



**ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING**

asd

fgjh

klzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopas  
dfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyui  
opasdfghjklzxcv

**ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ**  
**ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ**

Για την Επاندρωση της Εμπορικής  
Ναυτιλίας των Ελλήνων

1/31/2012

**Δρ Αλκης Κορρες,**

**Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ΤΝΕΥ**

**Visiting Professor, City Law School**

# **ΣΧΕΔΙΟ**

**ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ  
για τις ανάγκες της Εμπορικής Ναυτιλίας**

**Μελετη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος**

**Δρ Αλκης Κορρες,**

**Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών**

**Visiting Professor, City Law School**

Πειραιας, Ιανουαριος 2011

## Περιεχομενα

**Εισαγωγή**

**Executive Summary**

**Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>** : Περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα.

**Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>** : Ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της δημοσίας Ναυτικής Εκπαίδευσης

**Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>** : Εισοδος, παραμονή και εξοδος απο το ναυτικό επαγγελμα.

**Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>** : Μακροχρονιες τάσεις στον Ελληνοκτητο στόλο

**Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>** : Ζητούμενα και περιοριστικοί παραγοντες της εκπαιδευτικής πολιτικής

**Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup>** : Παραδοχές και Σενάρια

**Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup>** : Συμπερασματα και προτασεις

**Επιλογος**

**Παραρτημα**

**Βιβλιογραφια**

## Εισαγωγή

Για λόγους που βρίσκονται πέρα από το στενό αντικείμενο αυτής της μελέτης η ναυτιλία των Ελλήνων έδειξε κατά τα τελευταία εικοσι χρόνια έναν εξαιρετικό δυναμισμό ο οποίος την οδήγησε στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας εκθρονίζοντας άλλες μεγάλες ναυτικές δυνάμεις. Στο διάστημα αυτό παρέμεινε σταθερά στην πρώτη θέση της κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας και η αδιαμφισβήτη πρωτοκαθέδρια της απέκτησε επιπλέον διαχειριστική ευχέρεια στα όργανα της ΕΕ μετά την ενταξη της Κύπρου και της Μάλτας.

Η θριαμβευτική πορεία στον τομέα της αύξησης χωρητικότητας και αριθμού πλοίων συνοδεύτηκε από μια πτωτική τάση στις τάξεις των Ελλήνων αξιωματικών με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στενοτήτας στην επανδρωσή των πλοίων. Η δυσκολία ανεύρεσης πλοιοάρχων και μηχανικών αναφέρεται σε κάθε δημοσία εκδηλώση και ο ανταγωνισμός των ναυτιλιακών εταιρειών για την προσέλκυση αξιωματικών αντανακλάται σε κάθε έκδοση ναυτιλιακού εντύπου.

Στην παγκόσμια αγορά εργασίας, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της BIMCO/ISF (2010) η προσφορά ναυτικών υστερεί της ζήτησης κατά 13,000 αξιωματικούς, ή 2%. Η έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών για την κάλυψη θέσεων στα ποντοπόρα κυρίως πλοία είναι η κύρια αιτία ανασχέσης της πορείας της Ελληνικής σημαίας η οποία προβλέπει ένα ελάχιστο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών στην οργανική σύνθεση. Η κατάσταση στενοτήτας αναμένεται να επιδεινωθεί τα άμεσα επόμενα χρόνια ως αποτέλεσμα της παραδοσης μεγάλου αριθμού πλοίων από τα ναυπηγεία από την μια πλευρά, αλλά και λόγω δυσλειτουργιών στη δημοσία ναυτική εκπαίδευση.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εκπροσωπώντας όλους τους κλάδους της Ελληνικής ναυτιλίας έλαβε την απόφαση να εξεταστούν αναλυτικά οι παράμετροι αυτής της κατάστασης ώστε να διευκολυνθεί η ανάληψη διορθωτικών μέτρων από τους αρμόδιους φορείς.

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> :

### Περιγραφή της διαδικασίας παραγωγής αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα.

Για να ακολουθήσει το επάγγελμα του αξιωματικού εμπορικού ναυτικού ένας νεός πρέπει να φοιτήσει σε μια από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Η εισόδος σ' αυτές τις σχολές γίνεται μετά από εξετάσεις και η φοίτηση-η οποία περιλαμβάνει επίσης στεγαση και σίτιση - είναι δωρεάν. Η διαδικασία των σπουδών βασίζεται σ' ένα σύστημα εναλλασσομενης εκπαιδευσης που προβλεπει εναλλαξ μαθητεια στη στερια και στο πλοιο.

Η μαθητεια στο πλοιο – το πρωτο μπαρκο – λαμβανει χωρα αμεσως μετα απο ενα τετραμηνο στη σχολη και εχει επταμηνη διαρκεια και ακολουθειται απο αλλη μια στην αρχη του τριτου ετους σπουδων, ισης διαρκειας. Η διαρκεια των σπουδων ειναι τετραετης και στο τελος τους ο αποφοιτος αποκτα το διπλωμα Πλοιαρχου ( η Μηχανικου) Γ ταξεως και το επαγγελματικο δικαιοωμα να αναλαμβανει καθηκοντα αξιωματικου στη γεφυρα, η στο μηχανοστασιο αντιστοιχα.



Πηγη: ΥΠΑΑΝ

Το περιεχομενο των σπουδων στις ΑΕΝ ικανοποιει τις απαιτησεις της διεθνους συμβασης STCW και αυτο δινει τη δυνατοτητα στους νεους αξιωματικους να προσφερουν τις υπηρεσιες τους σε πλοια καθε σημαιας. Η προαγωγη στην επομενη βαθμιδα ιεραρχιας του Πλοιαρχου ( η Μηχανικου) Β ταξεως γινεται με την συμπληρωση θαλασσιας υπηρεσιας, ενω η κατακτηση του διπλωματος Α ταξεως γινεται μετα απο συμπληρωση θαλασσιας υπηρεσιας την επιτυχη φοιτηση και εξετασεις στο ΚΕΣΕΝ.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Κεντρο Επιμορφωσης Στελεχων Εμπορικου Ναυτικου.

Ο χρονος που χρειαζεται ενας νεος αξιωματικος για να φθασει στην κορυφη της ιεραρχιας, να λαβει δηλαδη διπλωμα Α ταξεως, ποικιλλει αναλογα με την ταχυτητα με την οποια συμπληρωνει θαλασσια υπηρεσια σε πλοια με Ελληνικη, η ξενη σημαια. Αν η θαλασσια υπηρεσια συμπληρωνεται κανονικα χωρις μεγαλυτερα του προβλεπομενου διαστηματα παραμονης στη στερια, η αποκτηση του διπλωματος Α ταξεως **απαιτει δεκα χρονια** συμπεριλαμβανομενης της θητειας στο ΚΕΣΕΝ.

Ο αλλος τροπος αποκτησης διπλωματος αξιωματικου εμπορικου ναυτικου στην Ελλαδα ειναι μεσω ΕΠΑΛ (Επαγγελματικων Λυκειων) για τα οποια ισχυουν τα εξης σημερα:

“ Τα επαγγελματικά δικαιώματα, που αποκτούν οι απόφοιτοι των ΕΠΑΛ, με την κατοχή των διπλωμάτων πλοίαρχων και μηχανικών γ, β, και α τάξης, είναι ισότιμα με αυτά που αποκτούν και οι απόφοιτοι των ΑΕΝ, στο πλαίσιο της άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Όμως δεν αποκτούν ούτε δύνανται οι απόφοιτοι των ΕΠΑΛ πλοίαρχοι η μηχανικοί πάσης τάξεως να αποκτήσουν δικαιώματα που απορρέουν σε συνδυασμό με τον ακαδημαϊκό τίτλο σπουδών που κατέχουν οι απόφοιτοι των ΑΕΝ (Σχολή Δοκίμων Λιμενικών, Τελωνείο, Καθηγητής σε Λύκειο η ΑΕΝ, Ισοτιμία διπλώματος πλοίαρχου η μηχανικού α' τάξης με δίπλωμα ΤΕΙ .

Με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, οι απόφοιτοι των ΕΠΑΛ ναυτικού τομέα, για παράδειγμα της ειδικότητας πλοίαρχων, πρέπει να έχουν: Για το δίπλωμα πλοίαρχου γ' τάξης, θαλάσσια υπηρεσία καταστρώματος 24 μηνών, από την οποία 12 μήνες σε πλοία πάνω από 1.500 κοχ κατευθυνόμενης εκπαίδευσης και η υπόλοιπη σε πλοία από 500 κοχ. “<sup>2</sup>

Η διαδικασια παραγωγης πλοιαρχων η μηχανικων επι του παροντος δεν δυναται να παραξει αξιωματικους Α ταξεως. Για τη διορθωση αυτης της αδυναμιας, αλλα και για την ενισχυση της προσελευσης νεων αξιωματικων στα πλοια η Ενωση Ελληνων Εφοπλιστων υπεβαλε προτασεις οι οποιες προβλεπουν τις εξης αλλαγες στο εκπαιδευτικο τους προγραμμα:

“ Προκειμένου να δύνανται οι απόφοιτοι ΕΠΑΛ ναυτικού τομέα καταληκτικό δίπλωμα πλοίαρχου α' τάξης, η ΕΕΕ προτείνει τις εξής τροποποιήσεις, ενώ ανάλογες είναι και οι θέσεις της για το θέμα του διπλώματος πρώτου μηχανικού:

- Μείωση της θαλάσσιας υπηρεσίας για την απόκτηση του διπλώματος πλοίαρχου γ' τάξης από 24 σε 18 μήνες.
- Η θαλάσσια υπηρεσία των 12 μηνών κατευθυνόμενης εκπαίδευσης σε πλοία άνω των 1.500 κοχ να αυξηθεί σε 18 μήνες και να είναι επιδοτούμενη.
- Αύξηση της θαλάσσιας υπηρεσίας για την απόκτηση του διπλώματος πλοίαρχου β' τάξης από 24 σε 36 μήνες.- Φοίτηση σε έναν επιπλέον κύκλο στο ΚΕΣΕΝ πλοίαρχων α' τάξης, πέραν των δύο που προβλέπονται για τους αποφοίτους των ΑΕΝ για τη συμπλήρωση των θεωρητικών τους γνώσεων, προκειμένου να αποκτήσουν το δίπλωμα α' τάξης.

<sup>2</sup> Marinews, 4 Σεπτεμβρίου 2009.

Οι ανωτερω προτασεις μετα την παρελευση διειτιας εξακολουθουν να βρισκονται στο σταδιο της μελετης απο το αρμοδιο υπουργειο το οποιο στο μεταξυ εχει περασει απο διαφορα σταδια αλλαγων. Αν αυτες τελικα ισχυσουν, η χρονικη διαρκεια παραγωγης αξιωματικου Α ταξεως μεσω ΕΠΑΛ θα ειναι λιγο περισσοτερο απο δωδεκα ετη, ομως οι αποφοιτοι της θα ειναι κατα τι νεοτεροι εκεινων με προελευση ΑΕΝ.

Τελος, εχει ξαναπεσει στο τραπεζι η προταση για την ιδρυση και λειτουργια ιδιωτικων σχολων ναυτικης εκπαιδευσης γεγονος που αν προκριθει θα επαναφερει τη ναυτικη εκπαιδευση σε καθεστως παρομοιο εκεινου προ του 1977 που προεβλεπε την παραλληλη λειτουργια δημοσιων και ιδιωτικων σχολων.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Αυτη η επιλογη αποτελει μερος του πακετου που προταθηκε απο την Ενωση Ελληνων Εφοπλιστων το 2010 υπο τη μορφη σχολων Ναυτικης Επαγγελματικης Εκπαιδευσης και Επιμορφωσης (ΝΕΚΕ) και απαιτει την εκδοση κανονιστικων διαταξεων απο το κρατος που θα προβλεπουν τη ιδρυση και τη λειτουργια τους. Κομβικο σημειο εδω θα ειναι ποιος θα ειναι ο εποπτευων φορεας των ιδιωτικων σχολων λογω συγκρουσης συμφεροντων στο ΥΘΥΝΑΛ (ως λειτουργουν τις δικες του σχολες δεν δικαιουται να εχει ταυτοχρονα το ρολο παροχου εκπαιδευσης και εποπτευοντος).

## **Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> :**

### **Ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της δημοσίας Ναυτικής Εκπαίδευσης**

Το δίκτυο ΑΕΝ σήμερα αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της δημοσίας ναυτικής εκπαίδευσης και για το εκπαιδευτικό έτος 2011-12 εισήγαγε 804 φοιτητές για αξιωματικούς γεφυράς και 561 για αξιωματικούς μηχανής, 1,365 πρωτοετείς φοιτητές συνολικά κατανομημένους σε δεκά εν λειτουργία ΑΕΝ.<sup>4</sup> Ο αριθμός εισακτέων ήταν εφέτος υψηλός - μετά από άνευ προηγουμένου προσέλευση ενδιαφερομένων στις εισαγωγικές εξετάσεις πιθανότατα λόγω οικονομικής κρίσεως - σε σύγκριση με προηγούμενες χρονιές αριθμώντας κατά μέσον όρο ογδόντα πλοίαρχους και πενήντα εξι μηχανικούς ανά σχολή.

Εκτιμάται ότι η αυξημένη προσέλευση υποψηφίων ενδέχεται να έχει μονιμότερο μάλλον, παρά παροδικό χαρακτήρα, εφόσον η οικονομική κρίση – η οποία δεν προβλεπεται να ληξει σύντομα – εξακολουθεί να επηρεάζει αρνητικά την αγορά εργασίας στη στεριά. Αυτό πάντως δεν πρέπει να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι αιφνης δοθήκαν λύσεις στα προβλήματα ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος τα οποία θα πρέπει να εξακολουθήσουν να αποτελούν αντικείμενο προβληματισμού.

Η αυξημένη προσέλευση στις εισαγωγικές εξετάσεις δυστυχώς δεν είναι δυνατόν να απορροφηθεί από τις ΑΕΝ υπό τις κρατούσες συνθήκες και έτσι αυτή η ευκαιρία αύξησης του αριθμού των Ελλήνων αξιωματικών μετά από τα χρόνια σπουδής δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί άμεσα.

Συμφώνα με στοιχεία του ΥΕΝΑΝΠ κατά την δεκαετία 1999-2008 είχαμε την εξής εικόνα ως προς τους πλοίαρχους::

---

<sup>4</sup> Οι ΑΕΝ που δεχθηκαν φέτος φοιτητές είναι οι εξής: Ηπειρού, Κυμής, Ασπροπυργού, Ιονίων Νήσων, Οινουσσών, Μακεδονίας, Συρού, Κρήτης, Υδρας και Χίου.





..και την αντιστοιχη για το ίδιο χρονικο διαστημα για τους μηχανικους:



Συνοψιζοντας διαπιστωνουμε τα εξης:

	<u>ΑΕΝ Πλοιαρχων</u>	<u>ΑΕΝ Μηχανικων</u>	<u>Συνολο</u>
Εισηλθαν	6,781	3,893	10,674
Εξηλθαν	4,201	2,509	6,710

Εκ του πίνακα συναγεται προσεγγιστικά οτι τα ποσοστα διαρροης κατα τη διαρκεια των σπουδων ησαν ως εξης:

- ΑΕΝ Πλοιαρχων: 2,580 ατομα, ποσοστο 38.0%
- ΑΕΝ Μηχανικων: 1,384 ατομα, ποσοστο 36.6%
- **Συνολο ΑΕΝ: 3,964 ατομα, ποσοστο 37.1%**

Εκ πρωτης οψεως τα ποσοστα διαρροης παρουσιαζονται ιδιαιτερα υψηλα. Με βαση τα ανωτερω μεσα ποσοστα διαρροης της δεκαετιας απο το συνολο των 1,365 πρωτοετων φετος θα ανεμενε κανεις να εγκαταλειψουν τις σπουδες τους 506 ατομα εκ των οποιων 305 απο τις σχολες πλοιαρχων και 201 απο τις σχολες μηχανικων. *Υπο κανονικες συνθηκες λειτουργιας των ΑΕΝ θα ανεμενε κανεις μειωση των ποσοστων διαρροης λογω οικονομικης κρισης, αλλα οι συνθηκες στη δημοσια ναυτικη εκπαιδευση καθε αλλο παρα κανονικες ειναι εν ετει 2011. Συμφωνα με προσφατες κυβερνητικες δηλωσεις τα διαθεσιμα κονδυλια για τη δημοσια ναυτικη εκπαιδευση το 2012 ησαν μετα βιας 11 εκατομμυρια με – πολυ συντηρητικο - προϋπολογισμο 17 εκατομμυρια ευρω και πολλα συσσωρευμενα προβληματα.*

Η διαρροη απο τις επαγγελματικες σχολες παντως δεν ειναι αποκλειστικο φαινομενο των ναυτικων σχολων, διαρροες παρατηρουνται και σε πολλες αλλες επαγγελματικες σπουδες στην Ελλαδα. Σημαντικες διαρροες απο αντιστοιχες ναυτικες σχολες στην Αγγλια επικαλειται στη διατριβη της η Gould απο διαφορες ακαδημαϊκες πηγες της ταξης του 8% ανα ετος σπουδων κατα μεσον ορο, ποσοστο παρεμφερες με την Ελληνικη εμπειρια επι του ιδιου ζητηματος.<sup>5</sup>

Κατα συνεπεια, ενα ποσοστο διαρροης κατα τη διαρκεια των σπουδων πρεπει οχι μονο να θεωρεται πιθανο, αλλα και να λαμβανεται υποψη οσακις επιχειρουνται προβλεψεις στο χωρο της ναυτικης εκπαιδευσης.

Στην Ελλαδα ειδικοτερα, ενας απο τους λογους που μετρουν στην αποφαση των παιδιων να εγκαταλειψουν τις ναυτικες σπουδες ειναι οι δυσχερειες στην εκπληρωση των υποχρεωτικων εκπαιδευτικων ταξειδιων που προβλεπονται απο το συστημα της εναλλασσομενης εκπαιδευσης. Η εξασφαλιση μπαρκου για πολλα απο αυτα συνιστα μια ταλαιπωρια – αν οχι μια περιπετεια – λογω διστακτικοτητας εκ μερους των ναυτιλιακων εταιρειων να αναλαβουν το δικο τους ρολο στο συγκεκριμενο συστημα εκπαιδευσης.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Elizabeth Alison Gould: "Towards a Total Occupation: A Study of UK Merchant Navy Officer Cadetship" PhD thesis, Cardiff School of Social Sciences, 2010. Ιδαιτερο ενδιαφερον παρουσιαζουν οι παρατηρησεις του Millington τη δεκαετια του 1930 που ανεφερε διαρροη μαθητευομενων 21% κατα το πρωτο ετος, 26% κατα το δευτερο και 32% κατα το τριτο.

<sup>6</sup> Θα πρεπει να καταβληθει ιδιαιτερη προσπαθεια σ' αυτο τον τομεα ωστε το εκπαιδευτικο ταξειδι να μην αποτελει αρνητικο παραγοντα στην παραγωγη αξιωματικων. Θα μπορουσε να βοηθησει σ' αυτο η εκδοση της φορμας που συμπληρωνεται απο τον πλοιαρχο, η το μηχανικο του πλοιου να υπαρχει και στα Αγγλικά ωστε να μπορει να συμπληρωνεται και απο ξενους αξιωματικους.

Η διστακτικότητα αυτή έγινε πιο έντονη μετά το 2008 αφενός λόγω της ναυτιλιακής κρίσης και αφετέρου λόγω της καταργήσης της επιδότησης του πρώτου μπαρκου με αποτέλεσμα οι νεοί – και ιδιαίτερα οι νέες - να κινδυνεύουν να διακοπούν οι σπουδές τους λόγω μη εκτέλεσης του εκπαιδευτικού ταξιδιού χωρίς δική τους υπαιτιότητα. Αυτό είναι απαράδεκτο από πάσα άποψη και πολλαπλά ζημιογόνο.

Το συγκεκριμένο πρόβλημα θέτει ένα ερωτηματικό κατά πόσον η εναλλασσόμενη εκπαίδευση που εισήχθη στην Ελλάδα κατά τη δεκαετία του 1970 συμβάλλει στη μεγέθυνση του προβλήματος της ανεπαρκούς αξιωματικών στη χώρα μας.

### **Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> :**

#### **Εισοδος, παραμονή και εξόδος από το ναυτικό επάγγελμα.**

Η είσοδος του νέου αποφοίτου της ΑΕΝ στο επάγγελμα πραγματοποιείται με την πρώτη του ναυτολόγηση ως πλοίαρχος ή μηχανικός Γ τάξεως σε ηλικία εικοσιδύο ετών περίπου. Η περίοδος ναυτολόγησης που προβλέπει η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που υπογράφεται κατ' έτος από το σωματείο (ΠΕΠΕΝ ή ΠΕΜΕΝ αντίστοιχα) από τη μία πλευρά και από την εφοπλιστική ένωση που εκπροσωπεί το πλοίο από την άλλη, **είναι έξι μήνες**. Η περίοδος αυτή μπορεί να είναι μεγαλύτερη εφόσον συμφωνούν επί αυτού ο ναυτικός με την διαχειρίστρια και αυτός είναι ένας συνηθής τρόπος επισπεύσης της επαγγελματικής ανέλιξης του ναυτικού.

Αν και οι συγχρονές ανάγκες έχουν οδηγήσει σε στενότερες σχέσεις μεταξύ γραφείων και αξιωματικών, η εκτέλεση θαλασσίας υπηρεσίας αρχίζει με προσλήψη και λήγει με απολυση. Κατά το μεσοδιάστημα χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών ναυτολόγησεων δεν υφίσταται συμβατική σχέση μεταξύ εταιρείας και ναυτικού εκτός αν έχει υπάρξει άλλη συνεννόηση. Η παραμονή συνεπώς του ναυτικού στο επάγγελμα δεν είναι τίποτ' άλλο από μια σειρά προσλήψεων και απολύσεων μέχρι να συμπληρωθούν τα συνταξίμα χρόνια.

Σε άλλες ναυτικές χώρες όπως πχ στην Ολλανδία οι ναυτικοί αποτελούν μόνιμο προσωπικό της διαχειρίστριας με διαφορετικές αποδοχές όταν είναι στη στεριά από ότι στη θάλασσα. Αυτή η ιδιαιτερότητα στην επαγγελματική σχέση μεταξύ ναυτικού και εργοδότη έχει αποτελέσει αντικείμενο αρνητικών σχολίων εκ μέρους της ναυτεργασίας και η αβεβαιότητα

για εξευρεση εργασιας καθε τοσο εχει αναφερθει ως ενα εκ των αιτιων εγκαταλειψης του ναυτικου επαγγελματος.

Οι αναγκες επανδρωσης των πλοιων με Ελληνικη σημαια μειωθηκαν προσφατα (2005) μετα απο την υπουργικη **αποφαση Κεφαλογιαννη** για μειωση των Ελληνων αξιωματικων στις συνθεσεις εμπορικων πλοιων για λογους ανταγωνιστικοτητας. Με βαση αυτη την αποφαση εγιναν οι ακολουθες αλλαγες:

	<b>3,000-30,000 κοχ</b>	<b>30,001-80,000 κοχ</b>	<b>80,000 και ανω</b>
Προ του 2005	8	9	10
Μετα το 2005	4	5	6
Διαφορα	4	4	4

Η μειωση θεσεων Ελληνων αξιωματικων, λαμβανοντας υποψη οτι τα πλοια με Ελληνικη σημαια κατα το ετος αυτο ησαν 1,491, ηταν:

$4 \text{ αξιωματικοι} * 1491 \text{ πλοια} * 2 = 5,968 \text{ θεσεις για Ελληνες αξιωματικους στο δωδεμαμηνο}$   
**Επιπτωση στην αγορα εργασιας λογω εξαμηνου μπαρκου = 11,928 λιγοτερα μπαρκα/ετος**

Οι θεσεις αυτες εκτοτε καλυπτονται απο αλλοδαπους αξιωματικους με οσα αυτο συνεπαγεται απο πλευρας ναυτιλιακου συναλλαγματος προερχομενου απο την ευρωποιηση αποδοχων.<sup>7</sup> Απο την αλλη πλευρα με το ανωτερω μετρο **εχει διαταραχθει η διαδικασια παραγωγης ανωτερων και ανωτατων αξιωματικων** λογω της μειωσης των θεσεων για τριτους πλοιαρχους και μηχανικους στα πλοια με Ελληνικη σημαια. Επι του παροντος, η διαδικασια δυναται να λειτουργησει κανονικα μονο σε πλοια ανω των 80,000 κοχ στα οποια προβλεπεται ελαχιστος αριθμος 6 Ελληνων ναυτικων.

Η αποχωρηση απο το ναυτικο επαγγελμα λογω συνταξιοδοτησης συμφωνα με στοιχεια της απογραφης ναυτικων του 2009 υπολογιζεται σε περιπου 300 πλοιαρχους Α ταξεως και σε 250 μηχανικους Α ταξεως. Για να παραμεινει ο αριθμος των εν ενεργεια αξιωματικων σταθερος, χρειαζεται ισαριθμοι αξιωματικοι να αποκτουν διπλωματα Α ταξεως.

Συμφωνα με την ιδια πηγη, κατα το ετος 2009 πραγματοποιησαν θαλασσια υπηρεσια 2,600 πλοιαρχοι Α ταξεως και 2,300 μηχανικοι Α ταξεως. Αν υποθεθει οτι εμειναν ενα εξαμηνο επι των πλοιων εκαστος, αυτο σημεινει οτι καλυφθηκαν με Ελληνες καπετανιους 1,300 βαπορια και με Ελληνες Πρωτους 1,150.

Ο αριθμος των Ελληνοκτητων πλοιων το 2009 συμφωνα με τα στατιστικα της Greek Shipping Cooperation Committee ηταν 4,161 πλοια, εκ των οποιων 1,121 υπο Ελληνικη

<sup>7</sup> Λαμβανοντας ως βαση ενα ελαχιστο επιπεδο μηνιαιων αποδοχων της ταξης των 5,000 ευρω ανα αξιωματικο, το διαφυγον συναλλαγμα ειναι της ταξης των 358,000 ευρω ανα ετος.

σημια η οποία επιβαλλει την παρουσία επι του πλοιου οχι μονο Ελληνα πλοιαρχου και πρωτου μηχανικου, αλλα και αλλων αξιωματικων. Η εικονα που εμφανιζεται ειναι ιδιαιτερα ανησυχητικη δεδομενου οτι **το συνολο των εν ενεργεια Ελληνων αξιωματικων Α ταξεως μετα βιας καλυπτει τις αναγκες της Ελληνικης σημιας**, ακομα και αν εξαιρεθουν τα υπο παραγγελια πλοια που δεν εχουν αναγκη απο την παρουσία πληρωματος παρα στο τελευταιο σταδιο της κατασκευης πριν απο την παραδοση.<sup>8</sup> Εαν υποθεθει οτι τα υπο Ελληνικη σημια πλοια χρειαζονται συνεχως την παρουσία Ελληνοσ πλοιαρχου και μηχανικου, ο αριθμος τους που περισευει για τα υπο ξενη σημια το 2009 ηταν 179 και 29 αντιστοιχα για 3,040 πλοια. Αν αφαιρεσοουμε τα 150 υπο κατασκευη πλοια υπο Ελληνικη σημια, παλι τα νομερα ειναι απογοητευτικα με δεδομενο το οτι Ελληνες αξιωματικοι υπηρετουν και σε πλοια μη- Ελληνικων συμφεροντων.

#### Κεφαλαιο 4<sup>ο</sup> :

##### Μακροχρονιες τασεις στον Ελληνοκτητο στολο

Ο ελληνοκτητος εμπορικος στολος κατα τα τελευταια εικοσιδυο χρονια εδειξε μια τεραστια αυξηση η οποια αποτυπωνεται στον επομενο πινακα.

	<u>Πλοια (ανω των 1,000 G/T)</u>	<u>Deadweight Tons</u>	<u>Μεσο μεγεθος πλοιου</u>
1988	2,487	85,047,000	34,200 dwt
2010	3,996	258,122,000	64,600 dwt
Πηγη: GSCC			

Οι ακραιες τιμες δειχνουν μια μεση αυξηση στον αριθμο πλοιων της ταξης των 68.6 πλοιων ετησιως, αν και η μεγαλη αυξηση στον αριθμο πλοιων ελαβε χωρα κατα την πρωτη δωδεκαετια κατα την οποια ο ετησιος ρυθμος αυξησης ηταν λιγο χαμηλοτερος των 100 πλοιων/ετος.

<sup>8</sup> Το ετος 2010 τα υπο παραγγελια πλοια υπο Ελληνικη σημια ησαν 189.

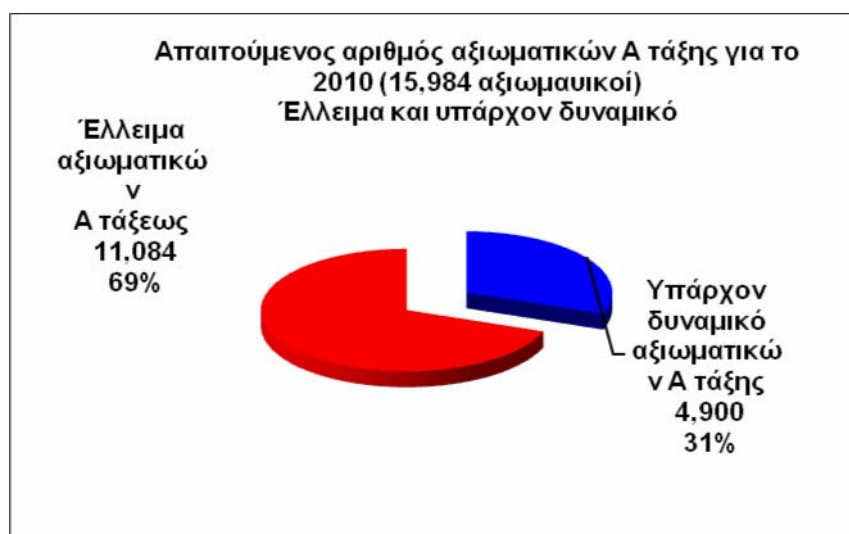
Απο το ετος 2000 και μετα ακολουθησε μια πενταετια μειωσεων στον αριθμο πλοιων, η οποια ακολουθηθηκε απο την εκτιναξη μεταξυ 2005 και 2010 κατα την οποια ο ετησιος ρυθμος αυξης εφθασε τα 140 πλοια. Κατα το χρονικο διαστημα των εικοσιδυο ετων το μεσο μεγεθος πλοιου σχεδον διπλασιαστηκε, ξεπερνωντας τη διεθνη ταση για μεγενθυση των εμπορικων πλοιων.

Αν θεωρησουμε ως μακροχρονια ταση αυξης του ελληνοκτητου στολου τα 70 πλοια ετησιως, αυτο σημαινει οτι οι αναγκες για επανδρωση των επιπλεον πλοιων με ενα Ελληνα πλοιαρχο Α και ενα μηχανικο Α ησαν:

**70 πλοια\*2 αξιωματικους\*2 εξαμηνα ανα ειδικοτητα = 280 επιπλεον αξιωματικοι/ετος**

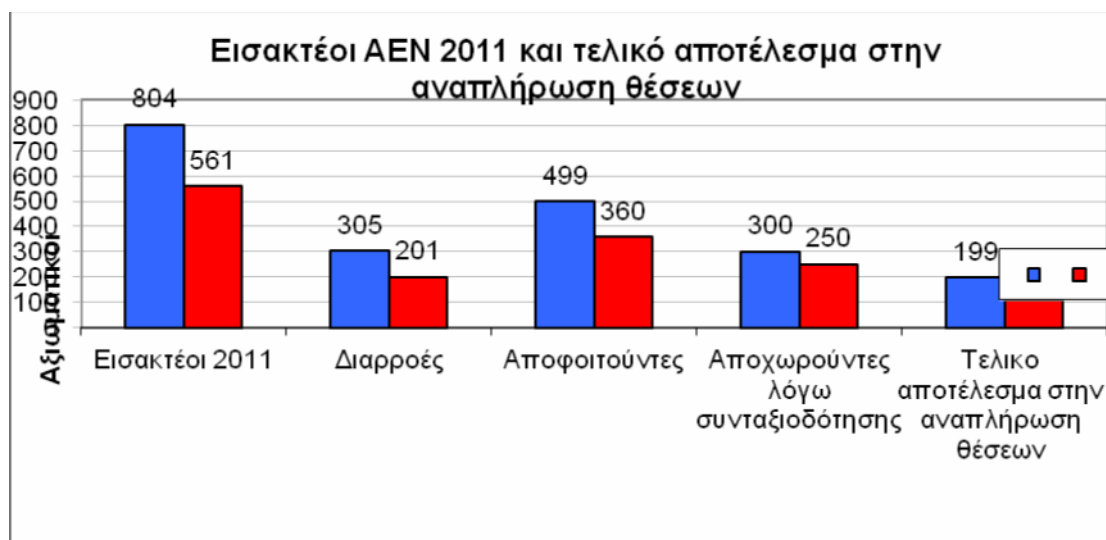
Μονο και μονο οι αναγκες επανδρωσης για τα επιπλεον των αρχικων 2,487 πλοιων (το 1988) κατα τα εικοσιδυο ετη θα απαιτουσαν 6,160 αξιωματικους Α ταξεως εναντι των 4,900 που ναυτολογηθηκαν το ετος 2009 (για ενα εξαμηνο εκαστος).

Αν προς στιγμη θεωρησει κανεις τις αναγκες επανδρωσης με βαση τα στοιχεια του 2010 με την ιδια λογικη, ο απαιτουμενος αριθμος πλοιαρχων και μηχανικων Α ταξεως εντος και εκτος (σε αδεια) πλοιων ηταν 15,984 εναντι του αριθμου της προηγουμενης παραγραφου, γεγονος που παραπεμπει σε ενα ελλειμμα 11,084 αξιωματικων Α ταξεως – εξαιρουμενων των αναγκων για καλυψη θεσεων στα γραφεια - το οποιο για να καλυφθει με το υφισταμενο συστημα δημοσιας ναυτικης εκπαιδευσης μεσω ΑΕΝ θα χρειαζονταν πολλα χρονια.



Για παραδειγμα, ας θεωρησουμε τους φετεινους εισακτεους στις ΑΕΝ, 804 πλοιαρχους και 561 μηχανικους. Εξ αυτων θα ηταν λογικο να αποφοιτησουν απο τις σχολες μετα τις αναμενομενες διαρροες κατα τη διαρκεια των σπουδων μετα τετραετια 305 πλοιαρχοι και 201 μηχανικοι, οι οποιοι μετα απο δεκαετια – στην καλλιτερη των περιπτωσεων, με μηδεν διαρροη κατα τη διαρκεια της καριερας τους – θα αποκτησουν διπλωμα Α ταξεως. Αν απο αυτους αφαιρεθουν οι αποχωρουντες απο το επαγγελμα λογω συνταξιοδοτησης εν ενεργεια αξιωματικοι Α ταξεως, 300 πλοιαρχοι και 250 μηχανικοι ετησιως, ο αριθμος των πλοιαρχων απλως συντηρειται στο σημερινο ελλειμματικο του επιπεδο με 4 νεους αξιωματικους το χρονο, ενω ο αριθμος των μηχανικων

μειωνεται κατα 49 άτομα (2.1%) ετησιως. Κατω απο αυτες τις συνθηκες, η καλυψη των αναγκων της ελληνοκτητης ναυτιλιας απο Ελληνες αξιωματικους φανταζει ανεφικτη.<sup>9</sup>



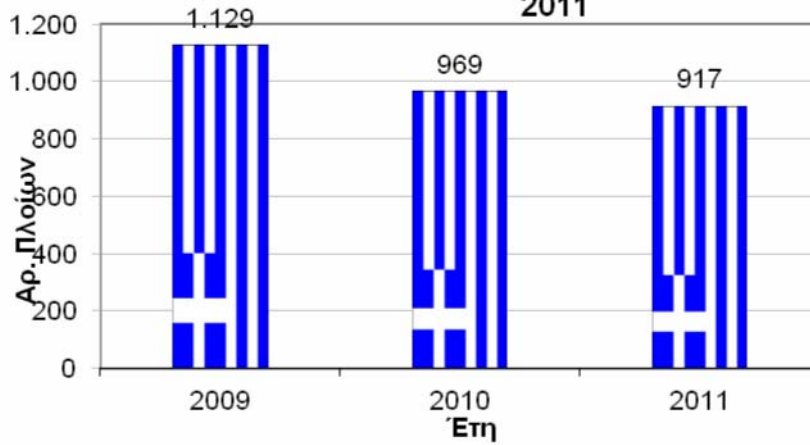
Όπως διαπιστώνει κανείς από το προηγούμενο διάγραμμα, υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξουν διαρροές κατά τη διάρκεια της καριέρας – μια μάλλον γενναία προϋπόθεση – το ισοζύγιο αναπλήρωσης των Ελλήνων αξιωματικών τόσο στην περίπτωση των πλοιαρχών, όσο και στην περίπτωση των αξιωματικών, είναι επί του παρόντος θετικό. Όμως, οι διαρροές από το ναυτικό επάγγελμα είναι βεβαιές, αν και το ποσοστό τους αλλάζει από χρόνο σε χρόνο κατά τρόπο μη προβλεψίμο.

Το Ελληνικό νηολόγιο, σε αντίθεση με άλλα υπό τα οποία επιλεγεί να λειτουργεί η μεγάλη ελληνική ναυτιλία σήμερα βρίσκεται σε πτωτική τάση. Η πτώση των τριών τελευταίων ετών σύμφωνα με το GSCC είχε ως εξής:

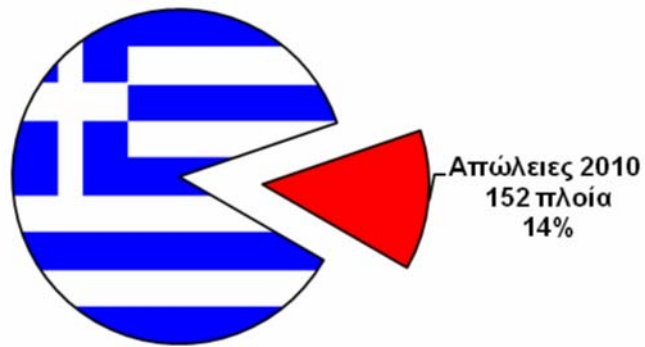
<b>Ελληνική Σημαία – Αριθμός Πλοίων (Πλοία 1,000 dwt και άνω)</b>		
2009	1,121	
2010	969	Διαφορά 2009/10 : -152
2011	917	Διαφορά 2010/11: -52
		<b>Απώλειες 2009/2011: -204</b>

<sup>9</sup> Αν τα δημοσιευθέντα στοιχεία για τον αριθμό των εν ενεργεία πλοιαρχών Α τάξεως το 2009 (2,600 άτομα) είναι σωστά, και οι ανάγκες επανδρώσεως του ελληνοκτητού στόλου ήταν 7,992 το 2010, το έλλειμμα είναι 5,392. Με το σημερινό ρυθμό, η κάλυψη του ελλείμματος θα απαιτούσε 1,350 χρόνια.

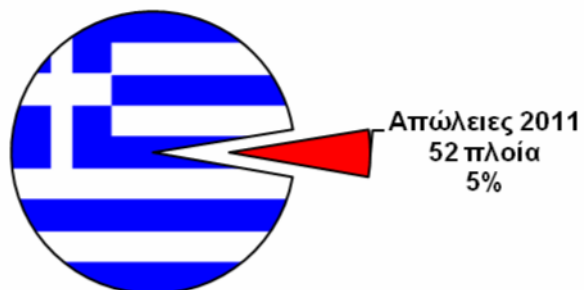
### Χρονολογική Εξέλιξη Στόλου Υπό Ελληνική Σημαία 2009-2011



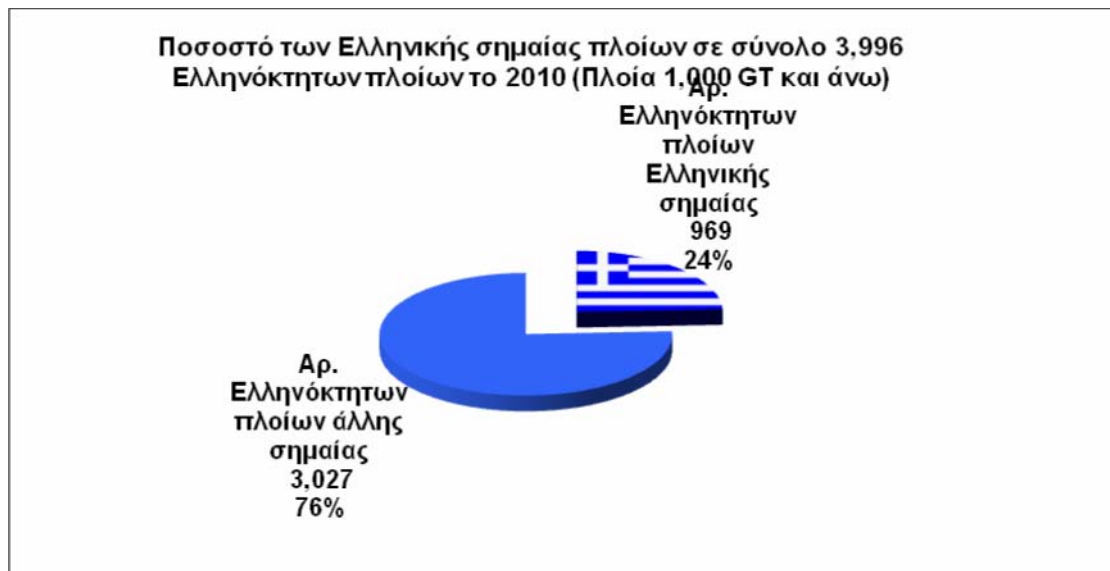
### Αρ. Πλοίων Υπό Ελληνική Σημαία και Απώλειες 2009-2010



### Αρ. Πλοίων Υπό Ελληνική Σημαία και Απώλειες 2010-2011







Οι απωλεις του ελληνοκτητου στολου στο ανωτερω χρονικο διαστημα ειναι εξαιρετικα μεγαλες (18.2%) και τα αιτια τους θα πρεπει να προβληματισουν τις αρμοδιες αρχες διοτι προοιονιζουν σημαντικη πτωση της ανταγωνιστικοτητας της Ελληνικης σημαιας.

Σημειωτεον οτι η πτωση στα πλοια του Ελληνικου νηολογιου επιβεβαιωνεται και απο μετρησεις της ΕΛΣΤΑΤ που συμπεριλαμβανει και πολυ μικροτερα πλοια (ανω των 100 κορων). Η μειωση 2010/2011 ηταν της ταξης του 3.7% (απο 2,119 σε 2,121 πλοια) συγκρινομενη με 5.4% για το ιδιο ετος με βαση τα στοιχεια του GSCC. Αν διερωτηθει κανεις αν αυτο σημαινει κατι, η απαντηση ειναι θετικη. Η πτωση ειναι συγκριτικα πολυ ταχυτερη στα μεγαλυτερα μεγεθη πλοιων.<sup>10</sup>

Η πτωση στη ζητηση για υπηρεσιες νηολογησης υπο την Ελληνικη σημαια θεωρεται οτι θα χαλαρωσει, οριακα επι του παροντος, την πιεση στην αγορα ναυτικης εργασιας για αξιωματικους διοτι καμια αλλη απο τις αλλες σημαιες με σημαντικη συμμετοχη ελληνοκτητων πλοιων δεν επιβαλλει τη ναυτολογηση Ελληνων αξιωματικων. Ολα παντως δειχνουν οτι οι αξιωματικοι αλλων εθνικοτητων εχουν ριζωσει για τα καλα στα ελληνοκτητα πλοια. Ομως, το σπουδαιτερο προβλημα που ανακυπτει απο τη συρρικνωση της Ελληνικης σημαιας ειναι οτι η **επανδρωση με ξενους αξιωματικους ενδιαμεσων βαθμων στα πλοια αποστερει τους Ελληνες αξιωματικους απο ευκαιριες για τη συμπληρωση της απαιτουμενης θαλασσιας υπηρεσιας για τον επομενο βαθμο.**

<sup>10</sup> Εκτος της Ελληνικης, απωλεις παρουσιαζουν και οι σημαιες Παναμα, Κυπρου, Μπαχαμας, ενω κερδη της Μαλτας, Λιβεριας και Μαρσαλ Αιλαντς.

## Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> :

### Ζητούμενα και περιοριστικοί παράγοντες της εκπαιδευτικής πολιτικής

#### (i) Κυρίες διαπιστώσεις

Α. Η πρώτη διαπίστωση είναι η αβυσσαλέα διασπαση μεταξύ του μεγέθους του Ελληνοκτητού στόλου και της σημερινής υποδομής ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Οι ανάγκες επανδρωσης του πρώτου σε αξιωματικούς ήδη ικανοποιούνται από αξιωματικούς άλλων εθνικοτήτων σ' όλες τις βαθμίδες και το μέγεθος αυτής της ζήτησης είναι, για τα Ελληνικά δεδομένα, αστρονομικό.<sup>11</sup>

Β. Θεωρητικά, ο αριθμός των Ελλήνων Πλοιάρχων και Μηχανικών Α τάξεως σήμερα επαρκεί μόνο για τα πλοία υπό Ελληνική σημαία, με ελάχιστους να περισσεύουν. Η Ελληνική σημαία αποτελεί το ¼ του Ελληνοκτητού στόλου και το ποσοστό της φθίνει.

Γ. Το θέμα της επανδρωσης με κατώτερα πληρώματα έχει ήδη ληξει από δεκαπενταετίας υπέρ των ξένων πληρωμάτων, ακόμα και για τα πλοία με Ελληνική σημαία, συνεπώς δεν μπορεί να υπάρξει καν συζήτηση για αυτά εκτός ακτοπλοίας.

Δ. Η ναυτική εκπαίδευση ευρίσκεται ουσιαστικά στα χέρια του δημοσίου το οποίο λειτουργεί δια μέσου ενδεκα ΑΕΝ διασκορπισμένων σε διάφορα σημεία της χώρας. Η παραγωγή αξιωματικών Α τάξεως εξαρτάται αποκλειστικά από αυτές, διότι επί του παρόντος οι προερχόμενοι εξ ΕΠΑΛ δεν εξελίσσονται μέχρι την κορυφή της ιεραρχίας.

---

<sup>11</sup> Αν προς στιγμή ξεχωρίσουμε τα υπό ξένη σημαία από τα υπό Ελληνική, το 2010 και υποθέσουμε συντηρητικά την ανάγκη για οκτώ αξιωματικούς κάθε εθνικότητας για κάθε πλοίο υπό ξένη σημαία, οι ανάγκες επανδρωσης είναι 3,027 πλοία, επί οκτώ, επί δυο (εξαμηνής διάρκειας μπάρκο), ίσον 48,432. Αν σ' αυτούς προσθέσουμε τις ανάλογες ανάγκες του στόλου υπό Ελληνική σημαία, η συνολικές ανάγκες επανδρωσης με αξιωματικούς για τον ελληνοκτητό φθάνουν στον αριθμό 63,937 αξιωματικούς πάσης τάξεως και εθνικότητας.

Ε. Η ΕΕΕ έχει υποβάλει προτάσεις για αλλαγές στους εξ ΕΠΑΛ προερχομένους αξιωματικούς ώστε να μπορούν να αποκτήσουν διπλώμα Α τάξεως.

ΣΤ. Η διάρκεια σπουδών εναλλακτικής εκπαίδευσης είναι τετραετής και ο αναγκαίος χρόνος για την παραγωγή ενός πλοίαρχου, ή μηχανικού, Α τάξεως, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου σπουδών είναι στην καλλίτερη περίπτωση **δεκατετραετής**. Η διάρκεια του απαιτούμενου χρόνου για διπλώμα Α τάξεως πρέπει απαραίτητως να μειωθεί.

Ζ. Η ετήσια παραγωγή αξιωματικών, λαμβανομένης υπόψη και της διαρροής κατά τη διάρκεια των σπουδών, από τις ΑΕΝ στη μια περίπτωση ισούται με την έξοδο αξιωματικών από το επάγγελμα (Πλοίαρχοι), ενώ στην άλλη (Μηχανικοί) υστερεί σημαντικά. Η διαρροή κατά τη διάρκεια των σπουδών αποτελεί γενικευμένο φαινόμενο και όχι αποκλειστικά Ελληνικό.

Η. Η ΕΕΕ έχει προτείνει από διετίας την επαναφορά της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης παράλληλα με τη δημοσία υπό τη μορφή ΝΕΚΕ αλλά αυτή η πρόταση, παρά πρόσφατες δηλώσεις του αρμοδίου αναπληρωτή υπουργού δεν έχει προχωρήσει.

Θ. Το σύστημα εναλλακτικής εκπαίδευσης στην εφαρμογή του συνεχίζει να αντιμετωπίζει προβλήματα, κυρίως στον τομέα της εγκαίρης απορροφής των φοιτητών, ιδιαίτερα των κοριτσιών, από τις διαχειριστριες.

Ι. Η προσέλευση στο ναυτικό επάγγελμα κατά την τελευταία δεκαετία, με εξαίρεση το 2011, ήταν μειωμένη, γεγονός που παραπέμπει στην ανάγκη για αναλήψη πρωτοβουλιών για την επανόδο του ναυτικού επαγγέλματος στα δελεαστικά επαγγέλματα. Στη Γαλλία ήδη οι σπουδές μηχανικών καταλήγουν σε διπλώμα αντιστοιχείο του πανεπιστημίου με πλήρη επαγγελματικά δικαιώματα και καλές αποδοχές για εργασία στη στεριά.

Κ. Η σχέση μεταξύ αξιωματικού και διαχειριστριας δεν είναι συνεχής, αλλά διακεκομμένη, αρχίζοντας με την προσληψη και τελειώνοντας με την απολυση μετά από ένα εξαμήνο. Κατ' αυτή την έννοια, δεν υπάρχει συνεχής υπαλληλική σχέση όπως σε άλλες ναυτιλίες. Υπό την πίεση της στενότητας στην εξεύρεση Ελλήνων ναυτικών, ορισμένες μεγάλες εταιρείες έχουν υιοθετήσει προγράμματα συγκράτησης των αξιωματικών τους, αλλά αυτό δεν εφαρμόζεται παντού.

Λ. Η μέση αυξητική τάση του Ελληνοκρητού στόλου κατά τα τελευταία 22 χρόνια κυμανθηκε περί τα 70 νέα πλοία κατ' έτος, έχοντας δείξει μια εκρηκτική αύξηση τα τελευταία πέντε χρόνια κατά τα οποία ο ρυθμός αύξησης ήταν διπλασιος του μέσου ορού. Το μέγεθος του Ελληνοκρητού στόλου σήμερα είναι 3,996 πλοία (2010) άνω των 1,000 τόνων deadweight.

Μ. Το Ελληνικό νηολόγιο, 917 πλοία (2011) έχει απωλέσει κατά τα τελευταία τρία χρόνια το 18.2% της δυναμικότητας του εμβαλλοντας αμφιβολίες για την ανταγωνιστικότητά του.

Λ. Η κατάσταση των ΑΕΝ από πολλές πλευρές (εγκαταστάσεις, διδάκτεα υλή, προσωπικό, εξοπλισμός, προϋπολογισμός) δεν είναι ικανοποιητική. Το Ελληνικό δημόσιο αναμένεται να βρίσκεται σε περίοδο διαρκούς λιτότητας τα επόμενα πέντε τουλάχιστον χρόνια, οπότε δεν πρέπει να αναμένονται μεγάλες θετικές αλλαγές στο καθεστώς λειτουργίας των ΑΕΝ. Αντιθέτως, οι αλλαγές μπορεί να είναι προς την κατεύθυνση της μείωσης του κόστους της ναυτικής εκπαίδευσης για το κράτος. Κατά συνέπεια, η συγκυρία για την προώθηση ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης είναι ευνοϊκή.

Μ. Στην περίπτωση ίδρυσης ιδιωτικών ναυτικών σχολών χρειάζεται νέο νομικό πλαίσιο λειτουργίας τους το οποίο θα λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων, τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού αναφορικά με την επιδότηση του κόστους σπουδών.

Ν. Η οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε μια μεγάλη προσέλευση νέων στις ΑΕΝ η οποία όμως μπορεί να συνοδεύεται από μεγάλη διαρροή κατά τα επόμενα χρόνια αν το οικονομικό κλίμα μεταστραφεί.

Ξ. Η δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ της αγοράς εργασίας της θάλασσας και της αγοράς εργασίας στεριάς είναι πολύ περιορισμένη και πρέπει επείγοντως να βελτιωθεί και από τις δύο πλευρές.

Ο. Μέχρι τουδε η παραγωγή αξιωματικών ΕΝ ήταν προεκτασή της απαίτησης του Ελληνικού ναυτολογίου για υποχρεωτική επανδρωσή από Έλληνες. Είναι εξεταστέο κατά πόσον αυτή η ιστορική εξάρτηση έχει πλέον έννοια και αν η ναυτική εκπαίδευση μπορεί να αποτελέσει ένα γενικότερο εξαγωγικό προϊόν με ωφέλη για τους αξιωματικούς και τη χώρα. Η διεθνής σύμβαση STCW προσφέρει αυτή τη δυνατότητα.

Π. Η ναυτική εκπαίδευση επί του παρόντος παρέχεται αποκλειστικά με παραδοσιακές μεθόδους διδασκαλίας έχοντας αγνοήσει τα ωφέλη των σύγχρονων τεχνολογιών μέσω e-learning.

Ρ. Αντιθέτως με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, τα θεσμικά όργανα της ναυτιλίας στην Ελλάδα δεν είχαν καμία εμπλοκή- πέρα από την αμφίδρομη σχέση με το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης - στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης, πέραν της συμμετοχής τους στο κόστος της ετήσιας καμπάνιας για την προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Αυτή η παθητική στάση των θεσμικών οργάνων πρέπει να αντικατασταθεί από την ενεργό συμμετοχή τους με ανάθεση σε εντεταλμένα άτομα σε δράσεις που θα διευκολύνουν το έργο των σχολών και θα συμμετέχουν στη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης έτος αυτών.

Σ. Οι κανόνες συμπλήρωσης θαλάσσιας υπηρεσίας σε ξένα και υπό Ελληνική σημαία πλοία πρέπει άμεσα να εξισωθούν και η διάρκεια αυτής για την απόκτηση του επομένου διπλώματος να μειωθεί.

Τ. Το κόστος επανδρωσης παραμενει ενα σημαντικό στοιχειο του running cost ενος πλοιου και ο παραγοντας αυτος – αν κρινει κανεις απο τις εξελιξεις στην Ελληνικη σημαια - δεν πρεπει να θεωρειται δεδομενος

Υ. Η ποιτητα της ναυτικης εκπαιδευσης συνδεεται αμεσα με την αποφυγη λαθων τα οποια καταληγουν σε ζημιογονα γεγονοτα. Συνεπως, ο χρονος στις ΑΕΝ δεν πρεπει να δαπαναται σε απηρχαιομενα εγχειριδια και πρακτικες, αλλα να εστιαζεο στο loss prevention.

Φ. Η εξοικειωση των φοιτητων των ΑΕΝ με την τελευταια λεξη της τεχνολογιας στα πλοια πρεπει να αποτελεσει πρωτη προτεραιοτητα των σχολων.

Χ. Πρεπει να εξετασται η περιπτωση κινητρων για παραμονη στο ναυτικο επαγγελμα μετα τη συμπληρωση του ελαχιστου χρονου για συνταξιοδοτηση.

### **(ii) Ερωτησεις και απαντησεις**

1. Ειναι σημερα εφικτη η ικανοποιηση των αναγκων επανδρωσης του Ελληνοκτητου στολου?

**Οχι**, ουτε καν ως προς αξιωματικους Α ταξεως. Ενα τετοιο εγχειρημα θα απαιτουσε ριζικες αλλαγες και προοπτικη τουλαχιστον τριακονταετιας με τα σημερινα μεγεθη.

2. Ειναι σημερα εφικτη η ικανοποιηση των αναγκων του στολου υπο Ελληνικη σημαια?

**Οριακα ναι**, αν δεν υπηρχε επανδρωση πλοιων με ξενη σημαια, ως προς τους Πλοιαρχους Α ταξεως, οχι ομως ως προς τους Μηχανικους Α ταξεως.

3. Υπαρχει επαρκης προσελευση προς το ναυτικο επαγγελμα?

Υπο κανονικες συνθηκες, **οχι**, υπο συνθηκες οικονομικης κρισης, υπαρχει καλλιτερη προσελευση.

4. Μπορει να μειωθει το χρονικο διαστημα που απαιτειται για την παραγωγη αξιωματικων Α ταξεως?

**Ναι.**

5. Μπορει να παραταθει η παραμονη αξιωματικων καθε βαθμιδας στο επαγγελμα μετα το οριο συνταξιοδοτησης?

**Ναι**, εντος πλαισιων.

6. Δυναται να προσμετρα ο χρονος θαλασσιας υπηρεσιας σε πλοια υπο ξενη και Ελληνικη σημαια κατα τον ιδιο τροπο?

**Ναι.**

7. Μπορει να βελτιωθει το επιτεδο της δημοσιας ναυτικης εκπαιδευσης αμεσα?

**Οχι**, υπο τις κρατουσες συνθηκες.

8. Δυναται να αυξηθει η προσφορα αξιωματικων Α ταξεως μεσω ΕΠΑΛ?
- Ναι.**
9. Θα αυξανε την προσελευση αξιωματικων καριερας η λειτουργια ιδιωτικων σχολων ναυτικης εκπαιδευσης?
- Ναι.**
10. Υπαρχουν προβληματα απορροφησης Ελληνων αξιωματικων σημερα?
- Οχι,** με την προυποθεση οτι δεν ειναι προβληματικοι.
11. Μπορει να εξαφανιστει η διαρροη κατα τη διαρκεια των σπουδων στις ΑΕΝ?
- Οχι**
12. Μπορει η καταβολη διδακτρων να μειωσει τη διαρροη?
- Ναι**
13. Μπορει η καταβολη διδακτρων να περιορισει την προσελευση?
- Ναι,** στην περιπτωση που δεν θα υπαρχει δωρεαν ναυτικη εκπαιδευση.
14. Μπορει το συστημα εναλλακτικης εκπαιδευσης να συντελει στη διαρροη?
- Ναι,** αλλα αν δεν υπηρχε θα ηταν μεγαλυτερη η διαρροη κατα τα πρωτα ετη καριερας.
15. Η αναζητηση εργασιας μετα απο καθε μπαρκο αποτελει αιτιο εγκαταλειψης του επαγγελματος?
- Ναι**
16. Ειναι γεγονος οτι η Ελληνικη σημαια πραγματοποιει απωλειες?
- Ναι**
17. Ειναι σκοπιμο να αποκατασταθει η ανταγωνιστικοτητα της?
- Ναι**
18. Ειναι εφικτη η παραγωγη αξιωματικων ως εξαγωγιμο προιον?
- Ναι**
19. Μπορει να αυξηθει σημαντικα η δυναμικότητα των ΑΕΝ υπο τις κρατουσες συνθηκες?
- Οχι**
20. Μπορει η διαθεσιμοτητα Ελληνοσ αξιωματικου να οδηγησει στην απολυση αλλοδαπου στη θεση?
- Οχι αμεσα** και οχι απαραιτητα.

21. Επιδοτούνται οι ασφαλιστικές εισφορές Ελλήνων αξιωματικών (εργαζομένου και εργοδότη) σήμερα?
- Οχι.
22. Επιδοτούνται τα εισητήρια από και προς το πλοίο στα πλοία Ελληνικής σημαίας σήμερα?
- Οχι
23. Εκπαιδεύονται οι νέοι αξιωματικοί στη τελευταία λέξη της τεχνολογίας στις ΑΕΝ?
- Οχι
24. Έχουν αναμίξει τα θεσμικά όργανα της Ελληνικής ναυτιλίας στη ναυτική εκπαίδευση?
- Οχι
25. Ποιος έχει την αρμοδιότητα για διαχείριση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα σήμερα?
- Το Λιμενικό Σώμα.
26. Υπάρχει επικοινωνία μεταξύ εφοπλισμού και ναυτικής εκπαίδευσης σήμερα?
- Οχι
27. Είναι ικανοποιητικά τα αποτελέσματα της δημοσίας ναυτικής εκπαίδευσης σήμερα?
- Οχι
28. Είναι συνολικά επιθυμητό το ναυτικό επάγγελμα μεταξύ των νέων?
- Οχι, όπως γενικότερα στη Δύση.
29. Υπάρχουν περιθώρια για βελτίωση της ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος?
- Ναι
30. Έχει αυτό αποτελέσει αντικείμενο προβληματισμού κατά τα τελευταία τριάντα χρόνια?
- Οχι.

Κατόπιν των ανωτέρω διαπιστώσεων και ερωτημάτων περί του εφικτού διατυπώνονται οι εξής γενικοί άξονες πολιτικής εν σχέσει προς την επανδρωσή πλοίων Ελληνικών συμφερόντων με Έλληνες αξιωματικούς.

**(iii) Τεσσερις Εφικτοι Στοιχοι – Τεσσερις προκλησεις για τον κλαδο**

1) **Η προσφορα αξιωματικων πρεπει να αυξηθει** γενικότερα για πολλους και σημαντικους λογους.<sup>12</sup> Για να επιτευχθει αυτο το ναυτικο επαγγελμα πρεπει να κατασθει ελκυστικο στους νεους για να υπαρχει προσελευση και παραμονη σ' αυτο. Εαν αυτο δεν κατασθει δυνατο, η Ελληνοκτητη ναυτιλια ολοενα και θα διεθνοποιεεται ως προς την επανδρωση, θετοντας μακροχροنيως ερωτηματικα ως προς τη διατηρηση της θεσης της στις διεθνεις αγορες. Η επικοινωνια της ναυτικης αγορας εργασις με την αγορα εργασις στη στερια κατα το Γαλλικο προτυπο θα πρεπει να αποκατασθει με σκοπο να γινει το επαγγελμα πιο ελκυστικο.

• <sup>12</sup> Η προσφορα αξιωματικων εχει σχεση τους εξης παραγοντες που πρεπει να εξετασθουν ξεχωριστα:

- Προσελευση στη ναυτικη εκπαιδευση
- Διαρροες κατα τις σπουδες
- Διαρροες κατα την καριερα
- Χρονος σπουδων
- Διαρκεια θαλασσιας υπηρεσις για προαγωγη
- Ελαχιση θαλασσια υπηρεσις για συνταξιοδοτηση
- Κινητρα για παραμονη στο επαγγελμα μετα τη συμπληρωση του ελαχιου οριου.
- Δυναμικότητα και παραγωγικότητα ναυτικων σχολων καθε μορφης.
- Χρηση νεων τεχνολογιων στη μετεκπαιδευση και δια βιου μαθηση.
-



2) **Η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να εκσυγχρονιστεί, να βελτιωθεί από πλευράς ποιότητας και να γίνει πιο παραγωγική σε αριθμό αποφοιτών** ώστε να καλυπτείται η μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης. **Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση** αναμένεται να έχει θετική συνεισφορά σ' αυτό τον τομέα. **Η ναυτική εκπαίδευση** ως παρεχόμενη στη ναυτιλία υπηρεσία πρέπει να **ανεξαρτητοποιηθεί** από το νηολόγιο και να αποτελέσει μια ξεχωριστή δραστηριότητα με ευρύτερες επιδιώξεις.

3) Επιβάλλεται η πλήρης **εκμετάλλευση των ευκαιριών που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες** μαθησης εξ αποστάσεως. **Η ενεργοποίηση των θεσμικών οργάνων** της ναυτιλίας σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης έχει μεν καθυστερήσει, αλλά θα φέρει θετικά αποτελέσματα.

4) **Επιβάλλεται η εξέταση και βελτίωση της σχέσης cost/benefit** εν σχέσει με τη χρήση Ελλήνων αξιωματικών. Ο Έλληνας ναυτικός, όπως εξαλλου και ο κάθε επαγγελματίας, πρέπει να πειθεί τον εργοδότη του ότι αξίζει τα χρήματα που κερδίζει. Από τη στιγμή που περάσει από το μυαλό του εργοδότη ότι η σχέση κόστους/ωφέλειας έχει διαταραχθεί, αρχίζει η αντιστροφή μέτρηση για την αντικατάστασή του. Κατά συνέπεια, ο Έλληνας αξιωματικός, και κατ' επέκταση η ναυτική εκπαίδευση συνολικά, θα πρέπει να πειθεί για τις εξαιρετικές του επαγγελματικές αρετές, αλλιώς εκ των πραγμάτων θα βρεθεί εκτός αγοράς.

## **Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup> :**

### **Παραδοχές και Σενάρια**

Οι παραδοχές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι οποιασδήποτε αποπειρας να προβλεφθούν μελλοντικές εξελίξεις και για αυτό το λόγο πρέπει παντοτε να είναι ρητες και να αναφέρονται στην αρχη της εργασιας. Οι παραδοχές, ως γνωστον, διαμορφωνουν το αποτελεσμα και η εισαγωγή, η αφαίρεση μιας παραδοχής μπορεί να οδηγήσει σε αρδην διαφορετικες προβλεψεις.

#### **Γενικες Παραδοχές**

**Παραδοχη Πρωτη:** Η ελληνικη σημαια δεν θα παρουσιασει μεγαλη μειωση στον αριθμο πλοιων τα επομενα χρονια

**Παραδοχη Δευτερη:** Δεν θα αλλαξει το σημερινο status quo στο Διεθνη Οργανισμο Εμποριου

**Παραδοχη Τριτη:** Η απορροφηση των φοιτητων απο τα πλοια στα πλαίσια της εναλλακτικης εκπαιδευσης δεν θα παρουσιαζει τα σημερινα προβληματα.

**Παραδοχη Τεταρτη:** Η προοδος της τεχνολογιας δεν θα αφαιρεσει θεσεις αξιωματικων απο τα εμπορικα πλοια.

**Παραδοχη Πεμπτη:** Η προμηθεια αξιωματικων και πληρωματων δεν θα καταστει στρατηγικος στοχος χωρων με χαμηλο κατα κεφαλην εισοδημα και μεγαλο πληθυσμο.

Παραδοχη Εκτη: Ο Έλληνας αξιωματικός θα έχει θετική σχέση cost/benefit

**Σενاريو Πρωτο: Ενίσχυση των ΑΕΝ/Μείωση χρόνου/Μείωση διαρροής**

Προδιαγραφή

1. Αύξηση των εγγραφών στις ΑΕΝ κατά 20% εν σχέσει με τους εισαχθέντες το 2011
2. Μείωση της διάρκειας σπουδών κατά ένα εξάμηνο
3. Μείωση της διαρροής κατά τη διάρκεια των σπουδών στο 20%

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ

- Εισαγομενοι Πλοιαρχοι: 965
- Εισαγομενοι Μηχανικοι: 673
- Συνολο εισαγομενων : 1,638
- Αποφοιτοι μετα 3.5 ετη: 1,311

Αποτελεσμα

Με βάση τα ισχύοντα σήμερα, μετά το πέρας των σπουδών στις ΑΕΝ οι νέοι αξιωματικοί αναμένεται να είναι 859 άτομα μετά παρέλευση τετραετίας. Αν ισχύσουν οι προδιαγραφόμενες στο σενάριο αλλαγές, μετά 3.5 έτη θα είναι 1,311, δηλαδή 452 άτομα επιπλέον ή 52.6%. Υποθέτοντας ότι δεν υπάρχουν διαρροές κατά τη διάρκεια της καριέρας θα έχουμε:

Με τα ισχύοντα σήμερα (μετά δεκαετία):	499 Πλοίαρχοι Α και 360 Μηχανικοί Α
Με το Πρωτο Σενάριο (μετά 9 έτη και 6 μήνες):	772 « 539 «

#### Συμπερασμα:

Με τις αλλαγές που εισήχθησαν με το Πρωτο Σενάριο θα υπάρξουν 273 περισσότεροι Πλοίαρχοι Α και 179 περισσότεροι Μηχανικοί Α κατά ένα εξαμηνιο νωρίτερα.

**Ανεφικτό** υπό τις σημερινές συνθήκες.

#### Σενάριο Δεύτερο: ΑΕΝ συν ΝΕΚΕ συν Πτυχιούχοι/Τριετής φοίτηση/Μειώσεις διαρροής/Πτυχιούχοι

#### Προδιαγραφή

1. Ενεργοποίηση του νομού περί σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Επιμορφώσης.
2. Προσελευση στις ΑΕΝ όπως το 2011, διαρροή κατά 25% μικρότερη (27%)
3. Προσελευση στις ΝΕΚΕ: 20% του αριθμού ΑΕΝ κατά το πρώτο έτος εφαρμογής
4. Διαρροή από τις ΝΕΚΕ κατά τη διάρκεια των σπουδών: 15%
5. Μείωση διάρκειας σπουδών με αύξηση ωρών/εβδομάδα σε ΑΕΝ/ΝΕΚΕ στα τρία χρόνια.
6. Μείωση της θαλασσίας υπηρεσίας κατά δύο εξαμήνα για την απόκτηση διπλώματος Α τάξεως.
7. Ισοβάθια διπλώματα ΑΕΝ και ΝΕΚΕ στα πλαίσια εναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

8. Δυνατοτητα αποπληρωμης διδακτρων ΝΕΚΕ μετα την πρωτη ναυτολογηση.
9. Εξετασεις για την αποκτηση αποδεικτικων ναυτικης ικανοτητας ανεξαρτητα απο προελευση του φοιτητου.
10. Δημιουργια προϋποθεσεων για προσελκυση σε τμηματα μετατροπης δυο εξαμηνων ανεργων πτυχιουχων πανεπιστημιων σε αξιωματικους ΕΝ στις ΝΕΚΕ και εφοσον επιθυμουν στις ΑΕΝ, αρχης γενομενης απο συναφεις ειδικοτητες, απο τον ΟΑΕΔ.
11. Οι πτυχιουχοι μετα απο εξετασεις θα αποκτουν διπλωμα Γ ταξεως και μετα απο θαλασσια υπηρεσια 12 μηνων θα μπορουν να δωσουν εξετασεις για διπλωμα Β ταξεως.
12. Προσελευση πτυχιουχων στα τμηματα μετατροπης κατα το πρωτο ετος: 15% των εις ΑΕΝ κατα το πρωτο ετος εφαρμογης.
13. Διαρροη πτυχιουχων κατα τη διαρκεια φοιτησης στα τμηματα μετατροπης: 20%

#### Συμπεριεξεις

• Προσελευση σε ΑΕΝ (2011) : Πλοιαρχοι 804, Μηχανικοι 561, συνολο 1,365			
• Προσελευση στις ΝΕΚΕ :	« 160,	« 112,	« 272
• Προσελευση εκ πτυχιουχων:	« 120,	« 84,	« 204
• Συνολα	1,084	757	1,841

• ΑΕΝ μετα απο διαρροη 27%: Πλοιαρχοι 587, Μηχανικοι 410 συνολο 997			
• ΝΕΚΕ μετα απο διαρροη 15%:	« 136	« 95	« 231
• Πτυχιουχοι « « 20%:	« 100	« 67	« 167
• Συνολα	823	« 572	« 1,395

#### Αποτελεσμα

Μετα την παρελευση **οκτω** ετων, 1,365 νεοι αξιωματικοι ΕΝ χωρις επιπλεον κοστος.

Αναλυτικα,

- 823 Πλοιαρχοι, (εναντι 499 σημερα, 39.3% επιπλεον),
- 572 Μηχανικοι (εναντι 360 σημερα, 37% επιπλεον).

Λογω της ανεργίας στα επαγγέλματα της στεριάς η προσέλευση στο ναυτικό επάγγελμα μπορεί μετά την πρώτη χρονιά να φθάσει, ή να ξεπεράσει την προσέλευση στις ΑΕΝ. Πολύ αισιόδοξο μὲν, ἀλλὰ εφικτό.

### Σενάριο Τρίτο: Διεθνείς σπουδές/ISO/Πτυχιούχοι/Δάνεια&Συμβολαία/Τριετείς σπουδές

#### Προδιαγραφή

1. Ναυτική εκπαίδευση με διεθνείς προδιαγραφές σε δημοσίες και ιδιωτικές σχολές.
2. Γλώσσα σπουδών η Αγγλική.
3. Όλες οι σχολές με ISO για ελεγχόμενη ποιότητα αποφοιτών.
4. Τριετής φοίτηση.
5. Μείωση της θαλασσίας υπηρεσίας για δίπλωμα Α τάξεως κατά δύο εξαμήνα.
6. Ισοβάθμα διπλώματα ΝΕΚΕ και ΑΕΝ.
7. Δημοσίες και ιδιωτικές σχολές προσβάσιμες από ξένους υπηκόους.
8. Ταχυρρυθμά τμήματα μετεκπαίδευσης για επικοινωνία των αγορών.
9. Δάνεια σε φοιτητές ιδιωτικών σχολών σε συνδυασμό με συμβολαία απασχόλησης σε ναυτιλιακές εταιρείες.

#### Συμπεριεές

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

## Θεσμικά Όργανα Ναυτικής Εκπαίδευσης στο Εξωτερικό

### Merchant Navy Training Board (UK)

With a history stretching back to 1937, when it was founded by the Chamber of Shipping and its predecessors, the MNTB is the authoritative centre of expertise and information on careers, qualifications, education and training, and skill needs and issues in the industry.

The MNTB works closely with shipping and ship management companies, nautical educational establishments and organisations, seafarer trade unions, the Maritime and Coastguard Agency and all industry organisations with an interest in seafarer education and training.

The MNTB provides the link to government departments and bodies involved with the shipping industry as well as those involved with the UK skills agenda, education and training developments. This includes the Department for Transport (DfT), the Department for Business, Innovation and Skills (DBIS), the UK Commission for Employment and Skills (UKCES) and UK education regulatory authorities and bodies. The MNTB works closely with the Maritime Skills Alliance to achieve joint aims with partner organisations in the maritime sector.

The MNTB carries out a wide range of careers promotion activities, including having recently managed the project with Scottish Television for a six part TV Series called The Merchant Navy, which was screened in autumn 2008. The MNTB is also a key partner in the Sea Vision campaign.

The MNTB is a voluntary body and a part of the Chamber of Shipping, the trade association for the UK shipping industry. The work of the MNTB is overseen by a board made up of representatives of shipping companies, seafarer unions, maritime educational establishments and interests, and the Maritime and Coastguard Agency (MCA). The Department for Transport and the Maritime Skills Alliance are also represented on the Board.

### The aims of the Board are to:

1. keep under review the current and future skill requirements of the shipping industry and assist companies to meet identified needs that contribute to long term competitiveness, develop the potential of individuals and help secure the UK's maritime skills base;
2. create a flexible structure of qualifications, learning pathways and education and training arrangements based on national occupational standards which ensure compliance with statutory standards and achievement of degree, HNC/D and/or vocational qualifications;
3. promote British Shipping and careers in the Merchant Navy as an industry of the future, well managed, technologically advanced and committed to respecting the environment.

### MNTB activities include:

- Identifying skill needs in the industry and how they can be achieved;
- developing and maintaining National Occupational Standards for marine operations, shore based ship management and maritime hospitality management;
- developing, maintaining and approving seafarer education and training programmes, mandatory and industry agreed courses;
- publishing training information, including Training Record Books and Workshop Skills booklets as part of the approved programmes followed by all new officer trainee entrants to the industry;
- promoting careers in the Merchant Navy and shore-based ship management, and linking into wider maritime sector careers promotion through the Sea Vision campaign;



- managing the Merchant Navy Training Provider (MNTP) to ensure unemployed seafarers are able to access government funding for continuing training and certification;
- managing the Chamber of Shipping's annual safety competition and prize-giving ceremony;
- working with the Maritime Skills Alliance (MSA) for UK maritime skills development purposes

## Our Board Members

The Board's Chairman is Commodore David Squire, CBE, FNI, FCMI.



Commodore David Squire is a Master Mariner and experienced senior manager. Since his retirement from the Royal Fleet Auxiliary in 1999, David has remained active in the maritime world, through his membership of the Nautical Institute's Papers and Technical Committee; as a member of Council and of the Operations Committee of the Royal National Lifeboat Institution; and as a Trinity House Navigational Examiner.

David is the editor of *Alert!*, the award-winning International Maritime Human Element Bulletin, and the editor of the Journal of the Honourable Company of Master Mariners. He was a consultant editor to the Lloyd's Register publication *The Human Element - an introduction* and was a consultant to Lloyd's Register in the formulation of their Human Element Gap Analysis project.

David is general secretary to the Marine Accident Investigators' International Forum (MAIIF), an international non-profit organisation dedicated to the advancement of maritime safety and to the prevention of marine pollution through the exchange of ideas, experiences and information acquired in marine accident investigation.

As an Elder Brother of Trinity House David is the Director of Maritime Training responsible for the Trinity House Merchant Navy Scholarship Scheme, which offers bursaries to up to 30 men and women annually who wish to train to be deck, engine or electro-technical officers in the merchant service; and for the Professional Yachtsman Bursary Scheme, which offers bursaries to men and women who want to train as deck officers in the superyacht sector.

**The Board consists of:**

#### Employer members

Mr Tom Graves, Personnel Director The Maersk Company Ltd  
Captain Andrew Cassels, Technical Vice President Safety, Health, Marine & Engineering and SPU Marine Authority, BP Shipping  
Mr John Marden, recently retired as Director, International and Corporate Affairs, Carnival UK  
Captain Kevin Slade, Personnel Director Northern Marine Management  
Mr Tim Springett, Head of Labour Affairs the Chamber of Shipping

#### Seafarer organisations

Mr Mark Dickinson, General Secretary, Nautilus International  
Mr Allan Graveson, Chairman, MNTB Technical Committee and National Secretary, Nautilus International  
Mr Steve Todd, RMT National Office  
Mr Ken Usher, RMT Midlands Division

#### Educational members

Dr Chris May, Former Vice-Principal, South Tyneside College  
Mr Andy Hair, Director, Warsash Maritime Academy  
Mr Brian Thomas, Director, The Marine Society  
Mr Richard Speight, Vice-Principal, City of Glasgow College

#### Maritime and Coastguard Agency

Captain Roger Towner, Head of Seafarer Services and Ship Registration

#### Observer status

Department for Transport

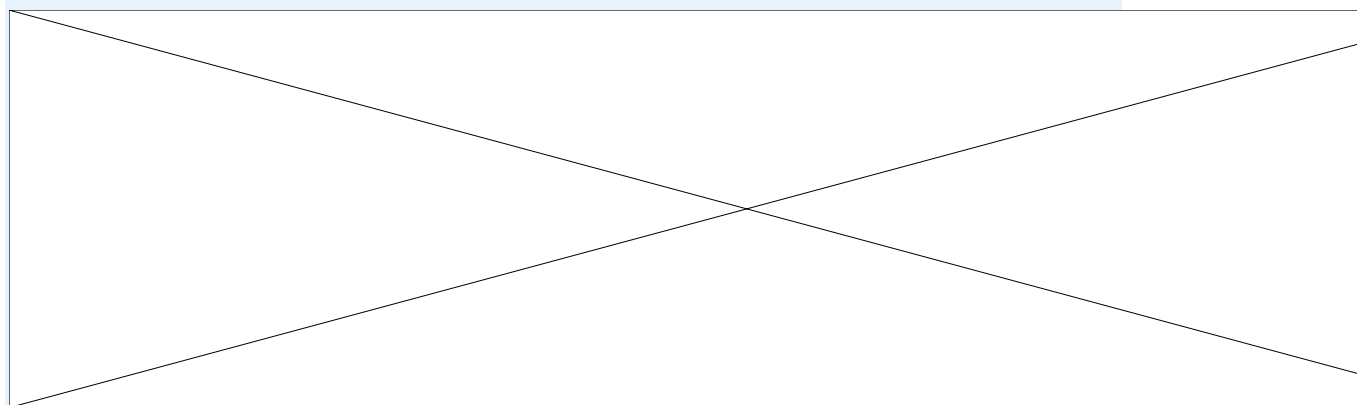
## *Le Faire Savoir Maritime* *The Maritime Voice*

- Association CMF
  - Who are we?
  - Our charter
  - Our Actions
  - Press
  - Press Releases
  - CMF TV
- Maritime Economy
  - The Importance of the Sea
  - Contribution of the maritime
  - Maritime Europe and France
  - The maritime clusters in Europe
  - Major projects
  - Outre-Mer
  - Maritime competitiveness clusters
  - Did you know ?
- The maritime sectors
  - French shipping companies
  - Oil and gas service industries
  - Shipbuilding and repair
  - Safety and security industries
  - Marine renewable energy
  - Ports
  - Maritim Logistic
  - Government action at sea
  - Pleasure Boating
  - Equipment for the environment
  - Marine scientific research

- [Fish and Sea products](#)
- [Marine Insurance](#)
- [Ship Broking](#)
- [Shipping Finance](#)
- [Classification](#)
- [Maritime Training and employment](#)
- [Maritim Law](#)
- [Consulting](#)
- [Last but not least...](#)
- [Downloads](#)
  - [Downloads](#)
  - [Presentation maritime Talents](#)
  - [List of members by sectors](#)
  - [Experts Maritimes](#)
- [Join ?](#)
  - [Why join?](#)
  - [Le CluBster](#)
  - [Coups de coeur du CMF](#)
  - [How to join ?](#)
- [Useful](#)
  - [Contact us](#)
  - [Links Directory \(A to F\)](#)
  - [Links Directory \(E à F\)](#)
  - [Links Directory \(G à P\)](#)
  - [Links Directory \(J à P\)](#)
  - [Links Directory \(Q à Z\)](#)
  - [New Members](#)

rechercher :

Recherche



[Home](#) > [The maritime sectors](#) > [Maritime Training and employment](#)

## Maritime Training and employment

### Training

Training is part of the bedrock on which the maritime economy is built. It is what sustains companies and allows them to maintain their added value. France has developed comprehensive career routes for all occupations in the maritime sector and offers a wide range of training options from the CAP (a 2-year vocational diploma) to 'bac+5' (Masters degree). France has also undertaken measures to reform the training given in merchant navy colleges to be better prepared for the challenges to come.

The French Maritime Institute (IFM) keeps an up-to-date list of all maritime training facilities in France, including the addresses and particulars of all centres. For more information see its

website <http://ifmer.org> , where all your questions will be answered.

---



### **Centre Européen de Formation Continue Maritime**

A centre catering for maritime professionals.

The CEFCM (European Maritime Training Centre) caters for the needs (training/occupations/jobs) of specialists in the maritime sector, offering tailored training courses, active teaching methods and a staff of instructors with experience gained in the field.

[www.cefcm.fr](http://www.cefcm.fr)

---

### **DCI/NAVFCO**

A naval component of Défense Conseil International, transfers the expertise of the French Navy to foreign navies through technical and operational training, instruction and assistance especially in the field of maritime security and safety

---



### **L'École Navale**



The naval graduate college (Grande école de la mer) has trained all officers of the French Navy in Brest for 180 years. Benefiting from its perfect setting and purpose-built infrastructures, the college offers advanced theoretical and practical teaching, open to students from abroad, in three main fields of education: human sciences and military training, seamanship and training in the various branches of engineering.

Depending on the course selected, the college enables students to obtain qualifications up to Masters level (bac + 5): “ingénieur de l'école navale” or professional master..

[www.ecole-navale.fr](http://www.ecole-navale.fr)

---



### **École de management de Normandie**

The Ecole de Management de Normandie and its Port Management Training and Research Institute (IPER, based in Le Havre) specialized in port training, shipping, logistics and international trade, offer continuing education seminars and degree-level training programs : MSc supply Chain Management, MSc International Logistics and Crisis Management, and since 2010, an MBA in Maritime Studies, Transport and Logistics.





### **Euromed Management**

Euromed Management School is now among the top 10 French university level management schools or 'grandes écoles' and the top 20 European business schools. It offers 3 advanced training programmes for the maritime industry:

- M.Sc. in Maritime, International and Logistics Management,
- Master of International Maritime Management,
- and now the prestigious new Executive Maritime MBA: a degree of international calibre introduced in 2008.

[www.maritimemba.com](http://www.maritimemba.com)

---



### **Port Revel**

Inventor of the concept and recognised as a world leader, Sogreah-Port Revel provides instruction on ship handling for harbour pilots, captains and officers using 1/25 scale models of 11 ships and 3 tugs on a 5 ha lake equipped with a DGPS tracking system.



In 2009-2010 the lake was enlarged by 25% and 2 new vessels were added to the fleet: a container ship of 8,500 TEU and a Q-Max gas carrier of 265,000 m3.

In 2010, Port Revel was assessed, approved and certified by DNV to its certification standard 3.201

- Learning Programmes - (SeaSkill™).

[www.portrevel.com](http://www.portrevel.com)

---



### **Buzulier HR consulting**

Buzulier HR Consulting is a firm of consultants that provides specialist advice on training, recruitment and institutional relations. Focused mainly on training, Buzulier HR Consulting organises specific training courses and manages complete training programmes for its clients.

---



### **Université de Nantes**

- Bachelor and Masters degrees in shipping-trading: the IUP Maritime Finance, Banking, Insurance and Logistics centre (I.E.M.N.-IAE) of the University of Nantes offers a 3 year course in transport, shipping and port logistics, commerce and international finance

- Bachelor and Masters degrees in international maritime finance and logistics:

In March 2010, the Vice-chancellor of the University of Nantes, the director of the Ecole Centrale de Nantes, and the Director of Maritime Affairs, on behalf of the future Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), signed an agreement to establish a programme of mutual interest in higher education and research.

This agreement allows for the introduction of Bachelor and Masters degrees in international maritime finance and logistics at the ENSM in Nantes in September 2010. This Master's degree is included in the Fédération de Recherche Pôle Mer Littoral of the University of Nantes (FED-4111), a multi-disciplinary research organisation with around 270 researchers in 8 laboratories, and with some twelve Masters specialities in maritime sectors.

[www.univ-nantes.fr](http://www.univ-nantes.fr)

---

## **Recruitment**

The crisis in the economy, especially the maritime economy, has put pressure on employment in the maritime industries in France.

However, not all sectors of this maritime economy are affected to the same degree.

In addition, although the crisis has temporarily eased the chronic shortage of qualified officers and sailors not only in France but around the world, the overall trend – based on an estimate still at 15 billion tonnes of goods transported in 2020 (against 7 at present) – is unlikely to be reversed. So for a country such as ours the difficulty is managing this situation in the short term, without affecting efforts to develop and improve our maritime training system.

In 2009, the French Navy recruited 3,451 officers, petty officers and ratings. The forecast for 2010 is 3,000.

Several organizations provide services to fill these recruitment needs:



Clic&Sea – the leader in the French market - is an employment web site that specialises in the naval and maritime sectors. A true ally of HR departments, Clic&Sea offers three types of services: the publication of job adverts, a targeted CV bank and contact Facilities...  
[www.clicandsea.fr](http://www.clicandsea.fr)

---



A human resources consultant and training organisation devoted to the recruitment of generalists and specialists, group and/or Individual retraining courses, training in morphopsychology adapted to the sales force and team building for managerial staff.  
[www.h2pconsulting.com](http://www.h2pconsulting.com)

---



Strongly influenced by the local economy, Inter Pole has created a spin-off company, Inter Pole Naval and Industry, whose agencies specialize in naval engineering jobs in Lorient, Concarneau and Brest. Temporary staffing, recruitment, training courses and human resource solutions ; Our agencies provide unique expertise in this field!.  
[www.inter-pole.fr](http://www.inter-pole.fr)

---



The only association devoted entirely to the professional placement of maritime personnel, LA TOULINE was established in 1989 by sailors for sailors.

Its team of paid and voluntary staff offers professional advice and mentoring, based on its experience and unrivalled network of partners.  
[www.latouline.com](http://www.latouline.com)

---

## **Retraining**

---

### **Developing career transition pathways between the Merchant Navy and the Navy.**

Servicemen from all ranks and with varying lengths of service leave the French Navy every year. Given their professional experience, some of them wish to transfer to the civil maritime sector, to jobs ashore or on merchant ships or fishing boats, or in the leisure boating industry.

In response to this demand, the Department of Maritime Affairs (DAM), the French Navy and the CMF have worked together to develop a simplified system of equivalent qualification ratings aimed at helping those servicemen in career transition to obtain the merchant navy qualifications needed to work in companies in the maritime sector.

The Defence Department's re-employment initiative Défense Mobilité facilitates links between maritime companies and Navy sailors in career transition.

[www.defense-reconversion.fr](http://www.defense-reconversion.fr)

