

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Ιστορία των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ : Βαλαβάνης Θεόδωρος

ΑΜ : 3526

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Σιδέρης Ιωάννης

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ

2016

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Ιστορία των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά.

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ : Βαλαβάνης Θεόδωρος

ΑΜ : 3526

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ :

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Πίνακας περιεχομένων

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΝΑ ΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ	7
Κωπήλατα σκάφη	7
Ιστιοφόρα	9
Μηχανοκίνητα	10
ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ	10
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ	11
ΤΑ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	13
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΟΥ	14
Γενική διεύθυνση ναυπηγείου	14
Νομικές υπηρεσίες	14
Οικονομική διεύθυνση	14
Διεύθυνση προσωπικού	14
Διεύθυνση μελετών	15
Διεύθυνση προμηθειών	15
Διεύθυνση συνεργείων	15
Τμήμα βοηθητικών υπηρεσιών	15
Τμήμα ποιοτικού ελέγχου	15
Τμήμα έρευνας και τεχνολογίας	15
Τμήμα marketing	16
ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΑ	16
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΟΥ	17
ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ	19
Τόπος ανέγερσης:	19
Τμήμα ηλεκτρονικών υπολογιστών	19
Συγκόλληση	20
Τμήμα υλικών αποθήκης:	20
Σωληνουργεία:	20
Μηχανουργεία:	20
Ηλεκτρολογεία:	20
ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ	21
Ξυλουργείο	21
Αμμοβολή – Βαφή	22
ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ	22
Τμήμα Εξοπλισμού	25
Ηλεκτρολογείο	25
Μηχανουργείο	26
ΠΥΛΗ	26

ΤΜΗΜΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	27
ΤΜΗΜΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	28
ΙΑΤΡΕΙΟ	29
ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ Ο ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ	30
ΜΕΣΑ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ	30
Προστασία κεφαλιού	31
Προστασία κορμού.....	31
Προστασία ματιών και προσώπου.....	31
Προστασία ακοής	32
Προστασία αναπνευστικών οδών	32
Προστασία χεριών και βραχιόνων	33
Προστασία ποδιών	33
Προστασία από πτώσεις	34
Προστασία από ηλεκτροπληξία	34
Προστασία από κινούμενα οχήματα	34
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΑ ΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ.....	35
Κοινωνία	35
Περιβάλλον.....	35
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑ ΥΠΗΓΕΙΩΝ	36
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	39

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ο κλάδος της βιομηχανίας που έχει σαν αντικείμενο την ναυπήγηση, επισκευή, μετασκευή και συντήρηση πλοίων. Αποτελεί το βασικό παράγοντα της ναυτιλιακής υποδομής μιας χώρας καθώς εξυπηρετεί τη ναυτιλία και συμβάλει στην ναυτιλιακή ανάπτυξη της χώρας αυτής. Σε αυτήν την πτυχιακή εργασία θα ασχοληθούμε με την ιστορική διαδρομή των ναυπηγείων Σκαραμαγκά και της ναυπηγικής τέχνης, την οργανωτική δομή τους, καθώς επίσης τα τμήματα και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Θα αναφερθούμε ξεχωριστά στον Σταύρο Νιάρχο τον άνθρωπο που τα δημιούργησε καθώς επίσης στη σπουδαιότητα και τις επιδράσεις που έχουν στην οικονομία, στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Θα παραθέσουμε τους λόγους για τους οποίους παρατηρείται ύφεση σε αυτό τον κλάδο της βαριάς βιομηχανίας και τέλος υπάρχουν οι προσωπικές μου σκέψεις και η εκτίμηση μου για την εξέλιξη και το μέλλον των ελληνικών ναυπηγείων στη χώρα μας. Σκοπός αυτής της εργασίας είναι η πλήρης ενημέρωση του αναγνώστη σχετικά με τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά που κατέχουν ξεχωριστή σημασία στην ιστορία της πατρίδας μας και που επίσης μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική εξέλιξη της Ελλάδος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης, της μορφολογίας, τις τεράστιες δηλαδή ακτογραμμής και των πολυάριθμων νησιών της αλλά και της ιστορικής και πολιτιστικής της διαδρομής, αποτελεί μία παραδοσιακά ναυτική χώρα.

Οι Έλληνες από την αρχαιότητα ανέπτυξαν την ναυτική τέχνη, ξεκίνησαν το θαλάσσιο εμπόριο και κυριάρχησαν στη Μεσόγειο.

Τολμηροί, έμπειροι και με την ελευθερία του πνεύματος που τους διέκρινε, στη θάλασσα έγραψαν τις πιο λαμπρές σελίδες της ιστορίας τους.

Ανάμεσα στα άλλα τεχνολογικά επιτεύγματα, επινόησαν ναυτικά όργανα και πρωτότυπους μηχανισμούς που βελτίωσαν και διευκόλυναν τη ζωή τους στον τομέα της ναυτιλίας και της ναυσιπλοΐας.

Σε πολλά λιμάνια υπήρχαν τα νεώρια όπου ναυπηγούσαν ή επισκευάζαν τα πλοία και στα περισσότερα υπήρχαν επίσης οι νεώσοικοι, ειδικά διαμορφωμένοι και στεγασμένοι χώροι όπου φύλασσαν και συντηρούσαν τα πολεμικά πλοία.

Σήμερα η χώρα μας διαθέτει ναυπηγική δύναμη μεγάλης σημασίας, με το ναυπηγείο του Σκαρμαγκά να παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, καθώς είναι το μεγαλύτερο της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της ανατολικής Μεσογείου. Στα χρόνια του '60 και του '70 βρέθηκε στη μεγαλύτερη του ακμή.

Απασχολούσε 6.000 εργαζόμενους και είχαν τη δυνατότητα να επισκευάζουν ταυτόχρονα 18 πλοία. Είναι ακόμα μία από τις ελάχιστες καθετοποιημένες ελληνικές βιομηχανίες που δεν κατασκευάζει και επισκευάζει μόνο πλοία αλλά ασχολείται και με βιομηχανικές κατασκευές, εγκαταστάσεις εργοστασίων, πολεμικά πλοία και τρένα. Τώρα, τα συνεργεία είναι άδεια και οι μηχανές έχουν σωπάσει.

Το μέλλον για το ναυπηγείο είναι αβέβαιο αν και γίνονται κάποιες προσπάθειες επαναλειτουργίας του, για να μπορέσει και πάλι να γίνει η ατμομηχανή ανάπτυξης της χώρας. Σύμφωνα με το μεγάλο και ευφυή στρατηγό Θεμιστοκλή που είπε ότι "Όσο έχουμε καράβια έχουμε την πιο μεγάλη πατρίδα", ναι μεν νοιώθουμε περήφανοι που η Ελλάδα παραμένει στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, με τα ελληνικά καράβια να διασχίζουν τους ωκεανούς και να ακτινοβολούν το λαμπρό πολιτισμό μας ως τα πέρατα του κόσμου, ωστόσο πρέπει η ναυπηγική βιομηχανία της χώρας να ξεπεράσει τα προβλήματα που έχει, να ξαναγίνει βιώσιμη, ανταγωνιστική και προσοδοφόρα γιατί είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδος.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ

Από ιστορικής πλευράς διακρίνονται 3 είδη πλοίων τα οποία γενικά ταυτίζονται με τις αντίστοιχες ιστορικές περιόδους.

- Α' περίοδος: Κωπήλατα σκάφη
- Β' περίοδος: Ιστιοφόρα σκάφη
- Γ' περίοδος: Μηχανοκίνητα σκάφη

Κωπήλατα σκάφη

Από την προϊστορική εποχή ο άνθρωπος ανέβηκε πάνω στον κορμό που επέπλεε πάνω στο νερό και με την κίνηση των χεριών ή των ποδιών του κατάφερε να τον κατευθύνει και να τον μετατρέψει σε σκάφος. Αυτή είναι η πρώτη ναυπηγική κατασκευή.



Για πολλά χρόνια οι άνθρωποι

χρησιμοποιούσαν κωπήλατα μονόξυλα, πλοιάρια δηλαδή που ήταν λαξευμένα από ένα μόνο κορμό δέντρου και με αυτά μετέφεραν τα εμπορεύματά τους. Μετά από πολλές εκατοντάδες χρόνια, έδεσαν πολλούς κορμούς μαζί και έφτιαξαν τις σχεδίες που μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους ανθρώπους και εμπορεύματα.

Η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης την εποχή αυτή ήταν πολύ αργή. Για τα πρωτόγονα πλεούμενα των Ελλήνων πριν από δέκα χιλιάδες χρόνια δεν έχουμε κανένα στοιχείο. Υποθέτουμε ότι θα ήταν κατασκευασμένα από ανθεκτικό ξύλο για να αντέχουν στον κυματισμό και η επεξεργασία του ξύλου θα έγινε από πέτρες αφού δεν είχαν ανακαλύψει τον οψιδιανό και τα μέταλλα. Θα ήταν δηλαδή ένα είδος μονόξυλου ή ίσως να ήταν κατασκευασμένο από πολλά μακριά ξύλα δεμένα μεταξύ τους με φυτικά σχοινιά, λουριά ή ξύλινες σφήνες και το μήκος τους να έφτανε τα 7 μέτρα περίπου. Σίγουρα θα είχαν κουπιά για την κίνηση και το ιστίο θα ήταν από δέρμα ζώου.

Θα υπήρχαν πάγκοι για να κάθονται και να ξεκουράζονται οι κωπηλάτες. Πουθενά δεν έχουν βρεθεί σχέδια αυτών των σκαφών για αυτό δεν έχουμε πληροφορίες ούτε για τη μορφή αλλά ούτε και για τις διαστάσεις τους. Με αυτά τα αδύναμα σκάφη ανοίχτηκαν στα πελάγη ,μόνο με τη βοήθεια ενός κουπιού, δίχως ναυτικά όργανα και βρέθηκαν να παλεύουν με τα μανιασμένα κύματα, με ανέμους και καταιγίδες, με σκάφη που ήταν σχεδόν ακυβέρνητα μέσα στις δύσκολες αυτές συνθήκες.

Κι όμως συνέχιζαν να αγωνίζονται και να αποκτούν εμπειρία γιατί είχαν ανήσυχο πνεύμα, δίψα να γνωρίσουν καινούργιους τόπους και η αγάπη τους για το υγρό στοιχείο ήταν μεγάλη. Ακόμα και αργότερα με τη χρήση πηδαλίου, τα σκάφη δεν τους παρείχαν καμιά ασφάλεια γιατί πάλι μπορούσαν εύκολα να παρασυρθούν από τα κύματα και τους ανέμους και να ναυαγήσουν.

Όμως με αυτόν τον τρόπο κατάφεραν να αποκτήσουν την εμπειρία στην ναυσιπλοΐα, σε αυτά τα βασανιστικά και ριψοκίνδυνα ταξίδια.

Ανάλογα με τις σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά τα κωπήλατα πλοία που ναυπηγούνται, διακρίνονται σε μονήρεις, διήρεις και τριήρεις. Την περίοδο αυτή γίνεται διαχωρισμός πολεμικών και εμπορικών πλοίων.

Με την εξάπλωση της χρήσης των χάλκινων εργαλείων, οι ναυπηγοί συνεχώς βελτίωναν τις τεχνικές τους και η ανάπτυξη της ναυπηγικής έφτασε στο απόγειο της με τα εκπληκτικά ξύλινα πλοία των Κυκλαδίων, Μινωιτών και Μυκηναίων που χρονολογούνται από τον 16^ο – 12^ο αιώνα π.Χ. Οι Μινωίτες με το θαλάσσιο εμπόριο έκαναν ανταλλαγές προϊόντων με μακρινές χώρες από όπου προμηθεύονταν πρώτες ύλες, έγιναν ισχυροί θαλασσοκράτες και έκαναν γνωστό το Μινωικό πολιτισμό σε όλο το Αιγαίο.

Μετά την εξαφάνιση του Μυκηναϊκού πολιτισμού γύρω στο 1150 π.Χ και κατά τη διάρκεια των τριών σχεδόν αιώνων που ακολούθησαν, οι οποίοι είναι γνωστοί ως σκοτεινοί αιώνες, δεν έχουμε στοιχεία για πλοία και θαλασσινές δραστηριότητες. Αργότερα κατά τον 8^ο αιώνα π.Χ στη Μεσόγειο κυριαρχούν κωπήλατα πολεμικά πλοία, οι πολυήρεις, με μια καινοτομία, το έμβολο, ένα ιδιαίτερο επικίνδυνο όπλο, που στο εξής θα φέρει κάθε πολεμικό πλοίο.

Η παρουσία τους στη θάλασσα θα συνεχίσει και για τους επόμενους 23 αιώνες έως ότου εμφανιστούν τα μεγάλα ιστιοφόρα πλοία. Σε αυτή την περίοδο από 8^ο – 6^ο αιώνα π.Χ ο β' Ελληνικός αποικισμός έφτασε στη μεγαλύτερη του ακμή και το θαλάσσιο εμπόριο άνθιζε σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα.

Κατά τα κλασικά χρόνια 6^ο – 4^ο αιώνα π.Χ κάνουν την εμφάνιση τους οι ευέλικτες τριήρεις που επινοήθηκαν αρχικά και κατασκευάστηκαν από τους Κορίνθιους. Στην πορεία τελειοποιήθηκαν και ήταν τα ξύλινα τείχη που έσωσαν τους Αθηναίους, στη ναυμαχία της Σαλαμίνας εναντίων των Περσών το 480 π.Χ. Η τριήρης είχε μήκος 37 περίπου μέτρα και συνολικό πλήρωμα 200 ανδρών, 170 από τους οποίους ήταν κωπηλάτες μοιρασμένοι σε 3 επίπεδα το ένα πάνω από το άλλο. Όπλο της ήταν το μπρούτζινο έμβολο με τρεις λεπίδες. Το λεπτό σκαρί σχημάτιζε έτσι ένα γιγαντιαίο δόρυ που κατέληγε σε μια μεταλλική αιχμή.

Οι περίπου 50 τόνοι του πλοίου που έφτανε την ταχύτητα των 10 κόμβων μπορούσαν να σχίσουν στα δύο το ξύλο και να καταστρέψουν το εξωτερικό κέλυφος οποιουδήποτε εχθρικού πλοίου που αυτό χτυπούσε. Μετά το χτύπημα, μπορούσε με γρήγορους ελιγμούς να κάνει αναστροφή και να απομακρυνθεί.

Η τριήρης ήταν το πιο ένδοξο πλοίο της αρχαιότητας. Την Ελληνορωμαϊκή εποχή το μήκος των πλοίων φτάνει τα 50 και τα 60 μέτρα. Μεγάλα φορτηγά πλοία συνέχισαν να κατασκευάζονται στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά

και σε άλλα ελληνικά παράκτια κέντρα της Μ. Ασίας. Στα τέλη του 1^{ου} αιώνα μ.Χ η Μεσόγειος γίνεται μια ρωμαϊκή θάλασσα. Στην Βυζαντινή περίοδο τον 7^ο μ.Χ αιώνα κατασκεύασαν πλοία πιο ελαφριά και γρήγορα, με τριγωνικό πανί που ονομάστηκαν δρόμωνες. Είχαν τη δυνατότητα να πλέουν σε ανοιχτές θάλασσες και να μεταφέρουν τρόφιμα και πυρομαχικά σε μεγάλες ποσότητες. Διέθεταν πλήρωμα έως και 300 άνδρες.

Κατά τη διάρκεια της οθωμανικής περιόδου που διήρκησε από τα μέσα του 15^{ου} μέχρι τις αρχές του 19^{ου} αιώνα, η Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει δραστήρια στο θαλάσσιο εμπόριο και να συνεχίζει να κατασκευάζει πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους. Οι Τούρκοι καθώς δεν διέθεταν κάποια δική τους ναυτική παράδοση χρησιμοποιούσαν στους πολεμικούς και εμπορικούς τους στόλους Έλληνες ναυτικούς. Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, το θαλάσσιο εμπόριο είχε κάνει πλούσια κάποια ελληνικά νησιά. Η Ύδρα, οι Σπέτσες, τα Ψαρά, είχαν ναυπηγήσει σημαντικό αριθμό πλοίων, ενώ πολλά μικρότερα συνέχιζαν να φτιάχνονται σε τοπικούς ταρσανάδες.

Ιστιοφόρα

Ήταν τα πλοία που κυριάρχησαν τον 16^ο – 19^ο αιώνα. Τα ιστία (πανιά) ήταν γνωστά από τα αρχαία χρόνια στους Έλληνες. Από τότε μέχρι και τα μέσα του μεσαίωνα, η εξέλιξη του ιστιοφόρου πλοίου ήταν βραδύτατη και το κουπί συνέχιζε να παραμένει το κύριο μέσο πρόωσης. Τότε το ιστίο που φέρονταν



κυρίως από σταυρωτή κεραία (οριζόντιο δοκό) από τον ιστό, αποτελούσε βοηθητικό μέσον πρόωσης, χρησίμευε για την ουριοδρομία και για την μερική ανάπαυση των πληρωμάτων. Το ιστιοφόρο αναδείχτηκε τον 14^ο και 15^ο αιώνα όπου τότε μπορούσαν να πλέουν και με αντίθετο άνεμο δηλαδή να πλέουν την «εγγυτάτη». Χαρακτηριστικά πλοία ήταν οι γαλέρες και αργότερα οι караβέλες. Η εξέλιξη της ναυτικής τέχνης και των ναυτικών οργάνων, συντέλεσαν στην τελειοποίηση του πλοίου αυτού. Η επικράτηση όμως των ιστιοφόρων επί των κωπήλατων σκαφών ολοκληρώθηκε με την ανακάλυψη της Αμερικής για μακρινούς και δύσκολους θαλάσσιους δρόμους.

Μηχανοκίνητα

Μετά την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους το 1832, οι Έλληνες ναυτικοί υιοθέτησαν τις μοντέρνες τεχνολογίες και κάνουν την εμφάνιση τους τα ατμοκίνητα πλοία. Η βιομηχανική επανάσταση επέφερε ριζικές αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα άρχισε να χρησιμοποιείται η μηχανή εσωτερικής καύσης για την κίνηση των πλοίων (ντίζελο-μηχανή) που αντικατέστησε αργότερα της μηχανές ατμού. Η τεράστια τεχνολογική εξέλιξη του 20^{ου} αιώνα, επέτρεψε την κατασκευή πλοίων με μεγαλύτερες διαστάσεις, εξοπλισμένα με σύγχρονα μηχανήματα που κάνουν το ταξίδι ευκολότερο και ασφαλέστερο.



ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ



Ο Σταύρος Νιάρχος γεννήθηκε στις 3 Ιουλίου του 1909 στην Αθήνα. Σπούδασε νομική στο Πανεπιστήμιο Αθηνών αλλά ασχολήθηκε με την οικογενειακή επιχείρηση αλευρόμυλων.

Επειδή το κόστος μεταφοράς του εισαγόμενου σιταριού ήταν μεγάλο, αγόρασε τα πρώτα 6 φορτηγά πλοία για να καρπωθεί ο ίδιος τα οικονομικά οφέλη με τα ιδιόκτητα πλοία του.

Κατά την διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου υπηρέτησε στο Ελληνικό Ναυτικό και συμμετείχε στις συμμαχικές επιχειρήσεις όπου διακρίθηκε και τιμήθηκε με αρκετά μετάλλια.

Στη συνέχεια ασχολήθηκε επιτυχώς με τη ναυτιλία, κυρίως με τις μεταφορές πετρελαίου, αποκτώντας τεράστια περιουσία .

Επίσης το 1955 έκανε τη βασική επένδυση για τη δημιουργία των Διυλιστηρίων Ασπροπύργου, τα οποία κρατικοποιήθηκαν το 1976.

Το 1958 ίδρυσε τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, όπου αργότερα μετά τα πολλαπλά προβλήματα που παρουσιάστηκαν, το Ναυπηγείο Σκαραμαγκά πέρασε στον έλεγχο του κράτους και αργότερα σε Άραβες ιδιοκτήτες

Ο Σταύρος Νιάρχος ήταν ισχυρή προσωπικότητα, ευφυής και δημιουργικός, αναγνωρίστηκε σαν ένας από τους πιο καινοτόμους και επιτυχημένους επιχειρηματίες του 20^{ου} αιώνα. Όσα είχε σκεφθεί και δεν πρόλαβε να κάνει ο ίδιος για την Ελλάδα, τα πραγματοποιεί σήμερα το «Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος», που συνεστήθη με τη διαθήκη του. Δραστηριοποιείται με την παροχή δωρεών στους τομείς της παιδείας, της κοινωνικής πρόνοιας, της υγείας, των τεχνών και του πολιτισμού.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Ίδρύθηκε το 1956 από το Σταύρο Νιάρχο. Είναι το μεγαλύτερο σε δυναμικότητα ελληνικό ναυπηγείο και το μεγαλύτερο στην Ανατολική Μεσόγειο και έχει τη δυνατότητα μεγάλων κατασκευών και επισκευών.

Διαθέτει πέντε μεγάλες δεξαμενές, τρεις πλωτές και δύο μόνιμες, τεράστιες προβλήτες και εκτεταμένα κρηπιδώματα. Στα 38 χρόνια λειτουργίας του το Ναυπηγείο επισκεύασε περίπου 8,000 πλοία συνολικού εκτοπίσματος 350 εκατομμυρίων τόννων. Το συγκρότημα έχει τη δυνατότητα ταυτόχρονης επισκευής μέχρι και 18 πλοίων, ενώ παράλληλα έχει ναυπηγήσει εμπορικά και πολεμικά πλοία κάθε είδους και έχει εκτελέσει σημαντικά βιομηχανικά έργα με εξειδίκευση στις μεταλλικές βιομηχανικές κατασκευές.

Τη δεκαετία του 80, αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα λόγω της παρατεταμένης ναυτιλιακής κρίσης, διέκοψε τη λειτουργία του το 1985 και λίγο αργότερα πέρασε στον έλεγχο του Δημοσίου, μέσω της ΕΤΒΑ. Το 1992, τέθηκε εκ νέου σε καθεστώς εκκαθάρισης εν λειτουργία, ενώ το 1995 διεξήχθησαν τρεις άκαρποι διαγωνισμοί πώλησης. Την περίοδο 1995-96 υλοποιήθηκε το σχέδιο 51%-49% με ΕΤΒΑ και εργαζόμενους και από το 2002 λειτουργεί υπό τη διεύθυνση μεγάλου Γερμανικού Ομίλου.

Με την κρίση στην Ελληνική βαριά βιομηχανία να συνεχίζεται, τα ναυπηγεία προσπαθούν να επιβιώσουν συνεργαζόμενα με τα γερμανικά BLOHM+VOSS για την παραγωγή στην Ελλάδα των νέων φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού (MEKO 200HN – ΚΛΑΣΗ ΥΔΡΑ). Τρία από τα τέσσερα πλοία που παραγγέλθηκαν κατασκευάστηκαν εκεί, και παραδόθηκαν τα έτη 1992-1994. Η συνεργασία συνεχίστηκε με την κατασκευή των νέων υποβρυχίων τύπου 214 και την αναβάθμιση των παλαιότερων (209 πρόγραμμα NEPTUNE). Ακόμα και έτσι, όμως η εταιρεία ιδιωτικοποιήθηκε κατά 50%, με μορφή συνεταιρισμού. Το υπόλοιπο 50% περνάει στην Αγγλική BROWN AND ROOT, από την οποία αγοράζονται από την γερμανική HOWALDTSWERKE-DEUTSCHE WERF AG σε κοινοπραξία με την FERROSTAAL AG, επιχειρήσεις σημαντικού διεθνούς οικονομικού και τεχνολογικού επιπέδου. Στις 31 Μαΐου του 2002 και όταν η HDW γίνει ιδιοκτησία του ομίλου χάλυβα THYSSEN στις 2 Ιανουαρίου του 2005, τα ναυπηγεία θα ακολουθήσουν. Με

το κλείσιμο στις 5 Ιανουαρίου του 2005, η συγχώνευση των Ναυπηγείων THYSSEN KRUPP και η HDW έχουν αναπτύξει μία ισχυρή, μεγάλη, ευρωπαϊκή ομάδα ναυπηγείων-θαλασσίων συστημάτων THYSSEN KRUPP (TKMS), με κεντρικά γραφεία στο Αμβούργο και έχουν αντιπροσωπευθεί στην Ελλάδα από την Ελληνική ΑΕ Ναυπηγείων. Μαζί με τη μεταφορά τεχνογνωσίας TKMS, τη γεωγραφική θέση του ναυπηγείου, τις εγκαταστάσεις και την τεχνική εμπειρία του προσωπικού της, η Ελληνική ΑΕ Ναυπηγείων έχει ανοίξει το πιο ελπιδοφόρο κεφάλαιο στην πρόσφατη ιστορία της. Η δύσκολη κατάσταση στην Ευρωπαϊκή ναυπηγική όμως έχει εγείρει προσφάτως φήμες για πώληση των ναυπηγείων σε Ασιατικό όμιλο βαριάς βιομηχανίας. Εκμεταλλευόμενα τις εγκαταστάσεις και τις ικανότητες τους για τις βιομηχανικές εργασίες, τα ναυπηγεία άρχισαν τα βιομηχανικά προγράμματα χάλυβα και εφαρμοσμένης μηχανικής. Κατά τη διάρκεια των ετών έχουν κατασκευάσει δομές χάλυβα τα μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα, δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων, παράκτιους σημαντήρες, παράκτιες πλατφόρμες παραγωγής και άλλες ειδικευμένες δομές χάλυβα. Σήμερα ο ρόλος των ναυπηγείων είναι πολλαπλός καθώς, εκτός από τα έργα νέων κατασκευών, επισκευών και μετασκευών, έχουν αναλάβει και την κατασκευή βαγονιών συρμών του ΟΣΕ και του ΜΕΤΡΟ και άλλων μεγάλων μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία εκτείνονται σε χώρο 832,000 m² , με 65,000 m² από αυτά να είναι στεγασμένα. Διαθέτουν 2 μόνιμες δεξαμενές 500,000 τόνων για πλοία VLCC/ULCC και 250,000 τόνων για πλοία AFRAMAX/SUEZMAX (Η δεξαμενή των 500,000 τόνων είναι η μεγαλύτερη αυτού του είδους στη Μεσόγειο), καθώς και 3 μικρότερες πλωτές δεξαμενές (72,000 - 60,000 – 36,000 τόνων) για πλοία PANAMAX και HANDIMAX αντίστοιχα. Επίσης, διαθέτουν κεκλιμένη ναυπηγική κλίνη για την καθέλκυση πλοίων ή τμημάτων αυτών. Τα ναυπηγεία εκτός από τον τομέα των επισκευών σκαφών, έχουν επεκταθεί και στην κατασκευή των σκαφών γρήγορης επίθεσης, των γρήγορων σκαφών περιπόλου, φρεγατών, κανονιοφόρων και πρόσφατα υποβρυχίων. Τα ναυπηγεία είναι εξοπλισμένα κυρίως με μηχανήματα τεχνολογίας CNC (TELEREX) και οπτικής εργασίας (Φωτοκύτταρο). Από την αρχή της λειτουργίας τους, τα ναυπηγεία έχουν εκτελέσει εργασίες σε πάνω από 9,000 εμπορικά πλοία και σκάφη ναυτικών όλων των τύπων και των μεγεθών μεταξύ των οποίων:

- 130 πλοία του 6^{ου} Αμερικανικού στόλου
- Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού
- Φρεγάτες MEKO 200 HN
- Υποβρύχια 209
- Υποβρύχια 214
- Super Fast Ferries

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα, είναι ένα έθνος με ναυτική παράδοση αιώνων, και σήμερα η μεγαλύτερη πλοιοκτήτρια χώρα του κόσμου, με **16.5%** της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας.

Κατά τους αρχαίους χρόνους, τον 4ο π.χ. αιώνα, οι Αθηναίοι ναυπηγούσαν το σύνολο των πολεμικών σκαφών τους, τις περίφημες Τριήρεις, που απετέλεσαν και τη βάση της Αθηναϊκής ηγεμονίας.

Τον 19ου αιώνα που άρχισε να αναπτύσσεται η κατασκευή ξύλινων σκαφών στα παραδοσιακά ναυπηγικά κέντρα (Σύρος, Σπέτσες, Ύδρα, Γαλαξίδι, Σάμο, Πέραμα κ.λπ.). Τα ξύλινα σκάφη, μέχρι και 400 τόνους, κατασκευάζονται σε ιδιωτικά, μικρά, υπαίθρια Ναυπηγεία.

Με την εισαγωγή των σιδερένιων και ατμοκίνητων πλοίων η ξύλο-ναυπηγική δραστηριότητα συρρικνώνεται και παραμένουν ενεργά μικρά Ναυπηγεία στην περιοχή του Περάματος που ασχολούνται εκτός από τις κατασκευές ξύλινων σκαφών και με επισκευές, μετασκευές αλλά και κατασκευές, μικρών σιδερένιων σκαφών.

Το 1956 με την ίδρυση των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαρामαγκά, αναπτύχθηκε στην περιοχή που υπήρχε ένα Ναυπηγείο του Πολεμικού Ναυτικού από το 1940, το οποίο όμως ουδέποτε λειτούργησε συνεπεία του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου. Η τεχνική υποδομή περιέλαβε την κατασκευή προβλητών μήκους 2.500 μέτρων, σύγχρονο εξοπλισμό με Γερανούς, Μηχανήματα για Ελασματοουργικές, Μηχανολογικές και Ηλεκτρολογικές εργασίες, Πλωτές Δεξαμενές 22000, 25500, και 30000 τόνων ανυψωτικής ικανότητας, Ναυπηγική Κλίνη διαστάσεων 200x28m για ναυπήγηση πλοίων μέχρι 37000 DWT, και μόνιμες Δεξαμενές 335x53.6m για πλοία μέχρι 250000 DWT, και 420x74,7m για πλοία μέχρι 500000 DWT, από τις μεγαλύτερες που υπήρχαν την εποχή εκείνη, πλωτούς Γερανούς, Ρυμουλκά κ.λπ.

Έπειτα ιδρύθηκε το Ναυπηγείο τις Ελευσίνας το 1962, η υποδομή των οποίων περιελάμβανε Ναυπηγική κλίνη διαστάσεων 190x55m, εξοπλισμένη με Γερανογέφυρα 400t, Προβλήτες εξοπλισμού συνολικού μήκους 1500m, τρεις Πλωτές Δεξαμενές ανυψωτικής ικανότητας.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Ένα ναυπηγείο για να μπορέσει να λειτουργήσει σωστά και αποτελεσματικά ώστε να πραγματοποιήσει μια πετυχημένη ναυπήγηση πρέπει να έχει σωστή διοικητική συμμόρφωση, μηχανικά μέσα αλλά και τμήματα. Οι σπουδαιότερες διευθύνσεις και υπηρεσίες είναι οι κάτωθι :

Γενική διεύθυνση ναυπηγείου

Στη Διεύθυνση αυτή προετοιμάζονται οι προσφορές για την κατασκευή πλοίων με βάση τα χαρακτηριστικά τους και αποτελείται από έμπειρο προσωπικό.

Νομικές υπηρεσίες.

Εδώ προετοιμάζονται τα συμβόλαια που υπογράφονται για την κατασκευή των πλοίων και επιλύονται διάφορα θέματα νομικής φύσης.

Οικονομική διεύθυνση

Η οικονομική διεύθυνση αποτελείται από τρεις υποδιευθύνσεις

- Εμπορική που περιλαμβάνει τα επιμέρους τμήματα προγραμματισμού επισκευών, τιμολόγησης και δημοσίων σχέσεων.
- Υλικών που περιλαμβάνει το τμήμα προμηθειών και αποθηκών
- Λογιστηρίου που περιλαμβάνει το τμήμα μισθοδοσίας, μηχανογράφησης και χρονομέτρησης.

Διεύθυνση προσωπικού

Η διεύθυνση αυτή ασχολείται με την εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων, προσλήψεις, απολύσεις, ασφάλιση, εκπαίδευση και μετεκπαίδευση προσωπικού και με την κοινωνική πολιτική αυτού.

Διεύθυνση μελετών

Στο τμήμα αυτό εκπονούνται όλες οι μελέτες κατασκευής πλοίων και τα κατασκευαστικά σχέδια που είναι απαραίτητα για κάθε κατασκευή, επισκευή ή μετασκευή.

Διεύθυνση προμηθειών

Φροντίζει για την προμήθεια υλικών και εξοπλισμού και είναι υπεύθυνη για την παραλαβή και τη αποθήκευσή τους.

Διεύθυνση συνεργείων

Η διεύθυνση αυτή περιλαμβάνει κατάλληλα συνεργεία και εξειδικευμένο προσωπικό για την κατασκευή ή επισκευή των πλοίων.

Τμήμα βοηθητικών υπηρεσιών

Το τμήμα αυτό καλύπτει τις ανάγκες προμήθειας ,τη λειτουργία αλλά και τη συντήρηση όλων των μέσων του ναυπηγείου όπως γερανοί, δίκτυα πεπιεσμένου αέρα, παροχή ύδρευσης, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος κλπ.

Τμήμα ποιοτικού ελέγχου

Το τμήμα αυτό πραγματοποιεί όλους τους απαιτούμενους ελέγχους για την εξασφάλιση ποιότητας κατά την κατασκευή ή επισκευή του πλοίου.

Τμήμα έρευνας και τεχνολογίας

Στο τμήμα αυτό δοκιμάζονται νέες τεχνικές και υλικά που μπορούν να βελτιώσουν το παρεχόμενο προϊόν και είναι φιλικά ως προς το περιβάλλον.

Τμήμα marketing

Αυτό το τμήμα διαθέτει έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό που θα διαφημίσει και θα προωθήσει τη δουλειά που κάνει το ναυπηγείο, για να προσελκύσει νέους πελάτες.

ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Οι συνθήκες εργασίας, η υγιεινή και η ασφάλεια των εργαζομένων αποτελεί ένα δύσκολο και περίπλοκο πρόβλημα για τη ναυπηγική βιομηχανία, γενικότερα, σε σύγκριση με τις βιομηχανίες εν σειρά παραγωγής. Η ιδιομορφία της ναυπηγικής βιομηχανίας έγκειται κυρίως στα παρακάτω :

- Έλλειψη ομοιομορφίας, σταθερών και επαναλαμβανόμενων συνθηκών και αντικειμένου της εργασίας. Η διαπίστωση αυτή ισχύει, τόσο για τις επισκευές πλοίων, όσο και για τις νέες ναυπηγικές κατασκευές.
- Ανάπτυξη των εργασιών επισκευής πλοίου σε μορφή εκτεταμένων εργοταξίων και όχι σε οργανωμένους εργοστασιακούς χώρους.
- Εκτέλεση εργασιών σε κλειστούς και δυσπρόσιτους χώρους δύσκολα επιβλέψιμους (επιθεωρήσιμους). Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι ορισμένοι χώροι του πλοίου αποκαλούνται «ο τάφος του Ινδού».

«Μίξη» πολλών και διαφορετικών ειδών εργασίας με τις πιο διαφορετικές απαιτήσεις μέσα στους ίδιους περιορισμένους χώρους. Το πλοίο αποτελεί την πιο πολυσύνθετη κατασκευή και από άποψη μεγέθους και τρόπου κατασκευής και κυρίως, από την άποψη των συστημάτων του, με βασικό χαρακτηριστικό την αυτονομία στην κίνηση και στη λειτουργία του. Πρακτικά, όλα τα συστήματα που μπορεί να συναντηθούν στις πιο διαφορετικές εγκαταστάσεις της ξηράς, είναι ενσωματωμένα σε κάθε ξεχωριστό πλοίο.

Οι παραπάνω παρατηρήσεις, όπως ήδη επισημάνθηκε, ισχύουν γενικά για την ναυπηγική βιομηχανία. Στις οργανωμένες ναυπηγικές μονάδες της χώρας μας (Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας, κλπ) επιπρόσθετα προβλήματα ασφάλειας πηγάζουν από την πολυσχιδή δραστηριότητα των μονάδων αυτών που ταυτόχρονα απασχολούνται με όλα τα είδη των ναυπηγικών εργασιών (κατασκευές, επισκευές, βιομηχανικά έργα κλπ), επιβάλλοντας σχεδόν σε καθημερινή βάση, μεταβαλλόμενη απασχόληση στους εργαζόμενους που

εργάζονται στα πλοία. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η διοίκηση έχει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης για την πρόληψη των ατυχημάτων και η εταιρεία ότι θα εξασφαλίσει ότι όλα τα εγκεκριμένα πρότυπα ασφαλείας και οι ασφαλείς μέθοδοι εργασίας θα τηρούνται αυστηρά ανά πάσα στιγμή. Η ευθύνη και η αρμοδιότητα μεταβιβάζεται σε όλα τα επίπεδα της εποπτείας. Όμως επιπλέον κάθε τεχνίτης και όλο το προσωπικό υποστήριξης έχουν επιφορτιστεί με την ευθύνη της εταιρείας να διατηρήσει αυστηρή τήρηση των προτύπων ασφαλείας. Τόσο η διοίκηση όσο και το εργατικό προσωπικό φέρουν την ευθύνη για τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφαλείας.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Το συγκεκριμένο απόσπασμα προτείνει ορισμένους τρόπους έτσι ώστε το ναυπηγείο να επιτύχει το μέγιστο επίπεδο ασφάλειας.

Έχει βεβαίως αναφερθεί ήδη ότι τα ναυπηγεία είναι υποχρεωμένα να διασφαλίσουν ότι όλη η απαιτούμενη εργασία κατασκευής θα διεξαχθεί σ' ένα ασφαλές και ελεγχόμενο περιβάλλον.

Είναι επίσης αναγκαίο όλα τα άτομα που δουλεύουν στο συγκρότημα του ναυπηγείου να γνωρίζουν τη φύση των κινδύνων που μπορεί να συναντήσουν. Κάθε άτομο πρέπει να έχει επίγνωση για το τι αναμένεται και απαιτείται από αυτό έτσι ώστε να μετακινείται και να δουλεύει χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του ιδίου και των άλλων.

Για να παραχθούν οδηγίες στο προσωπικό που φθάνει στο ναυπηγείο είτε από την ξηρά είτε από τη θάλασσα, το Τμήμα Υγείας και Ασφάλειας του ναυπηγείου θα πρέπει να πραγματοποιήσει μία εισαγωγική εκπαίδευση για όλα τα άτομα που εμπλέκονται στη διαδικασία.

Αυτή η εκπαίδευση θα πρέπει να λάβει χώρα όσο το δυνατόν γρηγορότερα αφού το πλοίο φτάσει στη Δεξαμενή και πριν ξεκινήσει οποιαδήποτε εργασία.

Αυτή η διαδικασία πραγματοποιείται από τον Διευθυντή ασφαλείας ή κάποιον αναπληρωτή του και αποτελείται από την παροχή συμβουλών προς το πλήρωμα και τους εργολάβους σχετικά με τους κινδύνους που μπορεί να συναντήσουν.

Τα προληπτικά και τα προστατευτικά μέτρα πρέπει να ακολουθούνται από όλους εργαζόμενοι και κινούνται μέσα στο ναυπηγείο. Για τα πλοία τα οποία η διαδικασία του Δεξαμενισμού είναι συνήθης, το πλήρωμα θα πρέπει να λάβει μία μικρή εκπαίδευση με τη μορφή ίσως CD-Rom. Στην περίπτωση που υπάρχει κάποιο πρόβλημα σχετικά με μέλη του πληρώματος ή τη γλώσσα, τότε ο πλοίαρχος θα ονομάσει συγκεκριμένα μέλη του πληρώματος τα οποία μπορούν να παραβρεθούν στη συνεδρίαση και τα οποία στη συνέχεια θα μεταφέρουν στους υπόλοιπους τις πληροφορίες.

Σημαντική είναι επίσης είναι και η καταγραφή των ατόμων που βρίσκονται ανά πάσα στιγμή πάνω στο πλοίο σε περίπτωση που προκύψει εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

Όλα τα πλοία που συνεργάζονται με το ναυπηγείο υπόκεινται σε καθημερινή επίσκεψη ελέγχου από το διαχειριστή ασφάλειας, ο οποίος θα κάνει γνωστό τον εαυτό του στον πλοίαρχο και θα παρακολουθεί τις δραστηριότητες γύρω από το πλοίο χρησιμοποιώντας μια μέθοδο βαθμολόγησης για το επίπεδο της προστασίας που εφαρμόζεται. Αντίγραφα του ημερήσιου φύλλου καταγραφής ασφαλείας θα περάσουν στον Διαχειριστή του πλοίου που είναι υπεύθυνος για τις εργασίες .

Οι εργασίες μπορεί να διακοπούν αμέσως εάν ο Διευθυντής Ασφάλειας παρατηρήσει ή του γνωστοποιηθεί ένα περιστατικό ή εργασία σε μη ασφαλείς συνθήκες. Αυτό μπορεί επίσης να συμβεί αν δεν υπάρχει σημαντική βελτίωση σε μια προηγουμένως επισημασμένη περιοχή.

Οι Διοικητές του πλοίου και του ναυπηγείου συναντιούνται καθημερινά για να συζητήσουν θέματα που αφορούν τη συνολική πρόοδο και την ποιότητα.

Το θέμα της ατζέντας είναι η υγεία και η ασφάλεια, όπου όλοι οι παρόντες μπορούν να δηλώσουν τυχόν προβλήματα που αντιμετωπίζουν επί των πλοίων και τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν.

Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι υπάρχει μια αυξανόμενη τάση σε ορισμένες εταιρείες να αυξήσουν το εύρος της εργασίας που περιμένουν από το πλήρωμα να πραγματοποιήσει κατά τη διάρκεια του Δεξαμενισμού. Αυτό συνήθως δεν αποτελεί πρόβλημα σε πλοία, όπου κυριαρχεί μια λογική τήρηση ασφαλείας επί του σκάφους. Υπάρχουν, ωστόσο, περιπτώσεις όπου έχει υπάρξει άρνηση στο προσωπικό των πλοίων να διεξάγουν πιθανώς επικίνδυνες εργασίες για τις οποίες είναι προφανώς ανεκπαιδευτοι.

Τέλος, κατά την ολοκλήρωση της παραμονής του σκάφους στο ναυπηγείο, ο πελάτης καλείται να συμπληρώσει ένα ερωτηματολόγιο, όπου η απόδοση του έργου αξιολογείται.

Για άλλη μια φορά, η υγεία και η ασφάλεια είναι στην κορυφή της λίστας, με τις παρατηρήσεις που σημείωσε και ενήργησε ως μέρος μιας προσπάθειας για συνεχή βελτίωση.

Εδώ θα πρέπει να υπογραμμίσουμε τα παρακάτω:

- Ο πλοίαρχος του πλοίου παραμένει υπεύθυνος για την ασφάλεια πληρώματος του ανά πάσα στιγμή.
- Ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν του τις περιόδους του Δεξαμενισμού καθώς θα υπάρξει πιθανότατα η ανάγκη ο πλοίαρχος να τηρήσει με τις απαιτήσεις του ναυπηγείου.

- Οι διαχειριστές ασφάλειας των ναυπηγείων θα πρέπει να μεριμνήσουν για την διασφάλιση της ασφάλειας, το συντομότερο δυνατόν μετά την είσοδο των πλοίων στην αποβάθρα .
- Η εταιρεία επισκευής πλοίων πρέπει να διασφαλίσει ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του διαθέτουν τις σχετικές πληροφορίες για την ασφάλεια τους.
- Αξιολογήσεις κινδύνου και αναφορές σχετικά με μεθόδους θα πρέπει να παρέχονται από το ναυπηγείο, τους εργολάβους και τον πλοίαρχο, αν το πλήρωμά του προβεί σε κάποια εργασία επισκευής και συντήρησης, ενώ το πλοίο βρίσκεται στο ναυπηγείο .
- Όπως σε όλα τα θέματα, η επικοινωνία είναι το κλειδί για να διασφαλιστεί ότι οι δραστηριότητες του ναυπηγείου, των υπεργολάβων του και του πληρώματος του πλοίου δεν αυξάνουν τους κινδύνους.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Τόπος ανέγερσης:

Τα περισσότερα απο τα ναυπηγούμενα πλοία οδηγούνται προς τη θάλασσα (καθελκύονται) από τη ναυπηγική κλίνη με πρώτο τμήμα εισόδου στο νερό την πρόμνη.

Υποστυλώματα, τα οποία ονομάζονται «ολκοί» ή «βάζα» κατασκευασμένα από τσιμέντο και ξύλο, υποστηρίζουν το πλοίο κατά τη ναυπήγησή του. Πάνω από τους ολκούς κατασκευάζεται το βάθρο, το οποίο αποτελείται από τους ολκούς διολίσθησης, πάνω στους οποίους τοποθετείται ξυλεία για τη στήριξη του πλοίου σε όλο του το μήκος.

Τμήμα ηλεκτρονικών υπολογιστών

Από το 1960 χρησιμοποιούνται οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές για την εφαρμογή των σχεδίων των ναυπηγικών γραμμών. Από τις γραμμές αυτές σχεδιάζονται οι επιφάνειες εφαρμογής . Η σχεδίαση γίνεται από σχεδιαστικές

διατάξεις (plotters) που συνδέονται με τον υπολογιστή , ενώ τα απαραίτητα στοιχεία καταγράφονται σε μαγνητικούς δίσκους .

Οι εγγραφές αυτές χρησιμοποιούνται αυτόματα από μηχανήματα κοπής ελασμάτων ώστε αυτά να παραχωθούν στο επιθυμητό σχήμα και μέγεθος .Ο υπολογιστής τροφοδοτείται επίσης και με στοιχεία εφαρμογής των σχεδίων ώστε να δίνει στοιχεία για την ευστάθεια του πλοίου ,και την συμπεριφορά πλεύσης με η χωρίς φορτίο

Συγκόλληση

Κάθε τμήμα ναυπηγείται με συναρμολόγηση των διαφόρων μερών που το αποτελούν και με συγκόλληση τους μακριά από την ναυπηγική κλίνη . Στη συνέχεια μεταφέρονται στην ναυπηγική κλίνη και συναρμολογούνται με τα υπόλοιπα τμήματα του πλοίου , οπότε ακολουθεί η συγκόλληση .

Τα κύρια πλεονεκτήματα της συγκόλλησης ως προς την ήλωση είναι:

- Ελαφρότερη κατασκευή
- Καλύτερη στεγανότητα
- Ομαλότερες επιφάνειες
- Ευκολότερη συντήρηση του πλοίου

Τμήμα υλικών αποθήκης:

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει την αποθήκη που είναι εξοπλισμένη με κατάλληλα ράφια για την εύκολη ανεύρεση των υλικών και των εξαρτημάτων που θα τοποθετηθούν στο πλοίο.

Σωληνουργεία:

Εδώ γίνονται οι κοπές των σωληνώσεων και οι συγκολλήσεις σε κάποια από τα τμήματά τους πριν μεταφερθούν στο πλοίο. Στο χώρο αυτό υπάρχουν εργαλειομηχανές, γερανογέφυρες και πάγκοι εργασίας για τους τεχνίτες.

Μηχανουργεία:

Εδώ απασχολούνται πολλοί έμπειροι τεχνίτες και το τμήμα αυτό περιλαμβάνει εργαλειομηχανές και άλλα μηχανήματα όπως τόρνοι, φρέζες, ρεκτιφιέ, πλάνες, δράπανα, ζυγοσταθμίσεις κ.α.

Ηλεκτρολογεία:

Στα ηλεκτρολογεία υπάρχουν εργαλειομηχανές, πάγκοι εργασίας και οι ηλεκτρολόγοι ασχολούνται με όλες τις ηλεκτρικές εργασίες του ναυπηγείου, των πλοίων και των δεξαμενών.

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ

Το τμήμα αυτό ασχολείται κυρίως με την κατασκευή σκαφών για το Πολεμικό Ναυτικό, την ακτοφυλακή, καθώς επίσης και με επισκευές πλοίων. Στο τμήμα αυτό, κατασκευάζονται και επισκευάζονται φρεγάτες σκάφη γρήγορης επίθεσης, κανονιοφόροι και περιπολικά σκάφη. Τα σκάφη γρήγορης επίθεσης έχουν μήκος περίπου 56 μέτρα, πλάτος 8 μέτρα, συμπλήρωμα 42 άτομα και η ταχύτητα τους ξεπερνάει τους 35 κόμβους. Οι κανονιοφόροι, έχουν μήκος περίπου 57 μέτρα, πλάτος 10 μέτρα, συμπλήρωμα 50 άτομα και ταχύτητα μεγαλύτερη από 22 κόμβους. Οι φρεγάτες MEKO έχουν μήκος 117 μέτρα, πλάτος 14.8 μέτρα, συμπλήρωμα 204 άτομα και ταχύτητα μεγαλύτερη των 32 κόμβων. Εκτός από τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού έχουν επισκευαστεί και κατασκευαστεί πλοία του 6^{ου} Αμερικανικού στόλου, επιβατηγά Super Fast Ferries και ασχολούνται επίσης και με επισκευές εμπορικών πλοίων.



Τα ναυπηγεία βρέθηκαν σε μεγάλη άνοδο λόγω της θέσης, των εγκαταστάσεων τους, τον τεχνολογικό εξοπλισμό και το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό ώστε να μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των πελατών τους. Τα ναυπηγεία έχουν πιστοποιηθεί από τα πρότυπα DIN και EN ISO 9001:2000 και έχουν καθιερώσει ένα σύστημα διαχείρισης κινδύνων σύμφωνα με τους κανονισμούς ISPS.

Ξυλουργείο



Το τμήμα αυτό καταλαμβάνει 1000 m² και απασχολεί 26 άτομα με ειδικότητες όπως ξυλουργοί, μηχανουργοί, εργολάβοι και ταπετσιέρηδες. Οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται είναι ξύλο (δρυς, δεσποτάκι, αγιόξυλο, πεύκο, μαόνι, σουηδική ξυλεία), PVC, TEFLON, και νοβοπάν, μελαμίνη, φορμάικα, κόντρα πλακέ θαλάσσης και βακελίτης. Στο τμήμα αυτό κατασκευάζεται οτιδήποτε ξύλινο υπάρχει πάνω στο πλοίο όπως έπιπλα, κρεβάτια, διαχωριστικά, οροφές, δάπεδα, πατώματα σκαλών και μπουλμέδες. Επίσης ασχολείται και με την κατασκευή τσιφουτιών δηλαδή τις κατασκευές που συγκρατούν το πλοίο όταν βρίσκεται πάνω στις δεξαμενές.

Τέλος, κατασκευάζει προστατευτικά δεξαμενών και τα ξύλινα μέρη των ραμπών επιβίβασης. Αρχικά τα ξύλα μαρκάρονται και κόβονται στα επιθυμητά σημεία. Ύστερα τρίβονται, πλανίζονται και κόβονται με λεπτομέρεια. Περνιούνται με δύο στρώσεις βερνίκι και ύστερα επενδύονται όπου απαιτείται με διάφορα καλύμματα, δερμάτινα υφάσματα ή μαξιλάρια. Τα κατασκευασμένα κομμάτια τοποθετούνται πάνω στο πλοίο από τους ίδιους τους τεχνίτες.

Αμμοβολή – Βαφή



Το τμήμα αυτό καταλαμβάνει 250 m² εσωτερικού χώρου και 100 m² εξωτερικού χώρου. Απασχολεί 8 άτομα με ειδικότητες όπως βαφείς, αμμοβολιστές και εργολάβους. Οι ώρες εργασίας είναι 07:00 – 15:00, 15:00 – 23:00, 23:00 – 07:00. Χρησιμοποιούνται χρώματα αντι-διαβρωτικά, χρώματα εποξικά, χημικά

διάλυσης, επιταχυντικά και πρόσθετα πηκτικά. Το τμήμα αυτό ασχολείται με αμμοβολές πλοίων επιφανείας καθώς και με κάθε είδος βαφής. Τα κομμάτια ελάσματος μεταφέρονται στο χώρο αμμοβολής-βαφής και στη συνέχεια αμμοβολούνται και περνιούνται με αστάρι. Έπειτα ακολουθεί η βαφή σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχει ορίσει ο κατασκευαστής, και βάφεται συνήθως από δύο μέχρι τέσσερα χέρια. Τέλος, όπου χρειάζεται περνιέται antifouling χρώμα. Έπειτα όταν τα κομμάτια είναι έτοιμα και έχουν στεγνώσει, αποθηκεύονται και γίνεται έλεγχος για να δουν αν έχουν τηρηθεί οι προδιαγραφές. Το κάθε υπεύθυνο συνεργείο έρχεται και παίρνει τα βαμμένα κομμάτια που του αντιστοιχούν και τα τοποθετεί πάνω στο πλοίο.

ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΩΝ

Τα υποβρύχια αποτελούν ένα σημαντικό «κομμάτι» του στόλου μιας χώρας και σημαντικό παράγοντα της άμυνας της.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η αμερικανική επιρροή στα εσωτερικά της Ελλάδας και η οικονομική δυσπραγία ανάγκασαν το Π.Ν. να αρκεστεί σε υποβρύχια προπολεμικής κατασκευής.

Αργότερα, με την είσοδο της χώρας στο NATO εισήλθαν σε υπηρεσία μονάδες από τα αμερικανικά πλεονάσματα. Στις αρχές της δεκαετίας του '60, η στροφή των μεγάλων ναυτικών δυνάμεων στα πυρηνοκίνητα υποβρύχια οδήγησε στην ανάπτυξη συμβατικών υποβρυχίων νέας γενιάς όπως τα γερμανικά τύπου 209. Τα τέσσερα υποβρύχια της κλάσης "Γλαύκος" (U-209/1.100) παραγγέλθηκαν στην HDW το 1968. Η σειρά των καθελκύσεων (στην παρένθεση οι

ημερομηνίες παράδοσης στο ΠΝ) έχει ως εξής: το “S-110 Γλαύκος” κατελκύστηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 1970 (6 Σεπτεμβρίου 1971), το “S-111 Νηρέας” κατελκύστηκε στις 9 Ιουνίου 1971 (10 Φεβρουαρίου 1972), το “S-112 Τρίτων” κατελκύστηκε στις 19 Οκτωβρίου 1971 (8 Αυγούστου 1972) και το “S-113 Πρωτέας” κατελκύστηκε την 1η Φεβρουαρίου 1972 (23 Νοεμβρίου 1972) Το εκτόπισμα των υποβρυχίων κλάσης “Γλαύκος” στην επιφάνεια είναι 1.105 τόνοι (1.230 τόνοι σε κατάδυση) ενώ οι διαστάσεις του είναι (μήκος x ύψος x διάμετρος) 54,10 μέτρα x 5,90 μέτρα x 6,20 μέτρα. Οι απαιτήσεις επάνδρωσης είναι της τάξεως των 37 ατόμων. Η μέγιστη συνεχής ταχύτητα στην επιφάνεια είναι 11,5 κόμβοι (22 κόμβοι σε κατάδυση) ενώ η μέγιστη εμβέλεια ανέρχεται στα 380 ν.μ με ταχύτητα πλεύσης τέσσερις κόμβους και χωρίς την χρήση του αναπνευστήρα (με την χρήση του αναπνευστήρα και με την ίδια ταχύτητα η μέγιστη εμβέλεια αυξάνει στα 8.600 nm).

Το μέγιστο επιχειρησιακό βάθος είναι της τάξεως των 250 μέτρων. Τα υποβρύχια έχουν οκτώ τορπιλοσωλήνες των 533mm με δυνατότητα εκτόξευσης βλημάτων κατά πλοίων UGM-84C Sub – Harpoon Block-1C.

Η σύμβαση για το πρόγραμμα Neptune I εκσυγχρονισμού μέσης ζωής και γενικής επισκευής υπογράφηκε τον Μάιο του 1989. Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης το πρώτο σκάφος θα εκσυγχρονίζονταν στις εγκαταστάσεις της HDW στο Κίελο της Γερμανίας και τα άλλα τρία σκάφη στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά το διάστημα 1991-1993 .

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά πραγματοποίησαν ένα τεράστιο επενδυτικό πρόγραμμα προκειμένου να είναι σε θέση να εφαρμόσουν το πρόγραμμα Neptune I με απόλυτη επιτυχία. Μεταξύ άλλων δημιουργήθηκαν νέες κτιριακές εγκαταστάσεις οι οποίες και εξοπλίστηκαν με σύγχρονη μηχανολογική υποδομή και εκπαιδεύτηκε κατάλληλα το απαιτούμενο στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό

Το πρόγραμμα Neptune I είχε δύο επιμέρους προγράμματα: το πρώτο αφορούσε σε εργασίες γενικής επισκευής για την επέκταση του ορίου επιχειρησιακής ζωής για περίπου 20 χρόνια και το δεύτερο αφορούσε στον εκσυγχρονισμό των υπό-συστημάτων του υποβρυχίου και, συνεπώς, στην αναβάθμιση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων. Ειδικότερα, οι εργασίες αφορούν:

Γενική επιθεώρηση, συντήρηση και επισκευή του ανθεκτικού των σκαφών και των συστημάτων πρόωσης.

Κάθε υποβρύχιο χωρίζεται στους εξής 5 τομείς:

Τομέας 10: Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει την κύρια μηχανή και τον άξονα του υποβρυχίου.

Τομέας 20: Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει την ηλεκτρογεννήτρια του υποβρυχίου.

Τομέας 30: Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει το battery room, δηλαδή συστοιχίες μπαταριών των 1,2V για την πρόωση του υποβρυχίου, την καμπίνα και το μπάνιο του καπετάνιου, το σαλόνι των αξιωματικών, το τμήμα επικοινωνίας και τα περισκόπια.

Τομέας 40: Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει τις ενδαιτήσεις του πληρώματος.

Τομέας 50: Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει τα movable walls με τα κρεβάτια του πληρώματος και τον χώρο των τορπιλών.

Η υποδομή του τμήματος των ναυπηγείων, είναι ικανή να χτίσει, να εκσυγχρονίσει και να επισκευάσει όλους τους τύπους συμβατικών υποβρυχίων.

Αυτή η υποδομή αποτελείται από:

- Δύο αίθουσες επεξεργασίας – εξοπλισμού ικανές να φιλοξενήσουν μέχρι 4 υποβρύχια ανεξαρτήτως των καιρικών συνθηκών
- Εξωτερικό χώρο που μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 5 υποβρύχια
- Σκάφος – ανυψωτικός εξοπλισμός που μπορεί να φιλοξενήσει μαζί με τις αποβάθρες μέχρι και 4 υποβρύχια
- Μία αίθουσα αμμοβολής και βαφής
- Περιοχές αποθήκευσης και υπηρεσιών
- Εργαστήρια και γραφεία στην άμεση εγγύτητα των ανωτέρω κτιρίων

Το σύγχρονο σύστημα ανέλκυσης και πρόσδεσης των υποβρυχίων στο ναυπηγείο έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Μήκος πλατφορμών: 70 μέτρα
- Πλάτος πλατφορμών: 18 μέτρα
- Ικανότητα ανύψωσης ανελκυστήρων: 3800 κN
- Ονομαστική ικανότητα ανύψωσης: 2789 τόνοι
- Αριθμός εργατών: 2
- Αριθμός βαρούλκων πρόσδεσης: 2
- Αριθμός ανελκυστήρων: 12
- Αριθμός στυλίσκων: 34

Όλα τα συνεργεία είναι εφοδιασμένα με εξοπλισμό τελευταίας τεχνολογίας, όλα τα κτίρια ικανοποιούν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν στις προδιαγραφές υψηλής ποιότητας και ακρίβειας, που είναι απαραίτητες για όλη τη σχετική εργασία με τα υποβρύχια. Το τμήμα υποβρυχίων πιστοποιείται σύμφωνα με το ISO 9001:2000 από τον Germanischer Lloyd.

Τμήμα Εξοπλισμού

Το τμήμα αυτό καταλαμβάνει χώρο 1000 m² και απασχολεί 80 εργαζόμενους με ειδικότητες όπως βαφείς, συγκολλητές, σωληνουργοί, ηλεκτρολόγοι, ξυλουργοί, ελασματοουργοί, εργολάβοι, εφαρμοστές και μηχανουργοί. Στο χώρο αυτό τοποθετείται ο μηχανολογικός εξοπλισμός του υποβρυχίου δηλαδή η μηχανή, οι ηλεκτρογεννήτριες, οι ηλεκτρικοί πίνακες, οι σωληνώσεις, οι αεραγωγοί τα περισκόπια και τα συστήματα επικοινωνίας. Το υποβρύχιο τοποθετείται πάνω στο τζίγκι όπου και εξοπλίζεται. Ο εξοπλισμός γίνεται από τους τεχνίτες των συνεργείων ανά τμήμα, στο περίβλημα του υποβρυχίου και ύστερα συναρμολογούνται όλα μαζί. Σε κάθε τμήμα τοποθετείται ο αντίστοιχος μηχανολογικός εξοπλισμός, οι σωληνώσεις, οι καλωδιώσεις, τα έπιπλα, οι ενδαιτήσεις, οι κουζίνες και στο τέλος γίνονται οι τελικές καλωδιώσεις και συνδέσεις. Παράλληλα γίνονται κολλήσεις όπου χρειάζεται μόνο στο εξωτερικό τμήμα του υποβρυχίου, έπειτα από έλεγχοι θερμοκρασίας. Ταυτόχρονα, το υποβρύχιο βάφεται και τα σαββατοκύριακα πραγματοποιούνται διάφορες εργασίες που δεν μπορούν να γίνουν ταυτόχρονα με άλλα συνεργεία, για λόγους ασφαλείας. Το τμήμα αυτό συνεργάζεται και με τα υπόλοιπα συνεργεία και σε όλες τις εργασίες που εκτελούνται, απαιτείται μεγάλη ακρίβεια.

Ηλεκτρολογείο

Στο τμήμα αυτό δεν υπάρχει συνεργείο με μηχανήματα, όλες οι εργασίες γίνονται πάνω στο υποβρύχιο από έμπειρους ηλεκτρολόγους, οι οποίοι τοποθετούν τις διαβάσεις των καλωδίων και τις καλωδιώσεις και κάνουν όλες τις απα-ραίτητες συνδέσεις που χρειάζονται εκεί. Ακόμα τοποθετούν πίνακες και ηλεκτρικό εξοπλισμό βάρους έως 7 κιλών και όλες οι εργασίες γίνονται με χαμηλή τάση 40-50 Volt.

Ο ηλεκτρικός εξοπλισμός άνω των 7 κιλών τοποθετείται πάνω στο υποβρύχιο από τους εφαρμοστές και κατόπιν οι ηλεκτρολόγοι συνδέουν τα καλώδια με τις κλέμες. Στο τμήμα εξοπλισμού υπάρχει ένας ειδικός χώρος όπου κατασκευάζονται κουτιά διακλαδώσεων και φύσσες για σύνδεση καλωδίων.

Οι φύσσες που τοποθετούνται στο εξωτερικό μέρος του υποβρυχίου μονώνονται με κάποιο υγρό. Εξωτερικά, όλες οι συνδέσεις γίνονται με φύσσες και εσωτερικά, με φύσσες και με κλέμες.

Αφού τοποθετηθούν οι καλωδιώσεις γίνεται έλεγχος και όταν το υποβρύχιο ολοκληρωθεί και καθελκυστεί στο νερό, οι ηλεκτρολόγοι τοποθετούν επιπλέον ανόδια για την προστασία από τη διάβρωση.

Επειδή στο χώρο υπάρχουν γειώσεις και γυμνά καλώδια, όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί και εφοδιασμένοι με προσωπικά μέσα προστασίας. Το τμήμα αυτό απασχολεί 27 εργαζόμενους.

Μηχανουργείο

Το τμήμα αυτό καταλαμβάνει χώρο 770 m² και απασχολεί 11 εργαζόμενους με ειδικότητες όπως χειριστές, προγραμματιστές τόννου-φρέζας και εργολάβους.

Οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται είναι σίδηρος, χάλυβας, ανοξείδωτα κράματα, κράματα χαλκού, αλουμίνια και Teflon.

Στο τμήμα αυτό, κατασκευάζονται βάσεις μηχανημάτων των υποβρυχίων, ο πύργος του υποβρυχίου, εξαρτήματα για πόρτες και οτιδήποτε χρειάζεται να επισκευαστεί σε ένα μηχανουργείο.

Το τμήμα αυτό συνεργάζεται και με το μηχανουργείο των πλοίων επιφανείας.

ΠΥΛΗ

Η πύλη των ναυπηγείων είναι υπεύθυνη για θέματα security, δηλαδή ελέγχει ποιος εισέρχεται και εξέρχεται από τα ναυπηγεία και για οτιδήποτε άλλο ύποπτο παρατηρηθεί στο χώρο.

Ο κάθε εργαζόμενος, χτυπάει την κάρτα εισόδου που έχει στην κατοχή του στο ειδικό μηχάνημα που βρίσκεται στην πύλη και κάθε κάρτα αντιστοιχεί σε ένα τετραψήφιο κωδικό αριθμό.

Για να εισέλθει κάποιος στο χώρο των υποβρυχίων χρειάζεται και μια δεύτερη κάρτα εισόδου, που την προμηθεύεται από την πύλη των υποβρυχίων.

Εάν κάποιος βρεθεί στο χώρο του ναυπηγείου χωρίς άδεια ή κάρτα, έχει μεγάλο πρόβλημα γιατί αμέσως ειδοποιείται η πύλη και η λιμενική αρχή και ο ύποπτος υφίσταται τις ανάλογες κυρώσεις.

Σε περίπτωση που παρατηρηθεί κάτι ύποπτο, οι φύλακες στην πύλη έχουν δικαίωμα να πουν στον κάτοχο της αποσκευής να την ανοίξει για να δουν τι έχει μέσα.

Αν εντοπίσουν ένα ύποπτο αντικείμενο δεν έχουν δικαίωμα να το επεξεργαστούν και να το εξερευνήσουν αλλά το ρόλο αυτό τον αναλαμβάνει η αρμόδια λιμενική αρχή.

Η πύλη είναι ένα από τα πιο σημαντικά μέρη του ναυπηγείου, δεν είναι αρμόδια για θέματα ατυχημάτων αλλά όταν συμβούν αυτά, η πύλη απλώς ενημερώνεται και αμέσως ειδοποιείται η πυρασφάλεια.

ΤΜΗΜΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το τμήμα της πυρασφάλειας είναι υπεύθυνο για την κατάσβεση της πυρκαγιάς είτε αυτή εκδηλωθεί σε κάποιο τμήμα του ναυπηγείου ή σε πλοίο που βρίσκεται στη δεξαμενή.

Διαθέτει 52 εκπαιδευμένους πυροσβέστες και πέντε πυροσβεστικά οχήματα. Εκτός από την πρόληψη και την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς ασχολείται και με την πρόληψη των ατυχημάτων, ενημερώνοντας συνεχώς τους εργαζόμενους και παρακολουθώντας την παραγωγική διαδικασία.

Στο χώρο του ναυπηγείου είναι τοποθετημένοι πυροσβεστήρες και συστήματα πυρόσβεσης όπου είναι απαραίτητα.

Το τμήμα πυρασφάλειας διαθέτει συνεργείο που τοποθετεί αεραγωγούς σε κλειστούς χώρους στα πλοία για να υπάρχει εξαερισμός και ελέγχει όλες τις εργασίες που γίνονται με φλόγα πάνω σε αυτά, για να πραγματοποιούνται με ασφάλεια.

Ακόμα, το τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τον απεγκλωβισμό τραυματισμένων ατόμων που δεν μπορούν να κινηθούν.

Η πυρασφάλεια πηγαίνει στο χώρο του ατυχήματος και με τις οδηγίες του υπεύθυνου του Ιατρείου απεγκλωβίζει τον τραυματία, τον τοποθετεί σε φορείο και τον μεταφέρει στο Ιατρείο ή αν είναι πολύ σοβαρά, στο νοσοκομείο.



ΤΜΗΜΑ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το τμήμα υγιεινής και ασφάλειας απασχολεί 8 εργαζόμενους, 3 τεχνικούς ασφαλείας και 5 εκπροσώπους του ναυπηγείου.

Οι τεχνικοί ασφαλείας σύμφωνα με τους κανονισμούς, έχουν αρμοδιότητες και υποχρεώσεις που είναι οι εξής:

- Να δίνουν οδηγίες για την εκτέλεση των εργασιών και να επιβλέπουν για την τήρηση των οδηγιών αυτών ,πριν από την έναρξη αλλά και κατά τη διάρκεια μιας εργασίας.
- Να δίνουν οδηγίες για την τήρηση των μέτρων ασφάλειας αλλά και οδηγίες για την αποφυγή ατυχημάτων από τη χρήση ηλεκτρικού ρεύματος.
- Να δίνουν οδηγίες σε περίπτωση που εκτελούνται επικίνδυνες εργασίες και να απαιτούν τη σύνταξη επιμέρους μέτρων ασφαλείας.
- Να υποδεικνύουν εγγράφως στους εργολάβους τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας και αν κάποιος δεν συμμορφωθεί σύμφωνα με τις υποδείξεις, έχουν δικαίωμα να διακόψουν τις εργασίες, ενημερώνοντας παράλληλα τη λιμενική αρχή που εκδίδει την άδεια εκτέλεσης και το υπουργείο εργασίας.
- Οι τεχνικοί ασφαλείας είναι υποχρεωμένοι να τηρούν το επιχειρησιακό απόρρητο.
- Έχουν υποχρέωση να επιθεωρούν αν τηρούνται οι συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας.
- Να επιβλέπουν τη σωστή χρήση των ατομικών μέσων προστασίας.
- Να ερευνούν τα αίτια εργατικών ατυχημάτων.
- Να εποπτεύουν την εκτέλεση των ασκήσεων πυρασφάλειας και συναγερμού.
- Να συμμετέχουν σε προγράμματα εκπαίδευσης εργαζομένων που αφορούν θέματα υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας.
- Είναι υπεύθυνοι για όλο το χώρο του ναυπηγείου και τους εργαζόμενους.
- Στα πλοία που βρίσκονται για επίσκεψη στο ναυπηγείο, οι αρμοδιότητες τους σταματούν εκεί όπου τελειώνει η σκάλα επιβίβασης, διότι κάθε πλοίο έχει το δικό του τεχνικό ασφαλείας που είναι υπεύθυνος για το συγκεκριμένο πλοίο.
- Τουλάχιστον μία φορά μέσα σε μία βδομάδα, φροντίζουν να επισκεφτούν όλους τους χώρους του ναυπηγείου για έλεγχο και αν εντοπίσουν κάποια προβλήματα γίνεται συμβούλιο και προτείνονται διάφορες λύσεις για την αντιμετώπιση τους.

ΙΑΤΡΕΙΟ



Το ιατρείο είναι πολύ σημαντικό στο χώρο του ναυπηγείου. Το προσωπικό του αποτελείται από 1 γιατρό εργασίας και 4 νοσηλεύτριες. Εδώ προσκομίζονται οι εργαζόμενοι που μπορεί να έχουν κάποια ενόχληση ή εργατικό ατύχημα όπως επίσης και οι τραυματίες, για να τους παρασχεθούν οι πρώτες βοήθειες. Όταν σημειωθεί κάποιο ατύχημα, πρώτα

ενημερώνεται ο υπεύθυνος γιατρός, κατόπιν η πυρασφάλεια και οι τεχνικοί ασφαλείας.

Ο γιατρός επιβλέπει την υγεία των εργαζομένων, προβαίνει σε ιατρικό έλεγχο, μεριμνά για τη διενέργεια ιατρικών εξετάσεων και κοινοποιεί τα αποτελέσματα στον εργοδότη.

Έχει υποχρέωση να τηρεί το ιατρικό απόρρητο. Ακόμα επιβλέπει για την εφαρμογή των μέτρων προστασίας της υγείας των εργαζομένων και της πρόληψης των ατυχημάτων.

Επίσης παρέχει συμβουλές στον εργοδότη και στους εργαζόμενους για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ώστε να εξασφαλίζεται η ψυχική και σωματική τους υγεία. Μπορεί να τοποθετήσει ένα εργαζόμενο σε διαφορετική θέση προσωρινά ή μόνιμα για λόγους υγείας και συμβουλεύει σε θέματα τροποποίησης της παραγωγικής διαδικασίας και συντήρησης των εγκαταστάσεων σύμφωνα με τους κανόνες υγιεινής και ασφαλείας.

Ο γιατρός εργασίας συνεργάζεται και με τους τεχνικούς ασφαλείας πραγματοποιώντας κοινούς ελέγχους σε όλους τους χώρους εργασίας, παρέχουν τις συμβουλές τους όταν είναι απαραίτητο και ενημερώνουν τον εργοδότη όταν προκύπτει κάποιο σημαντικό πρόβλημα.

Όσον αφορά τις νοσηλεύτριες, τα καθήκοντά τους είναι η παροχή πρώτων βοηθειών σε ασθένεια ή ατύχημα, ο προγραμματισμός εξετάσεων του προσωπικού κάθε 2 έτη, να τηρούν αρχείο όταν απουσιάζουν οι εργαζόμενοι λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, να τηρούν αρχείο με την καθημερινή κίνηση του ιατρείου, να συμπληρώνεται το βιβλίο ατυχημάτων, να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε εργαζόμενους που έχουν ανάγκη, να προγραμματίζουν εβδομαδιαίο υγειονομικό έλεγχο στις καντίνες, να φροντίζουν για τον εφοδιασμό φαρμακευτικού και υγειονομικού υλικού και να κάνουν έλεγχο σε οποιοδήποτε χώρο του ναυπηγείου παρουσιάζεται πρόβλημα υγιεινής.

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΕΙ Ο ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ

- Κάθε εργαζόμενος πρέπει να εφαρμόζει τους κανονισμούς και τις οδηγίες.
- Πρέπει να εφαρμόζει τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας.
- Να χρησιμοποιεί σωστά τις μηχανές, τα εργαλεία, τις επικίνδυνες ουσίες και τα μεταφορικά μέσα καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας .
- Να μη θέτει εκτός λειτουργίας τους μηχανισμούς ασφαλείας των μηχανών, συσκευών, εργαλείων και εγκαταστάσεων.
- Να ενημερώνει τους αρμόδιους για τις επικίνδυνες καταστάσεις που πέφτουν στην αντίληψη του.
- Να μετακινείται προσεκτικά στους χώρους εργασίας, ειδικά όταν κυκλοφορούν και οχήματα μεταφοράς.
- Να μην κάνει χρήση οινόπνευματων.
- Να μην αποσπάται η προσοχή του όταν χειρίζεται μηχανές και εργαλεία.
- Να αποφεύγουν να φορούν ρολόγια, δαχτυλίδια, ρούχα με φαρδιά μανίκια γιατί υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος.
- Όταν αντιμετωπίσει ο εργαζόμενος κάποιο πρόβλημα υγείας, οφείλει να διακόψει προσωρινά την εργασία του.
- Να παρακολουθεί τα σεμινάρια σε θέματα υγιεινής και ασφάλειας και να ενημερώνεται .

ΜΕΣΑ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Λέγοντας μέσα ατομικής προστασίας, εννοούμε κάθε εξοπλισμό με τα εξαρτήματα του που πρέπει να φορά ο εργαζόμενος για να προστατευτεί από τους κινδύνους που απειλούν την ασφάλεια και την υγεία του ,κατά τη διάρκεια της εργασίας του. Τα ΜΑΠ χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- κεφαλιού
- κορμού
- ματιών και προσώπου
- ακοής
- αναπνευστικών οδών
- χεριών και βραχιόνων

- ποδιών
- από πτώσεις
- από κινούμενα οχήματα
- από πνιγμό
- από ηλεκτροπληξία

Προστασία κεφαλιού



Για την προστασία του κεφαλιού από τους διάφορους κινδύνους, οι εργαζόμενοι οφείλουν να φορούν το κράνος ασφαλείας για να αποφύγουν τραυματισμούς που μπορεί να προέλθουν: α) από εκτίναξη αντικειμένων, β) από πτώση του ίδιου του εργαζόμενου, γ) από πρόσκρουση σε διάφορα αντικείμενα.

Προστασία κορμού

Για να προστατεύσουν το σώμα τους οι εργαζόμενοι πρέπει να εφοδιάζονται με τα κατάλληλα ενδύματα εργασίας όπως φόρμες, ποδιές, γιλέκα, για να μην λερωθούν ή καταστραφούν τα κανονικά τους ρούχα και για να προστατευτούν από κινδύνους που προέρχονται από εργασίες συγκόλλησης, μηχανικές και χημικές προσβολές, καιρικές συνθήκες, σπινθήρες, σκόνη και ατμούς.



Προστασία ματιών και προσώπου

Ανάλογα με το είδος της εργασίας που εκτελούν οι εργαζόμενοι, πρέπει να εφοδιάζονται με κατάλληλη προσωπίδα ή γυαλιά για να προστατεύσουν τα μάτια και το πρόσωπο από επικίνδυνες ακτινοβολίες, επικίνδυνες ουσίες και εκτινασόμενα σωματίδια.



Προστασία ακοής

Αυτά τα μέσα ατομικής προστασίας, προστατεύουν τους εργαζόμενους από κινδύνους που προέρχονται από εργασίες με θόρυβο.



Προστασία αναπνευστικών οδών

Όταν δεν μπορεί να εξασφαλιστεί αποτελεσματικά, η προστασία της αναπνευστικής οδού των εργαζομένων από τα συστήματα εξαερισμού ή άλλων μέσων και υπάρχει κίνδυνος εισπνοής επικίνδυνων ουσιών, τοξικών αερίων, σκόνης, ατμού κτλ οι εργαζόμενοι πρέπει να εφοδιάζονται με τον κατάλληλο εξοπλισμό των ΜΑΠ των αναπνευστικών οδών.

Τα βασικά είδη είναι οι αναπνευστήρες με φίλτρο για τον καθαρισμό του αέρα που εισπνέουμε από το περιβάλλον εργασίας, αυτοδύναμες αναπνευστικές συσκευές, και αναπνευστικές συσκευές με συνεχή παροχή καθαρού αέρα, μέσω σωλήνα από το εξωτερικό περιβάλλον εκτός του μολυσμένου χώρου εργασίας.

Για τον αναπνευστικό προστατευτικό εξοπλισμό πρέπει να ισχύουν τα εξής:

- Πρέπει να εξασφαλίζει τη λειτουργία και την υγιεινή της αναπνοής του χρήστη.
- Να μην επιτρέπει την εισροή μολυσματικών ουσιών μέσω επαρκούς στεγανότητας.
- Να χρησιμοποιείται από τον ίδιο εργαζόμενο κάθε φορά.
- Να καθαρίζεται τουλάχιστον μία φορά την ημέρα.
- Να ελέγχεται και να συντηρείται συχνά.
- Να φυλάσσεται σε καθαρούς χώρους.



Προστασία χεριών και βραχιόνων

Οι εργαζόμενοι για να προστατευτούν από τοξικές, διαβρωτικές ή ερεθιστικές ουσίες, εκτινάξεις διάπυρων ή αιχμηρών σωματιδίων, κινδύνους ηλεκτροπληξίας, αντικείμενα με υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία, μηχανήματα που πιθανόν να τραυματίσουν τα χέρια τους, πρέπει να εφοδιάζονται με κατάλληλα γάντια και με καλύμματα βραχιόνων όταν είναι απαραίτητο.

Τα γάντια πρέπει να είναι κατάλληλα για την εργασία που προορίζονται, να ελέγχονται πριν από τη χρήση τους για τρύπες, πριν τα βγάλουμε πρέπει να ξεπλένονται καλά και μετά να στεγνώνονται και να αερίζονται.

Να μην στεγνώνονται πάνω σε καλοριφέρ ή σόμπες, να μην αφήνονται γυρισμένα από μέσα προς τα έξω γιατί εύκολα μπορούν να παγιδευτούν χημικά, να φυλάσσονται σε δροσερό και σκιερό μέρος και όταν παλιώσουν ή χαλάσουν να αντικαθίστανται.



Προστασία ποδιών

Οι εργαζόμενοι ανάλογα με το χώρο που εργάζονται πρέπει να προστατεύουν και τα πόδια τους, φορώντας τα κατάλληλα προστατευτικά υποδήματα. Ο κίνδυνος τραυματισμού των ποδιών μπορεί να προέλθει από χημικές ουσίες, καρφιά ή αιχμηρά αντικείμενα, από πτώση αντικειμένων, ολισθηρές επιφάνειες κ.α.

Τα κατάλληλα προστατευτικά υποδήματα ή μπότες για τους εργαζόμενους μπορεί να έχουν συμπληρωματική προστασία του άκρου του ποδιού, να είναι μπότες για προστασία από το κρύο, μπότες για προστασία από ηλεκτροστατικά φορτία και μπότες με ηλεκτρική μόνωση.



Προστασία από πτώσεις

Οι εργαζόμενοι σε θέσεις εργασίας με σημαντική υψομετρική διαφορά από τον περιβάλλοντα χώρο, που δεν είναι δυνατόν να προστατευτούν από τον κίνδυνο πτώσης με τεχνικά ή με άλλα μέτρα, πρέπει να εφοδιάζονται με ατομικές ζώνες και σχοινιά ασφαλείας.



Προστασία από ηλεκτροπληξία

Για να προστατευτούν οι εργαζόμενοι από τον κίνδυνο ηλεκτροπληξίας, εξοπλίζονται με τα κατάλληλα ΜΑΠ που είναι μονωτικά για τις τιμές τάσεις που ενδεχομένως να εκτεθεί ο εργαζόμενος.

Προστασία από κινούμενα οχήματα

Οι εργαζόμενοι που εκτίθενται σε κίνδυνο ατυχήματος από κινούμενα οχήματα πρέπει να εφοδιάζονται με ευδιάκριτα ενδύματα ζοηρού χρώματος, κίτρινου ή πορτοκαλί και με εξαρτήματα ή μέσα, που να αντανακλούν το φως.



ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Στην ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία διακρίνουμε τρεις μεγάλες κατηγορίες :

- Δύο μεγάλες οργανωμένες ναυπηγικές μονάδες (Ελληνικά ναυπηγεία Α.Ε, ναυπηγεία Περάματος).
- Πέντε μεσαία οργανωμένες ναυπηγικές μονάδες (ναυπηγεία Χαλκίδας, Σύρου, Κυνόσουρας, Ήφαιστος, επισκευαστικές εγκαταστάσεις ΟΛΠ Α.Ε) .
- Άλλες μικρότερες μονάδες μόνο για επισκευές και συντήρηση.

Οι ναυπηγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε μια χώρα, επιδρούν άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά, σε τομείς όπως η οικονομία, η κοινωνία και το περιβάλλον.

Οικονομία

Οι επιπτώσεις από τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες είναι θετικές στην οικονομία της χώρας γιατί συμβάλλουν:

- Στην αύξηση της απασχόλησης και μείωση της ανεργίας.
- Ανάπτυξη της περιφέρειας, τόνωση της τοπικής οικονομίας αφού αυξάνονται τα εισοδήματα, η απασχόληση και οι επενδύσεις, καλύτερο βιοωτικό επίπεδο και ποιότητα ζωής.
- Θετικές επιδράσεις σε πολλούς κλάδους όπως μεταφορές, εμπόριο υλικών και πρώτων υλών, παροχή υπηρεσιών κ.α.
- Εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος
- Φορολογικά έσοδα στο κράτος

Κοινωνία

Λόγω της ευημερίας και της ανάπτυξης της κοινωνίας από την επίδραση των ναυπηγικών δραστηριοτήτων έχουμε αλλαγές στην κοινωνική δομή.

Περιβάλλον



Οι ναυπηγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε παραθαλάσσιες περιοχές επιδρούν αρνητικά στο περιβάλλον, δημιουργώντας τεράστια ρύπανση, συγκέντρωση δηλαδή ουσιών, θορύβου, ακτινοβολίας και άλλης μορφής ενέργειας σε μεγάλες ποσότητες, που μπορεί να είναι επιβλαβείς για την υγεία μας, να

προκαλέσουν υλικές καταστροφές και υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Στα ναυπηγεία όταν πραγματοποιούνται οξυγονοκολλήσεις, παράγονται αέρια, ρυπογόνες ουσίες και θόρυβος (ηχητική ρύπανση). Κατά τη διάρκεια της αμμοβολής μένουν κατάλοιπα σκουριάς, ενώ οι βαφές που χρησιμοποιούνται περιέχουν τοξικές ουσίες και διαλυτικά..

Στο χώρο εργασίας του μηχανουργείου από τη συντήρηση και επισκευή των μηχανημάτων, έχουμε τα πετρελαιοειδή απόβλητα που προέρχονται από τα ψυκτικά υγρά, υγρά μπαταρίας, λιπαντικά, γράσα και διαλύτες.

Τα χαρακτηριστικά των επικίνδυνων βιομηχανικών αποβλήτων είναι:

- Τοξικότητα
- Δραστικότητα
- Διαβρωτικότητα
- Οξειδωτικότητα
- Ερεθιστικότητα
- Αναφλεξιμότητα
- Γενετικές επιπτώσεις

Οι αρνητικές συνέπειες της ρύπανσης του περιβάλλοντος είναι ορατές και σε άλλους τομείς όπως η αλιεία και ο τουρισμός. Για αυτό φροντίζουμε με τη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων και με την ορθή διαχείριση των αποβλήτων ,να αποτραπεί η ρύπανση και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, να διατηρηθεί η οικολογική ισορροπία του οικοσυστήματος και να διασφαλιστεί η ανθρώπινη υγεία.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τα ελληνικά ναυπηγεία αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από τις χώρες της Ν.Α Ασίας και της Μαύρης θάλασσας που διαθέτουν πρώτες ύλες (χάλυβας), έχουν χαμηλούς μισθούς, τεχνογνωσία, ποιότητα στα προϊόντα που παρέχουν και κρατικές επιδοτήσεις.

Στην Ελλάδα λόγω του ότι δεν έχουμε τις απαραίτητες πρώτες ύλες, είμαστε αναγκασμένοι να αγοράζουμε πιο ακριβά διότι υπάρχει μεγάλο κόστος στα μεταφορικά έξοδα, με αποτέλεσμα το παραγόμενο προϊόν να είναι σε υψηλότερη τιμή όπως επίσης και οι προσφερόμενες υπηρεσίες.

Μεγάλο πρόβλημα ακόμα αποτελεί η γραφειοκρατία καθώς επίσης και οι απεργίες των εργαζομένων στα ναυπηγεία.

Οι χρηματοδοτήσεις από την πολιτεία είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Ο εξοπλισμός των ναυπηγείων είναι παλιός και χρειάζεται εκσυγχρονισμός με νέες τεχνολογίες και τεχνογνωσία.

Οι υποδομές και οι εργασίες πρέπει να είναι φιλικές προς το περιβάλλον, να αυξηθεί η παραγωγικότητα και να υπάρχει συνέπεια στο χρόνο παράδοσης. Να λυθούν τα εσωτερικά προβλήματα που προέκυψαν από ανεπαρκείς διοικήσεις και είχαν

αρνητικές συνέπειες στη σωστή λειτουργία του ναυπηγείου και να προσελκύσει νέους πελάτες μέσω της διαφήμισης.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα παρατηρείται μια καθοδική πορεία στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Οι συγκυρίες που έχουν διαμορφωθεί είναι αρνητικές παράλληλα με την οικονομική κρίση και το μεγάλο ανταγωνισμό από χώρες που δεν έχουν αναπτυγμένη ναυτιλία όπως η Ελλάδα και όμως είναι πρωταγωνιστές της παγκόσμιας αγοράς ναυπηγό-επισκευών.

Σε μία χώρα με τόσο μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της ναυτιλίας, με μια γεωγραφική θέση στρατηγικής σημασίας, με κλίμα που ευνοεί τις ναυπηγικές δραστηριότητες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, που βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, με έμπειρο και ειδικευμένο προσωπικό, είναι εύλογο να αναρωτιέται κάποιος γιατί τα ελληνικά ναυπηγεία να βρίσκονται σε πτωτική τροχιά και η σωτηρία τους να είναι μια δύσκολη και αβέβαιη αποστολή.

Τα τελευταία 30 χρόνια η μείωση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων οδήγησαν στην ανεργία χιλιάδες άτομα. Κατά κύριο λόγο την ευθύνη την έχει η πολιτεία που δεν φρόντισε να υπάρξει ένας στρατηγικός σχεδιασμός ώστε τα ναυπηγεία να γίνουν μια βιώσιμη επιχείρηση με εξαγωγική δραστηριότητα και να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης της εθνικής μας οικονομίας.

Το πρόβλημα επιδεινώθηκε με τις απεργίες των εργαζομένων, τα σκάνδαλα διαχείρισης, ακόμα από την αδιάφορη στάση των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι στρέφονται σε ξένες αγορές για την ναυπήγηση του στόλου τους.

Η αξία των ελληνόκτητων πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα την τελευταία επταετία, υπερβαίνει τα 17 δισεκατομμύρια δολάρια.

Η στροφή στις ξένες αγορές γίνεται λόγω του χαμηλού κόστους, της αξιοπιστίας στην ικανότητα αποπεράτωσης του πλοίου, της ποιότητας λόγω των ανεπτυγμένων τεχνολογιών και της συνέπειας ως προς το χρόνο παράδοσης.

Αν οι Έλληνες εφοπλιστές προτιμούσαν και στήριζαν τα ναυπηγεία μας θα μπορούσαν να σώσουν την οικονομία της χώρας μας και να την οδηγήσουν σε μια παραγωγική και παγκόσμια ανταγωνιστική πορεία.

Όμως με τη στάση τους αυτή, προφανώς, θέλουν να διασφαλίσουν τα οικονομικά τους συμφέροντα αφού δεν υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες και το κλίμα εμπιστοσύνης που θα τους επιτρέψει την ναυπήγηση του στόλου τους στην Ελλάδα. Αυτή τη στιγμή ,το πρόστιμο που έχει επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση για παράνομη κρατική επιχορήγηση που λάμβαναν τα ναυπηγεία την περίοδο 1997-1999 μαζί με τις προσαυξήσεις έχει ανέλθει στα 570 εκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα, σύμφωνα με την απόφαση του 2010 ,τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά δεν μπορούν να αναλάβουν εμπορικές δραστηριότητες έως το 2025, μόνο θα μπορούν να εξυπηρετούν πλοία του Πολεμικού Ναυτικού. Οφείλουν να εξοφλήσουν το πρόστιμο ή να παραχωρήσουν μέρος της ακίνητης περιουσίας τους αντίστοιχα. Ζητούν να επιστραφεί η μόνιμη δεξαμενή Ν° 5 (που είναι η μεγαλύτερη της Ανατολικής Μεσογείου), μαζί με μια παραθαλάσσια έκταση 250 στρεμμάτων. Είναι λοιπόν φυσικό, στις σημερινές συγκυρίες, τα ναυπηγεία να βρίσκονται σε μεγάλο αδιέξοδο αφού είναι αδύνατον να βρεθούν λύσεις.

Οι εγκαταστάσεις τους που κάποτε έσφυζαν από ζωή, σήμερα μαραζώνουν και οι μηχανές σκουριάζουν από τη φθορά του χρόνου.

Εκεί που άλλοτε χτυπούσε η καρδιά της ελληνικής ναυτιλίας σήμερα είναι ένα τοπίο έρημο.

Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά βρίσκονται σε αδιέξοδο οικονομικό, εργασιακό, νομικό και διπλωματικό. Παρόλο που οι προοπτικές δεν είναι ενθαρρυντικές, προσωπικά πιστεύω ότι αν υπάρξει βούληση από την πολιτεία, στρατηγικός σχεδιασμός ίσως και κάποιος επενδυτής και οι κατάλληλες προϋποθέσεις, τα ναυπηγεία θα λειτουργήσουν ξανά και θα ανακτήσουν και πάλι τη δυναμική που είχαν.

Για να γίνουν όμως ανταγωνιστικά θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν, να αντικατασταθεί ο παλιός τεχνολογικός εξοπλισμός με μηχανήματα φιλικά προς το περιβάλλον, να υπάρξει αξιοποίηση εξειδικευμένου προσωπικού, καινοτομίες, νέα προϊόντα και τεχνολογίες.

Να παρθούν μέτρα για πιο υπεύθυνη διαχείριση αποβλήτων, να υπάρξει αύξηση παραγωγικότητας, εργασιακή ειρήνη και κλίμα εμπιστοσύνης. Έτσι με τη στήριξη της πολιτείας, των εργαζομένων και των εφοπλιστών, τα ελληνικά ναυπηγεία να παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες στην παγκόσμια αγορά όπως ακριβώς συμβαίνει και με τον τομέα της ναυτιλίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **“ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ
ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ”, ΚΩΣΤΑΣ ΔΑΜΑΝΙΔΗΣ,
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ
ΟΜΙΛΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**
- **“ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ”,
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΜΑΥΡΑΚΗΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ**
- **“ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ” ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΜΑΥΡΑΚΗΣ
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ**
- **“ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ”,
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ
Ε.Λ.Ι.Α**

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- **WWW.NAFTOTOPOS.GR**
- **WWW.WIKIPEDIA.GR**
- **WWW.HELLENIC-SHIPYARDS.COM**

