCW για τους νέους αξιωματικούς απαιτείται συνολικά εξαετής θαλάσσια υπηρεσία διότι τα έτη φοίτησης στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού έγιναν τέσσερα συμπεριλαμβανομένων και δύο εξάμηνων θαλάσσιων εκπαιδευτικών ταξιδιών.

Παρουσιάζεται ακολούθως σχετικός πίνακας που αφορά τις εγγραφές και διαγραφές πλοίων και του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Ελληνικό Νηολόγιο: Μέση Ηλικία Εγγραφόμενων και Διαγραφόμενων Πλοίων άνω 3.000 GT

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)

| ΕΤΟΣ | ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ | ΕΓΓΡΑΦΕΣ |
|--------------------|--------------|-------------|
| 1996 | 21 | 7 |
| 1997 | 18,9 | 10 |
| 1998 | 19 | 17 |
| 1999 | 22 | 8 |
| 2000 | 20 | 9 |
| 2001 | 21 | 7 |
| 2002 | 23 | 8 |
| 2003 | 20 | 5 |
| 2004 | 17 | 3 |
| 2005 | 18 | 3 |
| 2006 | 16 | 3 |
| 2007 (31-8) | 14 | 6 |
| ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ | 19,15 | 7,16 |

Πηγή: [\(YEN/ΔΝΠΔ\)](#)

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε ότι τα τελευταία χρόνια η ανανέωση στην οποία προέβησαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν τόσο εκτεταμένη ώστε τα τελευταία οκτώ έτη οι μεν εγγραφές να παρουσιάζουν μέσο όρο ηλικίας πολύ κάτω των δέκα ετών οι δε διαγραφές να είναι κάτω της εικοσαετίας. Αυτό σημαίνει ότι ο Ελληνικός στόλος ενσωματώνει την σύγχρονη τεχνολογία με αποτέλεσμα μειωμένες ανάγκες σε προσωπικό αλλά ταυτόχρονα προσωπικό καλά εκπαιδευμένο ώστε να

χρησιμοποιεί την τεχνολογία αυτή, αλλά παράλληλα το μειωμένο προσωπικό (Safe Manning Certificate), αντιπαρέρχεται όλες τις καταστάσεις (φόρτωση, εκφόρτωση, ταξίδι) ομαλά. Θα πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι αυτή η εξέλιξη είναι συνολική, διότι χρησιμοποιούνται μικρότερες σε μέγεθος μηχανές οι οποίες καταναλώνουν λιγότερο καύσιμο για την κίνηση του πλοίου χωρίς να μειωθεί η ιπποδύναμή τους και επιπλέον χρειάζονται καλά εκπαιδευμένο προσωπικό μηχανής ώστε αυτές να λειτουργούν απρόσκοπτα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. μεταφορών.

Η ναυτική εκπαίδευση με την εφαρμογή της STCW μετά το 2000 θα μπορούσε να κάνει το σημαντικό βήμα με το οποίο θα ξεκαθάριζε οριστικά το τοπίο στην εμπορική ναυτιλία και τους Αξιωματικούς. Έχοντας αφήσει στο παρελθόν τους αμαρτωλούς ευεργετικούς νόμους οι οποίοι έχρισαν την δεκαετία του '70 και του '80 κατώτερα πληρώματα (ναύτες και ναυκλήρους) ανθυποπλοιάρχους, έγινε προσπάθεια και επετεύχθη τελικά να δημιουργηθούν ειδικά σχολεία (έτσι ονομάστηκαν) για την αποκατάσταση των πρώην ραδιοτηλεγραφητών. Μαζί με τους ραδιοτηλεγραφετές, οι οποίοι καταργήθηκαν λόγω της έλευσης των δορυφορικών επικοινωνιών συμπεριελήφθησαν και διάφορες άλλες κατηγορίες ναυτικών.

Όλες οι κατηγορίες των αξιωματικών αυτών, μπορούσαν κατ' αρχήν να προαχθούν εκτελώντας την κατάλληλη υπηρεσία και περνώντας τις ανάλογες εξετάσεις, έως τον βαθμό του υποπλοιάρχου. Ο εκάστοτε όμως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με Υπουργική απόφαση, κάθε πενταετία συμπεριλαμβάνει όλες αυτές τις κατηγορίες και τους δίδεται το δικαίωμα να αποκτήσουν ακόμη και το δίπλωμα του Πλοιάρχου Α' τάξης.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με την ψήφιση νόμων. Ο νόμος ο οποίος ψηφίστηκε τα τελευταία χρόνια ήταν ο 2638 του 1998 ΦΕΚ 210 Α περί ιδρύσεως των Α.Ε.Ν., ο οποίος προβλέπει κάποια ελάχιστα προσόντα για τους διδάσκοντες στις Α.Ε.Ν., αλλά δεν εγκαταλείπει σε καμία περίπτωση την λογική ότι οι Α.Ε.Ν. «αποτελούν περιφερειακές υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν.» και το χειρότερο, δεν προχωρά στην αποδέσμευση των Α.Ε.Ν. από το ένδοξο λιμενικό σώμα.

Φυσικά η παρουσία του λιμενικού σώματος, ίσως ήταν απαραίτητη έως το 1974 για να γνωρίζουν οι μέλλοντες Πλοίαρχοι ποιοι θα τους σύρουν, συνήθως για ασήμαντους λόγους, στα δικαστήρια όσον αφορά την ακτοπλοΐα και στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά για κατάθεση (ανάκριση) όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία.

Στον παραπάνω νόμο προβλέπονται επίσης κονδύλια από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης για την επιμόρφωση των καθηγητών και άλλες διευκολύνσεις για τους σπουδαστές τα οποία αποτέλεσαν απλώς λέξεις για να φαίνεται ότι ο νόμος προβλέπει αρκετά για την ναυτική εκπαίδευση. Εφ' όσον οι Α.Ε.Ν. παραμένουν περιφερειακές υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν., πάντοτε τα κονδύλια αυτά θα τα διαχειρίζονται αξιωματικοί του λιμενικού σώματος ή υπάλληλοι, οι οποίοι ποτέ δεν ήθελαν να γνωρίσουν τις Α.Ε.Ν. και δεν τους ενδιέφερε η πρόοδός τους.

Είναι άλλωστε γνωστό ότι οι Α.Ε.Ν. αποτελούν θέση ψυγείο για τους αξιωματικούς του ένδοξου λιμενικού σώματος και θέση βολέματος για τους υπόλοιπους ένστολους.

Το Υ.Ε.Ν. και άλλοι κύκλοι φυσικά επιθυμούν αυτή την κατάσταση και χρησιμοποιούν τις Α.Ε.Ν. και ιδιαίτερα αυτή του Ασπροπύργου για εξυπηρετήσεις (κοινώς ρουσφέτια) και αναλόγως του χαρακτήρα του Διευθυντή της κάθε σχολής (Πλοιάρχων ή Μηχανικών), πράττουν.

Οι νόμοι αυτοί πιθανόν να είχαν σαν στόχο την υιοθέτηση των πρακτικών μέσω των οποίων να οδηγούνταν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού σε καθεστώς παρόμοιο με των Τ.Ε.Ι.. Το Ελληνικό κράτος φυσικά με την προχειρότητα που το διακρίνει, χωρίς να προβλέπει καταστάσεις προέβλεψε ορθώς την κατοχή διδακτορικού τίτλου για τους πανεπιστημιακούς καθηγητές αλλά δεν προέβλεψε πώς θα μπορέσει ο Πλοίαρχος ή ο Α' Μηχανικός να γίνει δεκτός από Ελληνικό Α.Ε.Ι. και να αποκτήσει μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών, ο οποίος είναι απαραίτητος για να μπορέσει Πλοίαρχος ή Α' Μηχανικός, να καταλάβει θέση αναπληρωτού καθηγητού ή καθηγητού στις Α.Ε.Ν..

7. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Εξαιτίας της μείωσης στο επίπεδο της επάνδρωσης στην ναυτιλιακή βιομηχανία, έχει δοθεί έμφαση στους αυτοματισμούς. Υπάρχει μία μετακίνηση στην ναυτική βιομηχανία προς την κατεύθυνση της αύξησης αυτοματισμών που χρησιμοποιούνται με ιδιαίτερη έμφαση στα συστήματα ναυσιπλοΐας. Αυτή η αύξηση των αυτοματισμών και η μείωση στα επίπεδα επάνδρωσης έχει αλλάξει τον ρόλο του ναυτικού (Grech & Horberry, 2002).

Οι Starter and Woods (1995) υποστηρίζουν ότι οι αυτοματισμοί μπορούν να δημιουργήσουν νέες απαιτήσεις στην προσοχή των Αξιωματικών. Ο Αξιωματικός έχει να παρακολουθεί σταθερά αρκετά συστήματα στο τι κάνουν και στο τι θα κάνουν ακολούθως, σε ποια κατάσταση λειτουργούν και ούτω καθεξής, αυτή η κατάσταση ορίζεται σαν «κατάσταση επίγνωσης», «mode awareness» (Starter & Woods, 1995).

Μπορεί λοιπόν ο αυτοματισμός να αυξήσει τις γνωστικές απαιτήσεις του μειωμένου προσωπικού και να συμβάλλει στην επιρροή του ανθρώπινου παράγοντα στους ρυθμούς ατυχημάτων ;

Εναλλακτικά, υπάρχει η άποψη ότι οι Αξιωματικοί θα επιτηρούν λιγότερο αποτελεσματικά όταν θα εγκατασταθούν οι αυτοματισμοί και ακόμη λιγότερο αποτελεσματικά εάν οι αυτοματισμοί έχουν λειτουργήσει αποτελεσματικά για κάποιο χρονικό διάστημα (Lützhöft & Dekker, 2002). Μήπως, λοιπόν οι αυτοματισμοί προκαλέσουν κατά κάποιο τρόπο γνωστική αδιαφορία; Μέσω της οποίας τα ατυχήματα ίσως, στην περίπτωση των αυξημένων αυτοματισμών, είναι το αποτέλεσμα της υπερεμπιστοσύνης στα μηχανήματα.

Οι Lützhöft & Dekker, (2002), εισηγούνται ότι οι αυτοματισμοί δημιουργούν νέες ανθρώπινες αδυναμίες και ενισχύουν τις υπάρχουσες. Χρησιμοποιούν το παράδειγμα του 'Royal Majesty', το οποίο προσάραξε κατευθυνόμενο προς την Βερμούδα σαν αποτέλεσμα λανθασμένων πληροφοριών θέσης πλοίου (στίγματος), για να παρουσιάσουν τις αρνητικές επιρροές των αυτοματισμών. Σ' αυτή την περίπτωση, ένα σύστημα προσδιορισμού (G.P.S. Global Positioning System) της θέσης του πλοίου,

λειτουργούσε πλημμελώς διότι η κεραία του είχε βλάβη, παρ' όλα αυτά, υπήρχε ραντάρ σε λειτουργία που οι πληροφορίες του θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την διασταύρωση των στοιχείων του συστήματος προσδιορισμού θέσεως. Αυτό βεβαίως δεν συνέβη, οι διαφορές που σημειώθηκαν δεν έτυχαν της ανάλογης προσοχής και έτσι το πλοίο εκινείτο σε λανθασμένη πορεία. Οι Αξιωματικοί φυλακής έψαχναν για πληροφορίες έτσι ώστε να επιβεβαιώσουν την αρχική υπόθεσή τους για την πορεία επί της οποίας εκινείτο το πλοίο και έτσι ερμήνευαν τα στίγματα λανθασμένα. Παρόλα αυτά, υπήρξαν και κλήσεις από παραπλέοντα αλιευτικά οι οποίες όμως παρερμηνεύθηκαν διότι σύμφωνα με το σύστημα προσδιορισμού θέσεως του πλοίου, αυτό βρισκόταν σε διαφορετική θέση από αυτή που δήλωναν τα αλιευτικά.

Έτσι, λοιπόν, μία υπερεκτίμηση των δεδομένων τα οποία παρουσιάζονταν από τα ηλεκτρονικά βοηθήματα της γέφυρας του πλοίου οδήγησαν αυτούς τους Αξιωματικούς φυλακής να αγνοήσουν τις πληροφορίες που ίσως είχαν αποτρέψει την προσάραξη του 'Royal Majesty'. Σ' αυτό το ατύχημα χίλιοι (1000) επιβάτες τραυματίστηκαν και το ατύχημα κόστισε στην εταιρεία επτά εκατομμύρια δολάρια σε διαφυγόντα κέρδη (Lützhöft & Dekker, 2002).

7.1 Ζητήματα Προσωπικού

Ακολούθως θα παρουσιασθούν αποτελέσματα μελετών σχετικά με τους συντελεστές ανθρώπινης απόδοσης και συμπεριφοράς που έχουν αξιολογήσει την συμβολή αυτών των συντελεστών στην αιτία των ατυχημάτων.

7.1.1 Κόπωση

Η έρευνα έχει δείξει ότι υπάρχουν εν δυνάμει καταστροφικά αποτελέσματα από την κόπωση σε όρους κακής υγείας και μειωμένης απόδοσης (Josten, Ng-A-Tham, & Thierry, 2003). Το εικοσιτετράωρο πριν την προσάραξη του Exxon Valdez το 1989, ο Αξιωματικός φυλακής είχε αναπαυθεί 5 έως 6 ώρες (National Transportation Safety Board, 1990), υπονοώντας ότι η κόπωση ίσως ήταν ένας παράγοντας που συνέβαλε σε αυτή την καταστροφική για το περιβάλλον προσάραξη. Η κόπωση δεν είναι ένα νέο ζήτημα στο ναυτιλιακό πεδίο. Όμως οι συνθήκες κάτω από τις οποίες εργάζονται οι

ναυτικοί και η φύση της εργασίας δημιουργούν ένα περιβάλλον το οποίο έχει συνεχώς περισσότερες απαιτήσεις.

Υπάρχουν σύντομα ταξίδια, πυκνότερη θαλάσσια κυκλοφορία, μειωμένη επάνδρωση και σύντομοι χρόνοι φορτοεκφόρτωσης. Παρατεταμένες φυλακές και ώρες εργασίας κατά τα τρία παρελθόντα εικοσιτετράωρα συσχετίζονται με τα ναυτικά ατυχήματα που μπορούν να αποδοθούν στην κόπωση (Ruby & McCallum, 1997). Στην έρευνα των προαναφερόμενων, εξετάζοντας Αξιωματικούς παρουσιάστηκαν 98 αναφορές ατυχημάτων πλοίων και ταυτοποιήθηκε στο 23% των περιπτώσεων ότι η κόπωση ήταν από τις αιτίες που συντέλεσαν στο ατύχημα.

Παρά την εισήγηση του I.M.O. για οδηγίες ανάπαυσης, υπάρχουν ακόμη περιπτώσεις όπου κάποια άτομα πρέπει να εργάζονται για περισσότερες από 12 ώρες με εξάωρο διάλλειμα. Κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης, ο Υποπλοίαρχος πρέπει να είναι παρών συνεχώς. Ένα δεξαμενόπλοιο 300,000 τόνων, χρειάζεται πάνω από 40 ώρες για να εκφορτώσει και αυτό σημαίνει ότι ο Υποπλοίαρχος πρέπει να είναι ξύπνιος και παρών καθ' όλη την διάρκεια της εκφόρτωσης.

Σε μία αναφορά του National Transportation Safety Board (1999) προσπαθώντας να αποδώσουν κόπωση χειριστών, οι ναυτικοί ταυτοποιήθηκαν σαν η επαγγελματική ομάδα από τις εξεταζόμενες, η οποία εμφανίστηκε να έχει την δεύτερη υψηλότερη θέση των περισσοτέρων ωρών εργασίας εντός περιόδου 30 ημερών, πίσω από τους χειριστές των σιδηροδρόμων.

Μία μελέτη του National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers (NUMAST 1995, as reported in Cole-Davies, 2001) εξέτασε 1000 Αξιωματικούς. Από αυτούς το 77% αισθάνονταν ότι η κόπωση είχε αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία τρία (3) έως δέκα (10) χρόνια, το 84% αισθάνονταν ότι το άγχος ήταν επίσης πιο επικρατέστερο. Μία ακόμη έρευνα από το NUMAST (as reported in Cole-Davies, 2001) εξέτασε 563 ναυτικούς, το 50% των οποίων δήλωσε ότι είχαν εργασθεί περισσότερες των 85 ωρών εβδομαδιαίως και 66% αισθάνονταν ότι ήταν απαραίτητη καλύτερη επάνδρωση για να μειωθεί η κόπωση. Αποτελέσματα μίας έρευνας με Αυστραλούς ναυτικούς εμφάνισε ότι το 70% των ναυτικών ανέφεραν λίγο έως πολύ λίγο ύπνο (Parker, Hubinger, Green, Sargent, & Boyd, 2002).

Ο τύπος των πλοίων έχει επίσης ένα ρόλο στην διάγνωση της κόπωσης. Ναυτικοί εργαζόμενοι σε επιβατηγά-οχηματαγωγά (Ferries) ανέφεραν υψηλότερα επίπεδα κόπωσης από άλλους τύπους πλοίων. Μία δυσκολία με αυτό τον τύπο έρευνας είναι ότι δεν υπάρχει αποτελεσματικό κριτήριο που να συνδέει την επίδραση των υποκειμενικών και αντικειμενικών αναφορών κόπωσης με την απόδοση των ναυτικών.

Γι' αυτό, αν και απεικονίζει την φύση και αντίληψη της κόπωσης στην ναυτιλία, αυτή η έρευνα δεν επιβεβαιώνει την επιρροή της κόπωσης σαν αιτία ατυχήματος, αν και αυτό μπορεί να συμβαίνει εξαιτίας της ανεπάρκειας βάσεων δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων που συχνά αποτυγχάνουν να κερδίσουν πληροφορίες οι οποίες βασίζονται στο χρόνο (McNamara et al. 2000).

Σε άλλες βιομηχανίες είναι γνωστό ότι αλλάζουν παράγοντες που συντελούν στην κόπωση και εναλλακτικά προκαλούν χειρότερη υγεία και χειρότερη ασφαλή απόδοση (Iskra Golec, Folkard, & Noworol, 1996). Έτσι, μπορεί να εξαχθεί συμπέρασμα ότι αυτό θα μπορούσε να ευρεθεί και εντός της ναυτιλιακής κοινότητας με πρόσθετα θέματα όπως διατοιχισμός, προνευστασμός, δονήσεις και θόρυβος, τα οποία μόνο θα εξυπηρετούσαν στην μεγέθυνση όποιων θεμάτων κόπωσης η οποία βασίζεται σε εργασία υπό κίνηση (McNamara et al. 2000).

7.1.2 Άγχος

Το άγχος έχει ταυτοποιηθεί σαν ένας παράγων που συντελεί στην παραγωγικότητα και τα κόστη υγείας ενός οργανισμού επίσης στην υγεία του προσωπικού και την ευημερία (Cooper, Dewe, & O'Driscoll, 2001).

Σε μία συγκριτική μελέτη Αυστραλών ναυτικών και στατιστικά δεδομένα από πληθυσμό ντόπιων (Australian Maritime Safety Agency-AMSA), Parker et al. (2002) παρατήρησαν ότι υπήρχε ένα πλήθος υγειών και σχετικών με το άγχος διαφορών μεταξύ των δύο δειγμάτων. Χρησιμοποιώντας ένα ερωτηματολόγιο αναφορά που συμπλήρωνε ο καθένας για τον εαυτό του, οι απαντώντες καλούνταν να κατατάξουν πόσο συχνά αισθάνονταν αγχωμένοι και σε ποίο επίπεδο. Επιπρόσθετα πόσο συχνά και σε ποιά έκταση είχαν εμπλακεί σε σχετικές με την υγεία συμπεριφορές (π.χ. να ασκούνται, να πίνουν και να καπνίζουν).

Η έρευνα είχε 1806 απαντώντες οι οποίοι αποτελούντο από: πληρώματα, Πλοιάρχους, Αξιωματικούς, πλοηγούς και μηχανικούς. Οι ναυτικοί ανέφεραν σημαντικά υψηλότερα επίπεδα άγχους από πηγές εργασιακής πίεσης απ' ότι δήλωσαν οι στατιστικές ομάδες, ειδικά σε θέματα που αξιολογούνται σαν σχέσεις με άλλους και την αλληλεπίδραση σπιτιού/εργασίας. Οι περισσότεροι ναυτικοί ανέφεραν περιστασιακό έως συχνό άγχος στη θάλασσα (80%). Υπήρχαν διαφορές εντός του ίδιου τμήματος στα επίπεδα άγχους, άνω του 65% των μηχανικών, 60% του πληρώματος και άνω του 60% των πλοιάρχων ανέφεραν μέτρια έως υψηλά επίπεδα άγχους. Η συχνότητα και τα επίπεδα του αναφερόμενου άγχους έτεινε να είναι μικρότερο στο πλήρωμα (κατώτερο) απ' ότι στις υπόλοιπες ομάδες. Έκθεση σε επίπεδα αυξημένου άγχους για μια παρατεταμένη χρονική περίοδο οδηγεί σε αρνητική σκέψη και αρνητικά αποτελέσματα φυσικής υγείας (Quick, Quick, Nelson, & Hurrell, 1977).

7.1.3 Μη τεχνικές ικανότητες

Οι μη τεχνικές ικανότητες είναι ένα πρόσθετο σύνολο επάρκειας που χρησιμοποιείται αναπόσπαστα με τις τεχνικές ναυτικές ικανότητες, όπως αυτές του χειρισμού του πλοίου ή της αγκυροβολίας. Περιλαμβάνουν και οι δύο διαπροσωπικές και γνωστικές ικανότητες όπως επίγνωση της κατάστασης, επικοινωνία, ομαδική εργασία και ικανότητα ηγεσίας.

Η επίγνωση της κατάστασης είναι μία ικανότητα ενός προσώπου να έχει ένα πνευματικό μοντέλο γνώσης του τι γίνεται κάθε στιγμή και επίσης να κάνει σχέδια σχετικά με την εξέλιξη της κατάστασης. Ένας συχνά αναφερόμενος ορισμός είναι: '... η αντίληψη των στοιχείων στο περιβάλλον μέσα σ' έναν όγκο χώρου και χρόνου, η κατανόηση της σημασίας τους και η προβολή της κατάστασής τους στο εγγύς μέλλον' (Endsley 1988). Ο Endsley υποθέτει τρία επίπεδα:

- a. τα πρόσωπα, πρέπει να έχουν σωστή αντίληψη των στοιχείων της κατάστασης για να σχηματίσουν μία σωστή εικόνα.
- b. το δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνει τον συνδυασμό, την ερμηνεία, την αποθήκευση και την διατήρηση της αποκτηθείσας πληροφορίας για να

δημιουργήσει μία εικόνα της κατάστασης όπου η σημασία των ιδιαίτερων αντικειμένων και συμβάντων είναι αντιληπτή και

- c. το τρίτο επίπεδο επίγνωσης της κατάστασης είναι η προβολή στο μέλλον και προκύπτει σαν αποτέλεσμα του συνδυασμού των επιπέδων ένα και δύο. Αυτή η φάση είναι μία ακραία απαραίτητη συνιστώσα της επίγνωσης της κατάστασης, διότι σημαίνει κατοχή της ικανότητας να χρησιμοποιούνται πληροφορίες από το περιβάλλον για να προφητεύονται πιθανές μελλοντικές καταστάσεις και γεγονότα, έτσι ώστε να μειώνονται οι εκπλήξεις.

Οι Wagenaar and Groeneweg (1987) παρουσιάζουν στην ανάλυση εκατό (100) ναυτικών συμβάντων όπου γνωστικά προβλήματα ήταν υπεύθυνα για το 70% των παρατηρηθέντων ανθρωπίνων λαθών. Οι Grech, Horberry and Smith (2002) ανέλυσαν το ανθρώπινο λάθος σε ναυτικές εργασίες από 177 αναφορές ναυτικών ατυχημάτων που συνέβησαν μεταξύ του 1987 και του 2000, σε οκτώ χώρες. Παρατήρησαν ότι το 71% όλων των τύπων των ανθρωπίνων σφαλμάτων είναι προβλήματα σχετιζόμενα με την επίγνωση της κατάστασης. Χρησιμοποιώντας την κατάταξη λάθους του Endsley για να καθορίσουν τρία επίπεδα επίγνωσης της κατάστασης, τα πιο συχνά σημειούμενα σφάλματα βασισόμενα στην επίγνωση της κατάστασης ανήκαν στο επίπεδο ένα με 59%, κατόπιν στο επίπεδο δύο με 33% και στο επίπεδο τρία με 9%. Αυτό είναι συγκλίνον με τον ρυθμό σφαλμάτων που σημειώθηκαν ανά επίπεδο όπως αναφέρθηκε στην αεροπορική βιομηχανία (Grech et al, 2002).

7.1.4 Ομαδική Εργασία

Σε μία μελέτη του Canadian Transportation and Safety Board (CTSB), υπήρχαν ερωτήσεις που αξιολογούσαν την ομαδική εργασία ως ακολούθως: το 96% των Πλοίαρχων, το 100% των Αξιωματικών γεφύρας και το 85% των πλοηγών δήλωσαν πως συχνά ή πάντοτε η ομαδική εργασία ήταν τόσο απαραίτητη όσο και η τεχνική εμπειρία. Εμφανίζεται ότι υπάρχει μία σχετική έλλειψη εκτίμησης από πλευράς πλοηγών για την αναγκαιότητα της ομαδικής εργασίας. Οι πλοηγοί ερωτήθηκαν εάν είναι δυνατόν να καθιερώσουν μία αποτελεσματική εργασιακή σχέση με τον Πλοίαρχο και τον Αξιωματικό φυλακής και απάντησαν: 45% είπαν ότι πάντοτε ήταν δυνατόν ενώ

36% είπαν ότι είναι συχνά δυνατόν. Παρ' όλα αυτά όταν ερωτήθηκαν σχετικά με την εμπειρία τους ως πλοηγοί στην ομαδική εργασία με τους Πλοιάρχους και τους Αξιωματικούς φυλακής μόνο 51% των Πλοιάρχων, 46% των Αξιωματικών γεφύρας και 38% των πλοηγών δήλωσαν ότι πάντοτε εργάζονται σαν ομάδα (CTSB, 1995).

Άλλες εθνικές σημαίες έχουν επίσης αναγνωρίσει την αναγκαιότητα της βελτίωσης της αλληλεπίδρασης του πληρώματος. Το (NTSB) των Η.Π.Α. έχει αναφέρει την έλλειψη της κατάλληλης αλληλεπίδρασης σαν ένα παράγοντα σε διάφορα ναυτικά ατυχήματα και έχει κάνει αρκετές εισηγήσεις να εισαχθεί η Διαχείριση Πόρων Γέφυρας (BRM) στην εκπαίδευση των Αξιωματικών γεφύρας στα πλοία υπό Αμερικάνικη σημαία (Canadian Transportation Safety Board 1995).

7.2 Οργανωτικά Ζητήματα

7.2.1 Ασφαλής εκπαίδευση

Όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν αρκετές μη τεχνικές δεξιότητες στην ναυτιλία, όπως έχουν διαπιστωθεί μέσω ερευνών που θεωρούνται αναπόσπαστες από την άριστη πρακτική. Ο Perrow (1999) στο βιβλίο του "Normal Accidents" σημειώνει ότι δεν είναι ασυνήθιστο για τους Αξιωματικούς γεφύρας να παραμένουν έντρομοι και σιωπηλοί ενώ ο Πλοίαρχος προσαράσσει το πλοίο ή το συγκρούει με ένα άλλο (p 178), εμφανίζεται ότι οι ελλείψεις σε μη τεχνικές δεξιότητες, στο προηγούμενο παράδειγμα η επικοινωνία, μερικές φορές έχουν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ατυχήματος.

Υπάρχουν συγχρόνως πρωτοβουλίες στην ναυτιλιακή βιομηχανία που προσπαθούν να αποδώσουν ελλείψεις στην απόδοση των μη τεχνικών δεξιοτήτων. Η Διαχείριση Πόρων Πληρώματος (CRM) είναι μία εκπαιδευτική πρωτοβουλία που βασίζεται στον πυρήνα των μη τεχνικών δεξιοτήτων αναπόσπαστων στην άριστη πρακτική, η οποία εξελίχθηκε υπό το φως αρκετών δημοσιοποιημένων αεροπορικών ατυχημάτων, τα οποία είχαν σαν αποτέλεσμα την απώλεια αρκετών ανθρώπινων ζώων.

Η Διαχείριση Πόρων Πληρώματος αναφέρεται σε μία ομάδα καθορισμένων γνωστικών και κοινωνικών δεξιοτήτων όπως: επικοινωνία, ομαδική εργασία, επίγνωση της κατάστασης, ηγεσία, θετικότητα, λήψη αποφάσεων και διαχείριση φόρτου εργασίας οι οποίες συμβάλλουν στην επαύξηση της ικανότητας να εργάζεσαι σε ομάδες και

επίσης αυξημένη ασφαλή απόδοση (Salas, Burke, Bowers & Wilson, 2001; Salas, Fowlkes, Stout, Milanovich & Prince, 1999). Οι εκπαιδευτικές δεξιότητες Διαχείρισης Πόρων Πληρώματος και η αξιολόγηση είναι πια υποχρεωτικές στο Ηνωμένο Βασίλειο για όλους τους Πλοηγούς εμπορικών πλοίων (CAA, 2003) και εμφανίζεται να είναι φιλολογικά παρούσα για την ναυτιλιακή κοινότητα που εισηγείται ότι υπάρχει ζήτηση για παρόμοια υποχρεωτική εφαρμογή στη ναυτιλιακή βιομηχανία (Canadian Transportation Safety Board, 1995).

Προάγοντας της μη τεχνικές δεξιότητες μέσω της Διαχείρισης Πόρων Πληρώματος, η εκπαίδευση ίσως μειώσει της αιτίες ατυχημάτων που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα και εναλλακτικά τα συμβάντα αυτά καθεαυτά. Ο Ι.Μ.Ο. αναγνωρίζει την ανάγκη για εκπαίδευση και ικανότητα της μη τεχνικές δεξιότητες, αν και επί του παρόντος αυτό είναι σε πολύ πρώιμα στάδια και περιγράφεται στην STCW ως «ικανότητα στη διαχείριση κρίσεων και δεξιότητες ανθρώπινης συμπεριφοράς για ανώτερους αξιωματικούς που έχουν υπευθυνότητα επιβατών σε καταστάσεις ανάγκης» (STCW Code Table A-V/2). Παρ' όλα αυτά, ο κώδικας δεν κάνει αρκετά ώστε να εισηγηθεί πώς πρέπει να είναι δεξιότητες της ανθρώπινης συμπεριφοράς ή τι είναι ένα ικανοποιητικό επίπεδο ικανότητας.

Τα πρότυπα και η αξιολόγηση εκπαιδευτικών πρωτοβουλιών σχετικά με την ανθρώπινη συμπεριφορά της η Διαχείριση Πόρων Πληρώματος δεν είναι ακόμη ώριμα σε σύγκριση με την κατανόηση των μη τεχνικών δεξιοτήτων και την αξιολόγησή της εντός της κοινότητας της πολιτικής αεροπορίας (Barnett, Gatfield & Peckan, 2003). Στην ναυτιλιακή βιομηχανία, υπάρχει μία εστίαση στην εκπαίδευση των μη τεχνικών δεξιοτήτων και της εταιρείες συστήνουν της δεξιότητες της Διαχείρισης Πόρων Πληρώματος στα προγράμματα εκπαίδευσής της. Παρ' όλα αυτά η ερώτηση παραμένει ακόμη (Barnett et al., 2003) πόσο αποτελεσματική είναι η εκπαίδευση;

7.2.2 Διαχείριση Πόρων Γεφύρας/Διαχείριση Ομάδας Γεφύρας (BRM/BTM)

Το ναυτιλιακό αντίστοιχο της Διαχείρισης Πόρων Πληρώματος ορίζεται ως Διαχείριση Πόρων Γεφύρας B.R.M. (Bridge Resource Management), ή Διαχείριση Ομάδας Γεφύρας B.T.M. (Bridge Team Management) και χρησιμοποιείται στην ναυτιλιακή βιομηχανία την τελευταία δεκαετία.

Παρ' όλα αυτά μία ανασκόπηση της βιβλιογραφίας αποκαλύπτει ότι εμφανίζεται να μην είναι πρακτικά θεμελιωμένη γι' αυτό τον τύπο εκπαίδευσης, πέρα από την έρευνα η οποία αρχικά διενεργήθηκε για τον σχηματισμό σειράς μαθημάτων της αεροπορίας CRM. Παρ' όλα αυτά, μία προκαταρκτική επιθεώρηση ναυτικών σε διάφορες χώρες αποκάλυψε παρόμοιους ανθρώπινους παράγοντες σαν αυτούς που είχαν ανακαλυφθεί στην αεροπορική κοινότητα (Helmreich & Merrit, 1998). Απ' αυτό το συμπέρασμα λοιπόν θα μπορούσε να συστηθεί η χρήση του CRM σαν αξιόπιστη για την ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα σεμινάρια Διαχείρισης Ομάδας Γεφύρας είναι μία συνιστώμενη πλευρά από τον Διεθνή κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης και γι' αυτό έχει υιοθετηθεί από πολλές εταιρείες.

Μετά την προσάραξη του δεξαμενόπλοιου 'World Prodigy' (1989) το NSTB συνέστησε οι Αξιωματικοί γεφύρας σε πλοία υπό σημαία Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής να παρακολουθούν εκπαίδευση επί του B.R.M. Το 1992 το NSTB επανέλαβε αυτή την σύσταση υπό την επήρεια της προσάραξης το 1990 του δεξαμενόπλοιου 'Connecticut'. Ακόμη κι' αν αυτή ήταν η περίπτωση που έκανε την εκπαίδευση επί του B.R.M. υποχρεωτική στα πλοία υπό Αμερικάνικη σημαία, υπάρχουν ακόμη πλοία που ανήκουν σε άλλες σημαίες που στερούνται αυτής της εκπαίδευσης, η οποία ίσως δημιουργεί ενδεχόμενα συμβάντα. Αυτό ίσως πρέπει να επιβληθεί από τον I.M.O. και να γίνει συμμόρφωση με τις οδηγίες ώστε να αναγνωρισθεί διεθνώς ως απαραίτητο.

7.2.3 Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου (ERM)

Η Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου, η εκδοχή του CRM για το προσωπικό μηχανοστασίου, συστάθηκε την δεκαετία του 1980 και έχει χρησιμοποιηθεί για την εκπαίδευση ομάδων σε δεξιότητες εκμετάλλευσης συστημάτων και για διαχείριση κρίσεων (Barnett et al., 2003). Το ERM φαίνεται ότι επίσης προέρχεται από τις αρχές

και την βάση δεξιοτήτων του CRM της αεροπορίας, αλλά δεν εμφανίζεται βιβλιογραφία για τον σχηματισμό ή την αξιολόγηση αυτής της σειράς μαθημάτων. Αυτά τα σεμινάρια είναι κυρίως βασισμένα στην προσομοίωση, όπου αν και υπάρχουν περισσότερα θέματα σ' αυτά τα μηχανοστάσια είναι λιγότερο γενικής χρήσης και δυνητικά δυσκολότερο να προσομοιώσεις και έτσι γεννάται το ερώτημα εάν οι πρόσφατα αποκτηθείσες δεξιότητες μπορούν να μεταφερθούν στον χώρο εργασίας; Υπάρχει λίγη αξιολόγηση εργασίας σχετικά με την επιρροή αυτών των σεμιναρίων.

Η πλειονότητα της περιορισμένης εργασίας που εκτελείται σ' αυτόν τον χώρο έχει εστιασθεί στους ανθρώπινους παράγοντες και την μεσολάβηση σε ατομικό επίπεδο: επίγνωση της κατάστασης, λήψη αποφάσεων, κόπωση, αυτοματισμοί, υγιής επικοινωνία και άγχος και ομαδική εργασία. Υπάρχει λιγότερη έρευνα σε οργανωτικούς παράγοντες, οι οποίοι ίσως παρεμβάλλουν σχέσεις μεταξύ του οργανωτικού κλίματος και της συμπεριφοράς και κατόπιν εξάγονται μετρήσεις όπως δεδομένα ατυχημάτων. Οι παράγοντες οι οποίοι αφορούν το κλίμα επί του πλοίου δυνητικά συνεισφέρουν σε ατυχήματα.

Για να συμπληρώσουμε λοιπόν την εικόνα πρέπει να θεωρήσουμε αυτό το στοιχείο στην αιτία ατυχημάτων για να έχουμε πλήρη άποψη και μείωση του επιπέδου των ατυχημάτων σ' αυτή την βιομηχανία. Το ακόλουθο είναι μία σύνθεση έρευνας στη ναυτιλία στο κλίμα ασφαλείας και την κουλτούρα, αν και εντός της γενικής βιβλιογραφίας της ψυχολογίας ο ορισμός αυτών των θεμάτων είναι ευδιάκριτος (Guldenmund, 2000), αυτοί οι όροι συχνά χρησιμοποιούνται σαν συνώνυμα στην ναυτική βιβλιογραφία, το οποίο απεικονίζει το επίπεδο των θεωρητικών εισαγομένων.

7.2.4 Κλίμα ασφαλείας στη ναυτιλία

Ο Havold (2003) χρησιμοποίησε μία σύνθετη κλίμακα από υπάρχοντα όργανα για να μετρήσει την κουλτούρα επί της ασφάλειας, την εθνική κουλτούρα και τον κίνδυνο σε Νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρείες. Περίπου το ένα τρίτο των θεμάτων του ελήφθη από μία κλίμακα κλίματος ασφαλείας η οποία είχε αναπτυχθεί για την υπεράκτια βιομηχανία εξόρυξης πετρελαίου (Mearns, Whittaker, Flin, Gordon & O'Connor, 1998).

Η κλίμακα του Havold σχηματίστηκε από τους ακόλουθους συντελεστές: διαχείριση/υποχρέωση στην ασφάλεια, πρότυπα ασφαλείας/συμμόρφωση με τους κανόνες/επαγγελματική συμπεριφορά κινδύνου, φόρτος εργασίας/εργασιακή πίεση/άγχος, μοιρολατρία, γνώση/ικανότητα, υιοθετηθείσες αξίες ασφαλείας, βαθμός σύγκρουσης μεταξύ ασφαλείας και εργασίας/προτεραιότητες, κουλτούρα αναφορών, εκτίμηση εργασίας, επίγνωση του κινδύνου από τους Αξιωματικούς, μαθησιακή κουλτούρα/γνώση από τα ατυχήματα/γνώση οργάνωσης, ασφαλής επικοινωνία, δράσεις οι οποίες βασίζονται σε ατυχήματα, εκτίμηση των οδηγιών ασφαλείας, η εργασία αυτή καθεαυτή και ασφαλής συμπεριφορά. Οι εξαρτώμενες μεταβλητές σ' αυτή την μελέτη δεν αναφέρονται.

Το ερωτηματολόγιο απευθύνθηκε σε 2558 ναυτικούς από 27 διαφορετικές χώρες περιλαμβάνοντας: Φιλιππίνες, Νορβηγία, Πολωνία, Ινδία, Λετονία, Ολλανδία, Ρουμανία, Ινδονησία, Μεγάλη Βρετανία και Κούβα (όλες αυτές οι χώρες είχαν περισσότερους από 10 συμμετέχοντες στα ερωτηματολόγια). Αυτά τα άτομα εργάζονταν όλα σε Νορβηγικής πλοιοκτησίας πλοία. Ο Havold περιέγραψε μία ενδεχόμενη παρουσία κουλτούρας γεωγραφικών περιοχών (cultural views as measured by the Value Survey Module [VSM 94]; (Hofstede, 1980) espoused by a group of individual cultures), η οποία είχε την ίδια στάση σχετικά με την ασφάλεια. Νορβηγία και Ολλανδία, Πολωνία και Λετονία και Ινδία και Φιλιππίνες ομαδοποιήθηκαν σε υποσύνολα κουλτούρας (σε περισσότερους των 12 από τους 16 συντελεστές).

Όλες οι εθνικότητες φάνηκε να δείχνουν θετική στάση σχετικά με την ασφάλεια και τα θέματα κινδύνου, αλλά υπήρχαν αξιοσημείωτες διαφορές μεταξύ των χωρών στο δείγμα. Ο Havold (2003) επίσης ανακάλυψε ότι υπήρχαν συσχετισμοί μεταξύ των περισσότερων συντελεστών ασφαλείας και κινδύνου και των δεικτών εθνικής κουλτούρας. Αυτό συνιστά ότι είναι ένας ενδιαφέρων χώρος για περαιτέρω διερεύνηση, πώς να προωθηθεί η καλύτερη πρακτική από το υψηλότερο εκτελεστικό όργανο εθνικής κουλτούρας για να μειωθούν αυτές οι διαφορές. Επίσης βρήκε ότι τα πλοία με πλήρωμα από μία ή από δύο χώρες είχαν καλύτερη στάση έναντι της ασφαλείας και του κινδύνου απ' ότι στα πλοία με πλήρωμα πολυεθνικό. Διαπίστωσε επίσης ότι οι κουλτούρες είναι ένας ισχυρός δείκτης της εργασιακής απόδοσης.

Από το δείγμα του Havold, περισσότεροι από το 50% των ναυτικών που απάντησαν ήταν από τις Φιλιππίνες και η πλειονότης ήταν άνδρες, πού είναι μία εικόνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο Havold περιέγραψε ότι διαφορετικές εθνικότητες παρήγαγαν διαφορετικές βαθμολογίες στην κλίμακα κουλτούρας ασφαλείας, συνεπώς επειδή η μεγάλη αναλογία των δεδομένων που υποβλήθηκαν προήλθε από Φιλιππινέζους ίσως έχει παραποιήσει τα υποβληθέντα δεδομένα συνολικά. Μία πρόσθετη προειδοποίηση που πρέπει να σημειώσουμε είναι ότι ο Havold απήρθηγε το ερωτηματολόγιο της «κουλτούρας ασφαλείας» στα Αγγλικά ή στα Νορβηγικά παραβλέποντας ότι το δείγμα των Φιλιππινέζων ίσως δεν είχε το απαραίτητο επίπεδο γνώσης της Αγγλικής ώστε να καταλάβει τις ερωτήσεις.

Οι Ek, Olson, και Akselsson (2000) ανέπτυξαν μία ακριβή κλίμακα για αυτά τα δεδομένα ώστε να μετρήσουν την κλίμακα ασφαλείας για χρήση σε διαφορετικούς τύπους επιβατηγών πλοίων. Όταν όρισαν την κουλτούρα ασφαλείας χρησιμοποίησαν έναν ορισμό εργασίας ο οποίος περιέκλειε τις ακόλουθες εννέα διαστάσεις: κουλτούρα αναφοράς, κουλτούρα ευελιξίας, κουλτούρα δικαίου, μαθησιακή κουλτούρα, εργασιακές συνθήκες, συμπεριφορά σχετική με την ασφάλεια, στάση σχετικά με την ασφάλεια, επικοινωνία και εκτίμηση κινδύνου.

Οι τέσσερις πρώτες διαστάσεις προτάθηκαν από τον Reason (1997), αλλά οι συντάκτες δεν όρισαν ένα σκεπτικό για την επιλογή των υπόλοιπων διαστάσεων. Δύο μελέτες έχουν διενεργηθεί χρησιμοποιώντας αυτό το ερωτηματολόγιο. Η πρώτη διενεργήθηκε σε ένα Σουηδικό επιβατηγό/φορτηγό πλοίο, όπου απάντησαν 48 ναυτικοί, το 90% των οποίων προέρχονταν από Ευρωπαϊκές χώρες.

Ο κυριότερος σκοπός της μελέτης ήταν να διερευνήσει την δυνατότητα χρησιμοποίησης του ερωτηματολογίου. Τα επιπέδου άλφα υπολογίσθηκαν για κάθε κλίμακα, όλα απέδωσαν αρκετά άλφα ώστε να δείξουν εσωτερική συνοχή, παρόλο το μικρό μέγεθος του δείγματος. Ο Ek et al. (2000) σημείωσαν ότι οι περισσότεροι αποκριθέντες ήταν ικανοί να απαντήσουν το ερωτηματολόγιο με λίγες ερωτήσεις αναπάντητες. Θεωρώντας ότι ένας από τους αρχικούς σκοπούς αυτής της αρχικής φάσης του ερευνητικού έργου ήταν να επαληθεύσουν την δυνατότητα χρησιμοποίησης της μέτρησης, οι συντάκτες θα μπορούσαν να είχαν επιλέξει ένα πιο σθεναρό

αποτέλεσμα μέτρησης, από την συμπλήρωση ερωτήσεων, για να αξιολογήσουν την κατανόηση των συμμετεχόντων. Ευρέθη συνολικά ότι το πλήρωμα γενικά έδωσε μία θετική απάντηση για όλες τις διαστάσεις για την κουλτούρα ασφαλείας.

Υπήρχαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των Αξιωματικών και από τα δύο τμήματα και το προσωπικό γενικών υπηρεσιών στις πέντε από τις εννέα διαστάσεις της κουλτούρας ασφαλείας, οι Αξιωματικοί βαθμολόγησαν ευελιξία, επικοινωνία, ασφαλή συμπεριφορά, συνθήκες αναφοράς και εργασιακές συνθήκες περισσότερο θετικά απ' ότι το προσωπικό γενικών υπηρεσιών. Οι συντάκτες αναγνώρισαν ότι το μέγεθος του δείγματος είναι μικρό και ότι μελλοντική μελέτη θα πρέπει να διενεργηθεί με μεγαλύτερο μέγεθος δείγματος. Δεν κάνουν καμία αναφορά στην γλώσσα το χρησιμοποιούμενο όργανο το οποίο είναι ακόμη ένα ζήτημα κλειδί όταν προσπαθούμε να ερμηνεύσουμε τα αποτελέσματα.

Ο Ek (2003) διενήργησε μία επακόλουθη έρευνα χρησιμοποιώντας τις ίδιες μετρήσεις της κουλτούρας ασφαλείας, σε ένα οχηματαγωγό υψηλής ταχύτητας (HSC) (16 Officers, 36 crew) και ένα επιβατηγό/οχηματαγωγό (RO-PAX) (17 Officers, 40 crew) και τα δύο από την Σουηδία. Ο συντάκτης χρησιμοποίησε επίσης παρατηρήσεις, ανοικτές συνεντεύξεις με τα μέλη του πληρώματος (για να αποκομίσουν εμπειρία σχετικά με το ποιος κίνδυνος και ποιες καταστάσεις ασφαλείας υπάρχουν στο πλοίο), μία τυποποιημένη συνέντευξη με μέλη του πληρώματος διαφόρων επιπέδων εργασίας από όλα τα τμήματα και μία συλλογή από περιστατικά και στατιστικές σχετικά με το πλοίο.

Οι Αξιωματικοί και στους δύο τύπους πλοίων είχαν σημαντικά πιο θετικές μέσες βαθμολογίες στην διάσταση κουλτούρας ασφαλείας απ' ότι το πλήρωμα (4/9 στη διάσταση ασφαλούς κουλτούρας στο High Speed Craft και 8/9 επί όλων των διαστάσεων στο ROPAX). Ο συντάκτης εξηγεί τις σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο πλοίων δια του μικρού αριθμού δείγματος επί του HSC κάνοντάς το δυσκολότερο να φθάσουν σε επίπεδα σημαντικότητας, ωστόσο το μέγεθος του δείγματος είναι και στις δύο περιπτώσεις μικρό.

Γι' αυτό δεν μπορεί πραγματικά να χρησιμοποιηθεί επαρκώς σαν εξήγηση γι' αυτά τα αποτελέσματα. Άλλο αξιόλογο να αναφερθεί εύρημα ήταν ότι επί του ROPAX

δεν ευρέθησαν αξιολογες διαφορές στη διάσταση της κουλτούρας ασφαλείας μεταξύ των Αξιοματικών μηχανής και του πληρώματος ή μεταξύ των Αξιοματικών γεφύρας και του προσωπικού γενικών υπηρεσιών. Ο Ek δηλώνει ότι τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η κουλτούρα ασφαλείας διαφέρει διαμέσου διαφορετικών επιπέδων της οργάνωσης του πλοίου, το οποίο είναι συγκλίνον με τα προηγούμενα ευρήματα (Ek et al. 2000) και επίσης με το κλίμα ασφαλούς εργασίας (π.χ., Mearns et al. 1998).

Η έρευνα για το ασφαλές κλίμα μέσα σ' αυτή την κοινότητα βρίσκεται σε πρώιμα στάδια και ακόμη εμφανίζεται να υπάρχουν θέματα στην κατάταξη του ασφαλούς κλίματος ή την έρευνα ασφαλούς κουλτούρας. Όταν χρησιμοποιείται ένα ερωτηματολόγιο για την αξιολόγηση το προσωπικό πλοίου είναι δύσκολο να ορισθεί βαθμολογία ως προς το πώς θα μετρηθεί η κουλτούρα ασφαλείας. Η πρότερα εκτελεσθείσα έρευνα έχει μικρά μεγέθη δειγμάτων και συχνά αποτυγχάνει να συνδέσει ευρήματα με απτά αποτελέσματα μετρήσεων όπως η ασφαλής απόδοση.

8. ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

8.1 Ζήτηση χωρητικότητας πλοίων

Όπως γνωρίζουμε, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο σε βάρος και αξία, ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου και εξελίχθηκε ταχύτατα στην διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Στην περίοδο αυτή, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναπτύχθηκε με ρυθμό ταχύτερο από όσο η παγκόσμια παραγωγή.

Μια ακριβής μέτρηση της ζήτησης χωρητικότητας, όπως αυτή εκφράζεται από τις διακινούμενες ποσότητες αγαθών, τον όγκο τους και τις επί μέρους ιδιότητες και χαρακτηριστικά τους, σε συνδυασμό με τις διανυόμενες αποστάσεις και τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, δεν είναι δυνατή. Μόνο κατά ένα υπολογισμό εκτίμηση της ζήτησης με την μορφή μιλιομετρικών τόνων γίνεται, και αυτός μόνο από ιδιωτικές πηγές. Κατ' ανάγκη, η εκτίμηση των γενικών εξελίξεων της ζήτησης, γίνεται μέσω της παρακολούθησης των ποσοτικών εξελίξεων του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου και της γεωγραφικής διάρθρωσής του κατά κατηγορίες φορτίων.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αναφέρεται σε ποσότητα που τείνει να φθάσει τα 4500 εκατομμύρια τόνους. Αυτό σημαίνει ότι, κάθε ημέρα φορτία περίπου δέκα εκατομμυρίων κατά μέσο όρο, φορτώνονται σε πλοία από κάποιο λιμάνι στην υδρόγειο, ενώ ίση περίπου ποσότητα φορτίων βρίσκεται υπό εκφόρτωση σε κάποια άλλα λιμάνια.

Τα ξηρά συσκευασμένα φορτία αποτελούν τον κορμό των λεγομένων γενικών φορτίων. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται τα περισσότερα κυρίως από τα προϊόντα της μεταποίησης, όπως και διάφορες πρώτες ύλες και γεωργικά προϊόντα. Στην τελευταία εικοσαετία τα φορτία αυτά αποτέλεσαν αντικείμενο του Unitization (μοναδοποίηση των φορτίων) με τις διάφορες μορφές του. Δημιούργησαν έτσι, εξειδικευμένες μορφές χωρητικότητας προηγμένης τεχνολογίας.

8.2 Προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών

Ο όρος προσφορά, σημαίνει την ποσότητα αγαθού ή υπηρεσίας που προσφέρεται προς πώληση στη μονάδα του χρόνου. Ένα πλήθος παραγόντων, ασκούν επίδραση στην διαμόρφωση του συνολικού μεγέθους της προσφοράς.

Το σύνολο της μεταφορικής ικανότητας όλων των υπαρχόντων πλοίων, μας δίνει την χωρητικότητα, η οποία, θεωρητικά, μπορεί σε δεδομένο χρόνο, να προσφερθεί στην αγορά για την ικανοποίηση της ζήτησης. Παρ' όλα αυτά είναι πρακτικά αδύνατο όλα τα υπάρχοντα πλοία να είναι σε ενέργεια, σε μια χρονική περίοδο. Ένα μέρος, άλλοτε μεγαλύτερο και άλλοτε μικρότερο της χωρητικότητας, βρίσκεται κάθε στιγμή σε αδράνεια.

Οι παράγοντες που κυρίως συμβάλλουν στην διαφοροποίηση του προσφερόμενου έργου είναι οι ακόλουθοι:

- Η ταχύτητα των πλοίων
- Η κατανομή των κυτών και ο εξοπλισμός τους σε μέσα φορτοεκφόρτωσης
- Η ημερήσια κατανάλωση καυσίμων σε συνδυασμό με την απόσταση που διανύεται.
- Η διαφορά της τιμής των καυσίμων σε διαφορετικές περιοχές του κόσμου.
- Η διάρκεια των επισκευών ή εργασιών συντήρησης και η ύπαρξη των κατάλληλων ποιοτικά και ποσοτικά ευκολιών για τις εργασίες αυτές.
- Ο ρυθμός διάλυσης και απωλειών των πλοίων. Επιτάχυνση του ρυθμού αυτού συνεπάγεται όπως είναι ευνόητο, περιορισμό του μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας. Όμοιες επιδράσεις στην προσφορά έχει και η απώλεια χωρητικότητας που οφείλεται σε τυχαία περιστατικά.
- Ο ρυθμός ναυπήγησης νέων πλοίων αποτελεί έναν από τους μάλλον βασικούς και καθοριστικούς παράγοντες του μεγέθους της προσφοράς χωρητικότητας.
- Οι μακροχρόνιες τάσεις και εξελίξεις στην κατασκευή των πλοίων.
- Η βούληση των μεταφορέων.

Από την παραπάνω παρουσίαση προκύπτουν δύο παρατηρήσεις:

1. ότι το πραγματικό συνολικό μέγεθος της προσφοράς δεν μπορεί να μετρηθεί αφού εξαρτάται από ανομοιογενείς παράγοντες πολλοί από τους οποίους δεν μπορούν να μετρηθούν. Για τον λόγο αυτό, παρακολουθούνται στατιστικά μόνο οι συνολικές και οι επιμέρους ποσοτικές μεταβολές της παγκόσμιας χωρητικότητας.
2. Ότι πρακτικά είναι αδύνατη η πλήρης χρησιμοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας σε όλους τους πλόες των πλοίων γιατί:
 - οι εξαγωγικές χώρες δεν εισάγουν, ανάλογες ποσότητες αγαθών από τις χώρες προορισμού των εξαγωγών τους και
 - τα πλοία δεν είναι κατάλληλα για την εκτέλεση κάθε κατηγορίας μεταφοράς, μολονότι υπάρχει τάση κατασκευής πλοίων που να είναι ικανά να εξυπηρετούν, εξ' ίσου, περισσότερους από έναν τομείς μεταφορών.

8.3 Εξελίξεις στον τρόπο μεταφοράς

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 άρχισε ουσιαστικά η αναζήτηση άλλων τύπων πλοίων που θα εξυπηρετούσαν το κομμάτι της δια θαλάσσης μεταφοράς συσκευασμένων εμπορευμάτων. Οι ανά τον κόσμο πλοιοκτήτες ήλθαν αντιμέτωποι με μία μεγάλη ναυτιλιακή κρίση που διήρκεσε τέσσερα χρόνια περίπου και οδήγησε πολλά πλοία γενικού φορτίου στον παροπλισμό και την διάλυση.

Η μεταφορά συσκευασμένων φορτίων με containers, επάνω σε αμιγή container-ships αποτέλεσε επιλογή των φορτωτών (shippers) και των παραληπτών (consignees) για την διακίνηση των φορτίων τους γρήγορα, ασφαλώς, χωρίς απώλειες λόγω κλοπών ή καιρικών συνθηκών, και από τον χώρο του φορτωτή έως τον χώρο του παραλήπτη.

Αυτή η προτίμηση, των εμπλεκόμενων στην διακίνηση φορτίων, προς τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δρομολόγησε μεγάλες αλλαγές στον προσανατολισμό της πλοιοκτησίας και του εφοπλισμού.

Η κατηγορία των πλοίων που ίσως επλήγη περισσότερο από τις υπόλοιπες ήταν αυτή των πλοίων γενικού φορτίου (tramps or liners). Την θέση των πλοίων γενικού

φορτίου κατέλαβαν τα container-ships τα οποία και επικράτησαν στις μεταφορές συσκευασμένων φορτίων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των πλοίων γενικού φορτίου και βεβαίως και την μείωση του αριθμού των ατυχημάτων όπου εμπλέκονταν πλοία αυτού του τύπου.

8.4 Εξελίξεις στα μεγέθη των πλοίων

Μέχρι τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι εξελίξεις ως προς τα μεγέθη των φορτηγών, εν γένει, πλοίων ήταν βραδύτατες. Στην εικοσαετία 1920 – 1939 η μέση χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων αυξήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο μόνο κατά 413 κ.ο.χ. (2227 κ.ο.χ. έναντι 1814 κ.ο.χ.). Τα μεγαλύτερα φορτηγά μεταφοράς χύμα ξηρού φορτίου ήταν μέχρι 14000 νεκρού βάρους, ενώ στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, τα μεγέθη έφθαναν τους 20000 νεκρού βάρους.

Η σχετική στασιμότητα, ως προς τα φορτηγά πλοία, ήταν απόρροια τεχνικών λόγων αφ' ενός και αφ' ετέρου εμπορικών. Λόγω του ότι η ηλεκτροσυγκόλληση των ελασμάτων δεν είχε ακόμη υιοθετηθεί στις ναυτικές κατασκευές, η αύξηση των μεγεθών θα είχε σαν αποτέλεσμα βαρύτερα πλοία, που θα απαιτούσαν μηχανές ιδιαίτερα μεγάλης ιπποδύναμης. Με την τεχνολογία της εποχής, μηχανές μεγάλης ιπποδύναμης είχαν μεγάλο όγκο και βάρος καθώς επίσης και μεγάλο κόστος κατασκευής και λειτουργίας. Η χρησιμοποίησή τους ήταν επομένως ασύμφορη. Με δεδομένη την στασιμότητα στο Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και το κύριο βάρος του να αφορά στις μεταφορές γενικών φορτίων, που από την φύση τους απαιτούν σημαντική συχνότητα εξυπηρέτησης, αλλά όχι ιδιαίτερα μεγάλα μεγέθη πλοίων, δεν υπήρχαν εμπορικά κίνητρα για επιδίωξη αύξησης των μεγεθών των πλοίων.

Το αντίθετο συνέβη στην μεταπολεμική περίοδο – ιδιαίτερα μετά το 1960. Οι τεχνολογικές εξελίξεις ήταν ταχύτατες, η εφαρμογή τους δε στην κατασκευή, στα μεγέθη και στην πρόωση των πλοίων ήταν ευρύτατη, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού, αλλά και με την ενθάρρυνση των μεγάλων φορτωτών. Η στροφή προς τα μεγάλου μεγέθους πλοία διευκολύνθηκε από:

- A. τις ταχύτατες ποσοτικές και διαρθρωτικές μεταβολές στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.
- B. την μετακίνηση του κέντρου βάρους του εμπορίου προς τα χύδην υγρά και ξηρά φορτία – ιδίως τα πρώτα.
- C. την μεγάλη αύξηση των διανυομένων αποστάσεων.
- D. την συγκέντρωση της ζήτησης των κυριότερων χύδην υγρών και ξηρών φορτίων, κάτω από τον έλεγχο λίγων και σχετικά μεγάλων φορτωτών και την γεωγραφική συγκέντρωση του εμπορίου των φορτίων αυτών. Οι δύο αυτές εξελίξεις, σε συνδυασμό με κατάλληλο προγραμματισμό από μέρους των φορτωτών, επέτρεψαν ώστε μεγάλες ποσότητες συγκεκριμένου φορτίου να είναι διαθέσιμες κατά την φόρτωση.
- E. την ανάγκη για συμπίεση του μεταφορικού κόστους.

Τα στατιστικά στοιχεία⁶ αποδίδουν την συνοπτική εικόνα των δυναμικών εξελίξεων σε μεγέθη όπως:

Διαλύσεις παγκόσμιου εμπορικού στόλου:

- ανά κατηγορία πλοίου χρονολογικά
- ανά ηλικία πλοίων

Απώλειες παγκόσμιου εμπορικού στόλου πλοίων γενικού φορτίου.

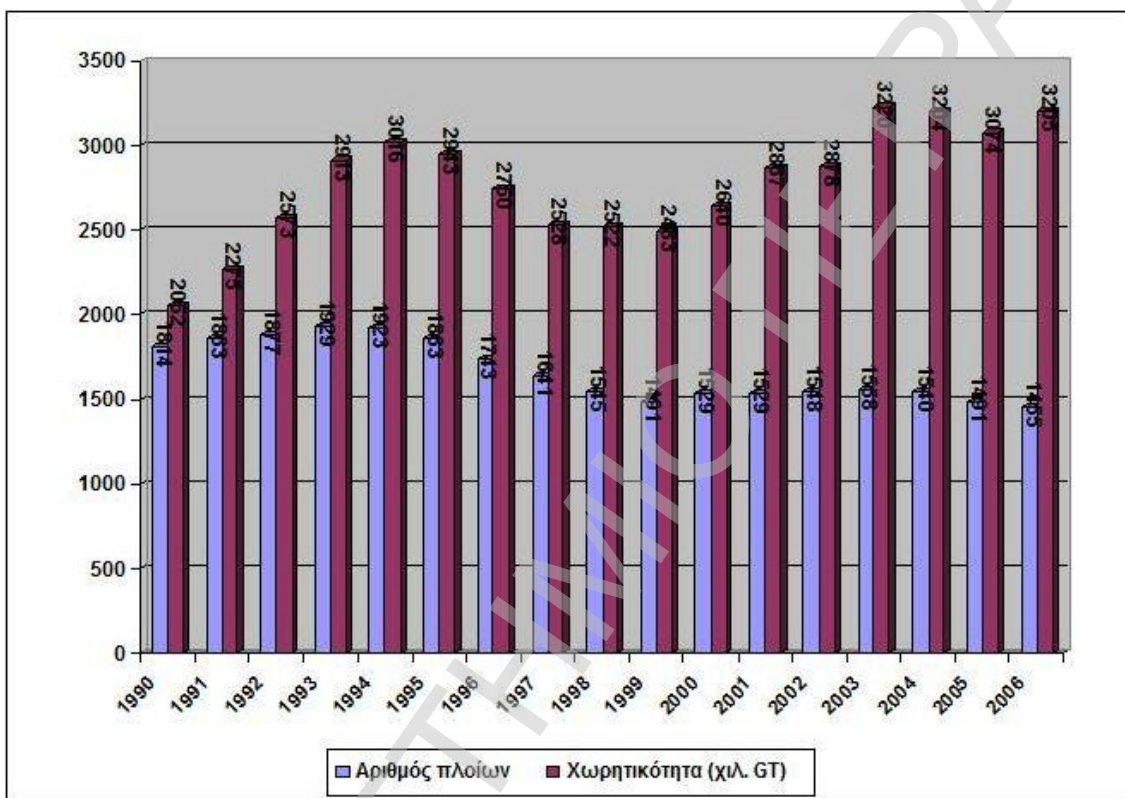
Τιμές:

- πώλησης μεταχειρισμένων πλοίων ανά κατηγορία πλοίου και ηλικία του χρονολογικά
- διάλυσης πλοίων ανά περιοχή

⁶ Οι περισσότεροι στατιστικοί πίνακες προέρχονται από “Shipping Statistics, ISL Bremen, 1997” σε συνδυασμό με στοιχεία του LMIS και έχουν επεξεργαστεί από τους συγγραφείς, ώστε να προκύψουν τα αντίστοιχα διαγράμματα, που κατά την άποψή μας δίνουν μια περισσότερο κατανοητή (εκπαιδευτικού χαρακτήρα) μορφή στον αναγνώστη. Επισημαίνεται επίσης, ότι για λόγους επιμέλειας κειμένου υπάρχουν ορισμένες συντομογραφίες όπως: S/D = Single Deck, M/D = Multi Deck, Δ/Ξ = Δεξαμενόπλοια, Φ/Γ = Φορτηγά, Ε/Κ = Εμπορευματοκιβώτια, Ε/Γ = Επιβατηγά

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.1

Δύναμη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας > 100 GT (Lloyd's Register)



Πηγή: Lloyd's, World Fleet Statistics

Στον ανωτέρω πίνακα υπάρχει μία διαφορά στον αριθμό, περίπου 400 πλοίων (περισσότερα σύμφωνα με το N.E.E.) και μία διαφορά περίπου 700.000 τόννων στην χωρητικότητα (περισσότεροι σύμφωνα με το N.E.E.) τα τελευταία έτη, ενώ παλαιότερα η διαφορά ήταν μικρότερη. Κατά τα λοιπά, στο παρόν διάγραμμα αποτυπώνεται εμφανώς η αυξομειώση του στόλου αναλόγως της διεθνώς επικρατούσας κατάστασης στην ναυτιλία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1

Δύναμη Ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας >1000 GT

GREEK CONTROLLED SHIPPING

Greek-owned ships registered under various flags, including Greece's flag
 (ships over 1,000 gt)

Greek Controlled Shipping (ships over 1000 gt)

| Ημερομηνία | Πλοία | DW | GT |
|---------------------|-------|-------------|-------------|
| 15 Φεβρουάριος 2008 | 4,173 | 260,929,221 | 154,599,221 |
| 15 Φεβρουάριος 2007 | 3,699 | 218,229,552 | 129,765,470 |
| 15 Μάρτιος 2006 | 3,397 | 190,058,534 | 113,603,803 |
| 15 Μάρτιος 2005 | 3,338 | 182,540,868 | 109,377,819 |
| 15 Μάρτιος 2004 | 3,379 | 180,140,898 | 108,929,135 |
| 15 Μάιος 2003 | 3,355 | 171,593,487 | 103,807,860 |
| 15 Μάρτιος 2002 | 3,480 | 164,613,935 | 98,195,100 |
| 15 Μάρτιος 2001 | 3,618 | 168,434,370 | 100,220,348 |
| 15 Μάρτιος 2000 | 3,584 | 150,966,324 | 90,227,491 |
| 15 Μάρτιος 1999 | 3,424 | 139,255,184 | 83,454,890 |
| 15 Φεβρουάριος 1998 | 3,358 | 133,646,831 | 78,900,843 |
| 15 Μάρτιος 1997 | 3,204 | 127,782,567 | 74,982,110 |
| 15 Μάρτιος 1996 | 3,246 | 129,737,336 | 75,156,763 |
| 15 Μάρτιος 1995 | 3,142 | 126,128,352 | 71,666,943 |
| 15 Μάρτιος 1994 | 3,019 | 120,650,373 | 66,342,046 |
| 15 Μάρτιος 1993 | 2,749 | 103,958,104 | 56,918,268 |
| 15 Μάρτιος 1992 | 2,688 | 98,218,176 | 53,891,528 |
| 15 Μάρτιος 1991 | 2,454 | 87,102,785 | 47,906,852 |
| 15 Φεβρουάριος 1990 | 2,426 | 84,439,159 | 46,580,539 |
| 15 Μάρτιος 1989 | 2,428 | 81,928,296 | 45,554,419 |
| 15 Μάρτιος 1988 | 2,487 | 85,047,436 | 47,269,018 |

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Στον πίνακα αυτόν μπορούμε να διακρίνουμε καθαρά την σταθερή ανοδική πορεία σε αριθμό αλλά και σε χωρητικότητα του Ελληνόκτητου στόλου από το 1988 έως σήμερα και αναφερόμενοι σε πλοία άνω των 1000 gt. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε

τη διασπορά της Ελληνόκτητης ναυτιλίας σε διάφορες σημαίες οι οποίες εξυπηρετούν για κάποιους λόγους καλύτερα τους πλοιοκτήτες και γι' αυτό τις προτιμούν. Μερικές από αυτές είναι Κύπρος, Μάλτα, Άγιος Βικέντιος, Λιβέρια, Παναμάς, Μπαχάμες, Μάρσαλ Άιλαντς και άλλες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2**Δύναμη Ελληνόκτητης Εμπορικής Ναυτιλίας >100 GT**

Ships in the Greek national registry (ships over 100 gt)

| Ημερομηνία | Number Of Ships | Gross Tons |
|--------------------|------------------------|-------------------|
| 31 Δεκέμβριος 2008 | 2,082 | 39,156,211 |
| 31 Δεκέμβριος 2007 | 1,916 | 36,239,543 |
| 31 Δεκέμβριος 2006 | 1,874 | 32,765,042 |
| 31 Δεκέμβριος 2005 | 1,901 | 31,444,245 |
| 31 Δεκέμβριος 2004 | 1,972 | 32,769,792 |
| 31 Δεκέμβριος 2003 | 1,974 | 31,915,727 |
| 31 Δεκέμβριος 2002 | 1,965 | 29,204,859 |
| 31 Δεκέμβριος 2001 | 1,959 | 29,257,366 |
| 31 Δεκέμβριος 2000 | 1,902 | 26,895,376 |
| 31 Δεκέμβριος 1999 | 1,850 | 25,002,463 |
| 31 Δεκέμβριος 1998 | 1,849 | 25,171,034 |
| 31 Δεκέμβριος 1997 | 1,927 | 25,708,074 |
| 31 Δεκέμβριος 1996 | 2,013 | 27,935,053 |
| 31 Δεκέμβριος 1995 | 2,051 | 30,220,636 |
| 31 Δεκέμβριος 1994 | 2,149 | 30,535,560 |
| 31 Δεκέμβριος 1993 | 2,166 | 29,671,983 |
| 31 Δεκέμβριος 1992 | 2,095 | 26,055,932 |
| 31 Δεκέμβριος 1991 | 2,062 | 24,082,483 |
| 31 Δεκέμβριος 1990 | 2,031 | 22,524,329 |
| 31 Δεκέμβριος 1989 | 2,004 | 20,898,119 |
| 31 Δεκέμβριος 1988 | 2,015 | 21,368,976 |
| 31 Δεκέμβριος 1987 | 2,061 | 22,706,257 |
| 31 Δεκέμβριος 1986 | 2,138 | 24,792,516 |
| 31 Δεκέμβριος 1985 | 2,456 | 28,646,166 |
| 31 Δεκέμβριος 1984 | 2,788 | 32,334,886 |
| 31 Δεκέμβριος 1983 | 3,422 | 37,707,377 |

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας

Από τον ανωτέρω πίνακα κατ' αρχήν μπορούμε να δούμε τις διακυμάνσεις που βίωσε η παγκόσμια εμπορική ναυτιλία ξεκινώντας από το 1983 όπου είχε ξεκινήσει η τότε κρίση, η ανάκαμψη των ετών 1990-1994, η σταθερή κατάσταση έως το 2001 και η

σταθερά ανοδική πορεία της έως τις ημέρες μας. Όσον αφορά τα μεγέθη, την γιγάντωση του Ελληνικού στόλου κατά τα έτη 1980-1983 ακολούθησε η μεγάλη πτώση έως το 1989, όπου απωλέσθη περίπου το 47% του συνολικού τονάζ του 1983. Ακολούθησε η ανάκτηση χωρητικότητας έως το 1995 και παρ' όλο που η αγορά δεν ήταν ιδιαίτερα καλή οι Έλληνες πλοιοκτήτες προέβαιναν σε αγορές μεταχειρισμένων πλοίων μικρής σχετικά ηλικίας (κάτω των δεκαπέντε ετών) και στην πώληση παλαιότερων πλοίων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την σταδιακή ανανέωση και με τις παραγγελίες για καινούρια πλοία που έκαναν από το 2002 και μετά, σε αύξηση του αριθμού των πλοίων αλλά και σε ανάκτηση μεγάλης χωρητικότητας σχετικά με το παρελθόν και τελικά υπέρβαση του τονάζ του 1983 με τα 4/7 του αριθμού των πλοίων που υπήρχαν τότε. Βλέπουμε δηλαδή και την επίτευξη οικονομικών κλίμακος την οποία αρκετές μεγάλες εταιρείες επεδίωξαν.

8.5 Εξελίξεις ως προς τις ταχύτητες των πλοίων

Το παραγόμενο έργο από το πλοίο εξαρτάται από την ποσότητα του φορτίου ή τον αριθμό των επιβατών που παραλαμβάνει, καθώς επίσης και από την ταχύτητά του, η οποία αποτελεί σοβαρό, προσδιοριστικό παράγοντα της ποσότητας του παραγόμενου έργου στην μονάδα του χρόνου.

Τα όρια ταχύτητας που μπορεί να εφαρμοσθούν στις νέες κατασκευές διαμορφώνονται βασικά από τις συνθήκες τεχνολογίας που υπάρχουν κατά τον χρόνο ναυπήγησής τους. Αύξηση της ταχύτητας πέρα από αυτά τα όρια είναι κατ' αρχήν ασύμφορη.

Σήμερα έχει δοθεί έμφαση από την ναυπηγική βιομηχανία στην μείωση του όγκου της κυρίας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων, στη μείωση του κόστους κατασκευής της κυρίας μηχανής, στην μείωση της κατανάλωσης καυσίμων με παράλληλη αύξηση της ιπποδύναμης των κυρίων μηχανών σε σύγκριση με τα πλοία της

προηγούμενης εικοσαετίας. Απαιτείται επίσης εξειδικευμένο προσωπικό στο μηχανοστάσιο, το οποίο όμως είναι λιγότερο αριθμητικά σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Συμπεραίνουμε ότι σε μακροχρόνια βάση, η πρόσδοση στα νεοαναπηγούμενα πλοία μεγαλύτερης ταχύτητας εξαρτάται από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Απαιτείται μείωση, με την χρήση της τεχνολογικής προόδου, ανά μονάδα παραγομένου έργου και όγκου, του βάρους και της κατανάλωσης καύσιμης ύλης, προσωπικού ή του κόστους κατασκευής της μηχανής για να επιτευχθεί αύξηση των ταχυτήτων.

Είναι ευνόητο ότι με δεδομένες συνθήκες τεχνολογίας, δεν καθορίζεται η ίδια ταχύτητα για όλα τα νεοαναπηγούμενα πλοία. Η ταχύτητα διαφοροποιείται ανάλογα με: το μέγεθος και τον προορισμό του πλοίου.

8.6 Εξελίξεις επί των συστημάτων διακυβέρνησης και επιτήρησης

Ο τομέας του πλοίου στον οποίο η σύγχρονη τεχνολογία έχει εισβάλλει και έχει ανατρέψει τα δεδομένα τα οποία εθεωρούντο ότι θα παρέμεναν αναλλοίωτα για πολλά χρόνια είναι τα συστήματα διακυβέρνησης και επιτήρησης. Τα ατυχήματα και οι οικολογικές καταστροφές των τελευταίων χρόνων που οφείλονται στην εμπορική ναυτιλία, οδήγησαν στην αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου της λειτουργίας των πλοίων και απαιτήθηκε από τους κατασκευαστές τους να τοποθετήσουν στα πλοία συστήματα πλήρως αυτοματοποιημένα και ελεγχόμενα από ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Ο ανθρώπινος παράγοντας δεν μπορεί πλέον να επηρεάσει την εύρυθμη και απρόσκοπτη λειτουργία τους, οπότε και δεν υπεισέρχεται πιθανότητα αστοχίας. Επίσης η ύπαρξη αμοιβών συστημάτων, συντελεί ώστε σε περίπτωση βλάβης να μπορεί να ενεργοποιηθεί το αμοιβό σύστημα και να αποτρέπεται ο σχετικός κίνδυνος.

Η συσκευή που άλλαξε καθοριστικά την κατάσταση στα εμπορικά πλοία μετά το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου από πλευράς επιτήρησης και εντοπισμού είναι το

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

RADAR. Η συσκευή αυτή την δεκαετία του '80 μετεξελίχθηκε σε ARPA, όπου μία συσκευή αυτόματης υποτύπωσης ενσωματώθηκε στο RADAR, με δυνατότητα ταυτόχρονης υποτύπωσης ενός μεγάλου αριθμού πλοίων επιφανείας (περισσότερων των 30). Το βοήθημα αυτό είναι πολύ χρήσιμο ιδιαίτερα σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα

κυκλοφορίας και ταυτόχρονα με περιορισμένη ορατότητα (English Channel, Baltic Sea, Gibraltar strait, Singapore Strait, etc.). Το τελευταίο επίτευγμα της τεχνολογίας είναι η κατασκευή ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS) όπου υπάρχει η δυνατότητα αυτόματης καταγραφής και εμφάνισης της θέσης του πλοίου επί της οθόνης του ηλεκτρονικού χάρτη, εμφάνισης των πληροφοριών του ARPA καθώς και στοιχείων του G.P.S. ταυτόχρονα επάνω στον ηλεκτρονικό χάρτη αλλά και δυνατότητα σύνδεσης του συστήματος με το αυτόματο πηδάλιο για άμεση διόρθωση της πορείας του πλοίου χωρίς την ανθρώπινη παρέμβαση. Αυτή βεβαίως η ενσωμάτωση πολλών ηλεκτρονικών βοηθημάτων, σε ένα οδήγησε στην απαίτηση από τον I.M.O., να υπάρχουν δύο τέτοιες συσκευές επάνω σε ένα πλοίο για να γίνει αποδεκτή η μη ύπαρξη παραδοσιακών χαρτών επί του πλοίου.

Η κυριότερη συμβουλή που αναγράφεται σε όλα τα βιβλία οδηγιών των ανωτέρω βοηθημάτων είναι ότι όλα τα προαναφερθέντα συστήματα είναι συμβουλευτικά και σε καμμία περίπτωση δεν θα πρέπει οι αξιωματικοί να στηρίζονται μόνο στις ενδείξεις τους καθώς επίσης και ότι απαιτείται πάντοτε η ανθρώπινη παρουσία επάνω στην γέφυρα του πλοίου καθώς και η νηφαλιότητα των αξιωματικών φυλακής.

Η συσκευή η οποία έκανε την εμφάνισή της την δεκαετία του '80 στην εμπορική ναυτιλία και ήταν καθοριστική για την εύρεση με ακρίβεια της θέσης του πλοίου είναι το G.P.S. (Global Positioning System). Σήμερα επί των πλοίων εκτός από την συσκευή G.P.S. υπάρχουν ενσωματωμένες τέτοιες συσκευές και σε άλλα ηλεκτρονικά βοηθήματα όπως συστήματα επικοινωνιών (GMDSS), συστήματα πλοήγησης (ECDIS).

Για την περίοδο (1980 – 2008) θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι υπήρξε μεγάλη εξέλιξη των ηλεκτρονικών υπολογιστών αλλά και βούληση για υιοθέτηση νέων τεχνολογιών στο εμπορικό ναυτικό.

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Αυτή η τεχνολογική πρόοδος είχε σαν αποτέλεσμα να βελτιωθούν πολλές υπηρεσίες π.χ. πολύ ακριβείς μετεωρολογικές προβλέψεις οι οποίες μεταδίδονται σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα στο πλοίο, έτσι ώστε να μπορούν να εκτελεσθούν έγκαιρα χειρισμοί για την αποφυγή καιρικών φαινομένων.

Επήλθε μείωση του κόστους των ηλεκτρονικών βοηθημάτων σε τέτοιο επίπεδο ώστε οι ισχυρισμοί ορισμένων κύκλων περί υπερβολικού κόστους να καταρριφθούν.

Η υπογραφή και υιοθέτηση του Μνημονίου των Παρισίων (MOU) από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες που σήμανε συχνότερους και πληρέστερους ελέγχους στα πλοία που προσέγγιζαν σε Ευρωπαϊκά λιμάνια, καθώς και η κατάταξη των σημαιών αναλόγως των ευρημάτων των επιθεωρήσεων, σε κατηγορίες, πιστεύεται ότι συντέλεσε στο να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην κατάρτιση και επάνδρωση των πλοίων.

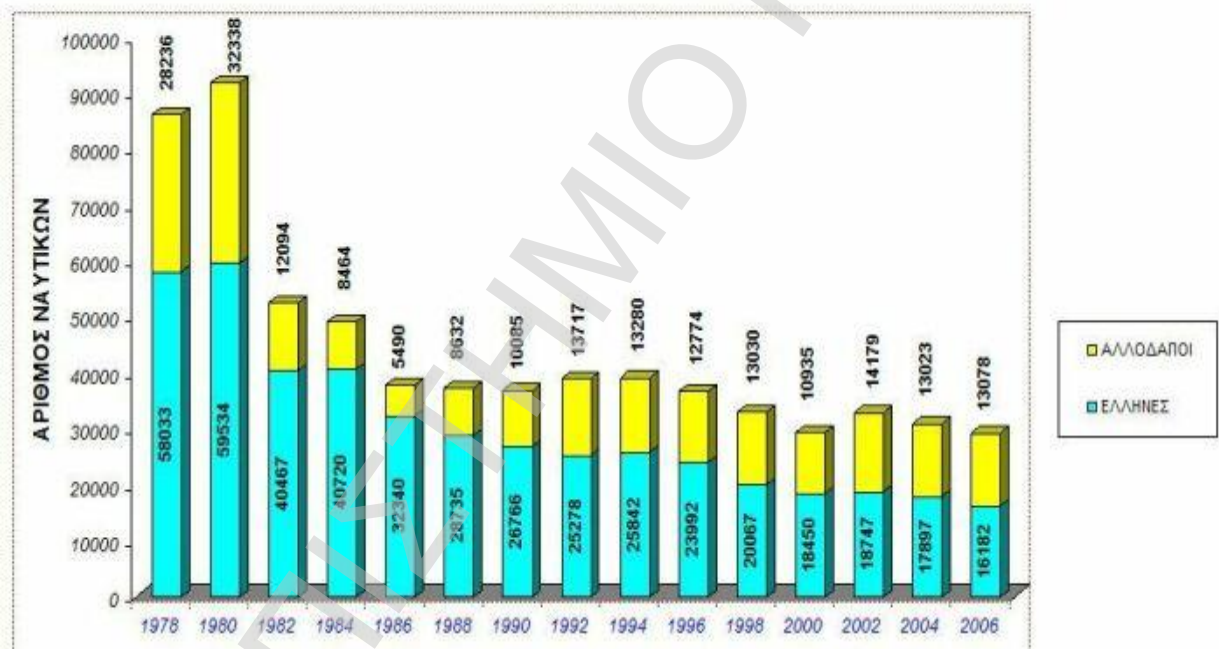
Η καθιέρωση ωραρίου λειτουργίας στο μηχανοστάσιο με ταυτόχρονη κατάργηση των φυλακών μηχανοστασίου και επιτήρηση των μηχανημάτων από ηλεκτρονικό υπολογιστή ο οποίος μπορεί να κάνει μικρές επεμβάσεις στην λειτουργία των μηχανημάτων (π.χ. αλλαγή στον χρόνο έγχυσης του καυσίμου στον θάλαμο καύσης ή έλεγχος και αλλαγή της ποσότητας του καυσίμου που εισέρχεται για καύση).

Όλες αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις σε συνδυασμό με την μείωση του αριθμού των πλοίων γενικού φορτίου είχαν σαν αποτέλεσμα την μεγάλη μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονταν πλοία αυτού του τύπου.

8.7 Αριθμός Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών επί ελληνοκτητων πλοίων

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.2

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Πηγή: YEN/ΔΝΕΡ

Ο ανωτέρω πίνακας μας δείχνει την δραματική μείωση που επήλθε στον αριθμό των ναυτικών Ελλήνων και αλλοδαπών. Αυτή η μείωση δείχνει κατ' αρχήν την υιοθέτηση και χρήση των προηγμένων συστημάτων που προαναφέραμε, η οποία είχε σαν αποτέλεσμα την αναμόρφωση του πιστοποιητικού ασφαλούς επάνδρωσης έτσι ώστε οι πλοιοκτήτες που υιοθετούσαν τα νέα συστήματα να χρειάζονταν λιγότερο πλήρωμα για τα πλοία τους. Για παράδειγμα ένα πλοίο το οποίο την δεκαετία του 1970

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

χρειαζόταν 30-35 άτομα πλήρωμα σήμερα να χρειάζεται 12 ανθρώπους για να κινηθεί ασφαλώς και ο πλοιοκτήτης μπορεί να χρησιμοποιεί 2-3 ανθρώπους επιπλέον αλλά χωρίς να είναι απαραίτητο. Ας σημειωθεί ότι εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του πιστοποιητικού ασφαλούς επάνδρωσης (αριθμός μελών πληρώματος, τα οποία φέρουν

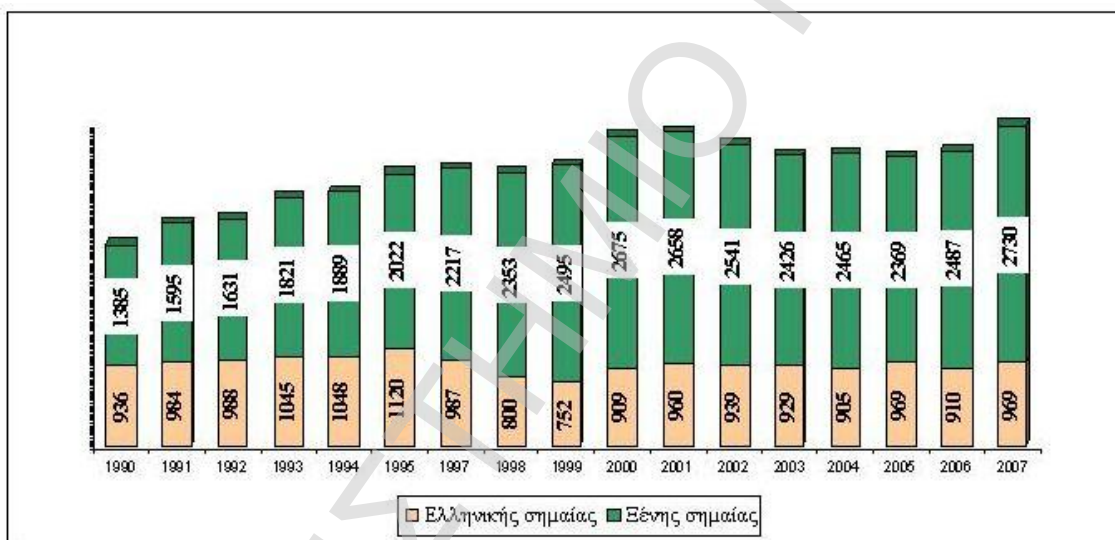
τα κατάλληλα πιστοποιητικά), απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου.

Φαίνεται επίσης από τον παραπάνω πίνακα ότι οι Έλληνες ναυτικοί πριν από 28 χρόνια ήταν 3,6 φορές περισσότεροι, ενώ ο αριθμός των αλλοδαπών που απασχολούνται σε Ελληνόκτητα πλοία από την εποχή της κρίσης του 1981 έως σήμερα παραμένει σταθερός. Κατά την κορύφωση της κρίσης 1984-1988 φαίνεται ότι πολλοί πλοιοκτήτες αποφάσισαν να έχουν μεγαλύτερο αριθμό Ελλήνων στα πλοία τους. Ας σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη πολλά πλοία μεγάλης ηλικίας είχαν οδηγηθεί στα διαλυτήρια της Ασίας. Ο παραπάνω πίνακας αποτυπώνει επίσης την οριστική έξοδο από τα πλοία των Ελλήνων ναυτικών που δεν ήταν αξιωματικοί (κατώτερο πλήρωμα) από το 1988 και μετά.

8.8 Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.3

Εξέλιξη του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου (πλοία >1000 GT, αριθμός πλοίων)



Πηγή: Lloyd's

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε την πραγματική κατάσταση στην Ελληνική ναυτιλία διότι οι Lloyd's παρουσιάζουν τα πλοία υπό Ελληνική σημαία άνω των 1000 GT ενώ στον αντίστοιχο πίνακα του N.E.E. παρουσιάζονται τα πλοία άνω των 100 GT που είναι περίπου τα διπλά, προφανώς για την δημιουργία εντυπώσεων. Τα πλοία υπό Ελληνική σημαία άνω των 1000 GT παρουσιάζουν μία σταθερότητα από το 1990 έως το 2007 στον αριθμό (περίπου 950 πλοία) με εξαίρεση τα έτη 1993,1994 όπου σημειώνονται αριθμοί περί τα 1050 σκάφη και το 1995 1120 πλοία. Το 1998 800 πλοία

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

και το 1999 σημειώνεται ο μικρότερος αριθμός σκαφών 752. Αντίθετα φαίνεται η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών προς άλλες σημαίες με τα αξιοσημείωτα αποτελέσματα κατά τα έτη 2000,2001 και 2007 σχεδόν του διπλασιασμού των σκαφών

υπό ξένη σημαία συγκρίνοντας τον αριθμό τους με αυτόν του 1990. Ας σημειωθεί ότι ο συνολικός αριθμός των πλοίων που αναφέρεται σ' αυτόν τον πίνακα συμπίπτει απόλυτα με τον αριθμό των πλοίων που αναφέρεται στον αντίστοιχο πίνακα του Ν.Ε.Ε. παραπάνω.

8.9 Μέσος όρος ηλικίας πλοίων ελληνικού στόλου

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.3

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)

| ΕΤΟΣ | ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ | ΕΓΓΡΑΦΕΣ |
|--------------------|--------------|-------------|
| 1996 | 21 | 7 |
| 1997 | 18,9 | 10 |
| 1998 | 19 | 17 |
| 1999 | 22 | 8 |
| 2000 | 20 | 9 |
| 2001 | 21 | 7 |
| 2002 | 23 | 8 |
| 2003 | 20 | 5 |
| 2004 | 17 | 3 |
| 2005 | 18 | 3 |
| 2006 | 16 | 3 |
| 2007 (31-8) | 14 | 6 |
| ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ | 19,15 | 7,16 |

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να δούμε ότι τα τελευταία χρόνια η ανανέωση στην οποία προέβησαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν τόσο εκτεταμένη ώστε τα τελευταία οκτώ έτη οι μεν εγγραφές να παρουσιάζουν μέσο όρο ηλικίας πολύ κάτω των δέκα ετών οι δε διαγραφές να είναι κάτω της εικοσαετίας. Αυτό σημαίνει ότι ο Ελληνικός στόλος ενσωματώνει την σύγχρονη τεχνολογία με αποτέλεσμα μειωμένες ανάγκες σε προσωπικό αλλά ταυτόχρονα προσωπικό καλά εκπαιδευμένο ώστε να

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

χρησιμοποιεί την τεχνολογία αυτή, αλλά παράλληλα το μειωμένο προσωπικό (Safe Manning Certificate), αντιπαρέρχεται όλες τις καταστάσεις (φόρτωση, εκφόρτωση, ταξίδι) ομαλά. Θα πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι αυτή η εξέλιξη είναι συνολική, διότι χρησιμοποιούνται μικρότερες σε μέγεθος μηχανές οι οποίες καταναλώνουν λιγότερο

καύσιμο για την κίνηση του πλοίου χωρίς να μειωθεί η ιπποδύναμή τους και επιπλέον χρειάζονται καλά εκπαιδευμένο προσωπικό μηχανής ώστε αυτές να λειτουργούν απρόσκοπτα.

9. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Είναι γνωστό ότι τα πλοία κατά την διάρκεια της εμπορικής τους ζωής κινδυνεύουν από διαφόρων ειδών ατυχήματα. Τα ατυχήματα αυτά μπορεί να προέλθουν από:

- φυσικά φαινόμενα π.χ. άνεμοι μεγάλης έντασης που δημιουργούν τεράστια κύματα, μετεωρολογικά συστήματα μεγάλης ή μικρής ακτίνας αλλά με πολύ μεγάλη ένταση (κυκλώνες), επικρατούντες τοπικοί εποχιακοί άνεμοι (monsoons), ομίχλη, ανώμαλα κύματα μεγάλου ύψους (ακτές Ν. Αφρικής), ισχυρά θαλάσσια ρεύματα, παλιρροϊκά κύματα προκαλούμενα από σεισμούς κ.α.
- διάφορα φυσικά εμπόδια ύφαλοι, αβαθή, από πλου μέσω περιορισμένων υδάτων με ταυτόχρονη παρουσία αυξημένης θαλάσσιας κυκλοφορίας
- βλάβες του πλοίου προερχόμενες από πλημμελή συντήρηση ή από σύμπτωση τυχαίων γεγονότων που οδηγούν σε ατύχημα και
- από διάφορες άλλες αιτίες πίσω από τις οποίες υπάρχει η ανθρώπινη αδυναμία να αντιμετωπίσει τις αυξημένες απαιτήσεις του δύσκολου αυτού εργασιακού περιβάλλοντος παρά την μεγάλη πρόοδο και εξέλιξη που έχει σημειωθεί στην τεχνολογία των βοηθημάτων που υπάρχουν επάνω στα πλοία.

Οι περιπτώσεις ολικών ή τεκμαρτών απωλειών πλοίων και φορτίων ανήκουν σε δέκα κατηγορίες:

1. Βύθιση του πλοίου κυρίως στην ανοικτή θάλασσα λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών ή μετατόπισης φορτίου. Αυτή η μορφή ατυχήματος συχνά είναι η φυσική συνέχεια άλλων ατυχημάτων.

2. Προσάραξη του πλοίου (grounding) ή προσγιάλωση (beaching) όταν πρόκειται για ηθελημένη ενέργεια του Πλοιάρχου σε περίπτωση διαρροής ή άλλης ζημιάς η οποία

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

θέτει σε άμεσο κίνδυνο πλήρωμα, πλοίο και φορτίο οπότε αποφασίζεται αυτή η πράξη με σκοπό την διάσωση του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου. Τα μεγάλου μεγέθους πλοία είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα λόγω των διαστάσεών τους και ιδιαίτερα λόγω του μεγάλου βυθίσματός τους όταν είναι σε

έμφορτη κατάσταση.

3. Σύγκρουση (collision) ή επαφή του πλοίου (contact). Στην πρώτη περίπτωση εννοείται η σύγκρουση μεταξύ δύο ή περισσότερων πλοίων. Στην δεύτερη περίπτωση εννοείται η επαφή του πλοίου με κάποιο σταθερό σημείο ή εγκατάσταση (προβλήτα, μέσα φορτοεκφόρτωσης ξηράς),

4. Πυρκαγιά (fire) ή/και έκρηξη (explosion) όπου εμφανίζονται και υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρωπίνων ζωών διότι συνήθως το πλοίο δεν έχει την βοήθεια που θα μπορούσε να παρασχεθεί από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες ιδίως κατά την διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας.

5. Ζημιές στη δομή του πλοίου (structural failure). Ζημιές που συμβαίνουν στην κατασκευή του πλοίου είτε λόγω των μεγάλων κοπώσεων που μπορεί να υποστεί ένα πλοίο κατά την διάρκεια μίας μεγάλης κακοκαιρίας, είτε λόγω ενός κακού σχεδιασμού φόρτωσης σε συνδυασμό με ένα φορτίο που έχει πολύ χαμηλό συντελεστή στοιβασίας (stowage factor). Οι παραπάνω δύο προϋποθέσεις συνδέονται συνήθως με παλαιά πλοία,

6. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war losses) συμβαίνουν όταν πλοία που προσεγγίζουν εμπόλεμες περιοχές γίνονται στόχος των ενόπλων δυνάμεων των αντιμαχόμενων πλευρών,

7. Πρόσκρουση σε βυθισμένο αντικείμενο (striking submerged object). Η παρουσία βυθισμένων αντικειμένων ή ναυαγίων τα οποία δεν αναφέρονται σε καμία ναυτιλιακή έκδοση και σε κανένα χάρτη ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, σε περιοχές που θεωρούνται χαρτογραφημένες.

8. Εξαφάνιση πλοίου χωρίς αιτιολόγηση (disappearance).

9. Εγκατάλειψη πλοίου – απάτη (abandonment).

10. Συνδυασμός διαφόρων αιτιών

10. ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

10.1 Γενικά για την έρευνα

Για την έρευνα αυτή χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία ναυτικών ατυχημάτων σε πλοία με Ελληνική σημαία τα οποία ελήφθησαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το Λιμενικό Σώμα είναι υποχρεωμένο από το νόμο να εξετάζει κάθε περιστατικό ή ατύχημα που αφορά πλοίο με Ελληνική σημαία ανεξάρτητα από την γεωγραφική περιοχή του συμβάντος. Η ανακριτική διαδικασία μπορεί να είναι μακροχρόνια, καθώς περιλαμβάνει ένορκες καταθέσεις, από όλες τις πλευρές οι οποίες εμπλέκονται στο ατύχημα, αρκετές φορές χρησιμοποιούνται ειδικοί για την διευκρίνιση τεχνικών θεμάτων και την σύνταξη μίας αναφοράς η οποία δεν προσφέρει απλά την επίσημη άποψη του Υ.Ε.Ν. για το τι ακριβώς συνέβη αλλά, επίσης καταλογίζει αστικές, ίσως και ποινικές ευθύνες σε αυτούς που αποδεικνύεται μέσω της όλης διαδικασίας, ότι ήταν υπεύθυνοι για την πρόκληση του ναυτικού ατυχήματος. Το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) το οποίο είναι στελεχωμένο με αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, είναι το όργανο το οποίο διεξάγει κάθε έρευνα για ναυτικά ατυχήματα και επίσης συντάσσει την αντίστοιχη αναφορά. Ανάλογα με την σοβαρότητα και την πολυπλοκότητα του κάθε περιστατικού η αναφορά μπορεί να είναι από λίγες σελίδες έως επάνω από πενήντα (50).

Η παρούσα έρευνα έγινε με την προϋπόθεση ότι όλα τα ονόματα των μεμονωμένων προσώπων και των εμπλεκόμενων ναυτλιακών εταιρειών θα παραλείπονταν όπως ορίζει ο νόμος περί ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων.

Η εξεταζόμενη χρονική περίοδος αφορά την πενταετία 1998-2002. Στα εξεταζόμενα ατυχήματα ενεπλάκησαν πλοία μόνον με Ελληνική σημαία. Για την

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων από τα πλοία τα οποία ενεπλάκησαν σε ατύχημα εξαιρέθηκαν κατ' αρχήν τα αλιευτικά και κατά δεύτερον πλοία χωρητικότητας κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας. Η εξαίρεση των αλιευτικών θεωρήθηκε αναγκαία διότι τα ατυχήματα των αλιευτικών είναι συχνότατα και η εκπαίδευση των

κυβερνητών τους είναι μόνο εμπειρική. Η εξαίρεση των υπολοίπων μικρών σκαφών θεωρήθηκε αναγκαία διότι κατ' αρχήν ο πλοιοκτήτης μικρού πλοίου πολλές φορές καταφεύγει σε τεχνάσματα ώστε με επανακαταμέτρηση να θεωρηθεί το πλοίο του κάτω των 500 κ.ο.χ. για να επιτύχει μειωμένο πλήρωμα και κατά δεύτερον για να επιτύχει να προσλάβει σαν Πλοίαρχο κάποιον ναυτικό ο οποίος μπορεί να στερείται ακόμη και του απαιτούμενου διπλώματος Γ' τάξης. Κατά συνέπεια η προσπάθεια μείωσης των εξόδων ενός μικρού πλοίου μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα το οποίο οπωσδήποτε θα οφείλεται σε έλλειψη εκπαίδευσης και πιστεύεται ότι θα οδηγήσει σε εσφαλμένα συμπεράσματα.

Στα πλοία χωρητικότητας κάτω των 500 κ.ο.χ. περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων υδροπτέρυγα τα οποία εκτελούν κοντινούς πλόες, μικρά επιβατηγά τα οποία εκτελούν κοντινούς πλόες, πλωτοί γερανοί, τουριστικά ημερόπλοια, ρυμουλκά, φορτηγίδες, υδροφόρες, πλωτές δεξαμενές. Πρέπει, επίσης, να ληφθεί υπ' όψιν ότι στα ανωτέρω περιλαμβάνονται και μικρά πλοία αναψυχής τα οποία όμως μερικές φορές κοστίζουν περισσότερο από ένα ποντοπόρο πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίων. Σ' αυτή την περίπτωση εφ' όσον το σκάφος φέρει ελληνική ή ξένη σημαία μπορεί να εκτελεί χρέη κυβερνήτου αποκαλούμενος και Πλοίαρχος κάποιος ο οποίος απέκτησε μία άδεια ταχυπλόου σκάφους από κάποιο Λιμενικό Σταθμό χωρίς να γνωρίζει βασικούς κανόνες των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων, πλέων εντός Ελληνικών χωρικών υδάτων και χρησιμοποιώντας λιμενικές ευκολίες.

Το κενό βέβαια το οποίο υπάρχει στην εκπαίδευση αυτών των «επαγγελματιών» πιστεύεται ότι συντηρείται διότι ο Κρατικός Μηχανισμός ενδιαφέρεται περισσότερο για την συγκομιδή χρημάτων μέσω των απαιτούμενων παραβόλων για την διενέργεια πρακτικών εξετάσεων σε επιτροπές παρόμοιες του Υπουργείου Μεταφορών για την έκδοση άδειας ερασιτεχνικής οδήγησης, παρά για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Θα

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι με την κατοχή αυτής της άδειας δεν καθορίζονται σαφώς τα όρια των σκαφών μέχρι των οποίων μπορεί κάποιος να κάνει χρήση της παραπάνω άδειας και αρκετοί εκμεταλλεζόμενοι το κενό της νομοθεσίας καταστρατηγούν τον νόμο και τοποθετούν τους «επαγγελματίες» αυτούς κυβερνήτες σε σκάφη ακόμα και σαράντα μέτρων μήκους.

Οι παραπάνω κατηγορίες σκαφών όπως και τα ερασιτεχνικά αλιευτικά αλλά και τα ποντοπόρα σκάφη πλέον στην ίδια θάλασσα και υπόκεινται στους ίδιους ακριβώς Νόμους και Κανονισμούς Διεθνώς. Η διερεύνηση συνεπώς του επιπέδου εκπαίδευσης των «επαγγελματιών» των ανωτέρω κατηγοριών το οποίο είναι χαμηλό έως ανύπαρκτο θεωρείται ότι θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας και γι' αυτόν τον λόγο εξαιρέθηκαν.

Ο αριθμός των ατυχημάτων τα οποία αρχικά καταγράφηκαν ήταν 191 και αφορούσαν:

1998 à 40

1999 à 43

2000 à 36

2001 à 44

2002 à 28

Μετά την εξαίρεση των ανωτέρω κατηγοριών ο αριθμός των ατυχημάτων διαμορφώθηκε σε 114 ως ακολούθως:

1998 à 28

1999 à 24

2000 à 19

2001 à 28

2002 à 15

Για την έρευνα η οποία διενεργήθηκε συμπληρώθηκαν τελικά 55 ερωτηματολόγια όσον αφορά την απάντησή τους εκ μέρους των Πλοιάρχων των πλοίων τα οποία ενεπλάκησαν σε ατύχημα και 54 εκ μέρους των εκπροσώπων των εταιρειών των οποίων τα πλοία ήσαν ιδιοκτησία. Η διαφορά του ενός ερωτηματολογίου προκύπτει από το γεγονός ότι ένα από τα πλοία ευρίσκετο παροπλισμένο στο λιμάνι του Πειραιά και το

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

ερωτηματολόγιο δεν συμπληρώθηκε εκ μέρους της ναυτιλιακής εταιρείας ενώ το ερωτηματολόγιο εκ μέρους του προσωπικού συμπληρώθηκε σύμφωνα με πληροφορίες οι οποίες προήλθαν από τον νυκτοφύλακα του πλοίου ο οποίος αφ' ενός δεν ήταν αξιωματικός και αφ' ετέρου προκάλεσε το ατύχημα.

Ακολούθως παρουσιάζονται τα ερωτηματολόγια πρώτον προς τους Πλοιάρχους των πλοίων τα οποία ενεπλάκησαν σε ατύχημα και δεύτερον προς τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών των οποίων τα πλοία αποτελούσαν ιδιοκτησία.

Τα 55 ερωτηματολόγια αφορούν τα ακόλουθα ατυχήματα κατ' έτος:

1998 à 18

1999 à 13

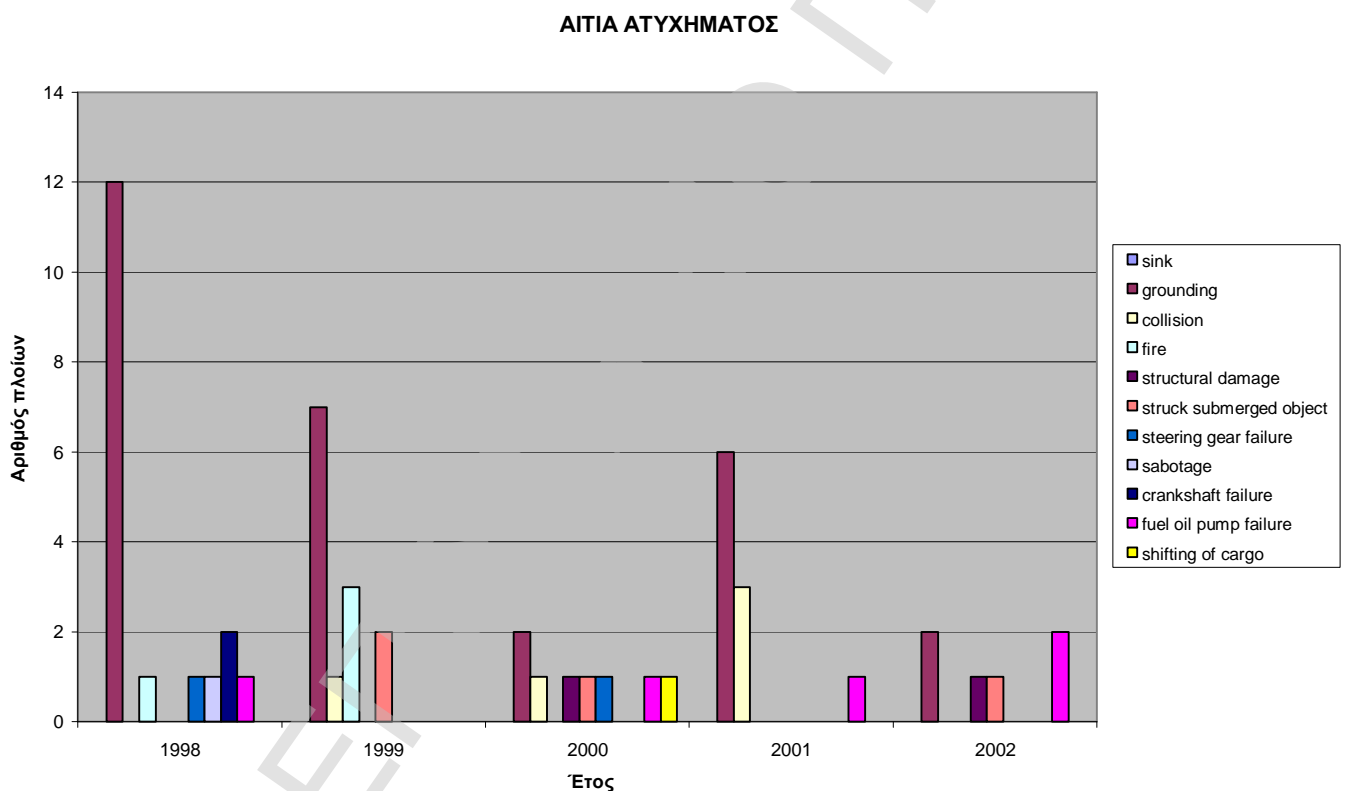
2000 à 8

2001 à 10

2002 à 6

10.2 Ανάλυση Αποτελεσμάτων Ερωτηματολογίου

10.1.1 Αίτια ατυχήματος



Πιστεύεται ότι θα είχε μεγάλη σημασία να απομονώσουμε ορισμένα στοιχεία από τα ερωτηματολόγια όπως αναλύονται ακολούθως:

Από το σύνολο των απαντήσεων εννέα οφείλονται αποκλειστικά σε μηχανικά αίτια (η βλάβη τροφοδοτικών αντλιών πετρελαίου, η βλάβη πηδαλίου και η βλάβη

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

στροφαλοφόρου άξονα), όπου εμπλέκονται αξιωματικοί του μηχανοστασίου. Από τις υπόλοιπες απαντήσεις στα 45 ατυχήματα εμπλέκονται αξιωματικοί καταστρώματος.

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων προέκυψε ότι:

1. Σχετικά με την αιτία του ατυχήματος έχουμε ως συχνότερα απαντώμενο ατύχημα την προσάραξη με αριθμό ατυχημάτων 29 ή ποσοστό 52.7% που σημαίνει ότι ο/οι αξιωματικός/οί που ενεπλάκησαν σίγουρα δεν έλαβαν υπ' όψιν τους τις ενδείξεις των χαρτών, δεν χρησιμοποίησαν όλα τα διατιθέμενα ηλεκτρονικά βοηθήματα (Radar, βυθόμετρο) και δεν ήταν γενικώς γνώστες της θέσης του πλοίου την στιγμή του ατυχήματος. Αυτό σημαίνει ότι διατελούσαν υπό καθεστώς σύγχυσης και σίγουρα δεν εφάρμοσαν σωστά τις ακολουθούμενες διαδικασίες για πλου σε ύδατα τα οποία ενέχουν κίνδυνο προσάραξης, περιλαμβανομένης και της περίπτωσης παρουσίας πλοηγού επί του πλοίου. Αυτή η κατάσταση από μόνη της δηλώνει έλλειψη κατάλληλης εκπαίδευσης ή εμπειρίας. Η μοναδική περίπτωση δικαιολογίας μπορεί να είναι αχαρτογράφητος κίνδυνος γεγονός το οποίο είναι πολύ σπάνιο και εφ' όσον ένα πλοίο ακολουθεί την συνήθη εμπορική πορεία είναι σχεδόν αδύνατο να συμβεί τέτοιο γεγονός. Βεβαίως σε περιοχές που έχουν σημειωθεί ισχυροί σεισμοί πρόσφατα, το γεγονός λαμβάνεται υπ' όψιν από έμπειρους ναυτίλους διότι είναι πιθανόν να έχουν αλλάξει τα βάθη.
2. Η σύγκρουση και η βλάβη τροφοδοτικών αντλιών πετρελαίου με αριθμό ατυχημάτων 5 ή από 9% εμφανίζονται στην δεύτερη θέση. Η μεν σύγκρουση όποτε και αν αυτή συμβαίνει και δεν είναι δευτερογενής αιτία οφείλεται στην μη ορθή τήρηση των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης, γεγονός το οποίο μας παραπέμπει σε έλλειψη εμπειρίας και κακής εκτίμησης της κατάστασης. Η εκπαίδευση στον συγκεκριμένο τύπο ατυχήματος είναι δεδομένη διότι οι συγκεκριμένοι κανόνες διδάσκονται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και επιπλέον διδάσκεται η καλή εκμετάλευση της συσκευής Radar, αλλά γίνεται και

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

εκπαίδευση με προσομοιωτές (οι οποίοι είναι παλαιοί, αλλά μπορούν να προϊδεάσουν τον αξιωματικό για το εργασιακό περιβάλλον).

Για την δε βλάβη τροφοδοτικών αντλιών πετρελαίου, είναι 100% ευθύνη κατ' αρχήν των μηχανικών και ίσως της εταιρείας η οποία πιθανόν δεν φρόντισε για την έγκαιρη προμήθεια ανταλλακτικών ώστε να συντηρηθούν εγκαίρως οι αντλίες και εδώ βεβαίως μπορούμε να δούμε την σωστή ή μη εφαρμογή των διαδικασιών οι οποίες σίγουρα προβλέπονται στον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (I.S.M.) και

βεβαίως έχουν ενσωματώσει όλες οι εταιρείες στα Συστήματα Ασφαλούς Διαχείρισης που υποχρεούνται να διατηρούν.

3. Η πυρκαγιά και η σύγκρουση με βυθισμένο αντικείμενο με αριθμό ατυχημάτων 4 ή 7.3% εμφανίζονται στην τρίτη θέση όπου η πυρκαγιά αποτελεί έναν πραγματικό θανάσιμο εχθρό για τα πλοία και τα πληρώματα διότι εάν σημειωθεί σε χρόνο κατά τον οποίο το πλήρωμα αναπαύεται η αντιμετώπισή της είναι δύσκολη λόγω της μη έγκαιρης διάγνωσής της. Η σύγκρουση με βυθισμένο αντικείμενο εξαντλείται σε πλόες εντός ποταμών και γενικώς περιορισμένων υδάτων όπου αυτό το ατύχημα μπορεί να συμβεί χωρίς να μπορεί να αντιμετωπισθεί από κανέναν π.χ. περίπτωση 'Άθως 1' που ενεπλάκει σε τέτοιο ατύχημα (ποταμός Delaware, Η.Π.Α. 26/11/2004) με παράλληλη ρύπανση λόγω διαρροής πετρελαίου από την ζημιά που υπέστη, όπου τα αίτια ανακαλύφθηκαν κατόπιν επισταμένης έρευνας (χαμένη άγκυρα άλλου πλοίου, μη καταγεγραμμένη στους χάρτες).
4. Η κατασκευαστική ζημιά και η βλάβη πηδαλίου εμφανίζονται δύο φορές και ίσως κατ' αρχήν δεν φαίνεται ότι η εκπαίδευση μπορεί να έχει κάποια σχέση με αυτά τα ατυχήματα. Παρ' όλα αυτά για την κατασκευαστική ζημιά εφ' όσον δεν πρόκειται για υπερήλικο πλοίο, στο οποίο μπορεί αυτού του είδους η ζημιά να συμβεί ανά πάσα στιγμή λόγω μίας όχι τόσο σωστής φόρτωσης, σε ένα νέο πλοίο (κάτω των δεκαπέντε ετών) η ζημιά αυτή σίγουρα οφείλεται σε ελλειπή γνώση των κανονισμών και διαδικασιών φόρτωσης. Η βλάβη πηδαλίου εφ' όσον αφορά το μηχανικό μέρος βεβαίως και μπορεί να αφορά το θέμα της εκπαίδευσης, σε κάθε άλλη περίπτωση όσον αφορά το εξωτερικό μέρος του πηδαλίου λίγα μπορούν να κάνουν οι αξιωματικοί των πλοίων.

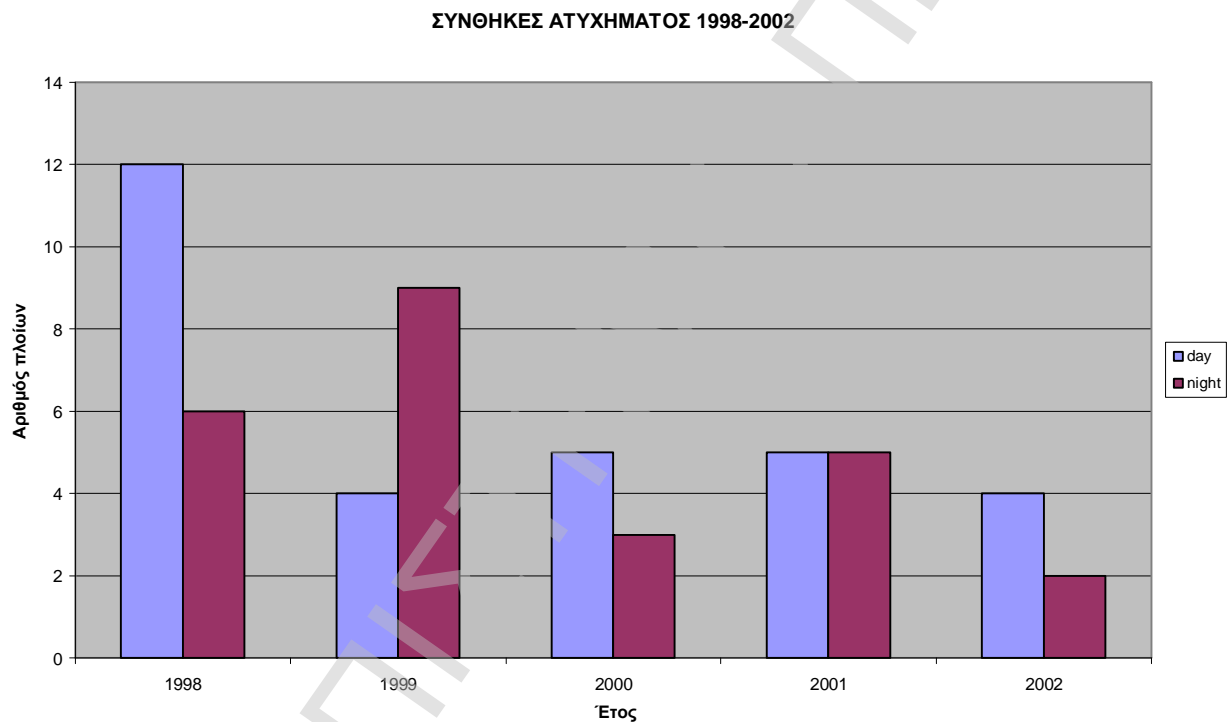
«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

5. Οι υπόλοιπες αιτίες δεν έχουν συχνή παρουσία αλλά υπάρχουν και αιτίες που είναι πολύ σπάνιο να συμβούν και εμφανίζονται δύο φορές το ίδιο έτος δηλαδή βλάβη στροφαλοφόρου άξονα 1998 ατύχημα το οποίο δεν συμβαίνει μέσα σε λίγες ώρες και σίγουρα οι έμπειροι μηχανικοί το έχουν διαγνώσει αρκετά πριν και έχουν ειδοποιήσει την Ναυτιλιακή Εταιρεία για το τι πρόκειται να συμβεί. Η δολιοφθορά (1998) είναι ένα ατύχημα το οποίο είναι αδύνατον να προβλεφθεί και σίγουρα δεν αφορά την εκπαίδευση. Η περίπτωση της μετακίνησης φορτίου (2000) σαφώς

αφορά έλλειψη γνώσης και άρα εκπαίδευσης, αλλά πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι το πλοίο επί τού οποίου συνέβει το ατύχημα, εκτελούσε Μεσογειακούς πλόες, ήταν σχετικά μικρό και αποδεικνύεται η ορθότητα της επιλογής να μην περιληφθούν τα πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ.

Σαν δευτερογενής αιτία ατυχήματος αναφέρεται σε δύο περιπτώσεις η βύθιση και από μία περίπτωση αναφέρεται σε προσάραξη και σε βλάβη πηδαλίου.

10.1.2 Συνθήκες ατυχήματος 1998-2002



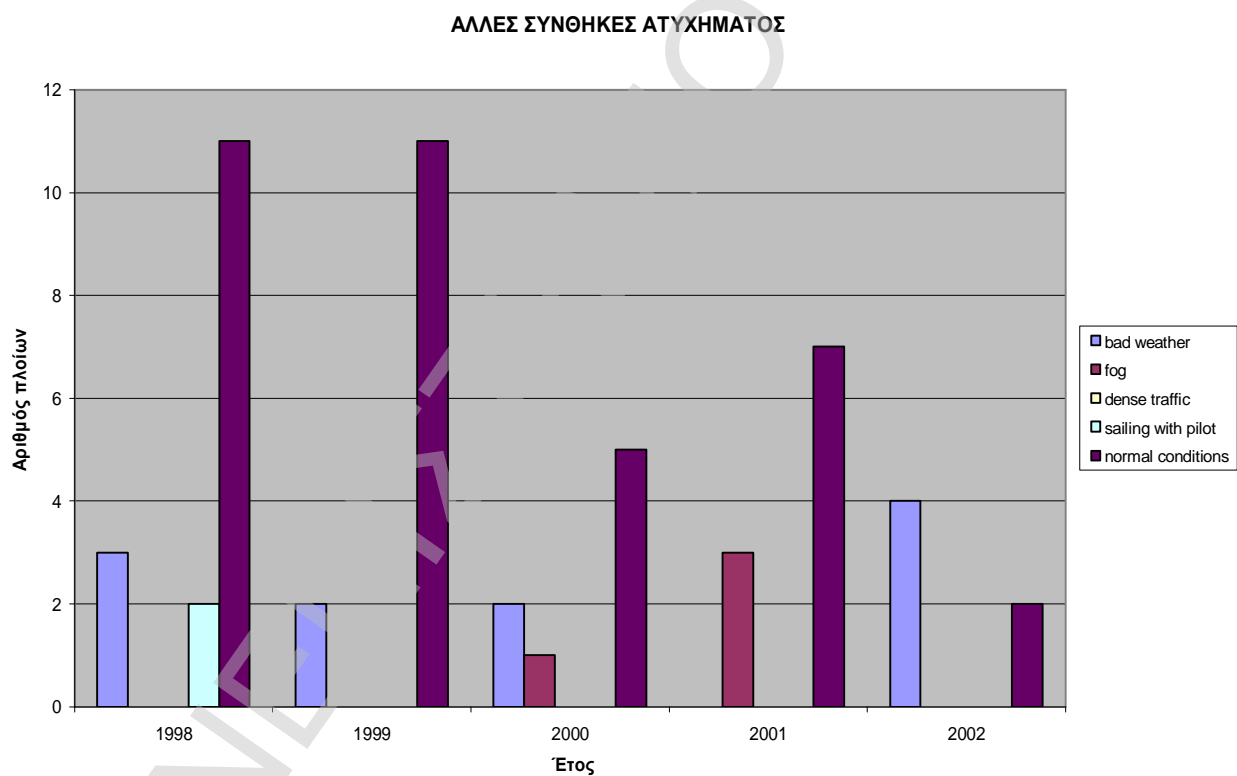
Στις συνθήκες ατυχήματος εξετάζεται κατ' αρχήν εάν ήταν ημέρα ή νύκτα. Πιθανόν κάποιος να ανέμενε ότι κατά την διάρκεια της νυκτός θα συνέβαιναν περισσότερα ατυχήματα, τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν όμως το αντίθετο. Φυσικά για έναν έμπειρο αξιωματικό γεφύρας αυτό το στοιχείο όσο και αν φαίνεται παράξενο δεν έχει μεγάλη επιρροή στα ατυχήματα. Σίγουρα κατά τις νυκτερινές βάρδιες δεν μπορεί να υπάρχει αντίληψη περί του μεγέθους ενός παραπλέοντος πλοίου το οποίο όμως έχει ήδη εντοπισθεί και παρακολουθείται. Για την περίπτωση της προσάραξης οποσδήποτε την ημέρα υπάρχει καλύτερη αντίληψη αλλά πάντοτε

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά βοηθήματα εφ' όσον το πλοίο κινείται σε περιοχές οι οποίες ενέχουν κινδύνους όπως και την νύκτα. Στο παραπάνω γράφημα απεικονίζεται η μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων κατά την διάρκεια της ημέρας γεγονός το οποίο μας δείχνει ότι παρ' όλο που ίσως υπάρχει καλύτερη άποψη και αντίληψη του περιβάλλοντος και των παραπλεόντων πλοίων εν τούτοις συνέβησαν περισσότερα ατυχήματα αυτή την περίοδο της ημέρας. Σχετικά με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έγινε το ατύχημα σημειώθηκαν 30 ατυχήματα κατά την διάρκεια της ημέρας ποσοστό

55% και 25 κατά την διάρκεια της νύκτας ποσοστό 45%. Θα πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι την συντριπτική πλειοψηφία και μάλιστα με τον ίδιο αριθμό απαντήσεων καταλαμβάνει η απάντηση ότι το ατύχημα συνέβη με καλές καιρικές συνθήκες ημέρα και νύκτα (33% και 33%). Θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι οι αξιωματικοί οι οποίοι εκτελούν τις νυκτερινές βάρδιες και ειδικότερα τις μεταμεσονύκτιες διαθέτουν εμπειρία και σε δύσκολες περιστάσεις δεν διστάζουν να καλέσουν τον Πλοίαρχο στην γέφυρα του πλοίου για την αποφυγή δυσάρεστων καταστάσεων. Δηλαδή έχουν αποκτήσει εμπειρία και μπορούν να εκτιμήσουν πότε χρειάζονται πραγματικά βοήθεια.

10.1.3 Άλλες συνθήκες ατυχήματος

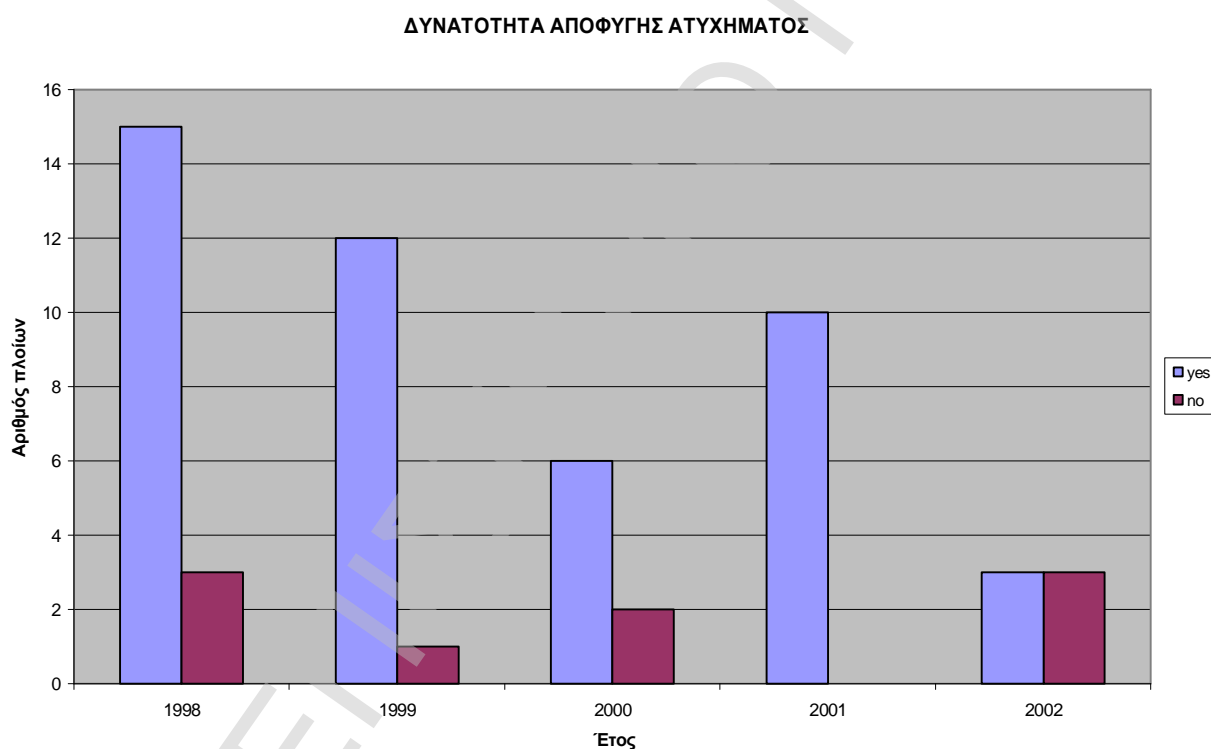


Στο παραπάνω γράφημα παρουσιάζονται επιπροσθέτως οι υπόλοιπες συνθήκες που επικρατούσαν κατά την διάρκεια του ατυχήματος εκτός των συνθηκών φωτισμού (ημέρα-νύκτα) και παραδόξως παρουσιάζεται ότι τα περισσότερα ατυχήματα (65.5%) σημειώθηκαν υπό καλές καιρικές συνθήκες. Τα ατυχήματα τα οποία σημειώθηκαν υπό

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

κακές καιρικές συνθήκες βρίσκονται στην δεύτερη θέση (20.0%) ενώ υπό ομίχλη σημειώθηκαν λιγότερα ατυχήματα (7.3%) και ακόμη λιγότερα (3.6%) με την παρουσία πλοηγού επί του πλοίου. Ένα στοιχείο για το οποίο υπεβλήθη ερώτηση όπου δεν υπήρξε κανένα συμβάν, ήταν η πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία και εάν συνέβαλλε σε κάποιο ατύχημα, γεγονός που μας δείχνει ότι σ' αυτές τις περιπτώσεις υπάρχει επαγρύπνηση λόγω των επικρατουσών συνθηκών αλλά και λόγω της ισχυροποίησης των φυλακών γεφύρας.

10.1.4 Δυνατότητα αποφυγής ατυχήματος

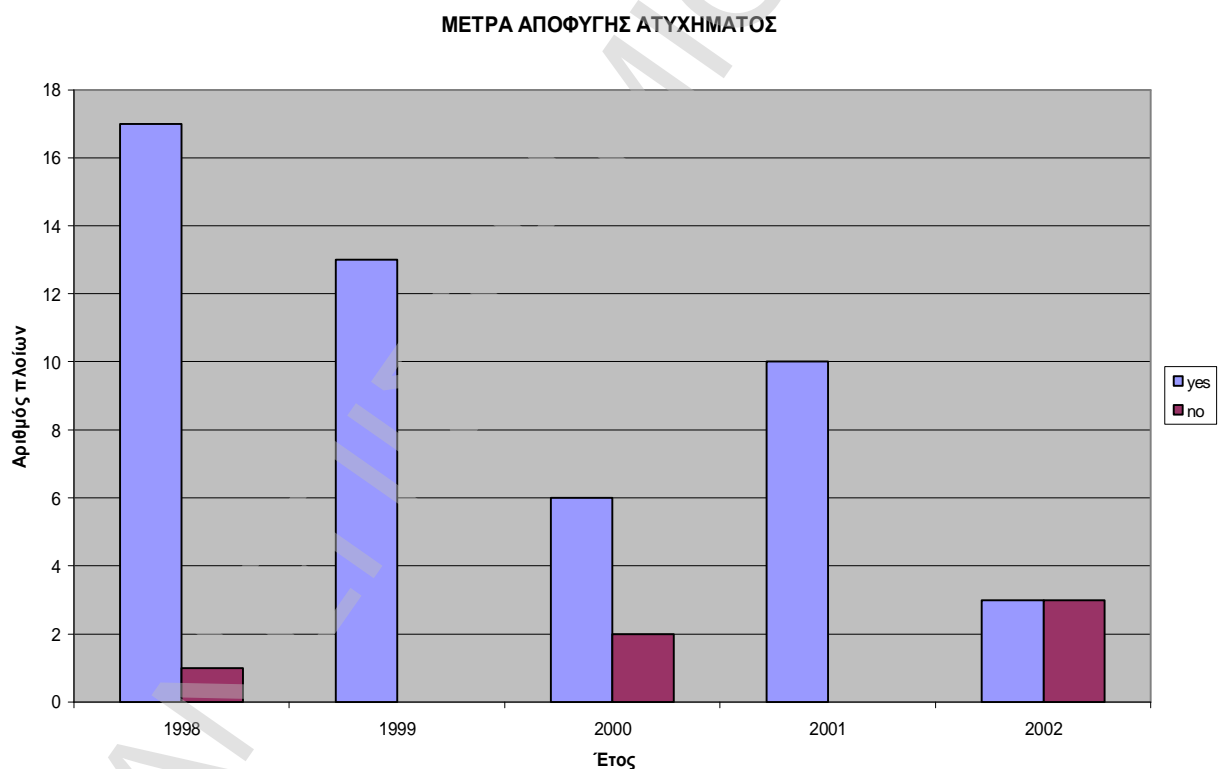


Στο γράφημα όπου εξετάζεται η δυνατότητα αποφυγής του ατυχήματος, έχουμε υψηλή παραδοχή (83.6%) ότι το ατύχημα θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί, αλλά και ότι θα μπορούσαν να είχαν ληφθεί και επιπρόσθετα μέτρα για την αποφυγή του ατυχήματος οπότε αυτό σημαίνει ότι τα ληφθέντα μέτρα ίσως ήταν ελλιπή.

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Άρα προφανώς λαμβάνοντας επιπλέον μέτρα ή εάν είχαν εκπαιδευθεί καλύτερα οι αξιωματικοί γεφύρας (του Πλοιάρχου συμπεριλαμβανομένου) για την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων να μην είχε γίνει το ατύχημα.

10.1.5 Μέτρα αποφυγής ατυχήματος

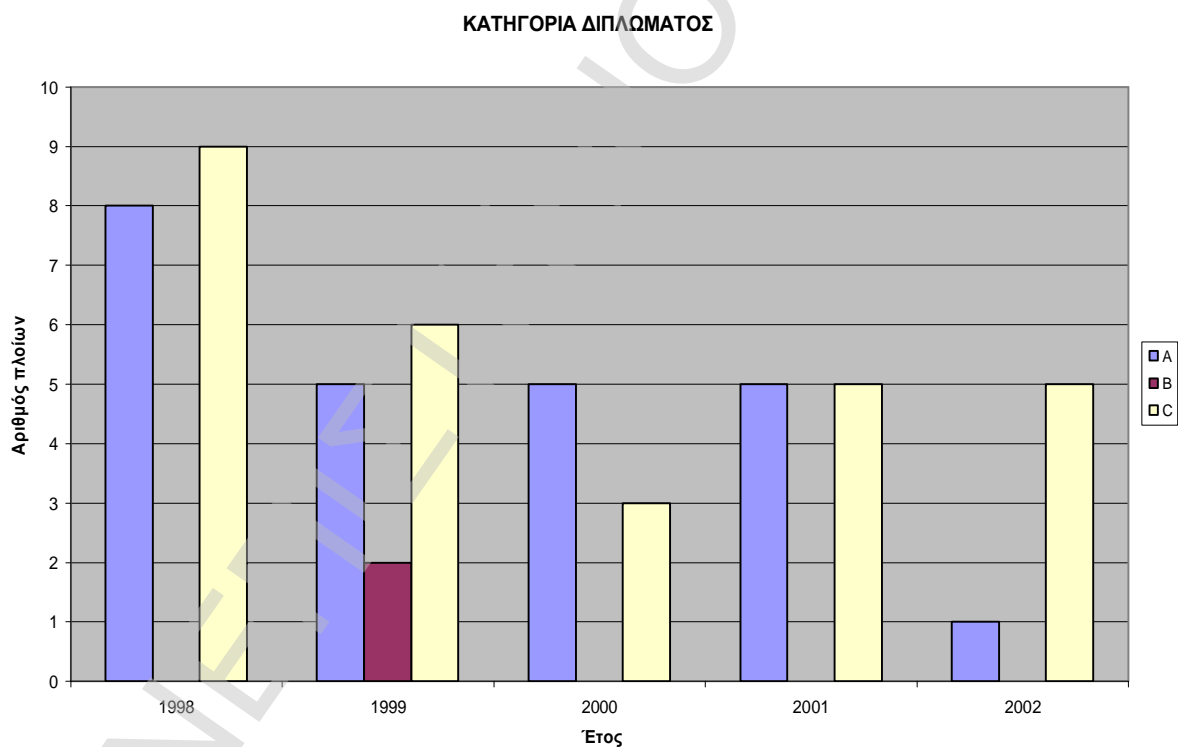


Έχει μεγάλο ενδιαφέρον το ανωτέρω γράφημα διότι εμφανίζεται ότι είχαν ληφθεί όλα τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή του ατυχήματος αλλά τελικά αυτό συνέβη. Θα μπορούσε να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι κανένας δεν θέλει να παραδεχθεί

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

ότι έστω και για μία φορά απεδείχθει κατώτερος των περιστάσεων. Επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι για να κατανοήσει κάποιος το σφάλμα στο οποίο έχει υποπέσει, θα πρέπει να γίνει ανάλυση των παραμέτρων του ατυχήματος και κατόπιν διερεύνησης, να υποδειχθούν τα κατάλληλα μέτρα που θα έπρεπε να έχουν ληφθεί. Στην Ελληνική πραγματικότητα λίγες μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες θα προχωρούσαν σε τέτοιου είδους ανάλυση και εάν προσελάμβαναν πάλι κάποιον από τους εμπλεκόμενους στο ατύχημα αξιωματικούς θα ήταν υπό αυστηρή επιτήρηση. Εάν δε ήταν πλοίαρχος το πιθανότερο θα ήταν να μην αναλάβει ποτέ πάλι Πλοιαρχία στην σταδιοδρομία του.

10.1.6 Κατηγορία Διπλώματος



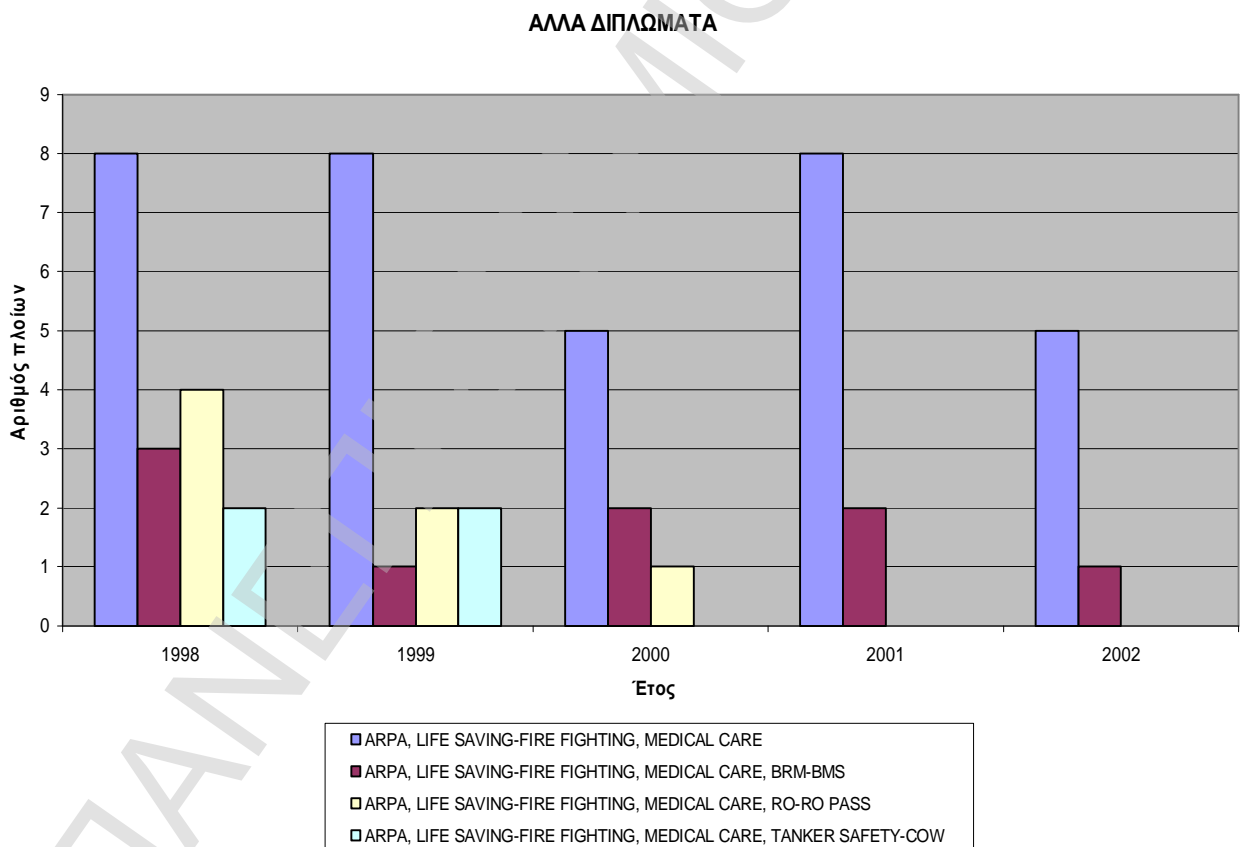
Στην ερώτηση σχετικά με το κατεχόμενο δίπλωμα είναι αξιοσημείωτο ότι οι Πλοίαρχοι με δίπλωμα Α΄ τάξης αποτελούν μειοψηφία αφού επί συνόλου 54 απαντήσεων μόνο οι 24 δήλωσαν ότι κατείχαν το δίπλωμα αυτό, γεγονός το οποίο αποδεικνύει την ορθότητα της εκλογής να μην συμπεριληφθούν στην έρευνα πλοία

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

χωρητικότητα κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και γενικότερα μικρά σκάφη. Θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στο γεγονός ότι η πλειοψηφία (28) κατείχε δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξης, που σημαίνει ότι όλα τα προαναφερθέντα περί σαθρού συστήματος είναι επίσης αληθή αλλά και ότι δεν μπορούμε να στηριχθούμε για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων σε μαρτυρίες αξιωματικών οι οποίοι δεν έχουν την εμπειρία-τεχνογνωσία του ποντοπόρου πλοίου. Ίσως η κατηγοριοποίηση πλοίων τα οποία ενεπλάκησαν σε ατύχημα, σε ποντοπόρα και μεσογειακά, να είχε σαν αποτέλεσμα την αναθεώρηση των παραδόξων απαντήσεων που σημειώθηκαν

παραπάνω και πιστεύεται ότι σε δεύτερη φάση πρέπει να γίνει διαχωρισμός εάν θέλουμε έγκυρα αποτελέσματα στην έρευνά μας.

10.1.7 Άλλα διπλώματα



«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Τα αποτελέσματα σχετικά με τα υπόλοιπα διπλώματα εξειδίκευσης έχουν ως ακολούθως: σχετικά με την πρώτη κατηγορία (ARPA,LIFE SAVING-FIREFIGHTING) είναι υποχρεωτικά για όλους τους αξιωματικούς ενώ το σεμινάριο Medical Care είναι υποχρεωτικό από τον βαθμό του Υποπλοιάρχου (Πλοιάρχου Β' τάξης) και άνω, όπου φαίνεται ότι το κατέχει η πλειοψηφία των αξιωματικών (63%).

Στην επόμενη κατηγορία υπάρχει επιπλέον της προηγούμενης κατηγορίας το πιστοποιητικό (BRM-BMS) Bridge Resource Management-Bridge Maneuvering

Simulator, όπου φαίνεται ότι το κατέχουν 9 αξιωματικοί ή (16,4%) και αυτό το πιστοποιητικό είναι υποχρεωτικό για Πλοιάρχους Α' και Β' τάξης.

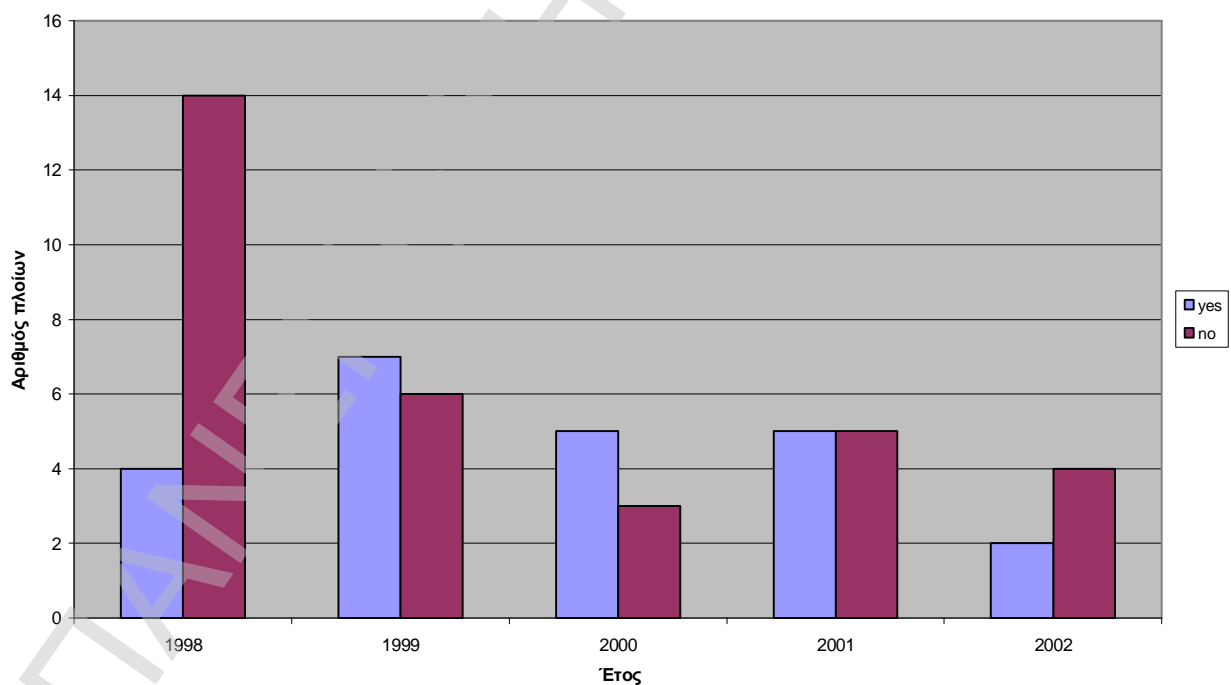
Στην κατηγορία αυτή εκτός των πιστοποιητικών της πρώτης κατηγορίας υπάρχει το πιστοποιητικό σχετικά με την διαχείριση κρίσεων και την διαχείριση πλήθους (RO-RO PASS) το οποίο είναι υποχρεωτικό για όλους τους αξιωματικούς που υπηρετούν σε επιβατηγά πλοία και το κατέχουν μόνο 7 αξιωματικοί (12,7%).

Στην τελευταία κατηγορία εκτός των πιστοποιητικών της πρώτης κατηγορίας υπάρχει το πιστοποιητικό ασφαλείας πετρελαιοφόρων και καθαρισμού δεξαμενών με το ίδιο το φορτίο που απευθύνεται σε αξιωματικούς που έχουν υπηρετήσει σε πετρελαιοφόρα και το κατέχουν μόνο 4 αξιωματικοί (7,3%).

Δηλαδή φαίνεται ότι η πλειοψηφία των αξιωματικών (34) που ενεπλάκησαν σε ατύχημα γενικώς είχαν τα πιστοποιητικά που θα έπρεπε να έχουν, θα πρέπει να ληφθεί όμως υπ' όψιν ότι Πλοιάρχοι Α' και Β' τάξης είναι συνολικά 26 σύμφωνα με το προηγούμενο διάγραμμα.

10.1.8 Το επίπεδο εξειδίκευσης κατά το συμβάν

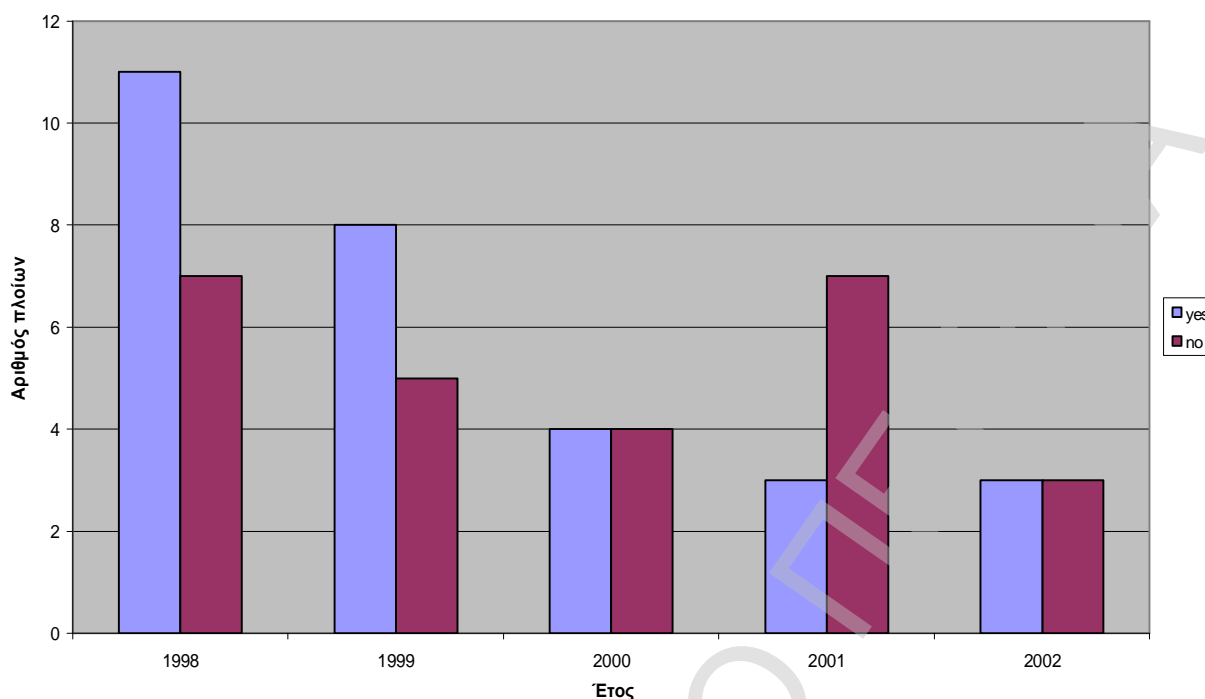
ΗΤΑΝ ΤΟ ΣΥΜΒΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΛΛΙΠΟΥΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ;



«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Στο παραπάνω γράφημα η παραδοχή ότι το ατύχημα οφειλόταν σε ελλιπή εκπαίδευση έγινε από 23 αξιωματικούς (41,8%) ενώ 32 απάντησαν αρνητικά. Αυτή η παραδοχή βέβαια έρχεται σε πλήρη αντίθεση με το γράφημα Μέτρα Αποφυγής Ατυχήματος όπου το 89,1% υποστήριξε ότι είχαν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή του ατυχήματος. Ίσως σ' αυτό το γράφημα να έχουμε την ευκαιρία να δούμε, λαμβάνοντας υπ' όψιν την πρόσφατη εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, ότι μετά το 1998 οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες που αυτό φαίνεται λογικό σε μία τέτοια έρευνα.

10.1.9 Η σημασία της εκπαίδευσης για την αποφυγή ατυχημάτων

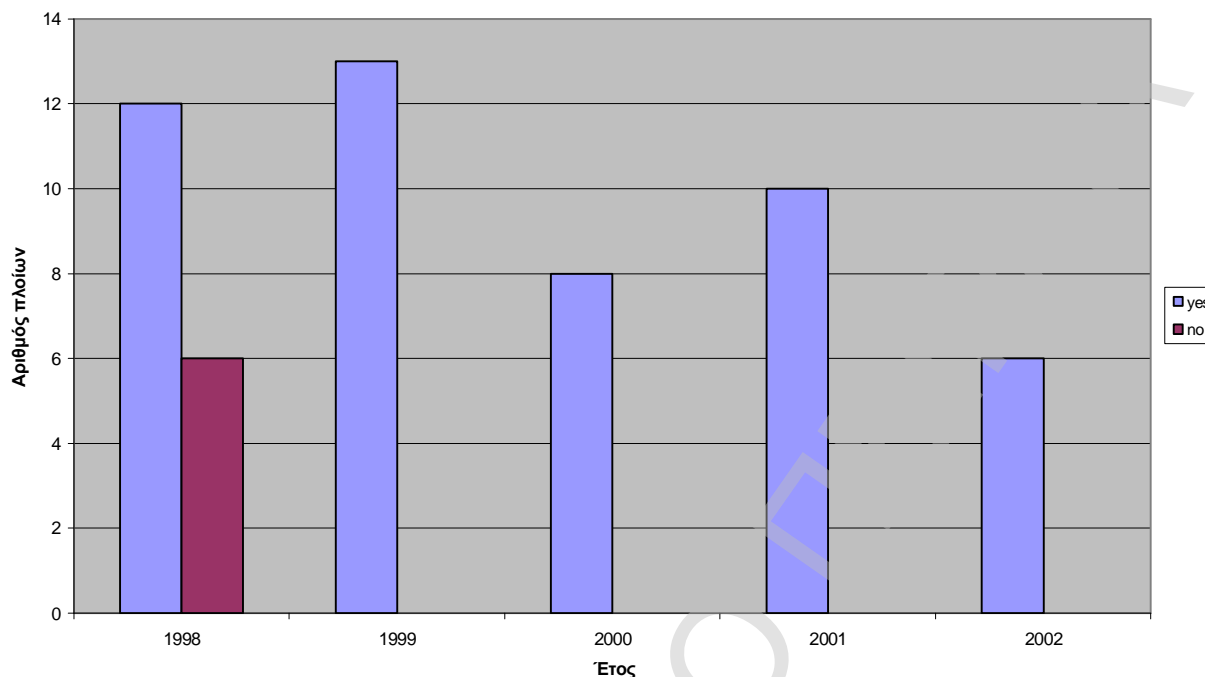


Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα αυτού του γραφήματος με αυτά του προηγούμενου φαίνεται ότι υπάρχει μία λογική συνέχεια τα έτη 1999, 2000, 2002, ενώ το 2001 αποδεικνύεται ότι οι απαντώντες δεν θέλουν να παραδεχθούν κάποιες καταστάσεις. Γενικά, οι αξιωματικοί παραδέχονται ότι καλύτερη εκπαίδευση θα απέτρεπε το ατύχημα. Ίσως πιο εντατική χρήση προσομοιωτών για την εκπαίδευση των αξιωματικών από τα πρώτα στάδια της φοίτησης στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αλλά και αργότερα να είχε σαν αποτέλεσμα την απόκτηση εμπειρίας από τους αξιωματικούς, αυτό άλλωστε προβλέπει και η STCW. Το ζήτημα της καλύτερης εκπαίδευσης το έχουν διαγνώσει οι μεγάλες Ελληνικές εταιρείες και έχουν οργανώσει εσωτερικά σεμινάρια όπου παρουσιάζονται διάφορες έκτακτες καταστάσεις και τρόποι

αντιμετώπισής τους, αλλά και επιμορφωτικά σεμινάρια όπου μπορούν να λυθούν απορίες των αξιωματικών σχετικά με ζητήματα ασφαλείας κ.α.

10.1.10 Τήρηση των διαδικασιών που προβλέπονται από τους Διεθνείς Κανονισμούς:

ΤΗΡΗΘΗΚΑΝ ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ;



Το θέμα της τήρησης ή όχι των διαδικασιών που προβλέπονται από τους Διεθνείς Κανονισμούς δείχνει ότι όλοι τήρησαν ότι προβλέπεται αλλά το ατύχημα έγινε. Πρόκειται για παρόμοια αποτελέσματα με αυτά των μέτρων για την αποφυγή ατυχήματος και δεν πιστεύεται ότι ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο θέμα της τήρησης των κανονισμών για την αποφυγή σύγκρουσης, παρ' όλο που όλοι οι αξιωματικοί είναι γνώστες των κανονισμών αυτό που έχει καθοριστικό ρόλο είναι η εμπειρία την οποία έχει αποκτήσει ο κάθε ένας από αυτούς εκτελώντας φυλακές γέφυρας. Για τον λόγο αυτό έχουν υποβληθεί μέσω του ερωτηματολογίου οι ακόλουθες ερωτήσεις:

α Θαλάσσια υπηρεσία με το συγκεκριμένο δίπλωμα κατά το συμβάν (σε μήνες)

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Όπου εδώ η πρώτη αξιολογη συγκέντρωση παρατηρείται σε θαλάσσια υπηρεσία 42 μηνών ή 3,5 έτη, μετά την απόκτηση του διπλώματος. Η υπηρεσία αυτή σίγουρα έχει επιτρέψει στους αξιωματικούς να έλθουν αντιμέτωποι με διάφορες καταστάσεις και να ξεπεράσουν διάφορες άλλες, οπωσδήποτε όμως θεωρούνται έμπειροι.

Η αμέσως μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται σε θαλάσσια υπηρεσία 66 και 72 μηνών μετά την απόκτηση του διπλώματος που κατείχαν, όπου εδώ πια έχουμε καθαρά επαγγελματίες οι οποίοι θεωρείται ότι μπορούν να ανταπεξέλθουν σε οποιαδήποτε δύσκολη κατάσταση.

Η τρίτη μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται σε θαλάσσια υπηρεσία 54 μηνών που και αυτή θεωρείται αξιολογη.

Φαίνεται δηλαδή ότι όσοι ενεπλάκησαν σε ατύχημα είχαν την εμπειρία να το αποφύγουν, πλην όμως η διαφορετική θεώρηση των καταστάσεων αναλόγως κατεχομένου διπλώματος δημιουργεί την ειδοποιό διαφορά.

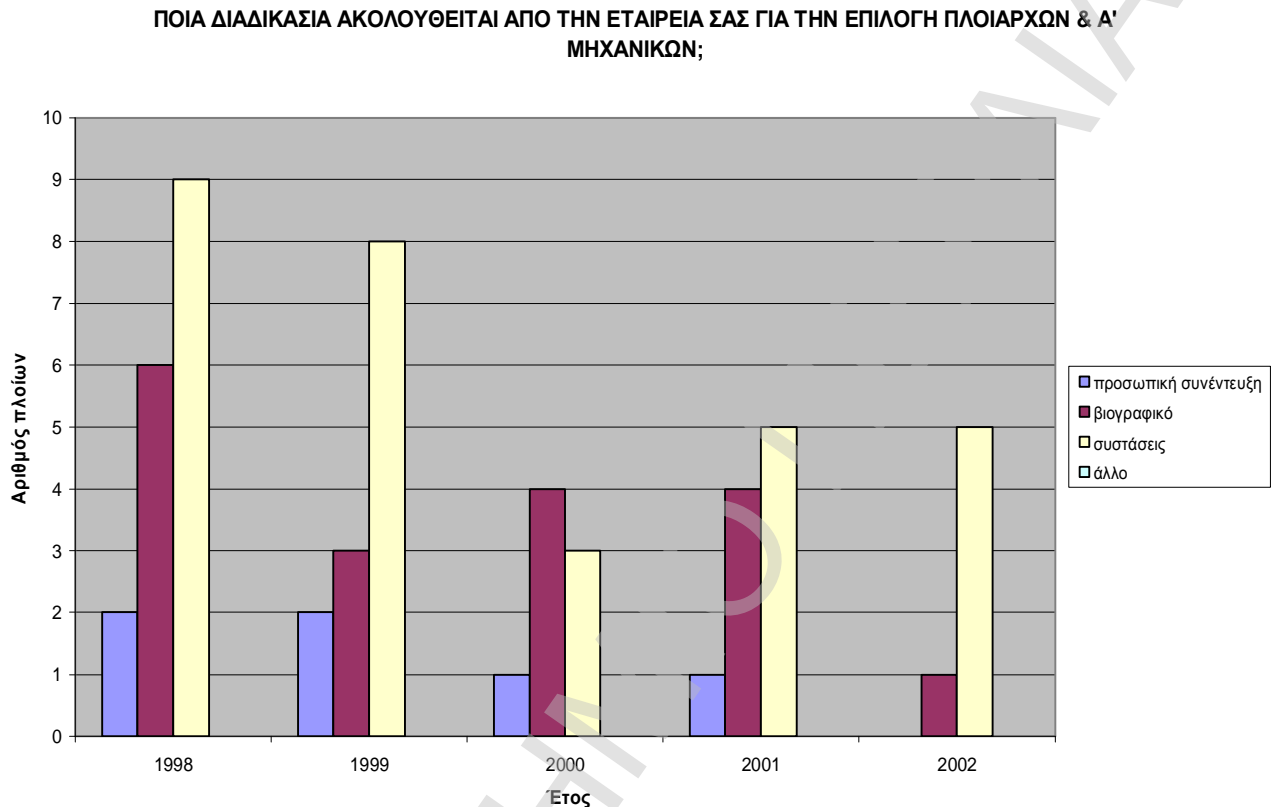
à Συνολική θαλάσσια υπηρεσία (σε μήνες)

Εδώ η μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται σε συνολική θαλάσσια υπηρεσία 180 μηνών ή 15 έτη, υπηρεσία η οποία θεωρείται πολλή και σίγουρα οι κατέχοντες αυτή την υπηρεσία είναι επαγγελματίες και σχετικά κοντά στην συνταξιοδότηση. Η δεύτερη μεγαλύτερη συγκέντρωση παρατηρείται σε συνολική θαλάσσια υπηρεσία 186 μηνών και ισχύουν τα της προηγούμενης πρότασης.

Όσον αφορά στις απαντήσεις των ερωτηματολογίων εκ μέρους των εκπροσώπων των εταιρειών υπάρχουν ερωτήσεις στις οποίες οι απαντήσεις που δίνονται αφορούν Πλοίαρχους και Μηχανικούς Α' τάξης ενώ παρατηρήθηκε παραπάνω ότι οι Πλοίαρχοι Α' οι οποίοι ενεπλάκησαν σε ατύχημα ήταν μειοψηφία

10.3 Ανάλυση Αποτελεσμάτων Ερωτηματολογίου (απευθυνόμενο στην εταιρεία)

10.3.1 Διαδικασία για την επιλογή Πλοιάρχων & Α' Μηχανικών



Η επιλογή του πληρώματος και ειδικότερα του Πλοιάρχου κυρίως και του Α' Μηχανικού δευτερευόντος ενός πλοίου, είναι μία από τις σοβαρότερες εργασίες του διευθυντή πληρωμάτων μίας ναυτιλιακής εταιρείας. Ο Πλοίαρχος είναι ο εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη έναντι του πληρώματος και όλων των εμπλεκομένων άμεσα με τις υπηρεσίες που παρέχει το πλοίο ή τις υπηρεσίες που τρίτοι παρέχουν στο πλοίο για να λειτουργήσει αυτό απρόσκοπτα. Όπως όλοι γνωρίζουν το πλοίο είναι μία πολύ ακριβή επιχείρηση (ακριβότερη από ένα εργοστάσιο) και ο Πλοίαρχος πρέπει να έχει όλες τις γνώσεις και τα χαρακτηριστικά ώστε να αντιπαρέχεται όλες τις καταστάσεις και ιδιαίτερα τις πιο δύσκολες. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο έλεγχος των Πλοιάρχων

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

υπό ναυτολόγηση είναι εξονυχιστικός σε όλα τα πεδία και εάν συμβεί κάποιο ατύχημα ακόμη και ο διευθυντής πληρωμάτων δεν μένει στο απυρόβλητο.

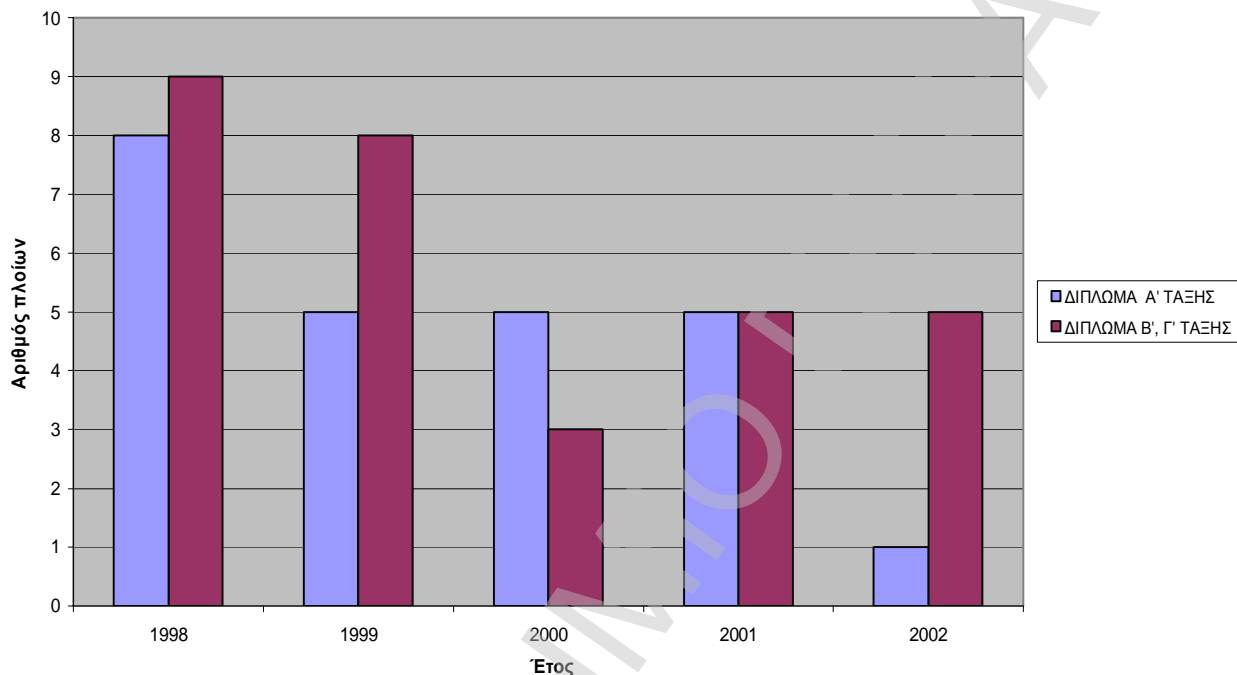
Για την επιλογή των Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών οι διευθυντές πληρωμάτων, στηρίζονται σε ένα μεγάλο ποσοστό στις συστάσεις που θα πάρουν από γνωστούς τους, οι οποίοι κατέχουν ανάλογες θέσεις ή από προηγούμενες εταιρείες, όπου έχουν εργασθεί οι υπό πρόσληψη ναυτικοί. Το πρώτο ερώτημα που τίθεται στον διευθυντή πληρωμάτων της προηγούμενης εταιρείας που εργάστηκε ο Πλοίαρχος ή ο Α' Μηχανικός είναι: "γιατί έφυγε από την εταιρεία σας;". Τα τελευταία χρόνια και με την εφαρμογή του ISM Code, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες φροντίζουν να ικανοποιούν τους Πλοιάρχους και Α' Μηχανικούς σε διάφορα θέματα, έτσι ώστε να μην αναζητούν καλύτερες εργασιακές συνθήκες ή καλύτερη αμοιβή σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Από άλλη άποψη οι Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί οι οποίοι γνωρίζουν το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης μιάς ναυτιλιακής εταιρείας και το εφαρμόζουν επάνω στα πλοία, είναι πολύ χρήσιμοι συνεργάτες και στην ουσία είναι η επένδυση της εταιρείας σε ανθρώπινο δυναμικό.

Το βιογραφικό είναι το επόμενο μέσον το οποίο χρησιμοποιείται για την πρόσληψη κάποιου Πλοιάρχου ή Α' Μηχανικού. Βεβαίως και σε αυτή την περίπτωση ζητούνται συστάσεις από προηγούμενες εταιρείες αλλά πιθανόν ο ναυτικός να μην έχει προηγούμενη εμπειρία στην ίδια θέση και το βιογραφικό να αποτελέσει έναν σημαντικό παράγοντα για την πρόσληψή του.

Η προσωπική συνέντευξη και μόνον δεν προτιμάται για την επιλογή Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών αν και πάντοτε οι διευθυντές πληρωμάτων των εταιρειών την επιδιώκουν, για να ολοκληρώσουν την εικόνα του υπό πρόσληψη ναυτικού.

10.3.2 Απαραίτητα διπλώματα κατά τη ναυτολόγηση Πλοιάρχων

ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΟΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α' ΤΑΞΗΣ Η' ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΙΚΡΟΤΕΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΜΕ ΔΙΠΛΩΜΑ Β' - Γ' ΤΑΞΗΣ;



Το παραπάνω γράφημα δείχνει ότι επειδή τα πλοία τα οποία ενεπλάκησαν σε ατύχημα είχαν διαφορετικό μέγεθος έχουμε μεγάλη διαφοροποίηση στις απαντήσεις εκ' μέρους των εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι πλοίαρχοι Α' τάξης όπως είδαμε αποτελούν μειοψηφία, διότι τα ποντοπόρα πλοία που είχαν ατύχημα, είναι λιγότερα από τα πλοία που εκτελούν τοπικούς ή Μεσογειακούς πλόες.

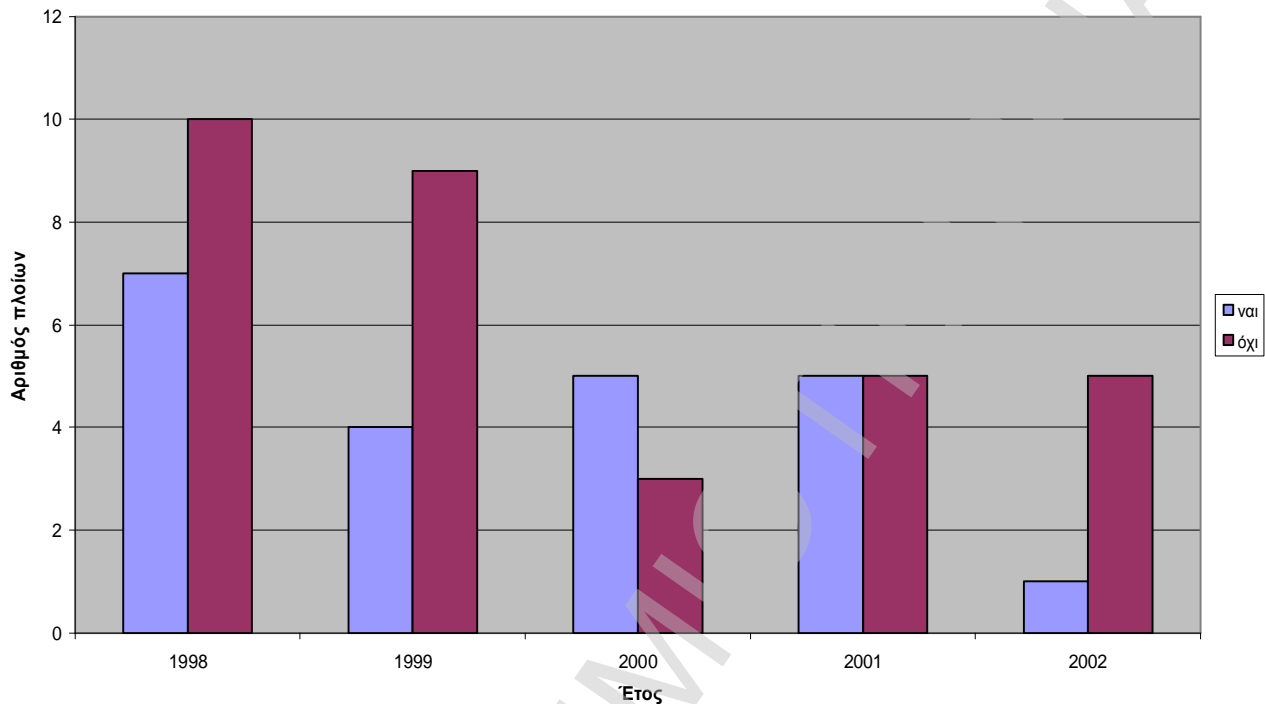
Οι απαντήσεις όμως που καταγράφουν ότι κατά την ναυτολόγηση των Πλοιάρχων αυτοί θα πρέπει να κατέχουν το δίπλωμα Α' τάξης είναι 24 όσες και οι απαντήσεις σχετικά με την κατηγορία διπλώματος στο ερωτηματολόγιο προς τους αξιωματικούς οι οποίοι ενεπλάκησαν σε ατύχημα παραπάνω. Αυτή η σύμπτωση αριθμών πιστεύεται ότι δεν είναι σύμπτωση αλλά ότι οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν στην κατοχή τους μεγάλα ποντοπόρα πλοία θέλουν να εξασφαλίσουν την ναυτολόγηση όσο γίνεται πιο καταρτισμένων αξιωματικών που θα

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

μπορέσουν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της εργασίας. Βεβαίως οι υπόλοιπες απαντήσεις δεν έχουν να κάνουν με παραβάσεις του Manning Certificate, αλλά εφ' όσον επιτρέπει η σημαία του κράτους την οποία φέρει το πλοίο, την ναυτολόγηση ως πλοίαρχου, κάποιου ο οποίος κατέχει Β' ή Γ' τάξης δίπλωμα (μικρά πλοία) αυτό γίνεται δεκτό διότι είναι και δεκτό από την S.T.C.W., η οποία έχει ενσωματωθεί στην Ελληνική νομολογία.

10.3.3 Πιθανή εμπλοκή Πλοιάρχων ή Μηχανικών σε ατύχημα

ΕΞΕΤΑΖΕΤΕ ΑΝ ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Η' ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΠΟΥΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΣ, ΕΧΟΥΝ ΕΜΠΛΑΚΕΙ ΣΕ ΑΤΥΧΗΜΑ ΠΟΥ ΑΠΕΔΕΙΧΘΗ ΚΑΙ ΔΙΚΗ ΤΟΥΣ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ;



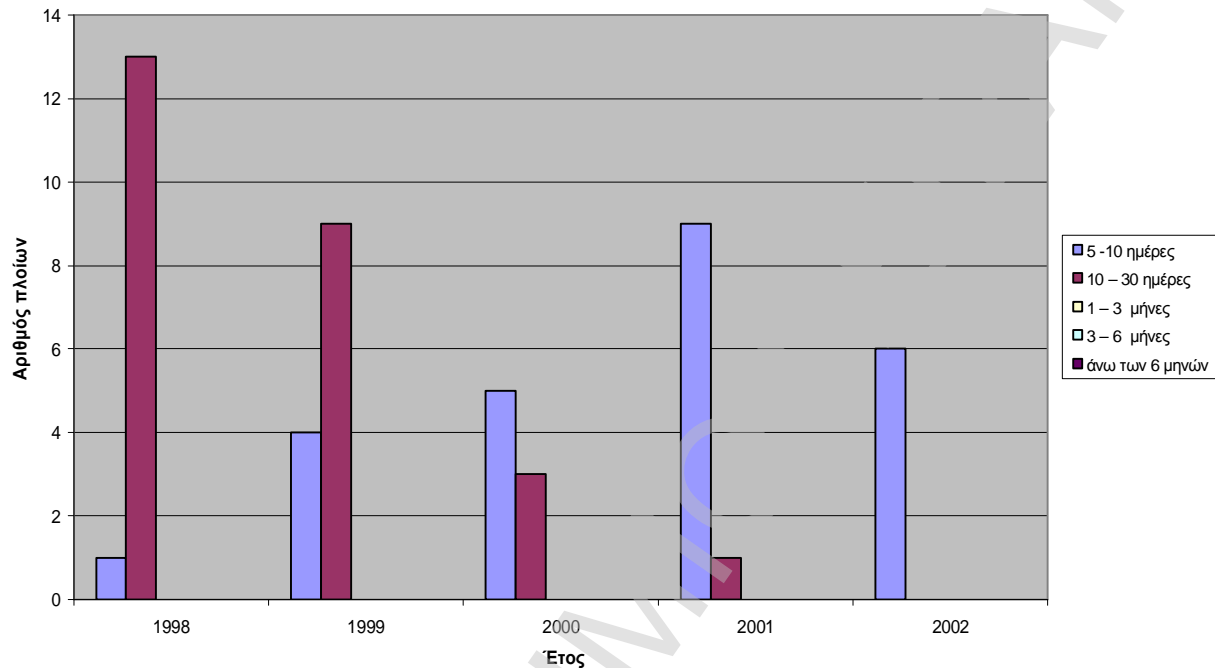
Οι απαντήσεις σ' αυτό το ερώτημα, ίσως έρχονται να επιβεβαιώσουν την προηγούμενη παράγραφο, οι καταφατικές απαντήσεις είναι 22 και ίσως έχουν σχέση με το μέγεθος της εταιρείας, την σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίζουν τις διεθνείς μεταφορές αλλά και με την εγκατάλειψη κακών νοοτροπιών του παρελθόντος. Πιστεύεται ότι δεν είναι τυχαίο να έχουν εμπλακεί σε ατύχημα 24 Πλοίαρχοι Α' τάξης και σε 22 ναυτιλιακές εταιρείες να εξετάζουν το παρελθόν των αξιωματικών. Αυτό ίσως σημαίνει ότι αυτές οι ναυτιλιακές εταιρείες ακολουθούν την παγκόσμια τάση να ναυτολογούν καλά εκπαιδευμένους και κατάλληλα πιστοποιημένους αξιωματικούς. Ίσως αξίζει να αναφέρουμε ότι ο Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης δεν είναι υποχρεωτικός για τα μικρά πλοία και γι' αυτόν το λόγο ίσως οι μικρότερες ναυτιλιακές

να μην ενδιαφέρονται τόσο για την τήρηση διαδικασιών που εξασφαλίζουν την ασφαλή διαχείριση των πλοίων τους.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

10.3.4 Χρονικό διάστημα που μεσολαβεί για τη διόρθωση ηλεκτρονικής ή μηχανικής βλάβης του πλοίου

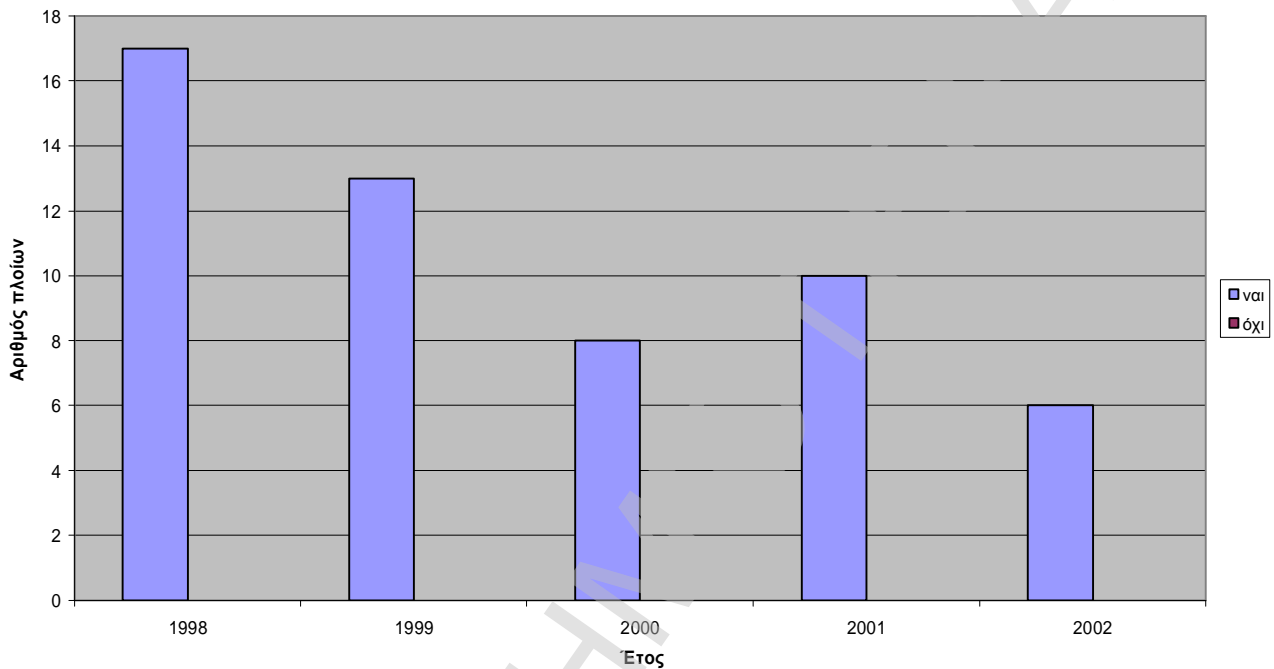
ΠΟΣΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΜΕΣΟΛΑΒΕΙ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ Η' ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΒΛΑΒΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ;



Οι απαντήσεις σ' αυτό το γράφημα θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι η απάντηση στο ερώτημα εάν εφαρμόζεται ή όχι ο I.S.M. Code από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Φαίνεται λοιπόν ότι το χρονικό διάστημα ανάληψης ενεργειών έναντι μίας βλάβης επί του πλοίου έχει σημειώσει μεγάλη πρόοδο και ενώ το 1998 μπορεί οι περισσότεροι εκπρόσωποι μπορεί να απάντησαν ότι αποκαθιστούσαν την βλάβη σε διάστημα από 10 έως 30 ημέρες το 2002 κανένας δεν έδωσε τέτοια απάντηση. Αντίθετα η αποκατάσταση των βλαβών εντός 10 ημερών μέσα σε μία πενταετία έγινε ο κανόνας. Εδώ βέβαια θα πρέπει να επισημανθεί η ισχυροποίηση των ελέγχων από τα αξιόπιστα Port State Controls (Paris MOU, U.S.C.G.)

10.3.5 Πιστοποιητικά της STCW από αξιωματικούς

ΕΛΕΓΧΤΕ ΑΝ ΟΙ ΑΞ/ΚΟΙ ΠΟΥ ΠΡΟΣΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΕΧΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΤΗΣ STCW;



Οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή δείχνουν κάτι το οποίο βίωσαν όλοι οι Έλληνες αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού από το 1981 και εντεύθεν. Με την έναρξη της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης το 1981 ελήφθησαν μέτρα ώστε σε θέσεις αξιωματικών να ναυτολογούνται μόνον όσοι κατείχαν τα ανάλογα διπλώματα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να γίνει ένα πρώτο ξεκαθάρισμα των επαγγελματιών ή μη. Όσοι αποφάσισαν να παραμείνουν ναυτικοί φρόντισαν να αποκτήσουν το ανάλογο δίπλωμα και βεβαίως αυτό ζητούσαν και οι διευθυντές πληρωμάτων των ναυτιλιακών εταιρειών. Με την έξοδο από την κρίση το 1987 δεν σκεπτόταν κάποιος να ζητήσει εργασία χωρίς να έχει το αντίστοιχο δίπλωμα για την θέση που ήθελε να καταλάβει. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν ήδη στραφεί σε αλλοδαπά φθηνότερα πληρώματα εφοδιασμένα με τα κατάλληλα πιστοποιητικά χωρίς κανείς να εξετάζει την γνησιότητά τους, μέχρι του

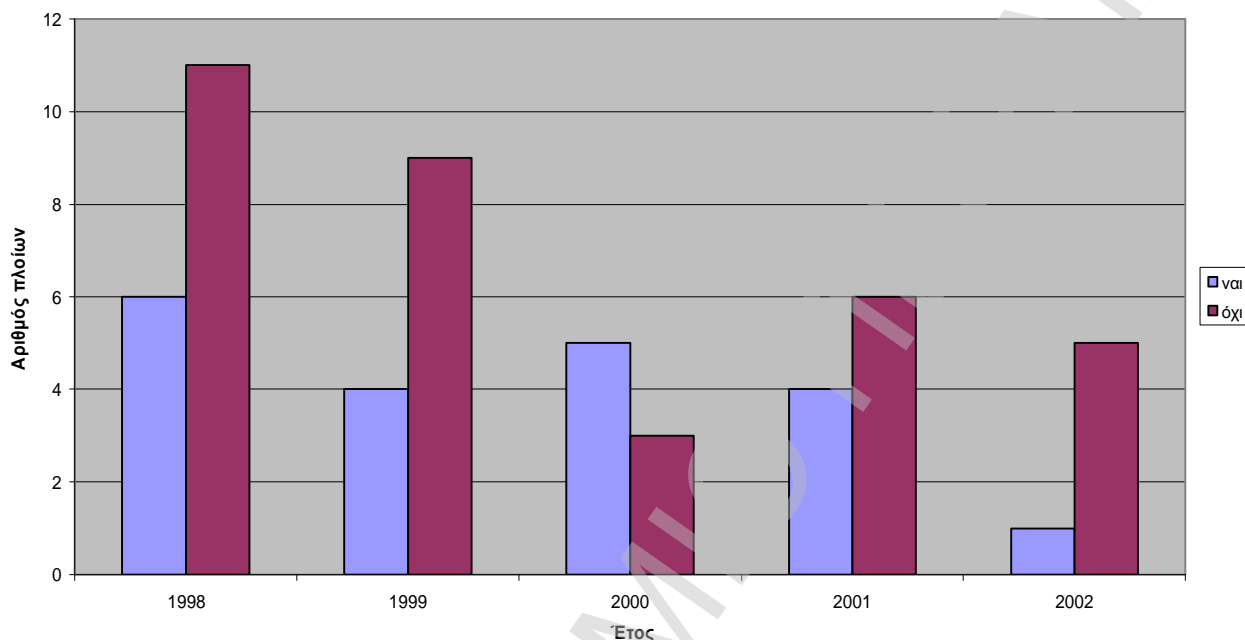
«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

ποσοστού που επέτρεπε η Ελληνική σημαία. Βέβαια και το βιοτικό επίπεδο της Ελλάδας είχε βελτιωθεί αρκετά με αποτέλεσμα οι Έλληνες αξιωματικοί να θεωρούνται ακριβοί και από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 να μην υπάρχουν αρκετοί για την επάνδρωση των πλοίων. Η συνέπεια των προαναφερθέντων ήταν όσοι Έλληνες ναυτικοί υπάρχουν, να είναι εφοδιασμένοι με όλα τα κατάλληλα πιστοποιητικά της S.T.C.W. Ας ληφθεί υπ' όψιν, ότι κατά τις επιθεωρήσεις των Port State Controls, ο έλεγχος ξεκινά με την παρουσίαση των κατάλληλων πιστοποιητικών των ναυτικών και την παραβολή τους με τις θέσεις που προβλέπει το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Επάνδρωσης του πλοίου.

Εκτός των ανωτέρω πληροφοριακά και μόνο θα πρέπει να αναφερθεί ότι έχει δημιουργηθεί βάση δεδομένων για τους αξιωματικούς που ανήκουν σε κράτος μέλος του PARIS MOU όπου οποιοσδήποτε επιθεωρητής Port State Control παγκοσμίως έχει πρόσβαση και μπορεί να διερευνήσει την γνησιότητα των πιστοποιητικών που κατέχει ο υπό έρευνα αξιωματικός. Αυτή η βάση δεδομένων, σπάνιο για τα Ελληνικά δεδομένα, έγινε η αιτία να αποκαλυφθεί κύκλωμα παραγωγής πλαστών πιστοποιητικών.

10.3.6 Εξελίξεις και σεμινάρια κρατικών ή ναυτιλιακών φορέων

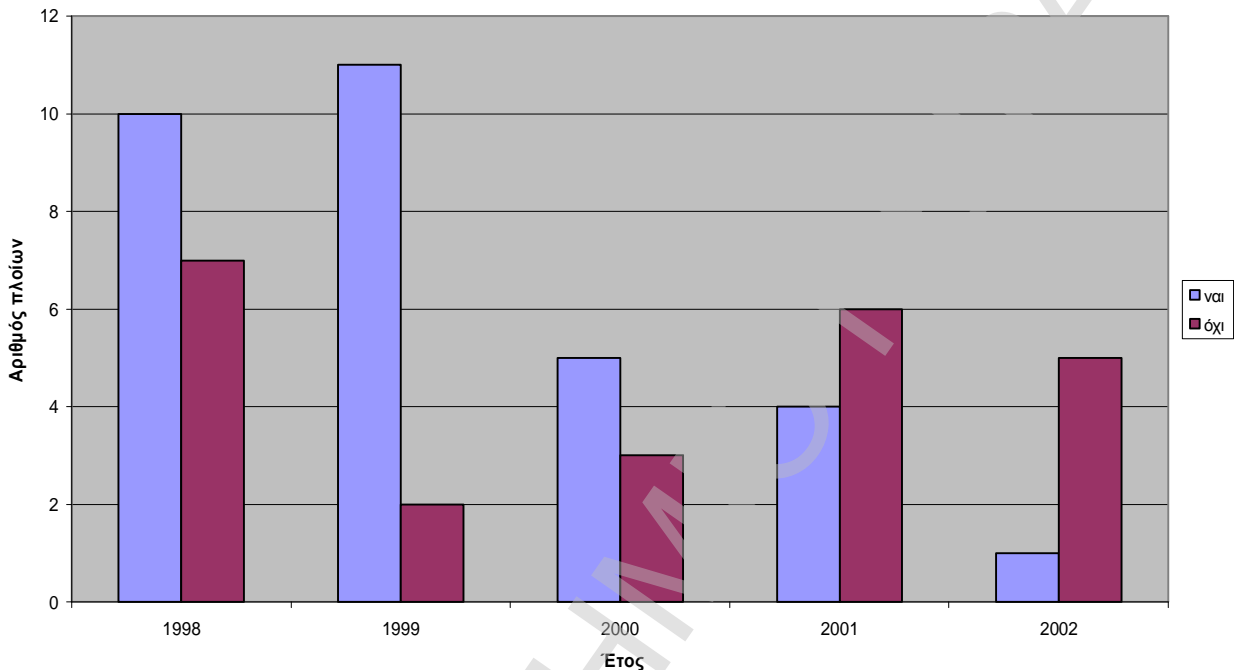
ΠΑΡΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΑΞ/ΚΟΙ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΑΣ ΝΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΠΟΥ ΔΙΟΡΓΑΝΩΝΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ Η' ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ;



Το θέμα της επιμόρφωσης των αξιωματικών και της παρακολούθησης σεμιναρίων με σκοπό την καλύτερη κατάρτιση τους είναι από τις προτεραιότητες των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών. Στο ανωτέρω γράφημα δεν αποτυπώνεται τέτοια πρόθεση αλλά και μεταξύ των εταιρειών στις οποίες υπήρχε ατύχημα, σπάνια συναντήθηκε κάποια μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία. Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη προγραμμάτων επιμόρφωσης (εσωτερικών ή εξωτερικών), είναι η παρουσία πλοιοκτήτη ή στελεχών που χαράσσουν πολιτική σε μία ναυτιλιακή εταιρεία, οι οποίοι δεν έχουν υιοθετήσει κακές νοοτροπίες του παρελθόντος και έχοντας ξεπεράσει πολλές άλλες παραδοσιακές ναυτικές χώρες, έχουν επενδύσει στην συνεχή επιμόρφωση των στελεχών τους. Στο γράφημα οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες και μάλλον αρνητικές γεγονός που αποτυπώνει την νοοτροπία ότι τα σεμινάρια είναι χαμένος χρόνος, χαμένα χρήματα και σίγουρα δεν μπορεί να δεσμευθεί κάποιο χρηματικό ποσό για καλύτερη εκπαίδευση.

10.3.7 Η εφαρμογή του ISM Code σε συνδυασμό με την ασφάλεια των πλοίων

ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISM CODE ΕΧΕΙ ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΩΣΤΕ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ;

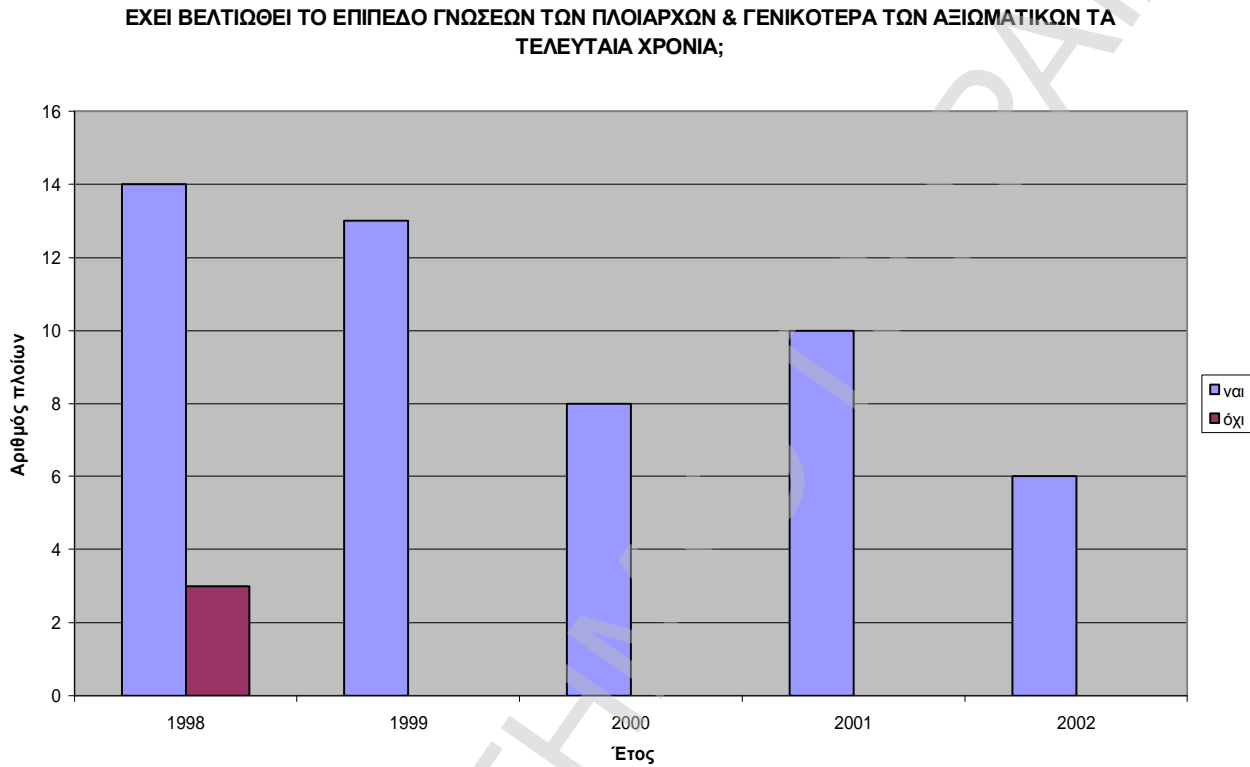


Οι απαντήσεις σ' αυτό το ερώτημα αν και συνολικά εμφανίζουν στο γράφημα ότι ο I.S.M. Code βοήθησε ώστε να γίνουν τα πλοία ασφαλέστερα, το 2001 και 2002 παρουσιάζουν τον ισχυρισμό πιο αδύναμο. Κατά την έναρξη της εφαρμογής του παραπάνω κώδικα πολλοί ισχυρίστηκαν ότι έγινε για να χτυπηθεί η Ελληνική εμπορική ναυτιλία διότι οι Έλληνες αξιωματικοί δεν θα μπορούσαν να τον υιοθετήσουν και να τον εφαρμόσουν και άλλοι ισχυρίστηκαν ότι έγινε για να αναγκάσουν τα μεγάλης ηλικίας πλοία σε απόσυρση. Όλοι βεβαίως διαψεύστηκαν διότι οι μεν Έλληνες αξιωματικοί κατάφεραν και ανταποκρίθηκαν πλήρως στις υποχρεώσεις τους, οι δε Έλληνες πλοιοκτήτες βγαίνοντας από την κρίση της δεκαετίας του '80 ισχυρότεροι, προχώρησαν σε αγορές πλοίων μεταχειρισμένων μικρής όμως ηλικίας (ενδεικτικά από

μέσο όρο ηλικίας το 1998 σε 20,5 έτη, το 2002 σε 15,6 έτη). Το αποτέλεσμα ήταν από το 1996 και έπειτα ο Ελληνικός εμπορικός στόλος να βαίνει συνεχώς νεότερος.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

10.3.8 Βελτίωση του επιπέδου γνώσεων των Πλοιάρχων & γενικότερα των
αξιωματικών τα τελευταία χρόνια



Η απάντηση στην ερώτηση αυτή είναι ξεκάθαρη και η πλειοψηφία των εκπροσώπων των εταιρειών παραδέχεται αυτό το οποίο αποτελεί πραγματικότητα, δηλαδή την βελτίωση των γνώσεων των Πλοιάρχων και των αξιωματικών και άρα την καλύτερη εκπαίδευσή τους.

Συμπεράσματα

Από τις απαντήσεις που δόθηκαν σχετικά με τα ατυχήματα και εάν καλύτερη εκπαίδευση θα μπορούσε να τα είχε περιορίσει ή αποτρέψει, θα μπορούσαμε να βγάλουμε το συμπέρασμα ότι πράγματι η καλύτερη εκπαίδευση, θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση των ατυχημάτων. Αυτό συμπεραίνεται κυρίως από το πρώτο ερωτηματολόγιο, όπου απάντησαν Πλοίαρχοι και αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού. Βεβαίως σήμερα η εκπαίδευση των δοκίμων αξιωματικών διαρκεί περισσότερο απ' ότι πριν από είκοσι χρόνια και προσφέρει σίγουρα καλύτερα εφόδια, πιστεύεται όμως ότι στα πλαίσια της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης, θα έπρεπε να χρησιμοποιείται η τεχνολογία ώστε να παρέχεται πληρέστερη κατάρτιση στους νέους αξιωματικούς (όπως άλλωστε προβλέπεται από την S.T.C.W.). Η ναυτική εκπαίδευση θα έπρεπε να απομακρυνθεί από το ένδοξο λιμενικό σώμα και θα έπρεπε να διοικείται καθαρά από Πλοίαρχους ή Μηχανικούς του εμπορικού ναυτικού, με εποπτεία από ανεξάρτητη επιτροπή σχετικά με τα οικονομικά. Αυτό πιστεύεται ότι θα είχε σαν αποτέλεσμα να διοχετεύονται οι διάφοροι πόροι προς τις πραγματικές ανάγκες ενός σύγχρονου αξιωματικού ο οποίος καλείται να κινήσει τον μεγαλύτερο αλλά και έναν από τους πιο σύγχρονους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Η προμήθεια και χρήση προσομοιωτών από τους σπουδαστές των Α.Ε.Ν. θα είχε καλύτερα αποτελέσματα στην ευκολότερη ενσωμάτωσή τους στο πλήρωμα ενός πλοίου. Πιστεύεται ότι η χρήση προσομοιωτών θα είχε ευεργετικά αποτελέσματα στο θέμα της κατάρτισης και με τους ανώτερους αξιωματικούς οι οποίοι βεβαίως έχουν επαφή με προσομοιωτές αλλά μικρής διάρκειας. Ένα παράδειγμα είναι η εκτέλεση γυμνασίου ανάκτησης ανθρώπου ο οποίος έπεσε στην θάλασσα. Σε ένα δεξαμενόπλοιο μεγάλου μεγέθους είναι αδύνατον να κάνει κάποιος χειρισμούς για να αποκομίσει εμπειρία, αντίθετα σ' ένα προσομοιωτή μπορεί κάποιος να εντοπίσει πιθανές αδυναμίες του και να τις διορθώσει χωρίς να κινδυνεύσει κανένας.

Ένα άλλο σημείο το οποίο πρέπει να θυγεί είναι η επιλογή των Πλοίαρχων-καθηγητών και η εμπειρία που έχουν στα πλοία διότι οι καλώς τεθείσες προϋποθέσεις του παρελθόντος (τουλάχιστον δέκα έτη θαλάσσιας υπηρεσίας) έχουν καταστρατηγηθεί και εγκαταλειφθεί τα τελευταία χρόνια. Θα πρέπει εάν θέλουμε καλά καταρτισμένους

αξιωματικούς να εξασφαλισθεί ότι και οι διδάσκοντες πληρούν τις προϋποθέσεις της S.T.C.W. απαρέκκλητα.

Θα μπορούσε κάποιος να εκτιμήσει από τις περισσότερο ψύχραιμες απαντήσεις των εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιρειών ότι καλύτερη εκπαίδευση θα συντελούσε στην μείωση των ατυχημάτων. Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, έχουν ήδη υιοθετήσει εσωτερική επιμόρφωση για τα στελέχη τους, προσπαθώντας έτσι να μειώσουν όσο γίνεται τον αστάθμητο παράγοντα, που θα μπορούσε να οδηγήσει σ' ένα ατύχημα.

Πέρα από την θεωρητική κατάρτιση, η οποία πιστεύεται ότι θα πρέπει να αναμορφωθεί προς αντικείμενα που απασχολούν περισσότερο τους σημερινούς αξιωματικούς και έχουν σχέση με την ασφάλεια (π.χ. σχεδίαση ταξιδιού, κ.τ.λ.), υπάρχει πάντοτε η εμπειρία, η οποία αποκτάται μόνον αντιμετωπίζοντας τις καταστάσεις που προκύπτουν όταν ένα πλοίο ασχολείται με το αντικείμενο για το οποίο κατασκευάστηκε, δηλαδή τις μεταφορές. Εάν λοιπόν συνδυασθεί μία καλή θεωρητική κατάρτιση που θα συμπεριλαμβάνει αντιμετώπιση καταστάσεων σε προσομοιωτές και η εμπειρία του εργασιακού χώρου με σωστή εφαρμογή των κανονισμών πιστεύεται ότι τα ατυχήματα θα μειωθούν δραστικά. Θα πρέπει να τονισθεί ότι η εκπαίδευση ενός αξιωματικού του εμπορικού ναυτικού στην ουσία δεν τελειώνει ποτέ.

Παρατίθεται ένας πίνακας όπου φαίνεται η μείωση των ολικώς απωλεσθέντων πλοίων παγκοσμίως ιδιαίτερα από το 1998 (εφαρμογή του I.S.M. Code) και μετά. Ας σημειωθεί ότι ο Ελληνόκτητος στόλος αποτελεί το 17% περίπου της παγκόσμιας ναυτιλίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ε. Α. Γεωργαντόπουλος και Γ. Π. Βλάχος, « Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Πειραιάς 1997
2. Α. Γουλιέλμος και Κ. Γκιζιάκης, «Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο», Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς 2001
3. Γ. Π. Βλάχος, «Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον», Εκδόσεις Σταμούλη, Πειραιάς 1999
4. Γ. Π. Βλάχος, Μ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης», Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς, Τόμος Α', Πειραιάς 1999
5. Σ. Γ. Λαζαριμός, «Πρακτική σπουδή ναυτιλίας και ναυτικών υπολογισμών», 1953
6. Ξ. Αντωνιάδης, «Το ναυτικό ατύχημα»
7. Α. Ε. Δημαράκης, Χ. Ε. Ντούνης, «Αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα», Ίδρυμα Ευγενίδου, 1983
8. Α. Ε. Δημαράκης, Χ. Ε. Ντούνης, «Ναυτιλία», Ίδρυμα Ευγενίδου, 1989
9. Θ. Μ. Πουλάκης, «Γυροσκοπικά πυξίδες και αυτόματα πηδάλια», Ναυτικά και Τεχνικά Εκδόσεις Αδελφοί Ι. Λιόντη, 1966
10. Ζ. Τσουκαλάς, «Ναυτιλιακά ηλεκτρονικά όργανα», Ευγενίδιο Ίδρυμα, 1997
11. Κ. Χαρτοφύλλη, Ν. Κανάκη, «Ηλεκτρονική Ναυσιπλοΐα / Το ραντάρ»
12. Περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά»
13. Περιοδικό «Πλοιαρχική Ηχώ»
14. Εφημερίς της Κυβερνήσεως, ΝΟΜΟΣ υπ' αριθ. 2638 της 1-2 Σεπτ. 1998
(ΦΕΚ Α' 204)

15. Norman Hooke, Maritime Casualties 1963-1996, London '97

16. Ocean Passage for the world NP 136

17. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Internet Sites

1. www.imo.org
2. www.stcw.org
3. www.shippingfacts.com
4. www.marine-salvage.com
5. www.itopf.com/
6. www.yen.gr
7. www.nee.gr
8. www.naftemporiki.gr
9. www.pepen.gr
10. www.theseanation.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Παράρτημα Ι**Ερωτηματολόγιο (απευθυνόμενο στο πλοίο)**

1. Ποία ήταν η αιτία του ατυχήματος στο οποίο είχατε εμπλοκή;

A. Βύθιση B. Προσάραξη Γ. Σύγκρουση Δ. Πυρκαγιά E. Κατασκευαστική ζημιά στη δομή του πλοίου ΣΤ. πρόσκρουση σε βυθισμένο αντικείμενο

2. Υπό ποιές συνθήκες έγινε το ατύχημα;

A. Κακοκαιρία B. Ομίχλη Γ. Πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία Δ. Πλοηγούμενοι E. Ημέρα ΣΤ. Νύκτα Ζ. Κανονικές συνθήκες Η. Άλλο

3. Θα μπορούσε κατά την γνώμη σας το ατύχημα να είχε αποφευχθεί;

ΝΑΙ ΟΧΙ

4. Θα μπορούσαν να είχαν ληφθεί κάποια μέτρα τα οποία θα απέτρεπαν το ατύχημα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

5. Ποίο είναι το δίπλωμα που κατέχετε; A' B' Γ'

6. Πότε αποκτήσατε και πόση θαλάσσια υπηρεσία είχατε με το παραπάνω δίπλωμα έως το ατύχημα; ΧΡΟΝΙΑ ΜΗΝΕΣ

7. Πόση θαλάσσια υπηρεσία είχατε έως το ατύχημα συνολικά;

ΧΡΟΝΙΑ ΜΗΝΕΣ

8. Κατέχετε άλλα διπλώματα επαγγελματικής εξειδίκευσης;

(ARPA, LIFE SAVING-FIRE FIGHTING, MEDICAL CARE, BRM-BMS, RO-RO PASS., HAZMAT, TANKER SAFETY - COW,)

9. Ήταν κατά κάποιο τρόπο το συμβάν αποτέλεσμα ελλιπούς ενημέρωσης ή εκπαίδευσης; ΝΑΙ ΟΧΙ

10.Θα μπορούσε κατά την γνώμη σας καλύτερη εκπαίδευση να αποτρέψει το ατύχημα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

11.Τηρήθηκαν οι διαδικασίες που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς;

ΝΑΙ ΟΧΙ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Επεξήγηση ερωτηματολογίου

1. Αιτία ατυχήματος

1. βύθιση, 2. προσάραξη, 3. σύγκρουση, 4. πυρκαγιά, 5. κατασκευαστική ζημιά,
6. πρόσκρουση σε βυθισμένο αντικείμενο, 7. βλάβη πηδαλίου, 8. δολιοφθορά,
9. βλάβη στροφαλοφόρου άξονα, 10. βλάβη τροφοδοτικής αντλίας πετρελαίου,
11. μετακίνηση φορτίου.

2. Συνθήκες υπό τις οποίες έγινε το ατύχημα

1. ημέρα , 2. νύκτα , 3. άλλο
- 1.κακοκαιρία, 2. ομίχλη, 3. πυκνή θαλάσσια κυκλοφορία, 4. πλους με πλοηγό,
5. κανονικές συνθήκες.

3. 1. ΝΑΙ 2. ΟΧΙ

4. 1. ΝΑΙ 2. ΟΧΙ

5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ , A=1 , B=2 , C=3.

6. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟ
ΣΥΜΒΑΝ ΣΕ ΜΗΝΕΣ

7. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΜΗΝΕΣ

8. A. ARPA, LIFE SAVING-FIRE FIGHTING, MEDICAL CARE = 1

Βασικά ταχύρυθμα σχολεία τα οποία μπορούν να παρακολουθήσουν όλοι οι αξιωματικοί των πλοίων.

B. ARPA, LIFE SAVING-FIRE FIGHTING, MEDICAL CARE, BRM-BMS = 2

Τα βασικά σχολεία συν την εκπαίδευση για διαχείριση πληροφοριών και την οργάνωση της γεφύρας του πλοίου καθώς και εκπαίδευση σε εξομοιωτή επί ελιγμών

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

και παραβολής πλοίου σε διάφορα λιμάνια της υδρογείου. Απευθύνεται σε αξιωματικούς και Πλοιάρχους πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Γ. ARPA, LIFE SAVING-FIRE FIGHTING, MEDICAL CARE, RO-RO PASS = 3

Όπως ανωτέρω παράγραφος Β συν την διαχείριση κρίσεων και την διαχείριση πλήθους. Απευθύνεται κυρίως σε αξιωματικούς και Πλοιάρχους επιβατηγών πλοίων.

Δ. ARPA, LIFE SAVING-FIRE FIGHTING, MEDICAL CARE, TANKER SAFETY COW = 4

Όπως ανωτέρω παράγραφος Β συν την εκπαίδευση για την ασφάλεια δεξαμενοπλοίων και την εκπαίδευση ώστε η εκφόρτωση ενός δεξαμενοπλοίου να γίνεται ασφαλώς και να παραμένει στο πλοίο ελάχιστη ποσότητα φορτίου. Απευθύνεται κυρίως σε αξιωματικούς και Πλοιάρχους δεξαμενοπλοίων.

9. 1. ΝΑΙ 2. ΟΧΙ

10. 1. ΝΑΙ 2. ΟΧΙ

11. 1. ΝΑΙ 2. ΟΧΙ

Ερωτηματολόγιο

(απευθυνόμενο στην εταιρεία)

1. Ποία είναι η διαδικασία που ακολουθείται από την εταιρεία για την επιλογή Πλοιάρχων και Α΄ Μηχανικών της εταιρείας σας;

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ, ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ, ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ, ΑΛΛΟ

2. Κατά την ναυτολόγηση Πλοιάρχων στα πλοία της εταιρείας σας πρέπει να έχουν οπωσδήποτε δίπλωμα Πλοιάρχου Α΄ τάξης ή σε περίπτωση μικρότερων πλοίων ναυτολογούνται Πλοίαρχοι με δίπλωμα Β΄ ή Γ΄ τάξης;

ΝΑΙ ΟΧΙ

3. Εξετάζεται εάν οι Πλοίαρχοι ή Α΄ Μηχανικοί που ναυτολογούνται για πρώτη φορά στην εταιρεία σας έχουν εμπλακεί σε ατύχημα που απεδείχθη και δική τους υπαιτιότητα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

4. Φροντίζει η εταιρεία να συντηρεί τα πλοία της με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και ιδιαιτέρως να παρέχει υποστήριξη επί ηλεκτρονικών και μηχανικών βλαβών του πλοίου και πόσο χρονικό διάστημα μεσολαβεί για την διορθωτική ενέργεια;

5 – 10 ημέρες 10 – 30 ημέρες 1 – 3 μήνες 3 – 6 μήνες άνω των 6 μηνών

5. Ελέγχετε εάν οι αξ/κοί που προσλαμβάνονται στα πλοία σας έχουν όλα τα απαραίτητα πιστ/κά της STCW ;

ΝΑΙ ΟΧΙ

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

6. Παρακινούνται οι αξιωματικοί που απασχολούνται στην εταιρεία σας να παρακολουθούν τις εξελίξεις και τα διάφορα σεμινάρια που διοργανώνονται από κρατικούς ή ναυτιλιακούς φορείς;

ΝΑΙ ΟΧΙ

7. Πιστεύετε ότι η εφαρμογή του ISM Code έχει βοηθήσει ώστε να γίνουν τα πλοία ασφαλέστερα;

ΝΑΙ ΟΧΙ

8. Έχει βελτιωθεί το επίπεδο γνώσεων των Πλοιάρχων και γενικότερα των αξιωματικών τα τελευταία χρόνια;

ΝΑΙ ΟΧΙ

6. Π.Σ. = 1, ΒΙΟΓΡ. = 2, ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ= 3, ΑΛΛΟ= 4.

7. ΔΙΠΛΩΜΑ Α ΤΑΞΗΣ = 1, Β,Γ ΤΑΞΗΣ = 2

8. ΝΑΙ=1, ΟΧΙ=2

9. 5-10 = 1, 10-30 = 2, 1-3 ΜΗΝΕΣ = 3, 3-6 ΜΗΝΕΣ = 4,
ΑΝΩ ΤΩΝ 6 ΜΗΝΩΝ = 5

10. ΝΑΙ=1, ΟΧΙ=2

11. ΝΑΙ=1, ΟΧΙ=2

12. ΝΑΙ=1, ΟΧΙ=2

13. ΝΑΙ=1, ΟΧΙ=2

Παράρτημα II

Παρουσιάζονται ακολούθως μερικά παραδείγματα καταγεγραμμένων ατυχημάτων τα οποία επιλέχθηκαν από τον συντάκτη της διπλωματικής εργασίας και πιστεύεται ότι αποδίδουν σε κάθε τύπο ατυχήματος άλλοτε την σφοδρότητα και άλλοτε την παράξενη φύση του ατυχήματος η οποία πολλές φορές παρουσιάζεται σαν εξωπραγματική.

1. TUXPAN Mexican motor general cargo vessel 8.350 grt

The entire 27-man Mexican crew of the motor vessel Tuxpan lost their lives when their vessel disappeared in a ferocious storm some 1000 miles north-east of Bermuda on February 24, 1987. Mr. Helmut Mueller, vice president of the owners of the Tuxpan, which had a hull insurance value of \$9,6m (pounds 6,3m) placed in New York said: “We have been operating on the transatlantic route since 1977 and never have any of our ships encountered weather such as this. The weather report gave waves of 50-ft.”

As the only trace of the Tuxpan, which was on voyage from Antwerp to Houston loaded with containers, was one container, subsequently located floating in the Atlantic, that had originally been stowed deep in the vessel, she was believed to have broken in two in the same storm that caused the loss of the Philippine cargo vessel Balsa 24 on February 24 some 720 miles north-east of Bermuda with the loss of 18 lives. Only one man was rescued from that vessel.

2. MURREE Pakistani motor general cargo vessel 11.941 grt

In what was a remarkable rescue effort, the entire crew of the eight-year-old Pakistani general cargo vessel Murree was saved before their vessel slid below the waves and sank in the English Channel 20 miles off the coast of south Devon in lat. 49 57,85 N, long. 003 14,16 W, on October 28, 1989.

The Murree, which had loaded a 15.000-tonne cargo of chemicals in containers, plus paint products, at Antwerp and other northern European ports for discharge at

Carachi, encountered very heavy weather conditions with wind force of 8 to 9 (gale to strong gale) and associated rough sea, with waves swelling to 35 ft, while in the English Channel that resulted in her container cargo shifting. This caused flooding through a hole in No. 1 hold, necessitating the rescue of the 40 persons on board by three Royal Navy helicopters. Including two officers' wives and two children, they were all winched to safety in atrocious conditions, thanks to the skill and bravery of the helicopters' crews. The Murree, which had a hull and machinery value of US\$ 9.8 m (Pounds6,32 m.), sank quickly soon after the last person had been evacuated.

Some of the chemical cargo subsequently washed ashore along the south coast of England causing a hazard to beachcombers.

3. PENELOPE I Panamanian motor general cargo vessel 3.044 grt

While on voyage from Belem, Brazil to Ferrol, northern Spain, loaded with a cargo of sawn timber, the 23-year-old Panamanian general cargo vessel Penelope I ran aground on rocks off the Portuguese coast between Leixoes and the mouth of the river Douro on March 30, 1992, during stormy weather conditions. She had been waiting for entry to the port of Leixoes. The 16-man crew was airlifted to safety by a Portuguese Air Force helicopter. The wrecked vessel, which had an insured value of US\$ 1 m. (pounds 0,57 m.), subsequently broke into three parts after being pounded and battered by the continuing heavy seas.

Several packages of cocaine, weighing about 3 kgs were washed ashore from the wreck of the Penelope I. Portuguese police advised that the vessel had been under close watch for some time on suspicion of being used for drug smuggling. Prior to loading at Belem, she had called at Barranquilla, Colombia. Her discharge ports were listed as Madeira, Leixoes, Villagarcia and Ferrol.

4. HAI YOU Taiwanese motor general cargo vessel 3.518 grt

The 21-year-old Taiwanese general cargo vessel Hai You was on voyage from Hong Kong to Taichung, Taiwan, loaded with 92 empty containers and scrap iron, when she was involved in a major collision with another Taiwanese vessel, the motor container carrier Thuban, seven miles off the coast of Waglan Island, south of Hong Kong, on April 11, 1995. she quickly listed and sank in lat. 22 07 N, long. 114 25.1 E. of her 25-man crew, 20 were rescued, one died and four remained missing. All 92 empty containers were reported to have fallen into the sea, causing a hazard to navigation. The Thuban continued on her voyage to Hong Kong with severe bow damage.

5. KAVITE Panamanian motor general cargo vessel 3.379 grt

While en route from Innoshima to Guam, the Panamanian motor vessel Kavite was seriously damaged by fire when north of Irian Jaya in lat. 02 20 N, long. 140 18 E, on June 26, 1986, following an oxy-acetylene explosion. After drifting for seven days she was located by the tug Orinoco, which took off 13 of her crew, while the remaining seven awaited the arrival of the tug Hurricane II on July 8. She was then towed to Guam by the Hurricane II . However, due to the severity of the damage, the Kavite was sold to Taiwanese shipbreakers, being towed to Kaohsiung to be scrapped.

6. HYMETUS Lebanese motor general cargo vessel 9.078 grt

While on voyage from Bourgas to Shanghai, loaded with a cargo of steel products, the Lebanese motor vessel Hymetus sank about 180 miles south-south-east of Hong Kong in lat. 19 50 N, long. 115 52 E, on November 17, 1986, after developing a crack in her hull during heavy weather conditions. The crew abandoned ship but, unfortunately, two men were lost before rescue vessels arrived on the scene.

7. SEMA-G. Turkish motor general cargo vessel 9.675 grt

The Turkish motor vessel Sema-G., was one of four merchant vessels reported to have been attacked by Exocet missiles fired by Iraqi warplanes in the Khor Musa channel on March 1, 1984, while in an 11-vessel convoy from Bushire to Bandar Khomeini. The Sema-G., was on voyage from Costantza, Romania, to Bandar Khomeini, in a loaded condition, carrying what was variously reported as a cargo of iron ingots and/or steel products worth \$2,8m, when at least two missiles struck her in No 2 hatch and the accommodation, causing explosions and immediate fire, about 35 miles from Bandar Khomeini. Two of her 26-man crew, plus eight Iranian soldiers who were also on board, died as a result. According to the second officer, the 24 Turkish survivors ran to the bow of their blazing vessel and boarded a lifeboat, while the Sema-G. was towed ashore and beached by Iranian tugs which then extinguished the fire.

Declared a war constructive total loss, the Sema-G., was later towed to Bushire, where she remained in a burnt-out condition until being sold to Pakistani shipbreakers in 1986 for scrapping at Galdani Beach.

The other merchant vessels struck by missiles while in the same convoy in the Khor Musa were the British motor bulk carrier Charming and the Indian motor vessel Apj Ambika, both of which were also declared war constructive total losses, and the Iranian motor vessel Iran Eslami, which managed to continue to Bandar Khomeini to discharge her cargo.

8. INGE LEONHARDT Singapore motor general cargo vessel 4.854 grt

The Singapore motor vessel Inge Leonhardt, on voyage from Antwerp to Alexandria carrying 861 coils of hot-rolled steel, was proceeding along the Great Pass channel off Alexandria harbour when she struck an underwater object and began to take in water in No 2 hold on July 8, 1984. She was then put aground to avoid further damage, being submerged to weather deck level.

After being declared a constructive total loss, the wrecked vessel was sold to Egyptian interests on an “as is, where is” basis. She was then refloated on December 12,

renamed Salem K., and underwent extensive repairs in dry dock at Alexandria before being returned to service in May, 1986.

9. NITYA NANAK Indian motor general cargo vessel 3.944 grt

Two Indian vessels, owned by the same company, both disappeared in the Bay of Bengal on June 21, 1985, with the joint loss of all 44 members of their crews. They were the motor vessels Nitya Nanak, with a crew of 23, which sailed from Kandla on June 4, 1985, bound for Calcutta, where she was due to arrive on June 26 with a bulk cargo of 5,500 tonnes of salt, and the Nitya Ram, which sailed from Calcutta on June 15, 1985, bound for Tuticorin with a cargo of 5,182 tonnes of coal. She had a crew of 21.

The Nitya Nanak, after calling at Colombo for supplies and repairs to her communications equipment and radar, left Colombo on June 18 to resume her passage to Calcutta. However, during the afternoon of June 20, her master, Captain K.R.Puri, sent a message to the owners advising that “fresh holes” had developed in No 1 hold and water was rushing in at about 08.00 June 21 the master radioed the owners again and there was some intake of water into one of the holds and he had decided to divert to Madras. She was then about 90 miles north-east of Trincomalee. Nothing further was ever heard of the Nitya Nanak nor any of her crew.

When an air and sea search failed to find any trace of either the Nitya Nanak or the Nitya Ram, they were both considered by the Indian authorities to be “missing, presumed lost with all hands on board”.

10. VIKI K. Greek motor general cargo vessel 5.936 grt

The 29-year-old Greek motor vessel Viki K. was reported to have been on voyage from Bilbao to Bandar Khomeini, loaded with a 10,000-tonne steel and polyvinyl chloride cargo worth pounds 4m, when she was abandoned by her crew in a sinking condition in the northern Red Sea in about lat. 27 38 N, long. 034 42 E, on November 2, 1981. all 15 men were safely picked up from two lifeboats by the motor

bulk carrier Blue Danube. With no further sighting of the Viki K., she was presumed to have sunk.

However, in February, 1982, it was subsequently reported that an investigation into the loss was being conducted by the London –based International Maritime Bureau. Cargo from the Viki K. was reported to have been offloaded into lighters at Port Said before the vessel transited the Suez Canal. Photographs received by the bureau substantiated this fact. The Viki K., one of eight freighters acquired by Mr. Demetris P. Kavadas, was the second to have been lost in a short period, with the remainder all reported to be in trouble. Mr. Kavadas, who disappeared, leaving debts totaling pounds 4m, was sentenced by a Piraeus court in his absence on January 29, 1982, to three years imprisonment and fined one million drachmas for issuing a bogus cheque for \$76,000. the investigation into the Viki K. coincided with the loss of the Cyprus-registered motor vessel Elpiniki K. on December 24, 1981, while transporting 3,000 tonnes of iron rods worth more than \$400,000 from Eleusis to Alexandria. The Piraeus harbour police also wanted to question Mr. Kavadas, as the cargo of the Elpiniki K. was suspected of being illegally discharged in the Lebanon. The other six vessels, all in financial difficulties, were placed under arrest in ports ranging from Abidjan in the Ivory Coast to Chittagong, Bangladesh, with the crews, all awaiting back pay, having to sell personal possessions to survive, and total debts estimated at \$4m owed to insurers, banks, ships' chandlers, oil companies and other shipowners.

11. SAMUDRA JYOTI, Indian motor general cargo vessel 9,261 grt

The Indian motor vessel Samudra Jyoti sailed from Calcutta on October 7, 1982, bound for port Okha, on the north-western coast of India, loaded with 8,393 tonnes of coal. However, she then ran aground in the river Hooghly the following day, staying stranded for 14 hours. Ingress of water was then reported to No 2 double bottom ballast tank on October 12, with temporary repairs being carried out at Visakhapatnam between October 13 and 19.

She sailed from Visakhapatnam on the 19th but sudden massive flooding by seawater in her engine-room occurred three days later when off Trincomalee. After

being abandoned by her crew, the drifting vessel was towed by the tug Witte Zee to Madras, where the water was pumped out.

The Samudra Jyoti was then towed to Tuticorin Roads where, due to spontaneous combustion, the coal cargo caught fire in No 4 hold on November 14. after being towed out, the tow was disconnected, the smouldering vessel being left to drift. She was sighted, still drifting, north of Colombo on November 19, and considered to be a hazard to navigation.

The derelict vessel eventually entered Maldivian territorial waters on November 29, still on fire. After the Maldivian authorities had extinguished the fire, the vessel was towed from Hanimaadoo Island to Male on January 24, 1983, being kept at anchorage in Male harbour until being sold to Bangladeshi shipbreakers. She was subsequently towed to Chittagong for demolition late in 1984.

12. NAVILUCK Maltese motor general cargo vessel 3,201 grt

Having sailed from Mobasa on January 5, 1991, bound for Jeddah, the 21-year-old Maltese general cargo vessel Naviluck had a fire break in her engine-room on January 12 while off the north-eastern Somali coastal town of Xaafuun in lat. 10 23 N, long. 051 10 E. However, during firefighting operations, the vessel was attacked by three boatloads of armed Somali pirates, who boarded the Naviluck and, after looting her, forced the crew to jump overboard. They were safely rescued by a nearby stern trawler, the Dubai Dolphin. After the cutting of her anchor chains, the Naviluck, her engine-room and accommodation completely gutted, was taken in tow by the Dubai Dolphin, which had the eight surviving Philippino crew members and the Greek Master on board. Three Philippino crewmen were killed during the attack.

With a hull and machinery insured value of US\$1,8m (pounds0,93m), the Naviluck was sold to Indian shipbreakers and scrapped in April, 1991.

12.3 Παράρτημα ΙΙΙ



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Fire emergency: salvors responded when the ro-ro passenger vessel Liao Hai caught fire in November 2004. All 340 passengers were rescued.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Collision in the Great Belt: the vessel Vertigo, carrying 25,000 tonnes of steel products, became a casualty in late 2005. Vertigo was patched, dewatered, refloated and towed to Fredericia for redelivery.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Fotini Lady refloated: this tanker, laden with 63,000 tonnes of gasoil, ran aground in the Kattegat in September 2004. The casualty was refloated following the transfer of 8,000 tonnes of gasoil.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Swift response: tugs went to the assistance of the tanker Genmar Star when the vessel suffered rudder failure in the Istanbul Strait in February 2006.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Pollution prevention: this part-sunken vessel, Michelle, was involved in a collision off the Dutch coast in August 2005. The vessel was refloated, moved out of the fairway and allowed to settle again, following the removal of heavy fuel oil.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Tugs push against the container vessel Fowairet, which suffered hogging damage and hold flooding after running aground in September 2005 in the Scheldt.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Emergency in Alaskan waters - the two halves of the bulk carrier Selendang Ayu, which broke up off Unalaska Island in December 2004. Fuel oil was recovered in a pollution prevention operation.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

In the shallows: the Russian-owned general cargo vessel Helena II grounded off Cape Kodomari, Japan, in February 2006. The vessel broke in two and was a total loss. Oil was removed from the wreck.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Typhoon victim: the Indonesian chemical tanker No. 1 Dae Bu grounded on Mansung Ri beach, Korea, in July 2004. The casualty was refloated after patching and dewatering.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Aground off Cartagena: Chembulk New Orleans was loaded with 33,000 tonnes of jetfuel when she went aground in March 2005. The vessel was refloated within a matter of a few hours.



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>



Πηγή: <http://www.marine-salvage.com>

Torpedoed: a merchant ship in the act of sinking following an attack.

The Maltese tanker TASMÁN SPIRIT (87,584 DWT) grounded at the entrance to Karachi Port, Pakistan in the early hours of Sunday 27 July 2003. The vessel was carrying 67,800 tonnes of Iranian Light crude oil destined for the national refinery in Karachi. There were also 440 tonnes of heavy fuel oil in aft bunker tanks. The condition of the grounded tanker deteriorated as she was subjected to continuous stress from the heavy swell of the prevailing south-west monsoon and the vessel subsequently broke in two. In total, it is estimated that some 30,000 tonnes of oil was spilled from the TASMÁN SPIRIT.



In the evening of 15 February 1996, SEA EMPRESS, carrying 130,000 tonnes of Forties Blend North Sea crude oil, ran aground in the entrance to Milford Haven, South West Wales. Although the tanker was refloated within a couple of hours, it sustained serious damage to its starboard and centre tanks, resulting in a massive release of oil. Attempts to bring the vessel under control and to undertake a ship-to-ship transfer operation were thwarted by severe weather and the tanker grounded and refloated several more times over a period of five days. In all, some 72,000 tonnes of crude oil and 370 tonnes of heavy fuel oil were released into the sea between the initial grounding and the final refloating operation.



TORREY CANYON ran aground on Pollard Rock on the Seven Stones Reef, near Lands End, Cornwall on 18 March 1967. Thousands of tonnes of oil were soon spilling from the stricken vessel's ruptured tanks and during the next 12 days the entire cargo of approximately 119,000 tonnes of Kuwait crude oil was lost.



Following engine failure, BRAER ran aground in severe weather conditions on Garth's Ness, Shetland on 5 January 1993. Over a period of 12 days the entire cargo of 84,700 tonnes of Norwegian Gullfaks crude oil, plus up to 1,500 tonnes of heavy bunker oil, were lost as almost constant storm force winds and heavy seas broke the ship apart. Weather conditions prevented the use of mechanical recovery equipment at sea, although about 130 tonnes of chemical dispersant was applied from aircraft during periods when the wind abated slightly and some oil remained on the surface. Oiling of shorelines was minimal relative to the size of the spill and cleanup involved the collection of oily debris and seaweed by a small workforce.



The Maltese tanker ERIKA, carrying some 31,000 tonnes of heavy fuel oil as cargo, broke in two in a severe storm in the Bay of Biscay on 11 December 1999, 60 miles from the coast of Brittany. About 20,000 tonnes of oil were spilled. The bow sank on 12 December and the stern on the following day.

During the afternoon of Wednesday 13 November 2002, the tanker PRESTIGE (81,564 DWT), carrying a cargo of 77,000 tonnes of heavy fuel oil, suffered hull damage in heavy seas off northern Spain. She developed a severe list and drifted towards the coast, and was eventually taken in tow by salvage tugs. The casualty was reportedly denied access to a sheltered, safe haven in either Spain or Portugal and so had to be towed out into the Atlantic. Although attempts were made by salvors to minimise the stresses on the vessel, she broke in two early on 19 November some 170

miles west of Vigo, and the two sections sank some hours later in water two miles deep.

In all, it is estimated that some 63,000 tonnes were lost from the PRESTIGE.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

12.4 Παράρτημα IV

123. ΝΟΜΟΣ υπ' αριθ. 2638 της 1-2 Σεπτ. 1998

(ΦΕΚ Α' 204)

Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.)

Ιδρύονται Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), οι οποίες είναι περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και λειτουργούν σύμφωνα με το νόμο αυτόν και τον Εσωτερικό Κανονισμό τους.

Άρθρο 22

Αποστολή

Οι Α.Ε.Ν. έχουν ως αποστολή:

α)Τη δημιουργία αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού πλήρως καταρτισμένων με ολοκληρωμένη θεωρητική και πρακτική γνώση του αντικειμένου, καθώς και την εξειδίκευση αυτών, βασισμένη στις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας.

β)Τη διατήρηση στενής και αμφίδρομης σχέσης με τους ναυτιλιακούς και άλλους συναφείς οικονομικούς φορείς της χώρας.

γ)Τη συνεργασία μεταξύ τους και με άλλα τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας και του εξωτερικού, καθώς και με φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για την επίτευξη του σκοπού τους.

δ)Τη συμμετοχή τους σε προγράμματα εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας, της διοίκησης και της εκμετάλλευσης του πλοίου.

ε)Τη συμβολή τους στον προσανατολισμό των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

στ)Την ενημέρωση της κοινής γνώμης για το σκοπό λειτουργίας τους και τη γενικότερη αποστολή τους.

Άρθρο 3

Μέλη των Α.Ε.Ν.

1.Τα μέλη των Α.Ε.Ν. διακρίνονται σε τακτικά και έκτακτα:

α)Τακτικά είναι τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού (Ε.Π.), του διοικητικού προσωπικού (Δ.Π.), του ειδικού τεχνικού προσωπικού (Ε.Τ.Π.) και οι σπουδαστές.

β)Έκτακτα μέλη είναι οι εκπαιδευτικοί συνεργάτες, οι επισκέπτες καθηγητές και εκείνα τα μέλη του προηγούμενου εδαφίου, που απασχολούνται στις Α.Ε.Ν. με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου.

2.Όλα τα μέλη των Α.Ε.Ν.:

α)Συμπράττουν στην ομαλή λειτουργία των Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και του Εσωτερικού Κανονισμού. Η ανάληψη αξιώματος, καθώς και η συμμετοχή σε συλλογικά όργανα συνιστούν υποχρέωσή τους, από την οποία μπορεί να απαλλάσσονται μόνον ύστερα από απόφαση του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν., εφόσον υπάρχουν σοβαροί υπηρεσιακοί λόγοι ή λόγοι υγείας.

β)Χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις και τα μέσα με τα οποία είναι εξοπλισμένες οι Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό και τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΙΔΡΥΣΗ – ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ Α.Ε.Ν

Άρθρο 4

Ίδρυση Α.Ε.Ν.

1.Οι Α.Ε.Ν. που ιδρύονται με τις αντίστοιχες Σχολές είναι οι ακόλουθες :

Α΄ Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου, με έδρα τον Ασπρόπυργο.

α)Σχολή Πλοιάρχων

β)Σχολή Μηχανικών

Β΄ Α.Ε.Ν. Μακεδονίας, με έδρα τη Νέα Μηχανιώνα,

α)Σχολή Πλοιάρχων

β)Σχολή Μηχανικών

Γ΄ Α.Ε.Ν. Κρήτης, με έδρα τα Χανιά.

α)Σχολή Πλοιάρχων

β)Σχολή Μηχανικών

Δ΄ Α.Ε.Ν. Ύδρας, με έδρα την Ύδρα.

Σχολή Πλοιάρχων

Ε΄ Α.Ε.Ν. Κύμης, με έδρα την Κύμη.

Σχολή Πλοιάρχων

ΣΤ΄ Α.Ε.Ν. Σύρου, με έδρα τη Σύρο.

Σχολή Πλοιάρχων

Ζ΄ Α.Ε.Ν. Χίου, με έδρα τη Χίο.

Σχολή Μηχανικών

Η' Α.Ε.Ν. Οινουσσών, με έδρα τις Οινούσσες.

Σχολή Πλοιάρχων

Θ' Α.Ε.Ν. Ιονίων Νήσων, με έδρα το Αργοστόλι.

Σχολή Πλοιάρχων

Γ' Α.Ε.Ν. Ηλείου, με έδρα την Πρέβεζα

Σχολή Πλοιάρχων.

2. Για τη διευκόλυνση της εκπαιδευτικής διαδικασίας μπορεί να δημιουργούνται σε κάθε Σχολή τμήματα, αναλόγως με τον αριθμό των σπουδαστών σε κάθε εξάμηνο, όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός.

3. Η ρύθμιση θεμάτων ίδρυσης, κατάργησης, συγχώνευσης Α.Ε.Ν. ή Σχολών, η σύσταση των αναγκαίων θέσεων του προσωπικού τους, και η διαδικασία και προϋποθέσεις κατανομής και ένταξης του προσωπικού στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν. σε περίπτωση συγχώνευσης ή κατάργησης Σχολών ή Α.Ε.Ν. καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατά περίπτωση των οικείων Α.Ε.Ν.. Με όμοιο διάταγμα ρυθμίζονται, στις περιπτώσεις αυτές και για το μεταβατικό διάστημα, θέματα που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία των Α.Ε.Ν. ή των Σχολών, καθώς και θέματα που αναφέρονται στους σπουδαστές τους.

4. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται αναλόγως και για τη μετατροπή Α.Ε.Ν. σε παράρτημα. Παράρτημα είναι η εκπαιδευτική μονάδα, που λειτουργεί εκτός της έδρας της Α.Ε.Ν. Το παράρτημα υπάγεται, από διοικητική και εκπαιδευτική άποψη, στην πλησιέστερη Α.Ε.Ν., στην οποία και ανήκει το σύνολο του προσωπικού της μονάδας. Τα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας και το εκπαιδευτικό έργο των παραρτημάτων καθορίζονται με τον Εσωτερικό Κανονισμό.

5. Κατά την ίδρυση νέων Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη ιδίως οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας, η δυνατότητα απορρόφησης των αποφοίτων στην αγορά εργασίας, καθώς και η δυνατότητα εκπαίδευσης από αυτές.

Άρθρο 5

Υπηρεσίες Διοικητικής Μέριμνας

1. Για υποστήριξη του εκπαιδευτικού έργου λειτουργεί σε κάθε Α.Ε.Ν. Υπηρεσία Διοικητικής Μέριμνας, η οποία περιλαμβάνει:

α) Γραμματεία Α.Ε.Ν.

β) Γραμματείες Σχολών.

γ) Γραφείο εκδόσεων και βιβλιοθήκης.

δ) Γραφείο σπουδαστικής μέριμνας.

2. Η εσωτερική διάρθρωση της Υπηρεσίας Διοικητικής Μέριμνας, η οργάνωση και λειτουργία της, η δημιουργία νέων γραφείων ή άλλων υπηρεσιών της, ως και οι διαδικασίες στελέχωσής της καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό.

ΔΙΟΙΚΗΣΗ-ΟΡΓΑΝΑ

Άρθρο 6

Όργανα διοίκησης της Α.Ε.Ν.

1.Τα όργανα διοίκησης της Α.Ε.Ν. είναι το Συμβούλιο Α.Ε.Ν., ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής.

2.Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. απαρτίζεται από το Διοικητή, ως πρόεδρο, τον Υποδιοικητή, το Διευθυντή και Αναπληρωτή Διευθυντή από κάθε Σχολή, έναν εκπρόσωπο του τακτικού Ε.Π. από κάθε Σχολή, έναν εκπρόσωπο των σπουδαστών από κάθε Σχολή και ένα εκπρόσωπο του Δ.Π. της Α.Ε.Ν. Ο γραμματέας του Συμβουλίου ορίζεται με απόφαση του Διοικητή. Η θητεία των ανωτέρω εκπροσώπων στο Συμβούλιο είναι για ένα ακαδημαϊκό έτος.

3.Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν., εκτός των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις:

α)Προσδιορίζει τις ανάγκες των Σχολών σε εκπαιδευτικό εξοπλισμό, έπειτα από εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

β)Προτείνει στο Υπουργείο την προκήρυξη θέσεων Ε.Π. και Ε.Τ.Π..

γ)Μπορεί να αναπέμψει αποφάσεις του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

δ)Εισηγείται προς το Διοικητή για την:

1)Εκτέλεση έργων εντός της Α.Ε.Ν..

2)Οργάνωση των Υπηρεσιών Διοικητικής Μέριμνας.

3)Απονομή ηθικών αμοιβών.

4)Ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της Α.Ε.Ν.

ε)Εκφράζει τις απόψεις της Α.Ε.Ν. προς το Υπουργείο σε θέματα Κανονισμού Σπουδών και Εσωτερικού Κανονισμού.

στ)Αποφασίζει ή εισηγείται για όσα θέματα παραπέμπονται σε αυτό από το Διοικητή της Α.Ε.Ν.

ζ)Είναι αρμόδιο για όποιο θέμα δεν προβλέπεται ότι ανήκει στην αρμοδιότητα άλλου οργάνου της Α.Ε.Ν..

4.Το Συμβούλιο συγκαλείται τακτικά μια φορά κάθε εξάμηνο. Εκτάκτως συγκαλείται κατά την κρίση του προέδρου ή αν ζητηθεί γραπτά από το ένα τρίτο (1/3) του συνόλου των μελών του, προκειμένου να αντιμετωπιστούν έκτακτα ή επείγοντα θέματα. Στο έγγραφο αυτό αναφέρονται τα θέματα προς συζήτηση.

5.Ο Διοικητής ασκεί τα καθήκοντά του στο πλαίσιο των κειμένων διατάξεων και των αποφάσεων του Υπουργού και έχει, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, και τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α)Προΐσταται των υπηρεσιών και του προσωπικού της Α.Ε.Ν..

β)Συντονίζει και ελέγχει όλες τις δραστηριότητες των Σχολών και των λοιπών υπηρεσιών της Α.Ε.Ν..

γ)Συγκαλεί το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και προεδρεύει αυτού και δύναται να παρίσταται, άνευ ψήφου, στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο των Σχολών.

δ)Καταρτίζει την ημερήσια διάταξη του Συμβουλίου Α.Ε.Ν..

ε)Μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του Συμβουλίου Α.Ε.Ν..

στ)Υπογράφει τα πτυχία μαζί με το Διευθυντή της Σχολής.

ζ)Έχει πειθαρχική δικαιοδοσία σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

η)Εκφέρει γνώμη, προς τον Υπουργό, επί της πρότασης ορισμού Διευθυντή Σχολής.

θ)Υποβάλλει κάθε χρόνο στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. έκθεση πεπραγμένων για το εκπαιδευτικό και διοικητικό έργο της Α.Ε.Ν..

ι)Συντάσσει εκθέσεις υπηρεσιακής ικανότητας για τα μέλη Ε.Π. και Ε.Τ.Π., ως δεύτερος αξιολογητής, στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους.

ια)Συγκροτεί επιτροπές για τη μελέτη και διεκπεραίωση συγκεκριμένων θεμάτων.

ιβ)Υπογράφει την εξερχόμενη αλληλογραφία.

6.Το Διοικητή όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνει ο Υποδιοικητής. Ο Υποδιοικητής επικουρεί στα καθήκοντά του το Διοικητή και είναι υπεύθυνος για τα θέματα διοικητικής μέριμνας. Ασκεί ακόμη όσα καθήκοντα εκχωρούνται σε αυτόν με διαταγή του Διοικητή.

Άρθρο 7

Όργανα διοίκησης της Σχολής

1. Όργανα διοίκησης της Σχολής είναι το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο, ο Διευθυντής και ο Αναπληρωτής Διευθυντής.

2. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο απαρτίζεται από τα τακτικά μέλη Ε.Π. της Σχολής, ανεξαρτήτως άλλης ιδιότητάς τους, έναν εκπρόσωπο του Ε.Τ.Π. της Σχολής και εκπροσώπους των σπουδαστών της Σχολής, που ορίζονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, σε ποσοστό 20% των μελών του τακτικού Ε.Π.. Χρέη προέδρου ασκεί ο Διευθυντής.

Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο ορίζει εκ των μελών του το γραμματέα του για θητεία ενός (1) έτους. Η θητεία των ανωτέρων εκπροσώπων στο Συμβούλιο είναι για ένα ακαδημαϊκό έτος.

Οι εκπαιδευτικοί συνεργάτες και οι επισκέπτες καθηγητές μετέχουν στις συνεδριάσεις χωρίς δικαίωμα ψήφου, κατά τα οριζόμενα στον Εσωτερικό Κανονισμό.

Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, έχει και τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για θέματα σπουδών, διδασκαλίας και εξετάσεων, στα πλαίσια του Κανονισμού Σπουδών.

β) Επεξεργάζεται προτάσεις του εκπαιδευτικού προσωπικού.

γ) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για την ανάγκη προκήρυξης θέσεων Ε.Π. και Ε.Τ.Π. και προτείνει τους καταλληλότερους για πρόσληψη, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

δ) Αποφασίζει για την κατανομή της διδασκαλίας μαθημάτων στα μέλη του Ε.Π. και την κατανομή ωρών διδασκαλίας, τα ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα και αναθέτει καθήκοντα υπεύθυνου εργαστηρίου σε μέλη Ε.Π..

ε) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για τις ανάγκες σε εκπαιδευτικό προσωπικό με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και προτείνει, μετά τη σχετική προκήρυξη, τους καταλληλότερους για πρόσληψη από το Υ.Ε.Ν..

στ) Προτείνει στον Υπουργό, μέσω του Διοικητή, μέλη από το τακτικό Ε.Π. που υπηρετεί στη Σχολή για τον ορισμό του Διευθυντή αυτής.

- ζ) Προτείνει στον Διοικητή τον ορισμό του Αναπληρωτή Διευθυντή της Σχολής.
- η) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. θέματα σχετικά με τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό.
- θ) Αποφασίζει ή εισηγείται, κατά περίπτωση, για όσα εκπαιδευτικά θέματα παραπέμπονται σε αυτό από το Διοικητή της Α.Ε.Ν.
- ι) Έχει όλες τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το νόμο ή τον Εσωτερικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Σπουδών για τη Σχολή, εκτός από εκείνες που αναθέτονται ρητώς σε άλλα όργανα.
3. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο συγκαλείται κάθε μήνα και εκτάκτως κατά την κρίση του Διευθυντή της Σχολής ή όταν ζητηθεί από το ένα τρίτο (1/3) του συνόλου των μελών του, με αίτησή τους, στην οποία αναφέρονται τα θέματα προς συζήτηση.
4. Ο Διευθυντής Σχολής, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, έχει και τις ακόλουθες αρμοδιότητες:
- α) Καταρτίζει την ημερήσια διάταξη του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, την οποία κοινοποιεί στο Διοικητή της Α.Ε.Ν. και προεδρεύει αυτού.
- β) Εισηγείται επί θεμάτων ημερήσιας διάταξης του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.
- γ) Υπογράφει τα πτυχία μαζί με το Διοικητή.
- δ) Προΐσταται της Γραμματείας της Σχολής, του Ε.Π. και του Ε.Τ.Π. της Σχολής.
- ε) Συντονίζει εκπαιδευτικά θέματα της Σχολής.
- στ) Συγκροτεί επιτροπές για τη μελέτη και διεκπεραίωση θεμάτων που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητές του.
- ζ) Μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.
- η) Συντάσσει εκθέσεις υπηρεσιακής ικανότητας για τα μέλη Ε.Π. και Ε.Τ.Π., ως πρώτος αξιολογητής, στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους.
- θ) Ασκεί πειθαρχική εξουσία κατά τις οικείες διατάξεις.
- ι) Μεριμνά για την επίλυση των ατομικών και εκπαιδευτικών υποθέσεων των σπουδαστών ή παραπέμπει αυτές στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο.
- ια) Τηρεί μητρώα εκπαιδευτικής δραστηριότητας κάθε μέλους του εκπαιδευτικού προσωπικού.
5. Το Διευθυντή της Σχολής όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνει ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής. Ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής ασκεί

καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από το Διοικητή, ύστερα από σχετική εισήγηση του Διευθυντή Σχολής.

Άρθρο 8

Ανάδειξη και λειτουργία οργάνων

1.Ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής είναι ανώτεροι ή ανώτατοι Αξιωματικοί του Λ.Σ. (Γ.Υ.) και ορίζονται με απόφαση του Υπουργού.

2.Ο Διευθυντής της Σχολής είναι τακτικό μέλος του Ε.Π. της Σχολής και ορίζεται για τριετή θητεία με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από πρόταση του οικείου Εκπαιδευτικού Συμβουλίου και γνώμη του Διοικητή. Η πρόταση περιλαμβάνει δύο ή τρεις καθηγητές ειδικότητας πλοιάρχου, προκειμένου περί Σχολής Πλοιάρχων και ειδικότητας μηχανικού, προκειμένου περί Σχολής Μηχανικών και εφόσον δεν υπάρχουν καθηγητές, επίκουρους καθηγητές των αντίστοιχων ειδικοτήτων.

Αν δεν υποβληθεί πρόταση ή γνώμη μέσα στην προθεσμία που έχει τάξει ο Υπουργός ή αν η πρόταση δεν περιέχει τον ανωτέρω αριθμό μελών Ε.Π., ο ορισμός του Διευθυντή γίνεται από τον Υπουργό.

3.Ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής είναι τακτικό μέλος του Ε.Π. της Σχολής. Ορίζεται με απόφαση του Διοικητή, ύστερα από πρόταση του οικείου Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, για ένα (1) ακαδημαϊκό έτος. Τη σχετική πρόταση μπορεί ο Διοικητής να την αναπέμψει αιτιολογημένα μία και μόνο φορά.

4.α)Οι εκπρόσωποι του Ε.Π. στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. υποδεικνύονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, από το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο της Σχολής.

β)Ο εκπρόσωπος του Δ.Π. στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. και ο αναπληρωτής του υποδεικνύονται από το σύνολο του διοικητικού προσωπικού της Α.Ε.Ν., όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός. Ο εκπρόσωπος του Ε.Τ.Π. στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο και ο αναπληρωτής του υποδεικνύονται από το σύνολο των μελών του Ε.Τ.Π. της Σχολής, όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός. Οι εκπρόσωποι των σπουδαστών στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. και στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο υποδεικνύονται μαζί με τους αναπληρωτές τους από το Διοικητικό Συμβούλιο του οικείου σπουδαστικού συλλόγου.

γ)Οι εκπρόσωποι του Ε.Π., του Ε.Τ.Π. και του Δ.Π. και των σπουδαστών στα συλλογικά όργανα ορίζονται μέσα σε είκοσι (20) ημέρες, ύστερα από σχετική πρόσκληση του Διοικητή στα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα των κατηγοριών αυτών.

δ)Στην περίπτωση που ο αριθμός εκπροσώπων σε συλλογικά όργανα καθορίζεται ως ποσοστιαία αναλογία αριθμητικής δύναμης, τα κλάσματα στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη μονάδα, ενώ το 0,5 στρογγυλοποιείται στη μεγαλύτερη μονάδα.

ε)Στις συνεδριάσεις των συλλογικών οργάνων μπορεί να παρίστανται πρόσωπα, τα οποία έχουν κληθεί από τον προεδρεύοντα των οργάνων αυτών και για όσο χρόνο κρίνεται από αυτόν αναγκαίο.

στ)Τα συλλογικά όργανα συντίθενται και λειτουργούν νομίμως, έστω και αν δεν έχουν οριστεί τα μέλη που εκπροσωπούν κατηγορίες προσωπικού και τους σπουδαστές, εφόσον όμως έχει προηγηθεί εγκαίρως, κατά τα οριζόμενα στον Εσωτερικό Κανονισμό, η πρόσκληση του Διοικητή για τον ορισμό τους.

ζ)Τα συλλογικά όργανα ευρίσκονται σε απαρτία όταν παρίσταται αριθμός μελών, με δικαίωμα ψήφου, μεγαλύτερος των απόντων.

η)Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων. Σε περίπτωση ισοψηφίας επικρατεί η άποψη υπέρ της οποίας ψήφισε ο πρόεδρος του οργάνου.

Άρθρο 9

Εσωτερικός Κανονισμός

1.Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων εγκρίνεται ο Εσωτερικός Κανονισμός των Α.Ε.Ν., με τον οποίο ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαδικασία ανάδειξης και σύγκλησης και γενικά λειτουργίας των συλλογικών και ατομικών οργάνων των Α.Ε.Ν., ως και τον ορισμό των εκπροσώπων των διαφόρων κατηγοριών στα κάθε φύσης συλλογικά όργανα που προβλέπονται από το νόμο αυτόν.

2.Με τον Εσωτερικό Κανονισμό ρυθμίζονται ακόμη θέματα σχετικά με τις θερινές διακοπές, αργίες, εορτολόγια, ωράριο λειτουργίας των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, εθιμοτυπία και τελετουργία, ορκωμοσία, διαβεβαίωση των πρωτοετών σπουδαστών και καθομολόγηση των πτυχιούχων, τον τύπο του χορηγούμενου πτυχίου, τη συγκρότηση

από τακτικό προσωπικό διαφόρων επιτροπών κατά Σχολή για την παρακολούθηση συγκεκριμένων θεμάτων και την υποβολή σχετικών εισηγήσεων στα οικεία διοικητικά όργανα και γενικώς τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας των Α.Ε.Ν..

Άρθρο 10

Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης

1.Ιδρύεται Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Σ.Ν.Ε.), που συντίθεται από:

α)Το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, ως πρόεδρο, με αναπληρωτή τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος.

β)Έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

γ)Ανά έναν εκπρόσωπο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (Ε.Ε.Α.), του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.).

δ)Δύο εκπροσώπους εκπαιδευτικού προσωπικού μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης, εκ των οποίων ένας τουλάχιστον από Α.Ε.Ν..

ε)Έναν εκπρόσωπο σπουδαστών Α.Ε.Ν..

Στο Σ.Ν.Ε. παρίσταται ο Διευθυντής Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η συγκρότηση του Σ.Ν.Ε. γίνεται κάθε δύο (2) έτη με απόφαση του Υπουργού.

Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του, γραμματειακής υποστήριξης, πρότασης εκπροσώπων και αναπληρωτών τους και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

2.Το Σ.Ν.Ε. εισηγείται στον Υπουργό για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης, κατάρτισης και επιμόρφωσης και ιδιαίτερα για :

α)Την ίδρυση, κατάργηση, συγχώνευση, μετατροπή Α.Ε.Ν. σε παράρτημα ή αναστολή λειτουργίας Α.Ε.Ν. και άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, με βάση τις προβλεπόμενες ανάγκες την ναυτιλίας.

β)Το περιεχόμενο σπουδών και τα διδασκόμενα μαθήματα.

γ)Τα επαγγελματικά δικαιώματα των πτυχιούχων Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

δ)Τη λειτουργία σε Α.Ε.Ν. προγραμμάτων ναυτικής εξειδίκευσης, επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης και κατάρτισης.

ε)Το σχεδιασμό για την προσέλκυση σπουδαστών στις σχολές εμπορικού ναυτικού, τον αριθμό εισακτέων στις Α.Ε.Ν. και τον τρόπο εισαγωγής.

στ)Την αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή των Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Ακόμη εκφέρει γνώμη, όταν ζητηθεί, για τις ετήσιες κάθε είδους δαπάνες των Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, κατά το μέρος που αυτές καλύπτονται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.).

3.Με απόφαση του Σ.Ν.Ε. είναι δυνατόν να συγκροτούνται επιτροπές για την εξέταση εξειδικευμένων θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως επεξεργασίας εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την υποβολή σχετικών εισηγήσεων. Στις επιτροπές αυτές αλλά και στις συνεδριάσεις του Σ.Ν.Ε. μπορούν να λάβουν μέρος, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και άλλα πρόσωπα ως εμπειρογνώμονες ή ως εκπρόσωποι υπηρεσιών ή φορέων, ανάλογα με τη φύση του συζητούμενου θέματος. Η επιλογή των προσώπων και ο τρόπος λειτουργίας των επιτροπών γίνεται με απόφαση του Σ.Ν.Ε.. Η αμοιβή των μελών των επιτροπών γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ Α.Ε.Ν.

Α΄ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Άρθρο 11

Βαθμίδες και προσόντα του Ε.Π.

1. Το διδακτικό έργο ασκείται από το Ε.Π., το οποίο ανήκει σε μία από τις βαθμίδες :

- α) Καθηγητή
- β) Επίκουρου καθηγητή
- γ) Επιμελητή
- δ) Καθηγητή ειδικών μαθημάτων.

Οι θέσεις των βαθμίδων καθηγητή και επίκουρου καθηγητή είναι ενιαίες.

2. Τα μέλη του Ε.Π., ανάλογα με τη βαθμίδα και το διδακτικό τους έργο, πρέπει να συνδυάζουν κατάλληλη θεωρητική κατάρτιση και επαγγελματική εμπειρία, να έχουν διαρκή ενημέρωση για τον τομέα τους και συνεχή επαφή με την παραγωγική και ναυτιλιακή πραγματικότητα, στην έκταση που αυτό επιβάλλεται από τα συγκεκριμένα διδακτικά τους καθήκοντα.

3. Τα προσόντα που απαιτούνται για την εκλογή σε κάθε βαθμίδα είναι τα ακόλουθα :

A. Καθηγητή :

α) Ναυτικών μαθημάτων :

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
- 2) Δίπλωμα εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξεως.
- 3) Δεκαετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία, από την οποία τουλάχιστον διετής μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ τάξεως και σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφήτη με δίπλωμα Radio Electronic Officer (REO).
- 4) Τίτλο μεταπτυχιακών σπουδών Α.Ε.Ι., σχετικό με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.
- 5) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας.

Συνεκτιμάται διδακτική εμπειρία σε σχολές τριτοβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης και συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα.

β)Γενικών και τεχνικών μαθημάτων :

1)Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι..

2)Οκταετής τουλάχιστον επαγγελματική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε ειδικότητα που αντιστοιχεί στην προκηρυσσόμενη θέση, στην οποία να συμπεριλαμβάνεται διετής τουλάχιστον διδακτική εμπειρία σε σχολές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εσωτερικού.

3)Αναγνωρισμένο διδακτορικό δίπλωμα, σχετικό με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.

4)Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα.

Β.Επίκουρου καθηγητή :

α)Ναυτικών μαθημάτων :

1)Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

2)Δίπλωμα εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξεως.

3)Δεκαετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.

4)Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα

β)Γενικών και τεχνικών μαθημάτων :

1)Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι..

2)Αναγνωρισμένος τίτλος μεταπτυχιακών σπουδών, σε θέματα σχετικά με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.

3)Εξαετής τουλάχιστον επαγγελματική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή ειδικότητα με τη θέση που προκηρύσσεται.

4)Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα.

Γ.Επιμελητή :

α)Αναλόγως με το γνωστικό αντικείμενο: Είτε πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. αντίστοιχης ειδικότητας είτε δίπλωμα εμπορικού ναυτικού Α΄ ή Β΄ τάξεως.

β) 1) Για τους πτυχιούχους Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι.: Εμπειρία στην εφαρμογή επιστημονικών γνώσεων και μεθόδων κατάλληλου επιπέδου και αντίστοιχης ειδικότητας προς τη θέση που προκηρύσσεται, με τριετή τουλάχιστον, μετά τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών, επαγγελματική δραστηριότητα σε θέματα εφαρμογών. Κατά την αξιολόγηση των υποψηφίων για την πλήρωση της θέσης συνεκτιμάται ενδεχόμενη επιστημονική δραστηριότητα.

2) Για τους διπλωματούχους εμπορικού ναυτικού: Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.

γ) Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας.

Δ. Καθηγητών ειδικών μαθημάτων :

α) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. αγγλικής φιλολογίας ή φυσικής αγωγής, κατά περίπτωση.

β) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική προϋπηρεσία στην ειδικότητα.

Συνεκτιμώνται μεταπτυχιακοί τίτλοι ή συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα.

4. Σε κάθε περίπτωση συνεκτιμάται η καλή γνώση και μιας ακόμη εκ των γλωσσών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

5. Ο τρόπος με τον οποίο διαπιστώνεται η γνώση της γλώσσας, καθώς και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού.

6. Για την ισοτιμία τίτλων ναυτικών σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εξωτερικού με τους τίτλους των Α.Ε.Ν., προκειμένου για διορισμό σε θέση Ε.Π. , αποφαινεται πενταμελής Επιτροπή ισοτιμιών από Διευθυντές Α.Ε.Ν. και μέλη διδακτικού προσωπικού Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., συγγενούς γνωστικού αντικειμένου. Η ειδικότερη σύνθεση, η οργάνωση και λειτουργία της επιτροπής, ο τρόπος επιλογής, η διάρκεια της θητείας, η αμοιβή των μελών της κατά τις ισχύουσες διατάξεις, η γραμματειακή της υποστήριξη και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Η Επιτροπή συγκροτείται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Άρθρο 12

Πλήρωση θέσεων Ε.Π.

1. Το Υπουργείο, ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Α.Ε.Ν., προβαίνει στην προκήρυξη πλήρωσης κενών οργανικών θέσεων Ε.Π..

2.α) Η επιλογή για πλήρωση θέσεων Ε.Π. των Α.Ε.Ν. γίνεται από ειδικά και κατά ειδικότητα πενταμελή εκλεκτορικά σώματα, που συγκροτούνται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Στα εκλεκτορικά σώματα μετέχουν μέλη Ε.Π. των Α.Ε.Ν. ίδιας ή ανώτερης βαθμίδας και της αυτής ή συγγενούς ειδικότητας ή και άλλα πρόσωπα με εξειδικευμένη γνώση στην ειδικότητα και αντίστοιχα προσόντα προς τη θέση που πληρώνεται, που εισηγούνται στον Υπουργό τα Εκπαιδευτικά Συμβούλια των οικείων Σχολών των Α.Ε.Ν..

β) Εάν η προκήρυξη αφορά θέση καθηγητή και εναλλακτικώς θέση επίκουρου καθηγητή, οι υποψήφιοι κρίνονται πρώτα για τη θέση του καθηγητή. Αν κατά την αιτιολογημένη κρίση του εκλεκτορικού σώματος κανείς από τους υποψήφιους δεν έχει τα προσόντα για την κατάληψη θέσης καθηγητή, η διαδικασία επαναλαμβάνεται μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών που ορίζεται κατά την ίδια συνεδρίαση, για την κατάληψη θέσης επίκουρου καθηγητή.

γ) Ο Υπουργός μπορεί να αναπέμψει για λόγους νομιμότητας τις αποφάσεις των εκλεκτορικών σωμάτων.

3. Μέλη του Ε.Π. δεν μπορούν να υποβάλλουν υποψηφιότητα για κατάληψη θέσης Ε.Π., είτε ανώτερης βαθμίδας στην ίδια Σχολή είτε της ίδιας ή ανώτερης βαθμίδας σε άλλη Σχολή, εάν δεν περάσουν δύο (2) έτη από το διορισμό τους στη Σχολή στην οποία υπηρετούν.

4.α) Είναι δυνατή η μετάκληση σε κενές θέσεις Ε.Π. στη βαθμίδα καθηγητή, εφόσον υπάρχει κενή θέση και αυτός που μετακαλείται: α) έχει όλα τα προσόντα που απαιτούνται για πρόσληψη σε θέση καθηγητή και β) κατέχει θέση καθηγητή σε άλλη Σχολή Α.Ε.Ν. της χώρας.

β) Για τη μετάκληση απαιτείται εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής, που συγκεντρώνει πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον των μελών του και

πρόταση του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν.. Ο Υπουργός, αν εγκρίνει την εισήγηση, εκδίδει σχετική απόφαση μετάκλησης, η οποία επέχει θέση διορισμού.

5. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τη διαδικασία προκήρυξης και πλήρωσης με επιλογή ή μετάκληση των θέσεων του Ε.Π., τον τρόπο λειτουργίας των εκλεκτορικών σωμάτων, την αιτιολόγηση των αποφάσεών τους, τα της αναπομπής αυτών από τον Υπουργό και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 13

Μονιμοποίηση-Κρίση εκπαιδευτικού προσωπικού

1.α) Όλα τα μέλη του Ε.Π. διορίζονται με δοκιμαστική θητεία δύο (2) ετών. Τυχόν προηγούμενη μονιμοποίηση σε άλλη βαθμίδα ή σε άλλη Σχολή Α.Ε.Ν. δεν λαμβάνεται υπόψη.

β) Για τη μονιμοποίηση μέλους Ε.Π. πρέπει η δοκιμαστική θητεία του να υπήρξε ευδόκιμη. Η σχετική κρίση σχηματίζεται με βάση τα κριτήρια του εδαφίου β' της επόμενης παραγράφου.

γ) Η μονιμοποίηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από εισήγηση του οικείου Διευθυντή Σχολής και πρόταση του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν..

δ) Η δοκιμαστική θητεία μπορεί να παραταθεί με απόφαση του Υπουργού για ένα (1) ακόμη έτος μετά την αρνητική κρίση για μονιμοποίηση. Αν δεν υπάρξει και πάλι θετική κρίση για μονιμοποίηση, ο κρινόμενος απολύεται με πράξη του Υπουργού, ύστερα από απόφαση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

ε) Ο Υπουργός μπορεί, με αιτιολογημένη απόφασή του, να αναπέμψει μία μόνο φορά την πρόταση για μονιμοποίηση, παράταση της δοκιμαστικής θητείας ή απόλυση μέλους του Ε.Π..

2.α) Στο τέλος κάθε δεύτερου ακαδημαϊκού έτους το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. συντάσσει, ύστερα από εισήγηση των αρμόδιων οργάνων, έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης για κάθε μέλος του Ε.Π.. Οι εκθέσεις αυτές είναι εμπιστευτικές και εντάσσονται στα μητρώα εκπαιδευτικής δραστηριότητας των μελών του Ε.Π. που τηρούνται από το

Διευθυντή της Σχολής. Κάθε μέλος του Ε.Π. μπορεί να λάβει γνώση των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης που το αφορούν.

β)Κριτήρια για τη σύνταξη των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης του άρθρου αυτού, καθώς και των ετήσιων εκθέσεων υπηρεσιακής κρίσης είναι κατά περίπτωση:

1)Το διδακτικό έργο.

2)Η δραστηριότητα για βελτίωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας, όπως η συγγραφή διδακτικών βιβλίων ή άλλων βοηθημάτων, η εγκατάσταση και ανάπτυξη εργαστηρίων.

3)Η ειδικότερη προσφορά στη λειτουργία της Α.Ε.Ν..

4)Η επιστημονική, τεχνολογική, ερευνητική ναυτιλιακή δραστηριότητα και η διαρκής ενημέρωση στις επιστημονικές εξελίξεις του κλάδου τους και

5)Η συμμετοχή σε σεμινάρια παιδαγωγικής κατάρτισης.

Ο ειδικότερος προσδιορισμός των ανωτέρω κριτηρίων, των οργάνων που εισηγούνται στο Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και της εν γένει διαδικασίας εκπαιδευτικής αξιολόγησης καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

γ)Εάν η έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης μέλους Ε.Π. είναι αρνητική, το μέλος αυτό θεωρείται στάσιμο. Εάν ένα μέλος Ε.Π. κριθεί στάσιμο σε δύο (2) συνεχείς ή τρεις (3) μη συνεχείς κρίσεις απολύεται για ανεπάρκεια με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου.

δ)Ως προς τις εκθέσεις υπηρεσιακής ικανότητας εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα.

3.Αν μέλος του Ε.Π. της ίδιας Α.Ε.Ν. είναι υποψήφιο για κατάληψη άλλης θέσης στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν., κατά την αξιολόγηση συνεκτιμώνται οι κρίσεις της Σχολής στην οποία ανήκει, οι οποίες προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

Άρθρο 14

Εκπαιδευτικοί συνεργάτες-Επισκέπτες καθηγητές

1.Για την κάλυψη παροδικών εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. μπορεί να ανατίθεται, ύστερα από προκήρυξη, διδακτικό έργο ενός ή δύο διδακτικών εξαμήνων σε εκπαιδευτικούς συνεργάτες με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου

χρόνου και με ωριαία αντιμισθία. Οι εκπαιδευτικοί συνεργάτες διακρίνονται σε εκπαιδευτικούς συνεργάτες α΄ βαθμίδας, εκπαιδευτικούς συνεργάτες β΄ βαθμίδας και εκπαιδευτικούς συνεργάτες γ΄ βαθμίδας.

2.α)Στους εκπαιδευτικούς συνεργάτες α΄ βαθμίδας ανατίθενται διδακτικά καθήκοντα θεωρητικής κατάρτισης. Στα καθήκοντα αυτά μπορεί να περιλαμβάνονται η διδασκαλία μαθημάτων υποδομής και εξειδίκευσης, η εποπτεία αντίστοιχων εργαστηρίων, καθώς και η επίβλεψη σχετικών πτυχιακών εργασιών.

β)Στους εκπαιδευτικούς συνεργάτες β΄ βαθμίδας ανατίθεται διδακτικό έργο, που απαιτεί κυρίως εμπειρία εφαρμογών, όπως διεξαγωγή φροντιστηριακών και εργαστηριακών ασκήσεων.

γ)Στους εκπαιδευτικούς συνεργάτες γ΄ βαθμίδας ανατίθεται διδασκαλία ξένων γλωσσών ή φυσικής αγωγής.

3.Για την προκήρυξη και πρόσληψη αποφασίζει το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν., ύστερα από πρόταση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής.

4.Τα ελάχιστα προσόντα του προσωπικού αυτού του άρθρου είναι τα ακόλουθα :

Α. Βαθμίδα α΄ :

α)Εκπαιδευτικοί ναυτικών μαθημάτων :

1)Δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

2)Δίπλωμα εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξεως.

3)Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία, εκ της οποίας ένα (1) έτος τουλάχιστον μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ τάξεως και σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφετή με δίπλωμα Radio Electronic Officer (REO).

4.Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

β)Εκπαιδευτικοί γενικών και τεχνικών μαθημάτων :

1)Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι..

2)Αναλόγως με τη φύση του γνωστικού αντικείμενου για το οποίο προσλαμβάνεται ο εκπαιδευτικός: τέσσερα (4) έτη επαγγελματικής ή επιστημονικής δραστηριότητας από

τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή ειδικότητα με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται η κατοχή μεταπτυχιακών τίτλων, συγγραφική δραστηριότητα, καθώς και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

Β. Βαθμίδα β' :

α) Εκπαιδευτικοί ναυτικών μαθημάτων :

1) Δίπλωμα εμπορικού ναυτικού τουλάχιστον Β' τάξεως.

2) Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται η τάξη του διπλώματος, συγγραφική δραστηριότητα και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

β) Εκπαιδευτικοί γενικών και τεχνικών μαθημάτων :

1) Πτυχίο ή δίπλωμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην ειδικότητα της θέσης που προκηρύσσεται.

2) Τριετής επαγγελματική εμπειρία στο γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

Γ. Βαθμίδα γ' :

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. αντίστοιχης ειδικότητας.

2) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική εμπειρία.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

5. Αν δεν προσέλθουν υποψήφιοι με τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε βαθμίδα, δύνανται να προσλαμβάνονται υποψήφιοι και με μειωμένα προσόντα, οι οποίοι, όμως, έχουν το βασικό τίτλο σπουδών. Κατ' εξαίρεση, προκειμένου περί ναυτικών μαθημάτων, αν πρόκειται για τη βαθμίδα α', πρέπει να έχουν οπωσδήποτε τα προσόντα της παραγράφου 4 περίπτωση Α' στοιχείο α' αριθμοί 2 και 3.

6. Για την κάλυψη ειδικών εκπαιδευτικών αναγκών είναι δυνατόν να προσλαμβάνονται, με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του οικείου Εκπαιδευτικού Συμβουλίου

της Σχολής και πρόταση του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν., ως επισκέπτες καθηγητές, Έλληνες ή αλλοδαποί επιστήμονες, που διαθέτουν τα προσόντα καθηγητή και κατέχουν θέση καθηγητή σε τριτοβάθμιο ίδρυμα, ελληνικό ή ξένο. Οι επισκέπτες καθηγητές προσλαμβάνονται, ύστερα από πρόσκληση, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ετήσιας διάρκειας, η οποία μπορεί να ανανεωθεί με την ίδια διαδικασία.

7. Με απόφαση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού, των οποίων έληξε η σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, μπορούν να διενεργήσουν τις εξετάσεις των μαθημάτων που δίδαξαν το προηγούμενο εξάμηνο. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται αποζημίωση για πέντε (5) ώρες συνολικά κάθε εξεταζόμενου μαθήματος.

8. Η αμοιβή του προσωπικού του παρόντος άρθρου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, είναι ανάλογη ανά βαθμίδα ή κατηγορία επισκεπτών καθηγητών και βαρύνει τα έσοδα του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης.

9. Το προσωπικό του παρόντος άρθρου υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο των τακτικών μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. και διέπεται από τις σχετικές με αυτό πειθαρχικές διατάξεις.

Άρθρο 15

Υπηρεσιακή κατάσταση και απασχόληση Ε.Π.

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

1. Τα μέλη του Ε.Π. ασκούν δημόσιο λειτούργημα και έχουν καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και του Εσωτερικού Κανονισμού.

2. Τα μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν. κατέχουν μόνιμες οργανικές θέσεις στις Α.Ε.Ν. που υπηρετούν.

3. Επίκουροι καθηγητές που έχουν διανύσει τριετία στη βαθμίδα αυτή μπορούν να καταλάβουν θέση καθηγητή, εάν: α) έχουν αποκτήσει τα προσόντα της βαθμίδας καθηγητή και β) δεν έχουν κριθεί έστω και μία φορά αρνητικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, είτε για μονιμοποίηση είτε κατά την εκπαιδευτική αξιολόγηση των τελευταίων οκτώ (8), κατά ανώτατο όριο, συνεχόμενων ετών. Για την κατηγορία

των καθηγητών ναυτικών μαθημάτων, η διετής θαλάσσια υπηρεσία, μετά την απόκτηση διπλώματος Α΄ τάξεως, μπορεί να αντικαθίσταται, στην περίπτωση αυτή, με ευδόκιμη τριετή εκπαιδευτική δραστηριότητα.

4. Με απόφαση του Υπουργού δύνανται να αποσπώνται μέλη του Ε.Π. στην Κεντρική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. μέχρι δύο (2) συνεχόμενα έτη. Με όμοια απόφαση και ύστερα από γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου μπορεί να αποσπάται, για δύο (2) έτη, μέλος Ε.Π. σε άλλη Α.Ε.Ν. ή σε μονάδες ναυτικής εκπαίδευσης, αν υπάρχει πλεονάζον εκπαιδευτικό προσωπικό ίδιας ειδικότητας σε κάποια Α.Ε.Ν. ή έλλειψη τέτοιου προσωπικού στην Α.Ε.Ν. ή στη μονάδα ναυτικής εκπαίδευσης στην οποία αποσπάται ο εκπαιδευτικός.

5. Τα θέματα των υπηρεσιακών αδειών των μελών του Ε.Π. ρυθμίζονται με τον Εσωτερικό Κανονισμό.

ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ-ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Συνιστάται Υπηρεσιακό Συμβούλιο για τα τακτικά μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν., το οποίο αποτελείται από :

α) Ένα Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), ως πρόεδρο, με αναπληρωτή του πρόεδρο του Ν.Σ.Κ., οι οποίοι ορίζονται από τον πρόεδρο του Ν.Σ.Κ..

β) Το Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου, με αναπληρωτή τον προϊστάμενο της Διεύθυνσης Διοικητικού Προσωπικού του Υπουργείου. Αν δεν υπάρχει Γενικός Διευθυντής ορίζεται ως μέλος ο προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διοικητικού Προσωπικού του Υπουργείου με αναπληρωτή του προϊστάμενο Διεύθυνσης ή Τμήματος του Υπουργείου.

γ) Ένα Διευθυντή Σχολής Α.Ε.Ν., με όμοιο αναπληρωτή, που ορίζονται από τον Υπουργό.

δ) Δύο αιρετούς εκπροσώπους των τακτικών μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. ίδιας ή μεγαλύτερης βαθμίδας με τον κρινόμενο εκπαιδευτικό, με όμοιους αναπληρωτές.

2. Το Υπηρεσιακό Συμβούλιο λειτουργεί και ως Πειθαρχικό Συμβούλιο των μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν..

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ρυθμίζονται ο χρόνος της θητείας των μελών του Συμβουλίου της παραγράφου 1, τα θέματα της γραμματειακής υποστήριξής του και καθορίζονται οι αρμοδιότητές του, ο τόπος λειτουργίας του, ο τρόπος επιλογής των αιρετών μελών του, καθώς και τα πειθαρχικά αδικήματα, οι επιβαλλόμενες ποινές, η πειθαρχική δικαιοδοσία και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Γ. ΔΙΔΑΚΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ

1. Τα μέλη του Ε.Π. έχουν τα εξής διδακτικά καθήκοντα, διαφοροποιούμενα αναλόγως με τη βαθμίδα στην οποία ανήκουν :

α) Καθηγητές και επίκουροι καθηγητές : την ανάληψη διδακτικών δραστηριοτήτων που απαιτούν θεωρητικές και επαγγελματικές γνώσεις, όπως διδασκαλία μαθημάτων υποδομής και εξειδίκευσης, συμμετοχής σε εργαστήρια προωθημένων γνώσεων, επίβλεψη εκπόνησης πτυχιακών εργασιών.

β) Επιμελητές : την εκτέλεση διδακτικού έργου που απαιτεί κυρίως πείρα εφαρμογών, όπως διδασκαλία εισαγωγικών πρακτικών μαθημάτων και εργαστηριακών ασκήσεων.

γ) Καθηγητές ειδικών μαθημάτων :

ι) Καθηγητές αγγλικής γλώσσας : την ανάληψη κυρίως θεωρητικής και επικουρικής εργαστηριακής διδασκαλίας της αγγλικής γλώσσας, καθώς και της ναυτικής ορολογίας σε συνεργασία με καθηγητές, επίκουρους καθηγητές ή επιμελητές.

ιι) Καθηγητές φυσικής αγωγής: την ανάληψη ναυταθλητικών και λοιπών αθλητικών δραστηριοτήτων.

2. Οι ώρες εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης των μελών του Ε.Π. ορίζονται ως εξής:

α) Καθηγητές: Δεκατέσσερις (14) ώρες.

β) Επίκουροι καθηγητές: Δεκαέξι (16) ώρες.

γ) Επιμελητές: Είκοσι (20) ώρες.

δ) Καθηγητές ειδικών μαθημάτων: Δεκαέξι (16) ώρες.

3.Οι ώρες εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης των Διευθυντών Σχολών και των αναπληρωτών τους ορίζονται ως εξής:

α)Διευθυντές Σχολών: Δέκα (10) ώρες όταν στη Σχολή λειτουργούν έως τέσσερα (4) τμήματα, μειούμενες κατά μία (1) ώρα για κάθε δύο (2) επιπλέον τμήματα. Η ελάχιστη εβδομαδιαία διδακτική απασχόληση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από πέντε (5) ώρες για Σχολές στις οποίες λειτουργούν περισσότερα από εννέα (9) τμήματα.

β)Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών: Δώδεκα (12) ώρες, όταν στη Σχολή λειτουργούν έως τέσσερα (4) τμήματα, μειούμενες κατά μία (1) ώρα για κάθε δύο (2) επιπλέον τμήματα. Η ελάχιστη εβδομαδιαία διδακτική απασχόληση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από επτά (7) ώρες για Σχολές στις οποίες λειτουργούν περισσότερα από εννέα (9) τμήματα.

4.Όσα μέλη Ε.Π. μετέχουν στα προγράμματα του άρθρου 23 παρ. 2 και 3 θεωρείται ότι ασκούν διδακτικό έργο. Για τη συμμετοχή μελών Ε.Π. σε πρόγραμμα της παρ. 3 του ιδίου ως ανωτέρω άρθρου, μπορεί να εγκριθεί από το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν., ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου της Σχολής, η απαλλαγή μέχρι τριών (3) ωρών εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης, εφόσον δεν υπάρχει επιπλέον αμοιβή για τη συμμετοχή αυτή.

5.Ως ώρες διδακτικής απασχόλησης, κατά τα ανωτέρω, νοούνται αυτές που αναφέρονται σε διδακτικό έργο των στοιχείων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του παρόντος νόμου.

6.Σε μέλη του Ε.Π. μπορεί να ανατίθεται υπερωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα τρίτο του υποχρεωτικού τους ωραρίου. Η αμοιβή της υπερωριακής διδασκαλίας καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών και είναι ανάλογη ανά βαθμίδα.

Δ. ΑΛΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

1. Τα μέλη του Ε.Π. έχουν υποχρέωση προσφοράς στην Α.Ε.Ν., πέραν του διδακτικού έργου και άλλων συναφών προς την ειδικότητα και ιδιότητά τους υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και τις ειδικότερες προβλέψεις του Εσωτερικού Κανονισμού, στα πλαίσια της υποχρέωσής τους για πλήρη απασχόληση όλες τις εργάσιμες ημέρες.

2. Τα μέλη του Ε.Π. μπορούν, εφόσον δεν παρακωλύεται το κύριο έργο της Α.Ε.Ν., να παρέχουν χωρίς πρόσθετη αμοιβή, με ανάλογη μείωση των ωρών διδασκαλίας ή απαλλαγή από τις υποχρεώσεις τους στην Α.Ε.Ν., της υπηρεσίες τους στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς και σε διεθνείς οργανισμούς, στο πλαίσιο των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας, ύστερα από έγκριση του Υπουργού και γνώμη του Υπηρεσιακού Συμβουλίου. Η απασχόληση αυτή θεωρείται σε κάθε περίπτωση ως πραγματική υπηρεσία στην κύρια θέση τους.

3. Τα μέλη του Ε.Π. δεν επιτρέπεται να ασκούν άλλη επαγγελματική δραστηριότητα εκτός Α.Ε.Ν.. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού, μπορεί να καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την κατ' εξαίρεση εκτός υπηρεσίας απασχόληση μελών του Ε.Π., αμειβόμενη ή όχι, σε εφαρμογές του επαγγελματικού τους κλάδου, συμβατές με τα εκπαιδευτικά τους καθήκοντα.

Ε. ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

1. Η κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους αδικαιολόγητη απουσία πέραν των τριάντα (30), αθροιστικώς, εργάσιμων ημερών συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, συνεπαγόμενο την παραπομπή στο πειθαρχικό συμβούλιο με το ερώτημα της απόλυσης.

2. α) Το εκπαιδευτικό, διοικητικό και το λοιπό προσωπικό των Α.Ε.Ν. έχει την υποχρέωση, μέσα σε τρεις (3) μήνες από το διορισμό του, να εγκατασταθεί και να διαμένει μόνιμα στο νομό που εδρεύει η Α.Ε.Ν. ή το παράρτημά της ή προκειμένου περί νησιών στο νησί όπου υπάρχει η έδρα αυτή.

β) Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζονται για το προσωπικό που εξέρχεται από την υπηρεσία, για οποιονδήποτε λόγο, ως το τέλος του ακαδημαϊκού έτους.

γ) Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του ανωτέρω εδαφίου α', καθώς και η μεταγενέστερη μεταβολή της μόνιμης διαμονής συνιστούν πειθαρχικά παραπτώματα, συνεπαγόμενα την παραπομπή στο πειθαρχικό συμβούλιο με το ερώτημα της απόλυσης.

Άρθρο 16

Εκπαιδευτικές άδειες

1. Κάθε μέλος του Ε.Π. δικαιούται να λάβει εκπαιδευτική άδεια, με σκοπό τον εμπλουτισμό και την ανανέωση των γνώσεων και της εμπειρίας του, που επιτυγχάνεται ιδίως:

α) με την απασχόληση σε χώρους εργασίας στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, στους οποίους γίνεται εφαρμογή μεθόδων και γνώσεων που αφορούν τη ναυτιλία,

β) με τη συμμετοχή του σε δραστηριότητες εκπαιδευτικού ιδρύματος ή άλλο σχετικό φορέα της χώρας ή του εξωτερικού,

γ) με τη συμμετοχή του σε επιστημονικά ή άλλα σχετικά με τη ναυτιλία συνέδρια, εκπαιδευτικές ή μορφωτικές ανταλλαγές ή παρουσίαση σεμιναρίων σε άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα και

δ) με τη φοίτησή του σε εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας ή του εξωτερικού για την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών ή διδακτορικού διπλώματος.

2. α) Η εκπαιδευτική άδεια που δικαιούνται τα μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν. κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους ανέρχεται σε σαράντα (40) ημέρες με πλήρεις αποδοχές. Εάν ο αριθμός των ημερών εκπαιδευτικής άδειας που χορηγήθηκε στον ενδιαφερόμενο δεν επαρκεί για την ολοκλήρωση του σχετικού προγράμματός του, είναι δυνατή η χορήγηση πρόσθετης άδειας μέχρι σαράντα (40) ακόμη ημέρες στο ίδιο ακαδημαϊκό έτος, ως συνέχεια της προηγούμενης.

β) Κατ' εξαίρεση, η διάρκεια της εκπαιδευτικής άδειας για φοίτηση σε Α.Ε.Ι. για απόκτηση τίτλων μεταπτυχιακών σπουδών ισούται με τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών και μπορεί να παραταθεί μέχρι το μισό της αρχικής διάρκειας.

3. Τα μέλη του Ε.Π. ναυτικών μαθημάτων δικαιούνται, επίσης, ανά τριετία ειδική εκπαιδευτική άδεια διάρκειας έως τριών (3) μηνών, για ναυτολόγηση σε πλοίο. Τα έξοδα μετάβασης και επιστροφής βαρύνουν το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης. Η

επιλογή, εξεύρεση και ναυτολόγηση σε πλοίο γίνεται με ευθύνη του ενδιαφερομένου και εγκρίνεται ή όχι από τον Υπουργό, ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Σχολής.

4. Μετά τη λήξη της εκπαιδευτικής άδειας των προηγούμενων παραγράφων ο εκπαιδευτικός υποχρεούται να υπηρετήσει στη Σχολή για διπλάσιο χρονικό διάστημα, διαφορετικά καταβάλλει στο Δημόσιο, κατά τις διατάξεις του δημόσιου λογιστικού, ποσό ίσο με τις αποδοχές του χρόνου που υποχρεούται να υπηρετήσει.

5. Προϋπόθεση χορήγησης εκπαιδευτικής άδειας είναι:

α) Να έχει ο ενδιαφερόμενος τρία (3) έτη υπηρεσίας στη ναυτική εκπαίδευση, από τα οποία δύο (2) έτη στη Σχολή που υπηρετεί το χρόνο που αρχίζει η εκπαιδευτική άδεια.

β) Να μην έχει κριθεί στάσιμος, κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο γ' του παρόντος, κατά τα τρία (3) τελευταία έτη πριν από την υποβολή της αίτησης και

γ) Να μην παρακωλύεται η εκπαιδευτική διαδικασία της Σχολής κατά τη διάρκεια απουσίας του αδειούχου εκπαιδευτικού.

6. Αν η εκπαιδευτική άδεια χορηγείται για το εσωτερικό και ο αδειούχος δεν μισθοδοτείται από το φορέα απασχόλησης, του καταβάλλονται πλήρεις αποδοχές, ενώ αν μισθοδοτείται επιλέγει με δήλωσή του το φορέα μισθοδοσίας του. Σε περίπτωση ναυτολόγησης ή εάν η εκπαιδευτική άδεια χορηγείται για το εξωτερικό, καταβάλλονται διπλάσιες αποδοχές, εκτός αν ο δικαιούχος μισθοδοτείται από το φορέα απασχόλησής του, οπότε δεν λαμβάνει αποδοχές.

7. Σε κάθε περίπτωση ο αριθμός των μελών του Ε.Π. που βρίσκεται σε εκπαιδευτική άδεια δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα πέμπτο (1/5) του συνολικού αριθμού του Ε.Π. της Σχολής. Αν υπάρχουν περισσότερες αιτήσεις, προτιμώνται αυτές που αναφέρονται στο στοιχείο δ' της παραγράφου 1.

8. Αυτός που τελεί σε εκπαιδευτική άδεια υποχρεούται σε τακτά χρονικά διαστήματα, οριζόμενα από την απόφαση με την οποία χορηγείται η άδεια, να υποβάλλει αναφορά προς το Υπουργείο σχετικά με την αξιοποίησή της, με στοιχεία της πορείας των σπουδών ή της απασχόλησής του. Αν δεν υποβάλει αναφορά ή αν δεν προκύπτει πρόοδος, η άδεια ανακαλείται.

9. Με επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου, η άδεια δεν ανακαλείται για υπηρεσιακές ανάγκες.

10. Το μέλος του Ε.Π. που έχει λάβει εκπαιδευτική άδεια οφείλει, αμέσως μετά την επάνοδό του, να υποβάλει βεβαιώσεις και έκθεση σχετικά με την εκπαίδευσή του.

11. Σε περίπτωση αθέτησης των ανωτέρω υποχρεώσεων του, ο εκπαιδευτικός υποχρεούται να επιστρέψει, εντός τριμήνου, στο Δημόσιο τις αποδοχές που έλαβε κατά το χρόνο της άδειάς του και τα έξοδα μετάβασης και επιστροφής, εφαρμοζομένων, σε περίπτωση άρνησης, των διατάξεων του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

12. Την εκπαιδευτική άδεια χορηγεί με απόφασή του ο Υπουργός, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου και εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Σχολής. Με απόφαση του Υπουργού καθορίζονται ειδικότερα τα θέματα που έχουν σχέση με τη χορήγηση της εκπαιδευτικής άδειας, τον έλεγχο της ορθής χρήσης της και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Β΄ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο 17

Αποδοχές

1. Ο βασικός μηνιαίος μισθός των μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. καθορίζεται με βάση το βασικό μισθό του επιμελητή, με τους παρακάτω συντελεστές, στρογγυλοποιούμενος στην πλησιέστερη εκατοντάδα:

| | |
|--------------------------------|------|
| α) Καθηγητής | 1.25 |
| β) Επίκουρος καθηγητής | 1.10 |
| γ) Επιμελητής | 1.00 |
| δ) Καθηγητής ειδικών μαθημάτων | 0.98 |

Για τη διαμόρφωση των βασικών μισθών της παραγράφου αυτής, ο μηνιαίος βασικός μισθός του επιμελητή ορίζεται σε διακόσιες τριάντα χιλιάδες (230.000) δραχμές.

2. Στα μέλη Ε.Π. των Α.Ε.Ν. καταβάλλονται τα εξής επιδόματα και έξοδα παράστασης:

Α) Επίδομα μεταπτυχιακών σπουδών:

1) Κάτοχοι αναγνωρισμένου

διδασκτορικού διπλώματος: 18.000 δραχμές

2)Κάτοχοι αναγνωρισμένου

τίτλου μεταπτυχιακών

σπουδών 10.000 δραχμές

Προκειμένου για κατόχους τίτλων αλλοδαπών ιδρυμάτων, το επίδομα παρέχεται μετά την αναγνώριση της ισοτιμίας τους προς τους τίτλους της ημεδαπής, κατά την κείμενη νομοθεσία. Η καταβολή του επιδόματος ανατρέχει στο χρόνο κατάθεσης των σχετικών τίτλων στο αρμόδιο για την αναγνώριση όργανο.

Β)Επίδομα διδακτικής προετοιμασίας και εξωδιδακτικής απασχόλησης εντός των Α.Ε.Ν.:

1)Καθηγητής: 100.000 δραχμές

2)Επίκουρος καθηγητής: 80.000 δραχμές

3)Επιμελητής: 60.000 δραχμές

4)Καθηγητής ειδικών μαθημάτων: 50.000 δραχμές

Γ)Πάγια μηνιαία αποζημίωση για δημιουργία και ενημέρωση βιβλιοθήκης:

1)Καθηγητής: 80.000 δραχμές

2)Επίκουρος καθηγητής: 60.000 δραχμές

3)Επιμελητής: 50.000 δραχμές

4)Καθηγητής ειδικών μαθημάτων: 40.000 δραχμές

Δ)Ειδικό επίδομα ναυτικής εκπαίδευσης:

Καθηγητής, επίκουρος καθηγητής,

επιμελητής, καθηγητής ειδικών

μαθημάτων : 60.000 δραχμές

Ε)Εξόδα παράστασης σε Διευθυντές και Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών:

1)Διευθυντές Σχολών: 40.000 δραχμές

2)Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών, εφόσον στη Σχολή λειτουργούν τουλάχιστον

πέντε τμήματα: 20.000 δραχμές

3.Πέραν των ανωτέρω χορηγούνται το επίδομα χρόνου υπηρεσίας, το επίδομα οικογενειακών βαρών, καθώς και τα επιδόματα εορτών και άδειας, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί δημοσίων υπαλλήλων.

4.Ως προϋπηρεσία για τη χορήγηση επιδόματος χρόνου υπηρεσίας υπολογίζεται:

α) Η επαγγελματική προϋπηρεσία που απαιτείται ως προσόν διορισμού για κάθε θέση.

β) Η πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ή η υπηρεσία που έχει διανυθεί στο Δημόσιο με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου ή ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου και δεν συμπίπτει με την προϋπηρεσία του προηγούμενου εδαφίου.

5. Στα μέλη Ε.Τ.Π. καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα τριάντα χιλιάδων (30.000) δραχμών για την ενημέρωσή τους σε θέματα ναυτικών τεχνολογικών εφαρμογών.

6. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού ισχύουν από 1.1.1999.

Γ' ΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Άρθρο 18

Ειδικό Τεχνικό Προσωπικό

1. α) Τα μέλη του Ε.Τ.Π. είναι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι και παρέχουν έργο υποδομής στη λειτουργία των Α.Ε.Ν., προσφέροντας εξειδικευμένες τεχνικές υπηρεσίες για την αρτιότερη εκτέλεση του έργου των Α.Ε.Ν..

β) Στο πλαίσιο του έργου τους, τα μέλη του Ε.Τ.Π. είναι υπεύθυνα για τη φύλαξη και συντήρηση του εργαστηριακού εξοπλισμού και την εξασφάλιση βοηθημάτων για την εκτέλεση των εργαστηριακών, φροντιστηριακών και πρακτικών ασκήσεων, σε συνεργασία με τους επιμελητές και το λοιπό αρμόδιο Ε.Π., προετοιμάζουν τους χώρους άσκησης των σπουδαστών και βοηθούν, κατά περίπτωση, τα μέλη του Ε.Π. κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των ασκήσεων κατά την κρίση του διδάσκοντα. Αναλαμβάνουν ακόμη την εξάσκηση σπουδαστών σε εργαστήρια πρακτικών εφαρμογών, για τα οποία δεν προβλέπεται θεωρητική διδασκαλία. Για τη συμπλήρωση του υποχρεωτικού τους ωραρίου, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και εξυπηρετούν ανάγκες της Α.Ε.Ν., αναλόγως με την ιδιότητα και την ειδικότητά τους.

2. Ως προσόντα διορισμού για το Ε.Τ.Π. ορίζονται:

α) Απολυτήριο τεχνικού επαγγελματικού λυκείου ή ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου ή παλαιού τύπου μέσης τεχνικής ή επαγγελματικής σχολής ή πτυχίο εμπορικού ναυτικού ειδικότητας ανάλογης με τη θέση που προκηρύσσεται.

β) Τετραετής εργαστηριακή ή επαγγελματική πείρα ανάλογης ειδικότητας με τη θέση που προκηρύσσεται.

3. Το Υπηρεσιακό-Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υ.Ε.Ν. λειτουργεί και ως Υπηρεσιακό-Πειθαρχικό Συμβούλιο για τα μέλη του Ε.Τ.Π. των Α.Ε.Ν.. Στο Συμβούλιο στην περίπτωση αυτή συμμετέχουν δύο αιρετοί εκπρόσωποι Ε.Τ.Π., σε αντικατάσταση των δύο άλλων αιρετών μελών. Τα μέλη αυτά ορίζονται σύμφωνα με όσα προβλέπουν ειδικώς οι διατάξεις του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 3 του κεφαλαίου Β' του άρθρου 15.

4. Τα θέματα για τη διετή δοκιμαστική υπηρεσία και τη μονιμοποίηση των μελών του Ε.Τ.Π. κρίνονται σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους δημοσίους υπαλλήλους.

5. Τα μέλη του Ε.Τ.Π. λαμβάνουν εκπαιδευτική άδεια σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους δημοσίους υπαλλήλους. Δύναται επίσης να τους χορηγηθεί επιπλέον εκπαιδευτική άδεια μέχρι τριών (3) μηνών, για συμπληρωματική γνώση ή ειδίκευση στον τομέα της εργασίας τους.

6. Με απόφαση του Υπουργού ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τη διαδικασία πλήρωσης των θέσεων του Ε.Τ.Π., ενώ με τον Εσωτερικό Κανονισμό ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα απασχόλησής του, καθηκόντων και υποχρεώσεών του, χορήγησης υπηρεσιακών αδειών και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

7. Για τη μισθολογική και βαθμολογική κατάσταση των μελών του Ε.Τ.Π. εφαρμόζονται αναλόγως οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για τη δευτεροβάθμια τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση.

Δ' ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Άρθρο 19

Σύσταση και κατανομή θέσεων προσωπικού

1. Για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. συνιστώνται στο Υπουργείο (Περιφερειακές Υπηρεσίες, θέσεις Α.Ε.Ν.) ως κατηγορία «Θέσεις Ε.Π. και Ε.Τ.Π. των Α.Ε.Ν.» οι παρακάτω οργανικές θέσεις:

A. ΘΕΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (Ε.Π)

α) Καθηγητών-Επικουρων καθηγητών: Θέσεις 105
(ενιαίες θέσεις)

β) Επιμελητών: Θέσεις 27

γ) Καθηγητών ειδικών μαθημάτων: Θέσεις 18

B. ΘΕΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

(Ε.Τ.Π): Θέσεις 18

2. Για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών των Α.Ε.Ν. συνιστώνται στο Υπουργείο (Περιφερειακές Υπηρεσίες, θέσεις Α.Ε.Ν.) κλάδος Πληροφορικής κατηγορίας ΤΕ και οι ακόλουθες κατά κατηγορία και κλάδο θέσεις πολιτικού προσωπικού:

α) Κατηγορίας ΤΕ κλάδου Βιβλιοθηκονόμων: Θέσεις 9

β) Κατηγορίας ΤΕ κλάδου Πληροφορικής: Θέσεις 5

γ) Κατηγορίας ΔΕ κλάδου Προσωπικού Η/Υ: Θέσεις 5

Για τα προσόντα και τον τρόπο κάλυψης των θέσεων αυτών εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις περί δημοσίων υπαλλήλων.

3. Η ανά Α.Ε.Ν. κατανομή των παραπάνω θέσεων, ως και η διάρθρωση του προσωπικού κατά κατηγορία και θέσεις γίνονται με απόφαση του Υπουργού.

4. Οι πάσης φύσεως αποδοχές και ασφαλιστικές εισφορές και γενικώς η δαπάνη για την κάλυψη των θέσεων των παραγράφων 1 και 2, όπως διαμορφώνονται κάθε φορά, βαρύνει εξ ημισείας τον Κρατικό Προϋπολογισμό και τα έσοδα του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και

Οικονομικών ρυθμίζεται η μεταφορά των εσόδων αυτών στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ως και τα λοιπά διαδικαστικά θέματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ

Άρθρο 20

Διδακτικό έργο

1. Το διδακτικό έργο κατανέμεται σε εξαμηνιαία μαθήματα και περιλαμβάνει:

- α) Θεωρητική διδασκαλία μαθημάτων συνολικής διάρκειας έξι (6) εξαμήνων.
- β) Πρακτικές, φροντιστηριακές ή εργαστηριακές ασκήσεις ή ασκήσεις σε χώρους εργασίας, που αποσκοπούν στην εμπέδωση και εφαρμογή της θεωρίας και την απόκτηση επαγγελματικών δεξιοτήτων.
- γ) Πρακτική άσκηση επί πλοίου διάρκειας δύο (2) εξαμήνων.
- δ) Σεμινάρια, επισκέψεις σε παραγωγικές εγκαταστάσεις και άλλες ανάλογες δραστηριότητες:
- ε) Πτυχιακές εργασίες.

2. Για την υποβοήθηση του διδακτικού έργου, καθώς και για τον εμπλουτισμό των βιβλιοθηκών συγγράφονται και παρέχονται εκπαιδευτικά βοηθήματα, όπως βιβλία και διδακτικές σημειώσεις, από τους διδάσκοντες ή άλλους εξειδικευμένους επιστήμονες.

Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι έκδοσης, διάθεσης και προμήθειας των ανωτέρω εκπαιδευτικών βοηθημάτων, καθώς και αποζημίωσης των συγγραφέων τους.

3. α) Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε., καθορίζονται οι όροι απασχόλησης των ασκούμενων σπουδαστών στα πλοία και τα λοιπά δικαιώματα και υποχρεώσεις των ιδίων, των εκπαιδευτών τους και των πλοιοκτητών, ως και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την πρακτική άσκηση στο επάγγελμα.

β) Στους σπουδαστές Α.Ε.Ν. πρώτης και δεύτερης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, που δεν βρίσκουν θέσεις απασχόλησης για την εκτέλεση της πρακτικής τους εξάσκησης σε πλοία με ελληνική σημαία, επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση ναυτολόγησή τους σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. στα οποία ο

πλοίαρχος και δύο τουλάχιστον αξιωματικοί αντίστοιχης με τον εκπαιδευόμενο ειδικότητας είναι Έλληνες. Με απόφαση του Υπουργού, που εκδίδεται για κάθε εκπαιδευτική περίοδο, καθορίζονται τα της ναυτολόγησης των σπουδαστών, ώστε να εξασφαλίζονται συνθήκες εργασίας, εκπαίδευσης, καταβολής επιδόματος πρώτης εκπαιδευτικής περιόδου και ασφάλισης, ανάλογες με τις ισχύουσες για τους εκπαιδευόμενους στα πλοία με ελληνική σημαία.

Άρθρο 21

Περιεχόμενο σπουδών - Επαγγελματικά δικαιώματα

1. Το περιεχόμενο των σπουδών καθορίζεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε.. Το περιεχόμενο σπουδών περιλαμβάνει τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις απαιτήσεις του αντίστοιχου επαγγέλματος και της πιθανής εξέλιξής του.
2. Τα διδασκόμενα μαθήματα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού, μετά από εισήγηση του Σ.Ν.Ε..
3. Οι σπουδές καταλήγουν σε απόκτηση πτυχίου που δίνει τη δυνατότητα απόκτησης διπλώματος εμπορικού ναυτικού Γ' τάξεως.

Άρθρο 22

Κανονισμός Σπουδών

1. Τα θέματα εισαγωγής των σπουδαστών, σχετικά με τα προσόντα, την εξέταση σε ειδικά μαθήματα, τη διάκριση κατηγοριών υποψηφίων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ρυθμίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Σε κάθε περίπτωση στις Α.Ε.Ν. εισάγονται κάτοχοι απολυτηρίου ενιαίου λυκείου ή άλλου ισότιμου τίτλου.
2. Το ακαδημαϊκό έτος αρχίζει την 1η Σεπτεμβρίου κάθε έτους και λήγει την 31η Αυγούστου του επόμενου έτους. Το διδακτικό έτος αρχίζει την 1η Σεπτεμβρίου και λήγει την 5η Ιουλίου του επόμενου έτους και περιλαμβάνει δύο εξάμηνα, από τα οποία το πρώτο ονομάζεται χειμερινό και το δεύτερο εαρινό. Τα θαλάσσια εκπαιδευτικά εξάμηνα πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους.
3. Η φοίτηση είναι υποχρεωτική σε όλα τα μαθήματα.

Ειδικότερα τα θέματα φοίτησης, όπως η διάρκεια των διδακτικών εξαμήνων, οι εξεταστικές περίοδοι, οι απαιτούμενες ώρες διδασκαλίας, για να θεωρηθεί ένα μάθημα ως διδαγμένο, η οργάνωση θερινών ή πέραν του κανονικού ωραρίου προγραμμάτων, οι μετεγγραφές, η ανανέωση εγγραφής και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται από τον Κανονισμό Σπουδών, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

4.Σπουδαστής γίνεται πτυχιούχος μετά την παρέλευση της προβλεπόμενης χρονικής διάρκειας σπουδών, εφόσον:

α)έχει παρακολουθήσει με επιτυχία όλα τα μαθήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού Σπουδών,

β)έχει εγκριθεί η πτυχιακή του εργασία και

γ)έχει περατώσει με επιτυχία τα θαλάσσια εκπαιδευτικά ταξίδια.

5.α)Ο σπουδαστής υποχρεούται να ανανεώσει την εγγραφή του σύμφωνα με τον Κανονισμό Σπουδών. Σπουδαστής που δεν ανανέωσε την εγγραφή του στο επόμενο ακαδημαϊκό έτος για δύο συνεχή εξάμηνα ή αν έχει απορριφθεί σε δύο διαδοχικά εξάμηνα, διαγράφεται οριστικά από τη Σχολή. Με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού και ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου της οικείας Α.Ε.Ν., ο σπουδαστής μπορεί να μην διαγραφεί και να του επιτραπεί να συνεχίσει τις σπουδές του, εφόσον υπάρχει σπουδαίος λόγος.

β)Ο σπουδαστής μπορεί να ζητήσει την προσωρινή αναστολή των σπουδών του έως δύο ακαδημαϊκά έτη για σοβαρούς λόγους, όπως στράτευση, βεβαιωμένη σοβαρή ασθένεια του ίδιου, του συζύγου του ή συγγενούς εξ αίματος μέχρι το 2ο βαθμό η ναυτολόγηση σε εμπορικό πλοίο. Κατά τη διάρκεια της αναστολής των σπουδών του ο σπουδαστής δεν απολαμβάνει των παροχών του άρθρου 25.

Άρθρο 23

Ειδικά προγράμματα

1.Στο πλαίσιο της αποστολής τους, οι Α.Ε.Ν. μπορούν να αναλαμβάνουν, μόνες ή σε συνεργασία με ιδρύματα ή φορείς, τη διοργάνωση και λειτουργία ειδικών προγραμμάτων εξειδίκευσης, επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και να συμμετέχουν σε προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών ή να εκτελούν προγράμματα

εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

2.α) Τα προγράμματα επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης, και συνεχιζόμενης κατάρτισης, απευθύνονται σε αποφοίτους δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έχουν σκοπό την επιμόρφωση και την ενημέρωση σε θέματα που προκύπτουν από την εξέλιξη της επιστήμης, της τεχνολογίας, της ναυτιλίας ή την κατάρτιση σε εξειδικευμένους επαγγελματικούς τομείς που αναπτύσσονται λόγω της εξέλιξης αυτής.

β) Για την οργάνωση, το περιεχόμενο, τη διάρκεια των σπουδών και κάθε άλλη λεπτομέρεια των προγραμμάτων της παραγράφου αυτής εισηγείται στο Σ.Ν.Ε. το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν., ύστερα από πρόταση της οικείας Σχολής ή Σχολών, εφόσον πρόκειται για συνδιοργάνωση προγράμματος.

3. Στις Α.Ε.Ν. μπορούν να εκτελούνται, με απόφαση του Υπουργού, προγράμματα εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας. Για κοινά προγράμματα δύο ή περισσότερων υπουργείων απαιτείται σχετική απόφαση των συναρμόδιων υπουργών. Επίσης στις Α.Ε.Ν. μπορεί να ανατεθεί, με έγκριση του Υπουργού, η εκτέλεση αντίστοιχων προγραμμάτων από άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι παρέχουν και τη σχετική χρηματοδότηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Άρθρο 24

Σπουδαστικοί σύλλογοι

1. Σε κάθε Α.Ε.Ν. λειτουργεί σπουδαστικός σύλλογος ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Αν υπάρχουν περισσότεροι σύλλογοι η εκπροσώπηση γίνεται από τον πλέον αντιπροσωπευτικό. Οι εκπρόσωποι των σπουδαστών στα συλλογικά όργανα διοίκησης, που προβλέπονται από το νόμο αυτόν ορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο του σπουδαστικού συλλόγου. Η διαδικασία ορισμού εκπροσώπων, ο τρόπος ορισμού, αν δεν υπάρχει σπουδαστικός σύλλογος, και κάθε άλλη λεπτομέρεια ρυθμίζονται από τον Εσωτερικό Κανονισμό.

2. Τα διοικητικά συμβούλια των σπουδαστικών συλλόγων υποχρεούνται να καταθέσουν στην οικεία Α.Ε.Ν. αντίγραφο και κάθε τροποποίηση του καταστατικού του συλλόγου τους και εγγράφως ονομαστικό κατάλογο των εκπροσώπων τους στα διάφορα συλλογικά όργανα κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Άρθρον 25

Εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις

Οι σπουδαστές κάνουν χρήση όλων των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων και μέσων με τα οποία είναι εξοπλισμένη η Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό και τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων της Α.Ε.Ν.

Άρθρο 26

Σπουδαστική μέριμνα

1. Στις Α.Ε.Ν. με απόφαση του Υπουργού, υπάρχει εσωτερική, εξωτερική ή μικτή φοίτηση των σπουδαστών.

Στους σπουδαστές εσωτερικής φοίτησης παρέχεται δωρεάν στέγαση και σίτιση. Σε όλους τους σπουδαστές παρέχεται μειωμένο εισιτήριο μετακίνησης και χορηγούνται

δωρεάν εκπαιδευτικά βοηθήματα, όπως βιβλία και σημειώσεις, για τα διδασκόμενα μαθήματα.

Οι προϋποθέσεις χορήγησης των παροχών και γενικότερα τα θέματα της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, ενώ οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης.

2. Τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των σπουδαστών ρυθμίζονται από τον Εσωτερικό Κανονισμό.

3. Το γραφείο σπουδαστικής μέριμνας έχει ως σκοπό την υλοποίηση σπουδαστικών παροχών και διευκολύνσεων και γενικότερα την πνευματική καλλιέργεια, ψυχαγωγία και άθληση των σπουδαστών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 27

Κατάργηση Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).

Άρθρο 28

Πρώτη συγκρότηση οργάνων

1. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος και κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τρίτου κεφαλαίου:

α) Οι Διευθυντές Σπουδών των καταργούμενων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους, ως Διευθυντές Σχολών των αντίστοιχων Σχολών της Α.Ε.Ν., μέχρι να ορισθεί νέος Διευθυντής. Με απόφαση του Υπουργού και με θητεία ίση με αυτή των ανωτέρω Διευθυντών ορίζονται ως Αναπληρωτές Διευθυντές μέλη του Ε.Π. των οικείων Σχολών.

β) Οι Κανονισμοί των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι να τεθούν σε ισχύ οι Κανονισμοί των Α.Ε.Ν.. Για θέματα εκπαίδευσης και λειτουργίας που δεν προβλέπονται από τους Κανονισμούς αυτούς ή δεν προβλέπονται επαρκώς αποφασίζει, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, ο Υπουργός με γνώμη του Διοικητή της οικείας Α.Ε.Ν..

γ) Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. συγκαλείται και λειτουργεί νομίμως με την συμμετοχή του Διοικητή, του Υποδιοικητή, του Διευθυντή και Υποδιευθυντή κάθε Σχολής, ενός εκπαιδευτικού και ενός σπουδαστή από κάθε Σχολή και ασκεί και τις αρμοδιότητες του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου μέχρι τη συγκρότησή του. Ο εκπαιδευτικός και ο σπουδαστής υποδεικνύονται από το σύνολο των εκπαιδευτικών και των σπουδαστών κάθε Σχολής αντιστοίχως, ύστερα από πρόσκληση του Διοικητή της Α.Ε.Ν., η οποία ορίζει τόπο και χρόνο συνεδρίασης για την εκλογή των εκπροσώπων. Αν δεν εκλεγεί εκπρόσωπος, το Συμβούλιο λειτουργεί νομίμως και χωρίς τον εκπρόσωπο αυτόν.

2. Η διαδικασία οριστικής συγκρότησης των οργάνων διοίκησης σε κάθε Α.Ε.Ν. αρχίζει μετά την ολοκλήρωση της ένταξης του προσωπικού της σε θέσεις και βαθμίδες.

Άρθρο 29

Ρύθμιση σπουδαστικών θεμάτων

1. Τα πτυχία των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. είναι ισότιμα με τα πτυχία που απονέμονται από τις Α.Ε.Ν..
2. Οι σπουδαστές των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. που φοιτούν κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού, εντάσσονται στις αντίστοιχες Σχολές των Α.Ε.Ν. και σε αντίστοιχο εξάμηνο.

Άρθρο 30

Ένταξη προσωπικού Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

1.α) Το πάσης φύσεως εκπαιδευτικό προσωπικό των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. που κατέχει σε αυτές κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού είτε μόνιμη οργανική θέση είτε προσωποπαγή θέση είτε θέση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, εντάσσεται υποχρεωτικώς σε μόνιμες θέσεις προσωπικού της Α.Ε.Ν. που έχει την ίδια έδρα με την καταργούμενη Α.Δ.Σ.Ε.Ν. που ανήκει η θέση του. Στο προσωπικό αυτό υπάγονται και όσοι κατέχουν θέση Διευθυντή Σπουδών (κλάδος ΒΙ/3). Επίσης υπάγονται και όσοι θα διοριστούν σε μία από τις παραπάνω θέσεις με προκηρύξεις που εκκρεμούν μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

β) Η ένταξη, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, γίνεται ύστερα από κρίση, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου.

2. Οι κάτοχοι των θέσεων των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. της προηγούμενης παραγράφου εντάσσονται σε θέσεις προσωπικού Α.Ε.Ν. ως εξής:

Α. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ

1. Στη βαθμίδα καθηγητή ναυτικών μαθημάτων:

Οι κάτοχοι πτυχίου Α.Δ.Σ.Ε.Ν. και διπλώματος πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητή Α΄ τάξεως (κλάδοι ΒΙ/3, ΒΙΙ/3, οι οποίοι έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) ετών, η οποία μειώνεται κατά ένα (1) έτος για κάθε έτος θαλάσσιας υπηρεσίας με καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητή Α΄ τάξεως μετά την απόκτηση του διπλώματος και μέχρι τρία (3) το πολύ έτη.

2.Στη βαθμίδα καθηγητή γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

Οι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, ΒΙ/3, ΒΙΙ/3) ειδικότητας Φυσικομαθηματικών ή Πολυτεχνικών Σχολών, οι οποίοι έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) ετών, η οποία μειώνεται: α)κατά τρία (3) έτη για όσους έχουν δίπλωμα μεταπτυχιακών σπουδών, β)κατά έξι (6) έτη για όσους έχουν διδακτορικό δίπλωμα.

Β. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΕΠΙΚΟΥΡΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ

1.Στη βαθμίδα επίκουρου καθηγητή ναυτικών μαθημάτων:

Οι κάτοχοι διπλώματος πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητή σε κάθε περίπτωση Α΄ τάξεως (κλάδοι ΒΙ/3, ΒΙΙ/3, ΒΙΙ/4, ΒΙΙ/5), οι οποίοι δεν υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω κεφαλαίου Α αριθμός 1 της παρούσας παραγράφου.

2.Στη βαθμίδα επίκουρου καθηγητή γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

α)Οι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, ΒΙ/3, ΒΙΙ/3) ειδικότητας Φυσικομαθηματικών ή Πολυτεχνικών Σχολών, οι οποίοι δεν υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω κεφαλαίου Α αριθμός 2 της παρούσας παραγράφου.

β)Οι πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι. (κλάδοι 26, ΒΙΙ/5, ΒΙΙ/8), οι οποίοι έχουν αναγνωρισμένο διδακτορικό δίπλωμα ή τίτλο μεταπτυχιακών σπουδών.

Γ. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗ

α)Οι πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι. (κλάδοι 26, ΒΙΙ/5, ΒΙΙ/8).

β)Οι κάτοχοι πτυχίου Α.Δ.Σ.Ε.Ν. και διπλώματος πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητή Γ΄ τάξεως (κλάδοι ΒΙΙ/5, ΒΙΙ/8).

Δ. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ

α)Οι καθηγητές αγγλικής γλώσσας πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, ΒΙΙ/3).

β)Οι καθηγητές φυσικής αγωγής πτυχιούχοι Εθνικής Ακαδημίας Σωματικής Αγωγής (κλάδος 25).

Ε. ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΟΠΑΓΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ

Οι καθηγητές αγγλικής γλώσσας χωρίς πτυχίο Α.Ε.Ι. (κλάδοι ΒΙΙ/4, ΒΙΙ/6). Οι θέσεις αυτές συνιστώνται με το νόμο αυτόν πέραν των θέσεων του άρθρου 19 και καταργούνται όταν αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο από την υπηρεσία αυτοί που τις κατέχουν. Η προσωρινή αυτή βαθμίδα συνιστάται με το νόμο αυτόν και καταργείται μόλις αποχωρήσει και ο τελευταίος που κατέχει προσωποπαγή θέση στη βαθμίδα αυτή. Η παράγραφος 4 του άρθρου 19 ισχύει αναλόγως. Το προσωπικό της προσωρινής αυτής βαθμίδας έχει ως αντικείμενο την ανάληψη κυρίως εργαστηριακής και επικουρικής θεωρητικής διδασκαλίας της αγγλικής γλώσσας, καθώς και της ναυτικής ορολογίας σε συνεργασία με καθηγητές ειδικότητας, δεκαοκτώ (18) ώρες διδακτικής απασχόλησης και αποδοχές καθηγητή ειδικών μαθημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17.

ΣΤ. ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΟΠΑΓΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΩΝ

α) Οι κάτοχοι διπλώματος πλοίαρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφετή σε κάθε περίπτωση Β΄ τάξεως (κλάδος ΒΙΙ/4).

β) Οι κάτοχοι πτυχίου Α.Δ.Σ.Ε.Ν. (κλάδος ΒΙΙ/8).

Οι θέσεις αυτές συνιστώνται με το νόμο αυτόν πέραν των θέσεων του άρθρου 19 και καταργούνται όταν αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο από την υπηρεσία αυτοί που τις κατέχουν. Η παράγραφος 4 του άρθρου 19 ισχύει αναλόγως.

Ζ. ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε.Τ.Π.

α) Οι κάτοχοι διπλώματος πλοίαρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφετή σε κάθε περίπτωση Γ΄ τάξεως (κλάδοι ΒΙΙ/7, ΒΙΙ/8).

β) Οι κάτοχοι απολυτηρίου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (κλάδοι 26, 28, ΒΙΙ/6, ΒΙΙ/8).

γ) Όσοι δεν υπάγονται στα στοιχεία α΄ και β΄ της περίπτωσης αυτής (κλάδοι ΒΙΙ/6, ΒΙΙ/7, ΒΙΙ/8).

3. Όσοι από τους ανωτέρω εντασσόμενους αποκτήσουν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2003 τα προβλεπόμενα από το άρθρο αυτό προσόντα, είτε για ένταξη σε ανώτερη βαθμίδα είτε για ένταξη από θέση Ε.Τ.Π. σε βαθμίδα Ε.Π., επανεντάσσονται με αίτησή τους σε

νέα θέση, μεταφέροντας τη θέση τους αν δεν υπάρχουν κενές αντίστοιχες οργανικές θέσεις.

4.α) Ως προϋπηρεσία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού νοείται η συνολική κατά την ημέρα ένταξης επαγγελματική ή εκπαιδευτική ή συνδυασμός και των δύο προϋπηρεσία, η οποία είναι συναφής με την ειδικότητα πρόσληψης. Όσοι έχουν τέτοια προϋπηρεσία μέχρι την ημέρα του διορισμού τους και δεν έχει αναγνωρισθεί από την υπηρεσία, μπορούν μέσα σε αποκλειστική προθεσμία έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος να προσκομίσουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την αναγνώρισή της.

β) Προϋπηρεσία, κατά την ανωτέρω έννοια, η οποία έχει ληφθεί υπόψη για την αναγνώριση συνταξιοδοτικού δικαιώματος δεν λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή του παρόντος, εφόσον ακολούθησε χορήγηση σύνταξης.

γ) Ως δικαιολογητικά για την αναγνώριση χρόνου προϋπηρεσίας γίνονται δεκτά όσα προέρχονται από το οικείο ασφαλιστικό ταμείο ή από επίσημη βεβαίωση, αν πρόκειται για το δημόσιο ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. δ) Ως προς τα έτη προϋπηρεσίας που τελικώς θα αναγνωριστούν για τη χορήγηση χρονοεπιδόματος, λαμβάνονται υπόψη σε κάθε περίπτωση μόνο μέχρι οκτώ (8) έτη. Οι διατάξεις υπό στοιχείο β' εφαρμόζονται αναλόγως και για την παρούσα περίπτωση.

5. Η ένταξη ή επανένταξη του προσωπικού κατά τις προηγούμενες παραγράφους πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού, ύστερα από κρίση ειδικής πενταμελούς επιτροπής ότι έχει τα προσόντα για ένταξη ή επανένταξη σε βαθμίδα, προσωποπαγή θέση ή κατηγορία, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η επιτροπή, προκειμένου για ένταξη, αποτελείται από καθηγητές Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. και προκειμένου για επανένταξη από καθηγητές Α.Ε.Ν.. Η συγκρότηση της επιτροπής ένταξης γίνεται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Με την απόφαση συγκρότησης της επιτροπής ένταξης ρυθμίζονται και θέματα λειτουργίας της και αμοιβής των μελών της. Η επιτροπή επανένταξης συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού, με την οποία ρυθμίζονται και θέματα λειτουργίας της, ενώ το έργο των μελών παρέχεται εντός του ωραρίου του άρθρου 15.

6. Με την έκδοση της απόφασης της προηγούμενης παραγράφου για ένταξη του προσωπικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, καταργούνται αυτοδικαίως οι θέσεις κάθε φύσης, ονομασίας και κατηγορίας που κατείχε το προσωπικό αυτό.

7. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως και για εκπαιδευτικό προσωπικό των Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.) που κατέχει σε αυτά είτε μόνιμη οργανική θέση είτε θέση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και υπηρετεί με απόσπαση σε Α.Δ.Σ.Ε.Ν. κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και συνεχώς κατά τα εκπαιδευτικά έτη 1996-1997 και 1997-1998.

Η ένταξη γίνεται σε Α.Ε.Ν. που έχει την ίδια έδρα με την καταργούμενη Α.Δ.Σ.Ε.Ν. που υπηρετούν ως αποσπασμένοι. Αν με αίτησή τους δηλώνουν ότι δεν επιθυμούν να υπαχθούν στις διατάξεις του παρόντος, παύει αυτοδικαίως η απόσπαση και επανέρχονται στη θέση τους.

Άρθρο 31

Γενικές - Μεταβατικές διατάξεις

1. Όπου στις προηγούμενες διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρεται Υπουργός, χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό, νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ όπου αναφέρεται Υπουργείο, χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό, νοείται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

2. Όπου στις διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρονται:

α) Κάτοχοι πτυχίου, διπλώματος ή απολυτηρίου είτε πτυχίο, δίπλωμα ή απολυτήριο νοούνται και οι κάτοχοι ισότιμων τίτλων ή το ισότιμο αυτών αντιστοίχως.

β) Σχολές Α.Ε.Ι., Τ.Ε.Ι., Α.Ε.Ν., νοούνται και οι ομοταγείς εξωτερικού.

3. Τα μέλη του Ε.Π. τα οποία συμπληρώνουν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους παραμένουν στην υπηρεσία και αποχωρούν αυτοδικαίως με τη λήξη του διδακτικού έτους.

4. Η διάταξη της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (ΦΕΚ 23 Α') διατηρείται σε ισχύ και μετά την ισχύ των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του παρόντος.

5. Μέχρι να εκδοθούν τα προεδρικά διατάγματα ή οι αποφάσεις που προβλέπονται από εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν οι αντίστοιχες διατάξεις περί Α.Δ.Σ.Ε.Ν..

6. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 19 του παρόντος, όπου στην κείμενη νομοθεσία περί Κ.Ν.Ε. αναφέρεται Α.Δ.Σ.Ε.Ν. ή Δ.Σ.Ε.Ν. νοείται Α.Ε.Ν..

7. Όσοι εντάσσονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου, διατηρούν τις αποδοχές που λαμβάνουν κατά το χρόνο ένταξης μέχρι την έναρξη εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 17 του παρόντος.

8. Οι διατάξεις του άρθρου 24 της παρ. 1 στοιχ. α' του άρθρου 49 του ν. 576/1977 (ΦΕΚ 102 Α') ως προς τη βαθμίδα εκπαίδευσης διατηρούνται σε ισχύ και εφαρμόζονται αναλόγως για τις Α.Ε.Ν..

Άρθρ.32.-(Παρατίθεται Τομ. 20, σελ. 36,480).

Άρθρ.33.-1α. (Παρατίθεται Τομ. 20, σελ. 120,508).

Άρθρ.34.-(Παρατίθεται Τομ. 20, σελ. 290,513).

Άρθρ.35.-(Προστίθεται εδαφ. στο τέλος της παρ. 1 άρθρ. 4 Νομ. 2601/1998 (ΦΕΚ Α' 81).

Καταργούμενες διατάξεις

Άρθρ.36.

Από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:

α) Ο Νόμ. 1702/1951 (ΦΕΚ 84Α').

β) Το ν.δ. 3538/1956 (ΦΕΚ 194 Α').

γ)Το β. δ. από 30/6/1957 «Περί οργανώσεως των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού» (ΦΕΚ 183 Α').

δ)Τα άρθρ. 65, 66, 67, 68 69 και 70 του ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α').

ε)Η παρ. 7 του άρθρ. 66 του Νομ. 576/1977 (ΦΕΚ 102 Α').

στ)Η παρ. 1 του άρθρ. 14 του Νομ. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α'), ως και κάθε διάταξη περί ανώτερης ναυτικής εκπαίδευσης.

Κάλυψη δαπανών

Άρθρ.37.

Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρ. 32 παρ. 5, 33 παρ. 3 περ. α', β', γ' θα καλυφθούν για μεν το τρέχον οικον. έτος από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υ.Ε.Ν., για δε τα επόμενα οικον. έτη από τις πιστώσεις που θα εγγράφονται στον ανωτέρω προϋπολογισμό.

Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρ. 6, 10 παρ. 1 και 3, 11 παρ. 6, 14, 15Β και 15Γ, 16 παρ. 3, 20, 26, 30 παρ. 6 θα βαρύνουν τα έσοδα του Κ.Ν.Ε.

Οι δαπάνες που προκαλούνται από τις διατάξεις των άρθρ. 4 παρ. 3, 16 παρ. 6, 17, 19 και 30 παρ. 2, θα βαρύνουν κατά ένα μέρος τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υ.Ε.Ν. και κατά το υπόλοιπο τα έσοδα του Κ.Ν.Ε.

Έναρξη ισχύος

Άρθρ.38.

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις αυτού.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 64

30 Μαρτίου 2006

657

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3450.

Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ.

ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Άρθρο 1

Η παράγραφος του άρθρου 1 του ν. 2638/1998 (ΦΕΚ 204 Α) αριθμείται ως παράγραφος 1 και στο τέλος αυτής προστίθενται παράγραφοι 2, 3 και 4 ως ακολούθως:

«2. Το δίπλωμα του Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης καθίσταται ισότιμο με το πτυχίο των Τ.Ε.Ι. Η διάταξη ισχύει για τους εισακτέους στις Α.Ε.Ν. κατά το ακαδημαϊκό έτος 2005–2006 και εφεξής.

3. Το χορηγούμενο από τις Α.Ε.Ν. πτυχίο Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ΄ τάξης αντίστοιχα, μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών, αποτελεί απαραίτητο τυπικό προσόν εξέλιξης του κατόχου του μέχρι την απόκτηση του διπλώματος εμπορικού ναυτικού Α΄ τάξης, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στη νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά.

4. Η διάρκεια σπουδών στις Α.Ε.Ν. είναι οκτώ εξάμηνα και περιλαμβάνει έξι εξάμηνα θεωρητικής διδασκαλίας και δύο εξάμηνα πρακτικής άσκησης επί πλοίου.»

Άρθρο 2

1. Η παράγραφος του άρθρου 2 του ν. 2638/1998 αριθμείται ως παράγραφος 1 και στο τέλος αυτής προστίθεται περίπτωση ζ' ως ακολούθως:

«ζ) Τη σύμπραξη από κοινού με τα Πανεπιστήμια, για τη διοργάνωση Προγραμμάτων Μεταπτυχιακών Σπουδών (Π.Μ.Σ.) και τη διεξαγωγή έρευνας σε τομείς ενδιαφέροντος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.».

2. Στο άρθρο 2 του ν. 2638/1998 προστίθεται παράγραφος 2 που έχει ως ακολούθως:

«2. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας και με τη σύμφωνη γνώμη των ενδιαφερόμενων Πανεπιστημίων, μπορεί να οργανώνονται και να λειτουργούν, να συγχωνεύονται, να μετονομάζονται ή να καταργούνται Π.Μ.Σ. σε γνωστικά αντικείμενα σχετικά με τις εκπαιδευτικές, ερευνητικές και λειτουργικές ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας. Τα Προγράμματα αυτά οργανώνονται από τα Πανεπιστήμια σε συνεργασία με τις Α.Ε.Ν. Την αρμοδιότητα χορήγησης μεταπτυχιακών τίτλων σπουδών έχουν τα Πανεπιστήμια.».

Άρθρο 3

Η παράγραφος 1 του άρθρου 3 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Τα μέλη των Α.Ε.Ν. διακρίνονται σε τακτικά και έκτακτα ως εξής:

α) Τακτικά είναι τα μέλη του Εκπαιδευτικού Προσωπικού (Ε.Π.), του Διοικητικού Προσωπικού (Δ.Π.), του Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού (Ε.ΔΙ.Π.), του Ειδικού Τεχνικού Προσωπικού (Ε.Τ.Π.) και οι σπουδαστές.

β) Έκτακτα μέλη είναι το Έκτακτο Εκπαιδευτικό Προσωπικό (Ε.Ε.Π.) και το Διοικητικό Προσωπικό με σχέση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου.».

Άρθρο 4

Στις διατάξεις του ν. 2638/1998 και γενικώς στη νομοθεσία περί Α.Ε.Ν., όπου αναφέρεται ο όρος «Ε.Π.» στο εξής νοείται ως «Ε.Π.» και «Ε.ΔΙ.Π.», όπου αναφέρεται ο όρος «Καθηγητής» νοείται ως «Καθηγητής ή Αναπληρωτής Καθηγητής», όπου αναφέρεται ο όρος «Επιμελητής» νοείται ως «Καθηγητής εφαρμογών» και όπου

αναφέρεται ο όρος «Εκπαιδευτικός Συνεργάτης» νοείται ως «Έκτακτο Εκπαιδευτικό Προσωπικό».

Άρθρο 5

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Το κύριο διδακτικό έργο των Α.Ε.Ν. ασκείται από το Ε.Π., το οποίο ανήκει σε μία από τις βαθμίδες: α) καθηγητή Α.Ε.Ν. β) αναπληρωτή καθηγητή Α.Ε.Ν. γ) επίκουρο καθηγητή Α.Ε.Ν. και δ) καθηγητή εφαρμογών Α.Ε.Ν.».

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

658 ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

«3. Τα προσόντα που απαιτούνται για την εκλογή σε θέση βαθμίδας Ε.Π. των Α.Ε.Ν. είναι τα ακόλουθα:

A. Καθηγητή:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός ή μεταπτυχιακός τίτλος σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης.

4) Διετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ τάξης σε καθήκοντα πλοιάρχου σε φορτηγά πλοία άνω των χιλίων κόρων ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.) ή επιβατηγά πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. ή μηχανικού σε μηχανοστάσιο πλοίων κινούμενων με μηχανές άνω των 2.000 ίππων (BHP) ή ραδιοηλεγραφήτη με δίπλωμα Α΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

5) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας.

Συνεκτιμάται διδακτική εμπειρία σε σχολές τριτο-βάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης και συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα, καθώς και η πιστοποιημένη γνώση χρήσης ηλεκτρονικού υπολογιστή.

(β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή ισότιμο ιδρύματος της αλλοδαπής.

2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός τίτλος σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

4) Επτά τουλάχιστον έτη επαγγελματικής δραστηριότητας από τη λήψη του τίτλου σπουδών σχετικής με το αντικείμενο διδασκαλίας ή αναλόγως με τη θέση που προκηρύσσεται ισόχρονη εργασία σε αναγνωρισμένα ερευνητικά κέντρα ή συμμετοχή με αμοιβή σε οργανωμένα ερευνητικά προγράμματα ή συνδυασμός των ανωτέρω δραστηριοτήτων, αντίστοιχων σε κάθε περίπτωση, με το επιστημονικό επίπεδο και το γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται. Η ανωτέρω επαγγελματική δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει μέχρι τρία έτη αυτοδύναμη διδασκαλία, στην οποία συμπεριλαμβάνεται τεκμηριωμένη συμβολή στη διαμόρφωση δύο τουλάχιστον μαθημάτων. Η διδασκαλία αυτή πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί στο γνωστικό αντικείμενο του τομέα, μετά την απόκτηση του διδακτορικού διπλώματος και σε Πανεπιστήμια ή Τ.Ε.Ι. ή ομοταγή ιδρύματα του εξωτερικού.

5) Πρωτότυπες δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά αναγνωρισμένου κύρους, από τις οποίες ένας αριθμός πρέπει να είναι αυτοδύναμος, ή πρωτότυπες επιστημονικές μονογραφίες, πέρα από το διδακτορικό τίτλο. Ένα μέρος των δημοσιεύσεων αυτών μπορεί, κατά την κρίση του εκλεκτορικού σώματος, να αντικατασταθεί με διεθνές δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ή καινοτομίες που έχουν εφαρμοστεί στην παραγωγή. Το συνολικό ερευνητικό έργο του υποψηφίου πρέπει να έχει αναγνωρισθεί διεθνώς για τη συμβολή του στην πρόοδο της επιστήμης ή το εφαρμοσμένο έργο του πρέπει να έχει αναγνωρισθεί και χρησιμοποιηθεί στην παραγωγή.

Β. Αναπληρωτή καθηγητή:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός ή μεταπτυχιακός τίτλος σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης.

4) Ενός έτους πραγματική θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ τάξης σε καθήκοντα πλοίαρχου σε φορτηγά πλοία άνω των 1.000 κ.ο.χ. ή επιβατηγά

πλοία άνω των 500 κ.ο.χ. ή μηχανικού σε μηχανοστάσιο πλοίων κινούμενων με μηχανές άνω των 2.000 BHP ή ραδιοτηλεγραφητή με δίπλωμα Α΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

5) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας. Συνεκτιμάται συγγραφικό έργο σχετικό με την ειδικότητα, καθώς και η πιστοποιημένη γνώση χρήσης ηλεκτρονικού υπολογιστή.

(β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή ισότιμο ιδρύματος της αλλοδαπής.

2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός τίτλος σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Πέντε τουλάχιστον έτη επαγγελματικής δραστηριότητας σχετικής με το αντικείμενο διδασκαλίας ή, αναλόγως με τη φύση της θέσης που προκηρύσσεται, ισόχρονη εργασία σε αναγνωρισμένα ερευνητικά κέντρα ή συμμετοχή με αμοιβή σε οργανωμένα ερευνητικά προγράμματα ή συνδυασμός των ανωτέρω δραστηριοτήτων, αντίστοιχων σε κάθε περίπτωση, με το επιστημονικό επίπεδο και το γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται. Η ανωτέρω επιστημονική δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει μέχρι δύο έτη αυτοδύναμη διδασκαλία με τά την απόκτηση του διδακτορικού τίτλου στο αντικείμενο διδασκαλίας, σε Πανεπιστήμια ή Τ.Ε.Ι. ή ομοταγή ιδρύματα του εξωτερικού.

4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

5) Πρωτότυπες δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά αναγνωρισμένου κύρους, από τις οποίες ένας αριθμός πρέπει να είναι αυτοδύναμος, ή πρωτότυπη επιστημονική μονογραφία, πέρα από το διδακτορικό τίτλο. Ένα μέρος των δημοσιεύσεων αυτών μπορεί, κατά την κρίση του εκλεκτορικού σώματος, να αντικατασταθεί με διεθνές δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ή καινοτομίες που έχουν εφαρμοσθεί στην παραγωγή. Το συνολικό ερευνητικό και εφαρμοσμένο έργο του υποψηφίου πρέπει να έχει συμβάλει στην πρόοδο της επιστήμης και της τεχνολογίας ή να αναγνωρίζεται από άλλους ερευνητές.

Γ. Επίκουρου καθηγητή:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
- 2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης.
- 3) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους, μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξης σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφητή με δίπλωμα Α' τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ) 659

- 4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας.
- 5) Συνεκτιμάται η πιστοποιημένη γνώση χρήσης ηλεκτρονικού υπολογιστή.

(β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι, ή ισότιμο ιδρύματος του εξωτερικού.
- 2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός τίτλος σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.
- 3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.
- 4) Τέσσερα έτη τουλάχιστον επαγγελματικής δραστηριότητας σχετικής με το αντικείμενο διδασκαλίας ή, αναλόγως με τη φύση της θέσης που προκηρύσσεται, ισόχρονη εργασία σε αναγνωρισμένα ερευνητικά κέντρα ή συμμετοχή με αμοιβή σε οργανωμένα ερευνητικά προγράμματα ή συνδυασμός των ανωτέρω δραστηριοτήτων, αντίστοιχων, σε κάθε περίπτωση, με το επιστημονικό επίπεδο και το γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται. Η ανωτέρω επαγγελματική δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει μέχρι δύο έτη αυτοδύναμη διδασκαλία στο γνωστικό αντικείμενο της σχολής σε Πανεπιστήμια ή Τ.Ε.Ι, ή ομοταγή ιδρύματα του εξωτερικού.
- 5) Συναφή προς το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται επιστημονική δραστηριότητα σχεδιασμού και εκτέλεσης ερευνητικών έργων, η οποία αποδεικνύεται από τρεις τουλάχιστον πρωτότυπες δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά αναγνωρισμένου κύρους.

Δ. Καθηγητή εφαρμογών:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

- 2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α΄ ή Β΄ τάξης.
 - 3) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους μετά την απόκτηση του Διπλώματος Β΄ τάξης.
 - 4) Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας.
- (β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:
- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. ή ισότιμο ιδρύματος του εξωτερικού.
 - 2) Αναγνωρισμένος τίτλος μεταπτυχιακών σπουδών σε συναφές γνωστικό αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.
 - 3) Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.
 - 4) Πέντε έτη τουλάχιστον επαγγελματικής δραστηριότητας σχετικής με το αντικείμενο διδασκαλίας ή, αναλόγως με τη φύση της θέσης που προκηρύσσεται, ισόχρονη εργασία σε αναγνωρισμένα ερευνητικά κέντρα ή συμμετοχή με αμοιβή σε οργανωμένα ερευνητικά προγράμματα ή συνδυασμός των ανωτέρω δραστηριοτήτων, αντίστοιχων, σε κάθε περίπτωση, με το επιστημονικό επίπεδο και το γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται. Η ανωτέρω επαγγελματική δραστηριότητα μπορεί να περιλαμβάνει μέχρι δύο έτη αυτοδύναμη διδασκαλία στο γνωστικό αντικείμενο της σχολής σε Πανεπιστήμια ή Τ.Ε.Ι. ή ομοταγή ιδρύματα του εξωτερικού.
 - 5) Συναφή προς το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται επιστημονική δραστηριότητα σχεδιασμού και εκτέλεσης ερευνητικών έργων, η οποία αποδεικνύεται από τρεις τουλάχιστον πρωτότυπες δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά αναγνωρισμένου κύρους.».

Άρθρο 6

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του ν. 2638 /1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«1. Το Υπουργείο ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Α.Ε.Ν. προβαίνει στην προκήρυξη κενών θέσεων Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. Η πλήρωση κενής θέσης μέλους Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. γίνεται με προκήρυξη από το Υπουργείο της αντίστοιχης κενής οργανικής θέσης στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού.».
2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 12 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Μέλη του Ε.Π. δεν μπορούν να υποβάλλουν υποψηφιότητα για κατάληψη θέσης Ε.Π. είτε ανώτερης βαθμίδας στην ίδια Σχολή είτε της ίδιας ή ανώτερης βαθμίδας σε άλλη Σχολή, αν δεν περάσουν τρία έτη από το διορισμό τους στη Σχολή στην οποία υπηρετούν.».

3. Η περίπτωση α' της παραγράφου 4 του άρθρου 12 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως: «4. α) Είναι δυνατή η μετάκληση σε κενές θέσεις Ε.Π., με εξαίρεση τις κενές θέσεις των Α.Ε.Ν. Ασπρούργου και Μακεδονίας, στις βαθμίδες καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή ή επίκουρου καθηγητή, αν υπάρχει κενή οργανική θέση και αυτός που μετακαλείται:

αα) έχει όλα τα προσόντα που απαιτούνται για πρόσληψη σε θέση καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή ή επίκουρου καθηγητή,

ββ) κατέχει θέση καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή ή επίκουρου καθηγητή σε άλλη Α.Ε.Ν. και

γγ) έχει συμπληρώσει πέντε έτη στη θέση την οποία κατέχει.».

Άρθρο 7

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 13 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. α) Οι καθηγητές και οι αναπληρωτές καθηγητές εκλέγονται ως μόνιμοι. Οι επίκουροι, οι καθηγητές εφαρμογών και τα μέλη Ε.ΔΙ.Π. εκλέγονται με τριετή θητεία. Τυχόν προηγούμενη μονιμοποίηση σε άλλη βαθμίδα ή σε άλλη Α.Ε.Ν. δεν λαμβάνεται υπόψη.

β) Οι επίκουροι καθηγητές, οι καθηγητές εφαρμογών και τα μέλη Ε.ΔΙ.Π. μετά τη συμπλήρωση τριών ετών παραμονής στη βαθμίδα έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν με αίτηση τη μονιμοποίησή τους στη θέση της βαθμίδας που κατέχουν. Η αίτηση υποβάλλεται υποχρεωτικά μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από τη συμπλήρωση της τριετίας. Η κρίση για μονιμοποίηση γίνεται από εκλεκτορικά σώματα που συγκροτούνται όπως ορίζεται στο άρθρο 12. Αν η κρίση είναι θετική, ο αιτών μονιμοποιείται στη βαθμίδα που κατέχει. Αν η κρίση είναι αρνητική ή δεν υποβληθεί η σχετική αίτηση, λήγει αυτοδικαίως η θητεία του κρινόμενου. Η κρίση για μονιμοποίηση

βασίζεται κυρίως στο συνολικό διδακτικό, ερευνητικό και γενικώς στο κάθε μορφής έργο του αιτούντα.

γ) Οι αναπληρωτές καθηγητές, οι μόνιμοι επίκουροι καθηγητές και οι μόνιμοι καθηγητές εφαρμογών, που έχουν διανύσει τριετή προϋπηρεσία στη βαθμίδα που

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ) 660

υπηρετούν, έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν μέχρι δύο φορές, που απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον τρία έτη, την εξέλιξή τους στη βαθμίδα του καθηγητή ή του αναπληρωτή καθηγητή ή του επίκουρου καθηγητή αντίστοιχα και με το ίδιο γνωστικό αντικείμενο. Η εξέλιξη στη βαθμίδα του καθηγητή, του αναπληρωτή καθηγητή ή του επίκουρου καθηγητή γίνεται με προκήρυξη βάσει των τυπικών προσόντων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο.

δ) Αν μέλος Ε.Π. των Α.Ε.Ν. είναι υποψήφιο με οποιονδήποτε τρόπο για κατάληψη θέσης βαθμίδας ανώτερης από αυτήν που κατέχει, τότε κατά τη διαδικασία της κρίσης συνεκτιμάται η προσφορά του σε αυτή ή σε προηγούμενες βαθμίδες.

ε) Η μονιμοποίηση γίνεται με απόφαση του Υπουργού.

στ) Ο Υπουργός μπορεί, με αιτιολογημένη απόφαση του να αναπέμψει μία μόνο φορά την πρόταση για μονιμοποίηση ή απόλυση μέλους Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π.».

2. Στο άρθρο 13 του ν. 2638/1998 προστίθεται παράγραφος 4 που έχει ως ακολούθως:

«4. Για το διδακτικό – εκπαιδευτικό έργο του Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. των Α.Ε.Ν. και τις συνθήκες παροχής του, εκφέρουν γνώμη στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους και οι σπουδαστές των Α.Ε.Ν.».

Άρθρο 8

Ειδικό Διδακτικό Προσωπικό (Ε.ΔΙ.Π.)

1. Τα μέλη του Ε.ΔΙ.Π. προσφέρουν εκπαιδευτικό έργο το οποίο συνίσταται στη διδασκαλία φυσικής αγωγής στους σπουδαστές των Α.Ε.Ν.

2. Τα μέλη του Ε.ΔΙ.Π. πρέπει να συνδυάζουν κατάλληλη θεωρητική κατάρτιση και επαγγελματική εμπειρία και να έχουν διαρκή ενημέρωση επί των θεμάτων που αφορούν τον τομέα τους στην έκταση που αυτό επιβάλλεται από τα διδακτικά τους καθήκοντα.

3. Τα προσόντα που απαιτούνται για την κάλυψη της θέσης Ε.ΔΙ.Π. που προκηρύσσεται είναι:

α) Πτυχίο Α.Ε.Ι, φυσικής αγωγής.

β) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική προϋπηρεσία στην ειδικότητα μετά τη λήψη του πτυχίου.

4. Οι αναγνωρισμένοι μεταπτυχιακοί τίτλοι, η επιστημονική δραστηριότητα, το συγγραφικό έργο και η καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας συνεκτιμώνται. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο διαπιστώνεται η γνώση της αγγλικής γλώσσας.

5. Τα μέλη του Ε.ΔΙ.Π. διορίζονται με τριετή θητεία.

Άρθρο 9

1. Οι παράγραφοι 1, 2, 4 και 5 του άρθρου 14 του ν. 2638/1998, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 16 του ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α) και ισχύει, αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. Για την κάλυψη παροδικών εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν., μπορεί να ανατίθεται, ύστερα από προκήρυξη, διδακτικό έργο ενός μέχρι τεσσάρων διδακτικών εξαμήνων σε Ε.Ε.Π. με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και με ωριαία αντιμισθία.

Το Ε.Ε.Π. διακρίνεται σε επιστημονικούς συνεργάτες, εργαστηριακούς συνεργάτες και ειδικούς εκπαιδευτικούς συνεργάτες.

2. α) Στους επιστημονικούς συνεργάτες ανατίθενται εκπαιδευτικά καθήκοντα θεωρητικής κατάρτισης. Στα καθήκοντα αυτά μπορεί να περιλαμβάνονται η διδασκαλία μαθημάτων υποδομής και εξειδίκευσης, η εποπτεία αντίστοιχων εργαστηρίων, καθώς και η επίβλεψη σχετικών πτυχιακών εργασιών.

β) Στους εργαστηριακούς συνεργάτες ανατίθεται εκπαιδευτικό έργο που απαιτεί κυρίως εμπειρία εφαρμογών, όπως διεξαγωγή φροντιστηριακών και εργαστηριακών ασκήσεων.

γ) Στους ειδικούς εκπαιδευτικούς συνεργάτες ανατίθεται η διδασκαλία φυσικής αγωγής.

4. Τα ελάχιστα προσόντα του προσωπικού του άρθρου αυτού είναι τα ακόλουθα:

A. Επιστημονικοί συνεργάτες:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο της αλλοδαπής.

2) Αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό δίπλωμα συναφούς με τη θέση που προκηρύσσεται αντικειμένου ειδικότητας.

3) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης.

4) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ τάξης σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφετή με δίπλωμα Α΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού.

5) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα και προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

(β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή ισότιμο ιδρύματος της αλλοδαπής.

2) Αναγνωρισμένος διδακτορικός τίτλος συναφούς με τη θέση που προκηρύσσεται αντικειμένου ειδικότητας.

3) Αναλόγως με τη φύση του γνωστικού αντικειμένου για το οποίο προσλαμβάνεται ο εκπαιδευτικός, τέσσερα έτη επαγγελματικής ή επιστημονικής δραστηριότητας από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή ειδικότητα με τη θέση που προκηρύσσεται.

4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα, καθώς και προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

B. Εργαστηριακοί συνεργάτες:

(α) Ναυτικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο της αλλοδαπής.

2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού τουλάχιστον Β΄ τάξης.

3) Πραγματική θαλάσσια υπηρεσία, τουλάχιστον ενός έτους, μετά την απόκτηση του διπλώματος Β΄ τάξης.

4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας. Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα, καθώς και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ) 661

(β) Γενικών και τεχνικών μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο ιδρύματος της αλλοδαπής, στην ειδικότητα της θέσης που προκηρύσσεται.

2) Αναγνωρισμένος μεταπτυχιακός τίτλος σπουδών σε συναφές αντικείμενο με τη θέση που προκηρύσσεται.

3) Τριετής επαγγελματική εμπειρία στο γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται. Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

Γ. Ειδικοί εκπαιδευτικοί συνεργάτες:

1) Πτυχίο Α.Ε.Ι, ή ισότιμο ιδρύματος της αλλοδαπής αντίστοιχης ειδικότητας.

2) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική εμπειρία στην ειδικότητα, μετά την απόκτηση του πτυχίου. Συνεκτιμώνται οι αναγνωρισμένοι μεταπτυχιακοί τίτλοι σπουδών, συναφών με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται, η επιστημονική δραστηριότητα, καθώς και το συγγραφικό έργο.

5. Αν οι υποψήφιοι δεν διαθέτουν τα προσόντα που περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο, επιτρέπεται η ανάθεση διδακτικού έργου με ωριαία αντιμισθία, σε υποψηφίους μειωμένων προσόντων που κατέχουν τουλάχιστον τον αντίστοιχο βασικό τίτλο σπουδών και διετή επαγγελματική ή επιστημονική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή θέση, προκειμένου περί επιστημονικών και εργαστηριακών συνεργατών γενικών και τεχνικών μαθημάτων. Οι επιστημονικοί και εργαστηριακοί συνεργάτες ναυτικών μαθημάτων πρέπει να διαθέτουν κατ' ελάχιστον πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο της αλλοδαπής, Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης προκειμένου για επιστημονικούς συνεργάτες και Β΄ τάξης προκειμένου για εργαστηριακούς συνεργάτες και πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους μετά την απόκτηση του διπλώματος Α΄ ή Β΄ τάξης αντίστοιχα σε καθήκοντα πλοιάρχου ή μηχανικού ή ραδιοτηλεγραφετή με δίπλωμα Α΄ ή Β΄ τάξης Εμπορικού Ναυτικού αντίστοιχα.»

2. Στο άρθρο 14 του ν. 2638/1998 προστίθενται παράγραφοι 10 και 11 που έχουν ως ακολούθως:

«10. Σε κάθε περίπτωση συνεκτιμάται η καλή γνώση και μιας ακόμη εκ των γλωσσών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο διαπιστώνεται η γνώση της αγγλικής γλώσσας, καθώς και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας.

11. Στο Ε.Ε.Π. δύναται να ανατίθεται από το Συμβούλιο της Σχολής έργο μελών Ε.Π., όπως αυτό περιγράφεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του υπό στοιχείο Γ' του άρθρου 15.».

Άρθρο 10

1. Οι παράγραφοι 1 και 2 του υπό στοιχείο Γ' του άρθρου 15 του ν. 2638/1998 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«1. Τα μέλη Ε.Π. των βαθμίδων καθηγητή, αναπληρωτή καθηγητή και επίκουρου καθηγητή των Α.Ε.Ν. παρέχουν διδακτικό, ερευνητικό–επιστημονικό και διοικητικό έργο.

α) Το διδακτικό έργο περιλαμβάνει κυρίως:

- Διδασκαλία προπτυχιακών και μεταπτυχιακών μαθημάτων.
- Οργάνωση, επίβλεψη και λειτουργία εργαστηρίων, εργαστηριακών ασκήσεων και εργασιών.
- Συμμετοχή σε φροντιστηριακά μαθήματα και σεμινάρια.
- Συνεργασία με προπτυχιακούς σπουδαστές.
- Διεξαγωγή εξετάσεων και αξιολόγηση σπουδαστών, καθώς και εποπτικά καθήκοντα στην εξεταστική διαδικασία.

β) Το ερευνητικό έργο περιλαμβάνει κυρίως:

- Έρευνα.
- Καθοδήγηση διπλωματικών εργασιών και μεταπτυχιακών διπλωμάτων ειδίκευσης.
- Συγγραφή εκπαιδευτικών βοηθημάτων.
- Συμμετοχή σε συνέδρια και ερευνητικά σεμινάρια.

γ) Το διοικητικό έργο περιλαμβάνει κυρίως:

- Συμμετοχή στα όργανα διοίκησης της Σχολής.

- Συμμετοχή σε επιτροπές και συμβούλια της Σχολής.
- Κατοχή θέσης Διευθυντή Σχολής.
- Συμμετοχή σε εκλεκτορικά σώματα.

2. Οι ώρες εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης των μελών Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π. ορίζονται ως ακολούθως: α) Μέλη Ε.Π.

αα) καθηγητή Α.Ε.Ν.: δώδεκα ώρες.

ββ) αναπληρωτή καθηγητή Α.Ε.Ν.: δεκατέσσερις ώρες.

γγ) επίκουρου καθηγητή Α.Ε.Ν.: δεκαέξι ώρες.

δδ) καθηγητή εφαρμογών Α.Ε.Ν.: δεκαοκτώ ώρες.

β) Μέλη Ε.ΔΙ.Π.: δεκαοκτώ ώρες.».

2. Στους καθηγητές εφαρμογών αγγλικής γλώσσας ανατίθεται κυρίως θεωρητική και επικουρικός εργαστηριακή διδασκαλία της αγγλικής γλώσσας, καθώς και της ναυτικής ορολογίας. Στους λοιπούς καθηγητές εφαρμογών ανατίθεται εκπαιδευτικό έργο που απαιτεί κυρίως εμπειρία εφαρμογών, όπως διεξαγωγή φροντιστηριακών και εργαστηριακών ασκήσεων.

Άρθρο 11

Αποδοχές Μελών Εκπαιδευτικού Προσωπικού και Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού.

1. Ο βασικός μηνιαίος μισθός των μελών του Εκπαιδευτικού Προσωπικού και του Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) καθορίζεται με βάση το βασικό μηνιαίο μισθό του Καθηγητή Εφαρμογών, ο οποίος πολλαπλασιάζεται με τους παρακάτω συντελεστές και στρογγυλοποιείται στην πλησιέστερη μονάδα ευρώ:

i) Καθηγητής 1,50

ii) Αναπληρωτής Καθηγητής 1,30

iii) Επίκουρος Καθηγητής 1,15

iv) Καθηγητής Εφαρμογών 1,00

v) Μέλος Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού 0,90

«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Ο βασικός μηνιαίος μισθός του Καθηγητή Εφαρμογών ορίζεται σε εννιακόσια σαράντα ένα (941) ευρώ.

2. Πέρα από το βασικό μισθό της προηγούμενης παραγράφου παρέχονται κατά μήνα τα εξής επιδόματα, παροχές και αποζημιώσεις:

662 ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

α. Χρόνου υπηρεσίας, με ανάλογη εφαρμογή της παραγράφου 2.α. του άρθρου 36 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α). Ως υπηρεσία για τη χορήγηση του επιδόματος αυτού υπολογίζεται: Η επαγγελματική προϋπηρεσία που απαιτείται ως προσόν διορισμού για κάθε θέση.

ii) Η πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ή η υπηρεσία που έχει διανυθεί στο Δημόσιο με σχέση εργασίας δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου και δεν συμπίπτει με την προϋπηρεσία του προηγούμενου εδαφίου.

β. Διδακτικής προετοιμασίας και εξωδιδακτικής απασχόλησης εντός των Α.Ε.Ν., οριζόμενο, ως ακολούθως:

i) Καθηγητής 558 ευρώ

ii) Αναπληρωτής Καθηγητής 499 ευρώ

iii) Επίκουρος Καθηγητής 382 ευρώ

iv) Καθηγητής Εφαρμογών 264 ευρώ

v) Μέλος Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού 117 ευρώ

Το ανωτέρω επίδομα καταβάλλεται στους δικαιούχους και κατά τη διάρκεια της εκπαιδευτικής τους άδειας.

γ. Πάγια αποζημίωση για δημιουργία και ενημέρωση βιβλιοθήκης και για συμμετοχή σε συνέδρια, οριζόμενη ως ακολούθως:

i) Καθηγητής 323 ευρώ

ii) Αναπληρωτής Καθηγητής 264 ευρώ

iii) Επίκουρος Καθηγητής 176 ευρώ

iv) Καθηγητής Εφαρμογών 147 ευρώ

v) Μέλος Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού 88 ευρώ

δ. Ειδικό επίδομα ναυτικής εκπαίδευσης και μεταπτυχιακής έρευνας, για μέλη που έχουν τακτικές θέσεις.

αα. Για τους κατέχοντες μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών:

i) Καθηγητής 364 ευρώ

ii) Αναπληρωτής Καθηγητής 322 ευρώ

iii) Επίκουρος Καθηγητής 267 ευρώ

iv) Καθηγητής Εφαρμογών 178 ευρώ

ββ. Για τους μη κατέχοντες μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών:

i) Επίκουρος Καθηγητής 170 ευρώ

ii) Καθηγητής Εφαρμογών 125 ευρώ

ε. Οικογενειακή παροχή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του ν. 3205/2003.

στ. Εξοδα παράστασης στους Διευθυντές Σχολών και Αναπληρωτές Διευθυντών Σχολών οριζόμενα, κατά μήνα, ως ακολούθως:

i) Διευθυντές Σχολών 176 ευρώ

ii) Αναπληρωτές Δ/ντών Σχολών εφόσον στη Σχολή λειτουργούν τουλάχιστον πέντε τμήματα 85 ευρώ

ζ. Εορτών και αδειάς, χορηγούμενα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 3205/2003.

3. Τα ποσά των περιπτώσεων i των στοιχείων β', γ' και δ' της προηγούμενης παραγράφου προσαυξάνονται κατά ογδόντα οκτώ (88) ευρώ με τη συμπλήρωση είκοσι πέντε ετών υπηρεσίας.

4. Στα μέλη Ε.ΔΙ.Π. χορηγείται, επίσης, επίδομα μεταπτυχιακών σπουδών με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου Α.1 του άρθρου 8 του ν. 3205/2003.

5. Πέραν των παροχών και αποζημιώσεων του άρθρου αυτού δεν δικαιολογείται, από την έναρξη της ισχύος του παρόντος και εφεξής, η χορήγηση άλλων μισθολογικών παροχών, με οποιαδήποτε ονομασία και από οποιαδήποτε πηγή για τα μέλη Ε.Π. και Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού των Α.Ε.Ν.

6. Οι αποδοχές και τα επιδόματα περικόπτονται κατά τις ημέρες της συλλογικής ή ατομικής αποχής από τα καθήκοντά τους (διδασκτικά ή εξεταστικά).

7. Τα επιδόματα των στοιχείων β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου καταβάλλονται με την απαραίτητη προϋπόθεση ότι οι δικαιούχοι προβαίνουν στις ενέργειες και ασκούν τις δραστηριότητες που προβλέπονται για τη χορήγησή τους. Εξαιρούνται τα μέλη Ε.Π. που αποσπώνται στην Κεντρική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν.

8. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την εκτός υπηρεσίας απασχόληση μελών

του Ε.Π., αμειβόμενη ή όχι, σε εφαρμογές του επαγγελματικού τους κλάδου, συναφείς με τα εκπαιδευτικά τους καθήκοντα.

9. Θέματα που τυχόν ανακύπτουν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομίας και Οικονομικών.

10. Σε περίπτωση που από τις ρυθμίσεις των διατάξεων του άρθρου αυτού προκύπτουν συνολικές μηνιαίες αποδοχές μικρότερες από αυτές που λαμβάνουν οι δικαιούχοι πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, η τυχόν διαφορά διατηρείται ως προσωπική μέχρι την κάλυψή της από οποιαδήποτε αύξηση των νέων αποδοχών. Για τον υπολογισμό της τυχόν προσωπικής διαφοράς δεν λαμβάνονται υπόψη τα ποσά της οικογενειακής παροχής.

11. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου, οι διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 3205/2003 παύουν να ισχύουν, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του παρόντος.

Άρθρο 12

1. Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β) Στο πλαίσιο του έργου τους, τα μέλη του Ε.Τ.Π. είναι υπεύθυνα για τη φύλαξη και συντήρηση του εργαστηριακού εξοπλισμού και την εξασφάλιση βοηθημάτων για την εκτέλεση των εργαστηριακών, φροντιστηριακών και πρακτικών ασκήσεων, σε συνεργασία με τους καθηγητές εφαρμογών και το λοιπό αρμόδιο Ε.Π., προετοιμάζουν τους χώρους άσκησης των σπουδαστών και βοηθούν, κατά περίπτωση, τα μέλη του Ε.Π. κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των ασκήσεων κατά την κρίση του διδάσκοντα. Αναλαμβάνουν ακόμη την εξάσκηση σπουδαστών σε εργαστήρια πρακτικών εφαρμογών, για την οποία δεν προβλέπεται θεωρητική διδασκαλία. Για τη συμπλήρωση του υποχρεωτικού τους ωραρίου, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και εξυπηρετούν ανάγκες της Α.Ε.Ν. αναλόγως με την ιδιότητα και την ειδικότητά τους.»

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ) 663

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 18 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Ως προσόνταδιορισμού μελών του Ε.Τ.Π. ορίζονται:

α) Πτυχίο τεχνολογικού εκπαιδευτικού ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) ή ισότιμο πτυχίο αλλοδαπής ή απολυτήριο τεχνολογικού επαγγελματικού λυκείου ή ενιαίου πολυκλαδικού λυκείου ή παλιού τύπου μέσης τεχνικής ή επαγγελματικής σχολής ή πτυχίο εμπορικού ναυτικού ειδικότητας ανάλογης με τη θέση που προκηρύσσεται.

β) Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

γ) Τετραετής εργαστηριακή ή επαγγελματική πείρα ανάλογης ειδικότητας με τη θέση που προκηρύσσεται.».

3. Η παράγραφος 7 του άρθρου 18 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«7.α. Για τη βαθμολογική κατάσταση των μελών του Ε.Τ.Π. εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την Τεχνολογική Εκπαίδευση (Τ.Ε.) και τη Δευτεροβάθμια Τεχνική και Επαγγελματική Εκπαίδευση, κατά κατηγορία.

β. Οι αποδοχές των μελών Ε.Τ.Π. καθορίζονται με βάση τις διατάξεις του Α' Μέρους του ν. 3205/2003.

γ. Στα μέλη του Ειδικού Τεχνικού Προσωπικού (Ε.Τ.Π.) των Α.Ε.Ν. καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα, για την ενημέρωσή τους σε θέματα ναυτικών τεχνολογικών εφαρμογών, ύψους ογδόντα οκτώ (88) ευρώ.

δ. Όσοι εκ των υπηρετούντων μελών Ε.Τ.Π. των Α.Ε.Ν. λαμβάνουν, μετά τη δημοσίευση του παρόντος, συνολικές μηνιαίες αποδοχές μικρότερες από αυτές που τους καταβάλλονται μέχρι την ημερομηνία αυτή, διατηρούν ως προσωπική την τυχόν προκύπτουσα διαφορά, μέχρι την κάλυψή της από οποιαδήποτε αύξηση των αποδοχών τους. Για τον υπολογισμό της τυχόν προσωπικής διαφοράς δεν λαμβάνονται υπόψη τα ποσά της οικογενειακής παροχής.».

4. Στο άρθρο 18 του ν. 2638/1998 προστίθεται παράγραφος 8 ως ακολούθως:

«8. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο διαπιστώνεται η γνώση της αγγλικής γλώσσας.».

Άρθρο 13

Η παράγραφος 1 του άρθρου 19 του ν. 2638/1998 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. συνιστώνται οι παρακάτω θέσεις:

Α. ΘΕΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.

(Ε.Π. και Ε.ΔΙ.Π.).

α) καθηγητών θέσεις 40

β) αναπληρωτών καθηγητών θέσεις 70

γ) επίκουρων καθηγητών θέσεις 48

δ) καθηγητών εφαρμογών θέσεις 44

ε) ειδικού διδακτικού προσωπικού θέσεις 10

Β. ΘΕΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.

(Ε.Τ.Π.) κλάδου ΤΕ ή ΔΕ θέσεις 22»

Άρθρο 14

Ρύθμιση σπουδαστικών θεμάτων

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία, για την αναγνώριση ισοτιμίας των διπλωμάτων Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης με τα πτυχία των Τ.Ε.Ι., των αποφοίτων Α.Ε.Ν. που εισήλθαν σε αυτές πριν από το ακαδημαϊκό έτος 2005–2006 και των αποφοίτων από τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).

Άρθρο 15

Ένταξη του Εκπαιδευτικού Προσωπικού Α.Ε.Ν.

1. Όσοι κατά την έναρξη εφαρμογής του νόμου αυτού υπηρετούν ως εκπαιδευτικό προσωπικό, μόνιμο ή με δοκιμαστική θητεία, στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού κρίνονται κατά τη διαδικασία της επόμενης παραγράφου για ένταξη σε οργανικές θέσεις εκπαιδευτικού προσωπικού ως ακολούθως:

α) Οι υπηρετούντες στη θέση καθηγητή για θέση καθηγητή ή αναπληρωτή καθηγητή.

β) Οι υπηρετούντες στη θέση επίκουρου καθηγητή για θέση επίκουρου καθηγητή.
γ) Οι υπηρετούντες στη θέση επιμελητή για θέση καθηγητή εφαρμογών.
δ) Οι υπηρετούντες στη θέση καθηγητή ειδικών μαθημάτων ειδικότητας αγγλικής γλώσσας, για θέση καθηγητή εφαρμογών και ειδικότητας φυσικής αγωγής, για θέση μέλους ειδικού διδακτικού προσωπικού. Η κρίση βασίζεται στα προσόντα που προβλέπονται στις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 11 του ν. 2638/1998, όπως τροποποιείται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Κατά την κρίση συνεκτιμάται η προσφορά του κρινόμενου στην ανάπτυξη των Σχολών, όπως αυτή τεκμηριώνεται από τον ίδιο και έχει σχέση με την πολυετή αυτοδύναμη διδασκαλία, τη συμβολή στη διαμόρφωση της ύλης των μαθημάτων, την ανάπτυξη του εκπαιδευτικού και εργαστηριακού υλικού, την ανάπτυξη και συντονισμό ερευνητικών προγραμμάτων, τη διδασκαλία και συμμετοχή σε προγράμματα σπουδών της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Αν η κρίση είναι θετική, ο κρινόμενος εντάσσεται σε μόνιμη θέση εκπαιδευτικού προσωπικού, στη βαθμίδα για την οποία κρίθηκε. Αν η κρίση είναι αρνητική, τότε παραμένει σε προσωποπαγή θέση και διέπεται από το προηγούμενο νομικό και μισθολογικό καθεστώς. Για όσο χρόνο υπηρετεί Ε.Π. των Α.Ε.Ν. σε προσωποπαγείς θέσεις, δεν πληρούνται ίσος αριθμός θέσεων Ε.Π. του άρθρου 13 του παρόντος.

2. Για τις κρίσεις του άρθρου αυτού συγκροτείται με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Εμπορικής Ναυτιλίας ειδικό επταμελές εκλεκτορικό σώμα, στο οποίο μετέχουν τέσσερις καθηγητές ή αναπληρωτές καθηγητές ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης αντίστοιχης ή συγγενούς ειδικότητας προς τη θέση που, κατά περίπτωση, πρόκειται να μετατραπεί και πληρωθεί και τρεις καθηγητές Α.Ε.Ν. Με την ίδια απόφαση ορίζεται και ο Πρόεδρος αυτού του εκλεκτορικού σώματος.

Κατ' εξαίρεση, μέχρι την ένταξη τριών καθηγητών Α.Ε.Ν. στη βαθμίδα καθηγητή, το ειδικό εκλεκτορικό σώμα απαρτίζεται από πέντε μέλη τα οποία είναι καθηγητές ή αναπληρωτές καθηγητές ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης αντίστοιχης ή συγγενούς ειδικότητας. Με όμοια απόφαση γίνεται η συγκρότηση του ειδικού πενταμελούς εκλεκτορικού σώματος.

664 **ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)**

3. Όσοι παραμένουν σε προσωποπαγείς θέσεις, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 1, έχουν δικαίωμα να ζητήσουν μέχρι δύο φορές νέα κρίση, δύο χρόνια τουλάχιστον μετά την πρώτη κρίση για να κριθούν ή για τη μετατροπή της προσωποπαγούς θέσης τους σε μόνιμη οργανική θέση της ίδιας βαθμίδας ή για τη μετατροπή της προσωποπαγούς θέσης τους σε μόνιμη οργανική θέση της επόμενης βαθμίδας.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 16

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του ν. 3153/2003 (ΦΕΚ 153 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου αυτού οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), οι οποίες εξακολουθούν να λειτουργούν αποκλειστικά υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως περιφερειακές του Υπηρεσίες δια των οικείων Υπηρεσιών του και σύμφωνα με τον Οργανισμό του Υ.Ε.Ν.».

2. Στο άρθρο 1 του ν. 3153/2003 προστίθενται νέες παράγραφοι 3,4 και 5 που έχουν ως ακολούθως:

«3. Στις Ν.Ε.Κ.Ε. κατάρτισης, οι οποίες δεν εντάσσονται στο εκπαιδευτικό σύστημα και δεν ανήκουν σε καμία εκπαιδευτική βαθμίδα, η φοίτηση είναι τετραετής και αποτελείται από έξι εξάμηνα θεωρητικής διδασκαλίας και δύο εξάμηνα κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου.

4. Στις Ν.Ε.Κ.Ε. κατάρτισης μπορούν να εγγραφούν για φοίτηση κάτοχοι απολυτηρίου Ενιαίου Λυκείου ή άλλου ισότιμου τίτλου ή κάτοχοι πτυχίου του ενιαίου τριετούς κύκλου σπουδών Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα ή Β' κύκλου σπουδών Τ.Ε.Ε., οι οποίοι αποδεικνύουν προηγουμένως την υγειονομική τους καταλληλότητα σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες αντίστοιχες διατάξεις για τους σπουδαστές των Α.Ε.Ν. τηρουμένων και των λοιπών προϋποθέσεων εγγραφής σε αυτές.

5. Στις Ν.Ε.Κ.Ε. επιμόρφωσης, οι οποίες επίσης δεν εντάσσονται στο εκπαιδευτικό σύστημα και δεν ανήκουν σε καμία εκπαιδευτική βαθμίδα, μπορούν να εγγραφούν για φοίτηση σε θεματικά αντικείμενα επιμόρφωσης υποψήφιοι για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας Υποψήφιοι για απόκτηση ελληνικών αποδεικτικών

εγγράφονται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για τις προϋποθέσεις εγγραφής στις αντίστοιχες δημόσιες σχολές Εμπορικού Ναυτικού.».

Άρθρο 17

Η παράγραφος 1 του άρθρου 2 του ν. 3153/2003 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Οι Ν.Ε.Κ.Ε. υπάγονται στην εποπτεία του Υ.Ε.Ν.».

Άρθρο 18

1. Η παράγραφος 6 του άρθρου 3 του ν. 3153/2003 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«6. Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας των Ν.Ε.Κ.Ε. καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, επιτρέπεται η αναπροσαρμογή του ποσού του, παραβόλου αυτού.».

2. Προστίθεται παράγραφος 7 στο άρθρο 3 του ν. 3153/2003 που έχει ως ακολούθως:

«7. Η φοίτηση στις Ν.Ε.Κ.Ε. κατάρτισης καταλήγει σε χορήγηση τίτλου αποφοίτησης που δίνει τη δυνατότητα περαιτέρω απόκτησης διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. αντίστοιχα, εφόσον πληρούνται και οι λοιπές προϋποθέσεις της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας.».

Άρθρο 19

Αναγνώριση αλλοδαπών τίτλων σπουδών και αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας

1. Οι τίτλοι επαγγελματικών σπουδών του προσωπικού πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού που χορηγούνται από Σχολές, οι οποίες λειτουργούν σε κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον αναγνωρίζονται από αυτά, είναι ισότιμοι των αντίστοιχων ελληνικών. Στους ενδιαφερόμενους χορηγείται ελληνικό αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας εφόσον πληρούν τις σχετικές προϋποθέσεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ 261 Α).

2. Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που εκδίδονται από κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ισότιμα των αντίστοιχων ελληνικών.

Άρθρο 31

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι Κανονισμοί των Α.Ε.Ν. εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τροποποίησής τους. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από γνώμη του Διοικητή της οικείας Α.Ε.Ν., ρυθμίζονται θέματα εκπαίδευσης και λειτουργίας που δεν προβλέπονται από τους Κανονισμούς αυτούς ή δεν προβλέπονται επαρκώς.

668 ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ)

2. Η διαδικασία οριστικής συγκρότησης των οργάνων διοίκησης σε κάθε Α.Ε.Ν. αρχίζει μετά την ολοκλήρωση της ένταξης του εκπαιδευτικού προσωπικού σε θέσεις και βαθμίδες της κάθε Σχολής.

3. Μέχρι την έκδοση των κανονιστικών πράξεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του Μέρους Πρώτου του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν οι αντίστοιχες που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση του ν. 2638/1998.

4. Όσοι από το Ε.Π. των Α.Ε.Ν. εντάσσονται σε οργανικές θέσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του παρόντος, λαμβάνουν τις αποδοχές που προβλέπονται από το άρθρο 11 από την ημερομηνία ένταξής τους. Μέχρι τότε, εξακολουθεί να εφαρμόζεται το ισχύον μισθολόγιο.

Άρθρο 32

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του υπό στοιχείο Α' του άρθρου 15 του ν. 2638/1998, οι διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3153/2003 και κάθε άλλη αντίθετη με τον παρόντα νόμο διάταξη.

Άρθρο 34

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις αυτού. Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΠΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
«ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥΣ»

Αθήνα, 28 Μαρτίου 2006

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Π. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θ. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ Μ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Σ. ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ε. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Α. ΠΑΥΛΙΔΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 29 Μαρτίου 2006

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr> – e-mail: webmaster@et.gr