

Ανοιχτή Επιστολή. Προς τον κ. Υπουργό Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας κ. Μιχ. Χρυσοχοϊδη.

Κύριε Υπουργέ,

Η εθνικότητα μιάς ναυτιλίας, φυσικά και της Ελληνικής, εξαρτάται, περισσότερο από οτιδήποτε άλλο, από την εθνικότητα αυτών που ταξιδεύουν τα πλοία κι' επανδρώνουν τις ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις και υπηρεσίες. Υπό τις παρούσες συνθήκες παγκοσμιοποίησης και κινητικότητας στην αγορά εργασίας, οι φιλοδοξίες των προηγμένων ναυτικών χωρών περιορίζονται στην εξασφάλιση ικανού αριθμού εθνικών Αξιωματικών του Ε.Ν., μέρος των οποίων εξελίσσεται σε στελέχη γραφείων / υπηρεσιών στεριάς. Παρέλκει να αναφερθεί ότι, αυτοί αποτελούν και πηγή ανανέωσης του εφοπλιστικού δυναμικού της χώρας.

Υπάρχει εδώ πρόβλημα κρίσιμων ελλείψεων που σοβαρά απασχολεί τις χώρες της Ε.Ε. (για να περιοριστούμε στη γειτονιά μας) όπου, οι Αξιωματικοί του Ε.Ν. χαρακτηρίζονται ως “endangered species”.

Τα ελλείμματα, σε αυξανόμενο ποσοστό, καλύπτουν Αξιωματικοί από ασιατικές ή αφρικανικές χώρες, αλλά ένα ποσοστό, όχι κάτω του 60%, διαθέσιμων εθνικών Αξιωματικών, θεωρείται εκ των ουκ άνευ.

Η χώρα μας αγνόησε το – ιδιαίτερα οξύ γι' αυτήν – πρόβλημα, δεν έλαβε μέτρα θεραπείας, δεν αφάρμοσε τη σχετική διεθνή σύμβαση του IMO και αγνόησε τις σοβαρές και εμπειριστατωμένες μελέτες και επίμονες συστάσεις της ΕΕ. Υπήρξε, αντιθέτως, ιδιαιτέρως παραγωγική σε “νομοθετικό έργο”¹ - περί Αναβάθμισης, Εκσυγχρονισμού, Βελτιστοποίησης των ΑΕΝ, κοκ, κοκ, - που δεν βελτίωσαν τη διαδικασία “παραγωγής” Αξιωματικών του Ε.Ν., αντιθέτως, χάριν αλλοτρίων σκοπών και σκοπιμοτήτων, έθεσαν στο περιθώριο τα διεθνώς ισχύοντα. Ιδιαίτερος όμως περί αυτών προσήκει λόγος.

Την Ε.Ε. απασχολεί το θέμα κοινής και ενιαίας εφαρμογής, από τα κράτη μέλη, των διεθνών κανόνων και κανονισμών - του Δικαίου της Θαλάσσης (ΔτΘ) – (“The Common Law of the Sea”). Παρέλκει να τονισθεί ότι, ανοιχτοί θαλάσσιοι δρόμοι - ελεύθερη κίνηση των πλοίων, είναι οι θεμελιώδεις προϋποθέσεις για την ομαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου. Τις προϋποθέσεις αυτές, εξασφαλίζουν οι διεθνείς συμβάσεις, που οι ναυτικές χώρες υιοθετούν και εφαρμόζουν (;). Οι εν λόγω συμβάσεις έχουν μακρά ιστορία, ενδεικτικά μόνο θ' αναφέρω τον κανονισμό Αποφυγής Συγκρούσεων – από το 1887, και τους κανόνες αντοχής, “κατάταξης” και αξιοπλοίας (Ship Classification – Seaworthiness) από το 1760.

Το 1978 υιοθετήθηκε από τον IMO, και το 1983 τέθηκε σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση STCW (Standards of Training Certification & Watch Keeping), που αφορά τα standards εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και εξάσκησης των ναυτικών. Τα εν λόγω standards είναι απολύτως ικανοποιητικά και θα ήτο ευτύχημα για τη παγκόσμια ναυτιλία εάν ετηρούντο με επιμέλεια. Η χώρα μας έχει κυρώσει με τον ν.1314/83 τη Σύμβαση, ομοίως έχει πράξει με την αναθεωρημένη STCW/95, ήδη δε 154 χώρες έχουν κυρώσει την εν λόγω Σύμβαση. Η προώθηση σήμερα της διεθνούς συνεργασίας στη θάλασσα, ο συντονισμός και εναρμόνιση των κανόνων δικαίου που εξασφαλίζουν ένα ομαλό πεδίο διεξαγωγής των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών είναι – από το 1958 - έργο του IMO, θέμα εξαιρετικά κρίσιμο, ιδιαίτερα για μία μικρή σχετικά χώρα που κατέχει την πρώτη θέση στις εν λόγω μεταφορές.

Να σημειωθεί δε ότι περί τα 8 δις τόνοι αγαθών θα διακινηθούν κατά το τρέχον έτος, ο δε τζίρος σε ναύλους θα πλησιάσει τα \$ 400 δις. Οι αριθμοί προδίδουν τη σημασία των θαλασσιών μεταφορών για τη παγκόσμια οικονομία αλλά και τη σημασία που έχει για τη χώρα, η κορυφαία θέση της σ' ένα τόσο σημαντικό τομέα.

Οι διεθνείς συμβάσεις καθιερώνουν υψηλά standards ασφάλειας και ποιότητας, έχουν υποστεί μακρά δοκιμασία πρακτικής εφαρμογής, αναθεωρούνται δε περιοδικά ώστε, να ευθυγραμίζονται με τις τρέχουσες ανάγκες και εξελίξεις στο εμπόριο και τη ναυτική τεχνολογία. Αμφιβολία συνεπώς, ως προς την αναγκαιότητα πιστής και πρόθυμης εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων, δεν χωρεί· πλην φεύ. Περιφερειακές “ρυθμίσεις”, εθνικές ιδιαιτερότητες ή τοπικές πολιτικές σκοπιμότητες, παρεμβαίνουν και δημιουργούν σύγχυση και αδιαφάνεια στην εφαρμογή του ΔτΘ.

Ελλάσων εφαρμογή των standards μιας σύμβασης δεν συγχωρείται, ο δε IMO δεν έχει εξουσία ελέγχου και δυνατότητα επιβολής κυρώσεων αλλά, σπάνις ελεγκτικών αρχών δεν έχει σημειωθεί... (Port state controls, Flag state controls, κοκ, κοκ). Αν κάποια χώρα επιθυμεί, για λόγους εντυπωσιασμού ή άλλους εσωτερικών “ιδιαιτεροτήτων”, να θεσπίσει υψηλότερα standards για μια διεθνή σύμβαση, φυσικά μπορεί. Επιτρέπεται, με λίγα λόγια, το μείζον, αλλά όχι το έλασσον.

Έχει δώσει τούτο λαβή στον έντεχνο χαρακτηρισμό των εν λόγω standards ως “minimum requirements”.

Αυτό που μία σοβαρή, ναυτική χώρα δεν μπορεί να κάνει είναι, να κυρώσει μεν μία σύμβαση, να κηρύσσει δε ότι, τα standards που η σύμβαση αυτή καθιερώνει είναι ανεπαρκή (minimum με την έννοια του ελαχίστου, στα όρια του αποδεκτού) και ως εκ τούτου την εφαρμόζει, - όταν την εφαρμόζει -, επιλεκτικά, με επιφυλάξεις και παρεκκλίσεις. Αυτό έχει ατυχώς συμβεί με την STCW στη χώρα μας.

Αν πράγματι η θέση της χώρας μας είναι ότι, τα standards της σύμβασης STCW είναι ανεπαρκή, οφείλει τότε επειγόντως να την καταγγείλει, ενημερώνοντας τον IMO και τους 153 signatories περί των κινδύνων που εγκυμονεί η εφαρμογή της, με την απαίτηση – ως κορυφαία ναυτιλιακή δύναμη – να ληφθούν μέτρα ώστε, να πάψουν να ταξιδεύουν ανά την υδρόγειο πλοία πλημμελώς επανδρωμένα με ανεπαρκώς εκπαιδευμένους ναυτικούς..... Αλλά η περί ης ο λόγος σύμβαση STCW/95, αποτελεί πολύτιμο προϊόν μακράς και επίπονης διεθνούς συνεργασίας, το δε γεγονός ότι παρ' ημίν αγνοήθηκε, οφείλεται σε συντεχνιακές σκοπιμότητες και σε “ναυτεκπαιδευτικές” πανάκειες η επιπόλαια εφαρμογή των οποίων έχει οδηγήσει σε κρίσιμες ελλείψεις στο εθνικό ανθρώπινο δυναμικό για τη ναυτιλία μας.

Το γραφειοκρατικής εμπνεύσεως σύστημα ΝΕ που ισχύει στη χώρα μας μονολιθικό, μονοδρομικό και “εμπροσθοβαρές”, δεν εξυπηρετεί τη ναυτιλία μας, ούτε και τους νέους που εναγωνίως και υπό το φάσμα της ανεργίας αναζητούν σταδιοδρομία· να σημειωθεί δε ότι, το πεδίο απασχόλησης στη θάλασσα εκτείνεται πέραν σημαιών και ορίων, οι δε Έλληνες Αξιωματικοί είναι παντού ευπρόσδεκτοι. Ωστε ο νέος απόφοιτος της επαγγελματικής ναυτικής σχολής έχει λαμπρές προοπτικές γόνιμης εξέλιξης, ένιοι όμως βλέπουν το δίπλωμα της σχολής ως προσόν διορισμού στο Δημόσιο. Ετησίως γίνεται βέβαια επιμελής και δαπανηρή εκστρατεία προσέλκυσης αλλά οι προσερχόμενοι βρίσκουν ημίκλειστες τις πύλες της γνώσεως, δεδομένου ότι, η κλειδα αυτών αποτελεί “δημόσιο αγαθό που παρέχεται δωρεάν” Μέρος μόνον των υποψηφίων δέχονται οι ΑΕΝ, άλλως όμως, οι ειδότες ναυτικοί λαοί, αντιμετωπίζουν το θέμα Ν.Ε. Τόσο η STCW όσο και η μελέτη της ΕΕ προτείνουν διάφορες πύλες εισόδου, κατά τα προσόντα εκάστου υποψηφίου και, αναλόγως, διάφορους οδικούς χάρτες εξέλιξης, κατά τις δυνατότητες και αρετές του νέου ναυτικού επαγγελματία, χωρίς να προεξοφλείται ότι, πάντες οι τολμητίες εξελίσσονται σε αρχιπλοιάρχους και αρχιμηχανικούς.

Εμπροσθοβαρές – να σημειωθεί – σύστημα εκπαίδευσης (Front end Training) είναι αυτό που σωρεύει μέγα μέρος της διδακταίας ύλης στο πρώτο στάδιο της εκπαίδευσης αλλά, η εκπαίδευση του Αξιωματικού διαρκεί όσο και ο επαγγελματικός του βίος. Τα κύρια στάδια πιστοποιούνται με τα διπλώματα Γ-B-A τάξεως, αφού επιτυχώς παρεμβληθούν οι αντιστοιχώς προβλεπόμενες θαλάσσιες υπηρεσίες και διδασκαλία/εκπαίδευση ώστε, έκπαλαι, εκ παραδόσεως και παγκοσμίως είναι το σύστημα ‘sandwich’. Η τετραετής διάρκεια σπουδών στις ΑΕΝ – τρία χρόνια σχολή συν ένα θαλάσσια υπηρεσία, σε δύο δόσεις – αποτελεί σπατάλη χρόνου και χρήματος. Οι ανωτέρω δύο εμβόλιμες υπηρεσίες, δημιουργούν δυσλειτουργίες, μπορούν δε απλούστατα και ωραιότατα να

πραγματοποιηθούν μετά την αποφοίτηση του Δοκίμου, τη δε 3ετή διάρκεια σπουδών, υπαγόρευσε η σκοπιμότητα οι ΑΕΝ να ενταχθούν στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση. Φυσικά τούτο κυρίως ενδιαφέρει όσους προσβλέπουν σε δημοσιουπαλληλική σταδιοδρομία, αλλά όχι μόνον.

Αξίζει όμως εδώ ν' αναφερθούν οι θέσεις της ΕΕ πάνω στο θέμα. Το 1999 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέθεσε σε Ομάδα Εμπειρογνομόνων (ΟΕ)² την εντολή να μελετήσει το προρρηθέν πρόβλημα ελλείψεως ναυτικών – κυρίως Αξιωματικών, να προτείνει λύσεις, τρόπους εναρμόνισης των συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσης και ενιαίο πλαίσιο εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης STCW/95. Το ρόλο συντονιστή των εργασιών της ΟΕ, ανέλαβε το Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Malmo, μετείχαν δε με θέσεις και απόψεις όλες οι χώρες της ΕΕ πλέον Ισλανδία & Νορβηγία, τις δε εργασίες παρηκολούθησαν 31 παρατηρητές-σωματεία, ενώσεις, σχολές, κρατικοί φορείς κ.λπ.

Τον Ιούνιο του 2000 η ΟΕ παρέδωσε την εξ 92 σελίδων μελέτη της “**Maritime Education and Training HARmonization**” – “**METHAR – 2000**” που αποτελεί θησαυρό λυσιτελών προτάσεων – για θέματα προσέλκυσης – εκπαίδευσης – σταδιοδρομίας στη ναυτιλία.

Φρονώ κύριε Υπουργέ ότι, η σύμβαση STCW, τα Υποδείγματα Εκπαιδύσεως (Model Courses) του IMO, τα συμπληρώματα και οι οδηγίες του IMO με τις συστάσεις και σημειώσεις της ΕΕ αποτελούν εξαιρετο συνδυασμό, καλύπτουν πλήρως και με σχολαστική λεπτομέρεια τον τρόπο εκπαίδευσεως των Δοκίμων και Αξιωματικών του Ε.Ν. και πρέπει σοβαρά να ληφθούν υπ' όψη κατά τους σχεδιασμούς των υπηρεσιών σας για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

Με τιμή,

Σ. Ράνης

Σημειώσεις:

- 1) i. Π.Δ. 534/89
- ii. ν. 2638/98
- iii. ν. 3153/03
- iv. ν. 3450/06
- v. ν. 3490/06

2) Project Coordinator :

World Maritime University (WMU), SE

Partners:

Hochschule Bremen, Fachbereich Nautik (HSHB-N), DE

Universita degli Studi di Trieste (ISTIEE), IT

Shipping and Transport College Rotterdam, (STC R'DAM), NL

Escola Nautica Infante D.Henrique (ENIDH), PT