

ΚΕΣΕΝ

Ιστορία και προοπτική

Κέντρο Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Πέντε λέξεις που για πολλούς περικλείουν μεγάλο κομμάτι ιστορίας. Και όχι μόνο αυτό, αλλά κοιτούν το μέλλον με ελπίδα, προσμονή και απαιτήσεις.

Είναι πραγματικότητα ότι η ιστορία του θεσμού είναι μεγάλη και συνδέεται με την Ελληνική Ναυτοσύνη, και το δέσιμο της φυλής με τη θάλασσα.

Η εκπαίδευση διαχρονικά είναι μια αέναη διαδικασία και αποτελεί προσπάθεια πολλών ανθρώπων, με διαφορετικές φιλοσοφίες.

Όμως, το ναυτικό επάγγελμα είναι πρωτοπόρο στη χώρα μας λόγω της γεωγραφίας και του ανήσυχου πνεύματος των Ελλήνων. Ιδιαίτερα σε περιόδους, όπως αυτή που βιώνουμε τώρα οικονομικής ύφεσης, αυτό το γεγονός ενισχύεται και ο λόγος είναι προφανής. Το ΚΕΣΕΝ διαχρονικά είναι αυτό που γέννησε την πραγματική ανώτατη ναυτική εκπαίδευση και δεν σταμάτησε ποτέ να αποτελεί αυτό που λέει και ο τίτλος του, δηλαδή Κέντρο. Η διεθνής του αναγνώριση και το κύρος του είναι δεδομένα. Υπάρχουν και πολλά προβλήματα τα οποία και θα αναφέρουμε αργότερα, αλλά αρχικά θα κατονομάσουμε και θα δείξουμε το έργο του.

Στο ΚΕΣΕΝ λοιπόν διεξάγονται πέντε κύκλοι σπουδών, τρεις για το **δίπλωμα του Β' Πλοιάρχου** και ένας για το **δίπλωμα του Α' Πλοιάρχου**. Εκτός αυτών διενεργούνται και ειδικά τμήματα Εκπαίδευσης, όπως: **«BASIC TANKER SAFETY»**, **«TANKER SAFETY COW»**, **«CHEMICAL T/S»**, **«LPG- LNG T/S»**, **«ARPA»**, **«BRIDGE MANEUVERING SIMULATOR-BRM»**, **«RO- RO PASSENGERS»**, **«MEDICAL CARE»**, **«ECDIS»**, **«HAZ-MAT»**, **«SSO-CSO»**.

Επίσης πρόσφατα, με την παρούσα διεύθυνση σπουδών, γίνονται και προγραμματίζονται σεμινάρια τα οποία έχουν μεγάλη συμμετοχή και τυγχάνουν ιδιαίτερης αποδοχής από τους ναυτιλιακούς παράγοντες. Το καθηγητικό προσωπικό, παρ' όλες τις αδυναμίες του, την λιγοστή αμοιβή, τα εργασιακά και οργανωτικά προβλήματα κάνει, συνήθως, ότι μπορεί. **Και αυτή η έκφραση δεν γράφεται για να χαιδέψει αυτή,** είναι η πραγματικότητα. Τώρα εάν αυτό είναι αρκετό και πρέπει, για την μεγαλύτερη παγκόσμια ναυτιλία, όχι δεν είναι. Αυτή όμως είναι η πραγματικότητα και η όποια προσπάθεια συντελείται, η οποία είναι σημαντική, έγκειται στην διάθεση και την φυσική υπέρβαση των διδασκόντων. Δυστυχώς το επίσημο Κράτος κάνει τα ελάχιστα και πολλές φορές αποτελεί τροχοπέδη στην όλη προσπάθεια.

Αρκετά όμως με την αρνητική σκέψη. Το ΚΕΣΕΝ πάντα προχωρά μπροστά και παρ' όλες τις δυσκολίες είναι στην πρώτη γραμμή. Τα παλιότερα χρόνια εδώ, διδάχθηκε πρώτα η Ευστάθεια πλοίων σε πραγματικό Stability Booklet και αυτό αντικαταστάθηκε τουλάχιστον δύο φορές. Τώρα, πλέον, το μάθημα, διδάσκεται σε νέο σύγχρονο χειρίδιο.

Το ECDIS είναι μία μονάδα, η οποία εξυπηρετεί τις σύγχρονες ανάγκες για την πληθώρα των αξιωματικών σε όλους τους τύπους των πλοίων.

Το BRIDGE MANEUVERING SIMULATOR-BRM αποτελεί μία από τις πρώτες παγκόσμια εγκατεστημένες μονάδες.

Για τις δύο τελευταίες μονάδες έχει ζητηθεί επέκταση, ώστε να μπορεί να εξυπηρετείται μεγαλύτερος αριθμός Αξιωματικών και διαφαίνεται ότι υπάρχει διάθεση από το ΥΕΝ για την υλοποίηση του σκοπού αυτού.

Γενικά το ΚΕΣΕΝ πάντα είναι μέσα στις εξελίξεις και προσπαθεί να καλύπτει σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο εύρος τις επαγγελματικές απαιτήσεις. Αυτό που χρειάζεται είναι να καταστεί το ΚΕΣΕΝ κέντρο διασύνδεσης, εταιριών ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών καθώς και ιδεών. Πρέπει, σαν κατ' εξοχή ναυτιλιακή χώρα, να πρωτοπορούμε και το ΚΕΣΕΝ να είναι η αφετηρία αυτού και ο συνδεδετικός κρίκος. Υπάρχουν χρονικοί περίοδοι που πραγματοποιήθηκε αυτό. Αλλά και εποχές που δεν υπήρχε πρόδος αλλά πισωγύρισμα στο Κέντρο. Επίσης, πρέπει να τεθεί υπ' όψιν και ένα άλλο δεδομένο. Πρέπει το ΚΕΣΕΝ να λειτουργήσει και στη Βόρεια Ελλάδα και να μην υπάρχει το μοναδικό κέντρο στον Πειραιά. Είναι επιτακτική ανάγκη δημιουργίας αυτού του κέντρου και στη νησιωτική χώρα. Θεωρώ ότι είναι καιρός να συζητηθεί και να υλοποιηθεί αυτό. Υπάρχει βέβαια, υπόσχεση και του υπουργού ναυτιλίας της παρούσας κυβέρνησης για το θέμα, τουλάχιστον για τη Βόρεια Ελλάδα.

Ένα άλλο θέμα, βασικό για πολλούς, είναι η επάνδρωση των ΚΕΣΕΝ και η επιμόρφωση του καθηγητικού προσωπικού, που τώρα δεν γίνεται και η διασύνδεσή του με τη σύγχρονη αγορά εργασίας.

Πρέπει, να εφαρμοστεί υποχρεωτική συμμετοχή των καθηγητών-Πλοιάρχων σε σεμινάρια Νηογνομώνων και άλλων εξειδικευμένων ναυτιλιακών φορέων. Να υπάρχει επίσης, ουσιαστική επαφή των ΚΕΣΕΝ με τα συναφή ΑΕΙ στα πλαίσια της ανταλλαγής γνώσεων και συμμετοχής σε κοινά προγράμματα επιμόρφωσης. Όλοι έχουν να ωφεληθούν από τη δράση αυτή.

Να γίνει άνοιγμα των ΚΕΣΕΝ στην πραγματική αγορά, μέσω συνεργασιών με ναυτιλιακές και άλλες εταιρείες του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα με στόχο τη σύνδεση της μετεκπαίδευσης με τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς.

Να φτιαχτεί ένα σύστημα δημιουργίας εξειδικευμένων ναυτοδασκάλων ώστε να διασφαλισθεί ότι οι διδάσκοντες τους μελλοντικούς Πλοιάρχους, είναι άνθρωποι της δουλειάς. Οι οποίοι, έχουν μετεκπαιδευτεί ειδικά για το σκοπό αυτό. Στα πλαίσια αυτού ασφαλώς, θα πρέπει να περιλαμβάνεται η μέριμνα της συνεχούς ενημέρωσης, των ναυτοδασκάλων – Πλοιάρχων ιδιαίτερα μέσω της υποχρεωτικής τακτικής αποστολής τους σε σύγχρονα πλοία διαφόρων τύπων, για μικρά διαστήματα τουλάχιστον κάθε 5ετία.

Επίσης, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί ο έλεγχος και η πιστοποίηση των Καθηγητών μέσω ανεξάρτητης αρχής.

Δεν είναι δυνατόν να στηρίζεται το έργο των ΚΕΣΕΝ και το μέλλον της σπουδαιότερης ναυτιλίας του κόσμου, σε καθηγητές ωρομίσθιους, υποαμοιβόμενους, και ουσιαστικά ανασφάλιστους Πλοιάρχους.



Πλοίο δίχως πλήρωμα Η ΔΗΜΟΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ...

Του Διευθυντή Σπουδών ΚΕΣΕΝ/ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
Cpt. Στέφανου ΑΜΑΡΙΩΤΗ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα σήμερα στην Ναυτική Εκπαίδευση είναι η έλλειψη εκπαιδευτικού προσωπικού και ιδιαίτερα ναυτοδιδασκάλων. Έχουμε μείνει ελάχιστοι ναυτοδιδάσκαλοι στις ΑΕΝ και τα ΚΕΣΕΝ με αποτέλεσμα οι σχολές να έχουν προβλήματα λειτουργίας και πιθανά να μεθοδεύεται και κλείσιμο κάποιων σχολών (δεν πρέπει να αφήσουμε καμία σχολή να κλείσει γιατί αν κλείσει δεν θα ξανανοίξει ποτέ).

Ο επανακαθορισμός και η πλήρωση των απαιτούμενων οργανικών θέσεων μόνιμου και ΙΔΑΧ εκπαιδευτικού προσωπικού για όλες τις Σχολές της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης, με βάση αντικειμενικά αξιολογικά κριτήρια είναι προαπαιτούμενο για την βιωσιμότητα των Σχολών και κατά συνέπεια του παρεχόμενου Δημόσιου Αγαθού Ναυτικής Παιδείας και Εκπαίδευσης σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης ζήτησης για το ναυτικό επάγγελμα και θα πρέπει, όλοι, να λάβουμε υπόψη μας την πραγματικότητα η οποία είναι αμείλικτη, θα μου επιτρέψετε, να παραθέσω τα εξής στοιχεία:

Α) Το ΠΔ 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» μείωσε κατά μέσο όρο κατά 66 % το σύνολο των οργανικών θέσεων του μόνιμου και ΙΔΑΧ εκπαιδευτικού προσωπικού όλων των Σχολών της Επικράτειας, δηλαδή, συρρικνώθηκαν οι οργανικές θέσεις, από 260 σε 88 επιφέροντας απώλεια 172 οργανικών θέσεων!

Β) Όλες οι Σχολές, ουδεμίας εξαιρουμένης, αδυνατούν να λειτουργήσουν εάν πριν την έναρξη του Εκπαιδευτικού Έτους δεν προσληφθούν ωρομίσθιοι (ΙΔΑΧ) εκπαιδευτικοί. Με αποτέλεσμα πάγιες και διαρκώς αυξανόμενες εκπαιδευτικές ανάγκες να καλύπτονται από ωρομίσθιο εκπαιδευτικό προσωπικό και το υπάρχον, λιγοστό, και αποδεκατισμένο, πλέον, μόνιμο και ΙΔΑΧ εκπαιδευτικό προσωπικό που έχει, υποτίθεται, προσληφθεί για την κάλυψη πάγιων και διαρκών εκπαιδευτικών αναγκών, δεν επαρκεί, για την εκτέλεση κάποιου από τα πάμπολλα Προγράμματα Σπουδών που υλοποιεί η Σχολή στην οποία υπηρετεί.

Γ) Ενδεικτικά, αναλυτικά στοιχεία του Εκπαιδευτικού Έτους 2014-2015, Έτος κατά το οποίο εφαρμόστηκε το ΠΔ 103/2014, για όλες τις Σχολές της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΔΝΕ), αντιπαρατίθενται στους πίνακες 1 και 2 που ακολουθούν.

Δ) Παρουσίαση Αποτελεσμάτων:

1. Στον πίνακα 1, φαίνεται ανά Σχολή, στην στήλη (1) η κατανομή των οργανικών θέσεων μόνιμου και ΙΔΑΧ Εκπαιδευτικού Προσωπικού που υπήρχε πριν την ισχύ του ΠΔ 103/2014 και στην στήλη (2) η κατανομή μετά την ισχύ του εν λόγω Διατάγματος. Στην στήλη (3) φαίνεται η απώλεια ως αρνητικός αριθμός

των οργανικών θέσεων που υπέστησαν οι Σχολές και στην στήλη (4) φαίνεται η απώλεια ως αρνητικό ποσοστό. Υπάρχουν Σχολές όπου συρρικνώθηκαν οι οργανικές θέσεις πολύ πιο πάνω από τον μέσο όρο 66%, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ΑΕΝ Σύρου όπου το ποσοστό συρρίκνωσης των οργανικών θέσεων ανέρχεται στο 90%!

Ε) Ζητήματα που προκύπτουν:

1. Το θεμελιώδες ερώτημα που τίθεται είναι εάν σε οποιαδήποτε άλλη οργανική μονάδα του Υπουργείου Ναυτιλίας υπάρχουν συμβασιούχοι που καλύ-

πτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες με την προαναφερόμενη αναλογία συμβασιούχων προς μόνιμο προσωπικό και ποια προβλήματα δημιουργούνται στη λειτουργία των μονάδων.

2. Μετά βεβαίως και την αποχώρηση από την υπηρεσία λόγω συνταξιοδότησης μόνιμων και ΙΔΑΧ μελών εκπαιδευτικού προσωπικού, αναμένεται η αύξηση της διακύμανσης του προαναφερόμενου λόγω ωρομισθίου και μόνιμου ΕΠ!

3. Υπάρχουν ωρομίσθιοι στις Σχολές οι οποίοι εξαντλούν το ετήσιο όριο των 880 ωρών που μπορούν να απασχοληθούν (σε διδασκαλία ή και εξέταση μαθημάτων ή και επιτήρηση) αλλά για να διασφαλιστεί η λειτουργία των Σχολών οι Διευθυντές αιτούνται σχετική έγκριση για την υπέρβαση του προαναφερόμενου ορίου και μέχρι του ανώτατου επιτρεπτού ορίου των 1390 ωρών. Οι 1390 ώρες προκύπτουν από ημερήσια απασχόληση 10 ωρών ημερησίως και ενίοτε από ημερήσια απασχόληση 14 ωρών για διδασκαλία μαθημάτων! Γεγονός το οποίο καθίσταται άκρως αν-

τεκπαιδευτικό και υποβαθμίζει την παρεχόμενη εκπαίδευση! Αυτή βεβαίως η κατάσταση του ασφυκτικού πλαισίου λειτουργίας της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης προκύπτει εξ αιτίας του περιορισμού του αριθμού των προσλήψεων του Εκτάκτου Εκπαιδευτικού Προσωπικού.

4. Επιπλέον παρατηρείται και το φαινόμενο ότι σε κάθε νέο Εκπαιδευτικό/Ακαδημαϊκό Έτος το Έκτακτο Εκπαιδευτικό Προσωπικό προσλαμβάνεται μετά από χρονοβόρες και επίπονες διαδικασίες.

5. Το εν λόγω ΠΔ με τον ποσοτικό περιορισμό που επέφερε στις οργανικές θέσεις του μόνιμου και ΙΔΑΧ Εκπαιδευτικού προσωπικού, καθώς επίσης και σε όλο το υπόλοιπο πολιτικό προσωπικό των Σχολών, καθιστά τη λειτουργία των Συλλογικών Οργάνων Διοίκησης ορισμένων ΑΕΝ προβληματική έναντι του Νόμου. Αναφέρουμε αυτό το γεγονός διότι εκ της πραγματικότητας υπάρχουν ΑΕΝ όπου υφίσταται ένας μόνος μόνιμος εκπαιδευτικός στον οποίον δύναται να του ανατίθενται καθήκοντα αναπληρωτή Διευθυντή, με αποτέλεσμα σε συνεδριάσεις του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου να συμμετέχει τρισυπόστατος ως

Πίνακας 1					
Οργανικές Θέσεις Μόνιμων και ΙΔΑΧ Εκπαιδευτικού Προσωπικού (ΕΠ)					
Αποθήκες: Εργοστάσιο Ναυτικής (ΑΕΝ) - Μόνιμο ΕΠ					
Α/Α	ΣΧΟΛΕΣ	(1)	(2)	(3)	(4)
1	ΑΕΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ Π-Μ	70	34	-36	-51,43%
2	ΑΕΝ ΗΠΕΙΡΟΥ Π	29	8	-21	-72,41%
3	ΑΕΝ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ Π	8	2	-6	-75,00%
4	ΑΕΝ ΚΡΗΤΗΣ Ε-Μ	28	5	-23	-82,14%
5	ΑΕΝ ΚΥΜΗΣ Π	8	2	-6	-75,00%
6	ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ Π-Μ	27	15	-14	-51,85%
7	ΑΕΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ Π	9	2	-7	-77,78%
8	ΑΕΝ ΣΥΡΟΥ Π	10	1	-9	-90,00%
9	ΑΕΝ ΥΔΡΑΣ Π	9	1	-8	-88,89%
10	ΑΕΝ ΧΙΟΥ Μ	14	5	-8	-57,14%
ΣΥΝΟΛΟ (1-10)		212	74	-138	-65,09%
Υπόλοιπες Σχολές: ΙΔΑΧ ΕΠ					
11	ΔΕΝ ΣΠΜ	4	1	-3	-75,00%
12	ΔΕΝ ΜΕΓΑΛΑ	1	0	-1	-100,00%
13	ΚΕΣΕΝ Μ	18	5	-13	-72,22%
14	ΚΕΣΕΝ Π	16	6	-10	-62,50%
15	ΚΕΣΕΝ ΠΙ-ΡΕ	9	2	-7	-77,78%
ΣΥΝΟΛΟ (11-15)		48	14	-34	-70,83%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		260	88	-172	-66,15%

Εξαιρέσεις:
 ΔΕΝ: Αρμόδια Σχολή Εργοστασίου Ναυτικής,
 ΣΠΜ: Σπυριόνη, Περσπολιτισμικών Μόνιμο (Ασπρόπυργος και Μακεδονιάς)
 ΜΕΓΑΛΑ: Μαρκεσιάνοισης Εργοστασίου,
 ΚΕΣΕΝ: Κέντρο Επαγγελματικής Στελέξης Εργοστασίου Ναυτικής,
 Μ: Σχολή Μηχανικής,
 Π: Σχολή Πλοίαρχων,
 ΠΙ-ΡΕ: Σχολή Ρυθμιστικής/Επιχειρησιακής - Γραφείο/Σταθμίων