

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΘΕΜΑ: ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΣΑΛΙΑΚΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
Α.Γ.Μ:4231**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	3
Ναυτιλιακή Βιομηχανία.....	3
Ασφάλεια στη θάλασσα.....	8
Ναυτική Ιστορία	10
Το επάγγελμα του Ναυτικού.....	10
Ναυτική Εκπαίδευση	15
Τα ναυτιλιακά επαγγέλματα	20
Απαραίτητα προσόντα στα ναυτιλιακά επαγγέλματα.....	22
Διάκριση ναυτιλιακών επαγγελμάτων	26
Διαδικασίες πρόσληψης.....	29
Τα ναυπηγικά επαγγέλματα	31
Συμπεράσματα	35
Βιβλιογραφία	36

Εισαγωγή

Η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να περιγραφεί ως μια παραδοσιακή μεταποιητική βιομηχανία που βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε μια συνθετική βάση γνώσεων. Η σημαντική επέκταση του παγκόσμιου εμπορίου, οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι συνεχείς αλλαγές στα γεωπολιτικά σενάρια του κόσμου, έχουν χαρακτηρίσει την ανάπτυξη της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι ναυτικοί αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η συγκεκριμένη εργασία έχω ως αρχικό στόχο να αναλύσει την έννοια της ναυτιλιακής βιομηχανίας ενώ παράλληλα αναφέρεται ο ρόλος και οι πτυχές του επαγγέλματος του ναυτικού. Σαφώς εξίσου σημαντική με αυτές τις έννοιες είναι και η ναυτική εκπαίδευση που αποτελεί εξαιρετικό εφόδιο στα επαγγέλματα αυτά. Φυσικά θα γίνει μία ειδική μνεία στα ναυτιλιακά επαγγέλματα αναφορικά με το επίπεδο δεξιοτήτων που απαιτούνται. Βέβαια, η αναφορά πάνω σε επαγγέλματα λιμανιού άμεσης σύνδεσης δεν θα λείπει όπως και η διαδικασία πρόσληψης. Τέλος, θα σχολιαστούν τα επαγγέλματα γύρω από το ναυπηγείο και τις δυσκολίες που αυτά αντιμετωπίζουν.

Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιπροσωπεύει μια από τις παλαιότερες βιομηχανίες που είναι γνωστές στον άνθρωπο. Από καιρό οι άνθρωποι περιηγούνται στους θαλάσσιους τόπους ως μέσο μεταφοράς για το εμπόριο, τον ελεύθερο χρόνο, τις βασικές μεταφορές και πολλά άλλα πράγματα, συμπεριλαμβανομένου του πολέμου μεταξύ των εθνών για τα εδαφικά δικαιώματα. (Bankole, Khan, Lalitha, & Jinugu, 2017)

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναφέρεται ευρέως ως παράδειγμα μιας από τις πιο παγκοσμιοποιημένες από όλες τις σύγχρονες βιομηχανίες και για καλό λόγο. Η βιομηχανία ρυθμίζεται, ανήκει, διαχειρίζεται, χρηματοδοτείται και της παρέχεται εργασία σε διεθνή βάση. Στη μεταπολεμική περίοδο, η ναυτιλιακή βιομηχανία άλλαξε από τη σε μεγάλο βαθμό, μη ρυθμιζόμενη μορφή (19ο αιώνα) σε μια που ρυθμιζόταν όλο και περισσότερο από τα εθνικά κράτη. (Sampson, 2006)

Το 1980, ο όγκος των διηπειρωτικών μεταφορών εμπορευμάτων αποτελούσε περίπου το 23% του συνολικού παγκόσμιου όγκου. Στην ταχεία ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου συστήματος μπορεί να παρατηρηθεί η παρουσία διαφόρων ανεξάρτητων λογικών παραγόντων (ναυτιλιακές εταιρείες, παραγωγοί εμπορευμάτων, λιμάνια και λιμενικές αρχές,

φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και μεσίτες εμπορευμάτων). Οι αμοιβαίες αλληλεπιδράσεις μεταξύ μεγάλων αριθμών ανεξάρτητων ορθολογικών παραγόντων καθορίζουν την ανάπτυξη και, επομένως, την επιτυχία αυτού του βιομηχανικού τομέα. (Caschili & Medda, 2012)

Περισσότερο από το 80% του σημερινού παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται μέσω της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τα κύρια συστατικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι τα εξής: - μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων στη θάλασσα, - θαλάσσιος τουρισμός και παρόμοιες δραστηριότητες, - εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των πλοίων από λιμάνια και τις εγκαταστάσεις τους. Οι πληροφορίες πλοήγησης πρέπει να πληρούν όλες τις επιχειρησιακές απαιτήσεις προς αυτήν, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και αποτελεσματική θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και ανθρώπων. Στο παρελθόν, οι πληροφορίες πλοήγησης ταυτίστηκαν με τις «πληροφορίες για το θαλάσσιο περιβάλλον πλοήγησης», δηλαδή με τις πληροφορίες σχετικά με τα γεωγραφικά, νομικά και επιχειρησιακά περιβάλλοντα της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Πολύ σημαντικά στοιχεία των σημερινών πληροφοριών πλοήγησης αποτελούν τα ακόλουθα είδη πληροφοριών : πληροφορίες για τη θαλάσσια κυκλοφορία, πληροφορίες σχετικά με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα και τα επικίνδυνα υλικά, το πλήρωμα και τους επιβάτες, πληροφορίες για την ασφάλεια της ναυτιλίας κ.λπ. (Urbanski, Morgas, & Specht, 2008)

Η ναυτιλία είναι ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία της παγκόσμιας οικονομίας. Πραγματοποιείται σχεδόν σε κάθε κύκλο της αλυσίδας εφοδιασμού από την προμήθεια πρώτων υλών έως την παράδοση μεταποιημένων αγαθών στον καταναλωτή. Είναι ένας πολύ συγκεκριμένος τομέας οικονομικής δραστηριότητας που παρουσιάζει τον πιο διεθνή χαρακτήρα στο παγκόσμιο εμπόριο. Ο συνολικός όγκος του θαλάσσιου εμπορίου ανέρχεται σε 10,7 δισεκατομμύρια τόνους. Επεκτείνεται κατά 4% ετησίως και αυτή η τάση θα συνεχιστεί. Το θαλάσσιο εμπόριο έχει μια ολιστική δομή που περιλαμβάνει την οικονομία, τις επιχειρήσεις, την πολιτική, το δίκαιο, τη μηχανική και την εφοδιαστική που συνδέεται περίπου με όλες τις άλλες πτυχές τεχνολογικών, κοινωνικών και πολιτιστικών πτυχών. Η έννοια της ναυτιλίας πρέπει να εξεταστεί σε παγκόσμια βάση, αλλά ο σχεδιασμός της πρέπει να γίνεται σε περιφερειακή βάση και η εφαρμογή της να πραγματοποιείται σε τοπική / εθνική βάση. Για αυτόν τον λόγο, στα νομικά, οικονομικά και λογιστικά υποκαταστήματα, μερικές φορές η ναυτιλία λειτουργεί σύμφωνα με διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς και πρακτικές.

Για αυτούς τους λόγους, η αλληλεπίδραση της ναυτιλίας με όλες τις άλλες επιστήμες ποικίλλει σημαντικά. (Demirel, 2019)

Ενώ οι αρχές διαχείρισης της γνώσης έχουν εφαρμοστεί σε πολλές βιομηχανίες, η ναυτιλιακή βιομηχανία γενικά καθυστέρησε στην υιοθέτηση της διαχείρισης γνώσης. Δεδομένου ότι ο κλάδος έχει μεγάλη ένταση κεφαλαίου, η προσοχή ήταν πάντα στη διαχείριση των ενσώματων περιουσιακών στοιχείων των ναυτιλιακών εταιρειών. Λόγω του διαρκούς προβλήματος έλλειψης δεξιοτήτων και των ανησυχιών σχετικά με την ασφάλεια στη ναυτιλία που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα, έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για τη βελτίωση τόσο της ποσότητας όσο και της ποιότητας του εργατικού δυναμικού της βιομηχανίας. Το πολύ υψηλό επίπεδο κινητικότητας του προσωπικού και οι δυσκολίες προσέλκυσης νέων ανθρώπων που αντιμετωπίζει η βιομηχανία προκαλούν την αποτελεσματικότητα ορισμένων συμβατικών πρακτικών διαχείρισης ανθρώπινων πόρων. Η διαχείριση της γνώσης μπορεί να προσφέρει στον κλάδο την ευκαιρία να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της έλλειψης δεξιοτήτων από μια νέα προοπτική. Για παράδειγμα, η προτεινόμενη διατήρηση γνώσης ξεπερνά τις συμβατικές πρακτικές διαχείρισης ανθρώπινων πόρων για να αναζητήσει νέους τρόπους διατήρησης και ανάπτυξης ενός ικανού και βιώσιμου εργατικού δυναμικού, δεδομένου του κυρίαρχου ανταγωνισμού σε επίπεδο βιομηχανίας. (Fei & Caesar, 2018)

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, έχει γίνει εκτενής έρευνα σε σχεδόν όλους τους κλάδους που διερευνούν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων σε σχέση με την εφαρμογή των αρχών διαχείρισης γνώσης στην πράξη. Σε σύγκριση με άλλους κλάδους, η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν αργή ως απάντηση σε αυτή τη νέα πειθαρχία. Η ανάγκη διαχείρισης γνώσης στη ναυτιλία προέκυψε από τη σοβαρή έλλειψη δεξιοτήτων που αντιμετώπισε ο κλάδος και την προβλεπόμενη επιδείνωση της κατάστασης στο εγγύς μέλλον, λόγω της δυσκολίας προσέλκυσης νέων συμμετεχόντων για να γεμίσουν τη βάση δεξιοτήτων και τη συνεχιζόμενη εκροή έμπειρου προσωπικού από τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε άλλες βιομηχανίες με βάση την ακτή. Προσωπικό με εκτεταμένη ναυτική εμπειρία είναι περιζήτητο για να καταλάβει μια σειρά από χερσαίες θέσεις όπως: θέσεις διαχείρισης σε ναυτιλιακές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων επαγγελματιών διαχειριστών πλοίων, ναυτικών επιθεωρητών, θέσεων εργασίας που σχετίζονται με νηογνώμονες και ναυτικής ασφάλισης. Η έλλειψη δεξιοτήτων θα επηρεάσει σημαντικά την ικανότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας να παρέχει επαρκείς

θαλάσσιες μεταφορές για να ανταποκριθεί στο συνεχώς αυξανόμενο διεθνές εμπόριο με ασφαλή, αποδοτικό και οικονομικά αποδοτικό τρόπο. (Fei & Caesar, 2018)

Η ασφαλής περιήγηση στις θάλασσες δεν είναι απλώς σημαντική για τη ζωή των ανθρώπων που ταξιδεύουν. Η ναυτιλία διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στη σημερινή οικονομία, με πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου να πραγματοποιείται δια θαλάσσης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία ρυθμίζεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Η τεχνολογία και η καινοτομία, όπως το Διαδίκτυο των πραγμάτων (IoT), λέγεται ότι αποτελούν κινητήρια δύναμη πίσω από την παραγωγικότητα των έξυπνων λιμένων. Αυτός ο τύπος τεχνολογίας, με τη μορφή φυσικής και πληροφορικής υποδομής θα μπορούσε να είναι ο καλύτερος τρόπος για να φανούν οφέλη σε ένα έξυπνο περιβάλλον λιμένων. Στις λειτουργίες λιμένων, η ενσωμάτωση διαφόρων υποδομών, τόσο φυσικής όσο και πληροφορικής, περιλαμβάνει διαφορετικές τεχνολογίες δικτύου όπως LAN, WAN και τεχνολογίες εντοπισμού θέσης. (Attia, 2016)

Τις τελευταίες δεκαετίες, το ζήτημα της αειφορίας έχει ληφθεί σοβαρά υπόψη από τη ναυτιλιακή βιομηχανία μέσω της εφαρμογής πολιτικών και στρατηγικών για τη μείωση των ναυτικών μιλίων, την προώθηση φιλικής προς το περιβάλλον τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και της κατανάλωσης ενέργειας και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την εργατική νομοθεσία. Υπάρχουν πλέον πρόσθετα κόστη και κυρώσεις για μη συμμόρφωση και μη βιώσιμες πρακτικές από εταιρείες του ναυτιλιακού κλάδου. Το περιβαλλοντικό κόστος στη ναυτιλία, το οποίο περιλαμβάνει ζημιές λόγω ρύπανσης από τα καυσάερα των πλοίων και τις εξωτερικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μειώνεται με βιώσιμες εργασίες και πρακτικές διαχείρισης αποδοτικών καυσίμων. Η ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής, έχει αρχίσει να υιοθετεί περιβαλλοντικές οδηγίες και κανονισμούς για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των εκπομπών άνθρακα. Οι πιέσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα έχουν επίσης οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές για τις αγορές, τις επιχειρηματικές πρακτικές των επιχειρήσεων και τις κυβερνητικές πολιτικές και κανονισμούς. Ειδικότερα, τα ζητήματα αειφορίας έχουν καταστεί ζωτικό στοιχείο της εφοδιαστικής ναυτιλίας. (Shin, Kwon, Ruan, Chhetri, Lee, & Shahparvari, 2018)

Τις τελευταίες δεκαετίες, η ναυτιλία έχει σταδιακά συμπεριληφθεί ως σημαντικό πλεονέκτημα στην οικονομική πολιτική και τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό

καθυστέρησε, δεδομένου ότι οι μεταφορές, και ιδίως η ναυτιλία, αποτελούν βασικό παράγοντα στην οικονομική ζωή και θεμελιώδες στοιχείο στις διεθνείς εμπορικές σχέσεις. (Alexandrov, 1999)

Γνώμες και ανησυχίες σχετικά με τα προβλήματα που θα προκαλέσει ο COVID-19 στον ναυτιλιακό τομέα διαβιβάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF). Στην επιστολή, αναφέρεται ότι τα μέτρα για τον περιορισμό της κυκλοφορίας των ανθρώπων για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου μόλυνσης σε πολλές χώρες είναι κατανοητά, αλλά αυτά τα μέτρα έχουν επίσης σοβαρές συνέπειες στην κυκλοφορία των ναυτικών. Επίσης, το κλείσιμο των λιμένων αναφέρεται ως ένα σχετικό αποτέλεσμα. Επιπλέον, τονίζεται ότι οι εργαζόμενοι τόσο στη θάλασσα όσο και στη ξηρά αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα που απαιτούν επείγουσα παρέμβαση. Επίσης, αυτή η κατάσταση γίνεται δυσκολότερη με τους περιορισμούς στα λιμάνια και τις μειώσεις των πτήσεων. Οι ναυτικοί που δεν επιτρέπεται να εγκαταλείψουν το πλοίο λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών μπορεί να αναγκαστούν να παραμείνουν στο πλοίο περισσότερο από το συνηθισμένο. Λόγω ανησυχιών ότι οι περίοδοι πιστοποιητικών ενδέχεται να λήξουν ως αποτέλεσμα των ναυτικών που δεν έλαβαν την απαραίτητη εκπαίδευση για την επέκταση των πιστοποιητικών τους, ο Οργανισμός Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου (MCA) συμβουλεύει την εκπαίδευση των ναυτικών καθώς συνεχίζεται το ξέσπασμα του COVID-19. (Yazir, Sahin, Yip, & Tseng, 2021)

Η παγκοσμιοποίηση και το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη θαλάσσια μεταφορά. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της πλειοψηφίας του διεθνούς εμπορίου. Πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης. Το 2018, ο παγκόσμιος όγκος μεταφορών έφτασε τους 11 δισεκατομμύρια τόνους με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 2,7%. Σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι οι φθηνότερες και αποδοτικότερες, οικονομικά και περιβαλλοντικά. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες όπως η Ινδία και η Αφρική προχωρούν γρήγορα προς υψηλούς όγκους στο διεθνές εμπόριο. (Bhalodi, 2019)

Κατά τη διάρκεια των αιώνων, η ανθρωπότητα βασίστηκε σε φυσικούς πόρους. Ωστόσο, η πρόσφατη τεχνολογική πρόοδος που επέτρεψε την απεριόριστη χρήση αυτών των πόρων, μαζί με τη συνεχή επιθυμία για οικονομική ανάπτυξη, έχει μετατρέψει την ανθρώπινη αλληλεπίδραση με τη φύση σε εκμετάλλευση. Μακροπρόθεσμα, μια τέτοια στάση έφερε

σημαντικό αριθμό προβλημάτων που θα μπορούσαν ακόμη και να επιδεινωθούν για τις μελλοντικές γενιές. Η ναυτιλία έχει άμεση και ουσιαστική επίδραση στη βιώσιμη ανάπτυξη. Πρώτον, διευκολύνει το παγκόσμιο εμπόριο μεταφέροντας το 80% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο και 70% κατά αξία με τον πιο οικονομικά αποτελεσματικό και ενεργειακά αποδοτικό τρόπο. Δεύτερον, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι σημαντικές από την κοινωνική σκοπιά, καθώς δημιουργούν τεράστιες ευκαιρίες απασχόλησης για σχεδόν 1,4 εκατομμύρια ναυτικούς και ακόμη περισσότερο προσωπικό με βάση την ξηρά. Τρίτον, η ναυτιλία επηρεάζει εξαιρετικά το θαλάσσιο και το εναέριο περιβάλλον. Τέλος, σε όλες τις προαναφερόμενες πτυχές, οι αναπτυσσόμενες χώρες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο και αυξάνουν συνεχώς το μερίδιό τους στη ναυτιλία. (Prylipko, 2013)

Το Συνέδριο RIO + 20¹ ξεκίνησε νέες εκστρατείες για τη βιώσιμη ανάπτυξη και η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν αποτελεί εξαίρεση. Το θέμα της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας του 2013 ανακοινώθηκε ως «Αειφόρος ανάπτυξη: η συμβολή του IMO πέρα από το RIO + 20». Σε αυτό το πλαίσιο, η Γραμματεία προετοίμασε την «Έννοια ενός βιώσιμου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών» με στόχο την κάλυψη όλων των δραστηριοτήτων του IMO στο πλαίσιο της αειφόρου θαλάσσιας ανάπτυξης. Το έγγραφο καθορίζει τους στόχους ενός βιώσιμου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, ένα σύνολο δράσεων και ενδιαφερόμενους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή τους. (Prylipko, 2013)

Οι τρέχουσες τάσεις και προκλήσεις στη ναυτιλία εμφανίζονται ως ένα σύνολο μεταβλητών που επιτρέπουν ένα ευρύ φάσμα μελλοντικών σεναρίων παρά μια σαφή πορεία ανάπτυξης: «η μακροπρόθεσμη μοίρα της παγκόσμιας διακυβέρνησης των ωκεανών παραμένει τόσο αβέβαιη όσο πριν». Η κατάσταση περιπλέκεται από συχνή παρεξήγηση, εσφαλμένη εφαρμογή και κερδοσκοπία των βασικών αρχών της αειφόρου ανάπτυξης και, κατά συνέπεια, αντίφαση μεταξύ αυτών και των τρεχουσών αντιλήψεων για την ανάπτυξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία, οι οποίες θεωρούνται ως οι μεγαλύτερες απειλές για την πραγματική μεταμόρφωση προς τη βιώσιμη θαλάσσια ανάπτυξη. (Prylipko, 2013)

Ασφάλεια στη θάλασσα

Για να επιτευχθεί αποτελεσματικά ο στόχος της αυξημένης ασφάλειας στη θάλασσα, πρέπει να υπάρξει μια σαφή εικόνα για το ποιος αναπτύσσει την πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα και πώς αναπτύσσεται μια τέτοια πολιτική. Αυτό είναι πιο περίπλοκο από ό, τι φαίνεται με

¹ Το συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών για τη «Βιώσιμη Ανάπτυξη» που συγκλήθηκε τον Ιούνιο του 2012 στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας.

την πρώτη ματιά. Η διευκρίνιση του όρου «πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα» είναι απαραίτητη στην αρχή. Στην ευρύτερη ερμηνεία του, μπορεί να περιλαμβάνει οποιοδήποτε μέτρο που εμπίπτει σε μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες κατηγορίες: Νόμοι, κανόνες, πρωτόκολλα, οδηγίες, προδιαγραφές, , κώδικες, πρακτικές ή γενικά οποιοδήποτε άλλο μέτρο που καθορίζει, ενθαρρύνει, εξουσιοδοτεί, προτείνει ή επιβάλλει με συνεχή τρόπο συγκεκριμένες ενέργειες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια στη θάλασσα. (Psaraftis, 2002)

Τα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα, με την σχεδόν καθολική υιοθέτηση των θαλάσσιων μεταφορών για μαζική μετανάστευση, κυρίως ανθρώπων από την Ευρώπη, η απώλεια πολλών ζωών σε μια σειρά θαλάσσιων ατυχημάτων κατέδειξε την ανάγκη για εθνική και διεθνή ρύθμιση σε θέματα της ασφάλειας στη θάλασσα. Το 1894, το Κοινοβούλιο στο Λονδίνο ψήφισε τον νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας στον οποίο συμπεριλήφθηκε ήδη ένα ευρύ φάσμα προληπτικών κανονισμών. Το 1889 πραγματοποιήθηκε το πρώτο Διεθνές Ναυτικό Συνέδριο της Ουάσιγκτον. Σε αυτή τη σημαντική συνάντηση, καταρτίστηκε, εκπονήθηκε και εγκρίθηκε ο πρώτος Διεθνής Κανονισμός για την πρόληψη συγκρούσεων στη θάλασσα. Αλλά κανένα από αυτά τα μέτρα δεν αποδείχτηκε επαρκές για να αποτρέψει τις θαλάσσιες συγκρούσεις Στο Λονδίνο, το 1914, πραγματοποιήθηκε το πρώτο Διεθνές Συνέδριο για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Παρευρέθηκαν εκπρόσωποι 13 χωρών. Τα αποτελέσματα αυτής της διάσκεψης περιελάμβαναν την πρώτη Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (γνωστή με το ακρωνύμιο της: SOLAS), η οποία εγκρίθηκε στις 20 Ιανουαρίου 1914. Μετά από αυτήν τη Σύμβαση SOLAS του 1914, ακολούθησαν διαδοχικές εκδόσεις, έως την οριστική του 1974, που εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι σήμερα, αλλά με ένα κείμενο κατάλληλα τροποποιημένο και ενημερωμένο. (Piniella, Silos, & Bernal, 2015)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει επιτελέσει εξαιρετικά σημαντικό έργο σε συνάρτηση με τους τρεις βασικούς στόχους που καθορίζονται στη δική του ιδρυτική Συμφωνία: την ασφάλεια στη θάλασσα., την αποτελεσματικότητα της πλοήγησης και την πρόληψη και την καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας. Μια αρχική φάση αυτού του έργου υλοποιήθηκε στην παραγωγή ενός ολοκληρωμένου συνόλου κωδίκων, συμφωνιών και συστάσεων διεθνούς χαρακτήρα, σκοπός του οποίου είναι να διευκολύνει την προσκόλληση όλων των θαλάσσιων χωρών του κόσμου στο ελάχιστο επίπεδο που απαιτείται σε θέματα για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου μέσου. (Piniella, Silos, & Bernal, 2015)

Η πολιτική του IMO είναι επίσης να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ νέων και υφιστάμενων προτύπων πλοίων, να τονίσει τον ρόλο του ανθρώπινου στοιχείου, να μετατοπίσει την έμφαση από την ανάπτυξη νέων στην εφαρμογή των υφιστάμενων προτύπων και γενικά να προωθήσει μια κουλτούρα ασφάλειας σε όλες τις θαλάσσιες δραστηριότητες. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας (ISM) θεωρείται ως ένα από τα μέσα που θα ενισχύσουν την ασφάλεια των πλοίων που είναι πιστοποιημένα ότι συμμορφώνονται με αυτόν. Οι νηογνώμονες και το IACS (η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Ταξινόμησης) αναμένεται να διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο από αυτή την άποψη. Οι ποιοτικές εκστρατείες αποστολής θεωρούν την εφαρμογή του κώδικα ISM ως τον κεντρικό πυλώνα τους. Παράλληλα με τον IMO, το IACS έχει επιρροή στην ανάπτυξη προτύπων που αφορούν την ασφάλεια. (Psaraftis, 2002)

Ναυτική Ιστορία

Η σχέση του ανθρώπου με τη θάλασσα εκτείνεται εδώ και πολλές χιλιάδες χρόνια. Η αρχαία θαλάσσια ιστορία αποτελεί μια αρκετά ενδιαφέρουσα μελέτη για τα ένστικτα της δύναμης και της επιβίωσης γενικότερα. Για παράδειγμα, στα αρχαία χρόνια, το απλό κουπί δεν ήταν σε χρήση. Αντίθετα, οι άνθρωποι χρησιμοποίησαν τα χέρια τους για να κωπηλατήσουν στις μικροσκοπικές βάρκες τους. (Dokras, 2020)

Η ναυτική ιστορία είναι η μελέτη της ανθρώπινης αλληλεπίδρασης και της δραστηριότητας στη θάλασσα. Καλύπτει ένα ευρύ θεματικό στοιχείο της ιστορίας που συχνά χρησιμοποιεί μια παγκόσμια προσέγγιση, αν και οι εθνικές και περιφερειακές ιστορίες παραμένουν κυρίαρχες. Ως ακαδημαϊκό θέμα, συχνά ξεπερνά τα όρια των τυπικών επιστημονικών κλάδων, εστιάζοντας στην κατανόηση των διαφόρων σχέσεων της ανθρωπότητας με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις μεγάλες πλωτές οδούς του πλανήτη. Το ναυτικό ιστορικό καταγράφει και ερμηνεύει γεγονότα του παρελθόντος που περιλαμβάνουν πλοία, ναυτιλία, πλοήγηση και ναυτικούς. Η θαλάσσια ιστορία είναι το γενικότερο θέμα που περιλαμβάνει την αλιεία, το διεθνές ναυτικό δίκαιο, την ναυτική ιστορία, την ιστορία των πλοίων, το σχεδιασμό πλοίων, τη ναυπηγική βιομηχανία, την ιστορία της ναυσιπλοΐας, την ιστορία των διαφόρων θαλάσσιων επιστημών (ωκεανογραφία, χαρτογραφία, υδρογραφία , κ.λπ.), θαλάσσια οικονομία και εμπόριο, ναυτιλία, ιστιοπλοΐα κλπ. (Dokras, 2020)

Το επάγγελμα του Ναυτικού

Το 2010, περίπου 1.371.000 άτομα εργάστηκαν ως ναυτικοί σε όλο τον κόσμο. Οι ευρωπαϊκές χώρες με τον μεγαλύτερο αριθμό ναυτικών σε αριθμό ήταν η Βουλγαρία, η

Ρουμανία, η Νορβηγία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Πολωνία και η Ιταλία, από 33.000 έως 20.000 ναυτικούς ανά χώρα. Οι εκπαιδευμένοι αξιωματικοί φαίνεται να εγκαταλείπουν τη θαλάσσια εργασία μόνο μετά από λίγα χρόνια και οι νέοι δεν φαίνεται πλέον να γοητεύονται από τη θάλασσα όπως ήταν οι νέοι παλαιότερα. Ορισμένες εκτιμήσεις δείχνουν ότι ο μέσος χρόνος που ένας εκπαιδευμένος θαλάσσιος αξιωματικός παραμένει στη θάλασσα είναι οκτώ χρόνια (Σουηδική Ναυτική Διοίκηση 2010). Εκτός από τις προσπάθειες προσέλκυσης νέων στη ναυτιλία, η βιομηχανία έχει αρχίσει να ανανεώνει την άποψή της και τους τρόπους συνεχούς μάθησης και ενημέρωσης. Κατά την πρόσληψη ανθρώπων στη θάλασσα, μια επιλογή που αναφέρεται συχνά για τη σταδιοδρομία, είναι η δυνατότητα να προχωρήσουμε στην ξηρά μετά από μερικά χρόνια σε κάποιο είδος θαλάσσιας βιομηχανίας. Σε ένα κύκλωμα του IMO (2010), το επάγγελμα του ναυτικού παρουσιάζεται όχι μόνο ως καριέρα στη θάλασσα αλλά και ως δυνατότητα, μετά από μερικά χρόνια στη θάλασσα, να ξεκινήσει μια διαφορετική σταδιοδρομία στην ξηρά. (Ljung & Widell, 2014)

Η εργασία των ανθρώπων ως ναυτικοί επί των πλοίων απαιτεί έναν διαφορετικό τρόπο ζωής σε αντίθεση με οποιαδήποτε άλλη. Ταξιδεύοντας σε νέες ακτές, συναντώντας νέους ανθρώπους και δουλεύοντας σε μερικές από τις πιο τεχνολογικά εξελιγμένες πλωτές κατασκευές, η δουλειά ενός ναυτικού έχει τεράστιο ενδιαφέρον. (Ljung & Widell, 2014)

Η ναυσιπλοΐα μπορεί να είναι μια ενδιαφέρουσα και ικανοποιητική εργασία. Πολλοί ναυτικοί επιλέγουν το επάγγελμα για τις προσοδοφόρες αποδόσεις του σε σύντομο χρονικό διάστημα. Έχουν επίσης το πλεονέκτημα να ταξιδεύουν λιμάνια σε όλο τον κόσμο, χωρίς να ανησυχούν για τα έξοδα ταξιδιού και τη διαμονή σε ξενοδοχεία. Σε μερικούς ανθρώπους, βέβαια, αρέσει επίσης η πρόκληση και η περιπέτεια που «κρύβεται» πίσω από αυτή. (Sasirekha & Ramani, 2014)

Οι ναυτικοί παρέχουν ζωτική υπηρεσία σε μια βιομηχανία που συμβάλλει σημαντικά στην παγκόσμια και αειφόρο ανάπτυξη και ευημερία, μεταφέροντας το παγκόσμιο εμπόριο με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Πράγματι, η ναυτιλία μεταφέρει περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου - και, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εμπορίου αποτελείται από προϊόντα όπως σιτηρά και το πετρέλαιο, τα δεδομένα οδηγούν στο αναπόφευκτο συμπέρασμα ότι, χωρίς τη ναυτιλία, ο μισός κόσμος θα «λιμοκτονούσε» και ο άλλος μισός θα «πάγωνε». Αυτή η τεράστια δουλειά γίνεται από σχεδόν 100.000 εμπορικά πλοία, τα οποία επανδρώνονται από πάνω από 1,25 εκατομμύρια ναυτικούς από όλο τον κόσμο. Σε σύγκριση με εκτιμώμενο συνολικό παγκόσμιο πληθυσμό 6,7

δισεκατομμυρίων, αυτά τα στοιχεία καταλήγουν σε ένα εκπληκτικό συμπέρασμα: ότι οι ανάγκες σίτισης και θέρμανσης ολόκληρου του κόσμου εξαρτώνται από πάνω από 1 εκατομμύριο ναυτικούς. (Sasirekha & Ramani, 2014)

Λόγω των απρόβλεπτων και απαιτητικών συνθηκών εργασίας, καθώς και του υψηλού δυναμικού για κινδύνους και ατυχήματα, ο ναυτικός έχει χαρακτηριστεί ως ένα από τα πιο επικίνδυνα επαγγέλματα στον κόσμο. Εκτός από τέτοιους παράγοντες, οι ναυτικοί εκτίθενται επίσης στους παράγοντες άγχους στο εργασιακό περιβάλλον, όπως δυσμενείς καιρικές συνθήκες, υψηλές απαιτήσεις εργασίας, εργασία με βάρδιες και απομόνωση από οικογένεια και φίλους. Τα ευρήματα της έρευνας από άλλα επαγγέλματα δείχνουν ότι αυτά τα είδη φυσικών και ψυχοκοινωνικών παραγόντων στην εργασιακή κατάσταση είναι σημαντικοί παράγοντες πρόβλεψης της υγείας και της ευημερίας μεταξύ των εργαζομένων. Επομένως, είναι λογικό να γίνει η υπόθεση ότι τα ειδικά επαγγέλματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας ενδέχεται να επηρεάσουν την ευημερία των ναυτικών. Αν και υπήρξε σημαντικό ενδιαφέρον για την υγεία και την ευημερία των εργαζομένων σε άλλους κλάδους, λίγη προσοχή δόθηκε στην ευημερία που σχετίζεται με την εργασία μεταξύ των εργαζομένων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. (Nielsen, Valdersnes, & Eid, 2013)

Αρκετές μελέτες αναφέρουν ότι τα αίτια των θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων στη ναυτιλιακή βιομηχανία οφείλονται στις επιπτώσεις των περισπασμών που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί στο χώρο εργασίας τους. Οι περισπασμοί σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις, είναι διαταραχές στην απόδοση και ενδέχεται να αυξήσουν τα ανθρώπινα λάθη. Οι επιπτώσεις των περισπασμών στο παρελθόν μελετήθηκαν επίσης σε διάφορους τομείς περιβάλλοντος υψηλού κινδύνου όπως η αεροπορία (Latorella, 1998), η ιατρική (Sanderson and Grundgeiger, 2015) στα οποία το ανθρώπινο σφάλμα είχε σοβαρές, δυνητικά καταστροφικές συνέπειες. (Othman, Rahman, & Fadzil, 2017)

Η ναυτιλία είναι ένας μοναδικός χώρος εργασίας όπου οι εργαζόμενοι (ναυτικοί) αντιμετωπίζουν πολλούς διαφορετικούς παράγοντες άγχους. Το ναυτικό επάγγελμα χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ένα πολύ περίεργο επάγγελμα, αν και η εργασία επί του σκάφους δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολη ή επίπονη, σε σύγκριση με τη χερσαία εργασία. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές, η ιδιαιτερότητα αυτού του επαγγέλματος οφείλεται κυρίως στις γενικότερες συνθήκες υπό τις οποίες το ναυτικό έργο πραγματοποιείται επί του σκάφους. Μερικές από τις προκλήσεις - δυσκολίες που πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι τα απαιτητικά προγράμματα, πολλές ώρες εργασίας, μεγάλες περιόδους μακριά από την οικογένεια και τους

φίλους, έλλειψη υποστήριξης από εταιρείες, κακές συνθήκες εργασίας, διακριτικούς ρόλους και κακές κοινωνικές επαφές λόγω πολυπολιτισμικών συναδέλφων. (Nikitakos, Papachristos, & Dagkinis, 2019)

Οι ναυτικοί ορίζονται ως εκείνοι που εργάζονται ή έχουν εργαστεί σε οποιοδήποτε ρόλο στις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Επί του παρόντος, σε ορισμένα μέρη του κόσμου, ιδίως στις παραδοσιακές θαλάσσιες χώρες, υπάρχει προφανής απροθυμία εκ μέρους των νέων να επιλέξουν τη ναυτική δραστηριότητα ως επάγγελμα. Και ακόμη και για εκείνους τους νέους που κάνουν αυτή την επιλογή, η σταδιοδρομία τους στη θάλασσα είναι συχνά σύντομη καθώς είτε είναι απρόθυμοι είτε δεν μπορούν να αναλάβουν υψηλότερα καθήκοντα ή, ακόμη πιο σημαντικό, επέλεξαν ενεργά να μην παραμείνουν στη θάλασσα. Ένας πρωταρχικός λόγος για χαμηλά επίπεδα πρόσληψης είναι η αντίληψη απέναντι στον κλάδο. (Sasirekha & Ramani, 2014)

Η ναυτιλία έχει αναγνωριστεί ως επάγγελμα υψηλού κινδύνου και οι πτυχές ασφάλειας και υγείας της εργασίας επί των πλοίων αποτελούν μείζονα ανησυχία για τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς. Ο παγκόσμιος εμπορικός τομέας αποτελείται από 1,4 εκατομμύρια ναυτικούς από τους οποίους τα δύο τρίτα εργάζονται σε πολυεθνικά πληρώματα. Οι ναυτικοί έχουν μια δεύτερη κατοικία στα πλοία κατά τη διάρκεια περιοδικών καθηκόντων, η οποία μπορεί να διαρκέσει αρκετούς μήνες. Η υγεία και οι συνθήκες διαβίωσής τους επηρεάζονται από τις συνθήκες εργασίας σε μια παγκόσμια βιομηχανία, αυξάνοντας ακόμη το μέγεθος και τη σημασία τους. Η αυξανόμενη ανάγκη για αποτελεσματική και γρήγορη μεταφορά εμπορευμάτων απαιτεί συνεχή αλλαγή στην τεχνολογία και την οργάνωση της εργασίας στο πλοίο, με νέες εκθέσεις που σχετίζονται με την υγεία και την ασφάλεια. Ενώ η ναυτιλία είναι μια εξαιρετικά διεθνής βιομηχανία, οι επιδημιολογικές μελέτες για την ασφάλεια και την επαγγελματική υγεία στη ναυτιλία ασχολούνται έως τώρα κυρίως με εθνικές μελέτες και η σημασία των διεθνών μελετών αναγνωρίζεται εδώ και πολλά χρόνια. (Jensen & Sørensen, 2016)

Η ενίσχυση του συστήματος υποστήριξης των ναυτικών για ένα καλύτερο εργασιακό περιβάλλον μπορεί να οδηγήσει σε υψηλότερη υποκειμενική ικανοποίηση με τον χώρο εργασίας τους, γεγονός που θα οδηγούσε σε μεγαλύτερη οργανωτική αρμονία. Λαμβάνοντας υπόψη τη μοναδική φύση των θαλάσσιων επαγγελματιών, στα οποία οι ναυτικοί υποχρεούνται να λειτουργούν αποτελεσματικά στο κοινωνικά απομονωμένο περιβάλλον του πλοίου και να εκτελούν επιτυχώς εργασίες για την αύξηση της υποκειμενικής ικανοποίησης,

μπορεί να υποστηριχθεί ότι η διατήρηση της αυτο-αποτελεσματικότητας είναι απαραίτητη. Η αύξηση της εσωτερικής ικανοποίησης από την εργασία και της θετικής αυτοδιαχείρισης με την αύξηση της αυτο-αποτελεσματικότητας των ναυτικών θα επιτρέψει τη μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα στην οργάνωση και τη διαχείριση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Δηλαδή, τα οφέλη δεν περιορίζονται στη βελτίωση της ικανότητας ενός ατόμου να αντιμετωπίσει το άγχος και την κόπωση ενώ ταυτόχρονα αυξάνει την υποκειμενική ικανοποίησή του, επηρεάζοντας επίσης θετικά τη βιομηχανία στο σύνολό της. (Kim & Jang, 2018)

Η οργανωτική κουλτούρα πρέπει να γίνει κατανοητή από την άποψη της οργανωτικής και της ατομικής υγείας, καθώς και της οργανωτικής πολιτικής - δηλαδή, το συγκεκριμένο σύνολο αξιών και πεποιθήσεων που καθορίζουν τους στόχους και τις μεθόδους συμπεριφοράς ενός οργανισμού που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των εργαζομένων. Πράγματι, η οργανωτική κουλτούρα είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα για τους υπαλλήλους μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Ωστόσο, υπάρχει έντονη έλλειψη συγκεκριμένης έρευνας σχετικά με τη στάση και τη συμπεριφορά των ναυτικών και τις επιπτώσεις τους στον οργανισμό. Στην αποτελεσματική διαχείριση των ανθρώπινων πόρων, η υποστήριξη είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της υγείας και της ποιότητας της εργασιακής ζωής των ναυτικών. Κατά συνέπεια, αυτό που μπορεί να θεωρηθεί ως μεταβλητή στην οργανωτική κουλτούρα που επηρεάζει την ποιότητα της εργασιακής ζωής ενός ναυτικού, καθώς και την υγεία σε ένα συγκεκριμένο εργασιακό περιβάλλον, μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει πολύτιμα βασικά δεδομένα για την κατασκευή μιας αποτελεσματικής παρέμβασης. (Kim & Jang, 2018)

Σήμερα, η θαλάσσια κίνηση στον κόσμο είναι πολύ μεγάλη και κάθε μέρα αυξάνεται όλο και περισσότερο. Ωστόσο, ως αποτέλεσμα αυτού, έχουμε τον κίνδυνο θαλάσσιων ατυχημάτων, βλαβών, ειδικά σε περιοχές όπου η κυκλοφορία είναι πολύ μεγάλη και που έχουν μεγάλη σημασία για τη θαλάσσια εμπορική κίνηση. Υπάρχει μια συνεχής έλλειψη ναυτικών σε όλο τον κόσμο σύμφωνα με την τελευταία μελέτη του Βαλτικού και Διεθνούς Ναυτιλιακού Συμβουλίου (BIMCO) και της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF). Το 2010, η παγκόσμια προσφορά ναυτικών εκτιμήθηκε σε περίπου 624.000 αξιωματικούς ενώ η τρέχουσα ζήτηση φέρεται να είναι 637.000. (Galić, Lušić, & Pušić, 2012)

Οι ναυτικοί από την Ανατολική και τη Νοτιοανατολική Ασία εκτός από την εργασία χαμηλού κόστους χαρακτηρίζονται από πολλά χαρακτηριστικά που τους δίνουν πλεονέκτημα

σε σχέση με τους ναυτικούς από παραδοσιακά ναυτικά έθνη ή χώρες με ακόμη φθηνότερη εργασία. Αυτά τα χαρακτηριστικά είναι: μεγάλη αφοσίωση στην εργασία, πειθαρχία στην εργασία και εμπιστοσύνη του εργοδότη. Πιθανά μειονεκτήματα, όπως η έλλειψη γνώσεων ή η βασική εκπαίδευση, μπορούν πολύ εύκολα να αποφευχθούν επενδύοντας σε πρόσθετη εκπαίδευση και κατάρτιση. (Galić, Lušić, & Pušić, 2012)

Ναυτική Εκπαίδευση

Η ναυτιλία είναι ίσως η πιο διεθνής από τις μεγάλες βιομηχανίες ολόκληρου του κόσμου και μερικές από τις πιο επικίνδυνες. Η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και πάνω από το 80% του εμπορίου του κόσμου εξαρτάται από τον επαγγελματισμό και την ικανότητα των ναυτικών. Έχει αναφερθεί ότι πάνω από το 80% των ατυχημάτων και των συμβάντων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα. Για τον εντοπισμό των κύριων προβλημάτων και των αιτιών τους όπου συμβαίνουν αυτές οι αποτυχίες, ήταν ζωτικής σημασίας να εξεταστούν κάποια σχετικά και πρόσφατα έγγραφα και εκθέσεις. Ένα ενδιαφέρον και ενημερωτικό έγγραφο είναι μια μελέτη του Torkel (2004). Αναφέρει ότι το 25% του παγκόσμιου στόλου ήταν υπεύθυνο για περισσότερο από το 50% των ναυτικών ατυχημάτων σε όλο τον κόσμο. Η μελέτη σημειώνει ότι το κορυφαίο 25% των ασφαλέστερων πλοίων συμμετείχε στο 7% όλων των ατυχημάτων. Το αποτέλεσμα της μελέτης που δημοσιεύθηκε από το Πανεπιστήμιο Τεχνολογίας και Επιστημών (NTNU) στη Νορβηγία (2005), αναφέρει ότι βελτιώνοντας την ποιότητα του παγκόσμιου στόλου στο ίδιο επίπεδο με εκείνους της ασφαλέστερης κατηγορίας 25%, ενδέχεται να υπάρχει συνολική μείωση κατά 72% στα ναυτικά ατυχήματα. (Ziarati, Demirel, & Albayrak, 2010)

Νέες τεχνικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία προσφέρουν μεγάλες ευκαιρίες, αλλά λειτουργούν μόνο εάν εφαρμόζονται από αρμόδιους ειδικούς. Δυστυχώς, η άποψη ότι η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση είναι τόσο σημαντική δεν γίνεται ευρέως αποδεκτή. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η κατάρτιση είναι δαπανηρή και σε περιόδους οικονομικών δυσκολιών, οι κυβερνήσεις και η βιομηχανία αναζητούν πάντα πώς να εξοικονομούν χρήματα, αν και η εκπαίδευση είναι κάτι απαραίτητο. Ως αποτέλεσμα της απομάκρυνσης από τα εθνικά μητρώα, η πρόσληψη και η κατάρτιση των ναυτικών μειώνεται στις βιομηχανικές χώρες της Δύσης. (Alexandron, 1999)

Οι θαλάσσιες υποθέσεις περιλαμβάνουν τη θαλάσσια και εσωτερική ναυσιπλοΐα και την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων. Περιλαμβάνουν όλες τις δραστηριότητες που

επιτρέπουν την ασφαλή πλοήγηση και τη συντήρηση του σκάφους. Για την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η σωστή τριτοβάθμια εκπαίδευση για άτομα στα ναυτιλιακά επαγγέλματα. Η διεθνής θαλάσσια εκπαίδευση και κατάρτιση ρυθμίζεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Κατάρτισης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης Ναυτικών (STCW), Έγκριση: 7 Ιουλίου 1978. Έναρξη ισχύος: 28 Απριλίου 1984 · Σημαντικές αναθεωρήσεις το 1995 και το 2010 με τις τροποποιήσεις της Μανίλα. (Marin, Eguren, Domínguez, García, & Andres, 2015)

Αναγνωρίζοντας τη σημασία των πολύ ικανών ανθρώπινων πόρων στη θάλασσα, η θαλάσσια εκπαίδευση και κατάρτιση (ΚΟΑ) θα πρέπει να ενισχυθεί από την άποψη μιας ομάδας υψηλών προσόντων και ικανών θαλάσσιων αξιωματικών και μηχανικών για τον ανθρώπινο στόλο. Από την άλλη πλευρά, οι κυβερνήσεις ανοίγουν την εκπαίδευση σε ιδιωτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα με αποτέλεσμα έντονο ανταγωνισμό και τα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΤΕ) αντιμετωπίζουν αυξανόμενες προκλήσεις σε πολλές χώρες. Συγκεκριμένα, το λειτουργικό τους περιβάλλον υφίσταται σημαντικές μεταβολές, όπως η αλλαγή των προτύπων ζήτησης, η εντατικοποίηση του παγκόσμιου ανταγωνισμού και η μείωση της χρηματοδότησης. Επομένως, τα ιδρύματα ΚΟΑ χρειάζονται προσεκτική αξιολόγηση σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή των φοιτητών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Ωστόσο, το μοντέλο επιλογής φοιτητικών κολεγίων ποικίλλει από χώρα σε χώρα. (Edirisinghe, Jin, & Lixin, 2016)

Τον 21ο αιώνα, η ναυτιλιακή βιομηχανία ανησυχεί για τη Ναυτική Εκπαίδευση και Κατάρτιση (ΚΟΑ) και έχει θεωρηθεί ως μια θετική και δυναμικά προκλητική στρατηγική για την επίλυση ορισμένων σημερινών και πιθανών προκλήσεων. Ωστόσο, το ΚΟΑ στο ευρύτερο πλαίσιο παρέχει την ενίσχυση της ανάπτυξης, της επέκτασης και της θετικής αλλαγής. Το ΚΟΑ είναι μία από τις πτυχές της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΕΕΚ). Η ΕΕΚ καθοδηγείται από διάφορους παράγοντες, δηλαδή την παγκόσμια οικονομία, τη βιομηχανία, την αναδιάρθρωση και τις πρωτοβουλίες κυβερνητικής πολιτικής. Το ΚΟΑ παρέχει γνώσεις και δεξιότητες για ναυτιλιακές βιομηχανίες που μπορούν να είναι χρήσιμες για ακαδημαϊκά ιδρύματα, μόλις εφαρμοστεί η παιδαγωγική προσέγγιση σε κατάλληλα επίπεδα. Είναι ένας συνδυασμός εκπαίδευσης της γνώσης του καθορισμένου θεωρητικού αντικειμένου και των δεξιοτήτων κατάρτισης για έναν αριθμό πρακτικών μαθημάτων μικρής διάρκειας, σε εκπαιδευτικά ιδρύματα. Ο ρόλος του ΚΟΑ στα

εκπαιδευτικά ιδρύματα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσον αφορά την ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ τομέων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως η κυβέρνηση, τα ιδρύματα ΚΟΑ και οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι πολύ ζωτικής σημασίας για τα οφέλη των ναυτικών. (Basak, 2017)

Καινοτόμες έννοιες της θαλάσσιας εκπαίδευσης, η μετάβαση από μια εκπαίδευση βασισμένη στη γνώση σε μια κατάρτιση βάσει ικανοτήτων και η ανάγκη για συνεχή επαγγελματική ενημέρωση έχουν φέρει τα ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης έξω από τις σκιές της ναυτικής διοίκησης και της βιομηχανίας. Τώρα πρέπει να αναλάβουν μια ισότιμη εταιρική σχέση και όχι απλώς να αντιδρούν στις απαιτήσεις των άλλων. (Ziarati, Demirel, & Albayrak, 2010)

Οι Mehta & Demirel, προτείνουν ότι οι περίοδοι της θαλάσσιας εκπαίδευσης είναι υψίστης σημασίας για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων, της γνώσης και της εμπειρίας που είναι απαραίτητες από τους αξιωματικούς σήμερα για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων στα οποία θα ταξιδέψουν. Ενώ υπάρχει μια γενική αντίληψη στην κοινωνία ότι η ναυτική βιομηχανία και η ναυτιλιακή βιομηχανία παρέχουν εξαιρετικά προσοδοφόρες ευκαιρίες απασχόλησης, προσελκύοντας μαθητές για μετά-δευτεροβάθμια εκπαίδευση, έχει αποδειχθεί πρόκληση. (Edirisinghe, Jin, & Lixin, 2016)

Η σημασία του συστήματος θαλάσσιας εκπαίδευσης εξαρτάται από την ικανότητά του να παρέχει στη ναυτιλιακή βιομηχανία άτομα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της βιομηχανίας. Η θαλάσσια εκπαίδευση είναι οικονομικά βιώσιμη μόνο εάν υπάρχει επαρκής ζήτηση λόγω του μεγάλου σταθερού κόστους, αλλά μόλις εφαρμοστεί μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό και ευρύ φάσμα παραγόντων. Η ζήτηση για ναυτική εκπαίδευση μπορεί να θεωρηθεί διεθνής, ακόμη και αν σχετίζεται με τη ζήτηση για ναυτικούς συγκεκριμένης χώρας, καθώς το εκπαιδευτικό σύστημα είναι τοπικό και συμβατό με το εκπαιδευτικό σύστημα των χωρών. Καθώς η ναυτιλιακή εκπαίδευση παρέχει ταυτόχρονα τοπικό και παγκόσμιο σύνολο ναυτικών, είναι σημαντικό να προσδιοριστούν παράγοντες που συνδέονται με το σύστημα θαλάσσιας εκπαίδευσης και επηρεάζει τους αποφοίτους στην ομάδα των ναυτικών. (Gailitis, 2013)

Σε όλες σχεδόν τις χώρες και τους πολιτισμούς του κόσμου, η επιχειρησιακή εκπαίδευση και κατάρτιση για τη μεταφορά στη θάλασσα προέρχεται από ένα πρότυπο κατάρτισης κατά την εργασία. Οι πρώτες προσπάθειες κωδικοποίησης της διεθνούς εκπαίδευσης των ναυτικών πραγματοποιήθηκαν υπό την αιγίδα της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) μέσω της Σύμβασης για την Ικανότητα Αξιωματικών (ILO53) του 1936. Η πρώτη διεθνής σύμβαση

που καθορίζει συγκεκριμένα πρότυπα που πρέπει να πληρούν οι ναυτικοί ήταν η Διεθνής Σύμβαση του 1978 για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και φύλαξης των ναυτικών (STCW), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1984. (Manuel, 2017)

Παρά το γεγονός ότι είναι μια τέτοια σύμβαση, οι περιορισμοί της ήταν πολλοί, ιδίως η προκατάληψη προς ένα γνωστικό πρότυπο εκπαίδευσης του οποίου τα αποτελέσματα ήταν ασαφή και δεν ανταποκρίνονταν βέλτιστα στις απαιτήσεις επαγγελματικής ικανότητας της βιομηχανίας. Αυτό, μαζί με άλλους παράγοντες, οδήγησε σε εκκλήσεις για αναθεώρηση, η οποία οδήγησε σε ουσιαστικές τροποποιήσεις του κανονιστικού παραρτήματος της σύμβασης το 1995. Μεταξύ άλλων, η αντιληπτή ανεπάρκεια των απαιτήσεων ικανότητας βάσει δεξιοτήτων διορθώθηκε. Με την προσθήκη πολλών ειδικών προτύπων ικανότητας σε έναν νέο Κώδικα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης Ναυτικών (STCW) - πρότυπα που επρόκειτο να αξιολογηθούν με κριτήρια ικανότητας - η εστίαση στην ικανότητα βάσει εργασιών επανήλθε. Αυτή ήταν μια σημαντική εξέλιξη και δημιούργησε ένα πλαίσιο για αυξημένη εστίαση στην ικανότητα ως το θεμέλιο της εργασίας στη θάλασσα. Οι τροποποιήσεις της Μανίλα του 2010 στον Κώδικα διατηρούν αυτό το πρότυπο, μια επαγγελματική εκπαιδευτική προσέγγιση της οποίας η δομημένη φύση των καθηκόντων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε αξιολογήσεις που αναφέρονται σε κριτήρια και βασίζονται στα αποτελέσματα που είναι κυρίως στον τομέα των δεξιοτήτων. (Manuel, 2017)

Η εκπαίδευση πρέπει να διαδραματίσει βασικό ρόλο στην αντιμετώπιση των προκλήσεων του ψηφιακού κόσμου, και η ναυτική εκπαίδευση δεν αποτελεί εξαίρεση. Η ανάπτυξη της λεγόμενης έξυπνης ναυτιλίας στο εγγύς μέλλον θα σημαίνει ότι οι επενδύσεις στην εκπαίδευση και στις νέες δεξιότητες τύπου θα είναι εξίσου σημαντικές με την ίδια την τεχνολογία, ίσως ακόμη πιο σημαντικές. Η τέταρτη βιομηχανική επανάσταση - η ψηφιακή επανάσταση - δεν πρέπει να οριστεί στον ναυτιλιακό τομέα μόνο μέσω της τεχνολογίας. Αντίθετα, θα πρέπει επίσης να προωθήσει την εκπαίδευση και την κατάρτιση για την ανακούφιση της φτώχειας και τη διάδοση της γνώσης ως βάση για βιώσιμο παγκόσμιο εμπόριο. Αναμφίβολα, η ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους του παγκόσμιου εμπορίου. (Alop, 2019)

Η ανάπτυξη της κατάρτισης των εμπορικών αξιωματικών θαλάσσης ακολούθησε την ανάπτυξη των απαιτήσεων ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης στη ναυτιλία. Η διδακτική ύλη των αξιωματικών θαλάσσιων εμπορευμάτων περιλαμβάνει θέματα που ασχολούνται με την κατασκευή πλοίων, τον εξοπλισμό τους, την κυκλοφορία τους, το χειρισμό και τη

μεταφορά φορτίων και, μετά την έλευση των μηχανοκίνητων πλοίων, την πρόοδό τους. Η εκπαίδευση των εμπορικών θαλάσσιων αξιωματικών είναι υποχρεωτική, χρειάζονται χρόνια για να αποκτήσουν τις απαιτούμενες γνώσεις και την απαραίτητη εμπειρία στο πλοίο για πιστοποιητικά ικανότητας. (Alexandrov, 1999)

Στις 7 Ιουλίου 1978 πραγματοποιήθηκε Διεθνές Συνέδριο με σκοπό την επίτευξη διεθνούς συμφωνίας για κοινά πρότυπα εργασίας, απαιτήσεις και καθήκοντα για όλους τους ναυτικούς. Η προκύπτουσα συμφωνία ήταν η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και φύλαξης των ναυτικών (STCW-78). Αυτό, με τη σειρά του, υιοθετήθηκε από τον IMO το 1978, ως δέσμευση μεταξύ των υπογραφόντων να επιτύχουν υψηλότερα επίπεδα κατάρτισης των εργαζομένων. Στην πραγματικότητα, αυτές οι πτυχές της συμφωνίας έχουν καταστεί πιο αποτελεσματικές με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις του 1995 και του 2010. Οι μεγάλες τροποποιήσεις που έγιναν στο STCW-78 προέρχονται από τη διεθνή ένωση ναυτικών εργοδοτών, τη Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF), η οποία το 1992 παρουσίασε στον IMO μια σειρά προτάσεων για την τροποποίηση της Σύμβασης. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ανάγκη προσπάθειας και μείωσης του μεγάλου αριθμού δαπανηρών θαλάσσιων ατυχημάτων που οφείλονται σε ανθρώπινους παράγοντες. Αυτά ήταν συχνά αποτέλεσμα ελλείψεων στην ικανότητα του πληρώματος, εν μέρει λόγω των συνεχών αλλαγών του πληρώματος και των ανεπαρκών συστημάτων εκπαίδευσης από ορισμένες εθνικές αρχές και εταιρείες. Οι ανησυχίες για όλους τους πολλούς αμφίβολους τομείς οδήγησαν στη Συνέλευση παρακολούθησης που πραγματοποιήθηκε από τις 26 Ιουνίου έως τις 7 Ιουλίου 1995, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την τροποποίηση του STCW, με τη μορφή μιας νέας έκδοσης που είναι τώρα γνωστή ως STCW-78/95. (Piniella, Silos, & Bernal, 2015)

Οι ναυτιλιακές βιομηχανίες, είναι σύνθετα κοινωνικο-τεχνικά περιβάλλοντα, τα οποία λειτουργούν σε πολύ μεταβλητές λειτουργικές, κανονιστικές, οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές και διεθνείς συνθήκες. Ένα από τα πιο κρίσιμα στοιχεία της λειτουργίας των σημερινών σύγχρονων και τεχνολογικά εξελιγμένων πλοίων με ασφάλεια είναι οι ίδιοι οι ναυτικοί. Έτσι, οι ναυτικοί χρειάζονται κατάλληλη εκπαίδευση και δεξιότητες για να διαχειριστούν επιτυχώς την πολυπλοκότητα των επιχειρήσεων. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση (ΚΟΑ) είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη ικανών εργαζομένων που συμβάλλουν στην ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα ενός συστήματος. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός και τα αποτελέσματά του από τις ολοένα και πιο εξελιγμένες τεχνολογίες

έχουν περιορισμένες επιπτώσεις στην οργάνωση των ναυτιλιακών βιομηχανιών και στα παραδοσιακά καθήκοντα των ναυτικών. (Mallam, Nazir, & Renganayagalu, 2019)

Είτε στο πλοίο είτε στην ξηρά, η εργασία στον ναυτιλιακό τομέα βασίζεται όλο και περισσότερο στη γνώση, απαιτώντας όλο και πιο εξειδικευμένες δεξιότητες. Υπάρχουν περίπου 1,6 εκατομμύρια ναυτικοί παγκοσμίως και η ζήτηση για υψηλά ειδικευμένους ναυτικούς και αξιωματικούς αυξάνεται, τονίζοντας την ανάγκη για αποτελεσματική και αποδοτική εκπαίδευση και κατάρτιση. Οι δεξιότητες που σχετίζονται με ναυτικούς οι οποίες είναι ήδη υψηλής τεχνολογίας και τεχνικά προσανατολισμένες, πιθανότατα θα απαιτήσουν ακόμη πιο συνεχή ανάπτυξη και ενημέρωση κατά τη διάρκεια της επίσημης εκπαίδευσης και καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας. (Mallam, Nazir, & Renganayagalu, 2019)

Τα ναυτιλιακά επαγγέλματα

Η ναυτιλία είναι ένας μοναδικός τομέας εργασίας που προσφέρει έναν εντελώς διαφορετικό τρόπο ζωής από άλλα επαγγέλματα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο χώρο εργασίας, καθώς το πλοίο συνεπάγεται τόσο το σπίτι όσο και το χώρο εργασίας. Τυχόν προσωπικά προβλήματα με άλλα μέλη του πληρώματος είναι πιθανό να παραμείνουν μέχρι να αποβιβαστούν από το πλοίο. Οι ναυτικοί καλούνται συχνά να «κάνουν πίσω» για να εναρμονιστούν με τους συναδέλφους τους στο πλοίο. Παρά τις προκλήσεις αυτές, η ναυτιλία προσελκύει πάντα περιπετειώδεις νεαρούς άνδρες και γυναίκες. Οι Couper et al. (1999, σελ.19) ερεύνησαν το προφίλ εργασίας της ναυτιλιακής ναυσιπλοΐας και ανέφεραν πως: Τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων πρέπει να είναι αυτάρκη και ικανά να αυτοσχεδιάσουν. Είναι υπεύθυνοι για την ασφάλεια του πλοίου, τη φροντίδα του φορτίου, τη συντήρηση και τις επισκευές. Πρέπει να προετοιμαστούν για πυρκαγιά, ζημιές από τον καιρό, εκκένωση και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης χωρίς βοήθεια από την ακτή. Παρομοίως, μπορεί να υπάρχουν ασθένειες και τραυματισμοί που απαιτούν προσοχή χωρίς άμεση ιατρική βοήθεια (Bhattacharya, 2015).

Ο Grech (2008, σελ.1) εξηγεί ότι μερικές από τις πιο πολύτιμες ιδιότητες των ναυτικών, πριν από τα μηχανικά προωθημένα πλοία, περιελάμβαναν φυσική αντοχή, ανοχή, ικανότητα αντοχής σε υψηλό επίπεδο δυσφορίας και σε κάποιο βαθμό αδιαφορία για τον πόνο και ακόμα και θάνατο. Ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου και σύμφωνα με τον ταχύτατα μεταβαλλόμενο κόσμο, αυτές οι πολύτιμες ιδιότητες πρέπει επίσης να εκσυγχρονιστούν,

καθώς ο όγκος των πληροφοριών που πρέπει να γνωρίζουν οι ναυτικοί έχει αυξηθεί πάρα πολύ. (Bhattacharya, 2015).

Εκτός από την εκπαίδευση και την κατάρτιση που απαιτείται από το κανονιστικό πλαίσιο, η Kimura (2003) προσδιορίζει τα χαρακτηριστικά ενός εργαζόμενου στην ναυτιλία, υψηλής ποιότητας, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικός στην παγκόσμια αγορά εργασίας στη θάλασσα. Για παράδειγμα, προτείνονται πλήρεις γνώσεις για το εμπόριο και τις δεξιότητές του, την ικανότητα να προσέχει όλους τους πιθανούς κινδύνους, τη συνεργασία και την ηγεσία, την ισχυρή αίσθηση ευθύνης, την αυστηρή τήρηση της ακρίβειας, την εθιμοτυπία και τον τρόπο εργασίας. Τονίζει περαιτέρω ότι για αυτά τα χαρακτηριστικά, οι χαρακτήρες και οι ικανότητες των ναυτικών πρέπει να καλλιεργούνται μέσω επαρκούς εκπαίδευσης και εμπειρίας επί του πλοίου (Lamvik, 2012).

Δεδομένου ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι κατά κύριο λόγο ένα επάγγελμα βασισμένο σε δεξιότητες, καθώς οι εργαζόμενοι αναμένεται να διαθέτουν μια ποικιλία δεξιοτήτων και χαρακτηριστικών για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην παγκόσμια αγορά εργασίας στη θάλασσα. Οι ακόλουθες δεξιότητες και χαρακτηριστικά εμφανίστηκαν από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και θα συζητηθούν αντίστοιχα:

- Σε βάθος γνώση, ικανότητα επίλυσης προβλημάτων και αίσθηση ευθύνης.
- Ικανότητα ηγεσίας και ομαδικής εργασίας
 - Δεξιότητα επικοινωνίας ·
- Αδιαίρετο πνεύμα.
- Προσαρμογή σε πολυπολιτισμικό περιβάλλον.
- Σύνεση και προνοητικότητα
- Δεξιότητα συνειδητοποίησης κατάστασης, και
- Φυσική κατάσταση

(Lamvik, 2012).

Απαραίτητα προσόντα στα ναυτιλιακά επαγγέλματα

Ο απώτερος στόχος των ναυτικών είναι η διασφάλιση ασφαλούς και οικονομικής μεταφοράς φορτίων και επιβατών. Ο πλοίαρχος πρέπει να διαθέτει σωστές γνώσεις σχετικά με την πλοήγηση, τις μετεωρολογικές πληροφορίες, τα ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα μηχανήματα μηχανοστασίου, τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, τη διαχείριση πληρώματος, την εθνική και διεθνή νομοθεσία και τα θαλάσσια εμπορικά θέματα. Ομοίως, ο Α΄ Μηχανικός είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση όλου του μηχανολογικού και ηλεκτρικού εξοπλισμού επί του πλοίου. Οι ανώτεροι μηχανικοί πρέπει να καθοδηγούν τους κατώτερους μηχανικούς, τους ασκούμενους και το βοηθητικό προσωπικό. Εκτός αυτού, πρέπει να ακολουθήσουν τις νέες τεχνολογίες και να προσαρμοστούν στη χρήση του (Terry, 2009).

Επαγγελματίες, όπως η Nakaya (2003) της NYK Ship Management, στην Ιαπωνία και ο Jensen (2014) της Danica Crewing Services, στην Ουκρανία συζητούν επίσης αυτά τα στοιχεία των ιδιοτήτων των ναυτικών. Το ταλέντο, τα προσωπικά χαρακτηριστικά, οι δεξιότητες, οι γνώσεις και η συμπεριφορά σε μια διαγραμματική διάταξη αποτελούν τη βάση της -σε βάθος- γνώσης, της ικανότητας επίλυσης προβλημάτων και του αισθήματος ευθύνης. Σε αυτήν την άποψη, για να γίνει μια υψηλής ποιότητας εργασία πραγματοποιείται εκπαίδευση για τους ναυτικούς, οπότε ένα άτομο πρέπει να έχει την ικανότητα να κατανοεί τα διάφορα προβλήματα και να χρησιμοποιεί νέους τρόπους για την υλοποίηση του εκάστοτε έργου. Προτείνει επίσης ότι ένας ναυτικός υψηλής ποιότητας πρέπει να έχει καλά προσωπικά χαρακτηριστικά, όπως η λήψη σωστής απόφασης υπό πίεση και να διαθέτει επαρκείς γνώσεις (Terry, 2009)

Η ηγεσία ερμηνεύεται με διάφορους τρόπους σε όλη τη βιβλιογραφία, ωστόσο, για παράδειγμα, ο Yukl (2005, σελ.8) εξηγεί την ηγεσία ως τη διαδικασία της επιρροής άλλων να κατανοήσουν και να συμφωνήσουν για το τι πρέπει να γίνει και πώς μπορεί να γίνει, αποτελώντας εν τέλει διαδικασία διευκόλυνσης ατομικών και συλλογικών προσπαθειών για την επίτευξη των κοινών στόχων. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου (2004), τα κριτήρια για καλή ηγεσία στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η εμπιστοσύνη και η εξουσία με ενσυναίσθηση, η κατανόηση με κίνητρο και δέσμευση συνάμα με διαφάνεια και σαφήνεια. Ο IMO παρέχει επίσης τον ορισμό της ηγεσίας ως μια

διαδικασία με την οποία ένα άτομο επηρεάζει μια ομάδα ατόμων για να επιτύχει έναν κοινό στόχο (Tang, 2012).

Οι Felicia & Cristiana (2010) εκφράζουν την άποψή τους ότι παρόμοια με οποιαδήποτε άλλα επαγγέλματα, οι ιδιότητες ηγεσίας των ναυτικών θα φέρουν μεγάλα οφέλη τόσο στο πλοίο όσο και στη διαχείριση αυτού επί της στεριάς. Ως ηγέτες, αναμένεται να παρακινήσουν και να εμπνεύσουν όλα τα μέλη του πληρώματος, να οδηγήσουν με παράδειγμα, και να δείξουν αυτοπεποίθηση, ειδικά σε οποιαδήποτε δύσκολα και επικίνδυνα σενάρια, όπως δυσμενείς καιρικές συνθήκες και επιθέσεις πειρατείας. Επιπρόσθετα, απαιτούνται ηγετικές ιδιότητες προκειμένου να διατηρηθεί η σωστή τάξη και πειθαρχία μεταξύ του πληρώματος. Επιπλέον, υπάρχουν αυξανόμενες προσπάθειες για την ευαισθητοποίηση σε θέματα ανθρώπινων στοιχείων στη σημερινή κοινωνία που βασίζεται στη γνώση. Δεδομένου ότι το ανθρώπινο λάθος είναι γνωστό ως η κύρια αιτία σχεδόν όλων των ατυχημάτων στη θάλασσα, υπάρχει ιδιαίτερη έμφαση στις ηγετικές ικανότητες των ναυτικών (Tang, 2012),

Στη σημερινή ναυτιλία, τα πολυεθνικά πληρώματα έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό. Πάνω από το 65% των εμπορικών πλοίων του κόσμου, η κοινώς χρησιμοποιούμενη γλώσσα μπορεί να μην είναι η μητρική γλώσσα της πλειοψηφίας του πληρώματος. Ωστόσο, οι δυσκολίες στις επικοινωνίες είναι κοινές αιτίες σε πολλά ατυχήματα στη θάλασσα. Οι αναφορές διερεύνησης ατυχημάτων συχνά αναφέρουν αναποτελεσματική ή κακή επικοινωνία ως αιτιώδεις παράγοντες. (Oldenburg, Herzog, & Harth, 2016).

Οι Felicia & Cristina (2010, σελ.2) αναφέρονται σε μια ερευνητική μελέτη του Πανεπιστημίου Solent μεταξύ του 2004-2005 και απαριθμούν τις ιδιότητες που πρέπει να διαθέτει ένας επιτυχημένος ναυτικός για να είναι ανταγωνιστικός. Η μελέτη αποκάλυψε ότι, ως σύνολο, οι ναυτικοί πρέπει να κατανοήσουν την κατάλληλη τεχνική γλώσσα που χαρακτηρίζει το θαλάσσιο περιβάλλον. Εκτός αυτού, τα Ναυτικά Αγγλικά θεωρούνται ως παγκόσμια γλώσσα εργασίας για τους ναυτικούς. Ένα σημαντικό μέρος των θέσεων εργασίας των ναυτικών περιλαμβάνει εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία. Επομένως, είναι επιτακτική ανάγκη οι δεξιότητες επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένης της επάρκειας στα ναυτικά αγγλικά να αποτελούν προϋπόθεση για τους ναυτικούς υψηλής ποιότητας. Χωρίς δεξιότητες επικοινωνίας, όλες οι άλλες καλές ιδιότητες και δεξιότητες θα γίνουν αναποτελεσματικές. (Oldenburg, Herzog, & Harth, 2016).

Περίπου το 80 τοις εκατό των παγκόσμιων εμπορικών πλοίων λέγεται ότι έχουν σύνθεση πληρώματος πολυπολιτισμικής / πολυεθνικής καταγωγής. Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν

επτά ή οκτώ εθνικότητες επί του σκάφους και ένα μεγάλο κρουαζιερόπλοιο μπορεί να έχει περισσότερες από τριάντα. Παρά τα οφέλη που προσφέρει στους πλοιοκτήτες, υποστηρίζεται ότι το πολυεθνικό πλήρωμα δημιουργεί συχνά σοβαρές προκλήσεις όσον αφορά την ασφάλεια και το ανθρώπινο στοιχείο. Για παράδειγμα, οι Galic et al. (2012, σελ.36) περιγράφουν ότι υπό τις συνθήκες πολυεθνικού πληρώματος, θα υπάρχουν πάντα κάποια προβλήματα, όπως γλωσσικές δυσκολίες, έλλειψη αμοιβαίας κατανόησης, πολιτισμικές και ιδεολογικές διαφορές, οι οποίες τελικά θα έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη συνολική ασφάλεια όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. (Pritchard, 2003).

Πράγματι, τα πολυεθνικά πληρώματα στα πλοία αντικατοπτρίζουν μια ποικιλία εθνικών πολιτισμών, οι οποίοι εκ φύσεως αντιπροσωπεύουν ένα ετερογενές περιβάλλον. Ο Robinson και οι συνεργάτες του (1999, σελ. 40) εντόπισαν δέκα συστατικά του πολιτισμού και αποκάλυψαν πόσο σημαντικά ποικίλλει η επιμόρφωση, όταν αυτή εξαρτάται από τη γεωγραφική θέση, τη γλώσσα και τη θρησκεία. Επομένως, για να εργαστούν σε ένα πολυπολιτισμικό περιβάλλον αρμονικά, χωρίς σοβαρά ατυχήματα και συγκρούσεις, οι ναυτικοί πρέπει να έχουν επίγνωση και ανοχή για να είναι ευαίσθητοι σε πολιτιστικά ζητήματα. Για παράδειγμα, πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τα πρότυπα επικοινωνίας των άλλων (Pritchard, 2003).

Ο Horck (2008, σελ.4) τονίζει τη σημασία της μάθησης της διαπολιτισμικής επικοινωνίας. Λόγω της παγκοσμιοποιημένης φύσης της ναυτιλίας και του πολυπολιτισμικού πληρώματος, είναι επιτακτική ανάγκη οι ναυτικοί να αναπτύξουν την ικανότητα προσαρμογής στο πολυπολιτισμικό εργασιακό περιβάλλον. Ο Deloitte (2011, σελ.13) προτείνει περαιτέρω ότι τα θαλάσσια προγράμματα σπουδών πρέπει να επεκταθούν συμπεριλαμβάνοντας τα μαθήματα για πολυπολιτισμικές σχέσεις και ξένες γλώσσες, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες των ατόμων σε ένα σύνθετο παγκόσμιο εργασιακό περιβάλλον (Ghosh & Bowels, 2013).

Ο ILO (1996) αναγνωρίζει τη ναυτική δραστηριότητα ως επάγγελμα υψηλού κινδύνου και τα θέματα υγείας και ασφάλειας στην εργασία επί του πλοίου είναι γνωστά ως μείζον μέλημα των ναυτικών σήμερα. Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το Πανεπιστήμιο της Οξφόρδης διαπίστωσε ότι οι άνθρωποι που εργάζονται στη θάλασσα έχουν έως και 50 φορές περισσότερες πιθανότητες να πεθάνουν ενώ εργάζονται σε σύγκριση με εκείνες σε άλλες θέσεις εργασίας. Η ίδια μελέτη δείχνει επίσης ότι το εμπορικό ναυτικό είναι η δεύτερη επικίνδυνη δουλειά μετά την επαγγελματική αλιεία. Παρόλα αυτά, όταν εξετάζουμε

προσεκτικά τις θαλάσσιες μεταφορές, διαπιστώνεται ότι, σε πολλές περιπτώσεις, τα αίτια των ατυχημάτων είναι, για παράδειγμα, η έλλειψη γνώσεων, η ανεπαρκής κατάρτιση, η ελλιπής κατανόηση των λειτουργιών των πλοίων, η μη τήρηση των διαδικασιών, η έλλειψη της προοπτικής, και τις αποφάσεις ανάληψης περιττών κινδύνων (Ghosh & Bowels, 2013).

Όλα αυτά συμβαίνουν συχνά σε πολύ απλές λειτουργίες. Στην πραγματικότητα, η ασφαλής λειτουργία των πλοίων εξαρτάται από τις ικανότητες των ναυτικών και την αφοσίωση στα καθήκοντά τους. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, οι ναυτικοί πρέπει να έχουν ικανότητα σύνεσης και προνοητικότητας για να αποφεύγουν κάθε είδους επικίνδυνα περιστατικά. Πρέπει να είναι σε θέση να προβλέπουν τυχόν πιθανούς κινδύνους και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή επικίνδυνων καταστάσεων. Ο ILO (1996) περιγράφει επίσης ότι η σύνεση και η προνοητικότητα είναι φυσικά χαρακτηριστικά των καλών ναυτικών (Lusic, Bakota, Coric, & Skoko, 2019).

Η επίγνωση της καλής κατάστασης είναι μια άλλη σημαντική ποιότητα για τους ναυτικούς όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων σε δυναμική κατάσταση των πλοίων. Ο Endsley (1988, σελ.97) όρισε την επίγνωση της κατάστασης ως την αντίληψη των στοιχείων στο περιβάλλον μέσα σε ένα περιθώριο χρόνου και χώρου, την κατανόηση της σημασίας τους και την προβολή της κατάστασής τους στο εγγύς μέλλον. Με πιο απλό τρόπο, η επίγνωση της κατάστασης είναι να γνωρίζουμε τι συμβαίνει. Σύμφωνα με την ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών, η επίγνωση της κατάστασης αναφέρεται στην ικανότητα διατήρησης συνεχούς επαγρύπνησης για σημαντικές πληροφορίες, κατανόηση της σχέσης μεταξύ των διαφόρων πληροφοριών που παρακολουθούνται και προβολή αυτής της κατανόησης στο εγγύς μέλλον για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων (Lusic, Bakota, Coric, & Skoko, 2019)

Τα πλοία εκτίθενται συχνά σε εξωτερικούς φυσικούς παράγοντες που επηρεάζουν τα συμβάντα και τα ατυχήματα. Υπό αυτές τις συνθήκες, η έλλειψη επίγνωσης της κατάστασης από τους ναυτικούς θα οδηγούσε σε ατυχήματα. Οι ναυτικοί αναμένεται να δώσουν προσοχή στις καταστάσεις γύρω τους και να λάβουν αποφάσεις για τη μείωση της πιθανότητας σφάλματος. Εάν οι σωστές συνθήκες καθορίζονται με έγκαιρη ανίχνευση και διόρθωση, τα σφάλματα δεν θα αποτελούν πλέον απειλή. Ανεξάρτητα από την ατομική ή ομαδική εργασία, μια δυναμική κατάσταση όπως η πλοήγηση ή ο ελιγμός, συνεπάγεται στην επίγνωση της κατάστασης της συνεχώς μεταβαλλόμενης πληροφορίας από το εξωτερικό πλαίσιο. Οι ναυτικοί πρέπει να αντιλαμβάνονται, να κατανοούν, να αποφασίζουν ορθά και να πράττουν τα δέοντα σε δυναμικές καταστάσεις, και έτσι, η ικανότητα συνειδητοποίησης της

κατάστασης γίνεται μια από τις ζωτικές προϋποθέσεις των υψηλής ποιότητας ναυτικών (Leka, 2004)

Η MLC 2003 και η STCW '78 όπως τροποποιήθηκαν απαιτούν από τους ναυτικούς να διαθέτουν ιατρικό πιστοποιητικό. Και οι δύο συμβάσεις περιγράφουν λεπτομερώς τις πληροφορίες που πρέπει να καταγραφούν και υποδεικνύουν συγκεκριμένες πτυχές της φυσικής κατάστασης που πρέπει να αξιολογηθούν. Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν επαρκείς πνευματικές και σωματικές δυνάμεις για να ασκήσουν τη δουλειά τους ακόμη και σε μη προγραμματισμένες ώρες εργασίας. Οι Δανοί επαγγελματίες στον τομέα της υγείας ανέφεραν ότι τα παχύσαρκα άτομα ενδέχεται να δυσκολεύονται να εκτελέσουν καθήκοντα ασφάλειας σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, για παράδειγμα, χρησιμοποιώντας διαδρομές διαφυγής και σκάλες, και εισέρχονται σε σωσίβιο σκάφος ή σωσίβια σχέδια. Η φυσική κατάσταση είναι, επομένως, ένας από τους σημαντικότερους καθοριστικούς παράγοντες της εργασίας σε ναυτιλιακά επαγγέλματα (Leka, 2004).

Διάκριση ναυτιλιακών επαγγελμάτων

Όπως σε όλα τα επαγγέλματα, η ναυτιλιακή εταιρεία διατηρεί ικανό προσωπικό που θα εργαστεί στην ακτή και είναι ειδικευμένο να έχει υπό την εποπτεία του τη διαχείριση πολλών τύπων πλοίων. Αυτοί οι εργαζόμενοι προσφέρουν εργασία με την σειρά τους στο άτομο που πληροί τις προϋποθέσεις εάν χρειάζεται. Παρέχονται επαρκείς πόροι και υποστήριξη στην ξηρά για να βοηθήσουν το επιλεγμένο άτομο να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Οι ευθύνες για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και η σύντομη περιγραφή της ευθύνης και της εξουσίας της λειτουργικής θέσης ανήκουν στο προσωπικό της ξηράς. Όσον αφορά την ευθύνη, είναι σημαντικό να ανατεθούν ρόλοι σε κάθε μέλος στην αρχή, έτσι ώστε όλοι να γνωρίζουν τι αντιμετωπίζουν (Manuel & Baumler, 2020).

Σύμφωνα με τις οδηγίες για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) / CONF.5/34 υπό τις ευθύνες της εταιρείας, η Εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι το σχέδιο που έχει σχεδιαστεί για το πλοίο περιλαμβάνει μια σαφή δήλωση που τονίζει την ισχύ του κυβερνήτη. Η Επιχείρηση θα πρέπει να ξεκινήσει ένα σχέδιο για να αποδείξει ότι ο πλοίαρχος έχει την κυρίαρχη εξουσία και συγκεκριμένες δυνατότητες ώστε να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου αλλά και την απαίτηση βοήθειας της Εταιρείας ή οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Κράτους όπως απαιτείται. Η Εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι ο υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας, ο διευθυντής και ο υπεύθυνος ασφαλείας του πλοίου

έχουν την απαραίτητη υποστήριξη για την εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων τους (Manuel & Baumler, 2020)

Διευθυντής αποστολής / Διαχειριστής λειτουργίας

Ο Διαχειριστής Λειτουργιών έχει την υψηλότερη εξουσία και ευθύνη της Εταιρείας σε όλα τα θέματα, συμπεριλαμβανομένης της Ασφάλειας και της Προστασίας του Περιβάλλοντος. Είναι υπεύθυνος για τη διατήρηση του τεχνικού προτύπου των πλοίων της εταιρείας ανά πάσα στιγμή, σύμφωνα με όλους τους ισχύοντες Κανόνες και Κανονισμούς.

Αυτά είναι τα εξής:

- Γενική φροντίδα του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου
- Διεξαγωγή συμφωνίας μεταφοράς σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες
- Διατήρηση της νομοθεσίας και των επαφών
- Καθιέρωση της βέλτιστης πρακτικής εργασίας και ασφαλούς πρακτικής επί του σκάφους
- Παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος ελέγχου της ασφάλειας κατά την ετήσια ανάλυση διαχείρισης
- Καθιέρωση πολιτικής της εταιρείας όσον αφορά την ασφάλεια και τους συναφείς στόχους, παρέχοντας τους απαραίτητους πόρους (προσωπικό και εξοπλισμό) που απαιτούνται από την εταιρεία για τη διασφάλιση της βέλτιστης αποτελεσματικότητας του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας
- Έλεγχος ότι τα αρχεία καταγραφής, τα πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα είναι ενημερωμένα
- Επίλυση και ανάλυση παρατυπιών, ατυχημάτων και συμβάντων
- Προσλήψεις και ευχέρεια διαχείρισης προσωπικού, διοίκησης προσωπικού και αρχείων προσωπικού
- Επικοινωνία με αρχές του κράτους σημαίας
- Παρακολούθηση και συντονισμός συντήρησης, επισκευών και στεγανοποίησης
- Επαφές με εξωτερικές αρχές σε θέματα που αφορούν το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας Αξιώσεις και ασφάλιση (Matto, 2004).

Επιθεωρητής

Ο Επιθεωρητής είναι η υπεύθυνη αρχή για τα πλοία που βρίσκονται υπό τον έλεγχό του για τα ακόλουθα: καθημερινή διαχείριση του σκάφους, συντήρηση, επισκευές και η ισχύς των Εθνικών Πιστοποιητικών και των Πιστοποιητικών Κλάσης. Ο εργαζόμενος αυτός

εξουσιοδοτείται να λαμβάνει όλες τις αποφάσεις σχετικά με το πλοίο υπό τον έλεγχο του εντός των περιορισμών του προϋπολογισμού και με τις ακόλουθες εξαιρέσεις: μη στοχευόμενα έξοδα, πολιτικές της εταιρείας, έγκριση τιμολογίων έως ένα καθορισμένο ποσό. Για τον ελλειμενισμό στο εξωτερικό, ο Επιθεωρητής ζητά την έγκριση του Διευθύνοντος Συμβούλου πριν από την έγκριση του τιμολογίου. Για λόγους εξουσίας και ευθύνης, αυτά περιλαμβάνουν: καθημερινή βοήθεια στα σκάφη, έλεγχος της απόδοσης μέσω συστημάτων αναφοράς / επιθεωρήσεων σκαφών και διατήρηση του καλύτερου επιπέδου συντήρησης, παρακολούθηση της τεχνικής απόδοσης των σκαφών, παρακολούθηση της κατανάλωσης ανταλλακτικών / λιπαντικών λαδιών και δεξαμενών για να διαφανεί ότι αυτά δεν οφείλονται στην κατάσταση των σκαφών, παρακολούθηση για υπερβολική / ασυνήθιστη φθορά, ανάπτυξη μέσων / βημάτων για τον ίδιο έλεγχο / διόρθωση μέσω διαβούλευσης με τον Τεχνικό Διευθυντή, προετοιμασία λεπτομερών προϋπολογισμών λειτουργίας για συντήρηση, καθάρισμα και πραγματοποίηση ειδικών ερευνών, επικοινωνία με τον Διαχειριστή αγορών για τη διασφάλιση των περισσότερων οικονομικών διαστημάτων / κόστους / λιμένων, προετοιμασία μηνιαίως έκθεση σχετικά με τα σκάφη που έχουν προϋπολογιστεί σε σχέση με τις πραγματικές δαπάνες, λαμβάνοντας μέτρα σχετικά με τις διακυμάνσεις, όπου απαιτείται Υποβολή αξιολόγησης / αναφοράς στη διοίκηση, έναρξη δράσης παρακολούθησης, όπου είναι δυνατόν, για περιορισμό του κόστους εντός των παραμέτρων του προϋπολογισμού, έλεγχος όλων των λογαριασμών για επισκευές / λιπαντικά / ανταλλακτικά / καταστήματα και διατήρηση της ίδιας επαλήθευσης μέσω της αναφοράς του εφοδιασμού / κατανάλωσης στο πλοίο (Matto, 2004).

Στην ευθύνη του βρίσκεται και η διατήρηση τρεχόντων δεδομένων σχετικά με το κόστος που προκύπτει από διάφορες πηγές σε συνεργασία με το τμήμα αγορών. Επιπλέον, έγκριση τιμολογίων πριν από τις προθεσμίες πληρωμής, προετοιμασία προδιαγραφών για επισκευές, περιορισμός στο ελάχιστο εκτός εργαστηρίου / επισκευαστών. Οργάνωση προμηθειών εξοπλισμού επισκευών, ενθάρρυνση του προσωπικού των πλοίων να πραγματοποιεί επισκευές επί του σκάφους, όπου αυτό είναι πρακτικό, προσελκύοντας κατάλληλη προσοχή των εντολέων σε μέρη όπου ενδέχεται να αναμένονται μη στοχευμένες δαπάνες, και συμβουλές προς τα πλοία υπό τον έλεγχο του σχετικά με την διαχείριση καθώς και το πραγματικό κόστος για τεχνικά είδη. Μειώνοντας το κόστος με την παρακίνηση του προσωπικού των πλοίων, βελτιώνοντας την ευαισθητοποίηση σχετικά με το κόστος, συμβουλευοντας τακτικά το κόστος των καταστημάτων και των ανταλλακτικών που παραγγέλθηκαν, παρακολουθώντας τις ακολουθίες των ερευνών, τις αναγκαίες νομοθετικές

αναλύσεις και παρακολουθώντας σημαντικές μελέτες στο πλοίο έχει την δυνατότητα να διατηρήσει ένα επιτυχημένο ως προς την οργάνωση πλοίο. Την ίδια στιγμή Διεθνή, πιστοποιητικά καθώς και εθνικά πρέπει να διατηρηθούν. Θα πρέπει να προγραμματίζονται τακτικές και ειδικές μελέτες / επισκευές / στεγνές δεξαμενές με μέγιστα οφέλη σε χρόνο και κόστος για κάθε σκάφος, με ενημέρωση σχετικά με τις απαιτήσεις / αλλαγές στους νόμιμους κανόνες / τάξη / ανάπτυξη και άλλους κανονισμούς, την παρακολούθηση θεμάτων για την καταχώριση, πώληση, αγορά σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σημαίας, τη διαδικασία προαγοράς, επιθεώρησης σκαφών και ερευνών κατάστασης, ενημερώνοντας τους ιδιοκτήτες σχετικά με τα επιτεύξιμα επίπεδα κατανάλωσης ταχύτητας όταν απαιτείται (Matto, 2004).

Άτομο ορισμένο προς διασφάλιση αρχών λειτουργίας

Αυτό το άτομο εργάζεται για να διασφαλίσει ότι η λειτουργία που πραγματοποιείται σε κάθε πλοίο είναι ασφαλής και είναι υπεύθυνο για τη σύνδεση μεταξύ της εταιρείας και εκείνων που βρίσκονται στο πλοίο. Για το λόγο αυτό, κάθε εταιρεία πρέπει να παρέχει ένα κατάλληλο αρμόδιο άτομο ή σύνολο ατόμων. Αυτό το άτομο έχει επίσης πρόσβαση στο ανώτατο επίπεδο ελέγχου. Το καθήκον και η εξουσία των δικαιούχων θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν την παρακολούθηση της ασφάλειας και της πρόληψης της μόλυνσης κάθε πλοίου και να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται κατάλληλα μέσα και συντήρηση που βασίζονται στις αρχές της επιχείρησης, και ότι ελέγχονται οι πόροι. Το Διορισμένο Πρόσωπο γνωρίζει πλήρως την πολιτική οικολογικής ασφάλειας της εταιρείας (Ghosh, 2017).

Η Εταιρεία ορίζει ένα άτομο για να εξυπηρετήσει έναν σύνδεσμο μεταξύ της επιχείρησης με βάση την ακτή και των πλοίων για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, τη ρύπανση και την πρόληψη. Ο εργαζόμενος αυτός είναι υπεύθυνος για τη ροή, παρατηρώντας την ευημερία, την πιθανή μόλυνση και την πρόληψη αυτής από το πλοίο, παρέχοντας εγγύηση για τις επαρκείς ιδιότητες και την υποστήριξη που παρέχεται από την ακτή για να διασφαλιστεί η υποστήριξη των πολιτικών της εταιρείας. Διενεργούνται επίσης εξετάσεις και παρακολουθείται ότι έχει ληφθεί επανορθωτική δράση, διασφαλίζοντας τη λειτουργία εταιρείας - πλοίου (Ghosh, 2017)

Διαδικασίες πρόσληψης

Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τρόποι απασχόλησης ατόμων και ακολουθούνται και εφαρμόζονται διαφορετικές διαδικασίες από πολλές εταιρείες και ναυτιλιακούς πράκτορες σε όλο τον κόσμο. Διαφορετικές πρακτικές απασχόλησης υιοθετούνται σε διάφορα μέρη του κόσμου και ορισμένες από αυτές μπορούν να θεωρηθούν ως διακριτικές. Για παράδειγμα, η

πρόσληψη και η κατάρτιση που βιώνουν οι Ασιάτες ναυτικοί είναι σημαντικά διαφορετικές από ό, τι στην περίπτωση των Ευρωπαίων ναυτικών. Ο Ασιάτης ναυτικός εξαρτάται από φίλους και συγγενείς για πληροφορίες και βασίζεται κυρίως σε συνεργάτες, όχι μόνο για την πρόσληψη αλλά και για εκπαίδευση. Αντιθέτως, αυτή η αλλαγή και ο τρόπος με τον οποίο οι ναυτικοί στην Ευρώπη έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες και στην υποδομή υποστηρίζεται καλύτερα για την αναζήτηση ευκαιριών εργασίας (Wu & Sampson, 2005).

Από αυτές τις χώρες, οι ναυτικοί έχουν γενικά σαφώς διακριτές θέσεις και απασχολούνται υπό τους δηλωμένους όρους και προϋποθέσεις και η τυπική διάρκεια της σύμβασής τους είναι 4-6 μήνες. Ορισμένες εταιρείες έχουν αρχίσει να υιοθετούν προοδευτικές πολιτικές για να εμπνεύσουν τη συμβολή των ναυτικών σε αυτόν τον τομέα. Αντιθέτως, πολλά πρακτορεία πληρώματος στην Ασία, την Ευρώπη και άλλες χώρες του κόσμου αποκομίζουν τεράστια κέρδη από τους ναυτικούς. Το κανονικό κόστος που δαπανάται για τον ναυτικό για τη νέα πρόσληψη είναι το αεροπορικό εισιτήριο επιστροφής, η ιατρική εξέταση, το βιβλίο του ναυτικού, η βίζα και το διοικητικό τέλος (Wu & Sampson, 2005).

Οι καλύτεροι και ανεπτυγμένοι ελεγχόμενοι συνεργάτες πληρώματος στην Ασία και την Ευρώπη τείνουν να έχουν μια σταθερή ομάδα ναυτικών για τους κύριους πελάτες τους και αυτοί οι ναυτικοί εκπαιδεύονται ή επαναπροσδιορίζονται προτού υπογράψουν στα πλοία. Σε αυτήν την περίπτωση, συνήθως δεν υπάρχει επιβάρυνση για τους ναυτικούς. Ωστόσο, υπάρχουν πολλοί μικροί και λιγότεροι εξειδικευμένοι πράκτορες πληρώματος που χρεώνουν συχνά τους ναυτικούς, κατά παράβαση των αποδεκτών προτύπων και κανονισμών, για την εξυπηρέτησή τους και την υπερβολική επιβάρυνση για κακή εκπαίδευση. Για παράδειγμα, υπήρξε μια μελέτη που διεξήχθη στις Φιλιππίνες κατά το έτος 1998 με τη συμμετοχή των ναυτικών που απασχολούνταν σε μια μεγάλη εταιρεία κρουαζιέρας στο Μαϊάμι. Η γυναίκα ή ο άντρας έπρεπε να πληρώσουν μια μεσιτική αμοιβή 45 000 - 60 000 πέσος που θα ισούται με 1200 - 1500 USD για να βρει δουλειά σε κρουαζιερόπλοιο (Galam, 2019).

Τα χρήματα υποτίθεται ότι καλύπτουν το αεροπορικό εισιτήριο μετ'επιστροφής με ανοιχτό εισιτήριο επιστροφής, τη θεώρηση του ναυτικού και τις ιατρικές εξετάσεις και όλα αυτά τα έξοδα θα ανέρχονταν σε 1100-1300 USD, αλλά αυτά τα ποσά δεν θα ήταν τα ίδια για όλους τους πράκτορες. Έτσι, πολλοί ναυτικοί είχαν ήδη μεγάλα χρέη πριν ακόμη φτάσουν στο πλοίο (Galam, 2019).

Σε πολλές περιπτώσεις, καθορίστηκαν διακριτικά πρότυπα για τους ναυτικούς. Κυρίως στις Φιλιππίνες, οι γυναίκες ηλικίας 35 ετών και άνω δεν γίνονται δεκτές σε θέσεις εργασίας, ενώ

το ανώτατο όριο ηλικίας για τους άνδρες ορίστηκε στα 50. Οι προσλήψεις ηλικίας για γυναίκες είναι πολύ πιο αυστηρές από αυτές που ορίζονται για τους άνδρες. Οι μέγιστοι περιορισμοί ηλικίας και τα ελάχιστα έτη υπηρεσίας στο πλοίο (12 μήνες στις περισσότερες περιπτώσεις) ορίζονται συνήθως για να διασφαλίσουν ότι η επιχείρηση θα αποκτήσει ένα νεαρό, ενεργητικό αλλά έμπειρο εργατικό δυναμικό. Στις Φιλιππίνες, το όριο ηλικίας για τους άνδρες που πρέπει να απασχολούνται σε κρουαζιερόπλοια είναι 40 ετών, ενώ για τις γυναίκες είναι 29. Συνήθως, για τις ανεπτυγμένες χώρες η διάρκεια της σύμβασης είναι τέσσερις έως έξι μήνες για τις γυναίκες, ενώ για τους άνδρες είναι 9 -12 μήνες. Επιπλέον, για την ίδια θέση, οι γυναίκες σε υποανάπτυκτες χώρες πληρώνονται πολύ λιγότερα από εκείνες από τις ανεπτυγμένες χώρες (Galim, 2019).

Τα ναυπηγικά επαγγέλματα

Σε μια εποχή προόδου της τεχνολογίας, η ναυπηγική βιομηχανία παραμένει ένα αίνιγμα, κατασκευάζοντας σκάφη με τη χρήση μεθόδων εργασίας, χρησιμοποιώντας τεχνικές που δικαιολογούνται τόσο από την παράδοση όσο και από την παραγωγικότητα. Υπήρξε μια αυξανόμενη τάση προς τεχνικές μηχανοποίησης σε όλα τα μεγάλα ναυπηγεία. Ωστόσο, το άμεσο κόστος εργασίας στα ναυπηγεία των ΗΠΑ κυμαίνεται μεταξύ 40 και 50 τοις εκατό του κόστους του τελικού προϊόντος, ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, και είναι ένας σημαντικός λόγος για την κατασκευή και τη διαφορική επιδότηση που απαιτείται για να καταστούν οι εγχώριες αγορές ακόμη και οριακά ανταγωνιστικές με τις ξένες εγκαταστάσεις. Στα ναυπηγεία των ΗΠΑ, το κόστος εργασίας ενός σκάφους είναι σχεδόν διπλάσιο από το κόστος των υλικών. Αυτός ο λόγος παρέμεινε σχετικά σταθερός από το 1961, ενώ η αύξηση της αποδοτικότητας της εργασίας αντισταθμίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την αύξηση των μισθών » (Barlas & Izci, 2018).

Όσο υψηλά είναι αυτά τα στοιχεία, τείνουν να υπογραμμίζουν το συνολικό εργατικό συστατικό στη ναυπηγική βιομηχανία. Για ένα πλοίο, το κόστος εργασίας αποτελεί το 70 έως 85 τοις εκατό της προστιθέμενης αξίας. Η προστιθέμενη αξία είναι οι συνολικές δαπάνες για παράγοντες παραγωγής, εξαιρουμένων των πρώτων υλών και των αποσβέσεων. Το μερίδιο της προστιθέμενης αξίας στην εργασία αντιπροσωπεύεται από την αναλογία μισθών που καταβάλλονται στους εργαζομένους προς τις συνολικές δαπάνες για όλους τους παράγοντες παραγωγής. Όσο μεγαλύτερη είναι αυτή η αναλογία, τόσο πιο έντονη είναι μια βιομηχανία - δηλαδή, τόσο υψηλότερο είναι το ποσοστό του τελικού προϊόντος που αντιπροσωπεύει η εργασία. Κατά την περίοδο 15 ετών από το 1958 έως το 1972, το μερίδιο της προστιθέμενης

αξίας που έλαβε η εργασία στη ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ ήταν κατά μέσο όρο 77 τοις εκατό. Αυτή ποτέ δεν έπεσε κάτω από το 71 τοις εκατό και ανέβηκε στο 84 τοις εκατό (Barlas & Izci, 2018).

Συνολικά, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το εργατικό συστατικό της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι περίπου ίσο, σε ποσοστιαία βάση, με εκείνο στην κατασκευή ενός λεπτού βιολιού. Η ένταση εργασίας της βιομηχανίας υπογραμμίζεται σημειώνοντας ότι, μεταξύ 22 βιομηχανιών, η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ κατατάσσεται στη δέκατη πέμπτη θέση σε περιουσιακά στοιχεία ανά εργαζόμενο και η τρίτη στις πωλήσεις ανά επενδυμένο δολάριο (Hinde, 2000)

Ένα πλοίο συναρμολογείται αποσπασματικά από τμήματα κατασκευασμένα εντός ή υπό τον άμεσο έλεγχο του ναυπηγείου, από ένα εργατικό δυναμικό που αποτελείται κυρίως από εξειδικευμένους τεχνίτες. Ως επί το πλείστον, τα πλοία που κατασκευάζονται σε ναυπηγεία έχουν σχεδιαστεί ξεχωριστά, προσαρμοσμένα αντικείμενα. Ακόμα και στη σειρά παραγωγής, υπάρχει τάση για διαδοχικά πλοία στη σειρά να ενσωματώνουν αλλαγές στο σχεδιασμό και την παραγωγή, και αυτές πρέπει να καλυφθούν από το εργατικό δυναμικό (Hinde, 2000).

Αυτή η προσέγγιση "shop shop" απαιτεί από εργαζόμενους με επαρκή ικανότητα να είναι σε θέση να εκτελούν τις εξειδικευμένες εργασίες που απαιτούνται σε κάθε παραλλαγή του σχεδιασμού του πλοίου. Κάθε ένα από τα καθήκοντα, εξετάζεται ξεχωριστά. Ο αριθμός και η ποικιλία των εργασιών που εκτελούνται απαιτούν από το προσωπικό των ναυπηγείων να είναι πολύ ειδικευμένο και να υποβληθεί σε μακροχρόνιες μαθητείες κατάρτισης. Ποιοι εξειδικευμένοι είναι:

«Οι δύο παρόμοιες προσαρμοσμένες, μεγάλης κλίμακας, βιομηχανίες κατασκευής, οι κατασκευές και η ναυπηγική βιομηχανία, έχουν μια κατανομή δεξιοτήτων των εργαζομένων που είναι εντελώς διαφορετική από αυτήν των άλλων μεταποιητικών βιομηχανιών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Συγκεκριμένα, τόσο η ναυπηγική όσο και η ναυτιλιακή απασχολούν πολύ υψηλότερο ποσοστό τεχνιτών από ό, τι οι χειριστές ή οι εργάτες, και ελαφρώς μικρότερα ποσοστά διευθυντών, διαχειριστών και τεχνικών επαγγελματιών.» (Hinde, 2000)

Από την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το εργατικό δυναμικό των ναυπηγείων αλλάζει αργά από τον προσανατολισμό των σκαφών σε έναν ακόμη περισσότερο κατευθυνόμενο σε χειριστές και σε λιγότερο ειδικευμένους εργαζόμενους. Εδώ και χρόνια, οι

μεγαλύτεροι ναυπηγοί μειώνουν την κατασκευή που γίνεται στα ναυπηγεία τους και μετατοπίστηκαν από συναρμολόγηση σε προ-συναρμολόγηση. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η προώθηση ήταν η αποτελεσματικότητα. Πιο πρόσφατα, η έλευση των υποστηρικτικών βιομηχανιών έχει καταστήσει ανέφικτο για πολλά ναυπηγεία να διατηρούν τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις και δεξιότητες για εξειδικευμένη κατασκευή. Άλλες βιομηχανίες με πιο σταθερό φόρτο εργασίας αποδείχθηκαν πιο ελκυστικές τόσο για τους εξειδικευμένους εργαζόμενους όσο και για τους νέους που επιθυμούν να εισέλθουν σε προγράμματα μαθητείας και να γίνουν τεχνίτες του μέλλοντος. Το κόστος κατασκευής εξαρτημάτων αυξήθηκε στο σημείο που έγινε οικονομικό για τα ναυπηγεία να αγοράζουν πολλά από τα είδη που είχαν κατασκευαστεί προηγουμένως στα ναυπηγεία (Mooney, Kenney, Leggett, & Holmes, 1996).

Ένας αριθμός ξένων ναυπηγείων, που αντιμετώπιζον παρόμοια προβλήματα, επέλεξαν να μειώσουν την εξάρτηση από ειδικευμένο εργατικό δυναμικό με εξειδίκευση και με την απόκτηση κεφαλαιουχικού εξοπλισμού ειδικής χρήσης, η χρήση του οποίου θα μπορούσε να οδηγήσει σε σημαντική εξοικονόμηση εργασίας στη σειρά παραγωγής πλοίων. Επιπλέον, πολλές από αυτές τις χώρες έκαναν τη ναυπηγική βιομηχανία στοιχείο οικονομικής προτεραιότητας και βοήθησαν στη χρηματοδότηση τέτοιων κεφαλαιουχικών δαπανών και στη σταθεροποίηση του φόρτου εργασίας των ναυπηγείων. Επειδή οι παραγγελίες στα ναυπηγεία των ΗΠΑ κυμαίνονται σε μεγάλο βαθμό, τα περισσότερα εγχώρια ναυπηγεία έχουν προσπαθήσει να ελαχιστοποιήσουν το σταθερό κόστος παραμένοντας σε ένταση εργασίας, προσαρμόζοντας το μέγεθος του εργατικού δυναμικού ώστε να ανταποκρίνεται στα χρονοδιαγράμματα παραγωγής (Mooney, Kenney, Leggett, & Holmes, 1996).

Η επένδυση κεφαλαίου στην ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία, για παράδειγμα, είναι περίπου διπλάσια από τις Ηνωμένες Πολιτείες ανά τόνο παραγωγής. Είναι σημαντικό ότι το κόστος εργασίας ανά τόνο παραγωγής στην Ιαπωνία είναι περίπου το μισό από εκείνο των ναυπηγείων των ΗΠΑ. Ενώ στην Ιαπωνία τα ναυπηγεία, και σε κάποιο βαθμό στις σουηδικές και δυτικές γερμανικές περιοχές, ο εξοπλισμός ειδικού σκοπού έχει σχεδιαστεί για να υποκαθιστά την εργασία, στις περισσότερες εγκαταστάσεις των ΗΠΑ, ο κεφαλαιουχικός εξοπλισμός συνήθως λαμβάνει τη μορφή εξοπλισμού που επεκτείνει την ικανότητα κατασκευής σε υποσυγκροτήματα μεγαλύτερου μεγέθους χωρίς να μειωθεί ουσιαστικά το εργατικό συστατικό της κατασκευής. Παρενθετικά, πρέπει να σημειωθεί ότι η ιαπωνική προσέγγιση της χρήσης εξειδικευμένου εξοπλισμού υψηλής έντασης κεφαλαίου είναι

ιδιαίτερα ευαίσθητη σε παρατεταμένη κάμψη στην αγορά, καθώς το κόστος κεφαλαίου πρέπει να βαρύνει ακόμη και όταν λείπουν οι επιχειρήσεις (Mooney, Kenney, Leggett, & Holmes, 1996).

Το επίπεδο εκπαίδευσης των εργαζομένων στα ναυπηγεία δείχνει μια ανισότητα μεταξύ ιδιωτικών και κυβερνητικών κρατικών, ενισχύοντας περαιτέρω την έννοια των δύο εργαζομένων. Η πλειονότητα των εργαζομένων σε κρατικά ναυπηγεία έχουν ολοκληρώσει το γυμνάσιο (60,5 τοις εκατό), ενώ λιγότεροι από τους μισούς εργαζόμενους σε ιδιωτικές εγκαταστάσεις έχουν τη συγκεκριμένη βαθμίδα εκπαίδευσης. Οι κρατικοί εργαζόμενοι στα ναυπηγεία κατατάσσονται κοντά στην κορυφή, ξεπερνώντας μόνο τους εργαζόμενους στη βιομηχανία αεροσκαφών. Οι ιδιωτικοί ναυπηγικοί εργαζόμενοι, από την άλλη πλευρά, κατατάσσονται κοντά στο κάτω μέρος της λίστας, ξεπερνώντας σε εκπαιδευτικό επίπεδο μόνο τους εργάτες οικοδομών. Ένα συμπέρασμα που μπορεί να συναχθεί είναι ότι το εκπαιδευτικό επίπεδο δεν αποτελεί εμπόδιο για την είσοδο σε θέσεις εργασίας σε ιδιωτικά ναυπηγεία (Ohlsson & Storrie, 2012).

Σχεδόν το 85 τοις εκατό όλων των εργαζομένων εμπίπτουν στις κατηγορίες εργαζομένων, χειριστών, τεχνιτών και εργαζομένων. Μόνο η κατασκευή και η συντήρηση μηχανοκίνητων οχημάτων απασχολούν υψηλότερο ποσοστό εργαζομένων με αναφορά στη ναυπηγική και στην επισκευή πλοίων. Η κατανομή των επαγγελματικών τάξεων διαφέρει ελαφρώς μεταξύ ιδιωτικών και κρατικών ναυπηγείων, κυρίως ως συνάρτηση της μεγαλύτερης ηλεκτρικής και μηχανικής πολυπλοκότητας των ναυτικών πλοίων. Το ποσοστό μηχανικών, ηλεκτρολόγων και άλλων ειδικευμένων τεχνιτών είναι κάπως μεγαλύτερο στα κρατικά ναυπηγεία και το ποσοστό των χειριστών είναι κάπως μικρότερο. Η ναυπηγική και επισκευή είναι βασικά μια βιοτεχνική βιομηχανία, με σημαντικά υψηλότερο ποσοστό τεχνιτών και παρόμοιων εργαζομένων. Από αυτή την άποψη είναι παρόμοιο με την κατασκευή, αλλά σε αντίθεση με άλλους τύπους κατασκευής (Ohlsson & Storrie, 2012).

Υπάρχει μεγάλη έμφαση, τόσο στην θεωρία όσο και στην πράξη, στις δεξιότητες του κάθε τεχνίτη. Άλλες ομοιότητες μεταξύ της ναυπηγικής και της κατασκευής των ΗΠΑ είναι εμφανείς. Και οι δύο είναι ώριμες βιομηχανίες των οποίων οι βασικές μέθοδοι λειτουργίας επισημοποιήθηκαν πριν από την έλευση της σύγχρονης τεχνολογίας παραγωγής. Και οι δύο κατασκευάζουν προϊόντα υψηλής έντασης εργασίας, υψηλού κόστους, κυρίως σε μη σειρές. Η ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί μια ποικιλία δεξιοτήτων (Jeong & Jeong, 2018).

Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και δεξιοτήτων για εργασίες ναυπηγείων και μη, είναι οι ίδιες. Πράγματι, κάθε περιγραφή θέσης USCG αναφέρεται απευθείας στην περιγραφή δημόσιας υπηρεσίας για τον εκ τίτλο εργασίας. Για την πιο κοινή θέση του ναυπηγείου, οξυγονοκολλητής, η μόνη διαφορά στην απαίτηση δεξιοτήτων για εργασίες ναυπηγείων και μη ναυπηγείων είναι ότι ο οξυγονοκολλητής ναυπηγείων που εργάζεται σε ναυτικές συμβάσεις πρέπει να αποδείξει γνώση των απαιτήσεων των προδιαγραφών συγκόλλησης των MIL-STD278D και NAVSHIP 0900-000-1001. Οι κρίσιμες θέσεις μη ναυπηγείου συγκόλλησης επιβάλλουν παρόμοιες προδιαγραφές μοναδικές για τη συγκεκριμένη εργασία (Jeong & Jeong, 2018).

Τα ναυπηγεία του Ναυτικού, αφιερωμένα αποκλειστικά στην επισκευή και την τροποποίηση σχετικά εξελιγμένων Ναυτικών σκαφών, απαιτούν μεγαλύτερο ποσοστό αγωγών, ηλεκτρολόγων και μηχανικών από ό, τι οι εμπορικές ναυπηγικές κατασκευές και επισκευές. Λόγω της μη ομοιομορφίας του φόρτου εργασίας των ναυπηγείων και της διαφορετικής ζήτησης για ειδικευμένους εργαζόμενους σε συνάρτηση με μια συγκεκριμένη σύμβαση, είναι πιθανό να εμφανιστούν ελλείψεις και πλεονάσματα μιας συγκεκριμένης εμπορικής ταξινόμησης. Αυτή η τάση για ανάπτυξη των τοπικών ελλείψεων θα ενταθεί από τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων για την ίδια κατηγορία εργαζομένων εάν διανέμονται μεγάλες συμβάσεις μεταξύ πολλών ναυπηγείων, ή εάν η βιομηχανία στο σύνολό της αντιμετωπίζει μια αύξηση. Περαιτέρω, καθώς ο ανταγωνισμός από το εξωτερικό της βιομηχανίας αυξάνεται για ένα εξειδικευμένο εμπόριο (π.χ. συγκολλητές, ηλεκτρολόγοι), μία γενικευμένη έλλειψη αναπτύσσεται στα ναυπηγεία (Jeong & Jeong, 2018).

Συμπεράσματα

Το κύριο και το πιο σημαντικό είδος δραστηριοτήτων ναυσιπλοΐας αποτελεί η ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπλέον, η ασφάλεια είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει όλα τα στοιχεία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι ναυτικοί εκτίθενται σε διάφορα στοιχεία κινδύνου σε πλοία λόγω σημαντικών περιστασμών που επηρεάζουν τις φυσικές και ψυχολογικές τους συνθήκες. Σήμερα, η θαλάσσια εκπαίδευση και κατάρτιση βασίζεται σε πρότυπα που καθορίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).

Μέσα από την ανάλυση των ναυτιλιακών επαγγελματιών διαπιστώνεται πως ένας εργαζόμενος οφείλει να έχει την κατάλληλη κατάρτιση και προετοιμασία. Το εύρος των

δεξιοτήτων που οφείλει να έχει κατακτήσει δημιουργεί και το ξεκάθαρο πλαίσιο των απαιτήσεων που συνδέονται με αυτά. Μάλιστα, ανάλογη κατάρτιση και ειδίκευση απαιτείται και για τα επαγγέλματα τα οποία συνδέονται με τα ναυπηγεία. Αν και αυτός ο χώρος εργασίας έχει δεχθεί πολλές αλλαγές, κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει συνεχής εκπαίδευση ανάλογα με την εκάστοτε θέση που καλείται να καλυφθεί.

Βιβλιογραφία

Alexandrov, A. (1999). Investigation into an optimal model for a maritime education and training system amongst the European Union member states in the light of international legislative instruments and new technologies. *World Maritime University* .

Alop, A. (2019, April). The Challenges of the Digital Technology Era for Maritime Education and Training. *Conference: 2019 European Navigation Conference (ENC)* .

Attia, T. (2016, June). Importance of communication and information technology and its applications in the development and integration of performance in seaports. *Renewable Energy and Sustainable Development* , σσ. 137-146.

Bankole, O., Khan, H., Lalitha, M., & Jinugu, A. (2017, February). Information Technology In The Maritime Industry Past, Present And Future: Focus On Lng Carriers. *Conference: 2017 IEEE 7th International Advance Computing* .

Barlas, B., & Izci, F. (2018). Individual and workplace factors related to fatal occupational accidents among shipyard workers in Turkey. *Safety science* .

Basak, S. (2017). A Framework on the Factors Affecting to Implement Maritime Education and Training System in Educational Institutions: A Review of the Literature. *Procedia Engineering* , σσ. 345-350.

Bhalodi, A. (2019). Digitalization in Maritime Industry. *Transportation Management Research Paper* .

Bhattacharya, Y. (2015). Employee engagement as a predictor of seafarer retention: A study among Indian officers. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* .

Caschili, S., & Medda, F. (2012, February). A Review of the Maritime Container Shipping Industry as a Complex Adaptive System. *Interdisciplinary Description of Complex Systems* .

Demirel, E. (2019, July). Development of maritime management and maritime economics. *Pressacademia* , σσ. 242-252.

Dokras, U. (2020, October). Maritime History of Ancient Hindu Traders. *Journal of the Indo Nordic Author's collective* .

- Edirisinghe, L., Jin, Z., & Lixin, S. (2016, January). The Direction of Maritime Education and Training Development: A Conceptual Approach. *SSRN Electronic Journal* .
- Fei, J., & Caesar, L. (2018, April). Knowledge management in the shipping industry. *In book: Managing Human Resources in the Shipping Industry* , σσ. 176-195.
- Gailitis, R. (2013, July). Assessment of Contribution of Maritime Education Institutions in Latvian Seafarers Pool. *Journal of Maritime Transport and Engineering* .
- Galam, R. (2019). Utility manning: young Filipino men, servitude and the moral economy of becoming a seafarer and attaining adulthood. *Work, Employment and Society* .
- Galić, S., Lušić, Z., & Pušić, D. (2012). Seafarers Market. *International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education volume 1, issue 3* .
- Ghosh, S. (2017). Can authentic assessment find its place in seafarer education and training? *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* .
- Ghosh, S., & Bowels, M. (2013). Management of berths at sea for seafarer students. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* .
- Hinde, K. (2000). Labour market experiences following plant closure: the case of Sunderland's shipyard workers. *Regional Studies* .
- Jensen, O., & Sørensen, J. (2016, October). Working conditions in international seafaring. *Occupational Medicine* , σσ. 393-397.
- Jeong, I., & Jeong, D. (2018). Analysis of Structural Relation between the Shipyard Workers' Ego-state, Safe and Unsafe Behaviors, and Industrial Accidents. *Journal of the Korean Society of Safety* .
- Kim, J., & Jang, S. (2018, September). Seafarers' Quality of Life: Organizational Culture, Self-Efficacy, and Perceived Fatigue. *International Journal of Environmental Research and Public Health* .
- Lamvik, G. (2012). The Filipino seafarer: A life between sacrifice and shopping. *Anthropology in Action* .
- Leka, S. (2004). Psychosocial hazards and seafarer health: priorities for research and practice. *International maritime health* .
- Ljung, M., & Widell, G. (2014, December). Seafarers' working career in a life cycle perspective: driving forces and turning points. *Report number: Report. X - Department of Shipping and Marine Technology Affiliation: Chalmers University of Technology, CPL* .
- Lusic, Z., Bakota, M., Coric, M., & Skoko, I. (2019). Seafarer market—challenges for the future. *Transactions on Maritime Science* .
- Mallam, S., Nazir, S., & Renganayagalu, S. (2019, November 26). Rethinking Maritime Education, Training, and Operations in the Digital Era: Applications for Emerging Immersive Technologies. *Journal of Marine Science and Engineering* .

- Manuel, M. (2017, September 21). Vocational and academic approaches to maritime education and training (MET): Trends, challenges and opportunities. *WMU Journal of Maritime Affairs* .
- Manuel, M., & Baumler, R. (2020). The Evolution of Seafarer Education and Training in International Law. *Maritime Law in Motion* .
- Marin, J., Eguren, M., Domínguez, E., García, S., & Andres, M. (2015). Maritime Studies And Shipping Bussines: A Trend Research On Education Programs. *Journal of Maritime Research Volume XII , Number 1* , σσ. 37-42.
- Matto, M. (2004). True Confessions:" The Seafarer" and Technologies of the" Sylf". *The Journal of English and Germanic Philology* .
- Mooney, V., Kenney, K., Leggett, S., & Holmes, B. (1996). Relationship of lumbar strength in shipyard workers to workplace injury claims. *Spine* .
- Nielsen, M., Valdersnes, K., & Eid, J. (2013, June). Relationships between work environment factors and workers' well-being in the maritime industry. *International Maritime Health* , σσ. 80-88.
- Nikitakos, N., Papachristos, D., & Dagkinis, I. (2019, July). The effects of the naval profession on the seafarers' mental health. *Conference: XXIII INTERNATIONAL CONFERENCE ON "MATERIAL HANDLING, CONSTRUCTIONS AND LOGISTICS* .
- Ohlsson, H., & Storrie, D. (2012). Long-term effects of public policy for displaced workers in Sweden: Shipyard workers in the west and miners in the north. *International Journal of Manpower* .
- Oldenburg, M., Herzog, J., & Harth, V. (2016). Seafarer deaths at sea: a German mortality study. *Occupational medicine* .
- Othman, M., Rahman, N., & Fadzil, M. (2017, June). Determining the contribution of distraction factors on Malaysian seafarers using a systematic average mean value. *Maritime Business Review* , σσ. 99-113.
- Piniella, F., Silos, J., & Bernal, F. (2015). The protection of Seafarers: State Practice and the emerging new International regime. *State Practice and International Law Journal Volume 2 Issue 1* , σσ. 1-82.
- Pritchard, B. (2003). Maritime English syllabus for the modern seafarer: safety-related or comprehensive courses? *WMU Journal of Maritime Affairs* .
- Prylipko, A. (2013). The paradigm of sustainable development in maritime education and training. *World Maritime University* .
- Psarafitis, H. (2002, April). Maritime safety: To be or not to be proactive. *WMU Journal of Maritime Affairs* , σσ. 3-16.
- Sampson, H. (2006, December 20). Romantic rhetoric, revisionist reality: the effectiveness of regulation in maritime education and training. *Journal of Vocational Education and Training* , σσ. 245-267.

Sasirekha, V., & Ramani, P. (2014, January). Trainee Seafarers/Mariners Perception Towards a Career in Sailing.

Shin, S., Kwon, O., Ruan, X., Chhetri, P., Lee, P., & Shahparvari, S. (2018, September 30). Analyzing Sustainability Literature in Maritime Studies with Text Mining. *Sustainability* .

Tang, L. (2012). Waiting together: Seafarer-partners in cyberspace. *Time & society* .

Terry, W. (2009). Working on the water: on legal space and seafarer protection in the cruise industry. *Economic Geography*, .

Urbanski, J., Morgas, W., & Specht, C. (2008, June). Perfecting the Maritime Navigation information services of the European Union. *Conference: Information Technology*, .

Wu, B., & Sampson, H. (2005). Reconsidering the cargo sector's seafarer labor market: A 21st century profile of global seafarers. *Ocean Yearbook Online* .

Yazir, D., Sahin, B., Yip, T., & Tseng, P. (2021, January). Effects of COVID-19 on maritime industry: a review. *International Maritime Health* , σσ. 253-264.

Ziarati, R., Demirel, E., & Albayrak, T. (2010, January). Innovation in Maritime Education and Training. *Conference: International Maritime Lecturers Association (IMLA)* .