

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ: ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΚΑΠΟΙΟΣ ΕΠΙΛΕΓΕΙ ΤΟ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΣΥΝΕΙΔΗΤΑ Ή ΔΙΕΞΟΔΙΚΑ ΚΑΙ Η
ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΤΟΥ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΕ ΣΧΕΣΗ
ΜΕ ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΧΟΥΡΔΑ ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΥ

Α.Γ.Μ: 3939

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 03/05/2018

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΗΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	σελ 3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° «ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ»	
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.1 Προσόντα και σωστή επιλογή ειδικότητας.....	σελ 5
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.2 Επαγγελματική αποκατάσταση.....	σελ7
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.3 Ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα.....	σελ8
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.4 Ορισμός ναυτικού επαγγέλματος και ναυτικής εργασίας ...	σελ9
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.5 Η συμβολή του ναυτικού επαγγέλματος στην Ελλάδα.....	σελ11
ΕΝΟΤΗΤΑ 1.6 Σύμβαση ναυτικής εργασίας.....	σελ12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° «ΣΩΣΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΣΤΟΧΟ»	
ΕΝΟΤΗΤΑ 2.1 Επιλογή τύπου πλοίου.....	σελ14
ΕΝΟΤΗΤΑ 2.2 Η οικονομική κρίση φέρνει πιο κοντά την νεολαία στο ναυτικό επάγγελμα	σελ22
ΕΝΟΤΗΤΑ 2.3 Περιζήτητοι οι Έλληνες αξιωματικοί.....	σελ24
ΕΝΟΤΗΤΑ 2.4 Οι ακαδημίες εμπορικού ναυτικού στην Ελλάδα.....	σελ25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3° «ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ»	
ΕΝΟΤΗΤΑ 3.1 Σίγουρη αποκατάσταση.....	σελ29
ΕΝΟΤΗΤΑ 3.2 Υψηλοί μισθοί.....	σελ30
ΕΝΟΤΗΤΑ 3.3 Μέλλον ναυτικού επαγγέλματος.....	σελ31
ΕΝΟΤΗΤΑ 3.4 Διαβίωση επάνω στο πλοίο	σελ34
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	σελ 37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ38

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

- Στο πρώτο κεφάλαιο θα αναπτύξουμε τι είναι το ναυτικό επάγγελμα, την σύμβαση του ναυτικού επαγγέλματος και την σύμβαση εργασίας. Επίσης θα δούμε ποια είναι τα προσόντα που θα πρέπει να έχει κάποιος για να επιλέξει αυτό τον επαγγελματικό προσανατολισμό καθώς και την ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γνωρίσουμε τις Α.Ε.Ν της Ελλάδας θα δούμε τον τύπο πλοίου που μπορεί ο κάθε ναυτικός να επιλέξει, θα δούμε πως η οικονομική κρίση έχει φέρει την νεολαία κοντά στο επάγγελμα και πόσο περιζήτητοι είναι οι Έλληνες αξιωματικοί πράγμα που προσφέρει σίγουρες θέσεις εργασίας σε εκείνους που επιλέγουν να ακολουθήσουν το συγκεκριμένο επάγγελμα.
- Στο τρίτο κεφάλαιο θα δούμε τα κριτήρια επιλογής του ναυτικού επαγγέλματος , το μέλλον της Ελληνικής ναυτιλίας και πως εγγυάται μέλλον στους Έλληνες ναυτικούς και επίσης πως επηρεάζει η διαβίωση επάνω στο πλοίο την επιλογή του επαγγέλματος.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι από παράδοσης ένα ναυτιλιακό έθνος, καθώς η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα η παλαιότερη μορφή απασχόλησης των Ελλήνων και αποτελεί βασικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας από την αρχαιότητα.

Μέσω της θαλάσσιας οδού μεταφέρεται περίπου το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, υπάρχουν γύρω στα 60.000 πλοία παγκοσμίως και 1.5 εκατομμύριο ναυτικοί, φανταστείτε λοιπόν την αναγκαιότητα του ναυτικού επαγγέλματος, την δυσκολία, την ιδιαιτερότητα του και το πλήθος των εργαζομένων που απασχολούνται στον κλάδο αυτό.

Η τεράστια ζήτηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος και οι υψηλές απολαβές που προσφέρουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στους ναυτικούς κάνουν όλο και περισσότερους νέους να επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα ως επαγγελματικό προσανατολισμό που θα τους εγγυείται μέλλον και επαγγελματική εξασφάλιση

Αν Σκέφτεστε να κάνετε καριέρα στην θάλασσα και να γίνετε ναυτικός, σίγουρα πριν επιλέξετε το συγκεκριμένο επάγγελμα θα πρέπει να γνωρίζετε ότι αφενός μεν είναι ένα κερδοφόρο και εξελίξιμο επάγγελμα, αφετέρου είναι πολύ ιδιαίτερο και δύσκολο. .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

«ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ»

1.1 ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΣΩΣΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το σωστό θα ήταν να πω σε αυτήν την παράγραφο ότι θα πρέπει πολύ προσεχτικά να διαλέξετε την καλύτερη σχολή στην Ελλάδα ώστε να αποκτήσετε τα κατάλληλα εφόδια για την καριέρα σας αλλά δυστυχώς καμία από τις υπάρχουσες σχολές στην Ελλάδα δεν θα σας δώσει τα εφόδια που θα χρειαστείτε στην συνέχεια. Θα πρέπει να έχετε στο μυαλό σας ότι θα πρέπει να διαβάσετε και να ασχοληθείτε πάρα πολύ και από μόνοι σας, γιατί η θέση του αξιωματικού (γέφυρας ή μηχανής), όσο και αν κάποιος προσπαθούν να υποβαθμίσουν, είναι πολύ υπεύθυνη και θα χρειαστείτε πολύ υπομονή και γνώσεις ώστε να αντεπεξέλθετε στα απαιτητικά καθήκοντα της. **ΟΠΟΤΕ ΔΙΑΒΑΣΜΑ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΔΙΑΒΑΣΜΑ.**

Το επάγγελμα του ναυτικού προσφέρει πληθώρα επιλογών. Καριέρα στην θάλασσα σαν πλοίαρχος (ανθυποπλοίαρχος, υποπλοίαρχος, πλοίαρχος) ή Μηχανικός (τρίτος, δεύτερος, πρώτος), στην στεριά σε γραφείο, σαν μάγειρας και στην ακτοπλοΐα ακόμα και σαν ναύτης, λοστρόμος, καμαρότος. Όσο αναφορά τις ρεαλιστικές επιλογές που έχει ένας νέος να σκεφτεί, είναι ανάμεσα στην ειδικότητα του πλοίαρχου και μηχανικού (δόκιμος γέφυρας ή δόκιμος μηχανής). Λοιπόν σκεφτείτε προσεχτικά, ρωτήστε ναυτικούς και μάθετε ακριβώς τις απαιτήσεις τις κάθε θέσης. Είναι πολύ σημαντικό, γιατί έχω δει πολλά παιδιά να λένε ότι μετάνιωσαν που πήγαν για μηχανικοί και δεν πήγαν για πλοίαρχοι και το αντίθετο.

Δεδομένου ότι η δουλειά του ναυτικού είναι στη θάλασσα, μακριά από στεριά και νοσοκομεία, καλό θα είναι αν έχετε κάποιο σοβαρό πρόβλημα υγείας να μη το επιλέξετε σαν επάγγελμα. Θα είναι ότι χειρότερο γιατί θα δημιουργήσετε αρκετά προβλήματα σε εσάς τους ίδιους (κυρίως), αλλά και στο υπόλοιπο πλήρωμα. Σκεφτείτε ότι θα πρέπει να λείπετε από το σπίτι σας 4,6,7 η ακόμα 8 και 9 μήνες (ανάλογα τον τύπο караβιού και την εταιρεία). Ακόμα η φυσική σας κατάσταση θα πρέπει να είναι ικανοποιητική (δεν είπα να είστε κ ολυμπιονίκης αλλά καταλαβαίνετε). Η υγεία είναι από τα σημαντικότερα σε αυτό το επάγγελμα, μην το αμελήσετε.

Αν είσατε κοινωνικό άτομο και δεν μπορείτε να ζήσετε διαφορετικά τότε σίγουρα θα έχετε πρόβλημα σαν ναυτικός. Αν είσατε ευαίσθητος και χρειάζεστε τους φίλους και τη οικογένεια σας ή έχετε συνηθίσει να συναναστρέφεστε με πολλά άτομα, τότε θα είναι πολύ δύσκολο να προσαρμοστείτε στο καράβι και στα καθήκοντα σας. Αν συνυπολογίσουμε ότι πλέον τα καράβια μένουν στα λιμάνια για λίγο χρόνο, τότε είναι ακόμα δυσκολότερα.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 2019

Εάν δεν διαθέτετε καλό χαρακτήρα θα είναι δύσκολο έως ακατόρθωτο να ενταχθείτε σε ένα καράβι. Σκεφτείτε ότι θα μένετε και θα δουλεύετε μαζί με 25-30 άτομα ημερήσιος για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Αν υπάρξουν «κακίες» θα πρέπει να έχετε την ικανότητα να τις αφήνετε στην άκρη. Αν δεν μπορείτε να το κάνετε αυτό είναι σίγουρο ότι οι διαπληκτισμοί με τους γύρω σας αλλά και η ΜΗ απόδοση εργασίας, θα πρέπει να θεωρούνται δεδομένα. Χρειάζεται ψυχραιμία, «πολιτική» και πολύ ΥΠΟΜΟΝΗ.



1.2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Οι απόφοιτοι των Α.Ε.Ν. αποκτούν τίτλο σπουδών Τρίτης Βαθμίδας Εκπαίδευσης και ταυτόχρονα αποδεικτικό ναυτικής ταυτότητας Γ΄ τάξης Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. Επίσης μπορούν να πραγματοποιήσουν μεταπτυχιακές σπουδές σε σχολές του εσωτερικού και εξωτερικού σε ειδικότητες που είναι αναγκαίες στο χώρο της Ναυτιλίας. Από τη στιγμή που ένας απόφοιτος Λυκείου ή Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης επιλέξει τη σταδιοδρομία στη ναυτιλία, έχει προοπτικές για άμεση επαγγελματική αποκατάσταση και στη συνέχεια για επαγγελματική εξέλιξη με σημαντικές οικονομικές απολαβές.

Οι απόφοιτοι Α.Ε.Ν. μπορούν να εξελιχθούν σε Β΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς και στη συνέχεια σε Α΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς, αφού πραγματοποιήσουν θαλάσσια υπηρεσία και την κατάλληλη επιμόρφωση. Σήμερα, η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για τη βαθμολογική προαγωγή σε πλοιάρχους ή μηχανικούς Β΄ είναι 24 μήνες (από 36 που ήταν πριν) και για την προαγωγή σε πλοιάρχους ή μηχανικούς Α΄ είναι 24 μήνες (από 36 που ήταν για τους πλοιάρχους).

Η σταδιοδρομία στη Ναυτιλία δεν περιορίζεται όμως μόνο στα πλοία. Γύρω απ' αυτή δραστηριοποιούνται και πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορεύσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις, παρεμφερείς Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί κ.ά. Αυτοί προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και ουσιαστικές προοπτικές εξέλιξης, ανάλογα με τη θέληση και τη φιλοδοξία καθενός. Με τις γνώσεις και την εμπειρία που αποκτά ο Αξιωματικός όταν υπηρετεί στα πλοία, έχει όλες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που του επιτρέπουν να σταδιοδρομήσει αργότερα και στην ξηρά. Πολλά ανώτερα και ανώτατα στελέχη που απασχολούνται σήμερα στους παραπάνω κλάδους προέρχονται από τις τάξεις των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.

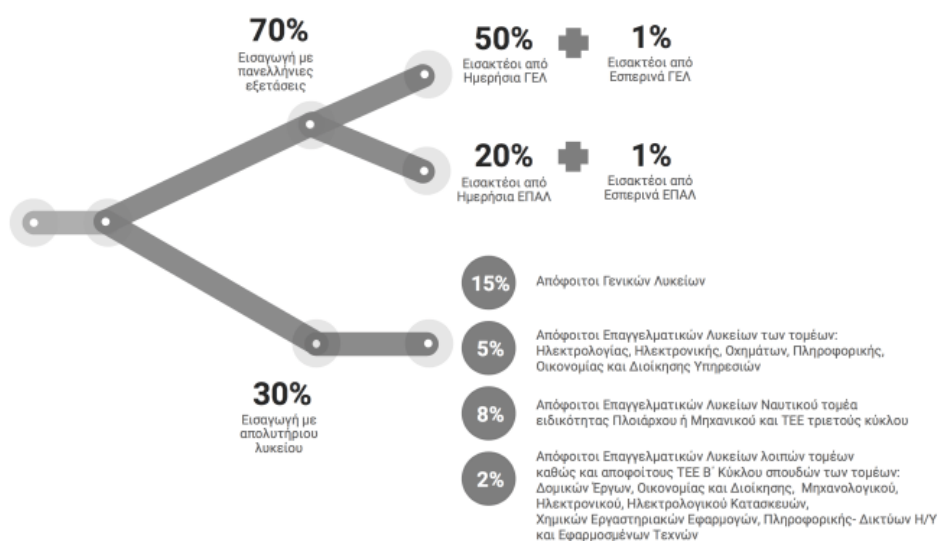
Σήμερα που χτίζονται συνεχώς νέα καράβια, που υπάρχει έλλειμμα αξιωματικών στα πλοία, ο Έλληνας αξιωματικός γίνεται περιζήτητος. Διαλέγοντας το επάγγελμα αυτό γίνεσαι ένας από τους λίγους, ένας από εκείνους που μετά από εννέα χρόνια θα μπορείς να είσαι "και ο πρώτος". Και οι αμοιβές των πρώτων είναι σήμερα οι υψηλότερες στην Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό.

1.3 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, έχει εγκαθιδρύσει ένα εκπαιδευτικό σύστημα που εγγυάται την υψηλού επιπέδου επαγγελματική κατάρτιση των Ελλήνων ναυτικών ούτως ώστε αυτοί να μπορούν να ανταποκρίνονται πλήρως στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που επιβάλλονται από τη διεθνή δραστηριότητα της ναυτιλίας, από την τεχνολογική εξέλιξη και φυσικά από το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Ελληνικού στόλου τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα, δημιούργησε ένα Σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της και στις απαιτήσεις της διεθνούς νομοθεσίας. Οι Έλληνες δόκιμοι αξιωματικοί ακολουθούν μαθήματα που παρέχονται από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού οι οποίες λειτουργούν σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική επικράτεια της χώρας με πλούσια και μακρά ναυτική ιστορία, υπό την επίβλεψη της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ).

Οι σπουδές στις ΑΕΝ διαρκούν 4 χρόνια και ακολουθούν το σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης σύμφωνα με το οποίο η φοίτηση εναλλάσσεται μεταξύ θεωρητικής εκπαίδευσης στην Ακαδημία (6 διδακτικά εξάμηνα) και αμειβόμενης πρακτικής εκπαίδευσης στο πλοίο, συνολικής διάρκειας 12 μηνών (sandwich courses).

Η φοίτηση στις ΑΕΝ είναι δωρεάν και δυνατότητα ενδιαίτησης για τους σπουδαστές παρέχεται σε όλες τις ΑΕΝ, εκτός των ΑΕΝ/ Ασπροπύργου και Μακεδονίας, ενώ για τις σπουδάστριες δυνατότητα ενδιαίτησης παρέχεται στις ΑΕΝ/ Κρήτης και Ηλείου.



1.4 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Όπως αναφέραμε, η βιομηχανία της ναυτιλίας αφορά πλήθος δραστηριοτήτων οι οποίες, όπως είναι φυσικό σχετίζονται με αντίστοιχα επαγγέλματα. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα ασχοληθούμε με το κατεχοχόν ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτική εργασία. Ως ναυτικό επάγγελμα και ναυτική εργασία ορίζεται το σύνολο των επαγγελμάτων και των επαγγελματικών δραστηριοτήτων που ασκούνται σε πλοία επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά, αλιευτικά, φορτηγά και πετρελαιοφόρα κατά τη διαδικασία της πλεύσης. Τα ναυτικά επαγγέλματα ορίζονται στις εξής κατηγορίες:

- Τους πλοιάρχους που ευθύνονται για τη διακυβέρνηση του πλοίου και τη διοίκηση του πληρώματος.
- Τους μηχανικούς που είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία και συντήρηση του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου.
- Τους ιατρούς.
- Τους οικονομικούς αξιωματικούς που προΐστανται των οικονομικών υπηρεσιών του πλοίου.
- Τους λογιστές.
- Τους αξιωματικούς ασυρμάτου που διαχειρίζονται το προσωπικό ασυρμάτου.
- Τους ηλεκτρολόγους.
- Το πλήρωμα καταστρώματος και τους ασκούντες συναφή επαγγέλματα (ναύκληρος, ξυλουργός, ναύτης, δόκιμος πλοίαρχος).
- Το κατώτερο προσωπικό μηχανοστασίου (μηχανοδηγός, θερμαστής, λιπαντής, δόκιμος μηχανικός, καθαριστής).
- Τους μάγειρες.
- Τους ταξιδιωτικούς συνοδούς και τους φροντιστές.
- Τους εργαζόμενους στον τομέα της ψυχαγωγίας των επιβατών.
- Τους εμπόρους ειδών πρώτης ανάγκης και αφορολογήτων ειδών.
- Τους καμαρότους.
- Τους καθαριστές.

Όσα επαγγέλματα δεν εκτελούνται κατά την πλεύση ακόμη κι αν σχετίζονται με τις ναυτιλιακές διαδικασίες δεν μπορούν να συγκαταλέγονται στο ναυτικό επάγγελμα εφόσον δεν περιλαμβάνουν πλεύσιμη υπηρεσία.



1.5 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα, το ναυτικό επάγγελμα είναι ιδιαίτερα δημοφιλές λόγω της γεωφυσιογνωμίας της χώρας, της ύπαρξης πολλών νησιών, αλλά και της ιδιαίτερης σχέσης που διαχρονικά είχαν οι Έλληνες με τη θάλασσα. Μια σχέση που είναι έκδηλη τόσο στην παράδοση και τα έθιμα του τόπου όσο και στις τέχνες και την καθημερινότητα των κατοίκων. Η Ελλάδα ήταν ανέκαθεν ναυτική χώρα και σήμερα περισσότερο από ποτέ χρειάζεται τη συμβολή της ναυτικής βιομηχανίας για να ξεπεράσει τη δυσχερή οικονομική συγκυρία στην οποία έχουν περιέλθει οι κάτοικοί της. Οι αρχαίοι Έλληνες ασχολούμενοι από νωρίς με την ναυτιλία πέτυχαν την άνθηση του εμπορίου και του πολιτισμού τους. Η οικονομία πολλών ελληνικών νησιών στηριζόταν για πολλούς αιώνες στη ναυτιλία και στην αλιεία, αλλά και μεταγενέστερα, μέχρι και τις μέρες μας, η θάλασσα αποτελούσε πάντοτε μια ιδιαίτερα επικερδή απασχόληση για όσους επέλεγαν το ναυτικό επάγγελμα, γεγονός που ενισχύει και την εθνική οικονομία με τη διαρκή εισροή συναλλάγματος από τους Έλληνες ναυτικούς. Ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανήκει σε Έλληνες εφοπλιστές, ενώ οι Έλληνες ανώτεροι αξιωματικοί θεωρούνται ακόμη και σήμερα ως οι περισσότερο αξιόλογοι παγκοσμίως. Σύμφωνα με έρευνες, όσον αφορά την αξιοπιστία των αξιωματικών του ναυτικού, προηγούνται οι Έλληνες και ακολουθούν οι Φιλιπινέζοι και οι Ουκρανοί ναυτικοί. Για αυτόν ακριβώς το λόγο στα περισσότερα εμπορικά πλοία μπορεί κάποιος να συναντήσει πολλούς Έλληνες πλοιάρχους και μηχανικούς. Αξίζει να σημειώσουμε τη συμβολή των Ελλήνων ναυτικών κάθε φορά που η χώρα βρέθηκε σε απειλή, από του Περσικούς πολέμους μέχρι την απελευθέρωση από τον Τουρκικό ζυγό, και την απόκρουση των Ιταλών κατακτητών κατά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Σε κάθε στιγμή της ελληνικής ιστορίας αναφέρονται ηρωικά κατορθώματα στη θάλασσα, από τις ελληνικές τριήρεις στους μπουρλοτιέρηδες και από το αντιτορπιλικό Έλλη στο υποβρύχιο Παπανικολής.

Στη μεταπολεμική Ελλάδα πάντως, αυτή η έλξη της θάλασσας προς τους νέους μειώθηκε δραματικά. Ο αριθμός των ναυτικών μειώθηκε από τους 100.000 περίπου το 1970 στους 16.000 το 2008. Οι λόγοι είναι συγκεκριμένοι και αφορούν σαφώς και τις πολιτικές που ακολουθήθηκαν διαχρονικά από το Υπουργείο Ναυτιλίας. Το γεγονός είναι ότι τόσο η σταδιακή ισοσκέλιση των αμοιβών στη θάλασσα και στη στεριά, όσο και η δυνατότητα πρόσληψης χαμηλόμισθου κατώτερου πληρώματος από υποανάπτυκτες χώρες, αύξησαν μεν τα κέρδη για τους Έλληνες εφοπλιστές μείωσαν δε τη δημοτικότητα του επαγγέλματος.

1.6 ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η σύμβαση ναυτικής εργασίας είναι συμφωνία που υπογράφεται μεταξύ εφοπλιστή και ναυτικού και ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν την εργασία επί του πλοίου, όπως κύριους και πρόσθετους όρους εργασίας, τις αμοιβές, καθώς και τρόπους επίλυσης των διαφορών. Στην Ελλάδα ισχύουν συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, οι οποίες υπογράφονται μεταξύ των συνδικαλιστικών φορέων εργοδοτών-εφοπλιστών και εργαζομένων-ναυτικών. Οι συλλογικές συμβάσεις βασίζονται στο Νόμο 3276/44 'Περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία'. Αυτές επικυρώνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και στη συνέχεια δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Συνήθως η ισχύς τους είναι ετήσια. Γενικά οι συλλογικές αυτές συμβάσεις αποτελούν ένα σύνολο υποχρεώσεων, τόσο για τη ναυτική εργοδοσία (εφοπλιστές, πλοιοκτήτες, πλοιάρχους), όσο και για τους ναυτικούς κάθε ειδικότητας, ανεξάρτητα αν ανήκουν σε συνδικαλιστικά σωματεία ή αν δρουν μεμονωμένα.

Για κάθε τύπο πλοίου υπογράφεται και ξεχωριστή σύμβαση, ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων, τις διαφορές, το αντικείμενο μεταφοράς, την επικινδυνότητα αυτού, τη διάρκεια πλοών, τα στοιχεία δηλαδή που καθορίζουν τη σύνθεση και τις αμοιβές του πληρώματος.

Ειδικότερα οι συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζουν:

- Το μισθολόγιο ανά κατηγορία εργασίας, τις προσαυξήσεις και τα επιδόματα.
- Τις πρόσθετες αμοιβές (υπερωρίες).
- Τις ώρες εργασίας, σε πλεύση και στο λιμάνι.
- Τη διατροφή και την τροφοδοσία του πληρώματος.
- Τις προβλεπόμενες άδειες τους ειδικούς μισθούς λόγω ασθενείας των ναυτικών.
- Τις εργασίες που παρέχουν ή όχι δικαίωμα υπερωριών.
- Τις δικαιούμενες προκαταβολές έναντι μισθού.
- Τον τρόπο επίλυσης των διαφορών.
- Τη διάρκεια ισχύς της συμβάσεως.

Η ισχύουσα σύμβαση συλλογικής εργασίας στη χώρα μας υπογράφηκε μεταξύ της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας για δύο χρόνια και ισχύει από 1/1/2012 μέχρι 31/12/2013.1 Ο πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού ναυτολογείται με ιδιαίτερη σύμβαση ναυτολόγησης πλοιάρχου. Η σύμβαση ναυτικής εργασίας ονομάζεται σύμβαση ναυτολόγησης.

Για να μπορέσει κάποιος να υπογράψει σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει απαραίτητα να έχει απογραφεί. Η απογραφή είναι η διαδικασία με την οποία κάποιος αποκτά την άδεια άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος. Για την απογραφή χρειάζεται καταρχήν η ελληνική υπηκοότητα και η εγγραφή στα μητρώα του δήμου, σωματική και πνευματική ικανότητα για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος, η μη καταδίκη σε ποινή μεγαλύτερη του ενός έτους, η εκπλήρωση των στρατιωτικών υποχρεώσεων και η διετή προϋπηρεσία σε ελληνικό πλοίο. Με την απογραφή ο ναυτικός αποκτά το ναυτικό φυλλάδιο που του δίνει τη δυνατότητα κατάρτισης σύμβασης ναυτολόγησης.

Το περιεχόμενο της σύμβασης ναυτολόγησης ρυθμίζεται από κανόνες

αναγκαστικού δικαίου, μεταξύ των οποίων υπάρχουν κανόνες αυτόνομης ρύθμισης όπως συλλογικές συμβάσεις. Για να καταρτιστεί η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει πρώτα να πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, χρειάζεται αρχικά η τήρηση του απαιτούμενου τύπου κατάρτισης. Η σύμβαση ναυτολόγησης πρέπει να περιέχει το όνομα του ναυτολογούμενου, τον τόπο και το χρόνο καταγωγής του, την περιφέρεια και τον αριθμό απογραφής, όπως και την ειδικότητά του. Για το πλοίο πρέπει να αναφέρεται το όνομα, η χωρητικότητα και το διεθνές του σήμα και βέβαια το όνομα του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου. Ακόμη αναφέρονται ο μισθός και η διάρκεια της σύμβασης. Η σύμβαση ναυτολόγησης χρονολογείται και υπογράφεται από τα ενδιαφερόμενα μέρη και την αρχή από την οποία βεβαιείται οποιαδήποτε δήλωση του ναυτολογούμενου. Αντίγραφο της σύμβασης ναυτολόγησης, καθώς και αντίγραφο της συλλογικής σύμβασης προσαρτώνται στο ναυτολόγιο. Οι όροι της ναυτολόγησης επεκτείνονται και επί όσων προσλαμβάνονται μετά τη σύνταξη του ναυτολογίου εκτός κι αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία.

Ο ναυτικός υποχρεούται να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με το νόμο, τη σύμβαση ναυτολόγησης και τους κανονισμούς, υπακούοντας πάντοτε στις διαταγές των ιεραρχικά προϊσταμένων. Ο πλοίαρχος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού μπορεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις να αναθέτει προσωρινά στο ναυτικό υπηρεσία διαφορετική από τα καθήκοντά του ή επιπλέον εκείνης που ανέλαβε με τη σύμβαση ναυτολόγησης, ακόμη κι αν είναι ασυμβίβαστη προς το βαθμό του. Απαγορεύεται στο ναυτικό να φορτώσει στο πλοίο αντικείμενα χωρίς τη ρητή έγγραφη άδεια του πλοιάρχου. Ο ναυτικός που παραβιάζει την ανωτέρω διάταξη υποχρεούται να επανορθώσει κάθε ζημιά, ενώ ο καπετάνιος δικαιούται να εγκαταλείψει στη στεριά ή να ρίξει στη θάλασσα όποια αντικείμενα ανακαλύψει στο πλοίο χωρίς την άδειά του μετά τον απόπλου. Η συντήρηση και η καλή διατήρηση του πλοίου κατά την υπηρεσία αποτελεί υποχρέωση του ναυτικού. Επίσης οφείλει να διατηρεί σε καλή

κατάσταση όλα τα αντικείμενα που χρησιμοποιεί κατά την υπηρεσία του.

Κάθε σύμβαση ναυτολόγησης λύεται αυτοδίκαια σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, αποβολής της ελληνικής σημαίας ή εκποίησης του σε δημόσιο πλειστηριασμό. Ο πλοίαρχος δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση λόγω ανικανότητας απόπλου του πλοίου και λόγω παράνομης απουσίας του ναυτικού. Η σύμβαση ναυτολόγησης που λήγει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, παρατείνεται μέχρι την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού. Ο πλοίαρχος έχει σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να καταγγείλει τη σύμβαση ναυτολόγησης οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος. Σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου χρόνου μπορεί να λυθεί με καταγγελία από το ναυτικό μετά από εννέα μήνες από τη σύναψή της. Σε περίπτωση που το λιμάνι προορισμού βρίσκεται εκτός της Μεσογείου, της Ερυθράς Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και της Ευρώπης, η ανωτέρω σύμβαση μπορεί να λυθεί με καταγγελία από το ναυτικό μετά την πάροδο ένδεκα μηνών. Η σύμβαση λύεται μετά από επτά ημέρες από την καταγγελία και παρατείνεται μέχρι την άφιξη του πλοίου σε λιμάνι. Ο ναυτικός δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση εφόσον το πλοίο βρίσκεται σε ελληνικό λιμάνι. Αν ο προορισμός του πλοίου βρίσκεται εκτός της Μεσογείου, της Ερυθράς Θάλασσας, του Περσικού Κόλπου και της Ευρώπης η σύμβαση παρατείνεται το ανώτατο μέχρι ένα μήνα μέχρι να βρεθεί αντικαταστάτης του ναυτικού που κατήγγειλε τη σύμβαση. Σύμβαση ναυτολόγησης αορίστου ή ορισμένου χρόνου μπορεί να καταγγελθεί από το ναυτικό σε οποιονδήποτε χρόνο εφόσον ο πλοίαρχος υποπέσει σε βαριά παράβαση έναντι των ναυτικών του καθηκόντων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

«ΣΩΣΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΣΤΟΧΟ»

2.1 ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο κάθε ναυτικός στο ξεκίνημα της καριέρας του καλείται να επιλέξει σε ποιον τύπο πλοίου θέλει να ταξιδέψει χωρίς βέβαια αυτό να τον δεσμεύει καθώς ο κάθε ναυτικός μπορεί να αλλάξει εταιρεία ή τύπο πλοίου κάθε ταξίδι. Θα πρέπει όμως να γνωρίζει σε τι Κάποτε οι άνθρωποι δεν ξεχώριζαν πλοία και όταν μιλούσαν για πλοίο, εννοούσαν κάθε πλεύσιμο που μπορεί να μεταφέρει φορτίο στη θάλασσα. Με την πάροδο όμως του χρόνου, έγινε εμφανής η ανάγκη για τον διαχωρισμό τους.

Ο διαχωρισμός τους γίνεται με βάση την περιοχή που ταξιδεύουν (Ποντοπόρα, Ακτοπλοϊκά, Εγχώριων υδάτων), το υλικό κατασκευής τους (Ξύλινα, μεταλλικά ή μεικτής κατασκευής), το μέσο προώσεως (Μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, κωπήλατα ή ρυμουλκούμενα) και το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους. πλοίο θα ταξιδέψει και σε ποια κατηγορία ανήκει.

Παρακάτω θα αναλύσουμε και θα δούμε τους τύπους των πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους.

Οι βασικές κατηγορίες πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους είναι 4 και είναι οι εξής:

- 1. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (cargo Ships) :** φορτηγά χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν κάθε είδος φορτίου και διαχωρίζονται σε φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων, σε φορτηγά πλοία υγρών φορτίων και φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών.

Φορτηγά πλοία Ξηρών φορτίων:

Διακρίνονται σε πλοία που μεταφέρουν χύμα ομοειδή φορτία (bulk carrier) και σε πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo).

- Χύμα ομοειδή φορτία είναι η ζάχαρη, το σάρι, το κάρβουνο κ.τ.λ.



- Τα γενικά φορτία στην σημερινή εποχή μεταφέρονται με πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containership). Τέτοια φορτία μπορεί να είναι ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχτεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο. Ακόμα, πλοία γενικού φορτίου είναι και τα πλοία μεταφοράς οχημάτων (Roll-On/Roll-Off) τα οποία οχήματα μπορούν να μπουν μέσα στο πλοίο και να ξεφορτώσουν και φορτίο.



Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων:

Είναι τα δεξαμενόπλοια (Tanker) τα οποία διαθέτουν δεξαμενές στις οποίες, ανάλογα και με τον τύπο τους, φορτώνουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα κ.τ.λ. Στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases).

TANKER



L.N.G



L.P.G



2. Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών:

Είναι πλοία που μεταφέρουν εναλλακτικά υγρά και ξηρά χύμα φορτία. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τα bulk/oil carriers- O.B.O. και τα Ore/oil carriers.



ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ (passenger ships): Χαρακτηρίζονται τα πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και υπό προϋποθέσεις φορτία και οχήματα. Τέτοια πλοία είναι τα επιβατηγά της ακτοπλοΐας, τα κρουαζιερόπλοια και τα υπερωκεάνια πλοία.



3. ΠΛΟΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ :

Πλοία ειδικού προορισμού είναι πλοία τα οποία δημιουργήθηκαν λόγω ανάγκης για γρήγορες μεταφορές ή λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας η οποία μας υποχρέωσε στην κατασκευή των πλοίων αυτών. Πλοία ειδικού προορισμού είναι τα πλοία ψυγεία (Refrigerated ship), τα αλιευτικά (Fishing boat), τα ωκεανογραφικά (Oceanographic ships), τα πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Cable ships), τα εκπαιδευτικά (Training ships), μετεωρολογικά (Meteorological ships).



4. ΠΛΟΙΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (auxiliary ships) :

Τα πλοία βοηθητικής ναυτιλίας είναι πλοία τα οποία δεν μεταφέρουν φορτία ή ανθρώπους αλλά βοηθούν τα υπόλοιπα πλοία για την ασφαλή και ομαλή διέλευση τους. Τέτοια πλοία είναι τα παγοθραυστικά (Icebreakers), τα ρυμουλκά (Tug boats) , οι βυθοκόροι (Dredges), οι πλοηγίδες (Pilot boats), τα φαρόπλοια (Light vessels), οι πλωτοί γερανοί (Floating Derricks), τα ναυαγσωστικά (Salvage Boats).



2.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΦΕΡΝΕΙ ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ ΤΗΝ ΝΕΟΛΑΙΑ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η οικονομική κρίση αναγκάζει τα Ελληνόπουλα να στραφούν στη θάλασσα. Το δύσκολο και απαιτητικό επάγγελμα του ναυτικού έγινε ελκυστικό λόγω των υψηλών μισθών. Σήμερα, με την ανεργία να φτάνει το 27%, η θάλασσα είναι για πολλούς η μόνη διέξοδος. Οι σκληρές και συνάμα τόσο τρυφερές εικόνες των ναυτικών οικογενειών έγιναν μυθιστορήματα και κινηματογραφικές ταινίες. Ο στίχος του Καββαδία «Γιε μου, πού πας; Μάνα, θα πάω στα καράβια» έχει σημαδέψει γενιές ολόκληρες. Η φτώχεια έστρεψε πριν από 50 χρόνια τον Έλληνα στη θάλασσα για τα καλά. Τότε έπεσε ο σπόρος για να γιγαντωθεί η ελληνική ναυτιλία και να κυριαρχήσει στον κόσμο. Πολλοί από τους φτωχούς εκείνους ναυτικούς έγιναν αργότερα караβοκύρηδες. Με το πέρασμα των χρόνων το βιοτικό επίπεδο στην Ελλάδα άρχισε να ανεβαίνει και η νεολαία απομακρύνθηκε από το δύσκολο και απαιτητικό επάγγελμα του ναυτικού. Αν και οι μισθοί ήταν μεγάλοι και οι θαλασσόλυκοι έκαναν περιουσίες, τα Ελληνόπουλα προτίμησαν τις ανέσεις της στεριάς και την οικογενειακή θαλπωρή. Ωστόσο, ο τροχός γύρισε και πάλι για την Ελλάδα δεκαετίες πίσω. Η οικονομική κρίση γονάτισε τη χώρα και η ανεργία ξεπέρασε το 27%. Δουλειές λιγιστές, προοπτικές επίσης λιγιστές. Το μέλλον γκρίζο, αφυδατώνει τα νιάτα και τα όνειρά τους. Στις κρίσιμες αυτές εποχές το βλέμμα του Έλληνα στράφηκε για μια ακόμη φορά προς τη θάλασσα, την αιώνια αγαπημένη του, τη ζωογόνο δύναμη του έθνους. Η οικονομική κρίση οδηγεί τα Ελληνόπουλα και πάλι στους ωκεανούς, σε αναζήτηση ενός καλύτερου αύριο, σε μια παγκόσμια βιομηχανία όπου η Ελλάδα είναι ο κυρίαρχος πρωταγωνιστής. Τα δυνατά μυαλά της πατρίδας, μαθητές με αξιώσεις και δυνατότητες, επιλέγουν πλέον να διεκδικήσουν ένα κομμάτι της εθνικής θαλάσσιας κληρονομιάς τους. Επιλέγουν συνειδητά να σπουδάσουν ένα επάγγελμα που, αν μη τι άλλο, τους εξασφαλίζει μια προοπτική, αφού ακόμη και σε περιόδους παγκόσμιας οικονομικής κρίσης «η ναυτιλία αρρωσταίνει αλλά ποτέ δεν πεθαίνει», όπως λένε οι θαλασσινοί. Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι πλέον στις πρώτες επιλογές των μαθητών και μαθητριών και για τον λόγο αυτό οι βάσεις ανεβαίνουν. Νέοι άνθρωποι, αγόρια και σε μικρότερο βαθμό κορίτσια, με προσόντα και υψηλό μέσο όρο στους βαθμούς τους στο σχολείο ενδιαφέρονται να γίνουν καπετάνιοι και μηχανικοί και να αλλάξουν τη ρότα της ελληνικής ναυτιλίας και της ζωής τους. Οι βάσεις φέτος διαμορφώθηκαν σε υψηλό επίπεδο, κοντά στο 19, καθώς η ζήτηση από τους υποψήφιους σπουδαστές εκτινάχθηκε στα ύψη. Οι εποχές που οι επιτυγχόντες στις ναυτικές σχολές περνούσαν με χαμηλούς βαθμούς, αφού τις δήλωναν στο μηχανογραφικό για να πάρουν αναβολή από τον Στρατό, έχουν παρέλθει ανεπιστρεπτί. Ο φοιτητής σε μια Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στο πρώτο μάρκο, εκπαιδευτικό ταξίδι, 6μηνης διάρκειας, που είναι υποχρεωτικό για να περάσει το έτος, παίρνει μισθό από 600 ευρώ που είναι το ελάχιστο και μπορεί να φτάσει και τα 1.700 ευρώ.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 2019

Ο πρωτόπαρκος αξιωματικός, ο junior officer, όπως αποκαλείται, έχει μισθό 3.700 ευρώ. Σε ηλικία 24 ετών, όπου συνεχίζει να μαζεύει εμπειρίες, παύει να θεωρείται junior και πλησιάζει τα 5.200 ευρώ. Ως ανθυποπλοίαρχος συνεχίζει για τέσσερα χρόνια, για να γίνει υποπλοίαρχος στα 29-30 του. Στη βαθμίδα αυτή ο μισθός κυμαίνεται από 8.500 έως 9.000 ευρώ. Μέχρι τα 36 τους οι περισσότεροι αξιωματικοί έχουν πάρει τον βαθμό του πλοιάρχου και ο μισθός τους σε δεξαμενόπλοιο φτάνει τα 12.500 ευρώ. Περιζήτητοι είναι και οι Έλληνες μηχανικοί, με τους μισθούς και την εξέλιξή τους να είναι παρόμοια με των πλοιάρχων. Όμως εκεί ο junior αξιωματικός, επειδή είναι μόνο ένας σε κάθε πλοίο και αναλαμβάνει αμέσως βάρδιες και περισσότερα καθήκοντα, πληρώνεται κατευθείαν με 5.200 ευρώ.



2.3 ΠΕΡΙΖΗΤΗΤΟΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ

Η ζήτηση για Έλληνες αξιωματικούς είναι τεράστια όχι μόνο από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που ελέγχουν περισσότερα από 4.000 πλοία, αλλά και από τις ξένες. Το μέλλον δε διαγράφεται ακόμη πιο αισιόδοξο, αφού ναυπηγούνται συνεχώς πλοία πάρα την οικονομική κρίση και υπάρχει μεγάλη ζήτηση παγκοσμίως για αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής.

Για τον νέο που θα ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα υπάρχει επίσης η προοπτική στα 40 του χρόνια, και εφόσον ξεχωρίσει για τα προσόντα του, να βγει στη στεριά, στα γραφεία της εταιρείας, και να γίνει αρχιπλοίαρχος με ακόμη μεγαλύτερο μισθό. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου, οι σπουδαστές προέρχονται κυρίως από την Αττική, τη Μακεδονία και την Πελοπόννησο, και σε πολλές περιπτώσεις από πόλεις χωρίς ναυτική παράδοση και χωρίς θέσεις εργασίας στη ναυτιλία. Είναι επίσης ενδιαφέρον ότι η συντριπτική πλειονότητα των σπουδαστών δεν διατηρεί οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία.

Οι περισσότεροι νέοι είχαν τη σύμφωνη γνώμη των γονέων τους στην επιλογή φοίτησης σε Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού και της σύνδεσης του επαγγελματικού μέλλοντός τους με τη θάλασσα. Επίσης, οι νέοι σπουδαστές θεωρούν, και είχαν δηλώσει, ως πρώτη προτίμηση μια ΑΕΝ. Το έπραξαν δε όχι ως λύση ανάγκης, αλλά χάριν της σίγουρης μελλοντικής σταδιοδρομίας που θεωρούν ότι προσφέρει η συγκεκριμένη επιλογή.

Επιθυμούν μάλιστα τη σταδιοδρομία στην ποντοπόρο ναυτιλία και πρώτα στις επιδιώξεις τους εμφανίζονται τα δεξαμενόπλοια και ακολουθούν τα LPG/ LNG, τα φορτηγά πλοία, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η απασχόληση στη μικρών αποστάσεων-μεσογειακή ναυτιλία με μικρότερο, αλλά παρόμοιο βαθμό ελκυστικότητας.

Φέτος εισήχθησαν συνολικά 1.193 σπουδαστές στις ΑΕΝ, 695 πλοίαρχοι και 498 μηχανικοί, και υποβλήθηκαν από υποψήφιους-υποψήφιας για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού 3.275 αιτήσεις, επιβεβαιώνοντας το μεγάλο ενδιαφέρον των νέων παιδιών να ασχοληθούν επαγγελματικά με τη θάλασσα.

2.4 ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ς Η φοίτηση στις ΑΕΝ διαρκεί 8 εξάμηνα, εκ των οποίων τα δύο είναι εκπαιδευτικά ταξίδια σε πλοία του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου, συμβεβλημένα ή μη με το ΝΑΤ. Οι σπουδαστές μετά από απόφαση του ΥΝΑ, Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, μπορούν να εκπαιδευτούν και σε πλοία με ξένη σημαία, υπό την προϋπόθεση γνώσης της αγγλικής γλώσσας και ύπαρξης αξιωματικού αντίστοιχης ειδικότητας πλοιάρχου ή μηχανικού. Με το προηγούμενο καθεστώς πολλοί ήταν οι φοιτητές των ΑΕΝ που κινδύνευαν να χάσουν εξάμηνο γιατί δεν έβρισκαν πλοίο να κάνουν το υποχρεωτικό βάσει νόμου ταξίδι τους προκειμένου να περάσουν στην επόμενη ακαδημαϊκή χρονιά.

Μετά την αποφοίτησή τους, οι σπουδαστές αποκτούν το δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξης Ε.Ν. και μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. αντίστοιχα.

Η Ελλάδα είναι μια χώρα κατεξοχήν ναυτιλιακή με μακρά παράδοση στη ναυτοσύνη και τη ναυτική τέχνη, της οποίας κινητήριοι μοχλοί ήταν και είναι οι Έλληνες ναυτικοί. Για τον λόγο αυτό η κυβέρνηση έχει θέσει ως στόχο τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα και τη διαρκή αναβάθμιση της επαγγελματικής κατάρτισης των Ελλήνων ναυτικών.

Ήδη ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, σε συνεργασία με αρμόδιες επιτροπές «αναζητά τρόπους βελτιστοποίησης, με σεβασμό στην παράδοση, αλλά και στις σύγχρονες ανάγκες, ούτως ώστε η ναυτική εκπαίδευση της πρώτης ναυτιλίας παγκοσμίως να βρίσκεται ει δυνατόν καινοτόμα και μπροστά από τις ανάγκες του αύριο», επισημαίνουν πολιτικά στελέχη του ΥΝΑ και συνεχίζουν: «Γι' αυτόν τον λόγο έχει εντατικοποιηθεί η συνεργασία με την ιδιωτική πρωτοβουλία, που στη ναυτιλία εκπροσωπείται από τη μεγάλη ναυτιλιακή κοινότητα και επιφανείς εφοπλιστές με παράδοση στη ναυτιλία. Στη δυσμενή δημοσιονομική συγκυρία που βίωσε τα τελευταία χρόνια η χώρα μας, η ανάληψη του κόστους για την επισκευή κτιριακών αναγκών των ακαδημιών αποτελεί μία ακόμη ευκαιρία για την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια να σταθεί αρωγός στην κοινωνία μας με πράξεις στοχευόμενης προσφοράς». Η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Σύρου μαζί με το γήπεδο μπάσκετ επισκευάστηκε πλήρως. Η επισκευή αφορά και το διοικητήριο, το οποίο ήταν μη λειτουργήσιμο και επομένως η επισκευή του θα δώσει νέα διαθέσιμη χωρητικότητα στη σχολή για να καλύψει τις λειτουργικές ανάγκες φοίτησης των δοκίμων. Επιπρόσθετα, υπογράφηκε σύμβαση έργου και για επισκευές μικρής κλίμακας που χρειάζεται η Ακαδημία της Ύδρας, ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών θα δωρίσει στη σχολή τεχνολογικό εξοπλισμό και έναν προσομοιωτή γέφυρας, αναγκαίο εργαλείο για την αρτιότερη εκπαίδευση των δοκίμων. Εντεταλμένοι συνεργάτες της ΕΕΕ διενεργούν αυτοψίες στα κτίρια των ακαδημιών της Μηχανιώνας, της Χίου και των Οινουσσών, προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες τους και να δρομολογηθούν οι αναγκαίες εργασίες. Οι εν λόγω ενέργειες αποτελούν τη συνέχεια του προγράμματος επισκευής των ναυτικών ακαδημιών που ξεκίνησε με την επισκευή και πλήρη ανακαίνιση των εγκαταστάσεων του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), που ολοκληρώθηκε εντός του 2012. Ταυτόχρονα δωρεά ποσού

και υπογραφή της σύμβασης για την ανακατασκευή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Ιονίων Νήσων υπογράφηκε πρόσφατα, με τον πρόεδρο του Ιδρύματος Ευγενίδου, Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη. Η δωρεά του εν λόγω ιδρύματος υπολογίζεται σε ένα ποσό που προσεγγίζει τα 500.000 ευρώ και περιλαμβάνει την πλήρη αποκατάσταση των ζημιών στα κτίρια της ΑΕΝ στο Αργοστόλι, του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού της, καθώς και τοποθέτηση ενεργειακών παραθύρων.

Αυτές είναι οι ακαδημίες της Ελλάδας σήμερα:

1. Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



2. Α.Ε.Ν ΥΠΕΙΡΟΥ



3. Α.Ε.Ν ΣΥΡΟΥ



4. Α.Ε.Ν ΧΙΟΥ



5. Α.Ε.Ν ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ



6. Α.Ε.Ν ΚΡΗΤΗΣ



7. Α.Ε.Ν ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ



8. Α.Ε.Ν ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ



9. Α.Ε.Ν ΥΔΡΑΣ



10. Α.Ε.Ν ΚΑΛΥΜΝΟΥ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

«ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ»

3.1 ΣΙΓΟΥΡΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Είναι γεγονός ότι στη σημερινή εποχή ολοένα και περισσότεροι νέοι βάζουν πλώρη για το επάγγελμα του ναυτικού αναζητώντας μία πιο σίγουρη επαγγελματική αποκατάσταση. Αντιλαμβανόμαστε πως η σύγχρονη πραγματικότητα της στεριάς, το κλίμα αβεβαιότητας και η μάστιγα της οικονομικής κρίσης, σε αντίθεση με την ανοδική πορεία της ναυτιλίας αποτελούν σημαντικό κίνητρο για την επιλογή της σταδιοδρομίας στη θάλασσα. Στους παράγοντες αυτούς έρχονται να προστεθούν και τα σαφώς υψηλότερα και ικανοποιητικότερα μισθολόγια που προσφέρονται στο ναυτικό επάγγελμα, ενώ παράλληλα η αγάπη για τη θάλασσα καθώς και οι επιρροές από ανθρώπους με θαλάσσια τριβή και εμπειρία συμβάλλουν στην επιλογή αυτή.

Το μόνο σίγουρο για κάποιον που επιλέγει το ναυτικό επάγγελμα είναι ότι δεν θα μείνει ποτέ χωρίς δουλειά, πάντα θα ανοίγουν πόρτες οι οποίες θα του προσφέρουν θέση εργασίας λόγω της υψηλής ζήτησης του επαγγέλματος.

Από την στιγμή που κάποιος ξεκινάει την καριέρα του ως ναυτικός δεκάδες ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν πάνω του εξασφαλίζοντας του δουλειά και οικονομική αποκατάσταση. Μια εταιρεία επενδύει σε νέα παιδιά καθώς είναι εκείνα τα οποία θα συνεχίσουν το επάγγελμα και θα κρατήσουν ψηλά στην κορυφή της ναυτιλίας τους Έλληνες ναυτικούς και την Ελληνική ναυτιλία.

Η σίγουρη αποκατάσταση είναι ένας από τους λόγους που επιλέγουμε το ναυτικό επάγγελμα!

3.2 ΥΨΗΛΟΙ ΜΙΣΘΟΙ

Διέξοδο στην ναυτιλία αναζητούν ολοένα και περισσότεροι νέοι Έλληνες, αφού η ανεργία πλέον στην χώρα έχει φτάσει σε δραματικά επίπεδα, ενώ ακόμη και αυτοί που έχουν εργασία σε πολλές περιπτώσεις παραμένουν απλήρωτοι.

Ο μισθός στα καράβια, είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικός, ακόμη και για αυτούς που ξεκινάνε για πρώτη φορά.

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή δραστηριοποίηση των πλοίων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, καθώς και την ευθεία σχέση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας των υπηρεσιών των θαλασσιών μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) διεθνώς. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους,
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,
- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

3.3 ΜΕΛΛΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Η Ελλάδα ακολούθησε εδώ τη μοίρα όλων των ανεπτυγμένων χωρών, όπου τίμημα της ευημερίας είναι οι δουλειές των ανειδίκευτων να περνούν σε φθηνά ξένα χέρια. Αντίθετα, η συνεχώς φθίνουσα επάρκεια Ελλήνων αξιωματικών, που αποτελεί σήμερα μείζον πρόβλημα για την ποντοπόρο ναυτιλία μας, είναι μία εντελώς διαφορετική ιστορία. Σε μια βιομηχανία όπως η ναυτιλιακή, με μονάδες ιδιαίτερα υψηλής έντασης κεφαλαίου υπάρχουν τεράστιες απαιτήσεις, τεχνικές και διοικητικές, απόρροια των ραγδαίων τεχνολογικών εξελίξεων στη ναυπηγική τέχνη αλλά και του πλήθους των διεθνών και τοπικών κανονισμών. Οι απαιτήσεις αυτές επιβάλλουν την παρουσία στα πλοία άριστα κατηρτισμένων αξιωματικών γέφυρας και μηχανής. Ο Έλληνας ναυτικός έχει αποδείξει μέχρι σήμερα με την ευστροφία και τη ναυτοσύνη του ότι είναι άξιος να ταξιδεύει περιουσίες εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων και μάλιστα μακριά από το κέντρο της επιχειρήσεως –αλήθεια, πόσοι από μας εμπιστεύονται το αυτοκίνητό τους σε ξένα χέρια; Ύστερα από εμπειρίες γενεών, αποτελεί πλέον κοινό τόπο στον κλάδο μας ότι οι Έλληνες αξιωματικοί είναι ο ασφαλέστερος συνδετικός κρίκος μεταξύ πλοίου και γραφείου, με ό,τι αυτό σημαίνει για το εύρυθμο, ασφαλές και μακροπρόθεσμο οικονομικό ταξίδεμα του στόλου. Αποτελούν επίσης οι αξιωματικοί μας τη δεξαμενή για τη μελλοντική στελέχωση του ναυτιλιακού γραφείου, που τους χρειάζεται λίγο πολύ σε όλα τα τμήματά του, διότι όλα μυρίζουν θάλασσα. Και μην ξεχνάμε, τέλος, και το έχουμε δει πολλές φορές στο παρελθόν, ότι ορισμένα από αυτά τα στελέχη θα φτάσουν μια μέρα και σ' αυτήν ακόμα τη βαθμίδα της πλοιοκτησίας. Διότι η ναυτιλία, εκτός από αξιοκρατική είναι και αταξική. Με δεδομένη στρατηγική επιλογή του ελληνικού εφοπλισμού την επάνδρωση των πλοίων του με Έλληνες αξιωματικούς αρχίζουν τα προβλήματα της εξευρέσεως και της προσελεύσεώς τους από τις τάξεις της νεολαίας και της εκπαίδευσής τους σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις του κλάδου.

Εφόσον επιτευχθούν οι δύο πρώτοι στόχοι, εναπόκειται πλέον στον ίδιο τον ναυτικό, ανάλογα με το πόσο συνειδητοποιημένος είναι για το επάγγελμα που διάλεξε, να ακολουθήσει ως το τέλος μια καριέρα στη θάλασσα και στην πολιτική της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας να τον κρατήσει για πάντα κοντά της. Η προσέλευση των νέων στη θάλασσα με τα σημερινά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα, ας μην κρυβόμαστε, είναι δυσχερής. Μήπως όμως οι νέοι μας δεν γνωρίζουν όλες τις παραμέτρους του ναυτικού επαγγέλματος; Για να ζει παραδείγματος χάριν και να εργάζεται μακριά από την εστία του ο αξιωματικός Ε.Ν. ανταμείβεται με μισθούς που καμία σχέση δεν έχουν με αντίστοιχα επαγγέλματα της στεριάς. Η αμοιβή αρχίζει ήδη από την εποχή των εκπαιδευτικών ταξιδιών του ως δόκιμος, πράγμα ανήκουστο για τα δεδομένα της ξηράς. Και για να προχωρήσω ένα βήμα παραπέρα, μήπως οι νέοι μας, ιδιαίτερα εκείνοι από τις περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας δεν γνωρίζουν καν την ύπαρξη και τις ευκαιρίες που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα; Τη στιγμή που το φάσμα της ανεργίας

στην Ελλάδα εξαπλώνεται απειλητικό, έχουμε εδώ γι' αυτούς τη διέξοδο εκείνη που, όπως είδαμε, υπήρξε σωσίβιο για τη ζωή και την καριέρα κάποιων άλλων στο πρόσφατο παρελθόν. Εδώ ακριβώς εστιάζεται και η προσπάθεια του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου με την πρεμιέρα του προγράμματός του, με το οποίο επιχειρεί να κάνει κοινωνούς τους μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στα ναυτικά και ναυτιλιακά επαγγέλματα. Μια προσπάθεια πράγματι καίρια και ουσιαστική. Ενημέρωση λοιπόν της νεολαίας για τα πλεονεκτήματα μιας καριέρας στη ναυτιλία και παρουσίαση των επαγγελμάτων της θάλασσας στις πραγματικές τους διαστάσεις. Αυτό είναι το ζητούμενο. Διότι άλλες ήταν οι συνθήκες ζωής και εργασίας στα πλοία πριν από λίγες μόλις δεκαετίες και άλλες είναι σήμερα. Χρόνια μάρκου στο παρελθόν έχουν γίνει μήνες σήμερα, με κατοχυρωμένο το εξάμηνο και επτάμηνο θητείας στα πετρελαιοφόρα και τα πλοία ξηρού φορτίου αντίστοιχα.

Ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος ανανεώνεται συνεχώς τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα η μέση ηλικία του το έτος 2007, συμπεριλαμβανομένων και των παραγγελιών να έχει πέσει στα 14,3 χρόνια, για πρώτη φορά στην ιστορία κάτω από τον παγκόσμιο μέσο όρο, με όλες τις ευεργετικές συνέπειες που αυτό μπορεί να σημαίνει και για την ποιοτική αναβάθμισή του. Όταν στα liberty οι ναυτικοί έβλεπαν με δέος να λειτουργεί για πρώτη φορά σε πλοία ψυκτικός θάλαμος –τεράστια η πολυτέλεια αν αναλογιστεί κανείς ότι μέχρι τότε δούλευαν εν πλω ο πάγος και τα αυτοσχέδια κοτέστια– σήμερα ψυγεία κάθε τύπου και μεγέθους έχουν κυριεύσει ακόμα και τα καπνιστήρια και τις καμπίνες. Όταν το πλήρωμα μέχρι τη δεκαετία του '60 συνεννοείτο με τον έξω κόσμο με τηλεγραφήματα, ενώ αργότερα έπιανε ουρά στον ασύρματο για να επικοινωνήσουν με χίλια ζόρια (και παράσιτα) με τα σπίτια τους μέσω του Ελλάς Ράδιο, σήμερα έχουμε τα καρτοτηλέφωνα για το πέλαγος και τα κινητά να παίρνουν φωτιά μόλις φανούν οι πρώτες στεριές, ενώ σύντομα η φθηνή δορυφορική τηλεφωνία θα εισβάλει κι αυτή στις καμπίνες των ναυτικών. Πάει βέβαια πια η δύναμη και ο ρομαντισμός της επιστολογραφίας, κερδήθηκε όμως εν μέρει η μάχη της μοναξιάς και των αποστάσεων. Ανασταλτικό ρόλο στην προσέλευση των νέων παίζει και η αρνητική στάση των απομάχων της θάλασσας και των οικογενειών τους, κυρίως στους ελληνικούς παραδοσιακούς ναυτότοπους. Μέχρις ενός σημείου η αποστροφή τους είναι δικαιολογημένη, για τις στέρσεις και τις κάθε λογής δυσκολίες που πέρασαν στα χρόνια της δικής τους καριέρας στη θάλασσα, είναι έκδηλη η επιθυμία και η ευχή πολλών θαλασσινών τα παιδιά τους να σπουδάσουν στο πανεπιστήμιο, με πλήρη όμως άγνοια κινδύνου για το τι είδους καριέρα τα περιμένει μετά στη ζωή τους. Χάνονται εδώ δύο στοιχήματα για τη ναυτιλία.

3.4 ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΕΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Όπως ήδη αναφέρθηκε ως τώρα, το πλοίο είναι ένας μετακινούμενος χώρος δουλειάς, που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο σε τοπικό, όσο και σε διεθνές περιβάλλον.

Ο ναυτικός ακολουθεί το πλοίο σε όλες του τις μετακινήσεις και συμμετέχει με κάθε τρόπο στις λειτουργίες του. Έτσι για μεγάλο χρονικό διάστημα, συνηθέστερα και σύμφωνα με τις συμβάσεις που συντάσσονται από τις περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα για τα ποντοπόρα πλοία, για 4- 6 μήνες ή και παραπάνω, ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να αφήσει τη ζωή του στη στεριά και τους οικείους του, και να ακολουθήσει το πλοίο, πάνω στο οποίο θα ασκεί τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, οι οποίες και θα του αποδώσουν αντίστοιχο οικονομικό όφελος (μισθό), όπως συμβαίνει και με όλα τα υπόλοιπα επαγγέλματα. Κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του στο πλοίο, ο ναυτικός απασχολείται σε εργασίες που έχουν σχέση όχι μόνο με το αντικείμενο μεταφοράς του πλοίου, αλλά και με το ίδιο το πλοίο, σε ό, τι αφορά τη συντήρησή του, αλλά και την ασφαλή λειτουργία του. Δεδομένου ότι ένα πλοίο κινείται και λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, γίνεται αντιληπτό ότι πάνω σε αυτό επιβαίνουν τόσοι ναυτικοί, ώστε οι απαραίτητες εργασίες να μη σταματούν, μέρα ή νύχτα, και να πραγματοποιούνται με ευκολία, ασφάλεια και χωρίς διακοπή.

Το κανονικό ωράριο των ναυτικών δε διαφέρει από εκείνο των ανθρώπων που εργάζονται στη στεριά, δηλαδή οκτάωρο εκτός Σαββάτου, Κυριακής και Αργιών, το οποίο εκτελείται με ενιαίο τρόπο ή με τη μορφή βάρδιών. Το ενιαίο ωράριο αρχίζει στις 08.00 και τελειώνει στις 17.00, με μία ώρα κενό, από τις 12.00 ως τις 13.00, για το μεσημεριανό γεύμα.

Αντίθετα, οι βάρδιες γίνονται με τετραωρίες, δηλαδή τις μισές ώρες του οκταώρου, και εκτελούνται οι μεν πρώτες το πρωί και οι υπολειπόμενες για τη συμπλήρωση του ωραρίου, το βράδυ. Το εικοσιτετράωρο αποτελείται από έξι τετραωρίες, οι οποίες καλύπτονται από τρεις ναυτικούς, οι οποίοι εναλλάσσονται κάθε τέσσερις ώρες μεταξύ τους, ενώ μεσολαβεί ένα διάστημα οκτώ ωρών για τον καθένα τους, μέχρι την επόμενη τετραωρία του, για να αναπαύεται.

Οι βάρδιες που επικράτησαν και καθιερώθηκαν με τα χρόνια είναι οι εξής:

- 1) 00:00- 04:00 και αντίστοιχα, 12:00- 16:00,
- 2) 04:00- 08:00 και αντίστοιχα, 16:00- 20:00, και
- 3) 08:00- 12:00 και αντίστοιχα, 20:00 - 24:00

Ξέχωρα όμως, από τις κανονικές ώρες εργασίες και επειδή έχει αναφερθεί προηγουμένως ότι το πλοίο λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, ο ναυτικός καλείται πολύ συχνά να εργαστεί υπερωριακά, για να καλύπτονται όλες οι ανάγκες που ενδεχόμενα μπορεί να προκύπτουν ή επειδή υπάρχουν έκτακτες συνθήκες, όπως για

παράδειγμα, κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου σε λιμάνι, λόγω φόρτωσης ή εκφόρτωσης, απόπλους ή κατάπλους.

Έτσι, με τον καιρό ο ναυτικός προσαρμόζεται σε αυτό το πλωτό περιβάλλον, με τις ειδικές απαιτήσεις, περιορίζεται στο χώρο που έχει στη διάθεσή του και στις δραστηριότητες που του είναι διαθέσιμες εκτός εργασίας, τη διάρκεια και τη φύση του κάθε ταξιδιού και η ψυχολογία του επηρεάζεται αναλόγως.

Τα σύγχρονα πλοία εμφανίζουν τα χαρακτηριστικά της έντονης προσπάθειας που γίνεται, προκειμένου να αποτελούν πιο φιλικά προς το ναυτικό περιβάλλοντα, όσον αφορά τη διαμόρφωση των χώρων τους, ώστε να είναι πιο προσιτοί και ευχάριστοι για τον εργαζόμενο. Επίσης, εφοδιάζονται με αρκετά μέσα ψυχαγωγίας και απασχόλησης των ναυτικών, όπως βιβλιοθήκες, χώροι εκγύμνασης, πισίνες, συσκευές προβολής ταινιών, ηχοσυστήματα, επιτραπέζια ή άλλα παιχνίδια.

Όλα τα νέα πλοία διαθέτουν και σύγχρονες μορφές επικοινωνίας, για να μπορούν οι ναυτικοί να έρχονται σε επαφή με τα αγαπημένα τους πρόσωπα και να ρυθμίζουν θέματα και υποθέσεις που τους αφορούν. Το γεγονός ότι ένας ναυτικός μπορεί να λείπει για μεγάλα χρονικά διαστήματα από την οικογένειά του δε σημαίνει ότι οι υποχρεώσεις του απέναντι σε αυτή μειώνονται ή έχουν μικρότερη σημασία. Γι' αυτό και η δυνατότητα τακτικής επικοινωνίας με τους οικείους του είναι σημαντική και αναγκαία και πρέπει να συντηρείται και να επιδιώκεται.

Αξίζει να σημειωθεί πως δεδομένου ότι ένα πλοίο επισκέπτεται διάφορα σημεία του παγκόσμιου χάρτη, λιμάνια σε πολλές χώρες του κόσμου, οι ναυτικοί αποκτούν τη δυνατότητα να γνωρίζουν πολλές και διαφορετικές κουλτούρες, να συναντούν ανθρώπους άλλων λαών και συνηθειών και να βλέπουν διαρκώς νέες εικόνες, γεγονός που εμπλουτίζει τη σκέψη και τις γνώσεις τους, και διευρύνει το πνεύμα τους. Παρόλα αυτά, ασυναίσθητα ή συνειδητά, και χωρίς να απορρίπτει το δεσμό του με τη θάλασσα και το πλοίο, ο ναυτικός έχει πάντα έντονη την τάση φυγής, για να βρεθεί και πάλι κοντά στην οικογένειά του και τον τόπο του. Αυτό δε θεωρείται παρεξηγήσιμο, όμως. Αντίθετα, είναι φυσιολογικό και επιβεβλημένο για την ανθρώπινη υπόσταση του ναυτικού, και σίγουρα και για την οικογένειά του, που περιμένει υπομονετικά πίσω στο σπίτι το γυρισμό του.

Η προσωρινή διακοπή της εργασίας των ναυτικών στο πλοίο, και η επιστροφή τους στις οικογένειές τους και πάλι, ύστερα από ένα λογικό διάστημα, είναι απαραίτητη και αναγκαία, ιδίως στη σύγχρονη εποχή, που τα επαγγελματικά καθήκοντα είναι απαιτητικά και χρειάζονται μεγάλη συνέπεια, αλλά και η διατήρηση μιας ισορροπημένης και υγιούς οικογένειας χρίζει φροντίδας και προσπάθειας. Αυτό το διάστημα λοιπόν, που ο ναυτικός είναι «ξέμπαρκος», είναι ιδιαίτερης σημασίας για εκείνον, αφού έχει την ευκαιρία να ξεκουραστεί ψυχολογικά και σωματικά, να ανασυγκροτήσει τις δυνάμεις και τη σκέψη του, να βρεθεί διπλά στους δικούς του και

να απολαύσει, όπως όλοι, αυτές τις στιγμές μαζί τους, να κοινωνικοποιηθεί και πάλι στη στεριά, να τακτοποιήσει τα θέματά του και τέλος πάντων, να προετοιμαστεί για το επόμενο θαλάσσιο ταξίδι του.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τα κριτήρια και οι λόγοι που επιλέγει κάθε ναυτικός το συγκεκριμένο επάγγελμα μπορεί να είναι είτε λόγο εξοικείωσης λόγο γεωγραφικής καταγωγής είτε λόγο παραγόντων όπως η οικονομική κρίση που κάνει τον ναυτικό διεξοδικά να επιλέξει αυτόν τον προσανατολισμό.

Επίσης η πορεία του ναυτικού εξαρτάται από τα προσόντα που διαθέτει, τις γνώσεις και την εμπειρία που θα αποκτήσει με τον καιρό. Ανάλογα με τα αρχικά κριτήρια που έχει επιλέξει το επάγγελμα συνήθως φαίνεται και η πορεία την οποία θα ακολουθήσει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- <https://kefalonitis.com/culture/item/29900-to-epaggelma-tou-naftikoy-mia-proti-proseggisi.html>
- <https://www.isalos.net/theseis-ergasias/>
- <http://www.e-nautilia.gr/kariera-sto-emporiko-nautiko-xrhsima-erwthmata-kai-apantiseis/>
- https://www.efsyn.gr/stiles/apopseis/130187_ta-paradoxa-tis-naytikis-ekpaideysis
- <http://www.hcg.gr/node/5129>
- <https://www.aftodioikisi.gr/ergasiaka-ypallilwn-ota/mparkaroun-oi-ellines-deite-posos-einai-o-protos-misthos/>
- <https://www.news.gr/oikonomia/business-stories/article/1090812/afti-ine-i-misthi-ton-ellinon-axiomatikon.html>
- <http://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/9379/file0.pdf?sequence=1>
- <https://www.isalos.net/2018/11/nea-erevna-gia-tis-dexiotites-tou-mellontos-sto-naftiko-epangelma/>

