

---

## Πλοηγική Υπηρεσία: Ενώ είχε οργανική σύνθεση 222 ατόμων, μειώθηκε στα 110

---

2017/01/02 13:51 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

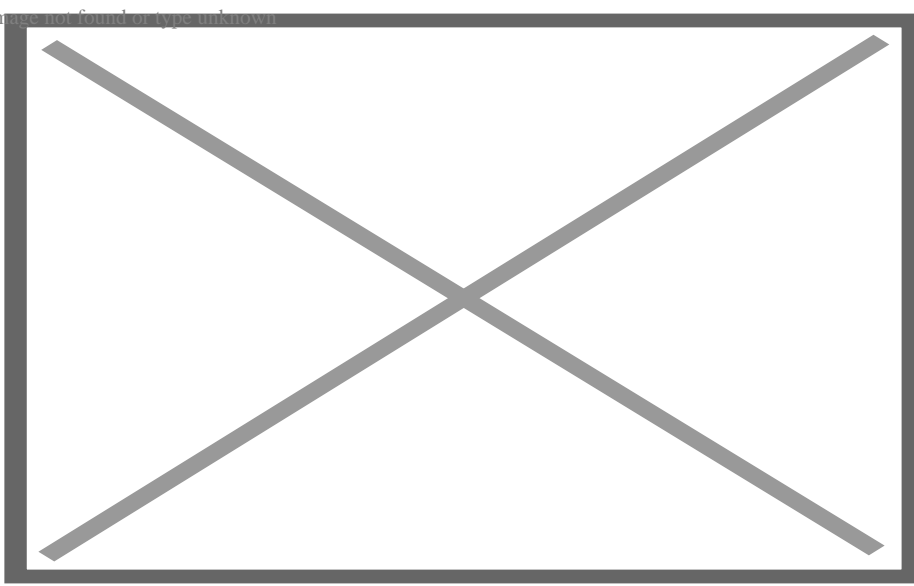
Σοβαρές δυσλειτουργίες στα μεγάλα λιμάνια, με σημαντικές καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των πλοίων επιφέρουν οι ελλείψεις στην πλοηγική υπηρεσία.

### Του Φώτη Φωτεινού

Αρκετοί φορείς, όπως η ΔΝΕ, με σειρά επιστολών προς το υπουργείο Ναυτιλίας, έχει καταγγείλει τις ελλείψεις, με συνέπεια να ανατρέπονται οι χρονικοί προγραμματισμοί των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες αναγκάζονται σε τροποποιήσεις των προσεγγίσεων των πλοίων σε άλλα λιμάνια, δημιουργώντας, ως εκ τούτου, επιβαρύνσεις, τόσο για τις εταιρείες – μέλη, όσο και για ένα μεγάλο μέρος παράπλευρων ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Πρόσφατα, η έλλειψη πλοηγών απασχόλησε έντονα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αφού με βάση το υφιστάμενο οργανόγραμμα, οι οργανικές θέσεις πλοηγών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι έξι, ωστόσο, πριν από λίγες εβδομάδες, εξυπηρετείτο από μόλις τρεις. Προ ημερών μάλιστα, ο **αριθμός αυτός μειώθηκε σε δύο, καθώς ο ένας αποσπάστηκε στο λιμάνι της Καβάλας**, όπου τα τελευταία δύο χρόνια δεν υπήρχε πλοηγός.

«Από τον Ιανουάριο μέχρι τον Νοέμβριο του 2016 είχαμε 1.413 κινήσεις πλοίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δηλαδή περίπου τέσσερις ημερησίως. Αν σκεφτείτε ότι ένα μεγάλο πλοίο, όπως ένα δεξαμενόπλοιο, χρειάζονται, κατά μέσο όρο, τουλάχιστον τρεις ώρες για να δέσει σε ένα λιμάνι, καθώς για λόγους ασφαλείας δένεται μέσα στη θάλασσα και από παντού, γίνεται εμφανές ότι αυτοί οι δύο άνθρωποι, παρ' ότι καλύπτουν το 24ωρο, δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν την κίνηση.



Γιατί, τι θα γίνει με τα

υπόλοιπα πλοία; Τι θα γίνει με τον απόπλου των πλοίων, που σημαίνει άλλες 1.413 κινήσεις; Πολύ απλά, αυτοί οι δύο πλοηγοί δεν μπορούν, όχι μόνο άδεια ή ρεπό να πάρουν, αλλά ούτε να αρρωστήσουν», δήλωσε, στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο πρόεδρος του Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης και της Πανελληνίας Ομοσπονδίας τους (ΟΠΝΕ), Βασίλης Καμπάκης.

Όπως σημείωσε, το κόστος σε χρήμα είναι υψηλό για τους πελάτες του λιμανιού, παρότι είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς, γιατί εξαρτάται από το μέγεθος του πλοίου και τις ποινές των ναυλοσυμφώνων (για ένα μεγάλο δεξαμενόπλοιο μπορεί να φτάσει τα 30.000- 80.000 ευρώ ημερησίως).

### **Από 222 άτομα η οργανική σύνθεση, στα 110**

Η πλοηγική υπηρεσία είναι υποστελεχωμένη και, ενώ είχε οργανική σύνθεση για 222 άτομα, σήμερα έχει μειωθεί στα 110 για όλη την Ελλάδα.

Συνολικά, η υπηρεσία διαθέτει 13 οργανωμένους πλοηγικούς σταθμούς, οι οποίοι είναι στελεχωμένοι με μόνιμο ναυτικό προσωπικό, με αριθμητική δύναμη 110 ατόμων.

Μάλιστα, ο κλάδος των αρχιπλοηγών - πλοηγών περιλαμβάνει 45 θέσεις, εκ των οποίων οι περισσότερες στον Πλοηγικό Σταθμό Πειραιά.

Σαν να μην έφτανε αυτό, οι πλοηγίδες, δηλαδή τα σκάφη παρουσιάζουν συχνά προβλήματα, αφού ο στόλος είναι γηρασμένος.

Από την πλευρά του, το υπουργείο Ναυτιλίας, το οποίο παραδέχεται τις ελλείψεις σε προσωπικό και στόλο, υπογραμμίζει ότι προκηρύχτηκε γραπτός διαγωνισμός για την πλήρωση τριών κενών θέσεων πλοηγών.

Η μία αφορά τον πλοηγικό σταθμό της Θεσσαλονίκης. Με την αλλαγή του χρόνου προκύπτουν 4 κενές θέσεις πλοηγών, οι οποίες και θα προκηρυχθούν.

Επίσης, ότι ήδη εγκρίθηκε η αύξηση των οργανικών θέσεων της Πλοηγικής Υπηρεσίας και προωθείται η σχετική νομοθετική ρύθμιση. **Θα προσληφθούν 44 άτομα σε διάφορες θέσεις της Πλοηγικής Υπηρεσίας. Οι 16 θέσεις αφορούν πλοηγούς.**

Επειδή αυτή η διαδικασία είναι χρονοβόρα, ο Υπουργός Ναυτιλίας Παναγιώτης Κουρουμπλής ζήτησε από το Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης έγκριση για την πρόσληψη έκτακτου προσωπικού, με σύμβαση ορισμένου χρόνου εργασίας, οκτώ μηνών, ώστε να καλυφθούν έκτακτες ανάγκες. Από αυτές τις 39 θέσεις, οι 11 είναι πλοηγών και μία από αυτές είναι για τη Θεσσαλονίκη.

Τέλος, έχουν κινηθεί οι διαδικασίες για την προμήθεια και εγκατάσταση 10 κύριων μηχανών για τις έκτακτες ανάγκες των πλωτών μέσων του Πλοηγικού Σταθμού Πειραιά και **για την ναυπήγηση 7 πλωτών μέσων**, αξίας 2,5 εκατ.