



ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

# ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

*Εκπαίδευση  
στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού  
και στα πλοία*



*υπό την αιγίδα του  
Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου*

ΑΘΗΝΑ  
7-8 Μαρτίου 2014

ΑΘΗΝΑ  
2014

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

---







ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

# ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

---

*Εκπαίδευση στις  
Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία*

7-8 Μαρτίου 2014



*υπό την αιγίδα του  
Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου*

ΑΘΗΝΑ  
2014



ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Κωνσταντίνος Αγγ. Μανάφης,**

Ομ. Καθηγητής Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών  
Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου

**Εμμανουήλ Δρης,**

Ομ. Καθηγητής Ε.Μ.Π.  
Πρόεδρος της Επιτροπής Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου

**Αχιλλέας Ματσάγγος,**

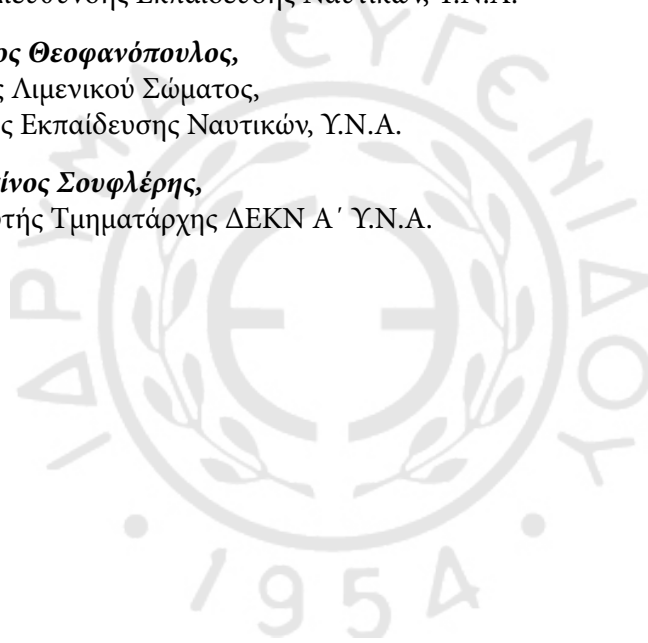
Υποναύαρχος Λιμενικού Σώματος,  
Επόπτης Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών, Υ.Ν.Α.

**Αλέξανδρος Θεοφανόπουλος,**

Πλοίαρχος Λιμενικού Σώματος,  
Διευθυντής Εκπαίδευσης Ναυτικών, Υ.Ν.Α.

**Κωνσταντίνος Σουφλέρης,**

Αναπληρωτής Τμηματάρχης ΔΕΚΝ Α' Υ.Ν.Α.



ISBN 978-960-337-119-9

Copyright© 2014 Ίδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του. (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

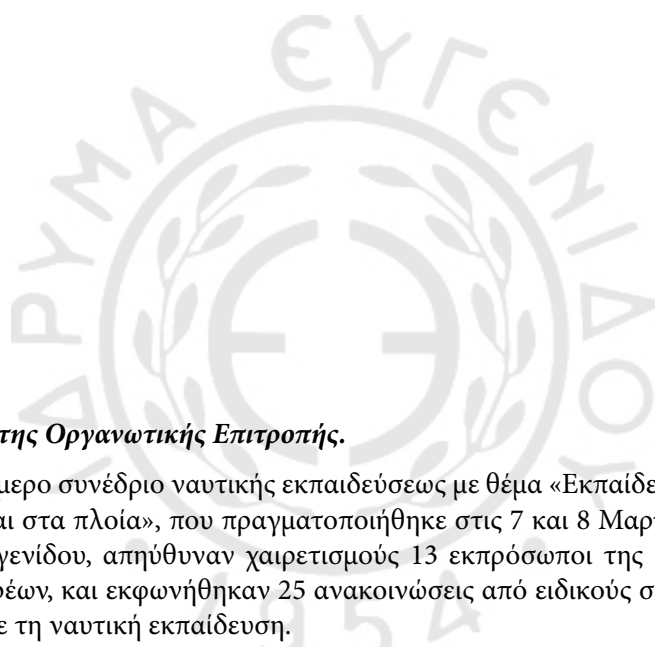
## Πρόλογος

Η διοργάνωση του διήμερου Συνεδρίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, με θέμα «Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία» υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου υπήρξε η φυσική συνέχεια των δύο ερευνών που διεξήγαγε το Ίδρυμα Ευγενίδου σε συνεργασία με το Τμήμα Στατιστικής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, το 2010 και το 2012. Μετά την καταγραφή των παραγόντων που επιδρούν στην προσέλκυση μαθητών στη ναυτική εκπαίδευση (έρευνα 2010) και την διερεύνηση της κατάστασης των ΑΕΝ της Ελλάδας με βάση τις απόψεις των σπουδαστών (έρευνα 2012), το Ίδρυμα Ευγενίδου αποφάσισε να οργανώσει το Συνέδριο αυτό με την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων στη ναυτική εκπαίδευση φορέων, αποσκοπώντας στην δημιουργική ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα. Κατά τη διάρκεια του Συνεδρίου το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στην επί πλοίου εκπαίδευση, η οποία είναι θεμελιώδους σημασίας για την ολοκληρωμένη εκπαίδευση των σπουδαστών, και στην προσπάθεια να επιλυθεί το μεγάλο πρόβλημα της εξεύρεσης πλοίου από τους σπουδαστές και ιδίως από τις σπουδάστριες για την έγκαιρη ολοκλήρωση των εκπαιδευτικών ταξιδιών τους.

Μεγάλη χαρά για εμάς ήταν η αθρόα προσέλευση σπουδαστών και καθηγητών των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς επίσης και crew managers ναυτιλιακών εταιρειών, εν ενεργεία Πλοιάρχων και Καθηγητών Πανεπιστημίου, που μας τίμησαν με εισηγήσεις τους. Μεγάλη μας τιμή ήταν επίσης και η παρουσία της Πολιτείας στο Συνέδριό μας, καθώς επίσης και του Λιμενικού Σώματος, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Πανελληνίας Ένωσης Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. και του Ιδρύματος Μ. Τσάκου. Τους ευχαριστούμε θερμότατα όλους.

Πιστεύουμε ότι η έκδοση των πρακτικών του διήμερου Συνεδρίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, στα οποία έχουν συμπεριληφθεί όχι μόνο οι εισηγήσεις των συμμετεχόντων, αλλά και οι εποικοδομητικές συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά το πέρας κάθε ομιλίας, θα συμβάλουν στην αναζήτηση και εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Το Ίδρυμα Ευγενίδου, δραστηριοποιούμενο 56 χρόνια στην συγγραφή και έκδοση διδακτικών εγχειριδίων για τους σπουδαστές των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού, πάντα σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, ελπίζει ότι και με την πρωτοβουλία του αυτή θα συνεισφέρει στην βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας.

Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου  
Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης



### ***Σημείωμα της Οργανωτικής Επιτροπής.***

Στο διήμερο συνέδριο ναυτικής εκπαίδευσης με θέμα «Εκπαίδευση στις σχολές Ε.Ν. και στα πλοία», που πραγματοποιήθηκε στις 7 και 8 Μαρτίου 2014 στο Ίδρυμα Ευγενίδου, απηύθυναν χαιρετισμούς 13 εκπρόσωποι της Πολιτείας και άλλων φορέων, και εκφωνήθηκαν 25 ανακοινώσεις από ειδικούς σε θέματα σχετιζόμενα με τη ναυτική εκπαίδευση.

Παράλληλα με τα κείμενα των ανακοινώσεων, δημοσιεύονται στον παρόντα τόμο οι συζητήσεις που διεξήχθησαν μετά το πέρας κάθε ανακοίνωσης, οι οποίες απομαγνητοφωνήθηκαν όσο το δυνατόν πιστότερα από το Εκδοτικό Τμήμα του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Τα κείμενα των ανακοινώσεων μαζί με τις συζητήσεις που ακολούθησαν εστάλησαν πριν την εκτύπωσή τους προς έλεγχο στους εισηγητές τους, ενώ οι τυχόν μορφολογικές αλλαγές πραγματοποιήθηκαν στην προσπάθεια της εν γένει επιδιώξεως ενός ομοιόμορφου και άρτιου τυπογραφικού-εκδοτικού αποτελέσματος. Στο τέλος του τόμου παρατίθενται οι περιλήψεις των ομιλιών στην αγγλική γλώσσα, προς ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου, που ενδεχομένως δεν ομιλεί την ελληνική. Ευχαριστούμε τον κ. Γεώργιο Δούναβη, Καθηγητή Αγγλικής στη Σχολή Πλοιάρχων ΑΕΝ Σύρου, για την μετάφραση των περιλήψεων των εισηγήσεων.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### *Χαιρετισμοί*

Προέδρου Ιδρύματος Ευγενίδου, <i>Α. Δημητριάδη-Ευγενίδη</i> . . . . .	13
Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, <i>Κ. Αρβανιτόπουλου</i> . . . . .	16
Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, <i>Μ. Βαρβιτσιώτη</i> . . . . .	19
Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, <i>Α. Μπούσιου</i> . . . . .	24
Βουλευτή Α΄ Πειραιώς και Υπεύθυνου Παιδείας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ, <i>Θ. Δρίτσα</i> . . . . .	26
Δημάρχου Πειραιώς, <i>Β. Μιχαλολιάκου</i> . . . . .	28
Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, <i>Αντιναύαρχου Αθ. Αθανασόπουλου</i> . . . . .	30
Προέδρου του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής, <i>Σ. Γκλαβά</i> . . . . .	32
Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου, <i>Γ. Γράτσου</i> . . . . .	32
Γενικού Γραμματέα Πανελληνίας Ένωσης Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, <i>Α. Πιτερού</i> . . . . .	34
Προέδρου της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, <i>Γ. Βλάχου</i> . . . . .	42

Ιδρυτή Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», Καπετάν Π. Τσάκου .....	45
Εκπροσώπου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Ι. Πλατσιδάκη .....	48

**Εισηγήσεις Ομιλητών**  
**Ερωτήσεις - Παρεμβάσεις**

33 χρόνια Ναυτική Εκπαίδευση Κωνσταντίνος Κοροντζής .....	57
Συστημικές σχέσεις στη λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών Άλκης Κορρές .....	66
Αναλυτικά Προγράμματα Σπουδών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Σχ. Πλοιάρχων) και Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της ΔΣ STCW 1978 (Manila 2010) Νικόλαος Τσούλης .....	71
Πρόγραμμα σπουδών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Σχολή Μηχανικών) σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της Δ.Σ. STCW 1978 (Manila 2010) και εφαρμογές συστημάτων διαχείρισης μάθησης στη ναυτική εκπαίδευση Δημήτριος Γουργούλης – Γεώργιος Γκοτζαμάνης – Νικόλαος Δανιήλ .....	84
Ναυτική Εκπαίδευση: Πού βρισκόμαστε... και τι πρέπει να κάνουμε; Επαμεινώνδας Ε. Πανάς .....	105
Μεταλλυκειακή Ναυτική Εκπαίδευση: Ποια στρατηγική διδασκαλίας και μάθησης; Σταμάτης Παλαιοκρασάς .....	127
Η ναυτική εκπαίδευση διεθνώς Νικόλαος Γ. Τσίτσος .....	135
Καινοτόμες Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση Δημήτριος Γουργούλης – Χρήστος Πρασσάς .....	148
Αξιοποίηση περιβάλλοντος ασύγχρονης τηλεεκπαίδευσης σε AEN Κωνσταντίνος Λιώτσιος .....	171
Η άποψη των σπουδαστών για την Ναυτική Εκπαίδευση Δήμος Ζηλάκος .....	184

Η άποψη των σπουδαστών για την Ναυτική Εκπαίδευση <i>Ιωαννής Μενής</i> .....	186
Η Ναυτική Μετεκπαίδευση στην Ελλάδα. Οργάνωση-Δομή-Λειτουργία και Προοπτικές του ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων <i>Εμμανουήλ Κούκιος</i> .....	196
Μετεκπαίδευση και προοπτικές στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών <i>Σταμάτης Τσελεμέρκος</i> .....	207
Εκπαίδευση - Επιμόρφωση στελεχών εμπορικών πλοίων – Απαιτήσεις Αγοράς <i>Ιωάννης Τσούρας</i> .....	217
Εξειδικευμένη εκπαίδευση στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες <i>Γεώργιος Τσίρος</i> .....	233
Εξειδικευμένη εκπαίδευση στελεχών από Ναυτιλιακές Εταιρείες <i>Μάνθος Κουτσοθανάσης</i> .....	241
Σύστημα πιστοποίησης προσόντων στον τομέα της Ναυτιλίας <i>Ιωάννης Βουτσινάς</i> .....	252
Τα εκπαιδευτικά ταξίδια από την σκοπιά των Α.Ε.Ν. <i>Γεώργιος Γκοτζαμάνης – Κωνσταντία Ρωσσιάδου</i> .....	261
Η σημασία της σωστής εκπαίδευσης των σπουδαστών στις Ακαδημίες και στα πλοία <i>Νικόλαος Δανιήλ</i> .....	285
Κατευθυνόμενη Εκπαίδευση επί Πλοίου (ΚΕΠ): Μύθοι και Πραγματικότητες όπως τις αντιλαμβάνεται μια ομάδα ανθρώπων επιφορτισμένων με την παρα- κολούθηση της απόδοσης και την εφαρμογή μεθόδων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Ανθρώπινου Δυναμικού. Η ματιά μιας ναυτιλιακής εταιρείας. <i>Νικόλαος Κιρκιλής – Νικόλαος Φαγογένης – Γιάννος Κουδούνας</i> .....	297
Εκπαιδευόμενοι σπουδαστές επί πλοίου-προτάσεις για βελτίωση Κ.Ε.Π. <i>Ευάγγελος Τσινός</i> .....	308
Σωστή προετοιμασία από τις ΑΕΝ και εκπαίδευση δοκίμων Πλοιάρχων και Μηχανικών επί του πλοίου <i>Θεόφιλος Πουλιόπουλος</i> .....	316

Η πρακτική εκπαίδευση και αξιολόγηση σπουδαστών Α.Ε.Ν. σε συνάρτηση με τον ρόλο του ναυτο-δασκάλου και του αντίστοιχου αξιωματικού επί του πλοίου <i>Δημήτρης Ματθαίου</i> . . . . .	323
Χρησιμότητα ΚΕΠ – Προτάσεις για βελτίωση. Απόψεις Εκπαιδευτή <i>Γεώργιος Τσίρος</i> . . . . .	336
Γυναίκες στα πλοία <i>Ιωάννα Σπανάκη</i> . . . . .	344
Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Μια σύντομη αναφορά στις νέες απαιτήσεις για το ναυτικό επάγγελμα <i>Αριστοτέλης Β. Αλεξόπουλος – Αναστάσιος Γεωργάκης</i> . . . . .	349
Ανακεφαλαίωση – Συμπεράσματα Οργανωτικής Επιτροπής . . . . .	361
Περιλήψεις στην Αγγλική Γλώσσα – Paper Abstracts . . . . .	363
Πίνακας Εισηγητών . . . . .	377
List of Speakers . . . . .	380



# ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ





## ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ-ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

*Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου*

Κύριε Υπουργέ Παιδείας και Θρησκευμάτων,  
κύριε Γενικό Γραμματέα Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου,  
κύριε Πρόεδρε του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής,  
κύριε Πρόεδρε του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος,  
κύριε Πρόεδρε του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά,  
αγαπητέ Πρόεδρε της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού,

κυρίες και κύριοι εκπρόσωποι Πολιτείας, κομμάτων και φορέων και αγαπητοί σπουδαστές, χαιρόμαστε ιδιαίτερα που σας έχουμε κοντά μας.

Είναι ξεχωριστή τιμή για το Ίδρυμα Ευγενίδου η οργάνωση του συνεδρίου με θέμα «Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία», υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Το Ίδρυμα Ευγενίδου από το 1956 συγγράφει και εκδίδει τα διδακτικά εγχειρίδια για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, ενώ από το 1966 για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών (Ναυτικών Λυκείων, Ανώτατων Δημόσιων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού και Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού). Στα 48 χρόνια που πέρασαν το Ίδρυμα Ευγενίδου εξέδωσε για την Ναυτική Εκπαίδευση 160 τίτλους, ενώ σήμερα διανέμει ετησίως στους σπουδαστές των Ναυτικών Ακαδημιών 65 τίτλους σε 44.000 αντίτυπα περίπου, ενώ ταυτόχρονα πολλοί τίτλοι αποτελούν και σημαντικό βοήθημα για τους μαθητές των ΕΠΑΛ Ναυτικής κατεύθυνσης.

Στο σημείο αυτό κ. Υπουργέ θέλουμε να δηλώσουμε παρόντες και στη διάθεσή σας, εφόσον θα μπορούσαμε να είμαστε χρήσιμοι και να κάνουμε κάποια πράγματα που θα συμβάλουν στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου, και λόγω των άρρηκτων δεσμών του ιδρυτή του με την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, προσπαθεί πάντοτε στα πλαίσια του σκοπού του και των δυνατοτήτων του και σε συνεργασία πάντοτε με την Πολιτεία να βρίσκεται κοντά στη Ναυτική Εκπαίδευση, όταν οι συνθήκες το απαιτούν. Πέραν της συγγραφής των βιβλίων για τους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα Ευγενίδου έχει δωρίσει έναν προσομοιωτή και ένα πλήρες σύστημα ναυτιλιακού απομιμητή radar στο ΚΕΣΕΝ (1991), και έχει χορηγήσει 50 υποτροφίες από το 1989 μέχρι σήμερα σε αριστούχους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος, απόφοιτους Ανώτατων Εκπαιδευτικών

Ιδρυμάτων. Οι αξιωματικοί αυτοί με τα επιπλέον προσόντα που απέκτησαν, πιστεύουμε ότι συνεισέφεραν καθοριστικά στην προσπάθεια αναδείξεως των θέσεων της Ελλάδος σε διεθνή *fora* και οργανισμούς, αναλαμβάνοντας και σημαντικές θέσεις ως στελέχη του Υπουργείου και σε πολύ εξειδικευμένους τομείς, γιατί οι απαιτήσεις έχουν αυξηθεί πάρα πολύ τα τελευταία χρόνια σε επίπεδο γνώσης.

Επίσης, τη χρονιά 2012–2013, η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου, μετά από αίτημα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, συνέστησε ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων για την προσαρμογή των αναλυτικών προγραμμάτων διδασκαλίας των ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ και Ειδικών Σχολείων, με βάση τη Διεθνή Σύμβαση STCW (Manila 2010) στα σημερινά δεδομένα.

Επιπλέον το Ίδρυμα Ευγενίδου, εις μνήμην του αείμνηστου ιδρυτή του Ευγένιου Ευγενίδη, 60 χρόνια από τον θάνατό του, και κατόπιν αιτήματος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, προτίθεται να αναλάβει την αποκατάσταση των ζημιών που υπέστη η Ναυτική Ακαδημία Κεφαλονιάς, ούτως ώστε αυτή να αποτελεί πόλο έλξης και προσέλκυσης νέων σπουδαστών. Ο ίδιος ο Ευγένιος Ευγενίδης άλλοτε είχε σταθεί αρωγός με μεγάλη δωρεά στα θύματα του σεισμού της Ζακύνθου το 1953. Εύχομαι σύντομα να έχουμε καταλήξει σε ένα εφικτό σχέδιο δράσης με το Υπουργείο διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο ένα μακρόχρονο όραμα για την Κεφαλονιά.

Κυρίες και κύριοι, κατά καιρούς έχουν ακουστεί πολλά και από πολλούς για την Ναυτική Εκπαίδευση, άλλες φορές τεκμηριωμένα και άλλες φορές όχι. Δεν υπάρχει όμως καμία αμφιβολία ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες στον αγώνα της ποντοπόρου Ναυτιλίας να κρατήσει τα ηνία στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, της σκληρά δοκιμαζόμενης ακτοπλοΐας, ταυτόχρονα και ένας πολίτης του κόσμου, που οι υπηρεσίες του είναι πολύτιμες στην παγκόσμια αγορά ναυτικής εργασίας. Είναι μια παράμετρος που πολλές φορές δεν συζητάμε, αλλά που πιστεύουμε ότι είναι και αυτή σημαντική, γιατί ο καλός Έλληνας ναυτικός είναι σε πάρα πολύ μεγάλη ζήτηση απ' τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες, που δεν είναι κατ' ανάγκη ελληνόκτητες ή ελληνικές. Με εφόδια την επάρκεια γνώσης, την κατάρτιση και εμπειρία, με την ναυτοσύνη, περισσότεροι Έλληνες θα ακολουθήσουν το επάγγελμα του ναυτικού, συνεισφέροντας έτσι στην ελληνική οικονομία και κοινωνία και διεκδικώντας με συνέπεια και εξωστρέφεια ένα καλύτερο αύριο.

Τον Οκτώβριο του 2010, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αθηνών και τον Καθηγητή Στατιστικής κ. Επαμεινώνδα Πανά, το Ίδρυμα Ευγενίδου διεξήγαγε έρευνα με θέμα «Παράγοντες που επηρεάζουν την προσέλκυση μαθητών στη Ναυτική Εκπαίδευση», σε ένα πανελλαδικό δείγμα 7.000 μαθητών Γ' Λυκείου, στην οποία αναδείχθηκαν οι μεγάλες δυνατότητες προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και εξήχθησαν χρήσιμα συμπεράσματα για όλους τους

εμπλεκόμενους φορείς. Τον Μάρτιο του 2013, έναν χρόνο πριν, παρουσιάσαμε πάλι σε συνεργασία με το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών και τον Καθηγητή κ. Πανά την «Έρευνα της κατάστασης των ΑΕΝ της Ελλάδος με βάση τις απόψεις των σπουδαστών το 2012», όπου μέσω κλειστού και ανοικτού τύπου ερωτήσεων για πρώτη φορά οι σπουδαστές των Ακαδημιών τοποθετήθηκαν εφ' όλης της ύλης, προκειμένου να συμβάλουν και αυτοί με την φωνή τους στην κοινή προσπάθειά μας για την βελτίωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Έτσι λοιπόν, το Ίδρυμα Ευγενίδου σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, αποφάσισε να οργανώσει αυτό το διήμερο συνέδριο, όπου εκπρόσωποι από όλους τους φορείς που εμπλέκονται στην Ναυτική Εκπαίδευση –την Πολιτεία, τους σπουδαστές, τους καθηγητές, τους εκπροσώπους Πλοιάρχων και Μηχανικών, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και τις ναυτιλιακές εταιρείες– κλήθηκαν να καταθέσουν τις απόψεις τους όσον αφορά την εκπαίδευση στις Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία. Στόχος λοιπόν είναι να γίνουν κατανοητά τα ουσιαστικά προβλήματα της ενεστώςας κατάστασης στη Ναυτική Εκπαίδευση και με ρεαλισμό να βρεθούν τρόποι βελτιστοποίησης, με σεβασμό στην παράδοση, αλλά και στις σύγχρονες ανάγκες, ούτως ώστε η Ναυτική Εκπαίδευση της πρώτης Ναυτιλίας παγκοσμίως να βρίσκεται ει δυνατόν καινοτόμα και μπροστά από τις ανάγκες του αύριο.

Σας ευχαριστώ.

## ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

*Υπουργός Παιδείας και Θρησκευμάτων*

Κύριε Δήμαρχε,  
κύριε Βουλευτά,  
κύριε Γενικέ,  
κύριε Πρόεδρε του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής πολιτικής,  
εκλεκτοί προσκεκλημένοι,  
φίλες και φίλοι.

Κατ' αρχήν να εξάρω το Ίδρυμα Ευγενίδη για την εν γένει προσφορά του στα εκπαιδευτικά πολιτιστικά δρώμενα, και να εξάρω ιδιαίτερα την προσφορά που ακούστηκε από τα χείλη του Προέδρου για την προσπάθεια που κάνουμε για την αναβάθμιση των Επαγγελματικών Λυκείων και την προσφορά του Ιδρύματος να συμβάλει σ' αυτήν την προσπάθεια, όπως επίσης και ιδιαίτερα για το θέμα της Κεφαλονιάς. Και νομίζω ότι τέτοιες ενέργειες αναδεικνύουν τις πατροπαράδοτες αρετές των Ελλήνων και βοηθούν στην κοινωνική συνοχή. Και γι' αυτό θα ήθελα ιδιαίτερα να εξάρω αυτή την ενέργεια του Ιδρύματος Ευγενίδου όσον αφορά το θέμα της Κεφαλονιάς.

Είμαι ιδιαίτερα ευτυχής που βρίσκομαι σήμερα εδώ, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, στο Συνέδριο για τη Ναυτική Εκπαίδευση υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας!

Συνομολογούμε όλοι ότι η ναυτιλία αποτελεί, χωρίς καμία αμφιβολία, έναν από τους βασικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, έναν τομέα στον οποίο μπορούμε διεθνώς να είμαστε υπερήφανοι για τις επιδόσεις μας. Και θα έλεγα ότι ιδιαίτερα η πόλη μας, ο Πειραιάς, και τα νησιά μας έχουν διαδραματίσει έναν καθοριστικό ρόλο στην πορεία της ναυτοσύνης και της ναυτιλίας, με μία ιστορική διαδρομή από την αρχαιότητα έως σήμερα. Και θα πρέπει να θυμίσω στο σημείο αυτό –γιατί τα καλά τείνουμε να τα ξεχνάμε γρήγορα– ότι η Κυβέρνησή μας, προχώρησε στην επανασύσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί θεωρήσαμε, θεωρούμε και νομίζω ότι σωστά θεωρούμε ότι αυτό είναι μία αυτονόητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ναυτοσύνης, του Τομέα της Ναυτιλίας, αλλά και της ελληνικής Ναυτιλίας. Αν σκεφτεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ναυτιλία στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, η κατάργηση του Υπουργείου Ναυτιλίας θα ισοδυναμούσε με το αντίστοιχο της κατάργησης του Υπουργείου Πετρελαίου για τη Σαουδική Αραβία.

Π' αυτό, λοιπόν, η Κυβέρνηση, σεβόμενη αυτή τη μακρά παράδοση, αλλά και τις μελλοντικές προοπτικές του τόπου, προχώρησε στην επανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και νομίζω ότι οι θετικές επιπτώσεις είναι ήδη ορατές.

Η Εμπορική Ναυτιλία, λοιπόν, φίλες και φίλοι, αποτελεί ένα εθνικό κεφάλαιο για τη χώρα, μ' έναν κλάδο που είναι καταξιωμένος όχι μόνο σε ευρωπαϊκό, αλλά σε παγκόσμιο, σε πλανητικό επίπεδο. Πρώτη μεταξύ των χωρών της Ε.Ε., με τον ελληνόκτητο στόλο να έχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Και σίγουρα, αυτήν την περίοδο της βαθιάς οικονομικής κρίσης, πρέπει να αξιοποιήσουμε αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα στο έπακρο επ' ωφελεία των Ελλήνων πολιτών. Για να παραμείνει όμως η ναυτιλία μας κυρίαρχη τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, χρειαζόμαστε αξιόλογα στελέχη. Χρειαζόμαστε άρτια εκπαιδευμένα στελέχη, τόσο στη θάλασσα όσο και στην στεριά. Χρειαζόμαστε δηλαδή να συνεχίσουμε να καλλιεργούμε τη ναυτοσύνη μας.

Εδώ λοιπόν, θέλω να πω δύο πράγματα κλείνοντας, όσον αφορά στα θέματα της Ναυτικής εκπαίδευσης. Γιατί τις τελευταίες δεκαετίες, επικράτησε στη χώρα μας, μία νοοτροπία, μία κουλτούρα που όλοι θέλαμε τα παιδιά μας να μούνε στο Πανεπιστήμιο, να γίνουν γιατροί, δικηγόροι, πολιτικοί μηχανικοί. Και βέβαια, θεμιτή αυτή η επιδίωξη και αυτή η λεωφόρος της γνώσης και της επαγγελματικής αποκατάστασης, που χρειάζεται και αυτή την ενίσχυσή της. Γιατί και εκεί, αν θέλετε, υπολειπόμεθα του μέσου όρου της Ευρώπης και των στόχων που έχει βάλει η Ευρώπη για το 2020. Αν αναλογιστεί κανείς ότι οι απόφοιτοί μας από την τριτοβάθμια εκπαίδευση σε ποσοστό είναι γύρω στο 24% και ο ευρωπαϊκός στόχος είναι να φτάσουμε σ' ένα ποσοστό αποφοίτων στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση στο 32%, ακόμα υπολειπόμεθα.

Όμως αυτή δεν είναι η μόνη επιλογή και δεν πρέπει να είναι η μόνη επιλογή. Η Επαγγελματική Εκπαίδευση, η Τεχνολογική Εκπαίδευση αποτελεί μία εξίσου σοβαρή και νομιμοποιημένη επιλογή για τα παιδιά μας, για τις νέες γενιές.

Αυτό το οποίο επικράτησε τις τελευταίες δεκαετίες είναι η απαξίωση της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης. Η Επαγγελματική Εκπαίδευση έγινε το «αποπαιδί» της ελληνικής εκπαίδευσης.

Αυτό θέλουμε και προσπαθήσαμε με συγκεκριμένες αλλαγές να το διορθώσουμε. Και στο επίπεδο της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης αλλά και στο επίπεδο της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Πώς; Με τρεις πολιτικές αλλαγές που φέραμε.

Κατ' αρχήν στο επίπεδο της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, το σχέδιο ΑΘΗ-ΝΑ δεν αφορούσε μόνο σε συγχώνευση Τμημάτων για δημοσιονομικούς λόγους. Βεβαίως το οικονομικό νοικοκύρεμα είναι επιθυμητό και θεμιτό. Αυτό όμως που είχε μεγάλη σημασία για μας είναι τα ΤΕΙ, τα Τεχνολογικά Ιδρύματα της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, να παρέχουν γνωστικά αντικείμενα, τα οποία είναι συναφή με την Τεχνολογική Εκπαίδευση. Και αυτό κάναμε με τον εξορθολογισμό των γνωστικών αντικειμένων στα ΤΕΙ.



Το δεύτερο, αναβαθμίσαμε τα Επαγγελματικά Λύκεια. Και κάναμε μία σημαντική τομή, φέρνοντας τον τέταρτο χρόνο, μετά δηλαδή την αποφοίτηση από το Λύκειο, έναν τέταρτο χρόνο μαθητείας.

Τι είναι η μαθητεία; Είναι μία συγχώνευση, είναι μία συνύπαρξη ανάμεσα στους κλάδους της αγοράς, στις ιδιωτικές εταιρείες, στους κοινωνικούς εταίρους και στο εκπαιδευτικό σύστημα. Πρέπει να υπάρξει μία ώσμωση, πρέπει να επενδύσει η αγορά πάνω σε εκπαιδευτές μέσα από μία μακροχρόνια σχέση, όχι μία αποσπασματική σχέση εργασίας, για να μπορέσουμε να έχουμε στελέχη εκπαιδευμένα, που αύριο θα μπουν σε μόνιμες θέσεις δουλειάς.

Μέσα λοιπόν από την αναβάθμιση των Επαγγελματικών Λυκείων, που αφορά και τα Ναυτικά Λύκεια, έχουμε επτά τον αριθμό, έχουμε και τον χρόνο της μαθητείας. Και εκεί βλέπω από το πρόγραμμα ότι καλοί ομιλητές, όπως ο παλιός μου φίλος και συμμαθητής, ο Μάνθος ο Κουτσοθανάσης αλλά και ο Δημήτρης ο Ματθαίου θα σας μιλήσουν για την εξειδικευμένη εκπαίδευση, την επαγγελματική εκπαίδευση και την εκπαίδευση των στελεχών μέσα στα πλαίσια της επαγγελματικής άσκησης, πρακτικής άσκησης ή της μαθητείας, που είναι κάτι πολύ πιο μεθοδευμένο και συγκεκριμένο για τις αρετές αυτού του πειράματος, αυτού του χρόνου της μαθητείας στην εξέλιξη των μαθητών.

Όλο αυτό λοιπόν αφορά μία αναβάθμιση της Επαγγελματικής εκπαίδευσης, τη συνύπαρξη αγοράς και εκπαιδευτικού συστήματος και αυτό πρέπει να γίνει σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης και μετά στα ΕΠΑΛ αλλά και στις Ναυτικές Ακαδημίες.

Χρειαζόμαστε τη ναυτοσύνη, χρειαζόμαστε τη ναυτιλία. Πρέπει να επενδύσουμε στον άνθρωπο, πρέπει να επενδύσουμε σ' αυτούς τους νέους δημιουργικούς δρόμους, αλλά αυτό είναι το στοίχημά μας, γιατί μέσα από τους νέους αυτούς δημιουργικούς δρόμους περνάει και η πορεία της μεταμνημονιακής Ελλάδας.

Και σίγουρα, κάποιοι απ' αυτούς τους δρόμους είναι και οι δρόμοι που ακολούθησε για πολλά χρόνια στην ιστορική πορεία του ο Ελληνισμός. Είναι οι δρόμοι της θάλασσας.

Σας ευχαριστώ και εύχομαι καλή επιτυχία στο Συνέδριο και σε όλες τις διαλέξεις των καλών φίλων που βλέπω εδώ στο πρόγραμμα της Ημερίδας.

## **ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**

*Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου*

Καλημέρα σας,

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης έχει πολλές ιδιαιτερότητες και είναι ένα θέμα το οποίο έχει προβληματίσει πάρα πολύ εδώ και χρόνια την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Έχει προβληματίσει πρώτα από όλα, γιατί θεωρούμε ότι έχουμε ένα υψηλό επίπεδο ναυτικής εκπαίδευσης, ως εκ τούτου οι Έλληνες ναυτικοί θεωρούνται ότι είναι από τους καλύτερους παγκοσμίως. Όμως, αισθανόμαστε ότι έχουμε μείνει πίσω σε θέματα που έχουν να κάνουν με τις σύγχρονες προκλήσεις του ναυτικού επαγγέλματος. Αυτό δεν το αισθανόμαστε μόνοι μας. Το αισθανόμαστε και δεχόμαστε και κριτική, πλέον σοβαρή, ουσιαστική και εμπειριστατωμένη, και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεχόμαστε κριτική, γιατί η Ναυτική Εκπαίδευση έχει καταφέρει να φτάσει τον βαθμό πιστοποίησης, στον οποίο θα έπρεπε να έχει φτάσει. Έχει γίνει μία πολύ μεγάλη προσπάθεια τον τελευταίο ιδιαίτερα χρόνο στο να πιστοποιηθούν οι σχολές μας με ISO, και βεβαίως έχουν περιοριστεί πάρα πολύ και τα κεφάλαια τα οποία διατίθενται προς αυτήν. Και αυτό είναι κάτι το οποίο το αισθάνονται και οι σπουδαστές, το αισθάνονται πάρα πολύ και οι ναυτοδιδάσκαλοι. Τι μπορεί να γίνει;

Κατ' αρχάς, προσωπικά εγώ αλλά και οι συνεργάτες μου, θα περιμένουμε με αγωνία τις προτάσεις, οι οποίες θα βγούνε μέσα από αυτό το συνέδριο. Και θα ήθελα, με την ευκαιρία αυτή, να ευχαριστήσω τον Λεωνίδα Δημητριάδη -Ευγενίδη, καθώς και το Ευγενίδειο Ίδρυμα, για δύο λόγους: Όχι μόνο για την μακρόχρονη προσφορά τους μέσα από τη διαρκή έκδοση όλων των χειριδίων της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και γιατί επιδεικνύει ένα διαρκές και αμείωτο ενδιαφέρον για την ποιότητα των Ακαδημιών, και σε επίπεδο δομής και σε επίπεδο εκπαιδευτικού έργου.

Και να τον ευχαριστήσω και δημόσια, γιατί με δική του πρωτοβουλία αναλαμβάνει το Ευγενίδειο Ίδρυμα την επισκευή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στην Κεφαλονιά με μία γενναιόδωρη προσφορά των 400.000 ευρώ, με αποτέλεσμα να δούμε πολύ γρήγορα και αυτή την κτηριακή υποδομή να αναβαθμίζεται.

Παράλληλα, θέλω να ευχαριστήσω και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, γιατί και αυτή ασχολείται με το θέμα και έχει ήδη δεσμεύσει κονδύλια για την αναβάθμιση των σχολών μας. Έχει ήδη γίνει η επισκευή του ΚΕΣΣΕΝ, ενώ προ-

χωράνε οι επισκευές και άλλων σχολών. Η προσφορά του Ιδρύματος αποδεσμεύει έτσι επιπλέον κονδύλια από αυτά τα οποία είχε ήδη διαθέσει η Ένωση προς την επισκευή των Ακαδημιών.

Επανέρχομαι, όμως, στο θέμα, στο τι μπορεί να γίνει. Για τρία πράγματα είμαστε σε ανοιχτό διάλογο, τα οποία τόσο με την Ένωση όσο και με την ΠΝΟ προσπαθούμε να φέρουμε εις πέρας.

Το ένα είναι να δούμε πώς θα λειτουργήσουν καλύτερα τα sandwich courses, το πώς θα λειτουργήσει δηλαδή καλύτερα το θέμα της θαλάσσιας εκπαίδευσης, διότι από την μέχρι τώρα εμπειρία, φαίνεται ότι αυτή η διπλή ναυτική εκπαίδευση, η μία επιδοτούμενη και η άλλη μη επιδοτούμενη, έχει αφήσει πάρα πολλά παιδιά, πάρα πολλούς αποφοίτους έξω. Σήμερα 450 περίπου απόφοιτοι των Ακαδημιών, δεν έχουν ολοκληρώσει το δεύτερο θαλάσσιο ταξίδι. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, ήδη με απόφασή μου από τον περασμένο Δεκέμβριο, μπορούν να ναυτολογηθούν σε πλοία υπό ξένη σημαία, για το δεύτερο θαλάσσιο ταξίδι, πληρώνοντας ακριβώς τις ίδιες εισφορές που πληρώνουν και στα πλοία υπό ελληνική σημαία. Στόχος μας ήταν να υπάρχει μία εξομίωση, ανοίγοντας έτσι περίπου 3.000 πλοία στη διάθεσή τους.

Το θέμα, όμως, είναι και οι ναυτιλιακές εταιρείες να κάνουν αυτό το οποίο πρέπει. Να μην μένουν μόνο στα λόγια, ότι «θέλουμε υψηλής ποιότητας Έλληνες ναυτικούς και ανταγωνιστικούς», αλλά να τους εκπαιδεύουν κιόλας, γιατί δεν υπάρχει σε καμία περίπτωση ναυτική εκπαίδευση, αν δεν υπάρχει θαλάσσιο ταξίδι. Όσους και να βάλουμε μέσα, αν παραμένουν σε λίστα, χωρίς να έχουν αποκτήσει τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, τόσες εκατοντάδες παιδιά και ιδιαίτερα κοπέλες, θεωρώ ότι είναι δώρο άδωρον να μεγαλώσουμε τον αριθμό των εισακτέων, παρότι για την φετινή χρονιά ήδη τον έχουμε μεγαλώσει κατά περίπου 100.

Γι' αυτό και δεν θα έχει νόημα να πάμε στην ίδρυση άλλης Ακαδημίας, που ήδη μελετάμε κατά πόσο μπορεί να γίνει ή όχι, αν δεν λυθεί αυτό το πρόβλημα απορρόφησης. Ελπίζω με το τελευταίο γραφειοκρατικό εμπόδιο που ετέθη, το οποίο και ήταν ακριβώς αυτός ο διαχωρισμός ανάμεσα στα πλοία υπό ελληνική και υπό ξένη σημαία, να μπορέσουν να απορροφηθούν. Και πραγματικά είναι μία πρόκληση για την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα να αποδείξει ότι οντως θέλει Έλληνες ναυτικούς, εκπαιδεύοντας αυτούς που υπάρχουν.

Η δεύτερη πρόκληση είναι η αναβάθμιση του εξοπλισμού μας, γιατί σε πάρα πολλές περιπτώσεις ο ναυτιλιακός εξοπλισμός είναι πίσω. Σήμερα υπάρχουν εταιρείες, οι οποίες έχουν training centers πολύ υψηλότερης ποιότητας από ό,τι έχουμε εμείς στις Ακαδημίες. Προχωράει ένας διαγωνισμός για την αναβάθμιση του εξοπλισμού, για προσομοιωτές μηχανής και γέφυρας, που πιστεύω ότι γρήγορα θα ευοδωθεί, καθώς έχουμε και κάποιο μέρος ευρωπαϊκής χρηματοδότησης σε αυτό.

Το τρίτο θέμα είναι το θέμα της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης. Εγώ είμαι υπέρ της ίδρυσης ιδιωτικών σχολών. Νομοθετικά, άλλωστε, ήδη υπάρχει. Για αυτό το λόγο, το δικό μου επιτελείο και το Υπουργείο, σχεδιάζει τις αποφάσεις που πρέπει να λάβουμε για να αναγνωρίζουμε ιδιωτικές σχολές.

Δεν μπορεί σήμερα ένας Έλληνας να πηγαίνει σε σχολές στον Πειραιά, να παίρνει διπλώματα της Μάλτας και της Κύπρου, Ευρωπαϊκής Ένωσης, και να μην παίρνει ελληνικό δίπλωμα. Είναι τρελό. Η αγορά, η κοινωνία, μάς έχει ήδη ξεπεράσει. Έχει βρει λύσεις, διότι πάντοτε η αγορά βρίσκει μία λύση. Είναι σαν το νερό το οποίο δεν μπορείς να το εγκλωβίσεις πουθενά και κάπου θα βρει τον δρόμο να ξεφύγει. Σήμερα, από ιδιωτικές σχολές στον Πειραιά δίνονται διπλώματα της Μάλτας και της Κύπρου. Γιατί να μη δίνονται Ελληνικά διπλώματα στην Ελλάδα; Είναι, βεβαίως, σημαντικό το θέμα για το πώς και με ποιο τρόπο θα πιστοποιήσουμε την επάρκεια της εκπαίδευσης. Γιατί σήμερα η επαγγελματική εκπαίδευση παρέχεται σε όλα τα επίπεδα και από ιδιώτες και από το Κράτος. Όχι μόνο από τα Δημόσια αλλά και από τα Ιδιωτικά ΙΕΚ. Εκεί, όμως, έρχεται το Κράτος και πιστοποιεί βασικά τις υποδομές και πολύ λιγότερο τις γνώσεις. Γι' αυτόν τον λόγο, προσωπικά, δίνω βάση στην πιστοποίηση της εκπαίδευσης. Εμάς μας ενδιαφέρουν πάρα πολύ οι γνώσεις και γι' αυτό πρέπει να βρούμε συστήματα μέσα από τα οποία να υπάρχει ένας ενιαίος τρόπος είτε εξέτασης σε διδακτέα ύλη, είτε πιστοποίησης της ναυτικής επάρκειας. Ξέρετε πολύ καλά ότι αυτή γίνεται πολύ περισσότερο πάνω στο πλοίο και λιγότερο στα θρανία και από εκεί και πέρα χρειάζεται πραγματικά να δούμε πώς θα γίνει.

Επίσης, είμαστε στην τελική φάση της επεξεργασίας, μετά από πολύμηνες συζητήσεις και διαπραγματεύσεις, για το θέμα της αναγνώρισης της θαλάσσιας υπηρεσίας και ως προαγωγικής στα πλοία υπό ξένη σημαία, στα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία. Σήμερα, έχω στο γραφείο μου το τελευταίο draft ολοκληρωμένο. Ξέρετε ότι αυτό ήταν για πάρα πολλές δεκαετίες ένα θέμα ταμπού. Αυτό το ταμπού σπάει και νομίζω ότι μπορούμε στο τέλος της ημέρας, εξομοιώνοντας ακριβώς και τις εισφορές, να δώσουμε την δυνατότητα στους Έλληνες ναυτικούς, να αναγνωρίζουν ως προαγωγική την θαλάσσια υπηρεσία και στα υπό ξένη σημαία πλοία, πέρα από την αναγνώριση που υπάρχει για την συντάξιμη υπηρεσία, με την επί πλέον επιβάρυνση.

Κλείνοντας, θέλω να πω κάτι και ιδιαίτερα να το απευθύνω σε όσους εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας που σήμερα βρίσκονται μαζί μας και περάσανε από αυτό το βήμα πριν από μένα. Θέλω να απευθύνω μία έκκληση σε ό,τι αφορά τις γυναίκες. Αύριο γιορτάζουμε την ημέρα της γυναίκας, όμως από την ναυτιλία την έχουμε αποκλείσει και κατηγοριοποιήσει με έναν δραματικό τρόπο. Και νομίζω ότι ιδεοληψίες, οι οποίες θα μπορούσαν να είναι ισχυρές πριν πενήντα ή πριν σαράντα ή πριν τριάντα χρόνια, στα σύγχρονα καράβια

δεν ταιριάζουν. Δεν μπορεί να λέμε ότι μία γυναίκα, που έχει το τσαγανό, τη δύναμη, έχει την επιστημονική και ναυτική ικανότητα, δεν την βάζουμε στο καράβι γιατί μπορεί να αναστατωθεί το πλήρωμα. Τέτοιου είδους δικαιολογίες ανήκουν σε γερασμένα μυαλά και, αν μου επιτρέπεται, και σε μισογύνηδες.

Αν θέλουμε πραγματικά να αποδείξουμε ότι έχουμε μία σύγχρονη ναυτιλία σε επίπεδο επιχειρήσεων και πλοίων, δεν μπορούμε να λέμε ότι μία γυναίκα δεν μπορεί να κουμαντάρει ένα βαπόρι. Σήμερα, άλλωστε, τα περισσότερα έχουν μέσο όρο ηλικίας δέκα έτη, ενώ πριν από μία δεκαετία ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων μας ήταν τα είκοσι χρόνια. Και, μάλιστα, μετά το τσουνάμι των παραγγελιών του 2013, θα πάει ακόμη πιο κάτω ο μέσος όρος του ελληνόκτητου στόλου, που παρέχουν πολύ υψηλής ποιότητας χώρους ενδιαιτήσης. Εγώ βρέθηκα πριν από μερικές βδομάδες στην Κορέα, στο πρώτο ταξίδι και στην τελετή για την ύψωση της ελληνικής σημαίας και παράδοσης ενός πλοίου, στο οποίο συνέβησαν τα εξής τρία συνδυαστικά: Η ναυτιλιακή εταιρεία διευθύνεται από γυναίκα, η νονά ήταν μία πολύ επιτυχημένη γυναίκα επιχειρηματίας και, βεβαίως, υπήρχε και δόκιμος και μέλος του πληρώματος γυναίκα. Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ ουσιαστικό, σε μία σύγχρονη ναυτιλία, να δώσει στις κοπέλες ακριβώς τις ίδιες ευκαιρίες, που δίνει επί σειρά ετών και δεκαετιών στους άντρες. Αν δεν το αντιληφθούμε όλοι, νομίζω ότι θα κάνουμε πάρα πολύ μεγάλο λάθος και θα αποκόψουμε ένα τεράστιο κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας από το ναυτικό επάγγελμα.

Θέλω να σας πω ότι εγώ αισθάνομαι περήφανος γιατί ως Υπουργός έχω να διαχειριστώ την πρόκληση να δώσουμε δουλειά και διέξοδο στη θάλασσα, σε πάρα πολύ υψηλής ποιότητας νέα παιδιά. Σε ανθρώπους οι οποίοι θα μπορούσαν να μπουν σε οποιαδήποτε σχολή μέσα από το σύστημα των Πανελληνίων εξετάσεων, αλλά επιλέγουν να πάνε στη θάλασσα. Και δεν είναι αυτοί οι οποίοι μέσα από το εκπαιδευτικό μας σύστημα ήταν αποκλεισμένοι, γιατί οι μέσοι όροι τους ήταν χαμηλοί. Σήμερα συζητάμε για παιδιά με πάρα πολλά προσόντα, που όταν μπαίνουν στη σχολή έχουν ήδη μία ακαδημαϊκή επάρκεια πρωτόγνωρη. Θα είναι αμαρτία για την ελληνική ναυτική κοινότητα, όταν έρχονται και προσφέρονται τόσο υψηλού επιπέδου νέοι σπουδαστές στις σχολές μας, να μην τους αξιοποιήσουμε και να συνεχίσουμε να βολευόμαστε με αλλοδαπούς, οι οποίοι πλέον δεν είναι τόσο ανταγωνιστικοί όσο μπορεί να ήταν στο παρελθόν. Εμείς οφείλουμε να αναβαθμίσουμε γρήγορα το σύστημα της Ναυτικής Εκπαίδευσης, ώστε οι Έλληνες ναυτικοί να έχουν πραγματικά και να συντηρούν αυτή τη θέση που έχουν κατακτήσει όλα αυτά τα χρόνια, σαν πάρα πολύ αποτελεσματικοί και ικανοί άνθρωποι της θάλασσας.

Τέλος, θέλω να σας πω και κάτι ακόμη, και κλείνω με αυτό. Όπως είδατε δεν έχω καμία σημείωση, οπότε κάποια έρχονται στη μνήμη μου όσο μιλάω. Αφορά την αναγνώριση διπλωμάτων σε ειδικές κατηγορίες από άλλες πηγές

και αναφέρομαι ιδιαίτερα στους ηλεκτρονικούς και στους ηλεκτρολόγους. Προχωράμε την πιστοποίηση των ΤΕΙ και των ΑΕΙ, για να μπορούν οι απόφοιτοί τους, αφού περάσουν βεβαίως ένα minimum training ναυτικού, να γίνονται ηλεκτρονικοί και ηλεκτρολόγοι στα καράβια. Δεν μπορεί να έχουμε υψηλής ποιότητας τεχνικά εκπαιδευτικά ιδρύματα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, όπως το Πολυτεχνείο ή τα ΤΕΙ της Αθήνας και του Πειραιά και να μην μπορούμε αυτούς τους ανθρώπους να τους αναγνωρίσουμε ως ηλεκτρονικούς και ηλεκτρολόγους στα καράβια.

Από εκεί και πέρα θα χρειαστεί και από την πλευρά της εκπαιδευτικής κοινότητας των ΑΕΙ και των ΤΕΙ να περάσουν τα προγράμματα σπουδών τους από μία πιστοποίηση από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Δεν σημαίνει αυτοδικαίως ότι από όποια σχολή αποφοιτά ηλεκτρονικός και ηλεκτρολόγος, αναγκαστικά ταιριάζει και «κουμπώνει» με τις δικές μας ιδιαιτερότητες. Θα πρέπει οι απόφοιτοι αυτών των Σχολών να περάσουν από μία πιστοποίηση και μία έγκριση, ώστε να πληρούμε και τις προϋποθέσεις που τίθενται από την EMSA, για να πιστοποιούμε την βάση της γνώσης και μετά να παρέχουμε επιπροσθέτως μέσα από μία σύντομη ναυτική εκπαίδευση, την υπόλοιπη ναυτική επάρκεια.

Με αυτές τις σκέψεις, εύχομαι καλή επιτυχία στο συνέδριό σας και πραγματικά θα περιμένω τα συμπεράσματά σας. Πιστεύω ότι μία σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση, χωρίς διάλογο με όλες τις πλευρές τις οποίες επηρεάζει, δεν μπορεί ούτε να σχεδιαστεί, ούτε σε καμία περίπτωση να εφαρμοστεί.

Καλή επιτυχία.

## ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΣΙΟΣ

*Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου*

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδη,  
κύριε Υπουργέ Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων,  
κύριε Δήμαρχε,  
κύριε Βουλευτά,  
κύριε Πρόεδρε του Ναυτικού Επιμελητηρίου,  
αγαπητοί εκπρόσωποι της ναυτιλιακής κοινότητας,  
κυρίες και κύριοι.

Είναι ιδιαίτερη τιμή και χαρά να απευθύνω χαιρετισμό στο Συνέδριό σας για την «Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία».

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, αντιλαμβανόμενο τη σημασία του συνεδρίου για την Ναυτική Εκπαίδευση, ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση του Ιδρύματος Ευγενίδη και το έθεσε υπό την αιγίδα του αλλά και διέθεσε στελεχιακό δυναμικό των Σχολών Ε.Ν. και της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών, ώστε να ευοδωθούν οι εργασίες του.

Η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί αναμφισβήτητα έναν από τους βασικούς πυλώνες της ναυτιλιακής πολιτικής του ΥΝΑ, γιατί η εκπαίδευση της ελληνικής νεολαίας, σύμφωνα με τις υψηλές διεθνείς προδιαγραφές που διέπουν γενικότερα την εκπαίδευση των ναυτικών, ώστε να αποτελέσουν το ανεκτίμητο στελεχιακό δυναμικό της ναυτιλίας μας στην παγκοσμιοποιημένη δραστηριότητά της, συνιστά θέμα πολύ υψηλής προτεραιότητας για την χώρα μας.

Οι Υπηρεσίες του ΥΝΑ, του ενοποιημένου πλέον διοικητικού φορέα της ελληνικής ναυτιλίας, μέσα στις πολύπλευρες αρμοδιότητές τους, παρέχουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες στον Έλληνα ναυτικό, που ξεκινούν από την αρχική του εκπαίδευση, την επιμόρφωσή του, την εξειδίκευσή του σε ειδικού τύπου πλοία και φθάνουν στην απονομή όλων των απαιτούμενων διπλωμάτων και πιστοποιητικών.

Από πλευράς μας, στον κορμό της Ναυτικής Εκπαίδευσης λειτουργούμε 10 Ακαδημίες Ε.Ν. (9 Σχολές Πλοιαρχων – 4 Μηχανικών), 3 Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Ε.Ν., 2 Σχολές Σωστικών-Πυροσβεστικών Μέσων και τη Σχολή Θαλαμηπόλων Ε.Ν..

Η ναυτική εκπαίδευση είναι δραστηριότητα που έχει την ιδιαιτερότητα να απαιτεί ένταση κεφαλαίου και εργασίας, εκτεταμένες κτηριακές υποδομές, διαρκώς εκσυγχρονιζόμενους εξοπλισμούς, υψηλής στάθμης εκπαιδευτικό προσωπικό και διαρκή προσαρμογή στα συνεχώς εξελισσόμενα δεδομένα της



διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ επιπλέον υπόκειται και σε αυστηρό διεθνές και ευρωπαϊκό, νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο.

Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζονται σήμερα είναι το θέμα της χρηματοδότησης και το εκπαιδευτικό προσωπικό, που χρειάζεται ενίσχυση.

Το ΥΝΑ δεν φείδεται κόπου, χρόνου και προσπαθειών, ώστε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά, στο δύσκολο περιβάλλον της οικονομικής συγκυρίας που διέρχεται η χώρα, για να μπορέσει η ναυτική εκπαίδευση να κάνει βήματα μπροστά και να ανταποκριθεί στις προσδοκίες όλων μας, αλλά κυρίως των σπουδαστών, στους οποίους προσφέρει τις υπηρεσίες της.

Συμπαραστάτης της πολιτείας στην παροχή ναυτικής εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου είναι το Ίδρυμα Ευγενίδου, που στα 60 σχεδόν χρόνια λειτουργίας του προσφέρει πολύπλευρη υποστήριξη, τεχνογνωσία και βοήθεια.

Η έκδοση πρωτοποριακών τεχνικών βιβλίων για τις Σχολές Ε.Ν., οι δωρεές εξοπλισμού υψηλής τεχνολογίας, η χρηματοδότηση κτηριακών υποδομών, όπως το πρόσφατο που είναι σε εξέλιξη με την Κεφαλλονιά –ήδη χθες κάναμε μια πρώτη εσωτερική συνάντηση κ. Πρόεδρε, προγραμματίζεται για τη Δευτέρα μία συνάντηση κοινή, να ρυθμιστούν οι τεχνικές λεπτομέρειες και νομίζω ότι πολύ σύντομα θα μπει μπροστά– η εκπόνηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων και μελετών, η διοργάνωση ημερίδων και συνεδρίων, όπως το σημερινό, περιλαμβάνονται στις πολυάριθμες επαινετές πρωτοβουλίες του Ιδρύματος για την υποστήριξη της Πολιτείας στην παροχή της ναυτικής εκπαίδευσης, που απαιτούν οι σύγχρονες συνθήκες δραστηριοποίησης της ναυτιλίας.

Το Συνέδριο για την «Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία», εντασσόμενο στην εξωστρέφεια που πρέπει να διέπει κάθε εκπαιδευτική δραστηριότητα, θα ασχοληθεί με όλες τις πλευρές της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των ναυτικών, αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία στην παροχή της εκπαίδευσης επί του πλοίου.

Είναι συνεπώς μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να έλθουν κοντά όλοι οι μέτοχοι της ναυτικής εκπαίδευσης (σπουδαστές-καθηγητές-ναυτιλιακές εταιρείες-ναυτικοί), να εκφράσουν τους προβληματισμούς και τις επιδιώξεις τους, να διατυπώσουν τις προσδοκίες και προτάσεις τους, να ανταλλάξουν γνώμες-απόψεις και εμπειρίες ώστε, με τη συνδρομή και των εξειδικευμένων επιστημονικών εισηγήσεων, να συγκερασθούν οι απόψεις που θα ακουστούν και να εξαχθούν τα απαραίτητα συμπεράσματα του Συνεδρίου, τα οποία προσδοκούμε να αναδείξουν προβλήματα, να προτείνουν τρόπο επίλυσής τους και να υποδείξουν κατευθύνσεις, στόχους και επιδιώξεις για την διαμόρφωση της επόμενης μέρας της ναυτικής εκπαίδευσης.

Σας συγχαίρω για την διοργάνωση του Συνεδρίου και εύχομαι καλή επιτυχία επ' ωφελεία της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Σας ευχαριστώ που είχατε την υπομονή να με ακούσετε.

## ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

*Βουλευτής Α΄ Πειραιώς και Υπεύθυνος Παιδείας  
της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ*

Κύριε Πρόεδρε της Οργανωτικής Επιτροπής και αξιότιμα μέλη,  
κύριε Ευγενίδη,  
κύριε Υπουργέ,  
κύριε Δήμαρχε,  
κύριε Γενικέ Γραμματέα,

αξιότιμες κυρίες και κύριοι, εκλεκτά μέλη της ναυτικής κοινότητας με οποιαδήποτε ιδιότητα και αν παρευρίσκεστε, και ειδικοί επιστήμονες που θα προσπαθήσουν να διεισδύσουν στα πολύ σοβαρά θέματα αυτού του Συνεδρίου.

Χαίρομαι που είμαι εδώ, ευχαριστώ πάρα πολύ για την τιμητική πρόσκληση και για την ευκαιρία που μου δίνεται εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ να θέσω μερικές σκέψεις.

Νομίζω ότι πράγματι το Συνέδριό σας έχει μπροστά του να αντιμετωπίσει ή να στηριχθεί σε κάποιες βεβαιότητες, αλλά έχει να διαβεί μια πορεία δύσκολη, προκειμένου να διεισδύσει σε πάρα πολλά σύνθετα ζητήματα, τα οποία γεννούν πολλαπλές αβεβαιότητες. Η βεβαιότητα είναι, θα έλεγα, μεταξύ πολλών άλλων, ότι οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν ίσως το πολυτιμότερο κεφάλαιο της ελληνικής ναυτιλίας. Δεν υποτιμώ οτιδήποτε άλλο, αλλά το ανθρώπινο δυναμικό έχει τεράστια σημασία. Επίσης με βεβαιότητα μπορούμε να θεωρήσουμε ότι η προϊούσα διαδικασία υποβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας είναι ένα ανησυχητικό φαινόμενο και χρειάζεται αντιμετώπιση. Από εκεί και πέρα εδώ βρίσκονται οι άνθρωποι που καθημερινά παλεύουν, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο Πρόεδρος των Πλοιάρχων και πολλοί άλλοι και όλα αυτά τα ζουν καθημερινά. Από εκεί και πέρα υπάρχουν σοβαρότατα ζητήματα, που πιστεύω ότι η πρωτοβουλία σας μπορεί να κάνει ένα βήμα παραπέρα στην διεισδυτική αναζήτηση συνθετικών λύσεων, γιατί οι λύσεις που απαιτούνται πρέπει να είναι συνθετικές.

Ήδη, εγώ θέλω να το επισημάνω, έχει κληθεί εδώ και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος είχε την υποχρέωσή του, και αντ' αυτού είναι εδώ ο κ. Γενικός Γραμματέας και ο Υπουργός Παιδείας. Είναι ένα ζήτημα που θέλει διεισδυτική διερεύνηση. Η ναυτική εκπαίδευση στην σύγχρονη Ελλάδα είναι θέμα του Υπουργείου Ναυτιλίας ή του Υπουργείου Παιδείας. Χωρίς δογματι-

σμούς, χωρίς απολυτότητες, χωρίς περισσότερες βιασύνες, αλλά είναι θέμα σε ποιο πλαίσιο και σε ποια στρατηγική εντάσσεται η ναυτική εκπαίδευση.

Δεύτερο θέμα που γεννά αβεβαιότητες και ανάγκες συνθετικών απαντήσεων, είναι το κατά πόσον το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης είναι επαρκές, και αν απαιτείται η ανωτατικοποίηση των Ακαδημιών της ναυτικής εκπαίδευσης, η διαρκής επιμόρφωση και των αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων και σε ποιο σχεδιασμό μπορεί αυτή να ενταχθεί. Αυτό που ο κ. Υπουργός Παιδείας ανέφερε ως μια ήδη δρομολογημένη θετική κατεύθυνση, η διαδικασία της μαθητείας, είναι επαρκής αυτή η προοπτική; Δεν έχουμε ήδη στην ισχύουσα διαδικασία της ναυτικής εκπαίδευσης την μαθητεία; Την πρακτική εκπαίδευση δηλαδή στο πλοίο τους ενός έτους, που δεν έχει λειτουργήσει όπως θα έπρεπε να λειτουργήσει, δεν είναι τεράστιο θέμα; Διότι αν εισάγουμε την έννοια της μαθητείας –πρωτοστατεί η Γερμανία μέσα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης– ως μια νέα μορφή απλήρωτης εργασίας, τότε δεν πάμε για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, πάμε για άλλους στόχους.

Άλλο θέμα. Σε ποιο προσανατολισμό εντάσσεται η ναυτική εκπαίδευση; Στην δωρεάν δημόσια παιδεία που παρέχει το ελληνικό κράτος ή στην εκπαίδευση που παρέχουν ιδιωτικές σχολές, ιδρύματα ή οτιδήποτε άλλο; Μείζονος σημασίας ζήτημα.

Για να μην μακρυνωθώ, ξέρετε καλύτερα από εμένα ότι τα θέματα είναι ανοικτά και πάρα πολλά.

Τέλος, το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, η διαχείριση των πόρων, η δυνατότητα της επένδυσης στην ναυτική εκπαίδευση με την προσδοκία πολύ γρήγορης ανταποδοτικότητας, όχι μόνο για τους εμπλεκόμενους και εργαζομένους στην ναυτιλία, αλλά για το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας στην κατεύθυνση μιας σοβαρής διαδικασίας παραγωγικής ανασυγκρότησης. Αυτά και πολλά άλλα, θα μπορούσαμε να εκθέσουμε, άλλωστε γι' αυτό γίνεται το συνέδριό σας. Είναι ζητήματα που απαιτούν εμπάθυση, τομή και σύνθεση και είμαι βέβαιος ότι σε αυτήν την κατεύθυνση θα κινηθεί το Συνεδριό σας. Ευελπιστώ ότι τα πορίσματά του θα βοηθήσουν στην εξέλιξη της αναζήτησης των βέλτιστων λύσεων και συγχαίρω το Ίδρυμα Ευγενίδου και την Οργανωτική Επιτροπή και δηλώνω πραγματικά ότι σας συνοδεύουν οι προσδοκίες για την αναζήτηση των λύσεων, που είναι πλέον ανάγκη απολύτως επιτακτική, όχι μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς, όχι μόνο για την ελληνική ναυτιλία, αλλά για το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Συγχαρητήρια.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

## ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΛΙΑΚΟΣ

*Δήμαρχος Πειραιώς*

Αγαπητέ Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδου,  
αγαπητέ Υπουργέ,  
αγαπητέ Βουλευτά,  
αγαπητοί Γενικοί Γραμματείς,  
αγαπητοί Πρόεδροι,  
αγαπητά μέλη της Οργανωτικής Επιτροπής,  
κυρίες και κύριοι.

Θα είμαι πολύ σύντομος, επειδή έχω ανειλημμένες δεσμεύσεις και θα έπρεπε να είμαι στον Δήμο.

Θέλω πρώτα να χαιρετίσω, αναδεικνύοντας την δύναμη που είχαν οι εθνικοί ευεργέτες, τη μεγάλη προσφορά των εθνικών ευεργετών στην ελληνική πατρίδα, κάτι που οφείλουμε να θυμόμαστε, να τιμούμε, να το αναδεικνύουμε για να το ξαναέχουμε.

Άνθρωποι που παρήγαγαν πλούτο πολλές φορές εκτός Ελλάδας και τον προσέφεραν στο φτωχό ελληνικό κράτος. Αυτό θα μπορούσε να είναι κομμάτι του νέου ιδεολογικού κώδικα του ελληνικού λαού.

Δυστυχώς περάσαμε μερικές δεκαετίες, κατά τις οποίες ενοχοποιήθηκε η επιχειρηματικότητα και ο εφοπλισμός, και θεοποιήθηκε μια ζωή πλούσια σε κατανάλωση με δανεικά, με αποτέλεσμα να βιώνουμε την παρακμή του νέου ελληνικού κράτους.

Ασφαλέστατα, ήταν αυτονόητο καθήκον την νέας πολιτείας η επανίδρυση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως άλλωστε και του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, αλλά μεγάλο, ισχυρό καθήκον είναι και η αναβάθμιση του Υπουργείου Παιδείας.

Θα επαναλάβω την ρήση του εθνικού μας ποιητή Οδυσσέα Ελύτη, που είπε ότι αν αποσυνθέσεις τη χώρα μας θα βρεις ένα καράβι, μια ελιά και ένα αμπέλι. Ας επανασυνθέσουμε τη χώρα μας με αυτά τα υλικά, για να αναδείξουμε την αξία και του караβοκύρη, και του προσωπικού, και του караβιού, ενιαίο σύνολο αποτελούν. Δεν είχα την ευκαιρία ποτέ να υπηρετήσω την εμπορική ναυτιλία, είχα όμως την ευκαιρία να υπηρετήσω το Πολεμικό Ναυτικό ως Υφυπουργός Εθνικής Αμύνης. Ταυτίζονται οι αξιωματικοί και το προσωπικό του πολεμικού караβιού με το καράβι. Και εκεί είμαστε πρώτοι. Δεν υπεστάλη ποτέ η ελληνική σημαία από το Πολεμικό μας Ναυτικό. Είμαστε και σήμερα

πρώτη δύναμη στον κόσμο η ελληνόκτητος εμπορική ναυτιλία και μάλιστα αυτή που λειτουργεί εκτός Ελλάδος, που δεν συνδέεται με την γραφειοκρατία του ελληνικού κράτους, γιατί εκεί που παρεμβαίνει η γραφειοκρατία του ελληνικού κράτους, ακόμη, μόνο αρνητικά αποτελέσματα δημιουργεί.

Να προσθέσω όλη τη δύναμη του Πειραιϊκού λαού για την αναβάθμιση της παιδείας στις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού. Πρέπει να εκτιναχθούν πολύ ψηλά, στην κορυφή των προτιμήσεων της ελληνικής νεολαίας, η όποια θα έχει μάθει ότι τα καλά κόποις κτώνται και με ιδρώτα και με την αλμύρα της θάλασσας, να ξαναγίνει το επάγγελμα του ναυτικού κορυφαίο στις κοινωνικές προτιμήσεις.

Πιστεύω ότι θα τα καταφέρουμε όχι με λόγια, αλλά με προσπάθεια, με συναίνεση, με διάλογο· και βεβαίως εμείς που έχουμε την τιμή να διαχειριζόμαστε τις τύχες της πόλεως του Πειραιώς, όπου εδράζεται η ελληνική ναυτιλία, να κάνουμε με τους πιο γρήγορους ρυθμούς αυτά που πρέπει για να αναδείξουμε την πόλη μας ως παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Ήδη πολλά έργα είναι σε εξέλιξη και ασφαλέστατα η συνεργασία της αυτοδιοίκησης, της κεντρικής εξουσίας με την Ένωση Εφοπλιστών και με όλες τις άλλες οργανώσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι προϋπόθεση για να πάμε μπροστά, μαζί με το εμπόριο.

Καταθέτω την αισιοδοξία μου. Τους Έλληνες οι ξένοι τους εμπιστεύονται. Ήρθε η ώρα το ελληνικό κράτος να εμπιστευτεί τους δικούς του ανθρώπους.

Να είστε καλά. Καλή επιτυχία στο συνέδριό σας και σας ευχαριστούμε για όσα προσφέρετε μέχρι σήμερα και στην πόλη του Πειραιά και στην Ελλάδα.

Καλή επιτυχία.

## ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

*Αντιναύαρχος, Αρχηγός Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής*

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος,  
κύριε Βουλευτά,  
κύριε Γενικό Γραμματέα του ΥΝΑ,  
κυρίες και κύριοι.

Με ιδιαίτερη χαρά, από το φιλόξενο βήμα του Ευγενιδείου Ιδρύματος, απευθύνω χαιρετισμό στο Συνέδριό σας για την «Εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού και στα πλοία».

Η σωστή εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας μας, του Έλληνα ναυτικού, είναι η πλέον πολύτιμη επένδυση που μπορεί να γίνει για να διατηρηθεί το συγκριτικό πλεονέκτημά της, ώστε να παραμείνει ανταγωνιστική στον παγκόσμιο στίβο που δραστηριοποιείται.

Η έμφυτη κλίση του Έλληνα για τα ναυτικά επαγγέλματα, η μακράιωνη ναυτική ιστορία και ναυτιλιακή κουλτούρα της φυλής μας, σε συνδυασμό με την συστηματική, ποιοτική ναυτική εκπαίδευση, σύμφωνα με τα υψηλότερα παγκόσμια πρότυπα, διαμορφώνει άξιους αξιωματικούς και πληρώματα, που θα στελεχώσουν την μεγαλύτερη βιομηχανία της χώρας μας, την ελληνική ναυτιλία.

Ως σημαντικός παράγων που συντελεί στην ποιοτική ναυτική εκπαίδευση της χώρας πρέπει να επισημανθεί η παρουσία στον ίδιο χώρο, στην ίδια κοινωνία, ναυτικών, εφοπλιστών, ναυτιλιακών εταιρειών και του εξειδικευμένου ενοποιημένου διοικητικού φορέα, του ΥΝΑ, που διαμορφώνουν όλοι μαζί το απαραίτητο περιβάλλον, ώστε να εκπαιδεύεται το ανθρώπινο δυναμικό που αξίζει στην ελληνική ναυτιλία.

Από την άλλη πλευρά, πρέπει να τονιστεί ο ρόλος του Ιδρύματος Ευγενίδη, ως πολύτιμος συνοδοιπόρου του ΥΝΑ, και η διαρκής συμπαράστασή του στις συνεχείς προσπάθειες της πολιτείας για παροχή ναυτικής εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου.

Το Λιμενικό Σώμα, στο πλαίσιο των πολυσχιδών αρμοδιοτήτων του, στηρίζει και τη διοικητική λειτουργία των Σχολών Ε.Ν. και της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών, συμμετέχοντας αποφασιστικά στην διαμόρφωση του σπουδαστή σε Αξιωματικό, υποστηρίζοντας την επιμόρφωσή του, συνδιαμορφώνοντας το συναφές διεθνές και ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο, παρέχοντας πολύτιμες υπηρεσίες σε όλο το φάσμα δραστηριοτήτων της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ως Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής δράττομαι της ευκαιρίας να επαινέσω και να ευχαριστήσω θερμά το Ίδρυμα Ευγενίδη για την διαχρονική του προσφορά στην εκπαίδευση των Αξιωματικών ΛΣ με την παροχή υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό, που έχει αποδώσει υψηλού κύρους, εξειδίκευσης και απόδοσης Αξιωματικούς ΛΣ, που στελεχώνουν τις υπηρεσίες, της ναυτικής εκπαίδευσης συμπεριλαμβανομένης, επ' ωφελεία της ελληνικής ναυτιλίας ειδικότερα αλλά και της ελληνικής κοινωνίας γενικότερα.

Το Συνέδριο, στις δύο ημέρες διάρκειάς του, θα διατρέξει όλες τις δραστηριότητες εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης των ναυτικών, εστιάζοντας ιδιαίτερα στην εκπαίδευση επί πλοίου, φέρνοντας στο ίδιο βήμα σπουδαστές, καθηγητές, εξειδικευμένους επιστήμονες, ναυτιλιακές εταιρείες, αξιωματικούς Ε.Ν. σε μια πρωτόγνωρη προσπάθεια να έλθουν υπό την ίδια, φιλόξενη στέγη όλοι οι συντελεστές της ναυτικής εκπαίδευσης, να εκφράσουν τους προβληματισμούς και τις επιδιώξεις τους, να ανταλλάξουν απόψεις και εμπειρίες, να αναζητήσουν κοινό τόπο και συνισταμένα, και, εν τέλει, μέσω της απαραίτητης προσέγγισης, σύντηξης και σύνθεσης να παράγουν συμπεράσματα που θα χρησιμοποιηθούν στην διαρκή προσπάθεια του ΥΝΑ για βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Κλείνοντας τον χαιρετισμό μου, σας συγχαίρω προκαταβολικά για τις κοινές σας προσπάθειες και σας εύχομαι καλή επιτυχία στις εργασίες του συνεδρίου.

## ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΓΚΛΑΒΑΣ

*Πρόεδρος του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής*

Κύριε Βουλευτά,  
κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδη,  
κύριε Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Ναυτιλίας,  
κύριοι Πρόεδροι,  
κύριε Πρόεδρε της Οργανωτικής Επιτροπής και εκλεκτά μέλη,  
κύριοι αξιωματικοί και σπουδαστές των σχολών του Υπουργείου Ναυτιλίας,  
κυρίες και κύριοι.

*«Δεν είχε η χώρα μας ένα ανάκτορον για την παιδείαν, την επιστήμην και την τεχνολογίαν, την απέκτησεν πρόσφατα. Η γενναιοδωρία του εθνικού ευεργέτου Ευγενίου Ευγενίδου, υπεκατέστησεν την αδυναμίαν της εθνικής φτώχειας».* Αυτά γράφτηκαν πριν από περίπου πενήντα χρόνια σε ένα περιοδικό και ήταν εκείνη την εποχή που η Ακαδημία Αθηνών απέδωσε το Χρυσούν Μετάλλιον για την προσφορά του στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Εθνική φτώχεια λοιπόν και Ίδρυμα Ευγενίδη. Πάντα λοιπόν το Ίδρυμα Ευγενίδη πρωτοστάτησε σε περιόδους δύσκολες, προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αναβάθμισης ιδιαίτερα της παιδείας, της τεχνολογίας και γενικότερα της επιστήμης και μάλιστα με καινοτόμα πάντα προγράμματα.

Ξεπερνάνε τα πενήντα οκτώ χρόνια προσφοράς, ιδιαίτερα στην τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση. Αυτήν την περίοδο και ιδιαίτερα τις δεκαετίες του '70 και '80, εάν δεν ήταν το Ίδρυμα, δεν θα είχε προχωρήσει καθόλου η επαγγελματική εκπαίδευση στον τόπο μας. Τότε λοιπόν το Ίδρυμα Ευγενίδη πρωτοστάτησε σε προγράμματα και σε βιβλία και σήμερα τα βιβλία αυτά, που δόθηκαν στα επαγγελματικά σχολεία και στις ναυτικές σχολές, έχουν ξεπεράσει τα 50.000.000 αντίτυπα.

Μολονότι οι αριθμοί φαίνονται τεράστιοι, πρέπει κανείς πίσω από τους αριθμούς να δει προσπάθειες ανθρώπων και ιδιαίτερα του Εκδοτικού Τμήματος του Ιδρύματος Ευγενίδη, ώστε να ανταποκριθεί σε αυτά που πολλές φορές η Πολιτεία δεν μπορούσε από μόνη της να καταφέρει.

Ευχαριστούμε λοιπόν ιδιαίτερα το Ινστιτούτο Εκπαιδευτικής Πολιτικής ως διάδοχο του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου και το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο ως διάδοχο του παλαιότερου ΚΕΜΕ, για την ουσιαστική συνεισφορά στην προσπάθεια όλων αυτών των φορέων του Υπουργείου Παιδείας να ανταποκριθούν στις ανάγκες της επαγγελματικής εκπαίδευσης και όχι μόνο. Σημαντικότερες



καινοτομίες και σημαντική βοήθεια υπήρξε σε όλα τα επίπεδα –και των εργασιών και όχι μόνο των βιβλίων– και βεβαίως το γεγονός ότι δημιουργήθηκε η πρώτη τεχνική βιβλιοθήκη στο Ίδρυμα Ευγενίδου ήταν τεράστια προσφορά στον τόπο και στα παιδιά ιδιαίτερα του λαού, που δεν είχαν άλλη πρόσβαση προς τη γνώση.

Ήρθε λοιπόν καιρός αυτή η συνεργασία να ξαναβρεί έναν καινούργιο δρόμο, αφού με νόμο που ψηφίστηκε τον Σεπτέμβριο τίθενται και πάλι νέες βάσεις στην ανάπτυξη της επαγγελματικής εκπαίδευσης, όπως ανέφερε προηγουμένως και ο Υπουργός Παιδείας. Όλα τα προγράμματα και όλα τα βιβλία θα εκσυγχρονιστούν, θα γραφτούν, και εδώ θα θέλαμε και πάλι την βοήθεια του Ιδρύματος στην προσπάθειά μας αυτήν.

Μάλιστα, ο Υπουργός Παιδείας προέβλεψε και ενέταξε μέσα στον νόμο μια συγκεκριμένη διάταξη, η οποία επιτρέπει μια απόλυτη συνεργασία μεταξύ του Ιδρύματος και του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής σε αυτήν την καινούργια προσπάθεια για τα προγράμματα και τα νέα βιβλία της επαγγελματικής εκπαίδευσης και μάλιστα είναι έτοιμη η προβλεπόμενη υπουργική απόφαση και φαντάζομαι ότι σε λίγες μέρες θα έχει υπογραφεί, ώστε να ανοίξει ένας καινούργιος δρόμος και προς αυτήν την κατεύθυνση.

Και πάλι ευχαριστίες πολλές για την όλη προσφορά του Ιδρύματος, να ευχαριστήσω που σήμερα με προσκάλεσαν να είμαι μαζί σας και να απευθύνω τον χαιρετισμό αυτό, και να ευχηθώ καλή επιτυχία στις εργασίες.

Ευχαριστώ πολύ.

## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΡΑΤΣΟΣ

*Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος*

Κύριε Γενικό εκπρόσωπε του Υπουργείου Ναυτιλίας,  
κύριε εκπρόσωπε της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης,  
κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδου, αγαπητέ Λεωνίδα,  
κυρίες και κύριοι.

Ευχαριστώ για την πρόσκληση να χαιρετίσω το Συνέδριο για την Ναυτική Εκπαίδευση και ευχαριστώ ιδιαίτερα τους οργανωτές, το Ίδρυμα Ευγενίδου.

### ***Γενική θεώρηση της εκπαίδευσης εκ μέρους των χρηστών.***

Η ναυτική εκπαίδευση είναι βασικός πυλώνας της Ελληνικής και Ελληνόκτητης ναυτιλίας, που είναι πιθανώς η μεγαλύτερη στο κόσμο.

Η ναυτιλία μας δημιουργεί μεταξύ 200.000 και 300.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και εισφέρει 12-19 δις ευρώ ετησίως αναλόγως της ναυλαγοράς. Δημιουργεί δε περίπου 7% του ΑΕΠ, αν όχι περισσότερο. Η ύπαρξη αυτού του πλουτοπαραγωγικού κλάδου στην Ελλάδα είναι αποτέλεσμα ενός σταθερού φορολογικού συστήματος για την ναυτιλία και βασίζεται στην τεχνογνωσία των Ελλήνων αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι επανδρώνουν τα πλοία και είναι απαραίτητα στελέχη των γραφείων που τα διοικούν.

Όπως όλα τα πράγματα, η τεχνογνωσία, ο τρόπος λειτουργίας και τα σκάφη, εξελίσσονται και εκσυγχρονίζονται με τον καιρό. Για παράδειγμα, το μέγεθος του μέσου φορτηγού πλοίου τα τελευταία 30 χρόνια διπλασιάστηκε, ο αριθμός δε των πλοίων ξηρού φορτίου αυξήθηκε κατά 110% περίπου. Αντίστοιχα εξελίχθηκαν και όλα τα άλλα είδη πλοίων. Όλα αυτά τα πλοία κυκλοφορούν με μεγαλύτερη ασφάλεια, στις ίδιες ακριβώς θάλασσες και ποτάμια, λόγω επικαιροποιημένων κανονισμών. Προφανώς, επειδή είναι μεγαλύτερα, η γνώση της συμπεριφοράς κάθε πλοίου σε περιορισμένα νερά πρωτεύει σήμερα.

Υπολογίζεται ότι οι εν ενεργεία Έλληνες αξιωματικοί είναι περίπου 11.000. Το 2000 εκτιμάται ότι ο αριθμός αυτός ήταν περίπου 18.000. Ο αριθμός των Ελλήνων αξιωματικών συρρικνώνεται, και μαζί του μικραίνει ο όγκος της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει η Ελλάδα. Πρέπει να θυμόμαστε ότι διαχρονικά αυτή ήταν ένας από τους βασικούς παράγοντες που συνετέλεσε στην σημαντική ανάπτυξη του εμπορικού μας στόλου.

Το ΝΕΕ από το 1999 είχε υπολογίσει ότι για να έχουμε 1 Πλοίαρχο και 1 Α΄ Μηχανικό στο 90% του τότε εμπορικού μας στόλου των περίπου 3.200 πλοίων

ων και να υπάρχει ένας Αρχιπλοίαρχος και ένας Αρχιμηχανικός στα γραφεία για κάθε 4 πλοία, πρέπει να εισάγονται στις σχολές για να υπηρετήσουν την ναυτιλία μας περίπου 2.000 υποψήφιοι ετησίως.

Με βάση αυτό το σκεπτικό θα έπρεπε να είχαμε σύνολο περίπου 13.000 Πλοίαρχους και Α' Μηχανικούς. Σήμερα έχουμε μόνον 11.000 αξιωματικούς ανεξαρτήτως βαθμού. Ας σημειωθεί ότι το 2013 λειτουργούσαν περίπου 3.400 ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία, πράγμα που σημαίνει ότι ο απαραίτητος αριθμός θα διαμορφώνετο στους 13.800 περίπου.

Εδώ θέλω να επισημάνω ότι ο Πλοίαρχος είναι ο άνθρωπος που συντονίζει την σωστή εκτέλεση όλων των εμπορικών και διαχειριστικών λειτουργιών του πλοίου, αλλά και τον ασφαλή του πλου. Με άλλα λόγια ο ρόλος του είναι ρόλος διευθυντού παραγωγικής μονάδας, που έχει αξία πολλές δεκάδες εκατομμυρίων δολαρίων. Εξυπακούεται ότι πρέπει να έχει και τις απαραίτητες γνώσεις.

Δεν χωράει αμφιβολία ότι η μεγάλη πλειονότητα των Ελλήνων εφοπλιστών θα ήθελαν να είχαν τουλάχιστον Έλληνα Πλοίαρχο στα πλοία τους. Αυτή η επιλογή όμως σήμερα δεν είναι εφικτή. Επειδή η ζήτηση είναι μεγαλύτερη, αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι σημαντικά υψηλότερο το κόστος των Ελλήνων. Με την μικρότερη παραγωγή αξιωματικών η κατάσταση θα επιδεινώνεται, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Το σύστημα εισαγωγής, εκπαίδευσης, εκπαιδευτικού πλου και τελικής παραγωγής αξιωματικών οδηγεί σε φαύλο κύκλο μείωσης αξιωματικών, άρα και της συνολικής τεχνογνωσίας. Για να διατηρήσουμε την ναυτιλία μας αυτό πρέπει να αλλάξει. Γιατί συμφέρει την Ελλάδα να αλλάξει.

Για ανεξήγητους λόγους δεν εισάγονται στις σχολές παρά μόνο περίπου 1.300 σπουδαστές τον χρόνο, ενώ υποβάλλουν αιτήσεις περίπου 5.000 υποψήφιοι, πράγμα που συρρικνώνει την τεχνογνωσία της ναυτιλίας, την οποία προφανώς αποκτούν άλλοι. Αν συνεχίσει αυτό, είναι ορατή και η συρρίκνωση της ναυτιλίας και των ωφελειών της για την Ελλάδα.

Η ναυτιλία επιθυμεί οι αξιωματικοί που παράγονται από τις ΑΕΝ να είναι καλοί χειριστές. Οι γνώσεις που αποκτούν είναι ικανοποιητικές, αλλά σε ένα συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο πρέπει οι γνώσεις και ο τρόπος διδασκαλίας να γίνονται με συστήματα αιχμής, ούτως ώστε οι αξιωματικοί αυτοί να ανταποκρίνονται στις σημερινές αλλά και τις διαμορφούμενες στο μέλλον υποχρεώσεις τους, και να είναι παραγωγικοί.

Είναι απαραίτητο να γίνει αντιληπτό ότι η παραγωγικότητα είναι συνάρτηση της εκπαίδευσης. Είναι επίσης απαραίτητο να καλλιεργείται κριτική σκέψη ούτως ώστε, γνωρίζοντας όλες τις παραμέτρους και τα προβλήματα που είναι πιθανό να συναντήσει το πλοίο κατά την διάρκεια της λειτουργίας του, να μπορούν να παίρνουν τις σωστές αποφάσεις για να αποφεύγονται ζημιές

πλοίου και φορτίου, καθυστερήσεις και κάθε τι που επηρέαζε αρνητικά την κερδοφορία ενός πλοίου. Στο μέτρο αυτό, είναι απαραίτητο η εκπαίδευση να πηγαίνει πέρα από τις απαιτήσεις της STCW και να εστιάζεται και στα εμπορικά και στα νομικά θέματα, τα οποία συναντούν κυρίως οι πλοίαρχοι κατά την διάρκεια της θητείας τους στο πλοίο.

Παράδειγμα που προβληματίζει: Ενώ το NEE είχε κανονίσει το UK CLUB να κάνει δωρεάν σεμινάριο σε κάθε κύκλο του ΚΕΣΕΝ στο θέμα πρόληψης και αποφυγής ζημιών και προβλημάτων και το Υπουργείο Ναυτιλίας είχε συμφωνήσει, τα σεμινάρια αυτά δεν έγιναν ποτέ για ανεξήγητους σε εμένα λόγους.

Είναι βέβαιο ότι οι καλύτερα εκπαιδευμένοι, και ως εκ τούτου οι πιο παραγωγικοί αξιωματικοί, θα μπορούν να διεκδικούν υψηλότερες αμοιβές λόγω των μεγαλύτερων ικανοτήτων τους.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι όπως λέει ο λαός «με όποιον δάσκαλο καθίσεις τέτοια γράμματα θα μάθεις». Οι καθηγητές των ΑΕΝ πρέπει να έχουν και αυτοί επικαιροποιημένες γνώσεις της ναυτιλίας και να έχουν υπηρετήσει πρόσφατα επί πλοίου ώστε να είναι ενήμεροι των εξελίξεων. Προφανώς οι ΑΕΝ πρέπει να είναι εξοπλισμένες με τα καλύτερα και πιο σύγχρονα μέσα και μηχανήματα, για να επιτυγχάνεται ποιοτική εκπαίδευση.

Σήμερα θέλουν να ενταχθούν στις ΑΕΝ πολλοί αξιόλογοι νέοι. Εφ' όσον θέλουμε να διατηρήσουμε την τεχνογνωσία της ναυτιλίας στην Ελλάδα, και ό,τι αυτή αποφέρει σε θέσεις εργασίας και πλούτο στην χώρα, θα πρέπει να εκπαιδεύουμε όσο το δυνατόν περισσότερους.

Σύμφωνα με την μελέτη BIMCO-ISF του 2010, αναφέρεται έλλειψη 15.000 αξιωματικών με αυξητικές τάσεις. Η υπολογιζόμενη έλλειψη θα δημιουργήσει μεγάλη ζήτηση για καλούς Έλληνες αξιωματικούς και έτσι, θα βρουν εργασία πάρα πολλοί νέοι, σε ελληνικά, ελληνόκτητα και ξένα πλοία.

Το κόστος της τετραετούς φοίτησης για την μόρφωση ενός αξιωματικού στις Σχολές ανέρχεται στα 20.000€ περίπου. Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους αυτού καλύπτεται από τα ελληνικά πλοία. Μικρότερο μέρος είναι από τα κονδύλια της ΕΕ. Η δε συμμετοχή της Ελλάδας είναι μικρή.

Τονίζω αυτή την διαφορετικότητα, γιατί τα έξοδα κάθε άλλης μορφής εκπαίδευσης στην χώρα μας καλύπτονται από το κράτος.

Το NEE υπολογίζει ότι κατά την διάρκεια της απασχόλησης ενός αξιωματικού στο πλοίο και στην εταιρεία, μέχρι την συνταξιοδότησή του θα κερδίσει περί τα €2.5 εκατομμύρια (μέσος όρος περίπου €58.000 ετησίως).

Η δημιουργία περισσότερων αξιωματικών για να καλυφθεί η ελληνική και η διεθνής ζήτηση είναι προς όφελος των νέων Ελλήνων, της ελληνικής ναυτικής συστάδας και της ελληνικής οικονομίας.

Πιστεύω ότι είναι μονόδρομος η δημιουργία περισσότερων πολύ καλά εκπαιδευμένων Ελλήνων αξιωματικών, γιατί τα οφέλη της πατρίδας μας θα

είναι πολλαπλάσια. Κυρίως δε θα μπορέσουμε να κρατήσουμε την ναυτική τεχνογνωσία στην Ελλάδα, και μαζί της ό,τι προσφέρει ο Ελληνικός και Ελληνόκτητος στόλος.

Οι λεπτομερείς εισηγήσεις του εφοπλισμού για την εκπαίδευση έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Τελειώνοντας, εύχομαι κάθε επιτυχία στο Συνέδριο αυτό προς όφελος της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ευχαριστώ.



## ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΙΤΕΡΟΣ

*Γενικός Γραμματέας Πανελλήνιας Ένωσης  
Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης*

Κύριε Γενικέ,  
κύριε Βουλευτά,  
κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος,  
αγαπητοί Πρόεδροι,  
κύριε Πρόεδρε της Οργανωτικής επιτροπής,  
εκλεκτά μέλη της Οργανωτικής επιτροπής,  
αγαπητοί συνάδελφοι,  
αγαπητοί σπουδαστές,  
κυρίες και κύριοι.

Η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης Π.Ε.Ε.Δ.Ν.Ε είναι παρούσα και χαιρετίζει την έναρξη του συνεδρίου για την ναυτική εκπαίδευση, αφού σκοπός της ύπαρξής της είναι και η ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσω και ένα παράπονο των συναδέλφων εκπαιδευτικών, ότι δεν τους δόθηκε η δυνατότητα να καταθέσουν τις απόψεις τους ως εισηγητές σε αυτό το συνέδριο, δεν ενημερώθηκαν εγκαίρως, ώστε να μπορούν να καταθέσουν τις εισηγήσεις τους.

Η Πανελλήνια Ένωση εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης εκπροσωπεί τους εκπαιδευτικούς των Δημοσίων σχολών εμπορικής Ναυτιλίας και σκοπός της είναι η ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης.

Η εκπαίδευση γενικότερα είναι μια μακροχρόνια διαδικασία, που η επιτυχία των στόχων της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το ανθρώπινο δυναμικό που την παρέχει, το εκπαιδευτικό προσωπικό δηλαδή, και το ανθρώπινο δυναμικό που την προσλαμβάνει, δηλαδή τους σπουδαστές. Είναι μια συνεχής διαδικασία, διαρκεί όσο ο επαγγελματικός βίος περίπου ή ακόμα ολόκληρος ο βίος του ανθρώπου.

Για να επιτύχει αυτόν τον σκοπό, ο εκπαιδευτικός θα πρέπει να έχει τα κατάλληλα μέσα και να τα χρησιμοποιήσει έτσι όπως πρέπει, για να είναι επιτυχής η εκπαιδευτική διαδικασία.

Ο σπουδαστής ο οποίος λαμβάνει τη γνώση, πρέπει να αποκτήσει όλες τις γνώσεις και τις δεξιότητες που είναι απαραίτητες ώστε να αναπτύξει κριτική σκέψη και να μπορεί αργότερα να εργαστεί και να σταδιοδρομήσει στην εμπορική ναυτιλία.

Τα βασικά θέματα του συνεδρίου είναι η εκπαίδευση στις ΑΕΝ, στα ΚΕ-ΣΕΝ και το εκπαιδευτικό ταξίδι. Ο σκοπός των ΑΕΝ είναι να προσφέρουν στον υποψήφιο Πλοίαρχο και Μηχανικό του Εμπορικού Ναυτικού τις απαραίτητες θεωρητικές γνώσεις και τις κατάλληλες δεξιότητες, ώστε στο μέλλον να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος, αλλά και να είναι σε θέση να παρακολουθεί και να αφομοιώνει γρήγορα τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας και γενικά την εξέλιξη της τεχνολογίας.

Από την άλλη μεριά, σκοπός των ΚΕΣΕΝ είναι να παρέχουν την πρόσθετη κατάρτιση, την συνεχή επιμόρφωση, που είναι απαραίτητη για την συνεχή εξέλιξη των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού και να χορηγούν το πιστοποιημένο Αποδεικτικό Ναυτικής Ικανότητας (Α.Ν.Ι.), που είναι απαραίτητο για την εξέλιξη στις ανώτερες βαθμίδες του Πλοίαρχου και Μηχανικού Α' και Β'.

Η ναυτική μας εκπαίδευση ακολουθεί τις απαιτήσεις της S.T.C.W. και κάθε φορά προσαρμόζει τα προγράμματα σύμφωνα με αυτές τις απαιτήσεις. Αν θέλουμε η ελληνική ναυτιλία να πρωτοπορεί και να παραμείνει πρωτοπόρος, θα πρέπει η ναυτική μας εκπαίδευση να δίνει περισσότερα εφόδια στους Έλληνες ναυτικούς, δηλαδή να υπερκαλύπτει τις απαιτήσεις της S.T.C.W., να εφοδιάζει τον Έλληνα αξιωματικό με περισσότερα εφόδια, ώστε να υπερτερεί σε σχέση με τους αποφοίτους άλλων σχολών του εξωτερικού και έτσι να προτιμάται από τις ναυτιλιακές εταιρείες, που οπωσδήποτε θέλουν το καλύτερο έμπυχο δυναμικό για τα πλοία που αποτελούν την περιουσία τους και θέλουν συνέχεια να έχουν όφελος και ανάπτυξη.

Αυτό το παρατηρούμε και σήμερα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να επιλέξουν από τις σχολές τους καλύτερους σπουδαστές για να στελεχώσουν τα πλοία τους.

Ο Έλληνας αξιωματικός, λοιπόν, αποκτώντας περισσότερα εφόδια, περισσότερες δεξιότητες, περισσότερες γνώσεις, θα έχει πλεονέκτημα σε σχέση με τους υπόλοιπους, η σταδιοδρομία του θα είναι επιτυχημένη και οι εταιρείες θα είναι σίγουρες για την ασφαλή πλεύση και σωστή διαχείριση των πλοίων τους.

Επενδύοντας στην ναυτική εκπαίδευση επιτυγχάνουμε πολλαπλούς στόχους: εξασφαλίζουμε πρώτον λαμπρή σταδιοδρομία για τους αποφοίτους των δημοσίων σχολών ναυτικής εκπαίδευσης με ταυτόχρονη μείωση της ανεργίας των νέων, τροφοδοτούμε τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με το καλύτερο έμπυχο δυναμικό που θα στελεχώσει τα εμπορικά πλοία και τις υπηρεσίες υποστήριξής τους, ενώ συγχρόνως η ελληνική ναυτιλία μένει πρωτοπόρος και ενισχύει την εθνική μας οικονομία.

Για να πετύχουμε όμως όλα τα παραπάνω απαιτείται το κατάλληλο έμπυχο δυναμικό, που δεν είναι άλλο από τους εκπαιδευτικούς που εργάζονται στην δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Θα πρέπει να γίνει λοιπόν πλήρης στελέχωση

των δημοσίων σχολών με μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό όλων των ειδικοτήτων και κυρίως εκπαιδευτικών ναυτικών μαθημάτων, γιατί είναι ελάχιστοι σήμερα αυτοί που υπηρετούν στην ναυτική εκπαίδευση και οι οποίοι είναι απαραίτητοι για να μεταδώσουν την γνώση και την εμπειρία τους στους νέους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού.

Είναι απαραίτητο επίσης να υποστηριχθούν οι σχολές με το απαραίτητο διοικητικό και βοηθητικό προσωπικό, ώστε να έχουν την εικόνα που αξίζει και που πρέπει σε μια σχολή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Επιπλέον να αναβαθμιστούν οι κτηριακές υποδομές και ο εργαστηριακός εξοπλισμός, που αυτή την στιγμή δεν συντηρείται καν λόγω έλλειψης προσωπικού και κεφαλαίων. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι ο διαγωνισμός προμήθειας εργαστηριακού εξοπλισμού που είχε προκηρυχθεί μέσω Ε.Σ.Π.Α. ματαιώθηκε το καλοκαίρι και ακόμα δεν ξέρουμε ποια θα είναι η τύχη του. Τέτοιες ευκαιρίες δεν πρέπει να χάνονται και θα πρέπει να φροντίσουμε να τις αξιοποιήσουμε. Αυτό είχε σαν συνέπεια ο εργαστηριακός εξοπλισμός, που προβλέπεται από τα καινούργια προγράμματα σύμφωνα με την S.T.C.W. 2010 και έπρεπε να εφαρμοστεί από τον Οκτώβριο του 2013, να μην έχει ακόμα προμηθευτεί και άρα οι σχολές να μην έχουν τον κατάλληλο εκπαιδευτικό εξοπλισμό για να παρέχουν την εκπαίδευση του επιπέδου που πρέπει να παρέχουν.

Επίσης απαιτείται εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου των σχολών, διότι οι συνεχείς τροποποιήσεις του κανονισμού σπουδών δημιούργησαν περισσότερα προβλήματα από όσα προσπάθησαν να επιλύσουν.

Μέχρι σήμερα οι δημόσιες σχολές λειτουργούν χάρη στις προσπάθειες του μόνιμου και ωρομίσθιου εκπαιδευτικού προσωπικού που προσλαμβάνεται και αυτό με καθυστέρηση και στη συνέχεια καλείται να ολοκληρώσει το διδακτικό έργο σε ελάχιστο χρονικό διάστημα.

Επίσης θα πρέπει να σημειώσουμε ότι συμβάλλουν σημαντικά στη λειτουργία των σχολών οι χορηγίες και οι δωρεές των ναυτιλιακών εταιρειών, που σε μερικές περιπτώσεις χάρη σε αυτές και μόνο λειτουργούν οι σχολές.

Αυτή η κατάσταση δεν μπορεί να συνεχιστεί επ' αόριστον και θα πρέπει άμεσα οι αρμόδιοι φορείς να αναλάβουν τις απαραίτητες πρωτοβουλίες, ώστε η ναυτική εκπαίδευση να αποκτήσει την θέση που της αξίζει στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Η Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής εκπαίδευσης είναι εδώ πάντα παρούσα για να συμμετέχει και να βοηθά στην ανάπτυξη της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Τα εκπαιδευτικά ταξίδια, που είναι υποχρέωση του Υπουργείου Ναυτιλίας και οφείλει να μεριμνά για την πραγματοποίησή τους από τους σπουδαστές των ΑΕΝ, αποτελούν όνειρο θερινής νυκτός για μεγάλο αριθμό σπουδαστών και ιδιαίτερα σπουδαστριών που αναζητούν μάταια πλοίο για να ναυτολογη-



θούν, να εκπαιδευθούν, θέλοντας να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους σύμφωνα με τον κανονισμό σπουδών και στην συνέχεια να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους και να ξεκινήσουν την επαγγελματική τους σταδιοδρομία. Αυτή η αδυναμία ναυτολόγησης καθυστερεί την ένταξη αυτών των νέων στο ενεργό δυναμικό της χώρας και της Εμπορικής Ναυτιλίας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους σπουδαστές και τις οικογένειές τους στις δύσκολες σημερινές συνθήκες εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, που οδηγεί όλο και περισσότερους νέους να αναζητούν στο ναυτικό επάγγελμα τη διέξοδο από την ανεργία.

Ελπίζουμε αυτό το συνέδριο που ξεκινάει σήμερα και από τις εργασίες που θα λάβουν χώρα σήμερα και αύριο να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα, η αξιοποίηση των οποίων θα συντελέσει στη βελτίωση της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Σας ευχαριστώ και εύχομαι καλή επιτυχία στις εργασίες του συνεδρίου.



## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ

*Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης  
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού*

Κύριε Πρόεδρε του Ευγενιδείου Ιδρύματος, παρακαλώ δεχθείτε τις ευχαριστίες μας, καθώς επίσης και η Οργανωτική Επιτροπή, για την διημερίδα αυτή που διοργανώσατε και εύχομαι τα αποτελέσματά της να καταγράψουν αποτελέσματα άξια αυτών που αναμένουμε, να υπάρξει επιτέλους απάντηση σε κάποια ερωτηματικά, γιατί δεν σας κρύβω ότι τα τελευταία χρόνια που έχω και την τιμή να βρίσκομαι στο προεδρείο της Πανελληνίου Ενώσεως Πλοιάρχων δεν έχω δει τίποτα το ιδιαίτερο να έχει γίνει προς την θετική τουλάχιστον πλευρά.

Είναι μια λίμνη, όπου δεν κινείται τίποτα. Επιτρέψτε μου να πάω πέντε χρόνια πίσω. τότε, που είχαμε κάνει με τη σύμπραξη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, του Υπουργείου Ναυτιλίας και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), την οποία εκπροσωπούσα εγώ από την Ένωση Πλοιάρχων, μια πολύ ωραία, πολύ φιλότιμη προσπάθεια, είχαμε επισκεφθεί πόλεις της Ελλάδος, όπου μιλήσαμε με παιδιά τελειόφοιτα του Λυκείου, τους μιλήσαμε, τους ανοίξαμε την καρδιά μας.

Εγώ προσωπικά σαν ναυτικός, που όπως λέω νοιώθω περήφανος που είμαι ναυτικός, τους μίλησα και τους είπα «ελάτε παιδιά στη θάλασσα, έχει μέλλον η θάλασσα, έχει παρελθόν, έχει ιστορία και έχει μέλλον για εμάς τους Έλληνες, ελάτε να συνεχίσουμε αυτό το όνειρο». Και ήρθαν και βρίσκουν πόρτες κλειστές αυτά τα παιδιά. Όχι όλοι, δεν μου αρέσει να καταστροφολογώ, αλλά δυστυχώς ένας μεγάλος αριθμός από αυτά τα παιδιά είναι σήμερα στην ανεργία, γιατί έχουν φτάσει πλέον να είναι Ανθυποπλοίαρχοι, Γ' Μηχανικοί, ενώ κάποιοι άλλοι σπουδαστές, όπως πέρσι, έμειναν 240 παιδιά χωρίς να βρουν να κάνουν το εκπαιδευτικό τους ταξίδι.

Οι καθηγητές στις Ακαδημίες δίνουν την ψυχή τους, το αναγνωρίζουμε, τους επαινούμε γι' αυτό, χωρίς εργαλεία στα χέρια τους, χωρίς χρήματα, χωρίς ιδιαίτερες βοήθειες. Και παρ' όλα αυτά βάζουν την ψυχή τους και οι Ακαδημίες παράγουν ικανότατους αξιωματικούς, οι οποίοι διαχειρίζονται αυτόν τον υπερσύγχρονο και πολύ μεγάλο ελληνόκτητο στόλο.

Αλλά μετά από όλα αυτά, πώς κάποια στιγμή φτάνουμε και λέμε ότι δεν έχουμε Καπεταναίους, δεν έχουμε Μηχανικούς; Μα πώς θα τους φτιάξουμε, με κλωνοποίηση; Όταν δεν έχουμε σπουδαστές στα πλοία, όταν ταξιδεύουν βαπόρια με ελληνική σημαία, με πέντε Έλληνες μέσα, έναν Καπετάνιο, έναν

μάγειρα, έναν λοστρόμο και δύο καμαροτάκια και δεν έχουμε ούτε έναν αξιωματικό; Είναι με ελληνική σημαία, σύμφωνα με την εγκριτική πράξη ταξιδεύει νόμιμα αυτό το βαπόρι, έχει 5-7 Έλληνες μέσα, όσους πρέπει να έχει. Έχουν μέλλον αυτοί, θα δώσουν καρπούς, θα βγάλουν Καπετάνιο, θα βγάλουν Α' Μηχανικό ή θα λέμε αύριο πάλι δεν έχουμε Καπετάνιους, δεν έχουμε Α' Μηχανικούς, άρα μοιραίως παίρνουμε ξένους;

Με αυτή τη λογική, ναι, δεν θα έχουμε και δεν θα έχουμε ούτε για τα γραφεία, όπως πολύ σωστά ελέχθη. Ο ναυτικός που φθάνει να εργάζεται στο γραφείο προσφέρει πολύ περισσότερα από έναν θεωρητικό του γραφείου. Ο ναυτικός ο οποίος διδάσκει στις Ακαδημίες είναι θησαυρός για τα παιδιά μας και για την ναυτιλία. Αλλά ούτε εκεί τον θέλουμε τον ναυτικό, και εκεί εντέχνως τον έχουμε εκτοπίσει. Αν δείτε πόσοι ναυτοδάσκαλοι, Πλοίαρχοι και Μηχανικοί εν ενεργεία βρίσκονται στις Ακαδημίες και στο ΚΕΣΣΕΝ, θα δείτε του λόγου μου το αληθές.

Δεν υπερβάλλω καθόλου, μας διώχνουν από την ναυτιλία σιγά-σιγά. Στηριζόμαστε σε κάποιους συνταξιούχους, οι οποίοι προσφέρουν ό,τι μπορούν, αλλά μην ξεχνάμε ότι ένας συνταξιούχος, ο οποίος έχει να μπει έναν Χ αριθμό ετών σε πλοίο, θα δώσει αυτά που γνώριζε και που μπορεί να δώσει. Εμείς θέλουμε νέο αίμα, θέλουμε τον νέο αξιωματικό, τον νέο Πλοίαρχο και Μηχανικό να δώσει και να μεταλαμπαδεύσει στα παιδιά μας γνώσεις, εμπειρίες και ποιότητα, για να παραμείνουμε εκεί ψηλά που είμαστε σαν Έλληνες ναυτικοί, σαν Έλληνες Καπετάνιοι και Μηχανικοί στην παγκόσμια κλίμακα.

Αυτή την ποιότητά μας δεν μπορεί να μας την στερήσει κανείς, αλλά λόγω της πραγματικότητας και λόγω της αριθμητικής μας φθοράς, χρόνο με τον χρόνο θα εκλείψει και μάλιστα λίαν συντόμως. Θα έρθει η στιγμή που δεν θα έχουμε Έλληνες αξιωματικούς, διότι δεν παράγουμε. Τους βάζουμε στις σχολές και αρχίζει το φρακάρισμα από εκεί, και μέσα από την σχολή και αμέσως μόλις βγουν.

Όταν δεν παίρνουμε Έλληνα σπουδαστή, Έλληνα Ανθυποπλοίαρχο, Έλληνα Γ' Μηχανικό, πώς θα φτιάξουμε Β' Μηχανικό και Υποπλοίαρχο; Άρα αυτή η αλυσίδα δεν θα έχει όλους τους συνδετικούς κρίκους, με αποτέλεσμα το ένα της άκρο να κρέμεται μόνο του και να τελειώσει κάποια στιγμή. Θα μείνει εκεί κρεμασμένο σε ένα κάδρο της ιστορίας και θα λέμε «είχαμε Έλληνες ναυτικούς, είχαμε Έλληνες ικανότατους αξιωματικούς».

Έγινε πρόσφατα μια πολύ θετική κίνηση, να έχουν την δυνατότητα οι Έλληνες αξιωματικοί να πάνε και σε ανασφάλιστα πλοία και να προσμετρά η θαλάσσια υπηρεσία τους για προαγωγήμη. Αυτό είναι πολύ θετικό και εμείς στρέφουμε τους συναδέλφους μας προς τις ξένες σημαίες πλέον. Εφόσον η ελληνική σημαία τους πετάει και δεν τους θέλει, θα στραφούμε στις ξένες σημαίες, θα στραφούμε οπουδήποτε μπορούμε να εργαστούμε, οπουδήποτε μπορούμε να προσφέρουμε, σε ξένα βαπόρια, στην Σιγκαπούρη, στην Κίνα, οπουδήποτε.

Και αυτό που ακούγεται ότι οι μισθοί μας είναι πολύ υψηλοί, επιτρέψτε μου να έχω τις αντιρρήσεις μου. Ειδικά στα χαμηλά επίπεδα, σε επίπεδο Ανθυποπλοίαρχου, Γ' Μηχανικού, μπορεί και σε κάποιες εταιρείες, αν συγκρίνουμε, να είμαστε πιο φθηνοί από έναν συνάδελφο από τις ανατολικές ευρωπαϊκές χώρες ή από το far east.

Αλλά μην κοιτάμε μόνο το κόστος. Το ελληνικό στοιχείο θα το ξεχάσουμε; Κι αν είμαστε και 50-100 ευρώ παραπάνω, μηνιαίως το ελληνικό στοιχείο το ξεχνάμε; Δεν θέλουμε Έλληνα στο βαπόρι. Ίσα περνάει το βαπόρι από ένα port state control με Έλληνες αξιωματικούς και ίσα περνάει με κάποιους άλλους; Ούτε την ίδια αντιμετώπιση έχει η ελληνική σημαία μας η λεβέντικη που έχουμε στην πρύμνη, και εμείς τουλάχιστον οι Έλληνες ναυτικοί δακρύζουμε όταν την βλέπουμε, γιατί την πονάμε και την τιμούμε. Δεν έχω να πω άλλα πράγματα.

Αλλά αυτό που θέλω να πω κλείνοντας είναι στην ναυτική εκπαίδευση να μην συνεχιστεί ο διωγμός των Ελλήνων θαλασσινών. Έχει καταντήσει η ναυτική εκπαίδευση να έχει ανθρώπους μη ναυτικούς, να είναι επανδρωμένη από ανθρώπους που ή έχουν ελάχιστη επαφή με το αντικείμενο ή μηδενική. Και αυτούς τους ανθρώπους, δεν τους κατακρίνω, κατακρίνω εκείνους που δεν έχουν βάλει και ναυτικούς μαζί με αυτούς τους θεωρητικούς, που θα βγάλουν ένα πολύ καλό αποτέλεσμα. Έχουμε γεμίσει θεωρητικούς. Τους σεβόμαστε, τους εκτιμούμε, και τις θέλουμε τις θεωρητικές γνώσεις τους. Του Καπετάνιου και του Α' Μηχανικού τις γνώσεις δεν τις θέλουμε; Αυτό λέω εγώ.

Ευχαριστώ πολύ, καλή συνέχεια και κάθε επιτυχία στο Συνέδριο.

**ΚΑΠΤ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΤΣΑΚΟΣ**  
*Ιδρυτής Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»*

Κύριε βουλευτά, αγαπητέ κ. Δρίτσα,  
κύριε Γενικέ,  
κύριε Πρόεδρε του Ναυτικού Επιμελητηρίου,  
καπετάν Γιώργη Βλάχο, Πρόεδρέ μου,  
αγαπητές κυρίες και κύριοι,  
αγαπητοί φίλοι,  
δόκιμοι.

Κύριε Πρόεδρε,

Είναι τιμή μου που είμαι εδώ και τιμή μου να πω δύο λόγια για τα πολύ ενδιαφέροντα πράγματα που έχουν συζητηθεί μέχρι τώρα.

Χαίρομαι που είναι μαζί μας και ο κ. βουλευτής και θα ακούσει όσα εδώ θα ειπωθούν.

Ο καπετάν Γιώργης Βλάχος έχει τον δικό του πόνο. Δεν παίρνουμε αρκετούς δοκίμους. Εδώ και 20 χρόνια φωνάζει ο καπετάν Γιώργος Γράτσος, εγώ φωνάζω 25-30 χρόνια γιατί είμαι ελαφρώς γηραιότερος, για την κατάσταση που επικρατεί στην Ναυτική εκπαίδευση και για την οποία κάτι πρέπει να κάνουμε για να την αλλάξουμε.

Ο καπετάν Γιώργης Βλάχος μας λέει επίσης για τους δοκίμους που δεν απορροφούμε.

Βεβαίως, αλλά καπετάν Γιώργη ελάτε στην θέση μας. Πώς να απορροφήσουμε δύο φορές στην κάθε θητεία της εκπαίδευσης στέλνοντας ή φέρνοντας παιδιά προς και από την Βραζιλία και την Αργεντινή και να τα αμείβουμε 2.400 € τον μήνα εκπαιδευόμενους; Σε κανένα μέρος του κόσμου δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. Λοιπόν φροντίστε και εσείς με την συναίνεσή σας να φτιάξουν όλα αυτά.

Πώς άλλες χώρες που δεν έχουν καθόλου εμπορική ναυτιλία βγάζουν αξιωματικούς και εμείς με την μεγαλύτερη ναυτιλία στο κόσμο να μην μπορούμε να βγάλουμε; Ας βάλει και ο καθένας λίγο το δικό του κομμάτι μέσα, ας θυσιάσουμε κάτι ο καθένας από τον δικό του μικρόκοσμο για να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα.

Σου μιλάω –και το ξέρεις πολύ καλά– με σεβασμό και με εκτίμηση περιβάλλω την προσπάθειά σου, το έργο σου και την τάξη την οποία εκπροσωπείς και στην οποία με τιμή και εγώ ανήκω.

Αγαπητέ κύριε Βουλευτά της αξιωματικής αντιπολίτευσης έχω να σας συγχαρώ για όσα είπατε. Μία δύο αποστροφές του λόγου σας με έχουν όμως προβληματίσει. Η ναυτική εκπαίδευση πού να ανήκει; Στο ένα ή στο άλλο Υπουργείο; Τι να σας πω. Εγώ ένα ναυτικό γυμνάσιο έχω βγάλει, το Λιβάνειο Ναυτικό Γυμνάσιο Χίου. Εκείνα που ξέρω, διαβάζοντας τα έχω μάθει και τα πιο πολλά μου γράμματα τα έμαθα διαβάζοντας στα βαπόρια.

Τότε είχαμε χρόνο και διαβάζαμε μέσα στα βαπόρια. Τέσσερα χρόνια έκαμα στο πρώτο μου βαπόρι για να γυρίσω και να πάρω το δίπλωμα του ανθυποπλοιαρχού. Φαντάζεστε λοιπόν τι διάβασμα έκανα. Εκεί μάθαμε και την ναυτοσύνη και στα καϊκια των παππούδων μας, των προγόνων μας και των συμπατριωτών μας.

Διαβάζοντας βλέπω ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας ήταν ένα, Ναυτιλίας και Εμπορικής Ναυτιλίας. Υποθέτω ότι κάτι θα ήξεραν αυτοί που το έκαναν έτσι. Επίσης σε πολλές από τις χώρες που ταξιδεύω βλέπω ακόμα ότι η ναυτική εκπαίδευση ανήκει στο Πολεμικό ναυτικό της χώρας. Όλα αυτά γιατί κυρίως στην θάλασσα χρειάζεται πειθαρχία, χρειάζεται ομαδική δουλειά, χρειάζεται σκληρή δουλειά, χρειάζονται πολλά. Αλλά χρειάζεται και ο άνθρωπος που λαμβάνει τις αποφάσεις και του οποίου οι αποφάσεις δεν εναπόκεινται σε κανενός οργάνου την έγκριση. Και αυτό πρέπει να το μάθουμε. Και εμείς οι Έλληνες αυτό κυρίως το μαθαίνουμε δύσκολα. Το βαπόρι είναι το καλύτερο σχολείο. Όσοι έχετε μπαρκάρει το ξέρετε ήδη και όσοι δεν έχετε μπαρκάρει θα το διαπιστώσετε.

Άκουσα επίσης ότι έχουμε πολλές ελλείψεις στην Ναυτική Εκπαίδευση. Βέβαια έχουμε, όλοι συμφωνούμε. Ηχεί άσχημα οι σχολές μας κύριε Γενικέ, να εκπαιδεύουν δοκίμους πλοιαρχούς πάσης τάξεως, δοκίμους μηχανικούς και θαλαμηπόλους, αλλά να μην εκπαιδεύουν ηλεκτρολόγους, ηλεκτρονικούς για τα βαπόρια της σήμερον και της αύριον, ενώ ταυτόχρονα δεν θέλουμε την ιδιωτική εκπαίδευση. Μετά φταίμε εμείς που ψάχνουμε με το φανάρι να βρούμε Ουκρανούς, Ρουμάνους, Φιλιπινέζους και Ινδιάνους ηλεκτρολόγους και ηλεκτρονικούς. Κάμετε κάτι προς αυτή την κατεύθυνση και αφήστε τα άλλα. Όχι ότι δεν χρειαζόμαστε και δεν έχουμε περιθώρια βελτίωσης.

Αλλά κάθε Υπουργός των τεσσάρων μηνών ή των τεσσάρων χρόνων –μακάρι να ήταν των τεσσάρων χρόνων– βάζει τους προηγούμενους φακέλλους στο συρτάρι, δεν τους ανοίγει καθόλου και ξανά από την αρχή φεύγει αυτός και έρχεται ο άλλος και τρέχουν οι εκπρόσωποί μας από πίσω και πάνε και έρχονται και τελικά βρίσκομαστε πιο πίσω από εκεί που είχαμε ξεκινήσει. Και αν θα διαβάσετε τα «Ναυτικά Χρονικά» και άλλα περιοδικά του 1930 θα δείτε ότι τα άλυτα θέματα της ναυτιλίας τότε είναι άλυτα και σήμερα.

Ας μου επιτρέψετε όμως να πάρω την ευκαιρία να απευθύνω κάποιες σκέψεις μου και στην νέα γενιά.

Να έχετε δόκιμοι της γέφυρας και της μηχανής σεβασμό στους δασκάλους σας. Πρέπει να μάθετε ότι η θάλασσα θέλει σεβασμό. Και στον συνάνθρωπό σας να έχετε σεβασμό και στον διπλανό σας αλληλεγγύη. Θα δείτε, όταν πάτε στο πλοίο, πώς εξαρτάται ο ένας από τον άλλον. Αυτό, στο γραφείο, στο σχολείο, στο σπίτι δεν το μαθαίνουμε. Μόνο στον στρατό και στο βαπόρι. Θα μου επιτρέψετε, έχω κάνει και στα δύο. Στο βαπόρι περισσότερο και από τον στρατό.

Έχετε από τώρα σεβασμό στους ανωτέρους σας και αγάπη και αλληλεγγύη στον διπλανό σας. Η θάλασσα σας καλοσωρίζει με πολλή αγάπη, σας περιμένει. Διαλέξατε ένα περήφανο επάγγελμα που σας εξασφαλίζει το μέλλον σας, χωρίς να παρακαλέσετε κανέναν για δουλειά.

Έχουμε μεγάλη έλλειψη αξιωματικών και γι' αυτήν όλοι έχουμε βάλει το πετραδάκι μας. Η έλλειψη αυτή μειώνει την ανάγκη της άμιλλας μεταξύ σας και αυτό είναι κακό.

Εγώ όταν πρωτοπαρκάρησα και ταξίδεα τέσσερα χρόνια, εκ των οποίων τρεις μήνες υπεράριθμος και άλλους τρεις μήνες για να πληρώσω τα εισιτήρια μου, για να πάω στην Δουκέρκη που ήταν το βαπόρι, είχα άλλους τρεις δίπλα μου, με τους οποίους διαγκωνιζόμουν για να πάρω την θέση του «τζόβενου». Δηλαδή του σημερινού δοκίμου. Ξέρετε τι άμιλλα χρειάστηκε για να κρατήσω την θέση του υπεράριθμου, δηλαδή του άμισθου δοκίμου, του «τζόβενου»;

Άμιλλα! Να δω πρώτος το φανάρι και ας μην έβλεπα καλά. Να ανέβω στο πιο ψηλό μέρος. Να έχω συνέχεια την αίσθηση ότι αν δεν ανταποκριθώ, θα πάω να πλύνω πιάτα. Έπλυνα και πιάτα αλλά η θέση μου, θέση μου.

Δεν άφησα καμιά δουλειά που να μην την κάνω. Ό,τι όμως έκανα, το έκανα με κέφι. Και Δόξα σοι ο Θεός με την ίδια αγάπη και γενναιοδωρία μάς φέρθηκε και η θάλασσα. Με την ίδια αγάπη και γενναιοδωρία περιμένει και εσάς.

Έχει λοιπόν τα προβλήματά της η ναυτική μας εκπαίδευση και η ναυτιλία. Και ελλείψεις και παραλείψεις. Παρόλ' αυτά με την βοήθεια του Θεού φτάσαμε εδώ που φτάσαμε. Ας τα κρατήσουμε. Όχι ότι δεν θέλει προσπάθεια για να τα κρατήσουμε. Θέλει μεγάλη προσπάθεια και η μόνη συνταγή που εγώ γνωρίζω είναι ο σεβασμός στην θάλασσα και ο σεβασμός μεταξύ μας. Είναι και η συναίνεση –η θάλασσα και η ναυτιλία θέλουν συναίνεση– και είναι και η εξωστρέφεια.

Θα παρακολουθήσω το συνέδριο και εγώ και οι συνεργάτες μου και οι συνάδελφοί μου και με πολλή προθυμία θα συμβάλλουμε στις προσπάθειές σας για μία καλή, εποικοδομητική, επιτυχή και ευχάριστη κατάληξη του συνεδρίου σας, που εύχομαι ολόψυχα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

## ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΤΣΙΔΑΚΗΣ

*Εκπρόσωπος Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών*

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδου,  
κυρίες και κύριοι,  
καλησπέρα σας.

Ονομάζομαι Ιωάννης Πλατσιδάκης και εκπροσωπώ την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Ευχαριστώ θερμότατα για την ευκαιρία που μου δίνετε και συγχαρητήρια για την οργάνωση της διημερίδας για αυτό το τόσο σημαντικό θέμα, για το οποίο μπορούμε να μιλάμε ώρες.

Πριν από κάμποσα χρόνια, ο νέος τότε Υπουργός Ναυτιλίας, με ρώτησε, τις πρώτες μέρες της θητείας του, ποια και πόσα είναι τα αιτήματα της ποντοπόρου ναυτιλίας από το ελληνικό κράτος. Σκέφτηκα λίγο και του λέω νομίζω δύο, ίσως τρία. Μπορεί και τέσσερα. Εξεπλάγη, διότι περίμενε να του πούμε κάμποσες εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες αιτήματα που έχουν άλλοι κλάδοι. Του εξήγησα ότι έχουμε ελάχιστη επαφή με την ελληνική πραγματικότητα, είμαστε μακριά από τα τεκταινόμενα και εκεί που ακουμπάμε πραγματικά με το ελληνικό κράτος, είναι, κατά κύριο λόγο, το ανθρώπινο δυναμικό και κατ'επέκταση η ναυτική εκπαίδευση. Προσπάθησα να του εξηγήσω ότι η ναυτική εκπαίδευση είναι το πρώτο και το κύριο πράγμα το οποίο ζητάμε από το ελληνικό κράτος. Θέλω επίσης να σας ενημερώσω, πιθανώς να το ξέρετε, ότι είμαστε ο μόνος κλάδος της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος συμμετέχει ενεργά στην εκπαίδευση του τομέα της, στην ναυτική εκπαίδευση. Συμμετέχουμε οικονομικά, τα 2/3 περίπου του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης προέρχονται όχι από το κράτος αλλά από τα πλοία, ενώ το 1/3 περίπου είναι η συμμετοχή του κράτους, και δεύτερον συμμετέχουμε διαχειριστικά, υποστηρικτικά.

Πριν από αρκετά χρόνια ο ελληνικός εφοπλισμός πρότεινε και υποστήριξε την εναλλασσόμενη εκπαίδευση από τη σχολή στο πλοίο και από το πλοίο στη σχολή. Δίνουμε μεγάλη σημασία στη ναυτική εκπαίδευση για τον εξής λόγο: ότι όπως ξέρετε καλά η ποντοπόρος ναυτιλία είναι μία οικονομική δραστηριότητα έντασης κεφαλαίου, με άλλα λόγια, το προϊόν, το αντικείμενο, το πλοίο, είναι ιδιαίτερα ακριβό. Και αυτό το οποίο μας διαφοροποιεί από άλλους κλάδους της οικονομίας, είναι ότι αυτό το ακριβό αντικείμενο το εμπιστευόμαστε σε ελάχιστο αριθμό ατόμων, 20 άτομα περίπου, να το διαχειριστούν, χιλιάδες μίλια μακριά από εμάς, αυτό το οποίο ονομάζω «remote management».



Είμαστε εδώ στον Πειραιά, στην Αθήνα και διαχειριζόμαστε 3.700 ποντοπόρα ελληνόκτητα πλοία, τα οποία είναι χιλιάδες μίλια μακριά και τα διαχειρίζονται οι ελάχιστοι ναυτικοί που έχει κάθε πλοίο. Κατ' επέκταση νομίζω ότι όλοι μας μπορούμε να καταλάβουμε πόσο σημαντική είναι σε αυτή τη βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, η ανθρώπινη ποιότητα.

Θέλω να τονίσω, να διαφοροποιηθώ λίγο από τον κ. Πανά, στο ότι η ελληνική ναυτική εκπαίδευση δεν πρέπει να κοιτάζει μόνο την ελληνική ναυτιλία. Είμαστε το τελευταίο κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο συνεχίζει και παράγει αξιόλογο αριθμό αξιωματικών ναυτικών. Πρέπει λοιπόν να το χρησιμοποιήσουμε και να προσέξουμε, ούτως ώστε η ναυτική μας εκπαίδευση να έχει παγκόσμιο ορίζοντα. Κράτη τα οποία έχουν ελάχιστη ναυτιλία, όπως είναι οι Φιλιππίνες, τροφοδοτούν με απίθανο αριθμό ναυτικών, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων, την παγκόσμια ναυτιλία. Δεν βλέπω λοιπόν τον λόγο γιατί η δική μας χώρα με τέτοια παράδοση 10.000 ετών στο θαλάσσιο εμπόριο, να μην μπορεί να παράγει αξιωματικούς και για τα ξένα πλοία. Και για αυτό λέω και στους σπουδαστές πάντοτε, ότι ο ορίζοντάς σας είναι παγκόσμιος. Με μία προϋπόθεση, σίγουρα να ξέρετε πολύ καλά αγγλικά, για αυτό δώσαμε μεγάλη σημασία, και αφετέρου να είστε ποιοτικοί. Από εκεί και πέρα δεν σας σταματάει τίποτα, το να κοιτάξετε για μία ναυτιλιακή εταιρεία στο Χονγκ Κονγκ, στο Βανκούβερ ή στη Χιλή, στην Ελλάδα αν θέλετε.

Πιστεύω ότι η ποιότητα του προϊόντος που παράγεται από τις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού είναι καλή, για τον λόγο ότι τα πλοία μας πηγαίνουν καλά. Δεν μπορούμε λοιπόν να πούμε ότι οι σχολές παράγουν ένα υποβαθμισμένο προϊόν, αξιωματικούς δηλαδή, αλλά παρόλ' αυτά οι ίδιοι αυτοί άνθρωποι πάνε πολύ καλά τα πλοία μας. Είναι ασύμβατο. Άρα λοιπόν, όπως το αναλύω εγώ τουλάχιστον, έχουμε ένα καλό προϊόν. Είναι εκεί που θα έπρεπε να είναι; Όχι, αλλά αυτό ισχύει σε πάρα πολλά πράγματα. Πιστεύω ότι δίνοντας πίστη σε αυτό το οποίο παράγεται, πρέπει να προβληματιστούμε όλοι και να δούμε πώς μπορούμε να το κάνουμε ακόμη καλύτερο. Έχει μεγάλο περιθώριο. Εκεί που βρισκόμαστε σήμερα, θέλω να πω ότι είναι μία συλλογική επιτυχία, και για αυτά τα οποία δεν έχουμε κάνει, είναι μία συλλογική αποτυχία. Δεν είναι μόνο ο εφοπλισμός ο οποίος κάνει καλά πράγματα ή κακά πράγματα, κάνουμε όλοι μας και από τα δύο.

Μιλώντας για την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, θέλω να σας πληροφορήσω ότι έχουμε δεσμεύσει αρκετά εκατομμύρια ευρώ για την αναβάθμιση των σχολών, για ανάγκες κτηριακές και για θέματα εξοπλισμού, τα οποία σκοπεύουμε πολύ γρήγορα να ξοδέψουμε και να επενδύσουμε. Δεν είναι εύκολο, διότι υπάρχει η απίθανη ελληνική γραφειοκρατία. Να φανταστείτε ότι για να γίνει η υποστήριξη της σχολής της Μηχανιώνας, έπρεπε κατ' αρχήν να δούμε αν είναι νόμιμη. Η σχολή ήταν παράνομη και έπρεπε να βρεθεί ένας τρόπος το

κράτος να νομιμοποιήσει τα κτήρια αυτά. Οπότε, ας μην μεψιμοιρούμε λέγοντας γιατί δεν ξοδευτήκανε χθες το πρωί τα χρήματα. Δεν είναι τόσο εύκολο αν θες να ξοδέψεις. Υποστηρίζουμε τη Ναυτική Εκπαίδευση, όχι ικανοποιητικά, σε κάποιο βαθμό. Δυστυχώς την απορρόφηση των σπουδαστών κατά τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια, την έχει επωμιστεί κατά κύριο λόγο η ελληνική σημαία. Η ελληνική σημαία όμως σήμερα εκπροσωπεί μόνο 850 βαπόρια, από τα 3.700 ελληνόκτητα. Και για αυτό έχουμε το ατυχές γεγονός, αρκετοί σπουδαστές, για διάφορους λόγους, δεν είναι μόνο μονόπλευρη ευθύνη, να μην μπορούν να βρουν πλοίο για να ναυτολογηθούν.

Έχουμε προτείνει σαν Ένωση αυτό το έργο της Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατ' επέκταση ναυτολόγησης, να το μοιραστούν όλα τα πλοία τα οποία διαχειρίζονται από την Ελλάδα. Όπως ξέρετε πολύ καλά, το ελληνικό κράτος έχει δώσει ένα πάρα πολύ καλό πλαίσιο, βάσει του οποίου μπορούν στην Ελλάδα να εγκατασταθούν διαχειρίστριες ποντοπόρων πλοίων, το άρθρο 27 του '95. Θεωρούμε ότι είναι δίκαιο, οι εταιρείες αυτές, κατ' επέκταση των άλλων προνομίων, τα οποία έχουν και καλώς τα έχουν, να συμμετέχουν και στη Ναυτική Εκπαίδευση. Έτσι γίνεται μία προσπάθεια να ενεργοποιηθεί ο νόμος που θα υποχρεώνει κάθε πλοίο να πάρει τουλάχιστον έναν σπουδαστή. Διαφορετικά θα πρέπει να καταβάλλει ας πούμε ένα πρόστιμο, ένα τέλος 2.500 ευρώ τον χρόνο, για μη συμμόρφωση, το οποίο θα πηγαίνει στο Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης, ακριβώς για να βοηθήσει ακόμη περισσότερο την βελτίωση των σχολών. Άρα λοιπόν κάποιος θα έχει επιλογή μεταξύ των δύο.

Ένα άλλο πράγμα, το οποίο αποστασιοποιηθήκαμε λίγο και το είδαμε από πιο μακριά και προτείνουμε, είναι το εξής: ο σπουδαστής μέχρι σήμερα, θεωρείται μέλος του πληρώματος, θεωρείται ναυτικός. Είπαμε λοιπόν ότι αυτό δεν είναι δίκαιο, υπάρχουν σπουδαστές, οι οποίοι όταν πατούν το πόδι τους πάνω στο κατάστρωμα, δεν έχουν ξαναμπεί σε πλοίο, και εμείς, με το υπάρχον καθεστώς, ζητάμε αμέσως να ενταχθεί στο συνταξιοδοτικό πρόγραμμα του NAT, αμέσως να πληρώνει ασφαλιστικές εισφορές για κάλυψη υγείας, ξεχνώντας ότι το πρόβλημα της υγείας, αν υπάρξει, το καλύπτει το πλοίο και η διαχειρίστρια εταιρεία και το κράτος δεν συμμετέχει εκεί. Προτείνουμε λοιπόν ο σπουδαστής πλέον, αν το δεχθεί βέβαια το κράτος, να θεωρείται σπουδαστής όπως θεωρούνται σπουδαστές και οι σπουδαστές των ελληνικών πανεπιστημίων, οι οποίοι πηγαίνουν τα καλοκαίρια για 45 μέρες ενημέρωσης στις διάφορες εταιρείες, δεν θεωρούνται ούτε μέρος του προσωπικού της εταιρείας, ούτε εντάσσονται στο συνταξιοδοτικό πρόγραμμα του ΙΚΑ. Θα είναι λοιπόν ο σπουδαστής διακριτή προσωπικότητα πάνω στο πλοίο, δεν θα επιβαρύνεται ούτε το πλοίο αλλά ούτε και ο σπουδαστής, για θέματα στο NAT, για την σύνταξή του. Θα διατηρεί το δικαίωμα, όταν φτάσει η συνταξιοδότησή του στην ηλικία 50-55 ετών, αν θέλει, να μπορεί να το εξαγοράσει, όπως κάνει και ο Έλ-

ληνας πολίτης εξαγοράζοντας στρατιωτική θητεία, ακαδημαϊκά χρόνια κ.λπ..

Προτείνουμε επίσης την αναμόρφωση των περιόδων της εναλλασσόμενης φοίτησης. Δηλαδή, αυτό το οποίο έχουμε διαπιστώσει είναι ότι πάνε πάρα πολύ νωρίς στα πλοία. Δηλαδή στην καλύτερη περίπτωση ξεκινάει το εκπαιδευτικό του πρόγραμμα 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου, διακοπές Χριστουγέννων 15 ημέρες και την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου κλείνει η σχολή για να ετοιμαστούν για εξετάσεις. Αυτό το παιδί, είναι πάρα πολύ ανέτοιμο, για να μπορεί πραγματικά να απορροφήσει γνώση από τα βαπόρια. Προτείνουμε λοιπόν, δεν είναι εύκολο, να γίνει λεπτομερής σχεδιασμός, να επεκταθούν οι περίοδοι κατά τις οποίες θα φοιτά στο σχολείο του και μετά να πηγαίνει πιο έτοιμος στο βαπόρι. Και για να γίνει και πιο «ελκυστικός», αν θέλετε να το πω, στο βαρύ έργο που έχουν και οι αξιωματικοί στο πλοίο, για να μπορούν να του μεταφέρουν γνώση αλλά και ο ίδιος να μπορεί να την απορροφήσει.

Προτείνουμε επίσης, και για την εξέλιξη των αξιωματικών, να βρεθεί ένας τρόπος ο οποίος να είναι αρκετά διαφανής και σωστός, ούτως ώστε και η υπηρεσία την οποία υπηρετεί κάποιος, σε βαπόρι μη ευρωπαϊκής σημαίας, να μπορεί να αναγνωρίζεται σαν προαγωγική, δηλαδή να είναι μέρος της ναυτικής εκπαίδευσης. Προαγωγική σημαίνει ότι θα πάει στο ΚΕΣΕΝ, για να μπορέσει να αναγνωρίσει αυτήν την υπηρεσία του και να αναβαθμίσει το πτυχίο του. Πρέπει να είμαστε προσεκτικοί σε αυτό, επειδή δεν έχουμε περιθώρια να έχουμε ψεύτικα πιστοποιητικά. Διότι σε ένα ατύχημα, αυτό θα βγει στην επιφάνεια και θα εκτεθεί η ελληνική ναυτιλία ότι δίνει πιστοποιητικά πρώτης τάξεως, χωρίς να μπορεί να εξασφαλίσει ότι η προηγούμενη θητεία του ήταν επαρκής για να αναβαθμιστεί.

Υποστηρίζουμε πολύ την ιδιωτική εκπαίδευση, για έναν λόγο και μόνο. Πρέπει να υπάρχει η εναλλακτική λύση, πρέπει να υπάρχει το δικαίωμα της επιλογής. Δεν μπορούμε να έχουμε ιδιωτικά νοσοκομεία, παράλληλα με τα δημόσια νοσοκομεία και ένα σωρό άλλα, πανεπιστήμια, αλλά όχι ναυτικές σχολές. Ο λόγος που οι φοιτητές/σπουδαστές είναι πολλές φορές αρνητικοί όταν ακούνε ιδιωτικές ΑΕΝ, είναι, όπως μου είχε πει κάποιος, ότι φοβούνται ότι θα βγει καλύτερος κόσμος από τις ιδιωτικές σχολές. Δηλαδή, με λίγα λόγια, εννοούσε ότι θα πρέπει να μείνει κατ' εκείνον, στο ό,τι βγάζει η δημόσια σχολή, αλλά επ' ουδενί λόγω να μην πάμε σε τίποτα καλύτερο.

Δεν έχει περιθώρια η ελληνική ναυτιλία να παίζει με τέτοια προβλήματα. Η ελληνική ναυτιλία ανταγωνίζεται και δραστηριοποιείται σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν μπορούμε επ' ουδενί λόγω να κάνουμε συμβιβασμούς στην ποιότητα. «Δεν μας παίρνει», αν μου επιτρέπετε την έκφραση. Οι ανταγωνιστές μας είναι εκεί. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός και δεν υπάρχει ούτε κρατική βοήθεια, ούτε επιχορηγήσεις, ούτε χείρισμα από πουθενά. Εάν το βαπόρι σου δεν μπορεί να λειτουργήσει σωστά, με σωστό πλήρωμα, έχεις τελειώσει. Κατ'

επέκταση, σε θέμα ποιότητας αξιωματικών, πληρώματος εν γένει, είμαστε άτεγκτοι. Είναι γεγονός ότι υπάρχουν προβλήματα, όπως π.χ. σας είπα προηγουμένως το ότι δεν απορροφάται από τη μεριά του εφοπλισμού ο αριθμός των σπουδαστών. Και εκεί πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε. Ελπίζω με την υποχρεωτική ναυτολόγηση ή μάλλον απασχόληση πλέον και στην ξένη σημαία να μπορέσουμε να τα αντιμετωπίσουμε. Οι σχολές αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα. Το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης αλλά και σημαντικές ναυτιλιακές εισφορές από ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες δεν διαφημίζονται, πάνε και επιχορηγούν την δραστηριότητά τους.

Υποστηρίζουμε, για να το ξεκαθαρίσουμε, τη λειτουργία των σχολών όπως είναι. Κάποτε είχε προταθεί ότι θα έπρεπε να συγκεντρωθούν όλες οι σχολές, σε δύο ή τρεις. Δημιουργία Γκράβας στη ναυτική εκπαίδευση δεν χωράει. Είδαμε ότι απέτυχε το πείραμα στη δημόσια εκπαίδευση με το συγκρότημα που σας προανέφερα, δεν έχουμε περιθώρια. Οι σχολές κάνουν καλό έργο και νομίζω πρέπει να συνεχίσει να γίνεται, ίσως αν θέλετε και σε πιο αυστηρό πλαίσιο, και είναι καλό και οι ίδιοι οι σπουδαστές να το ζητήσουν αυτό, διότι θα είναι πιο εύκολη η προσαρμογή τους πάνω στα πλοία. Η χαλαρότητα που βλέπουμε στην ελληνική οικονομία και κοινωνία σε όλες μας τις δραστηριότητες, δεν έχει περιθώριο πάνω στο πλοίο. Το πλοίο πρέπει να είναι μία πειθαρχημένη μονάδα με είκοσι άτομα, η οποία ζει αρμονικά και πειθαρχημένα. Είναι καλό για τους αξιωματικούς μας, για τους ναυτικούς μας, είναι καλό για τους πλοιοκτήτες, είναι καλό για το κράτος.

Είναι αλήθεια ότι υπάρχουν μεγάλα προβλήματα όπως είναι το εκπαιδευτικό προσωπικό, με την έννοια ότι κατά κύριο λόγο οι σχολές λειτουργούν με ωρομίσθιους. Πρέπει, από ό,τι καταλαβαίνω και έχει γίνει προσπάθεια από το κράτος, να πειστεί η Τρόικα για να διοριστούν περισσότεροι, αλλά υπάρχει δυσκολία έγκρισης. Πρέπει να είμαστε κάθετα αντίθετοι στην όποια δυσκολία και να προσπαθήσουμε να την ξεπεράσουμε. Πρέπει να τους εξηγήσουμε ότι όταν σπουδάσουμε έναν Έλληνα, ένα Ελληνόπουλο, για να μπορέσει να γίνει αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού, δημιουργούμε πηγή πλούτου και για τον ίδιο αλλά και για το κράτος. Αυτό το παιδί το οποίο θα βγει αύριο σαν Γ' τάξεως, βαθμηδόν σε έξι, επτά, οκτώ χρόνια, θα μπορεί να είναι Α' τάξεως και να παίρνει 10.000 ή 12.000 ευρώ κατά μήνα απασχόλησης. Το κράτος έχει να ωφεληθεί από εκεί από τους φόρους, τα ταμεία έχουν να ωφεληθούν, η κοινωνία έχει να ωφεληθεί. Άρα λοιπόν πρέπει να τους εξηγήσουμε ότι δεν είναι μία μονόπλευρη δαπάνη. Δημιουργώ πλούτο για το μέλλον και για την ελληνική κοινωνία, αλλά και για τους ίδιους, ώστε να πάρουν τα λεφτά τους πίσω.

Όπως σας είπα, μπορούμε να μιλάμε με τις ώρες για τη Ναυτική Εκπαίδευση. Δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο, τουλάχιστον από την πλευρά της Ένωσης Εφοπλιστών υπάρχει η συνείδηση ότι θα πρέπει να προσεχθεί ακόμη

περισσότερο. Θα συμφωνήσω απόλυτα με τον κ. Πανά, ο οποίος ανέφερε την έκφραση «όραμα».

Θέλω να ξεκαθαρίσω ότι εκτιμώ προσωπικά την ποιότητα και την ποσότητα του έργου της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του Υπουργείου Ναυτιλίας μας. Είναι τέσσερεις άνθρωποι, οι οποίοι κάνουν titάνιο έργο. Και δεν το λέω επειδή είναι εδώ, το λέω και κατ' ιδίαν σε άλλους. Οι άνθρωποι αυτοί διαχειρίζονται 4.000–5.000 σπουδαστές των ΑΕΝ, 13 ΑΕΝ, άλλοι δεν έχουν πετρέλαιο, άλλοι θέλουν μεταγραφές κ.λπ.. Νομίζω, όμως, ότι εξαιτίας αυτού του όγκου της δουλειάς και του μικρού τμήματος που το διαχειρίζεται, στη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης γίνεται διαχείριση καθημερινότητας και όπως ελέχθη προηγουμένως πρέπει να το αλλάξουμε αυτό. Πρέπει να έχουμε όραμα, πρέπει να έχουμε μακροχρόνιο σχεδιασμό, να δούμε πού θα θέλαμε σε 15 χρόνια να είναι η εκπαίδευση. Όχι μόνο αριθμητικά, αν πάρω χίλιους ή δύο χιλιάδες, αλλά τι θέλουμε να κάνουμε, ποιοτικά, εκπαιδευτικά, κτηριακά, με το θέμα της απορρόφησης. Αυτό λοιπόν το όραμα δεν μπορεί να βγει όταν ασχολείσαι με την καθημερινότητα. Πρέπει να βρούμε κάποιο τρόπο να εγκύψουμε και να βρούμε πραγματικά πού θέλουμε να πάμε.

Η ελληνική ναυτιλία, δεν έχω καμία αμφιβολία, θα πηγαίνει καλά. Τώρα αν θα είναι στην ελληνική σημαία ή σε ευρωπαϊκές σημαίες ή κάπου αλλού, δεν ξέρω. Αλλά σίγουρα θα είναι σε κάποιες σημαίες. Η κρίση και την δεκαετία του 1980 αλλά και η πρόσφατη, είχε αποτέλεσμα –και δεν αμφέβαλλα καθόλου στην αρχή της κρίσης– ότι η ελληνική ναυτιλία βγαίνει καλύτερη. Άρα λοιπόν έχουμε μία βιομηχανία, η οποία έχει προοπτική. Δεν είναι η βιομηχανία στο βαμβάκι, αν τυχόν συνεχίσει ο κόσμος να ζητάει ελληνικό βαμβάκι. Η ελληνική ναυτιλία θα συνεχίσει, για τον άλφα ή βήτα λόγο, να κουβαλάει το παγκόσμιο εμπόριο. Είμαστε ιδιοκτήτες του 20% του παγκόσμιου στόλου των φορτηγών πλοίων, και σχεδόν του 25% των δεξαμενοπλοίων. Πολλαπλασιάστε το παραπάνω με κάποιο δείκτη, για να δείτε ότι κουβαλάμε λίγο πολύ, το 25–30% των πετρελαϊκών αναγκών των ΗΠΑ και το 20–25% του εξαγωγισμού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που μεταφέρεται με τη θάλασσα. Άρα λοιπόν είμαστε σε μία βιομηχανία, ίσως η μοναδική της χώρας μας, που έχει τεράστια προοπτική. Ας το εκμεταλλευτούμε και δεν θα μετανιώσουμε.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.



# ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΟΜΙΛΗΤΩΝ

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ - ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ







## ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ

### Πορεία 33 χρόνων στην Ελληνική Ναυτική Εκπαίδευση

Κύριε Υπουργέ Ναυτιλίας και Αιγαίου,  
κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδη,  
κύριοι Πρόεδροι όλων των Ενώσεων που είστε παρόντες,  
αγαπητοί συνάδελφοι,

κυρίες και κύριοι, θέλω να εκφράσω ευχαριστίες κυρίως στην Οργανωτική Επιτροπή, που μου δίνετε την ευκαιρία να ξετυλίξω τα 33 χρόνια της διδασκαλικής μου καριέρας. Πώς να χωρέσουν 33 χρόνια σε είκοσι λεπτά;

Ήταν Νοέμβριος του 1980 όταν μου προτάθηκε να απασχοληθώ ως ωρομίσθιος στη σχολή εμποροπλοίαρχων, έτσι την ήξερα τότε, στον Ασπρόπυργο, για ένα χρόνο. Πάντα μου άρεσαν οι αλλαγές από την καθημερινότητα. Πάντα με γοήτευε η ιδέα να δοκιμάσω κάτι καινούργιο και διαφορετικό. Δέχθηκα. Και να 'μαι ενώπιόν σας μετά από 33 χρόνια ενεργούς και μαχόμενης διδασκαλίας, συνταξιούχος πλέον.

Τι να πρωτοθυμηθώ! Αν προσπαθήσω να συγκρίνω το τότε με το τώρα, το τελικό αποτέλεσμα είναι θετικό. Τώρα τα πράγματα είναι καλύτερα.

Τότε στο συγκρότημα του Ασπροπύργου λειτουργούσαν και στεγάζονταν οι σχολές Πλοίαρχων, Μηχανικών και Ραδιοτηλεγραφητών Ασπροπύργου, η σχολή Πλοίαρχων Πειραιώς και το Δημόσιο Λύκειο Εμπορικού Ναυτικού.

Το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό αριθμούσε ελάχιστα άτομα, έναν Φυσικό, δύο Μαθηματικούς, έναν καθηγητή Αγγλικής γλώσσας, μία Φιλόλογο. Υπήρχαν και αυτοί που υπηρετούσαν με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Τέσσερεις Πλοίαρχοι, δύο Ραδιοτηλεγραφητές, δύο Ηλεκτρονικοί, ένας Αγγλικών, ένας Μηχανολόγος και ένας ιστιοπλόος. Όλο το λοιπό εκπαιδευτικό προσωπικό ήταν ωρομίσθιοι, συνταξιούχοι ή αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού.

Στη Σχολή Μηχανικών δεν υπηρετούσε κανένας μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού. Υπηρετούσαν όμως τρεις γυμναστές μόνιμοι, που άλλοτε τους βλέπαμε άλλοτε όχι, άλλωστε δεν προβλεπόταν γυμναστική ή αθλοπαιδιές. Είχαμε και έναν εκπαιδευτή κολυμβήσεως, μόνιμο και αυτόν, αλλά εκπαίδευση στην κολύμβηση αγνοώ αν υπήρχε. Είχαμε και μάγειρα, αλλά δεν μαγειρεύε.

Μοναδική εξαίρεση το μηχανουργείο της σχολής Μηχανικών, το οποίο στε-

λεχωνόταν από πανάξιους τεχνίτες και μηχανικούς, δεξιότεχνες μαστόρους, που εκπαίδευαν κατά τον καλύτερο τρόπο τους σπουδαστές στα θέματα της λεγόμενης πρακτικής εκπαίδευσης, στην χρήση των εργαλειομηχανών, στη χρήση της φλόγας, στις συγκολλήσεις και στην πρακτική των μηχανοστασίων.

Χρόνοι απασχόλησης, των μεν ολίγων μονίμων στα λογικά πλαίσια των 16 ωρών την εβδομάδα, των εκτάκτων, όπως εγώ, 25 ώρες την εβδομάδα και πα-  
ραπάνω.

Τότε η προσέλευση και αποχώρηση στη σχολή γινόταν με τουριστικά λε-  
ωφορεία, τα οποία μετέφεραν σπουδαστές και προσωπικό από τις διάφορες  
συνοικίες των Αθηνών και Πειραιώς. Υπήρχαν λεφτά! Τότε τα σχολεία λει-  
τουργούσαν και το Σάββατο, 35 ώρες την εβδομάδα.

Ξεκίνησα τη διδασκαλική μου ζωή από τη σχολή Πλοιάρχων Πειραιώς δι-  
δάσκοντας ευστάθεια σε μία αίθουσα με 27 σπουδάστριες. Μερικά από αυτά  
τα κορίτσια κατάφεραν να φθάσουν στο Δίπλωμα Α΄ τάξεως, κάποιες στη συ-  
νέχεια έγιναν και συνάδελφοι εκπαιδευτικοί. Συνέχισα διδάσκοντας ναυπηγία  
και ευστάθεια σε πλοιάρχους και μηχανικούς.

Πολλές οι ώρες διδασκαλίας, κουραστικό να λες το ίδιο μάθημα οκτώ φο-  
ρές την ίδια εβδομάδα. Όμως η εκπαίδευση έχει τη γοητεία της. Μπορεί να σε  
κουράζει, αλλά και σε ευχαριστεί.

Τον Φεβρουάριο του 1981 γίνεται ο σεισμός στις Αλκυονίδες Νήσους. Σοβα-  
ρές ζημιές στα κτήρια της σχολής. Το κτήριο της σχολής Πλοιάρχων δεν μπορεί  
πλέον να χρησιμοποιηθεί. Έχει τραυματιστεί σοβαρά. Πέρασαν περισσότερα  
των 10 ετών για να αποκατασταθούν οι ζημιές και να ξαναλειτουργήσει.

Τότε οι σπουδαστές φορούσαν στολή. Δεν πρόλαβα για πολύ να δω τους  
σπουδαστές με την στολή. Η πρώτη εντύπωση ήταν θετική. Ωραίοι νέοι και  
νέες, ομοιόμορφα ντυμένοι. Παρατήρησα όμως ότι ορισμένοι δευτερεύοντες  
παράγοντες διοικητικοί ή σπουδαστικοί έκαναν επίδειξη εξουσίας σε νεότε-  
ρους σπουδαστές. Άλλωστε οι περιγραφές των παλαιότερων για τον τρόπο  
ζωής στη σχολή μαρτυρούν το ποια ήταν η επίδραση του παραστρατιωτικού  
περιβάλλοντος της σχολής. Όλα αυτά ήταν απόρροια του τότε εσωτερικού κα-  
νονισμού και της λογικής της δήθεν πειθαρχίας. Λες και η πειθαρχία επιβάλ-  
λεται διά της βίας. Σήμερα που η νοοτροπία έχει αλλάξει, που οι κανονισμοί  
έχουν γίνει πιο σύγχρονοι, οι ίδιοι οι σπουδαστές επιδιώκουν να φέρουν στολή  
διότι τώρα η στολή είναι σύμβολο και μέσον προβολής όχι μέσον καταπίεσης.  
Δεν συμφωνώ με αυτούς οι οποίοι ενθυμούνται με νοσταλγία ή διασκεδάζουν  
ενθυμούμενοι την εποχή που φοιτούσαν στη σχολή ή τα καψόνια που υπέστη-  
σαν. Μάλλον αναπολούν τη νιότη τους. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι τα  
πάντα εξελίσσονται.

Συγκρίνοντας εκείνη την περίοδο την εμφάνιση και την καθημερινότητα  
των δικών μας σχολών με τα άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, εμείς είμαστε και

τότε αλλά και τώρα υπόδειγμα εμφάνισης των κτηρίων και συμπεριφοράς των σπουδαστών.

Στη σχολή Μηχανικών αποχωρεί ο διευθυντής σπουδών και μετά από δημόσια προκήρυξη τον Οκτώβριο του 1981 αναλαμβάνω διευθυντής σπουδών. Στη θέση του διευθυντή σπουδών της σχολής Μηχανικών πέρασα συνολικά περί τα 18 χρόνια.

Σαν διευθυντή αρχίζει να με απασχολεί το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της σχολής. Ποιο ήταν αυτό το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των σχολών Εμπορικού Ναυτικού;

Από το 1973 ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/73 ΦΕΚ 261 Α) ορίζει ότι οι Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού ανήκουν στη στάθμη της Ανώτερης Παιδείας.

Ο όρος «Ανώτερη Παιδεία» ανέβαζε τις τότε ΔΣΕΝ από δευτεροβάθμιας στο επίπεδο των τότε ΚΑΤΕ. Θεσμικό πλαίσιο για τις ΔΣΕΝ δεν υπάρχει.

Στη συνέχεια έρχεται ο Ν. 576/77 (ΦΕΚ 102 Α), με τον οποίο ιδρύονται τα ΚΑΤΕΕ (πρώην ΚΑΤΕ) ορίζοντας συγχρόνως την Ανώτερη Τεχνική Επαγγελματική Εκπαίδευση.

Οι ΔΣΕΝ μετονομάζονται σε ΑΔΣΕΝ χωρίς να αλλάξει τίποτα, τόσο σε θεσμικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Ενώ ανήκουν στην βαθμίδα της Ανώτερης Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (άρθρο 24), ενώ για όλες τις σχολές που εποπτεύονται από οποιοδήποτε υπουργείο ακόμα και στις ιδιωτικές ανώτερες σχολές εφαρμόζεται ο Ν. 576/77, στις σχολές του Εμπορικού Ναυτικού δεν εφαρμόζεται. Γιατί; Διότι στο άρθρο 49 (παρ. 4) προβλέπεται ότι: «ειδικώς επί σχολικών μονάδων εποπτευομένων υπό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ...» τα πάντα ρυθμίζονται κατ' απόκλιση από των διατάξεων του παρόντος με απλές ή κοινές υπουργικές αποφάσεις.

Πρακτικά καταργείται ο 576 για τις σχολές Ε.Ν.. Θεσμικό πλαίσιο για τις ΑΔΣΕΝ δεν υπάρχει. Μετά από δύο χρόνια, εκδίδεται το Π.Δ. 9/1979 (ΦΕΚ Α3), το οποίο προσπαθεί να βάλει τα πράγματα στη σωστή θέση. Αλλά και αυτό το διάταγμα υλοποιείται μερικώς. Ιδρύει τα Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού και δημιουργεί 114 οργανικές θέσεις. Υλοποιούνται λιγότερες από 10. Ως προς τις ΑΔΣΕΝ δημιουργεί 56 οργανικές θέσεις. Υλοποιείται μία και από τους υπάρχοντες μονίμους εντάσσονται 3 γυμναστές, ένας εκπαιδευτής κολυμβήσεως, ένας εργοδηγός και τέσσερεις εκπαιδευτικοί πτυχιούχοι πανεπιστημίου. Συνολικά δέκα άτομα. Όλοι στο συγκρότημα Ασπροπύργου. Στις υπόλοιπες ΑΔΣΕΝ; Κανένας. Όλα στηρίζονται σε ωρομίσθιους.

Από το έτος 1980–1981 και μετά, κυρίως από το 1984–85 η εικόνα αλλάζει. Γίνονται προσλήψεις εκπαιδευτικών. Καθεστώς πρόσληψης η σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Ο νόμος υπήρχε, το Π.Δ. υπήρχε, θέσεις οργανικές υπήρχαν. Όμως οι προσλήψεις γίνονται με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορί-

στου χρόνου. Προσλαμβάνονται πολλοί ναυτικοί με προσόντα και με εμπειρία στα πλοία, προσλαμβάνονται επιστήμονες με πανεπιστημιακά πτυχία.

Η διαφορά αυτή προέλευσης από τη θάλασσα ή από το πανεπιστήμιο προκάλεσε την συσπείρωση των δύο ομάδων και επέτρεψε να γίνει αντικείμενο εκμετάλλευσης από κάποιους «συναδέλφους», που επεδίωκαν να ελέγχουν την κατάσταση μεταξύ των εκπαιδευτικών. Η αντιπαράθεση αυτή σήμερα έχει γενικά εκλείψει. Ενδεχομένως να έχει παραμείνει στο μυαλό κάποιων με λίγο μυαλό και πολλή φιλοδοξία.

Όταν το έτος 1983 ιδρύονται τα ΤΕΙ με τον Ν. 1404/83 (ΦΕΚ Α 173), ο Ν. 576 καταργείται σε ό,τι αφορά την Ανώτερη Τεχνική και Επαγγελματική Εκπαίδευση αρμοδιότητας του Υπουργείου Παιδείας.

Τι γίνεται με τις ΑΔΣΕΝ; Για το Υπουργείο Ναυτιλίας παραμένει σε ισχύ ο Ν. 576/77, δηλαδή τα άρθρα 24 και 49 και το Π.Δ.9/79.

Το εκπαιδευτικό προσωπικό διαμαρτύρεται για αυτή τη κατάσταση. Ιδρύουμε την Πανελλήνια Ένωση Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης. Έχω την τιμή να μετέχω του Διοικητικού της Συμβουλίου ανελλιπώς από της ιδρύσεως το έτος 1982 μέχρι και το έτος 2012. Τριάντα συνεχή έτη.

Το σύνολο των εκπαιδευτικών, που δεν ήταν ναυτικοί και υπηρετούσαν με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, επεδίωκε την μονιμοποίησή του. Ήταν μια γενικότερη τάση της εποχής και του μεγάλου πλήθους των συμβασιούχων του δημοσίου να μονιμοποιηθούν. Περί το 1995 με έναν νόμο άσχετο με την εκπαίδευση γίναμε μόνιμοι (νόμος Πεπονή). Σε τι βαθμό; Με ποια ιεραρχία; Τότε η υπηρεσία μετονόμασε τους κλάδους του εκπαιδευτικού προσωπικού του Ν. 576 και του Π.Δ. 9/79 σε βαθμό και έτσι μονιμοποιήθηκα στον κλάδο 23 (βαθμός). Τώρα πλέον είμαστε μόνιμοι δημόσιοι λειτουργοί. Με ποιο θεσμικό πλαίσιο; Ακόμα τον καταργημένο Ν. 576/77 το άρθρο 49 δηλαδή και το Π.Δ. 9 του 1979.

Ευτυχώς κάποτε βρέθηκε ένας Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας που γνώριζε τι απαιτεί η εκπαίδευση.

Έτσι δημιουργήθηκε ο Ν. 2638/1998. Για πρώτη φορά η ναυτική εκπαίδευση αποκτά πραγματικό πλαίσιο δομής και λειτουργίας. Δημιουργούνται οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Γίνεται ένταξη του εκπαιδευτικού προσωπικού σύμφωνα με τα προσόντα του επαγγελματικά και ακαδημαϊκά. Στην πρώτη βαθμίδα οι ναυτικοί απόφοιτοι σχολής και οι απόφοιτοι πανεπιστημίων. Με τον νόμο αυτό όλοι οι εκπαιδευτικοί μηδενός εξαιρουμένου, είχαν κάποιο όφελος θεσμικό και οικονομικό.

Με την πάροδο του χρόνου αρχίζουν να βελτιώνονται οι υποδομές. Πλήθος μηχανημάτων που ήταν μέσα σε κασόνια στο γήπεδο της σχολής του Ασπροπύργου εγκαθίστανται ή αποστέλλονται σε άλλες σχολές. Έργα υποδομής ετών περίμεναν τα μηχανήματα για τα οποία είχαν κατασκευαστεί. Περί το

1984 εγκαθίσταται μια σύγχρονη, για τα τότε δεδομένα, μονάδα ατμοστροβιλοεγκατάστασης, η οποία περιελάμβανε και άλλα συναφή εργαστήρια. Αντικαθίσταται προσωρινά από τη θέση του διευθυντού σπουδών, για να παρακολουθησω και να εποπτεύσω συστηματικά την εγκατάσταση της μονάδας στον Ασπρόπυργο και όμοιας μονάδας στο ΚΕΣΕΝ. Ήταν το πρώτο συγκρότημα που εγκαθίστατο κατασκευασμένο για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Μέχρι τότε εγκαθίσταντο μηχανήματα κατασκευασμένα για τη βιομηχανία και όχι για την εκπαίδευση. Ήδη μια νέα λογική εξοπλισμών άρχισε να εφαρμόζεται. Νέες εγκαταστάσεις μηχανημάτων, εργαστηριακών μονάδων, και κυρίως αρχίζει η εγκατάσταση απομιμητών. Σήμερα η ΑΕΝ Ασπροπύργου, και όχι μόνον αυτή, έχει στη διάθεση των σπουδαστών εργαστήρια και απομιμητές, που καλύπτουν όλο το γνωστικό αντικείμενο των δύο σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών. Το πρόβλημα σήμερα είναι με τον πολύ μειωμένο αριθμό μονίμων εκπαιδευτικών, ποιος οργανώνει, ποιος λειτουργεί, ποιος εποπτεύει τη λειτουργία αυτών των μηχανημάτων, και πόσο εκμεταλλεόμαστε τις δυνατότητές τους.

Όπως είπα, πέρασα περί τα 18 χρόνια σαν διευθυντής της σχολής Μηχανικών. Είχα σαν αρχή ότι αυτά που δεν θα ήθελα να εφαρμόσουν οι άλλοι στα παιδιά μου δεν θα έπρεπε να εφαρμόσω στα παιδιά των άλλων, δηλαδή στους σπουδαστές μου. Έτσι θεωρούσα τους σπουδαστές μου, παιδιά μου, και συμπεριφερόμουν σε αυτούς όπως στα παιδιά μου, με οικειότητα αλλά και συγκρατημένη αυστηρότητα.

Όσοι από αυτούς το κατάλαβαν βγήκαν κερδισμένοι και είναι συχνές σήμερα οι περιπτώσεις πρώην σπουδαστών μου, να με βλέπουν και να με χαιρετούν με χαμόγελο και με έκδηλη ικανοποίηση.

Όσοι από αυτούς δεν το κατάλαβαν, απλώς δεν το κατάλαβαν.

Το επάγγελμα του εκπαιδευτικού μου άρεσε υπερβολικά. Σταδιακά διέκοψα κάθε άλλη ελεύθερη επαγγελματική δραστηριότητα και αφοσιώθηκα αποκλειστικά στην εκπαίδευση των ναυτικών. Είτε σαν καθηγητής, είτε σαν διευθυντής σπουδών, είτε σαν επιτελής ή τμηματάρχης της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Έπρεπε να γίνω δάσκαλος, καλύτερος δάσκαλος. Το 1983 πήγα στην παιδαγωγική σχολή της τότε ΣΕΛΕΤΕ. Έπρεπε να μάθω τους κανόνες αξιολόγησης της σπουδαστικής προσπάθειας, να μάθω πώς γράφεται ένα θέμα εξέτασης, τι είδους ερωτήσεις συγκροτούν το φύλλο εξέτασης, πώς χρησιμοποιούνται αποδοτικά τα εποπτικά μέσα, πώς προσεγγίζεται ο σπουδαστής, ποια η ψυχολογία του.

Η σχέση μου με τους σπουδαστές ήταν πάντα φιλική, συγκαταβατική αλλά και ισχυρή η παρουσία μου ως καθηγητή στην αίθουσα διδασκαλίας ή ως διευθυντή σπουδών στην άσκηση των καθηκόντων μου. Προ ημερών έγιναν δύο συναντήσεις παλαιών σπουδαστών. Βεβαίως ήμουν παρών. Δεν μπορείτε να φανταστείτε ποια ικανοποίηση αισθάνεται ένας πρώην Δάσκαλος όταν παλαιοί

σπουδαστές του τον αντιμετωπίζουν με χαμόγελο, εκφράζοντας την χαρά τους που τον βλέπουν και καμιά φορά αυθόρμητα τον αγκαλιάζουν και τον φιλούν.

Στα χρόνια που πέρασαν έκανα αρκετούς φίλους και γνώρισα πολλούς. Συνεργάστηκα με δεκάδες στελέχη του Λιμενικού Σώματος όλων των βαθμών.

Συνεργάστηκα με αξιωματικούς, με τους οποίους η σχέση μας ήταν πάντοτε οικεία, συμφωνούσαμε ή διαφωνούσαμε, αλλά πάντα διαμορφωνόταν μια συνείδηση. Άτομα που τους παρακολούθησα να εξελίσσονται μέχρι την κορυφή της ιεραρχίας, που τους θυμάμαι και με θυμούνται και με τιμά η φιλία τους.

Συνεργάστηκα με πλήθος εκπαιδευτικών συναδέλφων, τόσο στην Ακαδημία του Ασπροπύργου όσο και πανελλαδικά στις άλλες σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Με ελάχιστους βρέθηκα σε αντίθετες θέσεις. Αλλά καλές είναι οι αναμνήσεις που είναι ατελείωτες, όμως το σήμερα τι μας λέει;

Σήμερα, ιδιαίτερα τα δύο τελευταία χρόνια, η οικονομική κρίση έστρεψε πολλούς σπουδαστές στις σχολές μας. Είναι χαρακτηριστικό ότι φέτος στις δηλώσεις για τις πανελλήνιες εξετάσεις οι ΑΕΝ ήταν έκτες στη σειρά ως σχολές πρώτης επιλογής (σχετική έρευνα Καθηγητού κ. Πανά).

Το επίπεδο γνώσεων των σπουδαστών μας έχει ανέβει αρκετά. Οι σπουδαστές έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις, ζητούν περισσότερα.

Από την άλλη πλευρά, τι γίνεται με το εκπαιδευτικό προσωπικό; Έχουμε ναυτική εκπαίδευση χωρίς ναυτικούς. Με ελάχιστες εξαιρέσεις στις Ακαδημίες δεν υπηρετούν εν ενεργεία ναυτικοί και μόνιμοι ναυτοδάσκαλοι. Το μέγιστο ποσοστό των μαθημάτων αρμοδιότητας ναυτικού το διδάσκουν ωρομίσθιοι συνταξιούχοι ναυτικοί. Κάποτε πανελλαδικά είχαμε πλέον των 200 μόνιμων εκπαιδευτικών. Σήμερα συνολικά στις Ακαδημίες υπηρετούν μόνο 69 εκπαιδευτικοί όλων των βαθμίδων, από τους οποίους οι ναυτικής προέλευσης είναι λιγότεροι από τα δάκτυλα των χεριών μας. Μόνο 1 Α΄ Μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού σε τέσσερις σχολές Μηχανικών. Μόνο 8 Πλοίαρχοι Α΄ τάξεως σε 9 σχολές. Σε 2 σχολές Πλοίαρχων δεν υπηρετεί κανένας μόνιμος πλοίαρχος.

Συνέπεια αυτής της έλλειψης μόνιμων εκπαιδευτικών είναι να αναγκάζονται οι ωρομίσθιοι να απασχολούνται διδακτικά μέχρι και 30 και περισσότερες ώρες την εβδομάδα, διδάσκοντας συγχρόνως περισσότερα του ενός μαθήματα. Πιστεύει κανείς ότι κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι δυνατόν να αποδώσουν εκπαιδευτικά, αν και καταβάλλουν φιλότιμες και υπεράνθρωπες προσπάθειες;

Πιστεύει κανείς ότι μια ολόκληρη εκπαίδευση μπορεί να στηρίζεται μόνο στο έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό, στους ωρομίσθιους, οι οποίοι, επισημαίνω, αμείβονται με το χαμηλότερο ωρομίσθιο που ισχύει στα ελληνικά εκπαιδευτικά ιδρύματα οποιασδήποτε βαθμίδος;

Η ναυτική εκπαίδευση στις Ακαδημίες είναι η μοναδική δημόσια εκπαίδευση στην Ελλάδα, οι σπουδαστές της οποίας εισάγουν συνάλλαγμα μέσω

των μισθών τους κατά τα εκπαιδευτικά ταξίδια και ως εν ενεργεία ναυτικοί κατά την επαγγελματική τους ζωή. Με απλά λόγια, πρέπει να δεχθούμε ότι το ελάχιστο κόστος λειτουργίας της ναυτικής εκπαίδευσης, εισάγεται σχεδόν ταυτόχρονα από την απασχόληση των σπουδαστών στα πλοία.

Σήμερα το κάποτε πλούσιο Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) φθίνει, τα έσοδά του ελαχιστοποιούνται, δεν μπορεί πλέον να στηρίξει τη ναυτική εκπαίδευση. Να μην μας διαφύγει όμως ότι τα τέλη που καταβάλλονται στο ΚΝΕ ισχύουν από το έτος 1973 χωρίς να έχουν μέχρι σήμερα αναπροσαρμοστεί. 40 χρόνια!

Το κράτος πολύ καλά χρηματοδοτεί τη δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση, ελάχιστα όμως την ναυτική εκπαίδευση. Γιατί;

Το 1989 δημιουργήθηκε το σύστημα διαδοχικής εκπαίδευσης. Τρεις συνάδελφοι εργαστήκαμε ένα καλοκαίρι για να οργανώσουμε κανονισμό λειτουργίας και μαθήματα. Το σύστημα ξεκίνησε με πολλές αντιρρήσεις και προβληματισμούς για το αν θα επιτύχει. Οφείλω να παραδεχθώ ότι το σύστημα της εναλλασσόμενης διαδοχικής εκπαίδευσης πέτυχε τους σκοπούς για τους οποίους δημιουργήθηκε. Τα δύο τελευταία χρόνια η μείωση των θέσεων εργασίας και ο μεγάλος αριθμός σπουδαστών αλλά και η αρνητική θέση των ναυτιλιακών εταιρειών στις σπουδάστριες δεν επέτρεψαν σε πολλούς σπουδαστές και σπουδάστριες να εκτελέσουν τα εκπαιδευτικά ταξίδια, με αποτέλεσμα να αναγκαστεί το Υπουργείο να επιτρέψει την εγγραφή σε επόμενα εξάμηνα και συνέχιση των σπουδών ανεξάρτητα από τον χρόνο του εκπαιδευτικού ταξιδιού, καταλύοντας με τον τρόπο αυτό την έννοια της διαδοχικής εκπαίδευσης. Φαίνεται ότι είναι καιρός να αναθεωρηθεί το σύστημα σε μια πιο σύγχρονη βάση μετά από 25 χρόνια εφαρμογής του.

Όταν για πρώτη φορά το έτος 1985 αποσπάστηκα στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης, στην κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας, βρέθηκα μαζί με ένα σύνολο 12 συναδέλφων εκπαιδευτικών, κυρίως ναυτικών, πεπειραμένων και ικανών να υποστηρίξουν την οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης. Σήμερα στην ίδια υπηρεσία υπηρετεί μόνο ένας εκπαιδευτικός.

Τότε μόλις είχε κυρωθεί η Διεθνής Σύμβαση STCW του 1978. Έπρεπε τα πάντα να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις της.

Αναζητούσαμε πηγές και συγκρίσεις με σχολές της αλλοδαπής. Με επικεφαλής τον τότε Γενικό Γραμματέα, ομάδα αποτελούμενη από εκπαιδευτικούς και αξιωματικούς της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης επισκεφθήκαμε στη Σουηδία το παγκόσμιο ναυτιλιακό πανεπιστήμιο στο Μάλμο. Τότε ήταν στον πρώτο χρόνο λειτουργίας του. Επισκεφθήκαμε ναυτική σχολή στη Νορβηγία. Το ίδιο και στην πρώην Σοβιετική Ένωση, την περίφημη σχολή Μακάρωφ στο τότε Λένινγκραντ. Αργότερα με άλλη ομάδα βρεθήκαμε στο γνωστό ναυτικό κολέγιο του Warshash για να μελετήσουμε τον δικό του τρόπο λειτουργίας.

Στα μέσα της δεκαετίας του '90 ξανά στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης.

Τώρα το αντικείμενο ήταν η τροποποίηση της STCW. Πολλές συνεδριάσεις στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στο Λονδίνο, που κατέληξαν στην STCW του 1995.

Στα πλαίσια ευρωπαϊκών προγραμμάτων είτε για λογαριασμό του Υπουργείου Ναυτιλίας είτε με προσωπικές ενέργειες βρέθηκα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, και πάντα αναζητούσα πληροφορίες για την δική τους ναυτική εκπαίδευση. Ακόμη και στην Αφρική βρέθηκα με έναν αγαπητό συνάδελφο, πλοίαρχο, για την αξιολόγηση δύο ναυτικών ακαδημιών στην Γκάνα και στην Ακτή του Ελεφαντοστού.

Το 2006 δημοσιεύθηκε ο Ν. 3450 του 2006, ο οποίος σε αντίθεση με τον 2638/98 έφερε αναστάτωση μεταξύ των εκπαιδευτικών.

Ικανοποίησε τότε πέντε εκπαιδευτικούς. Αδιαφόρησε για πλέον των εκατό συναδέλφων. Προκάλεσε ομαδοποιήσεις, αντιπαλότητες μεταξύ των συναδέλφων, προσφυγές στα δικαστήρια και στο Συμβούλιο της Επικρατείας, καταστάσεις που ακόμη και σήμερα δεν έχουν ομαλοποιηθεί και οι δικαστικές ενέργειες ακόμη εκκρεμούν.

Αλλά ο νόμος αυτός δεν έθιξε μόνο τους εκπαιδευτικούς. Έθιξε και τους σπουδαστές, έθιξε και τους ενεργειακούς ναυτικούς που είχαν τελειώσει σχολή. Γιατί όριζε ότι όταν θα πάρουν το δίπλωμα Α' τάξεως, το πτυχίο τους των ΑΕΝ θα γίνει ισότιμο με αυτό των ΤΕΙ. Μέχρι τότε οι απόφοιτοι των Ακαδημιών και των πρώην αυτών ΑΔΣΕΝ ήταν ισότιμοι των ΚΑΤΕΕ και κατατάσσονταν ως ΤΕ (πτυχιούχοι τεχνολογικής εκπαίδευσης) στο δημόσιο ή στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Οι απόφοιτοι γίνονταν δεκτοί σε πανεπιστήμια ελληνικά ή αγγλοσαξονικά για περαιτέρω σπουδές και μεταπτυχιακά προγράμματα.

Αυτό πλέον σταμάτησε. Αφού μετά από μία δεκαετία περίπου ο απόφοιτος των ΑΕΝ θα γινόταν ισότιμος των ΤΕΙ, τώρα που τελειώσει την Ακαδημία ο τίτλος σπουδών του ποια ισοτιμία έχει; Ο ίδιος τι είναι; Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ); Ασφαλώς όχι, Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ) τώρα όχι, μετά από δέκα χρόνια θα γίνει όταν θα πάρει το δίπλωμα Α' τάξεως Εμπορικού Ναυτικού. Συνεπώς το μόνο που του έμεινε του δύστυχου αποφοίτου των ΑΕΝ είναι να θεωρείται απόφοιτος Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ).

Η πρακτική εφαρμογή των παραπάνω από τα υπηρεσιακά συμβούλια των διαφόρων υπηρεσιών που προσπάθησαν να εντάξουν στο νέο μισθολόγιο αποφοίτους ΑΔΣΕΝ, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι θεωρούνται δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ανήκοντας στην ανύπαρκτη Ανώτερη Τεχνική και Επαγγελματική Εκπαίδευση. Τι να το κάνουν το ισότιμο των ΤΕΙ όταν θα ήταν πλέον άχρηστο και αναξιοποίητο;

Περί τα τέλη του 2010 ξαναβρίσκομαι στην κεντρική υπηρεσία ως προϊστάμενος του πρώτου τμήματος της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών. Πήγα για



λίγο και έμεινα 40 μήνες. Οικείο το περιβάλλον, αγαπητοί οι συνεργάτες, γνωστοί από παλαιότερες συνεργασίες, πολλά τα προβλήματα. Μόνο ένας εκπαιδευτικός αντιμετώπιζε με τα προβλήματα όλων των Ακαδημιών, των σχολών Σωστικών, των ΚΕΣΕΝ, της σχολής Θαλαμηπόλων, με την εισαγωγή σπουδαστών, παράπονα, οδηγίες, αποφάσεις, εγκυκλίους, κατανόηση στα προβλήματα καθενός, προσπάθεια ικανοποίησης αιτημάτων και επίλυσης προβλημάτων. Η σχέση πλέον δεν είναι διδασκαλική με τον σπουδαστή ή τον πολίτη. Όμως ο πολίτης έπρεπε να εξυπηρετηθεί. Πρώτα ο πολίτης είναι ένας κανόνας χρηστής δημόσιας διοίκησης και αυτόν τον κανόνα προσπάθησα να εφαρμόσω, όσο οι νόμοι μου το επέτρεπαν.

Πολλές φορές αισθάνθηκα την ικανοποίηση του πολίτη στο γραφείο μου και τότε ήμουν και εγώ ικανοποιημένος.

Είναι τεράστιο το πλήθος των εμπειριών αυτής της 33χρονης περιόδου, που ο χρόνος δεν επιτρέπει να επεκταθώ.

Κλείνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάτι που είχε καταγράψει ο Λέων Τολστόι «ευτυχία δεν είναι να κάνεις πάντα αυτό που θέλεις. Ευτυχία είναι να θέλεις πάντα αυτό που κάνεις». Και εγώ όλα αυτά τα χρόνια, παρά τις δυσκολίες, παρά τις αντιξοότητες, ήμουν πάντα ευτυχισμένος.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι, σας ευχαριστώ για την υπομονή σας να ακούσετε έναν επαγγελματία δάσκαλο συνταξιούχο πλέον λόγω γήρατος, ή κατά την εκσυγχρονισμένη έκφραση, λόγω συμπληρώσεως του ορίου ηλικίας.

Ευχαριστώ.

## ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

### Συστημικές σχέσεις στη λειτουργία των ναυτιλιακών αγορών

Καλή σας ημέρα.

Ομολογώ ότι όταν μου ζητήθηκε να απευθυνθώ σε αυτό το συνέδριο, είχα κάποιο δίλημμα, γιατί αν το πάρουμε το πράγμα στην στενή του έννοια, εγώ δεν έχω σχέση με ναυτική εκπαίδευση. Με την ευρύτερη έννοιά της, ίσως έχω, μέσω του πανεπιστημίου και των ανθρώπων που τελικά βρίσκουν την θέση τους στα γραφεία. Αλλά με την ναυτική εκπαίδευση αυτή καθ' αυτήν, αυτήν στην οποία αναφέρθηκαν οι προηγούμενοι ομιλητές και οι εισηγήσεις και οι χαιρετισμοί, δεν έχω σχέση. Όμως θα σας πω μερικά πράγματα, τα οποία έχουν σχέση με το αντικείμενό μας, έμμεση, αλλά σημαντική. Και ξεκινώ από το εξής:

Είμαι θαυμαστής της ικανότητας του Έλληνα ναυτικού. Θα μου πείτε αυτό είναι πρωτότυπο; Όχι δεν είναι πρωτότυπο. Αλλά δεν βλέπτε να το λέμε, έτσι; Είχα την ευκαιρία από χρόνια, στον χώρο της ναυτιλιακής διαχείρισης, να έχω άμεση συνεργασία με ανθρώπους, των οποίων η ικανότητα ήταν υψηλοτάτου επιπέδου. Και μόνον ευχή μπορεί να αποτελέσει για κάποιον που έκανε τη δική μου δουλειά, να έχει συνεργάτες αυτού του επιπέδου. Βεβαίως αυτό δεν οφείλεται μόνο στη ναυτική εκπαίδευση. Υπάρχει ναυτική παράδοση, παιδεία, η νοοτροπία, τα φτερά τα οποία έχει ο κάθε Έλληνας αξιωματικός και ναυτικός, που σε κάθε περίπτωση πρέπει να διατηρούμε ανοικτά. Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν την ικανότητα να ίπτανται, να έχουν εποπτική ιδέα, να μην χρειάζονται λεπτομερείς οδηγίες, αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες εκεί που πρέπει, είναι άνθρωποι των οποίων το κεφάλι γυρίζει 360° γύρω-γύρω, δεν χρειάζεται να τους πιάσει κανείς από το χεράκι.

Αυτό ήταν κάτι το οποίο έπρεπε κατά κάποιο τρόπο να μπορέσουμε να βολέψουμε μέσα στο πλαίσιο του ISM Code. Στην αρχή υπήρξε άρνηση, υπήρξε πανικός, τι θα γίνει με τον κάθε ένα Έλληνα ναυτικό, ο οποίος περήφανα θεωρεί τον εαυτό του ότι νοιάζεται πιο πολύ για το βαπόρι από ό,τι νοιάζεται το γραφείο, είναι ο άνθρωπος επάνω και πώς θα γίνει να του προδιαγράψει κάποιος τις διαδικασίες; Πήρε χρόνια, μέχρις ότου αυτού του είδους η αντίδραση κατασταλάξει και τελικά να γίνει αποδεκτή και τώρα να μην υπάρχει απολύτως κανένα ζήτημα. Αυτά για τους Έλληνες ναυτικούς. Μην έχετε μόνο

τον καπετάνιο και τους αξιωματικούς γέφυρας υπόψη, να έχετε τους ανθρώπους οι οποίοι μπορούν και κάνουν τα βαπόρια να τρέχουν, με την εφευρετικότητά τους στο μηχανοστάσιο. Παλαιότερα το αν θα έτρεχε ένα βαπόρι ή θα σταμάταγε ήταν άμεση συνάρτηση του πόσο ευρηματικός και ικανός ήταν ο άνθρωπος που ήταν υπεύθυνος για να το κάνει να τρέχει. Όταν διέσχιζαν παλιά το Bay of Biscay, τον Βισκαϊκό, ο ήρωας πάνω στο βαπόρι δεν ήταν ο καπετάνιος, ο ήρωας ήταν ο μηχανικός, αυτός που έκανε την προπέλα να γυρνά. Αυτά είναι κάποιες προσωπικές σκέψεις, οι οποίες είναι βιώματα ζωής και τα οποία ήθελα να μοιραστώ μαζί σας.

Να σας πω δυο κουβέντες τώρα για το τι κάνουμε αυτή την εποχή στο συμβούλιο της Ένωσης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Για όσους δεν ξέρετε, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, είναι η εσωτερική ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξακόσια εκατομμύρια άνθρωποι, μια τεράστια ακτογραμμή και τα πλοία τα οποία υπηρετούν αυτή την τεράστια έκταση, είτε μονίμως είτε περιστασιακά, είναι αυτά τα οποία θα δραστηριοποιηθούν στον χώρο του Shortsea. Πήρε είκοσι χρόνια στην Ευρωπαϊκή Ένωση για να γίνει αντιληπτή από τα κράτη-μέλη της η σημασία αυτού του πράγματος. Σήμερα λοιπόν, έχει αρχίσει να γίνεται όλο και περισσότερο αντιληπτό, να θέλει περισσότερο η Commission να προωθήσει αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Και ένα κομμάτι αυτού πιάνει εμάς, που ασκούμε αυτό το εξάμηνο προεδρία στο European Shortsea Network, στο δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που είναι ένα σε κάθε χώρα-μέλος και προσπαθούμε να τους φέρουμε μαζί, να τους δώσουμε μία νομική υπόσταση, ώστε να μπορεί εκεί η συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αποκτήσει έναν σοβαρότερο τρόπο.

Συμμετέχουμε επίσης σε μία πρωτοβουλία, η οποία ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ονομάζεται European Sustainable Shipping Forum, δηλαδή είναι ένα forum, στο οποίο ανταλλάσσονται ιδέες, για να βοηθήσουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να κάνει τι; Να μπορέσει να αντεπεξέλθει με ιδέες οι οποίες έρχονται κατευθείαν από τον ναυτιλιακό χώρο, στις μεγάλες προκλήσεις οι οποίες θα έρθουν από τις ειδικές περιοχές ελέγχου καυσαερίων, που επίσημα τίθενται σε λειτουργία την 1/1/2015. Και από εκεί υπάρχει λοιπόν πολύ υλικό, το οποίο έρχεται προς τα εμάς, εμείς το επεξεργαζόμαστε, το μοιράζουμε, ανταλλάσσουμε απόψεις, ανταποκρίνεται θετικά και η Nafsol, η θυγατρική του ΟΛΠ για τις επισκευές, κοιτάζοντας με ποιο τρόπο θα μπορέσει ο χώρος της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα να επωφεληθεί των ευκαιριών που της δίνουν οι νέες τεχνολογικές απαιτήσεις για τα καύσιμα των πλοίων. Όταν λέμε για αυτό, εννοούμε βέβαια τα scrubber, τα LNG και ίσως και άλλες μορφές καυσίμων.

Αυτά ήθελα να σας πω υπό μορφήν εισαγωγής. Για να μπορέσω να σταθώ στο ύψος των υπεσχημένων, να σας πω δύο τρία πράγματα, για τις συστημικές

σχέσεις στην Ναυτιλία, θέλω να σας δείξω 10 slides και μετά θα φύγω. Όσα θα πω, σε καμία περίπτωση δεν είναι όλα δικά μου. Υπάρχουν άνθρωποι πολύ πριν από μένα, οι οποίοι έβαλαν το χέρι τους και διαμόρφωσαν την νοοτροπία με την οποία προσεγγίζουμε αυτά τα οποία λαμβάνουν χώρα στις ναυτιλιακές αγορές. Το 1966, όταν βγήκε το πρώτο άρθρο από τον Ζαννέτο, αλλά και νωρίτερα από θεωρητικούς της Ναυτιλίας όπως ο Tinbergen, υπήρχε μία προσέγγιση στην ναυτιλία, η οποία ήταν αποσπασματική. Σιγά-σιγά έκτοτε, με τη σημαντική συνεισφορά από τον Martin Storfjord, αλλά και από άλλους συγγραφείς, έχει αρχίσει να υιοθετείται μία συστημική προσέγγιση σε αυτά τα οποία γίνονται στη ναυτιλία. Δηλαδή κάθε ένα μέγεθος, το οποίο κοιτάζουμε και το παρατηρούμε ιστορικά, δεν μπορούμε να δεχθούμε ότι λειτουργεί μόνο του. Λειτουργεί σε συνάρτηση με συμβαίνοντα σε άλλους χώρους.

Δεν θα σταθώ στην διάκριση μεταξύ των μεταβλητών αποθέματος και των μεταβλητών ροής, αλλά θα σας πω ότι χρησιμοποιώ την ίδια λογική, που χρησιμοποιείται στις μελέτες του πληθυσμού. Μπορείτε να φανταστείτε δηλαδή ότι ο στόλος είναι κάτι σαν τον πληθυσμό, και η είσοδος μέσα στον στόλο είναι σαν τις γεννήσεις και οι αποχωρήσεις από τον στόλο είναι σαν τους θανάτους. Ο στόλος αυτός καθ' αυτός δεν μπορεί να καθορίσει μόνος του το επίπεδό του, γιατί είναι απόθεμα, αλλά καθορίζεται το επίπεδό του ανάλογα με την ισορροπία εισροών και εκροών που έρχονται μέσα από τις ναυπηγήσεις, παραδόσεις πλοίων και από τις διαλύσεις. Αυτό έχει σχέση με αυτά τα οποία θα πούμε σε λίγο.

Η ισορροπία που λέγαμε έχει σχέση με το τι μπαίνει και το τι βγαίνει. Κάθε τι που μπαίνει μέσα, σαν τον άνθρωπο, έχει προορισμό να ζήσει κάποιο χρονικό διάστημα, δεν μπορείς ένα πλοίο το οποίο φτιάχτηκε να το κόψεις. Θα πρέπει να κάνει τη ζωή του και εν συνεχεία κάποια στιγμή όταν θα έρθει η ώρα του θα κοπεί ως παλαιό.

Και θα πρέπει να σας πω εδώ, ότι αυτά τα οποία έχουμε μάθει, σαν οικονομολόγοι με την κλασική οικονομική ανάλυση, για το θέμα της διαμόρφωσης τιμών, έχουν μόνο μερική σχέση με το τι πραγματικά συμβαίνει. Για ποιο λόγο; Διότι η κλασική οικονομική ανάλυση κάνει παραδοχές, οι οποίες δεν έχουν θέση μέσα σε ένα ναυτιλιακό περιβάλλον. Το ναυτιλιακό περιβάλλον, έχει το πού και το πότε. Δεν είναι μόνο πολλοί πωλητές και πολλοί αγοραστές μέσα σε έναν χώρο, όπου ο καθένας είναι πολύ μικρός για να επηρεάσει το ύψος της τιμής και τις προσφορές. Οπότε εδώ έχουμε ιδιαιτερότητες, και οι ιδιαιτερότητες συχνά λαμβάνουν τη μορφή της relevant market, της αγοράς δηλαδή, η οποία μας αφορά.

Ποια είναι η αγορά που μας αφορά; Αν βγούμε έξω και θέλουμε να μεταφέρουμε ένα φορτίο από στάρι, ας πούμε, στον Πειραιά, στην Αλεξάνδρεια, και είναι 10.000 τόνοι, πάμε στον ναυλομεσίτη του λέμε «έλα δω, βρες μας σε

παρακαλώ βαπόρι, τις ημερομηνίες, αυτές». «Πόσα βαπόρια βρε ναυλομεσίτη υπάρχουν σε αυτήν την βαρκαδά μέσα στην Μεσόγειο»; «Υπάρχουν 200-250». Εάν δεν ξέρεις περί τίνος πρόκειται, θα νομίζεις ότι θα έρθουν 200, αλλά στο δικό μας το αίτημα θα έρθουν 20-25, στην πράξη βγαίνεις στις ημερομηνίες και είσαι τυχερός αν έχει 3 ή 4. Τι συμβαίνει; Ποιο είναι το relevant market;

Το relevant market είναι τα πλοία τα οποία δεν ξέρεις εσύ ακριβώς τι είναι, είναι κοντά, είναι ελεύθερα, δεν είναι σε time charter, δεν είναι σε επισκευή, δεν έχουν άλλες υποχρεώσεις που να τα πάνε κάπου αλλού, όλα τούτα τα πράγματα είναι αόρατα, οπότε αυτά τα οποία μπορούμε να ξέρουμε είναι σχετικά. Και αυτά είναι τα οποία όμως καθορίζουν το πού θα είναι οι τιμές, πού θα είναι το ύψος των ναύλων, έτσι όπως αυτό θα καταγραφεί στον αριθμοδείκτη, προβλέπεται σαν freight trading index και ταυτόχρονα θα είναι αυτοί οι όροι οι οποίοι θα καθορίσουν ποια φορτία θα μεταφερθούν την ώρα που θέλουμε και ποια φορτία θα πάνε πιο πίσω, γιατί δεν υπάρχουν αρκετά βαπόρια, ας πούμε.

Δυο κούβεντες για το πώς λειτουργούν οι ναυπηγικές αγορές. Οι ναυπηγικές αγορές εξαρτώνται από τις προσδοκίες για τις τιμές στην ελληνική ναυλαγορά, όπου διαμορφώνονται με κάποια σημάδια. Κυρίαρχο σημάδι είναι πάντοτε το τι κάνει η αγορά σήμερα. Η ιδιαιτερότητα της αγοράς ναυπηγήσεων πλοίων είναι όταν πας να παραγγείλεις ένα καινούργιο βαπόρι, το πλοίο θα παραδοθεί μετά από 2 χρόνια. Οπότε αν ρωτήσει κανείς μετά από 2 χρόνια ποιος γνωρίζει ποια θα είναι η κατάσταση της ναυλαγοράς, η απάντηση είναι ότι δεν ξέρει κανείς. Κατά συνέπεια οι παραγγελίες των βαποριών, γίνονται στην κυριολεξία επ' αδήλω μέλλοντι, με πολλές ευχές ότι όταν θα παραδοθεί το βαπόρι, θα υπάρχει δουλειά για να απασχοληθεί. Τα πλοία που ναυπηγούνται για συγκεκριμένη απασχόληση είναι ελάχιστα. Αυτές τις προσδοκίες τις ονόμασε «elastic shipowners expectations» ο κ. Ζαννέτος και διαμορφώνονται ανάλογα με την κατάσταση στη ναυλαγορά. Μετά την πάροδο δύο τριμήνων με συνεχείς αυξήσεις στα ναύλα αρχίζουν να τοποθετούνται παραγγελίες για νέα πλοία.

Δεν θα σταθώ στο πώς δημιουργείται η πίεση από τράπεζες κ.λπ. στο να τοποθετηθούν παραγγελίες, δεν είναι της στιγμής τώρα, αλλά όμως θα πρέπει να πούμε ότι με τον τρόπο με τον οποίο μεταβάλλονται τα μεγέθη στον στόλο, στην συνέχεια του χρόνου, δεν μπορείς να έχεις τίποτε άλλο από μία προοδευτική καμπύλη, η οποία τρέχει μέσα στον χρόνο, είτε σιγά-σιγά ανεβαίνει, είτε σιγά-σιγά κατεβαίνει. Τα κλασικά γραφήματα τα οποία έχετε όλοι δει, τα οποία εμφανίζουν καταστάσεις με αιχμές πολλές μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, δεν μπορούν να εξηγηθούν από την διαδικασία παραγγελίας παραλαβής και διάλυσης πλοίων. Τι συμβαίνει; Συμβαίνει ότι στις περισσότερες περιπτώσεις, έτσι όπως διαμορφώνεται η κατάσταση των πλοίων, τα οποία είναι διαθέσιμα, μέσα στις προϋποθέσεις που είπαμε του τόπου και του χρόνου,

έρχεται να πέσει η ζήτηση. Η ζήτηση λοιπόν στην βραχεία περίοδο είναι αυτή η οποία εν πολλοίς καθορίζει το τι θα συμβεί στην ναυλαγορά. Εφόσον αυτό δείχνει ότι υπάρχει σχετική στενότητα πλοίων, είναι μαθηματικά βέβαιο, μάλλον στατιστικά βέβαιο ότι μετά από ένα χρονικό διάστημα θα έχουμε αντανάκλαση στις τοποθετήσεις παραγγελιών.

Τι κάνουν οι διαλύσεις; Οι διαλύσεις είναι ο καλύτερος φίλος του πλοιοκτήτη. Γιατί αυτό; Γιατί αφαιρούν βαπόρια από την ναυλαγορά. Αν πάρετε οποιοδήποτε περιοδικό ναυτιλιακό, θα δείτε ότι είναι γεμάτο ωραίες εικόνες, αναλύσεις βαποριών, πλοίων, τεχνολογικά άρθρα. Όλα αφορούν τις ναυπηγήσεις. Όταν φτάσετε στο τέλος, μάλλον θα βρείτε μία σελίδα πριν το τέλος, όπου θα υπάρχει ένα πινακάκι τόσο δα, το οποίο θα λέει «οι τιμές διαλύσεων στο Μπαγκλαντές». Για καθήστε και σκεφτείτε τι είναι αυτό που βοηθάει τη ναυλαγορά: η εισροή νέων πλοίων ή η απόσυρση των παλαιών; Κάπως νομίζω ότι το θέμα είναι λίγο παρεξηγημένο.

Οπότε, επειδή γενικώς οι διαλύσεις τείνουν να κινούνται σε αντίθετη κατεύθυνση διαχρονικά απ' ό,τι οι τοποθετήσεις νέων παραγγελιών, έχουμε μία ισορροπία μεταξύ των δύο, οι οποίες μαζί καθορίζουν, για κάθε τομέα της ναυτιλίας, το πώς θα διαμορφώνονται οι ναύλοι.

Ερώτηση: Το σύστημα έτσι όπως σας το περιγράψω σε γενικές γραμμές, λειτουργεί καλά; Η απάντηση είναι «όχι». Γιατί δεν λειτουργεί; Για τους εξής δύο λόγους: Ο πρώτος είναι ότι για να αποκτήσεις ένα βαπόρι καινούργιο, χρειάζεται να περάσουν αυτά τα δύο χρόνια που θα περιμένεις για να το πάρεις, δεν μπορείς να το πάρεις από το ράφι του σουπερ μάρκετ και να το ρίξεις στη θάλασσα. Δεν μπορείς να περιμένεις. Άρα έχουμε υστερήσεις. Και ο άλλος λόγος είναι ότι δεν ελέγχεται σε καμία περίπτωση από το σύνολο των διαπλεκομένων δυνάμεων των αγορών της ναυτιλίας, δεν υπάρχει σαν εσωτερικός παράγοντας η ζήτηση. Η ζήτηση είναι αυτό που λέμε ένας εξωγενής παράγων, το σύστημα λειτουργεί όπως λειτουργεί, με τις ατέλειές του, με τις προσδοκίες του, με τις καθυστερήσεις του, κάνει ό,τι μπορεί για να μπορέσει να προσαρμόσει την προσφορά προς τη ζήτηση, αλλά όμως η ζήτηση για μεταφορές ναυτιλιακές, έχει τη δική της λογική. Και γι' αυτόν τον λόγο βλέπετε ότι υπάρχει αυτό το πριονωτό, ας πούμε, γράφημα.

Αυτά ήθελα να σας πω. Δεν θα κάνω summary. Απλώς θα σας πω ότι το όχημα, αν το φανταστείτε σαν όχημα, της οδήγησης του ναυτιλιακού συστήματος, δεν οδηγείται εύκολα. Έχει ατέλειες και καλό θα είναι να μπορέσουμε να συνειδητοποιήσουμε τις ατέλειές του, για να καταλάβουμε καλύτερα το πώς λειτουργεί.

Ευχαριστώ πολύ.

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

### **Αναλυτικά Προγράμματα Σπουδών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Σχολή Πλοιάρχων) και Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της Δ.Σ. STCW 1978 (Manila 2010)**

Κύριε Πρόεδρε,  
αξιότιμοι προσκεκλημένοι,

Θα ήθελα κατ' αρχήν να συγχαρώ το Ίδρυμα Ευγενίδου για τη διοργάνωση της συγκεκριμένης διημερίδας, υπό την αιγίδα του ΥΝΑ, που σκοπό έχει να ασχοληθεί με μερικά από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τη Ναυτική Εκπαίδευση και να το ευχαριστήσω για την ευκαιρία που μου δίνει, μέσω του βήματος αυτού, να εκφράσω τις απόψεις μου.

Το αναλυτικό πρόγραμμα σπουδών είναι ένα βασικό εργαλείο της εκπαίδευσης, που έχει ως πρωταρχικό σκοπό να καθορίσει και να οριοθετήσει την διδακτέα ύλη, να καθοδηγήσει τον διδάσκοντα στην εκτέλεση του έργου του και παράλληλα να αποδείξει ότι πληρείται το σύνολο των ελάχιστων απαιτήσεων που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς για τη χορήγηση πιστοποίησης.

Στην περίπτωση που κάποια ναυτική σχολή εφαρμόσει ένα πρόγραμμα και θέλει βάσει αυτού να πιστοποιήσει ναυτικούς που θα δραστηριοποιηθούν στην παγκόσμια αγορά εργασίας, οι προαναφερθείσες ελάχιστες απαιτήσεις καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση STCW, την οποία έχει υπογράψει και η χώρα μας. Όπως είναι επόμενο, τυχόν αδυναμία συμμόρφωσης οδηγεί σε απόρριψη του προγράμματος με προφανείς συνέπειες για τον Οργανισμό αλλά και για τους ναυτικούς που θα την υποστούν.

Η STCW, η οποία αισίως μετρά περί τα 35 χρόνια ζωής, προσαρμόστηκε για τελευταία φορά στις σύγχρονες απαιτήσεις το 2010 και όλες οι χώρες που επιθυμούν να συμμορφωθούν έχουν περιθώριο έως το 2016 για να εφαρμόσουν πλήρως τις αλλαγές, τις οποίες φυσικά θα πρέπει να έχουν προηγουμένως εντάξει στην εθνική τους νομοθεσία. Η κύρωση της τελευταίας αναθεώρησης της σύμβασης στην περίπτωση της Ελλάδας έγινε το 2012 με το ΠΔ 79/2012, οπότε το αμέσως επόμενο βήμα ήταν η προσαρμογή των αναλυτικών προγραμμάτων. Η προσαρμογή των προγραμμάτων των Ακαδημιών ολοκλη-

ρώθηκε με την έκδοση της ΥΑ Μ3615.1/01/13. Είναι επομένως προφανές ότι ο διαθέσιμος χρόνος για την ολοκλήρωση της διαδικασίας προσαρμογής των προγραμμάτων ήταν περιορισμένος.

Οι σημαντικότερες αλλαγές στη σύμβαση εντοπίζονται στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης στους τομείς της προστασίας του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και διαχείρισης προσωπικού, στον τρόπο μετάδοσης των γνώσεων, στην καθιέρωση πιστοποίησης του electro-technical officer, καθώς και στη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών. Ιδιαίτερη σημασία δίδεται επίσης στον τρόπο που θα παρέχεται η εκπαίδευση, με έμφαση στα προσόντα των εκπαιδευτών και στην αξιολόγηση του παρεχόμενου έργου.

Τα αναθεωρημένα προγράμματα των Ακαδημιών έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται από τους πρωτοετείς σπουδαστές των Ακαδημιών της φετινής χρονιάς.

Το Ίδρυμα Ευγενίδου με τη σημαντική και διαχρονική προσφορά του στον ευαίσθητο χώρο της Ναυτικής Εκπαίδευσης –εδώ με την ευκαιρία θα θέλαμε κ. Πρόεδρε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερως για την σημαντική προσφορά των υπολογιστών στην Ακαδημία μας, η οποία μας βοήθησε και στήσαμε το εργαστήριο– ανέλαβε να καταθέσει μια ολοκληρωμένη πρόταση και για τον σκοπό αυτόν συγκροτήθηκε και η σχετική εισηγητική επιτροπή, στην οποία είχα την τιμή να συμμετάσχω. Από πλευράς μας, έγινε κάθε δυνατή προσπάθεια, αφενός να καλυφθούν μέχρι κεραίας οι ελάχιστες απαιτήσεις της σύμβασης και αφετέρου να συμπεριληφθούν όλα εκείνα τα γνωστικά αντικείμενα, που θεωρείται ότι θα οδηγήσουν στην ολοκληρωμένη κατάρτιση ενός σύγχρονου αξιωματικού της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αυτός εξάλλου είναι και ο στρατηγικός στόχος που συνδέεται άρρηκτα με την αποστολή των σχολών. Διαχρονικό αίτημα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας αλλά και των ναυτικών, το οποίο και αξιολογήθηκε πολύ προσεκτικά, είναι και ο περιορισμός του χρόνου που θα δαπανά ο ναυτικός για κατάρτιση και επιμόρφωση στην ξηρά. Εννοείται ότι παράλληλα θα πρέπει οπωσδήποτε να αναβαθμιστεί ποιοτικά το επίπεδο των αποφοιτούντων ναυτικών, γιατί διαφορετικά θα οδηγηθούμε σε de facto απαξίωση του Έλληνα στον διεθνή εργασιακό στίβο.

Η διαδικασία που ακολουθήθηκε και αφορούσε τα προγράμματα όλων των Σχολών που παρέχουν Ναυτική Εκπαίδευση και κατάρτιση, ήταν η εξής:

Αρχικά εντοπίστηκαν οι αλλαγές της σύμβασης σε σχέση με την προγενέστερη μορφή της που βρισκόταν εν ισχύ. Μελετήθηκαν τα model courses του IMO, όπου δίδονται κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των απαιτήσεων της STCW στην πράξη. Μελετήθηκαν επίσης και προγράμματα σπουδών αντιστοίχων σχολών του εξωτερικού, ενώ παράλληλα έγινε καταγραφή των ιδιαιτεροτήτων και των ειδικών περιορισμών της Ελληνικής πραγματικότητας.

Στη συνέχεια έγινε η ένταξη των αλλαγών στο νέο αναλυτικό πρόγραμμα,



με γνώμονα πάντα την επίτευξη του στρατηγικού στόχου. Κατόπιν τα σχέδια προγραμμάτων αναρτήθηκαν στη διαβούλευση, προκειμένου να εντοπιστούν ενδεχόμενες παραλείψεις. Η Ναυτική κοινότητα συμμετείχε ενεργά στη διαβούλευση, με πλήθος υποδείξεων που μελετήθηκαν λεπτομερώς από την επιτροπή, η οποία και προέβη σε αλλαγές και προσαρμογές, όπου αυτό απαιτούνταν, προκειμένου να φτάσουμε στην τελική επιθυμητή μορφή των προγραμμάτων. Η διαδικασία της αναθεώρησης των προγραμμάτων ξεκίνησε με την προοπτική εφαρμογής τους τουλάχιστον για μία δεκαετία.

Οι αλλαγές που εισάγει η νέα σύμβαση οδήγησαν σε αρκετές περιπτώσεις την επιτροπή να εισηγηθεί αλλαγές στον τρόπο που το πρόγραμμα προσεγγίζει τη σύμβαση. Θα προσπαθήσω να αναφέρω επιγραμματικά τους σημαντικότερους νεωτερισμούς που προέκυψαν ως αποτέλεσμα της διαδικασίας προσαρμογής.

Η Ναυτιλία έχει χαρακτηριστεί ως ένας τομέας δραστηριότητας μεγάλης έντασης κεφαλαίου, όπου εξαιτίας της ανάγκης για άμεση μεγιστοποίηση των αποτελεσμάτων της είναι υποχρεωμένη να υιοθετεί πάντα πρώτη τις τεχνολογίες αιχμής, που με τη σειρά τους θα επιτρέψουν την ικανοποιητικότερη διαχείριση του έργου της, άμεση απόρροια της οποίας είναι και η μείωση του κόστους. Υποχρεωτικά επομένως, η Ναυτική Εκπαίδευση για να παραμείνει ανταγωνιστική, θα πρέπει να λάβει υπόψη της αυτές τις εξελίξεις. Οι ανάγκες για πιστοποιημένη γνώση συγκεκριμένων αντικειμένων πολλαπλασιάζονται καθημερινά.

Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα να μειωθεί τόσο η γραφειοκρατία, όσο και ο χρόνος που θα χρειαστεί να διαθέσει ο ναυτικός στο σχολείο πριν ανέβει στο καράβι, έγινε ανακατανομή της ύλης στα μαθήματα κατά κύριο λόγο των Πλοιάρχων, με τέτοιο τρόπο, ώστε να διευκολύνεται μελλοντικά η διαδικασία πιστοποίησης ορισμένων αντικειμένων, που επί της ουσίας εντάσσονται πλέον στον κορμό των βασικών γνώσεων, μέσω των αναλυτικών προγραμμάτων των Ακαδημιών. Δίνεται έτσι η δυνατότητα στο ΚΕΣΕΝ να επικεντρωθεί στο ουσιαστικότερο κομμάτι της επιμόρφωσης, αποκομίζοντας οικονομικά και οργανωτικά οφέλη, επιταχύνοντας ταυτόχρονα τις αντίστοιχες διαδικασίες και αυξάνοντας επί της ουσίας την παραγωγικότητά του.

Κατά τη διαδικασία προσαρμογής διατηρείται ο καταμερισμός των μαθημάτων στις τρεις βασικές λειτουργίες της Ναυσιπλοΐας, του Χειρισμού και της Στοιβασίας Φορτίου, καθώς και του Ελέγχου και Χειρισμού του πλοίου και της φροντίδας των επιβαινόντων, στη βάση της προσέγγισης του model course του IMO (7.03) και πάντα σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Η δημιουργία μαθημάτων που θα πραγματεύονται τις νέες απαιτήσεις της STCW ήταν επομένως επιβεβλημένη σε αρκετές περιπτώσεις, ενώ το μέγεθος της ύλης ανά μάθημα διατηρήθηκε σε λογικά πλαίσια και αποφεύχθηκε κατά

το δυνατόν η δημιουργία «μεγάλων» και «μικρών» μαθημάτων. Πιο συγκεκριμένα εισάγονται:

- Η Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία στο Α' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα. Είναι σημαντικότερη η κατανόηση των ιστορικών καταβολών της μακραινώνης σχέσης του Έλληνα με τη θάλασσα, γιατί θα βοηθήσει στην ακριβή αποτίμηση της προσπάθειας που καταβάλλει ο νέος που ξεκινά την επαγγελματική του πορεία σήμερα, αντιμετωπίζοντας τις προκλήσεις που θέτει το πλοίο του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Θα τον βοηθήσει να σταθεί περήφανα και να αντιμετωπίσει με υψηλό φρόνημα τις ολοένα και περισσότερες δυσκολίες του επαγγέλματος.
- Η Διαχείριση Στοιχείων Γέφυρας στα Α', Γ', Ε', ΣΤ' εξάμηνα με 2 ώρες/εβδομάδα σε κάθε εξάμηνο που διδάσκεται. Στο Α' εξάμηνο θα επιτευχθεί μια πρώτη εξοικείωση με το περιβάλλον της γέφυρας, ενώ στα επόμενα θα αναπτυχθούν τα αντικείμενα του BMS, BTM και BRM.
- Το Σχέδιο, που εισάγεται ως τμήμα του μαθήματος Ναυπηγία - Σχέδιο στο Β' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα, για να καλύψει τις αδυναμίες που έχουν παρατηρηθεί στην κατανόηση των διαφόρων σχεδίων και πλάνων του πλοίου.
- Το ECDIS, που εισάγεται στο Γ' εξάμηνο με 3 ώρες/εβδομάδα, με σκοπό να καλύψει το αντικείμενο της γνώσης των προδιαγραφών και της εξοικείωσης των σπουδαστών με το σύστημα.
- Η Διαχείριση Ανθρώπινου Δυναμικού στο Δ' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα, που ασχολείται με αντικείμενα που αφορούν άμεσα τις διαπροσωπικές επαγγελματικές σχέσεις του σημερινού αξιωματικού, ο οποίος αποτελεί κατά κανόνα τμήμα πολυεθνικών πληρωμάτων.
- Η Ηγεσία και Διοικητικές Δεξιότητες στο Δ' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα, με σκοπό την ανάδειξη των συγκεκριμένων ικανοτήτων, απαραίτητων στον κάθε ηγέτη ομάδας, όπως αυτές εφαρμόζονται στο περιβάλλον του πλοίου.
- Η Διαχείριση Κρίσεων στο Δ' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα, με σκοπό να αναπτύξει τις απαιτούμενες δεξιότητες, προκειμένου να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις στο πλοίο, μέσω των τυποποιημένων διαδικασιών που προβλέπονται.
- Η Διαχείριση Έρματος, στο Ε' εξάμηνο, ως τμήμα του μαθήματος Marpol - Διαχείριση Έρματος με 1 ώρα/εβδομάδα. Θα γίνεται εξοικείωση με τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς καθώς και με τις σχετικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην πράξη.
- Οι Επιθεωρήσεις Πλοίου στο Ε' εξάμηνο με 2 ώρες/εβδομάδα. Όπως προβλέπεται και από τη σύμβαση, η σωστή επιθεώρηση όλων των χώρων και σημείων του πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια, καθώς

και οι διαδικασίες Vetting και Port State Control αποτελούν τα σημαντικότερα σημεία του μαθήματος.

- Ο Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου στο ΣΤ' εξαμήνο με 2 ώρες/εβδομάδα θα φέρει τους σπουδαστές σε επαφή με τον κώδικα ISPS και τα καθήκοντα του SSO.

Στην προσπάθεια να ομαδοποιηθούν αποτελεσματικότερα τα διάφορα γνωστικά αντικείμενα στα πλαίσια των μαθημάτων, ορισμένα εξ αυτών συγχωνεύθηκαν, ενώ κάποια άλλαξαν εξάμηνο. Πιο συγκεκριμένα:

Τα Στοιχεία Συνταγματικού και Ναυτικού Δικαίου του Α' εξαμήνου, αλλάζουν σε Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου στο ίδιο εξάμηνο.

Τα δύο μαθήματα Ναυτική Τέχνη και ΔΚΑΣ του Α' εξαμήνου συγχωνεύονται υπό τον τίτλο Ναυτική Τέχνη – Φανοί και Σχήματα και διατηρούν τις ίδιες ώρες διδασκαλίας.

Τα μαθήματα της Ναυτιλίας και της Ναυτικής Γεωγραφίας του Α' εξαμήνου, ως συγγενή αντικείμενα, συγχωνεύονται σε ένα μάθημα, το οποίο διατηρεί τις ίδιες ώρες με την Ναυτιλία.

Στο μάθημα της Ναυπηγίας του Β' εξαμήνου εισάγεται πλέον και το Σχέδιο και προστίθεται μία ώρα/εβδομάδα. Σκοπός είναι να αντιμετωπιστεί η διαπιστωμένη αδυναμία των σπουδαστών στην κατανόηση και χρήση των σχεδίων και πλάνων του πλοίου.

Η Αλληλογραφία του Ε' εξαμήνου μετονομάζεται σε Επικοινωνία Πλοιάρχου και αναπροσαρμόζεται ανάλογα η ύλη.

Στο μάθημα MARPOL του Ε' εξαμήνου εισάγεται και το αντικείμενο της Διαχείρισης Έρματος.

Τέλος, στο ΣΤ' εξαμήνο οι Διεθνείς Κανονισμοί μετονομάζονται σε Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική – Δίκαιο Θάλασσας και η ύλη αναπροσαρμόζεται ανάλογα, ενώ προστίθενται 2 ώρες/εβδομάδα.

Οι αλλαγές αυτές έγιναν έχοντας λάβει υπόψη και την εμπειρία που αποκτάται από τα εκπαιδευτικά ταξίδια, τα οποία εξακολουθούν να πραγματοποιούνται μετά το πρώτο και μετά το τρίτο εξάμηνο. Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω με την προσπάθεια να αναδειχθεί πιο ολοκληρωμένα το γνωστικό αντικείμενο του κάθε μαθήματος, οδήγησε στην αύξηση του συνολικού αριθμού μαθημάτων από 42 σε 53.

Ένα σημαντικό θέμα που έπρεπε να αντιμετωπιστεί ήταν η διαχείριση της αύξησης του συνολικού όγκου της ύλης λόγω της υιοθέτησης των νέων απαιτήσεων, χωρίς όμως να υπάρχει η δυνατότητα, εξαιτίας πλήθους περιορισμών, να επιμηκυνθεί η διάρκεια των σπουδών. Η λύση που προκρίθηκε ήταν η αφαίρεση τμημάτων της ύλης, τα οποία είναι πλέον παρωχημένα, καθώς και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του μαθήματος των Αγγλικών, στο οποίο, ενδεικτικά αναφέρω, ήταν αφιερωμένο περί το 20% του διαθέσιμου διδακτικού χρόνου στις Ακαδημίες. Επειδή, πλέον, η γνώση τουλάχιστον των Αγγλικών

πρέπει να θεωρείται δεδομένη για έναν σύγχρονο απόφοιτο Λυκείου, κρίθηκε υπερβολικός ο αριθμός των ωρών διδασκαλίας, ο οποίος εξάλλου έχει ως στόχο να οδηγήσει σε γνώσεις επιπέδου upper intermediate (Πλοίαρχοι). Το επίπεδο ξένης γλώσσας πλέον των πρωτοετών θα είναι ομοιογενές και ως εκ τούτου οι διδακτικές ώρες που διατίθενται τώρα είναι υπεραρκετές για την επίτευξη του στόχου. Από πλευράς συνολικών ωρών διδασκαλίας το μάθημα των Αγγλικών εξακολουθεί να είναι ένα εκ των τριών μεγαλύτερων μαθημάτων των Ακαδημιών.

Μια ακόμη μεγάλη καινοτομία των αναλυτικών προγραμμάτων είναι η πρόβλεψη να χρησιμοποιείται η προσομοίωση ως εποπτικό μέσο σε μεγάλο αριθμό μαθημάτων, αλλά και σε ομάδες μαθημάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο εξελισσόμαστε από το μονοδιάστατο μάθημα με την αυστηρά περιχαρακωμένη ύλη του και μεταβαίνουμε πλέον σε συνθήκες πλοίου, όπου για την διεκπεραίωση πραγματικών σεναρίων απαιτείται τόσο η ταυτόχρονη χρήση γνώσεων που αποκτήθηκαν σε διαφορετικά μαθήματα, όσο και η διαμόρφωση κριτικής ικανότητας του σπουδαστή, ο οποίος καλείται πλέον να αξιολογήσει επιτόπου όλες τις διαφορετικές παραμέτρους, που καθορίζουν την εξέλιξη ενός σεναρίου και μέσω της παρέμβασής του να καθορίσει το αποτέλεσμα.

Κλείνοντας την αναφορά στις Ακαδημίες, θα πρέπει να αναφέρουμε και την προσπάθεια που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη και αφορά την προσαρμογή των εγχειριδίων των ΚΕΠ στις νέες απαιτήσεις και την επικαιροποίηση του περιεχομένου στα σημεία που απαιτείται, έτσι ώστε τόσο οι σπουδαστές όσο και οι εκπαιδευτές τους στο πλοίο να έχουν στα χέρια τους ένα εργαλείο που θα βελτιστοποιήσει τα αποτελέσματα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

Η διαδικασία επαναλήφθηκε με τον ίδιο τρόπο για τα προγράμματα των ΣΣΠΜ, όπου πλέον εντάσσεται και η γνώση των βασικών αρχών της ασφάλειας (Security Awareness), ολοκληρώθηκε με την ΥΑ 3615.5/2/13 και έχει αρχίσει να εφαρμόζεται από τον περασμένο Σεπτέμβριο. Κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια, ώστε η ένταξη των νέων απαιτήσεων να δρομολογηθεί παράλληλα με μια στοχευμένη σύμπτυξη ορισμένων τμημάτων της υπάρχουσας ύλης, προκειμένου να μην οδηγηθούμε σε αύξηση του χρόνου φοίτησης. Οι νέες απαιτήσεις επικεντρώνονται στις διαδικασίες:

- του ελέγχου της κόπωσης,
- του ελέγχου και της συντήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας, καθώς και
- της ανάληψης ευθύνης και εφαρμογής των ηγετικών ικανοτήτων τόσο κατά την προετοιμασία για καθαίρεση και χρήση σωσιβίων και σωστικών μέσων, όσο και κατά τη διακυβέρνησή τους.

Για να καταστεί δυνατή η προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός των ισχυόντων πιστοποιητικών στις νέες απαιτήσεις της σύμβασης, σχεδιάστηκαν, υλοποιήθηκαν και ήδη λειτουργούν τα ειδικά σχολεία, τα οποία είναι διάρκειας δύο ημερών για τον βασικό κύκλο και δύο για τον προχωρημένο.

Παράλληλα, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου, στα πλαίσια της ουσιαστικής και αδιάλειπτης συμβολής του στην προώθηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης, έχει ήδη ξεκινήσει το ογκώδες, δύσκολο και ταυτόχρονα απολύτως απαραίτητο έργο της διαδικασίας ελέγχου και προσαρμογής των διδακτικών κειμένων στις απαιτήσεις των νέων αναλυτικών προγραμμάτων.

Ένα ακόμη ζήτημα που πρέπει να επιλυθεί κατά τη διαδικασία της προσαρμογής των νέων απαιτήσεων της STCW στα υφιστάμενα προγράμματα είναι και η αναβάθμιση των παλαιού τύπου Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις, βάσει συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος. Αυτό θα γίνει δυνατόν μέσω της διαδικασίας που βρίσκεται τώρα σε εξέλιξη και αφορά τη σύνταξη προγραμμάτων ολιγοήμερων σχολείων, τα οποία θα προσαρμόσουν τις γνώσεις του κατόχου τους στις απαιτήσεις της νέας σύμβασης.

Ένα άλλο θέμα που αντιμετωπίζεται πλέον διαφορετικά είναι η γενικευμένη υιοθέτηση του θεσμού της πενταετούς ισχύος όλων των πιστοποιητικών. Δίνεται πλέον η δυνατότητα στον ενεργό ναυτικό να ανανεώσει τα πιστοποιητικά του μέσω της θαλάσσιας υπηρεσίας της τελευταίας πενταετίας (στις περισσότερες περιπτώσεις), ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να παρακολουθεί τα αντίστοιχα σχολεία εκσυγχρονισμού γνώσεων, τα προγράμματα των οποίων θα πρέπει επίσης να αναθεωρηθούν και να προσαρμοστούν ανάλογα. Απομένει επίσης η ολοκλήρωση των διαδικασιών προσαρμογής των προγραμμάτων των υπολοίπων σχολών Ε.Ν..

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι κάθε πρόγραμμα για να λειτουργήσει αποτελεσματικά, θα πρέπει να υποστηριχθεί κατάλληλα υλικοτεχνικά, αλλά και από πλευράς ανθρώπινου δυναμικού. Ικανός αριθμός τυπικά και ουσιαστικά κατάλληλου εκπαιδευτικού προσωπικού, κτηριακές υποδομές, τεχνολογικός εξοπλισμός και η απαραίτητη γραμματειακή – διοικητική υποστήριξη είναι τα προαπαιτούμενα για να βελτιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της εφαρμογής οποιουδήποτε προγράμματος. Ευελπιστούμε ότι θα ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατόν οι προσπάθειες αποκατάστασης των σημαντικών και χρόνιων ελλείψεων που υπάρχουν στους ανωτέρω τομείς, ώστε να αναδειχθεί άμεσα η δυναμική της παρούσας προσπάθειας.

Θα ήθελα τελειώνοντας να αναφέρω ότι η διαδικασία της ενσωμάτωσης των νέων απαιτήσεων της STCW στα Εθνικά Αναλυτικά Προγράμματα των ΑΕΝ και των ΣΣΠΜ ήταν ένα εγχείρημα αρκετά πολύπλοκο, που προϋπέθετε την προσμέτρηση πολλών παραμέτρων και την τήρηση αυστηρών περιορισμών. Το προσεγγίσαμε με επίγνωση της κρισιμότητας της κατάστασης, αλλά παράλληλα με αγάπη για το αντικείμενο και με την ελπίδα να προσθέσουμε ένα μικρό λιθαράκι στην προσπάθεια του Έλληνα Ναυτικού να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του και να προσφέρει τόσο στην οικογένειά του όσο και στη χώρα μας σε αυτή την δύσκολη συγκυρία που όλοι βιώνουμε.

Ευχαριστώ.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Μηνόγιαννης:** Έχουμε νέα μαθήματα, για παράδειγμα Ναυτική Γεωγραφία ή Ναυτική Ιστορία. Υπάρχει η προοπτική εισαγωγής μαθήματος Υγιεινής;

**κ. Τσούλης:** Τα θέματα της Υγιεινής είναι ένα κομμάτι που εμπεριέχεται στα προγράμματα των Σωστικών αρκετά εκτεταμένα, δεν νομίζω ότι υπάρχει αυτή τη στιγμή κάποιος λόγος να εισαχθεί στο πρόγραμμα των Ακαδημιών. Δευτερευόντως, το θέμα της Υγιεινής είναι προϋπόθεση για την πιστοποίηση, είναι απαραίτητο κομμάτι, γι' αυτό και υπάρχει εξάλλου, ενώ το θέμα της Ιστορίας ή της Γεωγραφίας είναι υπεράνω των απαιτήσεων.

**κ. Ευμορφόπουλος:** Υπάρχει πλαίσιο επικαιροποίησης των γνώσεων των καθηγητών που θα διδάξουν τα μαθήματα που εισέρχονται στο νέο πρόγραμμα σπουδών;

**κ. Τσούλης:** Αυτό είναι αρκετά σημαντικό και θα πρέπει να επιλυθεί άμεσα. Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών το κοιτάζει πολύ προσεκτικά και πιστεύω ότι άμεσα θα έχουμε κάποιες ανακοινώσεις, κάποιες εξελίξεις πάνω σε αυτό το θέμα, γιατί είναι προϋπόθεση, έχω την εντύπωση, για την λειτουργία της διαδικασίας της πιστοποίησης.

**κ. Δούναβης και κ. Σταυρόπουλος:** Δεδομένου ότι η αναθεωρημένη το 2010 σύμβαση STCW ουδεμία τροποποίηση παρουσιάζει σε σχέση με τα μέχρι τότε δεδομένα όσον αφορά την διδασκαλία της Αγγλικής γλώσσας και τα αναλυτικά προγράμματα βασίζονται εξ ολοκλήρου στο model course 3.17 Maritime English, σε ποιες διατάξεις της βασίζεται η κατά 60% περίπου περικοπή του αντίστοιχου ωρολογίου προγράμματος του μαθήματος; Τι μας περιορίζει στις 30 ώρες εβδομαδιαίως;

**κ. Τσούλης:** Κοιτάξετε το θέμα των Αγγλικών, αγαπητέ κ. Δούναβη, είναι κάτι το οποίο έχει συζητηθεί εν εκτάσει. Δημιουργήθηκε το εξής θέμα και υπάρχουν εδώ αρκετοί εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίοι μπορούν να μας πουν αν όντως έτσι είναι ή δεν είναι. Μέχρι τώρα το 20% του διδακτικού χρόνου στις Ακαδημίες αφιερωνόταν στα Αγγλικά. Φυσικά αυτό ερχόταν ως συνέχεια της διδασκαλίας της Αγγλικής από την Γ' Δημοτικού, επομένως πηγαίνουμε μέχρι το Γυμνάσιο σε τουλάχιστον 9 χρόνια διδασκαλίας της Αγγλικής συν το 20% του διδακτικού χρόνου στις Ακαδημίες. Το αποτέλεσμα που προκύπτει και που αναφέρεται από τις εταιρείες είναι ότι μετά από όλα αυτά τα Αγγλικά οι σπουδαστές δεν γνωρίζουν αρκετά Αγγλικά ή δεν γνωρίζουν αυτά τα Αγγλικά που θα επιθυμούσαν οι ναυτιλιακές εταιρείες. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο στρατηγικός στόχος είναι να προσφέρουμε προσωπικό, το οποίο θα το προσλάβουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, άρα θα πρέπει να το δούμε λίγο αυτό. Πώς μπορεί να αντιμετωπιστεί; Υπάρχουν κατά την γνώμη μου δύο τρόποι να επιλυθεί: ο ένας είναι να κάνουμε μια προσπάθεια και να πούμε ότι εφόσον όλες αυτές οι ώρες δεν έφτασαν και δεν φθάνει το

20%, να το κάνουμε 40%. Να αφιερώσουμε τον μισό χρόνο του προγράμματος στην διδασκαλία αγγλικών. Είναι μια προσέγγιση. Υπάρχει και η άλλη προσέγγιση που λέει ότι μπορούμε να πάρουμε κάποιους, οι οποίοι είναι πιστοποιημένοι τουλάχιστον ή πολύ κοντά στο επίπεδο που απαιτείται για να μπορέσουν να δουλέψουν στο καράβι και εφόσον υπάρχει αυτό το minimum της πιστοποίησης, να προσθέσουμε εκεί πάνω τα Ναυτικά Αγγλικά, δηλαδή το τεχνικό κομμάτι της ορολογίας και της εξάσκησης που απαιτείται για να μπορέσουν να σταθούν επάνω στο βαπόρι και άρα να φθάσουμε στον στόχο πιο εύκολα. Ότι θα φθάσουμε ευκολότερα στον στόχο το ξέρετε και ο ίδιος, γιατί αυτό το μάθημα διδάσκετε, έχει άμεση σχέση με το ότι θα υπάρχει πλέον ενιαίο επίπεδο από το Α' Εξάμηνο που θα μπουν μέσα στη σχολή. Ενώ τώρα ακριβώς αυτή η έλλειψη του ενιαίου επιπέδου είναι που δημιουργεί το μεγάλο πρόβλημα στη διδασκαλία και δεν ξέρεις αν θα ασχοληθείς με αυτόν που γνωρίζει αρκετά, με τον ενδιάμεσο ή με αυτόν που δεν τα έχει διδαχθεί καθόλου. Δεν ξέρω αν καλυφθήκατε.

**κ. Δούναβης:** Όσον αφορά το ωρολόγιο εβδομαδιαίο πρόγραμμα που περιλαμβάνει όλα τα μαθήματα ανά εξάμηνο, μας περιορίζει κάποια διάταξη στις 30 ώρες ανά εβδομάδα;

**κ. Τσούλης:** Υπάρχουν αρκετοί περιορισμοί και στις 30 ώρες και στην επέκταση των εξαμήνων π.χ. να προστεθεί άλλο ένα εξάμηνο. Είναι μία συζήτηση, η οποία πλέον παίρνει εντελώς διαφορετική τροπή. Υπάρχουν πολλοί περιορισμοί, ναι.

**κ. Νιώτης:** Πρώτον εκπαίδευση βάσει του 2.4 και 2.5 κανονισμού, δεύτερον ΚΕΠ για tankers και πλήρης εφαρμογή του κανόνα VI και τρίτον free fall πτώση βάσει VI του 14.

**κ. Τσούλης:** Καταρχήν αν κατάλαβα καλά θέλετε να δούμε κάποιο συγκεκριμένο ΚΕΠ για δεξαμενόπλοια.

**κ. Νιώτης:** Ναι, ακριβώς. Η STCW προβλέπει είτε τρεις μήνες υπηρεσία σε κάποιο δεξαμενόπλοιο στον συγκεκριμένο τύπο ή έναν μήνα καταγεγραμμένο σε training record book εκπαίδευση επί του πλοίου πάνω στον συγκεκριμένο τύπο δεξαμενοπλοίου. Αυτό πώς θα επιτευχθεί από την ελληνική σημαία και πότε θα εφαρμοστεί;

**κ. Τσούλης:** Είπα προηγουμένως ότι τα ΚΕΠ βρίσκονται στην διαδικασία της αναπροσαρμογής τους, η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί. Πρόθεση αυτή τη στιγμή από όσο γνωρίζω είναι να υπάρξει ένα ενιαίο ΚΕΠ, το οποίο θα καλύπτει τους διαφόρους τύπους πλοίων και φυσικά εκεί πέρα θα υπάρχουν όλες οι προβλεπόμενες απαιτήσεις για τον τύπο των δεξαμενοπλοίων, όπως και για τον τύπο των φορτηγών ή των container ή των χημικών κ.τλ..

**κ. Νιώτης:** Η εφαρμογή του κανονισμού 5.1 με τις νέες διατάξεις με ξεχωριστό το liquified, το basic και ξεχωριστή πορεία πλέον για τα υγραεριοφόρα πλοία σε τι εφαρμογή βρίσκεται;

**κ. Τσούλης:** Είναι στο στάδιο της προετοιμασίας ακόμη. Θα ενσωματωθούν και αυτές οι προβλέψεις στη συνέχεια. Έχει αρκετό δρόμο ακόμα η ολοκλήρωση της προσαρμογής τόσο των προγραμμάτων των υπολοίπων σχολών, όσο και των ΚΕΠ και των ειδικών σχολείων.

**κ. Νιώτης:** Γιατί θεωρητικά οι νέοι ναυτικοί από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2013 θα πρέπει να ακολουθήσουν τις νέες διατάξεις.

**κ. Τσούλης:** Θα γίνουν άμεσες κινήσεις, είναι στο τελικό στάδιο.

**κ. Νιώτης:** Σχετικά με τους ratings το 2.4 και 2.5 (κανόνες) θα υπάρχει κάποια εκπαίδευση ή θα γίνεται μόνο επί του πλοίου;

**κ. Τσούλης:** Αυτά που προβλέπει η σύμβαση θα υιοθετηθούν τελικά και θα λειτουργήσουν.

**κ. Νιώτης:** Μέσω των ΑΕΝ θα γίνεται πλέον η εκπαίδευση για τον 2.4;

**κ. Τσούλης:** Αυτό δεν εξαρτάται από εμένα. Θα ληφθεί η απόφαση από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών αν θα το αναλάβουν οι ΑΕΝ ή θα το αναλάβει το ΚΕΣΕΝ, κάποια κομμάτια ενδεχομένως θα ενσωματωθούν εδώ, κάποια εκεί, εκτός και αν υπάρξει άλλη απόφαση.

**κ. Ασλάνογλου:** Με τη νέα STCW του 2010 υπάρχει απαίτηση για περιβαλλοντική ενημέρωση (environmental awareness), διδάσκεται σε κάποιο σχολείο;

**κ. Τσούλης:** Αυτή τη στιγμή έχει ενισχυθεί λιγάκι το κομμάτι της MARPOL και θέματα κανονιστικά εντάσσονται στο μάθημα αυτό της MARPOL και της Διαχείρισης του Έρματος κατά κύριο λόγο. Και υπάρχει και το μάθημα των Κανονισμών που έχουν ενταχθεί όλες οι υπόλοιπες υποχρεωτικές απαιτήσεις, που πρέπει να ενσωματωθούν.

**Σπουδαστής ΑΕΝ Ύδρας:** Συγχωνεύσατε μαθήματα όπως ΔΚΑΣ με Ναυτική Τέχνη, Αλληλογραφία με Επικοινωνίες και έχετε αφήσει ξεχωριστά το μάθημα της Ναυτιλιακής Ιστορίας. Πιστεύεται ότι είναι πιο σημαντική η Ναυτιλιακή Ιστορία από το ΔΚΑΣ και την Αλληλογραφία;

**κ. Τσούλης:** Δεν είναι θέμα σημαντικότητας, τα μαθήματα έχουν ομαδοποιηθεί βάσει κάποιων κατηγοριών και κάποιων συναφειών που υπάρχουν στην ύλη. Όσον αφορά το θέμα της Ναυτιλιακής Ιστορίας, εγώ προσωπικά το θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό, ουσιάδες, είμαι υπέρμαχος αυτού του μαθήματος, γιατί απαιτείται να υπάρχει ειδικά σήμερα που είναι τόσο πειστική η κατάσταση στο βαπόρι, απαιτείται να υπάρχει και ένα υπόβαθρο, το οποίο θα προωθεί την περηφάνια και την σύνδεση του ναυτικού με το παρελθόν του, για να τον βοηθήσει να ανταποκριθεί στις δύσκολες απαιτήσεις του βαποριού. Μόνο και μόνο το οικονομικό δεν λύνει την εξίσωση. Μεγάλο πρόβλημα είναι η τόνωση του ηθικού. Ο ναυτικός πλέον δεν βγαίνει έξω, ο ναυτικός έχει χίλια δυο προβλήματα, έχουν αυξηθεί οι εργασιακές πιέσεις, επομένως πιστεύω ότι θα τονώσει παρά πολύ το θέμα του ηθικού αυτό το μάθημα και θα βοηθήσει



τον ναυτικό να καταλάβει από πού ξεκίνησε, πού πηγαίνει και για ποιο λόγο ταλαιπωρείται μέσα στο βαπόρι.

**κ. Μηνόγιαννης:** Δεν με κάλυψε η απάντησή σας κ. Τσούλη, διότι είναι γνωστό ότι οι Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών κάνουν επιμόρφωση, τα πτυχία είναι ισχύος 5ετίας. Λοιπόν, αν εσείς θεωρείτε ότι κάθε 5 χρόνια όταν ένας διδάσκεται 6 ώρες Υγιεινή είναι ικανοποιητικό και να διδάσκεται κάθε μέρα όλο τον χειμώνα στο κανονικό πρόγραμμα την Ιστορία περισσότερο από την Υγιεινή, δεν ξέρω, εγώ δεν το βλέπω λογικό αυτό. Τι επιμόρφωση μπορεί να κάνει η Σχολή των Σωστικών, εφόσον δεν έχει διδαχθεί το μάθημα της Υγιεινής, αφού δεν υπάρχει στα ωρολόγια προγράμματα; Επομένως σε τι κάνει επιμόρφωση, για πείτε μου;

**κ. Τσούλης:** Καπετάν Μιχάλη μου, το θέμα του τι διδάσκεται κάποιος καλύπτει δύο συγκεκριμένους τομείς, ο ένας τομέας είναι αυτός που θα οδηγήσει σε υποχρεωτική πιστοποίηση κάποιων αντικειμένων και υποχρεωτική πιστοποίηση έχουμε τόσο στις Ακαδημίες, στο ΚΕΣΣΕΝ, στα ειδικά σχολεία και στα Σωστικά, όπου εκεί καλύπτονται οι απαιτήσεις, και στη συνέχεια έρχονται κάποια θέματα, κάποια αντικείμενα, τα οποία είναι πέραν των απαιτήσεων της Σύμβασης. Εξήγησα εκ των προτέρων ότι δεν είναι απαίτηση της Σύμβασης η διδασκαλία της Ιστορίας, εξήγησα επίσης ότι η δική μου θέση είναι συγκεκριμένη και πιστεύω ότι είναι ένα από τα θεμελιώδη μαθήματα, τα οποία θα πρέπει οπωσδήποτε να διδάσκονται στις Ακαδημίες, η Ιστορία. Πιστεύω ότι το σημαντικότερο πρόβλημα είναι η τόνωση του ηθικού και σε αυτήν την κατεύθυνση θα βοηθήσει παρά πολύ το μάθημα της Ιστορίας, σαφώς και δεν είναι υποχρεωτικό βάσει της σύμβασης. Αυτό δεν παύει να είναι η προσωπική μου άποψη.

**κ. Μηνόγιαννης:** Δεν διαφωνώ για την άποψη που έχετε για την Ιστορία. Διαφωνώ για την Υγιεινή: όταν ταξιδεύει ένας και θα χρειαστεί να του κάνουν μια ένεση, ποιος ξέρει να του κάνει μια ένεση; Μου λέτε ότι το διδάσκεται στα Σωστικά, στα Σωστικά είναι επιμόρφωση, τι επιμόρφωση κάνει σε ένα μάθημα που δεν το έχει διδαχθεί;

**κ. Τσούλης:** Οι απαιτήσεις των Πρώτων Βοηθειών είναι συγκεκριμένες και οδηγούν σε συγκεκριμένη πιστοποίηση. Υπάρχει φυσικά και το κομμάτι του Medical Care, το οποίο διδάσκεται στο ΚΕΣΣΕΝ και όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις, δεν θέλω να κουράσω επαναλαμβάνοντάς το άλλη μια φορά, όλες οι απαιτήσεις είναι κομμάτι της ύλης και οδηγούν στην λήψη του συγκεκριμένου πιστοποιητικού. Εάν θα έπρεπε εκτός από αυτό η Υγιεινή να διδάσκεται παραπάνω ώρες, θα ήταν κάτι το οποίο θα μπορούσαμε να το δούμε πιστεύω κατά την διάρκεια που «έτρεχε» η διαβούλευση των προγραμμάτων, δεν ξέρω αν ο κ. Μανάφης συνάντησε κάποιο τέτοιο e-mail, εγώ πάντως δεν έχω κάτι τέτοιο υπόψη μου και ομολογώ είμαι λίγο αιφνιδιασμένος.

**κ. Παλαιοκρασάς:** Αν επιτρέπεται να πάρω τον λόγο και εγώ πάνω σε αυτό το θέμα. Γενικά θυμάμαι όταν αναπτύσσαμε προγράμματα στο Παιδαγωγικό Ιν-

στιτούτο, είχαμε αυτήν την κουβέντα, γιατί τόσες ώρες εκεί και όχι αλλού. Αυτό δεν λύνεται ποτέ, αλλά στην συγκεκριμένη περίπτωση, θεωρώ ότι οι Ακαδημίες θα μπορούσαν να αναπτύξουν online μαθήματα, όπου εκεί θα ήταν η πλήρης ύλη, αν θέλετε, για όσους ενδιαφέρονται να μπουν σε βάθος σε κάποιο μάθημα που δεν έχει αρκετές ώρες και κυριότερα για τους εν ενεργεία αξιωματικούς, οι οποίοι είναι πάνω σε πλοία και έχουν άριστες εγκαταστάσεις επικοινωνίας, που θα μπορούσαν στον ελεύθερο χρόνο τους να πάρουν ένα μάθημα, αλλά να αξιολογηθούν γι' αυτό το μάθημα και να πάρουν και κάποια πιστοποίηση.

**κ. Μοσχούτης:** Έχει ληφθεί υπόψη κατά την μελέτη ωρών της Αγγλικής γλώσσας ότι το 87% των πλοίων χρησιμοποιεί ως γλώσσα εργασίας την Αγγλική και παρατηρούμε ότι τα εγχειρίδια, οι κώδικες και τα manuals ISM, EMS, ISPS κ.λπ. είναι μόνο στα Αγγλικά, με συνέπεια ελάχιστοι αξιωματικοί να γνωρίζουν τους κώδικες και να εργάζονται επ' αυτών; Δυσκολεύονται δε να διεκπεραιώσουν audit ISM, ISPS χωρίς την παρουσία στελέχους της επιχείρησης.

**κ. Τσούλης:** Ναι όντως το πρόβλημα της Αγγλικής γλώσσας υπάρχει και όλες οι προσπάθειες που γίνονται είναι σε αυτήν την κατεύθυνση, να γίνει πλέον πιο αποδοτικό το μάθημα και να ανέβει το επίπεδο που θα έχουν οι σπουδαστές όταν βγαίνουν από τις Ακαδημίες. Όλη η προσπάθεια εκεί εντείνεται, στο να αυξηθεί το επίπεδο και η αποδοτικότητα του μαθήματος.

**κ. Μοσχούτης:** Με την μείωση των ωρών θα είναι αποδοτικό;

**κ. Τσούλης:** Ναι, βεβαίως, γιατί πλέον ξεκινάμε από ομοιογενές επίπεδο μαθητών. Υπάρχει η βασική γνώση της Αγγλικής και πλέον πηγαίνουμε μόνο στην εκμάθηση της ορολογίας. Θα είναι πολύ πιο εύκολο για τον καθηγητή να δουλέψει.

**κ. Ασλάνογλου:** Την ερώτησή μου δεν την έκανα για να ενημερωθώ περισσότερο για το τι διδάσκεται στο σχολείο, περισσότερο για την ανησυχία μου, το ότι αυτό που διδάσκεται πρέπει να είναι εναρμονισμένο με κάποιο model course, το οποίο έχει βγει στον IMO και αυτό αφορά το Environmental Awareness. Δεν έχω ιδέα πώς ακριβώς διδάσκεται το μάθημα MARPOL που είπατε ballast management και δεν ξέρω αν συμμετέχει αυτό το συγκεκριμένο model course μέσα. Αλλά περισσότερο από αυτό, αυτά που κάνετε πιστεύω να τα έχει αναγνωρίσει και η EMSA, έτσι δεν είναι;

**κ. Τσούλης:** Ναι, θα περάσουν από την EMSA.

**κ. Ασλάνογλου:** Εφόσον έχετε πάρει την έγκριση του EMSA, εμένα μου περισεύει. Αλλά το άλλο που έχω να πω είναι το εξής: υπάρχουν άνθρωποι που δεν έχουν αυτό το Environmental Awareness και όταν θα τεθεί σε ισχύ πλήρως η STCW μετά το τέλος 2016, θα πρέπει να ανανεώσουν ορισμένα πιστοποιητικά. Δηλαδή οι αξιωματικοί, που δεν έχουν κάνει σχολείο από την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2013 στις ΑΕΝ, θα πρέπει να έχουν αυτό το Awareness. Υπάρχει κάποια ενσωματωμένη ύλη, κάποια σκέψη, να προταθεί στο ΚΕΣΕΝ, δεν ξέρω πώς; Πρέπει να πάρουν αυτήν την επιμόρφωση τα παιδιά.

**κ. Τσούλης:** Σωστά. Αυτό είναι ένα θέμα το οποίο εξετάζει από όσο ξέρω η ΔΕΚΝ και η οποία θα προχωρήσει στις κατάλληλες ενέργειες στη συνέχεια, για να εξακριβωθεί αν αυτό θα γίνει με ξεχωριστή πιστοποίηση μέσω του ΚΕΣΕΝ ή αν θα λειτουργήσει ως γνωστικό αντικείμενο στις Ακαδημίες, το οποίο βάσει αυτής της γνώσης που παίρνουν προ της απόκτησης του πτυχίου, θα μπορέσει να οδηγήσει στην απόκτηση του πιστοποιητικού στην συνέχεια. Είναι διαδικαστικά τα θέματα, είναι αρκετά τα θέματα δεν είναι μόνο αυτό, τα οποία θα πρέπει να λυθούν όσο το δυνατόν συντομότερα και πιστεύω ότι προς τα εκεί κινούμαστε.

**κ. Πλατσοδάκης:** Επειδή βλέπω ότι υπάρχει αρκετός προβληματισμός για τα Αγγλικά, επιτρέψτε μου να πω το εξής: Συμφωνώ με τον ομιλητή μας στο ότι επί 9 χρόνια το κράτος προσπαθεί να μάθει την Αγγλική γλώσσα στους μαθητές, δεν μπορεί κάποιος λοιπόν να προσποιείται ότι έχει απαίτηση να αρχίσει να μαθαίνει Αγγλικά στην ΑΕΝ και ούτε μία ΑΕΝ μπορεί να ομαδοποιήσει τους διαφόρους φοιτητές, άλλους που δεν ξέρουν καθόλου, άλλους μέτρια, άλλους πολύ καλά, και να προσπαθήσει να τους τα μάθει. Νομίζω ότι ο στόχος της ΑΕΝ πρέπει να είναι η ναυτική ορολογία και μόνο και νομίζω ότι έχει αποφασιστεί, αν δεν κάνω λάθος κ. Ματσάγγο, ότι στην επόμενη εκπαιδευτική χρονιά θα είναι η ελάχιστη απαίτηση η γνώση των Αγγλικών για να μπορείς να εισαχθείς στην ΑΕΝ. Και μην υιοθετούμε, οι φοιτητές δηλαδή, μία αρνητική στάση. Προστατεύουμε τον ίδιο τον ναυτικό υποχρεώνοντάς τον να ξέρει πολύ καλά Αγγλικά. Αν δεν μπορεί να συνεννοηθεί με το άλλο πλοίο, αν δεν μπορεί να συνεννοηθεί με τον πιλότο και με άλλες αρχές, είναι εκείνος ο οποίος θα βρεθεί στο πρόβλημα κατ' αρχήν.

**κ. Παλαιοκρασάς:** Και σε αυτήν την περίπτωση πιστεύω ότι ένα online μάθημα Αγγλικής μπορεί να βοηθήσει.

**κ. Τσαϊρης:** Πιστεύετε ότι 3 ώρες την εβδομάδα στο Γ' Ακαδημαϊκό Εξάμηνο είναι αρκετές από την στιγμή που από το 2015 το σύστημα ναυσιπλοΐας είναι paperless, ειδικά όταν οι επιθεωρητές δίνουν έμφαση στο passage-plan, όπου απαιτούν πολλές λεπτομέρειες;

**κ. Τσούλης:** Ναι. 3 ώρες την εβδομάδα είναι 45 ώρες το εξάμηνο. Υπερκαλύπτουν τις απαιτήσεις γι' αυτήν την δουλειά. Εξάλλου κομμάτι αυτών των πραγμάτων θα γίνεται και στην Ναυτιλία, δηλαδή κάποιες ώρες θα μπορέσουν στην πράξη, στις εφαρμογές επάνω, να μεταφερθούν και από την Ναυτιλία, οπότε πιστεύω ότι είναι αρκετές οι ώρες. Θα καλυφθούν οι ουσιαστικές ανάγκες, οι τυπικές, πάντως, καλύπτονται.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΑΝΙΗΛ**

**Πρόγραμμα Σπουδών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού  
(Σχολή Μηχανικών) σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της Δ.Σ.  
STCW 1978 (Manila 2010) και εφαρμογές συστημάτων  
διαχείρισης μάθησης στη ναυτική εκπαίδευση**

Κυρίες και Κύριοι,

Είναι ιδιαίτερη τιμή να παρευρίσκομαι στο σημερινό συνέδριο, που διοργανώνει το Ίδρυμα Ευγενίδου υπό την αιγίδα του Υ.Ν.Α. και το οποίο εστιάζει στη Ναυτική Εκπαίδευση.

Στην αρχή της εισήγησής μου θα παρουσιαστεί το νέο πρόγραμμα σπουδών των Σχολών Μηχανικών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καθώς η Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου συνεργάζεται στενά με τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.Ν.Α για την αναμόρφωση των προγραμμάτων των σχολών του Ε.Ν., σύμφωνα με την αναθεωρημένη Διεθνή Σύμβαση S.T.C.W 1978 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), όπως αυτή τροποποιήθηκε στη συνδιάσκεψη της Manila του 2010.

Από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού στην εισηγητική επιτροπή συμμετείχαν πλην εμού, ο κ. Γκοτζαμάνης Γεώργιος, Αναπληρωτής Διευθυντής της Σχολής Μηχανικών της ΑΕΝ Μακεδονίας και ο κ. Δανιήλ Νικόλαος, Διευθυντής της Σχολής Μηχανικών της ΑΕΝ Χίου.

Στο τέλος της εισήγησης, θα γίνει μια σύντομη παρουσίαση σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης μάθησης, καθώς η ενσωμάτωσή τους στην ναυτική εκπαίδευση μπορεί να επιφέρει ριζικές τροποποιήσεις στα τρέχοντα μοντέλα διδακτικής επικοινωνίας εκπαιδευτών-εκπαιδευόμενων.

Το νέο πρόγραμμα σπουδών στοχεύει στον εκσυγχρονισμό και στην ποιοτική αναβάθμιση του υφιστάμενου προγράμματος σπουδών.

Ο στόχος ήταν:

- Να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις της αποδοχής του από τους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς (International Maritime Organization, European Maritime Safety Agency),

- να καταστήσουμε το νέο πρόγραμμα σπουδών ανταγωνιστικό στο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα,
- να ενισχύσουμε το κύρος του προγράμματος σπουδών στον ακαδημαϊκό και επαγγελματικό χώρο, και να εξασφαλίσουμε την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του.

Οι κύριοι άξονες σχεδίασης των αναλυτικών προγραμμάτων ήταν οι κάτωθι:

- Έγινε σύγκριση Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 (1995) – 2010.
- Έγινε σύγκριση των πρότυπων σειρών εκπαίδευσεων I.M.O. (model course) 7.04 1999 (2.202 ώρες) – 2012 (1.910 ώρες).
- Τα ισχύοντα ωρολόγια προγράμματα σπουδών (2.700 ώρες). (Διάρκεια σπουδών: 6 εξάμηνα θεωρητικής εκπαίδευσης και 2 εκπαιδευτικά ταξίδια).
- Τα εκπαιδευτικά ταξίδια.  
Α' Ε.Τ.: μετά το Α' Εξάμηνο σπουδών.  
Β' Ε.Τ.: μετά το Γ' Εξάμηνο σπουδών.
- Ο εργαστηριακός εξοπλισμός των Σχολών Μηχανικών (τωρινός – μελλοντικός).
- Τα υπάρχοντα βιβλία.
- Τα προγράμματα σχολών (maritime education training) του εξωτερικού.

Τα κριτήρια αναθεώρησης των αναλυτικών ωρολογίων προγραμμάτων ήταν τα παρακάτω:

- Ο βαθμός ανταπόκρισης του προγράμματος στις σύγχρονες εξελίξεις και στις απαιτήσεις της αγοράς.
- Η αποφυγή επικαλύψεων στην ύλη επιμέρους μαθημάτων.
- Η δημιουργία νέων μαθημάτων, τα οποία είναι κρίσιμα στη διευκόλυνση της επαγγελματικής ένταξης των αποφοίτων μας.
- Η ανάδραση από την αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας εκ μέρους των σπουδαστών στα πλαίσια της εσωτερικής αξιολόγησης.
- Οι απόψεις-προτάσεις της ναυτιλιακής κοινότητας που προέκυψαν από τη διαβούλευση των προγραμμάτων.

Σε αντιστοιχία με τα model courses του I.M.O. 7.04 1999-2012 και την Διεθνή Σύμβαση S.T.C.W., τα μαθήματα του προτεινόμενου προγράμματος σπουδών κατανεμήθηκαν σε 4 λειτουργίες σε επιχειρησιακό επίπεδο:

**Λειτουργία 1:** Ναυτική μηχανολογία.

**Λειτουργία 2:** Μηχανολογία Ηλεκτρική, Ηλεκτρονική και Συστημάτων Αυτομάτου Έλεγχου.

**Λειτουργία 3:** Συντήρηση και Επισκευή.

**Λειτουργία 4:** Έλεγχος της Λειτουργίας του Πλοίου και Μέριμνα των Επιβαινόντων.

Παράλληλα, υπάρχει και ο τομέας των μαθημάτων υποδομής.

**Λειτουργία 1: Ναυτική Μηχανολογία** σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Παρέχει τις βασικές γνώσεις και την πρακτική εξάσκηση για:

- Την τήρηση ασφαλούς φυλακής της μηχανής.
- Τη χρήση της Αγγλικής γλώσσας σε γραπτή και προφορική μορφή.
- Τη χρήση των εσωτερικών συστημάτων επικοινωνίας του πλοίου.
- Τη λειτουργία των κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων και συναφών με αυτά συστημάτων ελέγχου.
- Τη χρήση και τον έλεγχο των καυσίμων, λιπαντικών, έρματος και των υπολοίπων συστημάτων άντλησης.

Πραγματοποιώντας σύγκριση της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 (1995) – 2010 στη λειτουργία 1, οι αλλαγές-προσθήκες ήταν τρεις:

- Προστέθηκε το κομμάτι της Διαχείρισης των Πόρων Μηχανοστασίου (Engine room Resource Management). Η Διαχείριση των Πόρων του Μηχανοστασίου περιλαμβάνει: την κατανομή, εκχώρηση και ιεράρχηση των πόρων του μηχανοστασίου, τις διαδικασίες αποτελεσματικής επικοινωνίας του προσωπικού, τις τεχνικές του δυναμισμού και της ηγεσίας, την απόκτηση της ικανότητας και διατήρηση επίγνωσης της κατάστασης και τις αρχές εκτίμησης της ομαδικής εμπειρίας.
- Προστέθηκε η χρήση των συστημάτων εσωτερικής επικοινωνίας του πλοίου.
- Προστέθηκαν οι απαιτήσεις για τη λειτουργία διαχωριστών ελαίου – ύδατος ή παρόμοιου εξοπλισμού.

Εξαιτίας αυτών των τροποποιήσεων δημιουργήθηκαν δύο καινούργια μαθήματα στο ΣΤ' εξαμήνο σπουδών. Το πρώτο μάθημα έχει τον τίτλο «Βοηθητικά Μηχανήματα πλοίου ΙΙΙ -Συστήματα Εκφόρτωσης» και το δεύτερο μάθημα έχει τον τίτλο «Μηχανές Εσωτερικής Καύσης ΙΙΙ και Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου». Ο Πίνακας 1 παρουσιάζει τα μαθήματα που αφορούν τα μαθήματα της Λειτουργίας 1.

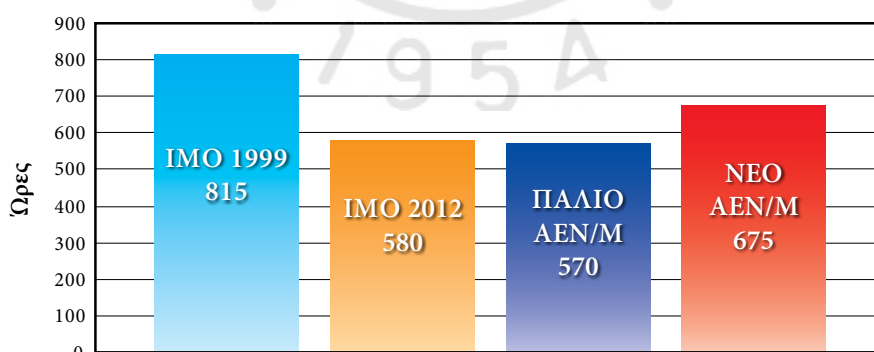
Οι υπόλοιπες αλλαγές αφορούν αυξομειώσεις στις ώρες διδασκαλίας των μαθημάτων και αλλαγές στους τίτλους και κατά συνέπεια στο αναλυτικό πρόγραμμα των μαθημάτων. Οι αλλαγές ήταν οι εξής: Στο μάθημα του Δ' εξαμήνου με τίτλο «Μηχανές Εσωτερικής Καύσης ΙΙ» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση αυξήθηκαν από 45 σε 75. Στο μάθημα του ΣΤ' εξαμήνου με τίτλο «Ατμοστρόβιλοι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 45 σε 30. Ο τίτλος του μαθήματος του Ε' εξαμήνου από «Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου ΙΙ» διαμορφώθηκε σε «Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου ΙΙ - Μεταφορά Υγρών Φορτίων».

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 1) των πρότυπων σειρών εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών

**Πίνακας 1**

**Μαθήματα Ναυτικής Μηχανολογίας (Λειτουργία 1) σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	60	Ναυτική Μηχανολογία
B	60	Ναυτικές Μηχανές
B	45	Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου I – Δίκτυα
Γ	75	Μηχανές Εσωτερικής Καύσης I
Δ	75 ↑	Μηχανές Εσωτερικής Καύσης II (+30 ώρες)
E	60	Ατμοπαραγωγοί
E	60	Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου II – Μεταφορά Υγρών Φορτίων
ΣΤ	45	Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου III – Συστήματα Εκφόρτωσης
ΣΤ	30 ↑	Ατμοστρόβιλοι (-15 ώρες)
ΣΤ	45	Μηχανές Εσωτερικής Καύσης III και Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου
ΣΤ	60	Καύσιμα Λιπαντικά
ΣΤ	60	Ψυκτικές – Κλιματιστικές εγκαταστάσεις – Αερισμός



**Ναυτική Μηχανολογία (Λειτουργία 1)**

**Εικόνα 1**

Σύγκριση ωρών διδασκαλίας μαθημάτων Ναυτικής Μηχανολογίας σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.

Μηχανικών, για τη Λειτουργία 1 μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

- Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 προτείνει για τη Λειτουργία 1 την πραγματοποίηση 815 ωρών διδασκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών, ενώ η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 2012 προτείνει αντίστοιχα 580 ώρες διδασκαλίας.
- Το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε για τη λειτουργία της Ναυτικής Μηχανολογίας 570 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιερώνει 675 ώρες αντίστοιχα.
- Υπήρχε το παράδοξο στο παλιό πρόγραμμα σπουδών να υπάρχουν πολύ λιγότερες ώρες διδασκαλίας στη Λειτουργία της Ναυτικής Μηχανολογίας σε σχέση με τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999.
- Έγινε προσπάθεια στο νέο πρόγραμμα σπουδών αυτή η αντίθεση να εξαλειφθεί, αυξάνοντας τελικά τις ώρες διδασκαλίας κατά 120 σε σχέση με το παλιό πρόγραμμα σπουδών, ικανοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την επίμονη ανάγκη των σπουδαστών να αυξηθούν οι ώρες διδασκαλίας πάνω στη συγκεκριμένη λειτουργία.

Στη Λειτουργία της Ναυτικής Μηχανολογίας εντάσσεται και το μάθημα των Ναυτικών Αγγλικών.

Ο Πίνακας 2 παρουσιάζει την κατανομή του μαθήματος των Ναυτικών Αγγλικών στα διάφορα εξάμηνα σπουδών.

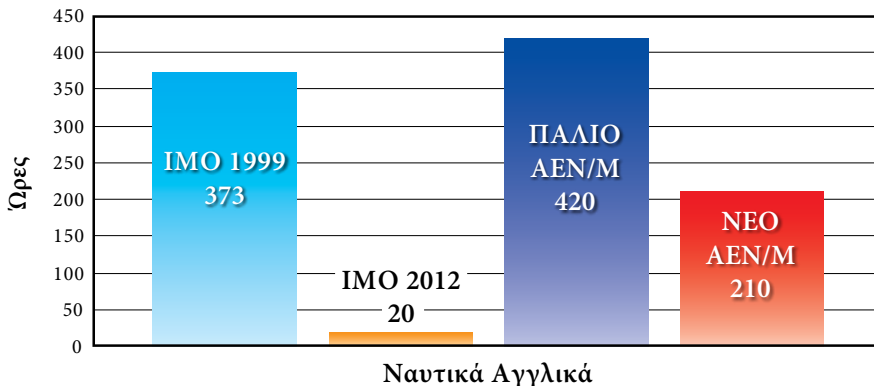
Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 2) των πρότυπων σειρών εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 3.17 και 7.04 του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών Μηχανικών, για το μάθημα των Ναυτικών Αγγλικών μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 3.17 προτείνει για τη διδασκαλία του μαθήματος των Ναυτικών Αγγλικών την πραγματοποίηση 373 ωρών διδασ-

**Πίνακας 2**  
**Ναυτικά Αγγλικά (Λειτουργία 1) σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	45 ↓	Ναυτικά Αγγλικά I (-15 ώρες)
B	45 ↓	Ναυτικά Αγγλικά II (-45 ώρες)
Γ	30 ↓	Ναυτικά Αγγλικά III (-45 ώρες)
Δ	30 ↓	Ναυτικά Αγγλικά IV (-60 ώρες)
E	30 ↓	Ναυτικά Αγγλικά V (-15 ώρες)
ΣΤ	30 ↓	Ναυτικά Αγγλικά VI (-30 ώρες)





**Εικόνα 2**

*Σύγκριση ωρών διδασκαλίας του μαθήματος των Ναυτικών Αγγλικών I.M.O. 3.17, I.M.O. 7.04 (2012), παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.*

σκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών, ενώ η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του I.M.O. 7.04 του 2012 προτείνει μόλις 20 ώρες διδασκαλίας (μείωση 95%).

Το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε για τη διδασκαλία του μαθήματος των Ναυτικών Αγγλικών 420 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνει αντίστοιχα 210 ώρες (μείωση 50%).

Το μάθημα των Ναυτικών Αγγλικών παραμένει βασικό μάθημα και στο νέο πρόγραμμα σπουδών, καθώς εξακολουθεί να διδάσκεται σε όλα τα εξάμηνα σπουδών.

Η μείωση στις ώρες διδασκαλίας έγινε με γνώμονα την πρόθεση της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.Ν.Α., οι νεοεισερχόμενοι σπουδαστές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να είναι υποχρεωτικά κάτοχοι βασικού τίτλου σπουδών, με το οποίο θα πιστοποιείται η καλή γνώση της Αγγλικής Γλώσσας.

**Λειτουργία 2: Μηχανολογία Ηλεκτρική, Ηλεκτρονική και Συστημάτων Αυτόματου ελέγχου** σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Παρέχει τις βασικές γνώσεις και την πρακτική εξάσκηση για:

- Τις ηλεκτρολογικές και ηλεκτρονικές εγκαταστάσεις του πλοίου.
- Τα συστήματα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας.
- Τα συστήματα αυτομάτου ελέγχου.
- Τις απαιτήσεις ασφάλειας κατά τη διάρκεια ηλεκτρικών εργασιών.

Πραγματοποιώντας σύγκριση της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 (1995) – 2010 στη Λειτουργία 2, οι αλλαγές-προσθήκες ήταν δύο:

Η **πρώτη** αλλαγή αφορά τον χειρισμό ηλεκτρολογικών, ηλεκτρονικών και συστημάτων ελέγχου και ειδικότερα τις εγκαταστάσεις υψηλής τάσης, τα κυκλώματα ακολουθιακού ελέγχου και τις συσκευές συναφών συστημάτων, τα

χαρακτηριστικά του PID ελέγχου και τις συσκευές συνδεδεμένων συστημάτων για έλεγχο διεργασιών. Η **δεύτερη μεγάλη** αλλαγή στη Λειτουργία 2 αφορά τη συντήρηση και επισκευή ηλεκτρολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Εξαιτίας αυτών των τροποποιήσεων δημιουργήθηκαν τρία καινούργια μαθήματα στο Δ' και ΣΤ' εξαμήνο σπουδών. Το πρώτο μάθημα (Δ' εξαμήνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Ψηφιακά Συστήματα – Δίκτυα Υπολογιστών», το δεύτερο μάθημα (ΣΤ' εξαμήνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου ΙΙ – Υδραυλικά Πνευματικά Συστήματα» και το τρίτο μάθημα (ΣΤ' εξαμήνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις Πλοίων». Ο Πίνακας 3 παρουσιάζει τα μαθήματα που αφορούν τα μαθήματα της Λειτουργίας 2.

Οι υπόλοιπες αλλαγές αφορούν αυξομειώσεις στις ώρες διδασκαλίας των μαθημάτων και αλλαγές στους τίτλους και κατά συνέπεια στο αναλυτικό πρόγραμμα των μαθημάτων. Οι αλλαγές ήταν οι εξής: Στο μάθημα του Γ' εξαμήνου με τίτλο «Ηλεκτρικές Μηχανές Ι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 60. Στο μάθημα του Ε' εξαμήνου με τίτλο «Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου Ι – Αισθητήρια – Μετρήσεις» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 45. Ο τίτλος του μαθήματος του Ε' εξαμήνου από «Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου» διαμορφώθηκε σε «Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου Ι – Αισθητήρια – Μετρήσεις».

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 3) των πρότυπων σειρών εκπαιδύσεων του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών

**Πίνακας 3**

**Μαθήματα Μηχανολογίας Ηλεκτρικής, Ηλεκτρονικής και Συστημάτων Αυτομάτου ελέγχου (Λειτουργία 2) σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	60	Θεωρία Ηλεκτρικών κυκλωμάτων
B	60	Ηλεκτρονικά Ι
Γ	60 ↓	Ηλεκτρικές Μηχανές Ι (-15 ώρες)
Δ	60	Ψηφιακά Συστήματα – Δίκτυα Υπολογιστών
E	45 ↓	Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου Ι – Αισθητήρια – Μετρήσεις (-30 ώρες)
E	75	Ηλεκτρικές Μηχανές ΙΙ
ΣΤ	60	Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου ΙΙ – Υδραυλικά Πνευματικά Συστήματα
ΣΤ	45	Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις Πλοίων



**Εικόνα 3**

*Σύγκριση ωρών διδασκαλίας μαθημάτων Μηχανολογία Ηλεκτρική, Ηλεκτρονική και Συστημάτων Αυτόματου ελέγχου σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.*

Μηχανικών, για τη Λειτουργία 2 μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 προτείνει για τη Λειτουργία 2 την πραγματοποίηση 121 ωρών διδασκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών, ενώ η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 2012 προτείνει αντίστοιχα 400 ώρες διδασκαλίας (αύξηση 230%).

Για τη Λειτουργία 2 το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε 345 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιερώνει 465 ώρες αντίστοιχα.

Η μεγάλη αλλαγή στη νέα σύμβαση όπως φαίνεται και από την εικόνα 3 αφορά τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας της Λειτουργίας 2, αν και το παλιό πρόγραμμα σπουδών ήδη διέθετε σχετικά αυξημένο αριθμό ωρών διδασκαλίας στη συγκεκριμένη λειτουργία. Στο νέο πρόγραμμα σπουδών οι ώρες διδασκαλίας σε σχέση με το παλιό πρόγραμμα σπουδών έχουν αυξηθεί κατά 120.

Στη Λειτουργία της Ηλεκτρικής – Ηλεκτρονικής Μηχανολογίας και Συστημάτων Αυτόματου Ελέγχου εντάσσεται και το μάθημα της Πληροφορικής.

Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει την κατανομή του μαθήματος της Πληροφορικής στα διάφορα εξάμηνα σπουδών.

**Πίνακας 4**

**Πληροφορική (Λειτουργία 2) σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
Α	30	Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές Ι
Δ	45 ↓	Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές ΙΙ (-60 ώρες)

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 4) των πρότυπων σειρών εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών Μηχανικών, για τη διδασκαλία του μαθήματος της Πληροφορικής μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

Τόσο η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999, όσο και η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 2012 δεν προτείνει ώρες για το μάθημα της Πληροφορικής.

Για τη Λειτουργία 2 το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε 135 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνει 75 ώρες αντίστοιχα.

Η προτεινόμενη μείωση στις ώρες διδασκαλίας στο μάθημα της Πληροφορικής αντισταθμίζεται από τη δημιουργία του νέου μαθήματος ειδικότητας στη Λειτουργία 2 (Πίνακας 3, Εικόνα 3) με τίτλο «Ψηφιακά Συστήματα – Δίκτυα Υπολογιστών».



Εικόνα 4

Σύγκριση ωρών διδασκαλίας του μαθήματος της Πληροφορικής σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.

**Λειτουργία 3: Συντήρηση και Επισκευή** σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Παρέχει τις βασικές γνώσεις και την πρακτική εξάσκηση για:

- Τη χρήση και την επεξεργασία των υλικών.
- Τον υπολογισμό των στοιχείων των μηχανών.
- Τη χρήση των εργαλείων χειρός, των εργαλειομηχανών και των οργάνων μέτρησης.
- Τη συντήρηση των μηχανημάτων του πλοίου (μηχανή, μηχανοστάσιο, κατάστρωμα).

Πραγματοποιώντας σύγκριση της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 (1995) – 2010 στη Λειτουργία 3, οι αλλαγές-προσθήκες ήταν δύο: Η **πρώτη**

αλλαγή αφορά τη χρήση των διαφόρων τύπων στεγανοποιητικών και υλικών γόμωσης. Η *δεύτερη* αλλαγή στη Λειτουργία 2 αφορά την ερμηνεία των διαγραμμάτων υδραυλικών και πνευματικών συστημάτων, καθώς και των διαγραμμάτων σωληνώσεων.

Εξαιτίας αυτών των τροποποιήσεων δημιουργήθηκαν τρία καινούργια μαθήματα στο Γ', Δ' και Ε' εξάμηνο σπουδών. Το πρώτο μάθημα (Γ' εξάμηνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Τεχνουργεία - Εργαστήρια ΙΙΙ», το δεύτερο μάθημα (Δ' εξάμηνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Συντήρηση Πλοίων και Διαχείριση Βλαβών» και το τρίτο μάθημα (Ε' εξάμηνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Τεχνουργεία - Εργαστήρια V». Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει τα μαθήματα που αφορούν τα μαθήματα της Λειτουργίας 3.

**Πίνακας 5**  
**Μαθήματα Συντήρησης και Επισκευής (Λειτουργία 3)**  
**σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	60 ↑	Τεχνουργεία – Εργαστήρια Ι (+15 ώρες)
A	45	Μηχανολογικό Σχέδιο Ι
B	60 ↓	Τεχνουργεία – Εργαστήρια ΙΙ (-15 ώρες)
B	30 ↓	Τεχνολογία Υλικών (-15 ώρες)
Γ	45 ↓	Μηχανολογικό Σχέδιο ΙΙ (-30 ώρες)
Γ	60 ↑	Στοιχεία Μηχανών (+15 ώρες)
Γ	45	Τεχνουργεία – Εργαστήρια ΙΙΙ
Δ	60 ↓	Τεχνουργεία – Εργαστήρια ΙV (-60 ώρες)
Δ	45	Συντήρηση Πλοίων και Διαχείριση Βλαβών
E	75	Τεχνουργεία – Εργαστήρια V
ΣΤ	75	Τεχνουργεία – Εργαστήρια VΙ

Οι υπόλοιπες αλλαγές αφορούν αυξομειώσεις στις ώρες διδασκαλίας των μαθημάτων και κατά συνέπεια αλλαγές στο αναλυτικό πρόγραμμα των μαθημάτων. Οι αλλαγές ήταν οι εξής: Στο μάθημα του Α' εξαμήνου με τίτλο «Τεχνουργεία - Εργαστήρια Ι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση αυξήθηκαν από 45 σε 60. Στο μάθημα του Β' εξαμήνου με τίτλο «Τεχνουργεία -

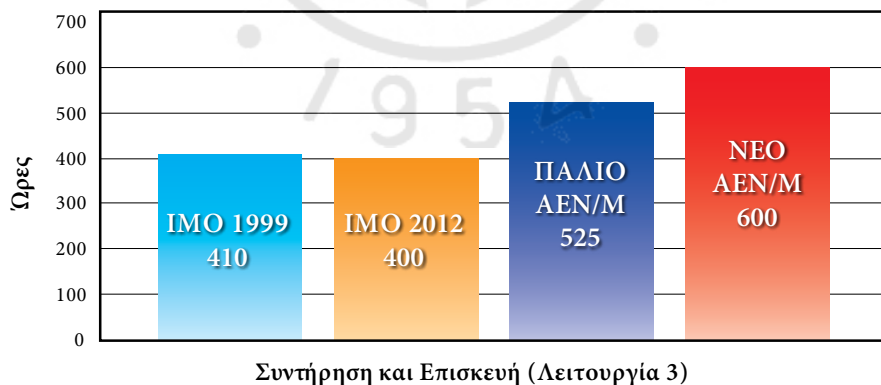
Εργαστήρια ΙΙ» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 60. Στο μάθημα του Β' εξαμήνου με τίτλο «Τεχνολογία Υλικών» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 45 σε 30. Στο μάθημα του Γ' εξαμήνου με τίτλο «Μηχανολογικό Σχέδιο ΙΙ» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 45. Στο μάθημα του Γ' εξαμήνου με τίτλο «Στοιχεία Μηχανών» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση αυξήθηκαν από 45 σε 60. Στο μάθημα του Δ' εξαμήνου με τίτλο «Τεχνουργεία - Εργαστήρια ΙV» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 120 σε 60.

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 5) των πρότυπων σειρών εκπαίδευσεων του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών Μηχανικών, για τη Λειτουργία 3 μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 προτείνει για τη Λειτουργία 3 την πραγματοποίηση 410 ωρών διδασκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών, ενώ η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 2012 προτείνει αντίστοιχα 400 ώρες διδασκαλίας.

Για τη Λειτουργία 3 το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε 525 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιερώνει 600 ώρες αντίστοιχα.

Έγινε εισαγωγή του μαθήματος «Τεχνουργεία - Εργαστήρια» σε όλα τα εξάμηνα σπουδών, ικανοποιώντας με αυτόν τον τρόπο τόσο τις απαιτήσεις των σπουδαστών για περισσότερη πρακτική εξάσκηση, όσο και τον αντικειμενικό σκοπό της τεχνολογικής ανώτατης εκπαίδευσης για περισσότερα εργαστήρια και λιγότερη θεωρία.



**Εικόνα 5**

*Σύγκριση ωρών διδασκαλίας μαθημάτων Συντήρησης και Επισκευής σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.*



**Λειτουργία 4: Έλεγχος της Λειτουργίας του Πλοίου και Μέριμνα Επιβαινόντων** σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Παρέχει τις βασικές γνώσεις για:

- Την πρόληψη της ρύπανσης.
- Τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου.
- Την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις νομοθετικές απαιτήσεις.
- Την εφαρμογή των δεξιοτήτων ηγεσίας και ομαδικής εργασίας.
- Την ασφάλεια του προσωπικού και του πλοίου.

Πραγματοποιώντας σύγκριση της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 (1995) – 2010 στη Λειτουργία 4, οι αλλαγές-προσθήκες ήταν δύο:

Η **πρώτη** αλλαγή αφορά την εφαρμογή των δεξιοτήτων ηγεσίας και ομαδικής εργασίας. Η **δεύτερη** αλλαγή στη Λειτουργία 4 αφορά την ασφάλεια του προσωπικού και του πλοίου.

Εξαιτίας αυτών των τροποποιήσεων δημιουργήθηκαν δύο καινούργια μαθήματα στο Δ' και Ε' εξάμηνο σπουδών. Το πρώτο μάθημα (Δ' εξάμηνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Διεθνείς Κανονισμοί και Ασφάλεια Ζωής και Περιβάλλοντος», ενώ το δεύτερο μάθημα (Ε' εξάμηνο σπουδών) έχει τον τίτλο «Ηγεσία – Διοικητικές δεξιότητες». Ο Πίνακας 6 παρουσιάζει τα μαθήματα που αφορούν τα μαθήματα της Λειτουργίας 4.

Οι υπόλοιπες αλλαγές αφορούν αυξομειώσεις στις ώρες διδασκαλίας των μαθημάτων και κατά συνέπεια αλλαγές στο αναλυτικό πρόγραμμα των μαθημάτων. Οι αλλαγές ήταν οι εξής: Στο μάθημα του Α' εξαμήνου με τίτλο «Ναυπηγία I – Ναυτιλιακές γνώσεις» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση αυξήθηκαν από 30 σε 45. Στο μάθημα του Β' εξαμήνου με τίτλο «Στοιχεία

#### Πίνακας 6

**Μαθήματα Ελέγχου της Λειτουργίας του Πλοίου και Μέριμνα Επιβαινόντων (Λειτουργία 4) σε επιχειρησιακό επίπεδο.**

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	45 ↑	Ναυπηγία I – Ναυτιλιακές γνώσεις (+15 ώρες)
B	30 ↓	Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου (-15 ώρες)
Γ	45	Ναυπηγία II
Δ	30	Διεθνείς Κανονισμοί και Ασφάλεια Ζωής και Περιβάλλοντος
E	30	Διαχείριση Ανθρώπινου Δυναμικού
E	30	Ηγεσία – Διοικητικές δεξιότητες

Ναυτικού Δικαίου» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 45 σε 30.

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 6) των πρότυπων σειρών εκπαιδεύσεων του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών Μηχανικών, για τη Λειτουργία 4 μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 προτείνει για τη Λειτουργία 3 την πραγματοποίηση 138 ωρών διδασκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών, ενώ η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 2012 προτείνει αντίστοιχα 165 ώρες διδασκαλίας.

Για τη Λειτουργία 4 το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε 150 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνει 210 ώρες αντίστοιχα.



**Εικόνα 6**

*Σύγκριση ωρών διδασκαλίας μαθημάτων Ελέγχου της Λειτουργίας του Πλοίου και Μέριμνας Επιβαινόντων σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.*

### **Τομέας μαθημάτων υποδομής.**

Αυτός ο τομέας παρέχει τη βασική γνώση για την κατανόηση των φυσικών αρχών και νόμων που διέπουν τη συμπεριφορά του πλοίου και του περιβάλλοντός του, καθώς και τη λειτουργία του εξοπλισμού του.

Συγκρίνοντας τις προτεινόμενες ώρες διδασκαλίας (Εικόνα 7) των πρότυπων σειρών εκπαιδεύσεων του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012, καθώς και τις ώρες διδασκαλίας του παλιού και νέου προγράμματος σπουδών των Σχολών Μηχανικών, για τη Λειτουργία 4 μπορούν να διαπιστωθούν τα παρακάτω:

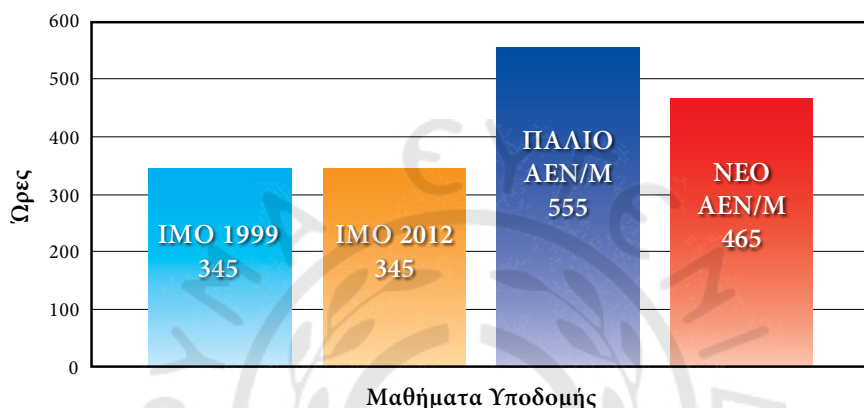
- Η πρότυπη σειρά εκπαίδευσης του Ι.Μ.Ο. 7.04 του 1999 και του 2012 προτείνει για τον τομέα των μαθημάτων υποδομής την πραγματοποίηση



345 ωρών διδασκαλίας σε όλη τη διάρκεια των σπουδών.

- Για τον τομέα των μαθημάτων υποδομής το παλιό πρόγραμμα σπουδών αφιέρωνε 555 ώρες, ενώ το νέο πρόγραμμα σπουδών αφιερώνει 465 ώρες αντίστοιχα.

Οι αλλαγές (Πίνακας 7) αφορούν μειώσεις στις ώρες διδασκαλίας των μαθημάτων και κατά συνέπεια αλλαγές στο αναλυτικό πρόγραμμα των μαθημάτων. Οι αλλαγές ήταν οι εξής: Στο μάθημα του Α' εξαμήνου με τίτλο «Εφαρμο-



Εικόνα 7

Σύγκριση ωρών διδασκαλίας τομέα μαθημάτων υποδομής σε επιχειρησιακό επίπεδο μεταξύ Ι.Μ.Ο. 7.04 1999-2012, παλιού και νέου προγράμματος σπουδών Σχολών Μηχανικών.

Πίνακας 7

Τομέας Μαθημάτων Υποδομής σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Εξάμηνο σπουδών	Ώρες Διδασκαλίας	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
A	45 ↓	Εφαρμοσμένα Μαθηματικά I (-15 ώρες)
A	30	Φυσική I
A	30	Χημεία
B	60 ↓	Θερμοδυναμική I (-15 ώρες)
B	60 ↓	Αντοχή Υλικών (-15 ώρες)
Γ	60	Μαθηματικά II και Στατιστική
Γ	30 ↓	Φυσική II (-15 ώρες)
Δ	45 ↓	Μηχανική Ρευστών I (-15 ώρες)
Δ	60	Θερμοδυναμική II
E	45 ↓	Μηχανική Ρευστών II (-15 ώρες)

σμένα Μαθηματικά Ι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 60 σε 45. Στο μάθημα του Β' εξαμήνου με τίτλο «Θερμοδυναμική Ι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 60. Στο μάθημα του Β' εξαμήνου με τίτλο «Αντοχή Υλικών» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 75 σε 60. Στο μάθημα του Γ' εξαμήνου με τίτλο «Φυσική ΙΙ» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 45 σε 30. Στο μάθημα του Δ' εξαμήνου με τίτλο «Μηχανική Ρευστών Ι» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 60 σε 45. Στο μάθημα του Ε' εξαμήνου με τίτλο «Μηχανική Ρευστών ΙΙ» οι ώρες του μαθήματος σε εξαμηνιαία βάση μειώθηκαν από 60 σε 45.

Προσπαθώντας να βρούμε τα δυνατά-αδύνατα σημεία του προγράμματος, τις ευκαιρίες-απειλές (SWOT analysis), μπορούμε να διαπιστώσουμε τα παρακάτω:

**Τα δυνατά σημεία του προγράμματος.**

- Το πρόγραμμα είναι ορθολογικό ως προς το εύρος και το βάθος, καθώς και ως προς τα θεωρητικά και πρακτικά του στοιχεία.
- Γίνεται ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών -ασύγχρονης και σύγχρονης εκπαίδευσης- συστημάτων διαχείρισης μάθησης.

**Τα αδύνατα σημεία ορθής εκτέλεσης του προγράμματος.**

- Δεν υπάρχει πιστοποιημένο προσωπικό, οι υποδομές καταστρέφονται, οι σπουδαστές εγκαταλείπουν τις σπουδές, καθώς υπάρχει πρόβλημα στην απορρόφηση κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των εκπαιδευτικών ταξιδιών.
- Δεν έχουν καθοριστεί συστηματικοί δείκτες και μέθοδοι παρακολούθησης της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

**Ευκαιρίες που προκύπτουν.**

- Διεθνοποίηση του προγράμματος σπουδών.
- Αξιοποίηση διδακτικού προσωπικού σε προγράμματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

**Απειλές.**

- Υποβάθμιση της εκπαιδευτικής λειτουργίας λόγω ελλειπών τακτικής χρηματοδότησης και επιπλέον κακή ψυχολογία του προσωπικού και των σπουδαστών λόγω των κτηριακών προβλημάτων.

**Οι κυριότερες αλλαγές σε σχέση με το παλιό πρόγραμμα.**

- Η Επιτροπή προέβη όπου έκρινε απαραίτητο σε εισαγωγή/κατάργηση/τροποποίηση ή ακόμη και σε σύμπτυξη μαθημάτων. Η ένταξη νέων μαθημάτων έγινε στα μεγαλύτερα κυρίως εξάμηνα και αφορά κυρίως μαθήματα ειδικής υποδομής-ειδικότητας.

- Το μάθημα των Τεχνουργιών μετονομάζεται σε «Τεχνουργεία – Εργαστήρια», περιλαμβάνοντας έτσι και τα εργαστήρια των επί μέρους μαθημάτων και προβλέπεται η διδασκαλία του σε όλα τα εξάμηνα. Η εκπαίδευση στα κλασικά τμήματα του μηχανουργείου τελειώνει στο τρίτο εξάμηνο σπουδών, πριν από το Β' εκπαιδευτικό ταξίδι.
- Ο αριθμός μαθημάτων από 45 αυξήθηκε σε 55 (Εικόνα 8).
- Σε 9 μαθήματα έγιναν αλλαγές-τροποποιήσεις ονομάτων.
- Η χρήση του προσομοιωτή μηχανοστασίου εισάγεται σχεδόν σε όλα τα εξάμηνα σπουδών.

### Σύγχρονα συστήματα διαχείρισης μάθησης.

Οι προσομοιωτές γέφυρας, μηχανοστασίου και διαχείρισης φορτίου αποτελούν δυναμικά εργαλεία και μπορούν να παρέχουν εκπαιδευτικές δυνατότητες που δεν υπήρχαν ποτέ πριν ή ήταν ανέφικτο να υλοποιηθούν σε πραγματικούς χώρους και συνθήκες μάθησης.

ΝΕΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ		
Λειτουργία 1 Ναυτική Μηχανολογία	↑ <b>+125 ώρες</b>	Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίου III – Συστήματα εκφόρτωσης
		ΜΕΚ III και Διαχείριση Πόρων Μηχανοστασίου
Λειτουργία 2 Μηχανολογία Ηλεκτρική, Ηλεκτρονική, Συστημάτων Ελέγχου	↑ <b>+120 ώρες</b>	Ψηφιακά Συστήματα – Δίκτυα Υπολογιστών
		Συστήματα Αυτόματου Ελέγχου II – Υδραυλικά – Πνευματικά Συστήματα
		Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις Πλοίων
Λειτουργία 3 Συντήρηση και Επισκευή	↑ <b>+75 ώρες</b>	Τεχνουργεία – Εργαστήρια III
		Συντήρηση Πλοίων και Διαχείριση Βλαβών
		Τεχνουργεία – Εργαστήρια V
Λειτουργία 4 Έλεγχος της Λειτουργίας του Πλοίου και Μέριμνα Επιβαινόντων	↑ <b>+60 ώρες</b>	Διεθνείς Κανονισμοί και Ασφάλεια Ζωής και Περιβάλλοντος
		Ηγεσία – Διοικητικές δεξιότητες

**Εικόνα 8**

Νέα μαθήματα στο αναθεωρημένο πρόγραμμα σπουδών των Σχολών Μηχανικών.

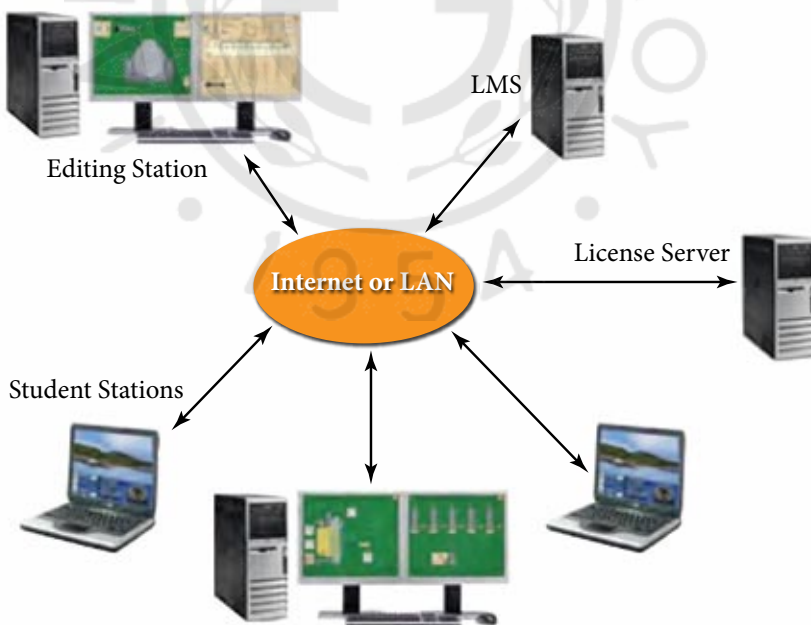
Σε ναυτικά ατυχήματα με απώλεια ζώων εξαιτίας ανθρώπινου λάθους αποδεικνύεται συχνά ότι ο αξιωματικός βάρδιας δεν αντιδρά σωστά στην εμφάνιση επικίνδυνων προειδοποιήσεων και εμπιστεύεται κακώς τη μνήμη του αντί να ακολουθήσει την ορθή διαδικασία που απαιτείται κάθε χρονική στιγμή.

Σε συστήματα διαχείρισης μάθησης ναυτικής εκπαίδευσης, η χρήση των προσομοιωτών μπορεί να αποτελέσει μια εξαιρετική εναλλακτική στρατηγική για την ενθάρρυνση της αμφίδρομης σκέψης, επιτρέποντας στους χρήστες να δοκιμάσουν διαφορετικές επιλογές-λύσεις προβλημάτων και να ελέγξουν ταυτόχρονα την αποτελεσματικότητα και την επιτυχία των αποφάσεών τους.

Οι προσομοιωτές μπορούν να προσφέρουν μια ευκαιρία για προβληματισμό και μια ευκαιρία για τους χρήστες (εκπαιδευτές-εκπαιδευόμενους) να εξετάσουν πώς έφθασαν σε μια απάντηση, γιατί η απάντηση είναι σωστή ή λανθασμένη, καθώς και τα αποτελέσματα των εναλλακτικών απαντήσεων.

Η ενσωμάτωσή τους σε ένα ολοκληρωμένο διαδικτυακό (web) (Εικόνα 9) περιβάλλον μάθησης δεν αποτελεί μόνο μια σημαντική καινοτομία, αλλά επηρεάζει τις αντιλήψεις της ακαδημαϊκής κοινότητας για τη μάθηση και τη διδασκαλία, δίνοντας παράλληλα ώθηση για νέες αναζητήσεις και ευκαιρίες διασύνδεσης της θεωρίας με την πράξη με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, διαθέτει από το 2001 τον



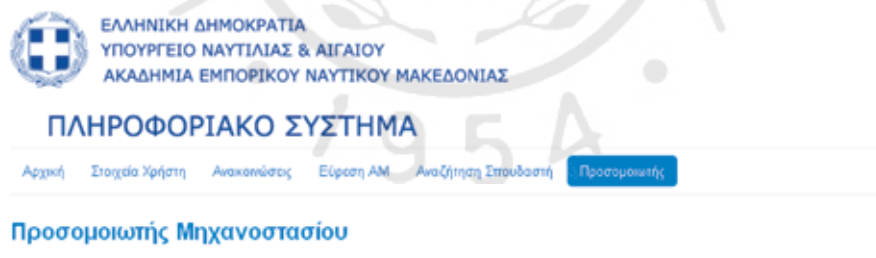
Εικόνα 9

Διαδικτυακά συστήματα διαχείρισης μάθησης προσομοιωτή μηχανοστασίου.

προσομοιωτή μηχανοστασίου της εταιρείας *Kongsberg Maritime (Full mission Engine Room Simulator)*, τον οποίο έχει αξιοποιήσει σε μέγιστο βαθμό τόσο σε εκπαιδευτικό όσο και σε ερευνητικό επίπεδο από την ανελλιπή συμμετοχή της, σε Ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα του 4<sup>ου</sup> – 6<sup>ου</sup> πλαισίου στήριξης. Ο προσομοιωτής μηχανοστασίου της Ακαδημίας ικανοποιεί τα γενικά πρότυπα λειτουργίας-αξιολόγησης ικανότητας που απαιτούνται από τον κώδικα *STCW A-I/12* και *B-I/12*, ενώ η εκπαίδευση των σπουδαστών είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις προδιαγραφές του *IMO Model Course 2.07*.

Το νέο πρόγραμμα διαχείρισης και αξιολόγησης (*Neptune Instructor system*) ακολουθεί τεχνικές σύγχρονης και ασύγχρονης τηλεεκπαίδευσης, δίνοντας την δυνατότητα στον εκπαιδευτή τόσο τοπικά (*Local control*), όσο και από απόσταση (*Remote control*) να ελέγχει με γραφικό περιβάλλον συνολικά τον προσομοιωτή.

Η ΑΕΝ Μακεδονίας θα προσπαθήσει να αξιοποιήσει τη νέα εφαρμογή, καθώς είναι δυνατή η εκπαίδευση των σπουδαστών σε ασκήσεις προσομοιωτή χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή. Στο μέλλον και ανάλογα με τις επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν στον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης, η Ακαδημία θα μπορεί μέσω ασφαλούς διαδικτύου να προσφέρει υπηρεσίες προσομοίωσης στους χρήστες είτε είναι σπίτι τους, είτε είναι στον χώρο εργασίας τους (πλοίο, εταιρεία, ναυπηγείο), (Εικόνα 10). Οι υπολογιστές των χρηστών θα έχουν ήδη εγκατεστημένο ένα πρόγραμμα προσομοίωσης και οι ασκήσεις προσομοίωσης θα μπορούν να «κατεβαίνουν» (*download*) από έναν κεντρικό υπολογιστή, που θα βρίσκεται στις εγκαταστάσεις της Ακαδημίας.



Μάρπος 2014				
03-03-2014	04-03-2014	05-03-2014	06-03-2014	07-03-2014
ΑΕΝ Κρήτης	ΑΕΝ Μακεδονίας, ΣΤ1	ΑΕΝ Μακεδονίας, ΣΤ2	ΥΝΑ-ΔΕΚΝ	Ίδρυμα Ευγενίδου

**Εικόνα 10**

*Εφαρμογή χρήσης του προσομοιωτή μηχανοστασίου από το Ίδρυμα Ευγενίδου στις 7-03-2014.*

Με αυτόν τον τρόπο ο κάθε χρήστης οργανώνει τον χρόνο που θέλει να διαθέσει για εκπαίδευση, χρησιμοποιεί τον προσομοιωτή τη χρονική στιγμή που αυτός επιθυμεί και με τον δικό του ρυθμό, και η εκπαίδευση ξεφεύγει μέσα από τα στενά όρια της αίθουσας.

Παράλληλα, το προτεινόμενο μοντέλο εκπαίδευσης ωφελεί σημαντικά τη διαδικασία εκπαίδευσης-αξιολόγησης, καθώς ο σπουδαστής δεν νιώθει στον «λαιμό» του τον εκπαιδευτή-εξεταστή.

Η χρήση των προσομοιωτών μέσω εφαρμογών συστημάτων διαχείρισης μάθησης *Learning Management Systems (LMS)* πιθανώς στο μέλλον να ανατρέψει τις μέχρι πρόσφατα αντιλήψεις μας για τη μάθηση μέσα στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, εισάγοντας την εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου στην εκπαιδευτική διαδικασία και αλλάζοντας σημαντικά τους ρόλους εκπαιδευτών και εκπαιδευομένων.

Οι εφαρμογές τηλεκπαίδευσης αποτελούν το μέλλον των εκπαιδευτικών εφαρμογών και η αξιοποίησή τους είναι σήμερα μία από τις βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η εκπαιδευτική κοινότητα. Γι' αυτό, θα πρέπει να γίνει πρωταρχικό μέλημα όλων αυτών που ασχολούνται και είναι υπεύθυνοι για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ευχαριστώ για την υπομονή σας. Στη διάθεσή σας για ερωτήσεις.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Σαλιάρης:** Αγαπητέ κ. διευθυντή, δεν θα έπρεπε να αυξηθούν οι ώρες του «Μηχανολογικού Σχεδίου», διότι από την προσωπική μου εμπειρία, μετά λύπης μου λέω πως οι περισσότεροι μηχανικοί υστερούν στην ανάγνωση και απεικόνιση ενός μηχανολογικού εξαρτήματος;

**κ. Γουργούλης:** Οι ώρες του «Μηχανολογικού Σχεδίου» δεν έχουν αυξηθεί, αυτό μας το απαιτούσαν βασικά οι διατάξεις του Model Course, που ήταν συγκεκριμένες, και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν έχουμε προβεί στην αντίστοιχη αύξηση των ωρών διδασκαλίας. Επίσης πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι η τεχνολογία εξελίσσεται πλέον, και η εκπαίδευση μπορεί να γίνει και με διαφορετικό τρόπο. Δεν είναι απαραίτητο δηλαδή να σχεδιάζουμε μονάχα με το χαρτί. Σήμερα ο μηχανικός δύσκολα σχεδιάζει. Αυτό που χρειάζεται είναι να μπορεί να διαβάζει σχέδια σε CAD. Ίσως μια προχωρημένη τομή που θα μπορούσαμε να κάνουμε, αλλά δεν την κάναμε, θα ήταν η εισαγωγή του CAD μέσα στα μαθήματα. Υπάρχουν βέβαια μέσα στο μηχανουργείο οι εφαρμογές CAD, καθώς κάποιες από τις σχολές ήδη έχουν CNC, έχουν δηλαδή σύγχρονες εργαλειομηχανές, και εκεί γίνεται μια μερική διδασκαλία αντίστοιχη του μαθήματος.

**κ. Παλαιοκρασάς:** Επιτρέψτε μου και εμένα μία ερώτηση. Αφορά και τον

κ. Τσούλη. Έχετε προβλέψει εξωτερική αξιολόγηση του νέου προγράμματος; Είδα ότι κάνατε την SWOT ανάλυση εσωτερικά, αλλά κάποιο τρίτο μάτι δεν πρέπει να δει το πρόγραμμα και να πει την γνώμη του;

**κ. Γουργούλης:** Το πρόγραμμα κατ' αρχήν θα πάρει την έγκριση της EMSA και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Άπαξ και πάρει την έγκριση της European Maritime Safety Agency (EMSA) και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στην ουσία έχει περάσει και τηρεί τα standards, τα οποία απαιτεί στην ουσία η Σύμβαση να υπάρχουν.

**κ. Τσούμας:** Δεδομένου του σημαντικού ρόλου που παίζει η πρακτική εκπαίδευση για τους σπουδαστές μηχανικούς Εμπορικού Ναυτικού, για ποιον λόγο μειώνονται οι τομείς στο νέο μάθημα «Τεχνουργεία-Εργαστήρια» από 6 σε 4 ώρες και επί της ουσίας οι ώρες των «Τεχνουργείων» των Ακαδημιών;

**κ. Γουργούλης:** Αυτό είναι λάθος, διότι τα «Τεχνουργεία» ήδη έχουν ενταχθεί σε όλα τα εξάμηνα σπουδών. Να θυμίσω μονάχα ότι στο προηγούμενο πρόγραμμα σπουδών υπήρχαν μονάχα σε τέσσερα εξάμηνα. Οι ώρες διδασκαλίας στα «Τεχνουργεία» έχουν αυξηθεί κατά 75 (ώρες) και έχει γίνει προσπάθεια να ενταχθούν και τα υπόλοιπα εργαστήρια, ώστε να υπάρχει μια αλληλοσύνδεση μεταξύ των θεματικών ενοτήτων. Ήταν αίτημα αυτό όχι μόνο των σπουδαστών αλλά και της ναυτιλιακής κοινότητας, να αυξηθούν οι ώρες των εργαστηρίων και αυτό έχουμε κάνει στο καινούργιο πρόγραμμα σπουδών.

**κ. Τσούμας:** Με όλο τον σεβασμό ήθελα να ρωτήσω το εξής, να επαναλάβω μάλλον, οι τομείς από την ίδρυση των σχολών μέχρι την δημιουργία του νέου αναλυτικού προγράμματος στο μάθημα «Ασκήσεις Τεχνουργείων – Μηχανοστασίου» στα γνωστά Μηχανουργεία ή Εργαστήρια ήταν 6. Με το νέο πρόγραμμα οι τομείς σε κάθε ένα από τα μαθήματα I, II, III, μειώνονται σε 4;

**κ. Γουργούλης:** 4 ή 5, εξαρτάται από το εξάμηνο σπουδών. Αυτό έχει γίνει με την λογική ότι στα τμήματα του μηχανουργείου σε κάθε τμήμα υπάρχουν από 30 έως 40 άτομα. Σύμφωνα με τον κανονισμό σπουδών πρέπει να υπάρχουν από 6 έως 20 άτομα σε κάθε ομάδα. Επομένως χωρίζοντας το κάθε τμήμα σε τέσσερα, ο αριθμός των σπουδαστών κυμαίνεται από 7 έως 10 σε κάθε ομάδα. Αν είχαμε 5 ή 6 τομείς, ο αριθμός των σπουδαστών θα ήταν φυσικά πολύ μειωμένος, αυτό ίσως να μας δημιουργούσε κάποια διαχειριστικά προβλήματα στο μέλλον, γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο έχει επιλεγεί σε κάποια εξάμηνα να είναι 4 τομείς –όντως έχετε δίκιο στο Α' εξάμηνο συμβαίνει αυτό, αλλά στα περισσότερα εξάμηνα από ό,τι θυμάμαι είναι 5 τομείς.

**κ. Τσούμας:** Οι 5 τομείς αφορούν στα μεγάλα εξάμηνα εμπλοκή εργαστηρίων που μέχρι τώρα ήταν αυτόνομα ή αυτοδύναμα.

**κ. Γουργούλης:** Τα οποία όμως ίσως δεν μπορούσαν να δουλέψουν, γιατί με το παλιό πρόγραμμα σπουδών εντάσσονταν μέσα στο μάθημα, άρα σήμαινε ότι θα έπρεπε να φύγουν από το μάθημα οι σπουδαστές, να πάνε να κάνουν

το εργαστήριο και αυτό δημιουργούσε κάποια τεχνικά προβλήματα στην ολοκλήρωση του μαθήματος.

**κ. Τσούμας:** Ας πάρω για παράδειγμα τον τομέα του φλογοχειριστηρίου και των συγκολλήσεων, που μέχρι τώρα ήταν 2 τομείς μεγάλης επικινδυνότητας και τομείς αυτόνομοι. Σε κάθε τομέα δίδασκε ο καθηγητής και είχε μια ομάδα 6 έως 7 ατόμων. Για το Α' εξαμήνο σπουδών αυτή τη στιγμή οι 2 τομείς γίνονται 1 στις συγκολλήσεις και θα πρέπει 10 άτομα να τα διαχειριστεί ένας καθηγητής. Εμένα η ερώτησή μου είναι: όταν εγώ ως Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου έχω σε κάθε τάξη πρωτοετών κοντά στα 50 άτομα, πώς μπορώ αυτό το πράγμα να το διαχειριστώ, με δεδομένο ότι θα ήθελα να χειρίζονται ικανοποιητικά σε επίπεδο εκπαίδευσης, πόσο μάλλον σε επίπεδο ασφαλείας, αυτοί οι σπουδαστές τα συγκεκριμένα μηχανήματα, προκειμένου να τους στείλω όσο το δυνατόν καλύτερα καταρτισμένους μέσα στο πλοίο; Αυτή είναι η ερώτησή μου, δεδομένου του όγκου των σπουδαστών που έρχονται στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου.

**κ. Γουργούλης:** Ο κανονισμός αναφέρει μέχρι τουλάχιστον πέρσι στα τμήματα ο αριθμός των ατόμων να είναι μέχρι 40. Ο σχεδιασμός έγινε με αυτόν τον συγκεκριμένο αριθμό ατόμων, δεν έγινε με τον αριθμό των ατόμων να προσεγγίζουν τα 50-60 άτομα. Από την εμπειρία που έχουμε τουλάχιστον στις Ακαδημίες τα περισσότερα τμήματα είναι της τάξεως maximum των 40 ατόμων. Τώρα όσον αφορά τον αριθμό των καθηγητών, εδώ δεν υπάρχει κάποιος περιορισμός. Εγώ ως διευθυντής σχολής Μηχανικών δεν σας κρύβω ότι ειδικά στο μάθημα των συγκολλήσεων δεν χρησιμοποιώ έναν καθηγητή, χρησιμοποιώ δύο καθηγητές ταυτόχρονα στη συγκεκριμένη ομάδα, γιατί τίθεται θέμα ασφάλειας και σε κάποια τέτοια θέματα δεν έχουμε ακόμα αντιδράσεις από την ΔΕΚΝ ή από την Διεύθυνση Πολιτικού Προσωπικού στις αντίστοιχες προσλήψεις προσωπικού.



## ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑΣ Ε. ΠΑΝΑΣ

### **Ναυτική Εκπαίδευση: Πού βρισκόμαστε... και πού θέλουμε να φτάσουμε; Πώς πρέπει να δράσουμε;**

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδου σας ευχαριστώ για την τιμή.

Όση ώρα άκουγα τους εκλεκτούς ομιλητές, περιεργαζόμουν την ατμόσφαιρα της αίθουσας, και θυμήθηκα την εποχή που ήμουν μεταπτυχιακός σπουδαστής στην Ουψάλα της Σουηδίας. Έτσι περίπου ήταν και εκεί η αίθουσα, στην οποία κάθε χρόνο είχαν την ευκαιρία να συζητούν δημόσια για τον προϋπολογισμό της χώρας παρόντος του πρωθυπουργού, οι καθηγητές και οι φοιτητές. Αυτή η διαδικασία διαρκούσε πέντε με έξι ώρες. Ο αείμνηστος Πάλμε κρατούσε σημειώσεις συνεχώς, κλασική σουηδική τακτική, και στο τέλος απαντούσε. Αυτή ήταν μια πολύ επίπονη διαδικασία για έναν πρωθυπουργό. Καθόταν τόσες ώρες παρακολουθώντας και στη συνέχεια απαντούσε σε όλες αυτές τις ερωτήσεις. Ο ίδιος δεν έφευγε από την θέση του και στο τέλος αφού ευχαριστούσε, ρωτούσε κάποιον από τους φοιτητές αν έχει αυτοκίνητο και αν πήγαινε στην Στοκχόλμη να τον πάρει μαζί του, αλλιώς θα πήγαινε με το τρένο. Δεν είναι λοιπόν τυχαίο το γεγονός ότι η Σουηδία διακρινόταν πάντα για καινοτομικές αποφάσεις που αφορούσαν σε διάφορα κοινωνικά θέματα και κρίσιμους τομείς, όπως είναι η οικονομία της χώρας.

Στόχος κάθε μορφής εκπαίδευσης πρέπει να είναι το όραμα και πώς αυτό υλοποιείται. Όμως, αυτό προϋποθέτει να μελετηθούν με ακρίβεια όλες οι διαστάσεις και τα πιθανά προβλήματα της πορείας προς την επίτευξη του οράματος. Αλλιώς, θα θυμίζουμε τους ναύτες του Κολόμβου, που όταν ξεκίνησαν δεν ήξεραν πού πηγαίνανε και όταν βρεθήκαν εκεί που βρεθήκαν δεν ήξεραν πού βρισκόντουσαν.

Καταλήγουμε ότι πρώτιστο στοιχείο δόμησης μιας καλής εκπαίδευσης είναι η χάραξη σωστής στρατηγικής που θα περιλαμβάνει διαδοχικά βήματα και επιμέρους στόχους. Πρέπει να σημειώσω το εξής: το Ίδρυμα Ευγενίδου πραγματικά έκανε μια τομή όσον αφορά στη Ναυτική Εκπαίδευση. Διετέλεσα 10 χρόνια Πρόεδρος του Τμήματος Στατιστικής και έχω μεγάλη εμπειρία σε διοίκηση και ειδικότερα σε θέματα εκπαίδευσης.

Συναισθανόμενος ευθύνη έναντι των συναδέλφων μου που με είχαν εκλέ-

ξει Πρόεδρο του Τμήματος, προσπάθησα να βελτιώσω την εκπαιδευτική διαδικασία, όσο μπορούσα –βιβλία, νέα μαθήματα, μεταπτυχιακά– συναντώντας, οφείλω να ομολογήσω, μεγάλη δυσκολία, παρά την ακαδημαϊκή ελευθερία. Μέχρι σήμερα στο Πανεπιστήμιο δεν έχει γίνει αξιολόγηση βιβλίων, ενώ το Ίδρυμα Ευγενίδου το κατόρθωσε ειδικά για τη Ναυτική Εκπαίδευση μέσω των δύο ερευνών, στις οποίες ήμουν επιστημονικός υπεύθυνος.

### **Η πρώτη έρευνα.**

Η πρώτη έρευνα λοιπόν είχε ως σκοπό την προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Οι διαφημίσεις από την τηλεόραση δεν απέδιδαν, και προέκυψε η ανάγκη άλλου τρόπου προβολής. Αποφασίσαμε να επισκεφτούμε κάθε Λύκειο της χώρας και να δώσουμε ειδικά ερωτηματολόγια που συμπλήρωναν οι μαθητές. Συμπληρώθηκαν 15.500 ερωτηματολόγια. Μετά άρχισε να γίνεται μια συζήτηση μαζί τους επί τόπου για τους λόγους για τους οποίους η ναυτική εκπαίδευση δεν είναι αυτή που φαντάζονται, ότι τα πλοία είναι σύγχρονα και εντελώς διαφορετικά από την δεκαετία του 1950–60 και έχουν μεγάλη ασφάλεια. Άρχισαν λοιπόν οι μαθητές να συζητούν και μεταξύ τους για το πώς θα μπορούν να εισαχθούν στις Σχολές Ναυτικής Εκπαίδευσης. Μετά τις εισαγωγικές εξετάσεις για ΑΕΙ έφθασε η στιγμή να κρίνουμε την προσπάθειά μας εκ του αποτελέσματος, δηλαδή αν οι υποψήφιοι σπουδαστές των ΑΕΝ είχαν υψηλότερη βαθμολογία εισαγωγής σε σύγκριση με πιο παλιά, όταν υπήρχαν σπουδαστές με πολύ χαμηλή βαθμολογία.

Έτσι, αφού καλύψαμε τα Λύκεια με επισκέψεις, έπρεπε να δούμε το αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας, δηλαδή τι απέδωσε αυτή η έρευνα.

Την ακαδημαϊκή χρονιά 2011–2012 τα μόρια αυξήθηκαν, όπως φαίνεται και στον πιο κάτω πίνακα. Πιο συγκεκριμένα στη σχολή Πλοιάρχων τα μόρια εισαγωγής αυξήθηκαν κατά 3.585 μετά την έρευνα αυτή. Φέτος παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση και το γεγονός αυτό δείχνει ότι θα πρέπει να προσεγγίσουμε τους μαθητές.

**Συγκεντρωτικά στοιχεία βάσεων εισαγωγής στις ΑΕΝ**

	Μόρια					Μεταβολή					Διαφορά στα μόρια			
	2010	2011	2012	2013		2011/10	2012/11	2013/12	2011/10	2012/11	2013/12	2011/10	2012/11	2013/12
Σχ. Πλοιάρχων Γενική Σειρά	6.102	9.687	10.851	10.651		58,8%	12,0%	-1,8%	3.585	1.164	-200	3.585	1.164	-200
Σχ. Μηχανικών Γενική Σειρά	2.548	8.539	10.321	9.955		235,1%	20,9%	-3,5%	5.991	1.782	-366	5.991	1.782	-366
Σχ. Πλοιάρχων Πολύτεκνοι	-	10.806	8.692	8.651		-	-19,6%	-0,5%		-2.114	-41		-2.114	-41
Σχ. Μηχανικών Πολύτεκνοι	-	9.003	7.927	8.250		-	-12,0%	4,1%		-1.076	323		-1.076	323
Σχ. Πλοιάρχων Τρίτεκνοι	10.655	11.601	10.436	10.430		8,9%	-10,0%	-0,1%	946	-1.165	-6	946	-1.165	-6
Σχ. Μηχανικών Τρίτεκνοι	8.132	13.724	10.234	9.863		68,8%	-25,4%	-3,6%	5.592	-3.490	-371	5.592	-3.490	-371
Σχ. Πλοιάρχων Εσπερινά	9.066	5.580	7.508	8.136		-38,5%	34,6%	8,4%	-3.486	1.928	628	-3.486	1.928	628
Σχ. Μηχανικών Εσπερινά	5.789	5.484	4.564	6.247		-5,3%	-16,8%	36,9%	-305	-920	1.683	-305	-920	1.683

### Γενικές κατηγορίες

Διαχρονική τάση των μορίων των βάσεων εισαγωγής  
στη Σχολή Πλοιάρχων ΑΕΝ



Διαχρονική τάση των μορίων των βάσεων εισαγωγής  
στη Σχολή Μηχανικών ΑΕΝ



**Ειδικές κατηγορίες**

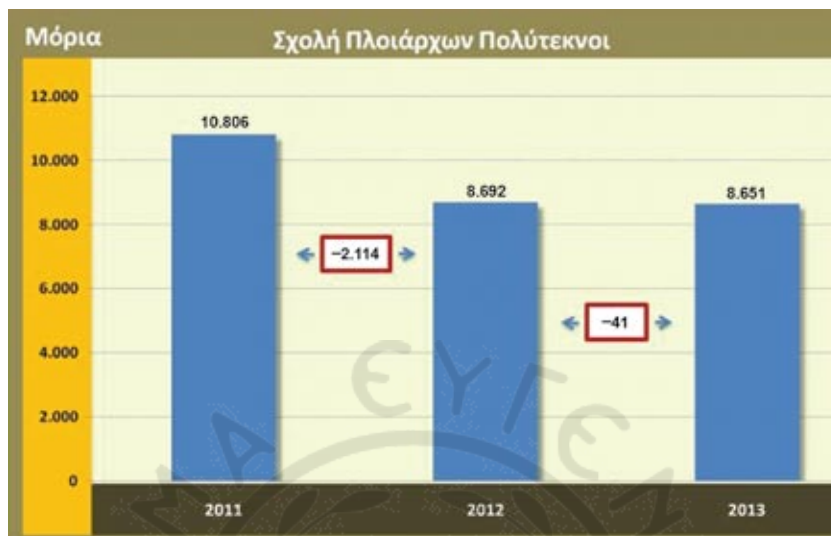
**Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ (Εσπερινά)**



**Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ (Εσπερινά)**



**Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ (Πολύτεκνοι)**



**Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ (Πολύτεκνοι)**



*Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ (Τρίτεκνοι)*



*Τάση βάσεων εισαγωγής Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ (Τρίτεκνοι)*



Ο μαθητής θέλει να έχει την πληροφόρηση πολλών διαστάσεων, πριν αποφασίσει για τις σπουδές που θα ακολουθήσει, και ενδιαφέρεται κυρίως για την αγορά εργασίας.

Ακολουθεί ο πίνακας με την κατάταξη των Σχολών πρώτης επιλογής:

A/A	ΣΧΟΛΗ	Αριθμός Υποψηφίων που δήλωσαν τη Σχολή ως πρώτη επιλογή το 2013
1	Νομική Αθήνας	2.631
2	Ιατρική Αθήνας	1.863
3	Ηλεκτρολόγοι Μηχανολόγοι (ΕΜΠ)	1.840
4	Νομική Θεσσαλονίκης	1.694
5	Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής (Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών)	1.305
6	ΑΕΝ Σχολή Πλοιάρχων	1.211
7	Αξιωματικοί Ελληνικής Αστυνομίας	1.161
8	Παιδαγωγικό Δημοτικής Εκπαίδευσης Αθήνας	1.156
9	Ιατρική Θεσσαλονίκης	1.139
10	Ψυχολογία Παντείου Πανεπιστημίου	1.114
11	Ψυχολογία Θεσσαλονίκης	1.109
12	Παιδαγωγικό Δημοτικής Εκπαίδευσης Θεσσαλονίκης	959
13	Μηχανολόγοι Μηχανικοί (ΕΜΠ)	933
14	Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού Αθήνας	897
15	Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Μηχανικών Υπολογιστών Θεσσαλονίκης	891
16	Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ	834
17	Οικονομικό (ΣΣΑΣ) Θεσσαλονίκης	806
18	Αστυφυλάκων	806
19	Αγγλικής Γλώσσας και Φιλολογίας Θεσσαλονίκης	803
20	Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής Θεσσαλονίκης	775



## Η δεύτερη έρευνα.

Η δεύτερη έρευνα αφορούσε στις συνθήκες εκπαίδευσης στις ΑΕΝ της χώρας. Καταγράφηκαν αρκετά στοιχεία για πρώτη φορά και θέλω να αναφέρω ότι αυτή η καταγραφή δεν έχει γίνει ούτε στην ανώτατη εκπαίδευση στο βάθος και στο πλάτος που έγινε αυτή η έρευνα, για διαφόρους λόγους.

Θα σταθώ σε ορισμένα ευρήματα. Το **πρώτο** και σημαντικότερο εύρημα ήταν ότι για πρώτη φορά σε έρευνα χρησιμοποιήθηκε η έννοια της **φωνής του σπουδαστή**. Στις Η.Π.Α. επικρατεί η άποψη, σχετικά με τις επιχειρούμενες μεταρρυθμίσεις στην παιδεία, ότι αυτές αποτυγχάνουν, όταν δεν έχει προηγηθεί έρευνα που αφορά στις απόψεις των σπουδαστών για αυτές. Οι σπουδαστές αποτελούν ένα μέρος της εκπαιδευτικής κοινότητας (καθηγητές, σπουδαστές, εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό) και πρέπει όλοι να συμβάλλουν για να είναι πετυχημένη η διαδικασία.

Παρατηρούμε πόσες εκπαιδευτικές μεταρρυθμίσεις έχει επιχειρηθεί να γίνουν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα και όλες κατέληξαν σε αποτυχία, γιατί δεν είχε προηγηθεί έρευνα των απόψεων των μελών της κοινότητας. Φυσικά, οι μεταρρυθμίσεις κοστίζουν.

Όμως, εδώ η φωνή του σπουδαστή μπήκε και έχει σημασία και για έναν άλλο λόγο. Αν ο σπουδαστής είναι ικανοποιημένος με τις σπουδές του, θα αγαπήσει τη σχολή του και θα αρχίσει να δείχνει αφοσίωση σ' αυτήν μεταβιβάζοντας τις θετικές απόψεις του και στους άλλους.

Κάθε χρόνο ρωτούσα τους σπουδαστές από πού έμαθαν και προτιμούσαν το τμήμα Στατιστικής. Οι περισσότεροι έλεγαν ότι μέσα από το διαδίκτυο πληροφορούνταν από τους ήδη σπουδαστές το τι γίνεται μέσα στο τμήμα, αν αυτό είναι πολυπληθές, εάν υπάρχουν εργαστήρια κ.λπ. Με αυτόν τον τρόπο από στόμα σε στόμα διαδίδεται η ικανοποίηση των φοιτητών από τις σπουδές. Άρα δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τη φωνή του σπουδαστή, η οποία λειτουργεί ως θερμόμετρο και αναδεικνύει τα προβλήματα που υπάρχουν και τα οποία πολλές φορές αγνοούνται, όμως ο σπουδαστής που τα βιώνει καθημερινά τα γνωρίζει.

Το **δεύτερο** εύρημα της έρευνας ήταν ότι αξιολογήθηκαν τα βιβλία του Ιδρύματος Ευγενίδου. Υπάρχουν τρεις βασικοί λόγοι για τους οποίους πρέπει να αξιολογούνται τα εκπαιδευτικά βιβλία:

- Η αξιολόγηση για λόγους διαφάνειας και λογοδοσίας (accountability),
- η αξιολόγηση για ανάπτυξη, που οδηγεί στην συγγραφή και έκδοση καλύτερων εκπαιδευτικών βιβλίων και
- η αξιολόγηση για γνώση, που στοχεύει στη συμβολή και ανάπτυξη των διδασκόντων.

Παρακάτω παρατίθενται πίνακες με τις απόψεις των σπουδαστών για τα

βιβλία. Έχουμε έναν δείκτη διάχυσης, που μετρά από το 0 έως το 100. Το 50 είναι η τιμή βάσης και όσο πιο ψηλά είναι ο δείκτης, τόσο πιο ικανοποιημένος είναι ο σπουδαστής από το βιβλίο.

*Απόψεις σπουδαστών ΑΕΝ Πλοιάρχων για το βιβλίο:  
English Grammar for the Merchant Marine Academies*

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	Δείκτης Διάχυσης		
	Part One	Part Two	Part Three
Ασπροπύργου	64,0	61,4	60,7
Μακεδονίας	65,4	65,0	64,8
Ηπείρου	67,6	66,1	63,7
Κύμης	74,3	75,4	73,8
Ιονίων Νήσων	73,4	73,1	70,1
Ύδρας	66,7	66,0	66,2
Σύρου	76,5	76,1	75,0
Κρήτης	70,6	71,3	71,3
<b>Σύνολο</b>	<b>69,0</b>	<b>68,3</b>	<b>67,3</b>

*Απόψεις σπουδαστών ΑΕΝ Μηχανικών για το βιβλίο:  
English Grammar for the Merchant Marine Academies*

ΑΕΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	Δείκτης Διάχυσης		
	Part One	Part Two	Part Three
Ασπροπύργου	71,6	70,0	69,6
Μακεδονίας	59,2	58,5	56,5
Χίου	66,5	62,9	63,1
Κρήτης	61,7	60,0	60,8
<b>Σύνολο</b>	<b>64,0</b>	<b>62,4</b>	<b>61,7</b>

*Απόψεις σπουδαστών ΑΕΝ Πλοιάρχων για το βιβλίο:  
English Grammar for the Merchant Marine Academies*

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	Δείκτης Διάχυσης	
	1st SEMESTER	2nd SEMESTER
Ασπροπύργου	62,9	62,7
Μακεδονίας	63,8	63,7
Ηπείρου	64,9	65,1
Κύμης	70,6	71,0
Ιονίων Νήσων	73,1	74,6
Ύδρας	66,0	64,8
Σύρου	78,3	75,5
Κρήτης	70,1	70,7
<b>Σύνολο</b>	<b>67,7</b>	<b>67,6</b>

*Απόψεις σπουδαστών ΑΕΝ Μηχανικών για το βιβλίο:  
English Grammar for the Merchant Marine Academies*

ΑΕΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	Δείκτης Διάχυσης	
	1st SEMESTER	2nd SEMESTER
Ασπροπύργου	70,5 ς	69,6
Μακεδονίας	61,1	63,0
Χίου	66,5	66,5
Κρήτης	68,3	70,3
<b>Σύνολο</b>	<b>66,0</b>	<b>67,1</b>

Η ασφάλεια του πλοίου χρειάζεται αναπτυγμένες δεξιότητες και επάρκεια γνώσεων του ναυτικού ανθρώπινου δυναμικού. Μια έρευνα του IMO ([www.imo.org/humanelement](http://www.imo.org/humanelement)) δείχνει ότι το 80% των ατυχημάτων και των δυσμενών περιστατικών στη ναυτιλία οφείλεται σε ανθρώπινα λάθη.

Μία από τις αιτίες των λαθών είναι επίσης το μεγάλο ποσοστό, περίπου 20–25%, που εντοπίζεται στο φτωχό επίπεδο της γνώσης της Αγγλικής γλώσσας και ειδικότερα της Αγγλικής ναυτικής ορολογίας. Έτσι, η καλή γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα για την εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου.

Το **τρίτο** εύρημα της έρευνας αυτής ήταν η εκτίμηση της ικανοποίησης του σπουδαστή των ΑΕΝ από πέντε παράγοντες-κριτήρια: το **πρόγραμμα σπουδών**, τις **κτηριακές υποδομές**, τη **διδασκαλία**, τις **τεχνολογικές υποδομές** και τα **εκπαιδευτικά ταξίδια** (βλ. πίνακες παρακάτω).

Εκείνο που προέκυψε από όλη αυτή την ανάλυση είναι ότι γενικά η ικανοποίηση των σπουδαστών από τις εκπαιδευτικές συνθήκες δεν ήταν καλή και ασφαλώς δεν έφταιγαν γι' αυτό οι ίδιοι.

#### Σύνολο σχολών ΑΕΝ Πλοιάρχων / 2012

Κριτήριο	Βάρος (%)	Δείκτης Ικανοποίησης (%)	Δείκτης Απαιτητικότητας (%)	Δείκτης Αποτελεσματικότητας (%)
1. Πρόγραμμα σπουδών	10,1	84,5	-21,1	1,6
2. Κτηριακές υποδομές	11,8	44,5	31,9	6,5
3. Διδασκαλία	20,0	27,8	60,0	14,4
4. Τεχνολογικές υποδομές	46,3	15,5	75,2	39,1
5. Εκπαιδευτικά ταξίδια	11,8	46,4	32,4	6,3
<b>Ολική ικανοποίηση</b>		<b>29,7%</b>	<b>42,6%</b>	

#### Σύνολο σχολών ΑΕΝ Μηχανικών / 2012

Κριτήριο	Βάρος (%)	Δείκτης Ικανοποίησης (%)	Δείκτης Απαιτητικότητας (%)	Δείκτης Αποτελεσματικότητας (%)
1. Πρόγραμμα σπουδών	9,7	83,1	-17,5	1,6
2. Κτηριακές υποδομές	12,7	34,3	36,9	8,3
3. Διδασκαλία	20,0	23,0	57,9	15,4
4. Τεχνολογικές υποδομές	37,6	15,4	72,7	31,8
5. Εκπαιδευτικά ταξίδια	20,0	27,9	60,0	14,4
<b>Ολική ικανοποίηση</b>		<b>24,8</b>	<b>44,9</b>	

Το **τέταρτο** εύρημα, που είναι γενικό για την εκπαίδευση της χώρας και αφορά και πανεπιστήμια, σχολές κ.λπ., εντοπίζεται στη **διαρροή των σπουδαστών**.

### Διαρροή Σπουδαστών

#### ΑΕΝ Πλοιάρχων

*Έχετε σκεφθεί να μην ολοκληρώσετε τις σπουδές σας στην ΑΕΝ που σπουδάζετε;*

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	Ναι (%)	Όχι (%)
Ασπροπύργου	17,9	82,1
Μακεδονίας	27,5	72,5
Ηπείρου	29,8	70,2
Κύμης	12,1	87,9
Ιονίων Νήσων	21,2	78,8
Ύδρας	14,0	86,0
Σύρου	27,3	72,7
Κρήτης	26,3	73,7
Σύνολο	22,2	77,8

#### ΑΕΝ Μηχανικών

*Έχετε σκεφθεί να μην ολοκληρώσετε τις σπουδές σας στην ΑΕΝ που σπουδάζετε;*

ΑΕΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	Ναι (%)	Όχι (%)
Ασπροπύργου	16,7	83,3
Μακεδονίας	15,4	84,6
Χίου	20,0	80,0
Κρήτης	26,1	73,9
Σύνολο	19,0	81,0

Η διαρροή των σπουδαστών είναι πολύ σημαντικό ζήτημα. Δυστυχώς όσες φορές ζητήσαμε από το Υπουργείο να μας δώσει τα σχετικά στοιχεία κατέστη αδύνατον. Προσεγγιστικά παρατηρήσαμε ότι η διαρροή μπορεί να φθάνει και το 25%, ίσως και παραπάνω.

Το **πέμπτο** εύρημα έχει σχέση με την προτίμηση των σπουδαστών για την ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση. Δεν υποστηρίζουμε την ίδρυση ιδιωτικών ναυ-

τικών σχολών. Το θέμα των ναυτικών σχολών και γενικότερα της εκπαίδευσης πρέπει να έχει δημόσιο χαρακτήρα. Αλλά ο δημόσιος χαρακτήρας θα μπορεί να αποδώσει πολλά, αν οι διαδικασίες ναυτικής εκπαίδευσης γίνονται μέσα σε ένα πλαίσιο αυστηρότητας και κανόνων.

Στους παρακάτω πίνακες θα δείτε ότι μεγάλο ποσοστό σπουδαστών πιστεύει ότι θα μπορούσε να εγκαταλείψει την σχολή, προκειμένου να σπουδάσει στην ιδιωτική εκπαίδευση.

#### *AEN Πλοιάρχων*

*Πιστεύετε ότι θα ήταν ίσως καλύτερο για σας να μπορούσατε να σπουδάσετε σε ιδιωτική σχολή ναυτικής εκπαίδευσης;*

AEN ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	Ναι (%)	Όχι (%)
Ασπροπύργου	42,9	57,1
Μακεδονίας	39,3	60,7
Ηπείρου	52,4	47,6
Κύμης	22,4	77,6
Ιονίων Νήσων	31,0	69,0
Ύδρας	22,3	77,7
Σύρου	29,6	70,4
Κρήτης	38,1	61,9
Σύνολο	35,8	64,2

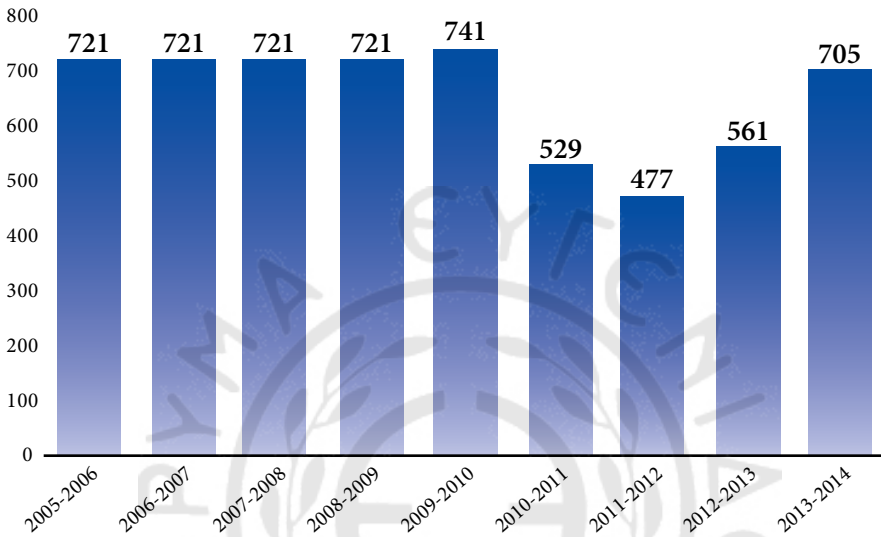
#### *AEN Μηχανικών*

*Πιστεύετε ότι θα ήταν ίσως καλύτερο για σας να μπορούσατε να σπουδάσετε σε ιδιωτική σχολή ναυτικής εκπαίδευσης;*

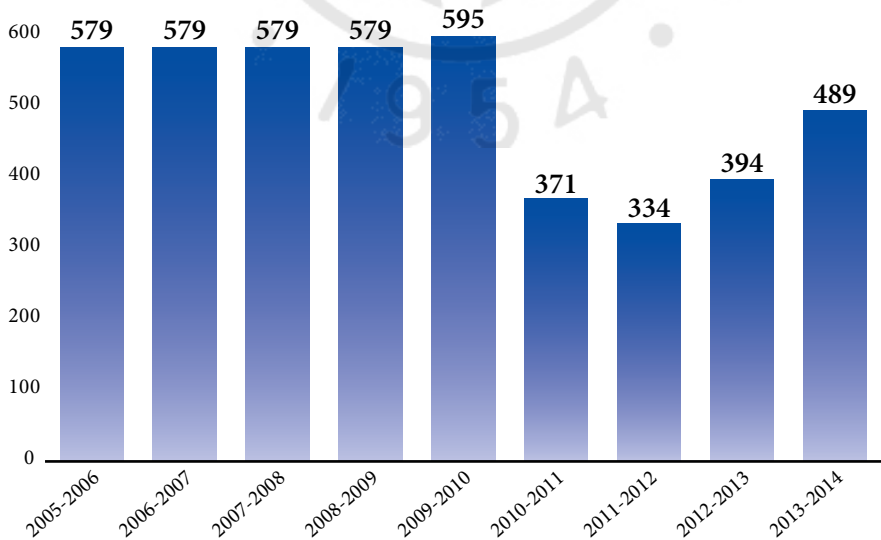
AEN ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	Ναι (%)	Όχι (%)
Ασπροπύργου	40,9	59,1
Μακεδονίας	27,0	73,0
Χίου	23,3	76,7
Κρήτης	23,7	76,3
Σύνολο	28,9	71,1

Τα πιο κάτω γραφήματα απεικονίζουν τον αριθμό εισακτέων στις ΑΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών:

Εισακτέοι ΑΕΝ Πλοιάρχων



Εισακτέοι ΑΕΝ Μηχανικών



Βασική μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του αριθμού των εισακτέων στις ΑΕΝ θα έπρεπε να είναι:

- Η ταυτοποίηση της σημερινής προσφοράς ανθρώπινου ναυτιλιακού δυναμικού,
- η πρόβλεψη της μελλοντικής προσφοράς ανθρώπινου ναυτιλιακού δυναμικού,
- η ταυτοποίηση των σημερινών αναγκών της Ελληνικής Ναυτιλίας, και
- η ταυτοποίηση των μελλοντικών αναγκών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η Ελληνική ιδιομορφία εντοπίζεται στην ακόλουθη επισήμανση: χωρίς την σε έκταση και βάθος μελέτη των τεσσάρων παραγόντων ταυτοποίησης και χωρίς, τις περισσότερες φορές, να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι θέσεις των παραγόντων και των φορέων (Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ΑΕΝ, επιστημονικοί φορείς Ναυτιλίας και συνδικαλιστών), η Πολιτεία λαμβάνει τις αποφάσεις της ως προς τον αριθμό των εισακτέων στις ΑΕΝ, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα σοβαρές επιπτώσεις στο ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης ανθρώπινου ναυτιλιακού δυναμικού.

Το ζήτημα του προσδιορισμού του αριθμού των εισακτέων στις ΑΕΝ είναι σημαντικό για τον σχεδιασμό του ανθρώπινου δυναμικού στον χώρο του ναυτικού επαγγέλματος. Χρειαζόμαστε ένα μεθοδολογικό πλαίσιο για την πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών ανθρώπινου δυναμικού στην Ελληνική Ναυτιλία.

### **Γιατί χρειάζεται ο προγραμματισμός;**

Ο προγραμματισμός αποτελεί το κομβικό σημείο, στο οποίο αναλύονται τα στατιστικά δεδομένα που αφορούν:

- Στην παρούσα κατάσταση του εργατικού δυναμικού της ναυτιλίας, και
- στις ανάγκες για το μελλοντικό εργατικό δυναμικό, καθώς και στις επιθυμητές δεξιότητές του.

### **Πόσους σπουδαστές χρειαζόμαστε στις ΑΕΝ για να αντιμετωπίσουμε τις ανάγκες της Ελληνικής Ναυτιλίας τα επόμενα 10 χρόνια;**

Στη χώρα μας, και ιδιαίτερα λόγω της οικονομικής κρίσης, υπάρχουν επιπτώσεις και στη ναυτική εκπαίδευση λόγω του ότι περικόπτονται και εκεί πόροι. Όμως, δεν σημαίνει αυτό ότι δεν πρέπει να έχουμε χαράξει μια στρατηγική για τους ανθρώπινους πόρους που χρειάζεται η Ελληνική Ναυτιλία.

Αναγνωρίζεται η δυσκολία της πρόβλεψης των αναγκών, αφού η ζήτηση και η προσφορά των εργαζομένων στη ναυτιλία είναι μια πολύπλοκη κατάσταση. Γι' αυτό δύσκολα μπορεί κάποιος να εντοπίσει πρακτικές καλές και καθολικά αποδεκτές. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν αναγνωρίζεται η αναγκαιότητα της διερεύνησης του ζητήματος των μελλοντικών αναγκών του εργατικού δυναμικού στην Ελληνική Ναυτιλία.



Έτσι, το ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι: πόσους εργαζόμενους προβλέπεται ότι θα χρειαστεί η Ελληνική ναυτιλία τα επόμενα δέκα με δεκαπέντε χρόνια; Τι ειδικότητες θα πρέπει να έχουν; Περισσότερους Μηχανικούς ή Πλοiάρχους; Και με ποιες δεξιότητες;

Ο προγραμματισμός και οι αλλαγές φυσικά θα έχουν επιπτώσεις στην αγορά εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος. Θα σημειώσουμε μια σημαντική περιοριστική παράμετρο: ο χρόνος μεταξύ λήψης των αποφάσεων για αλλαγές και των πραγματικών αποτελεσμάτων μπορεί να είναι τέτοιος που να ξεπερνά τους χρονικούς ορίζοντες της μελλοντικής ζήτησης. Και αυτό συμβαίνει, γιατί η αποφοίτηση νέων εξειδικευμένων στελεχών της ναυτιλίας, προκειμένου να ικανοποιηθεί η μελλοντική ζήτηση χρειάζεται:

- Επαναπροσδιορισμό του προγράμματος σπουδών,
- δημιουργία και εισαγωγή νέων μαθημάτων, και
- εισαγωγή νέων εκπαιδευτικών στρατηγικών.

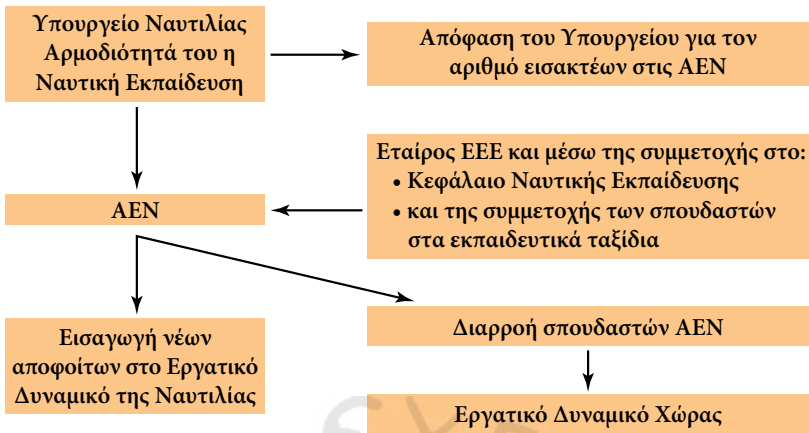
Προκειμένου όμως να προχωρήσουν όλα αυτά σε ένα δυσκίνητο δυστυχώς μηχανισμό του Δημοσίου, όπου επικρατούν πολλαπλά μικροσυμφέροντα που καταστρέφουν τον μακροπρόθεσμο στόχο, απαιτείται αρκετός χρόνος.

Συνήθως, αυτοί οι οποίοι λαμβάνουν τις αποφάσεις δεν δίνουν την απαιτούμενη σημασία σε προκλήσεις επιστημονικές, τεχνολογικές και οικονομικές, οι οποίες έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα για την **αγορά εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος**. Αν αναμένουμε ότι ένα αόρατο χέρι θα επιλύσει όλα τα προβλήματα, τότε είναι βέβαιο ότι θα υπάρξουν αρκετές αναταράξεις στην αγορά εργασίας των ναυτικών.

Συνεπώς, η αξιολόγηση της αναγκαιότητας καταρτισμένων Πλοiάρχων ή Μηχανικών, σύμφωνα με τις τεχνολογικές εξελίξεις, για την επόμενη δεκαετία ή δεκαπενταετία κρίνεται αναγκαία τόσο για τις αλλαγές στις ΑΕΝ όσο και για την ανάπτυξη του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού για την Ελληνική ναυτιλία.

Το Γράφημα 1 δείχνει κάποιες αλληλεπιδράσεις που υπάρχουν ανάμεσα στην αγορά εργασίας των ναυτικών και στο εκπαιδευτικό σύστημα (τις ΑΕΝ) και τον προγραμματισμό των ανθρώπινων πόρων. Από το Γράφημα 1 προκύπτει ότι στη χώρα μας οι κυβερνήσεις είναι εκείνες που καθορίζουν τον αριθμό εισακτέων στις ΑΕΝ, αλλά συγχρόνως και τις οικονομικές χορηγήσεις. Όμως, ο προγραμματισμός του αναγκαίου ανθρώπινου δυναμικού για την Ελληνική ναυτιλία εκφράζεται ως συνάρτηση του αριθμού των στελεχών (Πλοiάρχοι ή Μηχανικοί) που χρειαζόμαστε.

Από το Γράφημα 1 παρατηρούμε ότι αν θέλουμε να βελτιώσουμε τις δεξιότητες και τα προσόντα των στελεχών, αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω του εκπαιδευτικού συστήματος. Η διάσταση αυτή δεν πρέπει να αγνοηθεί, γιατί αν ανησυχούμε μόνο για το «**έλλειμμα ναυτών**», τότε θα πρέπει να έχουμε ακόμη μεγαλύτερη ανησυχία για το «**έλλειμμα δεξιοτήτων**» των ναυτικών.



Γράφημα 1

Διαδρομές για τον σχεδιασμό των Ανθρώπινων Πόρων στην Ελληνική ναυτιλία.

Επίσης, από το Γράφημα 1 γίνεται φανερό ότι, αν επιδιώκουμε να αντιμετωπίσουμε τις τεχνολογικές προκλήσεις στον χώρο της ναυτιλίας (αυτοματισμός, ρομποτική κ.λπ.) θα πρέπει να αναπτύξουμε κατάλληλα το μορφωτικό πλαίσιο των ΑΕΝ. Μόνο μέσω των ΑΕΝ μπορούμε να ικανοποιήσουμε τις μελλοντικές ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας συμβάλλοντας ταυτόχρονα και στον προγραμματισμό των ανθρώπινων πόρων της ναυτιλίας. Χρειάζονται δύο για το «ταγκό»: **ΑΕΝ και ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό της Ελληνικής Ναυτιλίας.**

Αλλά χρειάζεται επίσης να κατανοηθούν ορισμένες συνθήκες:

- Οι ΑΕΝ θα πρέπει να αρχίσουν να σκέπτονται τις πιθανές τεχνολογικές αλλαγές που συντελούνται τώρα στη ναυτιλία και να τις συσχετίσουν με το ναυτικό επάγγελμα.
- Οι ΑΕΝ οφείλουν να συνεργάζονται με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, όπως φαίνεται και στο Γράφημα 1, για να ταυτοποιήσουν την έκταση στην οποία χρειάζονται αλλαγές στις δεξιότητες του Έλληνα ναυτικού.
- Οι ΑΕΝ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, οφείλουν να παρακολουθούν την όλη ροή, έτσι ώστε ο σωστός αριθμός των ναυτικών με τις επαρκείς και συνεπείς προς τις λειτουργικές εξελίξεις γνώσεις, να είναι διαθέσιμος για την ικανοποίηση των αναγκών της Ελληνικής ναυτιλίας.

Αυτά όλα μας οδηγούν σε μία θεμελιώδη δράση: στον προγραμματισμό του ανθρώπινου δυναμικού.

### Τι είναι ο προγραμματισμός του ανθρώπινου δυναμικού;

Ο προγραμματισμός του ανθρώπινου δυναμικού στον χώρο του εργατικού

δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας είναι μια διαδικασία εκτίμησης του αναγκαίου αριθμού Πλοιάρχων και Μηχανικών, που χρειάζεται για την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών της Ελληνικής ναυτιλίας.

Επίσης, ο προγραμματισμός του ανθρώπινου δυναμικού στον χώρο του εργατικού δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας σημαίνει **ανάπτυξη στρατηγικών για την επίτευξη των μελλοντικών απαιτήσεων**. Ο προγραμματισμός του ανθρώπινου δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας θα μας δώσει έναν πρακτικό οδηγό της όλης πολιτικής που πρέπει να ασκηθεί και η οποία περιλαμβάνει τα παρακάτω:

- Ταυτοποίηση των ελλείψεων.
- Ταυτοποίηση της προσφοράς ναυτιλιακού ανθρώπινου δυναμικού.
- Παράγοντες που επηρεάζουν τόσο τη ζήτηση όσο και την προσφορά.
- Αναγκαίες εκπαιδευτικές αλλαγές για την αντιμετώπιση των νέων απαιτήσεων λόγω ανάπτυξης της τεχνολογίας.
- Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων, λόγω προσφοράς εναλλακτικών σεναρίων.

	ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΖΗΤΗΣΗ
Σημερινή κατάσταση	Τρέχουσα προσφορά Πλοιάρχων και Μηχανικών.	Ζήτηση Πλοιάρχων και Μηχανικών με βάση τις τρέχουσες ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας.
Μελλοντική κατάσταση	Πρόβλεψη του αριθμού Πλοιάρχων και Μηχανικών, δυνατώτητες και δεξιότητες που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις τεχνολογικές εξελίξεις. Πρόβλεψη «εξωτερικών» πηγών στην αγορά του ναυτικού δυναμικού (π.χ. από ιδιωτικές σχολές, από ΑΕΝ του εξωτερικού).	Μελλοντική ζήτηση αριθμού Πλοιάρχων και Μηχανικών που ικανοποιούν τις αναγκαίες δεξιότητες. Μελλοντικό διαμορφωμένο διεθνές περιβάλλον για την αγορά εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος.
Συγκρίσεις	Σύγκριση προσφοράς και ζήτησης σήμερα και στο μέλλον. Προβλήματα και προτεραιότητες που προκύπτουν από το άνοιγμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.	

Γνωρίζουμε σήμερα με ακρίβεια:

- Τη διαρροή του σπουδαστικού πληθυσμού των ΑΕΝ;
- Το ποσοστό των αποφοίτων που εισέρχονται στην αγορά εργασίας της ναυτιλίας;

- Ποιες από τις δεξιότητες που διδάχθηκαν οι σπουδαστές στις ΑΕΝ δεν τις χρησιμοποιούν στον εργασιακό τους χώρο;
- Ποιες νέες δεξιότητες θα πρέπει να διδαχθούν οι σπουδαστές στις ΑΕΝ, επειδή τις χρειάζονται στον εργασιακό τους χώρο;

Προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της Ελληνικής ναυτιλίας από το εργατικό δυναμικό, θα πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Υπουργείο Ναυτιλίας, ΑΕΝ) να αναπτύξουν μια πολιτική για το ελληνικό ναυτικό εργατικό δυναμικό που να βασίζεται σε ορισμένες αρχές όπως:

1. Η Ελληνική ναυτιλία θα πρέπει τουλάχιστον να εξασφαλίσει την προσφορά του απαιτούμενου αριθμού Πλοιάρχων και Μηχανικών, αναγνωρίζοντας ότι αυτοί αποτελούν μέρος μιας παγκόσμιας αγοράς.

2. Θα πρέπει να αναπτυχθεί σοβαρή συνεργασία μεταξύ Υπουργείου Ναυτιλίας, ΑΕΝ και ΕΕΕ για τον καθορισμό του άριστου μεγέθους εισακτέων στις ΑΕΝ.

3. Θα πρέπει να ενσωματωθούν στα προγράμματα σπουδών οι νέες τεχνολογικές ιδέες και πρακτικές, ώστε να βελτιωθούν οι δεξιότητες των στελεχών.

4. Ο όποιος στρατηγικός προγραμματισμός του ανθρώπινου δυναμικού στον χώρο της ναυτιλίας θα πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται.

### **Οι μελλοντικές τάσεις τώρα. Ποιο είναι το μέλλον της Ναυτικής Εκπαίδευσης;**

Ποιες τάσεις θα αναπτυχθούν; Με ποιον τρόπο το Υπουργείο Ναυτιλίας και οι ΑΕΝ θα δημιουργήσουν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να αντιμετωπίσουν τις μελλοντικές **τάσεις**; Με ποιον τρόπο οι **καινοτομίες** θα επηρεάσουν τις τάσεις στη Ναυτική Εκπαίδευση; Θα ακολουθήσει η Ναυτική Εκπαίδευση τις διαφαινόμενες τάσεις, ώστε να πραγματοποιηθούν οι αλλαγές και οι αναβαθμίσεις στον χώρο της Ναυτικής Εκπαίδευσης;

Τα διάφορα γεγονότα αλλαγών στην εκπαίδευση που συγκρούονται ή υιοθετούνται –όπως η λογοδοσία, η αξιολόγηση, η ποιοτική εκπαίδευση, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών κ.λπ.– τα τελευταία χρόνια καθορίζουν τις **τάσεις** στην εκπαίδευση, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:

**Πρώτη τάση:** παραδοχή του γεγονότος ότι οι **ανάγκες** και οι **στόχοι** της Ναυτικής Εκπαίδευσης σήμερα διαφέρουν εντελώς από τις ανάγκες και τους στόχους που είχαν διαμορφωθεί προ εικοσαετίας. Το περιβάλλον της ναυτιλίας είναι δυναμικό. Όλες οι ΑΕΝ θα έχουν μεταξύ τους την ίδια δυναμικότητα παγκοσμίως. **Η δημόσια δαπάνη ανά σπουδαστή θα μειώνεται.**

**Δεύτερη τάση:** Σε μια οικονομία που βασίζεται στη γνώση, η Ναυτική Εκπαίδευση θα πρέπει να γίνεται όλο και πιο απαιτητική και το **εκπαιδευτικό**

**προσωπικό** θα πρέπει να γίνεται όλο και καλύτερο. Η **τάση** αυτή μας κατευθύνει στο να διακρίνουμε το άριστο προσωπικό από το καλό, το καλό από το μέτριο και το μέτριο από το κακό.

**Τρίτη τάση:** Η τάση για την ποιότητα στην εκπαίδευση διεθνώς αποτελεί τη *lingua franca* της εκπαίδευσης.

**Τέταρτη τάση:** Η διοίκηση των ΑΕΝ θα πρέπει να βασίζεται στις **σύγχρονες τάσεις** της αξιολόγησης και της λογοδοσίας. Αύξηση της λογοδοσίας προς την Πολιτεία και αύξηση του ανταγωνισμού ως αναγκαία συνθήκη της δημόσιας χρηματοδότησης.

**Πέμπτη τάση:** Η ελληνική ναυτιλία μας κάνει υπερήφανους και γνωστούς σε όλο τον κόσμο. Η Ναυτική Εκπαίδευση θα πρέπει να υλοποιήσει διάφορες πρωτοβουλίες, όπως το να ακολουθήσει την **τάση διεθνοποίησης**. Με αυτόν τον τρόπο η Ναυτική Εκπαίδευση θα επιτύχει να γίνει διεθνώς ανταγωνιστική. Δύο πρωτοβουλίες θα μπορούσαν να ληφθούν:

- Καθιέρωση της γλώσσας των Αγγλικών ως διεθνούς ναυτιλιακής γλώσσας.
- Να γίνει η Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα παγκοσμίως ανταγωνιστική και να αυξηθεί η κινητικότητα της ναυτικής εργασίας.

**Έκτη τάση:** Η τάση των νέων τεχνολογιών και καινοτομιών αλλάζει δραματικά τον τρόπο με τον οποίο στις ΑΕΝ διδάσκονται και μαθαίνουν οι σπουδαστές. Τεχνολογικές καινοτομίες θα μπορούσαν να είναι:

- Ανάπτυξη εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε συνεργασία με ξένα ιδρύματα.
- Παροχές μαθημάτων μέσω e-learning από ιδρύματα ως μέρος της παγκοσμιοποίησης της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

**Έβδομη τάση:** Ο συνδυασμός της κλασικής βιβλιοθήκης με τις νέες τεχνολογίες (ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες) είναι η σύγχρονη τάση της αντίληψης της λειτουργίας των βιβλιοθηκών.

**Όγδοη τάση:** Διεθνής τάση είναι η αξιοποίηση των αποφοίτων των σχολών. Οι απόφοιτοι αποτελούν σημαντική εισροή στις αλλαγές των προγραμμάτων σπουδών.

**Ένατη τάση:** Η τάση της καθιέρωσης της διά βίου μάθησης και της διά βίου κατάρτισης. Ειδικότερα, για τη Ναυτική Εκπαίδευση θα πρέπει να λειτουργήσει ένα σύστημα γνώσης, που θα εγγυάται την αξιοπιστία των παρεχομένων εκπαιδευτικών υπηρεσιών και τη συμβατότητά του με τον ρόλο της δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης.

**Δέκατη τάση:** Η παρατηρούμενη διεθνώς τάση της βελτίωσης των αξιών με την προώθηση και την ανάπτυξη της ηθικής στην εκπαίδευση.

Αυτές οι τάσεις, οι οποίες εμφανίζονται διεθνώς, έχουν ταυτοποιηθεί ως σημαντικές ή «**τεκτονικές αλλαγές**», λόγω του μεγέθους τους στην **κλίμακα Richter της Ναυτικής Εκπαίδευσης**. Δεν υπάρχει κάποιος που να πιστεύει

ότι στον χώρο της ναυτιλίας δεν λαμβάνουν χώρα σημαντικές τεχνολογικές καινοτομίες. Τα πάντα αλλάζουν, και αναμένεται ότι στο μέλλον θα γίνουνται σημαντικές τεχνολογικές καινοτομίες. Οι τεχνολογικές αυτές αλλαγές ασφαλώς και δεν είναι ασυσχέτιστες με τη ναυτική εκπαίδευση. Η ζήτηση που θα προέρχεται από τις μελλοντικές τάσεις θα επηρεάσει σημαντικά τη ναυτική εκπαίδευση. Οι τάσεις αυτές οδηγούν στην αναγκαιότητα της δημιουργίας ιδεών, οραμάτων και κατάλληλης προετοιμασίας για το μέλλον.

Η Ελληνική ναυτιλία πρέπει να έχει τη βούληση να ασχοληθεί με αυτές τις τάσεις. Οι μελλοντικές τάσεις επηρεάζουν όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Δημιουργούν, ως εκ τούτου, συνέπειες σε όλες τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, χωρίς φυσικά να εξαιρείται από αυτές ο κλάδος της Ναυτιλίας.

Η όλη προσπάθεια να σκιαγραφήσουμε τις μελλοντικές τάσεις δεν αποτελεί εγχείρημα πρόβλεψης, αλλά απλή κατανόηση των δυνάμεων εκείνων που θα επιδράσουν σημαντικά στη διαμόρφωση της μελλοντικής κατάστασης στη Ναυτική Εκπαίδευση. Ως εκ τούτου οι πληροφορίες που παρουσιάζουμε εδώ, δίνουν τη δυνατότητα για συζήτηση και προβληματισμό σχετικά με τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν σταδιακά στη Ναυτική Εκπαίδευση.

Για τον λόγο αυτό, μεθοδολογικά στην άσκηση που παρουσιάζουμε, ακολουθούμε την διαδικασία:

- Της απεικόνισης της παρούσας κατάστασης των ΑΕΝ,
- της ανάδειξης πιθανών μελλοντικών σεναρίων, και
- της εξειδίκευσης αποτελεσμάτων σύμφωνα με τα σενάρια.

Οι τάσεις που αναπτύξαμε εδώ, φυσικά και δεν μπορούν να δώσουν πρόβλεψη με ακρίβεια της μελλοντικής κατάστασης της Ναυτικής Εκπαίδευσης και κυρίως των ΑΕΝ, δίνουν όμως σοβαρές ενδείξεις για το μέλλον και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για τη χάραξη εύστοχης στρατηγικής. Όμως, το συμπέρασμα όσων αναφέρθηκαν είναι ότι η μελλοντική επιτυχία και προσφορά των ΑΕΝ θα πρέπει να αξιολογηθούν με βάση τον ρόλο που θα κληθεί να παίξει η Ναυτική Εκπαίδευση ικανοποιώντας τις μελλοντικές ανάγκες και αντιμετωπίζοντας τις παγκόσμιες προκλήσεις.

Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, η Ναυτική Εκπαίδευση θα πρέπει αρχίζοντας από σήμερα:

- Να ικανοποιεί τα διεθνή standards ως προς την ποιότητά της,
- να επιλέγει υψηλής στάθμης ανθρώπινο εκπαιδευτικό προσωπικό,
- να ενισχύει τη συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να συνδέει την εκπαίδευση με την αγορά εργασίας, και
- να αναπτύξει ειδικές στρατηγικές στοχεύοντας στην ικανοποίηση μελλοντικών αναγκών.

Σας ευχαριστώ.

## ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΑΣ

### Μεταλκειακή Ναυτική Εκπαίδευση: Ποια στρατηγική διδασκαλίας και μάθησης;

Καλησπέρα, δεν είμαι ναυτικός, παρόλο που κατάγομαι από την Άνδρο, από ένα χωριό, που πριν από δύο γενεές όλος ο ανδρικός πληθυσμός πήγαινε στη θάλασσα. Έχω όμως ναυτικό φυλλάδιο και έχω κάνει πέντε καλοκαίρια επάνω σε πλοίο, όπου καπετάνιος ήταν ο συγχωρεμένος ο πατέρας μου. Έχω κάνει και ματσακόνι, το οποίο πλέον έχει αντικατασταθεί από το sandblasting.

Θα σας δείξω μια φωτογραφία, γιατί θέλω να τιμήσω και τον συνονόματό και συγχωρεμένο τον παππού μου, ο οποίος είναι ο δεύτερος από αριστερά, τον πατέρα μου, ο πρώτος από αριστερά, αλλά ιδιαίτερα τον θείο μου τον Στρατή Παλαιοκράσα, ο τρίτος από αριστερά, ο οποίος εν έτει 1939 σε νεαρά ηλικία σκοτώθηκε επάνω στη γέφυρα του πλοίου, ύστερα από τορπιλισμό από γερμανικό υποβρύχιο κοντά στις ακτές της Ιρλανδίας. Δεν είχε κηρυχθεί ακόμα επίσημα ο πόλεμος και το πλοίο στα πλάγια πάνω από τα ίσαλα είχε μια ζωγραφισμένη πελώρια ελληνική σημαία. Ήταν άτυχος. Τελευταίος στη φωτογραφία είναι ο θείος μου ο μαρκόνι, όλοι οι άλλοι ήταν καπεταναίοι.



Στην εισήγηση αυτή θα μιλήσω επιγραμματικά:

α) Για την νέα πραγματικότητα, διότι όντως υπάρχει σοβαρή νέα πραγματικότητα,

β) για την προσφορά και ζήτηση της ναυτικής εκπαίδευσης –ειπώθηκαν ήδη κάποια πράγματα γι' αυτό,

γ) για το χάσμα της εκπαίδευσης και της αγοράς εργασίας, την αντιπαράθεση αν θέλετε, αν μπορείτε να δεχθείτε αυτό τον όρο, μεταξύ εργοδοτών και διδασκόντων,

δ) για τα προγράμματα σπουδών, που ακούσαμε ήδη για την ανανέωσή τους,

ε) για το ποια στρατηγική διδασκαλίας και μάθησης ενδείκνυται, καθώς από ό,τι έμαθα από τις πρώινες εισηγήσεις, είναι καίριο ζήτημα. Άλλωστε οι σπουδαστές αξιολόγησαν πολύ χαμηλά την διδασκαλία, αν δεν κάνω λάθος, διορθώστε με.

στ) Τέλος θα κάνω κάποιες προτάσεις.

### **Προσφορά και ζήτηση.**

Όσον αφορά την προσφορά και την ζήτηση, με στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, τα τελευταία που μπορούσα να βρω εγώ, ήταν ότι για κάθε θέση σε μία Ακαδημία το 2012 υπήρχαν 4 υποψήφιοι. Αυτό έχει ποιοτικές και ποσοτικές επιπτώσεις, θα το συζητήσουμε λίγο. Θυμόμαστε πριν την κρίση ότι οι θέσεις καλύπτονταν με το ζόρι. Η υποχώρηση της ναυτιλίας όπως και κάθε άλλης δραστηριότητας, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και παγκοσμίως, μειώνει την προσφορά θέσεων στα πλοία. Ακούσαμε διαφορετική άποψη το πρωί, ότι χρειαζόμαστε πολύ περισσότερους αξιωματικούς.

Οι επενδύσεις σε μοντέρνα πλοία κατά την άποψή μου αναγκαστικά αλλάζουν το προφίλ και τη ναυτοσύνη των αξιωματικών, όχι μόνο για λόγους εμφάνισης νέων τεχνολογιών. Ένα ζήτημα που βάζω εγώ είναι το κατά πόσον με την τόσο μεγάλη ανεργία, θα απορροφηθούν Έλληνες σε θέσεις καταστρώματος και μηχανών. Μπορεί ήδη αυτό να γίνεται.

### **Εκπαίδευση και αγορά εργασίας. Χάσμα;**

Η έρευνα McKinsey μας έδειξε ότι παρ' όλη τη μεγάλη κρίση και τη μεγάλη ανεργία υπάρχουν ακόμα θέσεις εργασίας, οι οποίες δεν καλύπτονται, διότι δεν προσφέρονται οι σχετικές δεξιότητες από το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα. Αυτό το φαινόμενο οι οικονομολόγοι το λένε **διαρθρωτική ανεργία**.

Και αυτό που θέλω εγώ να θίξω με την εισήγησή μου είναι ότι σύμφωνα με την έρευνα αυτή οι διδάσκοντες και οι εργοδότες «κινούνται σε διαφορετικούς πλανήτες». Και θα εξηγήσω πώς αυτό εκδηλώνεται στην σύνταξη των προγραμμάτων σπουδών.



Φταίνε τα προγράμματα σπουδών; Ποιοι τα φτιάχνουν; Για να καλύψουν τις ανάγκες ποιων;

### **Δύο περιπτώσεις.**

Θα ήθελα να σας αναφέρω δύο περιπτώσεις, για να κάνω πιο κατανοητό αυτό το χάσμα. Θα αναφερθώ στην περίπτωση του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Ένας Έλληνας νυν καθηγητής στο Massachusetts Institute of Technology (MIT), όπως διάβασα σε μια συνέντευξή του σε κυριακάτικη εφημερίδα, ότι ως αριστούχος του Πολυτεχνείου, πήγε για μεταπτυχιακές σπουδές δίπλα στον πολύ γνωστό Παπαδημητρίου στο Berkeley, τον Έλληνα καθηγητή ειδικό στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές. Στην συνέντευξη είπε το εξής καταπληκτικό: “... συνέκρινα με τους συμφοιτητές μου στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα τα μαθήματα που κάναμε προπτυχιακά και ενώ εγώ πήρα περίπου 60 μαθήματα, οι συνάδελφοί μου πήραν μόνο 20”. Και συνέχισε λέγοντας ότι: «Λόγω αυτού του κατακερματισμού της ύλης ... (που υποψιάζομαι εγώ ότι γίνεται για το συμφέρον των διδασκόντων, ώστε κάθε θεματική διδακτορικού να καλύπτεται και από ένα μάθημα)... δεν μπαίναμε ποτέ σε βάθος σε κανένα μάθημα”, και αυτό του στοίχισε. Παρ’ όλα αυτά ήταν άριστος των αρίστων και κατέληξε στο MIT.

Να πούμε και για την περίπτωση των Ακαδημιών, αυτό είναι προσωπική εμπειρία, για τα αναλυτικά προγράμματα, ίσως να κάνω λάθος, γι’ αυτό διορθώστε με. Λόγω ειδικότητας εξέτασα το κατά τα άλλα έξοχο βιβλίο του Ιδρύματος Ευγενίδη *Εισαγωγή στον Αυτόματο Έλεγχο-Αυτοματισμοί Πλοίου*. Από τις 130 περίπου συνολικά σελίδες, οι οποίες αντιστοιχούν προφανώς σε κάποιο αναλυτικό πρόγραμμα, οι 30 αφιερώνονταν στην ανάλυση συστημάτων με την χρήση μετασχηματισμών Laplace. Άλλες 15 σελίδες για τον σχεδιασμό συστημάτων αυτομάτου ελέγχου και μόνο 10 σελίδες για αυτοματισμούς πάνω στα πλοία. Τι αντανακλά; Φυσικά αντανακλά το αναλυτικό πρόγραμμα, αλλά ποιος έφτιαξε το αναλυτικό πρόγραμμα; Στην ουσία αντέγραψε ένα πρόγραμμα του Πολυτεχνείου, το οποίο έχει διαφορετικό σκοπό. Έχει σκοπό να βγάλει ανθρώπους, οι οποίοι να σχεδιάζουν συστήματα αυτομάτου ελέγχου και όχι αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι θα πρέπει να μπορούν να κάνουν μια διάγνωση όταν υπάρχει ένα πρόβλημα, μία συντήρηση και μια αντικατάσταση. Διότι σήμερα στα ηλεκτρονικά συστήματα, η αντικατάσταση γίνεται απλά με μία κασέτα. Υπάρχει εγκυρότητα σε τέτοια προγράμματα; Εγώ το διαπίστωσα το πρόβλημα σε ένα μάθημα μόνο, δεν ξέρω τι γίνεται σε άλλα. Και τι συμβαίνει με την συνάφεια; Τι χρειάζεται να ξέρει και να μπορεί να κάνει ο Έλληνας αξιωματικός στην πραγματικότητα πάνω στο πλοίο;

### **Learning outcomes.**

Τώρα ερχόμαστε σε μια καινοτομία, η οποία εισήχθη στην Ευρώπη την τε-

λευταία δεκαετία, με την ευκαιρία του λεγόμενου European Qualifications Framework (EQF), το πλαίσιο δηλαδή των επαγγελματικών προσόντων. Εκεί επέλεξαν να προσδιορίζουν όλα τα επαγγέλματα, τα προφίλ αν θέλετε τα επαγγελματικά, με βάση τα λεγόμενα learning outcomes. Δεν έχω βρει δόκιμο όρο ακόμα, αν υπάρχουν γλωσσολόγοι στο ακροατήριο μπορούν να μας δώσουν κάποιες προτάσεις.

Τι είναι τα learning outcomes;

*Αναγκαίες ικανότητες και δεξιότητες για την εκτέλεση καθηκόντων, ρόλων και ευθυνών σε συγκεκριμένο περιβάλλον εργασίας, το πλοίο στην συγκεκριμένη περίπτωση.*

Ο Κώδικας STCW προσδιορίζει περίπου 90 learning outcomes για τους μηχανικούς. Επομένως, εάν υιοθετηθεί ένας νέος σχεδιασμός των προγραμμάτων σπουδών, αλλάζει η στρατηγική μάθησης, όπου τα αναλυτικά προγράμματα πλέον με αυτό το μοντέλο έρχονται σε δεύτερη προτεραιότητα.

Θα σας δώσω για παράδειγμα μια σπουδαία Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στη Βοστώνη, στην οποία έχουν αναλυθεί οι σκοποί με βάση τα learning outcomes.

### **Marine Transportation - Learning Outcomes**

The Marine Transportation Department Learning Outcomes for its students are:

1. Acquired knowledge, experience and training needed to obtain the necessary licenses, certificates and documentation for a Third Mate's position on any U.S. Flag vessel sailing upon Oceans (STCW-95).
2. Ability to stand proper and safe Navigational and Deck watches at the Third Mate level.
3. An inculcated sense of honor, decency and ethics that will allow our graduates to bring credit to Massachusetts Maritime Academy and the U.S. Merchant Marine.

Την STCW την χρησιμοποιούν και εκείνοι, υπογραμμίζω το **ability**, διότι από το περιεχόμενο το γνωστικό πάμε σε νοητικές λειτουργίες, πάμε σε ικανότητες με βάση το καινούργιο μοντέλο μαθήσεως. Το περιεχόμενο χρησιμοποιείται όπως θα σας δείξω στο μοντέλο ως μέσο για να αναπτυχθούν ικανότητες, που θα καταστήσουν τον αξιωματικό επαγγελματία πάνω στο πλοίο. Και τέλος μπαίνει και το ηθικό κομμάτι, που όπως ειπώθηκε και το πρώι, ο καπετάνιος είναι ένας διαχειριστής κατ' αρχήν, είναι ένας ηγέτορας, «διαχειρίζεται» όχι μόνο τα οικονομικά του πλοίου, αλλά και ανθρώπινες ψυχές.

Θέλω να αναφερθώ επίσης στην τεχνική γνώση, η οποία συσχετίζεται με τα learning outcomes. Προσέξτε, πρόκειται για ικανότητα που ξεπερνά τη συμβατική έννοια της γνώσης και της δεξιότητας. Περιλαμβάνει:

α) ικανότητα εφαρμογής της γνώσης,

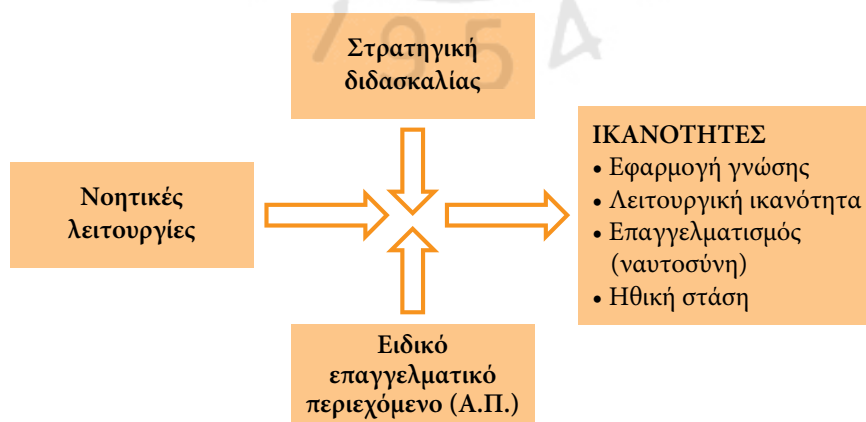
β) λειτουργική ικανότητα (επιδεξιότητα ή γνώση της διαδικασίας), δηλαδή αυτά που ένα άτομο πρέπει να μπορεί να κάνει στο πλαίσιο κάποιας εργασίας που έχει αναλάβει,

γ) επαγγελματική στάση ή ικανότητα, εμείς το λέμε «ναυτοσύνη» αυτό, να συμπεριφέρεται επαγγελματικά σε μια δεδομένη περίπτωση, και

δ) ηθική στάση, που αφορά την αποδοχή προσωπικών και επαγγελματικών αξιών.

Αυτό είναι το καινούργιο μοντέλο με βάση τα learning outcomes. Σε όλη την Ευρώπη γίνεται μία μετατόπιση της διδασκαλίας από το περιεχόμενο σπουδών, το αναλυτικό πρόγραμμα, την ύλη που κυνηγάμε εμείς σε αυτήν την χώρα ως εξεταστέα ύλη κυρίως αλλά και ως διδακτέα ύλη και δεν κατορθώνουμε ποτέ να την εξαντλήσουμε, διότι είναι λογικό εν έτει 2014 η ύλη αυτή να πολλαπλασιάζεται με ταχείς ρυθμούς και κανένα πρόγραμμα να μην μπορεί να την προλάβει.

Εκεί που βλέπετε το κουτάκι «νοητικές λειτουργίες», στη συμβατική μάθηση, που στηρίζεται στα αναλυτικά προγράμματα, είναι τα αναλυτικά προγράμματα. Και βλέπετε στο κάτω κουτάκι μπαίνει το αναλυτικό πρόγραμμα, δεύτερη προτεραιότητα όχι πρώτη, πρώτη προτεραιότητα είναι οι ικανότητες, οι ικανότητες που χρειάζεται ένας ναυτικός, ένας αξιωματικός επάνω στο πλοίο. Χρησιμοποιούμε όμως το περιεχόμενο, δεν το πετάμε, η γνώση είναι γνώση, όμως δεν εξαντλούμαστε στο να καλύψουμε όλη την ύλη, χρησιμοποιούμε όσο μπορούμε από την ύλη ως μέσο για να αναπτύξουμε συγκεκριμένες ικανότητες, αυτή είναι η διαφορά της στρατηγικής.



Στρατηγική Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Ποιες ικανότητες; Την εφαρμογή γνώσης, πολύ σημαντική, τη λειτουργική ικανότητα, τον επαγγελματισμό (ναυτοσύνη) και την ηθική στάση. Η αξιολόγηση, παραδείγματος χάριν, είναι μια πάρα πολύ σημαντική ικανότητα, να αξιολογείς καταστάσεις, προβλήματα και μεθόδους αντιμετώπισής τους.

### **Αυθεντική μάθηση (contextual learning).**

Το άλλο στο οποίο θέλω να δώσω έμφαση είναι η λεγόμενη **αυθεντική μάθηση**, που και αυτή σχετίζεται με το νέο μοντέλο και νομίζω καλύπτει αυτό που είπε κάποιος εκπροσωπώντας τους Πλοίαρχους Εμπορικού Ναυτικού ως διδάσκοντες, ότι πάντα χρειάζεται ένας έμπειρος αξιωματικός, ο οποίος έχει κάνει πολλά χρόνια στο πλοίο να είναι μέσα στην αίθουσα διδασκαλίας και εάν είναι απαραίτητο σε μια αίθουσα συνδιδασκαλίας με τον ειδικό. Μπορεί παραδείγματος χάριν η Μετεωρολογία να διδάσκεται από έναν μαθηματικό, αλλά ταυτόχρονα στην τάξη να υπάρχει και Πλοίαρχος, ο οποίος με διάφορες αναφορές σε πραγματικές παραστάσεις πάνω στο πλοίο να κάνει τη διδασκαλία της ύλης πιο εφαρμόσιμη.

Τι εννοούμε αυθεντική μάθηση:

α) Γίνεται στο φυσικό πλαίσιο εφαρμογής της γνώσης. Θα μου πείτε, το φυσικό πλαίσιο είναι το πλοίο. Μπορούμε να έχουμε προσομοιώσεις στις Ακαδημίες πριν πάμε στο πλοίο.

β) Εναλλακτική χρήση προσομοιώσεων (πραγματικά προβλήματα στο πλοίο).

γ) Πολλαπλά πλαίσια εφαρμογής γνώσης και δεξιοτήτων, διότι έχουμε σταθμούς εργασίας στο πλοίο, δεν υπάρχουν μοναχικοί εργαζόμενοι, υπάρχουν ομάδες σε ένα πλοίο.

δ) Αυτοελεγχόμενη μάθηση (αυτομόρφωση)\*. Εδώ θα ήθελα να προτείνω την εκπαίδευση των εκπαιδευτών, ώστε όταν γίνεται η εκπαίδευση μέσα στο πλοίο, να υπάρχει κάποιος στο πλοίο πιστοποιημένος, από μεράκι, όχι με αυξημένο μισθό από την εταιρεία, όσοι έχουν την επιθυμία, να αναλαμβάνουν ως μέντορες τους εκπαιδευόμενους.

ε) Αλληλοεξαρτώμενη μάθηση (ομαδική), αυτό είναι το σπουδαίο που λένε «learning how to learn», διότι σε μια κοινωνία που η γνώση είναι το παν και αλλάζει με μεγάλους ρυθμούς, κανένας δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στο πτυχίο που πήρε.

στ) Και φυσικά αυθεντική μάθηση σημαίνει και αυθεντική αξιολόγηση (ναυτικές εφαρμογές). Δεν σε αξιολογώ όπως παλιά, αλλά με ερωτήσεις, οι οποίες θα αξιολογούν την ικανότητά σου να δείξεις πού μπορείς να εφαρ-

---

\* On-line «Εκπαίδευση Εκπαιδευτών» για αξιωματικούς.

μόσεις αυτά που έμαθες. Για τους αξιωματικούς αυτό μπορεί να γίνει online. Ευτυχώς τα μοντέρνα πλοία έχουν τον εξοπλισμό. Εγώ αν ήμουν εφοπλιστής, θα έφτιαχνα μια αίθουσα διδασκαλίας σε κάθε πλοίο, μικρή έστω.

### **Οι προτάσεις μου.**

Προτείνω την αξιολόγηση και πιστοποίηση Ακαδημιών από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με βάση το πρότυπο της Αρχής Διασφάλισης και Πιστοποίησης της Ποιότητας στην ανώτερη εκπαίδευση (Α.ΔΙ.Π.). Γνωρίζω τα περί διεθνών πιστοποιήσεων, τα οποία είναι μια χαρά, αλλά είναι διαφορετική αξιολόγηση. Η αξιολόγηση που προτείνω εγώ και είναι και της Α.ΔΙ.Π δεν είναι λογοδοσία, είναι αξιολόγηση για να βελτιωθεί το σύστημα. Αν δεν κάνεις αξιολόγηση, δεν μπορείς να τεκμηριώσεις τι δεν πάει καλά. Όλοι λένε ότι ξέρουν τι δεν πάει καλά, αλλά πρέπει να το τεκμηριώσεις για να μπορέσεις να το διορθώσεις.

Προτείνω την εφαρμογή των «learning outcomes» στα προγράμματα σπουδών με βάση την STCW και επαναπροσδιορισμό των «αναλυτικών προγραμμάτων», τα οποία πλέον θα έρχονται σε δεύτερη μοίρα.

Προτείνω την συγγραφή νέων διδακτικών βιβλίων με βάση τα αναδιαρθρωμένα προγράμματα σπουδών και δημιουργία πακέτου αυτομόρφωσης εκπαίδευσης εκπαιδευτικών για όσους αξιωματικούς πάνω στο πλοίο με on-line μόρφωση επιθυμούν να πιστοποιηθούν και να λειτουργήσουν ως μέντορες πάνω στο πλοίο.

Επίσης το κυριότερο από όλα, θεωρώ ότι πρέπει να ιδρυθεί πρότυπη Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού ΑΕΝ κατά το πρότυπο της σχολής Alba, δεν ξέρω πόσοι από εσάς τη γνωρίζετε, που έχει ιδρύσει ο Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών, διότι η πρότυπη σχολή θα δείχνει τον δρόμο στους άλλους και επίσης εκεί θα μπορούν να αξιολογούνται πιλοτικά διάφορα καινοτομικά προγράμματα.

Στη σύνοψή μου θα δώσω τον ορισμό της ναυτοσύνης, τον δικό μου ορισμό. *Στη Ναυτική Εκπαίδευση σημασία δεν έχει τι ξέρεις, αλλά τι μπορείς να κάνεις πάνω στο πλοίο με αυτά που ξέρεις.* Ευχαριστώ.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Μοσχούτης:** Θα ήθελα να σας ρωτήσω, στην τελευταία σας παράγραφο αναφερθήκατε σε πρότυπη ΑΕΝ. ΑΕΝ σημαίνει ότι παίρνουμε έναν μαθητή του Γυμνασίου και τον εκπαιδεύουμε για να γίνει ένας επαγγελματίας ναυτικός. Αυτό όμως απέχει από την σχολή Alba, που αναφέρατε. Μήπως θέλετε να διευκρινίσετε κάτι επ' αυτού, ούτως ώστε να γίνει και σε μας κατανοητή η έννοια του προτύπου;

**κ. Παλαιοκρασάς:** Η σχολή Alba ιδρύθηκε από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Βιομηχανιών, διότι δεν ήταν ικανοποιημένοι με τα στελέχη που προσλάμβαναν από τα οικονομικά πανεπιστήμια.

**κ. Μοσχούτης:** Άρα είναι επιμορφωτική σχολή, δεν είναι ακαδημία.

**κ. Παλαιοκρασάς:** Έγινε επιμορφωτική σχολή, διότι είχαν φοιτητές με διδακτορικά από ελληνικά πανεπιστήμια στη διοίκηση επιχειρήσεων και πήγαιναν εκεί επειδή οι ίδιοι οι φοιτητές αναγνώριζαν την ανωτερότητα αυτής της σχολής. Άλλωστε απορροφούνταν από τις βιομηχανίες σχεδόν αυτομάτως μετά την αποφοίτηση.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Βέβαια είναι λεπτό το θέμα υπό την έννοια ότι είμαστε οικοδεσπότες, αλλά απλώς μια σκέψη διαχρονική δική μας είναι η εξής – και χωρίς να μπούμε αυτή τη στιγμή στο πεδίο της δημόσιας ή της ιδιωτικής εκπαίδευσης. Η θέση μας είναι να στην ιδιωτική εκπαίδευση, με την προϋπόθεση ότι έχεις μια υγιή και πρώτης τάξεως δημόσια εκπαίδευση, η οποία συμπληρώνει παρά δρα εναντίον της πρώτης. Μία σκέψη διαχρονικά δική μας (εμείς προσπαθούμε να το κάνουμε με τις διάφορες δράσεις και τις παρεμβάσεις μας), είναι ότι μπορούν οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ή τα σημαντικά ιδρύματα της ναυτιλίας να «υιοθετήσουν» κάποιες από τις ήδη υφιστάμενες Ακαδημίες, ούτως ώστε να τις βοηθήσουν με πολλούς και πρόσφορους τρόπους να κάνουν ένα βήμα παραπέρα. Απλώς το επαναλαμβάνω, έτσι για την ιστορία.

**κ. Παλαιοκρασάς:** Μακάρι να γίνει αυτό, γιατί αν λειτουργήσουν αυτές οι επιλεγμένες ακαδημίες ως πρότυπα, ταυτόχρονα θα μπορούν να πειραματίζονται και με καινοτομικά προγράμματα, γιατί έχει και αυτή τη διάσταση η πρότυπη ακαδημία.

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΤΣΙΤΣΟΣ

### Η ναυτική εκπαίδευση διεθνώς

Κυρίες και κύριοι καλησπέρα σας.

Ευχαριστώ το ΥΝΑ και το Ευγενίδειο Ίδρυμα, που μου έκαναν την τιμή να εκφράσω τις απόψεις μου, να μου δώσουν το βήμα να σας παρουσιάσω το θέμα μου. Εγώ θα ξεκινήσω από πολύ παλιά. Θα πάω 2.500 χιλιάδες χρόνια πίσω.

Παρακαλώ κύριε Πρόεδρε, να καταγραφεί στα πρακτικά του συνεδρίου μας, για να γίνει γνωστό στην διεθνή επιστημονική κοινότητα, ότι γίνεται για πρώτη φορά αναφορά στην φράση «*Ἐρέτην χρῆναι πρῶτα γενέσθαι πρὶν πηδαλίους ἐπιχειρεῖν*», η οποία δηλώνεται σαν το εκπαιδευτικό «αξίωμα του Αριστοφάνη».

Ερέτης (κωπηλάτης) είναι ανάγκη πρώτα να γίνεις πριν βάλεις το χέρι σου στα πηδάλια. Σε ελεύθερη απόδοση: πρέπει να περάσεις απ' όλα τα στάδια εκπαίδευσης και αφού πάρεις τις κατάλληλες εμπειρίες, τότε μπορείς να πιάσεις το πηδάλιο και να κυβερνήσεις το πλοίο.

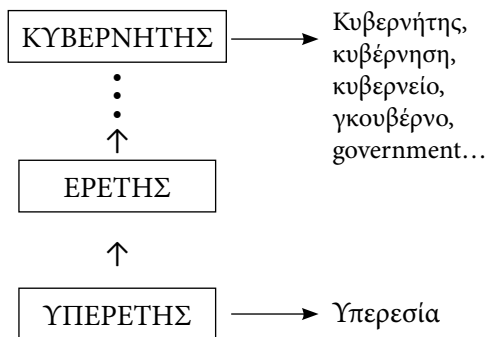
Η απάντηση στο πώς πρέπει να εκπαιδευόμαστε ήταν γραμμένη από το 1956 σε μαρμάρινη πλάκα, στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, την οποία αδιάφορα προσπερνούμε.

Οι εμπειρίες σε πραγματικές συνθήκες αποκτώνται μόνο πάνω στο πλοίο (on board).

Στην εισήγησή μου θα παρουσιασθούν τα συστήματα ναυτικής εκπαίδευ-



Η ρήση του Αριστοφάνους σε μαρμάρινη πλάκα στην ΑΕΝ Ασπροπύργου.



σης των παρακάτω χωρών: Κίνας, Η.Π.Α, Ρωσίας, Βελγίου, Δανίας, Σουηδίας, Βουλγαρίας, Γερμανίας, Τουρκίας, Αυστραλίας και Καναδά.

**Κίνα: Shanghai Maritime University και Merchant Marine College (M.M.C.).**

### ***Shanghai Maritime University***

Είναι κρατικό πανεπιστήμιο, ιδρύθηκε το 1959, συγκροτείται από το Navigation Technology Department, το Marine Engineering Department και το Engineering Research Center of Shipping Simulation. Παρέχει 3 εκπαιδευτικά προγράμματα bachelors: Navigation (4 έτη), Marine Engineering & heat energy (4 έτη) και Power Engineering Delivering (4 έτη). Προσφέρει επίσης 6 προγράμματα MSc και 3 PhD.

### ***Navigation Program.***

Απαιτεί 4 έτη σπουδών.

Βασικά μαθήματα: Navigation, Watch Keeping and collision avoidance at sea, Ship Structures and equipments, transportation, Meteorology, Ship management, Navigation aids, Marine communications, Business and transportation at sea, Maritime law κ.λπ..

Πρακτική άσκηση: Navigation training, Route planning, Chart work, Vessel Positioning, Compass Error observation, storage and secure of goods, radar plotting και ARPA κ.λπ..

Εργασία: ως Γ' αξιωματικός Καταστρώματος ή Μηχανοστασίου αλλά και ως ειδικός για τον ναυτιλιακό χώρο.

Το Merchant Marine College είναι πιστοποιημένο από το DNV (τον νορβηγικό νηογνώμα) και τον αντίστοιχο οργανισμό της Κίνας.

### ***Marine Engineering Program***

### ***Marine Electronic and Electrical Engineering Program***

Marine Engineering  $\xrightarrow{(4 \text{ έτη})}$  Bachelor of Engineering

#### ***Εργασία***

- Αξιωματικός E.N.
- Τεχνικός στον ναυτιλιακό χώρο

Marine Engineering and Electrical Engineering  $\xrightarrow{(4 \text{ έτη})}$  Bachelor of Engineering

#### ***Εργασία***

- Ηλεκτρονικός και Ηλεκτρολόγος πλοίων
- Τεχνικός στον ναυτιλιακό χώρο



**Εκπαιδευτικά μέσα του Πανεπιστημίου:**

- Διαθέτει πλοίο 48.000 DWT Bulk Carrier.
- Πρόκειται για πλοίο το οποίο μεταφέρει φορτίο, αλλά είναι ταυτόχρονα και classroom on the sea.
- Προσφέρει διάφορα προγράμματα πρακτικής εκπαίδευσης, εξυπηρετεί 200 άτομα και διαθέτει φοιτητική εστία 40 ατόμων.
- Είναι εξοπλισμένο με 400 αισθητήρες (sensors).

**Εκπαιδευτικά μέσα του Ναυτικού Κολλεγίου:**

- Γενικευμένη χρήση προσομοιωτών.
- Διαθέτει 2 μεγάλα ιστιοφόρα.
- 1 πλοίο 10.000 DWT Container.
- Πρόκειται για πλοίο, το οποίο μεταφέρει φορτίο και παρέχει πρακτική εκπαίδευση στους σπουδαστές (The classroom on the sea).

**Εκπαιδευτικό προσωπικό και φοιτητές.**

- 21 Καθηγητές.
- 32 Πρώτοι Μηχανικοί.
- 2.000 Προπτυχιακοί Φοιτητές.
- 35 Συνεργάτες Καθηγητές.
- 90 Μεταπτυχιακοί Φοιτητές.



*Shanghai Maritime  
University and  
Merchant Marine  
College.*



*The classroom  
on the sea.*

## Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής: Ναυτική Ακαδημία στο Kings Point (USMMA).

- Δημόσιο ίδρυμα.
- Διάρκεια σπουδών 4 έτη.
- Αριθμός σπουδαστών περίπου 950.
- Γίνεται πρακτική εκπαίδευση επί πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού σε 2 εκπαιδευτικές περιόδους.
- Φοιτούν άνδρες και γυναίκες.
- Μέγιστος χρόνος σπουδών 5,5 έτη.

### Οργάνωση σε τομείς:

- Μαθηματικών και επιστημών (Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία).
- Ναυτλιακών μεταφορών.
- Μηχανολογίας.
- Εκπαίδευση κατά την διάρκεια των σπουδών σε πυρόσβεση, κολύμβηση, πρώτες βοήθειες, επιβίωση σε υδάτινο περιβάλλον.
- Χορηγεί BSc και άδεια αξιωματικού καταστρώματος και μηχανής Γ' τάξεως.
- Χρησιμοποιεί προσομοιωτές.
- Από την ίδια σχολή αποφοιτούν αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού, στελέχη για το Πολεμικό Ναυτικό και Λιμενικό Σώμα.

### Επαγγελματική αποκατάσταση:

Οι απόφοιτοι μπορούν να εργασθούν:

- στην εμπορική ναυτιλία των ΗΠΑ,
- στη ναυτιλιακή βιομηχανία,
- ως αξιωματικοί στις ένοπλες δυνάμεις, και
- στο Λιμενικό Σώμα.



Τομείς στους οποίους μπορούν να εργαστούν οι απόφοιτοι του USMMA.



Σπουδάστριες και Σπουδαστές της USMMA.

Στο ίδιο πλοίο επιδιώκεται να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πρακτικά ασκούμενοι: ένας Καταστρώματος και ένας Μηχανής.

**Παρεχόμενα προγράμματα σπουδών.**

- Marine Transportation.
- Logistics and International Transportation.
- Marine Engineering.
- Marine Engineering and Shipyard Management.

**Χορηγούμενος Τίτλος:** Bachelor of Science.

**Εκπαιδευτικό προσωπικό.**

- Μόνιμοι και συνεργάτες καθηγητές.
- Απόφοιτοι πανεπιστημίων ή αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού.
- Στο τμήμα Μαθηματικών και επιστημών όλοι είναι διδάκτορες.
- Σε όλα τα τμήματα (εκτός των Μαθηματικών και επιστημών) υπεύθυνοι είναι καθηγητές με ειδικότητα Πλοιάρχου.



Ναυτική Ακαδημία  
USMMA στις ΗΠΑ.

**Ρωσία: Admiral Makarov State Maritime Academy (AMSMA).**

- Δημόσιο πανεπιστήμιο μορφής συμβατικού πανεπιστημίου (με παρακολούθηση).
- Έτος ίδρυσης 1876.
- Εκπαιδεύει Αξιωματικούς για Εμπορικό και Πολεμικό Ναυτικό.
- Αποτελείται από 7 πανεπιστημιακές σχολές.  
Μεταξύ αυτών:
  - *Navigation Engineering.*
  - *Marine Engineering.*

- Ειδικά προγράμματα ειδίκευσης.
- Περισσότερα από 100 προγράμματα για εκπαίδευση των ναυτικών.
- Προσφέρει και προγράμματα επανεκπαίδευσης.

#### ***To πρόγραμμα Navigation Engineering.***

- Διάρκεια σπουδών 5,5 έτη.
- Χρήση προσομοιωτών.
- Πρακτική on board.
- Λαμβάνουν 2 διπλώματα:
  - Το ρωσικό δίπλωμα ανώτατης εκπαίδευσης στην Μηχανολογία.
  - Πιστοποιητικό ικανότητας αξιωματικού καταστρώματος.

#### ***To πρόγραμμα Marine Engineering.***

- Διάρκεια Σπουδών 5,5 έτη.
- Εκπαιδύει μηχανικούς εγκαταστάσεων ισχύος.
- Εκπαιδύει μηχανικούς πυρηνικών εγκαταστάσεων.
- Πρακτική και on board.

#### ***Χορηγεί:***

- Δίπλωμα Μηχανικού Ανώτατης Εκπαίδευσης.
- Πιστοποιητικό Ικανότητας Αξιωματικού Μηχανής.

Όσοι έχουν εκπαιδευτεί στις πυρηνικές εγκαταστάσεις μπορούν να εργασθούν και ως μηχανικοί σε εγκαταστάσεις ισχύος Diesel.

#### ***Τα προγράμματα:***

- ***Electrical Engineer:***
  - Διάρκεια σπουδών 5,5 έτη.
- ***Marine Transportation Management:***
  - Διάρκεια σπουδών 4 έτη.
  - Πρακτική και on board.
- ***Extra Mural*** (εξωπανεπιστημιακά προγράμματα):
  - Marine Navigation (6 έτη).
  - Operation of Vessels Power Plant.
  - Business of shipping operation and (water) transport management.

#### **Βέλγιο: Antwerp Maritime Academy.**

- Δημόσιο ίδρυμα.
- «Συνδεδεμένο» με το πανεπιστήμιο.
- Ζετής εκπαίδευση Αξιωματικών Καταστρώματος και Μηχανής.
- Όλη η πρώτη περίοδος σπουδών είναι προσανατολισμένη στη μύηση του σπουδαστή στη ζωή στη θάλασσα.
- Χρήση προσομοιωτών.
- On board training.

**Επαγγελματικές άδειες και τίτλοι σπουδών:**

- Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξεως.
- Δίπλωμα Μηχανικού Α' τάξεως.
- BSc in Nautical Sciences (μετά από 3 έτη σπουδών).
- MSc Degree in Nautical Sciences (μετά από ένα επιπρόσθετο έτος).

**Επαγγελματική αποκατάσταση.**

**Περιοχές εργασίας:** ποντοπόρος ναυτιλία, ρυμουλκήσεις, πλατφόρμες off-shore, ναυλομεσιτική, εταιρείες τροφοδοσίας, δημόσιες υπηρεσίες, ναυτική εκπαίδευση, νηογνώμονες, τεχνικές υπηρεσίες λιμένων, παροχή ενέργειας, ναυπηγο-επισκευαστικές επιχειρήσεις.

Οι ναυτικοί ταξιδεύουν για 3-4 μήνες, απολαμβάνουν αρκετούς μήνες διακοπών και «κτίζουν» την καριέρα τους ωρύτερα απ' ό,τι αν εργάζονταν στην ξηρά.



*Antwerp Maritime Academy – Ναυτική Ακαδημία Βελγίου.*

**Δανία: Svendborg International Maritime Academy (SIMAC).**

- Δημόσιο ίδρυμα.
- Αξιωματικοί καταστρώματος:
  - Αξιωματικοί βάρδιας (3 έτη θεωρητικής εκπαίδευσης και 1,5 σε πλοίο).
- Αξιωματικοί μηχανής:
  - 3 έτη θεωρητικής εκπαίδευσης και 1 έτος πρακτικής σε πλοίο ή εγκαταστάσεις ξηράς.
  - Εργάζονται σε πλοία ή σε βιομηχανίες ξηράς.
- Προγράμματα bachelor.
- Προγράμματα εκπαίδευσης από απόσταση.
- Οι υποψήφιοι φοιτητές μπορούν να υπογράψουν συμβόλαια εργασίας με τις ναυτιλιακές εταιρείες και μετά να συνεχίσουν τις σπουδές τους.

**Προγράμματα Προσομοιωτών:**

- Ship Handling.
- Bridge Team Management.
- Engine Room Team Management.
- Electronic Chart Display and Information System.
- Operation and watch keeping-Machinery Systems.
- Vessel Traffic Service Operator.
- Διαθέτει προσομοιωτή γέφυρας με περισσότερα από 130 μοντέλα πλοίων στην βιβλιοθήκη του.
- Προσομοίωση μηχανών: Sulzer RTA-84, MC-90-IV, M22-PIELSTICK.

**Σουηδία: Kalmar Maritime Academy.**

- Δημόσιο ίδρυμα.
- Έτος ιδρύσεως: 1980.
- **Προγράμματα σπουδών με τελική κατάληξη σε:**
  - Α΄ Πλοίαρχο Ε.Ν: 4 έτη (BSc, χωρίς θαλάσσια εμπειρία, 10-12 μήνες εκπαίδευσης σε πλοία).
  - Α΄ Πλοίαρχο Ε.Ν: 3 έτη (BSc, με θαλάσσια εμπειρία).
  - Α΄ Μηχανικό: 4 έτη (BSc, χωρίς θαλάσσια εμπειρία).
  - Α΄ Μηχανικό: 3 έτη (BSc, με θαλάσσια εμπειρία).

Η Ακαδημία παρέχει:

- Προγράμματα εκπαίδευσης χειριστών: Οδηγούν σε Bachelor μηχανολογικής κατεύθυνσης.
- Αναβαθμισμένα προγράμματα για μηχανικούς πανεπιστημίων.
- Αναβαθμισμένες σπουδές στο Shipping, τις επιστήμες περιβάλλοντος κ.λπ..



*Kalmar Maritime  
Academy – Ναυτική  
Ακαδημία Σουηδίας.*



## **Βουλγαρία: Nicola Vaptsarov Naval Academy.**

- Δημόσιο ίδρυμα.
- Προγράμματα Σπουδών:
  - Navigation Engineering –5 έτη.
  - Ship Engineering –5 έτη.

### **Χορηγούμενοι τίτλοι:**

- Αξιωματικού Πολεμικού Ναυτικού.
- Αξιωματικού Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού.
- Αξιωματικού Καταστώματος Εμπορικού Ναυτικού.
- Αξιωματικού επικοινωνιών.
- Ναυτικού Μηχανολόγου (Marine Engineer).
- Ηλεκτρονικού Μηχανικού πλοίων.
- **Αξιωματικοί Μηχανής:**
  - Διάρκεια σπουδών 5 έτη.
  - Χορηγούμενοι τίτλοι: 2 BSc.
- **Αξιωματικοί Καταστώματος:**
  - Διάρκεια σπουδών 5 έτη.
  - Χορηγούμενος τίτλος: MSc και ένα πιστοποιητικό αξιωματικού Ship Electronic Engineer.

### **Εκπαιδευτικά μέσα:**

- Εργαστήρια με πραγματικές μηχανές και συσκευές.
- Εκπαιδευτικό πλοίο για 30 σπουδαστές.
- Χρήση προσομοιωτών:
  - Bridge Simulator (12 – 25 σπουδαστές).



*Nicola Vaptsarov Naval  
Academy – Ναυτική Ακα-  
δημία Βουλγαρίας.*

- Ship Power Plant Simulator (6 σπουδαστές).
- GMDSS Simulator (8 σπουδαστές).
- Planetarium (112 θέσεις).

### Γερμανία: Hochschule Bremerhaven.

- Δημόσιο ίδρυμα.
- Πρόγραμμα σπουδών:
  - 1η Περίοδος: πρακτική άσκηση σε πλοίο.
  - 2η Περίοδος: θεωρητική εκπαίδευση.
  - 7η Περίοδος: πρακτική άσκηση στο πλοίο
  - 8η Περίοδος: με το πέρας της λαμβάνουν BCs στο Ship Operation Engineering.
- Πρακτική άσκηση:
  - 12 μήνες on board και 6 μήνες σε εγκαταστάσεις ξηράς.

#### **Εργασία:**

##### **Στη θάλασσα:**

- Γ' Μηχανικός μετά το BCs.
- Β' Μηχανικός μετά 12 μήνες ως Γ' Μηχανικός.
- Α' Μηχανικός μετά 24 μήνες ως Β' Μηχανικός.

##### **Στην ξηρά:**

- Τεχνικός μηχανοστασίων.
- Στην βιομηχανία τροφοδοσίας πλοίων.
- Στις υπεύθυνες για την ναυσιπλοΐα αρχές.
- Στην παροχή ενέργειας.

Παρέχει και προγράμματα Master's Degree.



*Hochschule  
Bremerhaven –  
Ναυτική Ακαδημία  
Γερμανίας.*



### **Ναυτική Ακαδημία Τουρκίας.**

Παρέχει στους αποφοίτους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής Bachelor of Science. Είναι συνδεδεμένη με το πανεπιστήμιο.

### **Καναδάς: Maritime Institute.**

Με το πρόγραμμά του παρέχει απλά πιστοποιητικά για αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής και καταλήγει σε τίτλους Bachelor και Master. Τα μαθήματα γίνονται και από απόσταση.

### **Αυστραλία: Australian Maritime College.**

Το Australian Maritime College είναι πανεπιστημιακού επιπέδου με τους εξής τομείς:

- Maritime Engineering
- Maritime Business
- Maritime Operations

Ανάλογα με τα προγράμματα που θα παρακολουθήσουν οι σπουδαστές λαμβάνουν Bachelor degree, master, Ph.D ή ειδικά πιστοποιητικά.

### ***Συμπεράσματα που προέκυψαν από την έρευνα για τις Ναυτικές Ακαδημίες διεθνώς:***

1. Οι Ναυτικές Ακαδημίες σε πολλές χώρες εκπαιδεύουν αξιωματικούς του Εμπορικού και του Πολεμικού Ναυτικού.
2. Είναι πανεπιστημιακές σχολές ή είναι συνδεδεμένες οργανωτικά με τα πανεπιστήμια και παρέχουν BSc, MSc και PhD.
3. Παρέχουν πιστοποιητικά Ναυτικής Ικανότητας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της S.T.C.W..
4. Είναι κυρίως δημόσια ιδρύματα.
5. Τα έτη σπουδών είναι 3, 4, 5 ή και 6.
6. Παρέχουν εκπαίδευση και σε άλλους τομείς (Port Management, Transportation, Ship Electronics κ.ά.)
7. Παρέχουν εκπαίδευση από απόσταση (Distance Learning).
8. Πολλές Ακαδημίες διαθέτουν δικό τους εκπαιδευτικό πλοίο (Classroom on the sea).
9. Το εκπαιδευτικό προσωπικό αποτελείται από Αξιωματικούς Καταστρώματος και Μηχανής και απόφοιτους ΑΕΙ με αυξημένα τυπικά προσόντα.
10. Οι απόφοιτοι μπορούν να απασχοληθούν και σε άλλους τομείς.
11. Παρέχουν εκπαίδευση με προσομοιωτές.
12. Εκπαιδεύουν on board περισσότερες από μία φορές και για αρκετούς μήνες.

13. Υπάρχει ζήτηση, λόγω αυξημένων προσόντων, Αξιωματικών Ε.Ν. για εργασία στην ξηρά.

14. Οι απόφοιτοι μετά το BSc είναι ελεύθεροι να κινηθούν και προς τα MSc και PhD.

15. Μέσα από το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης οι χώρες εφαρμόζουν και την εθνική τους πολιτική.

16. Εκπαιδεύουν και Αξιωματικούς Δ' τάξεως (Μηχανικούς).

17. Εκπαιδεύουν τεχνικούς Αξιωματικούς στα ηλεκτρονικά και ηλεκτρολογικά συστήματα.

Κλείνω με τα λόγια του Ευριπίδη από την τραγωδία *Ανδρομάχη*:

«Κι όταν τους ναύτες τους δέρνει η καταιγίδα και τα πηδάλια κυβερνούν δύο γνώμες και πλήθος οι σοφοί τριγύρω συνάζονται, πιο λίγο αξίζουν από τη γνώμη ενός κι ας έχει νου κατώτερο.»

#### **Βιβλιογραφία**

Shanghai Maritime University <http://en.shmtu.edu.cn>, τελευταία πρόσβαση: 26/02/2014

United States Merchant Marine Academy <http://www.usmma.edu>, τελευταία πρόσβαση: 27/02/2014

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping <http://gumrf.ru>, τελευταία πρόσβαση: 25/02/2014

Antwerp Maritime Academy <http://www.hzs.be>, τελευταία πρόσβαση: 26/02/2014

Svendborg International Maritime Academy <http://www.simac.dk>, τελευταία πρόσβαση: 01/03/2014

Kalmar Maritime Academy <http://lnu.se/schools/kalmar-maritime-academy?l=en>, τελευταία πρόσβαση: 27/02/2014

Nicola Vaptsarov Naval Academy <http://www.naval-acad.bg>, τελευταία πρόσβαση: 02/03/2014

Hochschule Bremerhaven <http://www.hs-bremerhaven.de>, τελευταία πρόσβαση: 01/03/2014

#### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Βλάχος:** Από ό,τι είδαμε από την παρουσίαση του κ. Τσίτσου, στο εξωτερικό η εκπαίδευση των Αξιωματικών Καταστρώματος και Μηχανής έχει τη θέση που της αξίζει, αντιμετωπίζεται οργανωμένα και σ' ένα υψηλό επίπεδο. Φυσικά και υπάρχουν επιτελείς στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που αυτήν την διεθνή εμπειρία την είχαν αποκτήσει, κάνοντας διάφορα ταξίδια και είχαν απόψεις πάνω σε αυτό πράγμα. Τελικά κ. Τσίτσο τι συνέβη και δεν παραδειγματιστήκαμε, ώστε να κατευθύνουμε τις σχολές σε τέτοιου είδους υποδομές; Υπάρχει ένα στοιχειώδες νομικό πλαίσιο που μπορεί να στηθεί, ώστε να αναβαθμιστούν οι σχολές μας;

**κ. Τσίτσος:** κ. Βλάχο είμαι στην ΑΕΝ Ασπροπύργου 30 χρόνια. Πριν γίνω

μόνιμος καθηγητής έχω εργαστεί 20 χρόνια ως επαγγελματίας και στη βιομηχανία. Η εμπειρία που έχω είναι ότι υπάρχει το νομικό πλαίσιο, υπάρχει όμως και μια μιζέρια στα πράγματα και υπάρχουν και πολιτικές που ενδεχομένως οδηγούν τα πράγματα μία προς τα εδώ, μία προς τα εκεί, και έχουμε φθάσει σε αυτό το σημείο. Αν θέλετε, υπάρχουν και επιδιώξεις συγκεκριμένων ανθρώπων που έχουν δημιουργήσει μια σειρά από προβλήματα, οι συνδικαλιστικές συντεχνίες, ενδεχομένως και οι παρεούλες. Ευθύνες πολιτικές, αυτό καθεαυτό το θέμα είναι πολιτικό. Βλέπω όμως σήμερα ότι κάτι γίνεται, ομολογώ ότι δεν το περίμενα. Εγώ βλέπω, αγαπητέ συνάδελφε, ότι αρχίζει και φυσάει άλλος αέρας και ενδεχομένως να φυσούσε κι άλλος αέρας και κάποιοι να μην το είχαμε καταλάβει ή κάποιοι να είχαν βάλει εμπόδια για μην νοιώσουμε το αεράκι της αλλαγής που έρχεται. Μάλιστα και κάποιοι άλλοι, με τους οποίους συζητούσα, είχαν αμφιβολίες για το τι θα ειπωθεί σε αυτό το συνέδριο. Εμένα δεν μου είπε κανένας τι να πω, μου είπαν «είσαι απόλυτα ελεύθερος να πεις ό,τι θέλεις» και ευχαριστώ ιδιαίτερα τους παράγοντες τους υπηρεσιακούς, οι οποίοι βοήθησαν προς την κατεύθυνση αυτή. Νομίζω ότι υπάρχουν κάποια θέματα, αλλά νομίζω ότι πρέπει να πάρουμε και κάποια πράγματα στα χέρια μας κ. Βλάχο.

**κ. Μηνόγιαννης:** Σας άκουσα προσεκτικά κ. Τσίτσο και χαίρομαι για την όλη παρουσία που κάνετε, γιατί δείξατε μια εμπορική ναυτιλία που θα αποτελείται από άτομα με πλούσια εμπειρία και με αξιοπρέπεια. Είπατε ότι είστε 30 χρόνια στη σχολή και γνωρίζετε πώς ήταν η σχολή πριν από 20 χρόνια. Είχαν καταρρηθεί και οι στολές τότε και ο καθένας ερχόταν όπως ήθελε, με τζιν, σκισμένα παντελόνια, ακόμα και με βερμούδες αν δεν κάνω λάθος. Γνωρίζετε ότι έγινε μια προσπάθεια εκ των υστέρων και ενθαρρύνθηκαν οι σπουδαστές, οι οποίοι θέλανε μόνοι τους να παρουσιάσουν μια καλή ενδυματική εικόνα. Γνωρίζετε ότι εγώ που τους ενίσχυσα σε αυτήν την προσπάθειά τους υπέστην μια ταλαιπωρία, και στο τέλος μου έγινε ΕΔΕ, με την οποία ταλαιπωριόμουν μέχρι προχθές. Το γνωρίζετε αυτό; Εδώ είναι οι σπουδαστές, οι οποίοι ερχόντουσαν στο γραφείο και μου έλεγαν, ναι, θέλουμε μια καλύτερη και διακριτή ενδυμασία και γι' αυτήν την ενθάρρυνση μου κάνανε ΕΔΕ κ. Τσίτσο.

**κ. Τσίτσος:** Να σας πω δυο λόγια, κ. Μηνόγιαννη. Δεν το γνωρίζω σε λεπτομέρειες το θέμα, έχω ακούσει κάτι. Έχω να πω το εξής: την εντροπία πρέπει να την μειώνουμε. Όταν η εντροπία μικραίνει, μειώνεται, το θερμοδυναμικό σύστημα παράγει έργο. Όσο πιο άτακτο είναι ένα σύστημα, τόσο λιγότερο έργο παράγει. Εγώ πιστεύω ότι η ειδική ενδυμασία οδεύει στο να δομήσει σύστημα τάξης, και εφόσον μειώνεται η εντροπία, οδηγούμαστε στην παραγωγή έργου. Την στολή την βλέπω προς αυτή την κατεύθυνση. Δεν ξέρω αν συμφωνείτε κ. Πρόεδρε, βλέπω κουνάτε καταφατικά την κεφαλή σας. Αυτό έχω να πω και από ό,τι είδατε στην ανασκόπηση που σας έκανα υπάρχει στους σπουδαστές των Ακαδημιών ένα κοινό ένδυμα.

**κ. Μηνόγιαννης:** Συμφωνώ απόλυτα και την ενθάρρυνα την προσπάθεια αυτή, αλλά βρέθηκα κατηγορούμενος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ**  
**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΑΣΣΑΣ**

**Καινοτόμες Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες  
στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση**

Κύριε Πρόεδρε,  
κυρίες και κύριοι,

Με ιδιαίτερη χαρά βρίσκομαι εδώ, για να σας παρουσιάσω την πορεία των εργασιών που ξεκίνησαν πριν από περίπου 3 χρόνια στην ΑΕΝ Μακεδονίας και στόχο έχουν την παροχή καινοτόμων ηλεκτρονικών υπηρεσιών στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση.

Οι εργασίες για την ΑΕΝ Μακεδονίας ξεκίνησαν στα τέλη του 2011 και μετά από έναν χρόνο, τον Δεκέμβριο του 2012, εγκρίθηκε η ένταξη της ΑΕΝ στο Εθνικό Δίκτυο Έρευνας και Τεχνολογίας, γνωστό σε όλους ως ΕΔΕΤ. Τι παρέχει όμως το ΕΔΕΤ στην επιστημονική ερευνητική και εκπαιδευτική κοινότητα;

Το πανελλαδικό οπτικό δίκτυο νέας γενιάς και οι προσφερόμενες ηλεκτρονικές υπηρεσίες του ΕΔΕΤ παρέχουν στην ελληνική ερευνητική και εκπαιδευτική κοινότητα τις πλέον σύγχρονες δικτυακές τεχνολογίες και καινοτόμες υπηρεσίες για την ανάπτυξη προηγμένων εφαρμογών και αποτελούν περιβάλλον ανάπτυξης καινοτόμων υπηρεσιών. Αυτή την στιγμή το ΕΔΕΤ δι-ασυνδέει περισσότερους από 100 φορείς, όπως ερευνητικά κέντρα, ΑΕΙ, ΤΕΙ, το Πανελλήνιο Σχολικό Δίκτυο και όλα τα σχολεία της χώρας, Στρατιωτικές Σχολές, Εκκλησιαστικές Ακαδημίες και από τον Δεκέμβριο του 2012 και την ΑΕΝ Μακεδονίας.

Μια νέα εποχή λοιπόν άρχισε για την ΑΕΝ Μακεδονίας με την χρήση καινοτόμων υπηρεσιών από το προσωπικό της, είτε πρόκειται για το εκπαιδευτικό προσωπικό των Σχολών ή για το προσωπικό Γραμματείας των Σχολών. Ποιες υπηρεσίες προσφέρονται (εικ. 1) όμως και από τότε;

Τον Ιούνιο του 2013 ξεκίνησε να λειτουργεί η απαραίτητη υποδομή διασύνδεσης της ΑΕΝ με το ΕΔΕΤ και δημιουργήθηκαν ιδρυματικοί λογαριασμοί ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της μορφής user@aenmak.edu.gr για τους εκπαιδευτικούς και το προσωπικό της ΑΕΝ. Η δημιουργία της υποδομής πραγματοποιήθηκε από την ΑΕΝ στην υπηρεσία ViMa του ΕΔΕΤ, που παρέχει ει-κονικές υπολογιστικές μηχανές (servers) στα ακαδημαϊκά ιδρύματα και ήταν απαραίτητη για την χρήση υπηρεσιών του ΕΔΕΤ.

Συγκεκριμένα, μέσω της υπολογιστικής υποδομής προσφέρεται στους χρήστες ηλεκτρονική αλληλογραφία, με δυνατότητα πρόσβασης με όλους τους δυνατούς τρόπους (webmail, POP3, IMAP) και παρέχεται VPN Server για μεγιστοποίηση της ασφάλειας των χρηστών όταν βρίσκονται σε δημόσια δίκτυα. Επίσης, στην Υπηρεσία «Ωκεανός» προσφέρονται 50 GB χώρου για χρήση, καθώς και η δυνατότητα δημιουργίας υπολογιστικής υποδομής νέφους (cloud computing ή αλλιώς Infrastructure as a Service), της οποίας μια απλή εφαρμογή θα μπορούσε να είναι η δημιουργία ενός εικονικού διαδικτυακού εργαστηρίου PLC ή ηλεκτρονικών ή διαχείρισης φόρτου, με στόχο την διεξαγωγή του μαθήματος εξ ολοκλήρου μέσω διαδικτύου. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχουν μεγάλες απαιτήσεις για υπολογιστική υποδομή εντός της Ακαδημίας. Από την άλλη πλευρά, βέβαια, για την υλοποίηση απαιτείται η προμήθεια αδειών λογισμικού, που έτσι και αλλιώς θα έπρεπε να παρθούν.

Συνεχίζοντας, υπάρχει η δυνατότητα χρήσης της υπηρεσίας τηλεδιασκέψεων E:Presence, που χρησιμοποιείται κατά κόρον από τα υπόλοιπα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Στις Ακαδημίες ΑΕΝ Κρήτης και Μακεδονίας παρέχεται επίσης η υπηρεσία «Δίοδος» ή αλλιώς φοιτητικό ίντερνετ μέσω adsl με χαμηλό κόστος. Από το καλοκαίρι του 2013, μετά από αίτημα της ΑΕΝ Μακεδονίας, δόθηκε και η δυνατότητα χρήσης της υπηρεσίας «University Mobile Internet» μέσω 3G δικτύου κινητής τηλεφωνίας σε όλους τους σπουδαστές των ΑΕΝ της χώρας.

Θα πρέπει να αναφέρουμε όμως και τις υπηρεσίες που δεν προσφέρονται

<i>Παρεχόμενες υπηρεσίες</i>	<i>Σπουδαστές</i>	<i>Προσωπικό</i>
Πληροφοριακό (Web-grammateia)	✓	✓
Δίοδος	✓	✓
University mobile internet	✓	✓
e-mail	–	✓
VPN Server	–	✓
e:Presence	–	✓
Okeanos	–	✓
Ακαδημαϊκή ταυτότητα	–	–
ΑΝΑΦΑΝΔΟΝ	–	–
ΑΤΛΑΣ	–	–
ΔΙΑΥΛΟΣ	✓	✓

**Εικόνα 1**

*Παρεχόμενες υπηρεσίες από το Εθνικό Δίκτυο Έρευνας και Τεχνολογίας.*

στις Ακαδημίες, και συγκεκριμένα την Ακαδημαϊκή Ταυτότητα. Η Ακαδημαϊκή Ταυτότητα για τους σπουδαστές είναι και πάσο για τα ΜΜΜ και δελτίο εισόδου σε βιβλιοθήκες, Μουσεία κ.λπ.. Η Ακαδημία είναι έτοιμη όσον αφορά την τεχνική υποδομή για την υποστήριξη της διασύνδεσης και έκδοσης ακαδημαϊκών ταυτοτήτων και για να ολοκληρωθεί αυτό θα πρέπει να ξεκινήσουν και να ολοκληρωθούν κάποιες νομοθετικές πρωτοβουλίες μεταξύ των εμπλεκόμενων υπουργείων.

Επίσης υπάρχει η Υπηρεσία «ΑΝΑΦΑΝΔΟΝ», που είναι Ακαδημαϊκό Σύστημα Δωρεάν Διάθεσης Εμπορικού Λογισμικού και Υπηρεσιών.

Μια ακόμη υπηρεσία που δεν προσφέρεται στις ΑΕΝ είναι η «ΑΤΛΑΣ», μια υπηρεσία διασύνδεσης πρακτικής άσκησης, η οποία μπορεί να αποτελέσει την βάση δημιουργίας ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την πραγματοποίηση των εκπαιδευτικών ταξιδιών των δοκίμων πλοιάρχων και μηχανικών.

Επίσης οι υπηρεσίες Okeanos και «Δίαυλος» προσφέρονται ήδη, αλλά θα αξιοποιηθούν στον μέγιστο βαθμό μετά την φυσική διασύνδεση της Ακαδημίας και την δημιουργία ιδρυματικών λογαριασμών για τους σπουδαστές. Τι είναι όμως η φυσική διασύνδεση και τι προσφέρει;

Ένα σημαντικό έργο που σύμφωνα με τον προγραμματισμό θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2014 είναι η φυσική διασύνδεση της ΑΕΝ Μακεδονίας με το ΕΔΕΤ. Έχει ενταχθεί στο Υποέργο «Διασύνδεση με το ΕΔΕΤ και παροχή προηγμένων δικτυακών υπηρεσιών σε νέες ερευνητικές υποδομές» και ως αποτέλεσμα θα έχει την διασύνδεση της ΑΕΝ μέσω οπτικών ινών με το δίκτυο κορμού (backbone) ΕΔΕΤ-3 με ταχύτητα 1Gbps από και προς την Ακαδημία.

Το έργο φυσικής διασύνδεσης που σχεδίασε και πρόκειται να υλοποιήσει η ΕΔΕΤ Α.Ε., συγχρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΨΗΦΙΑΚΗ ΣΥΓΚΛΙΣΗ» του ΕΣΠΑ, κατά (80%) από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (κοινοτική συνδρομή) και κατά (20%) από Εθνικούς Πόρους (εθνική συμμετοχή) και ως προς την συντήρηση καλύπτεται από πόρους της ΕΔΕΤ Α.Ε.

Αναφερόμενοι στα οφέλη της φυσικής διασύνδεσης, πρέπει να σημειώσουμε καταρχήν, ότι θα υπάρχει δωρεάν και ανοικτή πρόσβαση στην γνώση μέσω επιστημονικών καταλόγων και οργανισμών, με χρήση του ιδρυματικού λογαριασμού και δικτύου. Συμπληρωματικά, εκμεταλλευόμενοι την υπερυψηλή ταχύτητα του δικτύου, θα υποστηρίζεται η αποστολή ζωντανής εικονορροής (video audio streaming) από και προς την Ακαδημία για διαλέξεις, ημερίδες, συνέδρια που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην Ακαδημία ή να παρακολουθηθούν από την Ακαδημία ζωντανά.

Σημαντική δυνατότητα είναι η δημιουργία μαθημάτων εξ αποστάσεως, η χρήση υποδομών εξ αποστάσεως (προσομοιωτές γέφυρας, μηχανοστασίου,

διαχείρισης φορτίου, ECDIS, GMDSS), και φυσικά Τηλεδιασκέψεις με άλλες Ακαδημίες/Εκπαιδευτικά Ιδρύματα/Υπουργείο. Εδώ να αναφέρουμε ότι θα μπορούν να γίνουν εκλεκτορικά, συμβούλια ή ακόμη και παρουσιάσεις πτυχιακών εργασιών από σπουδαστές. Ταυτόχρονα μπορεί να δημιουργηθεί εσωτερικά στην Ακαδημία ασύρματο δίκτυο για χρήση από τους σπουδαστές, εκπαιδευτικούς και προσωπικό.

Είναι εύκολα αντιληπτό ότι με την χρήση καινοτόμων υπηρεσιών μπορούμε να έχουμε μείωση κόστους από την ελαχιστοποίηση των μετακινήσεων, καθώς και μείωση κόστους στον τηλεπικοινωνιακό τομέα με μελλοντική χρήση του «ΣΥΖΕΥΞΙΣ 2» και υπηρεσιών όπως η τηλεφωνία μέσω διαδικτύου ή αλλιώς VoIP. Φυσικά με την δημιουργία ασύρματου δικτύου εντός της Ακαδημίας θα υπάρξει μείωση κόστους και στις επικοινωνίες των σπουδαστών με την χρήση VoIP ή εικονοτηλεφωνίας.

Εκτός όμως από τις προσφερόμενες υπηρεσίες από το ΕΔΕΤ υπάρχουν καινοτόμες υπηρεσίες στην ναυτική εκπαίδευση που δημιουργήθηκαν από το προσωπικό της Ακαδημίας.

Η αρχή έγινε με την ιστοσελίδα της Ακαδημίας (εικ. 2), που δημιουργήθηκε για να εξυπηρετήσει τις Σχολές Μηχανικών, Πλοιάρχων αλλά και την Σχολή Σωστικών Πυροσβεστικών Μέσων. Λειτουργεί με πολύ μεγάλη επιτυχία με ενημερωτικό περιεχόμενο και δεν απευθύνεται μόνο στην ΑΕΝ Μακεδονίας.

Στην ιστοσελίδα έχουν δημιουργηθεί εφαρμογές προς διευκόλυνση των



Εικόνα 2

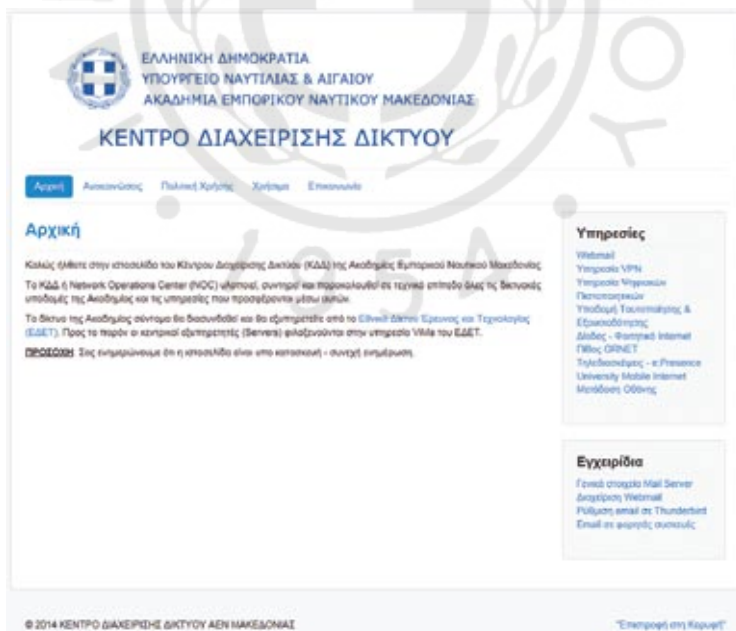
Κεντρική Ιστοσελίδα Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας.

σπουδαστών, του εκπαιδευτικού προσωπικού, της Διοίκησης και των ναυτιλιακών εταιρειών. Σημαντικότερες εξ αυτών είναι:

- Το e-παροχές, όπου παρουσιάζονται οι προσφερόμενες υπηρεσίες προς τους σπουδαστές, εκπαιδευτικούς και λοιπό προσωπικό της ΑΕΝ.
- Το Γραφείο διασύνδεσης με στοιχεία και πληροφορίες των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και πληροφορίες για τα εκπαιδευτικά ταξίδια.
- Η παρουσίαση των μαθημάτων.
- Παρουσίαση των βοηθημάτων, σημειώσεων.
- Η βάση θεμάτων εξετάσεων.
- Σύστημα υποβολής αιτήσεων από τους σπουδαστές μέσω της ιστοσελίδας.
- Δυνατότητα διενέργειας ηλεκτρονικών εξετάσεων.
- Το ψηφιακό αποθετήριο πτυχιικών εργασιών των σπουδαστών.

Συμπληρωματικά με την παραπάνω ιστοσελίδα, όμως, δημιουργήθηκε ένα πληροφοριακό σύστημα, το οποίο φιλοξενείται στην προαναφερθείσα νέα υποδομή. Το πληροφοριακό αυτό σύστημα αποτελείται από δύο διαφορετικούς τομείς προσφερόμενων υπηρεσιών.

Κατ' αρχάς από την ιστοσελίδα του κέντρου Δικτύου (Network Operation Center, εικ. 3), μέσω της οποίας οι χρήστες της Ακαδημίας θα ενημερώνονται και θα επικοινωνούν για οτιδήποτε σχετίζεται με την υποδομή και τις



Εικόνα 3

Ιστοσελίδα Κέντρου Διαχείρισης Δικτύου (Network Operation Center)



υπηρεσίες που προσφέρονται (τεχνική υποστήριξη, τεχνικό ρόλο). Στον άλλο τομέα, υπάρχει η πληροφόρηση των σπουδαστών, των αποφοίτων της Ακαδημίας και μελλοντικά των ναυτιλιακών εταιρειών και των φορέων του Υπουργείου Ναυτιλίας, όπως του ΚΕΣΕΝ και της ΔΕΚΝ.

Στην Ακαδημία εδώ και χρόνια υπάρχει μηχανογραφικό σύστημα που δημιουργήθηκε από τον καθηγητή κ. Παπαδάκο, το οποίο δυστυχώς λειτουργούσε μόνο εντός των Γραμματειών των Σχολών χωρίς την δυνατότητα πρόσβασης μέσω διαδικτύου. Το αποτέλεσμα ήταν να γίνεται η εξαγωγή κάποιων στοιχείων από το σύστημα χειροκίνητα, και μετά την επεξεργασία, να αναρτώνται σε πίνακες ανακοινώσεων των Σχολών και στην ιστοσελίδα της Ακαδημίας. Φυσικά η προσφερόμενη πληροφορία ήταν πολύ λίγη λόγω ζητημάτων προσωπικών δεδομένων και ο χρόνος που απαιτούνταν για την κοινοποίηση ήταν μεγάλος.

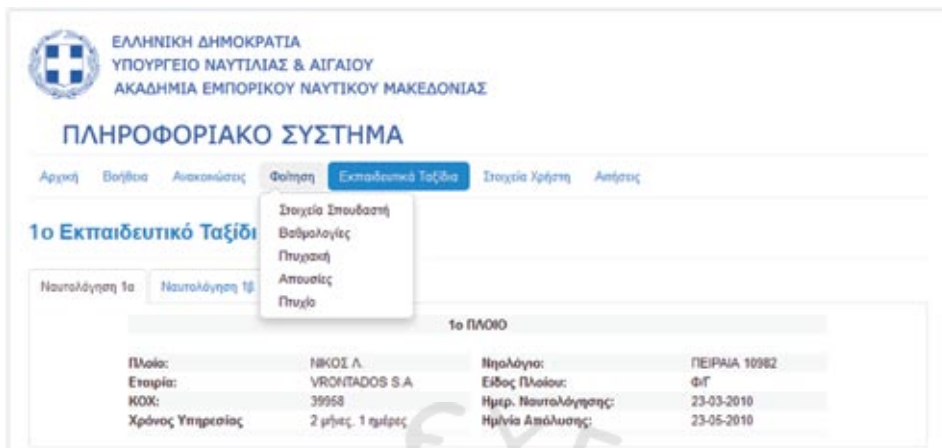
Δημιουργήθηκε λοιπόν το νέο πληροφοριακό ή αλλιώς web-γραμματεία (εικ. 4), που τροφοδοτείται σε πολύ λίγο χρόνο από το σύστημα που υπήρχε, και πλέον όλοι οι σπουδαστές, οι απόφοιτοι, οι γραμματείς και το εκπαιδευτικό προσωπικό έχουν πρόσβαση σε δεδομένα όπως τα βασικά στοιχεία σπουδαστή, η φοίτησή του μέχρι τώρα, οι απουσίες του, οι βαθμολογίες, τα εκπαιδευτικά ταξίδια, η πτυχιακή του εργασία και τα στοιχεία πτυχίου (εικ. 5).

Σημαντικό κομμάτι του νέου πληροφοριακού συστήματος είναι ότι πλέον οι αιτήσεις μπορούν να γίνουν ηλεκτρονικά (εικ. 6) μέσω του συστήματος με την χρήση κωδικών πρόσβασης και όχι ελεύθερα και πολλές φορές κακόβουλα από τον καθένα. Επιπλέον όλο το σύστημα δημιουργήθηκε χωρίς κόστος με χρήση λογισμικών ανοικτού κώδικα.



**Εικόνα 4**

*Πληροφοριακό Σύστημα web-γραμματεία.*



Εικόνα 5

Παρεχόμενες πληροφορίες από το πληροφοριακό σύστημα.



Εικόνα 6

Ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων από το νέο πληροφοριακό σύστημα.

Από την έναρξη χρήσης της εφαρμογής και γενικότερα του νέου συστήματος, έχει μεταβληθεί προς το καλύτερο ο χρονοπρογραμματισμός λειτουργίας της Γραμματείας. Στην εικόνα 7 εμφανίζεται το πλήθος των ηλεκτρονικών αιτήσεων – αιτημάτων, τα οποία έχουν διεκπεραιωθεί μέχρι σήμερα. Όταν ολοκληρωθούν οι υπηρεσίες ψηφιακών πιστοποιητικών, υπογραφών και η υπηρεσία χρονοσφραγίδας, μια δράση η οποία έχει ξεκινήσει στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σε συνεργασία με το Υπουργείο Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, θα βελτιωθεί ριζικά η εικόνα της γραμματείας.

Οι συγκεκριμένες προσφερόμενες υπηρεσίες είχαν θετική αποδοχή από τους εμπλεκόμενους, σπουδαστές, εκπαιδευτικό και λοιπό προσωπικό της Ακαδημίας για διάφορους λόγους. Μέχρι στιγμής περισσότεροι από 500.000 χρήστες έχουν επισκεφτεί τις ιστοσελίδες της ΑΕΝ Μακεδονίας, οι οποίες

Αιτήσεις αποποιήσεων βαθμολογίας	Αιτήσεις έκδοσης βεβαιώσεων	Αιτήσεις αναλυτικών βαθμολογιών
639	3987	1025

**Εικόνα 7**

Πλήθος Διεκπεραιωμένων ηλεκτρονικών αιτήσεων από 01-11-2011.

**Εικόνα 8**

Επισκεψιμότητα ιστοσελίδας AEN Μακεδονίας – Σχολή Μηχανικών.

εκτός από την ελληνική γλώσσα είναι διαθέσιμες και στην αγγλική γλώσσα. Η εικόνα 8 παρουσιάζει ενδεικτικά τις επισκέψεις χρηστών μόνο στη σελίδα της Σχολής Μηχανικών.

Οι σπουδαστές έχουν πλέον ένα διαδικτυακό εργαλείο, στο οποίο μπορούν να έχουν πρόσβαση και από κινητές συσκευές, τηλέφωνα, tablet κ.λπ. και στο οποίο μπορούν να ελέγξουν τις απουσίες τους και τις βαθμολογίες τους, ειδικά σε περίοδο εξεταστικής, καθώς και τα εκπαιδευτικά ταξίδια από όπου και να βρίσκονται.

Το προσωπικό Γραμματείας των Σχολών παρατήρησε μείωση στις αιτήσεις βεβαιώσεων κυρίως της αναλυτικής βαθμολογίας.

Στη συνέχεια της εισήγησης θα παρουσιαστούν από τον Διευθυντή της Σχολής Μηχανικών AEN Μακεδονίας, κ. Γουργούλη, τα μοντέλα αξιολόγησης των εκπαιδευτικών δομών AEN Μακεδονίας, τα οποία έχουν ως στόχο της αύξηση της αποτελεσματικότητας της εκπαιδευτικής διαδικασίας μέσω ανατροφοδότησης των Σχολών με πληροφορίες, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συνεχή αναβάθμισή τους.

Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες των Διευθύνσεων της Σχολής Πλοιάρχων και Μηχανικών προς τον κ. Πρασσά, ο οποίος αν και δεν ανήκει σήμερα στο εκπαιδευτικό προσωπικό της Ακαδημίας, έχει βοηθήσει τα μέγιστα στην ανάπτυξη των περισσότερων από τις υπηρεσίες που παρουσιάστηκαν μέχρι τώρα.

Στη συνέχεια της εισήγησης θα παρουσιαστούν οι διαδικασίες της εσωτερικής αξιολόγησης που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στην ΑΕΝ Μακεδονίας.

**Σκοπός** της εσωτερικής αξιολόγησης είναι η κάθε Σχολή να διαμορφώσει κριτική άποψη για την ποιότητα του επιτελούμενου έργου της, με βάση αντικειμενικά κριτήρια και δείκτες κοινής συναίνεσης και γενικής αποδοχής.

Η αξιολόγηση αποτελεί έναν μηχανισμό, που έχει ως στοιχείο της τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της εκπαιδευτικής πολιτικής-στρατηγικής.

Χρησιμοποιήθηκε ηλεκτρονική πλατφόρμα για την καθετοποιημένη ηλεκτρονική αξιολόγηση όλων των δομών εκπαίδευσης της ΑΕΝ Μακεδονίας.

Πλεονεκτήματα ηλεκτρονικής πλατφόρμας:

- Εύκολη, γρήγορη, τυποποιημένη, ολοκληρωμένη.
- Αυτοματοποίηση της διαδικασίας.
- Έλεγχος της προόδου συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων.
- Αξιολόγηση την ώρα του μαθήματος και όχι μεταγενέστερα.
- Πλήρης ανωνυμία μεταξύ αξιολογητή και αξιολογούμενου.
- Μείωση διαχειριστικού φόρτου των σχολών.

Μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας έχουν πραγματοποιηθεί και αναλυθεί οι παρακάτω αξιολογήσεις:

- Αξιολόγηση εκπαιδευτικού έργου Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών κατά Α.ΔΙ.Π. (9.471 ερωτ.).
- Αξιολόγηση εκπαιδευτικού έργου Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών κατά ISO 9001:2008 (109 ερωτ.).
- Αξιολόγηση Διεύθυνσης Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών (84 ερωτ.).
- Αξιολόγηση Γραμματείας Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών (206 ερωτ.).
- Αξιολόγηση ιστοσελίδας (130 ερωτ.).
- Αξιολόγηση σπουδαστικής μέριμνας ΑΕΝ Μακεδονίας (22 ερωτ.).

Επειδή είναι αδύνατο να γίνει παρουσίαση όλων των αποτελεσμάτων των αξιολογήσεων, επιλέχθηκε να γίνει παρουσίαση της αξιολόγησης του εκπαιδευτικού έργου της Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών κατά Α.ΔΙ.Π., καθώς το μεγάλο πλήθος των ερωτηματολογίων (~9.500) οδηγεί στην εμφάνιση μικρού στατιστικού λάθους.

## **Αξιολόγηση εκπαιδευτικού έργου Σχολής Πλοιάρχων – Σχολής Μηχανικών κατά Α.ΔΙ.Π.**

Η αξιολόγηση έγινε σύμφωνα με τα πρότυπα της Αρχής Διασφάλισης και Πιστοποίησης της Ποιότητας στην Ανώτατη Εκπαίδευση.

Στην αξιολόγηση συμμετείχαν **1.384** σπουδαστές.

Συμπληρώθηκαν και πέρασαν από επεξεργασία συνολικά **9.471** ερωτηματολόγια.

Αξιολογήθηκαν **165** καθηγητές – μαθήματα.

Το ερωτηματολόγιο με τις 25 ερωτήσεις περιείχε τις παρακάτω ερωτήσεις και χωριζόταν σε τέσσερις βασικές ενότητες. Το μάθημα, Ο/Η διδάσκων/ουσα, Το εργαστήριο, Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια:

### **A: Το μάθημα.**

- ερ. 1. Οι στόχοι του μαθήματος ήταν σαφείς;
- ερ. 2. Η ύλη που καλύφθηκε ανταποκρινόταν στους στόχους του μαθήματος;
- ερ. 3. Η ύλη που διδάχθηκε ήταν καλά οργανωμένη;
- ερ. 4. Το εκπαιδευτικό υλικό που χρησιμοποιήθηκε βοήθησε στην καλύτερη κατανόηση του θέματος;
- ερ. 5. Τα πρόσθετα εκπαιδευτικά βοηθήματα (σημειώσεις, πρόσθετη βιβλιογραφία, ασκήσεις) του διδάσκοντος καθηγητή σας χορηγήθηκαν εγκαίρως;
- ερ. 6. Πόσο ικανοποιητικό βρίσκετε το κύριο βιβλίο(α) ή τις σημειώσεις που σας χορηγήθηκαν από το Υπουργείο;
- ερ. 7. Χρήση γνώσεων από/σύνδεση με άλλα μαθήματα.
- ερ. 8. Πώς κρίνετε το επίπεδο δυσκολίας του μαθήματος για το έτος του;
- ερ. 9. Χρησιμότητα ύπαρξης φροντιστηρίων.
- ερ. 10. Διαφάνεια των κριτηρίων βαθμολόγησης.

### **B: Ο/Η διδάσκων/ουσα**

- ερ. 11. Ο/Η διδάσκων/ουσα οργανώνει καλά την παρουσίαση της ύλης στα μαθήματα;
- ερ. 12. Ο/Η διδάσκων/ουσα επιτυγχάνει να εγείρει το ενδιαφέρον για το αντικείμενο του μαθήματος;
- ερ. 13. Ο/Η διδάσκων/ουσα αναλύει και παρουσιάζει τις έννοιες με τρόπο απλό και ενδιαφέροντα χρησιμοποιώντας παραδείγματα;
- ερ. 14. Ο/Η διδάσκων/ουσα ενθαρρύνει τους σπουδαστές να διατυπώνουν απορίες και ερωτήσεις, προκειμένου να αναπτύξουν την κρίση τους;

- ερ. 15. Ο/Η διδάσκων/ουσα ήταν συνεπής στις υποχρεώσεις του/της (παρουσία στα μαθήματα, έγκαιρη διόρθωση εργασιών ή εργαστηριακών αναφορών, ώρες συνεργασίας με τους σπουδαστές);
- ερ. 16. Ο/Η διδάσκων/ουσα, είναι γενικά προσιτός/ή στους σπουδαστές;

### Γ: Το εργαστήριο

- ερ. 17. Όσον αφορά το εργαστήριο, πώς κρίνετε το επίπεδο δυσκολίας του εργαστηρίου για το έτος του;
- ερ. 18. Όσον αφορά το εργαστήριο, είναι επαρκείς οι σημειώσεις ως προς τις εργαστηριακές ασκήσεις;
- ερ. 19. Όσον αφορά το εργαστήριο, εξηγούνται καλά οι βασικές αρχές των πειραμάτων/ασκήσεων;
- ερ. 20. Όσον αφορά το εργαστήριο, είναι επαρκής ο εξοπλισμός του εργαστηρίου;

### Δ: Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια

- ερ. 21. Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια παρακολουθώ με ενδιαφέρον τις διαλέξεις.
- ερ. 22. Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια μελετώ συστηματικά την ύλη.
- ερ. 23. Χρήση γνώσεων που αποκτήθηκαν από το μάθημα κατά τη διάρκεια του εκπαιδευτικού ταξιδιού.
- ερ. 24. Χρησιμότητα του μαθήματος στην επαγγελματική σας σταδιοδρομία.
- ερ. 25. Σχόλια – Παρατηρήσεις.

Το ερωτηματολόγιο με τις 21 ερωτήσεις, δηλαδή το μάθημα στο οποίο δεν γινόταν παράλληλα και εργαστήριο, δεν περιείχε τις ερωτήσεις με α.α. ερ. 17, ερ. 18, ερ. 19 και ερ. 20.

Επισημαίνεται ότι οι δυνατές απαντήσεις σε κάθε ερώτηση ήταν πέντε:

- |                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| 5 = Πάρα πολύ - Πολύ καλή | 4 = Πολύ - Ικανοποιητική    |
| 3 = Μέτρια                | 2 = Λίγο - Μη Ικανοποιητική |
| 1 = Καθόλου - Απαράδεκτη  |                             |

Σε κάθε ερώτηση υπολογίστηκε ο μέσος όρος (Μ.Ο. 3,84 και ο Δείκτης Διάχυσης (Μ.Ο. 70).

Έτσι, όσο πιο «κοντά» στο 5 είναι ο μέσος όρος (Μ.Ο.), τόσο καλύτερα είναι τα αποτελέσματα για τη συγκεκριμένη ερώτηση.

Παράλληλα υπολογίστηκε σε κάθε ερώτηση ο δείκτης διάχυσης. Συμβολίζουμε με «ΠΠ» το ποσοστό εκείνων που απάντησαν Πάρα πολύ - Πολύ καλή, με «ΠΙ» το ποσοστό εκείνων που απάντησαν Πολύ - Ικανοποιητική, με «ΛΙ» το ποσοστό εκείνων που απάντησαν Λίγο - Μη Ικανοποιητική και με «ΚΑ»

το ποσοστό εκείνων που απάντησαν Καθόλου – Απαράδεκτη. Ο δείκτης διάχυσης (Δ.Δ.) υπολογίστηκε ως εξής:

$$\Delta.\Delta. = 50 + 0,5 (\text{ΠΠ} - \text{ΚΑ}) + 0,25 (\text{ΠΙ} - \text{ΛΙ})$$

και κυμαίνεται στο διάστημα  $0 \leq \Delta.\Delta. \leq 100$

Σημειώνεται ότι η διαβάθμιση του δείκτη διάχυσης για την ικανοποίηση κυμαίνεται ως εξής: 0-15: Πολύ κακή, 16-30: Κακή, 31-49: Μέτρια, 50-65: Καλή, 66-80: Πολύ καλή, 81-100: Άριστη

Ως προς την οργάνωση του μαθήματος, των φροντιστηρίων και των κριτηρίων βαθμολόγησης (Πίνακας 1, ερωτήσεις ερ. 1, ερ. 2, ερ. 3, ερ. 7, ερ. 8, ερ. 9, ερ. 10) εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα: Οι σπουδαστές αξιολογούν ως πολύ καλή (Δ.Δ. > 66) τη σαφήνεια των στόχων του μαθήματος (Μ.Ο. 3,94, Δ.Δ.: 73,1), την ανταπόκριση της ύλης σε αυτούς (Μ.Ο. 3,97, Δ.Δ.: 73,9), ζητήματα οργάνωσης της ύλης από τους διδάσκοντες (Μ.Ο. 3,87, Δ.Δ.: 72,8) καθώς και τη διαφάνεια των κριτηρίων βαθμολόγησης (Μ.Ο. 3,84, Δ.Δ.: 66,0). Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αποτελεσματικότητα του διδακτικού προσωπικού εξαρτάται συχνά από την δεκτικότητα των διδασκομένων.

**Πίνακας 1**

**Οργάνωση μαθήματος – φροντιστηρίων – κριτηρίων βαθμολόγησης.**

		Α', Β', Ε' εξάμηνο		Γ', Δ', ΣΤ' εξάμηνο	
		Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης	Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης
ερ. 1	Οι στόχοι του μαθήματος ήταν σαφείς;	4,01	78,7	3,87	68,0
ερ. 2	Η ύλη που καλύφθηκε ανταποκρινόταν στους στόχους του μαθήματος;	4,04	78,6	3,90	69,6
ερ. 3	Η ύλη που διδάχθηκε ήταν καλά οργανωμένη;	3,95	77,8	3,80	68,3
ερ. 7	Χρήση γνώσεων από/σύνδεση με άλλα μαθήματα.	3,45	67,0	3,42	58,9
ερ. 8	Πώς κρίνετε το επίπεδο δυσκολίας του μαθήματος για το έτος του;	3,54	65,5	3,52	62,9
ερ. 9	Χρησιμότητα ύπαρξης φροντιστηρίων.	2,50	43,1	2,59	45,7
ερ. 10	Διαφάνεια των κριτηρίων βαθμολόγησης.	3,88	69,6	3,77	62,9

Η αξιολόγησή τους είναι περισσότερο αυστηρή σε θέματα επιπέδου δυσκολίας του μαθήματος (Μ.Ο. 3,53, μέτρια ως καλή, Δ.Δ.: 64,1), σε θέματα αναγκαιότητας διασύνδεσης των μαθημάτων μεταξύ τους (Μ.Ο. 3,43, μέτρια ως καλή, Δ.Δ.: 62,8), αλλά και της αναγκαιότητας ποιότητας των φροντιστηρίων (Μ.Ο. 2,54 δεν είναι αναγκαία).

Η χρήση γνώσεων από άλλα μαθήματα και η σύνδεσή τους με άλλα μαθήματα βαθμολογείται από τους σπουδαστές ικανοποιητικά. Αυτό πρέπει να προβληματίσει τους διδάσκοντες, καθώς θα πρέπει τα μαθήματα να συνδέονται μεταξύ τους και παράλληλα να αφομοιώνονται καλύτερα από τους σπουδαστές τα συσχετιζόμενα γνωστικά αντικείμενα. Σε αυτό βέβαια μπορεί να βοηθήσει και η ποιοτική αναβάθμιση του προγράμματος σπουδών, καθώς απαιτείται ο σχεδιασμός του να βασίζεται σε μαθήματα σπονδυλωτής εξέλιξης και όχι σε απαράδεκτα υψηλό αριθμό μαθημάτων. Έτσι, ελαχιστοποιείται η αποσπασματικότητα της γνώσης μέσω ασύνδετων θεματικών ενοτήτων.

Ως προς την οργάνωση των εργαστηρίων (Πίνακας 2, ερωτήσεις ερ. 17, ερ. 19, ερ. 20) εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα: Οι σπουδαστές αξιολογούν ιδιαίτερα ικανοποιητικά την εξήγηση των βασικών αρχών των πειραμάτων - ασκήσεων (Μ.Ο. 3,74, Δ.Δ.: 75,67). Η αξιολόγησή τους είναι περισσότερο αυστηρή σε θέματα επιπέδου δυσκολίας του εργαστηρίου (Μ.Ο. 3,62, Δ.Δ.: 67,0) αλλά και στην επάρκεια του εργαστηριακού εξοπλισμού (Μ.Ο. 3,53, Δ.Δ.: 69,3).

Τα εκπαιδευτικά βοηθήματα για τα μαθήματα είναι επαρκή. Σε κάθε μάθημα διανέμεται βιβλίο ή σημειώσεις, ωστόσο δεν υπάρχει η δυνατότητα επιλογής από τον σπουδαστή να επιλέξει ανάμεσα σε δύο βιβλία, όπως συμβαίνει

**Πίνακας 2**  
**Οργάνωση εργαστηρίων.**

		Α' Β' Ε' εξάμηνο		Γ' Δ' ΣΤ' εξάμηνο	
		Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης	Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης
ερ. 17	Όσον αφορά το εργαστήριο, πώς κρίνετε το επίπεδο δυσκολίας του εργαστηρίου για το έτος του;	3,58	68,3	3,67	65,7
ερ. 19	Όσον αφορά το εργαστήριο, εξηγούνται καλά οι βασικές αρχές των πειραμάτων / ασκήσεων;	3,67	78,9	3,81	72,7
ερ. 20	Όσον αφορά το εργαστήριο, είναι επαρκής ο εξοπλισμός του εργαστηρίου;	3,45	72,0	3,64	66,7



στα υπόλοιπα εκπαιδευτικά ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης. Η επικαιροποίηση των σημειώσεων γίνεται κυρίως με πρωτοβουλία των διδασκόντων, ωστόσο ο μεγάλος αριθμός έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού σε συνδυασμό με τη μη αναπλήρωση των αποχωρούντων μελών ΕΠ περιορίζει σημαντικά τον βαθμό επικαιροποίησης των σημειώσεων.

Τα βιβλία–σημειώσεις διατίθενται συνήθως στους σπουδαστές σχεδόν στη λήξη του εξαμήνου, γεγονός που δεν βοηθάει ιδιαίτερα την εκπαιδευτική διαδικασία. Η ηλεκτρονική διάθεση των βιβλίων μέσω της ιστοσελίδας της σχολής (<https://sites.google.com/site/aenmak>) ιδιαίτερα φέτος βοήθησε σημαντικά στην εξάλειψη αυτού του προβλήματος. Το πρόβλημα της ηλεκτρονικής διάθεσης των βιβλίων στους σπουδαστές θα λυθεί οριστικά με την πιθανή ένταξη της ΑΕΝ Μακεδονίας στους διασυνδεδεμένους φορείς του Εθνικού Δικτύου Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΔΕΤ, [www.grnet.gr](http://www.grnet.gr)). Με τον τρόπο αυτό θα υπάρχει η δυνατότητα χρησιμοποίησης πλήθους υπηρεσιών (Πίθος, ViMA, Εύδοξος, Okeanos, Cyclades, Τηλεδιάσκεψη, Υπηρεσία ζωντανών εικονορροών, Αναφανδόν κ.ά.) από σπουδαστές και εκπαιδευτικό προσωπικό. Ήδη η ΑΕΝ Μακεδονίας έχει ενταχθεί στις δράσεις «ΔΙΟΔΟΣ» και «University mobile internet», οι οποίες διευκολύνουν σημαντικά τους σπουδαστές στην απόκτηση υπηρεσίας ευρυζωνικής πρόσβασης στο διαδίκτυο με προνομιακούς όρους, στο χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Ο Πίνακας 3 (ερωτήσεις ερ. 4, ερ. 5, ερ. 6, ερ. 18) εμφανίζει τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα της αξιολόγησης των σπουδαστών για το εκπαιδευτικό υλικό και τις σημειώσεις–βοηθήματα.

**Πίνακας 3**  
**Εκπαιδευτικό υλικό – σημειώσεις – βοηθήματα.**

		Α', Β', Ε' εξάμηνο		Γ', Δ', ΣΤ' εξάμηνο	
ερ. 4	Το εκπαιδευτικό υλικό που χρησιμοποιήθηκε βοήθησε στην καλύτερη κατανόηση του θέματος;	3,85	74,5	3,72	66,4
ερ. 5	Τα πρόσθετα εκπαιδευτικά βοηθήματα (σημειώσεις, πρόσθετη βιβλιογραφία, ασκήσεις) του διδάσκοντος καθηγητή σας χορηγήθηκαν εγκαίρως;	3,95	69,4	3,84	64,5
ερ. 6	Πόσο ικανοποιητικό βρίσκετε το κύριο βιβλίο(α) ή τις σημειώσεις που σας χορηγήθηκαν από το Υπουργείο;	3,38	61,9	3,32	56,7
ερ. 18	Όσον αφορά το εργαστήριο, είναι επαρκείς οι σημειώσεις ως προς τις εργαστηριακές ασκήσεις;	3,68	73,7	3,71	69,8

Το εκπαιδευτικό έργο που επιτελείται (Πίνακας 4, ερωτήσεις ερ. 11, ερ. 12, ερ. 13, ερ. 14, ερ. 15, ερ. 16), σε γενικές γραμμές μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερα ικανοποιητικό και υψηλής ποιότητας ( $\Delta.Δ. > 66$ ). Ως γενική παρατήρηση για την ποιότητα του παραγόμενου διδακτικού έργου αξίζει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα σχόλια των σπουδαστών αναφέρουν συχνά ότι οι αποκτώμενες γνώσεις τους είναι όχι απλά επαρκείς αλλά πολύ καλές, κυρίως όμως σε θεωρητικό υπόβαθρο και λιγότερο σε εργαστηριακή εμπειρία.

Η βαθμολογία του διδακτικού προσωπικού από τους σπουδαστές δεν μεταβάλλεται σημαντικά με την εξέλιξη των σπουδών τους. Οι παράγοντες που ερμηνεύουν το αποτέλεσμα αυτό, εστιάζονται αφενός στο γεγονός της καλύ-

**Πίνακας 4**  
**Εκπαιδευτικό έργο.**

		Α', Β', Ε' εξάμηνο		Γ', Δ', ΣΤ' εξάμηνο	
		Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης	Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης
ερ. 11	Ο/Η διδάσκων/ουσα οργανώνει καλά την παρουσίαση της ύλης στα μαθήματα;	3,89	77,8	3,80	66,7
ερ. 12	Ο/Η διδάσκων/ουσα επιτυγχάνει να εγείρει το ενδιαφέρον για το αντικείμενο του μαθήματος;	3,90	75,6	3,67	64,1
ερ. 13	Ο/Η διδάσκων/ουσα αναλύει και παρουσιάζει τις έννοιες με τρόπο απλό και ενδιαφέροντα χρησιμοποιώντας παραδείγματα;	3,89	77,0	3,77	66,1
ερ. 14	Ο/Η διδάσκων/ουσα ενθαρρύνει τους σπουδαστές να διατυπώνουν απορίες και ερωτήσεις, προκειμένου να αναπτύξουν την κρίση τους;	3,95	77,2	3,82	66,9
ερ. 15	Ο/Η διδάσκων/ουσα ήταν συνεπής στις υποχρεώσεις του/της (παρουσία στα μαθήματα, έγκαιρη διόρθωση εργασιών ή εργαστηριακών αναφορών, ώρες συνεργασίας με τους σπουδαστές);	4,13	80,6	3,95	69,9
ερ. 16	Ο/Η διδάσκων/ουσα, είναι γενικά προσιτός στους σπουδαστές;	4,01	76,1	3,84	68,5

τερης οργάνωσης της διδασκαλίας των μαθημάτων και αφετέρου στα μικρότερα ακροατήρια λόγω της υποχρεωτικής παρακολούθησης των μαθημάτων.

Τα αποτελέσματα της βαθμολόγησης από τους σπουδαστές είναι σημαντικά καλύτερα όσον αφορά την αξιολόγηση της συνέπειας των διδασκόντων και της οργάνωσης της ύλης.

Η κρίση τους είναι κατά κανόνα αυστηρότερη, όσον αφορά την ανάλυση των εννοιών με τρόπο απλό και ενδιαφέροντα από τους διδάσκοντες και το αν επιτυγχάνουν να εγείρουν το ενδιαφέρον των σπουδαστών.

Αν και ο μέσος δείκτης για όλα τα μαθήματα είναι πολύ ικανοποιητικός, υπάρχουν ωστόσο μαθήματα, τα οποία δεν αξιολογούνται ικανοποιητικά από τους σπουδαστές, γεγονός το οποίο πρέπει να αξιολογηθεί – συζητηθεί από το εκπαιδευτικό συμβούλιο της κάθε Σχολής.

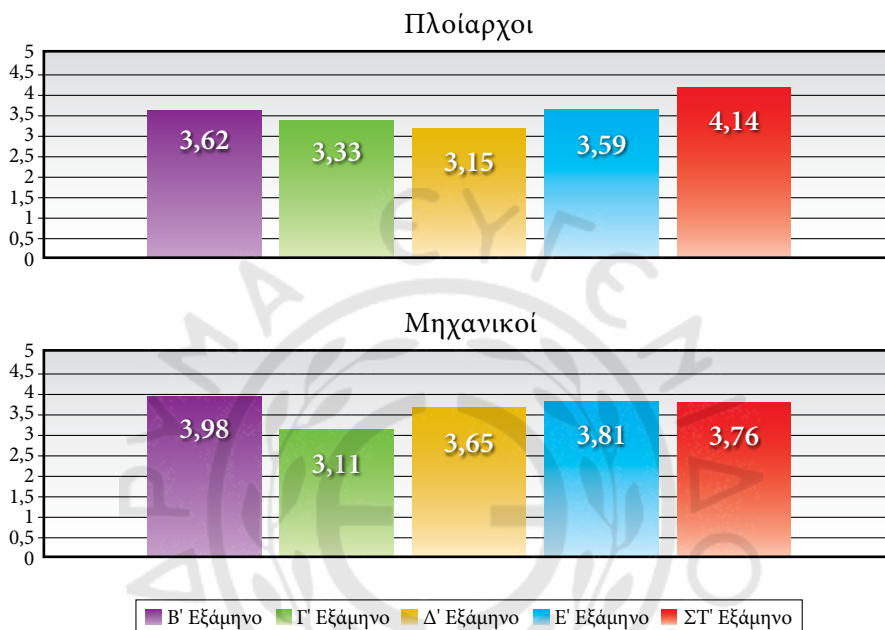
Ως προς το τμήμα της αυτοαξιολόγησης των σπουδαστών [Πίνακας 5, ερωτήσεις ερ. 21, ερ. 22, ερ. 23 (εικ. 9), ερ. 24 (εικ. 10)], από τις απαντήσεις τους εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα: Δεν εμφανίζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των μαθημάτων. Οι σπουδαστές αναφέρουν ότι ανταποκρίνονται συνεπέστερα στην παρακολούθηση των εργαστηρίων σε σχέση με την παρακολούθηση των διαλέξεων και τη συμμετοχή σε γραπτές εργασίες και ασκήσεις. Τέλος, αναφέρουν ότι οι γνώσεις που αποκτήθηκαν από τα μαθήματά τους βοήθησαν σε ικανοποιητικό βαθμό κατά τη διάρκεια των εκπαιδευτικών ταξιδιών τους, ενώ θεωρούν ότι σε μεγάλο βαθμό τα μαθήματα είναι χρήσιμα στην επαγγελματική σταδιοδρομία τους.

**Πίνακας 5**  
**Αυτοαξιολόγηση σπουδαστών.**

		Α', Β', Ε' εξάμηνο		Γ', Δ', ΣΤ' εξάμηνο	
		Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης	Μ.Ο.	Δείκτης Διάχυσης
ερ. 21	Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια παρακολουθώ με ενδιαφέρον τις διαλέξεις.	4,02	77,9	3,82	70,3
ερ. 22	Εγώ ο/η σπουδαστής/τρια μελετώ συστηματικά την ύλη.	3,73	72,0	3,63	65,9
ερ. 23	Χρήση γνώσεων που αποκτήθηκαν από το μάθημα κατά τη διάρκεια του εκπαιδευτικού ταξιδιού.	3,67	72,5	3,52	62
ερ. 24	Χρησιμότητα του μαθήματος στην επαγγελματική σας σταδιοδρομία.	4,00	76,4	3,87	69,6

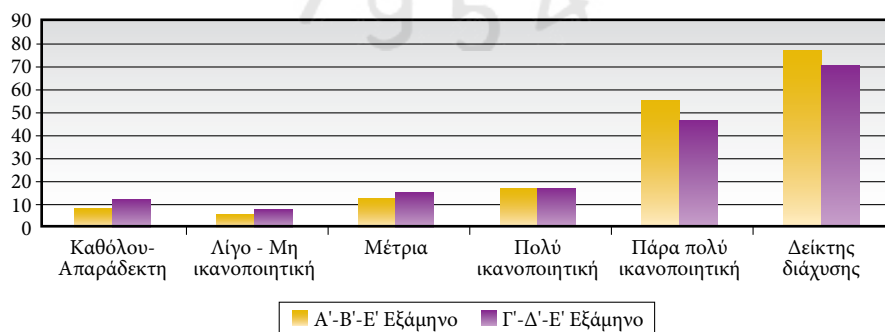
Τα αποτελέσματα της εκπαιδευτικής αξιολόγησης μπορούν να οδηγήσουν σε μια σειρά παρατηρήσεων για την εκπαίδευση των σπουδαστών της ΑΕΝ Μακεδονίας. Γενικά οι σπουδαστές έχουν θετική εικόνα για την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης και ιδιαίτερα για την ποιότητα της διδασκαλίας.

### Μέσος όρος ανά εξάμηνο



### Εικόνα 9

Μέσος όρος αποτελεσμάτων στην ερώτηση «Χρήση γνώσεων που αποκτήθηκαν από το μάθημα κατά τη διάρκεια του εκπαιδευτικού ταξιδιού».



### Εικόνα 10

Δείκτης διάχυσης, κατανομή αποτελεσμάτων στην ερώτηση «Χρησιμότητα του μαθήματος στην επαγγελματική σας σταδιοδρομία».

Αυτό δεν θα πρέπει να εφησυχάζει τα μέλη του τακτικού και έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού της ΑΕΝ Μακεδονίας, αφού υπάρχει ένα πολύ μικρό ποσοστό που δεν είναι ικανοποιημένο από την εκπαιδευτική διαδικασία.

Τι επιδιώκουμε να επιτύχουμε ως ΑΕΝ Μακεδονίας μέσω της αξιολόγησης;

- Σχεδίαση καλύτερης εκπαιδευτικής διαδικασίας.
- Αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των εκπαιδευτικών υποδομών και του εξοπλισμού, με στόχο τη μεγιστοποίηση της παρεχόμενης εκπαίδευσης και την αύξηση της παραγωγικότητας.
- Δημιουργία του καλύτερου δυνατού κλίματος συνεργασίας μεταξύ διδασκόντων και διδασκομένων.
- Αύξηση της εμπιστοσύνης και της αξιοπιστίας προς την αγορά εργασίας.
- Επίτευξη της **αριστείας** και την καλλιέργεια της **ευγενούς άμιλλας** στην **Ναυτική Εκπαίδευση** μέσα από ουσιαστικές αλλαγές.

Τι είναι τελικά όλες οι καινοτόμες ηλεκτρονικές υπηρεσίες που προσπαθούμε να εισάγουμε στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση; Πρόκειται για ένα σύνολο δράσεων που έχουν ως στόχο την απλούστευση καθιερωμένων διαδικασιών, που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της λειτουργίας των Σχολών του Εμπορικού Ναυτικού.

#### **Οι στόχοι είναι οι εξής:**

- Ολιστική ηλεκτρονική διακίνηση των διαδικασιών.
- Ηλεκτρονική υποστήριξη και ψηφιοποίηση των διαδικασιών ως μέτρα απλοποίησης και μείωσης της γραφειοκρατίας και των διαφόρων διαχειριστικών προβλημάτων.
- Διαμόρφωση ενός διαφανούς πλαισίου συναλλαγής και επικοινωνίας μέσω των εμπλεκόμενων χρηστών.

Το λογότυπο της ΕΔΕΤ είναι το εξής: «Όραμά μας είναι η πρόοδος της Εκπαίδευσης και της Έρευνας στη χώρα μας, και η ισότιμη συμμετοχή των φορέων μας στην Πανευρωπαϊκή κοινωνία της γνώσης» και **η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας φιλοδοξεί και προσπαθεί να το υλοποιήσει και για τη Δημόσια Ναυτική εκπαίδευση.**

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Βλάχος:** Ποιος χρηματοδότησε όλες αυτές τις υπηρεσίες και γιατί μόνο στην ΑΕΝ Μακεδονίας; Γιατί σε ένα Υπουργείο, τόσες διαφορετικές πολιτικές, την στιγμή την οποία εμείς στην γραμματεία, στη σχολή Μηχανικών για 1.050 άτομα έχουμε έναν και μόνο έναν γραμματέα γιατί; Αυτό θέλω να πω μόνο. Ποιος δίνει τα data σε αυτό το σύστημα; Πόσα άτομα υπάρχουν; Πραγματικά έχουμε τρελαθεί εμείς με αυτά τα πράγματα.

**κ. Γουργούλης:** Ένα άτομο.

**κ. Πρασσάς:** Μιλάτε τώρα για την εισαγωγή στο σύστημα των δεδομένων ή μιλάτε για το όλο σύστημα που στήθηκε από πίσω μετά;

**Ακροατ.:** Για την συμπλήρωση των στοιχείων.

**κ. Πρασσάς:** Τα στοιχεία ήταν συμπληρωμένα στο παλιό σύστημα, όπως ανέφερα και πριν, ένα παλιό πληροφοριακό που υπήρχε στην Ακαδημία και λειτουργεί ακόμα και το είχε κάνει ο κ. Παπαδάκος και αυτό που δημιουργήθηκε από εκεί και πέρα ήταν η υπόλοιπη υποδομή. Αυτή τη στιγμή λειτουργούν 4 servers στο ViMA, υπηρεσία του ΕΔΕΤ, εκ των οποίων ο ένας είναι vrn server, οι άλλοι δύο είναι μοιρασμένοι mail server και κάνουν οποιεσδήποτε άλλες δουλειές, δεν ξέρω αν οι υπόλοιποι βαρεθούν από αυτά που θα ακούσουν, η όλη δουλειά έχει γίνει από εμένα. Εγώ είμαι ο διαχειριστής του δικτύου από πίσω. Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2 του νόμου 1256/82 περί πολυθεσίας, γιατί η δική μου οργανική θέση είναι στην περιφερειακή διεύθυνση εκπαίδευσης Θεσσαλίας, όπου εργαζομαι ως πληροφορικός, έχω μπει στην επιτροπή για το έργο της διασύνδεσης της ΑΕΝ Μακεδονίας με το ΕΔΕΤ και το κάνω αμισθί. Το δουλεύω από το 2012 χωρίς να πληρωθώ και το κάνω για την τεχνογνωσία.

**Ακροατ.:** Πόσες ώρες δηλαδή την ημέρα; Γιατί ο δικός μας γραμματέας μάλλον δεν έχει τόσο χρόνο.

**κ. Πρασσάς:** Δεν μιλάμε για γραμματειακή υποστήριξη, δεν κάνω γραμματειακή υποστήριξη.

**Ακροατ.:** Αυτό το πράγμα που κάνετε, όταν θα βάλει ένας φοιτητής τον κωδικό του και θα βρει τις βαθμολογίες του, τις πτυχιακές του, τι χρωστάει, τι δεν χρωστάει, πόσες απουσίες έχει. Πόσες ώρες την ημέρα χαλάτε γι' αυτό; Συγγνώμη, το έχω απορία.

**κ. Γουργούλης:** Επειδή το σύστημα το έφτιαξε ο κ. Πρασσάς, και το σύστημα το τροφοδοτώ εγώ και για τις δύο σχολές, η τροφοδότηση του συστήματος κρατάει 4-5 λεπτά.

**Ακροατ.:** Για τον κάθε σπουδαστή;

**κ. Γουργούλης:** Όχι, συνολικά και για τους 1.300 σπουδαστές.

**Ακροατ.:** Δηλαδή για 1.300 σπουδαστές, έχετε σε κάθε εξεταστική 7-8 μαθήματα.

**κ. Γουργούλης:** 4-5 λεπτά. Έχει γίνει εισαγωγή του συστήματος από την γραμματεία και από εκεί και πέρα η τροφοδότηση του συστήματος κρατάει 4-5 λεπτά.

**Ακροατ.:** Ποιος έχει χρηματοδοτήσει το σύστημα;

**κ. Γουργούλης:** Δεν το έχει χρηματοδοτήσει κανένας, μόνοι μας το έχουμε κάνει.

**Ακροατ.:** Πώς αγοράσατε τους server;

**κ. Γουργούλης:** Τους server δεν τους αγοράσαμε, δεν ακούσατε την εισήγηση.

**Ακροατ.:** Ποιος χρηματοδότησε τους server;

**κ. Γουργούλης:** Δεν χρηματοδότησε κανένας αυτούς τους server. Είναι virtual machines, που διαθέτει το Υπουργείο Παιδείας, μια διαδικασία που ξεκίνησε πριν από 3 χρόνια, μας έχει διαθέσει αυτούς τους εικονικούς server.

**Ακροατ.:** Άρα το διαθέσανε μόνο σε εσάς που είστε στην Μακεδονία, οι υπόλοιπες σχολές;

**κ. Γουργούλης:** Κοιτάζτε να δείτε οι σχολές πρέπει να αναλαμβάνουν κάποιες πρωτοβουλίες.

**Ακροατ.:** Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι για ένα πιστοποιητικό να περιμένουμε δύο μήνες.

**κ. Γουργούλης:** Εμείς το δίνουμε την επόμενη μέρα.

**Ακροατ.:** Συγχαρητήρια.

**κ. Γουργούλης:** Δεν υπάρχει λόγος για αντιπαλότητες.

**Ακροατ.:** Ποια αντιπαλότητα, όταν απομονώνεται το σύστημα μόνο για εσάς;

**κ. Γουργούλης:** Κάνετε λάθος δεν απομονώνουμε το σύστημα.

**Ακροατ.:** Έχετε παροχή μόνο η ΑΕΝ Μακεδονίας και οι υπόλοιποι είμαστε απ' έξω.

**κ. Δρης:** Θέλει να κάνει μια παρέμβαση ο κ. Λιώτσιος, φαντάζομαι θα είναι σχετική.

**κ. Λιώτσιος:** Παιδιά, είναι σχετικό, έχετε ανακατέψει 3-4 συστήματα και τα παρουσιάζετε όλα σαν ένα, δεν είναι έτσι, πρώτον. Δεύτερον, αν θέλετε να το συζητήσουμε στο διάλειμμα, γιατί καθυστερούμε, πολύ ευχαρίστως να σας λύσουμε οποιαδήποτε απορία.

**Ακροατ.:** Γιατί να το συζητήσουμε στο διάλειμμα; Σας κάνουμε ερώτηση πάνω σε αυτό που λέτε;

**κ. Λιώτσιος:** Με διακόπτετε, δεν σας διέκοψα. Η ΑΕΝ Μακεδονίας έχει ξεκινήσει το πρόγραμμα μηχανογράφησης γραμματείας από το 1990-91 με τον κ. Παπαδάκο, πολλά χρόνια ξεκινήσαμε 2-3 άτομα να στήνουμε την μηχανογραφημένη γραμματεία σε τοπικά μηχανήματα. Μας έδωσε η ΔΕΚΝ/Β λεφτά να κατεβούμε στον Ασπρόπυργο να εκπαιδεύσουμε το προσωπικό της

γραμματείας με υπεύθυνο καθηγητή που δεν θα έπαιρνε δραχμή, όπως δεν πήρα εγώ για πολλά χρόνια όταν έστηνα το σύστημα με τον κ. Παπαδάκο, εκπαιδεύσαμε την γραμματεία σας στην σχολή Μηχανικών και Πλοιάρχων, εκπαιδεύτηκε και ο καθηγητής, και όταν διαπίστωσε ότι για να αποκτήσει η ΑΕΝ Ασπροπύργου μηχανογραφημένη γραμματεία, που γι' αυτήν γίνεται η συζήτηση, αρνήθηκαν να συνεχίζουν και τα παράτησαν. Γυρίσαμε λοιπόν πίσω, επί 10 χρόνια στήσαμε την μηχανογράφηση και όλα αυτά που βλέπατε ήταν έτοιμα. Ο κ. Πρασσάς εδώ και δύο χρόνια έστησε τους virtual servers, σας εξήγησε πώς, αλλά ήδη η μηχανογραφημένη γραμματεία λειτουργεί εδώ και 10 χρόνια. Απλώς συνδέωσε το υπάρχον τοπικό σύστημα σε κλασικό υπολογιστή. 1-2 άτομα στην γραμματεία τροφοδοτούν τον κλασικό υπολογιστή, το κλασικό σύστημα με όλα αυτά που βλέπετε και απλώς πήγε σε virtual server εδώ και 2 χρόνια. Αλλά η υποδομή στην ΑΕΝ Μακεδονίας, θα το δείτε και στην δική μου διάλεξη που ακολουθεί, ξεκινάει το 1990. Αγνοείτε πολλά πράγματα και το Υπουργείο δεν κάνει καμία απολύτως διάκριση. Επί κ. Ρεντζεπέρη, δεν ξέρω αν είναι εδώ, τότε ήταν τμηματάρχης στην ΔΕΚΝ/Β, μας έδιναν λεφτά να κατεβούμε να ενημερώσουμε την ΑΕΝ Ασπροπύργου και να δώσουμε τα προγράμματα μηχανογράφησης και μηχανοργάνωσης στο προσωπικό.

**Ακροατ.:** Να σας ρωτήσω κάτι, λέτε ότι ήρθατε στην ΑΕΝ Ασπροπύργου να κάνετε ενημέρωση.

**κ. Λιώτσιος:** Όχι, να εγκαταστήσουμε το σύστημα.

**Ακροατ.:** Γιατί όχι και στις υπόλοιπες σχολές και μόνο στην ΑΕΝ Ασπροπύργου;

**κ. Λιώτσιος:** Γιατί ήταν οι μεγαλύτερες σχολές αριθμητικά.

**Ακροατ.:** Στην Κρήτη, στην Ύδρα, στη Χίο, στη Σύρο; Γιατί δεν πήγατε στις υπόλοιπες σχολές;

**κ. Λιώτσιος:** Διότι η ΑΕΝ Ασπροπύργου και η ΑΕΝ Μακεδονίας είναι τα μεγαλύτερα αριθμητικά συγκροτήματα από απόψεως σπουδαστών και υπήρχαν πάρα πολλά προβλήματα άμεσης εξαγωγής βαθμολογιών και συστημάτων. Ξεκίνησαν πιλοτικά από το Υπουργείο στα 2 μεγάλα συγκροτήματα, προκειμένου να δοκιμαστούν αυτές οι δράσεις. Ο κ. Δανιήλ είναι εδώ, μπορεί να επιβεβαιώσει ότι η τρίτη σχολή που απευθυνθήκαμε με τον κ. Παπαδάκο, που έφτιαξε το πρόγραμμα της μηχανογράφησης, σε στατικό πάντα, δεν μιλάμε σε virtual server το 1990-95, ήταν η ΑΕΝ Χίου, οι οποίοι το πήρανε το σύστημα και με προσωπική δουλειά του κ. Δανιήλ δουλεύει και στην ΑΕΝ Χίου. Να σας το πω απλά, είπε κάτι ο κ. Πρασσάς, δεν το καταλάβατε, εθελοντική δουλειά είναι αυτή, άμισθη, υπάρχουν κάποιοι καθηγητές σας, κάποιοι συνάδελφοί σας σκόρπιοι σε όλη την Ελλάδα, ο κ. Ματσάγγος είναι εδώ μπορεί να το επιβεβαιώσει, θα δείτε και την δική μου δουλειά μετά από λίγο, που



κατά κάποιο τρόπο είναι λίγο πιο μπροστά, είναι μανιακοί με το αντικείμενο, αγαπούν αυτό που κάνουν, δεν ξέρω τι έγινε, αλλά βρέθηκαν οι κατάλληλοι άνθρωποι με την αμέριστη συμπαράσταση του Υπουργείου και προχώρησαν πιλοτικά κάποια πράγματα.

**κ. Μηνόγιαννης:** Μπορείτε να ονομάσετε ποιους εκπαιδεύσατε στον Ασπρόπυργο;

**κ. Λιώτσιος:** Να μην το αμφισβητείτε κύριε. Μπορώ, ο κ. Κοροντζής είναι εδώ και μπορεί να απαντήσει.

**κ. Γουργούλης:** Κύριε Πρόεδρε μπορούμε να το λήξουμε.

**κ. Λιώτσιος:** Δεν θέλω να σας απαντήσω, κατ' ιδίαν θα σας απαντήσω.

**κ. Μηνόγιαννης:** Κανέναν δεν εκπαιδεύσατε εκεί ήμουν.

**κ. Γουργούλης:** κ. Μηνόγιαννη σας παρακαλώ πολύ ας πέσουν οι τόνοι. Η εισαγωγή αυτού πληροφοριακού συστήματος έχει γίνει κατ' αρχάς για την διευκόλυνση και πιθανόν στο μέλλον, εμείς το δείχνουμε σαν ένα πρότυπο μοντέλο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από τις υπόλοιπες Ακαδημίες, η τεχνογνωσία υπάρχει, η θέληση από εμάς υπάρχει, μπορούμε να βοηθήσουμε να το χρησιμοποιήσουν όλες οι Ακαδημίες κάποια στιγμή. Το ΕΔΕΤ δίνει δωρεάν server σε όλους. Θα γίνουν κάποιες προσπάθειες από τις υπόλοιπες Ακαδημίες, όλοι με γνωρίζουν, μπορούμε να έρθουμε σε επαφή να τους δώσω τα στοιχεία, ήδη η Χίος έχει κάνει τις ενέργειες για να συνδεθεί με το ΕΔΕΤ και έχει έρθει η οπτική ίνα στη Χίο, πολύ σύντομα θα γίνει και αυτό, το ίδιο έχει γίνει και με την ΑΕΝ Κρήτης, έχουν γίνει οι προσπάθειες, έχει συνδεθεί αντίστοιχα με το «ΔΙΟΔΟΣ», προχωράνε οι διαδικασίες, κάποια πράγματα πρέπει να γίνουν με προσωπικές πρωτοβουλίες, δεν τα κάνει το Υπουργείο. Όχι-όχι κ. Μηνόγιαννη δεν απευθύνομαι σε εσάς.

**κ. Μηνόγιαννης:** Να σας απαντήσω.

**κ. Γουργούλης:** Δεν θέλω να μου απαντήσετε, δεν απευθύνομαι σε εσάς.

**κ. Δρης:** κ. Γουργούλη, νομίζω ότι πρέπει να σταματήσουμε εδώ.

**κ. Μηνόγιαννης:** Βλέπω εδώ πράγματα που τα έζησα.

**κ. Γουργούλης:** Εγώ δεν τα έζησα.

**κ. Δρης:** Ναι, αλλά τι φταίει ο κ. Γουργούλης δεν ξέρω.

**κ. Γουργούλης:** Θα ήθελα να ολοκληρώσουμε.

**κ. Δρης:** Θέλει να κάνει μια παρέμβαση ο σπουδαστής.

**κ. Ζηλάκος:** Απλά τα παιδιά θέλουν να εκφράσουν το πρόβλημά τους για την ανύπαρκτη γραμματειακή υποστήριξη που υπάρχει στον Ασπρόπυργο, αυτό είναι όλο.

**κ. Δρης:** Το καταλαβαίνω αλλά δεν είναι θέμα της άλλης σχολής.

**κ. Ζηλάκος:** Δεν είναι το θέμα δικό σας, απλά είναι κάποιοι άνθρωποι εδώ που πρέπει να τα ακούσουν, γιατί τα έχουν ξανακούσει και πάντα μένουμε στο ίδιο επίπεδο. Με ένα άτομο για 1.050 – 1.100 άτομα δεν βγαίνει. Το επίπεδο της σχολής πέφτει αντί να ανεβαίνει.

**κ. Δρης:** Εντάξει αν το κάνετε για να ακουστεί, αλλά δεν νομίζω ότι φταίνε οι διδάσκοντες στην Μακεδονία, έτσι;

**Ακροατ.:** Η ΑΕΝ Μακεδονίας τα τελευταία 2-3 χρόνια δεν έχει εγκαταστάσεις; Πείτε μου, πού βρίσκονται αυτοί οι 4 server;

**κ. Γουργούλης:** Σας είπα οι server είναι όλοι εικονικοί, βρίσκονται στο Υπουργείο Παιδείας στον Υμηττό. Είναι απλό το πράγμα, μπορούμε να σας κάνουμε μια τεχνική ανάλυση.

**Ακροατ.:** Τίνος επιλογή ήταν;

**κ. Γουργούλης:** Είναι προσωπική επιλογή του εκπαιδευτικού προσωπικού της ΑΕΝ Μακεδονίας, δεν έχει καμία σχέση με το κομμάτι της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών.



ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΙΩΤΣΙΟΣ

## Αξιοποίηση περιβάλλοντος ασύγχρονης τηλεκπαίδευσης σε ΑΕΝ

### 1. Εισαγωγή.

Πολλά Πανεπιστήμια, εκπαιδευτικά ιδρύματα και Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανά τον κόσμο αυξάνουν την αξιοποίηση των Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) στην εκπαίδευση, ιδιαίτερα τη χρήση των βασισμένων στο Διαδίκτυο συστημάτων εκπαίδευσης (Oliver, 2000· Volpentesta & Frega, 2006). Τα σημαντικότερα οφέλη αυτής της αξιοποίησης σχετίζονται με την αύξηση της δυνατότητας για τοπική και χρονική μαθησιακή ευελιξία (FCIT, 1999· Davis, 2001). Σε αυτό το άρθρο παρουσιάζεται η εφαρμογή μοντέλου (Liotsios, Demetriadis & Rombortsis, 2006) μετατροπής παραδοσιακής διδασκαλίας μαθήματος στην αίθουσα (onsite) σε υβριδική, που εφαρμόζεται σε Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού μέσω διαδραστικού μαθησιακού περιβάλλοντος τηλεκπαίδευσης. Ως υβριδική διδασκαλία ορίζεται (Colis & Moonen, 2001) ο συνδυασμός παραδοσιακής πρόσωπο με πρόσωπο διδασκαλίας (onsite) και από απόσταση διδασκαλίας μέσω Διαδικτύου (online).

Ο στόχος της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει το μοντέλο υβριδικής, διδακτικής σχεδίασης που εφαρμόστηκε με επιτυχία στην ΑΕΝ Μακεδονίας με την σχεδίαση, και την οργάνωση που θα κάλυπτε τις ιδιαίτερες ανάγκες (ελλείψεις) σε υλικοτεχνική υποδομή των υπολοίπων Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, και θα ικανοποιούσε τις μαθησιακές ανάγκες των σπουδαστών τους. Η συνεργασία με το Ελληνικό Ακαδημαϊκό Διαδίκτυο GUnet αναμένεται να καλύψει πλήρως τις ελλείψεις σε υλικοτεχνική υποδομή και μόνιμο διδακτικό προσωπικό των ΑΕΝ στην προσπάθεια της εφαρμογής υβριδικής διδακτικής σχεδίασης των προσφερόμενων μαθημάτων. Ο σκοπός της εφαρμογής της σχεδίασης ήταν η οργάνωση και η προσφορά διδασκαλίας μέσω υβριδικού δοκιμασμένου μοντέλου, που να καλύπτει ικανοποιητικά τα αιτήματα της ενεργούς συμμετοχής των σπουδαστών, της επιλογής των κατάλληλων μέσων υποστήριξης των από απόσταση εκπαιδευτικών δράσεων, και του περιορισμού της διδακτικής απόστασης (transactional distance) (Moore, 1993· Martindale, 2002).

Η υβριδική διδακτική σχεδίαση οργανώθηκε ως εξής: Η Διεύθυνση Εκπαί-

δευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ) σε συνεργασία με το Ελληνικό Ακαδημαϊκό Διαδίκτυο (GUnet):

- Δημιούργησε Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Ηλεκτρονικών Μαθημάτων «MarEdu eClass», στο οποίο ο επισκέπτης μπορεί να αναζητήσει και να βρει εκπαιδευτικό υλικό που αφορά στην εκπαίδευση στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.
- Υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας για τη λειτουργία Υπηρεσίας Ασύγχρονης Τηλεκπαίδευσης μέσω της πλατφόρμας Open eClass, παρεχόμενης δωρεάν στο ΥΝΑ από το «Ελληνικό Ακαδημαϊκό Διαδίκτυο – GUnet» (03/12/2012).
- Συγκρότησε τεχνική επιτροπή για την υπηρεσία Ασύγχρονης Τηλεκπαίδευσης μέσω της πλατφόρμας MarEdu eClass (το περιβάλλον Open eClass προσαρμόστηκε σε MarEdu eClass δωρεάν από το GUnet για τις ανάγκες των Σχολών του ΥΝΑ). Η επιτροπή είναι αρμόδια για την εύρυθμη λειτουργία και τον τεχνικό συντονισμό της υλοποίησης των δράσεων του Μνημονίου Συνεργασίας (ΥΝΑ/ΔΕΚΝ 14/03/2013).
- Διατέθηκε δωρεάν στο ΥΝΑ η υλικοτεχνική υποδομή της υπηρεσίας (server, ευρυζωνικό δίκτυο) του Ελληνικού Ακαδημαϊκού Διαδικτύου (GUnet), το προσωπικό υποστήριξης και το περιβάλλον από απόσταση εκπαίδευσης Open eClass (προσαρμοσμένο για τις ανάγκες των Σχολών του ΥΝΑ σε MarEdu eClass). Οργανώθηκε το μοντέλο υβριδικής διδασκαλίας μαθημάτων που είχε αρχίσει πιλοτικά να εφαρμόζεται (από το φθινοπωρινό εξάμηνο 2008 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα) στην ΑΕΝ Μακεδονίας, και η υβριδική διδακτική προσπάθεια αξιολογήθηκε από τους σπουδαστές και τους διδάσκοντες.
- Από την εφαρμογή της υβριδικής διδακτικής σχεδίασης προέκυψαν τελικά συμπεράσματα-προτάσεις, που αναμένουμε να βοηθήσουν στην εφαρμογή του υβριδικού μοντέλου διδασκαλίας των μαθημάτων από το τρέχον εαρινό διδακτικό εξάμηνο 2014 **σε όλες τις ΑΕΝ**.

## **2. Θεωρητικές αναφορές.**

### **2.1 ΤΠΕ και εκπαιδευτικά περιβάλλοντα από απόσταση εκπαίδευσης.**

Με τον όρο Τεχνολογίες Πληροφορίας και Επικοινωνιών–ΤΠΕ (Information and Communication Technologies–ICT) αναφερόμαστε στο σύνολο των τεχνολογιών διαχείρισης της πληροφορίας (ηλεκτρονικοί υπολογιστές και εφαρμογές τους) και των τεχνολογιών τηλεματικής (όλων των τεχνολογιών επικοινωνίας). ΤΠΕ χαρακτηρίζονται και τα Συστήματα Διαχείρισης Μάθησης (IMS) ή Περιβάλλοντα Μάθησης Μέσω Διαδικτύου (Online Learning Environments–OLE, Web Based Learning Environments-WBLE, Computer

Based learning Environments–CBLE, Course Management Systems – CMS). Πρόκειται για περιεκτικά πακέτα λογισμικού, που παρέχουν εκπαιδευτικές υπηρεσίες μέσω ενός ομοιόμορφου, βασισμένου στο Διαδίκτυο συστήματος (Collis & Moonen, 2001· Boer & Fisser, 2002). Είναι είτε Ανοιχτής Αρχιτεκτονικής και ελεύθερα προσβάσιμα και διαθέσιμα (Moodle, Open eClass), είτε διαθέσιμα επί πληρωμή από τις εταιρείες κατασκευής τους (Topclass, First class, WebCT, Learning Space, Centra, Blackboard). Συναντώνται σε δύο συνήθως μορφές: **στατική** και **διαδραστική**.

Το στατικό μαθησιακό περιβάλλον αποτελείται συνήθως από προσωπικές ιστοσελίδες των διδασκόντων, που παρέχει ασύγχρονες εκπαιδευτικές δραστηριότητες: δημιουργία προφίλ διδάσκοντος, δημιουργία προφίλ μαθήματος, ανακοινώσεις-ενημέρωση σπουδαστών, ανάπτυξη-διάθεση μαθησιακού υλικού και επικοινωνία (e-mail).

Το διαδραστικό μαθησιακό περιβάλλον (υβριδική εκπαίδευση-CMS περιβάλλον) παρέχει **όλες** τις προηγούμενες ασύγχρονες εκπαιδευτικές δραστηριότητες και επί πλέον, διάδραση των μελών της μαθησιακής κοινότητας με: ανάθεση εργασιών (ανάδραση), συνεργατική μάθηση με ομάδες συζήτησης (discussion groups – fora), τεστ αυτοαξιολόγησης.

## 2.2 Υβριδική μάθηση (Hybrid learning - Blended learning).

Οι Hamburg, Cernian και Thij (2002), με τον όρο «υβριδική» ή «συνδυασμένη» διδασκαλία (blended learning) αναφέρονται στα διδακτικά μοντέλα που συνδυάζουν τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στις παραδοσιακές τάξεις (δηλ. αίθουσα, εργαστήριο-onsite) με τη χρήση των σύγχρονων ή ασύγχρονων εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, που προσφέρονται από απόσταση μέσω διαδικτύου (online). Είναι μορφή εκπαίδευσης, που συνδυάζει εκπαιδευτικές δραστηριότητες σε παραδοσιακούς χώρους διδασκαλίας (onsite) με σύγχρονες ή ασύγχρονες, που προσφέρονται από απόσταση (online) με ΤΠΕ. Η υβριδική εκπαίδευση μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες της παραδοσιακής διδασκαλίας, αλλά και να αντιμετωπίσει με επιτυχία τα προβλήματα της αποκλειστικής τηλεεκπαίδευσης, γιατί συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των δύο μορφών εκπαίδευσης και αποφεύγει τα μειονεκτήματα.

Οι σπουδαστές που συμμετέχουν σε προγράμματα υβριδικής διδασκαλίας επιτυγχάνουν τα ίδια ή καλύτερα μαθησιακά αποτελέσματα, πέρα από την ικανοποίηση που αισθάνονται συμμετέχοντας σε μια καινοτόμο τεχνολογικά υποστηριζόμενη εκπαιδευτική διαδικασία (Carrison & Kanuka, 2004· Heterick & Twigg, 2003). Συγχρόνως καταγράφονται υψηλότερα αποτελέσματα στις παραδοσιακές εξετάσεις, καθώς οι μαθησιακές επιδόσεις των σπουδαστών βελτιώνονται σε σχέση με την παραδοσιακή εκπαίδευση (Heterick & Twigg, 2003).

Είναι προφανές όμως πως εμφανίζονται και προβλήματα στο υβριδικό μο-

ντέλο εκπαίδευσης (University of Wisconsin-Milwaukee, 2002). Προκειμένου να εξεταστούν αυτά τα προβλήματα, μέρος της προετοιμασίας της υβριδικής διδασκαλίας είναι η καταγραφή και η κατανόηση (μέσω ποιοτικής έρευνας) του τρόπου με τον οποίο οι σπουδαστές αξιολογούν τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες, που προσφέρονται από απόσταση μέσω διαδικτύου ενσωματωμένες σε παραδοσιακή στην αίθουσα διδασκαλία.

### **3. Παρουσίαση περιβάλλοντος MarEdu eClass – αξιοποίησή του στις Σχολές.**

#### **3.1 Παρουσίαση περιβάλλοντος.**

Σήμερα οι Σχολές του ΥΝΑ, οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) και τα Κέντρα Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) χρησιμοποιούν το περιβάλλον MarEdu eClass, που είναι το ελεύθερης και δωρεάν διάθεσης από το Gunet περιβάλλον τηλεεκπαίδευσης Open eClass έκδοση 2.8.3 (προσαρμοσμένο στις εκπαιδευτικές απαιτήσεις και ανάγκες των ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ).

Μέσω του περιβάλλοντος διατίθενται στους σπουδαστές συνολικά 254 μαθήματα, εκ των οποίων είναι ελεύθερα προσβάσιμα 154 (στους εγγεγραμμένους στο περιβάλλον χρήστες), απαιτούν εγγραφή 52 και είναι κλειστά 48 (ο διδάσκων εγγράφει τους χρήστες).

Το σύνολο των χρηστών είναι 4.010, διδάσκοντες 143 και σπουδαστές 3.867.

Η αξιοποίηση του περιβάλλοντος καταγράφεται μέγιστη στις ΑΕΝ Μακεδονίας (131 μαθήματα) και Ασπροπύργου (56 μαθήματα), ανύπαρκτη σε περιφερειακές ΑΕΝ όπως οι Οινουσσών, Χίου, Σύρου και Ιονίων Νήσων (0 μαθήματα) και μέση (1-33 μαθήματα) στις υπόλοιπες ΑΕΝ-ΚΕΣΕΝ.

Η συνεργασία με τις υποδομές του Ελληνικού Ακαδημαϊκού Διαδικτύου GUnet εξασφάλισε δωρεάν την υλικοτεχνική υποδομή, το εκπαιδευτικό περιβάλλον και το προσωπικό υποστήριξης. Ειδικά στην ΑΕΝ Μακεδονίας εφαρμόστηκε γνωστό και δοκιμασμένο με επιτυχία (από το 2008 μέχρι σήμερα) μοντέλο υβριδικής διδακτικής σχεδίασης (Liotsios K., Botonaki E. & Demetriadis, S., 2009). Το μοντέλο αποτελείται από εκπαιδευτικές δραστηριότητες που προσφέρονται μέσω Διαδικτύου (online) με το περιβάλλον από απόσταση εκπαίδευσης και ενισχύουν και εξελίσσουν την παραδοσιακή στην αίθουσα διδασκαλία (onsite). Χαρακτηρίζεται από τέσσερεις (4) κυρίως online δραστηριότητες: τη διαμοίραση του μαθησιακού υλικού, τη δημιουργία ασύγχρονων ομάδων συζήτησης (fora), τη διάθεση τεστ αυτοαξιολόγησης γνώσεων, και την τελική αξιολόγηση (survey questionnaire) των από απόσταση μαθησιακών δραστηριοτήτων. Για την οργάνωση και υποστήριξη

της από απόσταση διδασκαλίας χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες υπηρεσίες, που βασίζονται στην επικοινωνία μέσω υπολογιστή (Computer Mediated Communication – CMC) (Hazari, 1998):

- Ένα (MarEdu eClass) από τα ολοκληρωμένα Συστήματα Διαχείρισης Μαθημάτων (Course Management Systems-CMS), που υποστηρίζει την παρουσίαση και παράδοση μαθημάτων καθώς και την αλληλεπίδραση των εκπαιδευόμενων μέσω του διαδικτύου (Barron & Rickelman, 2002). Τα εν λόγω συστήματα προσφέρουν και υπηρεσίες αξιολόγησης (Robson, 1999).
- Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail), η χρήση του οποίου ενισχύει την αίσθηση της κοινότητας, μεταφέρει μηνύματα, προτάσεις, ανακοινώσεις. Η αξιοποίησή του είναι σημαντική, όπως σχετικές μελέτες αναφέρουν (Fanning, 2004· Hassini, 2006· Steinhaus, 2006), για την ευελιξία και την επέκταση των χρονικών ορίων επικοινωνίας, που προσφέρει ανάμεσα σε εκπαιδευόμενους, αλλά και ανάμεσα σε εκπαιδευόμενους και εκπαιδευτές.
- Ομάδες συζήτησης (Discussion Groups - fora): η αξιοποίησή τους στην επαφή και επικοινωνία μεγάλου αριθμού μελών της μαθησιακής κοινότητας, στην καλύτερη προετοιμασία των εργασιών τους και στη μεγαλύτερη και σε βάθος κατανόηση του μαθησιακού υλικού αναγνωρίζεται και καταγράφεται σε σχετικές μελέτες (Turvey, 2003· Riley, 2004· Fanning, 2004· Cuthell, 2005· Hassini 2006).

### **3.2 Οργάνωση-διάθεση μαθημάτων σε AEN.**

Μέσω του περιβάλλοντος MarEdu eClass, οι από απόσταση εκπαιδευτικές δράσεις των μαθημάτων της AEN Μακεδονίας (Σχολής Πλοιάρχων 39 μαθήματα και Σχολής Μηχανικών 92 μαθήματα) οργανώθηκαν με μορφή κυρίως στατικών ιστοσελίδων και παρείχαν ενημέρωση, επικοινωνία και διάθεση του μαθησιακού υλικού. Η απλή στατική σχεδίαση, λόγω κυρίως έλλειψης εμπειρίας των διδασκόντων σε δράσεις υβριδικής διδασκαλίας, περιορίστηκε σε υποστήριξη της μαθησιακής διαδικασίας (παραδοσιακή διδασκαλία στην αίθουσα) με διάθεση εκπαιδευτικού υλικού μέσω του MarEdu eClass. Το εκπαιδευτικό υλικό ήταν διαθέσιμο πριν από τη διδασκαλία στην αίθουσα σαν προετοιμασία των σπουδαστών και μετά τη διδασκαλία στην αίθουσα σαν εμπέδωση και σαν επανάληψη κάθε θεματικής γνωστικής ενότητας. Χρησιμοποιήθηκαν οι υπηρεσίες του περιβάλλοντος:

- «Ανακοινώσεις»,
- «Πληροφορίες Μαθήματος»,
- «Πληροφορίες διδασκόντων», για την ενημέρωση των σπουδαστών, καθώς και οι υπηρεσίες «Έγγραφα Μαθήματος», και

– «Βιβλιογραφία» για την διάθεση του μαθησιακού υλικού.

Συγκεκριμένα, διατέθηκαν κείμενα, σημειώσεις του διδάσκοντα (πριν από τη διδασκαλία στην αίθουσα) και ερωτήσεις επανάληψης, ασκήσεις εμπέδωσης (μετά από τη διδασκαλία στην αίθουσα) σε μορφή αρχείων .doc, και παρουσιάσεις power point για τη διάθεση του διδακτικού υλικού. Η επικοινωνία των σπουδαστών μεταξύ τους και με τους διδάσκοντες για ενημέρωση, επίλυση αποριών έγινε μέσω e-mail.

Διδάσκοντες εξοικειωμένοι με την χρήση και αξιοποίηση των ΤΠΕ και του περιβάλλοντος MarEdu eClass, οργάνωσαν και διέθεσαν μαθήματα που πρόσφεραν στους σπουδαστές ουσιαστική τηλεεκπαίδευση. Η υβριδική διδακτική σχεδίαση περιείχε την αναφερθείσα στατική δομή, αλλά και μαθησιακές δραστηριότητες με τη μορφή συμμετοχής των σπουδαστών σε ομάδες συζήτησης (discussion groups – fora) και με συμπλήρωση τεστ αυτοαξιολόγησης γνώσεων.

Συγκεκριμένα για τα μαθήματα Πληροφορική Α' και Δ' εξαμήνου (Σχολής Μηχανικών) και Φυσική Β' και Γ' εξαμήνου (Σχολής Πλοίαρχων):

– Στην αίθουσα (onsite) έγιναν οι παραδοσιακές διαλέξεις με παρουσιάσεις power point, καθώς και συζητήσεις μεταξύ σπουδαστών και διδάσκοντα για την άμεση αντιμετώπιση και επίλυση των όποιων προβλημάτων-ερωτήσεων έθεταν οι σπουδαστές στα χρονικά όρια της παραδοσιακής στην αίθουσα διδασκαλίας (onsite).

– Από απόσταση (online) οργανώθηκαν ασύγχρονες διαδραστικές εκπαιδευτικές δραστηριότητες, με τη χρησιμοποίηση των υπηρεσιών του περιβάλλοντος MarEdu eClass, αποσκοπώντας στον έλεγχο και στη μείωση της διδακτικής απόστασης (transactional distance):

- το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) χρησιμοποιήθηκε για την επικοινωνία και τη συνεργασία των σπουδαστών μεταξύ τους και με τον διδάσκοντα,
- οι ομάδες συζήτησης (discussion groups – fora) χρησιμοποιήθηκαν για την ασύγχρονη επικοινωνία και συζήτηση των σπουδαστών μεταξύ τους, με στόχο την επίλυση των αποριών των σπουδαστών. Οι σπουδαστές σχολίασαν (μετά την παραδοσιακή διδασκαλία στην αίθουσα) το μαθησιακό υλικό:
  - θέτοντας απορίες και κάνοντας προτάσεις για επίλυση των αποριών τους για κάθε διδακτική ενότητα.
  - απαντώντας στις ερωτήσεις επανάληψης, εμπέδωσης του εκπαιδευτικού υλικού, που έθεσε ο διδάσκων, και
  - τέλος, καταθέτοντας τις προτάσεις τους για την επανασχεδίαση του υβριδικού μοντέλου διδασκαλίας.
- Διατέθηκαν επίσης τρία (3), αντίστοιχα των προόδων, τεστ αυτοαξιολόγησης γνώσεων με ερωτήσεις-απαντήσεις με ποικιλία μορφής (ορ-



θού-λάθους, απλής επιλογής, πολλαπλής επιλογής, αντιστοιχίας), τα οποία οι σπουδαστές συμπλήρωσαν μέσω του περιβάλλοντος (on line), με τοπική και χρονική ευελιξία, σαν βοήθημα για την:

- κατανόηση του επιπέδου γνώσεών τους,
- ατομική και προσωπική εμπέδωση του εκπαιδευτικού υλικού, και
- προετοιμασία τους πριν από κάθε ένα τεστ προόδου του μαθήματος.

#### 4. Αξιολόγηση της υβριδικής διδακτικής σχεδίασης.

Η ποιοτική αξιολόγηση της σχεδίασης έγινε με διαμόρφωση και διάθεση έρευνας μέσω του περιβάλλοντος με τη μορφή του Πίνακα ερωτήσεων που ακολουθεί. Το ερωτηματολόγιο ήταν του τύπου της πενταβάθμιας κλίμακας Likert, με πέντε (5) ερωτήσεις οργανωμένες σε αντίστοιχες ομάδες ερευνητικών θεμάτων (θεματικές περιοχές):

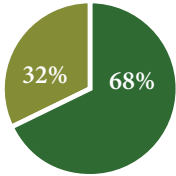
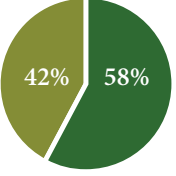
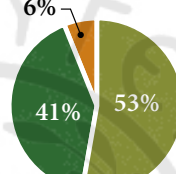
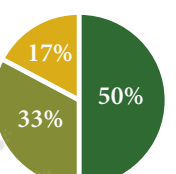
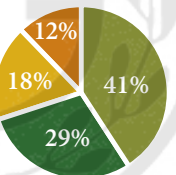
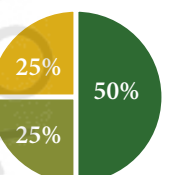
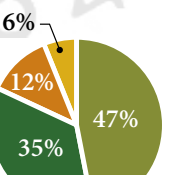
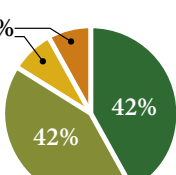
1. Αξιολόγηση περιβάλλοντος (πιθανά προβλήματα σύνδεσης, χρήσης, ευχρηστία-φιλικότητα).
2. Αξιολόγηση υπηρεσίας «Περιοχές συζήτησης» Discussion Groups-fora (D.B.).
3. Αξιολόγηση τεστ αυτοαξιολόγησης γνώσεων.
4. Αξιολόγηση σχεδίασης υβριδικού μαθήματος.
5. Προτάσεις-σχόλια σπουδαστών για την υβριδική διδακτική σχεδίαση.

##### 4.1 Προτάσεις-σχόλια των σπουδαστών

Δεν καταγράφηκαν διαφορές στις απαντήσεις και στα σχόλια-προτάσεις μεταξύ των σπουδαστών της Σχολής Μηχανικών και της Σχολής Πλοίαρχων. Τα ποσοστά των απαντήσεων των σπουδαστών στις ομάδες των ερωτήσεων κλειστού τύπου (1η-4η) του Πίνακα επεξηγούνται από αρκετά θετικά σχόλια και προτάσεις των σπουδαστών στην ομάδα-ερώτηση ανοιχτού τύπου (5η), κάποια από τα οποία ακολουθούν:

1. Αξιολόγηση περιβάλλοντος MarEdu eClass:
  - «Στην αρχή είχα δυσκολία να μπω, αλλά σιγά-σιγά ξεπέρασα την απειρία μου».
  - «Το περιβάλλον είναι πολύ εύχρηστο! Η μόνη δυσκολία μου ήταν να πάρω τους κωδικούς».
  - «Οι πρώτες εντυπώσεις από το περιβάλλον είναι θετικές».
  - «Το περιβάλλον είναι πολύ βοηθητικό, γιατί ανά πάσα ώρα και στιγμή μπορεί κάποιος που έχει προσβασιμότητα στο Ίντερνετ, να δει, να κατεβάσει ή να διαχειριστεί online το υλικό (τεστ αυτοαξιολόγησης). Από κει και πέρα όμως, το μάθημα δεν θα πρέπει να βασίζεται εξ ολοκλήρου στο site».

**Πίνακας**  
**Απόψεις σπουδαστών (119 Πλοιάρχων/120 Μηχανικών)**  
**σχετικά με τις εμπειρίες τηλεκπαίδευσης.**

	<b>Ερωτήσεις</b>	<b>Πλοίαρχοι</b>	<b>Μηχανικοί</b>
1.	Μπορούσα να πλοηγηθώ εύκολα στο MarEdu eClass και να εντοπίσω τις πληροφορίες που έψαχνα. Πιστεύω ότι είναι ένα πολύ φιλικό προς τον χρήστη περιβάλλον.	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ</p>	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ</p>
2.	Θεωρώ την υπηρεσία του Forum (Περιοχές Συζητήσεων) ως ικανοποιητική μορφή επικοινωνίας-συνεργασίας για την επίλυση αποριών. Συμφωνώ ότι πρέπει να χρησιμοποιηθεί συχνότερα για να υποστηρίξει τις εκπαιδευτικές δράσεις του μαθήματος.	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Διαφωνώ</p>	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Δεν ξέρω/Δεν απαντώ</p>
3.	Πιστεύω ότι τα tests αυτοαξιολόγησης γνώσεων, όταν χρησιμοποιούνται σποραδικά κατά τη διάρκεια του μαθήματος, είναι πολύ χρήσιμα στην αυτοαξιολόγηση του επιπέδου της κατανόησης των εννοιών του μαθήματος.	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Διαφωνώ ■ Δεν ξέρω/Δεν απαντώ</p>	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Δεν ξέρω/Δεν απαντώ</p>
4.	Θα επιθυμούσα να παρακολουθήσω μαθήματα που κάνουν χρήση ΚΑΙ online εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, σε αντίθεση με αυτά που περιορίζονται μόνο στην παραδοσιακή διδασκαλία στην αίθουσα ή στο εργαστήριο.	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Διαφωνώ ■ Δεν ξέρω/Δεν απαντώ</p>	 <p>■ Συμφωνώ απόλυτα ■ Συμφωνώ ■ Διαφωνώ ■ Δεν ξέρω/Δεν απαντώ</p>
5.	Δώστε τα σχόλια και τις προτάσεις σας σχετικά με την διδακτική υβριδική σχεδίαση των μαθημάτων.		

2. Αξιολόγηση υπηρεσίας «Περιοχές συζήτησης» - Discussion Groups-fora (D.B.):

- «Η υπηρεσία του Forum προσφέρει ουσιαστική συμμετοχή στη μαθησιακή διαδικασία με επίλυση αποριών».
- «Η υπηρεσία του Forum είναι απαραίτητη, καθώς μπορούμε να έχουμε απαντήσεις στις απορίες μας αλλά και να συζητούμε διάφορα θέματα για το μάθημα».
- «Πολύ καλή η οργάνωση των D.B. και η διάθεσή τους, γιατί μπορείς να επικοινωνήσεις με τους συμφοιτητές σου και να ανταλλάξετε απόψεις».
- «Προτείνω να αναπτύξουμε τα D.B. και να βάλουμε και άλλα θέματα για συζήτηση».
- «Θεωρώ την υπηρεσία του Forum (Περιοχή Συζητήσεων) ως ικανοποιητική μορφή επικοινωνίας-συνεργασίας για την επίλυση αποριών. Συμφωνώ ότι πρέπει να χρησιμοποιηθεί συχνότερα για να υποστηρίξει τις εκπαιδευτικές δράσεις του μαθήματος».

3. Αξιολόγηση τεστ αυτοαξιολόγησης γνώσεων:

- «Πολύ καλή η σχεδίαση, δίνει την ευκαιρία σε άτομα που έχουν χάσει μαθήματα να βρουν γρήγορα σημειώσεις, καθώς και τεστ αυτοαξιολόγησης».
- «Καλό θα ήταν ο αριθμός των τεστ να είναι μεγαλύτερος».
- «Τα τεστ αυτοαξιολόγησης ήταν πολύ σημαντικά στο να διαπιστώσουν οι σπουδαστές λίγο πριν τη γραπτή εξέταση αν είναι απολύτως έτοιμοι».
- «Με τα τεστ αξιολόγησης μπορούμε να βοηθηθούμε για τυχόν απορίες. Θα ήταν καλό να προστεθούν τεστ αξιολόγησης γνώσεων σε όλα τα μαθήματα».
- «Μου ήταν πολύ ευχάριστο και πρωτόγνωρο να μπορώ να κάνω τα τεστ για να δω σε τι επίπεδο γνώσεων βρίσκομαι στο μάθημα που με ενδιέφερε, ό,τι ώρα και μέρα ήθελα εγώ».

4. Αξιολόγηση υβριδικής διδακτικής σχεδίασης:

- «Είναι ενδιαφέρον και ευχάριστο που μπορείς να βρεις σημειώσεις μαθημάτων και κάποιες διευκρινίσεις που μπορεί να μη σημειώσες. Ακόμα και να βρεις κάποιες τελικές σημειώσεις για κάποιο διαγώνισμα».
- «Προτείνω να ανεβαίνουν κι οι βαθμολογίες κάθε σπουδαστή από τις προόδους και τις εξετάσεις για ενημέρωσή του. Καλό θα ήταν να μπουνε και άλλα μαθήματα γιατί είναι αρκετά χρήσιμες οι πληροφορίες αυτές.»

Τα ποσοστά που καταγράφηκαν ως απαντήσεις «δεν γνωρίζω-δεν απαντώ» μπορούν ίσως να ερμηνευτούν με την απειρία και την έλλειψη εξοικείωσης των σπουδαστών σε δράσεις υβριδικής διδασκαλίας.

Καταγράφηκαν και μερικά αρνητικά σχόλια όπως:

- «Θέλω το περιβάλλον λιγότερο σύνθετο, ώστε κάποιος που μπαίνει πρώτη φορά να μπορέσει να κατευθυνθεί στο ζητούμενο χωρίς να χαλάει άσκοπο χρόνο ανοίγοντας πολλά παράθυρα ελπίζοντας πως θα πετύχει το επιθυμητό».
- «Το περιβάλλον αυτό είναι πολύ χρήσιμο για συγκεκριμένα μαθήματα της ΑΕΝ και όχι για όλα. Καλό θα ήταν λοιπόν να δοκιμάζεται και αν σε κάποιο μάθημα δεν λειτουργεί σωστά να αποσύρεται και να χρησιμοποιούνται άλλοι τρόποι και όχι αναγκαστικά αυτός, γιατί έτσι δεν γίνεται κατανοητό το μάθημα».
- «Το περιβάλλον είναι πολύ καλό, αλλά μόνο ως προς το μάθημα της πληροφορικής. Πιστεύω ότι δεν μπορούν άλλα μαθήματα να αντεπεξέλθουν σε τέτοια είδους μάθηση».
- «Τα περισσότερα μαθήματα πιστεύω ότι πρέπει να διδάσκονται με τον παραδοσιακό τρόπο και κυρίως τα μαθήματα ναυτικού περιεχομένου, για τον λόγο ότι στη διάρκεια του μαθήματος συζητιούνται προσωπικές εμπειρίες σπουδαστών και καθηγητών».

#### 4.2 Σχόλια – προτάσεις των διδασκόντων.

Η μη αξιοποίηση του περιβάλλοντος MarEdu eClass στο εκπαιδευτικό έργο από τις απομακρυσμένες περιφερειακές ΑΕΝ, οφείλεται στην έλλειψη μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού και της απαραίτητης για τέτοιες μαθησιακές δράσεις υλικοτεχνικής υποδομής (Η/Υ, σύνδεση στο διαδίκτυο).

Η εφαρμογή της υβριδικής σχεδίασης ενίσχυσε και υποστήριξε την παραδοσιακή στην αίθουσα διδασκαλία και οδήγησε σε συμπεράσματα παραπλήσια με αυτά που προέκυψαν σε προγενέστερες προσπάθειες υβριδικής διδακτικής σχεδίασης στην ΑΕΝ Μακεδονίας (Liotsios K., Sideris I. & Demetriadis, D., 2009). Δηλαδή, από πλευράς εκπαιδευομένων, σε σημαντικά επίπεδα ενδιαφέροντος, σε υψηλότερο βαθμό αποδοχής για δραστηριότητες που προσφέρουν ικανοποιητικές μαθησιακές εμπειρίες, και σε θετική αποδοχή του μοντέλου σαν κατάλληλο περιβάλλον για την βαθμιαία εισαγωγή των σπουδαστών σε δραστηριότητες τηλεκπαίδευσης.

Οι διδάσκοντες που προετοίμασαν τα υβριδικά μαθήματα στην ΑΕΝ αντιμετώπισαν ένα κύριο ερώτημα: γιατί από παραδοσιακή στην αίθουσα διδασκαλία (onsite) να προχωρήσουμε σε υβριδική (blended); Το ερώτημα μπορεί να απαντηθεί με βάση τα συμπεράσματα της εφαρμογής της υβριδικής διδακτικής σχεδίασης, τα οποία είναι για τους σπουδαστές: ίδια ή καλύτερα μαθησιακά αποτελέσματα, βελτιωμένη ικανότητα κατανόησης, ενδιαφέρον, ενεργής συμμετοχή και ικανοποίηση από τη μαθησιακή διαδικασία.

Το τίμημα όμως για τους συμμετέχοντες διδάσκοντες που οργανώνουν και

προσφέρουν υβριδικές μαθησιακές δράσεις παραμένει. Απαιτούνται: πρόσθετη ενημέρωση-εκπαίδευση, πρόσθετος χρόνος προετοιμασίας και πρόσθετη κοπιαστική εργασία.

## 5. Συμπεράσματα

Η συνεργασία της ΔΕΚΝ/ΥΝΑ με το Ελληνικό Ακαδημαϊκό Διαδίκτυο GUnet, αντιμετώπισε με επιτυχία την αδυναμία της να υποστηρίξει αυτόνομα υβριδικές διδακτικές σχεδιάσεις. Με την δωρεάν διάθεση και την αξιοποίηση του περιβάλλοντος MarEdu eClass κάλυψε ικανοποιητικά τις ελλείψεις των Σχολών (ΑΕΝ-ΚΕΣΣΕΝ) σε προσωπικό και κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή (ΤΠΕ). Με τη βοήθεια της ποιοτικής ανάλυσης δεδομένων (συλλογή και επεξεργασία δεδομένων από τις απαντήσεις, σχόλια, προτάσεις των σπουδαστών), τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν πως οι σπουδαστές των ΑΕΝ ενδιαφέρονται έντονα για την παρακολούθηση υβριδικής σχεδίασης μαθημάτων.

Η έρευνα όμως επίσης κατέδειξε τις ιδιαιτερότητες της εφαρμογής της υβριδικής διδακτικής σχεδίασης στις Σχολές (ΑΕΝ/ΚΕΣΣΕΝ), και προτείνει:

- Την άμεση και στενή συνεργασία, κατ' αρχάς, των υπευθύνων του περιβάλλοντος σε κάθε Σχολή μέσω του MarEdu eClass, με στόχο, από όλες τις Σχολές, την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων τηλεκπαίδευσης που προσφέρει το περιβάλλον.
- Την επανασχεδίαση του μοντέλου υβριδικής διδασκαλίας με προσαρμογή στις απαιτήσεις της κάθε Σχολής ΑΕΝ, σύμφωνα με τις ανάγκες και προτάσεις των σπουδαστών της.
- Την διάθεση και ανάπτυξη επαρκούς υλικοτεχνικής υποδομής από την ΔΕΚΝ **και** στις απομακρυσμένες περιφερειακές ΑΕΝ, για την υποστήριξη και προσφορά της υβριδικής διδακτικής σχεδίασης μέσω του MarEdu eClass, και τέλος
- Την εξοικείωση ΟΛΩΝ των διδασκόντων με το εκπαιδευτικό περιβάλλον MarEdu eClass, ώστε να είναι σε θέση να το χρησιμοποιήσουν για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της υβριδικής διδασκαλίας στην Ναυτική εκπαίδευση (Σχολές του ΥΝΑ: ΑΕΝ και ΚΕΣΣΕΝ).

### Βιβλιογραφία

- Barron, A.E. and Rickelman, C. (2002). "Management systems", in *Handbook of Information Technologies for Education and Training*, ed. Adelsberger, H., Collis, B. and Pawlowski, J. Springer Verlag, Berlin.
- Boer, W.F. de & Fisser, P.H.G. (2002). "Best practices experiences: successful use of electronic learning environments" in P. Barker & S. Rebelsky (Eds.), *Proceedings of the ED-MEDIA 2002: World Conference on Educational Multimedia, Hypermedia & Telecommunications* (pp. 384-389).
- Collis, B. and Moonen, J. (2001). "Flexible Learning in a Digital Word: Experiences and Expectations". Open and Distance Learning Series Publication, Fred Lockwood.
- Cuthell, J. (2005). "Beyond Collaborative Learning. Communal construction of knowledge in an online environment". *Proceedings of Web Information Systems and Technologies*, pp. 529 -536, INSTICC.
- Davis, A. (2001). "Conversion from traditional distance education to online courses, program and services", *International Review of Research in Open and Distance Learning*, 1(2). Retrieved on 7 March 2014 from <http://www.irrodl.otg/content/v1.2/index.html>.
- Fanning, J. (2004). "Can the use of think.com transform classroom teaching?" Retrieved on 8 March 2014 from: [;jtype=all; origin=mnnet">http://www.mirandanet.ac.uk/cgi-bin/journals/searchdb.pl?runtype=search; searchfor=">;jtype=all; origin=mnnet](http://www.mirandanet.ac.uk/cgi-bin/journals/searchdb.pl?runtype=search; searchfor=).
- Florida Center for Instructional Technology (FCIT) (1999). "Benefits of Distance Learning. A teachers guide to distance learning".
- Garrison, D. & Kanuka, H. (2004). "Blended learning: Uncovering its transformative potential in higher education", *Internet and Higher Education*, 7, pp. 95-105.
- Hamburg I., Cernian O. and Thij H. (2002). "Blended Learning and Distributed learning Environments", in ViReC e-Initiative project. Retrieved on 10 March 2014 from <http://cs.ucv.ro/ViReC>.
- Hassini, E. (2006). "Student-instructor communication: the role of email", *Computers & Education*, 47, pp. 29-40.
- Hazari, S. (1998). "Education and selection of Web course management tools". Retrieved on 10 March 2014 from: <http://www.sunilhazari.com/education/menu/webct.htm>.
- Heterick, B. & Twigg, C. (2003). "The Learning Market Space". Retrieved on 7 March 2014 from: <http://www.center.rpi.edu/LForum/LM/Feb03.html>.
- Liotsios, K., Demetriadis, S. & Pombortsis, A. (2006). "A case study of introducing e-learning activities in the traditional education". *Proceedings of International Association for Development of the Information Society (IADIS) International Conference, Web Based Communities 2006*, 35-40, ISBN 972-8924-10-0, IADIS, February 26-28, 2006, San Sebastian, Spain.
- Liotsios, K., Botonaki E. & Demetriadis, S. (2009). "A blended learning model in a Maritime Academy". *Proceedings of 5th International Conference in Open & Distance learning 2009*, Sect. B., 60-68, November 2009, Athens, Greece.
- Liotsios, K., Sideris I. & Demetriadis, S. (2009). "Blended learning application poten-

- tial in a Merchant Marine Academy”. *Proceedings of 5th International Conference in Open & Distance learning 2009*, Sect. B., 295-304, November 2009, Athens, Greece.
- Martindale, N. (2002). *The cycle of Oppression and Distance Education*, Athabasca University, Febr. 2002.
- Moore, M. G. (1993). “Theory of transactional distance” in D. Keegan, (Ed.), *Theoretical principles of distance education*, New York: Routledge.
- Oliver, K. (2000). “Methods for developing constructivist learning on the web”, *Educational Technology*, 40 (6), pp. 5-18.
- Riley, N. (2004). “An investigation using online environments and collaborative e-learning with primary pupils”. Retrieved on 10 March 2014 from: <http://www.mirandanet.ac.uk/cgibin>.
- Robson, R. (1999). “Course support systems: the first generation”. *International Journal of Educational Telecommunications*, 5(4), pp. 271-282.
- Steinhaus, C.S. (2006). “The effect of a mandatory laptop program on faculty member’s sense of community with their students”, *Proceedings of the Web based Communities IADIS Conference*, pp. 264-268.
- Turvey, K. (2003). “Online communities within the Primary School Context”. Retrieved on 10 March, 2014 from: <http://www.mirandanet.ac.uk/cgibin/journals/searchdb.pl?runtime=search;searchfor=;jtype=all;origin=mnet>.
- University of Wisconsin-Milwaukee, (2002). “Student problems or difficulties with Hybrid courses”. Retrieved on 8 March, 2014 from: [http://www4.uwm.edu/ltc/hybrid/student\\_resources/index.cfm](http://www4.uwm.edu/ltc/hybrid/student_resources/index.cfm).
- Volpentesta, A.P. and Frega, N. (2006). “A community-based approaches to Blended learning in Universities”, *Proceedings of the Web based Communities IADIS Conference*, pp.3-11.

## ΔΗΜΟΣ ΖΗΛΑΚΟΣ

### Εκπαίδευση στις ΑΕΝ

Καλησπέρα σας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους παράγοντες που διοργάνωσαν αυτήν την εκδήλωση και μας κάλεσαν και μας έδωσαν μια φωνή από το βήμα για να πούμε δύο πράγματα.

Εμείς δεν κάναμε κάποια έρευνα, κάποια εργασία, γιατί εκτός της εξεταστικής που είχαμε τώρα, έχουμε σοβαρότερα προβλήματα εμείς σαν σπουδαστές, στην διαβίωση και στην διδασκαλία των μαθημάτων μας, γιατί η προηγούμενη έρευνα έδειχνε μάλλον ότι ο φοιτητής φταίει πάντα.

Μία ερώτηση θέλω να σας κάνω (*απευθύνεται στον κ. Λιώτσιο*): το μεγαλύτερο βάρος το ρίξατε στους φοιτητές, ότι μπαίνουμε στην τάξη, κοιμόμαστε, ξενυχτάμε, έτσι νομίζω είπατε. Μάλλον ο καθηγητής πρέπει να τραβήξει τον φοιτητή στην τάξη του.

**κ. Λιώτσιος:** Έγινε παρεξήγηση, κάθε άλλο, είπα και κατέγραψα τα προβλήματα στην αίθουσα, κατέγραψα την συμπεριφορά των σπουδαστών και κατέληξα: μα αν ο καθηγητής δεν κινεί το ενδιαφέρον είτε σαν μάθημα είτε σαν ΤΠΕ, γιατί ο σπουδαστής να μην τα κάνει όλα αυτά;

**κ. Ζηλάκος:** Λάθος κατάλαβα εγώ.

**κ. Λιώτσιος:** Παρεξήγηση έγινε.

Ένα θέμα τεράστιο για την ναυτιλία μας είναι η ναυτική εκπαίδευση, που περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Το 2013 υπήρξε τεράστια έλλειψη σε συγγράμματα και καθηγητές. Το κόστος της σίτισης, της στέγασης και του πάσου, το μεγαλύτερο και σοβαρότερο πρόβλημα για τους φοιτητές, οι οποίοι αδυνατούν να αντεπεξέλθουν στη δύσκολη εποχή που διανύουμε. Προβλήματα υπάρχουν στις κτηριακές εγκαταστάσεις αλλά και στον εξοπλισμό, σε μια χώρα που στηρίζεται στην ναυτιλία της και αυτή φέρνει το μόνο συνάλλαγμα στη χώρα μας.

Οι μελλοντικοί ναυτικοί, οι δόκιμοί μας, συνεχίζουν να πηγαίνουν στα πλοία με τρομερές ελλείψεις σε βασικές γνώσεις για το ναυτικό επάγγελμα, κάτι το οποίο τους δημιουργεί τεράστια προβλήματα στην καριέρα τους, αλλά και γενικότερα στην ζωή και στην πνευματική τους ισορροπία.

Εμείς περιμένουμε, γιατί από ό,τι ενημερωθήκαμε στις άμεσες προτεραιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου για το 2014 είναι ο τομέας της ναυτικής εκπαίδευσης και ο στόχος είναι ο αρμόδιος Υπουργός κ. Μιλτιάδης



Βαρβιτσιώτης την άνοιξη να παρουσιάσει το πλήρες σχέδιο αναδιαμόρφωσης, το οποίο το περιμένουμε. Κ. Ματσάγγο και κ. Θεοφανόπουλε, είμαι σωστά διαβασμένος για την άνοιξη ή όχι;

Πολλά έχουν ειπωθεί επιπροσθέτως για την κατάσταση των κτηριακών υποδομών των σχολών μας. Όπως επισημαίνεται και από το Υπουργείο, με την παρέλευση δεκαετιών από την ανέγερση των κτηρίων ορισμένων Ακαδημιών, σε συνδυασμό με την ιδιαίτερη λόγω της φύσης τους χωροθέτησή τους δίπλα στη θάλασσα, δημιουργήθηκαν αρκετά προβλήματα στις κτηριακές υποδομές.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι μεταξύ των πρώτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Για να παραμείνει η ναυτιλία μας κυρίαρχη και στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, χρειαζόμαστε αξιόλογα και άρτια εκπαιδευμένα στελέχη, τα οποία δεν υπάρχουν στο μεγαλύτερο ποσοστό.

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού πρέπει να παρέχουν σύγχρονη εκπαίδευση στην ναυτιλία, στην ναυτιλιακή θεωρία και στην χρήση των νέων τεχνολογιών, ανοίγοντας προοπτικές για μια λαμπρή σταδιοδρομία στους πτυχιούχους των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού.

Για παράδειγμα, αν αναλογιστεί κανείς ότι η χώρα μας τις δεκαετίες 1960-1970 διέθετε 80.000 ναυτικούς εν ενεργεία, που αντιστοιχούσαν τότε στο 10% του παγκόσμιου ναυτεργατικού δυναμικού, ενώ σήμερα καλύπτει μόνο το 1%, τότε καταλήγει στη μοναδική λύση για ένα νέο ξεκίνημα αύξησης του ναυτεργατικού μας δυναμικού. Πρέπει να ανεβάσουμε το επίπεδο των σχολών μας, να μην ασχολούμαστε ούτε με έρευνες ούτε με εργασίες, ούτε με εφικτά ή ανέφικτα θέματα. Πρέπει να έχουμε καθηγητές Α΄ Μηχανικούς, Πλοιάρχους, όχι καθηγητές από τα ΤΕΙ, οι οποίοι δεν έχουν μπει μέσα στο βαπόρι και δεν μπορούν εμένα να μου δώσουν να καταλάβω τι εστί καράβι και τι εστί ταξίδι. Αυτά είχα να πω. Σας ευχαριστώ πολύ.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Κορομηλά:** Θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο που μόλις τώρα μας μίλησε, –εγώ είμαι άσχετη με τις ΑΕΝ– είναι όλα αρνητικά; Αν υπάρχουν κάποια εξαιτίας του γεγονότος ότι κάποιοι κύριοι προηγουμένως ανέφεραν για τη θέση της ελληνικής ναυτιλίας και το πώς τα πηγαίνουμε και βεβαίως κατέληξαν οι πάντες και είναι αποδεκτό από όλους πιστεύω ότι πάντα υπάρχει χώρος καλύτερεύσεως, αλλά μου δώσατε μια εντελώς μαύρη ιδέα.

**κ. Ζηλάκος:** Η απάντησή μου είναι ότι μπορείτε να έρθετε ένα πρωινό στη σχολή ΑΕΝ Ασπροπύργου για να δείτε την κατάντια της ναυτικής εκπαίδευσης, τίποτε άλλο.

## ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΕΝΗΣ

### Η άποψη των σπουδαστών για την Ναυτική Εκπαίδευση

Αξιότιμοι κύριοι και κυρίες,

Ονομάζομαι Μενής Ιωάννης, είμαι πτυχιούχος Φυσικός, και είμαι τελειόφοιτος σπουδαστής της ΑΕΝ/Μ/ΧΙΟΥ. Θα ήθελα να ευχαριστήσω το Ευγενίδειο Ίδρυμα [1] και την οργανωτική επιτροπή για την πρόσκληση που μας έκανε, αλλά και για την δυνατότητα που μας δίνει να εκφράσουμε τις απόψεις μας για την Ναυτική Εκπαίδευση.

#### Ναυτικά δεδομένα σήμερα.

Η πατρίδα μας, σε ολόκληρη τη μακραίωνη ιστορία της, διεκδίκησε την ελευθερία, την ευημερία και τον πολιτισμό μέσα από τους δρόμους της θάλασσας.

Η ελληνική ναυτιλία έδειξε τις τελευταίες δεκαετίες ένα εξαιρετικό σθένος, το οποίο την οδήγησε στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας εκθρονίζοντας άλλες μεγάλες ναυτικές δυνάμεις.

Σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα της «Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη» [2] στην «ανασκόπηση των θαλάσσιων μεταφορών του 2013» στα ελληνικά χέρια βρίσκεται το 15,17% του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την χωρητικότητα dwt. Το 53% της παγκόσμιας χωρητικότητας dwt καταλαμβάνουν οι 5 χώρες: Ελλάδα, Ιαπωνία, Κίνα, Γερμανία και Δημοκρατία της Κορέας.

Από τις πρώτες 35 χώρες με οικονομία εφοπλισμού, οι 17 βρίσκονται στην Ασία, οι 14 στην Ευρώπη, και οι 4 στην Αμερική. Το 2013 οι Έλληνες εφοπλιστές κατέρριψαν κάθε ρεκόρ σε αγορές και ναυπηγήσεις πλοίων, επενδύοντας συνολικά πάνω από 19 δισεκατομμύρια δολάρια [NX166].

Η ελληνική ναυτιλία, παρά τις δυσμενείς συνθήκες, τροφοδοτεί το ΑΕΠ της χώρας με αστρονομικά ποσά. Το έτος που πέρασε η συμβολή της ήταν στο 7% [NX166]. Ίσως, το μοναδικό ελληνικό προϊόν το οποίο ξέφυγε από την χρεωκοπία είναι η ναυτιλία. Μια βιομηχανία που αντιμετώπισε και αντιμετωπίζει τον παγκόσμιο ανταγωνισμό παλληκαρίσια και που διαιωνίζει και ακτινοβολεί στα πέρατα του κόσμου την ελληνική παράδοση και τον ελληνικό πολιτισμό. Αυτή, λοιπόν, η μικρή χώρα, έχει καταφέρει να επιβιώσει ανά τους

αιώνες χάρη κυρίως στη ναυτική της παράδοση. Άλλωστε, «*εάν αποσυνθέσεις την Ελλάδα, στο τέλος θα δεις να σου απομένουν μια ελιά, ένα αμπέλι κι ένα καράβι*», Οδυσσέας Ελύτης [3].

### **Εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.**

Η «στροφή» των νέων στο ναυτικό επάγγελμα τα τελευταία χρόνια αποτελεί μια νέα πραγματικότητα. Για να εισαχθεί ένας σπουδαστής στις ΑΕΝ, πρέπει να ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια [4], στα οποία από του χρόνου θα προστεθούν και τα Αγγλικά:

1. Να είναι απόφοιτος Ενιαίου Λυκείου ή ΤΕΕ (ορισμένων ειδικοτήτων).
2. Να έχει την ελληνική ιθαγένεια.
3. Να μην ξεπερνάει την ηλικία των 25 ετών.
4. Να είναι υγιής και να γνωρίζει κολύμβηση.

Για την ναυτολόγηση χρειάζονται κάποια απαραίτητα δικαιολογητικά, τα οποία αποκτώνται με βοήθεια της σχολής αλλά και της ναυτιλιακής εταιρείας όπου θα προσληφθεί ο σπουδαστής.

### **Εκπαίδευση στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού.**

Για τους μαθητές ή για προσκεκλημένους που δεν έχουν άμεση σχέση με την Ναυτική εκπαίδευση θα ήθελα να αναφέρω ότι στην χώρα μας λειτουργούν 10 Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίες βρίσκονται σε διάφορα μέρη της Ελλάδος και διακρίνονται σε 9 Σχολές Πλοιάρχων και 4 Σχολές Μηχανικών [7], [4]. Η διάρκεια φοίτησης είναι συνολικά 4 χρόνια και ακολουθεί το σύστημα της Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης (Sandwich Courses) [4].

Στην ΑΕΝ/Μ/ΧΙΟΥΥ υπάρχει ο απαραίτητος εξοπλισμός, για παράδειγμα εκτός από εκπαιδευτικές αίθουσες υπάρχει μηχανουργείο, μηχανοστάσιο, σύγχρονος ηλεκτρονικός εξοπλισμός, προσομοιωτής μηχανοστασίου αλλά και οργανωμένο γυμναστήριο. Ωστόσο επιδέχονται και αναβαθμίσεις, όπως δήλωσε ο Αξιότιμος κύριος Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου το πρωί.

Η εκπαίδευση στις σχολές περιλαμβάνει τον θεωρητικό τομέα, τον πρακτικό αλλά και πρακτική εργασία επί πλοίου για δύο εξάμηνα [3]. Μετά το τέλος του Α΄ Εξαμήνου, οι σπουδαστές καλούνται να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο, για το οποίο φροντίζουν οι σχολές να ενημερώσουν τους σπουδαστές, πού και πώς θα το παραλάβουν, αφού έχουν παρακολουθήσει τον βασικό κύκλο Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στην ΑΕΝ Ασπροπύργου ή στην ΑΕΝ Μακεδονίας. Στον βασικό κύκλο οι σπουδαστές εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας για την ζωή τους στο πλοίο ή για την διάσωσή τους σε περίπτωση ναυαγίου, όπως επίσης και σε θέματα πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών.

Στη συνέχεια, παραλαμβάνονται τα ναυτικά φυλλάδια από τα Λιμεναρχεία

της περιοχής τους και αρχίζει η αναζήτηση για ναυτιλιακή εταιρεία που θα τους προσλάβει και θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στην θέση του Δοκίμου.

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

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

Θα επιτάχυνε τις διαδικασίες ενός σπουδαστή να αποκτήσει όλα τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για την ναυτολόγησή του, αν αυτά δίδονταν στην Ακαδημία που σπουδάζει και όχι σε συγκεκριμένα σημεία της Ελλάδας. Για παράδειγμα, στην ΑΕΝ Χίου οι κτηριακές εγκαταστάσεις, η υποδομή αλλά και η θέση της μπορεί να επιτρέψει τη δημιουργία Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων. Έτσι, θα μπορούν να εξυπηρετηθούν εκτός από τους σπουδαστές των σχολών Χίου και Οινουσσών και οι ναυτικοί ολόκληρου του Αιγαίου. Να απολογηθώ που αναφέρομαι μόνο στη Χίο, αλλά βασίζομαι στο ιστορικό γεγονός ότι στη Χίο λειτούργησε το 2003 Σχολή Βασικού Κύκλου Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στην ΑΕΝ [3].

### **Ο ρόλος του Δοκίμου Μηχανικού στα πλοία.**

Στο πλοίο ο δόκιμος μηχανικός ακολουθεί το πρόγραμμα των αξιωματικών της μηχανής και συμμετέχει σε όλες τις εργασίες που γίνονται στο μηχανοστάσιο. Συνήθως, είναι το δεξί χέρι του Β' Μηχανικού. Ο δόκιμος καταγράφει όλα τα στοιχεία λειτουργίας της μηχανής, θερμοκρασίες, πιέσεις, στροφές, μετρητές, αλλά και διάφορων μηχανημάτων. Τα δεδομένα αυτά τα συμπληρώνει στο ημερολόγιο μηχανής. Κατόπιν συνεχίζει την εργασία του μαζί με τον Β' Μηχανικό αλλά και την ταυτόχρονη πρακτική του εκπαίδευση. Τα απογεύματα συμπληρώνει το Κ.Ε.Π., ένα βιβλίο ερωτήσεων που δίνεται στον σπουδαστή και πρέπει να συμπληρώσει επιτυχώς με τη βοήθεια του Α' ή κάποιου άλλου μηχανικού. Ο όρος Κ.Ε.Π. προέρχεται από τα αρχικά της λέξης «κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί του πλοίου». Σε κάθε εκπαιδευτικό ταξίδι ο σπουδαστής πρέπει να συμπληρώσει ένα τέτοιο βιβλίο. Το ΚΕΠ θεωρείται ένα

σημαντικό βοήθημα για τον Δόκιμο στο να γνωρίσει το πλοίο και να πάρει τα εφόδια που χρειάζονται για την σχολή και το ναυτικό επάγγελμα. Ωστόσο, πρέπει να επισημάνουμε την ανάγκη για εκσυγχρονισμό των βιβλίων αυτών, ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις των σημερινών πλοίων.

Το κατά πόσο θα εκπαιδευτεί ο δόκιμος στο πλοίο, βέβαια, εξαρτάται αρχικά από τον ίδιο και εν συνεχεία από τη διάθεση του αξιωματικού μηχανής που θα τον αναλάβει. Δυστυχώς, δεν υπάρχει κάποιο κίνητρο που θα έκανε τον μηχανικό να εκπαιδεύσει τον δόκιμό του, αλλά εξαρτάται αποκλειστικά από την θέλησή του.

Η ύπαρξη των δοκίμων σε ένα πλοίο είναι πολύ σημαντική. Χωρίς την απαραίτητη κλιμάκωση όλων των αξιωματικών και δοκίμων, μία ναυτιλιακή εταιρεία είναι βέβαιο ότι δεν θα μπορεί να επανδρώσει εύκολα τα πλοία της με Πλοιάρχους και Α΄ Μηχανικούς. Παρατηρούμε ότι η διάθεση σημαντικών παροχών στους Πλοιάρχους και Α΄ Μηχανικούς συνδέεται άμεσα με την έλλειψή τους στον κλάδο της ναυτιλίας. Θα ήταν καλό στις εξωκοινοτικές σημαίες (δηλαδή όχι μόνο στην Ευρώπη) η θαλάσσια υπηρεσία να λαμβάνεται ως προαγωγική.

Είναι σαφές ότι η γαλουχία ενός αξιωματικού από τα πρώτα βήματα της σταδιοδρομίας του, αλλά και η σχέση εμπιστοσύνης που χτίζεται μεταξύ του εργοδότη και εργαζομένου με την πάροδο των ετών, οδηγεί σε σταθερότητα, αποδοτικότητα και μέγιστο αποτέλεσμα. Καλό θα ήταν να υπάρχει συνεχής συνεργασία του Έλληνα Αξιωματικού με μία διαχειρίστρια ναυτιλιακή εταιρεία, τόσο στην θάλασσα, όσο και στην στεριά.

Κλείνοντας αυτήν την ενότητα, διαπιστώνουμε ότι ο δόκιμος αποτελεί τον σπόρο εκείνο στο γόνιμο έδαφος που θα αποφέρει τον καρπό. Χωρίς σπόρο, δεν μπορεί να υπάρξει καρπός.

## **Η συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία.**

Προχωρώντας στην συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε τους ναυτικούς που χάθηκαν πάνω σε αυτά. Να θυμηθούμε ότι μόνο στις πολεμικές επιχειρήσεις του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου θυσιάστηκαν τρεις χιλιάδες ήρωες του Εμπορικού Ναυτικού.

Πατί, όμως, ένας πλοιοκτήτης να προτιμήσει Έλληνα αξιωματικό; Παρά τη διαφορά μισθού, φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες προτιμούν να προσλαμβάνουν Έλληνες ή Ευρωπαίους αξιωματικούς, για διάφορους λόγους, μεταξύ των οποίων είναι η εκπαίδευσή τους, τα θέματα ασφαλείας, η μείωση ρίσκου και κινδύνων, ο τύπος του πλοίου, οι πολιτιστικοί δεσμοί, καθώς επίσης και το γεγονός ότι οι ναυτικοί είναι κάτοχοι πιστοποιητικών, τα οποία είναι σύμφωνα προς τις απαιτήσεις της STCW (Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακής των Ναυτικών).

Η ιστορία έχει δείξει ότι ο Έλληνας ναυτικός χαρακτηρίζεται από οξύδερκεια, εξυπνάδα και ταχύτητα. Κάθε εμπόδιο αποτελεί πρόκληση και όχι φόβητρο. Θα αναφέρει αμέσως στον ανώτερό του μία βλάβη που μπορεί να προκύψει. Ο Έλληνας ναυτικός διακατέχεται από φιλότιμο και μία σημαντική διαφορά που έχει με τους άλλους λαούς, είναι ότι το καράβι το θεωρεί σπίτι του. Το αγαπάει, το σέβεται, το πονά.

Ο Έλληνας θα μείνει όλη την μέρα και όλη την νύχτα, αν χρειαστεί, για να φτιάξει το σπίτι του, χωρίς να εγκαταλείψει την θέση του όταν περάσει η ώρα που έχει υπογράψει στην σύμβαση εργασίας του.

Ο Έλληνας είναι γενετικά προγραμματισμένος να διασχίζει την θάλασσα, να ζει και να πορεύεται πάνω σε αυτήν.

### **Οφέλη διδασκαλίας ναυτικών μαθημάτων από ναυτικούς.**

Αναζητώντας τον ορισμό του ναυτικού στην εγκυκλοπαίδεια wikipedia βρίσκουμε ότι είναι «ο εργαζόμενος σε θαλασσινή εργασία με οποιαδήποτε μορφή».

Μπορούμε να παρομοιάσουμε το ναυτικό επάγγελμα με ένα ισόπλευρο τρίγωνο, στις κορυφές του οποίου εδράζονται η **θεωρητική κατάρτιση**, η **πρακτική ικανότητα** και η **ναυτική συνείδηση**. Ο ικανός ναυτικός βρίσκεται στο κέντρο αυτού του τριγώνου, που σημαίνει ασφαλής πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης.

Πριν ακολουθήσω την ναυτική πορεία στην ζωή μου, σπούδασα Φυσική στο Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Το αναφέρω αυτό, γιατί όταν εισήλθα στην ΑΕΝ της Χίου μου φάνηκε περίεργο τα ναυτικά μαθήματα να τα διδάσκουν ναυτικοί.

Η συνεισφορά των ναυτικών-καθηγητών φάνηκε κατευθείαν όταν επιβίβαστηκα για το πρώτο μου εκπαιδευτικό θαλάσσιο ταξίδι. Με έναν ναυτοδιδάσκαλο αποκτάται η ναυτική συνείδηση, οι τρόποι συμπεριφοράς στους ανωτέρους, η ταπεινότητα, η ναυτική ορολογία αλλά και τα μέτρα ασφαλείας που θα προστατεύσουν την ζωή πάνω στο πλοίο και κατ' επέκταση την διαφύλαξη της ακεραιότητας του πλοίου. Με έναν άνθρωπο που έχει ζήσει την μισή του ζωή ή και περισσότερο πάνω στην θάλασσα, προικίζεσαι με όλα τα απαραίτητα εφόδια που χρειάζεσαι για το πλοίο, σου μεταλαμπαδεύει την εμπειρία του, τις γνώσεις του, τα προβλήματα που έζησε αλλά και την «παντέντα» που επινόησε για να βρει λύση.

Ο κ. Μανώλης Χουρδάκης σε άρθρο του στα *Ναυτικά Χρονικά* έγραψε [NX151]: «μία εμπειρία που θα μεταφέρουμε αξίζει όσο χίλιες λέξεις», επίσης αναφέρει ότι: «Δεν μπορώ να διανοηθώ ναυτική εκπαίδευση χωρίς ναυτοδα-

σκάλους. *Ε, εκεί έχουμε φτάσει, αυτή τη στιγμή στην εκπαίδευση δεν υπάρχουν τέτοιοι δάσκαλοι ή είναι ελάχιστοι. Χρειάζεται όλο το προσωπικό να έχει ναυτική εμπειρία, που θα λειτουργεί ως ουσιαστική καινοτομία.»*

Κατά την ταπεινή μου άποψη, πρέπει να επενδύσουμε στην Ναυτική Εκπαίδευση και να τροφοδοτήσουμε αυτήν με καθηγητές-ναυτικούς. Στην Χίο, για παράδειγμα, έχουμε δεκάδες συνταξιούχους ναυτικούς που είναι πρόθυμοι να διδάξουν, αλλά θα πρέπει να υπάρξουν τα κίνητρα για να υλοποιηθεί κάτι τέτοιο.

Όπως δήλωσε και ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος στον χαιρετισμό του πρωί: «*Η θάλασσα θέλει σεβασμό*».

Σε αυτήν την ενότητα καταλήγουμε ότι για να μεγαλώσει και να ευδοκιμήσει ο σπόρος, που είναι οι σπουδαστές, πρέπει να υπάρχει και ο κατάλληλος γεωργός, που είναι ο πρώτος μηχανικός.

### **Οι συνέπειες της μείωσης των οργανικών θέσεων**

Το τακτικό εκπαιδευτικό προσωπικό έχει μειωθεί λόγω συνταξιοδοτήσεων, με σχεδόν ανύπαρκτα τα μέλη που προέρχονται από το ναυτικό επάγγελμα [NX163, σελ 72]. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι το εκπαιδευτικό έργο των σχολών να παράγεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό από ωρομίσθιους καθηγητές. Η Ακαδημία της Χίου με περίπου 400 σπουδαστές διαθέτει συνολικά 6 μόνιμους καθηγητές, εκ των οποίων ένας είναι Μηχανικός Ε.Ν.

Το 70% του εκπαιδευτικού έργου παράγεται από το έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό, που προσλαμβάνεται κάθε χρόνο με βάση μια νομοθεσία που προβλέπει την πρόσληψη ωρομίσθιων καθηγητών μόνο για κάλυψη παροδικών αναγκών. Η συχνή αλλαγή στους ωρομίσθιους καθηγητές, αλλά και η καθυστέρηση πρόσληψής τους, προκαλεί σοβαρό έλλειμμα στην ποιότητα του παραγόμενου έργου.

Στη Χίο το 1995 καλύφθηκαν οι οργανικές θέσεις από μόνιμους καθηγητές. Από τότε, όμως, όπως προαναφέραμε, οι μόνιμοι καθηγητές συνεχώς ελαττώνονται.

Επειδή το ελληνικό Δημόσιο βρίσκεται σε περίοδο διαρκούς λιτότητας, οι αλλαγές είναι προς την κατεύθυνση της μείωσης του κόστους της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτό, ίσως, προκαλεί ανησυχίες για την πορεία της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης.

### **Οι εισερχόμενοι σπουδαστές στις ΑΕΝ**

Όπως δήλωσε και καθηγητής κύριος Πανάς στην ομιλία του, οι βάσεις των Μηχανικών με το Μηχανογραφικό του Υπ. Παιδείας έφτασαν περίπου τα 10.000 μόρια και τα 10.650 για τους Πλοιάρχους. Για όσους επιλέγουν την εισαγωγή τους με απολυτήριο Γενικού Λυκείου οι βάσεις έφτασαν περίπου

τα 18.400 μόρια για Μηχανικούς και 18.600 μόρια για Πλοιάρχους, αυξανόμενες από πέρυσι περί τα 2.000 μόρια. Χαρακτηριστικό των φετινών αποτελεσμάτων είναι ότι φέτος εισήχθη σπουδαστής στην ΑΕΝ Μηχανικών Χίου με 22.580 μόρια και αρκετοί με 18.000-19.000 μόρια, σημείο που δηλώνει την αύξηση του επιπέδου των νεοεισερχομένων σπουδαστών [10].

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η ΑΕΝ Πλοιάρχων βρίσκεται στην έκτη θέση με 1.211 υποψηφίους να τη δηλώνουν ως πρώτη προτίμησή τους [13].

### **Ανεργία ναυτικών και αριθμός εισακτέων στις ΑΕΝ.**

Από τα μηνιαία στατιστικά δεδομένα του έτους 2013 που δίνει το Γ.Ε.Ν.Ε. (Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας) [11] παρατηρούμε ότι ανάμεσα στις ειδικότητες των Πλοιάρχων την μεγαλύτερη ανεργία παρουσιάζουν οι Πλοίαρχοι Γ' τάξεως. Όμοια, ανάμεσα στις ειδικότητες των Μηχανικών, την μεγαλύτερη ανεργία παρουσιάζουν οι Μηχανικοί Γ' τάξεως. Και στις δύο περιπτώσεις διαπιστώνουμε ότι η μεγαλύτερη ανεργία αντιστοιχεί στους νέους απόφοιτους των σχολών. Άρα δεν υπάρχει αξιοποίηση των αποφοίτων.

Συγκρίνοντας τις δύο ειδικότητες, βλέπουμε ότι την μεγαλύτερη ανεργία παρουσιάζουν οι Πλοίαρχοι σε σχέση με τους Μηχανικούς.

Φαίνεται παράδοξο που αυξάνεται ο αριθμός των εισαχθέντων σπουδαστών στις Ακαδημίες, ενώ παράλληλα αυξάνεται και η ανεργία στους αντίστοιχους κλάδους.

Στην έρευνα η οποία εκπονήθηκε από τον καθηγητή Άλκη Κορρέ για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο ίδιος δηλώνει ότι [12]: *«Η προσφορά αξιωματικών πρέπει να αυξηθεί γενικότερα για πολλούς και σημαντικούς λόγους. Για να επιτευχθεί αυτό, το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να καταστεί ελκυστικό στους νέους για να υπάρχει προσέλευση και παραμονή σ' αυτό. Εάν αυτό δεν καταστεί δυνατό, η ελληνόκτητη ναυτιλία ολοένα και θα διεθνοποιείται ως προς την επάνδρωση, θέτοντας μακροχρονίως ερωτηματικά ως προς τη διατήρηση της θέσης της στις διεθνείς αγορές.»*

Άρα παρατηρούμε:

- αύξηση των εισαχθέντων σπουδαστών,
- παράλληλη αύξηση της ανεργίας,

ενώ οι μελέτες δείχνουν ότι η προσφορά των αξιωματικών πρέπει να αυξηθεί για την ελάττωση των διαρροών.

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι ο αριθμός των εισακτέων στις ΑΕΝ πρέπει να είναι αποτέλεσμα μελέτης της σχέσης του αριθμού των εισακτέων και της αγοράς της εργασίας στο ναυτικό επάγγελμα. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι σπουδαστές θα μπορούν να εκπληρώσουν τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια, θα ολοκληρώσουν ομαλά τις σπουδές τους και θα απορροφηθούν στο επάγγελμα.



## Πώς οραματιζόμαστε την Ναυτική Εκπαίδευση.

Παράλληλα με τις προσπάθειες του Υπουργείου Ναυτιλίας για την αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης, υπάρχει ισχυρή ενίσχυση και μέριμνα για εμάς, από τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η παρουσία τους, αλλά και η υποστήριξή τους, όχι μόνο υπαρκτή είναι, αλλά ικανή και αναγκαία. Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ σε όλους όσους συμβάλλουν στην ναυτική εκπαίδευση.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφέρω ίσως κάποια ζητήματα που πρέπει να συμπεριληφθούν στα συμβούλια που αποφασίζουν για την Ναυτική Εκπαίδευση.

Πέραν των τεχνικών προβλημάτων στις Ακαδημίες, όπως η αδυναμία δικαιολόγησης απουσιών, σίτισης και έκδοσης φοιτητικού πάσου, υπάρχουν ουσιώδη θέματα που πρέπει να τεθούν προς συζήτηση. Αντικρουόμενο είναι το γεγονός ότι οι Ακαδημίες είναι σχολές υψηλής ζήτησης και προτίμησης και η αντιμετώπιση των σπουδαστών δημιουργεί την αίσθηση ότι είμαστε φοιτητές «δεύτερης κατηγορίας».

Ως σπουδαστές, θεωρούμε ότι πρέπει να αυξηθούν οι ώρες εξάσκησης στον προσομοιωτή Μηχανοστασίου, στο Μηχανουργείο, καθώς και ο ώρες διδασκαλίας Ναυτικών Αγγλικών. Η ναυτική εκπαίδευση παρέχεται αποκλειστικά με παραδοσιακές μεθόδους διδασκαλίας, έχοντας αγνοήσει τα οφέλη των συγχρόνων τεχνολογιών, εποπτικών υλικών, και ηλεκτρονικής μάθησης.

Ακούγεται ότι οι σπουδαστές που θα εισάγονται στις Ακαδημίες πρέπει να έχουν πτυχίο Αγγλικών. Παράλληλα βλέπουμε ότι στα νέα προγράμματα σπουδών υπάρχει δραματική μείωση διδασκαλίας ωρών των Ναυτικών Αγγλικών. Αυτά τα δύο, όμως, δεν συμβαδίζουν και δεν πρέπει να τα συγχέουμε. Η ναυτική ορολογία και τα Ναυτικά Αγγλικά έχουν διαφορετικό περιεχόμενο από τα συνήθη Αγγλικά. Ίσως, θα έπρεπε να αυξήσουμε τις ώρες των Ναυτικών Αγγλικών, παρά να τις ελαττώνουμε. Στους μηχανικούς, για παράδειγμα, οι κατασκευαστές δίνουν μία σειρά από εγχειρίδια οδηγιών και συντήρησης των μηχανών στα αγγλικά, στα ναυτικά αγγλικά. Επομένως, πρέπει να συμφωνήσουμε με τον κύριο Πανά στην αναφορά του για τα Αγγλικά.

Είναι αναγκαίο να μας δοθεί ένα αναβαθμισμένο πρόγραμμα, ανανεωμένο, και σύγχρονο σε περιεχόμενο σπουδών, ώστε το πτυχίο των ΑΕΝ να είναι πραγματικά αντάξιο των ΑΕΙ και ΤΕΙ και να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες διεθνείς συνθήκες.

Σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση της εκπαίδευσης παίζει και η γνώση της σύγχρονης τεχνολογίας. Διότι το ναυτικό επάγγελμα θέλει άρτιο συνδυασμό τεχνογνωσίας και εμπειρίας. Θέλει γνώσεις και ναυτοσύνη. Κατ' αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στους μελλοντικούς διαχειριστές του πλοίου, δι-

οίκηση ή τεχνικό μέρος, να αντεπεξέλθουν σε όσα απαιτεί το ναυτικό επάγγελμα. Τέλος θα ήθελα να σημειώσω τα ακόλουθα:

- Στο πρόγραμμα «Δίοδος» μπήκαμε ύστερα από αίτηση των σπουδαστών και την προσωπική εργασία του Διευθυντή μας.
- Θα πρέπει να λάβουμε ως παράδειγμα την ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ για το θέμα οργάνωσης της γραμματείας της (ηλεκτρονική γραμματεία).
- Έχουμε και εμείς κατασκευάσει ιστοσελίδες για την Ακαδημία.
- Θα πρέπει να υπάρχει αξιολόγηση καθηγητών και συνεχής επιμόρφωσή τους.
- Αν και το ΥΕΝ προωθεί την ίση μεταχείριση των ανδρών και των γυναικών Αξιωματικών, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας την διάθεση που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για την ναυτολόγηση γυναικών.
- Πώς πρέπει να συμπεριφέρονται οι καθηγητές στους δυσλεκτικούς μαθητές; Δεν υπάρχει καμία διάταξη για τις Ακαδημίες.
- Ίσως, πρέπει να συγχαρούμε την ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ και όχι να τους καταδικάζουμε για την άμισθη προσπάθειά τους.

Όπως το καράβι έχει έναν καπετάνιο έτσι και η Ναυτική Εκπαίδευση θέλει έναν Υπεύθυνο.

Να ευχαριστήσω, όλους εσάς, το Ίδρυμα Ευγενίδου, την οργανωτική επιτροπή, τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους εφοπλιστές που υποστηρίζουν τους Έλληνες ναυτικούς και την Ναυτική Εκπαίδευση.

Κλείνοντας, εκπροσωπώντας τους σπουδαστές της ΑΕΝ/Μ/ΧΙΟΥ θα θέλαμε δημόσια να ευχαριστήσουμε τις ναυτιλιακές εταιρείες που υποστηρίζουν την σχολή μας, αλλά και την Ιερά Μητρόπολη Χίου, που παρέχει συσσίτιο στους σπουδαστές. Ας ελπίσω ότι υπάρχει ή θα υπάρχει η ίδια μέριμνα και για τις υπόλοιπες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

#### **Βιβλιογραφία - Αναφορές - Πηγές**

- [1] Ίδρυμα Ευγενίδου [www.eugenfound.edu.gr](http://www.eugenfound.edu.gr)
- [2] United Nations Conference on Trade and Development, Review of maritime transport 2013 [http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2013_en.pdf)
- [3] *Το Πρόβλημα της Ναυτικής Εργασίας*, Αλεξοπούλου Μαρία, Πτυχιακή Εργασία, Πανεπιστημίου Πειραιώς, Νοέμβριος 2012. [digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5163/1/Aleksopoulou.pdf](http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/5163/1/Aleksopoulou.pdf)
- [3] Παιδαγωγικό Ινστιτούτο [www.pi-schools.gr](http://www.pi-schools.gr)
- [4] Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- [5] Ελληνική Στατιστική Αρχή [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)
- [6] "Horizons, News and information for the marine industry", *A Lloyd's Register magazine*, May 2012, Issue 34
- [7] <http://www.provlima.gr/front/category/423>
- [8] Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος [www.nee.gr](http://www.nee.gr)

- [9] <http://www.chiosnews.com/ekpc180203.asp>
- [10] <http://www.politischios.gr/koinonia/stin-aen-hioy-me-baseis-panepistimioy>
- [11] Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας <http://www.generg.gr/statistika>
- [12] Δρ. Άλκης Κορρές, *Μελέτη Επάρκειας των Ελλήνων Αξιωματικών: Για την Επάνδρωση της Εμπορικής Ναυτιλίας των Ελλήνων*, Μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 1/31/2012 <http://www.nee.gr/downloads/171Adequacy%20of%20Greek%20marine%20officers.pdf>
- [13] <http://www.theseanation.gr/ναυτιλια/νεα-ναυτιλιας/ναυτικη-εκπαιδευση/22934-απεικόνιση-βάσεων-των-α-ε-ν-2013>
- [NX151] *Ναυτικά Χρονικά*, Τεύχος 151, Ιούνιος 2012.
- [NX163] *Ναυτικά Χρονικά*, Τεύχος 163, Οκτώβριος 2013.
- [NX166] *Ναυτικά Χρονικά*, Τεύχος 166, Ιανουάριος 2014.
- [NX165] *Ναυτικά Χρονικά*, Τεύχος 165, Δεκέμβριος 2013.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**Ακροατ.:** Θα ήθελα να κάνω μία παρατήρηση, επειδή δεν είμαι εδώ ούτε ως απόστρατος υποναύαρχος, ούτε σαν εκπαιδευτής. Είμαι περισσότερο ως ένας παλιός απόφοιτος της Ύδρας, ο οποίος μπήκε το 1983 στη Σχολή Δοκίμων με ανταγωνισμό 1/25 και σήμερα θέλω να γνωρίσω και να θέσω και σε όλους εσάς τον προβληματισμό μου· δεν ξέρω αν είναι προβληματισμός και άλλων. Σε δύο σειρές δοκίμων λιμενικών αξιωματικών, 80 το 2011, άλλους 13 ενδιαμέσως και άλλους 80 πριν από περίπου τρεις μήνες, ενώ έπρεπε να μπουν συνολικά 32 που ζήτησε το Σώμα αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, κατάφεραν να πετύχουν μόνο 13. Και εδώ λοιπόν θέτω όλους ενώπιον των ευθυνών τους για το επίπεδο της εκπαίδευσης, την οποία παίρνουν οι δόκιμοι. Και βεβαίως το μόνο παρήγορο στην όλη σκέψη και τον προβληματισμό μου είναι ότι τα τελευταία 2-3 χρόνια έχει ανεβεί το επίπεδο των μονάδων, που σημαίνει ότι έχουμε ανταγωνιστικότερους μαθητές πλέον μέσα στη σχολή, διότι αν τα οράματα κάποιων να κάνουμε μια ελληνική ακτοφυλακή γίνουν πράξη με 12 συνολικά εμποροπλοιάρχους μηχανικούς στα 170 άτομα, δεν γίνεται ακτοφυλακή μάλλον χαρτοφυλακή θα φτιάξουμε. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

## ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΥΚΙΟΣ

### **Η Ναυτική μετεκπαίδευση στην Ελλάδα: Οργάνωση-Δομή-Λειτουργία και Προοπτικές του Κέντρου Επι- μορφώσεων Στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων**

Καλημέρας σας. Κατ' αρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω το ΥΝΑ και το Ευγενίδειο Ίδρυμα για την τιμή που μου έκαναν.

Αξιότιμοι κυρίες και κύριοι, αγαπητοί σπουδαστές.

Η *Ναυτική Επιστήμη* ή τέχνη είναι η επιστήμη που απαιτεί και αυτή τη συνεχή εκπαίδευση και αναβάθμιση του στελεχιακού δυναμικού της μέσα στην παγκόσμια ιστορική της διαδρομή.

Σήμερα, σ' έναν κόσμο που ολοένα αλλάζει, με αυξημένες απαιτήσεις στον εργασιακό χώρο και ειδικά στον τομέα της εκπαίδευσης, η ναυτιλία είναι η πρώτη, πριν ακόμη και απ' τις εναέριες μεταφορές, που δημιουργεί ή ενσωματώνει νέα δεδομένα στις τεχνολογίες και την τεχνογνωσία, με αποτέλεσμα να υπάρχει η αναγκαιότητα μιας πληρέστερης και αποτελεσματικότερης εκπαίδευσης του στελεχιακού δυναμικού της, και ειδικά των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

Οι διεθνείς και ευρωπαϊκές απαιτήσεις για την εκπαίδευση ενηλίκων επικεντρώνονται στο άρτια καταρτισμένο εκπαιδευτικό προσωπικό, στους άνετους –για τους εκπαιδευομένους– χώρους εκπαίδευσης και στα σύγχρονα υλικά και μέσα που χρησιμοποιούνται για την αποτελεσματικότερη μάθηση του εκπαιδευομένου.

Οι εκπαιδευτικές δυνατότητες που δίδονται στους εκπαιδευομένους, με τις αρχές και τη μέθοδο της διά βίου μάθησης, τα σύγχρονα μέσα της τεχνολογίας και στους προσεγμένους χώρους μάθησης και παραμονής, δημιουργούν τη δυναμική για ένα άρτιο αποτέλεσμα στη μαθησιακή διαδικασία. Ο εκπαιδευόμενος καθίσταται ενεργός στη διαδικασία της εκπαίδευσης αποκτώντας πρόσθετες γνώσεις επάνω στα αντικείμενα της εργασίας του. Στο τέλος κάθε Κύκλου-Σεμιναρίου, στα αντικείμενα της ναυτιλίας ο εκπαιδευόμενος είναι έτοιμος να κατανοήσει και να επεξεργαστεί τη γνώση που αποκόμισε, συνειδητοποιώντας τις πρακτικές εφαρμογές αυτής της γνώσης, που τον καθιστά ικανό να αντεπεξέλθει με τον καλύτερο και πιο παραγωγικό τρόπο στο αντικείμενό του, κατανοώντας τα προσωπικά και επαγγελματικά οφέλη της διαδικασίας αυτής.

Η σχολή πιστοποιώντας τα βήματα για την καλύτερη παροχή Υπηρεσιών κατά την απαίτηση της EMSA ΟΔΗΓΙΑ 2008/106/ΕΚ STCW ΑΡΘΡΟ 10 εφαρμόζει ISO 9001- 2008.

Με το ΝΔ 1383/73 ΦΕΚ 94/ 24-04-1973 *Περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού* ιδρύθηκαν τα ΚΕΣΣΕΝ/Π-Μ το 1973 ως οργανισμοί κοινής ωφελείας και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου εποπτευόμενα από τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με το ανωτέρω προβλέπεται η αποκλειστική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση των ενδιαφερομένων Πλοιάρχων Α΄ και Μηχανικών Α΄ και καταργείται από 1 Σεπτεμβρίου 1973 κάθε προηγούμενη πρόβλεψη ειδικών προσόντων για την απόκτηση ανωτέρων διπλωμάτων πλην της θαλάσσιας υπηρεσίας. Μέχρι και σήμερα τα ΚΕΣΣΕΝ στεγάζονται στο ίδιο κτήριο στο Ρέντη στην οδό Φλέμινγκ αριθμ. 43.

### **Σκοπός.**

Η αποκλειστική εκπαίδευση και μετεκπαίδευση Πλοιάρχων Α΄ και Μηχανικών Α΄ για την απόκτηση διπλώματος Πλοίαρχου Α΄ και Μηχανικού Α΄, καθώς επίσης και η παροχή ειδικών και συμπληρωματικών γνώσεων ανάλογα προς τις εξελίξεις και τις διεθνείς απαιτήσεις, με κύριο προσόν τη θαλάσσια υπηρεσία.

### **Επάνδρωση – Διοίκηση των ΚΕΣΣΕΝ.**

Τη διοίκηση του ΚΕΣΣΕΝ ασκούν ανώτεροι αξιωματικοί του Διμενικού Σώματος ως Διοικητής-Υποδιοικητής.

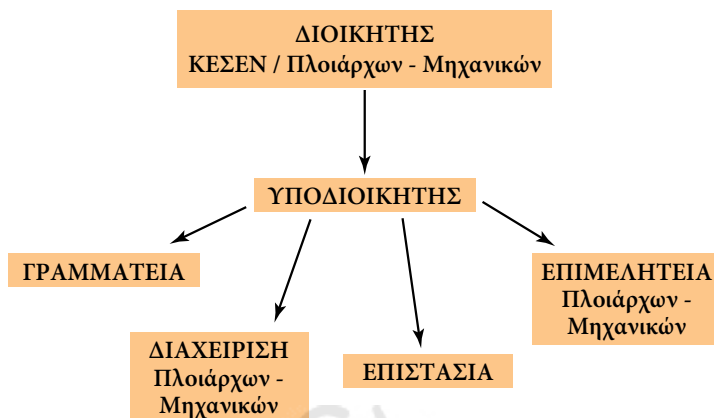
### **Οργάνωση, διοίκηση και λειτουργία ΚΕΣΣΕΝ.**

Με το ΠΔ 307/73 ΦΕΚ 251/28-09-1973 οργανώνονται και διοικούνται τα ΚΕΣΣΕΝ ως εξής:

- α) Διοικητής.
- β) Υποδιοικητής.
- γ) Διευθύνσεις Διοικητικού (Γραμματεία, Επιστασία, Επιμελητεία, Διαχείριση).
- δ) Διεύθυνση Σπουδών Πλοιάρχων.
- ε) Διεύθυνση Σπουδών Μηχανικών.

Καθορίζονται οι αρμοδιότητες των τμημάτων αυτών αναλυτικά, καθώς και ο διαχωρισμός του εκπαιδευτικού προσωπικού σε Πλοιάρχους-Μηχανικούς και η λειτουργία Βιβλιοθήκης και ύπαρξη Αποθήκης Υλικού (υπαγόμενη στο τμήμα της Επιμελητείας).

Με το ΠΔ 63/74 ΦΕΚ 24/25-01-1974 *Περί καθορισμού θέσεων σχέσεων και προσόντων προσωπικού Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού*



προσδιορίζεται το προσωπικό του ΚΕΣΕΝ πέρα από τον Διοικητή και τον Υποδιοικητή ως εξής:

**A. Διοικητικό προσωπικό:**

- α) Διαχειριστής.
- β) Επιμελητής.
- γ) Γραμματέας.
- δ) Βιβλιοθηκάριος.
- ε) Αποθηκάριος.
- στ) Μεταφραστής.
- ζ) Γραφείς-Δακτυλογράφοι.
- η) Χειριστές πολυγράφων και εκτυπωτικών μηχανημάτων.
- θ) Κλητήρες.
- ι) Οδηγοί αυτοκινήτων.
- ια) Τηλεφωνητές.

**B. Εκπαιδευτικό πολιτικό προσωπικό:**

- α) Δ/ντής Σπουδών Πλοίαρχων.
- β) Βοηθοί Δ/ντή Σπουδών Πλοίαρχων.
- γ) Δ/ντής Σπουδών Μηχανικών.
- δ) Βοηθοί Δ/ντή Σπουδών Μηχανικών.
- ε) Καθηγητές Πλοίαρχων-Μηχανικών.
- στ) Καθηγητές Αγγλικής.

**Γ. Τεχνικό και πολιτικό προσωπικό:**

- α) Συντηρητές ναυτικών ηλεκτρονικών και ηλεκτρικών οργάνων.
- β) Συντηρητές-Χειριστές ναυτικών μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων.
- γ) Σχεδιαστής.

- δ) Ηλεκτρολόγος.
- ε) Υδραυλικός.
- στ) Ξυλουργός.

Δ. Βοηθητικό πολιτικό προσωπικό:

- α) Καθαρίστριες.
- β) Ανειδίκευτοι εργάτες.

Ε. Φρουρά Κέντρου αποτελούμενη από βαθμοφόρους Λιμενικού Σώματος.

Με το ΠΔ 651/82 ΦΕΚ 132/22-10-1982 *Περί ιδρύσεως Δημόσιας σχολής μετεκπαίδευσης Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού* προστίθεται η *Σύσταση Δημόσιας Σχολής Μετεκπαίδευσης* για απόκτηση διπλώματος Πλοίαρχου-Μηχανικού Β΄ τάξεως, καθώς και της συμπληρωματικής σε αυτή εκπαίδευσης από τη *Δημόσια Σχολή Ηλεκτρονικών Ναυτικών*. Τα έξοδα λειτουργίας των τμημάτων καλύπτονται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), που προβλέπεται από το ΝΔ 99/1973.

**Με το ΠΔ 416/86 τροποποιείται και συμπληρώνεται το ΠΔ 307/73.** Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού καλούνται πλέον ΚΕ-ΣΕΝ και διαχωρίζονται σε ΚΕΣΕΝ/Πλοίαρχων και σε ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών, καθώς επίσης συμπληρώνονται και με κάποιες διατάξεις σχετικά με την υπογραφή των παρεχόμενων πιστοποιητικών από τον Δ/ντή Σπουδών και τον Διοικητή.

Με την Υ.Α. Μ2115.11/21/98 ΦΕΚ 1071/14-10-1998 κυρώνεται ο Κανονισμός του ΚΕΣΕΝ.

### Σκοπός.

Η Επιμόρφωση στα ΚΕΣΕΝ περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική διδασκαλία για την επαγγελματική κατάρτιση προς απόκτηση Διπλωμάτων Πλοίαρχων Α΄ και Β΄ τάξεως Ε.Ν., καθώς και σεμινάρια εκπαίδευσης ειδικών σχολείων.

Για το εκπαιδευτικό έτος 2011-2012 είχαν προγραμματιστεί πέντε (5) περίοδοι-κύκλοι σπουδών από 05/09/2011 έως 07/06/2012, συμπεριλαμβανομένων και δεκαπέντε (15) ειδικών σχολείων, καθώς και επανεξετάσεων αυτών για το ΚΕΣΕΝ-Πλοίαρχων. Κατά το ίδιο εκπαιδευτικό έτος προγραμματίστηκαν επίσης πέντε (5) περίοδοι-κύκλοι σπουδών από 05/09/2012 έως 12/06/2012, συμπεριλαμβανομένου και ενός (1) ειδικού σχολείου για το ΚΕΣΕΝ-Μηχανικών.

### Κύκλοι Σπουδών Πλοίαρχων.

Κύκλος Α΄ Πλοίαρχων	ΩΡΕΣ 378
Κύκλος Β΄ Πλοίαρχων	ΩΡΕΣ 567
Κύκλος Γ΄ Πλοίαρχων	ΩΡΕΣ 54

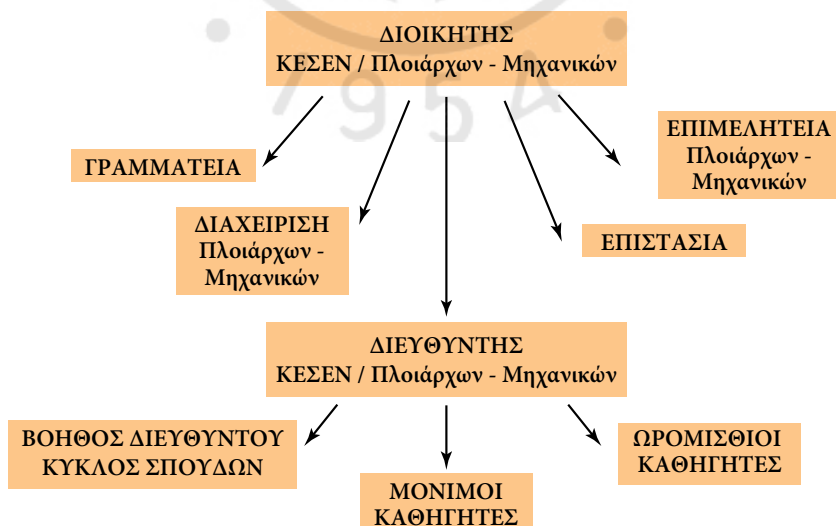
### Ειδικά Σχολεία.

Ειδικό σχολείο «BASIC T/S»	ΩΡΕΣ 48
Ειδικό σχολείο «TANKER SAFETY COW»	ΩΡΕΣ 60
Ειδικό σχολείο «CHEMICAL T/S»	ΩΡΕΣ 48
Ειδικό σχολείο «LPG-LNG T/S»	ΩΡΕΣ 60
Ειδικό σχολείο «ARPA»	ΩΡΕΣ 30
Ειδικό σχολείο «BRIDGE MANEUVERING SIMULATOR-BRM	ΩΡΕΣ 30
Ειδικό σχολείο «RO-RO PASSENGERS»	ΩΡΕΣ 49
Ειδικό σχολείο «MEDICAL CARE»	ΩΡΕΣ 36
Ειδικό σχολείο «ECDIS»	ΩΡΕΣ 30
Ειδικό σχολείο «HAZMAT»	ΩΡΕΣ 6
Ειδικό σχολείο «ΔΟΥΦΟΡΙΚΗΣ Α΄ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ»	ΩΡΕΣ 12
Ενισχυτική «ΑΓΓΛΙΚΩΝ»	ΩΡΕΣ 70
Εκπαιδευτικά Σεμινάρια «SSO-CSO»	ΩΡΕΣ 14
Προαιρετικό σχολείο «ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ»	ΩΡΕΣ 36

### Προσωπικό σχολής.

Το ΚΕΣΣΕΝ/Πλοιάρχων απασχολεί έναν (1) Δ/ντή Σπουδών Πλοιάρχων και έναν (1) Βοηθό Δ/ντή Σπουδών Πλοιάρχων, (3) μόνιμους καθηγητές με σχέση Ιδιωτικού Δικαιού Αορίστου Χρόνου (ΙΔΑΧ) και είκοσι (20) ωρομίσθιους καθηγητές που προσλήφθηκαν με σύμβαση για να καλύψουν τις ανάγκες της Σχολής.

Η σημερινή διάρθρωση του ΚΕΣΣΕΝ/Π-Μ είναι η ακόλουθη:





## Οι προοπτικές.

Το ΚΕΣΕΝ επεδίωξε και επιδιώκει τη συνέχιση των συνεργασιών με ελληνικά και ξένα Πανεπιστήμια και Καθηγητές αυτών, όπως ήδη έπραξε με το Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθηνών, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και του Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, με τη θέσπιση 2 ετήσιων επιστημονικών συναντήσεων σε ναυτιλιακά αντικείμενα.

Το ΚΕΣΕΝ επιθυμεί την επαφή και την συνεργασία με Ναυτικές Ακαδημίες, Κέντρα, Ινστιτούτα και Πανεπιστήμια στο εσωτερικό και στο εξωτερικό, με αντικείμενο την ανταλλαγή ιδεών και τεχνογνωσίας, σε διδακτικό, ερευνητικό και διοικητικό επίπεδο. Εύχομαι οι επαφές αυτές να συνεχιστούν και η προσπάθεια αυτή να αποκτήσει θεσμικό χαρακτήρα με τουλάχιστον 2 ετήσιες συναντήσεις με τους αντίστοιχους φορείς, σε Ελλάδα και εξωτερικό.

Στόχος μας ήταν και είναι το ΚΕΣΕΝ να γίνει ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο εκπαιδευτικό ίδρυμα με εξωστρέφεια σε ένα ολοένα μεταβαλλόμενο πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον.

Μελλοντικοί στόχοι η επαναλειτουργία και η περαιτέρω ενίσχυση και διεύρυνση της επιστημονικής βιβλιοθήκης, που ήδη αριθμεί περί τους 10.000 τίτλους, προς χρήση καθηγητών, σπουδαστών και ερευνητών στα γνωστικά αντικείμενα της επιστήμης της ναυτιλίας.

Επίσης μπορούν να υλοποιηθούν προγράμματα επαγγελματικής επιμόρφωσης και εξειδίκευσης με μορφή εξ αποστάσεως διά βίου μάθησης, ακολουθώντας το ευρωπαϊκό πλαίσιο πιστοποίησης, απονέμοντας πιστοποιητικά σε γνωστικά αντικείμενα της ναυτιλιακής αγοράς.

Η χρήση των νέων τεχνολογιών μπορεί να αποτελέσει έναν δυναμικό πόλο ανάπτυξης της ναυτιλιακής μετεκπαίδευσης στην Ελλάδα.

Στόχος μας επίσης είναι η οργάνωση ετήσιων μεταπτυχιακών σεμιναρίων, με αντικείμενα που υπηρετούν την επιστήμη της ναυτιλίας, με στόχο την βαθύτερη συνειδητοποίηση της εξέλιξης της εν λόγω επιστήμης και της ιστορικής της προσφοράς τόσο στη χώρα μας όσο και στο παγκόσμιο στερέωμα. Όλες οι ανωτέρω προσπάθειες δύναται να επιτευχθούν με ήδη υπάρχουσες ευρωπαϊκές ενισχύσεις, φθάνει να εργασθούμε για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι η κρίση που διανύουμε μπορεί να αποτελέσει το έναυσμα για μία εκ βαθέων αλλαγή υπαρχουσών δομών και παγιωμένων αντιλήψεων, ώστε να επιτευχθεί ριζική ανανέωση και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

## ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Ακούσαμε με πολύ ενδιαφέρον αυτά που είπατε, παρουσιάσατε το οργανόγραμμα, απλώς, για να έχουμε μία αίσθηση, ποια είναι η αναλογία μεταξύ διοικητικού προσωπικού, μονίμων καθηγητών και ωρομισθίων;

**κ. Κούκιος:** Το 80% είναι ωρομισθιοι καθηγητές.

**κ. Ματσάγγος:** Να πούμε και νούμερα;

**κ. Κούκιος:** Δηλαδή έχουμε 6 μονίμους καθηγητές και 20 ωρομισθιους.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Η διοικητική κάλυψη γίνεται κεντρικά από εσάς ή έχετε και μία αναλογία διοικητικών;

**κ. Κούκιος:** Έχουμε πολιτικούς υπαλλήλους.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Πόσους;

**κ. Κούκιος:** Λίγους πολιτικούς υπάλληλους και το Λιμενικό.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Μάλιστα.

**κ. Κούκιος:** Για το εκπαιδευτικό προσωπικό είναι 18 και έχουμε 6. Συμπεριλαμβανομένου και του Διευθυντού και Υποδιευθυντού, οι οποίοι κατέχουν διοικητικές θέσεις.

**Ακροατ.:** Στον χρόνο που μας έρχεται, στο 2014, πόσα από αυτά τα άτομα θα βγουν σε σύνταξη;

**κ. Κούκιος:** Δεν μπορώ να το πω με ακρίβεια ποιοι θα βγουν σε σύνταξη, από ό,τι ακούω μπορεί να βγουν ένα ή δύο άτομα σε σύνταξη.

**Ακροατ.:** Οπότε θα φτάσετε να έχετε τα 4 άτομα προσωπικό.

**κ. Κούκιος:** Ναι, βεβαίως.

**κ. Ασλάνογλου:** Καλημέρα, Ασλάνογλου από την ELETSON. Κύριε Κούκιε μήπως υπάρχουν στοιχεία που να σας κάνουν να λέτε ότι τα τελευταία χρόνια οι σπουδαστές στο ΚΕΣΕΝ έχουν αυξηθεί σαν αριθμός;

**κ. Κούκιος:** Ακριβή στοιχεία δεν έχω, αλλά έχουν αυξηθεί. Έχουν αυξηθεί και λόγω της ανεργίας. Επανερχονται κάποιοι οι οποίοι είχαν σταματήσει, έστω και νέα παιδιά στο ναυτικό επάγγελμα, δηλαδή είναι 28, 30 χρονών. Δηλαδή σε κύκλους σπουδών, σε ειδικά σχολεία, τους βλέπουμε ξεχωριστά από αυτούς που, τέλος πάντων, είναι σε μία ηλικία μεγαλύτερη.

**Ακροατ.:** Στο οργανόγραμμα που δείξατε έχετε συμπεριλάβει και τις δύο σχολές. Κάθε σχολή πρέπει να έχει τον δικό της διοικητή, τον δικό της υποδιοικητή, 1 διευθυντή σπουδών, 2 υποδιευθυντές, 18 άτομα μόνιμο προσωπικό ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και τους ωρομισθιους.

**κ. Κούκιος:** Εγώ απλώς είπα τι έχουμε τώρα.

**Ακροατ.:** Και στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών είναι πέντε οι ιδιωτικού δικαίου.

**κ. Κούκιος:** Εγώ μίλησα για το ΚΕΣΕΝ Πλοιαρχων. Μπορώ να σας πω περίπου για τους κύκλους σπουδών, όπου έχουμε 400-450 σπουδαστές σε κάθε έναν, γιατί όπως είπα και προηγουμένως, έχουμε τρεις κύκλους σπουδών

για τους Β' Πλοιάρχους και δύο κύκλους σπουδών για τους Α' Πλοιάρχους. Όσον αφορά τους σπουδαστές που φοιτούν ένα εκπαιδευτικό έτος για τους Α' Πλοιάρχους είναι 250-300, ενώ για τους Β' Πλοιάρχους 400-450. Ακριβή αριθμό δεν έχω, γιατί είναι και σχετικός.

**Ακροατ.:** Πόσους έχετε συνολικά τον χρόνο, Πλοιάρχους και Μηχανικούς;

**κ. Κούκιος:** Τον χρόνο 3.000. Εγώ μιλάω για Πλοιάρχους τώρα. Για τους Μηχανικούς θα πει ο κ. Τσελεμάρκος.

**κ. Ματσάγγος:** Παρακαλώ δεν γίνεται διάλογος, κάνετε ερωτήσεις στον ομιλητή, θα έρθει ο επόμενος διευθυντής σπουδών Μηχανικών και θα λύσετε τις απορίες σας. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Κοζώρης:** Ο καπετάν Αλέκος ο Κοζώρης είμαι από ΝΕΔΑ. Καπετάν Μανώλη θεωρείτε ότι η ύλη που εφαρμόζεται και διδάσκεται στο ΚΕΣΣΕΝ, και εν γένει όλη η λειτουργία είναι η ενδεδειγμένη με τις απαιτήσεις της ναυτιλίας;

**κ. Κούκιος:** Ε τώρα...

**κ. Κοζώρης:** Βέβαια δεν απευθύνεται σε εσάς, απευθύνεται και στους υπόλοιπους κυρίους.

**κ. Κούκιος:** Η ύλη είναι αυτή που είχαμε μέχρι σήμερα, τώρα αυτή τη στιγμή θα βγει μία άλλη ύλη, η οποία είχε βγει και στην διαβούλευση. Την οποία την γνωρίζουν όλοι οι εμπλεκόμενοι της ναυτιλίας.

**Ακροατ.:** Ποια είναι τα κριτήριά σας και τα standards τα οποία θέτετε για την πρόσληψη των ωρομισθίων καθηγητών στο ΚΕΣΣΕΝ είτε Πλοιάρχων είτε Μηχανικών και κατά πόσο στην διάρκεια της παραμονής τους και της συμμετοχής τους σε όλο το σύστημα της εκπαίδευσης, αυτοί συνεχίζουν και επιμορφώνονται; Πώς επιμορφώνονται και πώς, όπως είπε και ο προηγούμενος συνάδελφος, μπορούν να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες και σε εκπαιδευτική ύλη και σε γνώση του σύγχρονου πλοίου;

**κ. Κούκιος:** Κοιτάξτε να δείτε, η πρόσληψη δεν γίνεται αυθαίρετα, γίνεται σύμφωνα με τον νόμο, με το προεδρικό διάταγμα που υπάρχει. Τώρα όσον αφορά την επιμόρφωση των καθηγητών, η πρώτη επιμόρφωση για μένα πρέπει να γίνει στο πλοίο. Δηλαδή οι καθηγητές πρέπει ανά δύο, τρία χρόνια και μιλάω για ναυτοδιδασκάλους τώρα, που το ξέρω καλύτερα το αντικείμενο, να πηγαίνουν μέσα στο πλοίο. Εντάξει, καλό είναι να κάνουμε και κάποιο σεμινάριο, δεν είναι άσχημη ιδέα, που ο καθένας θα κάνει από μόνος του. Η καλύτερη επιμόρφωση είναι μέσα στο πλοίο, αλλά υπάρχει δυσκολία να γίνει μέσα στο πλοίο, ειδικά όταν ο καθηγητής είναι ωρομισθιος. Δηλαδή ή πρέπει να γίνει μόνο το καλοκαίρι που θα είναι άνεργος, που απολύεται, ή πρέπει να αφήσει το σχολείο, και να πάει σε κάποια εταιρεία, όπου εκεί υπάρχουν άλλες δυσκολίες, αν θα τον πάρουν. Οι ναυτιλιακές εταιρείες βοηθάνε γενικά, μας δίνεται και η δυνατότητα να το πούμε, αλλά υπάρχουν αυτές οι δυσκολίες, ειδικά επειδή μου αναφέρατε για ωρομισθίους καθηγητές, ότι πρέπει να φύγουν από το σχολείο.

**Ακροατ.:** Ευχαριστώ. Πάντως εισπράττουμε, συγγνώμη που επιμένω, ότι πραγματικά αυτά που παίρνουν οι αξιωματικοί από το ΚΕΣΣΕΝ, απέχουν από την ανάγκη της καθημερινότητας ενός αξιωματικού είτε Πλοιάρχου Β΄ είτε Πλοιάρχου Α΄, μιλάω για την κουβέρτα ας πούμε, για τους Πλοιάρχους στις ανάγκες του σημερινού πλοίου. Και στην τεχνική πλευρά, αλλά και στην commercial πλευρά της διαχείρισης του πλοίου. Υπάρχουν κάποια κενά εκεί, τα οποία πιθανόν...

**κ. Κούκιος:** Πάντα θα υπάρχουν κάποια κενά, αλλά εμείς από τους σπουδαστές ακούμε καλά λόγια. Δηλαδή και για τα ειδικά σχολεία που έχουμε, π.χ. το ECDIS, το οποίο είναι σοβαρό σχολείο. Και για τους μεγαλύτερους αλλά και για τα καινούργια παιδιά και για το BRM, τον προσομοιωτή γεφύρας και για το Ro-Ro Passenger ακούμε ότι γίνεται καλή δουλειά. Τώρα, αν υπάρχουν κάποια κενά, πάντοτε τέλεια δεν είναι όλα. Σίγουρα είναι, τα δεχόμαστε.

**Ακροατ.:** Ευχαριστώ.

**κ. Σαββόπουλος:** Καλή σας ημέρα, Σαββόπουλος από το ΚΕΣΣΕΝ, καθηγητής ωρομισθιος είμαι. Θεωρείτε ότι στο πλαίσιο της επιμόρφωσης των ωρομισθίων καθηγητών, δεν θα έπρεπε να αλλάξει το όλο δομικό πλαίσιο, έτσι ώστε οι ωρομισθιοί όταν εισέρχονται, να επιμορφώνονται με σεμινάρια και να υπάρχει δυνατότητα να παρακολουθούν σεμινάρια νηογνωμόνων που προσφέρονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες και άλλων φορέων;

**κ. Κούκιος:** Το νομικό πλαίσιο πρέπει να αλλάξει, υπάρχουν δυσκολίες, το ανέφερα κύριε, δηλαδή ο ωρομισθιος δεν μπορεί να φύγει από την σχολή, εκτός να γίνεται μόνο απογευματινό το σεμινάριο, έτσι ώστε να μπορεί να το παρακολουθήσει.

**κ. Σαββόπουλος:** Δυστυχώς δεν συμβαίνει αυτό, και ξέρω και την άποψή σας, απλώς για να γνωστοποιήσω στους κυρίους για ποιο λόγο πολλές φορές οι ναυτοδάσκαλοι και οι καθηγητές του ΚΕΣΣΕΝ δεν μπορούν να είναι up to date. Διότι οι καθημερινές τους υποχρεώσεις, οι οποίες πολλών εξ αυτών είναι δεκατρείς και δεκατέσσερις ώρες την ημέρα μαθήματος, καθιστούν αδύνατο το να επεκτείνουν τις γνώσεις τους αυτοί οι άνθρωποι, εκτός και αν απαρνηθούν να κάνουν κάποια μαθήματα, εις βάρος του βιοποριστικού τους.

**κ. Ματσάγγος:** Ευχαριστούμε πολύ.

**κ. Λυμπέρης:** Γιώργος Λυμπέρης ονομάζομαι, Πλοιάρχος συνταξιούχος είμαι. Κατά την γνώμη μου πρέπει να αλλάξει ριζικά το Π.Δ., το οποίο έχει πάρα πολλά παράθυρα, για την πρόσληψη ωρομισθίων και αορίστου χρόνου, και να μπουν όπως είπε και ο κύριος πριν, άνθρωποι που να γνωρίζουν τη σημερινή κατάσταση στα πλοία, για να μπορούν να διδάξουν. Και έχω και ένα μεγάλο ερώτημα: πώς με πιστοποιεί εμένα κάποιος ότι είμαι ικανός για αυτό και ότι μπορώ εγώ να το χειρίζομαι, την στιγμή που ο ίδιος δεν το έχει δει ποτέ στη ζωή του αυτό το πράγμα και με πιστοποιεί εμένα, που έρχομαι από το καράβι

το σύγχρονο να πάρω αυτό το πιστοποιητικό, το οποίο δουλεύω μήνες, χρόνια, το γνωρίζω πολύ καλά, και πηγαίνω σε κάποιον, ο οποίος δεν το έχει δει ποτέ στη ζωή του, να μου βάλει υπογραφή ότι είμαι ικανός; Θέλω μία απάντηση σε αυτό.

**κ. Κούκιος:** Ο κάποιος είναι οργανισμός πρώην ΕΚΕΠΙΣ, που τώρα είναι το ΕΟΠΠΕΠ. Αυτός είναι, ο οργανισμός...

**κ. Λυμπέρης:** Όχι κύριε Κούκιε, δεν με καταλάβατε, εννοώ τον ωρομισθιο καθηγητή ή τον μόνιμο καθηγητή στο ΚΕΣΕΝ και οπουδήποτε αλλού· που είμαι υποχρεωμένος να έρθω, να πάρω το χαρτί μου το Ro-Ro Passenger, το G.O., το άλφα, το βήτα, είμαι υποχρεωμένος να το πάρω και έρχομαι από το πλοίο εγώ για να το πάρω, που σημαίνει ότι είμαι μέσα, τα βλέπω, τα ζω, τα δουλεύω και έρχομαι να ακούσω τι θα μου πει ένας καθηγητής, ο οποίος δεν το έχει δει ποτέ στην ζωή του αυτό το πράγμα, και με πιστοποιεί ότι είμαι ικανός να χειρίζομαι αυτό το πράγμα, που δεν το έχει δει ο ίδιος, και που εγώ χειρίζομαι.

**κ. Κούκιος:** Κοιτάξτε να δείτε κύριε Λυμπέρη, οι καθηγητές, εγώ τουλάχιστον αλλά και ο προηγούμενος διευθυντής, που βάζουμε στα ανάλογα ειδικά σχολεία, έχουνε κάνει σε συγκεκριμένο τύπου πλοίου. Δηλαδή, στο Ro-Ro Passenger δεν θα βάλουμε κάποιο καθηγητή, ο οποίος έχει κάνει μόνο σε tankers, θα βάλουμε έναν καθηγητή...

**κ. Λυμπέρης:** Να κάνω μία ερώτηση; Συγκεκριμένη.

**κ. Ματσάγγος:** Κύριε συγγνώμη, κάνατε μία ερώτηση, περιμένετε να σας απαντήσει. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Κούκιος:** Οι καθηγητές που κάνουν το μάθημα, έχουν αρκετή επαγγελματική εμπειρία, σε κατηγορίες πλοίων. Ανάλογα με το μάθημα που κάνουν, ειδικότερα για το ειδικό σχολείο. Και προσπαθούμε να το κάνουμε, και στους κύκλους σπουδών.

**κ. Λυμπέρης:** Ωραία, να γίνω και πιο συγκεκριμένος. Επειδή τυγχάνει να έχω δύο διπλώματα Α' τάξης, πέστε μου έναν καθηγητή στο ΚΕΣΕΝ ΡΗ/ΡΕ αυτή τη στιγμή, που έχει δουλέψει GMDSS σε πλοίο.

**κ. Κούκιος:** Εγώ δεν το ξέρω, του ΚΕΣΕΝ ΡΗ/ΡΕ δεν τους ξέρω τους καθηγητές, εγώ δεν ξέρω αν ξέρουν ή όχι.

**κ. Λυμπέρης:** Ξέρω εγώ λοιπόν, δύο ήμασταν, εγώ και η κυρία Σωτηριάδου, που μας ανάγκασαν να φύγουμε και μείνανε...

**κ. Ματσάγγος:** Εντάξει, νομίζω ότι φεύγουμε από το αντικείμενο της συζήτησης.

**κ. Λυμπέρης:** Όχι, κύριε, μιλάμε για βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης. Ήμουν χειριστής 10 χρόνια GMDSS και με ανάγκασαν να φύγω. Και μείνανε αυτοί που...

**κ. Ματσάγγος:** Ευχαριστούμε πολύ, οι απόψεις σας είναι κατανοητές, γίνα-

νε αντιληπτές εδώ από το ακροατήριο, το οποίο είναι στον χώρο και καταλαβαίνει πολύ περισσότερα και τη θέση σας.

**κ. Λυμπέρης:** Υπάρχει ένα διάτρητο Π.Δ..

**κ. Ματσάγγος:** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Όχι επί του συγκεκριμένου, γενικά. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Μεσέρδης:** Απλώς θα ήθελα να διευκρινίσω το εξής: Τα κριτήρια πρόσληψης πράγματι και του ωρομίσθιου και του μόνιμου προσωπικού, αναφέρονται στο Π.Δ. 63 αλλά εν παση περιπτώσει οι ωρομίσθιοι πάντα προσλαμβάνονται με προκήρυξη και με βάση την εμπειρία που έχουν την επαγγελματική σε ό,τι αφορά τους ναυτοδιδασκάλους. Δηλαδή, προσέρχεται ωρομίσθιο προσωπικό, είτε Μηχανικοί Α΄ τάξης, είτε Πλοίαρχοι Α΄ τάξης με βάση την επαγγελματική τους εμπειρία. Οπότε οι περισσότεροι εξ αυτών είναι updated και πιστοποιημένοι.

**κ. Ματσάγγος:** Είναι μία καλή απάντηση, ευχαριστώ πολύ.



## ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΤΣΕΛΕΜΑΡΚΟΣ

### Μετεκπαίδευση και προοπτικές στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος Ευγενίδου, κυρίες και κύριοι. Χαίρομαι πραγματικά που παρευρίσκομαι σε αυτή την διημερίδα. Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τον Επόπτη της Ναυτικής Εκπαίδευσης, τον κ. Ματσάγγο, για την τιμή που μου έκανε, να μου αναθέσει να εκπροσωπήσω την υπηρεσία μου.

Χάρηκα πραγματικά όταν άκουσα εχθές τον κ. Ευγενίδη να λέει ότι το Ίδρυμα ανέλαβε την χρηματοδότηση για την αποκατάσταση των ζημιών της ΑΕΝ της Κεφαλλονιάς, αυτό τα λέει όλα. Είμαι σίγουρος ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου θα συνεχίσει την παράδοσή του, διότι έχει στο τιμόνι έναν ικανότατο Πρόεδρο.

Είναι γνωστό πως η ελληνική εμπορική ναυτιλία συγκαταλέγεται μεταξύ των πρώτων δυνάμεων στη ναυτιλία σε παγκόσμια κλίμακα, γεγονός που μας κάνει να νοιώθουμε υπερήφανοι. Η ναυτιλία μας, όμως, είναι απαραίτητο να στελεχώνεται και από το κατάλληλο προσωπικό. Για να γίνει αυτό, αναγκαίο είναι το κράτος να φροντίσει, ώστε να παρέχει στους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού σωστή και άρτια εκπαίδευση.

Δεν νοείται να τελειώνει κανείς από το ΚΕΣΕΝ ως Α' Μηχανικός ή Β' Μηχανικός, καθώς και ως Πλοίαρχος Α' ή Πλοίαρχος Β' και να μην έχει εκπαιδευτεί σωστά και άρτια. Πού θα εκπαιδευτεί; Στο πλοίο; Από ποιον; Μα όταν ο ένας μπαρκάρει, ο άλλος ξεμπαρκάρει. Αυτή η εκπαίδευση θα πρέπει να γίνεται στο ΚΕΣΕΝ. Και ενώ θα μπορούσαμε να την παρέχουμε, δυστυχώς δεν το κάνουμε.

Οι νόμοι που έχουν θεσπιστεί ποικίλλουν και αρκετοί είναι θεμελιώδεις, ωστόσο δεν τους εφαρμόζουμε και για αυτό μερίδιο ευθύνης δεν φέρει μόνο η πολιτεία, αλλά και εμείς σαν λαός. Αν δεν αλλάξουμε, αγαπητοί κύριοι, την νοοτροπία μας και τον τρόπο που αφουγκραζόμαστε τις καταστάσεις, αν δεν σταματήσουμε να σκεφτόμαστε και να πράττουμε επιπόλαια, δεν θα καταφέρουμε δυστυχώς τίποτα.

Το ΚΕΣΕΝ ιδρύθηκε το 1973 μόνο για τους Πλοίαρχους Α' τάξης και για τους Μηχανικούς Α' τάξης και το 1983 άνοιξε η ΔΕΣΜΑΕΝ για τους Πλοίαρχους Β' τάξης και τους Μηχανικούς Β' τάξης. Αν ενθυμούμαι καλά, γύρω στο '87 με '88 έγινε η ενσωμάτωση. Παρά τους διάτρητους κανονισμούς λει-

τουργίας, μπορώ να πω ότι τότε το ΚΕΣΕΝ παρείχε πραγματική εκπαίδευση, σωστή και ποιοτική. Αφενός υπήρχε πληρότητα από εργαστηριακές μονάδες, αφετέρου το εκπαιδευτικό προσωπικό ήταν επαρκές και με μεγάλη επαγγελματική εμπειρία, τόσο αναφορικά με τους εκπαιδευτές Πανεπιστημιακού επιπέδου, όσο και με τους ναυτοδάσκαλους Μηχανικούς.

Τη δεκαετία του '90 προσπάθησε το ΥΕΝ να τροποποιήσει (να αναβαθμίσει) το εκπαιδευτικό σύστημα στο ΚΕΣΕΝ ορίζοντας τυχαία δύο άτομα, τα οποία το μόνο που έκαναν ήταν να μεταφράζουν την ύλη όλων των μαθημάτων βάσει της STCW, του προγράμματος δηλαδή, που χρησιμοποιούμε σήμερα. Δεν ενδιαφέρθηκαν τόσο αυτοί που τους ανέθεσαν να το κάνουν, όσο και οι ίδιοι να κατανοήσουν και να εμβαθύνουν στους κανόνες της αναβάθμισης.

Έτσι, λοιπόν, από την ημέρα της εφαρμογής αυτού του προγράμματος, τα πράγματα άρχισαν να αλλάζουν προς το χειρότερο. Η ύλη αποτελείται από πολλά και επουσιώδη θεωρητικά στοιχεία, που ανέκαθεν κούραζαν και δεν έχουν αποτέλεσμα. Οι εργαστηριακές μονάδες άρχισαν μία-μία να μην λειτουργούν λόγω έλλειψης συντήρησης, μέχρι που κάποια στιγμή τέθηκαν εκτός λειτουργίας. Τότε υπήρχε ένας Α΄ Μηχανικός, που η μόνη απασχόλησή του ήταν η συντήρηση των εργαστηριακών μονάδων. Όταν συνταξιοδοτήθηκε, δεν συμπληρώθηκε η θέση του.

Το ίδιο λάθος επαναλαμβάνεται και σήμερα, σε χειρότερη μάλιστα μορφή. Δεν θα ξεχάσω την τελευταία φορά που συναντηθήκαμε εδώ, όταν είπα στην επιτροπή «που ασχολήθηκε με τα προγράμματα για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης» ότι το πρόγραμμά της είναι μη εφαρμόσιμο και καθόλου λειτουργικό. Η απάντηση που πήρα ήταν: “εμάς μας ανατέθηκε να κάνουμε ένα πρόγραμμα. Δεν μας ενδιαφέρει αν είναι εφαρμόσιμο και λειτουργικό”. Μπορείτε, λοιπόν, να βγάλετε, αγαπητοί κύριοι, τα συμπεράσματά σας για τον προγραμματισμό της επιτροπής (κλείνω την παρένθεση και θα επανέλθω).

Επίσης το εκπαιδευτικό προσωπικό στο ΚΕΣΕΝ άρχισε να μειώνεται λόγω συνταξιοδότησης, χωρίς να ενδιαφέρεται η πολιτεία για την κάλυψη των κενών οργανικών θέσεων. Έχουμε φθάσει στο ΚΕΣΕΝ Μηχανικών από 18 μόνιμους εκπαιδευτές ΙΔΑΧ και 15 ωρομίσθιους να είμαστε σήμερα μόνο 5 ΙΔΑΧ, συμπεριλαμβανομένου και εμού, και 10 ωρομίσθιων, και εξυπηρετούμε περισσότερο κόσμο από τότε.

Το ΚΕΣΕΝ, αγαπητοί κύριοι, είναι η κρηπίδα, είναι ο πυρήνας, είναι η καρδιά της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και θα πρέπει να καταλάβουμε ότι επιπολαίοι και πειραματισμοί σε αυτόν τον χώρο δεν επιτρέπονται. Είναι ένας χώρος τον οποίο πρέπει να προσέχουμε σαν κόρη οφθαλμού. Δυστυχώς αφέθηκε στην τύχη του και συνεχώς καταρρέει. Αν δεν ενδιαφερθούμε για την επαναφορά του, τότε κάποια στιγμή θα καταρρεύσει όλο το σύστημα. Μήπως όμως αυτό προσδοκούν ορισμένοι; Για να πετύχουμε την αναβάθμιση, θα πρέπει τελικά να σοβαρευτούμε και να απαγκιστρωθούμε από τα ιδιωτικά συμφέροντα.



Για ορισμένους το ΚΕΣΕΝ θεωρείται ένας χώρος απαξιωμένος. Οι Διοικητές αλλάζουν τώρα τελευταία ανά τακτά χρονικά διαστήματα, πριν ακόμα προλάβουν να προσαρμοστούν. Κάποτε οι Διοικητές έπαιρναν σύνταξη από το ΚΕΣΕΝ. Κανένας δεν ενδιαφέρεται επί της ουσίας για αυτόν τον χώρο. Ακόμα και τώρα ο καθένας λειτουργεί αυτόνομα, δίχως να αποσκοπεί στο καλό της υπηρεσίας.

Θα πρέπει επομένως το ΚΕΣΕΝ να αποκτήσει επαρκές και σωστό διοικητικό προσωπικό. Τα ειδικά σχολεία στο ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων π.χ. είναι πάρα πολλά, υπάρχει πλήθος σπουδαστών, οι οποίοι δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν. Μόνο στο security από ό,τι με πληροφορεί ο Δ/ντής των Πλοιάρχων υπάρχουν κάθε φορά πάνω από 120 άτομα και τους εξυπηρετούν μόνο 2 υπάλληλοι, οι οποίοι έχουν να εξυπηρετήσουν άλλα 14 ειδικά σχολεία συν τους κύκλους σπουδών. Κατά τα άλλα μιλάμε για αναβάθμιση.

Το ΚΕΣΕΝ είναι ο αποδέκτης της κακής εκπαίδευσης των ΑΕΝ. Απορώ πώς τελειώνουν ορισμένοι από αυτές τις σχολές, που κανονικά δεν θα έπρεπε να έχουν τελειώσει. Παρατηρούμε τα δύο τελευταία χρόνια ότι οι σπουδαστές που έρχονται για πρώτη φορά στο ΚΕΣΕΝ έχουν υπερβολικά χαμηλό επίπεδο και αυτό οφείλεται στο ότι το σύστημα είναι διάτρητο. Και ερωτώ, η πολιτεία η οποία γνωρίζει το πρόβλημα, τι κάνει τόσα χρόνια; Γνωρίζουμε όλοι, ότι ακόμα και στην Ν. Αφρική έχουν σήμερα σύγχρονη και αναβαθμισμένη ναυτική εκπαίδευση, σε αντίθεση με εμάς. Κατά τα άλλα είμαστε ευρωπαϊκή χώρα.

Υπηρετώ στο ΚΕΣΕΝ από το 1983, έχω δει και έχω ακούσει πολλά περί αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης, συμμετείχα και σε επιτροπές, μάλιστα η πιο πρόσφατη ήταν επί Υπουργίας Άδωνι Γεωργιάδη, όπου ήμασταν μια δεκαμελής επιτροπή αποτελούμενη από όλους τους φορείς και ενώ είχαμε φθάσει στο τέλος, μετά από πολύμηνες προσπάθειες, κατέρρευσαν όλα σαν χάρτινος πύργος. Και ερωτώ γιατί; Γιατί πάντα μεσολαβούσαν τα ιδιωτικά συμφέροντα. Ας μην εθελουφλούμε.

Και για να μην παρεξηγηθώ, σας λέω ότι εγώ προσωπικά δεν είμαι κατά της ιδιωτικής εκπαίδευσης. Θα πρέπει όμως να υπάρχει και δημόσια εκπαίδευση και μάλιστα εκσυγχρονισμένη και να διέπονται από τους ίδιους κανόνες, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, αλλά και με αυστηρούς ελέγχους.

Είπε εχθές ο κύριος Υπουργός ότι προβληματίζεται με ποιο τρόπο θα ελέγχονται οι ιδιωτικές σχολές. Και απαντώ στον κύριο Υπουργό, ένας τρόπος υπάρχει. Να συσταθεί ένα ενιαίο ανεξάρτητο εξεταστικό κέντρο, όπου η εξεταστική επιτροπή δεν θα είναι μόνιμη, για το αδιάβλητο. Η επιτροπή αυτή θα αποφασίζει αν θα τους χορηγείται η άδεια άσκησης επαγγέλματος, ανεξάρτητα από το από πού θα προέρχονται, από δημόσια ή ιδιωτική σχολή.

Αυτοί που ενδιαφέρονται όμως για την ιδιωτική εκπαίδευση και οι οποίοι πάσχισαν ώστε να ψηφιστεί το νομοσχέδιο, το έκαναν όχι γιατί ενδιαφέρονται να ανοίξουν εξοπλισμένες σχολές, αλλά για να επωφεληθούν από τα προνό-

μια. Εδώ και χρόνια τώρα κάνουν την προπαγάνδα τους διαδίδοντας συνεχώς ότι το ΚΕΣΕΝ κλείνει. Ξέρουμε όλοι ποιοι είναι αυτοί. Σήμερα άρχισαν να ενδιαφέρονται για το ανέξοδο κομμάτι των ειδικών σχολείων.

Θα πρέπει όμως να εξαιρέσουμε από αυτά, τις κατεξοχήν παραδοσιακές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες έχουν προσφέρει και συνεχίζουν να προσφέρουν στην ναυτική εκπαίδευση. Μπορώ να πω ότι χάρη σε αυτές στέκεται σήμερα το ΚΕΣΕΝ στα πόδια του και λειτουργεί. Όταν θέλω κάτι για την υπηρεσία, σε αυτούς απευθύνομαι και πάντα ικανοποιούν το αίτημά μου.

Πώς οραματιζόμαστε το μέλλον του ΚΕΣΕΝ; Μα για να υπάρχει όραμα, κύριοι, θα πρέπει να έχει γίνει πρόοδος προς την αναβάθμιση και προς κάθε κατεύθυνση. Αν προσπαθούμε να αναβαθμισθούμε ασυντόνιστα, απρογραμματίστα, και επιλέγοντας άτομα για τις επιτροπές, επειδή τυχαίνει να έχουν κάποια θέση και κάποια τυπικά προσόντα, δεν κάνουμε τίποτα.

Από ό,τι γνωρίζω μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα για την αναβάθμιση. Και αυτό που προσπαθούν να κάνουν βρίσκεται σε λάθος κατεύθυνση. Επαναλαμβάνονται δυστυχώς τα λάθη του παρελθόντος. Το ότι βιαζόμαστε να κάνουμε κάτι, επειδή πιεζόμαστε, είναι πολύ αρνητικό. Πιστεύω πως για να πετύχει η προσπάθεια της αναβάθμισης, θα πρέπει πρώτα να υπάρχει επάρκεια χρόνου, και όταν καταλήξουμε κάπου, να την εφαρμόσουμε σε πειραματικό στάδιο, για να διορθώσουμε τα λάθη και τις παραλείψεις.

Στις επιτροπές θα πρέπει να υπάρχουν άτομα με εμπειρία και προσόντα και δεν εννοώ να είναι καθηγητές Πανεπιστημίου, αλλά άτομα που να έχουν εμπειρία στους συγκεκριμένους χώρους εκπαίδευσης. Οι οποίοι θα πρέπει να έρθουν σε επαφή και με επαγγελματίες των ναυτιλιακών εταιρειών για ανταλλαγή απόψεων και διερεύνηση πνεύματος.

Θα πρέπει, κατά την άποψή μου, με μια τροπολογία που μπορεί να γίνει στον νέο κανονισμό εκπαίδευσης, να δίνεται η δυνατότητα στον Διευθυντή Σπουδών κάθε Σχολής να ζητά αμισθί έμπειρους ναυτικούς από τις εταιρείες για να μεταφέρουν την εμπειρία τους στους εκπαιδευόμενους πάνω στις εργαστηριακές μονάδες ή να γίνονται σεμινάρια από αυτούς κάθε φορά στο εκάστοτε επιθυμητό αντικείμενο. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει στενή συνεργασία με συνεχή ανταλλαγή απόψεων μεταξύ ΔΕΚΝ και ΚΕΣΕΝ, πράγμα που δεν υπάρχει σήμερα. Μάλιστα ήταν και η πρώτη επισήμανση της EMSA ότι δεν υπάρχει συνεργασία μεταξύ των δύο υπηρεσιών.

Έχουν συμπληρωθεί τρία χρόνια από την ημέρα που ενεργήσαμε για να προμηθευτούμε τις εργαστηριακές μονάδες στο ΚΕΣΕΝ μέσω ΕΣΠΑ. Έχουν γίνει όλες οι δέουσες ενέργειες από πλευράς ΥΕΝ, και έρχεται τώρα η Περιφέρεια Αττικής μετά από τόσες και τόσες ταιριαστές που δεχτήκαμε, ώστε να ικανοποιήσουμε όλες τις απαιτήσεις της, και μας εμπαιζει. Χωρίς εργαστηριακές μονάδες δεν μπορεί να γίνει αναβάθμιση. Αν λοιπόν είναι να γίνει κάτι,

ας βιαστούμε, γιατί ελλοχεύει ο κίνδυνος να χαθεί η χρηματοδότηση. Αυτό δημοσιεύτηκε και στη *Ναυτεμπορική* πριν από λίγο καιρό.

Κάνω έκκληση στον κύριο Υπουργό, αν πραγματικά ενδιαφέρεται για την αναβάθμιση του ΚΕΣΕΝ, να κάνει τα αδύνατα δυνατά, ώστε να τους πείσει να εγκρίνουν την χρηματοδότηση για τις εργαστηριακές μονάδες. Διαφορετικά, ας μη μιλάμε για αναβάθμιση, κύριε Υπουργέ. Ας αφήσουμε τα πράγματα όπως έχουν κάνοντας απλά μικρές παρεμβάσεις.

Ήλιζα πριν αποχωρήσω από την υπηρεσία μου λόγω συνταξιοδότησης σε έναν χρόνο, να δω εγκατεστημένες αυτές τις μονάδες, αλλά το βλέπω δύσκολο.

Τώρα θα έρθω στο θέμα της επιτροπής που συστάθηκε υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Ευγενίδου για την αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτό έγινε πριν από έναν χρόνο περίπου.

Εδώ μπορώ να πω ότι στη σύσταση της επιτροπής έγινε λάθος. Δεν μπορεί μια επιτροπή να ασχοληθεί με όλα τα θέματα. Θα έπρεπε κατά την άποψή μου να υπάρχουν δύο επιτροπές ανεξάρτητες μεταξύ τους, μία για τις ΑΕΝ και μία για το ΚΕΣΕΝ. Στην επιτροπή για το ΚΕΣΕΝ θα έπρεπε να συμμετείχαν τουλάχιστον δύο άτομα από κάθε χώρο, δηλαδή των ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών και οι συμμετέχοντες στην επιτροπή θα έπρεπε να έχουν πάνω από όλα πνεύμα συνεργασίας χωρίς στερεότυπα. Να έχουν πιάσει τον σφυγμό της αναβάθμισης και να έχουν δει τους στόχους. Δυστυχώς η συσταθείσα επιτροπή δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις.

Η STCW συνοδεύεται από τα model courses, τα οποία περιέχουν την ύλη κάθε μαθήματος. Αυτή η ύλη διδάσκεται ανά ενότητα σε 6μηνα σε πανεπιστημιακό επίπεδο και εδώ μας ζητάνε να διδαχθεί σε 40 ή σε 50 ώρες. Αν είναι δυνατόν. Δεν κατάλαβαν ότι τα model courses απλά μας προσανατολίζουν. Τα model courses μας κατευθύνουν αναφορικά με την ύλη, την επιλογή της ανάλογα με τον επιδιωκόμενο σκοπό και την προσαρμογή της στο σύστημα εκπαίδευσης. Επίσης η ύλη που θα επιλεγεί, θα πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα εργαστήρια, τα οποία θα πρέπει να αυξηθούν κατά πολύ. Και το χειρότερο όλων είναι ότι η επιτροπή δεν έλαβε ούτε καν υπόψη τις προτάσεις που μας ζήτησε, αλλά ούτε ήρθε στο ΚΕΣΕΝ για να ρωτήσει και να μάθει ορισμένα πράγματα. Τα πάντα είναι ατελέσφορα χωρίς ομαδικότητα και πνεύμα συνεργασίας.

Αυτά τα προγράμματα έτσι που έχουν γίνει, θαρρεί κανείς πως έγιναν με σκοπό να προωθήσουν την ιδιωτική εκπαίδευση, υπονομεύοντας την δημόσια εκπαίδευση. Αυτό θέλουμε;

Πι' αυτό λοιπόν, αν με ρωτούσατε να διαλέξω μεταξύ του ήδη υπάρχοντος προγράμματος και του προγράμματος που έχει αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Ιδρύματος Ευγενίδου, θα προτιμούσα το υπάρχον, το οποίο με ελάχιστες

παρεμβάσεις μπορεί να βελτιστοποιηθεί. Το άλλο είναι τελείως ανεφάρμοστο και υποβαθμίζει την εκπαίδευση.

Θα ήθελα από αυτό το βήμα να παρακαλέσω τον επόπτη της ναυτικής εκπαίδευσης κ. Ματσάγγο, τον οποίο εκτιμώ ιδιαίτερα για το ύφος και το ήθος του και ο οποίος έχει αποδείξει επανειλημμένως τι αξίζει, επίσης τον διευθυντή της Ναυτικής Εκπαίδευσης κ. Θεοφανόπουλο αλλά και τον Πρόεδρο του Ιδρύματος Ευγενίδου να ξανασκεφτούν το θέμα της αναβάθμισης και να συστήσουν για το ΚΕΣΕΝ Μηχανικών, το οποίο εκπροσωπώ, μια νέα επιτροπή για την διαμόρφωση των κύκλων σπουδών, για τα μαθήματα κάθε κύκλου και την ύλη κάθε μαθήματος. Επίσης θα πρέπει να γίνει ριζική αλλαγή στον κανονισμό της εκπαίδευσης. Ο τρόπος των προσλήψεων, τόσο των μόνιμων εκπαιδευτικών, όσο και των ωρομίσθιων θα πρέπει να αλλάξει. Όλοι θα πρέπει να περνούν από συνέντευξη.

Αν λοιπόν το ΚΕΣΕΝ αποκτήσει την πραγματική του δομή με τις απαραίτητες εργαστηριακές μονάδες, τους κύκλους και τα μαθήματα να είναι σωστά διανεμημένα και αν στελεχωθούν επαρκώς και με το σωστό εκπαιδευτικό προσωπικό, το οποίο θα πρέπει ανά τακτά διαστήματα να μετεκπαιδεύεται, τότε οι δυνατότητες του ΚΕΣΕΝ, αγαπητοί κύριοι, θα είναι πολύ μεγάλες. Θα μπορούμε δηλαδή πέρα από τον κύριο στόχο που είναι η επιμόρφωση των σπουδαστών, να διοργανώνουμε σεμινάρια σε συνεργασία με το Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Πάντειο Πανεπιστήμιο και όχι μόνο, και τα κέρδη να διατίθενται για την συντήρηση του κτηρίου των εργαστηριακών μονάδων και για τις λοιπές ανάγκες.

Θα έχει επίσης την δυνατότητα, πάντα σε συνεργασία με άλλους φορείς, όπως προανέφερα, να εξελιχτεί το ΚΕΣΕΝ σε μεταπτυχιακό κέντρο σπουδών, που με μια καλή διαφήμιση θα μπορούσε να προσελκύσει κόσμο όχι μόνο από το εσωτερικό αλλά και από το εξωτερικό.

Αν λάβουμε, λοιπόν, υπόψη όλα αυτά τα θεμελιώδη προβλήματα και ενεργήσουμε άμεσα όλοι μας και ιδίως οι αρμόδιοι φορείς, θα μπορέσουν, αποτελεσματικά, αυτά τα δυσεπίλυτα μέχρι πρότινος ζητήματα να αντιμετωπιστούν.

Σας ευχαριστώ.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Ματσάγγος:** Παρακαλώ ερωτήσεις, τοποθετήσεις. Κύριε Πρόεδρε.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς, γιατί ήταν κάτι πολύ σημαντικό, όταν οι άνθρωποι μιλάνε χωρίς power point και από την καρδιά τους, αυτό είναι κάτι πάρα πολύ καλό, επομένως εκτιμούμε πάρα πολύ το πνεύμα σας και ακούσαμε πολύ προσεκτικά αυτά τα οποία είπατε. Αλλά ήθελα να κάνω δύο επισημάνσεις, πρώτον, γιατί πολλά ακούγονται, γιατί ζούμε και σε μία περίοδο που δυστυχώς το αυτονόητο έχει χαθεί. Το

Ίδρυμα Ευγενίδου διαχρονικά ήταν αρωγός της πολιτείας. Επομένως εμείς το μόνο που θέλουμε να κάνουμε, είναι να βοηθήσουμε την εκάστοτε δημοκρατικά εκλεγμένη κυβέρνηση να κάνει αυτό το οποίο πιστεύει με μία συνέπεια και μία διαχρονικότητα. Λοιπόν αυτό είναι το πρώτο σημείο. Και επομένως εφόσον εχθρός του καλού είναι το καλύτερο, σε αυτό θέλουμε να συνδράμουμε. Το δεύτερο, το λέμε και το ξαναλέμε, αλλά καλά κάνατε και το προκαλέσατε, να το πούμε άλλη μία φορά. Εμείς ως Ίδρυμα Ευγενίδου στηρίζουμε ως εκεί που δεν παίρνει την δημόσια εκπαίδευση. Πιστεύουμε ότι και η ιδιωτική είναι κάτι πολύ καλό και θετικό, αλλά όλα αυτά με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν είναι εις βάρος της δημόσιας εκπαίδευσης, αλλά συμπληρωματικό. Απλώς το λέω για να μην υπάρχει απολύτως καμία σκιά και απολύτως καμία παρεξήγηση. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν έχουμε καμία αμφιβολία για την προσφορά σας, γι' αυτό και έκανα έναν διαχωρισμό, υπάρχουν ορισμένοι που το κάνουν. Η προβολή σας σαν Ίδρυμα, καθώς και των άλλων παραδοσιακών ναυτιλιακών εταιρειών, φαίνεται περίτρανα, γι' αυτό μέινετε ήσυχοι. Είστε στην κορυφή της πυραμίδας από ευεργετήματα.

**κ. Δανιήλ:** Κύριε Τσελεμάρκο, λέγομαι Δανιήλ όσοι δεν γνωρίζουν, ήμουν στην επιτροπή, είμαι Α' Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού και μάλιστα εν ενεργεία, ταξιδεύω, και όσο μπορώ γνωρίζω για την σύγχρονη τεχνολογία και νομίζω ότι είπατε κάποιες ανακρίβειες σχετικά με την επιτροπή. Δηλαδή το ότι δεν δεχτήκαμε παρατηρήσεις σας, δεν είναι σωστό, μάλιστα τις δεχτήκαμε και δώσαμε και μεγάλη βάση. Θυμόσαστε με τα αγγλικά τι είχε γίνει, έγινε κάποια τροποποίηση, δεν έχει οριστικοποιηθεί ακόμη. Τώρα όσο για τους προσομοιωτές, δεν μπορούμε να μην βάλουμε προσομοιωτή αυτή την εποχή. Είδατε χθες ο κ. Τσίτσος τι έλεγε, και μας λέτε ότι είναι ανεφάρμοστος ο προσομοιωτής, εμείς τι να κάνουμε που είμαστε μόνο επιτροπή, δεν μπορούμε να πούμε πώς θα εφαρμοστεί ο προσομοιωτής.

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν έθιξα το θέμα του προσομοιωτή, το θέμα του προσομοιωτή είναι μία άλλη καυτή παράγραφος, η οποία δυστυχώς θα κολλήσει όλο το σύστημα. Εάν εφαρμοστεί το σύστημα αυτό και μπει μέσα στην εκπαίδευση ως κανονικό μάθημα ο προσομοιωτής, δεν πρόκειται να λειτουργήσει απολύτως τίποτα. Διότι όπως έχω τονίσει επανειλημμένως στις παρατηρήσεις μου, ο προσομοιωτής εξυπηρετεί μόνο 7 άτομα σε κάθε group. Έχω αυτή τη στιγμή δύο groups, πρωινό και απογευματινό, με έναν εκπαιδευτή ωρομίσθιο, ο οποίος του χρόνου δεν ξέρω αν θα παρευρίσκεται, αλλά δεν μπορεί με κανέναν τρόπο να μπει το simulator σαν μάθημα μέσα σε κύκλο. Διότι όταν εμένα μου έρχονται 100 και 120 άτομα κάθε φορά, για δύο κύκλους σπουδών, απλά κάνω την ερώτηση πότε αυτοί οι άνθρωποι θα τελειώσουν από το ΚΕΣΕΝ. Είναι αδύνατον. Αυτό εξυπηρετεί μόνο αυτούς που φοιτούν εκεί τώρα, όταν είναι οι Α' Μηχανικοί και επίσης το πρωινό, που είναι για τους εξωτερικούς.

Αλλά ανακρίβειες όσον αφορά τις παρατηρήσεις που έκανα, δεν είπα. Νομίζω πως ανέφερα ότι μου είπατε, εσείς προσωπικά, ότι δεν μας ενδιαφέρει αν το πρόγραμμα που βγάλαμε είναι εφαρμόσιμο και λειτουργικό, το άκουσαν όλοι στην επιτροπή ήταν και ο κ. Ματσάγγος εκεί και ο πρόεδρος της επιτροπής και το έκανα και θέμα. Άρα δεν έκανα καμία ανακοίνωση. Λυπάμαι, αλλά έτσι είναι το πράγμα. Εγώ λέω τα πράγματα με το όνομά τους και κάτι είπαμε μέσα στην ομιλία μου, ότι εγωισμοί και επιπολαιότητες δεν χωράνε στον χώρο αυτό.

**κ. Ματσάγγος:** Κύριε Τσελεμάρκο, κύριε Δανιήλ...

**κ. Δανιήλ:** Με όλο τον σεβασμό, σας είχα καθηγητή, ειλικρινά σας σέβομαι, αλλά δεν ξέρω αν εννοείτε εμένα. Πάντως, μία μικρή απάντηση και τελείωσα, δεν θέλω κάτι άλλο. Πράγματι εμείς στην επιτροπή είμαστε να εξετάσουμε την ύλη, τώρα αν εφαρμόζεται, τι να κάνουμε; Αφού υπάρχει η Διεύθυνση Εκπαίδευσης, αν ήμασταν και Διεύθυνση Εκπαίδευσης κάτι τέτοιο θα το σκεπτόμαστε.

**κ. Τσελεμάρκος:** Εάν η Διεύθυνση Εκπαίδευσης είχε τον χρόνο να ασχοληθεί και με αυτό το θέμα...

**κ. Ματσάγγος:** Παρακαλώ, δεν κάνουμε διαλόγους.

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν τα βάζω με κανέναν της επιτροπής προσωπικά, μιλάμε τι έχει γίνει. Μετράει πάντα το αποτέλεσμα. Λέτε ότι λάβατε υπόψη τις προτάσεις μου, δυστυχώς από ό,τι είδα στο αναρτημένο πρόγραμμα, δεν έχει ληφθεί υπόψη απολύτως τίποτα. Το ότι βγάλατε τα Αγγλικά έξω, το ότι βγάλατε την Πληροφορική έξω, το ότι έχετε πάρει όλη την ύλη των μαθημάτων και την έχετε ρίξει μέσα, που σε πανεπιστημιακό επίπεδο διδάσκεται σε εξαμήνο όπως είπα. Εδώ θέλουμε γνώσεις που πρέπει να εφαρμόζονται στο εργαστήριο, πρέπει να καθίσουμε σε κάθε μάθημα, να πάρουμε τι μας χρειάζεται, αυτό μας λέει η STCW. Τι μου χρειάζεται από όλη αυτή την ύλη; Θα πάρω αυτό που μου χρειάζεται. Το υπόλοιπο το πετάω. Και το εφαρμόζω εκεί που θέλω, όπως θέλω. Αυτό μου λέει. Και δεν πιάσατε αυτό το νόημα, αυτόν τον σκοπό. Εγώ έχω μάθει να μιλάω ελεύθερα και όχι με μισόλογα. Άλλος στη θέση μου, επειδή φεύγω του χρόνου, πρώτα ο θεός, θα έλεγε δεν με ενδιαφέρει. Εγώ δεν το παίρνω έτσι, διότι ακολουθούν άλλοι, και πρέπει τελικά η Ελλάδα, να αποκτήσει ναυτική εκπαίδευση. Σωστή και άρτια εκπαίδευση. Δεν το λέω ούτε για σένα ούτε για κάποιον άλλον.

**κ. Ματσάγγος:** Ο κ. Γουργούλης.

**κ. Γουργούλης:** Κύριε Τσελεμάρκο, καλημέρα. Όσον αναφορά το θέμα των προσομοιωτών, γιατί δεν αυξάνετε τις θέσεις εργασίας;

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν υπάρχει δυνατότητα στον προσομοιωτή, διότι έχει επτά θέσεις, επτά κομπιούτερ. Να τους κάνω 14 και να είναι ο ένας δίπλα στον άλλον; Να τους κάνω 14. Τα 120 άτομα που μου έρχονται σε πόσα τμήματα θα τελειώσουν;

**κ. Γουργούλης:** Γνωρίζετε ότι μπορείτε με πολύ μικρό κόστος, ελάχιστο, μπορείτε να κάνετε τις θέσεις εργασίας 1.000;

**κ. Τσελεμάρκος:** Μα αυτό είναι το λάθος σας, ότι κοιτάζετε πάντα το κόστος, όχι, την εκπαίδευση θα κοιτάζετε.

**κ. Γουργούλης:** Όχι, κάνετε λάθος εσείς. Οι θέσεις εργασίας είναι συγκεκριμένες.

**κ. Τσελεμάρκος:** Όχι, δουλεύω τον προσομοιωτή χρόνια τώρα.

**κ. Γουργούλης:** Μπορείτε να κάνετε τις θέσεις εργασίας 1.000 με πολύ μικρό κόστος.

**κ. Τσελεμάρκος:** Δουλεύω τον προσομοιωτή, σας παρακαλώ.

**κ. Γουργούλης:** Με πολύ μικρό κόστος.

**κ. Τσελεμάρκος:** Μα δεν μιλάω περί κόστους. Μιλάμε για εκπαίδευση, μπερδεύετε τα πράγματα, ποιος μίλησε περί κόστους; Αν γίνεται σωστά η εκπαίδευση. Και εγώ σας απαντώ, που λειτουργώ χρόνια τον προσομοιωτή μηχανοστάσιου...

**κ. Γουργούλης:** Ήσασταν χθες εδώ; Την ώρα που έκανα εγώ την σύνδεση με το online system επάνω; Με την Μηχανιώνα; Ήσασταν;

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν ισχύει αυτό, για το ΚΕΣΣΕΝ Μηχανικών.

**κ. Γουργούλης:** Πώς δεν ισχύει, ίδιος είναι ο προσομοιωτής.

**κ. Τσελεμάρκος:** Το ΚΕΣΣΕΝ, κοιτάζτε να δείτε, το έχω πει επανειλημμένως, αλλά δυστυχώς δεν ακούει κανείς. Το ΚΕΣΣΕΝ δεν έχει να κάνει με τις ΑΕΝ. Της ΑΕΝ οι σπουδαστές είναι εκεί, είναι μόνιμοι για αυτά τα χρόνια, και αν δεν παρακολουθήσουν κάτι σήμερα, θα το παρακολουθήσουν αύριο. Σε εμάς εκεί έρχονται οι άνθρωποι και πρέπει μέσα σε 12 εργάσιμες ημέρες να τελειώσουν και να πάνε στην δουλειά τους.

**κ. Γουργούλης:** Δεν διαφωνούμε σε αυτό.

**κ. Τσελεμάρκος:** Δεν μας παίρνει, δεν υπάρχει χρόνος να μπορείς να αναλώσεις με τον τρόπο που το λέτε εσείς. Δεν έχουμε την πολυτέλεια.

**κ. Γουργούλης:** Μιλάμε ότι μπορείς να πολλαπλασιάσεις σε μία στιγμή τις θέσεις εργασίας. Είναι πάρα πολύ απλό.

**κ. Τσελεμάρκος:** Μιλάμε για επαγγελματίες ναυτικούς, μην συγχέουμε τα πράγματα. Και όχι για σπουδαστές. Είναι επαγγελματίες ναυτικοί.

**κ. Ματσάγγος:** Να παρακαλέσω μόνο κάτι. Επειδή μπαίνετε σε πολύ εξειδικευμένα θέματα, που πιθανόν να μην αφορούν εδώ όλο το ακροατήριο, θα παρακαλούσα λίγο πολύ να συντομεύσετε. Νομίζω ότι κύριοι, έχουμε πάρει μία εικόνα του τι συμβαίνει και του τι θα μπορεί να συμβεί. Παρακαλώ η κυρία που ζήτησε τον λόγο.

**κ. Θανοπούλου:** Γεια σας, Ελένη Θανοπούλου, διδάσκω λειτουργική διαχείριση ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο Πανεπιστήμιο του Αιγαίου. Θα ήθελα να σας ρωτήσω, επειδή αναφερθήκατε στην σύγκριση διδασκαλίας σε εξάμη-

να και στις σαράντα ώρες, ένα εξάμηνο δεκατριών εβδομάδων, με τρεις ώρες βγαίνει τριάντα εννέα. Δεν βγαίνει πολύ περισσότερο.

**κ. Τσελεμάρκος:** Ένα παράδειγμα είπα.

**κ. Θανοπούλου:** Ναι και απλώς σας το λέω, γιατί η σύγκριση που κάνατε, ήταν μάλλον ευνοϊκή για τις σαράντα ώρες, γιατί είναι και μία παραπάνω από τις υποχρεωτικές. Γιατί το λέτε αυτό, ότι είναι πολύ μεγάλη η μείωση;

**κ. Τσελεμάρκος:** Απλά ήθελα να δώσω μία έμφαση στο γεγονός ότι η επιτροπή πήρε όλη αυτή την ύλη που λέει η STCW, που ήτανε λάθος. Αντί να κάνει επιλογή από την ύλη εκείνη, τι μου χρειάζεται για να είναι συνυφασμένη με το εργαστήριο, την πήρανε όλη την ύλη και μας λένε να την διδάξουμε η οποία είναι αδύνατον να διδαχθεί. Καταρχήν δεν θα τους κάνω ούτε ναυπηγούς, ούτε μηχανολόγους, ούτε ηλεκτρονικούς αυτούς τους ανθρώπους. Θέλω να μάθουνε ορισμένα εξειδικευμένα πράγματα, έδωσα δηλαδή απλά ένα παράδειγμα, όχι ότι είναι σαράντα και πενήντα ώρες.

**κ. Ματσάγγος:** Ευχαριστώ πολύ. Ευχαριστώ τον κ. Τσελεμάρκο, νομίζω ότι η συζήτηση για τα προγράμματα τα καινούργια του ΚΕΣΕΝ είναι σε εξέλιξη ακόμη. Ήταν πολύ ενδιαφέρουσες οι τοποθετήσεις όλων των συνιστωσών στα προγράμματα, η συζήτηση είναι έντονη, θα συνεχιστεί μέχρι να καταλήξουμε στο τελικό σχέδιο. Ευχαριστώ πάρα πολύ.





## ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΥΡΑΣ

### Εκπαίδευση - Επιμόρφωση στελεχών εμπορικών πλοίων - Ανάγκες - Απαιτήσεις αγοράς

Κύριε Ναύαρχε,  
κυρίες και κύριοι,  
αγαπητοί συνάδελφοι,  
αγαπητοί σπουδαστές.

Κατ' αρχάς θέλω να ευχαριστήσω τόσο το Ίδρυμα Ευγενίδου όσο και την Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και ιδιαίτερα τον Ναύαρχο Λ.Σ. κ. Ματσάγγο Αχιλλέα για την τιμή που μου επιφύλαξαν.

Ειλικρινά αισθάνομαι ιδιαίτερη χαρά, γιατί ως ναυτικός, από το πρώτο εκπαιδευτικό μου ταξίδι ως ναυτόπαις μέχρι και Πλοίαρχος, όλη μου τη θαλάσσια υπηρεσία την έκανα σε πλοία της εταιρείας του Βερνίκου-Ευγενίδη. Μια εταιρεία πρότυπο, όχι μόνο για την εποχή της, αλλά και για τα σημερινά δεδομένα –και οφείλω πολλά, όσον αφορά την επαγγελματική μου σταδιοδρομία στην εταιρεία αυτή. Μεταξύ δε των παρευρισκομένων σήμερα, είναι και ο Πλοίαρχος που είχα ως νέος Ανθυποπλοίαρχος στο τζενεραλάδικο πλοίο ΘΗΡΑ, ο καπετάν Σταμάτης Πολενάκης. Σ' ευχαριστώ καπετάν Σταμάτη, σου οφείλω πολλά.

Το διήμερο αυτό σεμινάριο κεντρικό του θέμα έχει τη ναυτική εκπαίδευση, που για την χώρα μας αποτελεί ίσως την μοναδική κατηγορία εκπαίδευσης που όχι μόνο δεν παράγει ανέργους πτυχιούχους, αλλά εξασφαλίζει μία ζηλευτή επαγγελματική, οικονομική και κοινωνική ανέλιξη. Η ναυτική εκπαίδευση είναι ένα κορυφαίο θέμα, ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλία μας και την εξέλιξή της.

Κύριοι, υπάρχει έλλειμμα ναυτικής παιδείας, έλλειμμα οργάνωσης και ποιότητας. Η παρουσία σας εδώ επιβεβαιώνει αυτή τη διαπίστωση και τον κοινό μας προβληματισμό.

Οι απαντήσεις που θα δίνουν λύσεις στο πρόβλημα που μας απασχολεί θα προκύψουν από τα ερωτήματα που θα θέσουμε. Πρωταρχικό και καθοριστικό ερώτημα παραμένει ποιο είναι το προφίλ του αξιωματικού που θέλουμε σήμερα να έχουμε στα πλοία μας.

#### **Τι προσόντα θέλουμε να έχει;**

– Βασικά, η επιλογή τού να γίνει ναυτικός, να είναι μια συνειδητή επιλογή

και όχι γιατί δεν βρίσκει δουλειά στη στεριά ή γιατί δεν πέρασε στις πανελλήνιες εξετάσεις σε κάποια άλλη σχολή που είχε σαν πρώτη επιλογή να σπουδάσει και να ακολουθήσει επαγγελματικά.

- Να έχει φιλοδοξίες και στόχους.
- Να δείχνει ενδιαφέρον.
- Να είναι γνώστης της Αγγλικής γλώσσας, τουλάχιστον με Lower.
- Να είναι νέος στην ηλικία.
- Όσον αφορά τους αξιωματικούς, να έχει τις γενικές γνώσεις του βαθμού του.

Η επαγγελματική ολοκλήρωση ενός Αξιωματικού επιτυγχάνεται με την εκπαίδευση και την κατάρτιση.

### **Τι εννοούμε λέγοντας εκπαίδευση και κατάρτιση;**

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία, *εκπαίδευση* είναι η διαδικασία βαθμιαίας απόκτησης της γνώσης μέσω της εκμάθησης και της καθοδήγησης. Είναι μια ισόβια διαδικασία που δεν σταματάει ποτέ, είτε μέσω της βασικής εκπαίδευσης είτε μέσω του Πανεπιστημίου της ζωής (παρατήρηση και εμπειρία).

*Κατάρτιση* είναι η ανάπτυξη των δεξιοτήτων της γνώσης μέσω της καθοδήγησης ή της πρακτικής. Εάν εφαρμόζεται σωστά, είναι μία προγραμματισμένη συστηματική ανάπτυξη ικανότητας, γνώσης, νοοτροπίας και συμπεριφοράς, που απαιτείται από ένα άτομο, έτσι ώστε να μπορεί επαρκώς να εκτελέσει έναν δεδομένο στόχο η να αποδώσει σε μία ιδιαίτερη εργασία.

### **Η Ναυτική εκπαίδευση σήμερα.**

Επιβάλλεται η ανανέωση της διδακτέας ύλης στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και στα ΚΕΣΕΝ, κάτι το οποίο όπως γνωρίζω έχει ήδη γίνει και απομένει η τελική έγκριση και εφαρμογή της, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW του 2010 και όχι μόνον. Επικροτούμε βεβαίως την ανανέωση της διδακτέας ύλης, όμως η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στα πλοία και η ραγδαία εξέλιξή τους επιβάλλει συνεχή αναθεώρηση των προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, αλλά και εκσυγχρονιστική διαφοροποίηση των μεθόδων διδασκαλίας.

Επιβάλλεται επίσης η αλλαγή στα ΚΕΠ που συμπληρώνουν οι σπουδαστές κατά την διάρκεια των δύο εκπαιδευτικών ταξιδιών, κι αυτό γιατί αφ' ενός μεν πολλές ενότητες έχουν ξεπεραστεί, αφού ακόμα αναφέρονται σε μπίγες και μπουκαπόρτες και αφ' ετέρου γιατί λίγο-πολύ όλοι γνωρίζουμε το πώς συμπληρώνονται αυτά τα ΚΕΠ.

Η *γνώση των Αγγλικών* αποτελεί μόνιμη και μεγάλη πληγή. Ακόμη στο ΚΕΣΕΝ η διδακτέα ύλη περιλαμβάνει τις βασικές γνώσεις της αγγλικής γλώσσας. Η δυσαρέσκεια από τους Αξιωματικούς που φοιτούν στο ΚΕΣΕΝ

είναι μεγάλη. Ειδικά στα τμήματα των Α' Πλοιάρχων απαιτείται στο μάθημα των Αγγλικών η διδακτέα ύλη να αναφέρεται σε ναυλοσύμφωνα και γενικά απο πλευράς θεματολογίας, να είναι σε προχωρημένο επίπεδο.

Η ναυτική τέχνη και οι δεξιότητες πρακτικής μηχανικής περνούν σε δεύτερη θέση με την αυξανόμενη αυτοματοποίηση και τα ηλεκτρονικά συστήματα υποστήριξης. Είναι σημαντικό, επομένως, για όλα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας να γνωρίζουν τα ζητήματα του ανθρώπινου παράγοντα, που συνδέονται με τη διεπαφή ανθρώπων-μηχανών και να ενθαρρύνουν υψηλότερα πρότυπα εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Κυκλοφορεί και το ανέκδοτο: «Στο εγγύς μέλλον, η γέφυρα θα επανδρώνεται από έναν Πλοίαρχο και έναν σκύλο. Η δουλειά του Πλοίαρχου θα είναι να ταΐζει τον σκύλο και η δουλειά του σκύλου να δαγκώνει τον Πλοίαρχο όταν αυτός θα προσπαθεί να παρέμβει, ενεργώντας σε κάποιο διακόπτη».

Αυτή η αντίληψη δείχνει την τάση η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας να εφαρμοστεί κατα κόρον στα πλοία, με όλες τις υπηρεσίες που αυτή παρέχει στον άνθρωπο του πλοίου, αλλά ταυτόχρονα ενέχει και τον κίνδυνο μιας υπεραπλουστευμένης θεώρησης. Μιας θεώρησης, ότι ο αξιωματικός του πλοίου είναι ένας απλός χρήστης αυτής της τεχνολογίας και δεν χρειάζεται να έχει ιδιαίτερη εκπαίδευση και γνώσεις. **Μέγα λάθος.** Ταυτόχρονα, όμως, δείχνει ότι οι ανάγκες κατάρτισης δεν περιορίζονται πλέον στις παραδοσιακές θαλάσσιες δεξιότητες, αλλά επεκτείνονται και σε εκείνες ενός αναλυτή συστημάτων, ενός εξειδικευμένου χειριστή υπολογιστών.

Αυτή η περισσότερο τεχνική, η engineering-based ναυτική κατάρτιση και εκπαίδευση, δεν πρέπει να είναι εις βάρος της ανάπτυξης της παραδοσιακής ναυτικής γνώσης και τέχνης, της ναυτοσύνης.

### **Γιατί η έλλειψη ναυτοσύνης οδηγεί σε ναυτικά ατυχήματα.**

Οι παραδοσιακές δεξιότητες που συνιστούν την ναυτοσύνη, θα καλύψουν τις περιπτώσεις εκείνες όπου η τεχνολογία αποτυγχάνει ή δεν έχει προβλέψει ή ακόμη λόγω προβλήματος αδυνατεί να ανταποκριθεί.

Κύριος προβληματισμός βέβαια είναι πώς μπορούν να αποκτηθούν αυτές οι παραδοσιακές δεξιότητες, όταν λείπει η πρακτική. Στην πράξη, οι περισσότεροι αξιωματικοί χρησιμοποιούν απλώς τις νέες τεχνολογίες και δεν μπορούν να κάνουν τίποτα παραπάνω χωρίς τη βοήθειά τους. Και αυτό είναι πρόβλημα.

Οι σημερινοί αξιωματικοί δεν υστερούν τόσο στη θεωρία, όσο στην πρακτική. Έχουμε περιστατικά που ο Υποπλοίαρχος δεν ξέρει να πει στον Πλοίαρχο, απλά *πού καλεί η άγκυρα*, με αποτέλεσμα να χάνονται άγκυρες. Δεν ξέρουν να ξεχωρίζουν τα χρώματα, απο πλευράς maintenance είναι σοβαρές οι ελλείψεις τους και άλλα πολλά.

Παλαιότερα, ο δόκιμος πήγαινε με τον Υποπλοίαρχο στην πλώρη και έβλεπε. Τώρα, με την ελάχιστη σύνθεση των πλοίων, έχει καταστήσει ο γραμματέας του Πλοίαρχου και τις περισσότερες φορές κάθεται στη γέφυρα για να εκτελεί τις εντολές του και να γράφει το ημερολόγιο.

Με την κατάργηση του Έλληνα λοστρόμου, της ναυτομάνας του πλοίου, χάθηκε και η μετάδοση της ναυτοσύνης προς τους νεότερους. Τους μάθαινε ακόμη και πώς να περπατάνε στο πλοίο, πώς να συμπεριφέρονται. Έναν κόμμο, ένα σχοινί να ριζούνε, ποιος θα τους μάθει σήμερα;

Ένας νέος Γ' Μηχανικός δεν ξέρει πώς να πιάσει ένα κλειδί. Υπάρχουν Β' Μηχανικοί που δεν έχουν δει, δεν ξέρουν πώς βγαίνει ένα χιτώνιο, ένα έμβολο. Από οξυγονοκολλήσεις και συγκολλήσεις δεν έχουν ιδέα. Βλέπουν οξυγόνο και το φοβούνται.

Οι αλλοδαποί fitters στα βαπόρια έχουν γίνει πλέον απαραίτητοι. Μία σωλήνα να τρυπήσει, πρέπει να στείλουμε στο βαπόρι fitter για να την κολλήσει.

Παλαιότερα στις Σχολές στου Σκαραμαγκά, στις Ελευσίνας, τους σπουδαστές τους πηγαίνανε καθημερινά στα ναυπηγεία για πρακτική.

Για την σημασία και την αναγκαιότητα της σωστής κατάρτισης και της ναυτοσύνης των Αξιωματικών, χρόνια τώρα έχουν αναφερθεί πολλοί, και θα μου επιτρέψετε να επαναλάβω την αναφορά που είχε κάνει ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος σε μία συνέντευξή του στο περιοδικό *Εφοπλιστής* το έτος 2007, «μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι όπως οι μέχρι σήμερα θριαμβευτικές επιδόσεις της ελληνικής ναυτιλίας στηρίχθηκαν κυρίως στους Έλληνες ναυτικούς, έτσι και από αυτούς θα εξαρτηθεί η επιβίωσή της. Ο κίνδυνος για την ναυτιλία, ο κίνδυνος αφελληνισμού δεν εστιάζεται ούτε στις διακυμάνσεις της αγοράς, ούτε καν στις κατά καιρούς εμφανιζόμενες κρίσεις, αλλά στην μέρα με την μέρα αποδυνάμωση της ελληνικής ναυτοσύνης και παράδοσης».

Δυστυχώς, κύριοι, υπάρχει πρόβλημα από την έλλειψη κατάρτισης, από την έλλειψη ναυτοσύνης και αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη ναυτοδιδασκάλων στις σχολές.

Ξεχνάμε το ατύχημα που συνέβη πριν λίγα χρόνια σε πλοίο, όπου σκοτώθηκαν τρεις νέοι αξιωματικοί, νέοι και οι τρεις, που πήγαν να δουν την κατάσταση στην πλώρη του πλοίου τους μετά από κακοκαιρία και τους σκότωσαν τα κύματα; Και άλλα πολλά...

Δυστυχώς ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό σημερινών Αξιωματικών, η εκπαίδευση και η κατάρτιση που έχουνε είναι χαμηλή, κι ένας από τους λόγους ήταν ότι έγινε η εισαγωγή τους στις σχολές με πολύ χαμηλά κριτήρια. Μπήκανε στις σχολές με βαθμό απολυτηρίου 4 και 5. Τα τελευταία όμως δύο-τρία χρόνια, το επίπεδο των σπουδαστών που μπαίνουν στις ΑΕΝ είναι ιδιαίτερα ανεβασμένο και από το απολυτήριο του 4 και 5 έχουμε πάει στο 15 και στο 16.

Την βελτίωση όμως αυτή θα την δούμε στα καράβια μας πολύ αργότερα, μετά απο τουλάχιστον μία εξαετία, όσο περίπου χρειάζεται ένας απόφοιτος

των ΑΕΝ για να φτάσει στον βαθμό του Υποπλοιάρχου ή του Β' Μηχανικού.

Σκοπός μου όμως δεν είναι να αναφερθώ στα αρνητικά της ναυτικής εκπαίδευσης και στην έλλειψη κατάρτισης, που λίγο-πολύ όλοι τα γνωρίζουμε.

Σκοπός μου, όπως σκοπός και υποχρέωση όλων μας, είναι να ακουστούν προτάσεις για βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης. Προτάσεις που θα είναι εφικτές, προτάσεις που δεν θα εξυπηρετούν καμία σκοπιμότητα.

### **Πώς μπορεί να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση; Πού και πώς μπορεί να βελτιωθεί η έλλειψη της πρακτικής κατάρτισης;**

Οι χώροι είναι δύο, από την μία οι Ακαδημίες και τα επιμορφωτικά κέντρα και από την άλλη τα πλοία. Και οι φορείς είναι δύο, από την μία το κράτος και από την άλλη ο εφοπλισμός.

### **Εκπαίδευση – επιμόρφωση επί του πλοίου.**

Την εκπαίδευση ή την επιμόρφωση επί του πλοίου, όπως θέλετε πείτε το, την βλέπω λίγο δύσκολη. Ποιος θα την επωμιστεί; Θέλουμε δηλαδή να μεταφέρουμε άλλο ένα βάρος στον Πλοίαρχο και στον Μηχανικό; Να μεταφέρουμε, δηλαδή, και αυτή την ευθύνη στον Πλοίαρχο και στον Μηχανικό; Να μεταφέρουμε τα θρανία στα καράβια;

Η μοναδική εκπαίδευση που μπορεί να γίνει, και γίνεται, είναι σε ό,τι αφορά την ασφάλεια του πλοίου με τα cds, με τα dns και με τα διάφορα γυμνάσια που γίνονται. Το πώς όμως θα δέσει ο νέος Αξιωματικός έναν κάβο, το πώς θα βγάλει ένα έμβολο ή το πώς θα βάλει το κατάστρωμα, αυτά δεν μαθαίνονται από τα cds. Και ύστερα, ποιος εγγυάται την σωστή εκπαίδευση επί του πλοίου; Πόσο σίγουροι μπορούμε να είμαστε για τον αξιωματικό του πλοίου ότι έχει τη δυνατότητα και τις γνώσεις για να εκπαιδεύσει τον νεότερο;

Μια παροιμία μας λέει: *«Με όποιον δάσκαλο καθίσεις, τέτοια γράμματα θα μάθεις»*. Σήμερα, οι Αξιωματικοί στα πλοία που ασχολούνται με την εκπαίδευση των νέων, αφιερώνουν από τον προσωπικό τους χρόνο για να τους «φτιάξουν Αξιωματικούς» και όλα αυτά τα κάνουν με μοναδικό κίνητρο την πίστη τους για την συνέχεια της ελληνικής ναυτιλίας και μόνο.

Και αυτό το αναφέρω γιατί υπάρχουν και αρκετοί, ευτυχώς όχι πολλοί, που δεν έχουν να πουν και τα καλύτερα για το επάγγελμα, θεωρούν ότι έχουν αποτύχει, ότι είναι δύσκολη η ζωή στα καράβια, που όντως είναι δύσκολη, και όλα αυτά τα συναισθήματα τα περνούν δυστυχώς στους νέους.

### **Εκπαίδευση – επιμόρφωση στις ΑΕΝ και στο ΚΕΣΕΝ.**

Στις Ακαδημίες και στα Κέντρα Επιμόρφωσης οι προϋποθέσεις είναι πολύ καλύτερες. Θέληση να υπάρχει.

Είναι γνωστά σε όλους μας τα λειτουργικά προβλήματα που έχουν σχεδόν

όλες οι σχολές και ότι αν δεν υπήρχε το μεγάλο ενδιαφέρον που υπάρχει τόσο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, όσο και από εφοπλιστικές εταιρείες μεμονωμένα, τα προβλήματα θα ήταν πολύ μεγαλύτερα, ίσως και κάποιες σχολές να είχαν ήδη κλείσει.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω δε, ότι υπάρχουν περιφερειακές σχολές, που λειτουργούν μόνο και μόνο από το μεράκι κάποιων καθηγητών, οι οποίοι φτάνουν σε σημείο να δαπανούν ακόμη κι από δικά τους χρήματα, προκειμένου να διατηρούν κάποια εργαστήρια σε λειτουργική κατάσταση. Μην σας ακούγεται καθόλου περίεργο αυτό, είναι πραγματικότητα. Και αν καθίσει κάποιος να μιλήσει με αυτούς τους ανθρώπους, το μόνο πράγμα που θα νοιώσει είναι θαυμασμός.

Και όσον αφορά την διδακτέα ύλη, είπα και νωρίτερα, έχει γίνει σοβαρή προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, προεξάρχοντος του Ναυάρχου Λ.Σ., του κ. Ματσάγγου, για τον εκσυγχρονισμό της και την βελτίωσή της.

Όσον αφορά όμως την επαγγελματική κατάρτιση τόσο των νέων σπουδαστών όσο και των νέων Αξιωματικών, η μόνη εφικτή λύση είναι αυτή της στελέχωσης των ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ με έμπειρους καθηγητές προερχόμενους από τα πλοία. Πραγματικούς ναυτοδιδάσκαλους.

Αλήθεια, πόσες Σχολές έχουν καθηγητές προερχόμενους από τα πλοία; Παραπονιόμαστε ότι δεν υπάρχει ενδιαφέρον να πάνε στις Σχολές και να γίνουν καθηγητές καπεταναίοι και μηχανικοί. Με τι κίνητρα όμως να πάνε; Με τα 1.000 ευρώ τον μήνα; Το μόνο κίνητρο που υπάρχει, κι αυτό υπό προϋποθέσεις, είναι η συντάξιμη υπηρεσία που παίρνουν.

Αρχίζει το εκπαιδευτικό έτος στις σχολές και δεν έχουν γίνει προσλήψεις καθηγητών, στον Ασπρόπυργο και στην Πρέβεζα οι σχολές καθυστερήσανε την έναρξη των μαθημάτων τον Οκτώβριο λόγω ελλείψεως καθηγητών και οι λόγοι απ' ό,τι έχω πληροφορηθεί ήσαν καθαρά διαδικαστικοί. Αλήθεια ποιος από αυτούς τους «ευθυνοανεύθυνους» έχει σκεφτεί αυτούς τους σπουδαστές, πώς θα συμπληρώσουν τους 12 μήνες θαλάσσια υπηρεσία στο χρονοδιάγραμμα των σπουδών τους ή τις οικογένειές τους για τις θυσίες που κάνουν για να σπουδάσουν τα παιδιά αυτά; Κανένας.

Δυστυχώς υπάρχει έλλειψη τεχνογνωσίας από τους καθηγητές.

Η τεχνολογία τρέχει και η διδακτέα ύλη μέχρι πρότινος παρέμενε η ίδια. Το μάθημα της Ευστάθειας γινόταν με στοιχεία πλοίου τύπου SD14! Το μάθημα της Ναυτικής Τέχνης, ποιος το διδάσκει; Το γεγονός ότι δεν υπάρχει πια Έλληνας λοστρόμος στα πλοία είναι δεδομένο και δεν πρόκειται να αλλάξει παρά τα όσα διαφορετικά ακούγονται.

Κι αυτά που ακούγονται για ατομικές συμβάσεις, κ.λπ., με πρόσχημα την απασχόληση ανέργων συμπολιτών μας και να γυρίσουν τα κατώτερα πληρώματα στα πλοία, ώστε να μειωθεί η ανεργία στην πατρίδα μας, είναι προτάσεις

που δεν έχουν καμία τύχη. Υπάρχουν πια λοστρόμοι; Υπάρχουν ναύτες; Ποιοι; Αυτοί από τα επιβατηγά; Όταν κοπούν τα αμπάρια του караβιού, εκεί να δούμε ποιος θα αναλάβει την ευθύνη για την οικονομική ζημιά που θα υποστεί το πλοίο. Ακόμη και σήμερα που κάποιες εταιρείες, και προς τιμήν τους, είχαν κάποιους τελευταίους ναύτες, τους αντικαταστήσανε με αλλοδαπούς.

Το πλοίο δεν είναι φιλανθρωπικό ίδρυμα για να κάνει δωρεές ή να ασκεί κοινωνική πολιτική. Έχει μεγάλες απαιτήσεις από εξειδικευμένα άτομα. Εμπειρίες που παλαιότερα αποκτούσαμε στα πλοία, τώρα πρέπει να τις αποκτούν οι νέοι στις Σχολές, στα διάφορα επιμορφωτικά σχολεία, είτε με σεμινάρια που ανταποκρίνονται στα καθήκοντα που καλούνται να εκτελέσουν, αλλά και εκεί πώς; Αφού δεν υπάρχουν καθηγητές προερχόμενοι από τα πλοία.

Δεν αμφισβητώ την εγκυρότητα των μελετών που γίνονται για τους σπουδαστές όσον αφορά την εκπαίδευσή τους στις Σχολές και στα πλοία, και είναι αξιέπαινες, αλλά θα πρέπει να λαμβάνεται το ίδιο σοβαρά υπόψη και η γνώμη των εταιρειών για τους σπουδαστές. Δεν είναι δυνατόν σήμερα, κατά γενική ομολογία των ανθρώπων των γραφείων, να διαπιστώνεται ότι οι σημερινοί αξιωματικοί δεν έχουν εμπειρία. Όχι στη χαρτούρα και στη συμπλήρωση των εντύπων για το ISM ή για το Port State Control, αλλά αμφισβητείται η ναυτική τους εμπειρία και το ενδιαφέρον τους για τη συνέχεια, την εξέλιξή τους.

Πολλοί σπουδαστές, ακόμη και νέοι αξιωματικοί, παρατάνε τη θάλασσα, γιατί βλέπουν την πίεση που τραβάει ο καπετάνιος και σου λένε, τα ίδια θα τραβάω κι εγώ αύριο που θα γίνω καπετάνιος; Και τα παρατάνε.

Η πίεση που υφίστανται ο Πλοίαρχος και ο Α΄ Μηχανικός είναι πολύ μεγάλη και συχνά λειτουργεί αρνητικά προς τους νεότερους. Οι διεθνείς οργανισμοί, με πρόφαση την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία, αυξάνουν συνεχώς τις απαιτήσεις από τους επικεφαλής των πλοίων, χωρίς να λαμβάνουν καθόλου υπόψη τους την ήδη υφιστάμενη πίεση και τη μείωση των συνθέσεων. Την πολλαπλή πίεση από τους ναυλωτές, την εταιρεία, από τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Και το κυριότερο, ξεχνούν ότι και αυτοί είναι άνθρωποι, με τις ανάγκες τους και τα προβλήματά τους. Σε κάποιες σημαίες ο αριθμός πληρώματος είναι μεγαλύτερος απ' ό,τι στα υπό ελληνική σημαία πλοία και οι διεθνείς απαιτήσεις καλύπτονται. Στα υπό ελληνική σημαία πλοία ο φόρτος εργασίας είναι πολύ μεγάλος.

Για την αντικοινωνικότητα του επαγγέλματος τον λόγο έχουν άλλοι ομιλητές. Όμως θα μου επιτραπεί να τονίσω και εδώ ότι το επάγγελμα παραμένει αντικοινωνικό, παρά τις όποιες βελτιώσεις έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια.

Τέλος, μέσα στον γενικό προβληματισμό για τη ναυτική μας παιδεία γίνεται συχνά αναφορά στα εκπαιδευτικά συστήματα άλλων χωρών και προτείνεται λίγο πολύ να τα αντιγράψουμε... Θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω με αυτή τη νοοτροπία και θα διαφωνήσω επειδή εμείς είχαμε και διατηρούμε την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο. Η μεγάλη ελληνική ναυτιλία έγινε από τον Έλ-

ληνα πλοιοκτήτη, οι περισσότεροι των οποίων ήσαν καπεταναίοι, και από τον Έλληνα ναυτικό, ενώ κάποιες άλλες σημαίες που είχαν μεγάλη ναυτιλία μέχρι και πριν μερικά χρόνια, βλέπουν τον στόλο τους σήμερα να έχει συρρικνωθεί. Παράδειγμα οι σκανδιναβικές χώρες και όχι μόνο.

Γιατί, επομένως, να μιμηθώ αυτούς που απέτυχαν; Αυτούς που απέτυχαν και το μόνο που πετυχαίνουν πλέον είναι να βγάζουν όλο και καινούργιες νομοθεσίες και καινούργια συστήματα, με πρόσχημα την αύξηση της ασφάλειας στα πλοία; Χωρίς, μάλιστα, τις περισσότερες φορές να λαμβάνουν υπόψη τους τον ανθρώπινο παράγοντα, την κόπωση και τις αντοχές του; Προτιμώ στην πατρίδα μου να προσπαθήσω να βελτιώσω την πετυχημένη συνταγή του παρελθόντος.

Τι έχει αλλάξει και πρέπει να βελτιωθεί; Τότε υπήρχαν ναυτοδιδάσκαλοι, τώρα μόνο φωτεινές εξαιρέσεις. Τότε λειτουργούσαν τα εργαστήρια και τα συνεργεία στις Σχολές, τώρα τίποτα. Γιατί να μιμηθώ τους ξένους; Ξεχνάμε ότι η EMSA, η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή ένωση εκπαίδευσης, έχει βγάλει κόκκινη κάρτα στις ναυτικές Ακαδημίες στις Φιλιππίνες από το 2008, επειδή δεν έχουν προσαρμόσει ακόμη την διδασκτέα ύλη στις απαιτήσεις της STCW; Κι όμως, υπάρχουν πολλοί, οι οποίοι βλέπουν με ζήλεια τις Ακαδημίες των Φιλιππίνων...

Ο Έλληνας καπετάνιος και μηχανικός είναι ως επαγγελματίας από τους καλύτερους, αν όχι ο καλύτερος. Κι αυτό αποδεικνύεται χρόνια τώρα, από την εμπιστοσύνη που του δείχνει ο ελληνόκτητος εφοπλισμός, ακόμη και στα υπό ξένη σημαία καράβια τους. Χρέος όλων μας είναι να του προσφέρουμε κίνητρα και όχι αντικίνητρα. Χρέος μας παραμένει να του αναγνωρίσουμε τη δύναμη και το σθένος που απαιτεί το επάγγελμά του και να του αποδώσουμε το κύρος και τον σεβασμό που δικαιωματικά του αξίζει. Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Πιτερός:** κ. Τσούρα, Πιτερός λέγομαι και είμαι εργαστηριακός καθηγητής ΑΕΝ Ασπροπύργου. Με μία υπερβολή θέλετε να δείξετε ότι δεν υπάρχει πρακτική εκπαίδευση στις ΑΕΝ πιστεύω, αφού είπατε ότι ο μηχανικός δεν ξέρει να πιάσει ένα κλειδί ή να βγάλει ένα έμβολο, ή κάτι τέτοιο. Αυτό είναι μία υπερβολή, βέβαια, όλοι έχουν εκπαιδευτεί σε αυτά, εκπαιδεύονται στο πλοίο, αλλά δείχνει ότι οι σχολές χρειάζονται εργαστηριακό εξοπλισμό και πιο πολλή πρακτική εκπαίδευση οι σπουδαστές μας, για να ανταποκρίνονται καλύτερα στα καθήκοντά τους. Είπατε για τα εκπαιδευτικά ταξίδια ότι δεν είναι υποχρέωση των εταιρειών, κάπως έτσι...

κ. Τσούρας: Δεν αναφέρθηκα καθόλου στα εκπαιδευτικά ταξίδια.

**κ. Πιτερός:** Για εκπαίδευση επί του πλοίου είπατε.



**κ. Τσούρας:** Εκπαίδευση επί του πλοίου, ναι.

**κ. Πιτερός:** Και ποιος θα την κάνει κ.λπ. Αυτό προβλέπεται από την STCW, και είναι απαραίτητο για να πάρει κάποιος το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του Γ'. Άρα πρέπει να γίνεται υποχρεωτικά η εκπαίδευση επί πλοίου και να είναι και κατευθυνόμενη σύμφωνα με την STCW και αν μπορούμε να τη βελτιώσουμε σίγουρα ο Μηχανικός, ο Πλοίαρχος, δεν έχει τον χρόνο του και πολλές φορές και την διάθεση να εκπαιδεύσει τον σπουδαστή, και υπάρχουν προβλήματα, είπατε για τα ΚΕΠ να αναβαθμιστούν και να γίνουν καλύτερα. Μαζί όλα αυτά. Αλλά για να φτάσουμε εκεί πρέπει ο σπουδαστής να έχει την δυνατότητα να πάει στο πλοίο και να εκπαιδευτεί. Εδώ βλέπουμε σπουδαστές που δεν βρίσκουν πλοίο να ναυτολογηθούν και να εκπαιδευτούν. Τι προτείνετε για αυτό το πρόβλημα;

**κ. Τσούρας:** Νομίζω ότι μου θέσατε πολλά ερωτήματα. Κατ' αρχάς να σας πω ότι σχεδόν όλη η ομιλία μου είναι μετά από συζητήσεις που είχα με συναδέλφους μου και είναι μια γενική διατύπωση αυτή. Δηλαδή ότι λείπει η ναυτοσύνη σήμερα από τους νέους είναι δεδομένο. Και ερχόμαστε σε μία αντίθεση με κάποιες μελέτες, που λένε ότι κάποιοι σπουδαστές είναι ικανοποιημένοι από την εκπαίδευση στα πλοία, που όντως γίνεται προσπάθεια, αλλά ο καπετάνιος ή ο μηχανικός δεν μπορεί να κάνει αυτό που απαιτείται μέσω της STCW, που λέτε, ή οτιδήποτε άλλο. Και θα σας πω ότι, πώς μπορώ να απαιτήσω εγώ από τον καπετάνιο, να εκπαιδεύσει έναν δόκιμο μηχανικό ή καπετάνιο; Δεν έχει ούτε τον χρόνο, δεν θα πω την διάθεση, ούτε την δυνατότητα να το κάνει αυτό το πράγμα. Και όσον αναφορά αυτό που είπατε για τις προβλέψεις της STCW, δεν είναι η πρώτη φορά που αναφέρεται κάτι είτε μέσα από την STCW είτε από κάποιους άλλους οργανισμούς, το οποίο όμως δυστυχώς στην πράξη δεν είναι εφικτό.

**κ. Πιτερός:** Τι προτείνετε θα ήθελα να ακούσω.

**κ. Τσούρας:** Λιγότερο φόρτο εργασίας και ευθυνών στον Πλοίαρχο και στον Μηχανικό και μεγαλύτερη ευθύνη από πλευράς κράτους και εφοπλισμού. Δεν μπορεί να ζητάμε τα πάντα, οτιδήποτε αρνητικό στην εκπαίδευση στη στεριά, να ζητούμε να λυθεί από το βαπόρι. Δεν είναι δυνατό σήμερα και αυτό σας το επαναλαμβάνω δεν είναι άποψη δική μου, είναι άποψη όλων των συναδέλφων μου από τα γραφεία.

**κ. Πιτερός:** Θα συμφωνούσατε με περισσότερη πρακτική εκπαίδευση στην στεριά δηλαδή;

**κ. Ματσάγγος:** Μόνο να μην μονοπωλήσουμε έτσι...

**κ. Τσούρας:** Όχι, πλέον η μεγαλύτερη απαίτηση που υπάρχει από όλους εμάς είναι να στελεχωθούν οι σχολές με καθηγητές, οι οποίοι προέρχονται από τα πλοία. Είναι η μόνη λύση, για να μην χάσουμε αυτό που έχουμε.

**κ. Ματσάγγος:** Η κυρία παρακαλώ.

**κ. Μπούμπουκα:** Μπούμπουκα Νικολέτα λέγομαι, είμαι Καθηγήτρια Αγ-

γλικών στο ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων και θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση σε σχέση με κάτι που ειπώθηκε από εσάς για την διδασκαλία των Αγγλικών στο ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων. Θεωρώ ότι ειπώθηκε κάτι άδικο για εμάς, από την στιγμή που είπατε ότι υπάρχει δυσαρέσκεια από υποψηφίους πλοιάρχους για το μάθημα των Αγγλικών έτσι όπως διδάσκεται, ότι διδάσκονται δηλαδή γενικά αγγλικά και όχι εξειδικευμένα. Εγώ επειδή διδάσκω πολλά χρόνια, ειδικά τα τελευταία χρόνια, ένα μεγάλο μέρος της ύλης που διδάσκω, αφορά στα ναυλοσύμφωνα και σε shipping documents. Ένα 35% είναι γενικά αγγλικά και αυτό γιατί είναι δεμένα τα χέρια μας, αφού πρέπει να αφιερωθεί ένα μεγάλο μέρος της διδακτέας ύλης των αγγλικών στην γραμματική και στα γενικά αγγλικά. Παρόλ' αυτά διδάσκουμε και μάλιστα μπορεί αυτό να εξακριβωθεί αν ανατρέξει κάποιος στην ύλη που υπάρχει μέσα στα καθημερινά παρουσιολόγια στο ΚΕΣΕΝ και να δει ότι διδάσκουμε σε πάρα πολύ μεγάλο μέρος, ναυλοσύμφωνα, ναυτιλιακούς όρους και γενικότερα shipping documents εξειδικευμένα. Σε αντίθεση μάλιστα με αυτό που ειπώθηκε, αρκετά μεγάλη μερίδα σπουδαστών, υποψηφίων πλοιάρχων, διαμαρτύρονται πολλές φορές πάνω σε αυτό, γιατί θεωρούν ότι τα έχουν στις εταιρείες αυτά μεταφρασμένα, οπότε γιατί να τα κάνουν. Δηλαδή παρόλο που εμείς προσπαθούμε, υπάρχει μία διαμαρτυρία από την αντίθετη κατεύθυνση. Αυτό ήθελα να πω και θα ήθελα και να ρωτήσω αν προτείνετε εσείς κάτι άλλο, εμείς προσπαθούμε να κάνουμε το καλύτερο και αυτό το διδάσκουμε. Δηλαδή αυτό που ειπώθηκε πριν ότι δεν το κάνουμε, εμείς το διδάσκουμε και σε μεγάλο βαθμό.

**κ. Τσούρας:** Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι γενικά σαν λαός δεν έχουμε μάθει να ακούμε και κυρίως αυτούς οι οποίοι μας κρίνουν. Εγώ δεν έχω δικαίωμα να κρίνω εσάς, εγώ μεταφέρω αυτά που μας μεταφέρουν οι αξιωματικοί των πλοίων μας και δεν έχει σχέση τι πιστεύω εγώ ή τι πιστεύετε εσείς, σημασία έχει τι πιστεύουν αυτοί οι οποίοι είναι αποδέκτες αυτού του συστήματος. Όταν έρχονται λοιπόν οι υποπλοίαρχοι που πάνε για καπεταναίοι και μας αναφέρουν, πώς είναι τα πράγματα στο ΚΕΣΕΝ, τι κάνουν, μας λένε συνήθως πως είναι χάσιμο χρόνου. Τα αγγλικά είναι έτσι, είναι αλλιώς. Εκεί γιατί θέλουμε να επιμένουμε και να λέμε ότι αυτό που κάνουμε είναι το σωστό; Αφού ο άλλος που το εισπράττει, δεν το αποδέχεται. Και αυτά που σας λέω, δεν έχω κανέναν λόγο να σας πω ότι δεν είναι πραγματικά έτσι, ή είναι απόψεις ενός ή δύο, είναι κατά γενική ομολογία. Και δεν νομίζω να είμαι ο πρώτος που σας λέω ότι υπάρχει πρόβλημα ήδη στα αγγλικά, επαναλαμβάνω ότι σίγουρα έχει γίνει μεγάλη βελτίωση, αλλά θέλει ακόμη μεγαλύτερη βελτίωση. Να μάθουμε να ακούμε και αυτά που δεν μας αρέσουν. Από εκεί θα υπάρξει βελτίωση.

**κ. Μπούμπουκα:** Άρα ποια είναι η πρότασή σας για το συγκεκριμένο;

**κ. Τσούρας:** Να εκσυγχρονιστεί η ύλη των αγγλικών.

**κ. Μπούμπουκα:** Εντάξει, αυτό πραγματικά το θέλουμε και εμείς.

**κ. Τσούρας:** Όχι, δεν θα το πείτε εσείς, ούτε θα το πω εγώ, θα το πουν οι

ίδιοι οι σπουδαστές. Αυτοί αποδέχονται τα πράγματα, έτσι; Δεν είναι ότι θίγω εσάς ή θίγετε εσείς εμένα, δεν έχει καμία σχέση επί προσωπικού επιπέδου, τα παιδιά είτε στις σχολές είναι είτε στο ΚΕΣΣΕΝ, έχουν κάποια παράπονα. Αυτά δεν μπορούμε να τους λέμε ότι δεν είναι έτσι όπως τα λένε. Πρέπει να τους ακούμε. Καταλάβατε;

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Εδώ μπαίνει ένα πάρα πολύ ενδιαφέρον σημείο, και αυτό με γυρίζει πίσω στην περίοδο που ήμουν στα κοινά της ναυτιλίας. Υπάρχει μία πραγματικότητα, ότι ζούμε σε μία περίοδο όπου μπαίνουν απίστευτα πάρα πολλοί καινούργιοι κανονισμοί, ορισμένες φορές δικαιολογημένοι, ορισμένες αδικαιολόγητοι, γιατί και στους διεθνείς κανονισμούς συμβαίνει αυτό που είπατε προηγουμένως, ότι συνεχώς αντί να εφαρμόζουμε αυτά που έχουμε, θέλουμε να βρούμε ένα άλλοθι να βάλουμε καινούργια. Περνάνε πάρα πολλές ευθύνες πάνω στο πλοίο, περνάνε πάρα πολλές ευθύνες στο management του πλοίου στη στεριά, και κάποια στιγμή θα φτάσουν βέβαια και στην πλοιοκτησία. Τα liabilities είναι ένα τεράστιο θέμα. Επομένως, είναι ένα πάρα πολύ σύνθετο θέμα, και για αυτό πιστεύουμε ότι είναι πολύ σημαντικό που έχει τέτοια επάρκεια και τέτοιο επίπεδο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου, μην ξεχνάμε το «Αιγαίου». Γιατί θέλεις τις μεγάλες μάχες που δίνονται στα διεθνή fora που πολλές φορές δεν είναι εκτιμητέο το πόσο σημαντικές είναι. Αυτό είναι η πραγματική προστασία του ναυτικού από τις υπερβολές, και για αυτό θεωρούμε ότι είναι πολύ σημαντικό και το απογευματινό session, το οποίο έχει να κάνει με αυτό που λέγεται «εκπαίδευση επί πλοίου». Γιατί στη ζωή είναι πολύ σημαντικό να έχουμε το θουκυδιδικό μέτρο. Δυστυχώς, ξέρουμε ποια είναι τα προβλήματα, αλλά όταν φτάσουμε σε ένα πρακτικό πεδίο εφαρμογής, είναι πάρα πολύ δύσκολο το να βρεθεί μία εφικτά ολιστική λύση. Αυτό που χρειάζεται είναι να υπάρχει ένα καλό επίπεδο, όπως πολύ σωστά είπατε, αυτογνωσίας και κατανόησης, και από εκεί και μετά να γίνουν μικρά βήματα εμπιστοσύνης. Δεν μπορούμε να κάνουμε τα πάντα, αλλά μπορούμε στα ΚΕΣΣΕΝ, στις Ναυτικές Ακαδημίες, στο πλοίο, να υπάρχει ένα επίπεδο κατανόησης σε όλα τα επίπεδα. Ότι δηλαδή όλοι πρέπει να κάνουμε κάτι, και εδώ μπαίνει πολύ και το «ενεργός πολίτης» και ο «εθελοντισμός», και τότε τα πράγματα θα γίνουν απλούστερα. Αλλιώς θα είμαστε σε ένα πινγκ πονγκ για το ποιος φταίει και θα τσακωνόμαστε περισσότερο και θα κάνουμε λιγότερα πράγματα. Ευχαριστώ.

**κ. Τσούρας:** Και εγώ σας ευχαριστώ πολύ.

**κ. Ματσάγγος:** Ο κ. Γαβαλάς.

**κ. Γαβαλάς:** Είμαι Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού, απόφοιτος της σχολής, ο πρώτος Διευθυντής σπουδών του Εμπορικού Ναυτικού που πήγα μέσα στις σχολές και ο πρώτος επιθεωρητής των σχολών, και ήμουν και 23 χρόνια στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Θα αναφερθώ στο θέμα του μαρκαρίσματος των δοκίμων. Ξεκινάω και θα πω, χθες άκουσα πρώτα από όλα,

έναν βουλευτή της αξιωματικής αντιπολίτευσης να λέει ότι δεν ξέρουν πού θα πρέπει να ανήκουν οι σχολές. Οι σχολές πρέπει να ανήκουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και μόνον. Για τον εξής λόγο: εμείς θα πρέπει να έχουμε μία πειθαρχία, να διδάξουμε στις σχολές μία πειθαρχία, δεν μπορεί ο αξιωματικός ο οποίος θα ηγηθεί μιας διοικητικής θέσης μεθαύριο σε ένα βαπόρι μέσα να είναι απειθαρχος. Να υπάρξει αναβάθμιση, εγώ συμφωνώ απόλυτα. Και έρχομαι στο θέμα πλέον του μαρκαρίσματος. Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει βοηθήσει πάρα πολύ, –είμαι 23 χρόνια στο πόστο αυτό– εκεί που χωλαίνει η επιβατηγός ναυτιλία, η οποία δεν παίρνει δοκίμους, λέγοντας ότι δεν έχει θέσεις. Κάποτε το set equipment δεν αρκεί και κάτι τέτοια. Ή τους παίρνει ως πρωτοετείς, παίρνει την επιδότηση και ως δευτεροετείς δεν έχει χώρο. Αποτέλεσμα να έχουμε ένα υπόλοιπο δοκίμων που δεν έχουν μαρκαρεί και είναι ένα πρόβλημα. Εκείνο θα πρέπει να το κοιτάζουμε, διότι είναι πολλοί μαθητές, οι οποίοι μένουν και τους βλέπω και έρχονται συνέχεια στο γραφείο, τους λυπάμαι τους καημένους, δεν μπορούν, τους γελάν και επαναλαμβάνω ότι η επιβατηγός ναυτιλία η οποία έχει τόσα βαπόρια, όλοι κάνουν το κορόιδο, δεν παίρνουν τίποτα, μόνο πρωτοετείς. Η ποντοπόρος αντιθέτως τους παίρνει και ως πρωτοετείς και ως δευτεροετείς. Και βαστάει όλο τον όγκο των μαθητών. Η δε ποντοπόρος ναυτιλία καρπούται τους αξιωματικούς που βγαίνουν και τους παίρνει στα βαπόρια έτοιμους. Χωρίς να προσφέρει τίποτα. Λοιπόν για αυτό ήθελα να επισημάνω ότι θα πρέπει κάτι να γίνει με την επιβατηγό ναυτιλία, για να μπορέσουν οι δόκιμοι να μαρκαρούν και να μην έχουν το υπόλοιπο αυτό το οποίο έχουμε και δεν μπορούμε.

**κ. Ματσάγγος:** Έγινε αντιληπτό, ευχαριστούμε πολύ κύριε Γαβαλά.

**κ. Γαβαλάς:** Ευχαριστώ.

**κ. Ματσάγγος:** Ο κ. Θεοφανόπουλος.

**κ. Θεοφανόπουλος:** Ευχαριστώ. Ήθελα και εγώ να συνεισφέρω στην κουβέντα, επειδή κατάλαβα από πλευράς σας έναν προβληματισμό σχετικά με την επί πλοίου εκπαίδευση. Δεν υπάρχει καμιά προσπάθεια να μεταφέρουμε βάρος εκπαίδευσης από την σχολή στο πλοίο. Δυστυχώς ή ευτυχώς, είναι μία διεθνής απαίτηση εδώ και 20 χρόνια, με την νέα σύμβαση έχει γενικευτεί, και έχουμε να αντιμετωπίσουμε ένα πραγματικό γεγονός, αν θέλουμε να έχουμε αξιωματικό, θα έχουμε οπωσδήποτε επί πλοίου εκπαίδευση. Και πρέπει να βρούμε τον τρόπο να το κάνουμε, και να το κάνουμε σωστά. Πολλά από τα προβλήματα που είπατε, η έλλειψη ναυτοσύνης, πρακτικών δεξιοτήτων κ.λπ., ενδεχομένως να οφείλονται και στον τρόπο που γίνεται η επί πλοίου εκπαίδευση, διότι αποσκοπεί η επί πλοίου εκπαίδευση και σε αυτό, να καλύψει ενδεχομένως και την έλλειψη του ναυτοδιδασκάλου στη σχολή. Ένας σπουδαστής που θα περάσει έναν χρόνο πάνω στη θάλασσα, πρέπει να έρθει πίσω και να ξέρει κάποια πράγματα. Εάν έρχεται πίσω και δεν ξέρει αυτά και

τα διαπιστώνετε μετά και εσείς, θα πρέπει να αναζητήσουμε όλοι μας κάποιες ευθύνες, εκεί όμως που πρέπει. Ευχαριστώ.

**κ. Τσούρας:** Πρώτα-πρώτα σας ευχαριστώ πολύ κύριε Διευθυντά. Αυτό αναφέρω και εγώ, ότι την επί πλοίου εκπαίδευση οι δόκιμοι όσο μπορούν, την κάνουν. Ποιος όμως έχει την ευθύνη για την εποπτεία της; Οι διεθνείς κανονισμοί αναφέρουν ότι πρέπει να υπάρξει εκπαίδευση επί του πλοίου, η οποία ακολουθείται σε θέματα ασφαλείας χωρίς κανένα πρόβλημα. Αλλά ποιος θα εκπαιδεύσει τους δόκιμους στα πρακτικά θέματα εφόσον δεν υπάρχει λοστρόμος;

Απλά να σας πω ότι ξεφεύγουμε πάρα πολύ από το θέμα των συνθέσεων στα πλοία. Όταν υπάρχουν σήμερα σε πλοίο 300 μέτρων 17 άτομα μόνο ή 18, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι υπάρχει περίπτωση Σαββατοκύριακο να μην συναντηθούν και μεταξύ τους. Ποιος λοιπόν θα αναλάβει την εκπαίδευση αυτών των ατόμων, ποιοι άνθρωποι; Να μιλάμε πραγματικά, εγώ αυτό προηγουμένως σας είπα, όπως λένε οι διεθνείς κανονισμοί να υπάρχει εκπαίδευση επί του πλοίου, ποιος θα την κάνει; Ποιος θα την κάνει; Ο Β΄ Μηχανικός όταν είναι ντεϊμάνης από την Παρασκευή το βράδυ, μπορούμε να τον δούμε την Δευτέρα το πρωί. Το έχουμε σκεφτεί αυτό το πράγμα; Όλοι μας, και εσείς, η υπηρεσία, όταν προτείνετε να γίνεται εκπαίδευση επί του πλοίου, ποιος θα την κάνει; Εγώ επαναλαμβάνω, ποιος θα την κάνει; Ε, εντάξει, τότε δείχνουμε ότι δεν ξέρουμε την ναυτιλία στο σύνολό της, διότι η ναυτιλία βεβαίως είναι minimum, και το minimum είναι 13 άτομα, δεν είναι 19 ή 18. Δεν θα έχει όμως κανείς 17 ή 13, θα έχει 18 και 19, εν πάση περιπτώσει, θέληση να υπάρξει, και να μην γίνεται προσπάθεια μετάθεσης ευθυνών άλλων φορέων στον καπετάνιο ή στον μηχανικό. Αυτό πρέπει να σταματήσει κάποτε, γιατί δεν φέρνει και αποτέλεσμα.

**κ. Δημητριάδης:** Καλημέρα σας, από την Ένωση Ελλήνων Πλοιαρχών, είμαι σπουδαστής, Δημητριάδης Νικόλαος. Εχθές και σήμερα στις μέχρι τώρα ομιλίες έχουμε αναφερθεί στην ανάγκη για Έλληνες αξιωματικούς και για τις ικανότητες των Ελλήνων αξιωματικών. Όσον αφορά την πρακτική εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, συμφωνώ ότι εν μέρει θα ήταν περισσότερες οι ευθύνες του Πλοίαρχου για την εκπαίδευση των δοκίμων, αλλά πώς θα μπορούσαν κάποιες συνθήκες πάνω στο πλοίο, οι οποίες έχουν να κάνουν με εμπειρίες πάνω στο πλοίο, να μεταφερθούν σε εκπαίδευση είτε στις σχολές είτε γενικότερα στη στεριά και όχι πάνω στο πλοίο, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται ο Πλοίαρχος και οι ευθύνες του;

**κ. Τσούρας:** Θα μου επιτρέψετε να σας πω τι εμπειρία έχω εγώ και τι γνώσεις απέκτησα όταν πήγα στις σχολές, στη σχολή της Ύδρας. Όταν τελείωσα εγώ τη σχολή της Ύδρας, ήξερα και κόμπους να κάνω και να δένω και πολλά άλλα πράγματα. Είχα δει και τον Έλληνα λοστρόμο. Σήμερα δεν υπάρχει κα-

νένας να μάθει σε εσάς αυτά τα πράγματα. Εσείς ξέρετε να κάνετε κανέναν κόμπο; Εσείς προσωπικά, αν σας πούνε αύριο που θα γίνετε Υποπλοίαρχος να βάψετε, θα ξέρετε να ξεχωρίσετε χρώματα και να ασχοληθείτε με τέτοια θέματα; Πέστε μου, έχετε τις γνώσεις;

**κ. Δημητριάδης:** Σας απαντάω, το αναφέρατε και εσείς πάνω στο πλοίο δεν υπάρχει ούτε Έλληνας λοστρόμος, ούτε...

**κ. Τσούρας:** Αυτός λοιπόν είναι ο προβληματισμός μου.

**κ. Δημητριάδης:** Βεβαίως και δεν είναι μόνο εκεί, ένα πλοίο έχει και άλλες λειτουργίες, όπως υπάρχει η φόρτωση, υπάρχει η εκφόρτωση, αυτά τα οποία μπορούν να παρατηρηθούν μόνο πάνω στο πλοίο, πώς θα μπορούσαν να γίνουν αυτά στη σχολή; Εκτός από τους προσομοιωτές, οι προσομοιωτές δεν μπορούν να τα...

**κ. Τσούρας:** Η φόρτωση και η εκφόρτωση μαθαίνονται στις σχολές και στις ΑΕΝ και στο ΚΕΣΕΝ είτε με τους προσομοιωτές είτε με το μάθημα της Ευστάθειας. Δεν νομίζω να υπάρχει πρόβλημα εκεί πέρα. Μιλάμε για θέματα ασφάλειας, για θέματα ναυτοσύνης, εκεί είναι μεγάλο το πρόβλημα.

**κ. Δημητριάδης:** Εκεί είναι σίγουρα το πρόβλημα και για αυτό σας έκανα την προηγούμενη ερώτηση. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Τσούρας:** Ευχαριστώ και εγώ.

**κ. Ματσάγγος:** Κάποιος άλλος κύριος; Στο βάθος ο κ. Κουλούρης.

**κ. Κουλούρης:** Νίκος Κουλούρης, ναυτιλιακή εταιρεία EURONAV. Θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις, τις οποίες ουσιαστικά τις έχω πάρει από παιδιά που δουλεύουνε στην εταιρεία μας, οι οποίοι ήδη έχουν τελειώσει και είναι για πρώτη φορά στον βαθμό του ανθυποπλοίαρχου ή του Γ' Μηχανικού. Μία από αυτές τις παρατηρήσεις αναφέρει ότι σε ένα δείγμα 30 σπουδαστών, 100% ζητάει αναβάθμιση, εκσυγχρονισμό του ΚΕΠ. Δηλαδή θα πρέπει να μπουν μέσα κεφάλαια που έχουν σχέση με το ECDIS, με τον ISPS, με όλα τα καινούργια συστήματα και τις απαιτήσεις και επίσης, στον τρόπο που εξετάζεται ο σπουδαστής, όταν επιστρέψει από το σχολείο. Είναι μία τυπική ολιγόλεπτη διαδικασία, η οποία δεν μπαίνει μέσα στην ουσία του θέματος και του προβλήματος, και η όλη δομή αποθαρρύνει τον σπουδαστή. Σε μία ερώτηση πόσο χρόνο αφιερώσατε εβδομαδιαία για την συμπλήρωση του ΚΕΠ, αναφέρονται ένα ποσοστό 40% σε τρεις με πέντε ώρες την εβδομάδα, ένα ποσοστό 30% πέντε με επτά ώρες την εβδομάδα, ένα ποσοστό 10% όχι συστηματικά, και ένα ποσοστό 20% μία ώρα την ημέρα. Σε μία άλλη ερώτηση.

**κ. Ματσάγγος:** Συγγνώμη κύριε Κουλούρη, όμως, θα μου επιτρέψετε να πω ότι αυτό είναι αντικείμενο της απογευματινής περιόδου, που αφορά την εκπαίδευση επί πλοίου. Αν έχετε κάτι γενικότερο για την μετεκπαίδευση των στελεχών των αξιωματικών πια επί πλοίου και κάτι σε αυτά που είπε ο κ. Τσούρας, με μεγάλη χαρά.

**κ. Κουλούρης:** Ναι, ζητώ συγγνώμη, δεν παρακολούθησα ούτε εχθές και

ήρθα πριν από λίγο, να πω το άλλο όμως που είπε ο συνάδερφος, ο κ. Τσούρας. Θεωρώ ότι είναι υποχρέωση των αξιωματικών και του Πλοιάρχου να πάρουνε μέρος στην εκπαίδευση του σπουδαστή. Είναι ένα μεγάλο θέμα και μία πολύ μεγάλη κουβέντα, η οποία έχει σχέση όχι μόνο με την Ελλάδα, αλλά και γενικότερα με την διεθνή ναυτιλία και με αυτούς οι οποίοι νομοθετούν. Είναι υποχρέωση των προϊσταμένων και του Πλοιάρχου να αφιερώσει χρόνο για την εκπαίδευση, για να υπάρχει ακριβώς μία συνέχεια. Από την άλλη πλευρά, εδώ στο δείγμα, επειδή έχει σχέση, θα το πω και αυτό, για την βοήθεια που είχαν οι σπουδαστές επάνω στο πλοίο, ένα 87% σε ένα δείγμα τριάντα σπουδαστών είπε ότι είχε αρκετή βοήθεια, ένα 5% είπε όχι την επιθυμητή και ένα 8% ότι δεν είχε καθόλου. Δηλαδή νομίζω ότι οι σπουδαστές βοηθούνται, όχι βέβαια στο επιθυμητό, αλλά σε έναν βαθμό ικανοποιητικό, που σημαίνει ότι κατανοείται και στην πράξη υπάρχει η υποστήριξη αυτή που πρέπει να πάρει ο σπουδαστής επάνω στο πλοίο. Ευχαριστώ.

**κ. Τσούρας:** Και εγώ σας ευχαριστώ κύριε Κουλούρη, θα μου επιτρέψετε να σας απαντήσω το εξής, ότι κανένας δεν αμφισβητεί ότι είναι υποχρέωση όλων μας των καπεταναίων και των μηχανικών, να μεταφέρουμε την εμπειρία μας, την τεχνογνωσία μας στους νεότερους. Η διαφορά μας είναι στο εξής. Ότι άλλο να το κάνω γιατί θέλω να το κάνω, και άλλο γιατί μου το επιβάλλει κάποιος νόμος. Αυτή είναι η διαφορά μας. Σήμερα, όπως πολύ καλά είπατε, οι σπουδαστές που γύρισαν από τα βαπόρια μιλάνε για ικανοποιητικό ποσοστό σωστής εκπαίδευσης, που είχανε κατά την διάρκεια του εκπαιδευτικού τους ταξιδιού, αλλά το κάνουν οι καπεταναίοι και οι μηχανικοί, γιατί το θέλουνε. Και έχουν υποχρέωση, όχι όμως να μου το επιβάλεις με νόμο. Είναι και εδώ ο Πρόεδρος των Πλοιάρχων, ο οποίος μπορεί να σας ενημερώσει ότι υπάρχουνε αιτήματα καπεταναίων και μηχανικών να υπάρξει ιδιαίτερη αμοιβή για την εκπαίδευση των σπουδαστών. Δεν το ανέφερα, και δεν θέλω να γίνει μεγάλη συζήτηση για αυτό το θέμα, γιατί δεν μας τιμάει. Αλλά υπάρχει. Πώς λοιπόν θα γυρίσουμε εμείς και θα πούμε, επιβάλλεται από τον νόμο να κάνεις αυτή την εκπαίδευση; Ευχαριστώ.

**κ. Βλάχος:** Πάωργος Βλάχος από Ένωση Πλοιάρχων. Κατ' αρχάς καπετάν Γιάννη να σας συγχαρώ για τις πολύ ωραίες τοποθετήσεις σας. Αλλά επιτρέψτε μου να πω κάτι, το οποίο οι πιο πολλοί από μας το γνωρίζουν. Ποιοι νομοθετούν διεθνώς; Κάποιοι άσχετοι, κάποιοι αδαείς, κάποιοι γραφειοκράτες, καρεκλοκένταυροι, οι οποίοι ουδεμία σχέση έχουν με το αντικείμενο, περισσότεροι από αυτούς δε είναι από ναυτιλίες που τις έχουν χάσει από τα χέρια τους, γιατί απέτυχαν παταγωδώς και έρχονται αυτοί να νομοθετήσουν, και να επιβάλλουν σε εμάς τους Έλληνες που εξακολουθούμε να έχουμε κάποια πρωτοπορία σε αυτό το άθλημα, και προσπαθούν με αυτούς τους τρόπους να ευνουχίσουν ολοσχερώς τον Πλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό, δίνοντάς του τέτοιο βάρος, τέτοιο όγκο εργασίας, ο οποίος εκ των πραγμάτων δεν έχει χρόνο

για τίποτε άλλο. Και από την άλλη φταίει και κάποια γραφεία, τα οποία εξουθενωτικά τον οδηγούν σε τέτοια κόπωση και δίνοντάς του τέτοιο βάρος, από το ISM της κάθε εταιρείας, και από τις υποχρεώσεις που έχει να τηρεί records και όλα τα σχετικά, που όχι μόνο ο χρόνος του είναι ελάχιστος, πολλές φορές ούτε για να αναπαυτεί δεν έχει χρόνο, και αυτό πλέον έχει να κάνει με την ασφάλεια του πλοίου. Βεβαίως θεωρούμε ότι είναι υποχρέωσή μας να μεταλαμπαδεύσουμε στα παιδιά μας ό,τι μπορούμε καλύτερο. Ναι, από τις γνώσεις μας, ναι, από τις εμπειρίες μας, όταν αυτό είναι εφικτό όμως. Και κανείς δεν μπορεί να το επιβάλλει. Και άλλωστε εμείς, έχουμε μάθει εμείς οι Έλληνες να δουλεύουμε έξω από κανόνες, και για αυτό έχουμε μία διαφορετικότητα και για αυτό έχουμε μία πρωτοπορία. Εάν πάμε by the book και by the rule, θα καταστήσουμε σαν κάποιους άλλους που χάσανε και τα αυγά και τα πασχάλια.

**κ. Τσενεμπής:** Στο ΚΕΣΕΝ χρόνια, από τα βόρεια έδρανα εδώ. Καπετάνιος είμαι, Τσενεμπής λέγομαι, χρόνια και στο ΚΕΣΕΝ, τελευταία και στο Ναυτικό Επιμελητήριο από την ναυτιλιακή πλευρά, δεν άκουσα σχετικά με τον επαγγελματισμό και γίνομαι συγκεκριμένος. Τελευταία ο κ. Ματσάγγος ήταν από τους ενισχυτές αυτής της προτάσεως, έχει γίνει το γραφείο σταδιοδρομίας. Ακούω και λένε διάφοροι ότι τα ελληνικά πλοία πλέον δεν παίρνουνε ή δεν υπάρχουνε θέσεις. Υπάρχει και η σκέψη γιατί να μην πάμε και στα ευρωπαϊκά, σωστά. Ίσως αυτός είναι και ο στόχος του γραφείου σταδιοδρομίας. Όπου βρίσκομαι λέω οι δόκιμοι που είναι εδώ πώς θα πάνε στα ευρωπαϊκά πλοία; Μήπως να μας απασχολήσει στις διάφορες πρεσβείες που έχουμε, και υπάρχει ο εμπορικός ακόλουθος, να δώσουμε κάποια στοιχεία και να πει στην εκεί πλοιοκτησία στην Ένωση Εφοπλιστών της Γερμανίας, ότι μην παίρνεις αξιωματικό από άλλες χώρες διπλανές και κάτω από εκεί από την Ασία, ο Έλληνας είναι καλός; Πώς δηλαδή ο δόκιμος ή ο ανθυποπλοίαρχος ή ο Γ' Μηχανικός να βρει και σε ευρωπαϊκό πλοίο. Πιστεύω και θεωρώ ότι είμαστε οι καλύτεροι, μας λείπει όμως η οργάνωση. Μπορούμε να κάνουμε κ. Ματσάγγο κάποια ρύθμιση με τα διάφορα προξενεία, να υπάρχει μία λίστα ποιοι είναι ξέμπαρκοι, ποιοι προσφέρονται. Για τους δοκίμους το πρώτο στοιχείο δεν είναι ούτε το δίπλωμα ούτε η ναυτιλία ούτε η ευστάθεια. Τα αγγλικά παιδιά, τα αγγλικά. Για να μπει στο νορβηγέζικο πρέπει να ξέρεις καλά τα αγγλικά, όχι τα αγγλικά του σχολείου, όχι τα αγγλικά «this is», «yes», κ.λπ., τα αγγλικά της πιάτσας. Αυτά και ευχαριστώ πολύ.

**κ. Ματσάγγος:** Εμείς ευχαριστούμε πολύ.



## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΡΟΣ

### Εξειδικευμένη εκπαίδευση στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Ναύαρχε,  
κυρίες και κύριοι.

Στα επόμενα λίγα λεπτά θα προσπαθήσω να προσεγγίσω ένα μέρος του μείζονος προβλήματος που για χρόνια απασχολεί την ναυτιλιακή κοινότητα κι έχει αποτελέσει, κατά καιρούς, αντικείμενο μελετών και αναλύσεων. Το πρόβλημα είναι αυτό της εκπαίδευσης των στελεχών Ε.Ν. και ειδικότερα το σημείο που αφορά την μετεκπαίδευση και επιμόρφωση των υπάρχοντων στελεχών, προκειμένου αυτά να αποκτήσουν τις γνώσεις που είναι πλέον απαραίτητες στο πλοίο.

Όταν ξεκίνησα την καριέρα μου, τα πλοία ταξίδευαν με την βοήθεια του εξάντα, άντε και ενός αμφιβόλου ποιότητας ραντάρ, ενώ σήμερα η γέφυρα έχει γεμίσει από οθόνες υπολογιστών, η πλοήγηση γίνεται σε ηλεκτρονικούς χάρτες και το GPS έχει γίνει κάτι περισσότερο από απαραίτητο. Απ' αυτήν την άποψη, νομίζω ότι μπορώ να αναφερθώ με ευχέρεια, θα έλεγα, στο θέμα της ειδικής κι εξεζητημένης γνώσης που απαιτείται στη σημερινή εποχή από τους ναυτικούς.

Κατ' αρχάς θεωρώ πως όλοι συμφωνούμε πως για να ταξιδέψει με ασφάλεια το σύγχρονο πλοίο πρέπει να είναι επανδρωμένο με πλήρωμα, το οποίο πέρα από τις παραδοσιακές και απαραίτητες γνώσεις ναυτιλίας, θα πρέπει να διαθέτει επιπλέον ειδικές γνώσεις, οι οποίες δεν αποκτούνται κατά την διάρκεια της φοίτησης στις Ακαδημίες Αξιωματικών Ε.Ν..

Θα προσπαθήσω επιγραμματικά να περιγράψω ποιες είναι οι σύγχρονες απαιτήσεις στο πλοίο του σήμερα. Κατ' αρχάς νομίζω πως όλοι θα συμφωνήσουμε πως στο σημερινό πλοίο πρέπει εκτός των πολλών και γνωστών απαιτήσεων να ληφθούν υπ' όψιν νέοι παράγοντες όπως:

- Η πολυπολιτισμικότητα του πληρώματος και η συνακόλουθη διαφορά αντιλήψεων και προσεγγίσεων στα όποια προβλήματα.
- Η ανάγκη για πιο ορθολογική οικονομική διαχείριση λόγω των υψηλών τιμών των καυσίμων και των προβλέψεων για περαιτέρω άνοδο των τιμών τους στο μέλλον.

- Η αυστηρότερη τήρηση των προγραμμάτων ταξιδιού, καθώς αυξάνονται οι απαιτήσεις των ναυλωτών για μεγαλύτερη ακρίβεια αφίξεων-αναχωρήσεων.
- Η διαχείριση ενέργειας ως καθοριστικός παράγοντας εξοικονόμησης πόρων και μείωσης του κόστους.
- Η ανάγκη για όλο και υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας επιβαινόντων και φορτίων.
- Το Security και οι απαιτήσεις που απορρέουν από τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του.

Νομίζω πως εύκολα γίνεται αντιληπτό πως για να μπορέσει ο σημερινός Πλοίαρχος/Αξιωματικός/Μηχανικός να διαχειριστεί επιτυχώς και να αντεπεξέλθει σε όλα τα παραπάνω, θα πρέπει να διαθέτει ειδικές γνώσεις πέρα από την καλή γνώση ναυσιπλοΐας, χειρισμού μηχανών και ναυτικής τέχνης.

Στο ερώτημα ποιος θα πρέπει να αναλάβει την αναγκαία και απαραίτητη, όπως όλοι καταλαβαίνουμε, μετεκπαίδευση και επιμόρφωση των στελεχών, η απάντηση δεν είναι τόσο απλή. Πολλοί προτείνουν αυτό να το κάνει η πολιτεία και άλλοι ανταπαντούν πως οι εταιρείες των οποίων τα πλοία επανδρώνουν τα στελέχη, θέτουν τις απαιτήσεις και αυτές τελικά απολαμβάνουν το αποτέλεσμα, άρα αυτές θα πρέπει να το αναλάβουν. Τα όρια μεταξύ κράτους και εταιρειών ως φορέων που θα παρέχουν την μετεκπαίδευση και επιμόρφωση γίνονται δυσδιάκριτα, ειδικά όταν πρόκειται για περιπτώσεις στελεχών που δεν συγκαταλέγονται στους άριστους.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι σε θέση και θα πρέπει να μετεκπαιδεύσει και να επιμορφώσει έναν ναυτικό που έχει έλλειμμα σε βασικές γνώσεις, π.χ. αξιωματικό καταστρώματος που δεν γνωρίζει καλά Ναυτιλία, Ευστάθεια, Μετεωρολογία ή έναν αξιωματικό Μηχανής που δεν γνωρίζει καλά Μηχανολογία, Θερμοδυναμική ή λειτουργία Μηχανών Εσωτερικής Καύσης; Αυτό δεν θα έπρεπε να γίνεται από το κράτος, το οποίο μέχρι τώρα έχει τον έλεγχο των Ακαδημιών, στις οποίες υποτίθεται πως παρέχονται και ελέγχονται οι απαιτούμενες γνώσεις, προκειμένου να πιστοποιηθεί ο αξιωματικός;

Και αν υποθεθεί ότι καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως οι εταιρείες θα έπρεπε να το κάνουν, πώς αυτές θα διασφαλίζουν την παραμονή του ήδη μετεκπαιδευμένου στελέχους στις τάξεις τους; Ειδικά όταν όπως όλοι γνωρίζουμε, η μετεκπαίδευση και η επιμόρφωση των στελεχών είναι μια οικονομική επιβάρυνση καθόλου αμελητέα.

Ακούγοντας προσεκτικά τις τοποθετήσεις της πολιτείας, των εφοπλιστών, των διευθυντών των ΑΕΝ/ΚΕΣΕΝ, των καθηγητών, αλλά και των σπουδαστών, όλοι μας θα πρέπει να καταλάβουμε ένα πράγμα: ότι υπάρχει όντως πρόβλημα στην ναυτική εκπαίδευση. Και όταν όλοι συμφωνούν ότι υπάρχει πρόβλημα, τότε το πρόβλημα γίνεται μεγαλύτερο, γιατί δεν υπάρχει αντίθεση. Και είναι γνωστό ότι όπου δεν υπάρχει αντίθεση, δεν υπάρχει και σύνθεση.

Συνεχίζοντας, θα ήθελα να θέσω μερικά ακόμη ερωτήματα, προκειμένου να υπάρξει ο ανάλογος προβληματισμός.

- Είναι αποδεκτό και ηθικά σωστό να αναλαμβάνουν οι εταιρείες το κόστος της μετεκπαίδευσης-επιμόρφωσης των στελεχών τους ή όχι;
- Το στέλεχος οφείλει και είναι υποχρεωμένο να αποκτά έγκαιρα τις γνώσεις που παρέχονται με μετεκπαίδευση-επιμόρφωση και την απαραίτητη πιστοποίησή του ως προαπαιτούμενο της επαγγελματικής του αποκατάστασης ή όχι;
- Ποια είναι τα απαραίτητα και αποδεκτά ως ελάχιστα προσόντα του στελέχους που απαιτούνται κάθε φορά, προκειμένου να αναλάβει θέση εργασίας και γιατί οι εταιρείες μπορούν να έχουν απαιτήσεις πλέον αυτών;

Τα ερωτήματα αυτά για χρόνια μένουν αναπάντητα και προβληματίζουν, κατά καιρούς, όσους εμπλέκονται στην διαχείριση πληρωμάτων και οικονομικών, αλλά και των επιχειρησιακών υπευθύνων των εταιρειών. Οι απαντήσεις που εύκολα δίνονται, με ελάχιστη σκέψη, είναι πως αν ακολουθούσαμε την ευρωπαϊκή πρακτική χωρών με ναυτιλιακή παράδοση πολλών ετών, δεν θα υπήρχε πρόβλημα. Στην Ευρώπη τα στελέχη από μόνα τους μετεκπαιδεύονται-επιμορφώνονται, θεωρώντας το αυτονόητο καθήκον τους, αναλαμβάνοντας και το αντίστοιχο κόστος. Μια σχεδόν αυτόματη διαδικασία που ακολουθούν χωρίς παρότρυνση ή σκέψη και όταν καλούνται να εργαστούν, έχουν στον φάκελό τους όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά, προκειμένου να καταλάβουν την θέση που τους αναλογεί.

Η ελληνική πραγματικότητα από μόνη της ανταπαντά πως καθ' όσον μακράν απέχουμε από τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπαίδευσης των σχολών παραγωγής στελεχών και όσα ισχύουν στα πλοία των χωρών αυτών, όχι μόνον εργασιακά, αλλά κυρίως ως διάφορη νοοτροπία, το πρόβλημα εξακολουθεί να υπάρχει και να ζητά απάντηση.

Το κόστος της τεχνολογίας και των εφαρμογών της στο πλοίο μειώθηκε τόσο, ώστε το εργασιακό περιβάλλον και οι απαιτήσεις του άλλαξαν άρδην. Ο ναυτικός, όπως και ο εργαζόμενος στη στεριά, έβλεπε πως οι παραδοσιακές του ικανότητες, η εργατικότητα, η ναυτοσύνη, ακόμη και το φιλότιμο που διέκριναν πάντα τον Έλληνα ναυτικό, δεν ήταν πια τα σημαντικά. Παρέμεναν ως απαιτούμενα βέβαια, αλλά με άλλη προτεραιότητα.

Οι εφαρμογές μιας τεχνολογίας εξειδικευμένης, που ερχόταν απ' ευθείας απ' αυτήν της αεροπορίας και τα όριά της χάνονταν στις παρυφές της διαστημικής, έρχονταν ταχύτατα να εγκατασταθούν στις γέφυρες, στα μηχανοστάσια και στα συστήματα logistics. Οι αποδέκτες και θεσμικά χρήστες της, ειδικά στα πλοία, έπρεπε με ανάλογη ταχύτητα και δεκτικότητα να την υιοθετήσουν, αλλά πολύ σύντομα και να την χρησιμοποιήσουν.

Εδώ θα ήθελα να βάλω μια άνω τελεία και μιας και μιλάμε για τεχνολογία να αναφερθώ για λίγο στην υποχρεωτική χρήση ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS). Αυτό, κύριοι, θα αποτελέσει πρόβλημα για όσους δεν έχουν την απαιτούμενη γνώση και παραμένουν μόνο σε μια στεία πιστοποίηση.

Η χρήση των ηλεκτρονικών χαρτών είναι μια επανάσταση στον τομέα της ναυσιπλοΐας, η οποία αλλάζει. Θα πρέπει λοιπόν όχι μόνον οι ναυτικοί, αλλά και οι αρχιπλοίαρχοι, να αποκτήσουν την απαραίτητη γνώση και μάλιστα σύντομα, ώστε να είμαστε όλοι σε θέση να αντιμετωπίσουμε αυτήν την πρόκληση.

Θα πρέπει λοιπόν η ναυτιλιακή κοινότητα της χώρας, να αντιληφθεί πως δεν είναι έτοιμη να αντιμετωπίσει το πρόβλημα. Με την πρωτογενή παραγωγή στελεχών υποβαθμισμένη, της οποίας οι αιτίες μπορεί να είναι εξηγήσιμες και αντιληπτές σήμερα και με την μετεκπαίδευση των υπαρχόντων στελεχών σε τέλμα, με εξ ίσου εξηγήσιμες σήμερα αιτίες, όλοι κατάλαβαν και ίσως συνειδητοποίησαν πως υπήρχε πρόβλημα και μάλιστα σοβαρό.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ανέκαθεν είχαν, έχουν και θα έχουν ανάγκη από ικανά και παραγωγικά στελέχη που θα επανδρώνουν τα πλοία τους. Το ζητούμενο είναι πλέον πώς αυτά θα είναι διαθέσιμα και κατάλληλα προετοιμασμένα να αντιμετωπίσουν όχι μόνο την σημερινή πρόκληση αλλά και την μελλοντική ανάγκη.

Πολύ γρήγορα έγινε αντιληπτό πως ένας αξιωματικός καταστρώματος θα έπρεπε να έχει πολύ καλές, ας μην πούμε άριστες γνώσεις ναυτιλίας - κατεύθυνσης, όπως κλασικά την αντιλαμβανόμαστε, λίγο πολύ, αλλά θα έπρεπε να γνωρίζει την χρήση και την αρχιτεκτονική υπολογιστικών προγραμμάτων και χρήση συστημάτων, προκειμένου να χειρίζεται και να αντεπεξέρχεται στις σύγχρονες απαιτήσεις του ηλεκτρονικού και ψηφιακού περιβάλλοντος πλοήγησης – χειρισμών του σήμερα και του αύριο.

Η εργασιακή καθημερινότητα της δεκαετίας του '90, διατηρεί λίγα κοινά γνωρίσματα με αυτήν του 2000 και η ρουτίνα καθημερινότητας του σήμερα, ελάχιστα κοινά έχει με αυτήν του '90. Κοινό πεδίο της ναυσιπλοΐας του τότε με την ναυσιπλοΐα του σήμερα που οι γέφυρες των πλοίων είναι πλέον paperless, εξοπλισμένες με συστήματα ECDIS και σύντομα οι γέφυρες INS (Integration Navigational Systems), είναι οι γνώσεις, η αντιληπτική ικανότητα, η επεξεργασία και η αξιολόγηση των πληροφοριών, όπως και η ταχύτητα αντίδρασης. Τηρουμένων των αναλογιών όλα παραμένουν ίδια, να μην πω απaráλλαχτα, στο πέρασμα των αιώνων.

Το σημαντικό πρόβλημα που ακόμη παραμένει άλυτο, είναι αυτό της προετοιμασίας των στελεχών, προκειμένου αυτά να είναι ικανά και άξια να αντιμετωπίσουν και να επιλύσουν με τον σωστό τρόπο, τα δύσκολα και ίσως συχνά προβλήματα που δημιουργούνται στο πλοίο.

Δεδομένου του συμπεράσματος που αβίαστα προκύπτει, όχι μόνο από

την αξιολόγηση των στελεχών αλλά και από την διαδικασία παραγωγής κι ανάδειξης τους μέσω της εκπαιδευτικής διαδικασίας που ακολουθούν οι παραγωγικές σχολές και το δευτεροβάθμιο εκπαιδευτικό κέντρο του ΚΕΣΕΝ, καταλήγουμε εύκολα στο συμπέρασμα πως χρειάζεται επιπλέον και ιδιαίτερη εκπαίδευσή τους.

Στο ερώτημα ποιος, με ποιο τρόπο, με ποια μέσα, καθώς και με ποιο κόστος πρέπει να παράσχει την επιπλέον κι ίσως αναγκαία για πολλά στελέχη εκπαίδευση, η απάντηση είναι πολύ δύσκολη. Εύκολα μπορεί κανείς να πει: το κράτος. Εξ ίσου εύκολα, όμως, έρχεται η απάντηση πως το κράτος αν ήθελε ή είχε εντάξει στις προθέσεις του κάτι τέτοιο, δεν θα χρειαζόταν να το κουβεντιάζουμε εδώ τώρα. Θα είχε ήδη ληφθεί μέριμνα, ώστε να εκπαιδεύονται παράγονται και αργότερα να μετεκπαιδεύονται τα στελέχη Ε.Ν..

Εξίσου εύκολα θα μπορούσε κάποιος να πει πως αφού οι εταιρείες και οι ανάγκες των πλοίων τους απαιτούν εξειδικευμένη γνώση και ικανότητες, ας πληρώσουν, προκειμένου τα στελέχη τους να την αποκτήσουν.

Η πρόταση πιστεύω πως είναι κάπου ενδιάμεσα. Το κράτος δεν μπορεί κι ίσως δεν θέλει, οι εταιρείες μπορούν και θέλουν, αλλά έχουν να συνυπολογίσουν το κόστος και την διασφάλιση της εργασιακής συνέχειας του στελέχους τους. Η κατανομή του κόστους ίσως μεταξύ εταιρείας και στελέχους είναι η πιο πρόσφορη και ηθικά αποδεκτή λύση.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να προσθέσω ότι μιας και μιλάμε για περαιτέρω ειδική εκπαίδευση στελεχών που επανδρώνουν τα πλοία, θα πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπ' όψιν και μια κάποια ανάλογη που θα πρέπει να δοθεί και στα στελέχη που επανδρώνουν τα γραφεία. Αν αυτό δεν συμβεί, σίγουρα θα παρουσιασθούν μεγάλα προβλήματα/αδυναμίες στην επίβλεψη και στην ορθολογιστική εκμετάλλευση ενός σημερινού πλοίου από τα σημερινά στελέχη γραφείου.

Οι εξελίξεις, όπως ανέφερα και πριν, τρέχουν με ιλιγγιώδη ταχύτητα και επειδή κατά την ταπεινή μου γνώμη είμαστε λίγο πίσω, χρειάζονται αρκετές προσπάθειες, ώστε να καλυφθεί το κενό που έχει ήδη δημιουργηθεί με την εξέλιξη και την χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας στην ναυσιπλοΐα, στην κίνηση και στην εκμετάλλευση των πλοίων της εποχής μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Θανοπούλου:** Να επιστρέψω πάλι στο θέμα των 40 ωρών, γιατί το ξανααναφέρατε. Από όλα τα ECDIS που έχω κοιτάξει, και αυτή την στιγμή το επιβεβαιώνω κοιτάζοντας σε όλο τον κόσμο, είναι 40 ώρες.

**κ. Τσίρος:** 40 ώρες είναι το IMO course 1.27, σας λέω ότι αυτό δεν αρκεί, αυτό είναι ο μπούσουλας.

**κ. Θανοπούλου:** Με την έννοια όπως το βάλατε είναι σαν δική μας ιδιαιτερότητα, που δεν την ακολουθεί κάποιος άλλος. Είπατε και πριν να βρίσκουμε τα πράγματα που είναι σωστά και μετά να πηγαίνουμε στα αρνητικά, να κάναμε μια σύνθεση.

**κ. Τσίρος:** Από αυτή τη μεριά είμαστε καλυμμένοι ως προς αυτό που προτείνει ο ΙΜΟ στο 1.27 course το «Εκπαίδευση πάνω στο ECDIS», «ECDIS generic», όπως έχει αρχίσει να λέγεται.

**κ. Τσούλης:** Θα ήθελα να κάνω μία διευκρίνιση σχετικά με τις ώρες του ECDIS. Πράγματι καλύπτεται το τυπικό κομμάτι που αφορά στην πιστοποίηση, αλλά παρ' όλα αυτά επειδή πλέον τα αντικείμενα είναι αρκετά συγγενή και υπάρχει αλληλοεπικάλυψη, να υπενθυμίσω ότι έχουμε σε τέσσερα εξάμηνα Ναυτιλία, η οποία είναι από 4 ή 5 ώρες και της οποίας οι εφαρμογές λόγω του ότι πλέον τα βαπόρια γίνονται paperless, θα γίνονται στην πράξη μέσω ηλεκτρονικών χαρτών και ECDIS. Επίσης είναι και το μάθημα της Προσομοίωσης, το οποίο εισάγεται ως δίωρο τουλάχιστον σε τέσσερα εξάμηνα. Επομένως μέσω διαφορετικών μαθημάτων επιτυγχάνουμε το ζητούμενο, που είναι η εξοικείωση με την paperless γέφυρα. Δεν μένουμε σε καμία περίπτωση αποκλειστικά στο τρίωρο μάθημα  $3 \times 15 = 45$  ώρες του ECDIS. Καλύπτεται αυτόνομα το κομμάτι της πιστοποίησης. Επί της ουσίας γίνεται χρήση πολύ περισσότερες ώρες, γιατί πράγματι είναι η ουσία, είναι η βάση, δεν έχεις ναυσιπλοΐα αν δεν μπορεί να τα χειριστείς.

**κ. Τσίρος:** Να σας κάνω και εγώ μια ερώτηση, έχετε ταξιδέψει;

**κ. Τσούλης:** Είμαι Πλοίαρχος.

**κ. Τσίρος:** Επειδή εγώ τα τελευταία έξι χρόνια ναυσιπλοούσα με ECDIS, θέλω να πω εδώ με αυτήν μου την ιδιότητα, όχι κάποιου καπετάνιου, ο οποίος έχει στο νου του ECDIS ηλεκτρονική ναυτιλία, ηλεκτρονικούς χάρτες δηλαδή, σας μιλάει κάποιος άνθρωπος που έχει δουλέψει το ECDIS. Το ECDIS είναι μια άλλη κουλτούρα, όχι 40 ώρες, 140 ώρες, δεν είναι αρκετές, εάν δεν μπορούμε να μεταλαμπαδεύσουμε στον εκπαιδευόμενο το τι ακριβώς σημαίνει ECDIS. Δεν θα κάνουμε μάθημα ECDIS τώρα, γιατί θα φύγουμε από το θέμα. Είμαι λίγο απόλυτος εκεί, δηλαδή οι αρχές της ναυτιλίας δεν καταργούνται, αυτά παραμένουν και η αστροναυτιλία παραμένει, δηλαδή όταν δεν θα έχουμε χάρτες, θα πάρουμε μια ευθεία από τα άστρα και θα την περνάμε στο ECDIS, τα στίγματα, το manual positioning που λέμε δεν χάνεται, θα παίρνουμε ξανά διοπτύσεις. Το θέμα είναι η κουλτούρα και αυτό σας λέω, γιατί βλέπω στους νεότερους ότι το αντιμετωπίζουν σαν κάτι που δεν τους αφορά. Αυτό είναι το θέμα και συγγνώμη αν ήμουν λίγο απόλυτος.

**κ. Μάμαλη:** Μαμάλη ονομάζομαι, με οργανική θέση στη διδασκαλία των Ναυτικών Αγγλικών στους μηχανικούς του Ασπροπύργου. Σας άκουσα πολύ προσεκτικά και αρκετούς ομιλητές επίσης, συμφωνώ ότι πρέπει να αυξήσουμε

την τεχνογνωσία μας, την επάρκειά μας, επίσης επωμίζομαι όλο το προσωπικό μερίδιο ευθύνης. Όμως μας περιγράψατε τις φοβερές ανάγκες του πλοίου, ο προηγούμενος ομιλητής τις συνθήκες στο πλοίο. Ο παράγοντας άνθρωπος πού μπαίνει; Μπορούμε να αυξήσουμε τις γνώσεις στο ECDIS ή στο κάθε τι που χρειάζεται, που πρέπει ούτως ή άλλως να αναβαθμιστεί, όμως το επαρκές στέλεχος γεννήθηκε άνθρωπος, δεν γεννήθηκε στέλεχος και μάλιστα επαρκές. Δεν έχουμε ικανοποιημένους ναυτικούς και, συγγνώμη, η μικρή μου επαφή με τους ανθρώπους της θάλασσας αυτό μαρτυρά. Δεν ακούω ικανοποιημένα στελέχη, αλλά πολυπληθυσμικά, που δεν έχουν κανένα σημείο αναφοράς με τη ζωή· ζωή μέσα στο πλοίο δεν υπάρχει.

**κ. Τσίρος:** Έχει παύσει προ πολλού.

**κ. Μάμαλη:** Άρα πώς θα μπορέσουμε να έχουμε επαρκή στελέχη, όταν δεν έχουμε επαρκείς ανθρώπους;

**κ. Τσίρος:** Το θέμα που θίξατε δεν αφορά το πλοίο, αφορά την κοινωνία γενικότερα, δεν ξέρω αν βλέπετε εσείς ευτυχημένους ανθρώπους γύρω σας. Ακόμα στο πλοίο είναι πιο έντονο το πρόβλημα, γιατί το πλοίο είναι μια κλειστή κοινωνία, γιατί ο τρόπος που λειτουργεί ένα σημερινό πλοίο δεν αφήνει περιθώριο για κοινωνικές ζωές και για τίποτε περισσότερο. Διγύστεψε ο κόσμος, έγινε ξένος ο ένας με τον άλλο, ακόμα και οι ίδιοι οι Έλληνες δεν μιλούν, σας το λέω από προσωπική πείρα, γιατί ήμουν μάχιμος μέχρι πριν δύομισι χρόνια, αλλά το πρόβλημα είναι γενικότερο, δεν είναι του πλοίου, αν θέλετε να θίξουμε το θέμα αυτό της κοινωνικής ζωής και της κοινωνικότητας. Θα πρέπει να αλλάξουμε πολλά πράγματα, θα πρέπει να αλλάξουμε τον χαβά πλέον και όχι τους βιολιτζήδες, που είπε και ο Μακρυγιάννης.

**κ. Δούναβης:** Ευχαριστώ πολύ για την ομιλία σας. Αν και η ιδιότητά μου είναι καθηγητής Αγγλικών στην ΑΕΝ Σύρου, δεν θα μιλήσω και δεν θα ρωτήσω κάτι για τα αγγλικά. Θα αναφερθώ με την άλλη ιδιότητά μου, που έχω από φέτος στην ΑΕΝ Σύρου, επειδή έχω μείνει ο μοναδικός μόνιμος καθηγητής και εξ ανάγκης έχω αναλάβει αναπληρωτής διευθυντής. Επειδή μεταξύ όλων των άλλων αρμοδιοτήτων μου είναι να εφαρμόζω και τα προγράμματα εκπαίδευσης, θα αναφερθώ και εγώ στο ECDIS, που αναφέρατε στην ομιλία σας. Από του χρόνου όντως θα πρέπει να εφαρμόσουμε το νέο πρόγραμμα με την διδασκαλία του ECDIS και θέλω να θέσω έναν προβληματισμό μου και μια επισήμανση, διότι αυτό που θα πω το ανέφερα και πρόσφατα σε μια συνάντησή μου με τον κ. Πλατσιδάκη, που μας μίλησε εχτές. Πώς θα μπορέσω εγώ του χρόνου στη σχολή μου να εφαρμόσω το πρόγραμμα του συγκεκριμένου μαθήματος, χωρίς να έχω τον ανάλογο εξοπλισμό; Μόνο θεωρητικά; Και φυσικά δεν ξέρω αν με αυτόν μου τον προβληματισμό μπορώ να εκφράσω παράλληλα και συναδέλφους από άλλες σχολές, δεν είμαι σε θέση δυστυχώς να γνωρίζω για τον αντίστοιχο εξοπλισμό άλλων σχολών.

**κ. Τσίρος:** Εγώ θα προσέθετα ότι εκτός από τον εξοπλισμό θα χρειαστείτε

και δασκάλους, πιστοποιημένους δασκάλους και γνώστες του αντικειμένου πολύ καλούς, όχι θεωρητικούς και όχι τεχνικούς.

**κ. Ασλάνογλου:** Καπετάν Γιώργη τα σχόλιά μου είναι πολύ θετικά για τις τοποθετήσεις σου, μας προβληματίσες αρκετά, είχες πολλές ερωτήσεις και ξέρω ότι ξέρεις ότι δεν υπάρχουν ανόητες ερωτήσεις, υπάρχουν πάντα ανόητες απαντήσεις. Η δική σου η θέση με κάνει να παίρνω τρεις ιδιότητες. Η πρώτη που πρέπει να πάρω είναι του καπετάνιου και να πω ότι δεν θεωρώ ότι 25 χρόνια στη θάλασσα είμαι λιγότερος άνθρωπος από τους άλλους που ήταν 25 χρόνια στη στεριά. Μου έλειψαν πολλά, το σεβάστηκα γιατί έπρεπε να το σεβαστώ, αλλά πήρα πάρα πολλά. Η δεύτερη ιδιότητά μου είναι αυτή που έχεις και εσύ, να είμαστε μέσα στο γραφείο και να υπερασπιζόμαστε κάποια συμφέροντα εταιρειών, οι οποίες θέλουν να ανταγωνιστούν σε έναν στίβο, αυτό που είπες ότι τους μορφώνουμε, τους επιμορφώνουμε, τους κάνουμε σαΐνια και την άλλη μέρα φεύγουν. Αυτά είναι τα ρίσκα μας. Είναι το λεγόμενο risk assessment, που όσο μπορούμε τα ελαττώνουμε.

**κ. Τσίρος:** Δεν υπάρχει και ομορφιά χωρίς ρίσκο.

**κ. Ασλάνογλου:** Έτσι. Και το τρίτο και το τελευταίο με την ιδιότητα του ναυτικού θα πω, ότι άμα σου την κοπανίσω, πάλι ναυτικός θα είμαι. Θα πάω δίπλα, πάλι Έλληνας θα είμαι, στην ελληνική εταιρεία θα ταξιδέψω. Ας κοιτάξουμε εμείς λοιπόν και από τις τρεις θέσεις να δούμε τι μπορούμε να προσφέρουμε περισσότερο στην ελληνική ναυτική εκπαίδευση.

**κ. Λεμονής:** Θα συμφωνήσω με την άποψη του κ. Τσίρου και διαβάζοντας την διεθνή βιβλιογραφία και τα καινούργια δεδομένα που έχει κυκλοφορήσει το UKHO, το NPI 232 και η ξένη βιβλιογραφία σχετικά με την εκπαίδευση του ECDIS, θα ήθελα να συμπληρώσω ότι η μεγαλύτερη αλλαγή, όπως περιγράφουν οι διεθνείς οίκοι πλοίου, μετά την εξέλιξη για την ανακάλυψη του ραντάρ, η δεύτερη μεγάλη εξέλιξη θα είναι το ECDIS και το paperless. Οι καινούργιοι οδηγοί αναφέρουν ότι για την συγκεκριμένη εκπαίδευση απαιτείται να προετοιμαστεί η εταιρεία και το πλοίο από 12 έως 18 μήνες. Αυτό για να καταλάβετε το εύρος της εκπαίδευσης και της αλλαγής της ναυσιπλοΐας που βρίσκεται σε εξέλιξη. Συμφωνώ μαζί σας.



## ΜΑΝΘΟΣ ΚΟΥΤΣΟΘΑΝΑΣΗΣ

### Εξειδικευμένη εκπαίδευση στελεχών από ναυτιλιακές εταιρείες

Κύριε Πρόεδρε του Ιδρύματος,  
Ναύαρχε,  
αξιότιμοι σύνεδροι και καλεσμένοι,  
καλημέρα σας.

Είναι μεγάλη τιμή για μένα και την εταιρεία μου Angelicoussis Shipping Group να συμμετέχουμε σε αυτό το σημαντικό συνέδριο στον φιλόξενο χώρο του Ευγενιδείου Ιδρύματος.

Φοβάμαι ότι ξεκινώντας την παρουσίασή μου θα επαναλάβω κάποια πράγματα που έχουν πολλές φορές ειπωθεί. Οι θαλάσσιες μεταφορές μετρούμενες σε τόνους/μίλι διπλασιάστηκαν την προηγούμενη δεκαετία. Σύμφωνα με τον ΙΜΟ υπάρχουν το λιγότερο 1,5 εκατομμύριο ναυτικοί παγκοσμίως. Η έρευνα της BIMCO το 2005, που ευτυχώς δεν ήταν απόλυτα ακριβής, προέβλεπε για το 2015 έλλειψη 27.000 αξιωματικών. Σίγουρα τα πραγματικά νούμερα είναι λίγο καλύτερα, αλλά κανείς δεν μπορεί να αγνοήσει ότι υπάρχει μεγάλη δυσκολία στην εξεύρεση ικανών και καλά εκπαιδευμένων αξιωματικών για την επάνδρωση των πλοίων.

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου στην ομιλία του εχθές τα είπε όλα πολύ καθαρά. Υπάρχουν μόνο 11.000 Έλληνες ναυτικοί και μας χρειάζονται 13.000 μόνο Πλοίαρχοι και Α΄ Μηχανικοί. Το ερώτημα που γεννάται από τα παραπάνω στοιχεία είναι, πώς αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα την έλλειψη των αξιωματικών.

Κατά την εκτίμησή μου με τρεις τρόπους. Πρώτον «πιέζοντας» τους εν ενεργεία σε παραμονή στο πλοίο κατά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα από τον αποδεκτό μέσο όρο. Δεύτερον, χρησιμοποιώντας συνταξιούχους που επανέρχονται ή παραμένουν στο επάγγελμα. Και τρίτον και πλέον δυσάρεστο, κατεβάζοντας το επίπεδο των απαιτήσεών τους σε σχέση με τα **ποιοτικά κριτήρια των αξιωματικών τους**.

**Η ποιότητα στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων έχει άμεση και ευθέως ανάλογη σχέση με την προσφορά και ζήτηση. Αν δεν υπάρχει άμιλλα μεταξύ των ναυτικών, τότε είναι σχεδόν αδύνατο να εντείνουν τις προσπάθειές τους για αναβάθμιση των γνώσεων και ικανοτήτων τους.**

Διαβάζοντας τα αποτελέσματα από διάφορες διεθνείς έρευνες ανάμεσα σε σπουδαστές σχολών Εμπορικού Ναυτικού, παρατηρούμε ότι πάνω από το 50% αποφάσισαν να δηλώσουν συμμετοχή στις εξετάσεις για τις Ναυτικές Ακαδημίες στο Λύκειο.

Άραγε πόσο καλά πληροφορημένοι είναι οι Έλληνες μαθητές και οι οικογένειές τους για το επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν.; Δυστυχώς, κατά την γνώμη μου, ελάχιστα.

Η ελλιπής πληροφόρηση σχετικά με τις εξαιρετικές δυνατότητες που έχει μια σταδιοδρομία στη θάλασσα οδήγησε για πάνω από 3 δεκαετίες στο να αποφεύγουν οι νέοι και οι γονείς τους το ναυτικό επάγγελμα όπως ο διάβολος το λιβάνι. Ήταν ένα είδος ταμπού το να επιλέξει ένας νέος που είχε μια ικανοποιητική βαθμολογία στο Λύκειο κάτι διαφορετικό εκτός της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το ανέφερε εχθές και ο Υπουργός Παιδείας. Οι πάντες θεωρούσαν ότι τους εξασφάλιζε σίγουρη επιτυχία μία θέση σε κάποιο ΑΕΙ ή ΤΕΙ, που τις περισσότερες φορές αποδεικνυόταν αμφιβόλου αποτελεσματικότητας.

Για πολλά χρόνια το ναυτικό επάγγελμα ήταν η επιλογή των πλέον αδυνάτων στο σχολείο μαθητών. Με τις βάσεις εισαγωγής να πέφτουν μέχρι και τα 3.000 μόρια, βρέθηκαν στις ΑΕΝ σπουδαστές με ελάχιστη διάθεση για επίμονη μελέτη και άνετοιμοι να αντιμετωπίσουν το υψηλό επίπεδο των ναυτικών σπουδών. Όσοι δε από αυτούς συνέχισαν και έγιναν αξιωματικοί, βρέθηκαν μπροστά στις πραγματικά τεράστιες απαιτήσεις της ειδικότητάς τους και κατάλαβαν οι περισσότεροι, ευτυχώς όχι πολύ αργά, πόσο λίγο προετοιμασμένοι ήταν και πόσο αδύνατες βάσεις γνώσεων είχαν.

Ίσως τα τελευταία χρόνια η οικονομική κρίση να είχε και μία θετική συνέπεια για την ελληνική ναυτιλία, ότι την ξαναθυμήθηκαν οι νέοι σαν επαγγελματική διέξοδο. Είναι απολύτως βέβαιο ότι το επίπεδο των σπουδαστών βελτιώνεται συνεχώς κάθε χρόνο.

Οι ναυτικοί σήμερα και ιδιαίτερα οι αξιωματικοί, κατά την εκτέλεση της εργασίας τους έχουν να αντιμετωπίσουν πολύ περισσότερες προκλήσεις από ό,τι παλαιότερα. Η ελαττωμένη αριθμητικά σύνθεση των πλοίων, τα πληρώματα πολλών διαφορετικών εθνικοτήτων, τα γρήγορα «port operations», η χρήση προηγμένων τεχνολογικά μέσων, οι συνεχείς επιθεωρήσεις από αρχές, οργανισμούς και ναυλωτές, οι νέοι κανονισμοί και απαιτήσεις σε θέματα ασφαλείας και προστασίας, μαζί με την μοναξιά και την αυξανόμενη απομόνωση που συνόδευε πάντα το ναυτικό επάγγελμα είναι οι βασικές αιτίες που το κάνουν ένα από τα πιο δύσκολα. ***Δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι στο επίκεντρο όλων των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα η Ναυτιλία είναι ο ανθρώπινος παράγοντας.***

Όσον αφορά στα ποιοτικά standards των Ελλήνων αξιωματικών, εκτιμώ ότι είναι ως έναν βαθμό σε ικανοποιητικό επίπεδο, αλλά μέχρις εκεί. Κατά την

ταπεινή μου γνώμη, πρέπει να αποφεύγουμε τις υπερβολικές δηλώσεις του τύπου ότι έχουμε τους καλύτερους, γιατί δυστυχώς αυτό δεν είναι αλήθεια και μας αποπροσανατολίζει από τον στόχο της περαιτέρω βελτίωσης.

Μπορεί στο πέρασμα του χρόνου ο Έλληνας ναυτικός να αποδείχθηκε ταλαντούχος, εφευρετικός, εργατικός, συνεπής στα καθήκοντά του και στην εταιρεία, αλλά υπάρχουν πάρα πολλά κενά στο επίπεδο των γνώσεων και των εμπειριών, που δυστυχώς χρόνο με χρόνο αντί να καλυτερεύουν, γίνονται χειρότερα. Αναφέρω ενδεικτικά το απελπιστικά χαμηλό επίπεδο γνώσης της αγγλικής γλώσσας, την σχεδόν παντελή έλλειψη τεχνικών γνώσεων από τους νέους αξιωματικούς καταστρώματος, αλλά και τις πολύ περιορισμένες γνώσεις των μηχανικών σε ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα. Η μείωση της απαιτούμενης υπηρεσίας για την απόκτηση των διπλωμάτων Α΄ και Β΄ επίσης δημιουργεί σημαντικό πρόβλημα, καθώς κάτοχοι διπλώματος γίνονται αξιωματικοί με ελάχιστη εμπειρία.

Η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα πάσχει και είναι πολύ κατώτερη του μεγέθους και της διεθνούς αναγνώρισης της ναυτιλίας μας. Η έλλειψη πόρων και ως έναν βαθμό τολμώ να πω, η κρατική αδιαφορία, είναι οι αιτίες που εμπόδισαν να έχουμε την ναυτική εκπαίδευση που μας αξίζει. Αν δε δεν υπήρχαν αρκετοί αφοσιωμένοι, ικανοί και αλτρουιστές ναυτοδιδάσκαλοι, καθώς και κάποιοι ναυτιλιακοί παράγοντες αλλά και υπηρεσιακά στελέχη να αγωνίζονται καθημερινά για να προσφέρουν στους σπουδαστές τα στοιχειώδη, τότε η κατάσταση φοβάμαι θα ήταν τραγική και μη αναστρέψιμη.

**Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν υποχρέωση, καθήκον αλλά και συμφέρον να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, ώστε να καλύψουν κατά το δυνατόν τις εκπαιδευτικές ανάγκες των στελεχών τους.** Στην Ελλάδα δε του σήμερα η μεγαλύτερη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων είναι ζωτικής σημασίας για την διατήρηση της ναυτικής μας συνέχειας.

### **Angelicoussis Shipping Companies.**

Η εταιρεία Angelicoussis Shipping Group Limited, ιδρυθείσα από τον αείμνηστο Αντώνη Αγγελικούση το 1947 και διοικούμενη σήμερα από τον γιο του Πάννη και την εγγονή του Μαρία Αγγελικούση απασχολεί παγκοσμίως περισσότερα από 400 εξειδικευμένα στελέχη σε θέσεις ξηράς, καθώς επίσης και περισσότερους από 4.000 αξιωματικούς και πληρώματα.

Στον όμιλο ανήκουν 3 ναυτιλιακές εταιρείες, που διαχειρίζονται στόλους με πλοία διαφορετικών τύπων (Anangel Maritime Services Inc., operating 48 Bulk Carriers, Maran Tankers Management Inc., operating 40 Tankers, Maran Gas Maritime Inc., operating 9 LNG Carriers). Σχεδόν όλα τα πλοία φέρουν την ελληνική σημαία και επανδρώνονται κατά το πλείστον με Έλληνες αξιωματικούς.

Για το πόσο απαραίτητη είναι σήμερα η συνεχής εκπαίδευση και επιμόρφωση των στελεχών της ναυτιλίας σίγουρα κανένας μας δεν αμφιβάλλει. Ένας ικανός καλά καταρτισμένος αξιωματικός πρέπει να έχει μεταξύ άλλων και τα εξής χαρακτηριστικά και προσόντα: Εξυπνάδα, αυτοπεποίθηση, ψυχραιμία, υπομονή, επιμονή και κατανόηση. Να γνωρίζει πολύ καλά την Αγγλική γλώσσα και να συνδυάζει όλες τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις με υψηλού επιπέδου διοικητικές ικανότητες.

Οι αξιωματικοί είναι αυτοί που καλούνται σχεδόν πάντα να αναλάβουν το μεγάλο και μερικές φορές αλόγιστα δυσβάστακτο βάρος να χρησιμοποιήσουν οποιαδήποτε νέα τεχνολογία εφαρμοσθεί στον χώρο της ναυτιλίας, σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, και να εφαρμόσουν τους νέους, αρκετές φορές δυσνόητους και ασαφείς κανονισμούς, έτσι ώστε να ικανοποιούνται όλοι, ακόμα και αυτοί που δεν τους γνωρίζουν καλά και μερικές φορές τους παρερμηνεύουν. **Για να αντεπεξέλθουν σε αυτές τις δυσκολίες χρειάζονται βοήθεια και αυτή η βοήθεια είναι η εξειδικευμένη εκπαίδευση.**

Οι περισσότερες εκπαιδευτικές ανάγκες των ναυτικών δημιουργούνται μετά την αποπεράτωση των σπουδών τους στις Ακαδημίες. Παρατηρείται αξιωματικοί που αποφοίτησαν την ίδια εποχή από την ίδια σχολή να φθάνουν στον καταληκτικό βαθμό της ειδικότητάς τους παρουσιάζοντας τεράστιες διαφορές στο επίπεδο των επαγγελματικών τους γνώσεων. Προφανώς κάποιοι είχαν την ευκαιρία και το ενδιαφέρον για να εξελιχθούν βελτιούμενοι συνεχώς και κάποιοι όχι.

Στην Ελλάδα οι ανωτέρω ανάγκες μπορούν να καλυφθούν μόνο στα κέντρα μετεκπαίδευσης ΚΕΣΕΝ ή σε ιδιωτικά εκπαιδευτικά κέντρα. Δυστυχώς και οι 2 λύσεις δεν είναι αρκετές για να λύσουν το πρόβλημα: το ΚΕΣΕΝ λόγω περιορισμού των μαθημάτων στα απολύτως απαραίτητα, όπου και σε αυτά οι θέσεις είναι πάντα λιγότερες από τις απαιτούμενες, τα δε ιδιωτικά είτε λόγω κόστους για τον ναυτικό, είτε λόγω περιορισμών που επιβάλλει η υπάρχουσα νομοθεσία.

Επομένως, ερχόμαστε στην πιο κατάλληλη και εφικτή λύση που είναι η εξειδικευμένη εκπαίδευση των στελεχών της ναυτιλιακής εταιρείας, μέσα στην ίδια την εταιρεία. Υπάρχουν αρκετές απαιτήσεις για να οργανωθεί σωστά και να αποδώσει το εκπαιδευτικό σύστημα μέσα στους κόλπους της εταιρείας, αλλά πάνω από όλα χρειάζεται την απόφαση της ιδιοκτησίας για την παροχή των απαραίτητων πόρων προσβλέποντας σε μία επένδυση που θα αποδώσει σε μελλοντικό χρόνο.

**Delphic Maritime Training Center** είναι το «in house training center» των εταιρειών του ομίλου Αγγελικούση, το οποίο προσφέρει εξειδικευμένα προχωρημένα εκπαιδευτικά προγράμματα στους αξιωματικούς και στο προσωπι-

κό ξηράς και το οποίο διαθέτει πιστοποίηση ποιότητας από τον DNV και τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμό [a Kongsberg full mission – Class A – Bridge Maneuvering Simulator, a Cargo Handling Simulator and an Engine Room Simulator (PC based)].

Τον περασμένο χρόνο (2013) 3.923 αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής συμμετείχαν σε 277 εκπαιδευτικά σεμινάρια και προγράμματα. Όλα τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής τους καλύφθηκαν από το σχετικό κεφάλαιο της εταιρείας.

Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται ετησίως λαμβάνοντας υπ' όψιν:

- Τις εκπαιδευτικές ανάγκες του προσωπικού και γι' αυτό υπάρχει μία τεράστια βάση δεδομένων που περιέχει αναλυτικές πληροφορίες για την εκπαιδευτική ιστορία κάθε ναυτικού.
- Τις απαιτήσεις εκπαίδευσης λόγω αλλαγής διεθνών κανονισμών και τεχνολογίας.
- Απαιτήσεις που δημιουργούνται από διάφορα ναυτικά συμβάντα ή ατυχήματα.
- Εκπαιδευτικά θέματα τα οποία έπρεπε να καλυφθούν και δεν καλύφθηκαν κατά την υποχρεωτική φοίτηση των αξιωματικών στις ΑΕΝ και στα ΚΕΣΕΝ.

Από την καταγραφή εκ μέρους της εταιρείας μας των εκπαιδευτικών αναγκών των αξιωματικών, θα μπορούσα να αναφέρω τις εξής βασικές ελλείψεις: Αγγλικά, Ναυτιλία (κυρίως προετοιμασία ταξιδιού, passage plan), χρήση και συντήρηση σωστικών μέσων, οργανωτικές και διοικητικές ικανότητες, συμπλήρωση ημερολογίων (κυρίως των βιβλίων πετρελαίου), παραδοσιακή ναυτική τέχνη.

Επιπλέον οι μηχανικοί, εκτός του ότι παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερες ελλείψεις στην χρήση της Αγγλικής γλώσσας και των υπολογιστών, έχουν και σημαντικές δυσκολίες σε τεχνικά θέματα, κυρίως στα πνευματικά, ηλεκτρολογικά και ηλεκτρονικά. Μεγάλο θέμα επίσης είναι η αδυναμία πολλών στον σωστό υπολογισμό και διαχείριση καυσίμων και λιπαντικών, αλλά και σε παραδοσιακές βασικές τεχνικές ικανότητες, όπως οι συγκολλήσεις, η τórνευση κ.λπ..

Όλα τα ανωτέρω θέματα καλύπτονται από ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα της εταιρείας.

### **In house training.**

Πραγματοποιούνται σεμινάρια για ειδικά θέματα με την διδασκαλία από ειδικούς για την κάθε περίπτωση εκπαιδευτές. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε: Καύσιμα και λιπαντικά, εκπαίδευση σε συστήματα καθέλκυσης σωσιβίων λέμβων (στις εγκαταστάσεις της εταιρείας κατασκευής του εξοπλισμού), εκπαίδευση σε συγκολλήσεις στις εγκαταστάσεις της εταιρείας unitor, εκπαίδευση σε High Voltage ηλεκτρικά συστήματα.

Συνδυάζονται οι παραδοσιακές μέθοδοι διδασκαλίας με σύγχρονες εφαρμογές με την βοήθεια της πληροφορικής. Παρέχεται εκπαίδευση στο πλοίο και στην στεριά χρησιμοποιώντας κοινή βάση δεδομένων.

### **E- Learning, Computer Based Training on board.**

Τα επιπρόσθετα πλεονεκτήματα από την εκπαίδευση μέσα στην εταιρεία είναι τα ακόλουθα:

- Η εθελοντική δέσμευση της εταιρείας για παροχή δωρεάν εκπαίδευσης υψηλού επιπέδου ενισχύει το κύρος της εταιρείας και μακροπρόθεσμα βελτιώνει το επίπεδο των στελεχών της.
- Η ελεύθερη πρόσβαση στην εκπαιδευτική διαδικασία όλων των αξιωματικών βοηθάει στην επικοινωνία μεταξύ των στελεχών της, αλλά και στην ευκολότερη ένταξη νέων.
- Κάθε στιγμή το εκπαιδευτικό πρόγραμμα διαμορφώνεται βάσει των τρεχουσών αναγκών.
- Υπάρχει κοινή βάση δεδομένων για κάθε εκπαιδευτικό πρόγραμμα που έχει παρακολουθήσει ο ναυτικός και στην ξηρά και στο πλοίο.
- Κρατάει τους ναυτικούς κοντά στην εταιρεία και αναπτύσσει το ομαδικό πνεύμα.

### **Τρίγωνο της εκπαίδευσης (Training Triangle).**

α) Η εκπαίδευση είναι μία αργή και μακρά διαδικασία. Πρέπει να είναι κομμάτι της ζωής κάθε ναυτικού που ενδιαφέρεται για την επιτυχία στον τομέα του. Γι' αυτό χρειάζονται τα κατάλληλα μέσα για να αποκτήσει αυτή την ποιτική εκπαίδευση.

β) Η εκπαίδευση πρέπει να εστιάζει σε αυτά που κάνει συνεχώς και είναι απαραίτητα για να φέρει εις πέρας την αποστολή του. Δεν χρειάζεται να επιβαρύνεται με γενικού ενδιαφέροντος ακαδημαϊκές γνώσεις.

γ) Η εταιρεία συμμετέχει, ώστε να εντοπίζει τις εκπαιδευτικές ανάγκες που δημιουργούνται και να παρέχει τα απαραίτητα εκπαιδευτικά μέσα.

### **Προβλήματα από το in house training.**

- Είναι μια διαδικασία που έχει σημαντικό κόστος και γι' αυτό απαιτείται η συνεχής δέσμευση και υποστήριξη της εταιρείας.
- Υπάρχει μεγάλη δυσκολία στο να οργανωθούν ειδικά μαθήματα λόγω της έλλειψης των κατάλληλων εκπαιδευτών και μέσων.
- Ο χρόνος παραμονής των ναυτικών στην στεριά είναι περιορισμένος και έτσι η συμμετοχή τους σε πολυήμερα εκπαιδευτικά προγράμματα είναι πολύ δύσκολη.

## Συμπεράσματα

Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, στο διοικητικό συμβούλιο της οποίας έχω την τιμή να είμαι επίτιμο μέλος, σε μία εκπληκτική, χειμαρρώδη και άκρως συναισθηματική ομιλία κατά την έναρξη του συνεδρίου, ανέφερε σαφώς το μεγαλύτερο πρόβλημα της Ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, την σχεδόν παντελή έλλειψη δασκάλων Πλοιάρχων και Μηχανικών στις ΑΕΝ. Αν δεν λυθεί άμεσα αυτό το πρόβλημα με την μοναδική λύση που υπάρχει, την χρηματοδότηση, λυπάμαι αλλά θα πρέπει να ετοιμαστούμε για τα χειρότερα.

Στα πλοία της εταιρείας μας έχουμε την χαρά να υποδεχόμαστε κάθε χρόνο περίπου **70 νέους Έλληνες αξιωματικούς καταστρώματος και 50 μηχανικούς**. Αυτό μας κάνει αισιόδοξους να πιστεύουμε ότι οι Έλληνες αξιωματικοί θα συνεχίσουν να ταξιδεύουν τα ελληνικά πλοία και για τα επόμενα πολλά χρόνια με την ίδια επιτυχία όπως και οι πρόγονοί τους.

Η ελληνική ναυτιλία πρέπει να αγκαλιάσει και να επενδύσει στους νέους αξιωματικούς. Υπάρχει ένα μεγάλο στοίχημα που πρέπει να το κερδίσουμε. Να πείσουμε την νέα γενιά ότι υπάρχει μια αξιόπιστη λύση στο επαγγελματικό τους πρόβλημα: η θάλασσα.

## ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Μοσχούτης:** Καλημέρα κυρίε Πρόεδρε, καλημέρα κύριοι σύνεδροι. Περιμένα να ακούσω όλους τους ομιλητές, ιδιαίτερα επειδή προέρχεστε από τις ναυτιλιακές εταιρείες και παρότι κάθομαι στα αριστερά έδρανα, κατά αντιπαράθεση με τα βορινά που είπε προηγουμένως ο κύριος, η ερώτησή μου δεν έχει καθόλου συνδικαλιστικό περιεχόμενο ούτε και άρωμα. Όμως επειδή μιλήσαμε και ήταν παρά πολύ ουσιαστικό το “Ερέτην χρῆναι πρώτα γενέσθαι πρὶν πηδαλίους ἐπιχειρεῖν”, που το έχει και η σχολή της Ύδρας, της οποίας έχω την τιμή να είμαι απόφοιτος, αλλά και επειδή οι αρχαίοι Αιγύπτιοι για να φτιάξουν τις πυραμίδες, έφτιαχναν πρώτα γερές βάσεις, αναρωτιέμαι από την εμπειρία που έχω στη ναυτιλία τα 40 αυτά χρόνια που ασχολούμαι, βλέποντας εσχάτως ότι περιορίστηκε ο αριθμός των Ελλήνων στα πλοία, αλλά κυρίως δεν βλέπουμε ανθυποπλοίαρχους Έλληνες στα πλοία, και αναρωτιέμαι πώς περιμένουμε να έχουμε ποιοτικά πληρώματα όπως είπατε εσείς κ. Κουτσοθανάση, με την έλλειψη των λοστρώμων και την έλλειψη ανθυποπλοίαρχων, στην οποία δεν αναφέρθηκε ο κ. Τσούρας; Πώς περιμένουμε να έχουμε ποιοτικά πληρώματα, υποπλοίαρχους και αύριο πλοίαρχους, όταν δεν ξεκινάμε από την βάση της πυραμίδας που είναι οι ανθυποπλοίαρχοι; Εξαιρείται η εταιρεία σας κ. Κουτσοθανάση, η οποία γνωρίζω ότι χρησιμοποιεί έναν μεγάλο αριθμό ανθυποπλοίαρχων, σε αντίθεση με πολλές άλλες εταιρείες που έχει χαθεί το είδος πλέον του ανθυποπλοίαρχου και βεβαίως και Γ΄ Μηχανικούς.

Αυτό το ερώτημα ήθελα να σας θέσω, μια και σήμερα το συνέδριο, αυτό το εξαιρετικό συνέδριο με τις καθηλωτικές ομιλίες αναφέρεται στην ελληνική εκπαίδευση και κυρίως στους Έλληνες ναυτικούς. Γι' αυτό θέτω αυτό το ερώτημα, περίμενα κάποιος άλλος από τον χώρο της θάλασσας, καπετάνιος, να θέσει το ζήτημα αυτό, το θέτω εγώ, που κινούμαι στις παρυφές της ναυτιλίας, άλλωστε είναι γνωστή η προέλευσή μου. Σας ευχαριστώ πολύ.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Δεν θα διαφωνήσω μαζί σας, γιατί και οι προλαλήσαντες και εχτές και ο Πρόεδρος της Ενώσεως, το έχουμε εντοπίσει. Θα πρέπει να υπάρξει αλυσίδα ξεκινώντας από τον δόκιμο, θα έλεγα εγώ, και αυτές είναι και οι συμβουλές που τουλάχιστον οι μεγαλύτεροι έχουμε την υποχρέωση να δίνουμε στους νεότερους αξιωματικούς. Ο καθένας εκπαιδεύει αυτόν που θα τον διαδεχθεί. Ο ανθυποπλοίαρχος πρέπει να εκπαιδεύσει τον δόκιμο, να τον αγκαλιάσει, είναι το μέλλον του, είναι η ελπίδα του, το ίδιο και ο υποπλοίαρχος τον ανθυποπλοίαρχο. Αν σπάσει αυτή η αλυσίδα, κάποιος το είπε εχτές πάρα πολύ ωραία, δεν το θυμάμαι ακριβώς, θα μείνει ο κρίκος κρεμασμένος στο bitter end. Η αλυσίδα δεν πρέπει να σπάσει, έπρεπε να το έχουν καταλάβει και οι εφοπλιστές και να μην έχουν ζητήσει αυτό το παραπάνω που ζητήσανε, δηλαδή τι είναι το παραπάνω; Ότι υπάρχει νομοθεσία, η οποία προβλέπει 5 άτομα σε ένα μεγάλο πλοίο, bulk carrier ή tanker, άλλα χωρίς να ορίζει, εκτός από τον Πλοίαρχο που πρέπει να είναι Έλληνας, χωρίς να ορίζει σαφώς ότι αυτοί πρέπει να είναι αξιωματικοί. Το minimum που έπρεπε να έχουν αποδεχτεί είναι 6 άτομα, δηλαδή 3 στην κουβέρτα και 3 στην μηχανή, για να υπάρχουν όλοι οι βαθμοί και αυτό να προβλέπει ότι είναι αξιωματικοί, όχι μάγειρας Έλληνας και παίρνω τον υποπλοίαρχο και τον Α' Μηχανικό ή τον Β', είναι ακόμα πιο εύκολο. Αυτό η εταιρεία η δική μας, που εργαζόμαστε, το ξέρουν ίσως αρκετοί, το έχει σαφώς διαχωρίσει, δεν γίνεται. Σας είπα πριν ένα νούμερο, 70 ανθυποπλοίαρχους τον χρόνο και 50 μηχανικούς, δεν μπαίνουν μέσα στα γραφεία τα δικά μας, που εγώ ασχολούμαι με την επάνδρωση των πλοίων, 70 ανθυποπλοίαρχοι τον χρόνο να ζητήσουν δουλειά, δεν μπαίνουν. Αν δεν είχαμε αυτούς τους δοκίμους, αυτήν την τροφοδοσία που γίνεται με όλα αυτά τα προβλήματα που ανέφερα, θα είχαμε τεράστιο πρόβλημα, δεν θα μπορούσαμε να διατηρήσουμε την ελληνικότητα των πλοίων από το ζήτημα των αξιωματικών, θα έπρεπε να στραφούμε σε άλλες χώρες. Θα ήθελα να πω ότι καμιά φορά ξεφεύγουμε και λέμε το τι κάνουμε εμείς ως εταιρεία μας ενδιαφέρει τι κάνουμε όλοι. Ούτε η προηγούμενη παρουσίαση που είπαμε για το training center εδώ έχει να κάνει με τι κάνουμε εμείς και οι άλλοι δεν το κάνουν καλά. Μας ενδιαφέρει να υπάρχει ο Έλληνας εκπαιδευμένος καλά αξιωματικός και ας είναι σε οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, δεν έχει σημασία. Αν υπάρχει ο Έλληνας ναυτικός, θα βρει τον δρόμο, θα κάνουμε και εμείς τη δουλειά μας. Όταν έχουμε ένα πρόβλημα εμείς, το έχει και η εταιρεία Τσάκος που είναι απέναντι, το έχει και η εταιρεία Costamare που είναι δίπλα μας.



**κ. Γκοτζαμάνης:** Είναι κάτι που αφορά βέβαια όλους όσοι μιλήσανε μέχρι αυτή τη στιγμή και είναι μια απορία που έχω εδώ και πάρα πολύ καιρό. Γεμίσαμε πολλά προβλήματα εδώ στον διάδρομο, αλλά και ο καθένας λίγο ή πολύ τραβάει έναν δικό του δρόμο. Εάν αντί να γίνεται σε κάθε ναυτιλιακή εταιρεία (3-4 είναι που έχουν δικά τους training centers), ακολουθούσαμε κάποια παραδείγματα που συμβαίνουν και στο εξωτερικό και κάποια είδαμε εχτές και ειπώθηκε και το ελληνικό παράδειγμα του ALBA και γινόταν ένα μεγάλο training center από την Ένωση Εφοπλιστών ή από την σύμπραξη όλων αυτών των εταιρειών, το οποίο θα ερχόταν και σε μια πολύ στενή συνεργασία με το ΚΕΣΣΕΝ, μήπως θα είχαμε λύσει τελικά όλα αυτά τα προβλήματα για τα οποία μιλάμε εδώ, και θα ήμασταν πραγματικά στην σύγχρονη τεχνολογία με σύγχρονους ανθρώπους, με ανθρώπους μέσα από την θάλασσα; Γιατί ερχόμαστε και στην αντίθεση να θέλουμε μόνιμο κόσμο, να θέλουμε να είναι συνέχεια μέσα στο ΚΕΣΣΕΝ ή στις σχολές, αλλά να θέλουμε και σύγχρονη τεχνολογία και να θέλουμε να είναι και στα βαπόρια. Δηλαδή, κάπου ερχόμαστε σε αντιθέσεις. Η απορία μου είναι γιατί δεν μπορεί να προχωρήσει μια τέτοια λύση.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Εμείς πιστεύουμε και στην ιδιωτική εκπαίδευση, χωρίς να θέλουμε να υποβαθμίσουμε την δημόσια και το έργο που κάνει και ελπίζοντας ότι θα συνεχιστεί η δημόσια εκπαίδευση, πιστεύουμε και στην ιδιωτική. Αυτό είναι μια ιδιωτική πρωτοβουλία, το διάβασα, το άκουσα και εγώ εχτές, αν προχωρήσει και γίνει ένα καλό τέτοιο κέντρο, θα είναι asset για την Ελλάδα, κάτι θα πρέπει να έχει να αναφέρει και η Ελλάδα. Αυτή την στιγμή διεθνώς δεν μπορούμε να αναφέρουμε το ΚΕΣΣΕΝ, δεν γίνεται, θα γίνουμε ρεζίλι.

**Ακροατ.:** Θίξατε το θέμα της έλλειψης των ναυτοδασκάλων από τις σχολές. Εκτός από το οικονομικό κίνητρο, ποια άλλα κίνητρα θα μπορούσαμε να προσφέρουμε σε αυτούς τους ανθρώπους, ώστε να τους προσελκύσουμε και να έρθουν να διδάξουν στις σχολές;

**κ. Κουτσοθανάσης:** Εκτός από το οικονομικό κίνητρο και εκτός από την υπηρεσία τους, τι άλλο να υπάρχει, τι άλλο θα μπορούσε; Δεν μπορώ να σκεφτώ κάτι, γιατί ένας Πλοίαρχος, ο οποίος παίρνει 10.000-12.000 ευρώ τον μήνα, όταν είναι μέσα στο πλοίο, θα έρθει και θα δουλέψει για 1.000 ευρώ. Αν του δώσετε 3.000-4.000 ευρώ, πιστέψτε με, θα βρεθούν πάρα πολλοί που θα θέλουν να έρθουν να διεκδικήσουν μια τέτοια δουλειά και εννοώ ότι αν βρεθούν πολλοί υποψήφιοι που να διεκδικούν την δουλειά, τότε οι αντίστοιχες επιτροπές θα διαλέξουν τους καλύτερους. Τα παράπονα που είπε προηγουμένως ο συνάδελφός μου, ότι φεύγουν από το ΚΕΣΣΕΝ απογοητευμένοι, αυτό συμβαίνει κάθε μέρα. Η τελευταία φορά που ήταν η δική μου η γενιά στο ΚΕΣΣΕΝ ήταν πριν από 20 χρόνια. Και πριν από 20 χρόνια ήταν χάλια τα πράγματα, τώρα έχουν ξαναγίνει πιο χάλια, δεν είχαν χαρτί στις τουαλέτες και λέτε αν λύνει το πρόβλημα ο μισθός, θα το λύσει άμεσα, πιστέψτε με, θα βρεθούν ικανότατοι.

**Ακροατ.:** Αυτό που θέλω να σας πω είναι το εξής. Από την μία κατηγορείτε

το ΚΕΣΣΕΝ, δεν κάνει δουλειά, ντρεπόσαστε να το αναφέρετε στο εξωτερικό και από την άλλη στέλνετε τους αξιωματικούς στο ΚΕΣΣΕΝ για να πάρουν το χαρτί και τους εκπαιδεύετε μετά εσείς. Γιατί εσείς δεν επανδρώνετε το ΚΕΣΣΕΝ, γιατί το χρησιμοποιείτε το ΚΕΣΣΕΝ, για τη σφραγίδα; Δεν το καταλαβαίνω, κάτι δεν μου αρέσει.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Δεν έχουμε το δικαίωμα.

**Ακροατ.:** Χρησιμοποιείτε εσείς οι εταιρείες το ΚΕΣΣΕΝ για την νομιμοποίηση του χαρτιού των αξιωματικών σας.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Οι εταιρείες δεν μπορούν να βγάλουν διπλώματα.

**Ακροατ.:** Καταλαβαίνετε τι μας είπατε τώρα; Είναι πολύ άσχημο αυτό.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Κάνετε λάθος.

**Ακροατ.:** Πέστε μου τότε, τι δεν κατάλαβα από εσάς;

**κ. Κουτσοθανάσης:** Τι ειδικότητα έχετε εσείς στο πλοίο;

**Ακροατ.:** Ηλεκτρολόγος-μηχανικός.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Δεν είστε ναυτικός, κοιτάξτε, τα διπλώματα των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού βγαίνουν με κάποιες διαδικασίες.

**Ακροατ.:** Όχι, εγώ λέω για τα ειδικά σχολεία, που στέλνετε εσείς, παίρνετε την σφραγίδα, μια χαρά, είσαστε εντάξει και μετά κατηγορείτε το ΚΕΣΣΕΝ. Γιατί εσείς δεν βοηθάτε να επανδρώσετε το ΚΕΣΣΕΝ, τη στιγμή που το κράτος δεν μπορεί, γιατί;

**κ. Κουτσοθανάσης:** Η βοήθεια που γίνεται πιστεύω θα μπορούσε να είναι περισσότερη.

**Ακροατ.:** Ακριβώς. Γιατί να έχετε το δικό σας κέντρο, αυτό που είπε ο κ. Γκοτζαμάνης, και να χρησιμοποιείτε τους καθηγητές των ΚΕΣΣΕΝ, «έλα μωρέ ας τους βάλουν την σφραγίδα να φύγουμε», και να μην τους επανδρώσετε εσείς τα εργαστήρια, να πάρετε αυτόν τον εξοπλισμό, να τους τον πάτε εκεί και να γίνει μια χαρά, όμορφα και ωραία η δουλειά μας και να ξέρουν και αυτοί οι καθηγητές ότι δουλεύουν, και εσείς να είστε εντάξει. Γιατί πατάτε σε αυτό το πράγμα; Είναι άσχημο, πολύ άσχημο.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Αν θέλει η πολιτεία να πάρει χρήματα από τους εφοπλιστές, θα πρέπει να μπορεί να τα διαχειρίζεται κιόλας.

**Ακροατ.:** Αυτό δεν είναι θέμα των καθηγητών.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Όχι να τα διαχειρίζονται οι πολιτικοί και οι καρεκλοκένταυροι.

**Ακροατ.:** Εδώ ο καθηγητής που ξέρω ότι κάνει μάθημα στο ΚΕΣΣΕΝ δεν έχει να κάνει με την διαχείριση των χρημάτων, ούτε οι διευθυντές. Φέρτε τον εξοπλισμό στο ΚΕΣΣΕΝ να νομιμοποιήσουμε και το ΚΕΣΣΕΝ από την άποψη ότι και μαθαίνουν και την σφραγίδα την παίρνετε και είναι όλα μέλι-γάλα. Απλά πράγματα είναι, αυτό έχει συμβεί και στην Manila, αγαπητέ. Η Kongsberg έχει γίνει μέτοχος με τις σχολές της Manila. Γιατί δεν το κάνετε και εσείς, εσείς σαν

εφοπλιστές, αλλά μας δείχνετε εδώ ότι έχετε ένα πολύ ωραίο κέντρο; Μπράβος, δώστε εσείς τότε την πιστοποίηση, δώστε εσείς το χαρτί, γιατί τους στέλνετε στο ΚΕΣΕΝ; Απλά πράγματα.

**Ακροατ.:** Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση, δεν έχει σχέση με την προηγούμενη, αλλά έχω πολλές φορές απασχολήσει τον εαυτό μου, επειδή έχω ιδιωτική εκπαίδευση. Πώς έχετε λύσει εσείς σαν εταιρεία το κομμάτι του liability, αν για παράδειγμα υπάρξει ένα LNG exposure στη Βοστώνη, έξω από εμάς, πώς εσείς θα το αντιμετωπίσετε σαν εταιρεία, το έχετε σκεφθεί, με έχει απασχολήσει και θα ήθελα τις σκέψεις σας.

**κ. Κουτσοθανάσης:** Δεν κατάλαβα ακριβώς, εννοείτε ότι εμείς παρέχουμε ένα πιστοποιητικό...

**Ακροατ.:** Κάνετε εκπαίδευση και δίνετε πιστοποιητικό Μάλτας, Κύπρου, οτιδήποτε, και κάποια στιγμή υπάρχει ένα damage και υπάρχει ένα claim μερικά εκατομμύρια και αν μιλάμε για LNG, μιλάμε περίπου για value 500.000.000. Πώς το αντιμετωπίζετε κ. Κουτσοθανάση, πώς έχετε σκεφθεί να το αντιμετωπίσετε;

**κ. Κουτσοθανάσης:** Κοιτάξτε, πρέπει να αποδεικνύεις, νομίζω, αν και δεν είμαι ειδικός, παρενρίσκεται εδώ ο training manager της εταιρείας, αλλά θέλω να σας πω ότι εφόσον το πιστοποιητικό εκδίδεται με την σφραγίδα της σημαίας της Μάλτας π.χ. πραγματοποιούνται κάποιοι έλεγχοι στο ινστιτούτο, ούτως ώστε να πληροί κάποιες προϋποθέσεις, γίνονται και αιφνιδιαστικοί έλεγχοι και ακολουθεί κάποιες προδιαγραφές και γίνεται και μια πιστοποίηση από ανεξάρτητους οργανισμούς, όπως είναι οι νηογνώμονες κ.λπ., αν έχεις όλες αυτές τις προϋποθέσεις και δώσεις το πιστοποιητικό σύμφωνα με αυτές τις προϋποθέσεις, νομίζω ότι είσαι σωστός και καλυμμένος, δεν έχεις καμία εκκρεμότητα.

**Ακροατ.:** Νομίζω ότι αυτό, επειδή έχω και εγώ τα ίδια πιστοποιητικά, δεν καλύπτει το competence στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεν καλύπτει το πόσο γνωρίζει ο ναυτικός και έχει αντιληφθεί το θέμα. Άλλο το competence και άλλο του κάνω μάθημα, εγώ κάνω μάθημα και δίνω μια πιστοποίηση.

**κ. Ματσάγγος:** Να παρακαλέσω, είναι λίγο εξειδικευμένο το θέμα που ρωτάτε και δεν θα έλεγα ότι αφορά εδώ το ακροατήριο, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

## ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ

### Σύστημα πιστοποίησης προσόντων στον τομέα της Ναυτιλίας

Κύριε Πρόεδρε,  
Ναύαρχε,

κυρίες και κύριοι καλησπέρα πλέον,

είναι η τελευταία τοποθέτηση πριν από το διάλειμμα. Δεχθήκαμε την πρόσκληση στον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων να παρευρεθούμε στο αποψινό σημαντικό συνέδριο για την ναυτική εκπαίδευση. Το πρώτο κίνητρο είναι ότι το πρώτο λιμάνι της χώρας μας, ο Πειραιάς, είναι η πόλη που γεννήθηκε, μεγάλωσε και ζω και φυσικά λειτουργεί ως διάυλος για την Μαύρη Θάλασσα και ως σταθμός της Μεσογείου και παρουσιάζει σημαντικό ενδιαφέρον για διεθνείς κολοσσούς αποτελώντας την κύρια είσοδο για το εμπόριο της Ευρώπης.

Το δεύτερο κίνητρο είναι ότι η βαριά βιομηχανία που διέδωσε τον πολιτισμό σε κάθε γωνιά της γης είναι η ναυτιλία, ο ρόλος του ναυτικού μοιάζει με του πρέσβη του ελληνικού πολιτισμού, της γλώσσας, της παιδείας, προωθεί τις συναλλαγές σε κάθε γωνιά της γης, σε κάθε λιμάνι. Αυτά τα δύο ήταν τα σημαντικά κίνητρα για να παρευρεθώ ο ίδιος εδώ ως διευθύνων σύμβουλος του Εθνικού Οργανισμού Πιστοποίησης Προσόντων και να κάνω την παρουσίαση για ζητήματα πιστοποίησης που σχετίζονται με την ναυτιλία. Μαζί μου είναι και η διευθύντρια Πιστοποίησης Προσόντων η κ. Δέδε για ειδικευμένες ερωτήσεις που θα χρειαστεί ίσως να κάνετε, αν έχετε την επιθυμία.

Πολλοί Πειραιώτες, πολλοί φίλοι, έχουν σπουδάσει στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού του Ασπροπύργου ή στην Ύδρα, σχολές αντίστοιχες υπάρχουν στη Μηχανιώνα, στην Κύμη, στη Χίο, και το υλικό που βγάζουμε είναι σημαντικό. Οι εφοπλιστικές εταιρείες στηρίζουν σημαντικά τον πλούτο της χώρας, τα έσοδα είναι μεγάλα, ο κόσμος έχει δουλειά από αυτό το αντικείμενο, ακόμα και αν χτυπιέται είτε από το φορολογικό ζήτημα είτε από άλλα ζητήματα.

Θα ακολουθήσει μια παρουσίαση, η οποία θα προσεγγίσει τις παρακάτω θεματικές, θα γίνει μια παρουσίαση σκοπών και δράσεων του οργανισμού που προΐσταμαι, που διευθύνω και εκπροσωπώ σήμερα εδώ. Θα γίνει μια αναφορά στη διαδικασία της χρησιμότητας πιστοποίησης προσόντων και ποιες ειδικότητες σχετίζονται με την ναυτιλία και μπορούν να πιστοποιηθούν και θα

γίνει και μία συνοπτική αναφορά στην έκθεση που παρουσιάστηκε πρόσφατα του εθνικού πλαισίου προσόντων και την αντιστοίχισή της με το ευρωπαϊκό πλαίσιο προσόντων.

Ο Εθνικός Οργανισμός Πιστοποίησης Προσόντων Επαγγελματικού Προσανατολισμού είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου εποπτευόμενο από τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων και προέρχεται από την συγχώνευση τριών οργανισμών, τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων (ΕΟΠΠ), το Εθνικό Κέντρο Επαγγελματικού Προσανατολισμού (ΕΚΕΠ), και το Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης (ΕΚΕΠΙΣ).

Βασικές δράσεις του συγκεκριμένου οργανισμού είναι η αδειοδότηση των παρόχων μη τυπικής εκπαίδευσης και διά βίου μάθησης, η διατύπωση γνώμης σε ό,τι αφορά τα κτηριολογικά για ιδιωτικά σχολεία, για ιδιωτικά ΙΕΚ, για κολλέγια, τα οποία αδειοδοτεί ο εκάστοτε Υπουργός και η αδειοδότηση των φροντιστηρίων μέσης εκπαίδευσης και ξένων γλωσσών, και των κέντρων διά βίου μάθησης επιπέδου 1 και 2, που είναι τα πρώην εργαστήρια ελευθέρων σπουδών και τα πρώην ΚΕΚ.

Επίσης πιστοποιούμε επαγγελματικά περιγράμματα και προγράμματα μη τυπικής εκπαίδευσης, καθώς με τον τελευταίο νόμο είναι πλέον αναγκαία η αναμόρφωση και η ανάπτυξη προγραμμάτων σπουδών. Ως κύριο σκοπό είχαμε την ευθύνη για την ανάπτυξη του εθνικού πλαισίου προσόντων, το οποίο θα αναλύσουμε παρακάτω. Αναπτύσσουμε και εφαρμόζουμε το σύστημα πιστοποίησης εκρών μη τυπικής εκπαίδευσης, έχουμε ευθύνη για τη διασφάλιση της ποιότητας σε ζητήματα ιδιωτικής εκπαίδευσης και εισηγούμαστε ζητήματα που αφορούν τα επαγγελματικά δικαιώματα εκτός φυσικά της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Ένας σημαντικός σκοπός, ο οποίος σχετίζεται και με την ναυτιλία, είναι η διά βίου συμβουλευτική και ο επαγγελματικός προσανατολισμός και μέσα από την κρίση που διανύουμε είναι χρήσιμη και η έννοια του επαναπροσανατολισμού, διότι δεν αρκεί απλά ένα παιδί να αποφασίσει τι θα κάνει στα 18 και να συμπληρώσει το μηχανογραφικό του για να περάσει σε μία σχολή είτε ναυτιλίας είτε τουρισμού, αλλά μπορεί και κάποιος άνθρωπος στην ηλικία των 40 ετών να αντιμετώπισε ένα σημαντικό πρόβλημα στο θέμα της εργασίας του και να ζητά μια δεύτερη ευκαιρία, ένα δεύτερο βήμα.

Ο ΕΟΠΠΕΠ πρόσφατα έλαβε διάκριση αριστείας σύμφωνα με το διεθνές αναγνωρισμένο πρότυπο αριστείας EFQM. Συμμετείχαμε με δική μας πρωτοβουλία, όλες οι διαδικασίες εκπληρώθηκαν με απόλυτη επιτυχία και πιστοποιηθήκαμε στο 1ο επίπεδο επιχειρηματικής αριστείας. Είμαστε από τους πρώτους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα που έλαβε την συγκεκριμένη διάκριση.

Πριν πάμε στην ανάλυση για τους πυλώνες πιστοποίησης, επιγραμματικά να σας πω ότι υπάρχουν τα επαγγελματικά περιγράμματα, που βάσει αυτών

γίνονται τα προγράμματα σπουδών, για να καταλήξουμε στην πιστοποίηση προσόντων. Υπάρχει η αδειοδότηση δομών ιδιωτικής εκπαίδευσης, που σχετίζεται είτε με τα κέντρα διά βίου μάθησης είτε με την συνεχιζόμενη επαγγελματική κατάρτιση είτε με τα ΙΕΚ είτε με τα κολλέγια, έχουμε την συμβουλευτική, τον προσανατολισμό και θα αδειοδοτήσουμε και τους φορείς, οι οποίοι θα πιστοποιούν προσόντα.

Σύμφωνα με τον νόμο 4186/2013 τον Σεπτέμβριο, έγινε η αναδιάρθρωση της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και ορίστηκαν οι πέντε πυλώνες για την πιστοποίηση προσόντων, που έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση να ασχολείται ο ΕΟΠΠΕΠ.

Έχουμε την πιστοποίηση προσόντων για απονομή πτυχίου ειδικότητας επιπέδου 4 σε αποφοίτους της τάξης μαθητείας του ΕΠΑΛ, πιστοποίηση αποφοίτων φορέων μη τυπικής εκπαίδευσης, πιστοποίηση αποφοίτων παλαιού τύπου επαγγελματικών σχολών, κατώτερες τεχνικές σχολές, μέσες σχολές εργοδηγών και επαγγελματικής κατάρτισης, που δεν διαθέτουν αναγνωρισμένο επαγγελματικό τίτλο. Έχουμε την πιστοποίηση αρχικής επαγγελματικής κατάρτισης και απονομή πτυχίου ειδικότητας επιπέδου 4 των αποφοίτων όλων των ειδικοτήτων ΣΕΚ και ΙΕΚ, από τις οποίες θα δείτε ποιες σχετίζονται με την ναυτιλία. Έχουμε την πιστοποίηση της ελληνικής νοηματικής γλώσσας και της γραφής Braille.

Για τον καθορισμό των επαγγελματικών δικαιωμάτων των κατόχων τίτλου επαγγελματικής εκπαίδευσης κατάρτισης επιπέδου 3 ειδικότητας Πλοιάρχων και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν.Δ. 187/1973.

Με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Παιδείας και των κατά περίπτωση αρμοδίων υπουργών καταρτίζεται εθνικός κατάλογος αναγνωρισμένων επαγγελμάτων και καθορίζονται τα επίπεδα επαγγελματικής κατάρτισης που προβλέπονται για κάθε επάγγελμα. Είναι κατανοητό, λοιπόν, ότι μέσα από διυπουργικές συνεργασίες μπορούν να γίνουν οι κατάλληλες αναπτύξεις σε κλαδικά προσόντα, που σχετίζονται και με τον σημαντικό χώρο της ναυτιλίας.

Στις ειδικότητες των ΕΠΑΛ έχουμε τέσσερεις ομάδες προσανατολισμού και οκτώ τομείς ειδικοτήτων τεχνολογικών εφαρμογών, διοίκηση οικονομίας, γεωπονίας, τεχνολογίας τροφίμων και διατροφής, και ναυτιλιακών επαγγελμάτων. Οι ειδικότητες που αφορούν την ναυτιλία είναι ο τομέας Πλοιάρχων και Μηχανικών.

Στη μη τυπική εκπαίδευση υπάρχουν οι κάτωθι φορείς –σχολές επαγγελματικής κατάρτισης, που παρέχουν αρχική επαγγελματική κατάρτιση στους αποφοίτους υποχρεωτικής εκπαίδευσης (ΣΕΚ). Είναι νέος θεσμός. Πρόκειται για τα ινστιτούτα επαγγελματικής κατάρτισης, που παρέχουν αρχική επαγγελματική κατάρτιση στους αποφοίτους της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, είτε ιδιωτικά είτε δημόσια ΙΕΚ. Είναι τα κέντρα διά βίου μάθησης που παρέ-

χουν συνεχιζόμενη επαγγελματική κατάρτιση, γενική εκπαίδευση ενηλίκων, επαγγελματικό προσανατολισμό και διά βίου συμβουλευτική σε ό,τι αφορά την σταδιοδρομία τους, και τα κολλέγια που παρέχουν μη τυπική εκπαίδευση σε αποφοίτους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Από εδώ μπορεί να ξεκινήσει και ένας κύκλος συζητήσεων για τα ζητήματα που έχουν προκύψει σε σχέση με την ιδιωτική εκπαίδευση στην ναυτιλία, που μέχρι τώρα άριστα και με πολύ εξειδικευμένο υλικό στελεχών ανταποκρίνονται οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, είναι όμως πραγματικό γεγονός ότι κατά καιρούς και οι εφοπλιστικοί κύκλοι, αλλά και το Υπουργείο συζητούν για την δυνατότητα της ιδιωτικής εκπαίδευσης στην ναυτιλία.

Τι αλλάζει στην αρχική επαγγελματική κατάρτιση γενικότερα; Εισάγεται νέος τύπος σχολής, η σχολή επαγγελματικής κατάρτισης, και ο τίτλος που χορηγείται στους αποφοίτους επαγγελματικής κατάρτισης ΣΕΚ ονομάζεται πλέον «πτυχίο επαγγελματικής ειδικότητας επιπέδου 3». Αλλάζουν επίσης εν μέρει οι τομείς και οι ειδικότητες των ινστιτούτων επαγγελματικής κατάρτισης (ΙΕΚ), η διάρκεια φοίτησης στα ΙΕΚ για αποφοίτους δευτεροβάθμιας μη υποχρεωτικής τυπικής εκπαίδευσης ή και αποφοίτους ανώτερης βαθμίδας αυξάνεται από τέσσερα σε πέντε εξάμηνα και ο τίτλος που χορηγείται στους αποφοίτους ΙΕΚ είναι δίπλωμα επαγγελματικής ειδικότητας επιπέδου 4.

Στις ειδικότητες συνεχιζόμενης επαγγελματικής κατάρτισης έχουμε τέσσερις ειδικότητες: τεχνολογικών εφαρμογών, τουριστικών επιχειρήσεων, γεωπονίας τεχνολογίας, εφαρμοσμένων τεχνών και καλλιτεχνικών σπουδών. Οι ειδικότητες ΣΕΚ τεχνολογικών εφαρμογών που μπορεί να είναι χρήσιμες για την ναυτιλία είναι ο τεχνίτης ναυπηγείου, ο τεχνίτης ηλεκτρονικών συσκευών, ο τεχνίτης-μηχανικός αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μηχανών θαλάσσης και ο τεχνίτης-μηχανικός μηχανημάτων έργων (γερανών, περνοφόρων, κλαρκ και γεωτρύπανων).

Στις ειδικότητες ΙΕΚ έχουμε οκτώ ομάδες προσανατολισμού, έχουμε τομείς και τις τεχνικές ειδικότητες. Οι ομάδες προσανατολισμού του ΙΕΚ είναι: Τεχνολογικών Εφαρμογών, Διοίκησης και Οικονομίας, Γεωπονίας, Τεχνολογίας Τροφίμων και Διατροφής, Εφαρμοσμένων Τεχνών και Καλλιτεχνικών Σπουδών, Επικοινωνίας και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, Υγείας και Πρόνοιας και Επιμέρους Τομείς και Επαγγέλματα. Στις ειδικότητες ΙΕΚ θα συναντήσετε ειδικότητες χρήσιμες για την ναυτιλία στον τομέα της πληροφορικής, των τεχνικών δικτύων και τηλεπικοινωνιών, τεχνικών ηλεκτρονικών υπολογιστών, τεχνικών λογισμικού Η/Υ και τεχνικών εφαρμογών πληροφορικής.

Μέσα από αλληλογραφία, συζητήσεις, συνέδρια με ζητήματα κατάρτισης έχουν προταθεί διάφορες ειδικότητες χρήσιμες για να πιστοποιηθούν είτε από το Εμπορικό Ναυτικό είτε από το Πολεμικό Ναυτικό.

Έχουμε τις ειδικότητες των δημόσιων φορέων μη τυπικής εκπαίδευσης. Με απόφαση του Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων οι δημόσιοι φορείς μη

τυπικής εκπαίδευσης του Υπουργείου Παιδείας οργανώνουν τμήματα σύμφωνα με τις εθνικές και τις περιφερειακές ανάγκες της εθνικής οικονομίας, τις προτάσεις των περιφερειακών επιτροπών επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης ΓΣΕΕ, ΓΕΣΕΒΕ, επιμελητηρίων, επιστημονικών ενώσεων και τις προτάσεις του Υπ. Εργασίας, Ανάπτυξης, του ΟΑΕΔ αλλά και όλων των σχετιζόμενων υπουργείων. Έτσι δημιουργούνται οι ειδικότητες. Από εκεί μπορούν να ξεκινήσουν οι κατοχυρώσεις στο θεσμικό πλαίσιο, ώστε να μπορεί μία ειδικότητα να υπάρξει, να δημιουργηθεί και να πιστοποιηθεί για να καλύψει ανάγκες.

Στο σημείο αυτό και πριν μπω στο εθνικό πλαίσιο προσόντων, επειδή έγινε η αναφορά στους καθηγητές και τα προβλήματα που υπάρχουν στις Ακαδημίες, οι καθηγητές πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί για την εκπαιδευτική τους επάρκεια. Είναι αρκετοί αυτοί που έχουν πιστοποιηθεί και προχωράμε και στην διαδικασία των εξετάσεων πιστοποίησης εκπαιδευτικής επάρκειας με την πιλοτική εφαρμογή των πρώτων χιλίων αιτήσεων, η οποία θα έρθει εις πέρας εντός διμήνου. Έχουμε οριοθετήσει και στην συνέχεια θα αναρτηθεί η αίτηση για να μπορούν να συμμετάσχουν όλοι, γιατί θα είναι πλέον υποχρεωτική η πιστοποίηση εκπαιδευτικής επάρκειας των εκπαιδευτών και θα μπορούν έτσι να στελεχωθούν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού με τις αντίστοιχες βέβαια προκηρύξεις, με τις οποίες θα πρέπει να ορισθούν τα κριτήρια επιλογής.

Να κάνουμε και μια συνοπτική αναφορά στο εθνικό πλαίσιο προσόντων. Τι είναι το εθνικό πλαίσιο προσόντων; Είναι ένα κατανοητό σύστημα κατάταξης προσόντων, τίτλων για όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης της χώρας, από το Δημοτικό έως και το μεταπτυχιακό, διδακτορικό. Σε μεταγενέστερο στάδιο θα γίνει η ανάπτυξη της κατάταξης προσόντων που αποκτώνται μέσω της μη τυπικής εκπαίδευσης και άτυπης μάθησης. Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού είναι ανώτερη σχολή, τριτοβάθμια.

Τι προσφέρει; Όλοι οι πολίτες αποκτούν την δυνατότητα συστηματικής παρουσίας περιεχομένου προσόντων με αναφορά στο εθνικό και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο προσόντων. Δημιουργείται λοιπόν μια αντιστοίχιση στα επίπεδα που ορίζει το ευρωπαϊκό πλαίσιο προσόντων και πώς ανταποκρίνονται οι τίτλοι που έλαβαν οι κάτοχοί τους στο εθνικό μας πλαίσιο προσόντων. Έτσι, αν εκπαιδευόμενοι και εργαζόμενοι επιθυμούν να αλλάξουν μια εκπαιδευτική διαδρομή ή θέση εργασίας ή χώρα, διαθέτουν ένα εργαλείο μετάφρασης και συγκρισιμότητας των προσόντων τους, το οποίο τους ενισχύει στην ανταγωνιστικότητα που υπάρχει σε κάθε επάγγελμα. Οι εργοδότες έχουν την δυνατότητα της γρήγορης απόκτησης των γνώσεων που κρύβονται πίσω από τους τίτλους.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι το εθνικό πλαίσιο προσόντων σε όλη αυτή την ανταλλαγή του στελεχιακού δυναμικού που μπορεί να γίνεται στον χώρο της ναυτιλίας, θα παίξει σημαντικό ρόλο για να μπορεί κάποιος είτε να πάει σε εταιρείες εντός της χώρας να δείξει τις δυνατότητές του και πώς αποτυπώ-



νονται αυτές είτε και να απευθυνθεί και σε κάποιες άλλες χώρες, οι οποίες μπορούν να τον προσελκύσουν για το εργασιακό του δικαίωμα.

Το εθνικό σύστημα πιστοποίησης προσόντων καθίσταται σαφές και κατανοητό σε διεθνές επίπεδο. Το σύστημα αναγνώρισης και ταξινόμησης προσόντων που αποκτώνται από διαφορετικές μαθησιακές διαδρομές εξορθολογίζεται, έχοντας ως αναφορά ένα ενιαίο πλαίσιο, μέσα από το οποίο οι ελληνικοί τίτλοι μπορούν να περιγραφούν και να συγκριθούν.

Με αυτόν τον τρόπο η διά βίου μάθηση καθίσταται ελκυστική για τους πολίτες, γιατί γνωρίζουν ότι μέσω του NQF ενισχύεται η διασύνδεση όλων των μορφών μάθησης και τα προσόντα που αποκτώνται μέσα από κάθε λογής μαθησιακή διαδρομή αξιολογούνται, επικυρώνονται, αναγνωρίζονται, πιστοποιούνται και κατατάσσονται στα επίπεδα του εθνικού πλαισίου προσόντων και στη συνέχεια αντιστοιχίζονται στα επίπεδα του ευρωπαϊκού πλαισίου προσόντων. Προσφέρει επίσης ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων πλευρών σε εθνικό επίπεδο.

Για την δημιουργία αυτής της αντιστοιχίας συμμετείχαν όλες οι πλευρές των επιπέδων τίτλων και από τις σχολές του Πολεμικού Ναυτικού και τις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού, τα ΤΕΙ, τα ΑΕΙ, ζητήματα που αφορούσαν την επαγγελματική εκπαίδευση των ΙΕΚ, των ΕΠΑΛ, των ΕΠΑΣ.

Η δομή του είναι απλή. Περιλαμβάνει οκτώ επίπεδα, τα οποία καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα των προσόντων, από την υποχρεωτική εκπαίδευση έως και την ανώτατη εκπαίδευση. Στο εθνικό πλαίσιο προσόντων, τα προσόντα έχουν την μορφή μαθησιακών αποτελεσμάτων που κατατάσσονται σε επίπεδα, τα μαθησιακά αποτελέσματα, όσα δηλαδή το άτομο γνωρίζει, κατανοεί και μπορεί να κάνει μετά την ολοκλήρωση μιας μαθησιακής διαδικασίας κατηγοριοποιούνται σε γνώσεις, δεξιότητες και ικανότητες. Προσδιορίζονται από περιγραφικούς δείκτες, οι οποίοι καθορίζονται από ποιοτικές και ποσοτικές διαβαθμίσεις γνώσεων, δεξιοτήτων και ικανοτήτων. Εκτός των επιπέδων, το εθνικό πλαίσιο προσόντων υιοθετεί τύπο προσόντων ή τι προσόντα αντιπροσωπεύουν ομάδες με κοινά χαρακτηριστικά. Η χρήση τύπου προσόντων διευκολύνει την κατηγοριοποίηση των τίτλων, οι οποίοι κατατάσσονται στο ίδιο επίπεδο.

Πώς συνδέεται το ευρωπαϊκό πλαίσιο προσόντων; Το εθνικό πλαίσιο παρέχει τη βάση για την κατάταξη στα επίπεδά του όλων των τίτλων που χορηγούνται από το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα και την αντιστοιχία με το ευρωπαϊκό, και το ευρωπαϊκό επιτρέπει στα συστήματα προσόντων διαφορετικών χωρών να σχετίζονται το ένα με το άλλο.

Στις 21 Φεβρουαρίου 2014 έγινε η τελική παρουσίαση στο Birmingham και πάμε για την τελική δημοσίευση της έκθεσης στις 31 Μαρτίου 2014 στις Βρυξέλλες. Το επόμενο στάδιο μετά την δημοσίευση είναι η ανάπτυξη των κλαδικών προσόντων. Κλαδικά προσόντα σημαντικά είναι ο τουρισμός, η γε-

ωργία και η ναυτιλία, διότι αυτά θα βοηθήσουν την χώρα να αναπτυχθεί και να μειώσει το πρωτογενές έλλειμμα. Άρα θα χρειαστούμε την συνεργασία με τον κλάδο της ναυτιλίας και με τους φορείς που τον απαρτίζουν, οι οποίοι είναι ειδικευμένοι, και σε συνεργασία με τον ΕΟΠΠΕΠ θα μπορούσαν να δώσουν την απαραίτητη ώθηση στο εθνικό πλαίσιο προσόντων. Ευχαριστώ πολύ για την υπομονή σας και ευχαριστούμε για την πρόσκληση.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Όλα αυτά ήταν πολύ ενδιαφέροντα, αλλά για κάποιον που δεν ξέρει, κι επομένως επιτρέψτε την άγνοιά μου, να υποθέσω ότι εκεί που εμπλέκεται ο φορέας σας είναι στις πιστοποιήσεις των καθηγητών; Γιατί από εκεί και μετά αναφερθήκατε αρκετά στη μη τυπική εκπαίδευση, εκεί μπερδεύτηκα λιγάκι.

**κ. Ματσάγγος:** Μη τυπική εκπαίδευση είναι τα ΚΕΣΕΝ.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Άρα αφορά μόνο το θέμα των ΚΕΣΕΝ, για να είμαστε σαφείς.

**κ. Βουτσινάς:** Αυτό αφορά στα ΚΕΣΕΝ. Εμείς κάναμε μια γενικότερη τοποθέτηση για την ναυτιλία. Η ναυτιλία έχει συγκεκριμένες σχολές, οι οποίες παράγουν εξειδικευμένα στελέχη και δεν θα οδηγηθούμε εμείς στο να πιστοποιηθούν τα συγκεκριμένα στελέχη από τον ΕΟΠΠΕΠ, δεν έχει αυτόν τον ρόλο. Ο ΕΟΠΠΕΠ είναι για την μη τυπική εκπαίδευση, βγάζει άξια στελέχη, απλά αναφέραμε κάποιες ειδικότητες που σχετίζονται με την ναυτιλία και μπορεί να ενδιαφέρουν.

**κ. Τσενεμπής:** Συγγνώμη, επειδή και εγώ δεν το έχω εμπεδώσει. Είμαι στο ΚΕΣΕΝ, πέρασα επιτυχώς και παίρνω το Α' Δίπλωμα Πλοίαρχου/Μηχανικού ή αντίστοιχα έχω πάρει το Γ' Δίπλωμα Πλοίαρχου/Μηχανικού. Αυτά τα διπλώματα πλέον έχουν καμία σχέση με την πιστοποίηση, δηλαδή δεν μπορώ να μαρκάρω σε κάποια εταιρεία;

**κ. Ματσάγγος:** Όχι, δεν είναι έτσι, οι καθηγητές των ΚΕΣΕΝ, επειδή απευθύνονται σε ενήλικες και σε συγκεκριμένο γκρουπ σπουδαστών, που είναι οι επαγγελματίες αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού, θα πρέπει να έχουν κάποιες πιστοποιήσεις.

**κ. Μεσέρδης:** Σε επίπεδο ΚΕΣΕΝ θα πρέπει να είναι πιστοποιημένα και τα προγράμματα σπουδών;

**κ. Βουτσινάς:** Όχι.

**κ. Καπουρελάκος:** Προηγουμένως είπατε ότι οι ΑΕΝ ανήκουν στην τρίτη βαθμίδα της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης, στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Έχω την εντύπωση πως είμαστε το μόνο σχολείο που αναφέρεται έτσι, δηλαδή σήμερα η τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι ΑΕΙ, πανεπιστήμια και ΤΕΙ. Τέλος πάντων, θέλω να καταλάβω, ένα παιδί σήμερα που έρχεται στις

ΑΕΝ από την κοινωνία γενικά, που δεν ξέρει τον χώρο μας, που πράγματι ο χώρος μας κάνει μεγάλες προσπάθειες για αναβάθμιση, πιστοποίηση κ.τ.λ., πώς θα καταλάβει πού πάει; Δεν πρέπει να ανακτήσουμε της χαμένες ισοτιμίες που είχαμε στο παρελθόν με άλλα συναφή ιδρύματα;

**κ. Βουτσινάς:** Εγώ δεν θα εκπροσωπήσω αυτό που αποτυπώνεται στον νόμο, το οποίο κάνει έναν διαχωρισμό ανωτέρων και ανωτάτων σχολών, το θέμα αυτής της ισοτιμίας ξεκαθαρίζεται στον νόμο. Αν απαντήσω όμως εκφράζοντας απλά την γνώμη μου, θα σας πω ότι εσείς να κάνετε τον αγώνα σας για να κερδίσετε αυτήν την ισοτιμία που θέλετε να υπάρχει, στην άποψη όμως ενός ανθρώπου που δεν σχετίζεται με την ναυτιλία, το εξειδικευμένο υλικό, τα ειδικευμένα στελέχη παράγονται από εσάς και δεν υπάρχει τέτοιος ανταγωνισμός και δεν υπάρχει ισοτιμία. Ένα παιδί 16 έως 18 ετών, και πραγματικά έχουμε μιλήσει με πάρα πολλούς γονείς για τις επιλογές τους, γιατί ξέρετε το παιδί ονειρεύεται τι θα επιλέξει και ο γονιός έρχεται ρεαλιστικά να προτρέψει, πάνω εκεί γίνονται πολλές συζητήσεις είτε σε συνέδρια συμβουλευτικής είτε σε συνέδρια που παρευρίσκονται και γονείς. Εκεί λοιπόν η επιλογή είναι ότι η ναυτιλία δίνει μια ασφάλεια. Εκεί δεν υπάρχει ανταγωνισμός. Εκεί δηλαδή ή το σπίτι ωθεί το παιδί να πάει προς την ναυτιλία και το παιδί το επιθυμεί, του αρέσει η θάλασσα που λέμε, του αρέσει αυτός ο χώρος και δεν βλέπει τίποτα άλλο μπροστά του, δεν υπολογίζει ούτε πολιτικούς μηχανικούς ούτε οικονομικά, ιατρικά επαγγέλματα, και λέει εγώ αυτό θέλω και ξέρω ότι θα έχω δουλειά και εκεί γίνεται μια διεργασία στην ψυχολογία του ανθρώπου για το αν θα αντέξει να λείπει 6-8 μήνες. Εγώ λοιπόν δεν έχω δει ποθενά έλλειψη ανταγωνισμού ούτε έλλειψη ισοτιμίας στην ουσία του προβλήματος. Κατανοώ την ανάγκη που νοιώθετε, ότι έχετε μόχθο για αυτό που κάνετε, απλά δεν είναι ο ΕΟΠΠΕΠ ο εξειδικευμένος φορέας που θα απολογηθεί γι' αυτό. Τα αντικείμενα όμως που σχετίζονται με ειδικότητες γύρω από την ναυτιλία που είναι στην ξηρά μπορούν να βοηθήσουν κάποιον που έχει την γνώση για το εξειδικευμένο επάγγελμα της ναυτιλίας να πλησιάσει τις εταιρείες προς την ξηρά είτε αυτά είναι διοικητικού οικονομικού αντικείμενα είτε είναι ζητήματα πληροφορικής, ηλεκτρονικά, ηλεκτρολογικά, αυτά που αναφέραμε δηλαδή. Έχει να κάνει με τις επιλογές των ανθρώπων.

**κ. Σαπουνάς:** Σαπουνάς λέγομαι και είμαι Τμηματάρχης στην Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών. Εγώ θέλω να σας ρωτήσω σχετικά με τον επαγγελματικό προσανατολισμό που γίνεται στην μέση εκπαίδευση, την αποκλειστική αρμοδιότητα την έχει ο οργανισμός ο δικός σας;

**κ. Βουτσινάς:** Όχι, εμείς έχουμε αναλάβει να εκπαιδεύουμε τους συμβούλους σταδιοδρομίας, να γίνονται τα απαραίτητα σεμινάρια, οι απαραίτητες παρουσιάσεις σε συμβούλους προσανατολισμού είτε του δημόσιου είτε του ιδιωτικού τομέα. Δεν είναι ο ΕΟΠΠΕΠ που εισέρχεται στα σχολεία ή εισέρχεται σε χώρους και έχει την ευθύνη. Εμείς έχουμε την ευθύνη της εκπαίδευσης

μετά τις σπουδές των στελεχών. Να κρατάμε δηλαδή τα στελέχη σε μια μόνιμη επαγρύπνηση με τις νέες επιστήμες που εισέρχονται, με τις νέες ανάγκες που προκύπτουν στην κοινωνία, να γίνονται οι κατάλληλες ενημερώσεις, τα κατάλληλα σεμινάρια, ώστε να γεμίσει η φαρέτρα των εξειδικευμένων συμβούλων προσανατολισμού και να τις διοχετεύουν. Να καταλάβετε ότι ο ΕΟΠ-ΠΕΠ είναι ο εκπρόσωπος της χώρας στο ευρωπαϊκό δίκτυο Euroguidance, που έχει να κάνει με τους συμβούλους προσανατολισμού για όλη την Ευρώπη, και γίνονται 3-4 τέτοια σεμινάρια τον χρόνο ή meetings, στα οποία έρχονται όλες οι νέες μορφές εκπαίδευσης και επιστήμης, εμείς αντλούμε την πληροφορία και την μεταδίδουμε.



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ ΡΩΣΣΙΑΔΟΥ

**Τα εκπαιδευτικά ταξίδια από την σκοπιά των Α.Ε.Ν.**

Ευχαριστούμε το Ίδρυμα Ευγενίδου για την πρόσκληση και το συγχαίρουμε για αυτό το εξαιρετικής σημασίας συνέδριο. Ίσως είναι η πρώτη φορά που γίνεται, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας, ανοικτή συζήτηση μεταξύ των Σχολών και των ναυτιλιακών εταιρειών. Μια καλοπροαίρετη προσέγγιση των προβλημάτων και των πιθανών διαφορών μπορεί να συνεισφέρει πολλά στον κοινό, πιστεύουμε, στόχο, που είναι η διατήρηση της θέσης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αλλά και της ελληνικότητάς της, η οποία επιτυγχάνεται με την έντονη παρουσία Ελλήνων αξιωματικών όχι μόνο στα ελληνικά πλοία αλλά και στις Σχολές της ελληνικής Ναυτικής Εκπαίδευσης.

**Maritime Education Training.**

Δεν ξεχνάμε ότι η ναυτική εκπαίδευση οφείλει να είναι αντάξια της ναυτιλίας που υπηρετεί και έχει το δύσκολο έργο να συνδυάσει την ελευθερία της ακαδημαϊκής εκπαίδευσης με την αυστηρότητα της επαγγελματικής κατάρτισης.

Η ελληνική ναυτική εκπαίδευση ακολουθεί το **ιδιαίτερα επιτυχημένο και αποδοτικό** σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, όπου η θεωρητική εκπαίδευση των Σχολών εναλλάσσεται με την πρακτική εκπαίδευση στο πλοίο εξυπηρετώντας έτσι και τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW.

[STCW, A-I/1, A-III/1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής [...], του οποίου η θαλάσσια υπηρεσία σύμφωνα [...], αποτελεί τμήμα εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις αυτού του τμήματος, θα ακολουθήσει ένα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης σε πλοίο, το οποίο:

1. εξασφαλίζει ότι κατά την απαιτούμενη περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας, ο υποψήφιος λαμβάνει συστηματική πρακτική εκπαίδευση και εμπειρία στις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες αξιωματικού που είναι υπεύθυνος φυλακής [...], λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρατίθενται στο τμήμα [...] αυτού του Κώδικα,

2. επιτηρείται στενά και παρακολουθείται από προσοντούχο και κάτοχο πιστοποιητικού αξιωματικό ... σε πλοία που πραγματοποιείται η εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, και

3. είναι επαρκώς συμπληρωμένο το βιβλίο εγγραφών εκπαίδευσης.]

### **Τα υπέρ και τα κατά της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης.**

#### **Υπέρ πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού.**

- Έγκαιρη αναγνώριση καταλληλότητας για το επάγγελμα.
- Απόκτηση εμπειριών και εικόνων που βοηθούν στην κατανόηση της θεωρητικής εκπαίδευσης που ακολουθεί.

#### **Υπέρ δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού.**

- Εμπέδωση μέσω της πρακτικής άσκησης των θεωρητικών γνώσεων που αποκτήθηκαν.
- Απόκτηση εμπειριών που βοηθούν στην κατανόηση της θεωρητικής εκπαίδευσης των τελευταίων εξαμήνων.
- Αλληλεπίδραση Σχολής και ναυτιλιακής βιομηχανίας.
- Μεταφορά εμπειριών και γνώσεων από τους δοκίμους στη Σχολή (κυρίως του δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού).
- Σοβαρότατη οικονομική βοήθεια για τους σπουδαστές, ώστε να περατώσουν τις σπουδές τους (ειδικότερα το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, που γίνεται στο μέσο των σπουδών).

#### **Κατά.**

- Απαίτηση ικανού αριθμού πλοίων εκπαίδευσης.
- Μη ικανοποίηση αυτού οδηγεί σε αδυναμία συνέχισης των σπουδών σε περίπτωση μη ναυτολόγησης.
- Αδυναμία αποφοίτησης λόγω μη συμπλήρωσης 12μηνιας υπηρεσίας.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία μπορεί να υποστηρίξει το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, η δύναμη σε πλοία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου τον Μάρτιο του 2013 αριθμούσε 3.677 πλοία άνω των 1000gt, (265.336.520 DWt, 155.988.384 GT.) (εικ. 1). Πόσες αλήθεια είναι οι προσφερόμενες θέσεις δοκίμων;

### **Πρόβλημα ναυτολόγησης δοκίμων. Γιατί;**

Στην ΑΕΝ Μακεδονίας έγινε μια προσπάθεια συλλογής στοιχείων και αξιολόγησης του Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού, με σκοπό την εξήγηση των προβλημάτων και τη βελτιστοποίηση του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

Σκοπεύουμε στην επέκταση της αξιολόγησης και στο Β' εκπαιδευτικό ταξίδι, ώστε να μπορέσουμε να αποκτήσουμε μία πλήρη εικόνα. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει (και για τις δύο Σχολές - Πλοιάρχων, Μηχανικών):

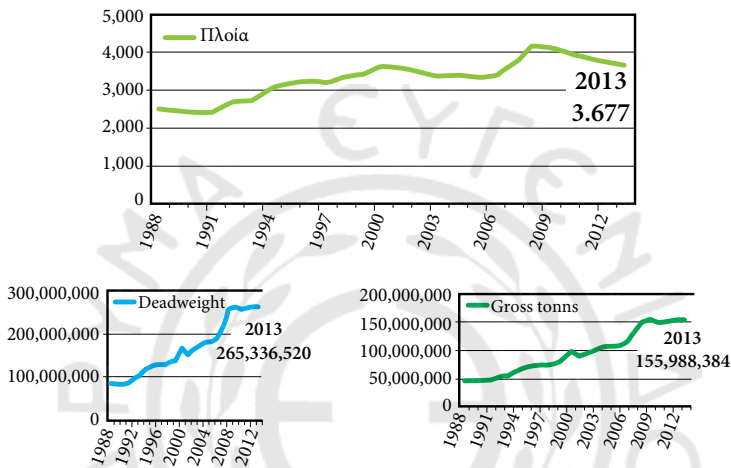
1. Ανάλυση Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού 2012-13 (Οκτώβριος 2013).

2. Πορεία ποσοστών σπουδαστών που δεν εκτέλεσαν το εκπαιδευτικό ταξίδι την τελευταία δεκαετία.
3. Πιλοτική αξιολόγηση Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού 2012-13 βάσει απαντήσεων ερωτηματολογίου.

### 1. Ανάλυση Α' Εκπαιδευτικού Ταξιδιού 2012-13

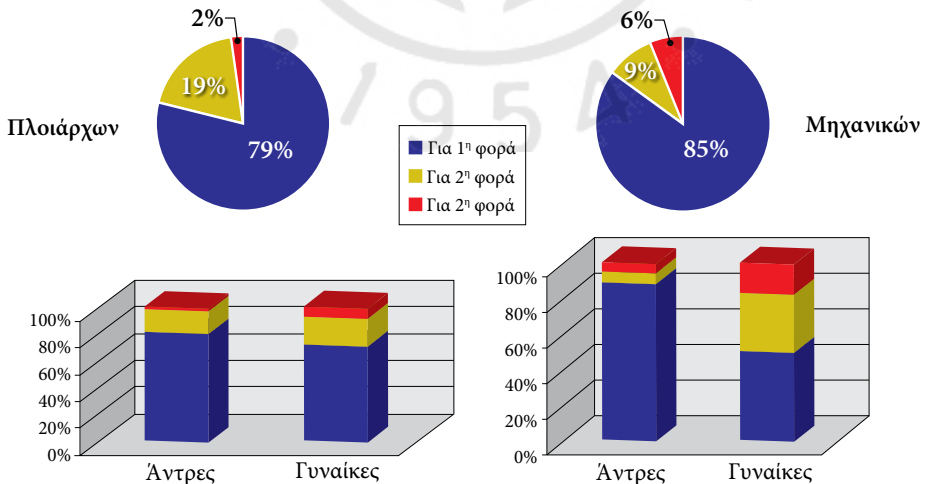
#### Αναμενόμενοι σπουδαστές.

Στην εικόνα 2 αναλύονται οι αναμενόμενοι σπουδαστές σε ποσοστά που



**Εικόνα 1.**

Δύναμη Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου (πηγή Ν.Ε.Ε.)



**Εικόνα 2.**

Αναμενόμενοι σπουδαστές.

αναμένονται για πρώτη, για δεύτερη και για τρίτη φορά. Επίσης αναλύονται και ως προς το φύλο.

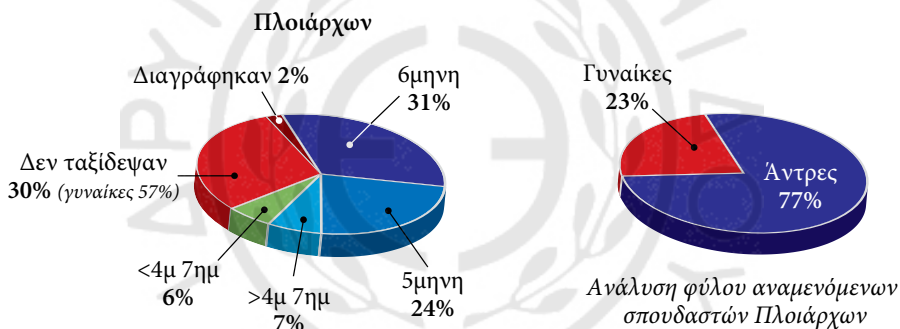
Η συμμετοχή των γυναικών στο «για δεύτερη ή τρίτη φορά» είναι χαρακτηριστική της δυσκολίας εύρεσης πλοίου.

**Απεικόνιση εκπαιδευτικού ταξιδιού (εικ. 3 και 4).**

Η συμμετοχή των σπουδαστριών είναι πολύ μικρότερη στη Σχολή Μηχανικών (8%) από ό,τι στη Σχολή Πλοιάρχων (23%). Αυτό οδηγεί και σε ένα μικρότερο ποσοστό αυτών που δεν επέστρεψαν από το εκπαιδευτικό ταξίδι.

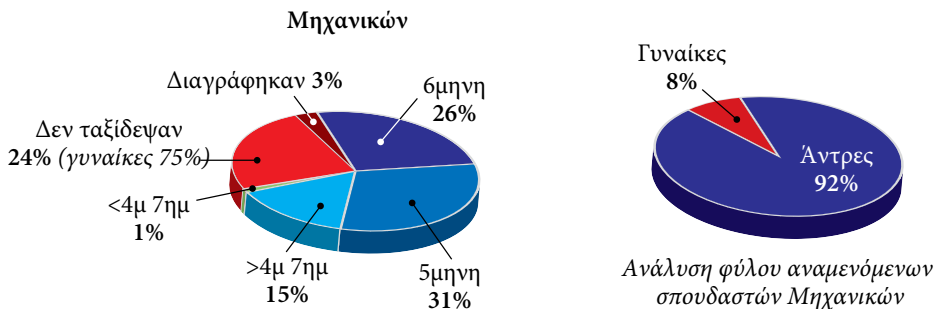
Πλέον του 50% των σπουδαστών συμπλήρωσαν υπέρ πεντάμηνη υπηρεσία, που σημαίνει ότι μπορούν να καλύψουν, με το δεύτερο ταξίδι, την υποχρεωτική δωδεκάμηνη υπηρεσία.

Στο παρακάτω διάγραμμα (εικ. 5) φαίνεται ότι από τις σπουδάστριες επέστρεψε το 50% των αναμενομένων στη Σχολή Πλοιάρχων και το 67% στη Σχολή Μηχανικών, ενώ τα ποσοστά αυτά σχεδόν μηδενίζονται στις αναμενόμενες για 2<sup>η</sup> ή 3<sup>η</sup> φορά.



**Εικόνα 3α.**

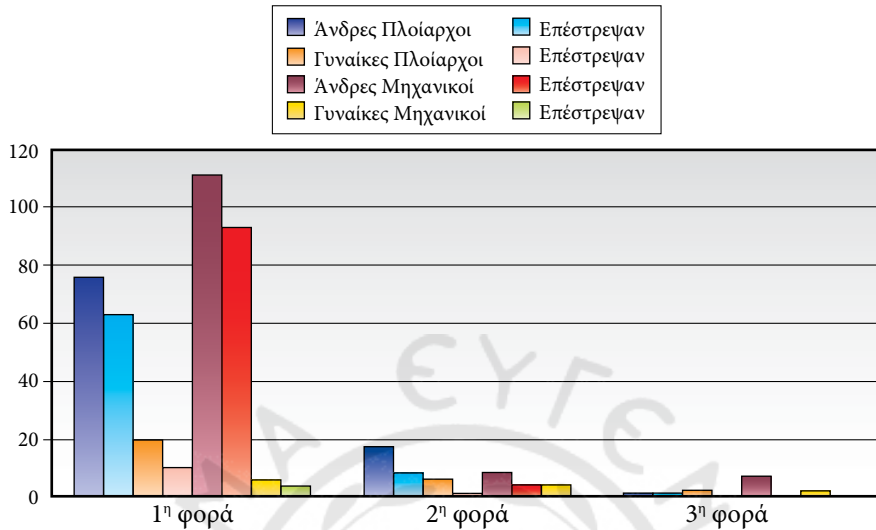
Διάρκεια Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού και ανάλυση φύλου Πλοιάρχων.



**Εικόνα 3β.**

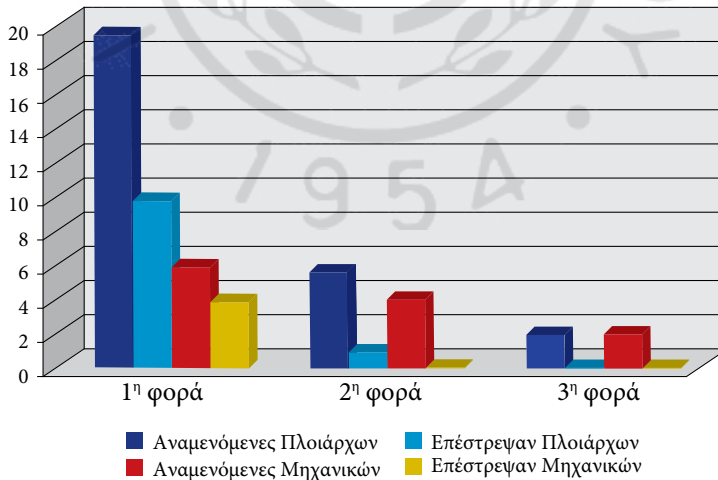
Διάρκεια Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού και ανάλυση φύλου Μηχανικών.





**Εικόνα 4.**

Σχέσεις αριθμού σπουδαστών που κατοχύρωσαν δικαίωμα εκτέλεσης Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού και όσων επέστρεψαν μετά την εκτέλεσή του.



**Εικόνα 5.**

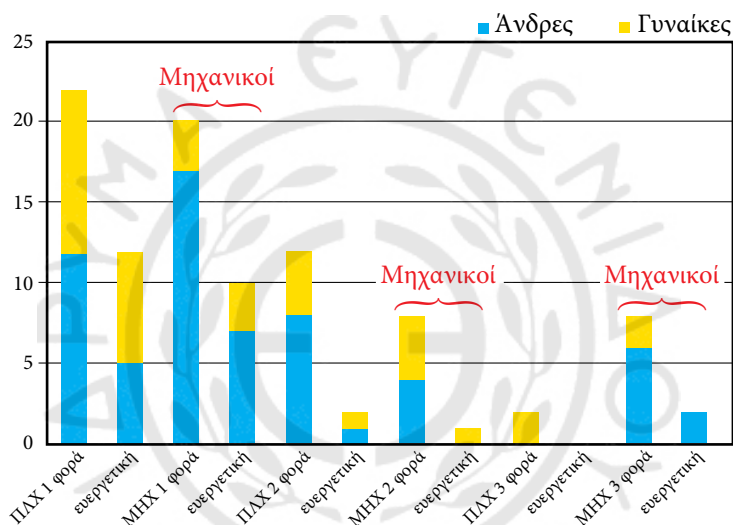
Ανάλυση σπουδαστριών.

Στο παρακάτω διάγραμμα (εικόνα 6) απεικονίζεται ο αριθμός των σπουδαστών που δεν εκτέλεσε το Α' εκπαιδευτικό ταξίδι και όσων έκαναν χρήση της ευεργετικής διάταξης για εγγραφή χωρίς ταξίδι.

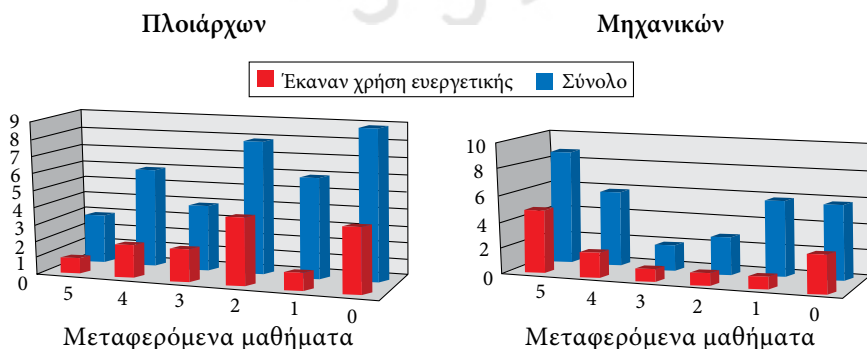
Χρήση της ευεργετικής διάταξης εγγραφής στο Β' εξάμηνο χωρίς ταξίδι έκανε περίπου το 50% των σπουδαστών που θα εκτελούσαν το ταξίδι για πρώτη φορά, ενώ σε αυτούς που θα εκτελούσαν το ταξίδι για δεύτερη ή τρίτη φορά τα ποσοστά ήταν πολύ χαμηλά.

Μεγαλύτερη είναι η συμμετοχή των γυναικών που πλησιάζει ακόμα και το 100%.

Στα παρακάτω διαγράμματα (εικ. 7) παρουσιάζεται η κατάσταση των



Εικόνα 6.  
Χρήση ευεργετικής διάταξης



Εικόνα 7.  
Μεταφερόμενα μαθήματα σπουδαστών που δεν εκτέλεσαν ταξίδι.

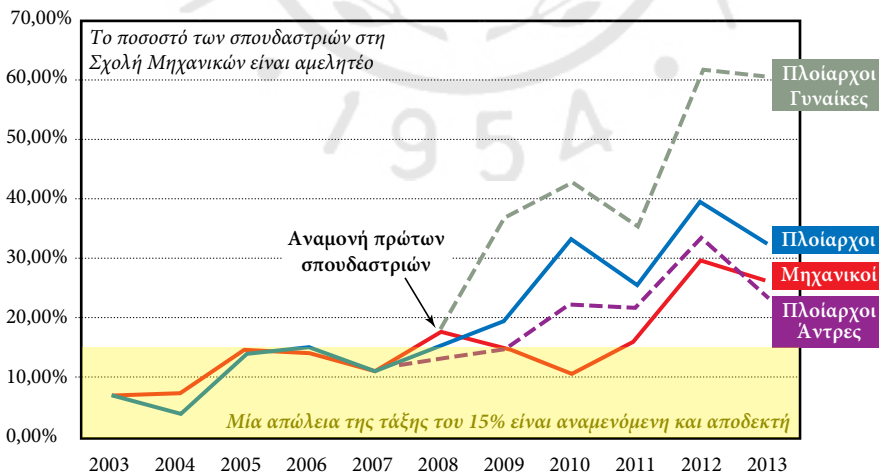
σπουδαστών που δεν εκτέλεσαν το Α' εκπαιδευτικό ταξίδι όσον αφορά στον αριθμό των μαθημάτων που μεταφέρουν στο επόμενο εξάμηνο. Αξίζει να σημειωθεί ότι στους σπουδαστές που μεταφέρουν 4 και 5 μαθήματα τα ποσοστά σε σχέση με όσους κατοχύρωσαν το δικαίωμα εκτέλεσης Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού είναι πολύ ψηλά. Η αύξηση του αριθμού των εισακτέων σπουδαστών στις ΑΕΝ, όπως αυτό ζητείται από ναυτιλιακούς φορείς, θα είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των βάσεων εισαγωγής, άρα και την αύξηση του αριθμού των σπουδαστών αυτής της κατηγορίας, με συνέπεια την αύξηση του αριθμού των μη ναυτολογούμενων σπουδαστών. Παράλληλα εμφανίζεται και ένας ικανός αριθμός σπουδαστών με καλή επίδοση (0–3 μεταφερόμενα μαθήματα) που δεν ναυτολογήθηκε.

## 2. Πορεία ποσοστών σπουδαστών που δεν εκτέλεσαν το εκπαιδευτικό ταξίδι την τελευταία δεκαετία (εικ. 8)

Αν δεχτούμε μια απώλεια της τάξης του 15% ως αναμενόμενη, τότε το πρόβλημα ναυτολόγησης εμφανίζεται με την πρώτη αναμονή σπουδαστριών το 2008 και κορυφώνεται ανεξήγητα το 2012. Η πορεία της καμπύλης των σπουδαστριών στη Σχολή Πλοίαρχων, όπου το ποσοστό των γυναικών είναι αρκετά ψηλό, κάνει εμφανέστατο το πρόβλημα της ναυτολόγησής τους.

## 3. Πιλοτική αξιολόγηση Α' εκπαιδευτικού ταξιδιού βάσει απαντήσεων ερωτηματολογίου.

Το τρέχον ακαδημαϊκό έτος η ΑΕΝ Μακεδονίας προχώρησε σε μια πιλοτι-



Εικόνα 8.

Πορεία ποσοστών σπουδαστών που δεν εκτέλεσαν το εκπαιδευτικό ταξίδι την τελευταία δεκαετία.

κή αξιολόγηση του πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού. Στην αξιολόγηση συμμετείχαν οι σπουδαστές του Β' εξαμήνου που επέστρεψαν από το Α' εκπαιδευτικό ταξίδι απαντώντας ανώνυμα σε ένα ερωτηματολόγιο 42 ερωτήσεων.

Το ερωτηματολόγιο συμπλήρωσαν μέσω Η/Υ 97 σπουδαστές της Σχολής Μηχανικών και 75 σπουδαστές της Σχολής Πλοιάρχων. Σύνολο 172 σπουδαστές.

Ο αριθμός των συμμετεχόντων σπουδαστών, καθώς και η προέλευσή τους από μια ΑΕΝ σίγουρα δεν είναι τέτοιος, ώστε να αποτελεί ικανό δείγμα για μια γενική αξιολόγηση του εκπαιδευτικού ταξιδιού, είναι όμως ικανός (97% των εκτελεσάντων) να δώσει μια εικόνα για την ΑΕΝ Μακεδονίας θέτοντας έτσι την βάση για την περαιτέρω αξιολόγηση των εκπαιδευτικών ταξιδιών με συμμετοχή όλων των ΑΕΝ και σε βάθος χρόνου.

### **Δομή ερωτηματολογίου.**

Οι ερωτήσεις ταξινομήθηκαν χρονολογικά από την κατοχύρωση μέχρι την απόλυση και αφορούσαν:

- Προφίλ σπουδαστών (Φύλο, επίδοση στις σπουδές, γνώση Αγγλικής γλώσσας, επιλογή πλοίου).
- Απαιτήσεις εταιρείας.
- Αξιολόγηση εκπαιδευτικού ταξιδιού (εύρεσης πλοίου, εταιρείας, ταξιδιού, εγχειριδίου ΚΕΠ).
- Πληροφορίες για το εκπαιδευτικό ταξίδι (εργασίες, πλοίο, μαθήματα).

### **Το ερωτηματολόγιο.**

Οι ερωτήσεις με αστερίσκο δεν συμμετέχουν στη γενική εικόνα ικανοποίησης.

*Με διαφορετικό χρώμα παρουσιάζεται η τάση των απαντήσεων*

Φύλο

\*01. Πότε κατοχυρώσατε το δικαίωμα εκτέλεσης ταξιδιού; [εξεταστική]

02. Πότε ναυτολογηθήκατε; [Φεβ. / Μάρτιο. / Απρ. / Μάιο / Ιούνιο / Ιούλιο]

03. Διάστημα που μεσολάβησε από το ΟΚ της εταιρείας μέχρι τη ναυτολόγησή σας; [< Εβδομάδα/ < Μήνα/ > Μήνα]

\*04. Πόσα μαθήματα μεταφέρετε στο Β' εξάμηνο; [1-5]

\*05. Επίπεδο γνώσης Αγγλικής γλώσσας; [Σχολής/ καλή/ πολύ καλή/ άριστη]

\*06. Ποια ήταν η πρώτη σας επιλογή; [τύπος πλοίου]

07. Ναυτολογηθήκατε στην επιλογή σας; **ναι** / όχι

08. Δυσκολία που αντιμετωπίσατε στην εύρεση πλοίου; [1 - 5 (καμία - πολύ μεγάλη)]

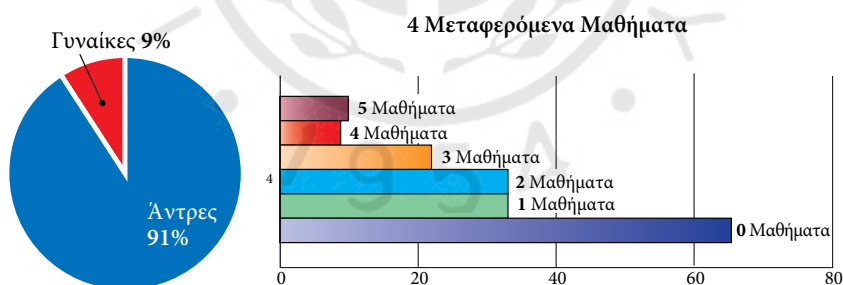
09. Πόσες εταιρείες επισκεφθήκατε μέχρι να ναυτολογηθείτε; [1/ 2/ 3/ 4/ 5/ >5]
10. Πώς βρήκατε την εταιρεία ναυτολόγησής σας; [Από την επίσκεψη της εταιρείας στη Σχολή, μέσω των Ενώσεων, μέσω πράκτορα, **μόνος/η μου, μέσω γνωστού, μέσω της οικογένειάς μου**]
- \*11. Προηγήθηκε συνέντευξη της ναυτολόγησής σας; [**ναι / όχι**]
- \*12. Σας τέθηκε ως προαπαιτούμενο η καλή γνώση της Αγγλικής γλώσσας; [**ναι / όχι**]
13. Βαθμολογήστε την συμπεριφορά του γραφείου πριν τη ναυτολόγησή σας. [1 – 5 (απαράδεκτη – **εξαιρετική**)]
14. Βαθμολογήστε την συμπεριφορά του πλοίου κατά τη ναυτολόγησή σας. [1 – 5 (απαράδεκτη – **εξαιρετική**)]
15. Βαθμολογήστε την συμπεριφορά του γραφείου μετά την απόλυσή σας. [1 – 5 (απαράδεκτη – **εξαιρετική**)]
16. Ποιος αξιωματικός ήταν υπεύθυνος για την εκπαίδευσή σας; [**A' / B' / Γ' / κανείς**]
- \*17. Το πλοίο ήταν... [< 10 ετών / 10 ετών / >10 ετών ]
18. Είχατε δυσκολία προσαρμογής στο περιβάλλον του πλοίου; [**ναι / όχι**]
19. Είχατε βοήθεια και επίβλεψη στις εργασίες που σας ανέθεταν; [**ναι / όχι**]
20. Το ΚΕΠ ήταν επαρκώς κατανοητό; [**ναι / όχι**]
21. Είχατε επαρκή βοήθεια και επίβλεψη στη συμπλήρωση του ΚΕΠ; [**ναι / όχι**]
- \*22. Ποιο μάθημα του Α' εξαμήνου σας βοήθησε κατά το εκπαιδευτικό σας ταξίδι;
23. Πιστεύετε ότι το χρονικό διάστημα της φοίτησής σας στη Σχολή (Α' εξαμήνου) ήταν επαρκές για να προετοιμαστείτε κατάλληλα; [**ναι / όχι**]
24. Πόσες ώρες εργασίας είχατε ημερησίως; [<8 / 8 / >8]
25. Τα καθήκοντα που αναλάβατε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ήταν ίδια; [**ναι / όχι**]
- \*26. Αναφέρατε ενδεικτικά κάποιες εργασίες που σας ανατέθηκαν.
- \*27. Ποια εργασία σάς εντυπωσίασε;
28. Κατά τη γνώμη σας, σας ανατέθηκαν εργασίες εκτός της ειδικότητάς σας; [**ναι / όχι**] Αν ναι, ποιες;
29. Πόσες ώρες ημερησίως ασχοληθήκατε με τη συμπλήρωση του ΚΕΠ; [**0/ 1/ 2/ >2** Το συμπλήρωσα στο τέλος]
- \*30. Πιστεύετε ότι θα ήταν καλύτερο το ΚΕΠ να περιείχε και ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής; [**ναι / όχι**]
31. Η πρακτική άσκηση στο πλοίο σας βοήθησε να κατανοήσετε καλύτερα τη θεωρητική εκπαίδευσή σας στη Σχολή; [**ναι / όχι**]

32. Ποια οφέλη θεωρείτε ότι αποκομίζατε από την πρακτική άσκηση; [Γνώσεις / Εμπειρίες / Γνωριμίες/ Δεξιότητες / Κανένα]
33. Ποιο από τα παρακάτω προτείνεις για τη βελτίωση της πρακτικής σου; Να αυξηθεί ο χρόνος πρακτικής άσκησης/ Να γίνεται μετά το Β' εξαμήνο/ Να γίνεται πριν το Α' εξαμήνο/Να παραμείνει ως έχει
34. Τι μισθό παίρνατε; [<800 /800-900 /900-1000 /1000-1500 / >1500]
35. Ο μισθός σας ικανοποίησε; [ναι / όχι]
36. Πώς επηρέασε το ταξίδι την απόφασή σας να γίνετε Αξιωματικός Ε.Ν.; [1 - 5 (πολύ αρνητικά - πολύ θετικά)]
37. Βαθμολογήστε την εταιρεία ναυτολόγησης. [1 - 5 (απαράδεκτη - εξαιρετική)]
38. Βαθμολογήστε το πλοίο ναυτολόγησης. [1 - 5 (απαράδεκτο - εξαιρετικό)]
39. Βαθμολογήστε το προσωπικό του πλοίου ναυτολόγησης. [1 - 5 (απαράδεκτο - εξαιρετικό)]
40. Σκοπεύετε να συνεχίσετε στην ίδια εταιρεία; [ναι / όχι]
41. Αναφέρατε προαιρετικά την εταιρεία.
42. Αναγράψτε επιγραμματικά κάποιες παρατηρήσεις σας.

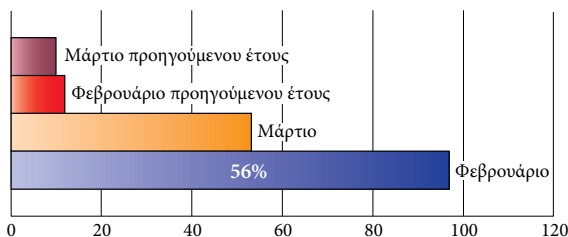
### Ανάλυση απαντήσεων.

#### Προφίλ Σπουδαστών.

Το 91% των σπουδαστών είναι άνδρες, το 76% μεταφέρει ως 2 μαθήματα



#### 2 Κατοχύρωση δικαιώματος



#### 9 Γνώση αγγλικής γλώσσας



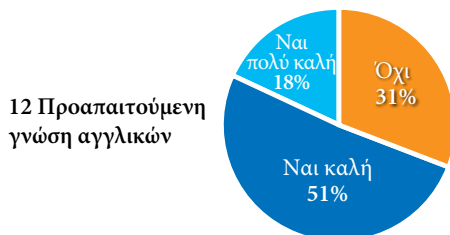
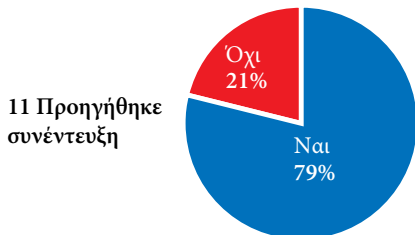
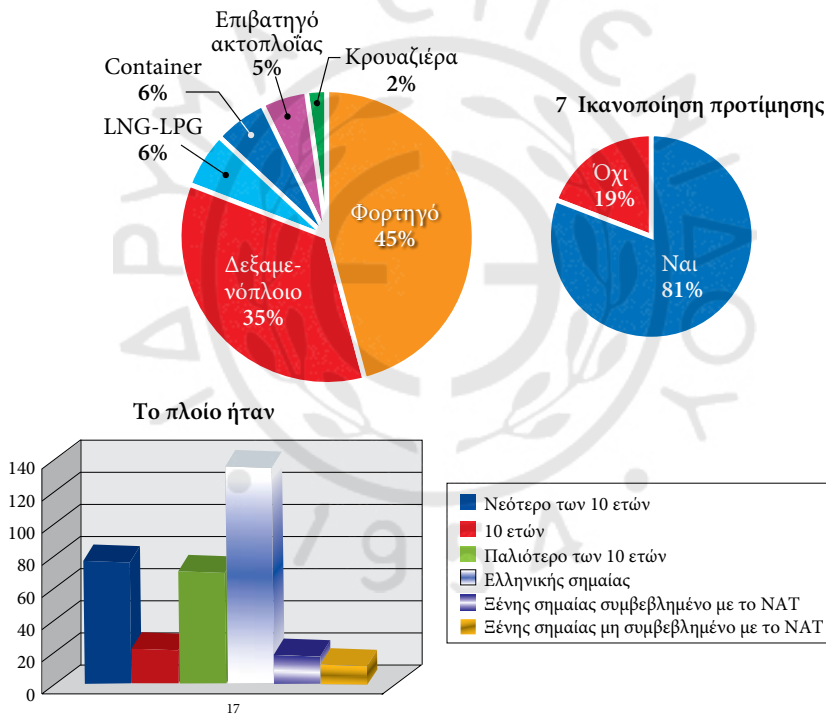
(κατά δήλωση) ενώ το 80% δηλώνει ότι έχει πιστοποιημένη γνώση αγγλικής γλώσσας.

Το 81% των σπουδαστών δηλώνει την προτίμησή του στην παραδοσιακή ελληνική ναυτιλία (φορτηγά χύδην και δεξαμενόπλοια) και το 81% αυτών δηλώνει ότι ναυτολογήθηκε στην προτίμησή του.

Το 92% των σπουδαστών ναυτολογήθηκε σε πλοία με ελληνική σημαία ή με ξένη, συμβεβλημένα με το NAT. Μόνο το 8% έκανε χρήση της νέας ρύθμισης για πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το NAT.

### Απαιτήσεις εταιρείας.

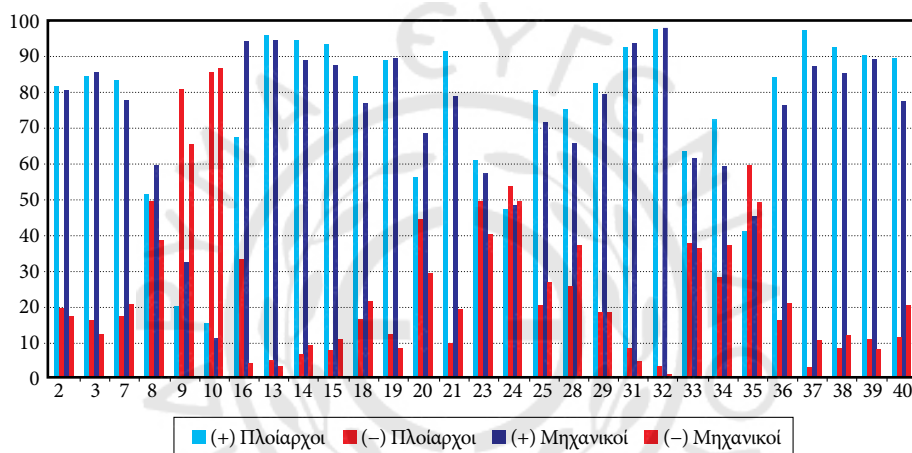
Από το 79% των σπουδαστών ζητήθηκε να δώσουν συνέντευξη, προκειμένου να ναυτολογηθούν, ενώ στο 69% τέθηκε ως προαπαιτούμενο η πιστο-



ποημένη γνώση της αγγλικής γλώσσας. Αυτό ενισχύει την απόφαση να είναι προαπαιτούμενη η πιστοποιημένη γνώση αγγλικής γλώσσας για την εισαγωγή στις ΑΕΝ.

### Γενική ικανοποίηση.

Για τη δημιουργία του παρακάτω διαγράμματος αθροίστηκαν σε κάθε ερώτηση οι θετικές απαντήσεις (μπλε) και οι αρνητικές (κόκκινες). Ανάλυση όλων των απαντήσεων γίνεται στις επόμενες σελίδες. Στις ερωτήσεις 9, 10 και 24 η κρίση του αν οι απαντήσεις είναι θετικές ή αρνητικές ως προς την αξιολόγηση του εκπαιδευτικού ταξιδιού είναι υποκειμενική.



Οι σπουδαστές αξιολογούν ιδιαίτερα θετικά το εκπαιδευτικό ταξίδι, τις εταιρείες και το προσωπικό του πλοίου. Οι απαντήσεις των σπουδαστών της Σχολής Πλοίαρχων δεν διαφέρουν από αυτές των σπουδαστών της Σχολής Μηχανικών και ως εκ τούτου η παρουσίαση των αποτελεσμάτων γίνεται κοινή για το σύνολο των σπουδαστών και των δύο Σχολών. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ερωτήσεις που αφορούν στο προφίλ του σπουδαστή, στις απαιτήσεις των εταιρειών και στις εργασίες δεν συμμετέχουν στο παραπάνω διάγραμμα.

### Αναλυτικότερα.

Στην ερώτηση 09 «πόσες εταιρείες επισκεφθήκατε πριν ναυτολογηθείτε» το 58% δήλωσε περισσότερες από 5. Θετικό ή Αρνητικό;

Σε συνδυασμό με τις απαντήσεις στην ερώτηση 08 «πόση δυσκολία αντιμετωπίσατε στη εύρεση πλοίου» (74% καμία ως μέτρια) μπορεί κάποιος να υποθέσει ότι ο αριθμός των εταιρειών ήταν επιλογή του σπουδαστή.

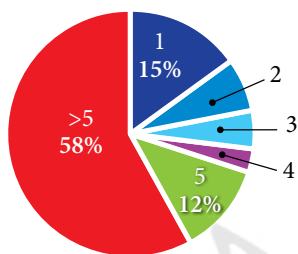
Στο ερώτημα 10 «πώς βρήκατε το πλοίο ναυτολόγησής», το 87% απάντησε πως το βρήκε μόνος του ή μέσω γνωστού-οικογένειας, το 12% μέσω της επί-



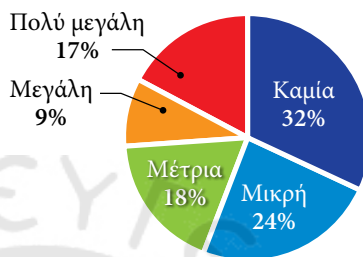
σκεψης εταιρειών στην ΑΕΝ, ενώ οι Ενώσεις συμμετείχαν ελάχιστα ως καθόλου. Το 87% θεωρήθηκε αρνητικό, διότι οι σπουδαστές δεν βοηθήθηκαν από τους φορείς στην εύρεση πλοίου.

Στην ερώτηση 24 «Πόσες ώρες εργασίας είχατε ημερησίως», το 52% απάντησε ότι εργαζόταν περισσότερες από 8 ώρες.

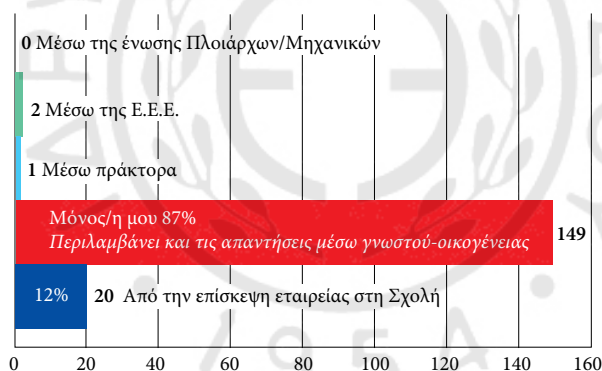
09 Πόσες εταιρείες επισκεφθήκατε;



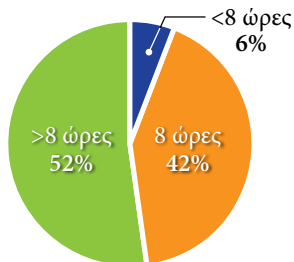
08 Πόση δυσκολία αντιμετωπίσατε;



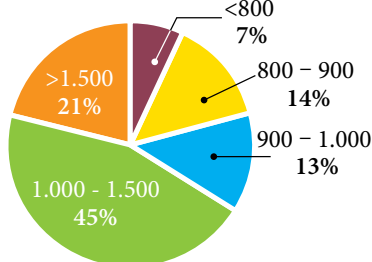
10 Πώς βρήκατε την εταιρεία ναυτολόγησης;



24 ώρες εργασίας ημερησίως

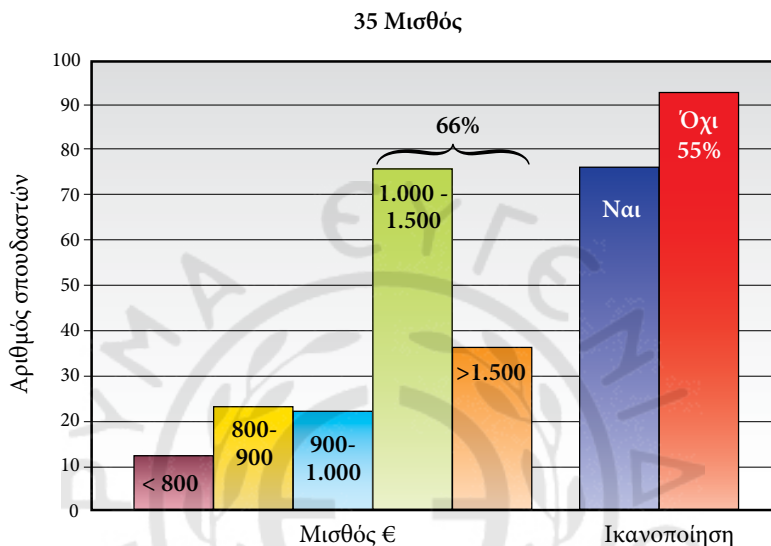


Μισθός

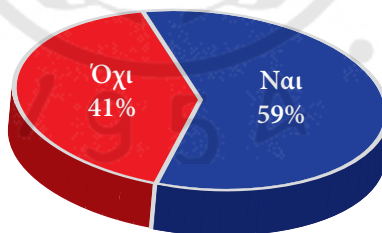


Στο ερώτημα 35 «ο μισθός σας ικανοποίησε» το 55% δήλωσε «όχι», ποσοστό που δεν συμβαδίζει με το 66% που δήλωσε ότι ο μισθός τους ξεπερνούσε τα 1.000€ μικτά.

Στην ερώτηση 23 «αν το διάστημα εκπαίδευσης στη Σχολή (Α' εξάμηνο) ήταν επαρκές για να προετοιμαστούν κατάλληλα», το 59% απάντησε πως ήταν επαρκές.



23 Επάρκεια διαστήματος εκπαίδευσης στη Σχολή



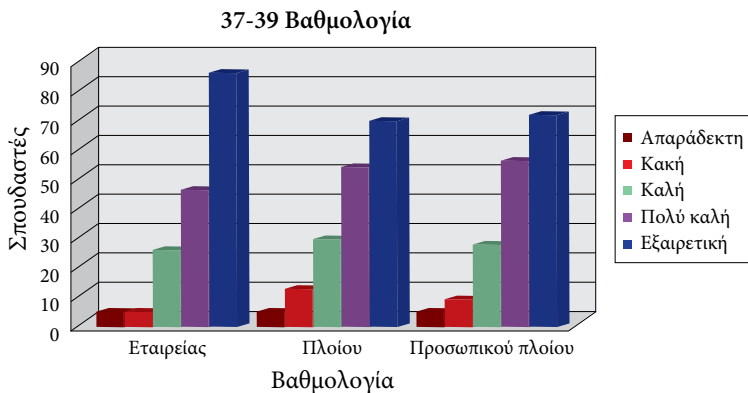
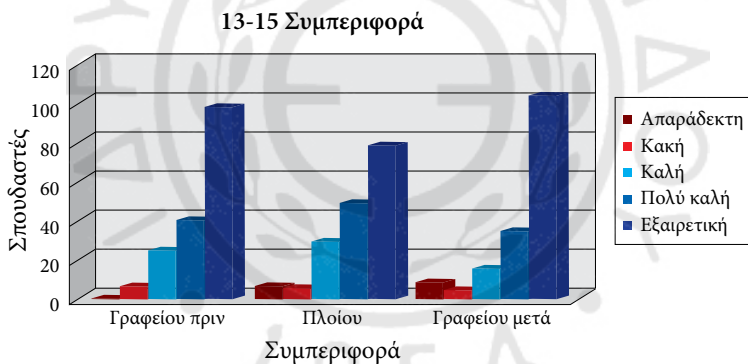
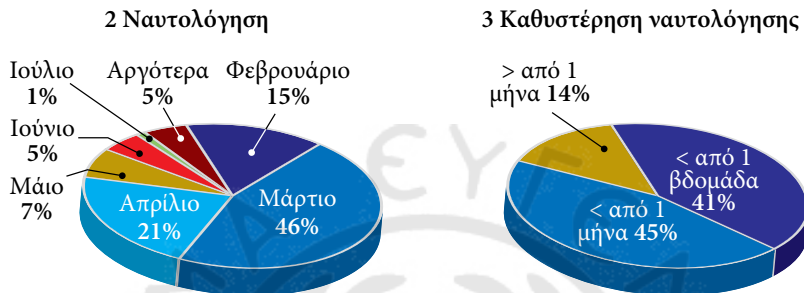
### Εταιρεία – πλοίο.

Στην ερώτηση 02 «Πότε ναυτολογηθήκατε» το 82% δήλωσε ότι ναυτολογήθηκε μέχρι τον Απρίλιο, που σημαίνει ότι είχε τη δυνατότητα συμπλήρωσης 5μηνιας υπηρεσίας στο πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι. Στην ερώτηση 03 που αφορούσε στο διάστημα που παρεμβλήθηκε από τη συμφωνία της εταιρείας μέχρι τη ναυτολόγηση, το 41% δήλωσε ότι ήταν λιγότερο από μία εβδομάδα, το δε 45% λιγότερο από μήνα.

Οι ερωτήσεις 15-17 ζητούσαν από τον σπουδαστή να βαθμολογήσει, σε

κλίμακα 1-5 (όπου 1 για απαράδεκτη και 5 για εξαιρετική), τη συμπεριφορά των ανθρώπων του γραφείου πριν τη ναυτολόγηση, των ανθρώπων του πλοίου κατά τη ναυτολόγηση και των ανθρώπων του γραφείου μετά την απόλυση. Βλέπουμε ότι σε όλες τις περιπτώσεις, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, η βαθμολογία κυμαίνεται από 3 (καλή) ως 5 (εξαιρετική), με σαφή υπεροχή του 5.

Το ίδιο συμβαίνει και στις ερωτήσεις 37-39 «βαθμολογήστε την εταιρεία, το πλοίο και το προσωπικό του πλοίου ναυτολογήσεως».



## Πλοίο.

Στην ερώτηση 18 «είχατε δυσκολία προσαρμογής στο πλοίο», το 81% απάντησε «όχι».

Στην ερώτηση 19 αν «είχαν βοήθεια και επίβλεψη στις εργασίες», το 90% απάντησε πως είχε.

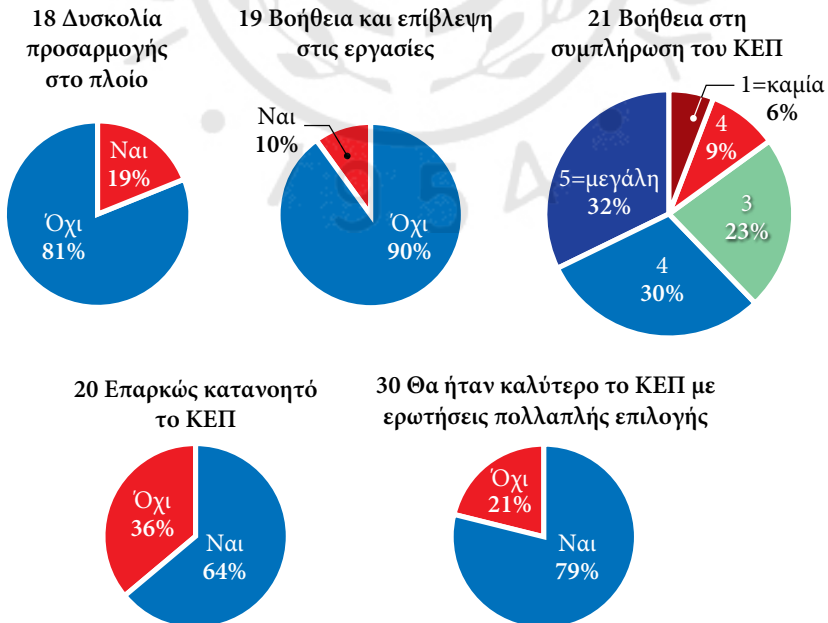
Πολύ ικανοποιητική είναι και η εικόνα των απαντήσεων στην ερώτηση 21, όπου οι σπουδαστές αξιολόγησαν τη βοήθεια που είχαν στη συμπλήρωση του εγχειριδίου ΚΕΠ επιλέγοντας από μία κλίμακα 1 (καμία βοήθεια) έως 5 (μεγάλη βοήθεια).

Στην ερώτηση 20 «αν ήταν επαρκώς κατανοητό το ΚΕΠ», το 64% απάντησε καταφατικά, ενώ το 79% απάντησε θετικά στην ερώτηση 30 «αν θα ήταν καλύτερο το ΚΕΠ με ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής». Τα αποτελέσματα αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το ΚΕΠ χρήζει τροποποιήσεων πέραν αυτών της προσαρμογής του στη νέα STCW.

Στην ερώτηση 29 «πόσες ώρες ασχοληθήκατε ημερησίως με το ΚΕΠ», παρατηρούμε ότι η πλειονότητα των σπουδαστών ασχολήθηκε καθημερινά με τη συμπλήρωση του ΚΕΠ, ενώ ελάχιστοι το συμπλήρωσαν στο τέλος.

## Πρακτική άσκηση.

Το εκπαιδευτικό ταξίδι ως πρακτική άσκηση κρίνεται επίσης πολύ θετικά. Στην ερώτηση 31 «αν η πρακτική άσκηση βοήθησε στην κατανόηση της

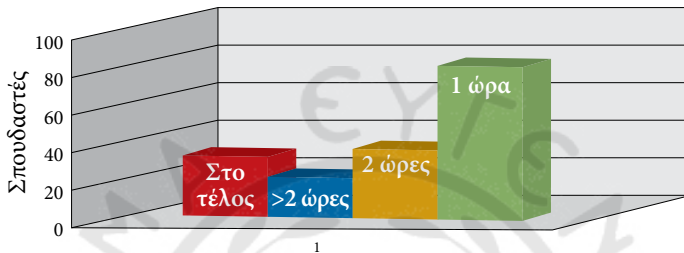


θεωρίας», το 94% απάντησε «ναι», ενώ στην ερώτηση 32 «ποια τα οφέλη του εκπαιδευτικού ταξιδιού», οι γνώσεις και οι εμπειρίες καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό. Μόνο 1% απάντησε ότι δεν αποκόμισε οφέλη.

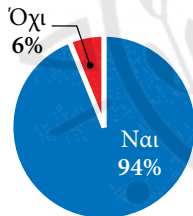
Στην ερώτηση 33 «προτάσεις βελτίωσης εκπαιδευτικού ταξιδιού», επικρατεί η άποψη του να μείνει ως έχει.

Πολύ θετικά κρίνεται και η απάντηση στο 36 ερώτημα «πώς επέδρασε το εκπαιδευτικό ταξίδι στην επιλογή του επαγγέλματος του Αξιωματικού Ε.Ν.».

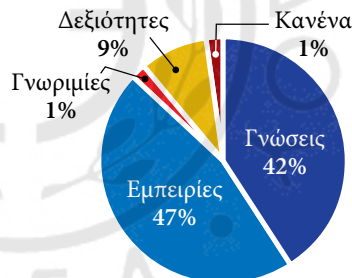
### Ημερήσια απασχόληση με το ΚΕΠ



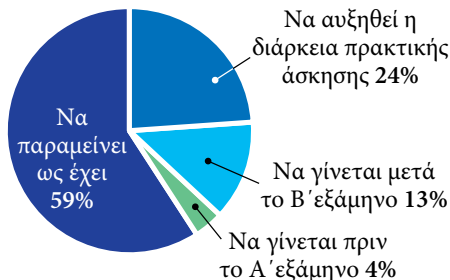
31 Η πρακτική άσκηση βοήθησε στην κατανόηση της θεωρίας



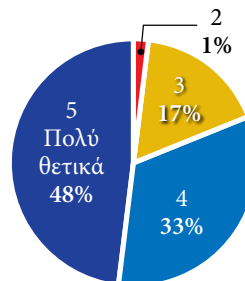
32 Οφέλη εκπαιδευτικού ταξιδιού



33 Προτάσεις βελτίωσης εκπαιδευτικού ταξιδιού



36 Επίδραση στην επιλογή του επαγγέλματος



I=Πολύ αρνητικά 0%

Στο συγκεκριμένο ερώτημα οι σπουδαστές αξιολόγησαν την επίδραση σε μια κλίμακα από το 1 (πολύ αρνητικά) μέχρι το 5 (πολύ θετικά).

### Μαθήματα που βοήθησαν στο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι.

Εδώ οι σπουδαστές είχαν να επιλέξουν μόνο ένα μάθημα μεταξύ αυτών του Α' εξαμήνου. Η επιλογή τους φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ		ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ	
Ναυτιλία	51%	Ναυτικές Μηχανές	80%
ΔΚΑΣ	32%	Αγγλικά	11%
Αγγλικά	9%	Τεχνουργεία	3%
Ναυτική Τέχνη	4%	Ναυτλιακές Γνώσεις	2%
Πληροφορική	4%	Η/Υ	1%
		Χημεία	1%
		Σχέδιο	1%

Είναι φανερό ότι η συντριπτική πλειονότητα των σπουδαστών επέλεξε τα σχετικά με την κατεύθυνσή τους ναυτικά μαθήματα επιτάσσοντας κατά αυτόν τον τρόπο την ύπαρξη στις Σχολές ικανού αριθμού καθηγητών που να προέρχονται από το ναυτικό επάγγελμα. Εξάλλου είναι οι μόνοι που μπορούν να μεταλαμπαδεύσουν στους σπουδαστές τη **ναυτοσύνη**.

Στο ερώτημα ποιες εργασίες τούς εντυπωσίασαν, οι Μηχανικοί απάντησαν ότι κατά κύριο λόγο τούς εντυπωσίασαν οι παρακάτω:

- Αλλαγή, εξάρμωση, επιθεώρηση, καθαρισμός εμβόλου (22).
- Γενική επιθεώρηση - συντήρηση (overhauling) ηλεκτρομηχανής (11).
- Ρύθμιση, αλλαγή βαλβίδων (4).
- Άνοιγμα σάρωσης, αλλαγή εγχυτήρων κύριας μηχανής (2).

Οι Πλοίαρχοι κατά κύριο λόγο επέλεξαν εργασίες στη γέφυρα, όπως βάρδια, πλοήγηση, διαδικασίες φόρτωσης κ.λπ..

### Συμπεράσματα.

- Μέχρι το 2008 (πρώτο έτος με αναμενόμενες σπουδάστριες) τα ποσοστά των απωλειών δεν ξεπερνούσαν το 15%, η δε συντριπτική πλειονότητα των σπουδαστών που δεν εκτελούσαν κατά το πρώτο έτος το εκπαιδευτικό ταξίδι, εγκατέλειπαν τη Σχολή.
- Τα τελευταία έτη παρουσιάζεται ουσιαστικό, αλλά και ανεξήγητο πρόβλημα στη ναυτολόγηση των σπουδαστών. Το πρόβλημα δεν οφείλεται αποκλειστικά στην μη ναυτολόγηση των σπουδαστριών.

- **Ο αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων δεν δικαιολογεί την αδυναμία ναυτολόγησης όλων των σπουδαστών.**
- Οι σπουδαστές που ναυτολογήθηκαν αξιολογούν πολύ θετικά το εκπαιδευτικό ταξίδι και από τις απαντήσεις δεν προκύπτουν ιδιαίτερα προβλήματα.
- Η ναυτολόγησή τους έγινε έγκαιρα και ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό συμπλήρωσε θαλάσσια υπηρεσία μεγαλύτερη των 5 μηνών.
- Η εύρεση πλοίου ναυτολόγησης έγινε κυρίως από τους ίδιους με ελάχιστη συμμετοχή των Ενώσεων.
- Στη πλειονότητά τους οι εκπαιδευόμενοι ασχολήθηκαν σε καθημερινή βάση με τη συμπλήρωση των ΚΕΠ, είχαν επαρκή βοήθεια και επίβλεψη από τους αξιωματικούς του πλοίου.
- Η δυνατότητα εκτέλεσης εκπαιδευτικού ταξιδιού και σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το NAT απέδωσε, τουλάχιστον στο υπό παρατήρηση ταξίδι, ελάχιστα.
- Από το 69% των σπουδαστών απαιτήθηκε πιστοποιημένη γνώση αγγλικής γλώσσας.
- Το 89% των σπουδαστών θεωρεί ότι απέκτησε γνώσεις και εμπειρίες στο πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι, το δε 94% ότι βοηθήθηκε στην κατανόηση της θεωρίας.
- Στο 81% των σπουδαστών το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι επέδρασε θετικά ως πολύ θετικά στην επιλογή τους να γίνουν αξιωματικοί Ε.Ν.

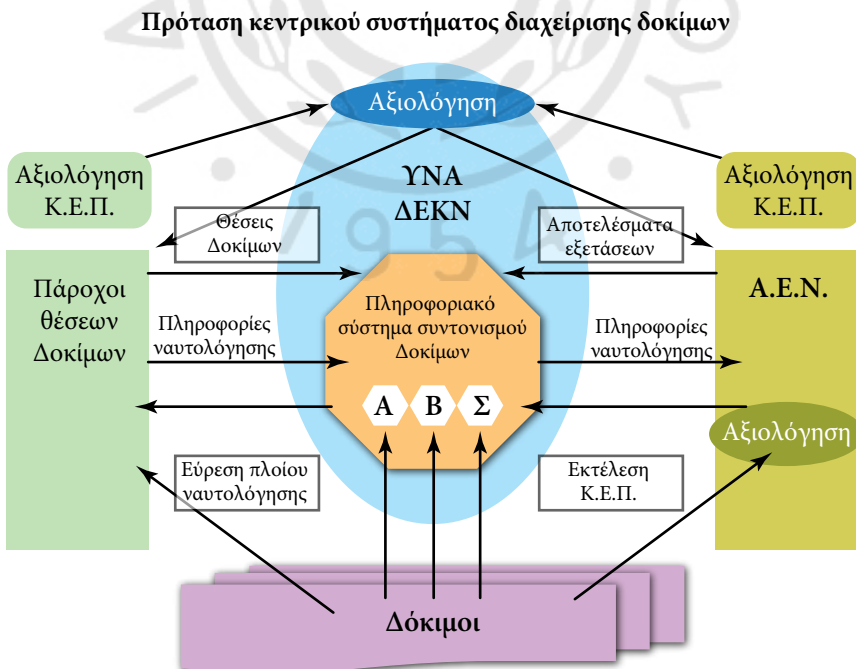
### **Προτάσεις.**

- **Ηθική δέσμευση** της ναυτιλιακής κοινότητας για στήριξη του συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης παρέχοντας ικανό αριθμό θέσεων εκπαίδευσης επί πλοίου αλλά και σωστής καθοδήγησης των εκπαιδευομένων.
- Οι λύσεις με αποφάσεις εγγραφής χωρίς ταξίδι καλό είναι να αποφεύγονται, διότι:
  - αποδυναμώνουν το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης,
  - προκαλούν τεράστια προβλήματα γραμματειακής υποστήριξης,
  - συσσωρεύουν υποψήφιους δοκίμους στα επόμενα χρόνια, και
  - δημιουργούν σπουδαστές δύο ταχυτήτων.
- Τα νέα αναλυτικά και ωρολόγια προγράμματα των ΑΕΝ αναπτύχθηκαν λαμβάνοντας υπόψη την περίοδο εκτέλεσης των εκπαιδευτικών ταξιδιών.
- Η παρούσα κατανομή εξαμήνων και εκπαιδευτικών ταξιδιών κρίνεται ορθή.

- Καθιέρωση της αξιολόγησης των εκπαιδευτικών ταξιδιών από τους σπουδαστές καθώς και τους εξεταστές των ΚΕΠ στα πλαίσια του ISO <https://sites.google.com/site/aenmak/ereuna/erotematologio-ekpaideutikon-taxidion>
- Καθιέρωση της αξιολόγησης των εκπαιδευτικών ταξιδιών από τις εταιρείες και επιστροφή πληροφοριών από τις εταιρείες προς τις ΑΕΝ για ελλείψεις στη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, αλλά και προτάσεις για βελτίωσή της.
- Επέκταση – βελτίωση της ηλεκτρονικής δήλωσης εύρεσης πλοίου της ΑΕΝ Μακεδονίας (πilotική λειτουργία) για καλύτερη διαχείριση του προβλήματος με τη δημιουργία ενός κεντρικού συστήματος διαχείρισης δοκίμων.

<b>Σπουδαστές</b>	<a href="https://sites.google.com/site/aenmak/2-ekpaideutika-taxidia/ekpaideutika-taxidia/anazetese-etaireias">https://sites.google.com/site/aenmak/2-ekpaideutika-taxidia/ekpaideutika-taxidia/anazetese-etaireias</a>
<b>Ναυτιλιακές</b>	<a href="https://sites.google.com/site/aenmak/2-ekpaideutika-taxidia/anakoinoiseis/2-3-anazeteze-dokimon">https://sites.google.com/site/aenmak/2-ekpaideutika-taxidia/anakoinoiseis/2-3-anazeteze-dokimon</a>

*Η εναλλασσόμενη εκπαίδευση μπορεί και πρέπει να επιβιώσει. Καθήκον όλων μας να μην γίνει η ναυτική εκπαίδευση άλλη μια εκπαίδευση ανέργων.*





- Δημιουργείται κεντρικό πληροφοριακό σύστημα συντονισμού δοκίμων, κατά προτίμηση στη ΔΕΚΝ (βάση δεδομένων για Α' Εκπ. Ταξίδι, Β' Εκπ. Ταξίδι, Συμπληρωματικό).
- Το σύστημα τροφοδοτείται με τις παρεχόμενες θέσεις δοκίμων (ναυτιλιακές εταιρείες) και καθορίζεται, βάσει των θέσεων, ο αριθμός εισακτέων.
- Οι ΑΕΝ τροφοδοτούν το σύστημα με τα αποτελέσματα των εξετάσεων (αριθμός δοκίμων).
- Οι δόκιμοι μπορούν να επιλέξουν την εταιρεία ναυτολόγησης είτε ερχόμενοι απευθείας σε επαφή με την εταιρεία είτε μέσω του συστήματος.
- Οι εταιρείες τροφοδοτούν το σύστημα με τις πληροφορίες ναυτολόγησης. Στις πληροφορίες αυτές έχουν πρόσβαση οι ΑΕΝ προέλευσης των δοκίμων.
- Μετά την εκτέλεση του εκπαιδευτικού ταξιδιού, αυτό αξιολογείται στην ΑΕΝ φοίτησης των δοκίμων, η οποία με τη σειρά της τροφοδοτεί το σύστημα με τα στοιχεία και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης.
- Οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι ΑΕΝ αξιολογούν την κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου (ερωτηματολόγιο αξιωματικών πλοίου, γραφείου, δοκίμων, επιτροπής εξέτασης ΚΕΠ) και τα αποτελέσματα στέλνονται για τελική αξιολόγηση στη ΔΕΚΝ.
- Η ΔΕΚΝ τροφοδοτεί με τα αποτελέσματα της τελικής αξιολόγησης και προτάσεις βελτίωσης τις ΑΕΝ και τις εταιρείες.



Οι κτηριακές εγκαταστάσεις της ΑΕΝ Μακεδονίας με X τα κτήρια που έχουν εγκαταλειφθεί λόγω χαρακτηρισμού τους ως επικίνδυνα.

**Για την επί πλοίου εκπαίδευση των σπουδαστών μας (Α' εξαμήνου 2011-12) ευχαριστούμε τους:**

AEOLOS MANAGEMENT S.A	DIANA SHIPPING SERVICES SA	NEDA MARITIME
ALPHA TANKERS&FREIG.INTER	DIANIKBRIOSSCORP S.A	NEL LINES
AMETHYST MANAGEMENT	EASTERN MEDITERRANEAN	NEPTUNE
ANANGEL MARITIME SERV.INC	ELETSON CORPORATION	NEREUS SHIPPING S.A
ANEK	ENESEL S.A.	ORDER SHIPPING
ARCADIA SHIPMANAG.CO LTD	EURONAV SHIP.MAN.HELLTD	PALOMAR
ATHENA	EUROPEANPRODUCT CARRIERS	REMI MARITIME CO
ATLANTIC BULK CAR.MAN.LTD	GASLOG LNG SERVICES LTD	S. LIVANOS HELLAS
ATTICA GROUP N.A.E	GOURDOMICHALIS MARITIME SA	SIRIOS
BLUE STAR FERRIES	HARBORSHIP&TRADINGS.A	SPRINGFIELD SHIPPING CO
CARRAS HELLAS S.A	J. PSAMART MARIT ENTER CO	THENAMARIS
CHANDRIS HELLAS INC	KHFAJI MARITIME	TMS TANKERS LTD
CHARTWORLDSSHIPPING CORP.	MAJESTIC INT.CRUISES	TOMASOS BROTHERS INC
CHIOS NAVIGATION L.T.D	MARAN GAS MARITIME INC	TSAKOS COLUMBIA S.MAN.SA
COMMON	MARAN TANKERS MANAG. INC.	UNIONMARINEETERP S.A
CORE MARINE LTD	MARINE MANAG.SERVICES MC	UNITIZED OCEAN
COSTAMARE SHIPPING CO	MARMARAS NAVIGATION LTD	VRONTADOS S.A
DANAOS	MEGA SHIP. LINE CO	ΜΑΡΔΙΑΝ'ΕΝΑ ΝΑΥΤ. ΕΤΑΙΡ
DELTA TANKERS LTD	MINERVA MARINE INC	ΠΟΡΘΜΕΙΑ ΒΟΡ. ΕΛΛΑΔΟΣ
DIAMLEMOS SHIPPING CORP.	NAVIOS SHIPMAN. INC	ΥΨΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ Ν.Ε

**ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Κουλούρης:** Από τη θέση του διευθυντή πληρωμάτων έχω παρατηρήσει τα τελευταία χρόνια ότι δεν υπάρχει ομοιογένεια, δεν ξεκινάνε τα μαθήματα της ίδιας ημερομηνίας και δεν τελειώνουν τις ίδιες. Αυτό έχει σοβαρές συνέπειες και για τους σπουδαστές και για τις ναυτιλιακές εταιρείες, διότι όταν, ας μου επιτραπεί, ελπίζω να μην παρεξηγηθώ, η Μακεδονία είναι συνεπέστατη και τελειώνει στην ώρα της και τα παιδιά μπαρκάρουν εγκαίρως, έχουν την δυνατότητα να συμπληρώσουν τους 12 μήνες της απαιτούμενης υπηρεσίας με 2 ταξίδια. Καθυστερώντας, όπως παραδείγματος χάριν ο Ασπρόπυργος, ο οποίος καθυστερεί 15 και 20 μέρες, δημιουργούνται πάρα πολλά προβλήματα στα παιδιά και στις ναυτιλιακές εταιρείες. Υποχρεούνται τα παιδιά να παρακαλάνε και οι ναυτιλιακές εταιρείες να επωμιστούν τα έξοδα ενός τρίτου εκπαιδευτικού ταξιδιού για 10–20 μέρες (για ποντοπόρο ναυτιλία συζητάμε). Αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να λυθεί νομίζω και δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολο. Μια απάντηση κ. Γκοτζαμάνη, θα μου επιτρέψετε να σας συγχαρώ για την εξαιρετική παρουσίαση. Το ότι οι καλοί σπουδαστές που δεν έχουν κοπεί σε κανένα μάθημα ή έχουν κοπεί σε 1-2 μαθήματα δεν έχουν βρει δουλειά, οφείλεται στο γεγονός ότι καθυστερούν. Έχουν έρθει παιδιά τον Φλεβάρη να βρουν δουλειά και άλλοι από τον Νοέμβριο. Θα πρέπει από τις σχολές να ενημερωθούν τα παιδιά ότι πρέπει εγκαίρως να πάνε να ζητήσουν δουλειά. Και

μια επισήμανση επίσης, θα πρέπει να μάθουν τα παιδιά στις σχολές ότι δεν θα κάνουν ό,τι θέλουν, πρέπει να μάθουν να είναι συνεπή και πειθαρχημένα. Δεν μπορώ να καταλάβω αν θα επιλέξει τα μαθήματα ο σπουδαστής ή αυτό είναι επιλογή του Υπουργείου και του καθηγητού. Δεύτερον, θα πρέπει να μάθουν να αξιολογούνται, διότι μέσα από την αξιολόγηση θα μάθουν τις αδυναμίες τους και αξιολόγηση γίνεται καθημερινά σε κάθε ταξίδι όταν θα μπαρκάρουν. Θα μάθουν τις αδυναμίες τους, θα δουν τα θετικά τους σημεία, τα δυνατά, τα αδύνατα, τις ανάγκες εκπαίδευσης. Κατά συνέπεια, θα πρέπει αυτά τα παιδιά να μάθουν να αξιολογούνται και αυτό θα αρχίσει από το σχολείο.

**κ. Γκοτζαμάνης:** Να συμπληρώσω για τα παιδιά που είναι εδώ, ότι για το ερωτηματολόγιο των ταξιδιών που είναι πάνω στο κεντρικό site της Σχολής μας, μπορείτε να μπειτε και από άλλες Σχολές, είναι ανοικτό το ερωτηματολόγιο. Για το 1<sup>ο</sup> εκπαιδευτικό ταξίδι θα κλείσει σε λίγο και θα ανοίξει το ερωτηματολόγιο για το 2<sup>ο</sup> εκπαιδευτικό ταξίδι. Υπάρχει επιλογή Ακαδημίας, οπότε μπορεί ο καθένας να επιλέξει την Ακαδημία του. Δηλαδή μπορείτε και εσείς από τις άλλες Σχολές να πάρετε μέρος σε αυτήν την αξιολόγηση και επίσης εάν θέλετε, υπάρχει και το άλλο που κάναμε πιλοτικά, υπάρχουν οι οδηγίες για το πώς πρέπει να γίνεται το εκπαιδευτικό ταξίδι, μετά υπάρχουν όλα τα έγγραφα και το τι πρέπει να κάνουν, οδηγίες συμπλήρωσης ημερολογίου κ.λπ. και η εγγραφή στις λίστες για εύρεση εκπαιδευτικού ταξιδιού. Τα παιδιά που δεν βρίσκουν βαπόρι, να εγγραφούν π.χ. για το 1<sup>ο</sup> ταξίδι. Και εδώ υπάρχει επιλογή Ακαδημίας, πρόσβαση σε αυτήν την φόρμα έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και η Ένωση Εφοπλιστών, είναι μια βοήθεια της σχολής προς τα παιδιά που δεν βρίσκουν, να είναι τουλάχιστον τα στοιχεία τους πρόσφορα σε εταιρείες που θέλουν κάποιους δόκιμους.

**Ακροατ.:** Λειτουργεί αυτό το σύστημα.

**κ. Γκοτζαμάνης:** Λειτουργεί. Δεν έχει λειτουργήσει ακόμα πολύ καλά το back up, δηλαδή πολλές φορές δεν είχαμε καλά την επιστροφή. Πάντως είχαμε εταιρείες που ήρθαν σε επαφή μαζί μας, δώσαμε πρόσβαση και πήραν παιδιά. Γιατί και εμείς δεν ξέρουμε ποιοι δεν βρήκαν, δεν έχουμε ενημέρωση, αυτό το ξέρει το Υπουργείο. Ο μόνος τρόπος για να ξέρουμε εμείς ότι κάποια παιδιά θέλουν να βρουν πλοίο και δεν έχουν βρει είναι αυτός, οπότε το προσφέρουμε στις εταιρείες, όποιος θέλει μπορεί να έρθει σε επαφή απευθείας.

**κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης:** Δεν έχω να κάνω κάποια ερώτηση, απλώς κάτι το οποίο συναισθάνθηκα και θέλω να το πω. Ότι όταν υπάρχει θέληση της ψυχής, των δασκάλων και των παιδιών, αυτό μπορεί να ξεπεράσει αυτά τα τραγικά Χ που είδαμε στα κτήρια.

**κ. Ασλάνογλου:** κ. Γκοτζαμάνη συγχαρητήρια, η πρωτοπορία σας είναι παράδειγμα προς μίμηση. Μια μικρή επισήμανση θέλω να κάνω στα ωραία στατιστικά στοιχεία, τα οποία έχουν ένα παράλογο π.χ. ευχαριστημένοι από τον τύπο πλοίου και το βαπόρι; ΝΑΙ 90% και πάνω, ευχαριστημένοι από την διδασκαλία που δεχθήκατε από το πλοίο, ήταν μαζί σας οι συνάδελφοι; ΝΑΙ

89%, ο μισθός όχι. Πώς γίνεται; Να έχεις όλο αυτό το σέρβις και να μην είσαι ευχαριστημένος από τα λεφτά;

**κ. Γκοτζαμάνης:** Γι' αυτό μπήκε με ερωτηματικό και από εμάς. Τα αποτελέσματα ήταν εκεί αμείλικτα, απλώς μπήκε και με ένα ερωτηματικό, το κατά πόσο δικαιολογείται αυτή η μη ικανοποίηση από τον μισθό, όταν μάλιστα η πλειονότητα ήταν πάνω από 1.000 ευρώ. Το είδαμε, αλλά αυτά ήταν τα αποτελέσματα.

**κ. Ασλάνογλου:** Και το τελευταίο που θέλω να επισημάνω, ήθελα να το επισημάνω σε άλλο σημείο του συνεδρίου, αλλά τώρα μου δίνεται η ευκαιρία. Είσαστε η μόνη ομάδα οι μηχανικοί, οι οποίοι καταρτίσατε την καινούργια ύλη και των ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ, που δεχθήκατε τα σχόλιά μας, εννοώ σαν industry. Δεν δέχτηκα εγώ προσωπικά, όχι ότι είμαι ειδικός, απλά είμαι ένας φτωχός αρχικαπετάνιος που προσπαθώ να κάνω την δουλειά μου, δεν δέχθηκα από κανέναν άλλο τηλέφωνο, ειδικά από συναδέλφους πλοιάρχους, οι οποίοι έφτιαχναν την ύλη για τους πλοιάρχους, αλλά δέχθηκα από εσάς, τους μηχανικούς. Θέλω να το επισημάνω και συγχαρητήρια.

**κ. Μοσχούτης:** Επειδή η συζήτηση γίνεται για τα ΚΕΠ και επειδή άκουσα ότι πρόκειται να γίνει αναθεώρηση, θα ήθελα να κάνω μια πρόταση, επειδή σίγουρα και το κόστος της έκδοσης νέων ΚΕΠ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Επειδή η αξιολόγηση τα τελευταία χρόνια έχει μπει στη ζωή μας ενεργά, η πρόταση που έχω να κάνω είναι αφενός μεν τα καινούργια ΚΕΠ να γίνουν σε έκδοση που να μπορούν να αντικαθιστανται οι σελίδες, για να μην αλλάζει όλο το ΚΕΠ, και δεύτερον να γίνεται μια αναθεώρησή τους, όπως έχουμε και στον ISM, επειδή οι εξελίξεις και οι νομοθεσίες τρέχουν και με εισηγήσεις κυρίως των εταιρειών, τα training centers των εταιρειών και τα in houses, να γίνονται προτάσεις, εισηγήσεις 3 ετών το πολύ, ούτως ώστε και η αρμόδια διεύθυνση του Υπουργείου να λαμβάνει αυτές τις προτάσεις και να μπορεί να αξιολογεί και να αξιοποιεί τα ΚΕΠ ανάλογα με την εξέλιξη της σύγχρονης τεχνολογίας, της ναυτικής ορολογίας και των νόμων.

**κ. Πιτερός:** Μια παρέμβαση να κάνω, γιατί αναφέρθηκε ο Ασπρόπυργος και πάλι όχι θετικά, γιατί καθυστερεί να στείλει τους σπουδαστές για εκπαιδευτικό ταξίδι. Φέτος, οι προσλήψεις των ωρομισθίων καθυστέρησαν, οι μετεγγραφές έγιναν τον Νοέμβριο, ο Ασπρόπυργος φορτώθηκε με μεγάλο αριθμό σπουδαστών που δεν είχε προϋπολογίσει καθηγητές γι' αυτούς. Έγιναν πρόσθετες προσλήψεις καθυστερημένα και μαθήματα ξεκίνησαν πολλές φορές με τον καινούργιο χρόνο. Πώς ήταν δυνατόν να τελειώσει το εξάμηνο σε έναν μήνα και να είναι διδαγμένο; Γι' αυτό ζητήσαμε παράταση με ταχύρρυθμα τμήματα και πήγαμε σχεδόν έναν μήνα πίσω σαν σχολή. Η Μακεδονία επίσης δέχθηκε σπουδαστές πρωτοεισαγόμενους τον Ιανουάριο και τελείωσε γρήγορα. Τα συμπεράσματα δικά σας.

**Ακροατ.:** Αυτό γίνεται κάθε χρόνο!

## ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΑΝΙΗΛ

### Η σημασία της σωστής εκπαίδευσης των σπουδαστών στις Ακαδημίες και στα πλοία

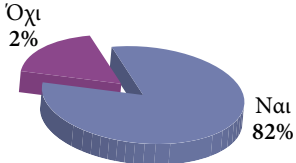
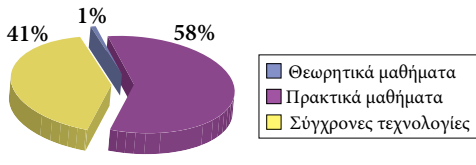
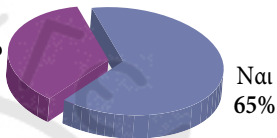
Οι ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας, τα άλματα εξέλιξης στην τεχνολογία των πλοίων, η προσφορά της ναυτιλιακής βιομηχανίας στον κρατικό προϋπολογισμό, ο σεβασμός και η φροντίδα για τους νέους και τις νέες που επιλέγουν τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού για να σπουδάσουν, σε συνδυασμό με την απότομη αύξηση των βάσεων και τον αριθμό των εισαγομένων στις Ακαδημίες, επιβάλλουν την ανάγκη οργάνωσης μιας σύγχρονης ανταγωνιστικής ναυτικής παιδείας.

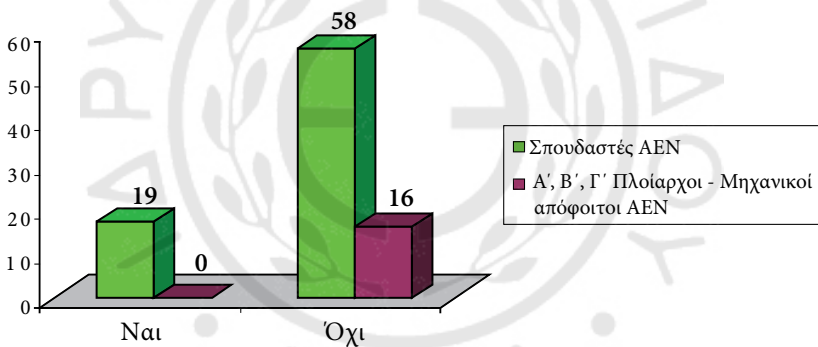
Στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε., δίπλα στο καταληκτικό δίπλωμα Α' τάξεως (*certificate*), σημειώνεται ο χαρακτηρισμός *degree*.

Το εν λόγω δηλαδή δίπλωμα θεωρείται ισόβαθμο με ακαδημαϊκό τίτλο, είναι δε μια οφειλόμενη αναγνώριση, αφού ο Αξιωματικός φτάνει στον βαθμό Α' έχοντας επιτυχώς καλύψει 12 χρόνια, μπορεί και περισσότερο, θεωρητικής και πρακτικής πιστοποιημένης εκπαίδευσης, έναντι των 4 χρόνων φοίτησης, ή και λιγότερο, που απαιτείται για να φτάσει τον πρώτο πανεπιστημιακό τίτλο ένας φοιτητής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το δίπλωμα Α' τάξεως Πλοίαρχου ή Μηχανικού είναι και ακαδημαϊκός τίτλος σ' όλες τις χώρες της Ε.Ε. Στην Ολλανδία και Πορτογαλία οι Αξιωματικοί, πέραν του επαγγελματικού διπλώματος Γ' τάξεως Πλοίαρχου ή Μηχανικού, παίρνουν και πτυχίο Bachelor. Πατί να μην συμβαίνει το ίδιο και στις σχολές μας, τώρα που οι βάσεις εισαγωγής έχουν ξεπεράσει τα περισσότερα ΤΕΙ της χώρας; Άλλωστε οι Ακαδημίες δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από τα Πανεπιστήμια είτε από πλευράς διδακτικού προσωπικού, είτε από διδακτέα ύλη (ειδικά τώρα με την προσαρμογή των Ακαδημιών στις τροποποιήσεις της Manila).

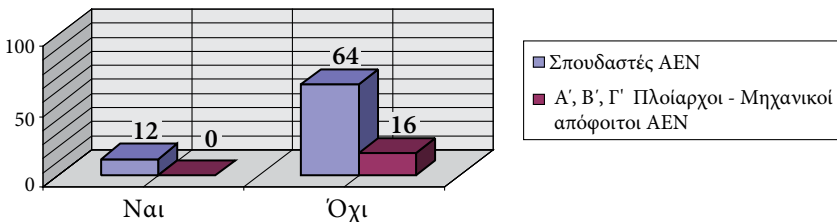
Θα σας παρουσιάσω τα αποτελέσματα μιας έρευνας που πραγματοποιήθηκε από την ΑΕΝ Μηχανικών Χίου και το Τμήμα Ναυτιλίας Πανεπιστημίου Αιγαίου, η οποία έχει άμεση σχέση με το θέμα της εκπαίδευσης των σπουδαστών στις Ακαδημίες και στα πλοία.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στα τέλη του 2012, σε δείγμα 93 σπουδαστών και αποφοίτων ΑΕΝ. Από αυτούς οι 16 ήταν Α', Β', Γ' Πλοίαρχοι και Μηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού και οι 77 σπουδαστές ΑΕΝ, που είχαν εκτελέσει το Α' και Β' εκπαιδευτικό τους ταξίδι.

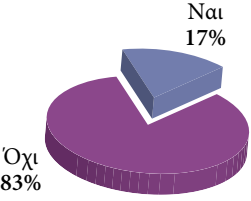
<p>Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Θεωρείτε ικανοποιητικό τον χρόνο φοίτησης στις ΑΕΝ για απόκτηση γνώσεων;»</p>	 <p>Ναι 82% Όχι 2%</p>
<p>Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Τι χρειάζεται για να παρέχουν οι ΑΕΝ ικανοποιητική επαγγελματική κατάρτιση;»</p>	 <p>58% 41% 1%</p> <p>■ Θεωρητικά μαθήματα ■ Πρακτικά μαθήματα ■ Σύγχρονες τεχνολογίες</p>
<p>Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Θεωρείτε ότι συμβάλλει αποτελεσματικά στην απόκτηση γνώσεων η συμπλήρωση των ΚΕΠ 1 - ΚΕΠ 2;»</p>	 <p>Ναι 65% Όχι 35%</p>

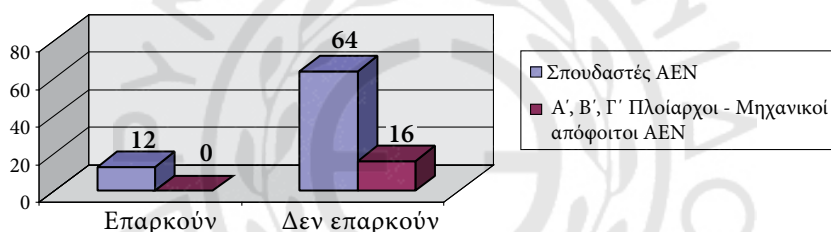


Σύγκριση αποτελεσμάτων μεταξύ σπουδαστών ΑΕΝ και Α', Β', Γ', Μηχανικών-Πλοίαρχων αποφοίτων ΑΕΝ, στην ερώτηση: «Κατά την εμπειρία σας στα πλοία θεωρείτε ότι η διδασκόμενη ύλη στις ΑΕΝ πληροί τις σύγχρονες απαιτήσεις;»



Σύγκριση αποτελεσμάτων μεταξύ σπουδαστών ΑΕΝ και Α', Β', Γ' Μηχανικών-Πλοίαρχων αποφοίτων ΑΕΝ, στην ερώτηση: «Θεωρείτε αρκετή την επαγγελματική κατάρτιση που προσφέρουν οι ΑΕΝ;».

<p>Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Μετά την εμπειρία σας στα πλοία η διδασκόμενη ύλη στις ΑΕΝ πληροί τις σύγχρονες απαιτήσεις;».</p>	 <p>Ναι 17% Όχι 83%</p>
<p>Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Θεωρείτε τον χρόνο πρακτικής εξάσκησης επί του πλοίου για την απόκτηση διπλώματος Γ' Μηχανικού-Πλοίαρχου ικανοποιητικός;».</p>	 <p>Ικανοποιητικός 56% Μη ικανοποιητικός 44%</p>



Σύγκριση αποτελεσμάτων μεταξύ σπουδαστών ΑΕΝ και Α', Β', Γ' Μηχανικών-Πλοίαρχων αποφοίτων ΑΕΝ, στην ερώτηση: «Επαρκούν οι ώρες διδασκαλίας στα ναυτικά μαθήματα;».



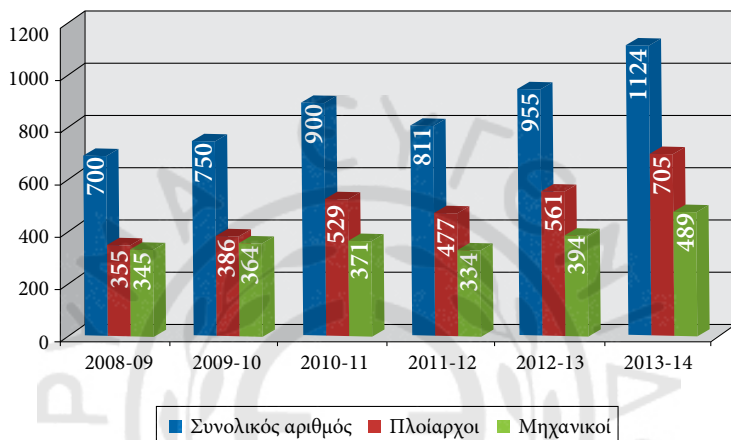
Αποτέλεσμα στην ερώτηση: «Χρειάζεται προσαρμογή στην σύγχρονη τεχνολογία η διδασκόμενη ύλη στις ΑΕΝ;».

Η έλλειψη Ευρωπαίων αξιωματικών είναι δεδομένη. Σύμφωνα με στοιχεία του IMO, παγκοσμίως το συνολικό έλλειμμα προσφοράς αξιωματικών ήταν 14.000. Αυτό το έλλειμμα πρέπει να εκμεταλλευτεί η Ελλάδα εξαγοντας αξιωματικούς.

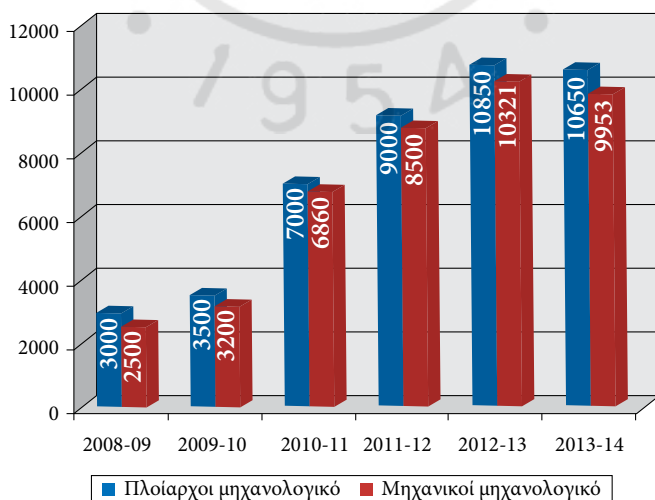
Εδώ θα σας παρουσιάσω στατιστικά στοιχεία των τελευταίων ετών.

### Συνολικός αριθμός εισερχόμενων σπουδαστών

(δεν αναφέρονται οι επιλαχόντες που εισάγονται κατά την διάρκεια του εκπαιδευτικού έτους).

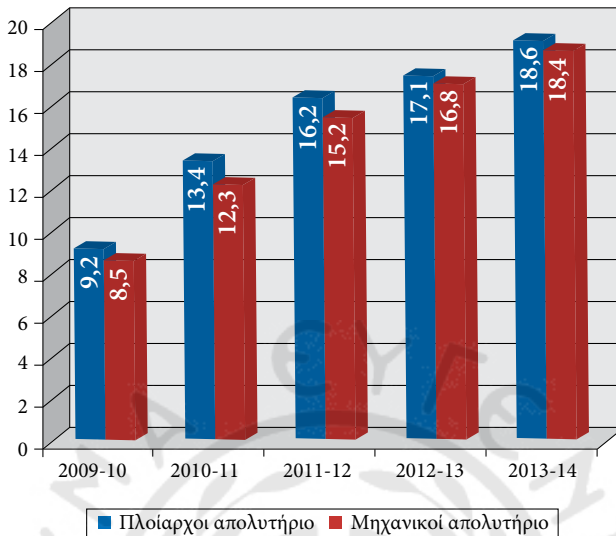


### Βάσεις εισαγωγής στις ΑΕΝ με μηχανογραφικό του Υπουργείου Παιδείας (Γενικού Λυκείου)





Βάσεις εισαγωγής με απολυτήριο, συμπεριλαμβανομένης και της μοριοδότησης από αγγλικά και θαλάσσια υπηρεσία



Οι ραγδαίες εξελίξεις στα πλοία επιβάλλουν εκπαίδευση με την χρήση προσομοιωτών. Το υπάρχον σύστημα εκπαίδευσης των Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίοι πρόκειται να εργασθούν στα μηχανοστάσια των πλοίων, τους επιβάλλει να περνούν μια δοκιμαστική περίοδο ως δόκιμοι (ασκούμενοι) μηχανής, σε συνδυασμό με την βασική τους εκπαίδευση, που περιλαμβάνει και την θεωρητική τους κατάρτιση. Παρόλ' αυτά, είναι εξαιρετικά αμφίβολο ότι αυτοί είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν την πραγματικότητα των πλοίων ως αξιωματικοί του Ε.Ν. Πόσο μάλλον, ότι έχουν καταφέρει να αποκτήσουν την απαιτούμενη εμπειρία και ικανότητα στην δουλειά τους, ώστε να μπορέσουν να εξελιχθούν και να γίνουν αξιόπιστα στελέχη.

Προκειμένου λοιπόν να αντιμετωπιστούν τέτοιες καταστάσεις, έχει θεσπιστεί από την STCW '95 (Manila amendments 2010) ότι τα πληρώματα των πλοίων που πραγματοποιούν την βασική τους εκπαίδευση, θα πρέπει να εκπαιδεύονται υποχρεωτικά και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα πάνω σε προσομοιωτές, ώστε να αποκτήσουν όσο το δυνατόν περισσότερες εμπειρίες. Η εκπαίδευση στον προσομοιωτή μπορεί να αποτρέψει ενδεχόμενα ατυχήματα σε περίπλοκα συστήματα, όπως τα μηχανοστάσια των πλοίων. Η εκπαίδευση των Μηχανικών Ε.Ν. μπορεί να ληφθεί ως ένα τυπικό παράδειγμα, όπου η εργασιακή εμπειρία αποκτάται μέσω της χρήσης του προσομοιωτή μηχανοστασίου. Στη Χίο και στην Μηχανιώνα λειτουργεί προσομοιωτής μηχανοστασίου με βάση τα Model courses του IMO, που θα μπορούσε να παρέχει και πιστοποίηση ERM (Engine Resource Management), πιστοποιητικό που απαιτείται σύμφωνα με την νέα STCW (Manila amendments 2010).

Παράλληλα με την τεχνολογία, όμως, σπουδαίο ρόλο παίζει και το ανθρώπινο δυναμικό που εκπαιδεύει τους σπουδαστές. Η έλλειψη, όμως, ναυτοδασκάλων στις Ακαδημίες προκαλεί σοβαρά προβλήματα στην λειτουργία τους, με συνέπεια να διδάσκουν ναυτικά μαθήματα (Μ.Ε.Κ.-Ατμολέβητες, Ατμοστρόβιλοι) πανεπιστημιακοί. Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι είμαι ο μόνος μόνιμος Α΄ Μηχανικός Ε.Ν. και άλλοι 6 Πλοίαρχοι, που διδάσκουμε στις Ακαδημίες. Οι υπόλοιποι ναυτοδάσκαλοι είναι έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό, προσλαμβανόμενοι κάθε έτος συνήθως συνταξιούχοι Α΄ Πλοίαρχοι και Μηχανικοί, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Εν ενεργεία Α΄ Πλοίαρχοι και Α΄ Μηχανικοί είναι ελάχιστοι, αφού η αμοιβή τους στις σχολές είναι περίπου το 1/10 του μισθού τους στα πλοία. Η εκπαίδευση στις ΑΕΝ πραγματοποιείται χάρη στις φιλότιμες προσπάθειες αρκετών καθηγητών.

Δεν αρκεί όμως να βρεθούν ναυτοδάσκαλοι, πρέπει να επιμορφώνονται διαρκώς και ναυτολογούνται κατά διαστήματα. Ο νόμος προβλέπει μετεκπαίδευση στο πλοίο, αλλά η διαδικασία έγκρισης είναι χρονοβόρα. Οι μονιμοποιήσεις καθηγητών και η αύξηση οργανικών θέσεων είναι απαγορευτικές λέξεις αυτήν την εποχή. Όμως είναι εύκολη η αλλαγή της σύμβασης των ωρομισθίων ναυτοδασκάλων-καθηγητών, από ωριαία αντιμισθία σε μηνιαία, με την ίδια χρονική περίοδο ισχύος της σύμβασης (δηλ. για όλο το διάστημα που προσλαμβάνονται).

Βέβαια, δεν πρέπει να λέμε ότι όλα είναι μαύρα. Μην ξεχνάμε ότι η υπάρχουσα ναυτική εκπαίδευση έχει αναδείξει τόσους αξιόλογους ναυτικούς, ικανά στελέχη γραφείων και γιατί όχι και караβοκύρηδες.

Η αναθεωρημένη STCW '95 (Manila amendments 2010), καθώς και τα αναλυτικά προγράμματα (IMO Model courses) εισάγουν τις απαιτήσεις ικανότητας (competence) μαζί με τις ικανότητες-γνώσεις. Δηλαδή για το πλήρωμα ενός πλοίου δεν είναι αρκετές οι γνώσεις για την ασφάλεια και τυχόν ρύπανση, αλλά απαιτείται η ικανότητα να τα διαχειριστεί αυτά. Οι ΑΕΝ με την βοήθεια του Ιδρύματος Ευγενίδου, έχουν ήδη προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα, με αποτέλεσμα οι νέοι σπουδαστές των Ακαδημιών Ακαδημαϊκού Έτους 2013-2014 να λειτουργούν σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της Manila (δηλ. νέα εκσυγχρονισμένη διδακτέα υλη, υποχρεωτικά εργαστήρια, σύγχρονη τεχνολογία, εισαγωγή υποχρεωτικής εκπαίδευσης σε προσομοιωτές κ.ά.).

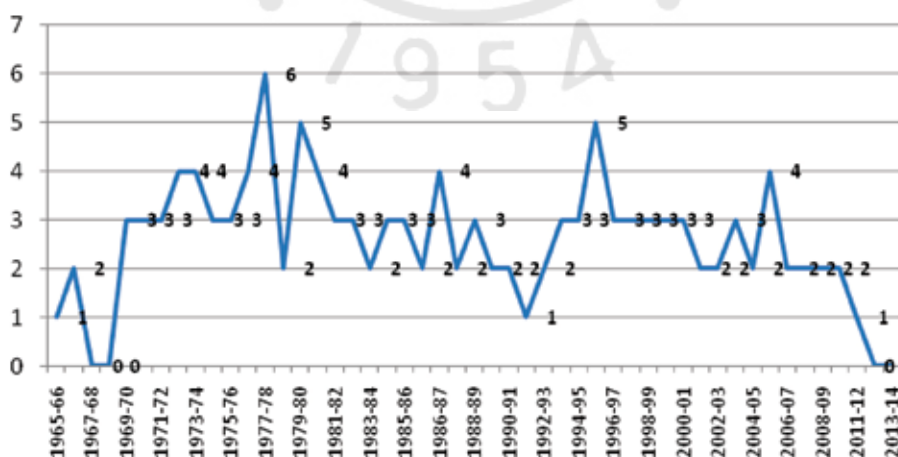
Όσον αφορά την εκπαίδευση που παρέχεται στα πλοία επιβάλλεται και αυτή να είναι ποιοτική. Εδώ θα ήθελα να παρακαλέσω τους συναδέλφους αξιωματικούς στα πλοία, καθώς και τους υπευθύνους των ναυτλιακών εταιρειών να επιστούν την προσοχή στους υπεύθυνους εκπαιδευτές, για πραγματική εκπαίδευση δοκίμων στα πλοία και όχι εκμετάλλευση, όπως πιθανόν συμβαίνει στην ακτοπλοΐα, όπου οι δόκιμοι ναυτολογούνται ως δόκιμοι γέφυρας-μηχανής και στην πραγματικότητα χρησιμοποιούνται σε επικουρικές εργασίες κομοθεσίου. Τέτοια φαινόμενα αντιμετώπιζω συχνά κατά την εξέ-

ταση των ΚΕΠ: «Δεν κατέβαινα τακτικά στο μηχανοστάσιο, παρά μόνο τα Σαββατοκύριακα για υπογραφή του ΚΕΠ, διότι τις υπόλοιπες ώρες ήμουν βοηθητικό προσωπικό». Αυτό δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εκπαίδευση. Πρέπει οι αξιωματικοί των πλοίων να βλέπουν τους δόκιμους ως μελλοντικούς αντικαταστάτες τους και να τους ενδιαφέρει να μάθουν, ώστε να έλθουν μετά ως Γ΄ Πλοίαρχοι-Μηχανικοί και να είναι γνώστες των αρμοδιοτήτων τους. Γνωρίζοντας τον φόρτο εργασίας επί του πλοίου, προτείνω να ορίζεται επί του πλοίου κάποιος αξιωματικός εκπαιδευτής, ο οποίος να παίρνει και κάποιο επιπλέον ποσό για την σωστή εκπαίδευση των σπουδαστών.

Βέβαια όλα αυτά προϋποθέτουν ότι οι σπουδαστές βρίσκουν πλοίο να ταξιδέψουν. Ειδικά οι γυναίκες αντιμετωπίζουν πάρα πολύ μεγάλο πρόβλημα. Σύμφωνα με έρευνα του κ. Κορρέ «οι ανάγκες επάνδρωσης και κατά συνέπεια εξεύρεσης εργασίας Α΄ και Β΄ εκπαιδευτικού ταξιδιού, μειώθηκαν το 2005 με την υπουργική απόφαση Κεφαλογιάννη, για μείωση των Ελλήνων αξιωματικών στις συνθέσεις των Εμπορικών Πλοίων για λόγους ανταγωνιστικότητας. Η μείωση θέσεων των Ελλήνων Αξιωματικών, άρα και των δοκίμων, ήταν τότε 5.968 θέσεις στο δωδεκάμηνο».

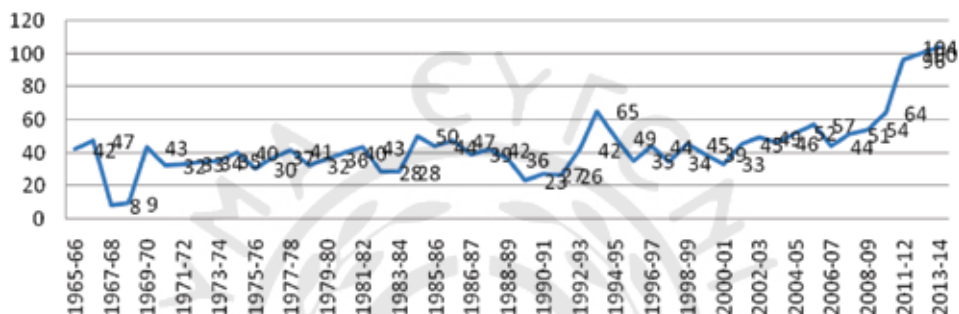
Το πρόβλημα εξεύρεσης εργασίας μπορεί να αντιμετωπιστεί με συντονισμένες προσπάθειες της ΔΕΚΝ και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπιστών. Θετικό στοιχείο είναι ότι τα τελευταία χρόνια με υπουργική ρύθμιση επετράπη η ναυτολόγηση σπουδαστών σε ευρωπαϊκές και μη σημαίες (δηλ. σε πλοία μη συμβεβλημένα στο ΝΑΤ). Αυτή η ρύθμιση θα ήταν αποτελεσματική, αν για την απόκτηση διπλώματος Γ΄ Πλοίαρχου ή Γ΄ Μηχανικού, οι σπουδαστές δεν πλήρωναν τα απομαχικά τους στο ΝΑΤ.

Πάντως ο αριθμός των ελληνόκτητων πλοίων δεν δικαιολογεί την αδυναμία ναυτολόγησης σπουδαστριών και σπουδαστών. Υπάρχουν ναυτιλιακές

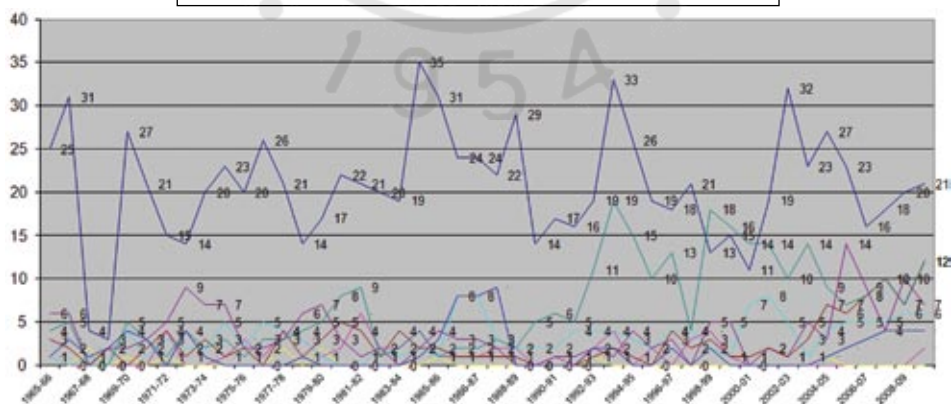
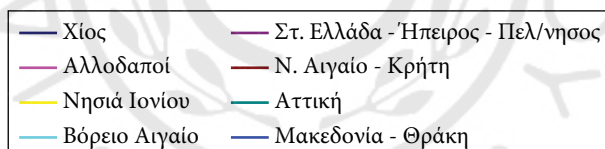


Διαγραφές σπουδαστών ΑΕΝ Μηχανικών Χίου.

εταιρείες που απασχολούν 2 δοκίμους σε κάθε πλοίο τους, υπάρχουν όμως και άλλες που όχι μόνο απασχολούν έναν μόνο δόκιμο, αλλά τον απασχολούν μόνο στο επιδοτούμενο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι και στο επόμενο δεν τον ναυτολογούν. Στην Ολλανδία οι ναυτικοί και οι δόκιμοι αποτελούν μόνιμο προσωπικό της διαχειρίστριας εταιρείας, με διαφορετικές αποδοχές στην ξηρά από ό,τι στην θάλασσα. Θα μπορούσε να συμβεί αυτό και στα εκπαιδευτικά ταξίδια των δοκίμων στην Ελλάδα. Στην Ακαδημία της Χίου δεν υπάρχει τέτοιο θέμα ακόμα και την σημερινή εποχή. Φέτος στο ακαδημαϊκό έτος 2013-14 προς το παρόν όλοι οι πρωτοετείς σπουδαστές, 90 στον αριθμό, έχει



Αριθμός εισερχομένων σπουδαστών στην ΑΕΝ Χίου.



Διαφάνεια με τόπο καταγωγής στην ΑΕΝ Χίου (Παρατηρείται μεγάλη αύξηση σπουδαστών προέλευσης από Χίο, Β. Αιγαίο, Ν. Αιγαίο και Αττική. Υπενθυμίζω ότι στην ΑΕΝ Χίου λειτουργεί οικοτροφείο χωρίς σίτιση).

προγραμματιστεί να ταξιδέψουν. Κατά το Β' εκπαιδευτικό ταξίδι, σε 68 σπουδαστές, μόνο 2 δεν βρήκαν πλοίο να ταξιδέψουν.

### **Συμπεράσματα.**

- Άμεση πρόσληψη αξιόλογων καθηγητών, τουλάχιστον ναυτοδασκάλων, έστω και με σχέση εργασίας ορισμένου χρόνου.
- Ναυτολόγηση των εισαγόμενων σπουδαστών για Α' και Β' εκπαιδευτικό ταξίδι, με συντονισμένες προσπάθειες της ΕΕΕ και της ΔΕΚΝ.
- Αποφυγή του μέτρου της εγγραφής χωρίς εκπαδευτικό ταξίδι, διότι οι σπουδαστές δεν μπορούν να ακολουθήσουν και να συντονιστούν με τους υπόλοιπους.
- Ορισμός στο πλοίο θεσμοθετημένου Εκπαιδευτή Αξιωματικού, ίσως και με κάποια αντιμισθία.
- Εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης με προσομοιωτές σε όλες τις ΑΕΝ, ακόμη και με το σύστημα της τηλεκπαίδευσης, ώστε να λειτουργήσουν σύμφωνα με τις Manila amendments.
- Οι καθηγητές τουλάχιστον των ναυτικών μαθημάτων να εκπαιδεύονται ανά διαστήματα σε σύγχρονα πλοία.
- Παροχή ακαδημαϊκού τίτλου όχι μόνο στον καταληκτικό βαθμό του Α' Πλοίαρχου – Μηχανικού, αλλά και στους αποφοίτους των ΑΕΝ.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Πιτερός:** κ. Δανιήλ αναφερθήκατε στην πρακτική εκπαίδευση στις ΑΕΝ, ότι είναι σημαντικό μέρος και αυξήσατε τις ώρες της πρακτικής εκπαίδευσης. Με την αύξηση αυτή στα προγράμματα, λάβατε υπόψη σας τον υπάρχοντα εργαστηριακό εξοπλισμό, αυτόν που προβλεπόταν να προμηθευτούμε; Και σε περίπτωση που δεν υπάρξει εξοπλισμός, τι επιπτώσεις θα έχει αυτό στα αναλυτικά προγράμματα, που ήδη τρέχουν από τον Οκτώβριο; Και μία δεύτερη ερώτηση που έκανα και πριν αλλά δεν απαντήθηκε, ποια άλλα κίνητρα εκτός από το οικονομικό θα μπορούσαμε να δώσουμε στους ναυτοδιδασκάλους, ώστε να έρθουν στις σχολές;

**κ. Δανιήλ:** Εμείς αναλάβαμε μόνο τα προγράμματα. Η εξέχουσα επιτροπή, που πρέπει να πω ότι είναι τιμή μου που ήμουν σε αυτή, γιατί ήμουν ο μόνος Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού, δεν υπάρχει άλλος, 2 Πλοίαρχοι και εξέχοντες καθηγητές και τελοσπάντων σοβαροί άνθρωποι. Έγινε μια πάρα πολύ καλή δουλειά. Δεν ήταν η δουλειά μας να δούμε αν μπορεί ο Ασπρόπυργος να έχει εργαστήρια ή αν μπορεί η Χίος να έχει εργαστήρια. Εμείς είδαμε τα Model Courses, είδαμε την απαίτηση των σπουδαστών που ήθελαν εργαστήρια και αμέσως είπαμε να αυξήσουμε τα εργαστήρια. Τώρα, αν δεν υπάρχουν εργα-

στήρια σε μια σχολή, όπως λέει και ο κ. Δούναβης δεν υπάρχει ECDIS, δεν πρέπει να κάνουμε εργαστήρια ECDIS; Δεν το κοιτάξαμε έτσι.

**Ακροατ.:** Δεν είστε διευθυντής σπουδών στη Σχολή;

**κ. Δανιήλ:** Ε, βέβαια.

**Ακροατ.:** Έχει ελλείψεις η σχολή σας σε εργαστηριακό εξοπλισμό;

**κ. Δανιήλ:** Όχι, δεν έχει. Δηλαδή έχουμε προσομοιωτή, έχουμε ηλεκτροσυγκολλήσεις, οξυγονοκολλήσεις, CNC, εργαλειομηχανές, τόνρους, εργαστήριο αυτομάτου ελέγχου, είμαστε στη διαδικασία με αυτό το πακέτο, που δυστυχώς πήγε πίσω, να πάρουμε εργαστήριο φυσικής και εργαστήριο ηλεκτρικών μηχανών και ψυκτικό θάλαμο. Αυτά δυστυχώς πήγαν πίσω, ήταν έτοιμα να έρθουν, δεν ξέρω τι έγινε, τα περιμένουμε. Αν έρθουν και αυτά είμαστε πλήρεις.

**κ. Πιτερός:** Τα κίνητρα για τους ναυτοδασκάλους;

**κ. Δανιήλ:** Είναι καλή ερώτηση, να την κάνω και εγώ; Τι να πω τώρα, εγώ αν ήμουν νέος, θα πήγαινα να πάρω 12.000 ευρώ στα πλοία.

**κ. Πιτερός:** Αν σας έδιναν μια σταθερή θέση εργασίας σε μια ΑΕΝ, αν μπορούσατε να αναλάβετε θέση ευθύνης, αν μπορούσατε να ταξιδεύετε κατά διαστήματα και να μετεκπαιδεύεστε, δεν θα πηγαίνατε;

**κ. Δανιήλ:** Πήγα ήδη το 2006 μετά που τέλειωσα το μεταπτυχιακό μου, πήγα 40 ημέρες (πληρώθηκα όσο πληρωνόμουν τον χρόνο, αυτές τις σαράντα ημέρες), αλλά ήταν χρονοβόρο, γιατί έπρεπε να βρω εταιρεία, να με δεχτεί αυτές τις 40 ημέρες, επειδή έπρεπε να είμαι τον Σεπτέμβρη στη σχολή, γιατί θα πρέπει να διδάξω, δεν μπορώ να φύγω 1-2 χρόνια, να είμαι μόνιμος και να χάνουν μαθήματα τα παιδιά.

**κ. Πιτερός:** Αν αυτά σας τα παρείχε το Υπουργείο δεν θα πηγαίνατε πιο εύκολα;

**κ. Δανιήλ:** Εγώ το είπα.

**κ. Μηνόγιαννης:** Είπατε ότι η σχολή σας είναι πλήρως εξοπλισμένη, εκτός από κάποια πράγματα που περιμένετε. Μπράβο και συγχαρητήρια που έχετε μπορέσει και έχετε πλήρως εξοπλισμένη σχολή. Μπορείτε να μου πείτε τα χρήματα πού τα βρίσκετε για να εξοπλίσετε την σχολή; Γιατί στον Ασπρόπυργο ένα κομπιούτερ ζητάγαμε και δεν μας το έδιναν. Δεν υπήρχαν τα χρήματα.

**κ. Δανιήλ:** κ. Μηνόγιαννη με όλο τον σεβασμό, σας ξέρω πολλά χρόνια, απαντάω, πέρσι στη Χίο μαζί με την διοίκηση μπήκαν 35.000 ευρώ από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

**κ. Κουλούρης:** Μια επισήμανση σχετικά με την πιστοποίηση των διδασκόντων καθηγητών, διότι λέμε, και δεν έχω μόνο αμφιβολία, είναι το ιδανικό, όμως πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη μας και την διεθνή νομοθεσία σχετικά με την πιστοποίηση των διδασκόντων καθηγητών. Δεν κάνω πρόταση, γιατί δεν έχω τις γνώσεις, υπάρχουν όμως ειδικοί που θα πρέπει να το δουν με πολλή σοβαρότητα.

**κ. Δανιήλ:** Ναι, έχετε δίκιο, είναι ένα θέμα αυτό. Για παράδειγμα, θα μπο-

ρούσαν οι σχολές μας να παρέχουν πιστοποίηση π.χ. στο Security, θα πρέπει όμως να είναι πιστοποιημένος ο καθηγητής. Καλά το θέτετε μήπως καταγραφεί και βρεθεί λύση.

**κ. Μεσερδης:** Θέλω κατ' αρχάς να πω συγχαρητήρια σε όλους αυτούς τους ανθρώπους και ιδιαίτερα από την ΑΕΝ της Μακεδονίας, γιατί κατάλαβα ότι έχουν ασχοληθεί πάρα πολύ, και βλέπω ότι οι ΑΕΝ από την επαρχία έχουν έλθει στην Αθήνα, αυτό για μένα σημαίνει κάποιο ενδιαφέρον. Υπάρχει όμως κ. Μηνόγιαννη, βλέπετε εσείς κανέναν σπουδαστή από τη σχολή που ήμασταν εμείς, κάποιον που να ενδιαφέρεται;

**κ. Θεοφανόπουλος:** Παρακαλώ, δεν είναι δυνατόν να κάνετε διάλογο μεταξύ σας.

**Ακροατ.:** Θέλω λοιπόν να συγχαρώ αυτούς τους ανθρώπους που μόχθησαν και αυτό λέει πολλά.

**κ. Γκοτζαμάνης:** Δύο πράγματα θα ήθελα να πω. Κατ' αρχήν στο θέμα των εργασιών που κάνουν τα παιδιά πάνω στα πλοία, υπήρχε στο ερωτηματολόγιο που έδειξα, όντως η πλειονότητα δούλεψε σε εργασίες που έχουν άμεση σχέση με το επάγγελμά τους. Δύο δουλειές που εντυπωσίασαν τους περισσότερους ήταν η εξάρμοση εμβόλου και η συντήρηση ηλεκτρομηχανών, οι οποίες δηλώθηκαν σχεδόν από όλους, ότι έγιναν και τους εντυπωσίασαν. Στο ΚΕΠ φάνηκε ότι όντως τα παιδιά δουλεύουν και έχουν την κατάλληλη επίβλεψη. Όσον αφορά τον εξοπλισμό, και εμείς είμαστε πλήρως εξοπλισμένοι, δεν μας λείπουν πράγματα, αν εξαιρέσουμε τα κτήρια, και από το Υπουργείο παίρναμε τα χρήματα. Δεν έχουμε καμία αίθουσα χωρίς προβολικό, καμία αίθουσα χωρίς ηλεκτρονικό υπολογιστή, τα προβολικά είναι όλα, με εξαίρεση ολίγων, αγορασμένα με λεφτά του Υπουργείου, δεν είναι από εταιρείες, και έχουμε και πάρα πολλά από εταιρείες, έχουμε μία αίθουσα από την Arcadia, ολόκληρο εργαστήριο από την Costamare, έχουν οι Πλοίαρχοι ολόκληρο ECDIS από την Alpha Tankers και από την Jeppesen, έχουμε σχεδόν τα πάντα, στους Πλοίαρχους λείπουν κάποια πράγματα. Πιθανόν στον Ασπρόπυργο υπάρχει κάποιο πρόβλημα εξοπλισμού. Δεν μας λείπουν πράγματα, με εξαίρεση του προβλήματος του κτηρίου.

**κ. Μηνόγιαννης:** Αν μου επιτρέπετε, εμένα με κάλυψε ο κ. Δανιήλ, μου είπε πού βρίσκονται τα χρήματα.

**κ. Σαπουνάς:** Να πούμε για το σημείο που είπε ο κ. Δανιήλ για το θέμα των χρημάτων, πού βρέθηκαν τα χρήματα. Όλος αυτός ο εξοπλισμός που αναφέρατε είναι από συγχρηματοδοτούμενα έργα του προηγούμενου κοινοτικού πλαισίου στήριξης. Η Χίος, η Σύρος και η Πρέβεζα είχαν ενταχθεί στο συγχρηματοδοτούμενο των περιφερειακών. Από εκεί ήρθαν τα χρήματα.

**κ. Δανιήλ:** Πράγματι, αυτά τα 35.000 ευρώ που είπα ήταν σε κτηριακή υποστήριξη. Ο CNC ήρθε από πρόγραμμα ή ο προσομοιωτής 650.000 ευρώ από το Γ' πακέτο στήριξης και μάλιστα μιας και ήρθε η κουβέντα, να το πω, ξέρετε

τι εύκολα πήραμε τον προσομοιωτή; Δύο άνθρωποι είπαμε, υπάρχουν αυτά τα χρήματα, με τον τότε Διοικητή είπαμε δεν πάμε στον Μουσουρούλη, στον Δήμαρχο και με την βοήθεια της ΔΕΚΝ, ο κ. Σαπουνάς είναι εδώ, πήραμε τον προσομοιωτή.

**κ. Σαπουνάς:** Απλώς να συμπληρώσω ότι είναι πιο εύκολο στις περιφερειακές σχολές, όπου οι τοπικές αρχές, τα περιφερειακά, έχουν πολύ πιο κοντινή οπτική με τις σχολές και θέλουν να βοηθήσουν, ενώ στις μεγαλύτερες σχολές έχουμε δυσκολίες.

**κ. Δανιήλ:** Είναι ευέλικτοι.

**κ. Μάμαλη:** Μάλλον η αλήθεια βρίσκεται κάπου στη μέση. Προσωπικά είχα ζητήσει σύγχρονο εργαστήριο αγγλικών με διαδραστικούς πίνακες, υπολογιστές κ.τλ., ο κ. Λιώτσιος έχει συνεργαστεί πάνω σε αυτήν ιστορία, όλα ξεκινούσαν καλά, μέχρι που κάποια στιγμή ενημερώνομαι από ένα χαρτί του Υπουργείου ότι αυτή η διαδικασία που είχε ξεκινήσει για τον Ασπρόπυργο κατέληγε στις Οινούσες, αν δεν κάνω λάθος. Οπότε κάτι σκαλώνει και βέβαια εμείς έχουμε τις ευθύνες μας στον Ασπρόπυργο.

**κ. Θεοφανόπουλος:** Από πλευράς μου, έτσι για ενημέρωσή σας, δύο παρατηρήσεις. Κατ' αρχάς τα εξοπλιστικά προγράμματα, ειδικά όταν προέρχονται από συγχρηματοδοτούμενα κεφάλαια, έχουν την αδυναμία ότι υπόκεινται στις διαδικασίες των δημοσίων διαγωνισμών. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά, διότι πρέπει να αγοραστούν νομίμως. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν χρονοβόρες διαδικασίες, ότι υπάρχουν ενστάσεις, ακυρώσεις, ακυρώνονται διαγωνισμοί, διότι δεν έρχονται εταιρείες να καταθέσουν, εταιρείες που καταθέτουν φακέλους αποκλείονται, διότι έχουν πρόβλημα στα δικαιολογητικά τους, είναι εκτός τεχνικών προδιαγραφών και τα συναφή. Θέλω να πω, το ότι έχεις εξασφαλίσει το ποσό, τις σωστές τεχνικές προδιαγραφές, και προσπαθείς να ικανοποιήσεις τα αιτήματα των σχολών δεν επαρκεί από μόνο του, για να αποδοθεί μια διαγωνιστική διαδικασία. Πολλές φορές οι διαγωνιστικές διαδικασίες ακυρώνονται για λόγους ανεξάρτητους της θέλησής μας. Τώρα όσον αφορά το θέμα της Μακεδονίας για τα κτήρια, από πλευράς μας έχουμε έτοιμη την άδεια ανέγερσης-αποκατάστασης όλων των κτηριακών υποδομών της Μακεδονίας. Για να σας δώσω μια τάξη μεγέθους, κόστισε 700.000 ευρώ, που τα πληρώσαμε εμείς, το ΚΝΕ δηλαδή. Έχουμε προϋπολογίσει ότι οι επισκευές είναι της τάξεως των 3.600.000 ευρώ και απλά δεν υπάρχουν αυτή την στιγμή τα χρήματα αυτά. Δεν έχουμε δηλαδή τα χρήματα αυτά για να χρηματοδοτήσουμε την ανέγερση-επισκευή των κτηρίων αυτών, είναι τόσο απλό.



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΙΡΚΙΑΗΣ  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΓΟΓΕΝΗΣ  
ΓΙΑΝΝΟΣ ΚΟΥΔΟΥΝΑΣ

**Κατευθυνόμενη Εκπαίδευση επί Πλοίου (ΚΕΠ):  
Μύθοι και Πραγματικότητες όπως τις αντιλαμβάνεται μια ομάδα  
ανθρώπων επιφορτισμένων με την παρακολούθηση της απόδο-  
σης και την εφαρμογή μεθόδων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου  
Ανθρώπινου Δυναμικού. Η ματιά μιας ναυτιλιακής εταιρείας.**

Καλησπέρα σας,

θα ήθελα πρώτα από όλα να ευχαριστήσω το Ίδρυμα και την οργανωτική επιτροπή για την πρόσκληση, που τόσο εγώ προσωπικά όσο και η ομάδα μου θεωρούμε πάρα πολύ τιμητική.

Πέραν τούτου, όμως, θα ήθελα να εκφράσω αυτή τη στιγμή ένα μεγάλο ευχαριστώ και σε αυτούς όπως η σχολή Μακεδονίας, που αυτές τις δύο ημέρες, εμένα προσωπικά που προέρχομαι από την όχθη της ναυτιλιακής κοινότητας, μου άνοιξαν τα μάτια σε πάρα πολλά πράγματα.

Είστε πάρα πολύ ξεκάθαροι σε αυτό που κάνετε και σε αυτά που μας δώσατε να καταλάβουμε ότι κάνετε και μας ενημερώσατε. Έτσι λοιπόν, για μία ακόμα φορά σας ευχαριστώ, αλλά εκφράζω και ένα παράπονο για την αργή ενημέρωση. Είσαστε εξαιρετικοί.

Αυτή όμως η ενημέρωση, όπως και άλλες εμπειριστατωμένες τοποθετήσεις ομιλητών, μου δημιούργησαν ένα μεγάλο δίλημμα. Να πω αυτά που είχα προετοιμασθεί να πω ή να τα αλλάξω με αυτά που πλέον σκέπτομαι ότι πρέπει να πω; Δεν είναι εύκολο να αλλάξεις μέσα σε δύο ημέρες θέμα.

Κύριε Πλοίαρχε (κ. Θεοφανόπουλε) ζητώ ταπεινά συγγνώμη, αλλά θα επιχειρήσω, αν μπορέσω, να βοηθήσω μόνο σε ένα σημείο. Νομίζω ότι από όλες τις μέχρι τώρα παρουσιάσεις και συζητήσεις που γίνανε, ένα πράγμα που πιθανόν να λείπει, και παρακαλώ να με διακόψετε και να με διορθώσετε αν κάνω λάθος, είναι αν όλοι συμφωνούμε στο προφίλ του δοκίμου, στου οποίου την εκπαίδευση στο πλοίο θα πρέπει να συμμετάσχουμε ενεργά.

Δεν έχουμε όμως μιλήσει καθόλου για το προφίλ αυτού του δοκίμου. Έχουμε μέχρι τώρα μιλήσει για το ποιοι εισέρχονται στις σχολές και το επίπεδό τους, ποια ίσως είναι τα προβλήματα των σχολών, των καθηγητών, για τα

προγράμματα σπουδών, νέα και παλιά, απαρχαιωμένα και ανανεωμένα, σύγχρονα ή μη, αλλά για τον κατ' εξοχήν και αντικειμενικά πιο ενδιαφέροντα παράγοντα, αυτόν καθ' εαυτόν τον δόκιμο και το προφίλ του;

- Ποιος θα πάει στο βαπόρι απάνω;
- Ποιον ίσως θέλουμε να πάει στο βαπόρι επάνω;
- Ποιον περιμένουν αυτοί που είναι πάνω στο βαπόρι;

### **Τελικά ποιος είναι ο δόκιμος που θέλουμε;**

Θα ξεκινήσω με τον ορισμό του δοκίμου, όπως λένε τα λεξικά. Έχουμε και τον κ. Μανάφη εδώ που είναι και ο ειδικότερος επί των φιλολογικών. **Ο δόκιμος, όπως λένε τα ετυμολογικά λεξικά, είναι αυτός που έγινε δεκτός δοκιμαστικά κάπου πριν από την ένταξή του σε μία υπηρεσία, οργάνωση κ.λπ.**

Είναι τυχαίο ότι αυτή η ερμηνεία του δοκίμου απευθύνεται μόνο σε αυτούς που ετοιμάζονται να πάνε στη θάλασσα και σε αυτούς που ετοιμάζονται να ακολουθήσουν μοναστική ζωή; Θεωρώ ότι δεν είναι τυχαίο. Είναι δύο καταστάσεις της ζωής, οι οποίες είναι πολύ ειδικές για αυτόν που καλείται να τις αντιμετωπίσει. Πρέπει να πας να δεις, και να σε δούνε. Να καταλάβεις και να καταλάβουν αν μπορείς να συνεχίσεις. Βεβαίως δεν νομίζω ότι μας ενδιαφέρει τι θα κάνουν οι ιερομόναχοι. Μας ενδιαφέρει για αυτούς που πάνε στη θάλασσα.

Θυμηθείτε παρακαλώ την ειδική ερμηνεία στον ορισμό: **«δεκτός κάπου δοκιμαστικά πριν την οριστική ένταξή του»**. Αυτό σημαίνει ότι όταν καλούμαι να βρω δοκίμους για τον στόλο που έχω στην ευθύνη μου, θα πρέπει να έχω βασικά στο μυαλό μου την οριστική μελλοντική τους ένταξη.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει και οι νέοι σαν και εσάς που είστε εδώ και παρακολουθείτε το συνέδριο, να ξέρετε ότι από τη μεριά μας προσβλέπουμε στην μελλοντική οριστική σας ένταξη. Έτσι λοιπόν, όταν σας βλέπουμε για οριστική ένταξη, δίνουμε μεγαλύτερη σημασία στην ποιότητα και όχι στην ποσότητα. Γιατί το λέω αυτό; Γιατί όλες αυτές τις ημέρες ακούσαμε περισσότερα για την ποσότητα απασχόλησης. Λέμε, δεν πήγανε κάποιοι, δεν βρέθηκε δουλειά για όλους. Το ερώτημα όμως είναι: Θα πρέπει να βρεθεί δουλειά για όλους; Έχουμε αναλογιστεί αν θα πρέπει να καλυφθούν όλες οι διαθέσιμες θέσεις από όλους όσοι μπαίνουν στις σχολές; Εκεί δεν πρέπει να μπαίνει θέμα ποιότητας; Όσοι μπαίνουν στις σχολές θα πρέπει να πάνε και στα βαπόρια; Ποιος θα μας βοηθήσει για να ξεκαθαρίσουμε κάποια πράγματα, ώστε να μπορέσουμε αυτούς που παίρνουμε να τους εντάξουμε οριστικά στον οργανισμό μας; Και ποια είναι εκείνα τα κριτήρια που ακόμα και από το πρώτο σας ταξίδι θα πρέπει να υπάρχουν και θα πρέπει να τα συμφωνήσουμε, ώστε να προχωρήσουμε;

Θα ήθελα να μοιραστώ μαζί σας έναν τρόπο με τον οποίο δουλεύω εγώ με την ομάδα μου. Δίνουμε πάρα πολύ χρόνο στον κάθε έναν υποψήφιο ξεχωριστά για να τον δούμε, ξεκινώντας από ένα βαθύτερο πρόγραμμα ζετίας,

4ετίας ή και 5ετίας, ανάλογα με τις ανάγκες που έχουμε η υπολογίζουμε να έχουμε. Και το εξηγούμε αυτό στους υποψηφίους, δηλαδή «νέε μου όταν 'σε βλέπουμε' θέλουμε να δούμε τον μελλοντικό μας συνάδελφο».

Άκουσα συνέχεια τη λέξη «Ανθυποπλοίαρχος», «Γ' Μηχανικός». Για κανέναν Καπετάνιο, για κανέναν Α' Μηχανικό μιλήσαμε καθόλου; Για κανέναν Αρχιπλοίαρχο, για κανέναν Αρχιμηχανικό μιλήσαμε καθόλου; Με συγχωρείτε, αλλά δεν το άκουσα.

Εγώ τον δόκιμο δεν τον βλέπω ως Ανθυποπλοίαρχο ή Γ' Μηχανικό. Δεν θέλω να τον βλέπω έτσι. Δεν θα πετύχω. Για να έχω καλό Αρχικαπετάνιο / Αρχιμηχανικό θα πρέπει να φτιάξω καλούς Καπετάνιους / Α' Μηχανικούς, για καλό Καπετάνιο / Α' Μηχανικό, θα πρέπει να φτιάξω καλούς Υποπλοίαρχους / Β' Μηχανικούς, για καλό Υποπλοίαρχο / Β' Μηχανικό θα πρέπει να φτιάξω καλούς Ανθυποπλοίαρχους / Γ' Μηχανικούς και για καλό Ανθυποπλοίαρχο / Γ' Μηχανικό, θα πρέπει να **επιλέξω καλό Δόκιμο Κουβέρτα και Μηχανής**.

Αυτά λοιπόν θα πρέπει να είναι ξεκάθαρα από την αρχή. Πώς το κάνουμε; Πόσο χρόνο έχουμε; Πώς μπορούμε να συνεννοηθούμε; Δυστυχώς, θα σας έλεγα, ότι ενώ οι σχολές θα πρέπει να ξεκινάνε Σεπτέμβριο, Οκτώβριο, συγγνώμη που απευθύνομαι σε σας κύριε Ναύαρχε, μερικές φορές ξεκινάνε αργότερα. Έτσι λοιπόν κάποιοι σπουδαστές ξεκινάνε και έρχονται στην αρχή του εξαμήνου να μας δούνε και να τους δούμε, κάποιοι από περιοχές εκτός Αττικής έρχονται στις διακοπές των Χριστουγέννων, και εμείς πρέπει να τους δούμε όλους χωρίς να μπαίνουμε καθόλου στο τι κάνουν στα μαθήματά τους ή τι γνωστικό επίπεδο έχουν, διότι αφ' ενός μεν δεν έχουμε καμία απολύτως ενημέρωση, αλλά και διότι πολλές φορές ο χρόνος παρακολούθησης μαθημάτων στο πρώτο εξάμηνο για λόγους μη υπαιτιότητας του Δοκίμου είναι από μικρός έως αμελητέος.

Τους βλέπουμε λοιπόν σε άλλα θέματα. Θέματα όπως η αντίληψη καταστάσεων και η ταχύτητα λήψης απόφασης, που είναι κυρίαρχο στοιχείο διερεύνησης δυνατοτήτων για σταδιακή ανέλιξη κάποιου σε επίπεδο Πλοίαρχου / Α' Μηχανικού, δύο θέσεων που χαρακτηρίζονται από την ανάγκη ορθής αντίληψης και δυνατότητας λήψης απόφασης στον σωστό χρόνο, ούτε γρήγορα, ούτε αργά, μειώνοντας κατά το δυνατόν τις πιθανότητες να απομακρυνθούν της ορθότητας. Αλλά και το επίπεδο γνώσης Αγγλικών κάποιων που καλούνται να εργασθούν σε πολυπολιτισμικό περιβάλλον με κοινή γλώσσα συνεννόησης αυτή την γλώσσα.

Αυτά είναι τα δύο κομμάτια που εμείς θα πρέπει να δούμε πριν οτιδήποτε άλλο. Την ικανότητα αντίληψης καταστάσεων, την δυνατότητα λήψης απόφασης και τα Αγγλικά. Μετά, θα πρέπει να περιμένω να δω τι θα κάνει με τα μαθήματά του. Εκεί λοιπόν θα πρέπει να ξεκαθαρίσω με τον κάθε υποψήφιο κάτι πολύ απλό. Ακούω πολλές φορές πολλούς να λένε ότι, αν περάσεις τα μαθήματα, θα σε πάρω. Αφ' ενός οι Δόκιμοι το θεωρούν υπεκφυγή για να

μη δοθεί απάντηση, αφ' ετέρου ποια μαθήματα; Όλα; Γιατί; Μιλάμε σε νέους ανθρώπους 18 χρονών. Η ηλικία μου μου επιτρέπει να πω ότι έχω παιδιά σε αυτή την ηλικία. Δεν υπάρχει η πιθανότητα αποτυχίας; Στην αποτυχία του κόβουμε το κεφάλι; Δεν θα το έκανα ποτέ στο παιδί μου. Γιατί να το κάνω στον άνθρωπο που έρχεται να ξεκινήσει τη επαγγελματική ζωή του; Έτσι λοιπόν θα του βάλω κάποιους όρους. Τι θέλεις να γίνεις, Καπετάνιος; Δεν θα δεχθώ να κοπείς στη Ναυτιλία ή στο ΔΚΑΣ. Πας να γίνεις Μηχανικός; Θα μου δείξεις το ενδιαφέρον στα βασικά μηχανικά μαθήματα. Γιατί διαφορετικά πάει να πει ότι δεν έχεις πραγματικό ενδιαφέρον για αυτό που πας να κάνεις. Δεν θέλω όμως να μείνεις και σε 5 μαθήματα. Δεν θέλω να είσαι αιώνιος φοιτητής, θέλω να είσαι σπουδαστής που σπουδάξεις την απαιτούμενη γνώση. Και έρχεται η ώρα να πάρω και τα αποτελέσματα, να ξανασυζητήσουμε, να συμφωνήσουμε και να τους στείλουμε πάνω στα βαπόρια. Σε βαπόρια που έχουμε ό,τι προβλέπει ο νόμος, με όλα αυτά τα ωραία. Και εκεί, σε ποιον εκπαιδευτή τον στέλνουμε; Έχουμε επιλέξει 15 βαπόρια, ο αριθμός τυχαίος, για να στείλουμε τους δοκίμους. Η πείρα σας λέει ότι είμαστε όλοι ίδιοι; Περιμένουμε να έχουμε 15 ίδιους Καπετάνιους και Πρώτους και Γραμματικούς και Δεύτερους σε αυτά τα βαπόρια; Φυσικά όχι. Άρα θα πρέπει να περιμένουμε και διαφορετικά αποτελέσματα όταν θα γυρίσουν. Και ας έχουν όλοι συμπληρωμένο ΚΕΠ.

Και είναι και το πρώτο τους ταξίδι. Και πάνε πάνω νέα παιδιά, 18άρηδες. Τι πάνε να κάνουν στο πρώτο τους ταξίδι; Έχουμε αναλογιστεί ποτέ πόσα από αυτά τα παιδιά έχουν αποχωριστεί τη μάνα τους την προηγούμενη ημέρα και δεν ξέρουν καν πώς να στρώσουν το κρεβάτι τους; Εμένα με πήρε μία μητέρα κάποτε και μου είπε: «με συγχωρείτε, αλλά έχω να μιλήσω πολλές ημέρες με τον γιο μου». «Πόσες κυρία μου;» «Από προχθές». Μία άλλη μητέρα μου είπε: «δεν πίστευα πού έπεσε το παιδί μου.» «Πού έπεσε κυρία μου;» «Μα είναι δυνατόν να βάλουνε “σκάτουλο” τον γιο μου»; Δεν το άκουσε φαίνεται καλά από το τηλέφωνο.

Να γιατί χρειάζεται και το μάθημα της ιστορίας και το καλό λεξικό ναυτικών όρων που έχετε εκδώσει (εννοώ το Ίδρυμα). Το είχα πάρει και σαν βραβείο όταν αποφοίτησα. Να μάθουν κάποιες παλιές λέξεις και να τις πούνε και στους γονείς τους. Και πρέπει να της το εξηγήσω για να την ησυχάσω και να ηρεμήσει και το παιδί άμα της μιλήσει. Απλά για να πω ότι όλα τα προσέχουμε και πρέπει να τα προσέχουμε. Βλέπετε η εκπαίδευση πρέπει να είναι γενικότερη και ευρύτερης κατεύθυνσης και αποδοχής.

Και τι θα πω στον καπετάνιο; Σου έστειλα ένα παιδί που ουσιαστικά έχει 2 μήνες σε μία τάξη και που μπορεί να μην έχει καμία ιδέα από τη θάλασσα; Αν έχει κάνει καμία ιστιοπλοία καλά θα είναι. Πάρε τον και τι, κάνε τον ναυτικό; Όχι, να τον εντάξεις σιγά σιγά θέλω. Αυτό του λέω. Αυτό του ζητάω.

Και βεβαίως αντιμετωπίζουμε και συναδέλφους που γυρίζουν πίσω με πα-

ρατηρήσεις του στυλ: Εγώ έκανα έξι μήνες στο deck, ο άλλος έκανε 6 μήνες ματσακόνι και διάφορα τέτοια. Θα τα λάβω υπόψη μου; Όχι.

Στο πρώτο ταξίδι θα κοιτάξω αν ο Δόκιμος είναι πειθαρχημένος. Ακούει; Έχει αυτά τα ψήγματα προσαρμοστικότητας που πρέπει να έχει ένας άνθρωπος που μπαίνει σε μία μικρή κοινωνία; Κοινωνικότητα έχει ή παίρνει το laptop και πάει στην καμπίνα του να δει το DVD; Έχει όρεξη για να μάθει; Ρωτάει; Είναι πρόθυμος; Αυτά θα ρωτήσω. Αυτά είναι που θέλω να μάθω ότι τα ξεπερνάει ο πρωτοετής δόκιμος.

Πατί; Για να δω ότι έχει μεγάλες πιθανότητες να ξανάρθει. Ο σκοπός μου δεν είναι να τον κάνω να μην ξανάρθει. Αυτό ζητάω από τον Καπετάνιο μου, αυτό ζητάω από τον Πρώτο μου. Αυτό θέλω και αυτό παρακολουθώ. Να γυρίσει πίσω και να ξέρω ότι θα πάει πίσω στη σχολή του με μεγαλύτερη όρεξη, ώστε να αρχίσει να διαβάζει περισσότερο στα επόμενα εξάμηνα και να αρχίσει να μπαίνει σταδιακά στη γνώση. Δεν περιμένω γνώση στο πρώτο εξάμηνο. Να ρουφάει σαν σφουγγάρι από το βαπόρι, ναι. Να μου αποδώσει; Πού; Αν είναι δυνατόν.

Η επιτυχία μου και η επιτυχία της ομάδας μου είναι να τον ξαναδώ την επόμενη φορά. Την επόμενη φορά να έρθει να μου πει «εγώ πλέον δεν χρωστάω κανένα μάθημα». Και απευθύνομαι σε εσάς τους δοκίμους. Δεν ξέρω αν σας αρέσουν αυτά. Αλλά εγώ, όπως και οι περισσότεροι που εκπροσωπούμε εταιρείες, θέλουμε αξιωματικούς. Όχι όποιους και όποιους. Να ξέρετε ότι όλα τα υπόλοιπα που κατά καιρούς λέμε, πόσοι μπαίνουν, πώς μπαίνουν, πώς βγαίνουν, ποιο επίπεδο κ.λπ. επηρεάζουν την κατάσταση. Ειδικά τα τελευταία χρόνια, όπου φτάσαμε στο σημείο να βλέπουμε ανθρώπους και να μην μπορούμε, βλέποντας τον εαυτό μας στον καθρέφτη, να εγκρίνουμε κανέναν. Και να υποχρεωνόμαστε να πάρουμε έναν, δύο ή τρεις στην ελληνική σημαία που είμαστε υποχρεωμένοι εις βάρος της ποιότητας και εις βάρος δικό σας.

Αν με ρωτήσετε για τα τελευταία δύο, τρία χρόνια; Φαίνεται ότι η ποιότητα ανεβαίνει πολύ. Άρα, η εισαγωγή είναι αυτή που παίζει τον πρώτο ρόλο. Θέλουμε να εισαχθεί στις σχολές η καλή ποιότητα ή η δεύτερη ποιότητα; Φαίνεται ότι τώρα στις σχολές πάει η πολύ καλύτερη ποιότητα, την οποία την είχαμε και πριν από 15 χρόνια. Από το 2002 μέχρι και το 2008-2009 φαίνεται να είχαμε ένα κενό στην ποιότητα. Για αυτό το διάστημα δεν βλέπω από τα στατιστικά μου να έχω μελλοντικούς Καπετάνιους και Πρώτους Μηχανικούς.

Σημειώστε ότι ο τελευταίος μου δόκιμος από το 1998 ξεκινάει στο γραφείο από την πρώτη Απριλίου σαν Αρχιπλοίαρχος (χρειάστηκε απλά 16 χρόνια σύνολο). Και ελπίζω από εδώ και στο εξής τα νέα παιδιά με μεγαλύτερο κέφι και μεγαλύτερη όρεξη να μουν σε αυτό το πλάνο.

Κάποιοι αναρωτιούνται αν οι σχολές κάνουν καλά τη δουλειά τους. Η προσωπική μου γνώμη; Για να έχουμε κάποιες συγκεκριμένες χρονικές πε-

ριόδους που μπαίνουν άξιοι μαθητές/σπουδαστές, και βγήκαν καλοί καπετάνιοι και πρώτοι μηχανικοί, τότε σημαίνει ότι την κάνουν τη δουλειά τους όσο καλύτερα μπορούν με τα μέσα που έχουν. Εκεί συμμετέχουμε και εμείς. Θα μπορούσαν να βελτιωθούν τα πράγματα; Βεβαίως. Να πούμε το κοινότοπο, ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο. Και λοιπόν; Εμείς αυτό που λέμε είναι ότι πρωτοβουλίες σαν και αυτές που ακούσαμε από την ΑΕΝ Μακεδονίας πρέπει να είναι ευπρόσδεκτες και να γίνονται παράδειγμα προς μίμηση, όπως και να έχουν γίνει. Αυτό το «γιατί εσείς» ή το «πώς εσείς μόνο» που ακούστηκε εχθές, εννοώ από εκπροσώπους άλλων σχολών και ας με συγχωρήσουν, καλό θα ήταν να γίνει: «Πείτε μας πώς μπορούμε να το κάνουμε και εμείς». Να ακολουθηθεί από όλους τους εμπλεκόμενους. Από όλες τις υπόλοιπες ΑΕΝ. Αυτό θα ήταν το ιδανικότερο. Εδώ είμαστε για βοήθεια και έρχομαι να πω το γιατί.

Αισθάνομαι ότι υπήρχε ένα κενό ενημέρωσης. Χθες και σήμερα έμαθα αρκετά πράγματα. Μπορεί να ήταν δικό μας λάθος το ότι δεν ήρθαμε σε επαφή με τις σχολές, να παραδεχτώ λοιπόν το λάθος μου. Η εξωστρέφεια όμως πρέπει να ξεκινήσει από τις σχολές. Γιατί ακούγεται το ALBA και το MIT; Όλοι θεωρούν ότι τα εκπαιδευτικά ιδρύματα που ακούγονται παρέχουν στην αγορά ό,τι καλύτερο κυκλοφορεί. Ακούγεται το Southampton. Για ποιον λόγο; Τυχαίο είναι; Θα θέλαμε να ακουστούν οι σχολές μας; Θα θέλαμε. Και εσείς θα θέλατε, και οι σπουδαστές θα θέλανε. Πώς θα γινόταν αυτό; Με αξιολόγηση όπως κάνουμε όλοι, με άμιλλα μεταξύ των σχολών, μεταξύ των σπουδαστών όπως είπε και ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος. Ακούγεται ότι έχουμε έλλειψη αξιωματικών. Και λοιπόν; Η άμιλλα δεν μπορεί να υπάρξει; Βεβαίως και μπορεί να υπάρξει. Είναι τι στόχους βάζουμε εμείς.

Αν εγώ βάλω ότι θέλω για να καλύψω τις ανάγκες του στόλου μου 10% παραπάνω άτομα απ' ό,τι οι ανάγκες μου, θα βάλω άμιλλα στους ανθρώπους μου. Θα μπω και εγώ στην λογική της άμιλλας. Αλλιώς πώς; Αν πάμε στη λογική ότι δεν έχουμε κόσμο, τότε θα ρίξουμε και την ποιότητα. Αυτή δεν είναι δυστυχώς η πρακτική όταν δεν υπάρχει εναλλακτική;

Η μόνη περίπτωση είναι να βάλουμε ο καθένας ξεχωριστά τον δικό του υψηλότερο στόχο. Θα παρακαλούσαμε λοιπόν από τη μεριά μας και με τη βοήθεια του Υπουργείου, νομίζω ότι είμαστε πολύ κοντά κ. Ναύαρχε, ένα κλικ είμαστε μακριά, να αρχίσουμε μια πραγματική προσπάθεια αλληλοενημέρωσης με τις Σχολές. Προτείνουμε λοιπόν οι Σχολές να ονομάσουν κάποιον υπεύθυνο επικοινωνίας, να διενεργούν επίσημα μέρες καριέρας και να διατηρούν επικοινωνία με τις εταιρείες που απασχολούν Δοκίμους γνωρίζοντάς τες πριν την ναυτολόγησή τους, αλλά και ανταλλάσσοντας πληροφορίες κατά, αλλά και μετά την επιστροφή τους. Δεν έχω λάβει κάποιο email. Δεν παραπονιέμαι αυτή τη στιγμή. Αυτό είναι το κέρδος της διημερίδας. Να ανοιχτούμε όλοι, να συζητάμε. Από τη μεριά μας, δεν θα πρέπει να σας ενημερώσουμε για το ποιοι θα μπαρκάρουν με εμάς;

Πατί να μην υπάρχει εξ αρχής η επαφή; Να μας ακούτε και να σας ακούμε. Θα χαρώ πολύ αν μία σχολή μας πει ότι ο τάδε σπουδαστής έχει τα ακόλουθα ειδικά χαρακτηριστικά. Π.χ. είναι κλειστός χαρακτήρας. Προσέξτε τον. Να πάμε και ένα βήμα πιο πέρα. Να πούμε την γνώμη μας με την παρουσία του δοκιμίου. Όταν γυρνάει ένας δόκιμός μας, περνάμε τουλάχιστον μισή ώρα μαζί του. Δεν τον αφήνουμε στο σκοτάδι. Γνωρίζει την αξιολόγησή του. Τελειώνοντας, εμείς θεωρούμε ότι οι πρωτοετείς, εφόσον τους έχουμε επιλέξει, πρέπει οπωσδήποτε να κάνουν και το δεύτερο ταξίδι, εκτός και αν παρουσιάσουν στο πρώτο ταξίδι προβλήματα ήθους, πειθαρχίας και προσαρμοστικότητας. Και αυτό το προτείνουμε σαν εθελοντική συνεισφορά των εταιρειών στην εκπαίδευση.

Πρέπει να τα ξέρουν αυτά πριν πάνε στο βαπόρι. Στο πρώτο ταξίδι κοιτάμε τον άνθρωπο, γιατί με αυτόν θα δουλέψουμε τα επόμενα χρόνια.

Συγγνώμη αν σας κούρασα, συγγνώμη αν ξέφυγα από αυτά που έπρεπε να πω, αλλά οι περισσότεροι συνάδελφοι είχαν πει πολλά και καλύτερα από εμένα. Σας ευχαριστώ.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Σχοινάς:** Λέγομαι Σχοινάς Χρήστος, είμαι καθηγητής στην ΑΕΝ Μακεδονίας, διάγω ήδη το 35<sup>ο</sup> έτος του επαγγελματικού μου βίου και είμαι κοντά στην έξοδο. Ως εκ τούτου δεν έχω ιδιαίτερους ενδοιασμούς μετριοφροσύνης που είχαν οι προλαλήσαντες συνάδελφοί μου. Για την εξωστρέφεια που μιλήσατε, μάλλον το ότι δεν είχατε πληροφόρηση, δεν φταίει η Ακαδημία μας, δεν λέω ότι φταίτε εσείς, πάντως δεν φταίμε εμείς. Πάντως σε ό,τι αφορά την εξωστρέφεια, είμαστε ιδιαίτερα εξωστρεφείς. Ξεκινήσαμε το 1999 μετέχοντας σε κωπηλατικούς αγώνες ναυτικών σχολών στο Αμβούργο και μάλιστα με 10κωπο λέμβο, με πηδαλιούχο και ήρθαμε και πρώτοι. Αυτό ήταν το ξεκίνημα της εξωστρέφειάς μας. Από τότε είχαμε συνεργασία με σχολές του εξωτερικού, είχαμε πολλές συμμετοχές σε διεθνή συνέδρια, εξακολουθούμε να έχουμε. Έχουμε ενημέρωση και αρκετά σύγχρονες γνώσεις και είμαστε η μοναδική σχολή, η οποία συμμετείχε σε 5 διεθνή ερευνητικά προγράμματα με πολύ ισχυρούς partners, πανεπιστήμια, ναυτιλιακές εταιρείες, ερευνητικά ιδρύματα και αντεπεξήλθαμε πάρα πολύ καλά. Επομένως αυτό που παρουσιάζεται σήμερα δεν προήλθε με παρθενογένεση, αλλά είναι αποτέλεσμα ομαδικής δουλειάς, συνεργασίας όλων των ανθρώπων, που είδατε εδώ, και συνεργασίας επίσης μεγάλης με τους σπουδαστές. Αυτό ήθελα να πω για την ολοκλήρωση της αλήθειας. Τέλος, υπάρχουν πολλές εταιρείες που μας γνωρίζουν καλά, γιατί έρχονται κάθε χρόνο στην απονομή των πτυχίων, δεν γνωρίζω αν έχει έρθει η εταιρεία σας, πάντως με χαρά, αν δεν έχετε έρθει μέχρι σήμερα, θα σας υποδεχθούμε τον Ιούνιο.

**κ. Κιρκιλής:** Και πάλι μπράβο σας, αλλά απευθύνθηκα σε όλους. Συνήθως, ως γονείς προσέχουμε περισσότερο το παιδί που πάσχει, το παιδί που πάει καλά του δίνουμε και ένα πενηντάρικο και άστο να προχωράει. Το παιδί που έχει πρόβλημα θέλουμε να παρακολουθούμε περισσότερο και να το βοηθήσουμε, ένα αυτό. Δεύτερον, θα σας παρακαλέσω μακριά από εμένα οποιοσδήποτε πειρασμός του να πω ότι κάποιος φταίει, τι φταίει. Με το «τίς πταίει» κάποιος έγινε πρωθυπουργός, ξέρετε, στην Ελλάδα. Με το «τι φταίει» λέω εγώ στα νέα παιδιά ταλανιζόμαστε 200 χρόνια από την εποχή του '21, μόνο εκεί μένουμε, τι φταίει. Δεν θα συνεχίσουμε αυτή την κουβέντα. Εξέφρασα και είπα πρώτος ότι μπορεί να είναι δικό μου λάθος το ότι δεν έχω έρθει σε επαφή μαζί σας, εκείνο που θα πω επειδή το αναφέρατε και θα σας το ομολογήσω ενώπιον όλων, στις προσκλήσεις να παραστώ στην ορκωμοσία δεν έρχομαι και θα σας εξηγήσω και γιατί. Αν μου στείλατε μια πρόσκληση στα μισά του χρόνου, θα ανέβω, και μετά θα ανέβω και στην ορκωμοσία, μόνο για την ορκωμοσία, πείτε το προσωπικό καπρίτσιο, δεν ανεβαίνω.

**κ. Σχοινάς:** Αν μου επιτρέπετε να συμπληρώσω κάτι. Κάποια στιγμή άνοιξαν οι δρόμοι και οι επαφές με τις ναυτιλιακές εταιρείες. Μέχρι να γίνει αυτό, για να το πω με την καθημερινή γλώσσα, «φάγαμε πόρτα» και μάλιστα σε στιγμές δύσκολες που έπρεπε να πάρουμε κάποια στοιχεία στα ερευνητικά προγράμματα κ.τ.λ.. Εν πάση περιπτώσει είναι παρελθόν αυτά τώρα, απλώς ό,τι έγινε σήμερα δεν έγινε τυχαία.

**κ. Ματθαίου:** Σχετικά με το σχόλιό σας για την εξωστρέφεια, εγώ νομίζω ότι είναι περισσότερο ευθύνη των ναυτιλιακών εταιρειών να επισκέπτονται τις σχολές, να τις αξιολογούν, μια και από αυτές τις σχολές παίρνουν ανθρώπους για τα πλοία τους. Άρα έχουν κάθε υποχρέωση και κάθε δικαίωμα πολύ τακτικά να επισκέπτονται τις σχολές, να μιλάνε με το διδακτικό προσωπικό και να γίνεται μια αξιολόγηση. Εγώ προσωπικά, μια και κάναμε αναφορά στην συγκεκριμένη σχολή που εκπροσωπεί εδώ ο κ. Γκοτζαμάνης και οι άλλοι εκλεκτοί του συνάδελφοι από την ΑΕΝ Μακεδονίας, ξέρω το έργο που κάνουν εδώ και πολλά χρόνια και κάθε χρόνο χωρίς να λαμβάνω ιδιαίτερη πρόσκληση, τους επισκέπτομαι, και γι' αυτό στην εταιρεία μας πάρα πολλοί δόκιμοι προέρχονται από αυτή την σχολή.

**κ. Κιρκιλής:** Ουσιαστικά δεν διαφωνούμε κ. Ματθαίου, γι' αυτό ξεκίνησα ότι μπορεί να είναι δικό μου λάθος, αλλά υπάρχουν και κάποιες λεπτομέρειες στις οποίες θα επιτρέψετε να μην θέλω να επεκταθώ αυτή τη στιγμή.

**κ. Θεοφανόπουλος:** Είναι το πρώτο καλό από την ημερίδα, η αποκατάσταση των σχέσεών σας με την Μακεδονία.

**κ. Σαραντουλάκη:** Είμαι μητέρα Ανθυποπλοιάρχου, γυναίκας. Ήθελα να σας ρωτήσω, στην εταιρεία σας δέχεστε γυναίκες;

**κ. Κιρκιλής:** Θα μπορούσα να σας...

**κ. Σαραντουλάκη:** Όχι.



**κ. Κιρκιλής:** Απαντήσατε.

**κ. Σαραντουλάκη:** Επειδή το ξέρω, θα ήθελα όμως να μου απαντήσετε με ποιο σκεπτικό θεωρείτε ότι μια γυναίκα δεν θα σας μείνει ως στέλεχος επί του πλοίου; Και αν όχι αυτό, γιατί να μην την εκπαιδεύσετε σαν στέλεχος της εταιρείας σας;

**κ. Κιρκιλής:** Θα σας απαντήσω διττά. Πρώτα λοιπόν θα σας απαντήσω σαν Ν. Κιρκιλής, έχω κάνει interview σε 5 κοπέλες και οι 5 ήταν εξαιρετικές. Δεν χρειάζεται να πω ότι ήταν πιο ολοκληρωμένες προσωπικότητες από τους αντίστοιχους νεαρούς, άλλωστε είναι και φυσικό στην ίδια ηλικία η γυναίκα να παρουσιάζεται πιο ώριμη. Δεν υπάρχει λοιπόν κανένας λόγος για μένα να μην μπει η γυναίκα στο επάγγελμα. Τώρα θα σας απαντήσω σαν marine personnel manager προς μία μητέρα ανθυποπλοιάρχου. Έχετε αναλογιστεί μήπως ότι ο τρόπος με τον οποίο προσπαθούν κάποιοι να πουν «βάλτε γυναίκες επάνω στα βαπόρια» δεν είναι ο ενδεδειγμένος; Μήπως το κάνουν απλά και μόνο για να καλύψουν μια νομική υποχρέωση;

**κ. Σαραντουλάκη:** Εγώ δεν ρωτώ από αυτήν την πλευρά, ρωτώ από την πλευρά μιας γυναίκας, η οποία θέλει βεβαίως να αποκτήσει την πείρα της θαλάσσιας υπηρεσίας, για να μπορέσει κάποια στιγμή να πάει σε κάποια εταιρεία, αλλά με γνώση του αντικειμένου, όχι θεωρητική αλλά και πρακτική.

**κ. Κιρκιλής:** Να πάει σε μια εταιρεία σαν τι;

**κ. Σαραντουλάκη:** Όχι ως γραμματέας, αλλά να αναλάβει μια θέση σε ναυτιλιακή εταιρεία, όπως αναλαμβάνει ένας καπετάνιος, γιατί όχι;

**κ. Κιρκιλής:** Operation, εννοείτε να γίνει καπετάνισσα;

**κ. Σαραντουλάκη:** Βεβαίως.

**κ. Κιρκιλής:** Σας είπα, εγώ προσωπικά σαν άτομο δεν έχω αντίθετη άποψη. Πάντως ως εταιρεία, γιατί αυτό με ρωτάτε ουσιαστικά, δεν είναι ότι δεν παίρνω Ελληνίδα μέχρι αυτή τη στιγμή, δεν αισθάνομαι έτοιμος να πάρω, σαν marine personnel manager δεν αισθάνομαι έτοιμος, δεν έχω φτιάξει το περιβάλλον εκείνο που να δώσω το δικαίωμα σε μια κοπέλα να ανέβει επάνω σε ένα βαπόρι και να φτάσει καπετάνισσα, δεν το αισθάνομαι, κατά συνέπεια δεν το κάνω. Δεν έχει να κάνει όμως καθόλου με την ποιότητα.

**κ. Σαραντουλάκη:** Το εκλαμβάνω σαν φόβο των ανδρών προς τις γυναίκες.

**κ. Κιρκιλής:** Μπορείτε να το εκλάβετε όπως θέλετε. Εγώ θα μπορούσα να σας πω ότι η άποψη η δική μου είναι ότι αισθάνομαι όχι έτοιμος ακόμα για να το κάνω και παίρνω εγώ την ευθύνη.

**κ. Λιώτσιος:** κ. Κιρκιλή και οι επόμενοι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών εταιρειών θα θέσουν το θέμα του ΚΕΠ. Είναι εδώ ο κ. Ματσάγγος, πριν από 4-5 χρόνια στα πλαίσια του e-learning είχαμε κατεβάσει μια πρόταση, κατά την διάρκεια της εκπαίδευσης εν πλω να υποστηρίζουμε τους σπουδαστές μας

που εκπαιδεύονται στα καράβια των εταιρειών μέσω e-learning, και εκεί μέσω των e-learning θα ενημερώναμε πρώτα εσάς του τι σας στέλνουμε, ποιοι είναι αυτοί που σας στέλνουμε, όχι με καταστάσεις αναλυτικής βαθμολογίας, δεν μας ενδιαφέρει, έχω εδώ σπουδαστές μου που αυτά που λέτε τους τα λέω κάθε μέρα στο μάθημα.

**κ. Κιρκιλής:** Είδατε; Δεν σας ξέρω, δεν με ξέρετε, αλλά λέμε το ίδιο πράγμα.

**κ. Λιώτσιος:** Εδώ είναι οι σπουδαστές μου, κουνάνε το κεφάλι τους από χθες, γιατί τους έλεγα ακριβώς αυτό το πράγμα. Το πρώτο, στο κλειστό απαιτητικό επάγγελμα του ναυτικού, δεν είναι ούτε η Φυσική, ούτε η Πληροφορική που διδάσκουμε, είναι το ήθος, η συνήθεια, ο σεβασμός και η πειθαρχία και αυτά θα μάθουν πρώτα στη σχολή και μετά θα ανεβούν επάνω στο καράβι, αν μη τι άλλο να μην εκθέσουν τη σχολή και να μπορέσουν να εγκλιματιστούν. Άλλο ήθελα να πω, ξεκινήσαμε λοιπόν με τον κ. Ματσάγγο και μάλιστα εφοδιάσαμε τους σπουδαστές μας με βεβαίωση από τον κ. Ματσάγγο και από εμένα σαν καθηγητή, ότι ξέρουν να χειριστούν το internet, δεν θα είναι ατέλειωτες ώρες στο facebook και τα μαθήματα θα είναι εντασσόμενα στην εκπαίδευση και ζητούσαμε τι; Την συνεργασία του όποιου συναδέλφου σας με τον στεριανό καθηγητή, για να είναι αρωγός στο έργο του, να τον στηρίζει και να τον βοηθήσει, γιατί ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι το κύριο επάγγελμα είναι του Β' Μηχανικού, του Γ' Μηχανικού, δεν είναι παιδαγωγός όπως είπατε ή δεν θα ξέρει ίσως και ακούγεται από όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες, ότι οι Πλοίαρχοι και οι Μηχανικοί, οι επαγγελματίες της θάλασσας πέρα από τον φοβερό φόρτο εργασίας, πολλές φορές δεν έχουν την ψυχραιμία, την ηρεμία, δεν έχουν τις γνώσεις να προσεγγίσουν έναν σπουδαστή. Εμείς οι στεριανοί καθηγητές το έχουμε αυτό, άρα μια συνεργασία στεριανού καθηγητή και εν πλω πρακτικού υπεύθυνου νομίζω θα έλυε πάρα πολλά προβλήματα, που ακούγονται στο συνέδριο αυτό και θα σας βοηθούσε να αντιμετωπίσετε τους αυριανούς συνεργάτες σας. Δυστυχώς αυτή η πρότασή μας, ενώ ξεκινήσαμε πιλοτικά, δεν βρήκε συνέχεια.

**κ. Κιρκιλής:** Πριν από πόσα χρόνια;

**κ. Λιώτσιος:** Πριν από 4 χρόνια περίπου.

**κ. Κιρκιλής:** Να σας πω, καμιά φορά υπάρχουν και πράγματα, τα οποία φοβίζουν. Πριν 4 χρόνια μια ιδέα τέτοια με ιντερνετική σύνδεση στο βαπόρι, θα σας έλεγε κάποιος από μια εταιρεία που πιθανόν δεν είχε έναν expert στο IT της ότι τι είναι αυτό, θα μας κοστίσει 2 δοκίμους το byte. Εγώ όμως δεν είμαι καθόλου ειδικός, σας χάρηκα πάντως στα 47 που πήγατε να κάνετε διδακτορικό. Επειδή λοιπόν πριν από 4 χρόνια αυτό θα συνέβαινε, θα βρίσκατε κλειστές πόρτες, κάποιες εταιρείες που θα είχαν κάποιον εξειδικευμένο πολύ θα σας έλεγαν «μην σε νοιάζει, άμα το πάρω εγώ το data» θα το δώσω τζάμπα

στο βαπόρι, έχω τον τρόπο μου, δεν είναι υποχρεωτικό να είναι ιντερνετική σύνδεση, το ξέρετε πολύ καλά. Μπορώ να σας πω αυτήν τη στιγμή ότι εμείς σαν εταιρεία μπορούμε να το υποστηρίξουμε, δηλαδή για σπουδαστή που θα έρθει σ' εμάς μπορούμε να το υποστηρίξουμε, αρκεί να το ξέρουμε και πώς μπορεί να γίνει.

**κ. Λιώτσιος:** Αυτό λέγαμε με τον κ. Ματσάγγο, επειδή οι καιροί είναι ώριμοι πια και έχουν πολλές φοβίες ξεπεραστεί και οι ανάγκες το επιτάσσουν, από ό,τι ακούω με το ΚΕΠ υπάρχουν προβλήματα.

**κ. Κιρκιλής:** Δεν είναι το ΚΕΠ μόνο κ. Λιώτσιο, μας κυνηγάνε από παντού. Οι Φιλιππίνες κατάφεραν με τα 450.000-500.000 φυλλάδια να στείλουν έναν χρόνο πίσω το security, γιατί τα 450.000 φυλλάδια το έστειλε πίσω, δεν το έστειλαν τίποτε άλλο, αλλά η απόφαση που βγήκε. Προσπαθούσαμε λοιπόν με τον Γ. Κουδούνα πριν 15-20 μέρες να βρούμε έναν τρόπο να καλύψουμε την έλλειψη σε Έλληνες του certificate για το security, ιντερνετικά πήγαμε να το καλύψουμε. Πάει το βαπόρι στο λιμάνι, πήγαινε, πάρε αυτό, έμπα εκεί, κάντο και πάρε και πιστοποίηση. Άρα γίνονται τα πράγματα.

**κ. Λιώτσιος:** Άρα επανερχόμαστε, και όχι μόνο σε εσάς αλλά και σε όλες τις εταιρείες με συγκεκριμένη πρόταση.

**κ. Θεοφανόπουλος:** κ. Λιώτσιο σας παρακαλώ πολύ, έχουμε ακόμα 4 εισηγήσεις, συμπεράσματα, πρέπει να κάνουμε και ένα διάλειμμα μισής ώρας για καφέ.

**κ. Κωστάκης:** Προσπάθησα και πριν να μιλήσω, θα πω έτσι δύο-τρεις σκόρπιες σκέψεις. Όταν ήμουν δόκιμος, είμαι στην εταιρεία Τσάκος 11 χρόνια τώρα, δουλεύω στο γραφείο, όταν ήμουν δόκιμος λοιπόν αναφορικά με τον μισθό που ακούστηκε, τότε παίρναμε 2.000 ευρώ και κάτι. Ήμουν με άλλους 4 στο ίδιο βαπόρι, οι 4 άλλοι δόκιμοι έγιναν ο ένας κρεοπώλης, ο άλλος σεκιούριτι στο αεροδρόμιο και η άλλη κοπέλα έγινε μητέρα, σταμάτησε τη θάλασσα. Τώρα από το γραφείο που είμαι 3 χρόνια παρατηρώ ότι ο μισθός έχει πέσει, οι ανθυποπλοίαρχοι βγαίνουν πιο εύκολα, αυτή είναι μια σκέψη. Δεύτερη σκέψη που θα ήθελα να σας πω, είναι ότι ακούμε πολλά παράπονα από τα καράβια, όταν τελειώνουν τα παιδιά τα εξάμηνά τους και κάνουν 2 χρόνια από το 2<sup>ο</sup> εξάμηνο να μπαρκάρουν και πάνε ανθυποπλοίαρχοι μας παίρνουν τα καράβια πίσω και μας λένε ότι αυτό το παιδί έχει να μπαρκάρει 2 χρόνια, με τόσες απαιτήσεις, πώς μπορεί να πιάσει κατευθείαν ανθυποπλοίαρχος; Τρίτον, εγώ έχω τελειώσει την σχολή του Ασπροπύργου, όταν το 2005 ήμουν δευτεροετής δόκιμος με το ΚΕΠ 2 είχα ξεμπαρκάρει από ένα new building καράβι της εταιρείας Faze Max tanker και πήγα να με ελέγξει ένας καθηγητής, ο οποίος ήταν ηλικιωμένος, το τελευταίο του βαπόρι ήταν τέλη του '80, ένα οβο και παρ' όλα αυτά στην αρχή με έκοψε, εν συνεχεία τη βρήκαμε τη λύση. Αυτά ήθελα να πω.

**κ. Θεοφανόπουλος:** Ευχαριστούμε πολύ, καταγράφηκαν.

## ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΙΝΟΣ

### Εκπαιδευόμενοι σπουδαστές επί πλοίου. Προτάσεις για βελτίωση Κ.Ε.Π.

Κυρίες και κύριοι καλησπέρα σας,  
προτού ξεκινήσω την παρουσίαση της ανακοίνωσής μου, θα ήθελα να επισημάνω ότι είμαι τελειόφοιτος σπουδαστής της Σχολής Πλοιάρχων της ΑΕΝ Σύρου και έχω ήδη πραγματοποιήσει τα δύο προβλεπόμενα εκπαιδευτικά μου ταξίδια σε εμπορικά πλοία υπό ελληνική σημαία, έχοντας συμπληρώσει την απαιτούμενη δωδεκάμηνη θαλάσσια υπηρεσία. Στα πλαίσια αυτά, η ανακοίνωσή μου αφορά αποκλειστικά την εκπαίδευση των σπουδαστών καταστρώματος επί πλοίου 1<sup>ης</sup> και 2<sup>ης</sup> θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, καθώς επίσης και προτάσεις για την βελτίωση των δύο εγχειριδίων κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου του κλάδου καταστρώματος, τα οποία οι σπουδαστές οφείλουν να συμπληρώνουν κατά την διάρκεια και των δύο εκπαιδευτικών ταξιδιών.

Ένα από τα σημαντικότερα, αν όχι το βασικότερο κομμάτι της εκπαίδευσης ενός σπουδαστή των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και παράλληλα εκκολλητόμενου αξιωματικού, είναι η δωδεκάμηνη εκπαίδευσή του επί πλοίου ως δόκιμος. Δεν πρέπει να ξεχνάμε σε καμία περίπτωση δύο πολύ σημαντικά, αλλά ταυτόχρονα αρκετά παραγκωνισμένα δεδομένα που έχουν να κάνουν με τον εκπαιδευόμενο σπουδαστή.

Πρώτον, σε όλες τις σχολές υπάρχουν πρωτοετείς σπουδαστές, οι οποίοι ίσως να μην έχουν μπει ή ακόμη και να μην έχουν ξαναδεί από τόσο κοντά ένα πλοίο. Συνεπώς, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται από τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του πλοίου με τον ανάλογο τρόπο, ακόμη και στα πλέον κατανοητά θέματα ή ερωτήματα αυτών.

Δεύτερον, ο εκπαιδευόμενος σπουδαστής μπορεί να παρομοιαστεί αδιαμφισβήτητα με ένα τετράχρονο παιδί, που το μυαλό του βομβαρδίζεται καθημερινά με νέες γνώσεις, καταστάσεις και εμπειρίες, τις οποίες παρ' όλα αυτά τις απορροφά σαν σφουγγάρι. Επομένως, είναι πολύ σημαντικό να δίνονται σαφείς και τεκμηριωμένες απαντήσεις σε κάθε απορία, εκπαίδευση ή νέα εμπειρία του εκπαιδευόμενου, ώστε να χτίζονται με αυτόν τον τρόπο οι ανάλογες βάσεις. Ένας εκπαιδευόμενος, λοιπόν, ο οποίος περιβάλλεται από έμπειρους και σωστούς επαγγελματίες, έχει την ευκαιρία και το κίνητρο να παραδειγματιστεί από αυτούς και να γίνει εξίσου καλός ναυτικός.

Αξίζει να επισημάνουμε το γεγονός πως το μεγαλύτερο ποσοστό των εκπαιδευόμενων σπουδαστών δεν είχαν, μέχρι την εισαγωγή τους στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, την ευκαιρία ή την εμπειρία να ζήσουν ως ανεξάρτητα άτομα μακριά από την ασφάλεια των οικογενειών τους, και ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό δεν έχουν πραγματοποιήσει ή ολοκληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις. Το γεγονός αυτό για μερικούς ίσως να λειτουργεί ανασταλτικά στην ψυχολογία τους, προκειμένου να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις της διαβίωσης στο πλοίο. Για τον λόγο αυτόν, θα πρέπει να τυγχάνουν ανάλογης αντιμετώπισης από το υπόλοιπο πλήρωμα, σε μία συνολική προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα υγιές ενεργό δυναμικό στον τομέα της ναυτιλίας.

Στο συνολικό ελάχιστο χρονικό διάστημα των δώδεκα μηνών εκπαίδευσης επί πλοίου, ο εκπαιδευόμενος θα πρέπει να εφοδιαστεί με τις κατάλληλες γνώσεις και εμπειρίες, ώστε, μετά την αποφοίτησή του από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, να έχει θέσει τις απαραίτητες βάσεις και, πλέον, να μπορεί να αντεπεξέλθει αξιόπιστα στις απαιτήσεις της υπηρεσίας του ως αξιωματικός φυλακής. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει στα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια να ακολουθείται μία γραμμή εκπαίδευσης, που να εξασφαλίζει ισόποσα και σωστά κατανεμημένα τον όγκο των απαραίτητων γνώσεων.

Όσον αφορά το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι, θα πρέπει να κατανοήσουμε ότι, ανεβαίνοντας για πρώτη φορά ο εκπαιδευόμενος σε ένα πλοίο, έχει πλήρη άγνοια του χώρου στον οποίο βρίσκεται. Επομένως, είναι πολύ σημαντική μία γρήγορη ξενάγηση στους βασικότερους χώρους του πλοίου και ειδικότερα σε εκείνους που έχουν άμεση σχέση με τον εξοπλισμό ασφαλείας και τα σωστικά μέσα του πλοίου, καθώς μία έκτακτη ανάγκη μπορεί να εμφανιστεί ακόμη και κατά την πρώτη ώρα παραμονής του εκπαιδευόμενου στο πλοίο. Επίσης, αυτή η μικρή διάρκεια εξοικείωση, καλό θα είναι να πραγματοποιείται από Έλληνα αξιωματικό, εάν φυσικά το επιτρέπει η σύνθεση του πληρώματος του πλοίου.

Όπως προανέφερα, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό εκπαιδευομένων δεν είχαν την ευκαιρία να ζήσουν ανεξάρτητα από το οικογενειακό τους περιβάλλον. Ανεπίσημα, αυτό καθιστά τους αξιωματικούς υπεύθυνους για τη σωματική και την ψυχική υγεία του εκπαιδευόμενου, τουλάχιστον κατά τον πρώτο καιρό προσαρμογής του με το πλοίο και την διαβίωσή του σε αυτό.

Μία δεύτερη και ολοκληρωμένη παρουσίαση των χώρων του πλοίου από τον Υποπλοίαρχο, καθώς και μία συζήτηση γύρω από την λειτουργία του πλοίου σε όλους τους τομείς (ωράριο, σίτιση, εργασία, καθαριότητα, ανάπαυση), αποτελούν απαραίτητο στοιχείο κατά την έναρξη της εκπαίδευσης ενός σπουδαστή. Επιπροσθέτως, πρέπει να δίνεται βαρύτητα στο να αντιληφθεί ο εκπαιδευόμενος την έννοια της ιεραρχίας και της συνειδητής πειθαρχίας που επιβάλλεται.

Το καθημερινό ωράριο εκπαίδευσης θα πρέπει να περιλαμβάνει τετράωρη εργασία στο κατάστρωμα, τετράωρη παραμονή στην γέφυρα μαζί με τον εκά-

στοτε Αξιωματικό Φυλακής και απαραίτητως δύο τουλάχιστον επιπλέον ώρες με τον Υποπλοίαρχο μέσα στον χώρο της γέφυρας. Κατά το πρώτο τετράωρο της ημέρας, 8:00-12:00 το πρωί, κατά το οποίο ο εκπαιδευόμενος απασχολείται στο κατάστρωμα, θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά μαζί με το υπόλοιπο πλήρωμα, όπως πολύ σωστά ανέφερε ο Καπετάν Γιάννης Τσούρας για το θέμα της ναυτοσύνης, πάντοτε μέσα στα πλαίσια ασφάλειας και υγιεινής. Ακόμη, για τους πρώτους τρεις μήνες, καθαρά για λόγους ασφαλείας, δεν θα πρέπει να εργάζεται ποτέ και πουθενά χωρίς την εποπτεία του Υποπλοιάρχου.

Σε ό,τι αφορά την εκπαίδευση στη γέφυρα, ο νέος εκπαιδευόμενος θα πρέπει τον πρώτο καιρό να πραγματοποιεί μία πολύ καλή γνωριμία με όλα τα ναυτιλιακά όργανα και τις λειτουργίες αυτών, να γνωρίζει τα βασικά στοιχεία της τήρησης φυλακής ενός αξιωματικού, δηλαδή, πρώτα απ' όλα, το πώς πρέπει να κινείται στη γέφυρα, αλλά και τις καθημερινές εργασίες των αξιωματικών σε αυτήν, όπως διορθώσεις χαρτών και βιβλίων, δοκιμές ναυτιλιακών οργάνων, συμπλήρωση ημερολογίου, παραλαβή-παράδοση φυλακής, καθώς και την ικανότητα χειρισμού του πηδαλιού του πλοίου, το οποίο είναι άκρως σημαντικό για την μετέπειτα πορεία του ως αξιωματικού καταστρώματος.

Εξίσου σημαντικό στοιχείο της εκπαίδευσης ενός δοκίμου αξιωματικού είναι η ενεργής συμμετοχή του με ανατεθειμένο ρόλο σε όλα τα γυμνάσια που πραγματοποιούνται στο πλοίο, είτε εν πλω, είτε εν όρμω, είτε αυτά διεξάγονται μέσα στα πλαίσια της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, σχετικά με την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, είτε όχι, διότι βιώνοντας όλη την διαδικασία του γυμνασίου, μπορεί να την κατανοήσει καλύτερα και να ενεργήσει σωστότερα σε μία πραγματική περίπτωση έκτακτης ανάγκης, απ' ό,τι εάν παρευρίσκεται ως απλός θεατής ή φωτογράφος της όλης διαδικασίας.

Το τελευταίο στοιχείο της εκπαίδευσης ενός αρχάριου δοκίμου αφορά το υψηλής επικινδυνότητας "stand by", δηλαδή την θέση σε ετοιμότητα όλων των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου. Τουλάχιστον το πρώτο, αν όχι και το δεύτερο "stand by" κατά το πρώτο εκπαιδευτικό του ταξίδι, ο εκπαιδευόμενος θα πρέπει να το περάσει παρακολουθώντας από τη γέφυρα του πλοίου κάθε κίνηση των μελών του πληρώματος και ιδιαίτερα των αξιωματικών και, αφού κατανοήσει πώς περίπου πραγματοποιείται η διαδικασία, τότε θα μπορεί πλέον να το παρακολουθήσει και πάλι από κοντά, πάντοτε μαζί με τον Υποπλοίαρχο.

Φτάνοντας στη στιγμή όπου ο εκπαιδευόμενος θα πρέπει να πραγματοποιήσει το δεύτερο εκπαιδευτικό του ταξίδι ως δόκιμος, βρίσκεται σχεδόν ένα βήμα προτού αναλάβει υπηρεσία Αξιωματικού Φυλακής. Γι' αυτόν λοιπόν τον λόγο, στο συγκεκριμένο ταξίδι, είναι στο χέρι του να προετοιμαστεί πλέον κατάλληλα. Και πάλι μία γρήγορη εξοικείωση είναι απαραίτητη κατά την πρώτη μέρα παραμονής του δευτεροετούς δοκίμου στο πλοίο. Όσον αφορά όμως στην καθημερινή του εργασία, με απώτερο στόχο την καλύτερη προετοιμασία

του ως μελλοντικού αξιωματικού, θα πρέπει να τηρείται ο ακόλουθος τρόπος εκπαίδευσης:

Τετράωρη δραστηριότητα στο κατάστρωμα, πραγματοποιώντας είτε μετρήσεις σε δεξαμενές έρματος του πλοίου, είτε μετρήσεις διαφόρων στοιχείων του εκάστοτε φορτίου, είτε εργασίες συντήρησης των μέσων πυρασφάλειας και των σωσιβίων λεμβών και σχεδίων.

Ακόμη, θετικό θα είναι να επιτρέπεται στον δόκιμο να ακολουθεί τον Υποπλοίαρχο στις εσωτερικές επιθεωρήσεις του πλοίου, ειδικότερα εάν δεν είχε κατά το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι την τύχη να δεξαμενιστεί το πλοίο του, ώστε να γνωρίσει καλύτερα τους εσωτερικούς του χώρους και τα διάφορα διαμερίσματα.

Όσον αφορά την εκπαίδευση στη γέφυρα, ο δόκιμος θα πρέπει να γίνεται η σκιά των Ανθυποπλοιάρχων, παρακολουθώντας κάθε κίνησή τους εν ώρα εργασίας και προσπαθώντας, όσο αυτό είναι επιτρεπτό, να τις πραγματοποιεί και ο ίδιος, πάντοτε υπό την επιτήρηση αυτών. Σχετικά με τα “stand by”, στα οποία αναφέρθηκα νωρίτερα, το βάρος θα πρέπει να δίνεται στο πρυμναίο τμήμα του πλοίου, καθώς είναι αρμοδιότητα του Ανθυποπλοιάρχου να πραγματοποιεί την πρόσδεση ή την απόδεση, και ο δόκιμος επιβάλλεται να είναι συνεχώς δίπλα του, προκειμένου να ακούει και να κατανοεί τις οδηγίες που δίνονται από τον Ανθυποπλοίαρχο προς τους ναύτες. Λίγο καιρό προτού συμπληρωθεί και ο δωδέκατος μήνας θαλάσσιας υπηρεσίας του δόκιμου σπουδαστή, θα πρέπει όχι μόνο να αισθάνεται, αλλά και να πατάει στα πόδια του, αναλαμβάνοντας τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες Ανθυποπλοιάρχου, διότι την επόμενη φορά που θα ναυτολογηθεί θα είναι μόνο ως “Junior Officer”, όπως αποκαλείται, και όχι πλέον ως δόκιμος.

Περνώντας στο κομμάτι της βελτίωσης του εγχειριδίου κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου (του γνωστού και ως Κ.Ε.Π.), αρχικά θα πρέπει να σταθούμε στο πλέον συζητημένο θέμα περί παρωχημένων εργασιών, οι οποίες αναγκάζουν τους εκπαιδευόμενους να απαντούν γράφοντας: «Δεν υπάρχει στο πλοίο μου, διότι έχει καταργηθεί», όπως στις εργασίες: «Συμπλήρωσε τον παρακάτω πίνακα για την φορητή ραδιοτηλεγραφική συσκευή του πλοίου σου», ή «Τι ενέργειες πρέπει να γίνουν στον σταθμό ασυρμάτου πριν χρησιμοποιηθεί το ραδιογωνιόμετρο» κ.ο.κ.. Ακόμη δύο παραδείγματα που αφορούν την βελτίωση των εγχειριδίων Κ.Ε.Π., είναι οι σωσίβιες λέμβοι ελεύθερης πτώσεως, οι οποίες δεν αναφέρονται στα υπάρχοντα εγχειρίδια, καθώς και οι ηλεκτρονικοί χάρτες “ECDIS”, οι οποίοι πλέον αποτελούν υποχρεωτικό ναυτιλιακό όργανο για όλα τα πλοία.

Ας δούμε όμως ειδικότερα, λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες που περιλαμβάνονται στα υπάρχοντα εγχειρίδια ΚΕΠ, τι άλλες βελτιώσεις θα μπορούσαν να γίνουν, εκτός από την αφαίρεση των μη χρήσιμων πλέον εργασιών.

Στο εγχειρίδιο Κ.Ε.Π. 1 της πρώτης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, θα

μπορούσε να δίνεται έμφαση στο κατάστρωμα και στα μέρη όλων των βασικών τύπων πλοίου, στα ναυτιλιακά όργανα και στα μέσα ασφαλείας, καθώς και το περιεχόμενό του να είναι κατά το ήμισυ τουλάχιστον στα Αγγλικά για λόγους εξοικείωσης και εξάσκησης με την ίδια την αγγλική γλώσσα και την αγγλική ναυτική ορολογία.

Εξετάζοντας το εγχειρίδιο Κ.Ε.Π. 2 της δεύτερης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, πέρα από τις ερωτήσεις που ήδη υπάρχουν, αλλά και άλλες πιο σύγχρονες που πρέπει να προστεθούν, καλό θα ήταν να είναι και αυτό γραμμένο, κατά 70% αυτή τη φορά, στην αγγλική γλώσσα, για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν και σχετικά με το εγχειρίδιο Κ.Ε.Π. 1.

Κάποιες από τις βελτιώσεις που έχω σκεφτεί σχετικά με το εγχειρίδιο Κ.Ε.Π. 2, και οι οποίες προέρχονται από την μικρή εμπειρία που αποκόμισα μέσα από τα δύο εκπαιδευτικά μου ταξίδια, αλλά και από την αγάπη μου για την ναυτιλία, είναι οι εξής:

- Θα πρέπει να προστεθεί μία εργασία αναφορικά με το τι προβλέπεται από την Διεθνή Σύμβαση STCW σε σχέση με την τήρηση φυλακής στην γέφυρα του πλοίου,
- να προστεθούν εργασίες σχετικά με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών, το γνωστό GMDSS, οι οποίες να περιλαμβάνουν και ανάλογη εκπαίδευση του δοκιμίου από τον υπεύθυνο αξιωματικό ραδιοεπικοινωνιών,
- να προστεθούν εργασίες σχετικά με την δημιουργία σχεδίου ταξιδιού, μετά από την λήψη ανάλογων οδηγιών από την εταιρεία. Να μάθει, δηλαδή, ο δόκιμος πώς καταρτίζεται το λεγόμενο “passage plan”, και τέλος
- να προστεθεί μία εργασία, η οποία να αφορά γενικές γνώσεις γύρω από το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης του πλοίου, σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, καθώς επίσης πληροφορίες και οδηγίες γύρω από το πώς συμπληρώνονται οι διάφορες λίστες ελέγχου, τα διάφορα “checklists”, όπως ονομάζονται.

Θα ήταν επίσης ενδιαφέρον και άξιο προς συζήτηση, το εγχειρίδιο Κ.Ε.Π. 2 να γίνει πιο εξειδικευμένο, όσον αφορά τον τύπο του πλοίου στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί ο δόκιμος. Δηλαδή, τρία διαφορετικά είδη εγχειριδίου για τους τρεις βασικότερους τύπους πλοίων: *Φορτηγά*, *Δεξαμενόπλοια* και *Επιβατηγά-Οχηματαγωγά* πλοία. Η πρότασή μου αυτή πηγάζει από το γεγονός ότι, συνήθως, ο τύπος πλοίου που επιλέγεται από τον εκπαιδευόμενο για το δεύτερο εκπαιδευτικό του ταξίδι είναι και αυτός στον οποίο στοχεύει, και επομένως, με αυτόν τον τρόπο, θα θέσει τις ανάλογες βάσεις, ώστε να ξεκινήσει στο μέλλον με επιτυχία την καριέρα του ως Αξιωματικός του Εμπορικού Ναυτικού.

Κλείνοντας την ανακοίνωσή μου, θα ήθελα να τονίσω ότι ο θεσμός της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης θα πρέπει να συνεχίσει να εφαρμόζεται στην υπάρχουσα μορφή του, διότι είναι πολύ χρήσιμο για έναν σπουδαστή να μπορεί να εφαρμόζει στην πράξη τις γνώσεις που αποκτά από την θεωρητική του



εκπαίδευση στη Σχολή. Θα πρέπει όμως να εφοδιαστούν όλες οι Σχολές με τον ανάλογο σύγχρονο εξοπλισμό, ο οποίος χρησιμοποιείται σήμερα στα πλοία.

Τέλος, με βάση τις προσωπικές εμπειρίες που αποκόμισα από την συνύπαρξή μου στο πλοίο με πολυεθνικά πληρώματα, αλλά και μέσα από συζητήσεις μου με τους άλλους σπουδαστές της Σχολής μου, θεωρώ ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να συνεχίσουν να εμπιστεύονται ακόμη περισσότερο τους Έλληνες ναυτικούς και ιδιαίτερα τους Έλληνες αξιωματικούς.

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Πιεράτος:** Παρακολουθώ προσεκτικά την διημερίδα. Μία παρατήρηση έχω να κάνω σχετικά με το ΚΕΠ. Η άποψή μου είναι ότι από την στιγμή που θα αναμορφωθεί και θα προστεθούν πράγματα, καλό θα ήταν να είναι αποκλειστικά στα αγγλικά. Την στιγμή που μιλήσαμε για προϋπόθεση Lower για να μπει κάποιος στη Σχολή, καλό είναι να είναι στα αγγλικά, όπως είναι και τα ΚΕΠ των Φιλιππινέζων ή των άλλων χωρών. Νομίζω ότι αυτό θα είναι πολύ καλό για την εκπαίδευση των δόκιμων. Κάτι άλλο που παρατήρησα σε αυτά που έλεγε ο κ. Τσινός είναι ότι μου δημιουργήθηκε η εντύπωση ότι θα ήθελε πάνω στο βαπόρι οι δόκιμοι να έχουν μια ιδιαίτερη μεταχείριση, κάτι που εγώ δεν θεωρώ σωστό. Δηλαδή ο δόκιμος, και αν πάμε και στην έννοια που είπε πριν ο κ. Κιρκιλής, ότι ανεβαίνοντας στο βαπόρι ανεβαίνεις σαν δόκιμος, πρέπει να μπει στις πραγματικές συνθήκες, φυσικά με προσοχή στην ασφάλεια για να μην χτυπήσει, αλλά δεν πρέπει να τον μεταχειριστούμε ιδιαίτερα. Πρέπει να είμαστε μαζί του αυστηροί, να τον αξιολογήσουμε, φυσικά όχι σαν ναυτικό, ένα παιδί που έχει κάνει 2 μήνες σχολείο, δεν μπορούμε να το αξιολογήσουμε σαν ναυτικό, να τον αξιολογήσουμε σαν χαρακτήρα και να αποδείξει εκείνος ότι μπορεί να τα βρει με τον εαυτό του, ότι του αρέσει αυτό που κάνει και θα συνεχίσει στο επάγγελμα. Δηλαδή το πρώτο εξάμηνο είναι κάτι απλώς και μόνο για να καταλάβει ο δόκιμος ότι αυτή θα είναι η ζωή του τα επόμενα χρόνια, αλλά εκεί αν έχει ιδιαίτερη μεταχείριση από τους υπάρχοντες αξιωματικούς στο πλοίο, νομίζω δεν θα είναι η πραγματική κατάσταση που θα ζήσει στο μέλλον, γιατί θα πρέπει να προετοιμαστεί να αντιμετωπίσει καταστάσεις ιδιαίτερα σκληρές, κακοκαιρίες, πειρατές και διάφορες άλλες καταστάσεις που έχουμε αντιμετωπίσει οι πιο πολλοί ναυτικοί. Και κάτι σχετικά με τις ιδιαιτερότητες, φυσικά έφυγε η κοπέλα, δεν νομίζω ότι είναι ιδιαιτερότητα για έναν άνθρωπο να είναι γυναίκα, αλλά απλώς ότι είναι ιδιαίτερο το επάγγελμα του ναυτικού, φυσικά κακώς το λέω τώρα έπρεπε να το πω πριν που ήταν η κοπέλα.

**κ. Τσινός:** Σε ό,τι αφορά το ΚΕΠ, πολύ σωστά τοποθετηθήκατε, θα συμφωνήσω και εγώ να είναι εξ ολοκλήρου στα αγγλικά, αλλά ήδη είναι σχεδόν εξ ολοκλήρου στα ελληνικά, οπότε θα έπεφτε λίγο βαρύ. Πολύ σωστά ψηφίστηκε ή θα ψηφιστεί από το Υπουργείο το Lower να είναι απαίτηση για να

εισαχθεί κάποιος στην Σχολή Εμπορικού Ναυτικού, παρ' όλα αυτά υπάρχουν παιδιά που έχουν πάρει το Lower στην Α' Γυμνασίου, στη Β', και έχουν 6-7 χρόνια να ξανασχοληθούν με την αγγλική γλώσσα και έχουν ξεχάσει ακόμα και τα βασικά. Οπότε νομίζω ότι κατά το ήμισυ στο πρώτο και κατά 70% στο δεύτερο θα βοηθήσει περισσότερο, αυτή είναι άποψή μου φυσικά. Τώρα, λέγοντας για την ιδιαίτερη μεταχείριση, δεν εννοώ, ας μου επιτραπεί ο όρος «χάιδεμα» του δοκίμου. Εννοώ ότι ένα παλληκάρι ή μία κοπέλα, που για πρώτη φορά θα μείνει μόνο του, είπα προηγουμένως ότι κάποια παιδιά δεν έχουν πάει ούτε καν στρατιώτες ή δεν έχουν φύγει ποτέ από το σπίτι τους, δεν ξέρουν όπως προανέφεραν και οι άλλοι εισηγητές, να πάρουν το πιρούνι ή να καθαρίσουν την καμπίνα τους. Οπότε κάποια πράγματα που θεωρούνται δεδομένα, θα πρέπει κάποιος να τους τα μάθει, να τους τα διδάξει ή στέλνοντας ένα παιδί που έχει μάθει με την μαμά και τον μπαμπά ενδεχομένως όλα αυτά τα χρόνια, ξαφνικά να περιβάλλεται από 10 Έλληνες αγνώστους και άλλους 10-12 αλλοδαπούς, θεωρώ ότι αν είναι και λίγο ευαίσθητο, το ρίχνουμε στα βαθιά. Οπότε μια περαιτέρω συζήτηση με τους αξιωματικούς για το πώς έχει να κάνει η δουλειά πάνω στο πλοίο ίσως το βοηθήσει στην ψυχολογία του.

**κ. Κατεβαίνη:** Για να ακουστεί και κάτι περισσότερο εκτός από το τίποτα, σαν καθηγήτρια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στο παρελθόν και σαν μόνιμη του Παιδείας, έχω να παρατηρήσω το εξής: οι κύριοι σπουδαστές και οι έχοντες ολοκληρώσει την εκπαίδευσή τους ζητούν training, δεν ζητούν ιδιαίτερη μεταχείριση. Επιπλέον και καλύτερη και πιο compact maintenance των γνώσεών τους, όχι ψυχολογική υποστήριξη και όχι διαπίστωση του χαρακτήρα τους ή των σπουδών τους, τα έχουν και τα δύο ήδη αποδείξει.

**κ. Τσινός:** Συμφωνώ σε ό,τι ακριβώς είπατε, παρ' όλα αυτά θα ξανατονίσω ότι με την ιδιαίτερη μεταχείριση που είπα, εννοώ πώς είχα την τύχη να κάνω και τα 2 εκπαιδευτικά μου ταξίδια με πάρα πολύ καλούς αξιωματικούς και ανθρώπους. Αντιθέτως γύρισαν σπουδαστές συμφοιτητές μου και όταν μου μιλούσαν για τις εμπειρίες τους μόνο που δεν έκλαιγαν. Δεν ήθελαν να ξαναμπαρκάρουν, ήθελαν να παρατήσουν τη σχολή, περί τέτοιας μεταχείρισης αναφέρθηκα.

**κ. Καπουρελάκος:** Ήθελα να σας επισημάνω κάτι σχετικά με τα ΚΕΠ, γιατί έτυχε λόγω της θητείας μου να είμαι και εξεταστής σε αυτά. Θέλω να επισημάνω κάποια λάθη του συστήματος, ποια είναι τα λάθη; Ναι, υπάρχει το ΚΕΠ, αλλά ανεξάρτητα από το αν πρέπει να αναβαθμιστεί ή να επικαιροποιηθεί, σημασία έχει πού εφαρμόζεται. Δηλαδή έρχεται ένα παιδί, το οποίο έχει γεμάτο το μυαλό του Φυσική, Χημεία, Μαθηματικά και μια αναφορά στα ναυτικά μέρη και μαθήματα και του ζητείται να γίνει μια επεξήγηση αφού έρθει από το πρώτο ταξίδι. Αυτό για μένα είναι λάθος, γιατί αντί να πάρει τις κατευθύνσεις από τους καθηγητές του, έρχεται από το ταξίδι με 50-100-200 διαφορετικές γνώμες και προσπαθούμε να βρούμε μια άκρη πάνω σε αυτό. Εν τω μεταξύ θα πρέπει το ΚΕΠ, έστω και με αυτή τη μορφή που είναι και επικαιροποιημένη,

αν θέλουμε να είναι σε κάποια άλλα εξάμηνα, δηλαδή αν είναι δυνατόν να συμπληρώνεται όλη η κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου τη στιγμή που δεν έχει διδαχθεί όλη η ύλη, ούτως ώστε να μπορέσει να κατευθύνει τον σπουδαστή επάνω στο πλοίο. Και κάτι άλλο, οι σχολές είναι 4 χρόνια, είναι σίγουρο αυτό, εγώ σας λέω ότι δεν είναι 4, ότι είναι παραπάνω και θα σας πω γιατί. Ας πούμε ότι υπάρχει ένας σπουδαστής που είναι άριστος σε όλα και τελειώνει με άριστα τα μαθήματά του, όμως επειδή χρωστάει υπηρεσία, είναι υποχρεωμένος να κάνει και το τρίτο συμπληρωματικό μέρος του ταξιδιού του. Η εκπαίδευση επί πλοίου γίνεται με τα ΚΕΠ, το τρίτο ταξίδι έχει ΚΕΠ; Δεν έχει. Άρα δεν είναι κατευθυνόμενη εκπαίδευση, συν τοις άλλοις θέλει χρόνο παραπάνω για να αποκτήσει το δίπλωμά του. Και κάτι άλλο· όταν είναι συνεπής με τα ταξίδια του και έχει ένα μάθημα, το οποίο έχασε στο τελευταίο εξάμηνο, δεν αυξάνεται ο χρόνος για να πάρει το πτυχίο του; Εδώ λοιπόν υπάρχουν κάποια πράγματα, κάποια τρωτά, τα οποία πρέπει να τα δούμε από μια άλλη πλευρά για να τα διορθώσουμε. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Τσινός:** Ήταν μια παρέμβαση.

**κ. Κιρκιλής:** Εγώ θα σηκωθώ, γιατί έτσι έχω μάθει στα αμφιθέατρα. Κ. Τσινέ, είπατε κάτι πολύ σωστό, ότι εσείς βρήκατε μια ομάδα ανθρώπων και στα δύο εκπαιδευτικά ταξίδια, που σας υποστήριξε και είχατε μια πάρα πολύ καλή συνεργασία. Να σας πω την αλήθεια φάνηκε και από τον τρόπο που αναπτύξατε τις εργασίες και την ημερήσια απασχόληση. Η ερώτησή μου είναι απλή: σε τι ποσοστό πιστεύεις ότι συνέβαλες εσύ προσωπικά, ώστε οι συνεργάτες σου πάνω στο βαπόρι να έχουν αυτήν την συμπεριφορά;

**κ. Τσινός:** Δεν θα είμαι απόλυτος να πω 100%, αλλά θα πω κατά 90%. Και όχι μόνο να είναι εντάξει μαζί μου και να με βοηθήσουν σε όλα αυτά, αλλά και στο να μου δείξουν την δουλειά, όχι μόνο να με στηρίζουν ψυχολογικά, γιατί όπως θα ξέρετε όλοι εδώ και θα το έχετε πει σε πάρα πολλούς σπουδαστές σαν συμβουλή, ότι κανένας δεν θα σας πάρει από το χεράκι, να σας δείξει την δουλειά ή να σας βοηθήσει. Αυτό ακριβώς έκανα και εγώ, ενδιαφερόμουν, προσπαθούσα να τους δείξω ότι θέλω να μάθω, θέλω να ασχοληθώ και το ίδιο προτείνω και στους υπόλοιπους σπουδαστές.

**κ. Κιρκιλής:** Αναλογίστηκες αν οι συνάδελφοί σου, που είπαν ότι δεν βρήκαν αντίστοιχο περιβάλλον, είχαν την ίδια προσωπική συμπεριφορά με εσένα;

**κ. Τσινός:** Το αναλογίστηκα και πιστεύω ότι αν όχι και οι 10 στους 10, αλλά οι 7 στους 10 θα είχαν την ανάλογη συμπεριφορά με εμένα, την ίδια συμπεριφορά με εμένα, αλλά όχι την ανάλογη και την απαιτούμενη από τους αξιωματικούς που συνάντησαν. Και δεν μπορώ να επεκταθώ περαιτέρω σε αυτό, γιατί δεν έπεσα σε κάποιον, που να μην μου φερθεί με τον τρόπο που περίμενα ή που θα ήθελα ή που θα είναι επιτρεπτό.

**κ. Κιρκιλής:** Πάντως δεν είναι τυχαία αυτά τα πράγματα.

**κ. Τσινός:** Καθόλου.

## ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΠΟΥΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

### Σωστή προετοιμασία από τις ΑΕΝ και εκπαίδευση δοκίμων Πλοιάρχων και Μηχανικών επί του πλοίου

Κύριε Πρόεδρε,  
αξιότιμοι προσκεκλημένοι,  
ευχαριστώ και εγώ με τη σειρά μου το Ίδρυμα Ευγενίδου για την πρόσκληση που μου έκανε.

Στην εισήγησή μου αυτή θα αναφερθώ στην εκπαίδευση των δοκίμων αξιωματικών επάνω στο πλοίο, στις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν μέσα σ' αυτό αλλά και στις δυσκολίες που προκύπτουν λόγω της ελλιπούς προετοιμασίας που έχουν από τις Σχολές τους.

Σίγουρα όταν ναυτολογούνται για το πρώτο τους εκπαιδευτικό εξάμηνο δεν γνωρίζουν ούτε τι θα αντιμετωπίσουν αλλά ούτε και είναι έτοιμοι για κάτι τέτοιο, είτε κάνουν το πρώτο τους ταξίδι με πλοίο της ακτοπλοΐας είτε με ποντοπόρο φορτηγό ή δεξαμενόπλοιο. Αλλά και στο δεύτερο εξάμηνο εκπαιδευτικό ταξίδι τα πράγματα δυστυχώς δεν είναι καλύτερα. Η διδακτέα ύλη που διδάσκονται στις Σχολές αφορά πλοία που ταξίδευαν πριν από 20 χρόνια με μηχανήματα ναυσιπλοΐας αλλά και φορτοεκφορτώσεως, που δύσκολα πια τα συναντά κανείς στα πλοία. Η τεχνολογία, όπως όλοι πολύ καλά γνωρίζουμε, καλπάζει με ταχύτατους ρυθμούς και τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει ριζικά τον τρόπο λειτουργίας των πλοίων.

Ένας δόκιμος όταν επιβιβαστεί, ξεκινάει την εξοικείωσή του με το πλοίο, με τη ναυτική ορολογία, με το πώς πρέπει να συμπεριφέρεται μέσα στο πλοίο και τέλος με τις εργασίες που θα αναλάβει για το χρονικό διάστημα που θα ταξιδεύει. Γίνεται μια αξιολόγηση των γνώσεών του και ένας σχετικός προγραμματισμός ανάλογα με τον τύπο πλοίου που έχει μπαρκάρει, ώστε να μάθει και να εξοικειωθεί όσο καλύτερα γίνεται με τις λειτουργίες του πλοίου και τη διαχείριση αυτού. Συνήθως υπεύθυνος για την εκπαίδευσή του ορίζεται ο Υποπλοίαρχος ή ο Β' Μηχανικός ανάλογα, ο οποίος και τον καθοδηγεί καθ' όλη τη διάρκεια του εκπαιδευτικού του ταξιδιού. Σπάνια συναντά κανείς πάνω από 2 δοκίμους της ίδιας ειδικότητας στο ίδιο πλοίο, συνήθως είναι ένας δόκιμος Πλοίαρχος και ένας δόκιμος Μηχανικός.

Το σύννηθες στα ποντοπόρα πλοία αλλά και στην ακτοπλοΐα είναι οι δόκιμοι να απασχολούνται 4 ώρες με τη συντήρηση του πλοίου στο κατάστρωμα ή

το μηχανοστάσιο δίπλα στον λοστρόμο ή στον Γ' Μηχανικό αντίστοιχα (εάν αυτοί είναι Έλληνες) και στη συνέχεια να έρχεται στη γέφυρα ή στο control room του μηχανοστασίου, ώστε να εξοικειωθεί με τα εκεί μηχανήματα, να δει πώς ταξιδεύει το πλοίο και να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που παρουσιάζονται σε πραγματικό χρόνο.

Πέρα από τη λειτουργία των μηχανημάτων κάνει πρακτική σε όλα όσα έχει μάθει στη Σχολή, αλλά και εμπλουτίζει τις γνώσεις του με την τήρηση του ISM, καθώς επίσης και όλων εκείνων των εγγράφων και βιβλίων που τηρούνται καθημερινά σε ένα πλοίο. Φυσικά ανάλογα με την εταιρεία και τις ανάγκες του πλοίου αυτό το ωράριο μπορεί να διαμορφωθεί. Κατά τις φορτοεκφορτώσεις και την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι είναι δίπλα στον Υποπλοίαρχο και παρακολουθεί τις εργασίες που γίνονται, λαμβάνοντας και εκεί έναν ενεργό ρόλο, κυρίως εάν βρίσκεται στο 2<sup>ο</sup> εκπαιδευτικό του εξάμηνο.

Οι ρυθμοί που ταξιδεύουν σήμερα τα πλοία, οι υποχρεώσεις όλων των αξιωματικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης σε κάποιο λιμάνι είναι πάρα πολλές, με αποτέλεσμα ο χρόνος για εκπαίδευση που μπορούν να αφιερώσουν οι αξιωματικοί στους δοκίμους να είναι λίγος.

Οι δόκιμοι πρέπει να κάνουν υπερπροσπάθεια, ώστε να αποκομίσουν όσα πιο πολλά μπορούν από το εκπαιδευτικό τους ταξίδι έχοντας πολλές φορές να αντιμετωπίσουν και άλλους παράγοντες, οι οποίοι σε μια στεριανή δουλειά δεν υπάρχουν. Οι καιρικές συνθήκες πολλές φορές είναι ανασταλτικός παράγοντας, μια και γι' αυτούς είναι κάτι πρωτόγνωρο να δουλεύεις με 9-10 Μποφώρ και μάλιστα να σου ζητείται να είσαι και σε μεγαλύτερη εγρήγορση και ετοιμότητα από ό,τι συνήθως. Επίσης, η απουσία δικών σου ανθρώπων για μεγάλο χρονικό διάστημα και η παραμονή στον χώρο εργασίας 24 ώρες το 24ωρο είναι κάτι δύσκολο στην αρχή, πράγμα για το οποίο χρειάζεται εξίσου εκπαίδευση.

Στο πλοίο οι σπουδαστές –δόκιμοι πλοίαρχοι ή μηχανικοί– επιβιβάζονται μαζί με το εγχειρίδιο ΚΕΠ (κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί του πλοίου), το οποίο δυστυχώς, ούτε αυτό, ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των σύγχρονων πλοίων. Παρόλα αυτά πρέπει να το συμπληρώσουν και να εξεταστούν σ' αυτό μόλις επιστρέψουν στις Σχολές τους. Το γεγονός ότι το ΚΕΠ δεν είναι εκσυγχρονισμένο και προσαρμοσμένο στις σύγχρονες απαιτήσεις δυσκολεύει ή ακόμα αποτρέπει τους σπουδαστές από τη σωστή συμπλήρωσή του. Αποτέλεσμα; Όταν επιστρέφουν στις Σχολές, ακόμα και οι ίδιοι οι καθηγητές να μην μπορούν να έχουν σαφή εικόνα για το πλοίο, στο οποίο ταξίδευαν οι σπουδαστές, αλλά και να μην μπορούν να αξιολογήσουν σωστά τις γνώσεις που αποκόμισαν οι σπουδαστές από τη θαλάσσια υπηρεσία τους.

Το ΚΕΠ θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να είναι ο «οδηγός» για τον δόκιμο, με ασκήσεις και πρακτικές που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαι-

τήσεις ενός πλοίου και ουσιαστικά να τον «κατευθύνει» καθημερινά. Δεν είναι λίγα τα περιστατικά σπουδαστών που είτε αντιγράφουν από άλλα ΚΕΠ είτε αφήνουν ασυμπλήρωτα πολλά θέματα λόγω του ότι τα θέματα δεν ανταποκρίνονται στα πλοία του σήμερα, με αποτέλεσμα το ΚΕΠ αντί για εφόδιο να αποτελεί αγγαρεία και αντικίνητρο.

Ο δόκιμος θα πρέπει να έχει μια ουσιαστική ενασχόληση μέσω μιας δημιουργικής διαδικασίας, ώστε να εξοικειωθεί με τη νοοτροπία διαρκούς αναζήτησης – ενασχόλησης – επικαιροποίησης – εμπλουτισμού γνώσεων, διαδικασία που θα τον ακολουθεί σε όλη την μετέπειτα σταδιοδρομία της επαγγελματικής του καριέρας.

Από τη φύση του το ναυτικό επάγγελμα είναι πολύ δύσκολο, και στις μέρες μας οι υποχρεώσεις, η πίεση χρόνου αλλά και οι ευθύνες ενός αξιωματικού έχουν μεγαλώσει. Πιστεύω όμως πως αν πραγματικά προσπαθήσει κανείς, θα καρπωθεί τα αποτελέσματα των κόπων του μελλοντικά. Το τι θα αποκομίσει ο σπουδαστής από την παραμονή του στο πλοίο εναπόκειται στην εγρήγορση και διάθεση που θα επιδείξει για μάθηση.

Θέλω να πιστεύω πως τα χρόνια που οι καπετάνιοι έβλεπαν δόκιμο επάνω στη γέφυρα και τον έδιωχναν, έχουν περάσει ανεπιστρεπτί και πως η νέα γενιά αξιωματικών έχει όρεξη και θέληση να μάθει στους νεότερους όλα τα «μυστικά» της ασφαλούς και υπεύθυνης ναυσιπλοΐας, αλλά και διαχείρισης ενός πλοίου.

Οι γνώσεις που πρέπει ν' αποκομίσουν από τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια είναι πάρα πολλές, θα ήταν όμως λιγότερες εάν είχαν προετοιμασθεί καλύτερα από τις Σχολές και θα ήταν πιο εύκολο και γι' αυτούς να εγκλιματιστούν και να ακολουθήσουν τους ρυθμούς του πλοίου αλλά και να είναι πραγματικά έτοιμοι αξιωματικοί όταν αποφοιτήσουν από τις Σχολές. Επίσης, το αίσθημα υπευθυνότητας και επαγρύπνησης πρέπει να καλλιεργείται στους δοκίμους από την είσοδό τους στις ΑΕΝ. Το ναυτικό επάγγελμα σημαίνει εξαρχής υπευθυνότητα και μηδενικό εφησυχασμό.

Η λογική ότι «στο πλοίο θα σου τα μάθουν» οδηγεί σε λάθος κατεύθυνση. Στο πλοίο ο σπουδαστής καλείται να εφαρμόσει στην πράξη αυτά που στη θεωρία έχει διδαχθεί στη Σχολή. Χωρίς θεωρία ή με ελλιπή θεωρία δεν μπορείς να προχωρήσεις στην πρακτική και ο Αξιωματικός του πλοίου που έχει επιφορτιστεί με την εκπαίδευση του δοκίμου θα πρέπει ουσιαστικά να αφιερώσει υπερδιπλάσιο χρόνο, ώστε να καλυφθούν τα όποια κενά.

Η αύξηση του επιπέδου σπουδών είναι επιτακτική ανάγκη. Αυτή τη στιγμή αποφοιτούν σπουδαστές με τεράστιες ελλείψεις και κενά. Είναι γεγονός ότι η πολιτεία εις γνώσιν της παράγει μη καταρτισμένους και απροετοίμαστους αξιωματικούς, όταν ο διεθνής ανταγωνισμός είναι τεράστιος.

Κρίνεται αναγκαία επομένως η διεύρυνση της βιβλιογραφίας με βάση τα σύγχρονα και διεθνή δεδομένα, διότι είναι ανεπίτρεπτο να παραμένει απαρ-

χαιωμένη η βιβλιογραφία στην Ελλάδα, όταν στις υπόλοιπες χώρες το πρόγραμμα σπουδών βασίζεται στην έρευνα και εκσυγχρονίζεται συνεχώς. Πρέπει να τολμηθεί αλλαγή της διδακτέας ύλης (όπως έχει ήδη προγραμματιστεί) και εμπλουτισμός της με σύγχρονη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του σήμερα και του αύριο.

Η βαθιά γνώση της αγγλικής γλώσσας και δη της ναυτικής αγγλικής ορολογίας κρίνεται απαραίτητο εφόδιο για τους δόκιμους από το πρώτο κιόλας εκπαιδευτικό τους ταξίδι. Είναι γνωστό πως όλα τα εγχειρίδια των πλοίων, το λογισμικό περιβάλλον των μηχανημάτων και των συσκευών είναι στην αγγλική γλώσσα. Εάν δεν μπορεί να τα διαβάσει και να τα ερμηνεύσει, δεν θα μπορέσει ποτέ να γνωρίσει πραγματικά το πλοίο με το οποίο ταξιδεύει, με ό,τι συνεπάγεται αυτό.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την σωστή προετοιμασία των δοκίμων είναι πως ορισμένοι καθηγητές των Σχολών, λόγω του ότι έχουν να ταξιδέψουν πολλά χρόνια και δεν υπάρχει πρόγραμμα σεμιναρίων, ώστε να εμπλουτίζουν τις γνώσεις τους, αλλά και να ενημερώνονται για τα νέα συστήματα των πλοίων και τα νέα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αξιωματικοί, δυστυχώς δεν μπορούν να παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες και εφόδια στους νέους δοκίμους, ώστε να τους φέρουν πιο κοντά στις συνθήκες που θα αντιμετωπίσουν μέσα στο πλοίο. Αποτέλεσμα οι δόκιμοι να έχουν ελλιπή ή ακόμα και λανθασμένα εφόδια.

Σίγουρα δεν υπάρχουν και οι ανάλογες τεχνολογικές υποδομές στις Σχολές, ώστε να μπορέσουν οι σπουδαστές να εξοικειωθούν με τις νέες τεχνολογίες που θα συναντήσουν. Η εκπαίδευσή τους είναι αναγκαίο να περνάει μέσα από εξομοιωτές σε βαθμό που, εάν είναι σε θέση να εκτελούν μια πλήρη βάρδια σε εξομοιωτή, μόνο τότε να κρίνονται ικανοί και να αποκτούν τον τίτλο του Α/Φ.

Όλες οι παραπάνω ελλείψεις έχουν ως αποτέλεσμα να γίνεται ακόμα πιο δύσκολη η εκπαίδευσή τους επί του πλοίου.

Θα ήταν αναγκαία η ύπαρξη εκπαιδευτικού πλοίου, ώστε ένα μέρος της εκπαίδευσης να γίνεται υποχρεωτικά σε αυτό. Με τους ίδιους καθηγητές από την Σχολή η εκπαίδευση να γίνεται στην πράξη, αλλά και ταυτόχρονα οι σπουδαστές να μυούνται στη ναυτική τέχνη και νοοτροπία, η οποία πλέον τείνει να εξαφανιστεί από τη χρήση της τεχνολογίας σε όλους τους τομείς διοίκησης του πλοίου. Η σημερινή εκπαίδευση δυστυχώς παράγει άναυτους ναυτικούς.

Να ενεργοποιηθούν καλύτερα οι φορείς της πολιτείας, ώστε να εξασφαλίζεται η έγκαιρη απορρόφηση των σπουδαστών σε πλοία για την εκτέλεση του εκπαιδευτικού ταξιδιού, γιατί πολλές είναι οι περιπτώσεις σπουδαστών που δεν μπορούν να βρουν εταιρεία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη συνέχεια της σταδιοδρομίας τους.

Όλα αυτά είναι απαραίτητα, ώστε μόλις ο σπουδαστής αποφοιτήσει από

τη Σχολή, να είναι έτοιμος να αναλάβει την υπεύθυνη θέση του αξιωματικού επάνω στο πλοίο.

Πρόσφατα έχουν γίνει κάποιες αξιολογες κινήσεις για την ανανέωση της βιβλιογραφίας, που ίσως βοηθήσουν τους δόκιμους σπουδαστές να γνωρίσουν πραγματικά το αντικείμενο της δουλειάς τους και να τους προετοιμάσουν για την ανάληψη της ευθύνης του αξιωματικού, αλλά δυστυχώς δεν είναι αρκετές.

Άλλωστε, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας που αφορούσε την κατάσταση των ΑΕΝ στην Ελλάδα, η οποία πραγματοποιήθηκε από το Ευγενίδειο Ίδρυμα το 2012 και παρουσιάστηκε το 2013, το 80% των σπουδαστών δοκίμων Πλοιάρχων αλλά και Μηχανικών δήλωσε ότι είναι πολύ ευχαριστημένο από το εκπαιδευτικό τους ταξίδι, πράγμα που δεν ίσχυε δυστυχώς για τις Σχολές.

Φυσικά η εκπαίδευση ενός αξιωματικού δεν σταματάει μετά τις ΑΕΝ. Συνεχώς πρέπει να εκπαιδεύεται, να μαθαίνει, να ενημερώνεται για τις νέες τεχνολογίες, τις μεθόδους, τους νέους κανονισμούς της ναυτιλιακής κοινότητας, μέχρι που να έρθει η στιγμή να αναλάβει τη θέση του Πλοιάρχου ή του Α' Μηχανικού. Αλλά ακόμα και τότε πρέπει να υπάρχει συνεχής παρακολούθηση των νέων προκλήσεων, γιατί το ναυτικό επάγγελμα διαρκώς εξελίσσεται.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο υπάρχει το ΚΕΣΕΝ, το οποίο όμως, και αυτό, δεν μπορεί να αποδώσει τα μέγιστα προς αυτή την κατεύθυνση.

Η έλλειψη σύγχρονης βιβλιογραφίας και προσομοιωτών στο ΚΕΣΕΝ είναι βασικά προβλήματα. Θα έπρεπε να είναι υποχρεωτική για τους καθηγητές η εκπαίδευσή τους στις διδακτικές μεθόδους για ενήλικες. Μετά από μετεκπαίδευσή τους στο ΚΕΣΕΝ οι καθηγητές θα πρέπει να είναι σε θέση να διδάσκουν εξειδικευμένα μαθήματα ανά είδος πλοίου, που πλέον απαιτούνται (Dynamic Positioning, Train the Trainer, Human Resource Management κ.λπ.). Το ΚΕΣΕΝ, ως υφιστάμενο διδακτικό κέντρο, πρέπει να καλύπτει όλα τα είδη σπουδών και μετεκπαιδεύσεων.

Τέλος, θέλω να πιστεύω πως επιτέλους θα γίνουν ουσιαστικές κινήσεις ώστε, εκτός από πρώτη παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη σε τονάζ, να γίνουμε και πρώτη ναυτιλιακή δύναμη σε καταρτισμένους, αξιολογους και άκρως ανταγωνιστικούς αξιωματικούς. Το έργο μας αναμένεται δύσκολο και καθοριστικό για το μέλλον της ναυτιλίας μας. Έχουμε στα χέρια μας τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο. Μην ξεχνάμε όμως ότι μόνο η συλλογική και ενιαία προσπάθεια θα φέρει αποτελέσματα, ώστε να αντεπεξέλθουμε σε κάθε νέα πρόκληση.



## ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Λάμπουρα:** Είμαι βιβλιοθηκονόμος του Ασπροπύργου, γραμματέας του Συμβουλίου της Ακαδημίας και βοηθός σπουδαστικής μέριμνας. Λόγω όλων αυτών των ιδιοτήτων που έχω, μπορώ να ξέρω πραγματικά τι ανάγκες έχουν οι σπουδαστές και επειδή όλοι οι ομιλητές και χτες και σήμερα είπαν ότι πρέπει να αλλαχθεί το βιβλίο του ΚΕΠ, να εκσυγχρονιστεί, πιστεύω ότι πρέπει να συνοδεύεται από έναν οδηγό πληροφορίας προς όλους τους πρωτοετείς κυρίως, ενημερωτικό και συγκροτημένο, που να τους κατευθύνει σε πραγματικά συμβάντα που μπορούν να τους τύχουν πάνω στο πλοίο, και όχι να φεύγουν μόνο με το βιβλίο της πρακτικής εξέτασης. Και σίγουρα οι δευτεροετείς θα μπορούν να ενημερώνουν τους πρωτοετείς προτού φύγουν, σε πραγματικές καταστάσεις και πραγματικές εμπειρίες, χωρίς να υπάρχει πρόβλημα να αναφέρεται το πλοίο και τι συνήθως συναντάνε και αυτό θα είναι πολύ πιο χρήσιμο από το να φεύγουν μόνο με το βιβλίο του ΚΕΠ. Ευχαριστώ πολύ.

**κ. Πιτερός:** Μιλήσατε για εκσυγχρονισμό του ΚΕΠ. Θα ήθελα να ρωτήσω το εξής. Θα βοηθούσε να υπάρχει διαφορετικό ΚΕΠ για κάθε τύπο πλοίου και είναι αυτό εφικτό;

**κ. Πουλιόπουλος:** Βεβαίως θα βοηθούσε να υπάρχει ΚΕΠ για κάθε είδος πλοίου, γιατί η εξειδίκευση πια είναι πολύ μεγάλη και το κομμάτι κάθε πλοίου που πρέπει να καλυφθεί είναι επίσης τεράστιο, δηλαδή τα υγραεριοφόρα, τα δεξαμενόπλοια, τα φορτηγά έχουν εντελώς διαφορετική νοοτροπία κατασκευής, ναυπήγησης, λειτουργίας. Θα βοηθούσε κάθε είδος πλοίου να έχει το δικό του ΚΕΠ.

**κ. Μάμαλη:** Μια ερώτηση, θίξατε τα διαφορετικά μαθήματα ανά τύπο πλοίου που πρέπει να συμπεριληφθούν, κατά την άποψη μου, πολύ βασικό ακούγεται. Η ερώτηση είναι πόσο χρόνο θα απαιτούσε κάτι τέτοιο στις σπουδές των σπουδαστών;

**κ. Πουλιόπουλος:** Σίγουρα θα έπαιρνε κάποιο χρονικό διάστημα. Χτες μας ανέλυσαν τα καινούργια σχέδια, τα καινούργια μαθήματα που θα εισαχθούν στις Σχολές, κάποια θα αφαιρεθούν, κάποια θα εισαχθούν, ίσως αν γινόταν μια άλλη κατανομή των ωρών κάποιων μαθημάτων που είναι λιγότερο χρήσιμα, να αφαιρεθούν κάποιες ώρες από κάποια άλλα μαθήματα όπως Ανώτερα Μαθηματικά ή Φυσική και να δοθούν κάποιες ώρες σε μαθήματα που πραγματικά τα χρειάζονται, δηλαδή Ανώτερα Μαθηματικά ένας πρωτοετής δεν θα τα χρησιμοποιήσει ποτέ μέσα στο πλοίο, το βρίσκω πολύ extra.

**κ. Σανούδος:** Δεν αφορά τον ομιλητή μας, μια γενική παρέμβαση. Στην αίθουσα αυτή παλαιότερα έκανε συνεδριάσεις το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) και επειδή το σπίτι μου είναι κοντά, ερχόμουν και παρακολουθούσα τις τότε συνεδριάσεις, που είχαν τρομακτικό ενδιαφέρον. Μεταξύ αυτών γίνονταν και συζητήσεις, για την ναυτική εκπαίδευση καθώς

επίσης θέλω να ενθυμίσω ότι ο Καθηγητής του Πολυτεχνείου και Πρόεδρος της Σχολής Ναυπηγών κ. Λουκάκης έγραψε 12 αναφορές προς τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας τότε, έχουν περάσει ορισμένα χρόνια, σε 1-2 από τις οποίες κάνει λόγο για την ναυτική εκπαίδευση. Συζητάμε σε λεπτομέρειες τι θα γίνει με το ΚΕΠ, τι θα γίνει με τα άλλα, ο κ. Ματθαίου τα είπε πολύ σωστά, υπάρχει on board training manual σε διεθνές επίπεδο. Έλεγε λοιπόν τότε ο κ. Λουκάκης σε ένα άρθρο του –αναφορά στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Θεοφανόπουλε– έλεγε για τον ιδρυτή της σχολής Ναυπηγών, τον κ. Φραγκούλη, ο οποίος ήταν και καθηγητής στη Σχολή Μηχανικών του Ασπροπύργου, έλεγε στον τότε αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, τον κ. Ντούνη «προσπαθώ να κάνω αναβάθμιση των σχολών, αλλά συναντώ τείχη αδιαπέραστα». Εγώ θα προσθέσω ότι σήμερα όσο υπάρχει αυτό το καθεστώς αλληλεπίδρασης των φορέων και αυτό το νομικό καθεστώς που υπάρχει, δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει αναβάθμιση ποτέ.



## ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΥ

### Η πρακτική εκπαίδευση και αξιολόγηση σπουδαστών ΑΕΝ σε συνάρτηση με τον ρόλο του ναυτο-δασκάλου και του αντίστοιχου αξιωματικού επί του πλοίου

#### 1. Εισαγωγή – το εθνικό νομικό πλαίσιο.

Αξιότιμες Κυρίες και Αξιότιμοι Κύριοι,  
κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω το Ίδρυμα για την φιλοξενία και την οργάνωση αυτής της εκδήλωσης, καθώς επίσης και τη ΔΕΚΝ του ΥΝΑ.

Καλούμενοι να τοποθετηθούμε επί θεμάτων της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, αναπόφευκτα αναλογιζόμαστε πόσες φορές έχουμε στο παρελθόν παρακολουθήσει αντίστοιχες δράσεις (συνέδρια, επιτροπές, ημερίδες κ.λπ.), χωρίς ωστόσο κάτι ουσιαστικό να έχει υλοποιηθεί, ως αποτέλεσμα των υποβληθέντων και συγκεντρωμένων προτάσεων.

Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από την αδυναμία της να ακολουθεί τις εξελίξεις του ναυτιλιακού επαγγέλματος, τις ποικίλες ελλείψεις και την ανάγκη αναδιοργάνωσής της, η οποία απαιτείται να πραγματοποιηθεί σε τρεις (3) τομείς.

Οι δύο πρώτοι τομείς είναι άμεσης προτεραιότητας και αλληλένδετοι, μπορούν να πραγματοποιηθούν σε σύντομο –σχετικά– χρονικό διάστημα και με μικρό κόστος. Ο πρώτος περιλαμβάνει διαδικασία προσλήψεων, επιλογή, επιμόρφωση και εκσυγχρονισμό γνώσεων του εκπαιδευτικού προσωπικού. Ο δεύτερος στοχεύει σε συνεχή αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμό εκπαιδευτικής ύλης και εκπαιδευτικών βοηθημάτων. Ο τρίτος τομέας είναι μακροπρόθεσμος και έχει κόστος σε εξοπλισμό και συντήρηση, ενώ απαιτεί ανανέωση των υλικοτεχνικών υποδομών (κτήρια, προσομοιωτές, εργαστήρια και σωστικά/πυροσβεστικά μέσα εκπαίδευσης).

Επί όλων αυτών, αναφέρθηκαν οι προηγούμενοι ομιλητές, παρουσιάζοντας την πραγματικότητα και προτείνοντας τις απαιτούμενες και αυτονόμενες ενέργειες που χρειάζεται να γίνουν άμεσα. Εμείς θα αναφερθούμε στην πρακτική εκπαίδευση και αξιολόγηση σπουδαστών Α.Ε.Ν. σε συνάρτηση με τον ρόλο του ναυτο-δασκάλου και του αντίστοιχου Αξιωματικού επί του πλοίου.

Απαραίτητο και απαιτούμενο μέρος της εκπαίδευσης για την απόκτηση του διπλώματος Αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού –πέραν της επιτυχούς φοίτη-

σης σε μία εκ των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού– είναι και η συμπλήρωση πρακτικής άσκησης επί πλοίου, που κατανέμεται σε δύο περιόδους (πρώτη και δεύτερη). Για την πραγματοποίηση της πρακτικής άσκησης, οι σπουδαστές των Α.Ε.Ν. ναυτολογούνται ως Δόκιμοι Αξιωματικοί/Εκπαιδευόμενοι Σπουδαστές καταστρώματος/μηχανής και εκπαιδεύονται με βάση το πρόγραμμα Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης Πλοίου, καλούμενοι να συμπληρώσουν το αντίστοιχο ομώνυμο εγχειρίδιο (ΚΕΠ).

Στο Άρθρο 17 του Π.Δ. 89 (2005) με τίτλο «Ευθύνες για την Εκπαίδευση και Αξιολόγηση», που αποτελεί αντίγραφο των καθοριζομένων στην Διεθνή Σύμβαση STCW, μέρος Α-Ι/6, ορίζεται πως «Εκπαίδευση και Αξιολόγηση εκτελείται, παρακολουθείται, αξιολογείται και υποστηρίζεται από πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα». Επιπλέον, αναφέρονται τα εξής:

- «Οποιοδήποτε πρόσωπο εκπαιδεύει ναυτικό εν υπηρεσία, είτε επί πλοίου είτε στην ξηρά, με σκοπό την απόκτηση των προσόντων που απαιτούνται για την πιστοποίηση, θα διαθέτει:
  - α) Ιδίαν εκτίμηση του εκπαιδευτικού προγράμματος και σαφή αντίληψη των συγκεκριμένων εκπαιδευτικών στόχων, για τον συγκεκριμένο τύπο εκπαίδευσης που εκτελείται, και
  - β) τα κατάλληλα προσόντα για το έργο, για το οποίο εκτελείται η εκπαίδευση.
- Οποιοδήποτε πρόσωπο είναι υπεύθυνο να εποπτεύει την εν υπηρεσία εκπαίδευση ναυτικού, με σκοπό την απόκτηση των κατάλληλων προσόντων που απαιτούνται για την πιστοποίηση, θα κατανοεί πλήρως το πρόγραμμα εκπαίδευσης και τους συγκεκριμένους στόχους κάθε τύπου εκπαίδευσης που εκτελείται».

Τα προσόντα και η πείρα των Εκπαιδευτών και των Υπεύθυνων Αξιολόγησης, συμπεριλαμβάνουν την κατάλληλη εκπαίδευση σε τεχνικές διδασκαλίας, καθώς και τις μεθόδους και την πρακτική εκπαίδευσης και αξιολόγησης, που καλύπτονται από την εφαρμογή διατάξεων των ανάλογων προτύπων ποιότητας».

## **2. Οδηγίες για την εκπαίδευση και αξιολόγηση βάσει Διεθνούς Συμβάσεως STCW.**

Στο Β' μέρος της Δ.Σ. STCW, παρέχονται συνιστώμενες οδηγίες στα υπό εξέταση θέματα, με σκοπό την ομοιόμορφη εκτέλεση και εφαρμογή των διατάξεων και την επίτευξη όσο και διατήρηση, υψηλότερων δυνατών προτύπων ικανότητας των Εκπαιδευτών.

Στο μέρος Β-Ι/6, συνιστάται η εξασφάλιση ότι οι Εκπαιδευτές και οι Αξιολογητές, διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και εμπειρία, για τους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης και αξιολόγησης ικανότητας ναυτικών, έχοντας λάβει κατάλληλη εκπαίδευση σε διδακτικές τεχνικές και

μεθόδους εκμάθησης και άσκησης (βασιζόμενες στα μοντέλα του IMO, τα γνωστά Model Courses).

Στο σημείο αυτό **προτείνουμε**: να τηρείται μητρώο καταχώρισης εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, που θα περιλαμβάνει εγκεκριμένους εκπαιδευτικούς φορείς, κατηγορίες και τίτλους σεμιναρίων, σταδιακά εμπλουτιζόμενο σε σχέση με τις διαρκώς ανανεούμενες απαιτήσεις και τις εξελίξεις στον ναυτιλιακό τομέα. Βάσει αυτού του προτύπου, κάθε άτομο που απασχολείται στην εκπαίδευση και αξιολόγηση, να καθίσταται υποκείμενο σε διαρκή εκσυγχρονισμό των γνώσεών του, ώστε να παραμένει «μάχιμο», ενημερωμένο και ικανό να ανταποκριθεί στις αυξημένες δεξιότητες που πρέπει να επιδεικνύονται κατά την εκπαιδευτική/αξιολογητική διαδικασία.

### **3. Η διασφάλιση προσοντούχων προσώπων για την εκτέλεση εκπαίδευσης και αξιολόγησης ναυτικών.**

Ας ξεκινήσουμε με την διαφορά μεταξύ διδασκαλίας και εκπαίδευσης. Η διδασκαλία έχει σκοπό την διεύρυνση και την προέκταση του γνωστικού ορίζοντα κάθε ατόμου. Σκοπός της διδασκαλίας είναι ο εμπλουτισμός των μελλοντικών προοπτικών του ατόμου και η παροχή περισσότερων διαύλων προσέγγισης και επιτυχίας στις μελλοντικές αυτές προοπτικές. Αντίθετα η εκπαίδευση συγκεκριμενοποιεί τις προοπτικές, δίνοντας βάση και βαρύτητα σε τεχνικές δεξιότητες, πληροφόρηση και διαμόρφωση εργασιακής συνείδησης και επαγγελματικής συμπεριφοράς, με απώτερο σκοπό την επίτευξη υψηλού επιπέδου απόδοσης και παραμονής του ατόμου σε υψηλό ανταγωνιστικό πρότυπο.

Στη διαδικασία της διδασκαλίας παρέχεται θεωρητική γνώση συνοδευόμενη από την παρουσίαση της πρακτικής εφαρμογής, βασισμένη σε γεγονότα, στατιστικά στοιχεία και αποτελέσματα/διδάγματα. Οι γνώσεις και οι εμπειρίες του παρελθόντος χρησιμοποιούνται για την προετοιμασία του εκπαιδευόμενου ως προς την αντιμετώπιση των μελλοντικών απαιτήσεων. Στην διαδικασία της εκπαίδευσης, το θεωρητικό υπόβαθρο τίθεται επί της πρακτικής εφαρμογής με βάση τις ικανότητες και την εμπειρία, σκοπεύοντας στην διαμόρφωση του εκπαιδευόμενου σε αποδοτικό, συνειδητοποιημένο και αξιόλογο επαγγελματία.

Σε αυτό το σημείο, επιτρέψτε μου να θέσω υπ' όψιν σας την διαφορά που χρειάζεται να επιδεικνύεται από πλευράς Διεύθυνσης Εκπαίδευσης, στην αντιμετώπιση, την επιλογή, την επιμόρφωση και την πρακτική κατάρτιση των ναυτικών Εκπαιδευτών (Εκπαιδευτές ναυτικών μαθημάτων όπως ονομάζονται) που προορίζονται για το ΚΕΣΕΝ, σε σχέση με τους ναυτικούς Εκπαιδευτές που προορίζονται για τις ΑΕΝ.

Οι ναυτικοί Εκπαιδευτές του ΚΕΣΕΝ απευθύνονται σε επαγγελματίες ναυτικούς, καλούμενοι να παρέχουν εκπαίδευση/επιμόρφωση (εξ ου και ο

τίτλος του Ιδρύματος), ενώ οι ναυτικοί Εκπαιδευτές των ΑΕΝ απευθύνονται σε αποφοίτους Λυκείου, που δεν έχουν ακόμη διαμορφώσει επαγγελματική συνείδηση.

Ο ναυτικός Εκπαιδευτής στη Ναυτική Εκπαίδευση, προετοιμάζοντας στελέχη για το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και τον ναυτιλιακό κλάδο γενικότερα (καθώς οι επαγγελματίες ναυτικοί –όσο ανέρχονται στην ιεραρχία– έρχονται αντιμέτωποι και με τις υπόλοιπες δραστηριότητες του κλάδου, πέραν των απαιτήσεων στο πλοίο), απαιτείται να παρακολουθεί τις εξελίξεις στο επάγγελμα, στην αγορά, στην νομοθεσία, στην κοινωνία. Δεν επαρκεί η απόκτηση του Διπλώματος Α΄ τάξεως και μία –σεβαστή κατά τα άλλα– θητεία επί πλοίου, για να προσληφθεί κάποιος ως ναυτο-δάσκαλος, αν δεν συνοδεύεται από τα ακόλουθα:

- Εξειδίκευση στο αντικείμενο που καλείται να διδάξει,
- τακτική αναβάθμιση και εμπλουτισμό των γνώσεων (μέσω διαρκώς ανανεούμενης βιβλιογραφίας και ενημερώσεων από το διαδίκτυο),
- παρακολούθηση εξειδικευμένων σεμιναρίων, ημερίδων και εκδηλώσεων,
- επαφή με το σύγχρονο πλοίο και την εργασιακή πρακτική, μέσω επισκέψεων ή ολιγοήμερων ταξιδιών με πλοίο,
- γνώση μεθόδων και συστημάτων διδασκαλίας (χρήση και προγράμματα Η/Υ – απαραίτητο το Power Point).

Ο προοριζόμενος ως ναυτο-δάσκαλος, μπορεί να είναι αξιολογότερος Αξιωματικός Ε.Ν., αλλά να απέχει αρκετά από το να δύναται να σταθεί με αξιοπρέπεια σε μία αίθουσα ως Εκπαιδευτής. Χρειάζεται εξειδικευμένη εκπαίδευση (βασικότατο σεμινάριο το Train the Trainer), καθοδήγηση, υποδείξεις και επίβλεψη.

Γνωρίζουμε πως μέσα στα απαιτούμενα προσόντα για την πρόσληψη καθηγητών Ναυτικής Εκπαίδευσης, είναι και ο μεταπτυχιακός τίτλος σπουδών, όμως η εύκολη λύση της πρόσληψης «με μειωμένα προσόντα» για όσους στερούνται μεταπτυχιακού τίτλου, για μία ακόμη φορά «μπαλώνει» τα πράγματα υποβαθμίζοντας το επίπεδο. Ακόμη και το προσωνόμιο «μειωμένα προσόντα» προδιαθέτει για ελλιπή ικανότητα.

#### **Προτάσεις μας είναι:**

- Συμμετοχή σε σεμινάρια που διοργανώνουν τα εκπαιδευτικά κέντρα των αναγνωρισμένων νηογνωμόνων, τα οποία εδρεύουν στον Πειραιά (ABS, BV, DNV, GL, LLOYDS – όλοι αυτοί διοργανώνουν σεμινάρια εξειδίκευσης, στα οποία η συμμετοχή εκπαιδευτικών Ναυτικής Εκπαίδευσης προβλέπεται με μικρό έως μηδενικό κόστος και παρέχεται πιστοποίηση σε ευρεία γκάμα θεμάτων).
- Συμμετοχή σε σεμινάρια που διοργανώνουν τα εκπαιδευτικά κέντρα των ναυτιλιακών εταιρειών, τα οποία εδρεύουν στον Πειραιά – όπως αυτό

της Arcadia Shipmanagement Co Ltd (μηδενικό κόστος συμμετοχής, παρέχεται πιστοποίηση σε εξειδικευμένη γκάμα θεμάτων).

- Απαραίτητη η γνώση Η/Υ, σε συνδυασμό με την Αγγλική γλώσσα.
- Τακτικές επισκέψεις των Εκπαιδευτικών σε εμπορικά πλοία (κατόπιν συνεννόησης με ναυτιλιακές εταιρείες) για μικρό χρονικό διάστημα, με σκοπό την παρακολούθηση των συνθηκών σύγχρονης ναυτικής εργασίας.
- Πρόσκληση των υπευθύνων εκπαίδευσης ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και τεχνοκρατών σχετικών με την ναυτιλιακή βιομηχανία, να παρέχουν διαλέξεις στις Σχολές και το ΚΕΣΣΕΝ. Υπάρχουν εταιρείες που κατασκευάζουν ή αντιπροσωπεύουν τεχνικά συστήματα, προγράμματα Η/Υ, ναυτιλιακό εξοπλισμό, επί των οποίων παρέχουν εκπαίδευση, οι οποίες εδρεύουν στην πλειονότητά τους στον Πειραιά.
- Διευκόλυνση των μονίμων εκπαιδευτικών, ως προς την συμμετοχή τους ανάλογο με το αντικείμενό τους μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών. Η διευκόλυνση αυτή, δεν αρκεί μόνο να προβλέπεται εντός του νόμου, πρέπει να υλοποιείται μέσω εξασφάλισης θέσης σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα (εφ' όσον υπάρχει ενδιαφέρον από πλευράς μονίμου Εκπαιδευτικού), μεταξύ της ΔΕΚΝ και του αντίστοιχου Πανεπιστημίου ή ΤΕΙ.
- Κρίνουμε ως απαραίτητη την παρακολούθηση εκπαιδευτικού τμήματος στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση (προπτυχιακού ή μεταπτυχιακού επιπέδου), από τους μονίμους καθηγητές Ναυτικής Εκπαίδευσης. Η αντίστοιχη κατεύθυνση εξειδίκευσης «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακής Εταιρείας», που συμπεριλαμβάνεται στο μεταπτυχιακό Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς, αποτελεί το πλησιέστερο αντικείμενο για το επίμαχο ζήτημα. Επιπλέον, προς πληροφόρησή σας, από τον παρελθόντα Σεπτέμβριο, το ΠΑ.ΠΕΙ. σε συνεργασία με τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, διοργανώνει μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών, με τίτλο: «Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία».

Όλα τα προαναφερθέντα πρέπει να είναι απαιτούμενα στο πλαίσιο της σταδιοδρομίας κάθε μονίμου Εκπαιδευτικού, με ταυτόχρονη παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου κάθε συμμετέχοντος, όπως ορίζεται στα πρότυπα ποιότητας ISO. Το να επαφίεται η δραστηριοποίηση του κάθε μονίμου Εκπαιδευτικού ως προς την επιμόρφωση και τον εκσυγχρονισμό του, μόνο στην προσωπική του βούληση και φιλοδοξία, δεν είναι αρκετό.

#### 4. Η αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Πέραν της –πρωταρχικής σημασίας– διασφάλισης προσοντούχων Εκπαιδευτών, η εκπαιδευτική διαδικασία απαιτείται να αξιολογείται:

- Από τους ίδιους τους εκπαιδευτικούς,
- από ανεξάρτητη επιτροπή,

– αλλά και από τους εκπαιδευόμενους, ώστε να συγκρίνονται τα αποτελέσματα και να υφίσταται διόρθωση και αναβάθμιση.

Πεδία αξιολόγησης μπορούν να είναι:

- Αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας από τον εκπαιδευτή (σε σχέση με τον διαθέσιμο χρόνο, την κατανομή και το περιεχόμενο της ύλης, την ανταπόκριση των εκπαιδευομένων, την κατάσταση και χρηστικότητα του εκπαιδευτικού υλικού και των βοηθημάτων).
- Αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας από ανεξάρτητη επιτροπή (σε σχέση με την υλοποίηση του προγράμματος σπουδών, την κατανομή και το περιεχόμενο της ύλης, την επίδοση του εκπαιδευτή, τα αποτελέσματα των εκπαιδευομένων στις εξετάσεις, την διά βίου εξέλιξη του εκπαιδευτή).
- Αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας από τους εκπαιδευόμενους (σε σχέση με την υλοποίηση του προγράμματος σπουδών, την κατανομή και το περιεχόμενο της ύλης, την επίδοση του εκπαιδευτή, την κατάσταση και χρηστικότητα του εκπαιδευτικού υλικού και των βοηθημάτων).
- Αξιολόγηση του εκπαιδευόμενου επί του πλοίου μέσω διαύλου ανεξαρτητού από τον εκπαιδευόμενο (η εφαρμοζόμενη πρακτική της επιστολής αξιολόγησης που μεταφέρει ο εκπαιδευόμενος –και σε πολλές των περιπτώσεων είναι συνοπτική και σε κοινή θέα– χρήζει αναθεώρησης). Προτείνουμε να καθιερωθεί βαθμολογία σε επιμέρους τομείς και δεξιότητες, που θα καταδεικνύει (μεταξύ άλλων) το γνωστικό υπόβαθρο που ο εκπαιδευόμενος έχει αποκομίσει από την ΑΕΝ προ της απασχόλησής του στο πλοίο, αλλά και την πρόοδό του στο πλοίο.
- Αξιολόγηση της πρακτικής διαδικασίας επί του πλοίου από τον εκπαιδευόμενο, σε σχέση με το ποσοστό εκπαίδευσης που του παρασχέθηκε, την ευχέρεια πρόσβασής του στις διαδικασίες και την εργασιακή πρακτική επί του πλοίου, με σκοπό την συμπλήρωση τυχόν ενοτήτων που δεν καλύφθηκαν πλήρως, στο επόμενο εκπαιδευτικό ταξίδι.

## **5. Το εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης πλοίου (ΚΕΠ).**

Το βασικότερο θέμα του υφιστάμενου εγχειριδίου είναι η απαίτηση αναθεώρησής του, καθώς παραμένει στην μορφή που παρουσιάστηκε αρκετά χρόνια πριν. Αποτέλεσμα αυτού είναι τα περιεχόμενα να περιλαμβάνουν αναφορές και απαίτηση περιγραφής ή εκμάθησης εξοπλισμού που δεν χρησιμοποιείται ευρέως πλέον (π.χ. DECCA, LORAN), ενώ απουσιάζουν σύγχρονα συστήματα και πρακτικές (όπως AIS, VDR, ECDIS και Ηλεκτρονικοί χάρτες, BNWAS), αλλά και θέματα νέων περιβαλλοντικών απαιτήσεων (όπως εκπομπές στην ατμόσφαιρα βάσει MARPOL VI, Volatile Organic Compounds, Ozone Depleting Substances, διαχείριση της ενέργειας SEEMP κ.ά.). Η νέα



μορφή του εγχειριδίου πρέπει να βασιστεί στις απαιτήσεις της αναθεωρημένης Δ.Σ. STCW (Manila 2010), όπου (με τα ακριβή λόγια της Σύμβασης) «δίδεται έμφαση στην αξιολόγηση του αποτελέσματος της Εκπαίδευσης – με απώτερο σκοπό την αποκόμιση ικανότητας από μέρους του εκπαιδευόμενου, ως προς την αρτιότερη εκτέλεση των καθηκόντων του».

Παράλληλα, η νέα μορφή του εγχειριδίου, πρέπει να εναρμονιστεί με την πρόσφατη (3<sup>η</sup> έκδοση, 2012) του Εγχειριδίου Εκπαίδευσης επί πλοίου της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας ISF, *On Board Training Record Book*.

Χαρακτηριστικά σημεία που περιέχονται στο εγχειρίδιο της ISF είναι τα ακόλουθα:

- Το αρχείο καταγραφής των συγκεκριμένων ωρών εκπαίδευσης στη γέφυρα του πλοίου που πρέπει να συμπεριληφθεί, με προοπτική κάλυψης των σχετικών εργασιών εκπαίδευσης που αναφέρονται στο εγχειρίδιο.
- Εκτός του καθοριζόμενου ως υπεύθυνου για την εκπαίδευση Αξιωματικού του πλοίου, η πρόοδος του εκπαιδευόμενου και η συμπλήρωση του εγχειριδίου εκπαίδευσης θα ελέγχεται σε μηνιαία βάση από τον Πλοίαρχο.
- Η ναυτιλιακή εταιρεία θα ελέγχει την πρόοδο του εκπαιδευόμενου και τη συμπλήρωση του εγχειριδίου εκπαίδευσης κατά το πέρας του εκπαιδευτικού ταξιδιού.

## **6. Ο υπεύθυνος αξιωματικός για την εκπαίδευση και αξιολόγηση επί του πλοίου.**

Βαρύνουσας σημασίας στην όλη διαδικασία είναι οι απαιτήσεις επίδοσης, οι ικανότητες αλλά και η νοοτροπία που χρειάζεται να επιδείξει ο υπεύθυνος Αξιωματικός για την εκπαίδευση και αξιολόγηση επί του πλοίου, ώστε να τηρηθεί πλήρως το πρόγραμμα εκπαίδευσης και να επιτευχθούν οι συγκεκριμένοι στόχοι της εκπαίδευσης που εκτελείται. Αντίστοιχα, οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν και για τον Πλοίαρχο.

Πρωτίστως, η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να υποστηρίξει και να ενθαρρύνει τα στελέχη της επί του πλοίου, ως προς την κάλυψη των απαιτήσεων της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Η υποχρέωση αυτή της εταιρείας, μετατρέπεται σε καθήκον των Αξιωματικών επί του πλοίου, οι οποίοι με τη σειρά τους θα πρέπει να ενημερωθούν, να εφοδιαστούν με τις απαραίτητες κατευθύνσεις και διαδικασίες, αλλά και να τους παρασχεθούν αντίστοιχα εκπαιδευτικά βοηθήματα (όπως ενημερωμένη βιβλιοθήκη και οπτικοακουστικό υλικό).

Στο Άρθρο 17 του Π.Δ. 89 (2005) με τίτλο «Ευθύνες για την Εκπαίδευση και Αξιολόγηση», αναφέρεται πως «τα πρόσωπα που πραγματοποιούν εκπαίδευση ή αξιολόγηση ναυτικών επί του πλοίου, το πράττουν μόνον εφ' όσον αυτή η εκπαίδευση ή αξιολόγηση δεν επηρεάζει την κανονική λειτουργία του πλοίου και εφ' όσον μπορούν να αφιερώσουν το χρόνο και την προσοχή τους, στην εκπαίδευση και αξιολόγηση».

Σε ορισμένες των περιπτώσεων εφαρμογής εκπαίδευσης, ο Αξιωματικός του πλοίου (λόγω φόρτου εργασίας, απαιτήσεων ταξιδιού ή άλλων εργασι- ακών συνθηκών), δεν δύναται να αφοσιωθεί στην διαδικασία ή το αναβάλ- λει συνεχώς. Υπάρχουν και οι περιπτώσεις που οι απαιτούμενες γνώσεις που καλείται να μεταφέρει στον εκπαιδευόμενο, δεν του είναι πρόσφατες ή είναι παρωχημένες, με αποτέλεσμα να προφασίζεται αιτίες αναβολής, ώστε να μην εκτεθεί. Σε αυτό λοιπόν το σημείο έγκειται η επίβλεψη αλλά και η βοήθεια από τον Πλοίαρχο και την εταιρεία, ώστε οι τυχόν αδυναμίες να προλαμβά- νονται και να καλύπτονται.

Επιβεβλημένη είναι η παρακολούθηση του εξειδικευμένου σεμιναρίου Train the Trainer από τους ανώτερους Αξιωματικούς του πλοίου, καθώς επί- σης και των εξειδικευμένων σεμιναρίων LEADERSHIP, TEAM BUILDING and MANAGERIAL SKILLS αλλά και INTERPERSONAL SKILLS, που στα πλαίσια της εφαρμογής της Διαχείρισης Ανθρώπινου Δυναμικού στα πλοία (Maritime Resource Management), θέτουν τις βάσεις και τους κανόνες της συμπεριφοράς, συνεργασίας, καθοδήγησης και επίβλεψης μεταξύ των μελών του πληρώματος και σε συνάρτηση με την δομή της ιεραρχίας και το Σύστημα Διαχείρισης κάθε εταιρείας.

## **7. Προσδοκίες και απαιτήσεις ναυτιλιακής εταιρείας.**

Η ναυτολόγηση σπουδαστών ΑΕΝ για την πρώτη ή την δεύτερη θαλάσ- σια εκπαιδευτική περίοδο, αποτελεί ένα σημείο αντιπαράθεσης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, επί μακρόν. Ο λόγος της αντιπαράθεσης είναι η αδυνα- μία απορρόφησης του συνολικού αριθμού σπουδαστών σε θέσεις εργασίας, με αποτέλεσμα αρκετοί εξ αυτών να μην συμπληρώνουν τον απαιτούμενο αριθμό ημερών θαλάσσιας υπηρεσίας, ώστε να προαχθούν σε επόμενο εκπαιδευτικό εξάμηνο ή να αποκτήσουν το πτυχίο τους με το τέλος των σπουδών τους.

Η λύση της συνέχισης των σπουδών με ελλιπή θαλάσσια υπηρεσία, απλώς μεταθέτει το πρόβλημα σε επόμενο χρόνο, κάνοντας την επίλυσή του δυσκο- λότερη. Κατά την γνώμη μας, η διευκόλυνση αυτή, μόνο αρνητικά επηρεάζει τον σπουδαστή μακροπρόθεσμα, καθώς συνεχίζει τις θεωρητικές σπουδές χωρίς πρακτική εμπειρία – υστερώντας έναντι των συμφοιτητών του, ενώ παραμένοντας ανενεργός επί μακρόν, στις πλείστες των περιπτώσεων απο- θαρρύνεται και τελικά εγκαταλείπει τις σπουδές ή παραμένει χωρίς πτυχίο, έχοντας ουσιαστικά απολέσει πολύτιμα χρόνια, τα οποία θα μπορούσαν να αφιερωθούν σε διαφορετικό επαγγελματικό στόχο.

Προσφάτως το αρμόδιο Υπουργείο προέβη σε νομοθετική ρύθμιση που επιτρέπει την ναυτολόγηση εκπαιδευόμενων σπουδαστών σε πλοίο μη συμ- βεβλημένο με το NAT, σε μία προσπάθεια να αποσυμφορηθεί ο όγκος σπου- δαστών που δεν δύναται να συμπληρώσουν την απαιτούμενη υπηρεσία.

Στο συγκεκριμένο θέμα αναφέρθηκε ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Θεόδωρος Βενιάμης, κατά την ομιλία του στην Ετήσια Τακτική Γενική Συνέλευση των μελών της Ένωσης, καταλήγοντας στο εξής: «Δυστυχώς, εκκρεμούν ακόμα σχετικά θέματα, προκειμένου η διάταξη ναυτολόγησης σε πλοίο μη συμβεβλημένο με το ΝΑΤ, να είναι πρακτικά εφαρμόσιμη και αναφέρομαι στην αναμενόμενη διαδικασία, που θα ορίζει τον τρόπο ναυτολόγησης των Δοκίμων στις ναυτιλιακές εταιρείες και κυρίως στο θέμα των εισφορών τους, όπου πρέπει να υπάρξει πλήρης εξομοίωση μεταξύ των Δοκίμων που ναυτολογούνται σε πλοία υπό Ελληνική σημαία και σε πλοία τρίτων σημαιών, δεδομένου ότι η υπάρχουσα διαφοροποίηση στην οικονομική επιβάρυνση του Δοκίμου, λειτουργεί ανασταλτικά για την εφαρμογή του νέου συστήματος».

Ελπίζοντας πως το συγκεκριμένο θέμα σύντομα θα προχωρήσει προς όφελος των σπουδαστών, σας παραθέτω τα σημεία στα οποία δίνει βάση η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, σχετικά με τους εκπαιδευόμενους σπουδαστές:

- Η επίδοση στα μαθήματα είναι πρωταρχικής σημασίας. Πέραν του γεγονότος πως απαιτείται συγκεκριμένος αριθμός επιτυχίας επί των μαθημάτων για τη θεμελίωση του δικαιώματος εκτέλεσης εκπαιδευτικού ταξιδιού, ένας επιμελής σπουδαστής κερδίζει τις πρώτες εντυπώσεις και προηγείται στην επιλογή του από την εταιρεία.
- Το εκπαιδευτικό ταξίδι με το πλοίο δεν είναι ούτε κρουαζιέρα, αλλά ούτε και καταδίκη. Αναλόγως προγράμματος φορτίων, κατάστασης πλοίου και εξοπλισμού, καιρικών συνθηκών αλλά και του τύπου πλοίου, ο φόρτος εργασίας διαφοροποιείται. Οι προοριζόμενοι ως μελλοντικοί Αξιωματικοί και επαγγελματίες ναυτικοί, θα πρέπει να προετοιμάζονται και να ενημερώνονται σχετικά με τις διάφορες καταστάσεις που μπορεί να προκύψουν, αλλά και επί θεμάτων που μπορούν και πρέπει να διεκδικήσουν.
- Η Αγγλική γλώσσα είναι η γλώσσα εργασίας επί των περισσότερων πλοίων. Ο χειρισμός Η/Υ είναι ο τρόπος διεκπεραίωσης πλείστων εργασιών επί των πλοίων. Οι προοριζόμενοι ως μελλοντικοί Αξιωματικοί και επαγγελματίες ναυτικοί, θα πρέπει να προετοιμάζονται και να ενημερώνονται σχετικά με τις δεξιότητες και εξειδικευμένες γνώσεις που θα απαιτηθούν στην καριέρα τους και να καθοδηγούνται, ώστε ατομικά και έγκαιρα να επενδύσουν επί αυτών των γνώσεων και δεξιοτήτων.
- Η προσεγμένη εμφάνιση, η αρμόζουσα συμπεριφορά, η τήρηση ιεραρχικής δομής και ο αλληλοσεβασμός, είναι αξίες και απαιτήσεις που δεν αλλοιώνονται, παρ' όλη την διαφοροποίηση των γενεών σε θέματα ανατροφής και νοοτροπίας. Το περιορισμένο και απαιτητικό περιβάλλον του πλοίου ορίζει και χρειάζεται για να λειτουργήσει, ιδιαίτερη στάση προσωπικής και επαγγελματικής ζωής. Χωρίς να αναπολούμε στρατοκρατούμενες και υπερβολικά αυστηρά διοικούμενες Σχολές, το περιβάλλον

των σύγχρονων Σχολών επιβάλλεται να προετοιμάζει και να υποδεικνύει την σωστή επαγγελματική συμπεριφορά, «κόντρα» στο ρεύμα της λανθασμένα εφαρμοζόμενης ισοπέδωσης προτύπων και απελευθέρωσης της έκφρασης και του τρόπου ζωής. Σεβαστή η προσωπική ζωή και οι προτιμήσεις του κάθε ελεύθερου ατόμου, αλλά εντελώς συγκεκριμένες και δομημένες οι βάσεις λειτουργίας του πλοίου και του απαιτητικότητας ναυτικού επαγγέλματος.

- Σε συνάρτηση με το προηγούμενο, θεωρούμε επιβεβλημένη την συχνή και χωρίς προηγουμένως ειδοποίηση, υγειονομική εξέταση υποψήφιων αλλά και σπουδαστών, κατά τη διάρκεια της φοίτησης στις ΑΕΝ σε απαγορευμένες ουσίες όπως αλκοόλ και ναρκωτικά, όπως ισχύει και επί των πλοίων, αλλά και προ της ναυτολόγησής τους. Ο αντίλογος επ' αυτού, περί της ατομικότητας καθενός και της προστασίας της προσωπικότητας, απλώς δεν έχει εφαρμογή στο ναυτιλιακό επάγγελμα, όπου προέχει η ασφάλεια.

## **8. Το πρόγραμμα ναυτικής επιμόρφωσης της Arcadia Shipmanagement Co Ltd.**

Η ναυτιλιακή εταιρεία Arcadia θεωρεί υποχρέωσή της και είναι αφιερωμένη στην διατήρηση ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας στα πλοία της, με ταυτόχρονη αυστηρή και συγκεκριμένη πολιτική σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ωφέλιμης διαχείρισης της ενέργειας.

Οι στόχοι και οι επιδιώξεις της εταιρείας, δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν χωρίς την συνδρομή και την αφοσίωση στον σκοπό, εκπαιδευμένων πληρωμάτων των πλοίων και ικανών στελεχών του γραφείου. Το ποσοστό διατήρησης –Retention Rate– των στελεχών της Arcadia (τόσο στο γραφείο όσο και επί των πλοίων) για τα δύο τελευταία χρόνια, ανέρχεται στο 96%. Για το έτος 2013, η απασχόληση εκπαιδευόμενων σπουδαστών (Καταστώματος και Μηχανής) επί των πλοίων της εταιρείας, ήταν 6,2 Δόκιμοι ανά πλοίο.

Οι διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος για έμπειρο και εξειδικευμένο ποιοτικό προσωπικό, οδήγησαν την ναυτιλιακή εταιρεία Arcadia στην εγκαθίδρυση Ιδιωτικού Εκπαιδευτικού Κέντρου (έτος ιδρύσεως 2007) εξοπλισμένο με Ship Simulators – Bridge, Engine, Cargo, GMDSS και πιστοποιημένο από τον Νορβηγικό Νηογνώμονα DNV.

Με την παροχή των απαιτούμενων –από την ναυτιλιακή βιομηχανία– σεμιναρίων στο Εκπαιδευτικό Κέντρο της εταιρείας και σε συνδυασμό με φοίτηση των ναυτικών σε λοιπά εξωτερικά εκπαιδευτικά κέντρα, επιτυγχάνεται υψηλό επίπεδο γνώσεων και ειδίκευσης του προσωπικού.

Ενδεικτικά αναφέρουμε τους ακόλουθους τίτλους σεμιναρίων που παρέχονται από διάφορους πιστοποιημένους εκπαιδευτικούς συνεργάτες:

- α) Bridge Resource Management.
- β) Engine Resource Management.
- γ) ECDIS Generic Training.
- δ) ECDIS Specific Training.
- ε) GMDSS.
- στ) Liquid Cargo Handling.
- ζ) Safety Officer Training.
- η) Incident Investigation & Risk Assessment.
- θ) Train the Trainer.
- ι) Maritime Resource Management.
- ια) Interpersonal Skills, Leadership, Team Building & Managerial Skills.
- ιβ) Marine Environmental Awareness.
- ιγ) Marine Meteorology.
- ιδ) Damage Stability.

Επιπλέον, για την επιμόρφωση των Αξιωματικών-στελεχών της, η Arcadia εφαρμόζει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης επί πλοίου, βασισμένο στην δομή και στις αρχές του Tanker Officer Training Standard (TOTS) από τον Οργανισμό INTERTANCO, βάσει του οποίου κάθε Αξιωματικός –αναλόγως βαθμού και ειδικότητας– κατά τη διάρκεια του χρόνου υπηρεσίας επί του πλοίου, αναλαμβάνει την εκτέλεση εκπαίδευσης σε συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο, υπό την επίβλεψη καθορισμένου ανώτερου Αξιωματικού και με τη βοήθεια πλούσιας βιβλιογραφίας καθώς και του συστήματος Computer Based Training VOD της VIDEOTEL.

### **Σύνοψη.**

Βρισκόμαστε προ ενός ακόμη συνεδρίου, μέρους της επί χρόνια πρόθεσης και του διακαούς πόθου όλων των ασχολούμενων στη ναυτιλία, για μια άρτια, σύγχρονη, εξελιγμένη Ναυτική Εκπαίδευση, που θα προσφέρει νέα στελέχη, ικανά να επιπλεύσουν, να ανταγωνιστούν και να υπερέχουν έναντι του αλλοδαπού ανταγωνισμού.

Οι ΑΕΝ και το ΚΕΣΕΝ πρέπει να έρθουν σε άμεση επαφή με την ναυτική πιάτσα. Οι σπουδαστές των ΑΕΝ/ΚΕΣΕΝ είναι μέσα στην πιάτσα, ενώ το εκπαιδευτικό προσωπικό παραμένει με τις όποιες γνώσεις και εμπειρία είχε αποκομίσει μέχρι την πρόσληψή του. Από εκεί και πέρα, μεμονωμένες προσπάθειες και αξιοποίηση γνωριμιών του καθενός αποτελούν την εξαίρεση μέσα σε ένα σύστημα που προβλέπει μεν, αλλά δεν επιβλέπει και δεν οργανώνει την συλλογική αναβάθμιση του προσωπικού, των εκπαιδευτικών βοηθημάτων, των υλικοτεχνικών υποδομών.

Σύγχρονες πρακτικές, όπως ενημερωμένες ιστοσελίδες κάθε ΑΕΝ και του ΚΕΣΕΝ (φωτεινό παράδειγμα η ΑΕΝ Μακεδονίας), ηλεκτρονική βιβλιογρα-

φία και σημειώσεις, πληροφοριακό υλικό, αξιοποίηση διαδικτυακών τόπων (όπως Maredu.Gunet), αξιολόγηση εκπαιδευτικού υλικού και διαδικασιών από τους Εκπαιδευτές αλλά **και** τους εκπαιδευόμενους, όπως ορίζεται από το πρότυπο ποιότητας ISO, είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα για τον εκσυγχρονισμό και την διαμόρφωση μοντέρνας, αποδεκτής και ελκυστικής μορφής της εκπαίδευσης.

Το επιτυχές αποτέλεσμα κάθε εγχειρήματος βασίζεται σε συλλογική προσπάθεια και σε εφαρμογή ομοιογενούς προτύπου. Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση στη χώρα μας, για να λειτουργήσει και να εφαρμοστεί ικανοποιητικά, χρειάζεται την συννενόηση και κοινή πορεία όλων των εμπλεκόμενων μερών.

Ολοκληρώνοντας, επαναλαμβάνουμε τις προτάσεις/θέσεις μας, όπως αυτές αναφέρθηκαν μέσα στην ομιλία που προηγήθηκε:

- Αναθεώρηση διαδικασίας προσλήψεων, επιλογή, επιμόρφωση και εκσυγχρονισμός γνώσεων του εκπαιδευτικού προσωπικού.
- Συνεχής αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμός εκπαιδευτικής ύλης και εκπαιδευτικών βοηθημάτων.
- Ανανέωση των υλικοτεχνικών υποδομών (κτήρια, προσομοιωτές, εργαστήρια και σωστικά/πυροσβεστικά μέσα εκπαίδευσης).
- Βάση μητρώου καταχώρισης εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, που θα περιλαμβάνει εγκεκριμένους εκπαιδευτικούς φορείς, κατηγορίες και τίτλους σεμιναρίων. Κάθε άτομο που απασχολείται στην εκπαίδευση και αξιολόγηση να καθίσταται υποκείμενο σε διαρκή εκσυγχρονισμό των γνώσεών του.
- Εξειδικευμένη εκπαίδευση εκπαιδευτών, συμμετοχή σε σεμινάρια, συνεχής καθοδήγηση, υποδείξεις και επίβλεψη.
- Τακτικές επισκέψεις των Εκπαιδευτικών σε εμπορικά πλοία. Από την πλευρά της εταιρείας Arcadia, απευθύνουμε ανοικτή πρόσκληση για επισκέψεις καθηγητών και σπουδαστών σε πλοία της εταιρείας μας, καθώς παραμένουν συχνά σε ελληνικά λιμάνια.
- Πρόσκληση των υπευθύνων εκπαίδευσης ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και τεχνοκρατών σχετικών με την ναυτιλιακή βιομηχανία, στο να παρέχουν διαλέξεις στις Σχολές και στο ΚΕΣΕΝ.
- Διευκόλυνση των μονίμων Εκπαιδευτικών, ως προς την συμμετοχή τους σε (ανάλογο με το αντικείμενό τους) μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών.
- Διαρκής αξιολόγηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας από τους εμπλεκόμενους σε αυτήν (εκπαιδευτές και εκπαιδευόμενους).
- Αναμόρφωση του Εγχειριδίου Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης Πλοίου (ΚΕΠ).
- Ρυθμίσεις για την εξασφάλιση ναυτολόγησης του συνόλου των εκπαιδευόμενων σπουδαστών.

- Το περιβάλλον των Σχολών να προετοιμάζει και να υποδεικνύει την σωστή επαγγελματική συμπεριφορά.
- Υγειονομική εξέταση υποψήφιων αλλά και σπουδαστών, κατά τη διάρκεια της φοίτησης στις ΑΕΝ σε απαγορευμένες ουσίες όπως αλκοόλ και ναρκωτικά.
- Να **μην** μείνουν όλα όσα προτείνονται, μόνο ως πρακτικά ενός ακόμη Συνεδρίου.

Οι Έλληνες, είμαστε πρώτοι στην παγκόσμιο ναυτιλία, στην ναυτοσύνη, στην ναυτική παράδοση. Καιρός είναι να προσανατολιστούμε, ώστε να πλησιάσουμε τις πρώτες θέσεις και στην ναυτική εκπαίδευση. Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αποδείξει πως είναι πρόθυμες να συνδράμουν στον εκσυγχρονισμό και στην βελτίωση της παρεχόμενης Ναυτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας, καθώς μόνο όφελος μπορεί να απορρέει από αυτό.

### **ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ - ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

**κ. Μεσέρδης:** Μια διόρθωση θα ήθελα να κάνω, σε ό,τι αναφορά τα προσόντα των καθηγητών των ΚΕΣΕΝ. Στο Π.Δ. του 63/1974 προβλέπεται ότι οι καθηγητές πρέπει να έχουν συναφή προς το διδασκόμενο μάθημα τουλάχιστον 3ετή εμπειρία. Δηλαδή η πρόσληψη γίνεται με βάση την εμπειρία που έχουν οι καθηγητές, τουλάχιστον 3ετή εμπειρία ως Α' τάξης, είτε Πλοίαρχοι είτε Μηχανικοί.

**κ. Ματθαίου:** Ναι, αλλά να έχουν απλώς το δίπλωμα του Α' Πλοίαρχου ή Μηχανικούς;

**κ. Μεσέρδης:** Όχι, θέλει 3 χρόνια θαλάσσια υπηρεσία για την πρόσληψη.

**κ. Ματθαίου:** Εφαρμόζεται αυτό;

**κ. Μεσέρδης:** Εγώ λέω τι προβλέπεται στο Π.Δ. 63/1974.

**Ακροατ.:** Είναι άλλο για τους Μηχανικούς κι άλλο για τους Πλοίαρχους.

**κ. Μεσέρδης:** Είναι η ίδια παράγραφος.

**κ. Μεσέρδης:** Και κάτι άλλο να πω, ότι στο ίδιο Π.Δ. το άρθρο 4 προβλέπει ότι το επί συμβάσει προσωπικό υποχρεούται να παρακολουθεί σεμινάρια και επιμορφώσεις, όπως τα ορίζει η υπηρεσία, δηλαδή υπάρχει το νομικό πλαίσιο, απλώς δεν γίνονται επιμορφώσεις στο εκπαιδευτικό προσωπικό.

**κ. Ματθαίου:** Ναι, δυστυχώς, αλλά δεν χρειάζεται να τους το πείτε για να το μάθουν. Μπορούν οι ίδιοι να επιδιώξουν να επιμορφωθούν.

**κ. Μεσέρδης:** Το ξέρω ότι μπορούν.

## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΡΟΣ

### Χρησιμότητα ΚΕΠ – Προτάσεις για βελτίωση. Απόψεις Εκπαιδευτή

Θέλοντας να προσεγγίσω από την μεριά του Πλοιάρχου εκπαιδευτού το ευαίσθητο αυτό θέμα, θα ήθελα κατ' αρχάς να σας πω τα εξής:

Η Costamare, η ναυτιλιακή εταιρεία που εργάσθηκα ως ναυτικός και συνεχίζω να εργάζομαι στον τομέα της ειδικής εκπαίδευσης/επιμόρφωσης στελεχών, είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία που έχει δώσει μεγάλη σημασία στον θεσμό της παρουσίας και της εκπαίδευσης των δοκίμων είτε Πλοιάρχων είτε Μηχανικών στα πλοία της. Φανταστείτε ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, που πλησιάζει το 90% των σημερινών Πλοιάρχων και Α' Μηχανικών της Costamare, είναι στην εταιρεία από δόκιμοι. Και εγώ προσωπικά είχα την χαρά να δω τον πρώτο δόκιμο που πέρασε από τα «χέρια μου» να είναι σήμερα Πλοίαρχος.

Θα προσπαθήσω, λοιπόν, από αυτή την μεριά του Πλοιάρχου/εκπαιδευτού να προσεγγίσω το ευαίσθητο και σύνθετο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης και ειδικότερα το κομμάτι της Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί του Πλοίου, που είναι σημαντικό μέρος του εκπαιδευτικού μοντέλου που έγινε αποδεκτό πριν από αρκετά χρόνια, των sandwich courses.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια σημεία, θετικά κατά την γνώμη μου, του μοντέλου των sandwich courses. Το βασικό πλεονέκτημα του μοντέλου αυτού είναι η προσαρμογή στο μελλοντικό εργασιακό περιβάλλον του σπουδαστή, με σχετικά ήπιο τρόπο, καθώς ο σπουδαστής αφού αποκτήσει τις βασικές και απαραίτητες γνώσεις στο πρώτο εξάμηνο, παρακολουθώντας το πρόγραμμα εκπαίδευσης στην σχολή του, κατόπιν ναυτολογείται για έξι μήνες σε πλοίο. Εκεί καλείται να πραγματώσει τις γνώσεις του και να τις εμπλουτίσει, προκειμένου να παρακολουθήσει με μεγαλύτερη ευχέρεια το επόμενο εξάμηνο σπουδών στην σχολή. Αυτό επαναλαμβάνεται για ακόμη μία φορά, με αποτέλεσμα ο σπουδαστής τετραετούς φοίτησης, να έχει ήδη έναν χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας και ικανοποιητική, σε πρώτο επίπεδο, εμπειρία εργασίας σε πλοίο, όταν αποφοιτά απ' την σχολή. Η φιλοσοφία του μοντέλου είναι στηριγμένη στην αλληλεπίδραση θεωρητικής και εμπειρικής γνώσης, που αποκτάται διαδοχικά με την φοίτηση στην σχολή και την ναυτολόγηση στο πλοίο. Σε θεωρητικό επίπεδο, αυτό φαίνεται σωστό και αποτελεσματικό. Στο πέρασμα των χρόνων το μοντέλο παρέμεινε ισχυρό, μόνο στην τήρηση των



απαιτήσεων, ειδικά των χρονικών δεσμεύσεων των εξαμήνων, αλλά χωρίς να αξιολογείται και να επαναπροσδιορίζονται οι στόχοι του όσον αφορά τα ποιοτικά του χαρακτηριστικά.

Το περίγραμμα χρονικό και θεωρητικό, όσον αφορά την στόχευση του μοντέλου που περιέγραψα μόλις, δεν θα πρέπει να μειώσουν οι όποιες ιδιομορφίες και ίσως αστοχίες υπήρξαν κατά καιρούς, όσον αφορά την εφαρμογή του. Η ιδιαιτερότητα του Έλληνα ναυτικού και οι ικανότητές του, υπερκάλυψαν για χρόνια τις αδυναμίες αυτές και πολλοί σημερινοί Πλοίαρχοι, Α΄ Μηχανικοί και πολλά στελέχη γραφείου μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, προέρχονται από αυτό το εκπαιδευτικό μοντέλο.

Δομικό στοιχείο του εκπαιδευτικού μοντέλου των sandwich courses είναι η εκπαίδευση που θα πρέπει να συνεχιστεί για το εξάμηνο κατά το οποίο ο σπουδαστής πρέπει να ναυτολογηθεί. Η εκπαίδευση αυτή ονομάστηκε «κατευθυνόμενη» και θα πρέπει να αποτυπώνεται σε ένα εγχειρίδιο, στο οποίο ο σπουδαστής συμπληρώνει ασκήσεις και εργασίες, υποτίθεται υπό την επίβλεψη και καθοδήγηση του υπεύθυνου αξιωματικού του πλοίου. Για αυτήν την φάση της εκπαιδευτικής διαδικασίας ή πρακτικής άσκησης θα ήθελα να αναφέρω μερικές σκέψεις και προβληματισμούς.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να διευκρινίσω πως όταν λέμε «Κατευθυνόμενη Εκπαίδευση επί Πλοίου», δεν εννοούμε την εκπαίδευση κυριολεκτώντας, ούτε την κατεύθυνση ως τέτοια, απλά εννοούμε την χρήση του εγχειριδίου, που έχει σχεδιαστεί με σκοπό να οργανώσει στο περιβάλλον του πλοίου πια, την εκπαίδευση του υποψηφίου, κατευθύνοντάς τον με ασκήσεις κι εργασίες κατά την διάρκεια του εξαμήνου που οφείλει αυτός να εργαστεί σε πλοίο.

Στην σύλληψή του ως ιδέα και στον αρχικό του σχεδιασμό, προβλεπόταν η συνέχεια της εκπαίδευσης που είχε ξεκινήσει στην σχολή και ο εμπλουτισμός των γνώσεων του σπουδαστή, με την εμπειρία και τις επιπλέον γνώσεις που θα αποκόμιζε απ' το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου.

Θεωρητικά, γινόταν προσπάθεια να υποκατασταθεί ο καθηγητής-εκπαιδευτής της σχολής με έναν αόρατο εκπαιδευτή, ο οποίος με φροντίδα και σωστή οργάνωση είχε σχεδιάσει την ύλη του εγχειριδίου, με στόχο να καθοδηγήσει και να κατευθύνει προκαταβολικά, με εργασίες και ασκήσεις τον σπουδαστή αλλά και τον έμπειρο αξιωματικό, ο οποίος θα αναλάμβανε την εκπαίδευσή του στο πλοίο.

Δυστυχώς τα παραπάνω αποδείχθηκαν στην πράξη καλές προθέσεις και σχεδιασμοί. Στην πραγματικότητα ο σπουδαστής ανεβαίνει στο πλοίο με μοναδικό του εφόδιο κάποιες γνώσεις που αποκόμισε στο εξάμηνο φοίτησής του στην σχολή και έχοντας στις αποσκευές του ένα εγχειρίδιο αναχρονιστικά σχεδιασμένο, ελλιπές και αρκετά στρεσογόνο. Η εκπαίδευσή του ανατίθεται στους αξιωματικούς του πλοίου και ουσιαστικά επαφίεται στην φιλοτιμία και στην καλή διάθεσή τους.

Εξετάζοντας την ύλη και τις κατευθύνσεις που δίνει το υπάρχον εγχειρίδιο, εύκολα κανείς βγάζει το συμπέρασμα πως χρειάζεται επανασχεδιασμό, όχι μόνο στην ύλη και τις απαιτήσεις του, αλλά και στην γενικότερη οργάνωσή του.

Μερικά ερωτήματα που ανακύπτουν είναι:

- Πώς πρέπει να είναι το εγχειρίδιο ως εργαλείο γνώσης;
- Τι πρέπει να περιλαμβάνει ως ύλη προσαρμοσμένη όχι μόνο στο σήμερα αλλά και στο αύριο;
- Πώς καθοδηγεί τον υπεύθυνο αξιωματικό του πλοίου που επιβλέπει τον σπουδαστή;
- Ποιες είναι οι απαιτήσεις γνώσεων και εφοδίων του μελλοντικού αξιωματικού;
- Ποια διαδικασία προβλέπεται προκειμένου το εγχειρίδιο, όταν συμπληρωθεί και κατατεθεί απ' τον σπουδαστή στον υπεύθυνο της σχολής, να αξιολογηθεί και να βγουν τα χρήσιμα συμπεράσματα για την ποιοτική βελτίωσή του;

Κατά την γνώμη μου, στο ερώτημα για το πώς πρέπει να είναι το εγχειρίδιο ως εργαλείο γνώσης, νομίζω πως θα πρέπει να είναι κατανοητό, όσον αφορά το περιεχόμενο. Όσον αφορά την διατύπωση των ασκήσεων και των εργασιών θα πρέπει να είναι αναλυτικό και επεξηγηματικό, καθόσον ο «καθηγητής» απουσιάζει και τυχόν απορίες θα πρέπει ή να περιμένουν την απάντησή τους ή να απαντηθούν από τον επί του πλοίου αμήχανο πολλές φορές εκπαιδευτή.

Στο τι πρέπει να περιλαμβάνει ως ύλη προσαρμοσμένη όχι μόνο στο σήμερα αλλά και στο αύριο θα πρέπει να είναι σε πλήρη εναρμόνιση και διαρκώς να ενημερώνεται με τις εν ισχύ διατάξεις των ναυτιλιακών οργανισμών SOLAS, IMO, STCW, MLC. Να εμπεριέχει τις σημαντικές απαιτήσεις τους και να κατευθύνει έτσι τον εκπαιδευτή αξιωματικό και τον σπουδαστή, ώστε να διαμορφώνεται η αντίληψη ότι αποτελούν μέρος του διεθνούς ναυτιλιακού γίγνεσθαι.

Να υπάρχουν αναλυτικές πληροφορίες για τα σύγχρονα και απαιτούμενα στο πλοίο ναυτιλιακά όργανα, συσκευές, μηχανές και συστήματα, προκειμένου ο υπεύθυνος αξιωματικός να μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά τον σπουδαστή στις προβλεπόμενες απ' το εγχειρίδιο εργασίες, ώστε αυτές να έχουν περιεχόμενο, όπως επίσης και στην επίλυση των ασκήσεών του. Για να συμβεί κάτι τέτοιο θα πρέπει να γίνεται συχνή ανασκόπηση των τεχνολογικών, κανονιστικών και θεσμικών εξελίξεων από ομάδα έμπειρων και πιστοποιημένων εν δυνάμει ναυτικών, οι οποίοι θα τροποποιούν αναλόγως το εγχειρίδιο.

Στην δύσκολη και σύνθετη ερώτηση πώς καθοδηγείται ο υπεύθυνος αξιωματικός του πλοίου που επιβλέπει τον σπουδαστή στην επί του πλοίου κατευθυνόμενη εκπαίδευση, νομίζω πως η απάντηση είναι πως δεν υπάρχει καμία βοήθεια ή καθοδήγηση. Ο σπουδαστής τον πρώτο καιρό βρίσκεται σε σύγχυση, καθώς προσπαθεί να προσαρμοστεί και να λειτουργήσει σε ένα άγνωστο κι εν δυνάμει επικίνδυνο γι' αυτόν περιβάλλον, για το οποίο έχει ελάχιστα

προετοιμαστεί γνωστικά και ψυχολογικά. Χάρη στην καλή διάθεση, στην ανθρωπιά και στην φιλοτιμία που διακρίνει τους Έλληνες ναυτικούς, ο νέος που έρχεται στο πλοίο αργά και σταθερά προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες. Για μεγάλο χρονικό διάστημα η εκπαίδευση κι η μεταφορά γνώσης είναι δευτερεύον θέμα.

Ο υπεύθυνος αξιωματικός που αναλαμβάνει, θεωρητικά, την εκπαίδευση του σπουδαστή, δεν έχει καμία βοήθεια ούτε και κατεύθυνση, ώστε να αντιληφθεί και να ορίσει τις προτεραιότητες και τις απαιτήσεις, προκειμένου να μεταδώσει γνώσεις κι εμπειρία. Αν θεωρήσουμε την ύπαρξη του εγχειριδίου ΚΕΠ με τις εργασίες και τις ασκήσεις, που θα πρέπει να εκτελέσει και να επιλύσει ο σπουδαστής ως τέτοια βοήθεια, νομίζω πως θα οδηγηθούμε σε λάθος κατεύθυνση.

Θεωρητικά ένας εκπαιδευτής πρέπει να έχει γνώση του περιεχομένου του προγράμματος σπουδών και των απαιτούμενων γνώσεων του σπουδαστή. Να έχει σχετική παιδαγωγική δεξιοτεχνία και να προπαρασκευάζεται, προκειμένου να μεταδώσει γνώσεις. Στο σκληρό και απαιτητικό εργασιακό περιβάλλον του πλοίου ο αξιωματικός που επιβλέπει τον σπουδαστή είναι αδύνατον να αντεπεξέλθει αν δεν υπάρχουν κατάλληλες οδηγίες, κατευθύνσεις και ουσιαστική βοήθεια που θα συνοδεύουν το εγχειρίδιο ΚΕΠ του σπουδαστή. Θα πρέπει να υπάρξει τρόπος για άμεση επικοινωνία, ώστε να ανταλλάσσονται απόψεις και να παρέχεται ουσιαστική βοήθεια προς τον αξιωματικό του πλοίου από τους εμπλεκόμενους καθηγητές της σχολής.

Στο ερώτημα ποιες είναι οι απαιτήσεις γνώσεων και εφοδίων του μελλοντικού αξιωματικού, η απάντηση είναι πως ο αξιωματικός θα πρέπει να έχει τις γνώσεις, την εμπειρία και την πιστοποίηση που απαιτείται, ώστε να μπορεί να αντεπεξέλθει στην πρόκληση του σύγχρονου και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που διαμορφώνεται στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον της ναυτιλίας. Για να συμβεί αυτό, όμως, δεν αρκεί η αναθεώρηση ή η βελτίωση απλά της ναυτικής εκπαίδευσης. Απαιτείται πολιτική βούληση, στρατηγικός σχεδιασμός και ρήξη με κατεστημένες πρακτικές που για χρόνια ταλανίζουν τον χώρο. Η έρευνα για την κατάσταση των ΑΕΝ της Ελλάδας, που δημοσίευσε πριν λίγο καιρό το Ευγενίδειο Ίδρυμα, θα πρέπει όχι μόνον να μελετηθεί από όλους μας αλλά και να μας προβληματίσει.

Στο τελευταίο ερώτημα που έθεσα, αν και θα μπορούσε κανείς να διατυπώσει δεκάδες σχετικά ερωτήματα, για το ποια διαδικασία προβλέπεται προκειμένου το εγχειρίδιο ΚΕΠ, όταν κατατεθεί στον υπεύθυνο της σχολής μετά την συμπλήρωσή του, να αξιολογηθεί και να βγουν τα χρήσιμα συμπεράσματα για την ποιοτική βελτίωση του σπουδαστή αλλά και του περιεχομένου του, χωρίς επακριβώς να γνωρίζω, τολμώ να συμπεράνω πως μάλλον δεν υπάρχει καμία τέτοια διαδικασία.

Θεωρητικά προσεγγίζοντας το συγκεκριμένο ζήτημα, νομίζω πως η συ-

μπλήρωση, η κουραστική και επώδυνη πολλές φορές, του εγχειριδίου δεν θα πρέπει να ακυρώνεται μετά την κατάθεσή του στην σχολή. Θα πρέπει να επιμελείται, να αναλύεται και από τα συμπεράσματα που θα προκύπτουν να διαμορφώνεται για τον κάθε σπουδαστή ξεχωριστά ένα προσωποποιημένο πλέον πλαίσιο ενισχυτικής διδασκαλίας. Η μελέτη και η ανάλυση των συμπληρωμένων από τους σπουδαστές εγχειριδίων, θα βοηθούσε στον μελλοντικό επανασχεδιασμό και στην απαραίτητη επικαιροποίησή τους. Είναι αυτονόητο νομίζω ότι ένα σύγχρονο και βελτιωμένο κατά το δυνατόν ΚΕΠ σημαίνει βελτιωμένη εκπαίδευση και κατά συνέπεια καλύτερους αξιωματικούς.

Κλείνοντας, θα ήθελα να συμπληρώσω πως θεωρώ δεδομένο και νομίζω πως πολλοί θα συμφωνήσουν μαζί μου, πως το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας οφείλεται εν πολλοίς, στην συμμετοχή του Έλληνα ναυτικού. Του Έλληνα ναυτικού, του οποίου η ιδιοσυγκρασία και η ικανότητα να δίνει λύσεις ακόμη και στα φαινομενικά άλυτα προβλήματα της σκληρής καθημερινότητας στο πλοίο, έκανε την διαφορά.

Κάποιοι, κι ελπίζω πως είναι αρκετοί, θα θυμούνται πως λίγες δεκαετίες πριν, για να γίνει κάποιος Αξιωματικός Ε.Ν. θα έπρεπε να είναι αριστούχος. Οι Αγγλοσάξονες, οι οποίοι είχαν μεγάλη ναυτική παράδοση, έλεγαν χαρακτηριστικά, πως για καπετάνιο στέλνουμε το καλύτερό μας παιδί και εννοούσαν φυσικά τον καλύτερο μαθητή.

Με χαρά μαθαίνω πως τα τελευταία χρόνια, τα χρόνια της κρίσης που περνά δυστυχώς η πατρίδα μας, οι υποψήφιοι σπουδαστές που εισέρχονται στις ΑΕΝ σε ποσοστό πάνω από 53,6% αποφοίτησαν με βαθμό μεταξύ 14 και 18, ενώ περίπου το 7,1% των εισερχομένων έχουν βαθμό απολυτηρίου πάνω από 18. Αυτή η ποιοτική αλλαγή αξιολογηθεί από την πολιτεία, την εργοδοσία αλλά και από τους Έλληνες ναυτικούς προς όφελος της πατρίδας.

Βρισκόμαστε σε μια πολύ κρίσιμη για το μέλλον της ναυτιλίας και όχι μόνον εποχή. Η παγκοσμιοποίηση δημιούργησε καινούργιες ευκαιρίες, νέες προκλήσεις, αλλά έφερε και σοβαρά προβλήματα και ανακατατάξεις στις κοινωνίες παγκοσμίως. Σιγά-σιγά δημιουργείται ένα εργασιακό περιβάλλον, όπου θα έχουν θέση μόνο οι άριστοι. Δεν θα υπάρχουν εργασιακές θέσεις για αυτούς που δεν είναι ειδικά εκπαιδευμένοι, μορφωμένοι, για αυτούς που δεν έχουν παρακολουθήσει από πολύ κοντά τις εξελίξεις γενικότερα.

Ας αρχίσουμε λοιπόν να βλέπουμε με άλλο μάτι την υπόθεση της ναυτικής εκπαίδευσης, όχι μόνο γιατί υπάρχουν αριστούχοι πλέον στις τάξεις των ΑΕΝ, αλλά και γιατί λόγω της εξέλιξης του τρόπου ναυσιπλοΐας θα πρέπει να γίνουν τολμηρές αλλαγές και μάλιστα άμεσα και σύντομα. Η καλύτερη, η πλέον σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση είναι ίσως μονόδρομος για να συνεχίζουν τα πλοία να επανδρώνονται με Έλληνες Πλοιάρχους και Μηχανικούς. Και ένα βελτιωμένο ΚΕΠ θα βοηθούσε πολύ προς αυτήν την κατεύθυνση.

## ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Κουλούρης:** Θεωρώ εξαιρετική την παρουσίαση του συναδέλφου. Ομολογώ ότι όντως είναι πάρα πολύ σημαντική η διαδικασία των sandwich courses για τους λόγους που ανέφερε ο κ. Τσίρος και στέκομαι σε κάποια σημεία για να μην αναφερθώ στα αρνητικά, τα περισσότερα τα περιέγραψε ο κ. Τσίρος. Θα αναφερθώ σε αυτό που είπε για τον αμήχανο επί του πλοίου αξιωματικό εκπαιδευτή. Και η ερώτησή μου είναι: μήπως έπρεπε να υπάρχει κάποιο εγχειρίδιο πρακτικής άσκησης, το οποίο απευθύνεται στους επιβλέποντες αξιωματικούς, δηλαδή ένα εγχειρίδιο που θα περιλαμβάνει μια μορφή τυποποιημένης λίστας, check list δηλαδή, που θα καθορίζει τον τρόπο επίβλεψης και θα διασφαλίζει ότι δεν υπάρχουν παρεκκλίσεις από το πρόγραμμα πρακτικής άσκησης κ.τ.λ.; Τώρα, για να αναφερθώ σε 2-3 σημεία βελτιώσεων, θεωρώ ότι το ΚΕΠ θα μπορούσε να είναι Α' και Β' εξαμήνου ανάλογα με την ύλη. Αυτή τη στιγμή αναφέρεται το ΚΕΠ σε ύλη που δεν έχουν διδαχθεί, που σίγουρα δεν βοηθάει τον σπουδαστή, αλλά επιπλέον θα πρέπει να ξεπεράσουμε τον στρουθοκαμηλισμό, διότι η ναυτιλία ήταν παγκόσμια και είναι ακόμα περισσότερο και μπορεί να έχει έναν εκπαιδευτή, ο οποίος δεν θα είναι Έλληνας. Εξάλλου το συζητήσαμε προηγουμένως, οι ομιλητές το αναφέρανε. Κατά συνέπεια το ΚΕΠ θα πρέπει να είναι στην αγγλική ή τουλάχιστον στην ελληνική και στην αγγλική, για να μπορεί ο εκπαιδευτής να βοηθήσει και να εξασκηθεί ο σπουδαστής, διότι όπως ανέφερε και ο κ. Τσενεμπής, καθώς και όλοι οι ομιλητές, τα αγγλικά είναι πολύ σημαντικά.

**κ. Θεοφανόπουλος:** κ. Κουλούρη, το ΚΕΠ υπάρχει και στα αγγλικά.

**κ. Κουλούρης:** Υπάρχει και στα αγγλικά; Συγγνώμη, δεν το ήξερα. Σημεία βελτιώσεων: Θα πρέπει νομίζω να παραπέμπει το ΚΕΠ σε κανονισμούς για να βοηθήσει τον σπουδαστή να εξοικειωθεί με τις διεθνείς συμβάσεις και τους κανονισμούς. Επίσης θα μπορούσε, όπως είπα προηγουμένως, να αναφέρεται στην πολιτική κάθε εταιρείας, που σύμφωνα με τον ISM, τα συστήματα διαχείρισης είναι λίγο-πολύ τα ίδια. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει πραγματικά να γίνει μια πρακτική εξάσκηση όσο γίνεται πιο σωστά πάνω στο πλοίο.

**κ. Μηνόγιαννης:** Υπάρχει πρόθεση και προγραμματισμός για επανασύνταξη, εκσυγχρονισμό και εναρμονισμό των ΚΕΠ 1 και 2 των ΑΕΝ/Πλοιαρχών, ώστε η ύλη και τα αιτούμενα σε αυτά να συμβαδίζουν με την ύλη που διδάσκεται σήμερα στα αντίστοιχα εξάμηνα αυτών;

**κ. Τσίρος:** Ότι έπρεπε να μεταφερθούν πιο μετά και να αλλάξει και η ύλη είναι η δική μου γνώμη.

**κ. Γκοτζαμάνης:** Ήθελα να πω για μια παρατήρηση που κάνατε, ότι η αξιολόγηση των ΚΕΠ γίνεται στις σχολές, ίσως δεν είναι η απόλυτα τέλεια και σωστή και ίσως λόγου χρόνου κάποιες φορές, απλώς γίνεται για να γίνεται. Εκεί βέβαια υπάρχει και ένα παράπονο από τις σχολές, ότι το 99% των ειδικών εκθέσεων που έρχονται για τους σπουδαστές είναι καθαρά τυπικές, δηλαδή δεν αναφέρεται σχεδόν σε καμία κάτι ιδιαίτερα καλό ή ιδιαίτερα κακό για τον σπου-

δαστή που εκπαιδεύτηκε. Τώρα όσον αφορά τα ΚΕΠ, θέλω να σας ρωτήσω τι γνώμη έχετε; Ή αν έχετε δει τα ΚΕΠ του ISF και αν τα θεωρείτε ως πρότυπο ίσως που θα μπορούσαμε να τα ακολουθήσουμε εν μέρει σε μια αναθεώρηση των ΚΕΠ που υπάρχουν;

**κ. Τσίρος:** Νομίζω ότι πρώτα από όλα ένα ΚΕΠ πρέπει να είναι επίκαιρο και όταν λέω επίκαιρο, να ακολουθεί κατά πόδας τις εξελίξεις στον χώρο. Αυτό από μόνο του είναι μπούσουλας, είναι οδηγός. Εάν αυτοί που το φτιάχνουν έχουν σχέση με τη θάλασσα και γνωρίζουν ποια είναι τα καράβια του σήμερα, νομίζω ότι οι ασκήσεις και οι προβληματισμοί που θα θέτουν στον εκπαιδευόμενο θα είναι επί του παρόντος, θα συζητάμε για το καράβι του σήμερα και όχι για το καράβι του χτες. Αυτή είναι η δική μου η άποψη και μια και συζητήσατε για την αξιολόγηση, σας ζητώ συγγνώμη, αυτό ήταν που εγώ είχα αποκομίσει από τους σπουδαστές, δεν ήξερα ποια είναι η διαδικασία, αν το παρακολουθεί κάποιος το ΚΕΠ, αν φαίνονται οι ασκήσεις αυτές, αν φαίνεται η πρόοδος.

**κ. Ματσάγγος:** Να πω ότι ένας από τους λόγους που γίνεται αυτή διημερίδα και που ετέθη υπό την αιγίδα του Ιδρύματος Ευγενίδου είναι η προσπάθεια να αναμορφωθούν τα ΚΕΠ. Θεωρούμε λοιπόν ότι η συμβολή σας είναι πολύτιμη, και του ομιλητού, καθώς και όλων τα παρισταμένων σε αυτήν την προσπάθεια που γίνεται, ούτως ώστε τα καινούργια ΚΕΠ που θα βγουν να μην είναι μόνο προσαρμοσμένα στα καινούργια δεδομένα της καινούργιας STCW/Manila, αλλά να ενσωματώνουν και όλες τις καινούργιες ματιές, που μπορεί να υπάρχουν σε αυτόν τον τομέα. Για αποφυγή παρεξηγήσεων και για να μην υπάρξει κάποια παρανόηση, τα δεδομένα ΚΕΠ παρά τα προβλήματά τους, που εμφανίζονται σήμερα, όταν συνεγράφησαν, εξυπηρετούσαν τις ανάγκες.

**κ. Τσίρος:** Ήταν επίκαιρα.

**κ. Ματσάγγος:** Και πράγματι όλοι μας εδώ και με την συμβολή όλων σας προβληματιζόμαστε και είναι και ένα από τα ερωτήματα που έχουμε θέσει στην διημερίδα, εάν και κατά πόσον θα πρέπει το ΚΕΠ σε τακτά χρονικά διαστήματα και πόσο συχνά να αναμορφώνεται.

**κ. Φαμηλωνίδης:** Συμφωνώ με τον καπετάνιο για την παρακολούθηση των ΚΕΠ από την ξηρά ή από τους καθηγητές. Έχει τύχει να έχω πάει στο Warsash, το ναυτικό κολλέγιο του Southampton, με δαπάνες των πλοιοκτητών, για έναν μήνα το 1983 και παρακολουθήσαμε τα guided studies, στα ελληνικά λέμε «κατευθυνόμενη εκπαίδευση». Δεν ξέρω τα προγράμματα πώς είναι τώρα, αν είναι όμως από την εποχή εκείνη, θα είναι ξεπερασμένα. Οι σπουδαστές αλληλογραφούσαν με τους καθηγητές της σχολής και με την εταιρεία, η οποία ήταν σπόνσορας των σπουδαστών, και έτσι υπήρχε μια άμεση επικοινωνία καθ' όλη τη διάρκεια του εξαμήνου. Και κάτι άλλο. Εφόσον είναι προϋπόθεση για να παρακολουθήσει το επόμενο εξάμηνο ο σπουδαστής η συμπλήρωση του ΚΕΠ, αλλά όχι μόνο η συμπλήρωση αλλά και η υποστήριξή του, οι καθηγητές οι οποίοι ορίζονται και παίρνουν έναν αριθμό σπουδαστών για να ελέγξουν,

έβλεπαν πολλές φορές ότι τα ΚΕΠ ή ήταν ασυμπλήρωτα ή δεν μπορούσαν να τα υποστηρίξουν. Έφτανες στο σημείο και του έλεγες πήγαινε συμπλήρωσέ το αυτό και δεν το έφερνε και το αποτέλεσμα ήταν να αλλάζουμε τον καθηγητή για να τα ελέγξει. Αυτό σημαίνει ότι ο σπουδαστής έπρεπε να ξαναπάει ταξίδι, αυτό έλεγε και ο κανονισμός, άρα θέλει και προσοχή από τους καθηγητές, να υποστηρίζεται το ΚΕΠ και να είναι συμπληρωμένο σωστά. Εδώ έλειπε το σχέδιο όλο του πηδαλίου. Πού θα το συμπληρώσει αυτό; Έπρεπε να πάει σε έναν άλλο σπουδαστή να του φέρει ένα πηδάλιο.

**κ. Τσίρος:** Πουλάνε και έτοιμα ΚΕΠ τώρα, συμπληρωμένα, από ό,τι έχω ακούσει.

**κ. Φαμηλωνίδης:** Πρέπει να συμπληρώνονται σωστά και να υποστηρίζονται.

**κ. Τσινός:** Σχετικά με το ΚΕΠ των αγγλικών που προαναφέρατε, ότι υπάρχει στα ελληνικά και στα αγγλικά, εγώ σαν σπουδαστής πρώτη φορά το ακούω. Έχω συμπληρώσει και τα 2 ΚΕΠ στα ελληνικά και το ακούω πρώτη φορά. Γιατί λοιπόν οι σπουδαστές δεν ενημερώνονται ότι μπορούν να πάρουν ένα ΚΕΠ στα αγγλικά και να το συμπληρώσουν και για εξάσκηση στην αγγλική γλώσσα και στην ναυτική ορολογία; Και κάνω αυτήν την παρέμβαση, γιατί ο λόγος μου, το αναφέρει αυτό, ότι κατά το ήμισυ τουλάχιστον το πρώτο εκπαιδευτικό ΚΕΠ και κατά 70% το δεύτερο θα πρέπει να είναι στην αγγλική γλώσσα.

**κ. Θεοφανόπουλος:** Θα απαντήσω εγώ, αν μου επιτρέπετε. Όταν πριν από 2 χρόνια επιτρέπη με υπουργική απόφαση να ναυτολογείστε και σε πλοία με ξένη σημαία, ταυτόχρονα τότε έγινε με την βοήθεια του Ιδρύματος Ευγενίδου η μετάφραση του ΚΕΠ στα αγγλικά. Όλο αυτό το υλικό και οι αποφάσεις έχουν έρθει στις σχολές σας. Όσον αφορά την κριτική για τα ΚΕΠ, που ακούστηκε ότι κυκλοφορούν εδώ και εκεί, έρχονται έτοιμα και τα συναφή, εγώ θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι το ΚΕΠ δεν ανήκει μόνο στον σπουδαστή, υπογράφει και ο Εκπαιδευτής Αξιωματικός και ο Πλοίαρχος και δεν πρέπει να απεκδυόμαστε των ευθυνών μας όταν έχουμε μπροστά μας ένα τέτοιο βιβλίο, το οποίο θα το υπογράψουμε. Επίσης σε επίρρωση αυτού που είπε και ο κ. Ναύαρχος προηγουμένως, βεβαίως τα ΚΕΠ είναι υπό αναθεώρηση ήδη, όλα τα ΚΕΠ που υπάρχουν, φτιάχνονται και νέα, ο θεσμός του ΚΕΠ γενικά αλλά και το εγχειρίδιο του ΚΕΠ είναι ένα από τα κύρια αντικείμενα του σημερινού συνεδρίου και της τωρινής συνεδρίας.

## ΙΩΑΝΝΑ ΣΠΑΝΑΚΗ

### Γυναίκες στα πλοία

Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω το Ίδρυμα Ευγενίδου και την Οργανωτική Επιτροπή για τη πρόσκλησή μου στο συνέδριο, που μου έδωσε το βήμα να αναπτύξω το θέμα της παρουσίας των γυναικών στο ανδροκρατούμενο επάγγελμα του ναυτικού. Είναι ένα θέμα που με αφορά άμεσα, αφού έχω επιλέξει συνειδητά να ακολουθήσω αυτό το επάγγελμα και θα επιδιώξω με κάθε τρόπο να καταξιωθώ σ' αυτό.

Το ποσοστό των γυναικών που εισάγονται κάθε χρόνο στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού είναι μεγάλο, αλλά η πραγματική παρουσία των γυναικών επί των πλοίων, ακόμα και ως δόκιμοι, είναι αμελητέα. 34 χρόνια μετά την αποφοίτηση της πρώτης γυναίκας Πλοίαρχου, για πολλούς ναυτικούς οι λέξεις “γυναίκα” και “Πλοίαρχος”, παραμένουν αμοιβαίως αποκλειόμενες.

Παρά το γεγονός πως η χώρα μας κατέχει σημαντικό ποσοστό στην μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου, ελέγχοντας περίπου το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας, σύμφωνα με τις πηγές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οι αντιλήψεις πολλών δεν συμβαδίζουν με τον εκσυγχρονισμό των διεθνών οργανισμών για παροχή ίσων ευκαιριών σε άντρες και γυναίκες ναυτικούς.

Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες υποστηρίζουν πως δεν βρίσκουν ικανούς Έλληνες αξιωματικούς για τα καράβια τους. Ίσως, όμως, να μην θέλουν πράγματι να βρουν. Διαφορετικά θα εγκατέλειπαν την φυλακή των προκαταλήψεών τους, που είναι αντίθετες στην παρουσία των γυναικών ναυτικών, και θα συμμορφώνονταν με τις οδηγίες των διεθνών οργανισμών, οι οποίοι δεν εντάσσονται σίγουρα στον φεμινισμό, αλλά πορεύονται με βάση το συμφέρον της ναυτιλίας.

Πολλές είναι εκείνες οι κοπέλες που έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία το θεωρητικό εξάμηνο φοίτησής τους σε κάποια Σχολή, έχοντας άριστη επίδοση στα μαθήματά τους, και επιθυμούν να εφαρμόσουν έμπρακτα αυτές τις γνώσεις που απέκομισαν, πάνω στο πλοίο μιας ναυτιλιακής εταιρείας, που θα τις εμπιστευτεί στα καράβια της και θα τους δώσει την ευκαιρία να αναδείξουν τα προσόντα, τις γνώσεις και τις ικανότητές τους. Όμως, δυστυχώς, είναι πολύ λίγες αυτές οι εταιρείες, που όχι μόνο θα προσλάβουν κάποια δόκιμο γυναίκα, αλλά θα δεχτούν να της δώσουν και μία αίτηση εργασίας, πολλές φορές αντι-



δρώντας κατά τα γνωστά, λέγοντας: «Λυπάμαι, κορίτσια. Δεν δεχόμαστε αιτήσεις από κοπέλες». Ή ακόμα και δημιουργώντας ψεύτικες ελπίδες, λέγοντας: «Αφήστε την αίτηση και αν προκύψει κάτι θα σας ειδοποιήσουμε», ενώ στην πραγματικότητα, είναι βέβαιο πως δεν υπάρχει καμία τέτοια πιθανότητα.

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι σκληρό για όλους, πόσο μάλλον για τις γυναίκες, όπου δημιουργείται η αίσθηση μιας διαρκούς καχυποψίας, ότι η γυναίκα δεν θα καταφέρει να αντεπεξέλθει στις προκλήσεις της δουλειάς. Η αμφισβήτηση, όμως, αυτή των γυναικών, για το ναυτικό επάγγελμα, έχει να κάνει τόσο με την σωματική τους διάπλαση, όσο και με την επίδραση που θα έχει η πιθανή σεξουαλική έλξη στους άντρες.

Υπάρχει ευρύτερα η αντίληψη από τις ναυτιλιακές εταιρείες πως η παρουσία μιας γυναίκας μέσα σε ένα ανδροκρατούμενο, έως τώρα, περιβάλλον όπως είναι αυτό του πλοίου, πιθανόν να προκαλέσει “διατάραξη” και διαφοροποίηση στις κοινωνικές συμπεριφορές και στις καθημερινές συνήθειες του υπόλοιπου πληρώματος. Άλλοι υποστηρίζουν ότι το ναυτικό επάγγελμα χρειάζεται μυς. Και γι’ αυτό δεν θέτω καμία αμφισβήτηση. Αυτό που πραγματικά χρειάζεται, όμως, είναι θάρρος, αποφασιστικότητα και δύναμη ψυχής.

Επίσης, δεν αμφισβητώ το γεγονός, πως στο παρελθόν έχουν δημιουργηθεί διάφορα δυσάρεστα περιστατικά επί των πλοίων, με πρωταγωνίστριες, όπως έχει αναφερθεί, γυναίκες δοκίμους. Έχετε σκεφθεί, όμως, πως εσείς οι ίδιοι μπορεί να μην έχετε παράσχει την απαραίτητη παιδεία στους άντρες αξιωματικούς σας, ώστε να ξέρουν πώς να συμβιώνουν και να συνεργάζονται με τις γυναίκες συναδέλφους τους; Γιατί σίγουρα, το έγκλημα αυτό δεν έχει μόνον έναν δράστη. Κι αν μια γυναίκα κάνει λάθος, τις αντιμετωπίζετε όλες το ίδιο.

***Το θεωρείτε δίκαιο; Ή μήπως έτσι συμπεριφέρεστε και στους άντρες;***

Το “ασθενές” φύλο, έχει παρουσιάσει μέχρι και σήμερα αξιοσημείωτες επιδόσεις στο ανδροκρατούμενο ναυτικό επάγγελμα. Διότι η επιτυχία δεν είναι θέμα φύλου, αλλά προσωπικής ικανότητας. Είναι καιρός να απεγκλωβιστείτε από τα ταμπού και τις προκαταλήψεις σας, και να αντιμετωπίζετε κάθε γυναίκα ναυτικό όπως και τον κάθε άντρα συνάδελφό της, ανάλογα με την προσωπική τους αξία.

Να έχετε κατά νου, πως οι γυναίκες βρίσκονται πια στις γέφυρες, αλλά και στα μηχανοστάσια των πλοίων, με το σπαθί τους, επιδεικνύοντας πειθαρχία, αξιοπρέπεια και παιδεία. Και να διδάσκετε στους άντρες αξιωματικούς σας να τις σέβονται, επιδεικνύοντας και σεβασμό στην απόφαση της εταιρείας που τις εμπιστεύτηκε, ως εν δυνάμει ή ως αξιωματικούς, πλέον, στον στόλο της.

Δεν ταιριάζει σε Έλληνες αυτός ο μισογυνισμός, αυτή η υποτίμηση και οι διακρίσεις εις βάρος των γυναικών. Δεν λέμε ότι όλες οι γυναίκες είναι ικανές, γιατί άλλωστε δεν θέλουμε οι ίδιες να πουλήσουμε παραμύθι. ***Όμως, κάνουν για καπετάνιοι και όλοι οι άντρες;***

Μην παραλείπουμε όμως και τον κρατικό μηχανισμό, ο οποίος, με την σει-

ρά του, παρουσιάζει αδυναμία προσαρμογής στις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών, αφού δεν παρέχει τα κατάλληλα κίνητρα στις ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να μπορεί να απορροφηθεί από αυτές η πλειονότητα, τουλάχιστον, των γυναικών που εισέρχονται κάθε χρόνο στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Σε αντίθεση με το άρθρο 4 του Συντάγματος, όπου στις παραγράφους 1 και 2, αναφέρει: «Οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου. Οι Έλληνες και οι Ελληνίδες έχουν ίσα δικαιώματα και υποχρεώσεις».

Παρά τις πρωτοβουλίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού να προωθήσει την ενσωμάτωση των γυναικών στη ναυτιλιακή βιομηχανία, από τα τέλη της δεκαετίας του '80, οι γυναίκες, ακόμη και σήμερα, έρχονται αντιμέτωπες με τη δυσκολία να γίνουν αποδεκτές στον ποντοπόρο τομέα της ναυτιλίας και παραμένουν μια ακραία μειονότητα του στόλου, τόσο στη γέφυρα όσο και στα μηχανοστάσια των πλοίων ανεξαρτήτως τύπου (Zhoa, 1998). Γιατί γνωρίζουμε πως η κοινωνία δεν είναι έτοιμη να ακούσει την αλήθεια. Πόσο μάλλον, η ναυτιλιακή κοινότητα να ακούσει και την πλευρά των γυναικών.

Εκατοντάδες είναι τα κορίτσια που πλημμυρίζουν τις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού. Και παρά το γεγονός ότι διανύουμε τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν, αλλά και ο ρατσισμός που δέχονται, τόσο μέσα σε αυτές, όσο και μέσα στα πλοία, είναι ασυμβίβαστα με την εποχή μας. Και μην παραλείψουμε και την διαταραχή που επέρχεται στην προσωπική τους ζωή. Γιατί μία γυναίκα που αποφασίζει να χαράξει την δικιά της πορεία στην θάλασσα, έχει να αντιμετωπίσει πολλές φουρτούνες. Με μεγαλύτερες, εκείνη της οικογένειας και της μητρότητας, που σε πολλές περιπτώσεις, ο έρωτας και η μαγεία της θάλασσας την αποκλείουν από αυτές. ***Δεν είναι κρίμα λοιπόν, να βλέπουμε αριστούχες σπουδάστριες να κινδυνεύουν να μην πάρουν πτυχίο, διότι δεν κατάφεραν να ναυτολογηθούν, ώστε να μπορέσουν να ολοκληρώσουν την 12μηνη υποχρεωτική πρακτική τους άσκηση;***

Παρακαλούμε πολύ τους αρμόδιους να ψάξουν λίγο το θέμα, και μιλώντας για αξιοκρατία και ισότητα των δύο φύλων, να θέσουν νέα μέτρα που θα διευκολύνουν την ναυτολόγηση και την μεγαλύτερη απορρόφηση των γυναικών δοκίμων σε πλοία για τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια, ώστε να μην σπαταλούνται άδικα τα λεφτά και οι κόποι εκείνων των γονέων, που επιθυμούν να σπουδάσουν τα παιδιά τους και να τα καμαρώσουν ως καταξιωμένους αξιωματικούς της ναυτιλιακής παράδοσης της πατρίδας τους.

Ας δώσουν, λοιπόν, την ευκαιρία στις Ελληνίδες, να εισχωρήσουν και να καταξιωθούν με τις γνώσεις, την ικανότητα, το πείσμα και την αξιοπρέπειά τους, στο ιδιόμορφο αυτό επάγγελμα του ναυτικού. Εξάλλου, ως γυναίκες πρέπει να περάσουμε από 40 κύματα, από απίστευτα “καψόνια” και δοκιμασίες, τόσο σωματικής δύναμης, όσο και ψυχικής, ώστε τελικά να πείσουμε κάποιους πως μια γυναίκα μπορεί να μην έχει την δύναμη να μασάει τα σίδερα, αλλά με το πείσμα και την θέλησή της, μπορεί να τα λυγίζει.

Πρέπει καθημερινά να πείθουμε τους άλλους για τις γνώσεις μας, την ικανότητά μας, μα πάνω απ' όλα για την αξιοπρέπειά μας. Διότι, η συμβίωση μιας γυναίκας και η συνύπαρξή της πάνω σε ένα πλοίο με 20 ή και 30 άντρες, ειλικρινά, δεν είναι εύκολη υπόθεση. Η μοναξιά της θάλασσας, η νοσταλγία για την πατρίδα και η αποξένωση, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι πολλές φορές όλα τα βλέμματα είναι καρφωμένα πάνω σου, σε κάνουν να υποκύψεις στην ανθρώπινη αδυναμία και για μια στιγμή να λυγίσεις. Όμως, εάν πραγματικά ξέρεις τι είναι αυτό που θέλεις να επιτύχεις και αγαπάς αυτό το επάγγελμα, θα προσαρμοστείς σε αυτές τις συνθήκες και θα συνεχίσεις να δουλεύεις με τους ναύτες σαν ναύτης και με τους αξιωματικούς σαν αξιωματικός, ενώ παράλληλα θα πρέπει να κρατάς τις ισορροπίες, κερδίζοντας τον σεβασμό και πείθοντας, έτσι, μερικούς ότι μία γυναίκα μπορεί να σηκώσει το βάρος της ευθύνης του Πλοιάρχου.

Πολλοί είναι αυτοί που θα σε σέβονται και θα σε αντιμετωπίζουν ως αξιωματικό, αλλά πολλοί είναι και εκείνοι που δεν θα χάνουν ευκαιρία να σε ντροπιάζουν και να προσπαθούν να σε κάνουν να μετανιώσεις για το επάγγελμα που διάλεξες να κάνεις. Είτε εξευτελίζοντάς σε ως γυναίκα, είτε βάζοντάς σου βαριές δουλειές, που και οι ίδιοι, αναρωτιέμαι, αν μπορούν να κάνουν. Υπάρχουν προφανώς και περιπτώσεις όπου πολλοί καταχρώνται την εξουσία τους και επιθυμούν να νιώσουν δυνατοί έναντι σε μια νέα δόκιμο κοπέλα, ενοχλώντας την σεξουαλικά. Και όπως ανέφερα και πριν, ο υπαίτιος δεν είναι πάντα η γυναίκα.

Είναι λογικό λοιπόν, μα και ανθρώπινο, το κουράγιο κάποια στιγμή να λιγοστέψει. Το πείσμα, όμως, και η ελπίδα δεν χάνεται, έχοντας ως πρότυπο εκείνες τις γυναίκες που κατάφεραν, παρά τις αντιξοότητες, να ανοίξουν τα πανιά τους και να ανέβουν στην κορυφή της πλοιαρχίας. Και όπως λέει η παροιμία, ο καλός ο καπετάνιος στην φουρτούνα φαίνεται.

Έτσι, όποια καταφέρνει και νικάει τις επαγγελματικές αυτές φουρτούνες, αποτελεί πηγή ελπίδας για κάθε άλλη που ονειρεύεται να ακολουθήσει την πορεία της. Και ελπίζουμε να σταματήσουν πια οι διακρίσεις εις βάρος των γυναικών, σε όλα τα επίπεδα. Ίσα-ίσα, που θα έπρεπε να καμαρώνουμε για τις συμπατριώτισσές μας, που έφτασαν στον βαθμό του Ανθυποπλοιάρχου, του Υποπλοιάρχου ή και του Πλοιάρχου. Γιατί η ναυτιλία πρέπει να αναζητά άτομα με ικανότητες, και όχι με σωματικές ιδιαιτερότητες. Η θέση του αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού σήμερα, χρειάζεται μυαλό, όχι μπράτσα.

Σήμερα, αρκετές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα απασχολούν γυναίκες αξιωματικούς στα πλοία τους. Γι' αυτό, όποιος αντικρίζει με καχυποψία και με ειρωνεία τα νέα κορίτσια που επιλέγουν να σπουδάσουν στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, καλά θα κάνει να αλλάξει την γνώμη του, αν δεν θέλει να τον θεωρούν τουλάχιστον απληροφόρητο. Άλλωστε, αποδείξαμε πως και οι γυναίκες μπορούν, όχι μόνο να εργαστούν στα καράβια, αλλά και να τα κυβερνούν!

### ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ-ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

**κ. Κουλούρης:** Κατανοώ την απογοήτευση που υπήρξε στην ομιλία σας κ. Σπανάκη, από την άλλη πλευρά θα σας μεταφέρω τα λόγια μιας κυρίας, η οποία ήταν, αν θυμάμαι καλά, υψηλόβαθμο στέλεχος της ένωσης εφοπλιστών της Δανίας, τον Οκτώβριο που βρισκόμουν στην Manila, γιατί κάθε χρόνο πάω και παρακολουθώ το Asia-Pacific Manning & Training Conference, η οποία –και υιοθετώ τα λόγια της– είχε ίσες ευκαιρίες, αλλά πρέπει να αποδεχθούμε και την ιδιαιτερότητα του φύλου, ίσες ευκαιρίες ναι, να πούμε όμως πως η γυναίκα είναι γυναίκα με αυτό που από τη φύση της υπάρχει, αυτό δεν είναι ούτε ντροπή, ούτε αδικία. Από την άλλη πλευρά ένα δεύτερο σημείο της ομιλίας που ήθελα να σχολιάσω, είπατε ότι καθημερινά πρέπει να αποδεικνύουμε και να πείθουμε για την αξία μας. Να ξέρετε ότι στον χώρο της ναυτιλίας αυτό πρέπει να γίνεται μέχρι την τελευταία μέρα που είμαστε στο καράβι ή που θα βγούμε στην σύνταξη. Και εγώ ο οποίος έχω 40 χρόνια στην ναυτιλία πρέπει καθημερινά να αποδεικνύω ότι κάνω τη δουλειά μου σωστά. Εάν ένας καλός καπετάνιος, ένας καλός αξιωματικός κάτσει στην καρέκλα και δεν αγωνιστεί καθημερινά για την άψογη σωστή λειτουργία του πλοίου θα έχει χαλάσει την καλή του φήμη και θα χάσει και την δουλειά του. Κατά συνέπεια είναι δεδομένο ότι πρέπει να αποδεικνύουμε καθημερινά ότι κάνουμε σωστά τη δουλειά μας, διότι η ίδια η δουλειά το απαιτεί.

**κ. Σπανάκη:** Δεν ανέφερα ότι καθημερινά πρέπει να αποδεικνύουμε την αξία μας, αλλά ανέφερα ότι καθημερινά πρέπει να αποδεικνύουμε την αξιοπρέπειά μας.

**κ. Κουλούρης:** Τότε δεν κατάλαβα, νόμιζα τις ικανότητες.

**κ. Σπανάκη:** Όχι, την αξιοπρέπεια.

**ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Β. ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ**  
**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ**

**Το ζήτημα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.**  
**Μια σύντομη αναφορά στις νέες απαιτήσεις**  
**για το ναυτικό επάγγελμα\***

**1. Εισαγωγή.**

Ο σκοπός της *εργασίας* αυτής είναι να εξετάσει κάποιες πτυχές του συνεχώς αυξανόμενου προβληματισμού για τις προοπτικές της ναυτικής εκπαίδευσης. Ειδικότερα, θα επιχειρήσουμε μία σύντομη ανάλυση κάποιων παραμέτρων που επηρεάζουν το ναυτικό επάγγελμα, όπως ο τρόπος που η ναυτική εκπαίδευση διεξάγεται και η χρονική διάρκειά της, η ελκυστικότητά της που απευθύνεται κυρίως στους νέους ναυτικούς αλλά και η αποτελεσματικότητά της, που έχουν ως συνέπεια την ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων αξιωματικών στην παγκόσμια και συνεχώς πιο απαιτητική ναυτιλιακή βιομηχανία. Στη συνέχεια θα προτείνουμε ένα νέο ποιοτικό μοντέλο εκπαίδευσης, το οποίο βασίζεται στη συνεχή εκπαίδευση και διά βίου μάθηση των ναυτικών (life long learning).

**2. Νέες απαιτήσεις του διεθνούς ναυτιλιακού πλαισίου.**

Με τον όρο *εκπαίδευση* δεν περιγράφεται μόνο η φοίτηση στις σχολές ΑΕΝ, αλλά η συνεχής και ανανεωμένη επιμόρφωση των Ελλήνων αξιωματικών σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, οι οποίες συνεχώς αλλάζουν και ανανεώνονται τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο. Το πρόβλημα της έλλειψης αρκετών, αλλά κυρίως ικανών, Ελλήνων αξιωματικών δεν είναι νέο και έχει απασχολήσει και παλαιότερα σε ερευνητικό επίπεδο.

Επομένως, θα πρέπει να εντοπιστούν οι αιτίες που οι νέοι Έλληνες δεν έχουν ικανοποιητικά κίνητρα να εισέλθουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά συγχρόνως και να τονισθεί η σημαντικότητα/αναγκαιότητα εξέλιξης και ανα-

---

\* Η εργασία των κ.κ. Α. Αλεξόπουλου και Α. Γεωργάκη δεν παρουσιάστηκε κατά την διάρκεια του Συνεδρίου λόγω αδυναμίας τους να παρευρεθούν.

βάθμισης του Ελληνικού συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε οι απόφοιτοι των Σχολών να έχουν όλα τα απαραίτητα προσόντα για την εξέλιξή τους. Όμως, με τις νέες απαιτήσεις που προκύπτουν από την αναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων, π.χ. τις 2010 Manila Amendments της STCW, την MLC 2011 του ILO, αλλά και την πιστή εφαρμογή του κώδικα ISM που έχει αναβαθμίσει τον ρόλο του Πλοιάρχου και θέτει τις προϋποθέσεις για την καλύτερη συμπεριφορά των πληρωμάτων σε περιπτώσεις εκτάκτων περιστατικών πάνω στο πλοίο, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί η διαρκής ανάγκη για συνεχή και διά βίου εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών (life long learning).

Κατά συνέπεια ο πλήρως καταρτισμένος ναυτικός (είτε ως αξιωματικός είτε ως κατώτερο πλήρωμα) αποκτά νέες γνώσεις αλλά και εμπλουτίζει τις ήδη υπάρχουσες εξαιτίας της υποχρεωτικής του εξοικείωσης με τους νέους κανονισμούς σε όλα τα στάδια της επαγγελματικής του καριέρας. Έτσι σε μετεγενέστερο στάδιο, οι Έλληνες ναυτικοί μπορούν να αποτελέσουν την πρώτη επιλογή σε παγκόσμιο επίπεδο.

### 3. Το πρόβλημα της διαθεσιμότητας Ελλήνων ναυτικών.

Τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη με την όλο και αυξανόμενη άρνηση των νέων να επιλέξουν για επαγγελματικό προσανατολισμό τον χώρο της ναυτιλίας, και ταυτόχρονα παρατηρείται ότι οι εν ενεργεία ναυτικοί αποχωρούν από τον χώρο. Αυτό είναι αποτέλεσμα μίας αντιπαράθεσης ανάμεσα σε τρεις πυλώνες για τη λήψη αποφάσεων (decision makers), με συγκρουόμενα αλλά ταυτόχρονα και κοινά συμφέροντα, δηλαδή η εκάστοτε ναυτιλιακή πολιτική ενός κράτους και μάλιστα παραδοσιακά ναυτιλιακού όπως η Ελλάδα, τα συνδικάτα των ναυτικών και οι διάφορες Ενώσεις Ελλήνων Πλοιοκτητών (ναυτιλιακές επιχειρήσεις)<sup>1</sup>.

Πιο συγκεκριμένα, οι αρχές επενδύουν σε ορισμένα ναυτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα (συνήθως σε όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης) προβλέποντας σε έναν ανταγωνιστικό τομέα που να διαθέτει καλά καταρτισμένους ναυτικούς με ικανοποιητικά προσόντα. Η ναυτιλιακή εταιρεία επενδύει στην αγορά νέων και μεταχειρισμένων πλοίων, με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους της. Ο ναυτικός, ως επαγγελματίας, επενδύει στη σταδιοδρομία του και προσδοκά στην απόκτηση εσόδων για ένα καλύτερο βιοτικό επίπεδο.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η σχέση των τριών ομάδων, όπου διαφαίνεται στις περισσότερες περιπτώσεις η κρατική ναυτιλιακή πολι-

---

1. Βλ. A.B. Alexopoulos, N.G. Fournarakis and E. Katarelou, (2001), Current Trends in the Greek Marine Manpower Market: a Qualitative and Quantitative Approach, *Journal of Management Sciences and Regional Development*, 3:1-20.

τική να μην συμπίπτει με την πολιτική που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες, που έχει ως αποτέλεσμα τη διαρροή από την εθνική σημαία (flagging out) προς τις σημαίες ευκαιρίας για προφανή οικονομικά πλεονεκτήματα, π.χ. οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες απολαμβάνουν χαμηλότερα κόστη στους μισθούς των πληρωμάτων και στους φόρους που επιβάλλει το κράτος της σημαίας (flag state).

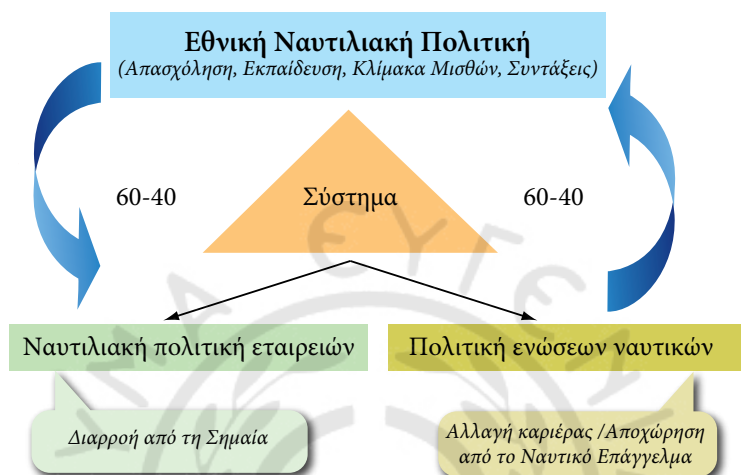
Επίσης, η κρατική ναυτιλιακή πολιτική σπάνια ταυτίζεται με τα συμφέροντα των ενώσεων των ναυτικών. Ένα χαρακτηριστικό αυτής της διαφοροποίησης είναι ο επαναπροσανατολισμός της σταδιοδρομίας ενός ναυτικού, π.χ. συχνά αναζητά εργασία στην ξηρά (τούτο αποδεικνύεται επίσημα από τα στατιστικά δεδομένα, με βάση τα οποία η μέση θαλάσσια υπηρεσία έχει πέσει στα 5-6 έτη) ή οριστικά εγκαταλείπει το ναυτικό επάγγελμα.

Με βάση τα παραπάνω, ο πρώτος που αποθαρρύνεται και τελικά αποχωρεί από το ναυτικό επάγγελμα είναι ο Έλληνας ναυτικός. Το επιχείρημα αυτό ισχυροποιείται από μία γενικότερη θεώρηση που υποστηρίζει ότι:

- Φθηνά εργατικά χέρια που προέρχονται κυρίως από την νοτιο-ανατολική Ασία και την ανατολική Ευρώπη, σταδιακά μείωσαν την ανάγκη για απασχόληση αξιωματικών προερχόμενων από τις βιομηχανικές χώρες.
- Το συγκριτικό ποιοτικό πλεονέκτημα των Ευρωπαίων ναυτικών δεν ισχύει πλέον σε μεγάλο βαθμό. Με τα σημερινά δεδομένα, οι ναυτικοί που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες είναι εξίσου κατάλληλοι να ασκήσουν τα καθήκοντά τους.
- Επιπλέον, οι δύσκολες συνθήκες εργασίας πάνω στο πλοίο αλλά και η αρνητική εικόνα μερικές φορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας που διαμορφώνεται από τα ναυτικά ατυχήματα και τα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης, δεν προσελκύουν νέες εισροές στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η εμφάνιση στη δεκαετία του '90 των παράλληλων (offshore registries) και διεθνών νηολογίων (international registries) στην Ευρώπη ως δεύτερα νηολόγια με λιγότερες απαιτήσεις. Στην πρώτη περίπτωση εφαρμόζονται από τα κράτη της νότιας Ευρώπης, π.χ. Isle of Man, Canary Islands, Madeira, και στη δεύτερη περίπτωση από τα κράτη της βόρειας Ευρώπης, π.χ. DIS, NIS, GIS. Αυτά τα νηολόγια τοποθετούνται ανάμεσα στα εθνικά νηολόγια και στις σημαίες ευκαιρίας, δίνοντας τη δυνατότητα στους εθνικούς πλοιοκτήτες να επιστρέψουν στη σημαία με ευνοϊκότερους όρους.

Η υποχρεωτική εφαρμογή του κώδικα ISM αλλά και γενικότερα η συνεχής βελτίωση του διεθνούς θεσμικού πλαισίου παράλληλα με την εξέλιξη της τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιών στα εμπορικά πλοία ασκούν θετική επιρροή στην ποιότητα και στην ποσότητα του ναυτικού επαγγέλματος, π.χ. εάν η εθνική ναυτιλιακή πολιτική αντιδράσει γρήγορα και αποτελεσματικά

σε αυτές τις αλλαγές, το ναυτικό επάγγελμα θα προστατευθεί<sup>2</sup>. Εντούτοις, όπως αποδεικνύεται, οι κρατικές αρχές δεν έχουν τους σωστούς μηχανισμούς ή τα κατάλληλα εργαλεία πρόβλεψης για να αντιμετωπίσουν συνέπειες όπως η μειωμένη ζήτηση για ναυτικούς, ένα προβληματικό συνταξιοδοτικό ταμείο ναυτικών, οι απεργίες, η υποαπασχόληση κ.λπ..



Διάγραμμα 1  
Συμβαλλόμενα Μέρη στην Άσκηση Ναυτιλιακής Πολιτικής.

#### 4. Στατιστική απεικόνιση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού.

Οι ναυτικοί απασχολούνται σε δύο αγορές, τη διεθνή και την εθνική ναυτιλία, και σε δύο τομείς, εν πλω ή στην ξηρά. Από το σύνολο των ναυτικών, οι αξιωματικοί παρουσιάζουν μειωτική τάση σε απόλυτους αριθμούς, κάτι που φαίνεται από τις σχολές ΑΕΝ τόσο στην Ελλάδα όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αντιθέτως, οι ναυτικοί κατώτερης βαθμίδας παρουσιάζουν πλεόνασμα, κάτι που υποδεικνύεται από περίπου 50 ιδιωτικές σχολές Εμπορικού Ναυτικού στην Ινδονησία και άλλες 120 στις Φιλιππίνες<sup>3</sup>.

Παρά τη μειωμένη ζήτηση, δεν υπάρχει αντίστοιχη προσφορά στον αριθμό των Ευρωπαίων αξιωματικών, κυρίως διότι δεν είναι πλέον τόσο ελκυστικό

2. Βλ. I.N. Theotokas and A.B. Alexopoulos, (1998), Quality and Safety in the Shipping Industry. A Legal Analysis of the ISM Code's Principles and Applications, *Journal of European Research Studies*, 3: 81-98 και A.B. Alexopoulos and I.N. Theotokas, (1999), Shipping Management in the post-ISM Code Period. The Case of Dry-Bulk Shipping Companies, *Studies in Regional and Urban Planning*, 7:123-133.
3. Βλ. Α.Β. Αλεξόπουλος και Ν.Γ. Φουρναράκης, (2003), «Ναυτεργατικό Δυναμικό στην Ελληνική Ακτοπλοία και τη Ναυτιλία Θαλασσιών Περηγήσεων: Προβλήματα και Προοπτικές», Επιστημονική Μελέτη για την ΕΕΕΠΠ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.



το ναυτικό επάγγελμα, μολονότι η εικόνα δεν είναι ίδια στις ακτοπλοϊκές μεταφορές και ειδικά στην ελληνική αγορά των επιβατηγών πλοίων. Πλέον το κέντρο προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού έχει συγκεντρωθεί σε γεωγραφικές περιοχές όπως η Άπω Ανατολή, η Ινδική χερσόνησος και η ανατολική Ευρώπη, συνεχίζει δε να απομακρύνεται από το σύνολο των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών της Ευρώπης, την Ιαπωνία και τη Βόρεια Αμερική. Όμως, ενώ αυτές οι αλλαγές μπορεί να ήταν αρκετά σημαντικές στο επίπεδο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης ή μιας χώρας, σε παγκόσμιο επίπεδο η συνολική μείωση του 4% για τους ναυτικούς που προέρχονται από κράτη-μέλη του ΟΟΣΑ, κατά την περίοδο 5 ετών, υποδεικνύει ότι οι αλλαγές είναι περισσότερο εξελικτικές παρά επαναστατικές.

Εστιάζοντας στο ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό παρατηρούμε ότι ο αριθμός των διαθέσιμων ναυτικών μειώθηκε κατά προσέγγιση στη δεκαετία του 1980. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 οι συνταξιούχοι και οι ενεργοί ναυτικοί άγγιξαν την ίδια αναλογία (1:1), ενώ στα μέσα αυτής της δεκαετίας αυξήθηκε ακόμη περισσότερο ο αριθμός των συνταξιούχων ναυτικών, στοιχείο που αναγκαστικά προκάλεσε προβλήματα στο NAT. Πρόσθετα, παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών είτε στα ελληνικά πλοία είτε σε πλοία συμβεβλημένα με το NAT αλλά ξένης σημαίας. Τέλος, υπήρξε μείωση του αριθμού των νέων εισροών στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο ελληνικός στόλος συνεχίζει να στηρίζεται σ' έναν μεγάλο αριθμό Έλλήνων αξιωματικών. Εντούτοις, το 45% αυτών είναι άνω των 40 ετών και το 15% είναι άνω των 50 αντίστοιχα. Η πλειονότητα αυτών κατέχει ανώτερες θέσεις. Η αποχώρησή τους θα επηρεάσει σημαντικά την τοπική αγορά και επομένως τη δεκαετία που ακολουθεί οι θέσεις θα καλυφθούν από προσωπικό προερχόμενο από ασιατικές και ανατολικο-ευρωπαϊκές χώρες.

Τα τελευταία χρόνια οι Έλληνες ναυτικοί έχουν επαναπροσδιορίσει τον τομέα απασχόλησής τους, διότι παρατηρείται μία συνεχής μείωση του ποσοστού συμμετοχής τους στα ποντοπόρα πλοία. Ενδεικτικά, το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών για το 2006 σε ελληνικά και αλλοδαπά συμβεβλημένα με το NAT πλοία ήταν 16.182, για το 2012 μειώθηκαν σε 13.026. Τούτο ήταν και αποτέλεσμα της κρίσης, διότι μειώθηκε ανάλογα και ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών.

Η αλλαγή καριέρας όμως αποδεικνύεται ισχυρότερα αν μελετήσουμε το είδος πλοίου. Στα φορτηγά πλοία το 2006 οι Έλληνες ναυτικοί είχαν συμμετοχή 54%, η οποία το 2012 έπεσε στο 42%. Στα δεξαμενόπλοια το 2006 οι Έλληνες συνιστούσαν το 51% του πληρώματος, ενώ το 2012 το ποσοστό αυτό έπεσε στο 41%. Οι Έλληνες ναυτικοί φαίνεται να έκαναν στροφή προς τα επιβατηγά πλοία, όπου από το 56% του 2006, σήμερα αγγίζουν το 96%. Αυτή η αλλαγή στις επιλογές του Έλληνα ναυτικού είναι αποτέλεσμα της οικονομι-

κής κατάστασης, αλλά ταυτόχρονα δείχνει την τάση «απομάκρυνσης» από τα ποντοπόρα ταξίδια και απασχόλησης σε επιβατηγά πλοία (Πίνακας 1).

Ταυτόχρονα παρατηρείται το φαινόμενο της μείωσης των αποφοίτων από τις σχολές ΑΕΝ κάθε χρόνο. Παρόλο που ο αριθμός των εισακτέων τείνει να αυξάνεται, ολοένα και λιγότεροι αποφοιτούν κάθε χρόνο. Πρόσθετα υπάρχει αυξητική τάση στον αριθμό των φοιτητών που έχουν ξεπεράσει την προβλεπόμενη διάρκεια φοίτησης. Τα δύο αυτά στοιχεία ενισχύουν την άποψη πως οι σπουδαστές των ΑΕΝ σταδιακά επιδεικνύουν μειωμένο ενδιαφέρον για το πρόγραμμα σπουδών των σχετικών Σχολών, ενώ ένας ικανός αριθμός των σπουδαστών εγκαταλείπει τις σπουδές πριν την εκπλήρωσή τους. Ένα εξίσου σημαντικό ζήτημα είναι τα επίπεδα ποιότητας των σπουδών. Από το σύνολο των 295 σπουδαστών πέραν της κανονικής διάρκειας σπουδών για το 2009, ο αριθμός έφτασε τους 419 το 2013 σημειώνοντας αύξηση 42%, ενώ ταυτόχρονα το σύνολο των αποφοίτων των ΑΕΝ από 887 το 2009 μειώθηκε σε 713 το 2012 (συνολική μείωση 20%).

Με βάση στατιστική έρευνα της ΕΣΥΕ σχετικά με το μορφωτικό επίπεδο των Ελλήνων ναυτικών, χαρακτηριστικά άνω του ¼ του ανώτερου προσωπικού στα ελληνικά πλοία είναι απόφοιτοι ιδιωτικού ή δημοσίου Λυκείου, ενώ σχεδόν 1 στους 10 αξιωματικούς δεν έχει ολοκληρώσει τις βασικές σπουδές. Στο κατώτερο προσωπικό αντίστοιχα, μόνο το 16% των εν ενεργεία ναυτικών είναι απόφοιτοι κάποιας εκπαίδευσης, και μόλις το 1% έχει αποφοιτήσει από τις ΑΕΝ (Πίνακας 2). Με τα σημερινά δεδομένα και τη συνεχή αύξηση των απαιτήσεων που επιβάλλουν οι διεθνείς κανονισμοί (συμβάσεις, κώδικες, οδηγίες κ.λπ.), αλλά και η ένταξη της σύγχρονης τεχνολογίας σε μεγάλο βαθμό στα πλοία κατά την καθημερινή λειτουργία τους, είναι αναγκαίο τα επίπεδα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης να αναβαθμιστούν, έτσι ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων ναυτικών, κάτι που θα επιτευχθεί μόνο με την ένταξη σε ένα σύστημα συνεχούς εκπαίδευσης και μάθησης.

#### Πίνακας 1

**Σύνολο Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικά και αλλοδαπά πλοία συμβεβλημένα με το NAT και ποσοστό συμμετοχής τους στα πλοία ανά κατηγορία. (Πηγή: ΕΣΥΕ)**

Έτος	Απασχόληση	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά
2006	16.182 - 55%	4.230 - 54%	3.848 - 51%	7.755 - 56%
2008	15.721 - 58%	3.819 - 44%	3.708 - 43%	7.782 - 82%
2010	11.720 - 59%	2.537 - 42%	3.202 - 43%	5.717 - 97%
2012	13.026 - 57%	2.864 - 42%	3.948 - 41%	5.663 - 96%

Στον Πίνακα 3 γίνεται αντιληπτή η τάση των Ελλήνων ναυτικών να απασχολούνται για διαρκώς μικρότερο διάστημα σε θαλάσσια υπηρεσία. Αυτό είναι αποτέλεσμα απο τη μία πλευρά της μείωσης των θέσεων των ναυτικών λόγω κρίσης (μείωση των συνολικών θέσεων εργασίας, προτίμηση αλλοδαπών πληρωμάτων για οικονομικούς λόγους) και από την άλλη της έλλειψης ενδιαφέροντος για εργασία στη θάλασσα από την πλευρά των Ελλήνων ναυτικών. Η τάση αυτή μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στη λειτουργία της ελληνικής σημαίας, σε σημείο να μην μπορούν να καλυφθούν οι οργανικές θέσεις στα ελληνικά πλοία απο Έλληνες ναυτικούς.

**Πίνακας 2**

**Έλληνες ναυτικοί απόφοιτοι επαγγελματικής εκπαίδευσης που υπηρετούσαν το 2008 σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία 100 κοχ και άνω κατά ειδικότητα νηολόγησης (Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ)**

Ειδικότητα	Σύνολο ναυτικών (1)	Σύνολο αποφοίτων	Απόφοιτοι ΑΕΝ	Απόφοιτοι δημοσίου Λυκείου ή τεχνικής σχολής	Απόφοιτοι ιδιωτικού Λυκείου η τεχνικής σχολής
Ανώτερο προσωπικό	6.792	6.215 -91,5% (1)	4.460 -65,7% (1)	866 -12,8% (1)	889 -13% (1)
Κατώτερο προσωπικό	7.573	1.214 -16% (1)	71 -0,9% (1)	847 -11,2% (1)	296- 3,9% (1)
Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό	1.356	276 -20,4% (1)	117 -8,7% (1)	148 - 10,9% (1)	11 - 0,8% (1)

**Πίνακας 3**

**Θαλάσσια υπηρεσία των Ελλήνων ναυτικών.**

Έτος	Ελ.Στατ	Διάρκεια Ελ.Στατ (Μήνες)	NAT	Διάρκεια NAT (Μήνες)
2006	16.182	12	34.800	5,6
2008	15.721	12	33.500	5,6
2010	11.720	12	32.000	4,4
2012	13.026	12	31.000	5

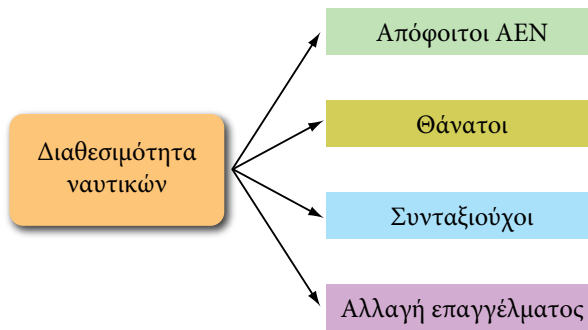
Στον Πίνακα 4 διαφαίνεται με την πάροδο του χρόνου ότι ο αριθμός των συνταξιούχων συνεχίζει να αυξάνεται και αυτός των ασφαλισμένων να μειώνεται. Ανεξάρτητα της οικονομικής κρίσης, είναι πλέον αποδεκτό ότι οι νέοι δεν προτιμούν τη θάλασσα ως τομέα εργασίας, επομένως σε λίγα χρόνια η ελληνική ναυτιλία θα βρεθεί αντιμέτωπη με το πρόβλημα της επάνδρωσης των οργανικών θέσεων των πλοίων από Έλληνες ναυτικούς.

Ενδεικτικά οι αντίστοιχοι αριθμοί για τα έτη 1975 και 1976 είναι: αριθμός συνταξιούχων 23.671 και 24.915 και αριθμός των ασφαλισμένων Ελλήνων ναυτικών (στοιχεία κατ' εκτίμηση) 126.000 και 127.000. Γίνεται σαφές πως το επάγγελμα του ναυτικού δεν θεωρείται ελκυστικό για τους Έλληνες.

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα των Ελλήνων ναυτικών. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται ανάλογα με τον αριθμό των αποφοίτων των ΑΕΝ ανά έτος και ανάλογα με τον αριθμό που αντιπροσωπεύει τους μη ενεργούς ναυτικούς που επιστρέφουν στο επάγγελμα. Πρέπει να σημειωθούν οι περιορισμοί στα στατιστικά στοιχεία (limitations), διότι δεν γνωρίζουμε (α) τους θανάτους των εν ενεργεία ναυτικών και (β) τους ναυτικούς που αλλάζουν επάγγελμα. Επίσης υπήρξε

**Πίνακας 4**  
**Εξέλιξη αριθμού συνταξιούχων και ασφαλισμένων NAT.**

<i>Ημερομηνία</i>	<i>Συνταξιούχοι</i>	<i>Ασφαλισμένοι</i>
31/12/2000	64.615	38.000
31/12/2001	65.078	37.000
31/12/2002	65.550	36.000
31/12/2003	66.143	34.500
31/12/2004	66.698	34.500
31/12/2005	67.489	34.500
31/12/2006	68.522	34.800
31/12/2007	69.203	34.000
31/12/2008	69.784	33.500
31/12/2009	70.578	33.000
31/12/2010	71.209	32.000
31/12/2011	71.683	31.500
31/12/2012	71.829	31.000
31/1/2/2013	70.931	-



**Διάγραμμα 2**

Παράγοντες επιρροής διαθεσιμότητας ναυτικών.

δυσκολία στην ταύτιση των στοιχείων, διότι είναι διαφορετικός ο τρόπος που επεξεργάζονται τα δεδομένα οι δύο πηγές πληροφόρησης, NAT και ΕΛ-ΣΤΑΤ.

## 5. Αποτέλεσμα – Συζήτηση.

Με το πέρασμα των χρόνων σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν αυξηθεί οι απαιτήσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας για το επάγγελμα των ναυτικών, λόγω των νέων αυστηρότερων διεθνών κανονισμών. Υπάρχει σταθερή μείωση στη διαθεσιμότητα των ναυτικών του αναπτυσσόμενου κόσμου σε σχέση με αυτούς που προέρχονται από τα κράτη της νότιας και νοτιο-ανατολικής Ασίας, εξαιτίας της ραγδαίας αύξησης της ποσότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών των αξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων από τις Ασιατικές χώρες, αλλά και της ναυτιλιακής πολιτικής των Ευρωπαϊκών κρατών, η οποία δεν υποστηρίζει πάντοτε τα συμφέροντα των ναυτικών.

Επίσης, έχει παρατηρηθεί μείωση της ποιότητας των ναυτικών υπηρεσιών που προσφέρονται από την Ευρώπη σε σύγκριση με τους αντίστοιχους από χώρες δίχως ναυτική παράδοση. Ταυτόχρονα ένας ικανός αριθμός ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, λόγω της δημοσιότητας, δημιουργούν ένα αρνητικό κλίμα για τους εν δυνάμει εισερχόμενους στον κλάδο, αλλά οδηγούν και αρκετούς απασχολούμενους ναυτικούς σε αλλαγή καριέρας και στροφή σε άλλα επαγγέλματα.

Τα παραπάνω δημιουργούν ένα γενικό αρνητικό επίπεδο στην Ευρωπαϊκή αγορά. Στην Ελλάδα ειδικότερα, παρατηρείται ένα αντίστοιχο κλίμα με την Ευρώπη. Η ίδρυση εναλλακτικών (δεύτερων) νηολογίων από αρκετές Ευρωπαϊκές χώρες, αφενός προσφέρει περισσότερα οικονομικά κίνητρα από τις παραδοσιακές σημαίες στους εθνικούς και αλλοδαπούς πλοιοκτήτες και αφετέρου δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στους ναυτικούς με οικονομικά οφέλη.

Αναλύοντας τα χαρακτηριστικά του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού παρατηρούμε πως το επίπεδο μόρφωσης είναι χαμηλό<sup>4</sup>. Ταυτόχρονα, ο Έλληνας ναυτικός έχει την τάση να μην προτιμά τα ποντοπόρα ταξίδια και να στρέφεται σε μικρότερα, μεσογειακά ή και εγχώρια, μέσω της επιλογής του προς τα επιβατηγά πλοία. Η τάση αυτή συνοδεύεται με τη σταδιακή μείωση της μέσης θαλάσσιας υπηρεσίας που παρατηρείται για τους Έλληνες, αλλά και τη μείωση που παρατηρείται και στον συνολικό αριθμό των διαθέσιμων Ελλήνων ναυτικών.

Επομένως, υπάρχει επιτακτική ανάγκη η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας να στοχεύει στην αύξηση της ποιότητας των νέων ναυτικών (αξιωματικοί αλλά και κατώτερο πλήρωμα), έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικοί στην παγκόσμια αγορά. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης των επιπέδων εκπαίδευσης, με βάση τη διά βίου μάθηση (life long learning). Προτείνεται ένα εναλλακτικό ενιαίο (ξηρά/θάλασσα) μοντέλο εκπαίδευσης, το οποίο σε αντίθεση με το παραδοσιακό μοντέλο, χρησιμοποιεί στο έπακρο τη βοήθεια της τεχνολογίας, με τρόπο πλησιέστερο προς τις συνθήκες εργασίας (προσομοιωτές) και στηρίζει τη διά βίου εκπαίδευση σε όλα τα στάδια της εξέλιξης του ναυτικού.

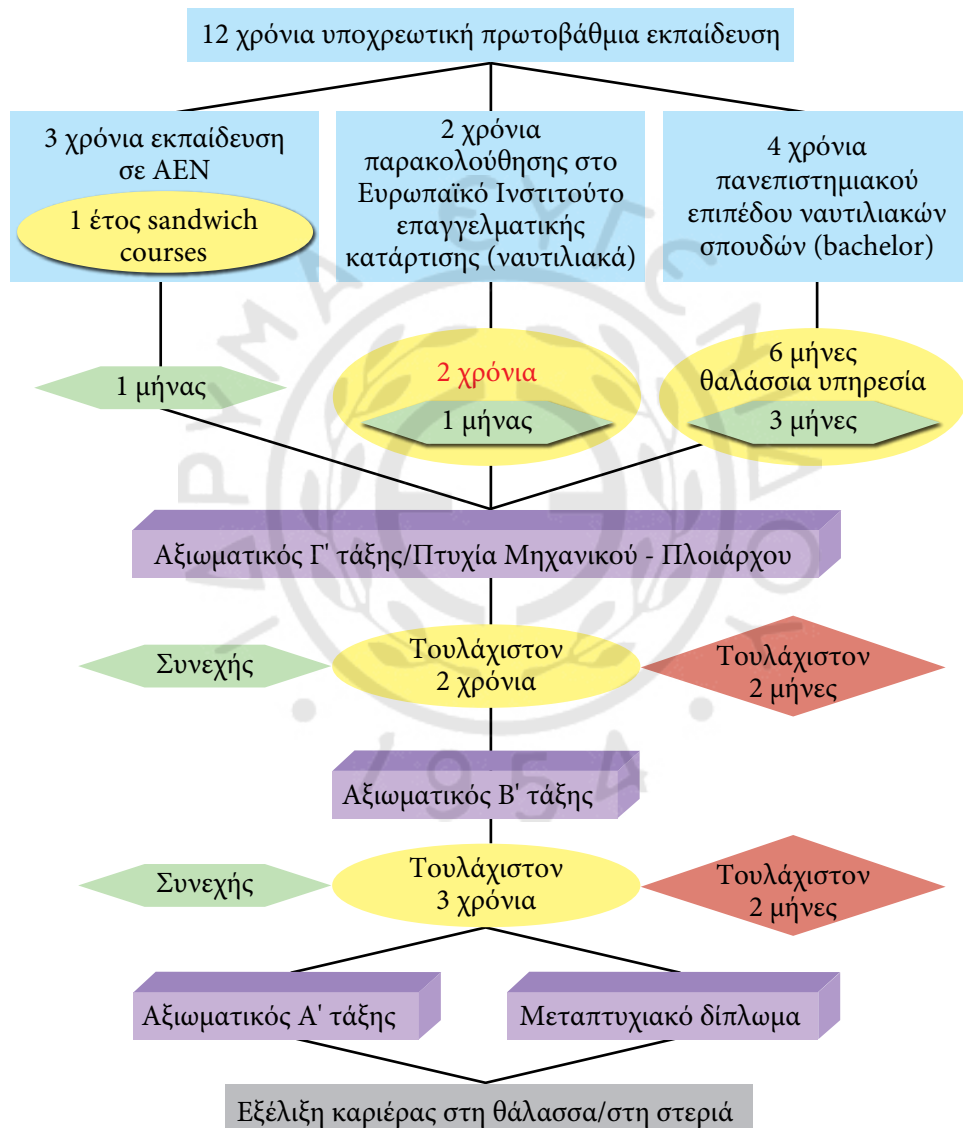
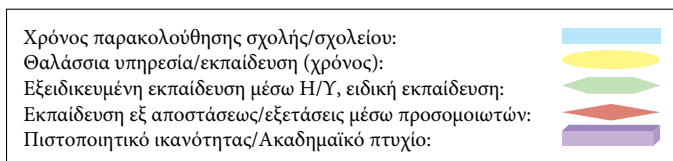
Η διαφορά του με το παραδοσιακό μοντέλο εκπαίδευσης είναι πως αντί ενός, ακαδημαϊκού τρόπου, θεωρητικού μαθήματος, ο ναυτικός θα εξοικειώνεται με το περιβάλλον εργασίας. Το σύστημα της συνεχούς εκπαίδευσης μπορεί να υιοθετηθεί από το κράτος σε συνεργασία με τις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, δημιουργώντας, έτσι, ένα ενιαίο μοντέλο εκπαίδευσης, που θα παράγει αποδοτικούς ναυτικούς με βάση τη συνεχή ανανέωση γνώσεων μέσω συνδυαστικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων και τη χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών. Στόχος του είναι τουλάχιστον τα 15 χρόνια διαρκούς εκπαίδευσης, καλύπτοντας θαλάσσια απασχόληση και θεωρητική εκπαίδευση, κάνοντας ταυτόχρονα πιο ελκυστικό το ναυτικό επάγγελμα στους νέους.

## 6. Αντί επιλόγου.

Οι όλο και αυξανόμενες ανάγκες και υποχρεώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν αφήνουν πολλά χρονικά περιθώρια σε κανένα συμβαλλόμενο μέρος, ούτε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ούτε στα κράτη που πρέπει να εξελίσσουν την πολιτική τους για να συμβαδίζει με τα δεδομένα της αγοράς, ούτε στους ίδιους τους ναυτικούς. Πιο πολύ από ποτέ, είναι μεγαλύτερη η ανάγκη

---

4 A.B. Alexopoulos, (2007), Introducing System Dynamics Modeling into the Passenger and Cruise Markets focusing on the Marine Manpower, *International Journal of Applied Systemic Studies*, 4: 436-449 και A.B. Alexopoulos, (2001), A System Dynamic Analysis of the Availability Levels of Greek Seafarers, in: *Proceedings of 2<sup>nd</sup> International Conference on: Safety of Maritime Transport, University of the Aegean*, 1-12.



**Διάγραμμα 3**  
Προτεινόμενο μοντέλο ναυτικής εκπαίδευσης.

ο ναυτικός να είναι ενημερωμένος και εκπαιδευμένος σύμφωνα με τις νεότερες απαιτήσεις της παγκόσμιας κοινότητας-εταιρειών, που θέλουν όσο το δυνατό πιο μορφωμένο και εξοικειωμένο με τη σύγχρονη τεχνολογία και νομοθεσία προσωπικό, αλλά και παγκόσμιων οργανισμών που με προτεραιότητα την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την ομογενοποίηση των διαδικασιών λειτουργίας του κλάδου, θεσπίζουν και ανανεώνουν όλο και συχνότερα τους κανονισμούς.

Στο παγκόσμιο αυτό πλαίσιο εξέλιξης και λειτουργίας της παγκόσμιας ναυτιλίας η Ελλάδα πρέπει να διασφαλίσει το επίπεδο των ναυτικών που παράγει και διαθέτει στην παγκόσμια αγορά. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται και η ποιότητα των ναυτικών, και τίθενται οι βάσεις για να γίνει το επάγγελμα πιο ελκυστικό για τους νέους, αλλά ταυτόχρονα και οι Έλληνες ναυτικοί πιο ανταγωνιστικοί σε σχέση με τους συναδέλφους τους σε παγκόσμιο επίπεδο.





## Ανακεφαλαίωση – Συμπεράσματα

Κατά τη διάρκεια του διήμερου συνεδρίου για τη Ναυτική Εκπαίδευση, που διοργανώθηκε από το Ίδρυμα Ευγενίδου υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου στις 7 και 8 Μαρτίου 2014, συζητήθηκαν κατά κύριο λόγο τα ακόλουθα:

α) Η μεγάλη σημασία που αποδίδεται από τους εμπλεκόμενους στη Ναυτική Εκπαίδευση και η σπουδαιότητα της από κοινού συζήτησης των προβληματισμών, ανταλλαγής εμπειριών, επιδίωξης λύσεων και ύπαρξης κοινά αποδεκτών στόχων.

β) Η σημασία της χάραξης στρατηγικής μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων στον χώρο της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

γ) Τα νέα εκπαιδευτικά προγράμματα των ΑΕΝ.

δ) Η ανάγκη ύπαρξης σύγχρονου εκπαιδευτικού εξοπλισμού για την διδασκαλία των μαθημάτων βάσει των νέων αναλυτικών προγραμμάτων και εμπλουτισμού των βιβλιοθηκών.

ε) Οι καινοτόμες υπηρεσίες υποστήριξης της εκπαιδευτικής διαδικασίας και γραμματειακής λειτουργίας των Σχολών Ε.Ν., που μπορούν να παρασχεθούν με τη βοήθεια της Πληροφορικής.

στ) Οι προσδοκίες των σπουδαστών για εκπαίδευση υψηλού επιπέδου, η ανάγκη για υποστήριξη της διαβίωσής τους και βελτίωση της λειτουργίας και υποδομών των Σχολών τους και το έντονο ενδιαφέρον τους για έγκαιρη ναυτολόγηση κατά τα εκπαιδευτικά ταξίδια τους.

ζ) Η έλλειψη μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού σε όλες τις δραστηριότητες ναυτικής εκπαίδευσης, η ανάγκη διαρκούς επιμόρφωσης των εκπαιδευτών όπως και ενίσχυσης του αριθμού των ναυτοδιδασκάλων, η σκοπιμότητα καθιέρωσης μητρώου πιστοποιημένων εκπαιδευτών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, καθώς και διαδικασιών αξιολόγησης της εκπαιδευτικής διαδικασίας στη Σχολή και επί πλοίου.

η) Η ενσωμάτωση και εφαρμογή των νέων προγραμμάτων ΚΕΣΕΝ, η ανάγκη αναθεώρησης του κανονισμού εκπαίδευσής τους και η ανάγκη αναβάθμισης του εκπαιδευτικού εξοπλισμού και των βιβλιοθηκών τους.

θ) Η σημασία που αποδίδουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην εξειδικευμένη εκπαίδευση των στελεχών τους και η απαίτηση για ποιοτικά εκπαιδευμένα πληρώματα και για βελτίωση της πρακτικής εξάσκησης, δεξιοτήτων και ναυτοσύνης των Αξιωματικών Ε.Ν..

ι) Η ιδιαίτερη αξία της κατευθυνόμενης εκπαίδευσης για την ολοκληρωμένη εκπαίδευση του σπουδαστή, η σημασία εξοικείωσής του με το πλοίο, οι ακολουθούμενες διαδικασίες ανάγκης –γυμνασίων– ISM – ISPS, η συμμετοχή του σε εκτέλεση φυλακών και ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζει ο εκπαιδευτής Αξιωματικός.

ια) Η δυσκολία έγκαιρης ολοκλήρωσης των εκπαιδευτικών ταξιδιών των σπουδαστών, ιδιαίτερας δε των σπουδαστριών.

ιβ) Η αναθεώρηση και ο εκσυγχρονισμός των εγχειριδίων κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου, η καλύτερη ενημέρωση και καθοδήγηση των εκπαιδευτών αξιωματικών και η καθιέρωση επικοινωνίας της Σχολής με τον εκπαιδευτή Αξιωματικό.

ιγ) Η σκοπιμότητα καθιέρωσης καλύτερης επικοινωνίας Σχολών – ναυτιλιακών εταιρειών.

ιδ) Η σημασία επαρκούς γνώσης ναυτικών μαθημάτων και Αγγλικών, όπως και επίδειξης ήθους, υπευθυνότητας και πειθαρχίας από πλευράς σπουδαστών για την επιτυχή ολοκλήρωση των εκπαιδευτικών τους ταξιδιών.

ιε) Η ιδιαίτερη κουλτούρα του ναυτικού επαγγέλματος, η οποία δεν βοηθά την ένταξη των γυναικών στα πλοία.

ΠΕΡΙΛΗΨΕΙΣ  
ΣΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ

PAPER ABSTRACTS





**ALEXOPOULOS ARISTOTELIS  
GEORGAKIS ANASTASIOS**

**Maritime Training and Education in Greece.  
A Brief Analysis of the New Demands for the Seafaring Profession**

The purpose of this paper is to examine some aspects of the continuously increasing issue of maritime training and its future prospects. In particular, we will make a short analysis of a number of parameters that strongly affect the maritime profession as the way maritime training has been conducted and its duration, its attractiveness that is mainly addressed to new mariners and its effectiveness that lead to the competitiveness of Greek officers in the ever-demanding world shipping industry. Then, we will propose a new quality educational model that is based on the continuous training and life long learning of the seafarers.

**DANIEL NIKOLAOS**

**The importance of students' correct education  
in the Academies and on board ships**

The purpose of this paper is to emphasize on students' correct education in the Academies and on board ships. Also, I shall present a survey which was performed by the Merchant Marine Academy of Chios for Engine Officers based on evidence collected within the last decade. In the survey you will be able to see the number of freshmen at the Merchant Marine Academy of Chios for Engine Officers per year, as well as their place of origin and the number of those who did not return from their first or second seagoing service for their evaluation, as a consequence of which they were deregistered.

## **GOTZAMANIS GEORGIOS**

### **Seagoing Service (Training Voyages)**

The purpose of this paper is to present alternating education (sandwich courses) from the aspect of the Merchant Marine Academies, the review of this system and its operational problems, based on evidence collected within the last decade (Merchant Marine Academy of Chios and Macedonia), as well as a primary evaluation of the first seagoing service that was based on a questionnaire, which was submitted to the students of the Merchant Marine Academy of Macedonia. Mr Nikolaos Daniel, Director of the Merchant Marine Academy of Chios for Engine Officers and Mrs Konstantina Rossiadou, Deputy Director of the Merchant Marine Academy of Macedonia for Deck Officers, also contributed to the current paper.

**GOURGOULIS DIMITRIOS**

**GOTZAMANIS GEORGIOS**

**DANIEL NIKOLAOS**

### **Syllabus of the Merchant Marine Academies (for Engine Officers) according to the Amendments of the International Convention STCW 1978 (Manila 2010) and applications of learning management systems in Maritime Education**

The purpose of this paper is to present the new syllabus of the Merchant Marine Academies for Engine Officers, according to the changes caused by the amended International Convention STCW 1978 (Manila 2010) and the incorporation of learning management systems in modern maritime education, as their exploitation may lead to a complete modification of the current instructor-student communication models. Mr Georgios Gotzamanis, Deputy Director of the Merchant Marine Academy of Macedonia for Engine Officers and Mr Nikolaos Daniel, Director of the Merchant Marine Academy of Chios for Engine Officers, also contributed to the current paper.

**GOURGOULIS DIMITRIOS  
PRASSAS CHRISTOS**

**Innovative Electronic Services in State Maritime Education**

The purpose of this paper is to present the advanced internet and computer services offered by the Merchant Marine Academy of Macedonia (Deck Officers, Engine Officers, School for Lifesaving and Firefighting Means) to the students, the graduate Deck and Engine Officers, the shipping companies, the teaching staff and the society in general.

**KIRKILIS NIKOLAOS  
KOUDOUNAS GIANNOS  
FAGOGENIS NIKOLAOS**

**Guided Onboard Training (GOT): Myths and Facts perceived by  
a group of people whose duty is to monitor performance and apply  
methods for the development of Seagoing Human Resources.  
The viewpoint of a shipping company.**

In this paper, we shall refer to current practices that create myths in relation to facts, which are deemed suitable or not, for cadets' further development and training, setting the ultimate goal of completing their training, and ending in achieving the first target and starting their career as Merchant Marine Officers.

Furthermore, we shall state opinions, questions, answers and suggestions in relation to the need for:

- A schedule for regular readaptation of the GOT syllabus, following the commands of modern technology, new legislation and cross-cultural relations as well.
- A lack of communication among the Merchant Marine Academies – Shipping Companies – Ships.
- Completion of GOT record book. Its usefulness to the Academy. Its usefulness to the Employer.
- Value and contribution of GOT in managing the seafarer's personal career.

## **KORONTZIS KONSTANTINOS**

### **33 years in Greek Maritime Education**

This paper constitutes a flashback into my 33 years in maritime education, during which I was a professor and director of the Merchant Marine Academy of Aspropyrgos and a department head at the Seafarers Training Directorate of the Ministry of Mercantile Marine. I shall refer to the most significant milestones of my career, during which I met a lot of students, teachers and members of the administration, living closely both the problems and the positive periods of maritime education.

## **KORRES ALKIS**

### **Systemic relations in the operation of shipping markets**

If someone attempts to apply the classical economic theory to shipping numbers, he will soon feel disappointed, as two essential components of maritime reality are missing from the classical analysis; time and place. In fact, we are talking about different markets which interact in systemic –yet imperfect– manner through shaped expectations and actions of the players. Their outcome is difficult to predict with accuracy, since the whole system is influenced by extraneous factors, that is the shape of which cannot be explained by the system itself, while its adaptation during the search for balance is subject to random or systemic failure.

## **KOUKIOS EMMANUEL**

### **Maritime Post Training in Greece: Organization-Structure-Operation and Prospects at the Centre of Post Training (KESEN) for Deck Officers**

In this paper, we shall try to examine historically and, also, bring out the future prospects of Maritime Post Training in Greece, using the Centre of Post Training (KESEN) for Deck Officers as an example.



Nautical Science requires constant training and upgrade of its staff, within its universal historical path.

Within a constantly changing world, with increased requirements in the work environment, especially in the Education sector, the Shipping Industry is the first, even before air transfer, to create or incorporate new data in technology and the know-how, resulting in forming the necessity for a more complete and more effective training of its staff, especially the Merchant Marine Officers.

The International and European requirements for Adult Education focus on fully qualified teaching staff, comfortable training spaces for the trainees and modern equipment and means used for the trainees' most effective training.

The training potential provided to the trainees, through the principles and the method of Life Long Learning, the modern technological means and meticulous studying spaces, create the dynamics for the most integral outcome in the learning process. The trainee is active in the training process, acquiring additional knowledge of the content of his work. At the end of each course, on the subjects of Navigation, the trainee is ready to comprehend and elaborate the knowledge he has acquired, realising its implementation, which makes him capable of managing his duties in the best and most productive way, comprehending the individual and professional benefits of this process.

**KOUTSOTHANASIS MANTHOS**

### **Specialized training for executives of shipping companies**

This paper refers to the current situation in the Shipping Industry in relation to the supply of competent officers, the qualitative criteria for proper manning of modern ships, the demand for constant training after the fundamental academic studies and the current maritime education provided. Moreover, I shall refer to Delphic Maritime Training Centre, the training centre of Angelicoussis Shipping Group, the in-house training benefits and demands, the issues and necessities covered with training offered by the shipping company itself and the methods and means used for seafarers' training on board and ashore. In conclusion, it has been noticed that more young people choose to enter and stay in the seafaring profession, which constitutes an optimistic sense to the future. Undoubtedly, maritime education needs the support of all maritime agents.

## **LIOTSIOS KONSTANTINOS**

### **Exploitation of asynchronous e-learning at the Merchant Marine Academies**

This paper refers to the exploitation of the asynchronous e-learning AEN e-class at a Merchant Marine Academy (MMA of Macedonia). Within this environment, courses were organised and provided, which combine asynchronous training activities on the Internet and traditional learning activities within the classroom-laboratory. Through the results of a survey that was carried out, a training model is elevated, which enhances, supports and upgrades the training provided at the Merchant Marine Academies of the Ministry of Shipping and the Aegean.

## **MATTHAIU DIMITRIOS**

### **Training and assessment of Merchant Marine Academy students in connection with the role of the seafarer-instructor and the corresponding officer on board the ship**

Initially, in this paper, the National Legal Frame, the guidelines on Training and Assessment according to the International Convention STCW 1978, as well as the recommendations regarding Training and Assessment based on the IMO Training Models shall be presented. Furthermore, this paper will provide information on Securing Qualified Persons to carry out Training and Assessment for seafarers, Assessment of the Teaching Process, the Guided Onboard Training (GOT) record book, the Training Officer who is in charge of Training and Assessment on board, and the expectations and requirements of the shipping company. Finally, I will refer to the Maritime Training Program of Arcadia Shipmanagement Co LTD.

**MENIS IOANNIS**

**Students' viewpoint on Maritime Education**

This paper deals with the young men's turn to the seafarer's profession and examines several issues, such as the students' entry into the Merchant Marine Academies, the training on board the ship and the Union of Greek Shipowners' contribution to Maritime Education. In addition, the paper includes suggestions regarding the upgrade of Maritime Education and arguments over why the teachers of maritime subjects should be seafarers.

**PALAIOKRASAS STAMATIS**

**Post Lyceum Maritime Education:  
Which teaching and learning strategy should be used?**

In view of the great demand for entering the Merchant Marine Academies, as a result of the economic crisis and the very high unemployment of young men, there is an opportunity for the Academies to be evaluated according to the standards implemented by the Hellenic Quality Assurance and Accreditation Agency (HQA) regarding the evaluation of Universities. Within this framework, it is recommended that the teaching and learning strategy should be reviewed, based on the learning outcomes by replacing the syllabi. Subsequently, the same model should be used during the writing process of the textbooks. Finally, the conditions (new large investments in modern vessels made by Greek Shipowners, despite the economic crisis) necessitate the establishment and operation of a model Merchant Marine Academy, financed by the shipowners (in accordance with ALBA standards, operating under the auspices of the Hellenic Federation of Enterprises [SEV]), so that it has, as a Corporate Body under Private Law, the flexibility to implement modern pilot programmes, teaching equipment and methods on time.

## **PANAS EPAMEINONDAS**

### **Maritime Education: Where are we and what should we do?**

This paper constitutes a survey of the situation of the Greek Merchant Marine Academies, according to surveys carried out by Eugenides Foundation in collaboration with the Statistics Department of Athens University of Economics and Business. Furthermore, I shall present the outcome of these surveys, such as the problems of Maritime Education, the prerequisites for dealing with future needs, the future trends, and I will suggest what needs to be done in order for the current situation of Maritime Education in Greece to be improved.

## **POULIOPOULOS THEOFILOS**

### **Proper preparation in the Merchant Marine Academies and onboard training of Deck Cadets and Engineer Cadets**

This paper refers to the cadets' onboard training, the difficulties they are facing and the difficulties that arise from wrong and incomplete preparation in their Academies. For instance, the Academy syllabus refers to ships which sailed 20 years ago, while the Onboard Training Record Book that they have to complete, does not meet the requirements of modern ships.

Also, the cadets have to overcome themselves in order to benefit as much as they can from their training voyage, during which they often have to deal with many more difficulties.

The academic level upgrade, as well as the enrichment of the bibliography with modern and international reference books, is of utmost importance. In addition, the students should be trained on simulators, while a training vessel is also essential, so that part of their training could be carried out on board that vessel.

This task is expected to be tough and determinant for the future of our shipping industry. However, we must not forget that joint and common effort has successful results, in order to cope with every new challenge, and keeps our shipping industry intact.

**SPANAKI IOANNA**

**Women on board vessels**

This paper will deal with issues such as the treatment of women from shipping companies, the contrast between the number of women entering the Merchant Marine Academies to those who perform their training voyages, the comparison between the life of a woman and a man on board the vessel and the problems a woman has to deal with on board.

**TSELEMARKOS STAMATIS**

**Post Training and Prospects  
at the Centre of Post Training (KESEN) for Engine Officers**

In this paper, I will attempt a flashback ever since the Centre of Post Training (KESEN) was established until now, referring to what it offered at the time it was established, how it has evolved until today and what the future developments might be in case it is upgraded.

**TSINOS EVANGELOS**

**Student trainees on board a vessel.  
Suggestions for improvement of the Onboard Training Record Book (KEP)**

One of the most important, if not the most fundamental part of training a nascent Merchant Marine Officer, is his training as a cadet on board a vessel. Within a 12-month period, the trainee will have to be provided with proper and essential knowledge and experience, so that, after graduating from the Merchant Marine Academy, he shall have the necessary background and be capable of reliably coping with the requirements of his work as a watchkeeping officer. The Onboard Training Record Books (KEP 1 and KEP 2) constitute an extension to the aforesaid 12-month training period. In this paper I will recommend their improvement and development, regarding both their redaction and the section of practice on board, in order for them to be updated on the facts relating to the international shipping industry nowadays.

## TSIROS GEORGIOS

### **Specialised training of executives provided by shipping companies**

This paper deals with the following issues:

- The necessity for a high traditional cognitive level as a prerequisite for the training and adaptation to the modern demanding work environment on board ships.
- The knowledge and its accreditation, against “knowledge accreditation”, as an essential resource for executives within the tough competitive work environment.
- The executives’ evaluation as a criterion for their further training and prominence.
- The shaping of a new culture for those executives who will man the electronic and digital environment of a modern navigation bridge and engine room on a ship.

## TSIROS GEORGIOS

### **The usefulness of the Onboard Training Record Book (KEP) – Suggestions for improvement: The viewpoint of a Trainer**

This paper refers to the following:

- The amendment to the Merchant Marine Academy syllabus and the Onboard Training Record Book (KEP), which is considered to be essential, so that the trainee will initially be capable of adapting and, in the future, working on board a ship.
- The out-of-date elements will have to be removed from the syllabus and the Onboard Training Record Book (KEP), and the necessary and essential elements regarding electronic and digital systems on board modern ships will have to be included. The amended STCW requirements, the MLC requirements and the requirements of other Conventions, such as SEEMP, will also have to be included.

**TSITSOS NIKOLAOS**

**The International Maritime Education**

This paper presents the educational structure implemented for the training of deck and engine officers in Merchant Marine Academies and Universities. The data provided mainly refer to countries involved in the shipping industry, such as: USA, China, Russia, Japan, Germany, England, France, Spain, Turkey and Greece.

**TSOULIS NIKOLAOS**

**Syllabus of the Merchant Marine Academies (for Deck Officers)  
and the School for Lifesaving and Firefighting Means  
according to the Amendments of the International Convention  
STCW 1978 (Manila 2010)**

The purpose of this paper is to bring out the implementation philosophy of the process followed, in order to integrate the STCW amendments into the existent syllabi, the process followed and the main amendments that emerged, so that the Academies could successfully fulfill their strategic mission. The main points of the new syllabus for the Merchant Marine Academies for Deck Officers and the Schools for Lifesaving and Firefighting Means will be presented, as well as the remaining stages for the full implementation of the new requirements to the rest of the Maritime Education branches.

**TSOURAS IOANNIS**

**Education-Training for Merchant Ship executives.  
Market requirements-demands**

This paper refers to the Greek Merchant Marine Officers' training, taking into account the market requirements and the speculation about their lack of seamanship.

## **VOUTSINAS IOANNIS**

### **System for the Certification of Qualifications in Shipping**

As everyone knows, Shipping is the heavy industry of our country. Within this frame, Maritime Education constitutes a key sector of the educational system, which owes to:

- Rapidly meet the requirements of the Greek merchant fleet.
- Guarantee the quality of services provided in this particular field of economic life.
- Enable Greek seafarers to successfully resolve matters beyond those required by traditional seamanship and retain their comparative advantages, in relation to professional seafarers from other countries.
- Have certified graduates, that is the qualifications of the seafarers who are constantly being trained should be certified.

According to the provisions of Law 4186/2013, as amended, through a Decision of the Minister of Education and Religious Affairs, state authorities of non-typical education of the Ministry of Education and Religious Affairs offer expertise, organise departments, in accordance with national and regional needs of national economy, the propositions made by the Ministry of Health, the Ministry of Rural Development and Food, the Ministry of Tourism, the Ministry of Culture, the Ministry of Shipping and the Aegean, as well as other authorities too. The National Organisation for the Certification of Qualifications & Vocational Guidance, providing there is a relevant frame of regulations, is capable of certifying vocational training of experts, which are involved in Shipping.

**ZILAKOS DIMOS**

### **Education in the Merchant Marine Academies**

The present and the future of maritime education.



## Πίνακας Εισηγητών

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Αριστοτέλης  
Δρ. Καθηγητής Ναυτιλιακής Πολιτικής  
& Διεθνούς Ναυτιλιακού Δικαίου  
BCA Κολλέγιο Αθηνών, Τμήμα Ναυτι-  
λίας, Μεταφοράς & Εφοδιασμού  
Παρθενώνας 14, 17562, Π. Φάληρο  
abagr@yahoo.com

ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ Ιωάννης,  
Διευθύνων Σύμβουλος Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.,  
Λεωφ. Εθνικής Αντιστάσεως 41,  
142 34, Ν. Ιωνία,  
grafeio.ds@eopperp.gr

ΓΕΩΡΓΙΑΚΗΣ Αναστάσιος  
Ναυτιλιακός Οικονομολόγος  
BCA Κολλέγιο Αθηνών, Τμήμα Ναυτι-  
λίας, Μεταφοράς & Εφοδιασμού  
Δαρδανελλίων 122,  
165 61 Τερψιθέα  
tasosgeorgakis@gmail.com

ΓΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ Γεώργιος,  
Αναπληρωτής Διευθυντής Σπουδών  
Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας,  
570 04, Ν. Μηχανιώνα,  
ag2109@otenet.gr

ΓΟΥΡΓΟΥΛΗΣ Δημήτριος,  
Διευθυντής Σπουδών  
ΑΕΝ Μηχανικών Μακεδονίας,  
570 04, Ν. Μηχανιώνα,  
gourgoulis@yahoo.com

ΔΑΝΙΗΛ Νικόλαος,  
Διευθυντής Σπουδών ΑΕΝ Χίου,  
Δημοκρατίας 26,  
821 00, Χίος,  
nikosdaniil@yahoo.gr

ΖΗΛΑΚΟΣ Δήμος,  
Σπουδαστής ΑΕΝ Ασπροπύργου,  
Εκπρόσωπος Σπουδαστών στο  
Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης,  
Παραλία Ασπροπύργου, 193 00,  
zilakouf@gmail.com

ΚΙΡΚΙΛΗΣ Νικόλαος,  
Marine Personnel Manager,  
Thenamaris Ships Management Inc,  
Αθηνάς 16 και Βορρέου,  
166 71, Βουλιαγμένη,  
n.kirkilis@thenamaris.com

ΚΟΡΟΝΤΖΗΣ Κωνσταντίνος,  
Ναυπηγός & Μηχανολόγος Μηχανικός,  
Καθηγητής ΑΕΝ Ασπροπύργου,  
Έσλιν 16-18,  
115 21, Αθήνα,  
kkoron@tee.gr

ΚΟΡΡΕΣ Άλκης,  
Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου,  
Ο.Α.Π., Ακτή Μιαούλη 10,  
185 38, Πειραιάς,  
almarman2@yahoo.gr

ΚΟΥΔΟΥΝΑΣ Γιάννος,  
Marine Personnel Performance &  
Development Supervisor,  
Thenamaris Ships Management Inc,  
Αθηνάς 16 και Βορρέου,  
166 71, Βουλιαγμένη,  
y.koudounas@thenamaris.com

ΚΟΥΚΙΟΣ Εμμανουήλ,  
Διευθ. Σπουδών  
ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων,  
Λ. Φλέμινγκ 43,  
182 33, Άγ. Ι. Ρέντης,  
manoliskoukios@hotmail.com

ΚΟΥΤΣΟΘΑΝΑΣΗΣ Μάνθος,  
Διευθυντής Τμήματος  
Προσωπικού Θαλάσσης, Πλοίαρχος,  
Anangel Maritime Services,  
Λ. Συγγρού 354,  
176 74 Καλλιθέα,  
mkoutsothanassis@gmail.com

ΛΙΩΤΣΙΟΣ Κωνσταντίνος,  
Καθηγητής Σχολής Μηχανικών  
ΑΕΝ Μακεδονίας,  
570 04, Ν. Μηχανιώνα,  
liotsios.kon@gmail.com

ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δημήτριος,  
Γενικός Διευθυντής,  
Arcadia Shipmanagement Co Ltd,  
Δραγατσανίου 8, 105 59 Αθήνα,  
mattheou.dimitrios@gmail.com

ΜΕΝΗΣ Ιωάννης,  
Σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικών Χίου,  
Δημοκρατίας 26,  
821 00, Χίος,  
johnchios@yahoo.gr

ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΑΣ Σταμάτης,  
Επίτιμος Σύμβουλος του  
Παιδαγωγικού Ινστιτούτου,  
Φάρος Αυλίδας, 341 00,  
stamatios-pal@ath.forthnet.gr

ΠΑΝΑΣ Επαμεινώνδας,  
Καθηγητής Οικονομικού  
Πανεπιστημίου Αθηνών,  
Κοδριγκτώνος 4, 112 57, Αθήνα,  
panas@aueb.gr

ΠΟΥΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Θεόφιλος,  
Πλοίαρχος Α΄,  
Αρμενοχωρίου 33, Μανιάκοι,  
52 100, Καστοριά,  
thofilos.pouliopoulos@gmail.com

ΠΡΑΣΣΑΣ Χρήστος,  
Τεχνικός Υπεύθυνος  
Διασύνδεσης ΑΕΝ Μακεδονίας  
570 04 Ν. Μηχανιώνα  
prassaschr@gmail.com

ΣΠΑΝΑΚΗ Ιωάννα,  
Σπουδάστρια ΑΕΝ Πλοίαρχων Κρήτης,  
Βλητές Σούδας,  
731 00, Χανιά,  
gianna\_4208@hotmail.com

ΤΣΕΛΕΜΑΡΚΟΣ Σταμάτης,  
Διευθυντής ΚΕΣΕΝ Μηχανικών,  
Λ. Φλέμινγκ 43, 182 33, Άγ. Ι. Ρέντης,  
stamatistselemarkos@gmail.com

ΤΣΙΝΟΣ Ευάγγελος,  
Σπουδαστής ΑΕΝ Πλοίαρχων Σύρου,  
Ε. Παπαδάμ 1,  
841 00, Σύρος,  
vaggelis.tsinos@yahoo.gr

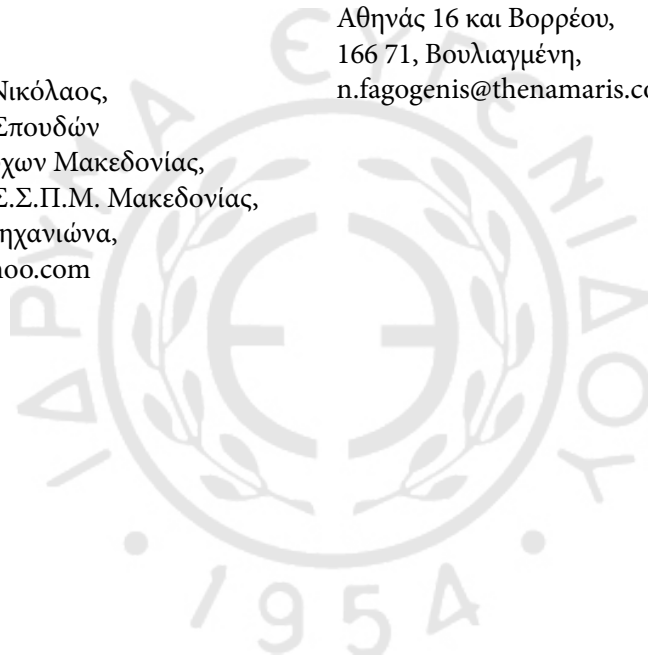
ΤΣΙΡΟΣ Γεώργιος,  
Πλοίαρχος Α', Training Manager,  
Costamare Maritime  
Training Services SA,  
Ζεφύρου 60 και Συγγρού,  
175 64, Π. Φάληρο,  
gtsiros@costamaretraining.com

ΤΣΙΤΣΟΣ Νικόλαος,  
Καθηγητής ΑΕΝ Ασπροπύργου,  
Παραλία Ασπροπύργου, 193 00,  
ntsit@tee.gr

ΤΣΟΥΛΗΣ Νικόλαος,  
Διευθυντής Σπουδών  
ΑΕΝ Πλοιάρχων Μακεδονίας,  
Διευθυντής Σ.Σ.Π.Μ. Μακεδονίας,  
570 04, Ν. Μηχανιάνα,  
ntsoulis@yahoo.com

ΤΣΟΥΡΑΣ Ιωάννης,  
Α' Πλοίαρχος Ε.Ν., Crew Manager,  
Alpha Tankers and Freighters Ltd,  
Λεωφ. Συγγρού 354,  
176 74, Καλλιθέα,  
yiannis\_ts@yahoo.gr

ΦΑΓΟΓΕΝΗΣ Νικόλαος,  
Marine Personnel Human  
Performance Analyst,  
Thenamaris Ships Management Inc,  
Αθηνάς 16 και Βορρέου,  
166 71, Βουλιαγμένη,  
n.fagogenis@thenamaris.com



## List of speakers

ALEXOPOULOS Aristotelis  
Dr., Professor of Maritime Policy  
& Marine Environmental Law at BCA  
College of Athens, Department of  
Shipping, Transport & Logistics  
abagr@yahoo.com

DANIEL Nikolaos  
Director, Merchant Marine Academy  
of Chios for Engine Officers  
nikosdaniil@yahoo.gr

FAGOGENIS Nikolaos  
Marine Personnel Human  
Performance Analyst,  
Thenamaris Ships Management Inc  
n.fagogenis@thenamaris.com

GEORGAKIS Anastasios  
Shipping Economist  
BCA College of Athens, Department  
of Shipping, Transport & Logistics  
tasosgeorgakakis@gmail.com

GOTZAMANIS Georgios  
Deputy Director, Merchant  
Marine Academy of Macedonia  
for Engine Officers  
ag2109@otenet.gr

GOURGOULIS Dimitrios  
Director, Merchant  
Marine Academy  
of Macedonia for Engine Officers  
gourgoulis@yahoo.com

KIRKILIS Nikolaos  
Marine Personnel Manager,  
Thenamaris Ships Management Inc  
n.kirkilis@thenamaris.com

KORONTZIS Konstantinos  
Naval Architect and Mechanical  
Engineer, Professor,  
Merchant Marine Academy of  
Aspropyrgos  
kkoron@tee.gr

KORRES Alkis  
Professor,  
Univeristy of the Aegean  
almarman2@yahoo.gr

KOUDOUNAS Giannos  
Marine Personnel Performance &  
Development Supervisor,  
Thenamaris Ships Management Inc  
y.koudounas@thenamaris.com

KOUKIOS Emmanuel  
Director of Studies,  
Centre of Post Training (KESEN)  
for Deck Officers  
manoliskoukios@hotmail.com

KOUTSOTHANASIS Manthos  
Crew Manager,  
Master Mariner,  
Anangel Maritime Services Inc.  
mkoutsouthanassis@gmail.com

LIOTSIOS Konstantinos  
Professor,  
Merchant Marine Academy of  
Macedonia for Engine Officers  
liotsios.kon@gmail.com

MATTHAIOU Dimitrios  
General Manager,  
Arcadia Shipmanagement Co Ltd  
mattheou.dimitrios@gmail.com

MENIS Ioannis  
Student, Merchant Marine Academy  
of Chios for Engine Officers  
johnchios@yahoo.gr

PALAIOKRASAS Stamatis  
Honorary Consultant,  
Pedagogical Institute  
stamatios-pal@ath.forthnet.gr

PANAS Epameinondas  
Professor,  
Athens University of Economics  
and Business  
panas@aueb.gr

POULIOPOULOS Theofilos  
Master  
theofilos.pouliopoulos@gmail.com

PRASSAS Christos  
Technical Liaison between Merchant  
Marine Academy of Macedonia, Ministry  
of Education and Religious Affairs/  
Thessaly Regional Directorate of  
Primary and Secondary Education  
prassaschr@gmail.com

SPANAKI Ioanna  
Student, Merchant Marine Academy  
of Crete for Deck Officers  
gianna\_4208@hotmail.com

TSELEMARKOS Stamatis  
Director of Studies,  
Centre of Post Training (KESEN)  
for Engine Officers  
stamatistselemarkos@gmail.com

TSINOS Evangelos  
Student, Merchant Marine Academy  
of Syros for Deck Officers  
vaggelis.tsinos@yahoo.gr

TSIROS Georgios  
Master, Training Manager,  
Costamare Maritime  
Training Services SA  
gtsiros@costamaretraining.com

TSITSOS Nikolaos  
Naval Architect, Mechanical Engineer,  
Professor, Merchant Marine Academy  
of Aspropyrgos  
ntsit@tee.gr

TSOULIS Nikolaos  
Director, Merchant Marine Academy  
of Macedonia for Deck Officers  
Director, School for Lifesaving and  
Firefighting Means of Macedonia  
ntsoulis@yahoo.com

TSOURAS Ioannis  
Master, Crew Manager,  
Alpha Tankers and Freighters Ltd  
yiannis\_ts@yahoo.gr

VOUTSINAS Ioannis  
Managing Director, National  
Organisation for the Certification of  
Qualifications & Vocational Guidance  
(EOPPEP)  
grafeio.ds@eoppep.gr

ZILAKOS Dimos  
Student, Merchant Marine Academy  
of Aspropyrgos, Student  
Representative  
in the Maritime Education Council  
zilakouf@gmail.com





