

## Ο ... «Στρατηγικός Ρόλος του Δημοσίου»

*Οτι τα πράγματα δεν βαίνουν κατ'ευχὴν στην Αποικία  
δέν μὲν' ἢ ελαχίστη αμφιβολία*

.....<sup>1</sup>

Ενας μικρός σχετικά λαός, μιάς μικρής σχετικά πατρίδας, κατόρθωσε να υψώσει το ναυτικό του ανάστημα απέναντι σε κραταιές ναυτικές χώρες, με ανεπτυγμένη οικονομία, εκτενές εμπόριο, ισχυρή διεθνή διπλωματική και στρατηγική παρουσία και, κυρίως, με σοβαρή ναυτιλιακή πολιτική. (“Maritime Cluster Concept” όπως λέμε...).

Κέρδισε η ελληνική ναυτιλία, την πρώτη παγκοσμίως θέση, την οποία και σταθερά διατηρεί. Αλλά πώς ; Γιατί ; Δεδομένου ότι:

“Η ανταγωνιστικότητα της χώρας μας, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ, βρίσκεται σε συνεχή κάθοδο, ήδη κατέχει την 71<sup>η</sup> θέση, η δε Μποτσουάνα και το Αζερμπαϊτζάν τα πάνε πολύ καλλίτερα. Το επιχειρηματικό περιβάλλον γίνεται διαρκώς δυσμενέστερο στην Ελλάδα, σύμφωνα δε με την Παγκόσμια Τράπεζα, από τις 183 οικονομίες του πλανήτη η Ελλάδα κατέχει την 109<sup>η</sup> θέση από πλευράς κρατικής ενθάρρυνσης και φιλόξενης διάθεσης, έναντι των επιχειρήσεων”. (Ημερήσιος Τύπος)

### Απορία

Γιατί η Ελληνική Ναυτιλία αρνείται με πείσμα ν’ ακολουθήσει τη χαμένη αποτελεσματικότητα, επιχειρηματικότητα και ανταγωνιστικότητα της χώρας μας ;

Μήπως διότι κινείται μακράν του μοιραίου “στρατηγικού ρόλου του δημοσίου”; Όπως πλήθος συμπατριώτες μας – ακαδημαϊκοί, επιχειρηματίες, επιστήμονες κ.ο.κ. – που διαπρέπουν εκτός χωρικών υδάτων, σε χώρες όπου, οι μεν ιδιώτες δεν είναι ..... “κερδοσκόποι” αλλά αντιθέτως τους αναγνωρίζεται θεμελιώδης ρόλος στην παραγωγική διαδικασία ενώ, ο ρόλος του δημοσίου δεν είναι τόσο “στρατηγικός” ;;

Πλην φευ! Ενας κρίσιμος κλάδος του “Maritime Cluster” - η Ναυτική Εκπαίδευση (Ν.Ε.) - δεν μπορεί να εκπατρισθεί και ως εκ τούτου τελεί υπό την στοργική και αποκλειστική φροντίδα του περί ου ο λόγος “ρόλου”. Γι’ αυτό και βρίσκεται σε συνεχή κάθοδο, ακολουθώντας την “ανταγωνιστικότητα” της χώρας μας.

Σ’ όλες τις σοβαρές ναυτικές χώρες έχει, εδώ και πολύ καιρό, χτυπήσει συναγερμός προς αντιμετώπιση της σοβαρής έλλειψης εθνικών αξιωματικών, που χαρακτηρίζονται “endangered species”.

Στην Ετήσια Εκθεση 2009-2010, της Ε.Ε.Ε. αναφέρεται:

Ο προηγούμενος χρόνος είχε ένα σημαντικό θετικό πρόσημο: Την περαιτέρω εντατικοποίηση της προσπάθειας σε εθνικό επίπεδο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Η σχετική καμπάνια από την τηλεόραση και το Internet, σε συνδυασμό με συστηματική ενημέρωση των μαθητικών κοινοτήτων της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, είχε ιδιαίτερα ικανοποιητικά αποτελέσματα. Οι υποψήφιοι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αυξήθηκαν σε ποσοστό 50%, ένδειξη συγκρατημένης αισιοδοξίας για τις δυνατότητες διατήρησης της εθνικής ναυτικής τεχνογνωσίας και εμπειρίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι προσπάθειες θα συνεχισθούν και μάλιστα υπό τις παρούσες συνθήκες όπου η αγορά εργασίας στην ξηρά προσφέρει ελάχιστες ευκαιρίες για τους νέους.

### Μονόδρομος

Η εφοπλιστική κοινότητα ειδικώς και οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ γενικώς γνωρίζουν ότι:

Με το “προϊόν” της *“επιτυχούς καμπάνιας προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα”* τροφοδοτείται ο χρονοβόρος και δαπανηρός μονόδρομος των ΑΕΝ ώστε, όταν μετά 4 (αν όλα πάνε καλά) χρόνια ξεσκολίσουν θα ξέρουν τα πάντα γύρω για την τέχνη τους. Μετά 4-5 χρόνια ακολούθως οφείλουν να ξεχάσουν αυτά που έμαθαν και να διδαχθούν άλλα, κατά τις απαιτήσεις και τις εξελίξεις του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτικής τεχνολογίας.

Στον παρ’ ημίν άλλωστε μονόδρομο των ΑΕΝ, οι διαρροές σπουδαστών και η απροθυμία μέρους των αποφοίτων να ταξιδέψει, ακυρώνει οποιαδήποτε “επιτυχημένη καμπάνια για την προσέλκυση”.

Θα δεχθούν φέτος (2010) οι ΑΕΝ, - 900 πρωτάκια, λόγω δε της “καθιερωμένης” διαρροής κατά τη μακρά φοίτηση, θ’ αποφοιτήσουν 600 (περί το 70%).

Ένα ποσοστό εκ των αποφοίτων ουδέποτε μπαρκάρει και μόνο οι μισοί – 300, εξ’ αυτών θ’ ακολουθήσουν σταθερά τη ναυτική σταδιοδρομία, (πάνω από 5 χρόνια) .

Χρήσιμο είναι, οι τυχόν ενδιαφερόμενοι, - που δεν αποκλείεται να είναι κι’ αυτοί .... “endangered species” – να έχουν γνώση του σχετικού ισολογισμού:

Συνταξιοδοτήθηκαν:

2007 : Πλοίαρχοι 450	2008 : Πλοίαρχοι 394
<u>Μηχανικοί 405</u>	<u>Μηχανικοί 405</u>
Σύνολο 855	Σύνολο 799

2009 : Πλοίαρχοι 390  
Μηχανικοί 420  
 Σύνολο 810

Αποστρατεύονται 821 Αξιωματικοί Ε.Ν. ετησίως και εισέρχονται 300 .... Αλλά η αγορά ναυτικής εργασίας είναι διεθνής, και δεν είναι αναγκαίο οι πάντες να κόπτονται για την ύπαρξη εθνικών αξιωματικών. Εκείνο όμως που δεν δικαιούται να λησμονήσει η ναυτιλιακή μας κοινότητα είναι ότι, τον Έλληνα ναυτικό τον διακρίνει αφοσίωση μέχρις αυτοθυσίας στην άσκηση των καθηκόντων του. Έχει δε λεχθεί ότι, η εκπαίδευση των - στις περιοχές “ναυτομάνες” όπως οι Οινούσες π.χ. – αρχίζει .... 100 χρόνια πριν γεννηθούν. Η ύπαρξη εθνικών αξιωματικών είναι θέμα, εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, που κάποιοι οφείλουν να την εμπνευσθούν, και εφαρμόσουν.

### Η STCW

Τα θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών, ρυθμίζει η διεθνής Σύμβαση STCW, παρέλκει να τονιστεί δε ότι, της “μικράς σχετικά πατρίδας” μας τα συμφέροντα – σαν πρώτη ναυτιλιακή και νησιώτικη χώρα – απειλούνται όπου και όταν δεν είναι σεβαστός ο Νόμος της Θάλασσας, διό και οφείλουμε να δίνουμε το παράδειγμα πιστής εφαρμογής, όπως άλλωστε επιτάσσει το Σύνταγμά μας. <sup>2</sup> Πλήν φευ, η εν λόγω Σύμβαση παραμένει επιμελώς ανενεργή και αρχειοθετημένη στο Δημόσιο χρονοντούλαπο.

Η Διεθνής Σύμβαση STCW εκθέτει με σαφήνεια και σχολαστική λεπτομέρεια τη διαδικασία εκπαίδευσης / επιμόρφωσης και πιστοποίησης των ναυτικών, παρέλκει δε να τονιστεί ότι, το περιεχόμενό της είναι προϊόν μακράς ενδελεχούς μελέτης και δοκιμασίας στην πράξη.

Η STCW/78 κυρώθηκε με τον ν.1314/83 – ΦΕΚ 2Α/1983.

Η αναθεωρημένη, ισχύουσα STCW 78/95, έγινε αποδεκτή με το Π.Δ.132/97 ΦΕΚ 116Α/1997.

Η Σύμβαση συμπληρώνεται με έντυπα – βιντεοκασέτες – cd και τα “Model courses” του IMO, και αποτελεί ένα πλήρες σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης.

Η STCW 78/95 προβλέπει τρία επίπεδα ναυτικών καθηκόντων, γνώσεων και δεξιοτήτων, και τρία αντιστοίχως στάδια (κλιμακωτής) εκπαίδευσης, πάντα με τη μεσολάβηση θαλάσσιας υπηρεσίας.

- i. **Support Level** – Δόκιμοι και κατώτερο πλήρωμα.
- ii. **Operational Level** – 3<sup>rd</sup> και 2<sup>nd</sup> Mates/3<sup>rd</sup> Engineers.
- iii. **Management Level** – Masters – Chief Mates – Chief Engineers – 2<sup>nd</sup> Engineers.

Ο ναυτικός περνά στο αμέσως ανώτερο level, αφού έχει ευδοκίμως υπηρετήσει στο προηγούμενο, και αφού πιστοποιηθούν οι πρὸς προαγωγή του απαιτούμενες γνώσεις, δεξιότητες και εμπειρίες.

Αυτά σημαίνουν ότι, ο νέος επίδοξος Αξιωματικός προοδευτικά ανέρχεται στην κλίμακα της ιεραρχίας και δεν προεξοφλείται ότι επιθυμεί ή μπορεί να φτάσει στην κορυφαία βαθμίδα.

Ουσιώδες άλλωστε είναι, ο δόκιμος να βγει νέος στη θάλασσα, ώστε να μπορεί να εθιστεί στη ναυτική ζωή και να παραμείνει στο επάγγελμα, να έχει δε παράλληλα τη δυνατότητα γρήγορης εξέλιξης.<sup>3</sup> Αυτά αποτελούν τα σοβαρά και ελκυστικά πλεονεκτήματα του επαγγέλματος κι' αυτά πρέπει αφού εξασφαλισθούν, να προβάλλονται. Να σημειωθεί ότι, η Σύμβαση προσφέρει διάφορες πύλες εισόδου και διάφορους «οδικούς χάρτες» εξέλιξης στη ναυτική σταδιοδρομία, αυτό δε δίνει στο νέο τη δυνατότητα να επιλέξει τη διαδικασία που του ταιριάζει, κι' αυτό πάλι αποτελεί στοιχείο προσέλκυσης.

Οι παρ'ημίν αλλεπάλληλες, επί μακρά σειρά ετών (... 30) διαπραχθείσες «αναβαθμίσεις», έβλαψαν τόσο το σύστημα της Ναυτικής μας Εκπαίδευσης (Ν.Ε.), όσο και τα απλά μέλη -ξωμάχους – των κομματικο-κλαδικών (κκ) συνδικάτων, οι βαρόνοι των οποίων εμπνεύστηκαν και επέβαλαν τις εν λόγω «αναβαθμίσεις». Οι μοιραίες κκ καταδίκασαν τη Ν.Ε. σε κρατικίστικη αδράνεια, εξέτρεψαν δε τον Πειραιά απ' την πορεία εξέλιξης σε διεθνές κέντρο παροχής οικονομικών και ναυτιλιακών υπηρεσιών. Αλλά, ιδιαίτερος περί αυτού προσήκει λόγος.

### **Το Ναυτιλιακό Κέντρο**

Το 1953 έγινε η πρώτη σοβαρή – από πλευράς πολιτείας – κίνηση, το Υπουργείο Ναυτιλίας κατέπλευσε στον Πειραιά, που η γεωγραφία τον έχει προικίσει με γεωπολιτικές «αρετές» και «υποχρεώσεις». Μιά θέση γέφυρα της ΕΕ με τις χώρες της Μ.Ανατολής, των Βαλκανίων και της Β.Αφρικής. Εστία της μεγαλύτερης ναυτιλίας, με ικανό ανθρώπινο δυναμικό. Ένα παράθυρο ευκαιρίας **Δεν** άνοιξε τη δεκαετία του 70 όταν, η παροικούσα στη Βηρυτό κρατερή βιομηχανία παροχής οικονομικών υπηρεσιών, έφυγε βιαστικά λόγω του αιματηρού εμφυλίου στο Λίβανο. Αλλά η Οικονομία βδελύττεται τα κενά, ετράπη ώστε, σε αναζήτηση στέγης· η ροή των πετροδολλαρίων ήταν άλλωστε ... καταρακτώδης, οι δε ανάγκες τραπεζικών υπηρεσιών αδήριτες.

Το Λονδίνο, η Ν.Υόρκη, η Κύπρος υποδέχθηκαν τους “οικονομικούς μετανάστες” του Λιβάνου. Αλλά το παραθύρι μας έμεινε κλειστό, δεδομένου ότι, το τότε καθεστώς δημιουργούσε αναστολές. Ενώ σήμερα... Παρ'όλα αυτά, προνεύων και δατειχιζόμενος, ο Πειραιάς τηρούσε την πορεία του· υπηρεσίες όπως, νηογνώμονες, brokers, τράπεζες, adjusters κ.λπ. εγκαθίσταντο με αργούς έστω ρυθμούς, στον Πειραιά (και Αθήνα).

Ιδιαίτερα να τονισθεί η, με αύξοντα ρυθμό, έλευση, στις Πειραιϊκές, ιδιωτικές κυρίως ναυτικές σχολές Κατάρτισης – Επιμόρφωσης, αλλοδαπών σπουδαστών, εκ των Αραβικών, και άλλων πέριξ, χωρών. Τούτο διότι η ενταύθα φοίτηση ήταν πολύ πιό οικονομική, μάλλον καλλίτερη, και οι νοοτροπίες σαφώς πιό συμβατές, έναντι άλλων “προορισμών”.

Το 1981 κατηργήθη η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση. 152 Λίβιοι και άλλοι, φοιτούσαν τότε στις ως άνω ιδιωτικές σχολές, η δε εξέλιξη ήταν σαφής και οι προοπτικές πολύ καλές· αλλά έχουμε και άλλες εξελίξεις; Το Υπουργείο Ναυτιλίας κατηργήθη, ο Ελληνικός Νηογνώμων “κατηργήθη” επίσης. Αλλά οι παντός καιρού Στρατηγοί και Βαρώνοι έχουν φορτώσει τα κελλάρια τους και .... ου φροντίς Ιπποκλείδη. Αλλά οι προρρηθέντες ξωμάχοι είχαν να ωφεληθούν τα μάλα απ’ τη συγκέντρωση υπηρεσιών στο μεγάλο μας λιμάνι.

Ο περί ου το παρόν «Στρατηγικός Ρόλος» δεν είναι τι το θεωρητικόν, απεναντίας επηρεάζει και αφορά κάθε επίπεδο της καθημερινότητάς μας, στη δε πράξη επιμερίζεται σε πλήθος μικρούς ρόλους Στρατηγών. Αλλά, ας αισιοδοξήσουμε συγκρατημένα, ήδη έχουμε επι-εξελίξεις· το Υπουργείο Ναυτιλίας αναβιώνει ως “Θαλάσσης”, ο ΙΜΟ κυκλοφόρησε τη νέα STCW/10. Ας ευχηθούμε καλό ταξείδι !

### Σημειώσεις

- <sup>1</sup> *και μ’ όλο πού οπωσούν τραβούμ’ εμπρός.  
ίσως, καθώς νομίζουν ούκ ολίγοι, να έφθασε ο καιρός  
να φέρουμε Πολιτικό Αναμορφωτή.*

(ΕΝ ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΟΙΚΙΑ, 200 π.Χ.)  
Κ. Καβάφη

- <sup>2</sup> Άρθρο 28 – “Οι διεθνείς συμβάσεις από την επικύρωσή τους αποτελούν μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου, υπερισχύουν δε πάσης αντιθέτου διατάξεως νόμου.”
- <sup>3</sup> Στον “Πόλεμο του Ατλαντικού” οι κυβερνήτες των Γερμανικών υποβρυχίων ήσαν μεταξύ 25 και 30.

Σ. Ράνης

Πειραιάς, Σεπτέμβριος 2010