

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**ΘΕΜΑ**

**ΤΡΟΠΟΙ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΣΤΑ  
ΕΞΑΜΗΝΑ ΤΗΣ ΕΝΑΛΑΣΣΟΜΕΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ  
ΘΕΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΑΝΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΓΙΔΙΩΤΗ ΙΩΑΝΝΗ**

**Α.Γ.Μ: 4050**

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

| <i>A/A</i>               | <i>Όνοματεπώνυμο</i> | <i>Ειδικότητα</i>                          | <i>Αξιολόγηση</i> | <i>Υπογραφή</i> |
|--------------------------|----------------------|--|-------------------|-----------------|
| <i>1</i>                 | ΤΣΟΥΛΗΣ<br>ΝΙΚΟΛΑΟΣ  | ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ<br>ΣΠΟΥΔΩΝ-<br>ΠΛΟΙΑΡΧΩΣ<br>Ε.Ν |                   |                 |
| <i>2</i>                 |                      |  |                   |                 |
| <i>3</i>                 |                      |  |                   |                 |
| <b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b> |                      |  |                   |                 |

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Το θέμα με το οποίο θα ασχοληθώ είναι ο τρόπος έναρξης στα εκπαιδευτικών ταξιδιών στα εξάμηνα της εναλλασσόμενης ναυτικής εκπαίδευσης.

Σκοπός της εργασίας είναι:

- Να αναφερθούν τα θετικά και τα αρνητικά των παλιών και των νέων αλλαγών των εκπαιδευτικών ταξιδιών στα εξάμηνα της ακαδημίας εμπορικού ναυτικού.
- Να αναφερθούν τα θετικά και τα αρνητικά που έχουν οι σχολές ως προς την εκπαίδευση τους ώστε να προετοιμάσουν σωστά έναν σπουδαστή να εισέρθει όσο πιο πολύ γίνεται προετοιμασμένος στα εκπαιδευτικά ταξίδια.
- Να αναγνωριστεί την αξία και την χρησιμότητα που έχουν τα εκπαιδευτικά ταξίδια στους σπουδαστές των ακαδημιών.

Με την βοήθεια ερωτηματολογίου προς τους σπουδαστές τις ακαδημίας εμπορικού ναυτικού (πλοίαρχων και μηχανικών) και των crew manager διαφόρων ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών συγκεντρώθηκε ένα ικανοποιητικό ποσοστό πληροφοριών βάση στατιστικών αναλύσεων. Επιπρόσθετα μεγάλο ποσοστό συλλογής στοιχείων έδωσε το internet από διαφορές ιστοσελίδες όπως το «Isalos.net» αλλά και διάφορες σχολές ακαδημίας εμπορικού ναυτικού από άλλες χώρες. Επίσης θα ήθελα να τονίσω την βοήθεια πληροφοριών που με πρόσφερε το Ίδρυμα Ευγενίδου και πιο συγκεκριμένα το «πρακτικά συνεδρίου ναυτικής εκπαίδευσεως» με θέμα την εκπαίδευση στις σχολές εμπορικού ναυτικού και στα πλοία αλλά και η «ερευνα της κατάστασης των ΑΕΝ της Ελλάδος».

## Περιεχόμενα

### Κεφάλαιο 1° ΓΕΝΙΚΑ

- 1.1 Εκπαιδευτικά ταξίδια
- 1.2 Τα υπέρ και τα κατά τις εναλλασσόμενης εκπαίδευσης.

### Κεφάλαιο 2° ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΤΟΥ 2019-2020

- 2.1 Θετικά και αρνητικά της αλλαγής του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού.
- 2.2 Θετικά και αρνητικά της αλλαγής του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού.
- 2.3 Αξιολόγηση μαθημάτων και η χρησιμότητα τους στα εκπαιδευτικά ταξίδια
- 2.4 Τεχνολογικές υποδομές
- 2.5 Εκπαιδευτικό προσωπικό

### Κεφάλαιο 3° ΤΟ ΠΑΛΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

- 3.1 Θετικά και αρνητικά του παλιού Α εκπαιδευτικού ταξιδιού.
- 3.2 Θετικά και αρνητικά του παλιού Β εκπαιδευτικού ταξιδιού.

### Κεφάλαιο 4° ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΣΧΟΛΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

- 4.1 Σχολή του εμπορικού ναυτικού Γερμανίας: Hochschule Bremerhaven
- 4.2 Σχολή του εμπορικού ναυτικού στις Φιλιππίνες

### Κεφάλαιο 5° ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

- 5.1 Ερωτηματολόγιο σπουδαστών Α.Ε.Ν
- 5.2 Ερωτηματολόγιο crew manager

Συμπεράσματα

Βιβλιογραφία

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1°**

### **ΓΕΝΙΚΑ**

#### ***1.1 ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ***

Οι σπουδαστές των Α.Ε.Ν. κατόπιν επιτυχούς εισαγωγής τους στις σχολές καλούνται να ανταπεξέλθουν σε ένα συνδυασμό θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης προκειμένου εν τέλει καταφέρουν να αποκτήσουν το πτυχίο και το δίπλωμα του Πλοιάρχου Γ' Τάξεως ή Μηχανικού Γ' Τάξεως του Εμπορικού Ναυτικού με τα αντίστοιχα επαγγελματικά δικαιώματα. Ο σπουδαστής/στρια γίνεται πτυχιούχος μετά την παρέλευση της προβλεπόμενης χρονικής διάρκειας σπουδών, εφόσον:

1. έχει παρακολουθήσει με επιτυχία όλα τα μαθήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού Σπουδών των Α.Ε.Ν.
2. ολοκληρώσει επιτυχώς την πτυχιακή του εργασία και
3. έχει περατώσει με επιτυχία τα θαλάσσια εκπαιδευτικά ταξίδια.

Θαλάσσια εκπαιδευτική περίοδος, ορίζεται το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο σπουδαστής/στρια εκτελεί την πρακτική του εκπαίδευση επί του πλοίου (θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι) και πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους.

Υπάρχουν δύο θαλάσσιες εκπαιδευτικές περιόδους οι οποίες πραγματοποιούνται σε πλοία όλων των κατηγοριών (εκτός των τοπικών πλόων) πάνω από 1500 ο.χ. (500 κ.ο.χ.) για την ειδικότητα του Δόκιμου Καταστρώματος και σε πλοία πάνω από 1500 ο.χ. (500 κ.ο.χ.) που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW, για την ειδικότητα του Δόκιμου Μηχανής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του Π.Δ 251/1999.

Κατά τη διάρκεια της Α' θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου ο σπουδαστής/στρια υποχρεούται να πραγματοποιήσει εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας 5-6 μηνών και κατά τη διάρκεια της Β' θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας 6-7 μηνών. Για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου Γ' Τάξεως ή Μηχανικού Γ' Τάξεως του Εμπορικού Ναυτικού απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί, η συνολική διάρκεια και των δύο εκπαιδευτικών ταξιδιών να μην είναι μικρότερη των δώδεκα (12) μηνών, τηρουμένων πάντα ελάχιστων απαιτήσεων συναφούς νομοθεσίας (Κόροι Ολικής Χωρητικότητας συνδυαστικά με KW Κύριας Μηχανής πρόωσης πλοίου, τοπικοί πλόες, πλόες εντός και πέριξ λιμένος).

Σπουδαστής που για οποιοδήποτε λόγο δεν ολοκλήρωσε το ανωτέρω καθοριζόμενο θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι κατά την Α' ή Β' θαλάσσια εκπαιδευτική περίοδο, δύναται να εγγραφεί στο Β' ή Δ' εξάμηνο αντίστοιχα, εφόσον το εκπαιδευτικό ταξίδι που πραγματοποίησε υπολείπεται του κατωτάτου επιτρεπόμενου ορίου του πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού ή του συνόλου των κατωτάτων επιτρεπόμενων ορίων του πρώτου και δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού αντίστοιχα κατά ποσοστό ανάλογο του ορίου (15%) απουσιών της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του Κανονισμού (θα πρέπει να έχει πραγματοποιήσει εκπαιδευτικό ταξίδι / εκπαιδευτικά ταξίδια διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών - επτά (7) ημερών και εννέα (9) μηνών - δέκα (10) ημερών αντίστοιχα), με την προϋπόθεση ότι πριν από την απόκτηση του πτυχίου της Σχολής και

μέσα στα όρια που καθορίζονται στην παράγραφο 9 του άρθρου 19 του Κανονισμού θα συμπληρώσει το προβλεπόμενο συνολικό θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι των δώδεκα (12) μηνών.

Πριν από την αναχώρηση τους για το πλοίο, οι σπουδαστές, με έγγραφη βεβαίωση από την εταιρία που τους έχει προσλάβει, παραλαμβάνουν από τα γραφεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών το βιβλίο Κ.Ε.Π. (Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου) όπου αυτό θεωρείται ένα σημαντικό βοήθημα για τον Δόκιμο Πλοίαρχο/Μηχανικό στο να γνωρίσει το πλοίο και να πάρει τα εφόδια που χρειάζεται για την σχολή και το ναυτικό επάγγελμα. Υπάρχει το ΚΕΠ 1 όπου το παραλαμβάνουν οι σπουδαστές στο πρώτο τους ταξίδι και το ΚΕΠ 2 όπου χρησιμοποιείτε στην δεύτερη θαλασσιά εκπαιδευτική περίοδος αντίστοιχα.

Όταν ο σπουδαστής φτάσει στο πλοίο, τότε οι αξιωματικοί και κάποια μέλη του πληρώματος αναλαμβάνουν εκτός από την ευθύνη και την εκπαίδευση του. Ο Δόκιμος οφείλει να σέβεται τους ανωτέρους του αλλά και το υπόλοιπο πλήρωμα μιας και αυτός είναι ο πιο νέος (τουλάχιστον σε εμπειρία). Τις πρώτες μέρες ο σπουδαστής αρχίζει την εξοικείωση του με το χώρο, με την φύση της δουλειάς και τα μηχανήματα-όργανα του πλοίου, είναι υποχρεωμένος να συμμετέχει σε οποιαδήποτε εργασία και να υπακούει πάντα τον υπεύθυνο αξιωματικό. Φυσικά θα πρέπει να θέτει σε προτεραιότητα την ασφάλεια του. Θα πρέπει να επιζητεί από μονός του τις πηγές που θα αντλήσει πληροφορίες για να εμπλουτίσει τις γνώσεις του για να λύσει απορίες τις οποίες είχε στην σχολή και όσες του δημιουργήθηκαν κατά την διάρκεια ταξιδιού. Συνήθως τα ωράρια που ακολουθούν οι Δόκιμοι Πλοίαρχοι είναι τέσσερις ώρες στην Γέφυρα του πλοίου και τέσσερις ώρες στο κατάστρωμα υπό την επίβλεψη κάποιου αξιωματικού. Οι δόκιμοι Μηχανικοί απασχολούνται στις διάφορες εργασίες της Μηχανής, μαζί βέβαια με κάποιον που θα τους επιβλέπει μιας και εκεί εγκυμονούν πολλοί κίνδυνοι. Καλό είναι να μην αποφεύγεται η χειρωνακτική εργασία διότι αυτή βοηθάει να μάθει ο σπουδαστής το πλοίο, την διαμόρφωσή του και την συντήρηση που χρειάζεται. Επίσης η χειρωνακτική εργασία στο πλοίο είναι και προσφορά στο σύνολο των ατόμων που δουλεύουν σε αυτό. Ένας Αξιωματικός Μηχανής συνήθως ο δεύτερος μηχανικός είναι υπεύθυνος για την εκπαίδευση του σπουδαστή μηχανής και αντίστοιχα ένας Αξιωματικός κατασρώματος ως επί το πλείστον ο υποπλοίαρχος αναλαμβάνει την διοίκηση του δόκιμου πλοίαρχου. Στο τέλος του ταξιδιού ο αρμόδιος αξιωματικός συντάσσει μια έκθεση την οποία θεωρεί ο Πλοίαρχος και προσκομίζεται στη σχολή με τη παράδοση και εξέταση του Κ.Ε.Π. Οι σπουδαστές είναι υποχρεωμένοι να συμπληρώνουν το εγχειρίδιο Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου (κόκκινο βιβλίο για μηχανικούς και μπλε για πλοίαρχους). Επίσης υποχρεούνται να συμπληρώσουν και το ημερολόγιο εργασιών (τετράδιο στο οποίο καταγράφουν τις ημερήσιες εργασίες μηχανοστασίου ή γέφυρας).

Σε πολλά πλοία οι ώρες εργασίας των Δοκίμων συνήθως είναι οκτώ και ισχύουν κατά την διάρκεια της ημέρα, (08.00 έως 17.00) αλλά αυτό αλλάζει ανάλογα με τις ανάγκες του πλοίου. Για παράδειγμα, κατά την αγκυροβόληση ή κατά την προσέλευση του πλοίου σε λιμάνι υπάρχει μεταβολή του ωραρίου εργασίας όπου μπορεί ένας δόκιμος να εκτελεί τις ώρες εργασίας που έχει ένας ανθυποπλοίαρχος ή γ μηχανικός. Στις 10.00 και στις 15.00 το πλήρωμα μαζεύεται στα καπνιστήρια του πλοίου για καφέ ή χυμό που διαρκεί 20 λεπτά και στις 12.00 και στις 17.00 είναι το φαγητό όπου μαζεύεται στην τραπεζαρία να γευματίσει. Η περίοδος του φαγητού συνήθως είναι μία ώρα.

Δεν είναι αναγκαίο οι δώδεκα μήνες απαραίτητης υπηρεσίας να γίνουν έξι στο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι και έξι στο Β'. Σε περίπτωση αδυναμίας ολοκλήρωσης των έξι μηνών, μπορεί κάποιος να αποχωρήσει στους πέντε μήνες και να τους συμπληρώσει στο 2ο εκπαιδευτικό ταξίδι. Καλό θα ήταν βέβαια αυτό να αποφεύγεται. Η έλλειψη υπηρεσίας κάποιες φορές είναι δύσκολο να καλυφθεί και έτσι καθυστερεί η απόκτηση του διπλώματος.

Για την ανεύρεση πλοίο ώστε να πραγματοποιήσει το εκπαιδευτικό του ταξίδι ο κάθε σπουδαστής μπορεί είτε να ψάξει μονός του για να βρει την εταιρία της επιλογής του ή να απευθυνθεί στην ένωση πλοίαρχων μηχανικών ,την Ε.Ε.Ε (ένωση ελλήνων εφοπλιστών),σε έναν πράκτορα και

εφόσον δεν υπέστη κάτι από τα παραπάνω δυνατών μπορεί να απευθυνθεί στον διευθυντή της σχολής.

Για να πραγματοποιηθεί το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι θα πρέπει να

1. Έχει προαχθεί ο σπουδαστής το μέγιστο δυνατό των μεταφερόμενων μαθημάτων του πρώτου εξαμήνου μετά την εξεταστική περίοδο να είναι πέντε
2. Έχει αποφοιτήσει επιτυχώς από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων
3. Έχει εφοδιασθεί με όλα τα απαιτούμενα έγγραφα (Διαβατήριο, Ναυτικό Φυλλάδιο, Πτυχίο Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων
4. Έχει πάρει βεβαίωση από τη Ναυτιλιακή εταιρία στην οποία έχει ναυτολογηθεί ο σπουδαστής
5. Έχει παραλάβει το εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης επί πλοίου (ΚΕΠ). Αυτό παραλαμβάνεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

## ***1.2 Τα υπέρ και τα κατά τις εναλλασσόμενης εκπαίδευσης***

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).

Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποια θετικά και αρνητικά σχετικά με την εναλλασσόμενη ναυτικής εκπαίδευση.

Υπέρ του πρώτου εκπαιδευτικού ταξιδιού.

1. Έγκαιρη αναγνώριση καταλληλότητας για το επάγγελμα
2. Απόκτηση εμπειριών και εικόνων που βοηθούν στην κατανόηση της θεωρητικής εκπαίδευσης που ακολουθεί.

Υπέρ του δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού

1. Εμπέδωση μέσω της πρακτικής άσκησης των θεωρητικών γνώσεων που αποκτήθηκαν.
2. Απόκτηση εμπειριών που βοηθούν την κατανόηση της θεωρητικής εκπαίδευσης των τελευταίων εξαμήνων.
3. Αλληλεπίδραση σχολής και ναυτικής βιομηχανίας.
4. Μεταφορά εμπειριών και γνώσεων από τους δοκίμους της σχολής (κυρίως του δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού).
5. Σοβαρότητα οικονομική βοήθεια για τους σπουδαστές, ώστε να περατώσουν τις σπουδές τους ( ειδικότερα το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι , που γίνεται στο μέσο των σπουδών ).

Κατά

1. Απαίτηση ικανού αριθμού πλοίων εκπαίδευσης
2. Μη ικανοποίηση αυτού οδηγεί σε αδυναμία συνεχής των σπουδών σε περίπτωση με ναυτολόγησης
3. Αδυναμία αποφοίτησης λόγω μη συμπλήρωσης 12 μηνών υπηρεσίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### **2.1 Θετικά και αρνητικά της αλλαγής του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού.**

Έγκριση του Κανονισμού Σπουδών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Σ./Α.Ε.Ν.). 2 Τροποποίηση της 97724/ΕΥΘΥ 750 υπουργικής απόφασης «Καθορισμός των επιλέξιμων κατηγοριών λειτουργικών δαπανών του ΕΦΕΠΑΕ που απαιτούνται για την άσκηση των αρμοδιοτήτων/ καθηκόντων που αναλαμβάνει για τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020» (ΦΕΚ 4566/Β'/18.10.2018), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 των κανονισμών σπουδών το πρώτο (Α) εξάμηνο πρακτικής άσκησης επί πλοίου θα αρχίζει στις 10η Ιουλίου και λήγει στις 20η Φεβρουαρίου του επόμενου έτους. Αυτή η αλλαγή του εκπαιδευτικού ταξιδιού θα ισχύει από τους εισαχθέντες σπουδαστές του 2019-2020 και έπειτα.

Είναι όμως αυτή η αλλαγή ικανοποιητική; Θα μπορέσει να βοηθήσει περισσότερο τους σπουδαστές έτσι ώστε να εκτελέσουν με μεγαλύτερη επιτυχία το Α εκπαιδευτικό ταξίδι; Σε αυτό το θέμα δημιουργήθηκαν διάφορα ερωτήματα τα όποια καταλήγοντας παρατηρηθήκαν πως εκτός από κάποια θετικά στοιχεία υπάρχουν και κάποια αρνητικά σχετικά με την σταδιοδρομία των παιδιών της Α.Ε.Ν.

Πρώτα από όλα ένα από τα βασικά θέματα που επηρεάζει με αρνητικό τρόπο και θα έπρεπε να αναλυθεί είναι ότι ο νέος αυτός κανονισμός καθυστερεί τους σπουδαστές για το πρώτο τους εκπαιδευτικό ταξίδι, οι ίδιοι θα πρέπει πρώτα να περάσουν με επιτυχία τα μαθήματα του Α και Β εξαμήνου (συνολικά 18 για πλοίαρχους και 19 για μηχανικούς) κάτι που ανεβάζει επιτόπου το επίπεδο δυσκολίας της σχολής για τους πρωτοετείς αφού θα πρέπει να καταβάλουν διπλάσια προσπάθεια έτσι ώστε να μην δημιουργηθούν ελλείψεις. Οι ελλείψεις και τα κενά στα μαθήματα μπορούν να εμφανίσουν δυσάρεστη εικόνα στις εταιρίες αφού οι ίδιες έχουν παραδεχτεί πως δεν θα δώσουν την ευκαιρία ταξιδιού σε σπουδαστές με μικρή επίδοση στα μαθήματα. Αν όχι όλες οι περισσότερες από τις ναυτιλιακές εταιρίες απαιτούν από έναν σπουδαστή να έχει περάσει τουλάχιστον 8 από τα 9 μαθήματα και άλλες να τα έχουν περάσει όλα πολλές φορές ακόμα και με υψηλό βαθμό. Ένας σπουδαστής ο οποίος έχει δημιουργήσει 'κοιλία' από το πρώτο εξάμηνο θα πρέπει να αυξήσει την επίδοση του και να καταβάλει διπλάσια προσπάθεια ώστε να καταφέρει να καλύψει όλα τα κενά που του είχαν δημιουργηθεί και να μπορέσει να περάσει τα μαθήματα του Β εξαμήνου επιτυχώς. Δίνοντας μικρό περιθώριο στην εταιρία που συνολικά από τα 18 ή 19 (ανάλογα με την ιδιότητα) μαθήματα που έχει δώσει να έχει κοπεί τουλάχιστον σε ένα για να πραγματοποιήσει επιτυχώς το ταξίδι.

Ένα ακόμα από τα προβλήματα σχετικά με την νέα αλλαγή είναι ότι τα παιδιά δεν έχουν εικόνα του επαγγέλματος. Δηλαδή ένας σπουδαστής που δεν έχει έρθει σε επαφή με την θάλασσα, γνωρίζει ελάχιστα έως και μηδενικά πράγματα σχετικά με ένα εμπορικό πλοίο κάτι που έπειτα μπορεί να τον δυσκολέψει πολύ περισσότερο στο να κατανοήσει τα μαθήματα στα όποια διδάσκετε η να εμπεδώσει κάποιους ορισμούς αφού θα γνωρίζει την θεωρία αλλά όχι την πράξη. Αυτό δημιουργεί έντονη δυσαρέσκεια στους σπουδαστές αφού απλά διαβάσουν κάτι στο όποιο δεν καταλαβαίνουν τι είναι κάνοντας τα μαθήματα να μην δείχνουν ενδιαφέρον όπως πραγματικά αυτά είναι.

Επιπρόσθετα μια τέτοια αλλαγή μπορεί να εμφανίσει έντονο στρες σε πολλά παιδιά από την στιγμή που έπη δυο συνεχόμενα εξάμηνα δεν θα έχουν πραγματοποιήσει ούτε ένα εκπαιδευτικό ταξίδι και θα βρίσκονται μόνο στην σχολή. Ως αποτέλεσμα πολλές φορές η αναμονή αυτή να προκαλέσει έντονη δυσφορία δημιουργώντας ένα ερώτημα που τους οδηγεί στο εάν η εξειδίκευση αυτή είναι κάτι με το όποιο θα μπορέσουν να ασχοληθούν και να ανταποκριθούν πραγματικά στη μετέπειτα καριέρα τους αφού ως γνωστόν θεωρείτε ένα από τα πιο δύσκολα και πιο επικίνδυνα επαγγέλματα. Η αγωνιά με το αν περάσουν τα μαθήματα με το αν θα βρεθεί ναυτιλιακή εταιρία με το πώς είναι η

διαβίωση σε ένα εμπορικό πλοίο είναι κάτι το οποίο πρέπει να πραγματοποιείτε και να αναγνωρίζετε άμεσα από ένα σπουδαστή χωρίς ιδιαίτερη καθυστέρηση για την πλήρη ανακούφιση τους.

Ένας μεγάλος αριθμός παιδιών δύστυχος ενώ εισέρχονται στις ακαδημίες εμπορικού ναυτικού πολλές φορές καταλήγουν να εγκαταλείπουν το επάγγελμα αφού συνειδητοποιούν ότι είναι είτε πολύ δύσκολο είτε πολύ επικίνδυνο είτε απλά δεν τους ταιριάζει. Στις παλιές περιόδους ένας σπουδαστής μπορούσε εύκολα να βγάλει το πόρισμα του για το αν θα συνεχίσει αφού τελειώσει το Α εξάμηνο, απτήν στιγμή που θα έμπαινε άμεσος μετά στο καράβι. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει πλέον αφού οι σπουδαστές θα πρέπει να δώσουν διπλάσια έξοδο σε νίκη (εάν είναι από άλλες περιοχές) ή φαγητό για να μπορέσουν να εκτελέσουν με επιτυχία και το Β εξάμηνο καταλήγοντας όπως αναφέρθηκα προηγούμενος πολλές φορές απλά να τα παρατήσουν. Χαραμίζοντας διπλάσιο χρόνο και χρήμα σε κάτι που τελικά δεν τους ταιριάζει η απλά δεν θέλουν να ακολουθήσουν.

Τι συμβαίνει όμως εάν κοιτάξουμε και από την άλλη σκοπιά των πραγμάτων; Πως θα μπορούσε να βοηθήσει με θετικό τρόπο το Α εκπαιδευτικό ταξίδι μετά το Β εξάμηνο;

Ένα λοιπόν από τα υπέρ αυτής της αλλαγής είναι ότι ένας σπουδαστής θα έχει πολύ περισσότερο χρόνο να μελετήσει άρα και να πάει όσο πιο πολύ γίνεται προετοιμασμένος χωρίς να χρειαστεί να ξεκινήσει από το στάδιο που ξεκινήσουν τα παιδιά που εκτελούσαν το εκπαιδευτικό ταξίδι πιο νωρίς. Αυτή η άποψη αιτιολογείται από την στιγμή που ο ίδιος έχει περάσει ένα ικανοποιητικό όριο μαθημάτων και έχει εμπεδώσει ένα ικανοποιητικό πόστο πραγμάτων που θα τον βοηθήσουν στο εμπορικό πλοίο που θα βρεθεί.

Επίσης ο σπουδαστής αποκτά μια πιο ολοκληρωμένη άποψη σχετικά με το επάγγελμα αφού συνεχώς αντλεί πληροφορίες από διάφορα εξειδικευμένα και πιο έμπυρα άτομα (καθηγητές, καπεταναίοι της σχολής, σπουδαστής που έχουν ήδη κάνει ένα θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι) όπου τους δίνουν συμβουλές για το πώς 'να κινηθεί μέσα στο πλοίο'. Έτσι ένας δόκιμος θα είναι λιγότερο αφελής και περισσότερο επιδέξιος σε πολλές δουλείες όπου θα του ανατεθούν πάνω στο πλοίο (υπό την επίβλεψη κάποιου αξιωματικού πάντα). Αποκτώντας έτσι περισσότερο θάρρος και μια καλύτερη εικόνα για το επάγγελμα στην θάλασσα.

## ***2.2 Θετικά και αρνητικά της αλλαγής του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού.***

Σύμφωνα με το άρθρο 2 των κανονισμών σπουδών το δεύτερο θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι (2<sup>η</sup> θαλασσιά εκπαιδευτική περίοδος), αρχίζει την 1<sup>η</sup> Ιουλίου και λήγει την 15<sup>η</sup> Φεβρουαρίου του επόμενου έτους. Αυτή η αλλαγή του εκπαιδευτικού ταξιδιού θα ισχύει από τους εισαχθέντες σπουδαστές του 2019-2020 και έπειτα.

Δημιουργήθηκαν λοιπόν κάποια αντίστοιχα ερωτήματα όπως διατυπώθηκε προηγούμενος όσον αφορά Α εξάμηνο για το εάν η αλλαγή αυτήν θα ευνοεί η όχι τους σπουδαστές, εάν θα τους δίνει μεγαλύτερο κίνητρο να συνεχίσουν και εάν θα μπορέσουν οι ίδιοι να ανταπεξέλθουν ακόμα καλύτερα στις αλλαγές .

Πρώτα από όλα το Β εκπαιδευτικό ταξίδι θα ξεκινάει μετά το πέρας του τελευταίου εξαμήνου ΣΤ δηλαδή την στιγμή που τα παιδιά θα έχουν παρακολουθήσει όλα τα μαθήματα με επιτυχία έχουν προφανώς ολοκληρώσει την πτυχιακή τους εργασία και απλά τους μένει μια ακόμα αρμοδιότητα (εκπαιδευτική περίοδος) με σκοπό την απόκτηση πτυχίου.

Μια τέτοια αλλαγή λοιπόν θα μπορούσε να φέρει θετικά στοιχεία σε έναν σπουδαστή όσον αφορά τις γνώσεις που ο ίδιος θα εξασφαλίσει από την σχολή του αφού θα έχει παρακολουθήσει όπως αναφέρθηκα παραπάνω όλα τα μαθήματα της ΑΕΝ. Άρα ο ίδιος θα πηγαίνει πιο προετοιμασμένος στο δεύτερο ταξίδι με μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση και βεβαιότητα. Μαθήματα όπως η ευστάθεια, μεταφορά φορτίων και άλλα τα όποια διδάσκοντα στο τελευταίο έτος, θα του προσφέρουν μια πιο



σφαιρική άποψη σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου. Φυσικά κάτι τέτοιο θα αυξήσει και τις απαιτήσεις των αξιωματικών από την στιγμή που θα γνωρίζουν ότι ο δόκιμος του πλοίου έχει τελειώσει όλα τα μαθήματα άρα έχει αποκομίσει περισσότερες πληροφορίες άρα θα είναι και πιο προετοιμασμένος. Περισσότερες απαιτήσεις από έναν αξιωματικό προς έναν δόκιμο μπορούν να δημιουργήσουν αρνητικό κλίμα εάν ο σπουδαστής έχει ελλείψεις στα μαθήματα που είχε διδαχτεί. Έρχοντας σε αντιπαράθεση με την αυτοπεποίθηση την στιγμή που μπορεί να δημιουργηθούν ανασφάλειες πως πρέπει να αποδείξει πολλά περισσότερα από ότι θα έκανε ένας δευτερόμπαρκος στα παλαιότερα χρόνια. Μια τέτοια στάση θα θεωρούνταν ως προς την προσωπική μου άποψη τελείως λανθασμένη αφού η σχολή μπορεί να σου δώσει στοιχεία μόνο όσον αφορά την θεωρία κάτι το οποίο διαφέρει τελείως από την πράξη που θα εφαρμοζόταν στο πλοίο, αλλά επίσης το εκπαιδευτικό ταξίδι πρέπει να χρησιμοποιείται για την απόκτηση όσο περισσότερων πληροφοριών είναι δυνατόν ώστε να αναδείξει έναν δόκιμο με τον καλύτερο τρόπο έτοιμο αξιωματικό με ελάχιστα ως και μηδενικά ‘κενά’ και όχι να τον πείσει ότι πρέπει να νιώθει έτοιμος από το δεύτερο ταξίδι.

Επιπρόσθετα μια τέτοια αλλαγή θα ετοιμάζε πολύ καλύτερα τους σπουδαστές για το πρώτο τους ταξίδι ως πλέον αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού την στιγμή που θα είχαν τελειώσει με επιτυχία την σχολή και την Β εκπαιδευτική περίοδο. Αυτήν η παρατήρηση έγινε αφού το χρονικό διάστημα μεταξύ του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού με του πρώτου μάρκου ως αξιωματικός είναι πολύ μικρότερη από αυτήν που ίσχυε παλιά. Άρα πολλές από τις γνωστικές λειτουργίες των παιδιών δεν θα είχαν αλλοιωθεί ιδιαίτερα από την πάροδο του χρόνου. Δημιουργώντας έτσι πιο προετοιμασμένους και σίγουρους αξιωματικούς με μικρές έως και άπειρο ελάχιστες ελλείψεις. Η διαπίστωση αυτή προστέθηκε επίσης γιατί σε κάθε ταξίδι ένας Apprentice officer έχει ένα χρονικό περιθώριο να αποδείξει στο πλήρωμα και ποσό μάλλον στον πλοίαρχο του πλοίου ότι είναι ικανός να διοικήσει με ασφάλεια το πλοίο. Όσο πιο γρήγορα λοιπόν αποκτήσει την εμπειρία και τις γνώσεις που απαιτούνται τόσο πιο εγγυημένη θέση θα έχει για την μετέπειτα καριέρα του.

Ένα όμως αρνητικό στοιχείο που θα έπρεπε να διατυπωθεί είναι πως οι σπουδαστές εξακολουθούν να έχουν παρόμοια πίεση από αυτήν που είχαν και πριν την έναρξη του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού αφού θα πρέπει να πραγματοποιήσουν και τη δεύτερη εκπαιδευτική περίοδο αλλά με πολύ μεγαλύτερη καθυστέρηση. Αυτό όμως μπορεί να έχει και θετική επίδραση αφού κάνει τους σπουδαστές να νιώθουν την υποχρέωση ότι πρέπει να τελειώσουν όλα τα μαθήματα στην ώρα τους ώστε να πραγματοποιήσουν το επόμενο ταξίδι αλλά και από την άλλη μεριά μπορεί να δημιουργήσει έντονη δυσφορία για το πώς θα είναι το ταξίδι και για το εάν θα καταφέρουν να το πραγματοποιήσουν. Το παραγωγικό άγχος το οποίο αντιπροσωπεύει τα θετικά στοιχεία είναι και αυτό που προωθεί τους σπουδαστές στο να συνεχίσουν με επιμέλεια και να τελειώσουν τα μαθήματα ώστε να εκτελέσουν το ταξίδι με μηδενική καθυστέρηση. Αλλά και το άγχος της ανασφάλειας που επιδρά αρνητικά στα άτομα από την στιγμή που τους δημιουργούνται σκέψεις ότι δεν θα τα καταφέρουν.

### ***2.3 Αξιολόγηση μαθημάτων και η χρησιμότητα τους στα εκπαιδευτικά ταξίδια***

Ένα από τα προβλήματα που πιστεύω πως σε κάθε σπουδαστή πρέπει να απασχολεί όσο αυτός βρίσκετε στην ΑΕΝ είναι τα μαθήματα τα οποία διδάσκονται. Πόσο χρήσιμα είναι, πόσο σύγχρονες πληροφορίες μας παρέχουν; Στόχος του υποκεφαλαίου αυτού είναι να αναδείξει από την σκοπιά των σπουδαστών την χρησιμότητα κάθε μαθήματος ώστε να φανούν πια μαθήματα είναι πραγματικά χρήσιμα για τα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Η ποιότητα ενός εκπαιδευτικού βιβλίου είναι πολύπλοκο ζήτημα, όπως και το πώς κρίνεται ένα βιβλίο ως καλό. Δεν είναι εύκολο να οριστεί ένα βιβλίο ως καλό. Δεν είναι εύκολο να οριστεί η ποιότητα ενός εκπαιδευτικού βιβλίου. Σύμφωνα με τον Davis(2003) καλό εκπαιδευτικό βιβλίο είναι εκείνο που περιέχει εκείνα τα χαρακτηριστικά που ενισχύουν τόσο τους σπουδαστές, όσο και τους διδάσκοντες. Συνεπώς, η παρουσία αυτών των χαρακτηριστικών σε ένα εκπαιδευτικό βιβλίο προσδίδει και τον βαθμό της ποιότητας του. Η λειτουργία του εκπαιδευτικού βιβλίου διαχωρίζει ανάλογα με το αν το χρησιμοποιούν οι σπουδαστές ή οι διδάσκοντες καθηγητές τους.

Για σπουδαστές τα εκπαιδευτικά βιβλία θα πρέπει

- A) Να παρακινούν τους σπουδαστές στην μάθηση
- B) Να εμφανίζουν συστηματικά την αναγκαία γνώση
- Γ) Να δημιουργούν στον σπουδαστή μαθησιακές στρατηγικές
- Δ) Να απεικονίζουν τα προς ερμηνεία ζητήματα
- Ε) Να δίνουν ευκαιρίες για εφαρμογές

Αν λοιπόν γίνει αποδεκτή η αξία ενός συγκράματος, τότε η χρησιμότητα η ποιότητα και η καταλληλότητα του μπορεί να αξιολογηθεί από εκείνους που το χρησιμοποιούν. Η αλήθεια είναι ότι δεν υπάρχει εκτεταμένη βιβλιογραφία όσον αφορά τα στα κριτήρια αξιολόγησης ενός εκπαιδευτικού βιβλίου.

Δημιουργήθηκε λοιπόν ένα ερωτηματολόγιο στο οποίο αναφέρονται κάποια από τα μαθήματα της σχολής για το πόσο αξιόλογα είναι για τα εκπαιδευτικά ταξίδια.

|   | Πολύ καλό | καλό | ουδέτερο | κακό | Πολύ κακό |
|---|-----------|------|----------|------|-----------|
| Μαθηματικά για Πλοιάρχους I                 | 0,0       | 26,9 | 34,6     | 26,9 | 11,5      |
| Φυσική για Πλοιάρχους I-III                 | 0,0       | 15,4 | 23,1     | 38,5 | 23,1      |
| Ναυτικό Δίκαιο I                            | 0,0       | 50,0 | 30,8     | 19,2 | 0,0       |
| Ναυτική Τέχνη I -Φανοί και Σχήματα          | 40,0      | 32,0 | 24,0     | 4,0  | 0,0       |
| Ναυτιλία I -Ναυτική Γεωγραφία               | 19,2      | 46,2 | 34,6     | 0,0  | 0,0       |
| Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία                 | 0,0       | 36,0 | 36,0     | 28,0 | 0,0       |
| Εισαγωγή στην Διαχείριση Πόρων Γέφυρας      | 3,8       | 30,8 | 61,5     | 3,8  | 0,0       |
| Πληροφορική I και II                        | 3,8       | 26,9 | 50,0     | 26,9 | 3,8       |
| Μαθηματικά για Πλοιάρχους II                | 0,0       | 15,4 | 26,9     | 38,5 | 19,2      |
| Ναυτικά αγγλικά I-V                         | 11,5      | 38,5 | 38,5     | 11,5 | 0,0       |
| Ναυτική Τέχνη II                            | 0,0       | 26,9 | 57,7     | 15,4 | 0,0       |
| Ναυτιλία II                                 | 7,7       | 57,7 | 30,8     | 3,8  | 0,0       |
| Ναυτικές Επικοινωνίες I                     | 0,0       | 26,9 | 57,7     | 15,4 | 0,0       |
| Ναυτική Μετεωρολογία I-2                    | 0,0       | 19,2 | 69,2     | 7,7  | 3,8       |
| Ναυπηγία-Σχέδιο                             | 8,0       | 40,0 | 48,0     | 4,0  | 0,0       |
| Διαχείριση Πόρων Γέφυρας I - Τήρηση φυλακής | 0,0       | 42,3 | 50,0     | 7,7  | 0,0       |
| Ναυτικές Μηχανές και Μηχανήματα             | 0,0       | 7,7  | 34,6     | 34,6 | 23,1      |
| Ραντάρ                                      | 0,0       | 19,2 | 57,7     | 15,4 | 7,7       |
| Ναυτικά Ηλεκτρονικά Όργανα                  | 3,8       | 23,1 | 42,3     | 23,1 | 7,7       |
| Διαχείριση Κρίσεων                          | 0,0       | 26,9 | 34,6     | 30,8 | 7,7       |
| ISM - Ασφάλεια Φυλακής                      | 23,1      | 65,4 | 7,7      | 3,8  | 0,0       |
| Ναυτικές Επικοινωνίες II/GMDSSGO            | 3,8       | 65,4 | 23,1     | 7,7  | 0,0       |
| Ηγεσία και Διαχείριση Ανθρώπινου Δυναμικού  | 3,8       | 15,4 | 26,9     | 30,8 | 23,1      |
| ECDIS                                       | 0,0       | 42,3 | 42,3     | 15,4 | 0,0       |
| Επιθεωρήσεις Πλοίου                         | 7,7       | 46,2 | 42,3     | 3,8  | 0,0       |
| Ναυτιλία III                                | 7,7       | 65,4 | 23,1     | 3,8  | 0,0       |
| Ναυτιλία IV                                 | 0,0       | 65,4 | 30,8     | 3,8  | 0,0       |
| Ευστάθεια Πλοίου I-II                       | 50,0      | 30,8 | 15,4     | 3,8  | 0,0       |
| Διαχείριση Πόρων Γέφυρας II                 | 7,7       | 26,9 | 53,8     | 11,5 | 0,0       |

|                       |      |      |      |     |     |
|-----------------------|------|------|------|-----|-----|
| Μεταφορά Φορτίων I-II | 34,6 | 42,3 | 15,4 | 7,7 | 0,0 |
| MARPOL                | 3,8  | 53,8 | 42,3 | 0,0 | 0,0 |
| ARPA                  | 0,0  | 30,8 | 61,5 | 7,7 | 0,0 |
| Ανθρώπινες σχέσεις    | 8,1  | 45,9 | 40,5 | 5,4 | 0,0 |

Μαθηματικά για πλοιάρχους I: ένα μεγάλο ποσοστό σπουδαστών αξιολόγησαν τα μαθηματικά ότι είναι κακό, πολύ κακό η ακόμα και ουδέτερα. Δηλαδή ένα μάθημα που δεν βοηθάει ιδιαίτερα τους σπουδαστές για τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια. Έρχοντας η άποψη μου να συμβαδίζει με το μέσο όρο των σπουδαστών αφού από τη δικιά μου σκοπιά θεωρείτε ένα μάθημα στο οποίο σε βοηθάει μεν να βελτιώσεις την σκέψη σου και την γνωστική σου ικανότητα αλλά δεν σου δίνει απαραίτητες πληροφορίες που θα σε βοηθούσαν στα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Φυσική για πλοιάρχους: στο μάθημα της φυσικής βάση στατιστικών αναλύσεων φαίνεται πάνω κάτω ότι ισχύει και για τα μαθηματικά. Ένας μεγάλος αριθμός απάντησε ότι το μάθημα είναι κακό η πολύ κακό η απλά ουδέτερο. Η άποψη μου σχετικά με αυτό το μάθημα είναι ίδια με αυτήν των μαθηματικών

Ναυτικό Δίκαιο I: ένα ποσοστό ατόμων θεώρησαν ότι το ναυτικό δίκαιο είναι σημαντικό μάθημα και ότι μπορεί να δώσει αρκετά στοιχεία ώστε να τους βοηθήσει για το εκπαιδευτικό ταξίδι. Συμφωνώ με αυτήν την άποψη αφού το ναυτικό δίκαιο σου δίνει αρκετές πληροφορίες για να καταλάβεις χρήσιμους ορισμούς όπως τι είναι εφοπλιστής, πλοιοκτήτης, κύριος του πλοίου, ορισμούς όπως το δημόσιο και ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο αλλά και επίσης ναυτικά κακουργήματα που μπορούν να υπάρξουν στο πλοίο. κ.τ.λ.π

Ναυτική Τέχνη I -Φανοί και Σχήματα: το 40% τον ατόμων θεωρούν πως η ναυτική τέχνη-φανοί και σχήματα είναι ένα παρά πολύ καλό και αξιόλογο μάθημα που δεν θα πρέπει να παραλείπετε από την σχολή. Συμφωνώ με αυτήν την άποψη αφού το ΔΚΑΣ είναι οι κανονισμοί που κάθε αξιωματικός θα πρέπει να γνωρίζει άριστα για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στην επαγγελματική του καριέρα.

Ναυτιλία I -Ναυτική Γεωγραφία: Η ναυτιλία και ναυτική γεωγραφία για πολλά άτομα θεωρήθηκε ως ένα καλό μάθημα. Η ναυτιλία θεωρώ πως είναι ένα μάθημα που δεν θα πρέπει να παραλείπετε από κανένα εξάμηνο αλλά παρόλα αυτά θεωρώ πως θα πρέπει να γίνει μια αλλαγή στα βιβλία για τον λόγο ότι είναι πολύ παλιά και πολλές φορές γίνεται αναφορά σε ανούσια πράγματα.

Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία: ουδέτερη ως και καλή θεωρήθηκε από το μεγαλύτερο ποσοστό των σπουδαστών που απάντησαν για την ελληνική ναυτιλιακή ιστορία. Θεωρώ πως είναι σημαντική η κατανόηση των ιστορικών καταβολών της μακράιωνης σχέσης του Έλληνα με την θάλασσα, γιατί θα βοηθήσει στην ακριβή αποτίμηση της προσπάθειας που καταβάλει ο σπουδαστής που ξεκινά την επαγγελματική του πορεία σήμερα.

Εισαγωγή στην Διαχείριση Πόρων Γέφυρας: Ουδέτερη στάση κράτησε το μεγαλύτερο ποσοστό των σπουδαστών για την εισαγωγή στην διαχείριση πόρων γέφυρας. Είναι ένα μάθημα όπου σου δίνει κάποιες πληροφορίες σχετικά με τον εξοπλισμό της γέφυρας θεωρώντας το από την δικιά μου πλευρά ενδιαφέρον και κατανοητό.

Πληροφορική I και II: Επίσης ένα μάθημα όπου επικράτησε η ουδετερότητα από τον μέσο όρο των παιδιών. Θεωρώ πως είναι ένα μάθημα που σε βοηθάει να κατανοήσεις κάποια πράγματα καλύτερα σχετικά με την λειτουργία του word, του excel και του access αλλά πολλές φορές γίνετε κουραστικό όταν δίνουμε τόση έμφαση στην θεωρία η οποία δεν σε βοηθάει καθόλου στα εκπαιδευτικά ταξίδια αλλά ούτε στην μετέπειτα καριέρα.

Μαθηματικά για Πλοιάρχους II: Οι απόψεις αυτού του μαθήματος αντιστοιχούν πολύ με τις απόψεις των μαθηματικών του Α εξαμήνου όπως και η κοινή μου γνώμη.

Ναυτικά αγγλικά I-V: Ο μέσος όρος των παιδιών ψήφισαν αυτό το μάθημα ως καλό και ουδέτερο. Θεωρώ τα ναυτικά αγγλικά ως ένα μάθημα που θα πρέπει να υπάρχει σε όλα τα εξάμηνα από την στιγμή που η πολιτική κάθε εταιρίας για την γλώσσα είναι αποκλειστικά στα αγγλικά. Άρα οι ναυτικές ορολογίες μπορούν να βοηθήσουν ιδιαίτερα έναν σπουδαστή για τα εκπαιδευτικά του ταξίδια.

Ναυτική Τέχνη II: Ένα μάθημα όπου θεωρήθηκε από τους περισσότερους ουδέτερο. Κατά την δικιά μου άποψη η ναυτική τέχνη II περιέχει πολύ παλιές πληροφορίες στο βιβλίο όπου διδάσκονται τα παιδιά στην σχολή με αποτέλεσμα ένα μεγάλο κομμάτι του βιβλίου να θεωρείται άχρηστο και ανούσιο.

Ναυτιλία II: Το 57.7% θεώρησαν το μάθημα αυτό ως ένα καλό και χρήσιμο μάθημα. Η ναυτιλία II είναι ένα μάθημα όπου σου δίνει χρήσιμες πληροφορίες και σου εξηγεί ορισμούς όπως τι είναι ορθοδρομική και λοξοδρομική πορεία πληροφορίες και στοιχεία σχετικά με τον μερκατορικό χάρτη αλλά επίσης σου διδάσκει ασκήσεις σχετικά με το τι είναι μεσημβρινή διάβαση και ένα μέρος της παραλλαγής. Τέτοιες πληροφορίες είναι για έμένα ιδιαίτερα χρήσιμες για την καλύτερη επίδοση ενός σπουδαστή στο εκπαιδευτικό του ταξίδι.

Ναυτικές Επικοινωνίες I: Οι ναυτικές επικοινωνίες για το μεγαλύτερο ποσοστό αναφέρθηκαν ως ένα ουδέτερο μάθημα. Από την δικιά μου πλευρά οι ναυτικές επικοινωνίες I είναι ένα μάθημα όπου σου δίνει πληροφορίες σχετικά με την σημασία των σημάτων Mors. Τα σήματα Mors θεωρούνται ένας ξεπερασμένος τρόπος επικοινωνίας στα πλοία αλλά παρόλα αυτά κάθε αξιωματικός είναι υποχρεωμένος να γνωρίζει κάποιες από τις σημαίες οι οποίες χρησιμοποιούνται για διάφορους λογούς, επιπρόσθετα σε περίπτωση βλάβης των VHF ο εναλλακτικός τρόπος επικοινωνίας είναι η αλφάβητο αυτή.

Ναυτική Μετεωρολογία I-2: Ένα ουδέτερο μάθημα και από την σκοπιά των παιδιών που απάντησαν αλλά και από την δική μου. Αξιολογείτε μεν ως ενδιαφέρον αφού αναλύει διάφορες καταστάσεις καιρικών φαινομένων αλλά δεν νομίζω ότι σου δίνει απαραίτητες και χρήσιμες πληροφορίες για ένα εκπαιδευτικό ταξίδι.

Ναυπηγία-Σχέδιο: Ένα μάθημα όπου διδάσκετε 4 ώρες την εβδομάδα. Η ναυπηγία δίνει βασικές πληροφορίες για την ακριβή κατανόηση της δομής ενός πλοίου, αλλά το σχέδιο είναι ένα μάθημα όπου κατά την προσωπική μου άποψη δεν χρησιμεύει πουθενά και δεν σου δίνει πληροφορίες που χρειάζεται ένας δόκιμος.

Διαχείριση Πόρων Γέφυρας I -Τήρηση φυλακής: Όπου θα επιτευχτεί μια πρώτη εξοικείωση με το περιβάλλον της γέφυρας.

Ναυτικές Μηχανές και Μηχανήματα: Οι ναυτικές μηχανές είναι μεν ένα μάθημα όπου σου δίνει αρκετές βασικές πληροφορίες σχετικά με τα μηχανήματα αλλά δεν καλύπτει κενά που θα βοηθούσαν ένα δόκιμο για το εκπαιδευτικό του ταξίδι. Από πολλούς πιστεύω θεωρήθηκε ουδέτερο και κακό μάθημα.

Ραντάρ: Το μεγαλύτερο ποσοστό των σπουδαστών ψήφισαν το μάθημα αυτό ως απλά ουδέτερο. Κατά την δικιά μου άποψη το βιβλίο Ραντάρ είναι ένα μάθημα που σου μεταβιβάζει σημαντικές πληροφορίες για τον τρόπο λειτουργίας αυτού του ηλεκτρονικού οργάνου. Είναι σημαντικό να γνωρίζει κάποιος την βασικές του λειτουργίες ως ανθυποπλοίαρχος αλλά ακόμα και ως δόκιμος.

Ναυτικά Ηλεκτρονικά Όργανα: Τα ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα μπορεί μεν από τους περισσότερους να θεωρήθηκαν ουδέτερα αλλά κατά την δίκη μου άποψη τα ΝΗΟ όπως αλλιώς λέγονται σου αναλύουν ακριβώς την λειτουργία οργάνων πάνω στην γέφυρα (π.χ γυροσκοπική πυξίδα, GPS-DGPS, δρομόμετρο, βυθόμετρο, AIS κ.α.λ) αλλά ακόμα και σφάλματα που μπορούν να προκύψουν. Ένα Μάθημα που κάθε σπουδαστής θα έπρεπε να γνωρίζει και να τον βοηθήσει στα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Διαχείριση Κρίσεων: Σκοπός του μαθήματος να αναπτύξει τις απαιτούμενες δεξιότητες, προκειμένου να διαχειριστεί έκτακτες καταστάσεις στο πλοίο, μέσω των τυποποιημένων διαδικασιών που προβλέπετε. Φυσικά αυτό το μάθημα δεν προσφέρει κάποια συγκεκριμένη βοήθεια στον σπουδαστή για τα εκπαιδευτικά του ταξίδια.

ISM - Ασφάλεια Φυλακής: Το international safety management που δημιουργήθηκε την δέκατα του 1990 με σκοπό την καθιέρωση ενός διεθνούς πρότυπου που ασχολείται με την ασφαλή διαχείριση και την λειτουργία των πλοίων, καθώς και με την πρόληψη της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Από τα περισσότερα παιδιά το μάθημα ISM θεωρήθηκε ένα σημαντικό μάθημα και όχι άδικα από την στιγμή που ο κανονισμός αυτός έχει πλέον τεράστια επίδραση πάνω στα πλοία με αποτέλεσμα να είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για τα εκπαιδευτικά ταξίδια.

Ναυτικές Επικοινωνίες II/GMDSSGO: Οι ναυτικές επικοινωνίες II με το 65,4% να το θεωρούν ένα καλό μάθημα. Το μάθημα αυτό σου αναλύει όλα τα στοιχεία που πρέπει ένας δόκιμος να γνωρίζει σχετικά με το σύστημα GMDSS όπως το NAVTEX, EPIRB, SART, VHF/DSC, HF/MF, INMARSAT-C αλλά επίσης και διάφορες πληροφορίες σχετικά με θαλάσσιες περιοχές, ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών, δορυφόρους και αλλά.

Ηγεσία και Διαχείριση Ανθρώπινου Δυναμικού: Για πολλούς αυτό το μάθημα θεωρήθηκε ουδέτερο ή κακό. Σκοπός του είναι η ανάδειξη των συγκεκριμένων ικανοτήτων, απαραίτητων στο κάθε ηγέτη ομάδας, όπως αυτές εφαρμόζονται στο περιβάλλον του πλοίου. Κατά την δική μου άποψη δεν γνωρίζω ακριβώς πως ένα τέτοιο μάθημα θα μπορούσε να βοηθήσει έναν σπουδαστή για τα εκπαιδευτικά του ταξίδια για τον λόγο στον οποίο με φέρνει να συμβιβάζω με τη άποψη των περισσότερων σπουδαστών.

ECDIS: Σκοπός του μαθήματος είναι να καλύψει το αντικείμενο της γνώσης των προδιαγραφών και της εξοικείωσης των σπουδαστών με το σύστημα. Το ECDIS είναι ένα από τα σημαντικότερα ηλεκτρονικά όργανα πάνω στο πλοίο που πλέον έχει ενσωματωθεί με τέτοιο τρόπο στην εμπορική ναυτιλία με αποτέλεσμα κάθε αξιωματικός να πρέπει να το γνωρίζει. Θα ήταν προτιμότερο μεν το βιβλίο αυτό να έδινε περισσότερες πληροφορίες για τον τρόπο λειτουργίας του συστήματος ώστε να βοηθήσει με τρόπο ανάλογο έναν σπουδαστή όταν ανέβει στο πλοίο.

Επιθεωρήσεις Πλοίου: Όπως προβλέπετε και από την σύμβαση, το μάθημα ασχολείται με την σωστή επιθεώρηση όλων των χώρων και σημείων του πλοίου που σχετίζονται με την ασφάλεια, καθώς και οι διαδικασίες vetting και port state control. Ένα μάθημα που θεωρήθηκε από τους περισσότερους ως καλό και όχι άδικα αφού οι επιθεωρήσεις πλέον στα πλοία είναι πολλές και θα ήταν χρήσιμο για έναν σπουδαστή να γνωρίζει πληροφορίες σχετικά με αυτές.

Ναυτιλία III: Η ναυτιλία III είναι ένα μάθημα σημαντικό όπως αναφέρθηκε παραπάνω και για την ναυτιλία II. Σου διδάσκει την μεθοδολογία ασκήσεων όπως η ευθεία θέσεως, πολικός αστέρας, ανατολή και δύση ηλίου και παραλλαγή, κάτι στο οποίο ένας δόκιμος θα συναντούσε στα εκπαιδευτικά του ταξίδια. Γι' αυτό τον λόγο πιστεύω πως θεωρήθηκε από τους περισσότερους ως ένα καλό μάθημα

Ναυτιλία IV: Η ναυτιλία IV εκτός του ότι σου μαθαίνει και αυτό μεθοδολογία ασκήσεων όπως άνω μεσημβρινή διάβαση, ευθεία θέσεως σου μαθαίνει επίσης πώς να χρησιμοποιείς τους παλιρροϊκούς

πίνακες. Η αξιολόγηση των σπουδαστών ταυτίζεται πολύ με αυτήν την ναυτιλίας III με μικροδιαφορές.

Ευστάθεια Πλοίου I: Η ευστάθεια πλοίου θεωρήθηκε από το 50% ως ένα πολύ καλό μάθημα. Συμφωνώ με αυτήν την άποψη των παιδιών αφού η ευστάθεια σου δίνει να καταλάβεις καλύτερα τον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου με διαφορετικές περιπτώσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ένα μάθημα που θα βοηθήσει να συνειδητοποιήσουν καλύτερα οι νέοι σπουδαστές που θα ανέβουν για το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου.

Διαχείριση Πόρων Γέφυρας II: Το 53,8% των παιδιών θεώρησαν αυτό το μάθημα ως ουδέτερο έρχοντας σε κοινή γνώμη με τα πιστεύω μου.

Μεταφορά Φορτίων I: Η μεταφορά φορτίων με το μεγαλύτερο ποσοστό να το θεωρούν ένα καλό μάθημα χρησιμεύει ιδιαίτερα στο να καταλάβει ένας σπουδαστής διάφορες ασκήσεις που μπορούν να τον χρησιμεύουν στο πλοίο αλλά και θεωρητικά κομμάτια σχετικά με τα φόρτια.

MARPOL: Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που αφορά την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία λόγω της λειτουργίας τους ή λόγω ναυτικών ατυχημάτων. Στο μάθημα αυτό γίνεται εξοικείωση σχετικά με τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς καθώς και με σχετικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην πράξη. Για τον λόγο αυτό θεωρώ πως κάθε σπουδαστής θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένος σχετικά με τους κανονισμούς αυτούς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ARPA: Το 61,5% των σπουδαστών θεωρούν πως το μάθημα αυτό είναι ουδέτερο. Το μάθημα αυτό σου μαθαίνει διάφορες ασκήσεις αποφυγής σύγκρουσης πάνω σε φίλο υποτύπωσης. Πολλές εταιρίες έχουν ως πολιτική ο κάθε αξιωματικός να χρησιμοποιεί το φίλο υποτύπωσης για αποφυγή σύγκρουσης με άλλο πλοίο μια φορά το μήνα. Δεν θα έλεγα ότι είναι ένα πολύ σημαντικό μάθημα από την στιγμή που πλέον όλα γίνονται ηλεκτρονικά από το Ραντάρ

## **2.4 Τεχνολογικές υποδομές**

Λόγο τις ραγδαίας αύξησης της τεχνολογίας και τις ανάπτυξης της εμπορικής ναυτιλίας τα πλοία εφοδιάζονται με όλο και περισσότερα και πιο σύγχρονα όργανα, μηχανήματα και συστήματα που είτε διευκολύνουν είτε απλά κάνουν πιο ασφαλή την ζωή του ναυτικού. Πολλές φορές όμως είναι αυτές που ενώ πολύ δόκιμοι μπαίνουν στο πλοίο για το εκπαιδευτικό τους ταξίδι συναντούν όργανα και σύγχρονους μηχανισμούς με τα όποια δεν έχουν ξανά έρθει σε επαφή δυσκολεύοντας έτσι στο να τα κατανοήσουν γρηγορότερα αφού για αυτούς είναι κάτι τέλειος ξένο.

Η Ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη από Ναυτική Εκπαίδευση, τις όποιες οι απόφοιτοι και τα παιδιά που θα εκτελούν τα εκπαιδευτικά ταξίδια όχι μονό θα έχουν γνώση άλλα και πλήρη μαθησιακή εμπειρία. Η Ναυτική Εκπαίδευση δεν έχει ως σκοπό μονό να οδηγήσει στην απόκτηση του διπλώματος του πλοιάρχου η του μηχανικού η την ομαλή επίτευξη των εκπαιδευτικών ταξιδιών, αλλά και να δημιουργήσει εκείνα τα στελέχη, που θα επιλύουν με αποτελεσματικό τρόπο τα προβλήματα της εργασίας τους, θα έχουν ουσιαστική παιδεία, που θα ταιριάζει με την ποικιλία της γνώσης και τις ηθικές αξίες, προκομμένου να γίνουν σωστοί επαγγελματίες.

Όμως για να γίνουν όλα αυτά, οι ΑΕΝ θα πρέπει να είναι τεχνολογικά εξοπλισμένες. Το παιδευτικό προσωπικό θα πρέπει συνεχώς να μεταφέρει τη νέα γνώση και τις καινοτομίες στους σπουδαστές των ΑΕΝ. Οι σπουδαστές των ΑΕΝ από τα μαθηματικά τους χρονιά στο Λύκειο, έχουν ήδη έρθει σε επαφή με τη χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών και το διαδίκτυο. Στόχος

των καθηγητών της Ναυτιλιακής Εκπαίδευσης είναι να δημιουργήσουν στους σπουδαστές της ΑΕΝ το κατάλληλο περιβάλλον με σκοπό την επιτυχία τους στα εκπαιδευτικά ταξίδια και αργότερα στην εργασία τους.

Σήμερα αναγνωρίζει ότι η τεχνολογία είναι ο παράγοντας εκείνος που αλλάζει συνεχώς τις δομές. Η εκπαίδευση τεχνολογία έχει αλλάξει το τεχνολογικό περιβάλλον. Η ελληνική Ναυτιλιακή Εκπαίδευση δεν μπορεί να αγνοήσει αυτό το γεγονός. Χρειάζεται καινοτόμες αλλαγές, οι οποίες μπορούν να επιδεχθούν με την υιοθέτηση της σύγχρονης εκπαίδευσης τεχνολογίας. Οι ΑΕΝ σήμερα απαιτούν τεχνολογικές υποδομές, ώστε να αλλάξει το κλασικό σινικό της αίθουσας διδασκαλίας όπου ο καθηγητής διδάσκει και ο σπουδαστής παρακολουθεί τη διάλεξη. Χωρίς ποτέ να υποτιμηθεί η συμβουλή της «ζωντανής» διδασκαλίας χρειάζεται τώρα τέτοια τεχνολογική υποδομή, η χωρητική απόσταση και ο χρόνος δεν θα αποτελούν εμπόδιο μεταξύ των σπουδαστών και του εκπαιδευτικού προσωπικού.

Εδώ η σημαντική παράμετρος είναι η αυτό-επάρκεια (self efficacy) του διδάσκοντος στη χρήση της νέας τεχνολογίας για την επίτευξη των μαθησιακών στόχων. Η αυτό-επάρκεια είναι όρος της κοινωνιογνωστικής θεωρίας και μας δηλώνει την αντίληψη του ατόμου για την ικανότητα του να αντιμετωπίζει συγκεκριμένες καταστάσεις (Bandura 1997). Ο όρος δεν σχετίζεται με τις πραγματικές ικανότητες του ατόμου, αλλά με τις αντιλήψεις και τις πεποιθήσεις του για τις ικανότητες του.

Επομένως, κατά την χάραξη της εκπαιδευτικής πολιτικής στον χώρο της Ναυτικής Εκπαίδευσης, πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι, για την εφαρμογή της σύγχρονης εκπαιδευτικής τεχνολογίας, αιτείται η εξαίρεση κατάλληλων τρόπων ώστε το εκπαιδευτικό προσωπικό να εκπαιδευτεί στην αξιοποίηση της τεχνολογίας στη διδασκαλία.

Οι Ertmer και Ottenbreit-Leftwich(2010), στην έρευνα τους «teacher technology change: How knowledge, beliefs and culture interest» κατέληξαν ότι η αυτό επάρκεια είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας, που πρέπει να ξεπεράσουν οι διδάσκοντες, ώστε να εφαρμόσουν τις νέες τεχνολογίες

Τα άτομα συνήθως δεν έχουν το κίνητρο να ενεργοποιηθούν, αν δεν πιστεύουν ότι οι ενέργειες τους θα παράγουν το επιθυμητό αποτέλεσμα [βλ. Bandura, Barbaranelli, Capraru και Pastorelli(1996)]. Όταν συμμετέχουν σε καινοτομίες, όπως είναι οι εκπαιδευτικές τεχνολογίες, τα άτομα με χαμηλή στάθμη αυτό-επάρκειας δεν επιλέγουν το καλύτερο επίπεδο, αλλά εκείνο που αισθάνονται ότι ελέγχουν. Άτομα με υψηλή στάθμη αυτό-επάρκειας είναι πολύ πιθανό να επιλέγουν καινοτομίες και έτσι να αποδώσουν καλύτερα.

Έργο της εκπαιδευτικής ηγεσίας της Ναυτικής εκπαίδευσης είναι να βοηθήσει, ούτως ώστε να αναπτυχθούν οι δεξιότητες του εκπαιδευτικού προσωπικού, η εμπειρία τους και οι αναγκαίες πρακτικές, προκειμένου να συμβάλλουν στους επιδιωκόμενους στόχους μάθησης της ΑΕΝ. Με τον τρόπο αυτό, βοηθώντας τους εκπαιδευτικούς να δίνουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν την αυτό επάρκεια για να πετύχουν καλύτερα αποτελέσματα.

Αν προσπαθήσουμε να φέρουμε στο μυαλό μας μια αίθουσα διδασκαλίας του παρελθόντος, θα διαπιστώσουμε ότι συνήθως ο εξοπλισμός της ήταν κυρίως τα θρανία και ο μαυροπίνακας. Δυστυχώς αυτό το σκηνικό παραμένει, σε μεγάλο βαθμό, στις αίθουσες διδασκαλίας ης ΑΕΝ. Όμως στην εποχή μας η κατάσταση έχει αλλάξει δραστικά και η εικόνα μιας αίθουσας διδασκαλίας αποτελείται από θρανία, συστήματα προβολής, υπολογιστές, διαδραστικούς πίνακες, τηλεόραση και χρήση πολυμέσων. Η εκπαιδευτική τεχνολογία έχει αλλάξει τρόπο διδασκαλίας. Η

διεθνής βιβλιογραφία έχει καταλήξει σε σημαντικό συμπέρασμα: η διαδικασία μάθησης, η οποία συνδέεται με τις νέες εκπαιδευτικές τεχνολογίες(όχι μόνο με την χρήση υπολογιστή είναι πραγματικά αποτελεσματική [βιβλίο Collins (1991), sheingold (1991).

Μια μικρή αποδείξει αποτελεί η πρωτοβουλία της εταιρίας Apple computer inc. Το πρόγραμμα Apple Classrooms of Tomorrow (ACOT) που ξεκίνησε το 1985 μεταξύ δημοσίων σχολείων, Πανεπιστημίων, ερευνητικών φορέων και της εταιρίας Apple, σκοπό είχε να διερευνήσει τι σημαίνει όταν μαθητές και εκπαιδευτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα εύρος τεχνολογιών(υπολογιστών , CD-ROM drives, modem, video cameras, video disc players, scanners, βάσεις δεδομένων, λογισμικά προγράμματα κ.λπ. )

Το 1998 το πρόγραμμα ολοκληρώθηκε. Στα 13 χρόνια που διήρκεσε, εξετάζοντας περισσότερες από 100 αίθουσες διδασκαλίας διαφόρων σχολείων, μελετήθηκε η διδασκαλία, η απόδοση της διδασκόντος, η μαθησιακή διαδικασία, η αξιολόγηση και οι κοινωνικές διαστάσεις της διαδικασίας μάθησης

Οι ερευνητές της Apple Duyer, Ringstaff και Saandliotz(1990-1991) απέδειξαν ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες τεχνολογίες μέσα στην αίθουσα διδασκαλίας άλλαξε σημαντικά τον τρόπο που το διδακτικό προσωπικό διδάσκει, καθώς και τον τρόπο που οι σπουδαστές μαθαίνουν . Οι μελέτες και ποσοτικά δεδομένα έδειξαν ότι όσο οι τεχνολογικές δεξιότητες των σπουδαστών αυξάνονται, τόσο αυξάνεται η μάθηση στα γνωστικά αντικείμενα που διδάσκονται .

Η χρήση του Διαδικτύου έφερε την επανάσταση. Αναπόφευκτα επηρέασε και τους τρόπους διδασκαλίας, είχε σοβαρή επίπτωση στους εκπαιδευτικούς για την προετοιμασία τους για την σημείωση τους να χρησιμοποιούν το Διαδίκτυο μέσα στην αίθουσα διδασκαλίας. Ο καθηγητής πρέπει να όχι μόνο να προετοιμάσει τις παραδόσεις του, αλλά και να γνωρίζει πως θα χρησιμοποιήσει το διαδίκτυο για την εμπλουτισμό της γνώσεις των σπουδαστών. Δεν υπάρχει συνεπώς αμφιβολία ότι η τεχνολογία διευκολύνει την μάθηση των σπουδαστών. Έργο του καθηγητή είναι από τον όγκο της πληροφόρησης που μπορεί να αντλήσει ο σπουδαστής, να του επισημαίνει σημεία όπου η ποιότητα των πληροφοριών είναι σημαντική για την μάθηση του.

Τέλος οι καθηγητές οφείλουν να αξιολογούνται κάθε ακαδημαϊκό έτος, σχετικά με τη χρήση των νέων εκπαιδευτικών τεχνολογιών π.χ. των πολυμέσων και του τρόπου που αυξάνουν τις γνώσεις των σπουδαστών στα συγκεκριμένα μαθήματα . Σε μια τυπική αίθουσα διδασκαλίας ο καθηγητής με το μάθημα που προσπαθεί να μεταφέρει την γνώση στον σπουδαστή. Αυτή η επικοινωνία καθηγητή σπουδαστή είναι πολύ σημαντική, αλλά μπορεί να αυξηθεί με την παράλληλη μεταφορά της γνώσης με σύγχρονα ηλεκτρονικά μέσα.

Ασφαλώς και οι νέες εκπαιδευτικές τεχνολογίες μπορούν να ξεπεράσουν αυτήν την μονόδρομο επικοινωνία καθηγητή-σπουδαστή κατά την διάρκεια του μαθήματος στην αίθουσα διδασκαλίας. Με την τεχνολογία των πολυμέσων βελτιώνετε σημαντικά η κατανάλωση και η απορρόφηση γνώσης από τον σπουδαστή.

Οι έρευνες του Dale(1946) παρέχουν στοιχεία για αυτό το γεγονός. Ο Dale έδειξε ότι αυξημένων των τρόπων, μέσω των οποίων ένα περιεχόμενο του μαθήματος παρουσιάζεται, αυξάνεται και ο ρυθμός διατήρησης στη μνήμη του σπουδαστή του περιεχομένου.



Οι Wiman και Mierhenry (1969) επέκτειναν την μεθοδολογία του Dale ώστε να καταλήξουν ότι οι άνθρωποι θυμούνται

- A) το 10% αυτό που διαβάζουν
- B) το 20% αυτό που ακούν
- Γ) το 30% αυτό που βλέπουν
- Δ) το 50% αυτό που ακούν και βλέπουν

Στο ερωτηματολόγιο που δημιουργήθηκε σχετικά με το ποσό ικανοποιημένοι είναι οι σπουδαστές ΑΕΝ Μακεδονίας σχετικά με τις υποδομές απαντήθηκαν:

|                | Πολύ ικανοποιημένοι | Μάλλον ικανοποιημένοι | Ούτε ικανοποιημένοι ούτε δυσαρεστημένοι | Μάλλον δυσαρεστημένοι | Πολύ δυσαρεστημένοι |
|----------------|---------------------|-----------------------|---|-----------------------|---------------------|
| ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | 3.3%                | 6.7%                  | 23.3%                                   | 26.7%                 | 40%                 |

Σε όλα τα κράτη, αναπτυγμένα και μη πραγματοποιούνται σημαντικές εξελίξεις στον χώρο της παιδείας. Οι τεχνολογικές εξελίξεις δεν είναι ουδέτερες ως προς τις πρωτοφανές προκλήσεις που δημιουργούνται στην εκπαίδευση. Μάλιστα σχετικά με τη διάχυση αυτών των τεχνολογικών εξελίξεων δεν μπορεί κάποιος να ισχυριστεί ότι υπάρχει terra nulli (γη του μηδενός). Τίποτα το άγνωστο.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις δημιουργούν εκπαιδευτικές καινοτομίες τέτοιου είδους, ώστε η εκπαιδευτική διδασκαλία να μην διατηρεί για μεγάλο χρονικό διάστημα μια μη-μεταβαλλόμενη μορφή. Με άλλα λόγια, οι υφιστάμενες εκπαιδευτικές δομές χρειάζονται τακτικές αλλαγές, ώστε να ανταποκρίνονται στα αποτελέσματα των εκπαιδευτικών καινοτομιών.

Έχοντας ως βάση κυρίως το πρόγραμμα σπουδών των ναυτικών σχολών, και κριτήριο τον ρυθμό εκσυγχρονισμού των τεχνολογικών υποδομών, φαίνεται ότι η Ελληνική Ναυτιλιακή Εκπαίδευση διατηρεί σταθερά τη μορφή της για αρκετό χρονικό διάστημα, χωρίς να προγραμματίζεται στις τεχνολογικές αλλαγές.

Οι γραφειοκρατικές δομές και η πολυνομία δημιούργησαν συνθήκες, που επίδρασαν αρνητικά στον χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης. Αυτό το πλέγμα αποτέλεσε την αιτία για έλλειμμα στις τεχνολογικές υποδομές και τον μη επαρκή εκσυγχρονισμό του προγράμματος σπουδών, για να επισημάνουμε ένα μονό μέρος των προβλημάτων των ΑΕΝ της χώρας. Οι καταστάσεις αυτές δημιούργησαν στις ΑΕΝ συνθήκες γήρανσης.

Στο σημείο αυτό προκύπτουν ερωτήματα « Αποτελεί η τεχνολογία πρόβλημα για το εκπαιδευτικό σύστημα γενικότερα και ειδικότερα για την ναυτική εκπαίδευση;». Ο τρόπος με τον οποίο είναι οργανωμένη ακόμα και σήμερα η Ναυτική Εκπαίδευση δείχνει ότι δεν έχει υιοθετήσει τις σημαντικές τεχνολογικές μεταβολές για να αναπτύξει και διαφορετικής εκπαιδευτικής διαδικασίας. Αυτό φαίνεται πολύ απλά παρατηρώντας ότι οι αίθουσες διδασκαλίας δεν είναι διαμορφωμένες για την καλύτερη αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών. Καταλήγουμε, λοιπόν, ότι οι νέες διαθέσιμες τεχνολογίες δεν χρησιμοποιούν σε μεγάλη έκταση στις ΑΕΝ, γιατί απλά το πρόγραμμα σπουδών δεν συνδέεται ισχυρά με τις εφαρμογές των νέων τεχνολογιών.

Σημειώνουμε ότι σύμφωνα με τα συμπεράσματα της έρευνας της Sloan Foundation, οι Allen και Seaman (2008), σχεδόν τα δυο τρίτα όλων των ανώτατων ιδρυμάτων στις ΗΠΑ προσφέρουν online

μαθήματα και προγράμματα, με στόχο να παραμένουν ανταγωνιστικά με τα άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα και να ικανοποιούν τις ανάγκες για μάθηση των σπουδαστών.

Συμβαίνει κάτι ανάλογο και με τις ΑΕΝ; Όχι. Μήπως οι φορείς έχουν προτείνει ή υλοποιήσει τις δυνατότητες της τεχνολογίας; Ποιοι είναι οι εσωτερικοί οι εξωτερικοί παράγοντες που εμποδίζουν την υιοθέτηση νέων προς όφελος της ναυτικής εκπαίδευσης; Οι ΑΕΝ θα πρέπει να προχωρήσουν σε στρατηγικές επενδύσεων σε νέες τεχνολογίες, με σκοπό της εκπαίδευσης των σπουδαστών των ΑΕΝ. Οι επενδύσεις αυτές δεν θα αξιοποιηθούν τις τεχνολογικές υποδομές μόνο για μαθησιακούς σκοπούς, αλλά συγχρόνως:

- A) Θα βελτιώσουν την ποιότητα της μάθησης.
- B) Θα μειώσουν το κόστος εκπαίδευσης.
- Γ) Θα βοηθήσουν την ποιότητα εκπαίδευσης του εκπαιδευτικού προσωπικού
- Δ) Θα προετοιμάσει καλύτερα τους μαθητές για τα εκπαιδευτικά τους ταξίδια

Δεν θα πρέπει όμως να λησμονήσουμε ότι για να είναι αποτελεσματική η χρήση των νέων τεχνολογιών, θα πρέπει να προηγηθούν σημαντικές δοκιμές, οργανωτικές και εκπαιδευτικές αλλαγές, έτσι ώστε να αξιοποιηθούν πλήρως τα πλεονεκτήματά τους

## **2.5 Εκπαιδευτικό προσωπικό**

Το εκπαιδευτικό προσωπικό είναι ένα πολύ μεγάλο και σημαντικό κομμάτι μιας σχολής που θα έπρεπε να απασχολεί οποιονδήποτε. Ένας καθηγητής θα πρέπει να βοηθήσει όσο τον δημοτών περισσότερο γίνεται έναν μαθητή για να λάβει τις απαραίτητες γνώσεις που χρειάζεται για την μετέπειτα καριέρα του. Ένας μαθητής που δεν έχει τις κατάλληλες βάσεις σε κάποια μαθήματα θα πρέπει να καταβάλει διπλάσια προσπάθει για να καλύψει τα κενά, πάντα όμως με την στήριξη του καθηγητή. Ο καθηγητής θα πρέπει να είναι εκεί και να του δείχνει τον σωστό δρόμο ώστε να μπορέσει να βγει από το αδιέξοδο που ο μαθητής έχει δημιουργήσει. Ένας αποτελεσματικός καθηγητής θα δώσει τις απαραίτητες γνώσεις για να βοηθήσει τον σπουδαστή για τα εκπαιδευτικά του ταξίδια, να μπει πιο προετοιμασμένος και με μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση στο πλοίο.

Το εκπαιδευτικό προσωπικό είναι ο πιο σημαντικός συντελεστής της διαδικασίας ανάπτυξης και υλοποίησης ενός προγράμματος σπουδών. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το πρόγραμμα σπουδών σχεδιάστηκε και αναπτυχθείσα από κάποια σχετική επιτροπή, για να εφαρμοστεί από το εκπαιδευτικό προσωπικό με τελικούς αποδεκτές τους σπουδαστές. Συνεπώς το κεφάλαιο αυτό αναζητά να διερευνήσει απόψεις των σπουδαστών ως προς την ικανοποίηση που νιώθουν από τους καθηγητές οι όποιοι θα τους βοηθήσουν για να πετύχουν με αποτελεσματικά τα εκπαιδευτικά ταξίδια και τις σπουδές. Η προσεγγίσει αυτήν αν και θεωρείτε υποκειμενική, εν τούτοις μας δίνει σημαντικές πληροφορίες. Δεν μπορεί όμως κάποιος να πει ότι οι συνθήκες στη Ναυτική Εκπαίδευση είναι καλές ή κακές, όταν λείπει η βασική συνιστώσα της πληροφόρησης. Η καταγραφή των απόψεων των σπουδαστών σχετικά με τον τρόπο εκπαίδευσης τους προσφέρει χρήσιμο υλικό πρέπει να έχουμε εμπιστοσύνη στις απόψεις τους.

Η ποιότητα του προγράμματος σπουδών και η δυνατότητα αποτελεσματικής υλοποίησης εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την ποιότητα του εκπαιδευτικού προσωπικού, που καλείται να εφαρμοστεί το πρόγραμμα σπουδών. Η έννοια της ποιότητας αφού αναφερόμαστε σε αυτήν την έννοια ίσως να είναι το πιο σημαντικό ζήτημα όχι μόνο της εκπαίδευσης, αλλά και της κυβέρνησης και των επιχειρήσεων της χώρας. Ο ορισμός της εννοίας ποιότητας είναι πάρα πολύ δύσκολος. Αυτό δείχνει η διεθνής βιβλιογραφία. Όμως η έννοια της ποιότητας χρησιμοποιείται για να αποδώσει κάποιο διακριτικό χαρακτηριστικό, μέσω του οποίου ταχτοποιείται η διαφέρει μια υπηρεσία η ένα προϊόν από κάποιο άλλο. Η έννοια της ποιότητας μπορεί να περιγράψει μια κατάσταση, η οποία στο μέγιστο της ικανοποιεί και υπερβαίνει τις ανάγκες και τις επιθυμίες του «καταναλωτή». Ο Koslowski (2006) ισχυρίζεται ότι τα ανωτέρα εκπαιδευτικά ιδρύματα μαθαίνουν

τις αξιολογήσεις από την βιομηχανία, η ποιότητα θεωρείται ως σημαντική και μετρήσιμη διάσταση ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας και επιτυγχάνεται όταν οι προσδοκίες ή οι απαντήσεις ικανοποιούνται. Και η ποιότητα αξιολογείται από την ικανοποίηση του καταναλωτή συνεχίζει ο Koslowski. Σύμφωνα με τον Koslowski, η ποιότητα στα πανεπιστήμια καθορίζεται από τις εκροές τους, όπως είναι η αποδοτική χρήση των πόρων, καθώς και από το πόσο ανταγωνιστικούς, πολύ ικανοποιημένους και έτοιμους να προληφθούν πτυχιούχους, μπορούν να πάρουν. Τέλος καταλήγει ο Koslowski, τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα θα πρέπει να μαθαίνουν μεθόδους αξιολόγησης της ποιότητας από τη βιομηχανία με την παρότρυνση της ηγεσίας, με τον προσανατολισμό προς τους σπουδαστές, με τη συνεχή βελτίωση και την υιοθέτηση διαδικασιών λογοδοσίας. Αυτά όμως δεν πρέπει να ισχύουν μόνο για τα Πανεπιστήμια, αλλά και για τις ΑΕΝ.

Πως συνδέεται η ποιότητα με την εκπαίδευση;

Συνδέεται με έναν παραγόντων όπως είναι το εκπαιδευτικό υλικό( βιβλία, σημειώσεις κ.λπ), το εκπαιδευτικό προσωπικό, οι τεχνολογικές υποδομές οι κτηριακές υποδομές, οι βιβλιοθήκες κ.λπ. Ο κατάλογος ασφαλώς των κρίσιμων παραγόντων δεν εξαντλείτε εύκολα.

Για παράδειγμα, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε στη Ναυτική εκπαίδευση ποια είναι τα η επίπτωση της ποιότητας της διοίκησης για την σχολή. Η ποιότητα της διοίκησης μπορεί να μετρηθεί από τα κίνητρα και την προτροπή που δίνει στους σπουδαστές και στους καθηγητές της σχολής για δημιουργεί ενός καλού ακαδημαϊκού κλίματος η μη, ή τον καθορισμό γενικότερων στόχων της σχολής . Η ποιότητα της σχολής, και αναφερόμαστε στον εκπαιδευτικό της τομέα, μπορεί να μετρηθεί με την ποιότητα των αποφοίτων της η με τη διεθνή της αναγνώριση η με την επίδοση των αποφοίτων της στην αγορά της εργασίας.

Η ποιότητα της ναυτικής εκπαίδευσης είναι βασική παράμετρο της αναβάθμισης της και του διεθνούς ανταγωνισμού της. Η μάχη για την ποιότητα στη Ναυτική Εκπαίδευση τελικά θα αποβεί προς όφελος των σπουδαστών και της Ναυτιλίας. Πως όμως θα γίνει αυτό; Καταρχάς απαιτείται αυτεπίγνωση και μια αποσύνδεση, ώστε να μπορεί να αναβαθμιστεί η Ναυτική Εκπαίδευση. Πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος για να διορθωθεί και να γίνει καλύτερη η Ναυτική Εκπαίδευση.

Οι οικονομικοί πόροι, δηλαδή, η χρηματοδότηση της ναυτικής εκπαίδευσης οπωσδήποτε έχει επίπτωση στην ποιότητα της. Όσο πιο σωστά χρησιμοποιούνται οι διαθέσιμοι πόροι και βέβαια όσο περισσότεροι πόροι παρέχουν, τόσο οι βασικές υπηρεσίες (εργαστήρια, βιβλία, λογισμικά κ.λπ.) των ΑΕΝ θα βελτιώνονται. Βέβαια εκτός των οικονομικών πόρων, ο τρόπος που οι σπουδαστές των ναυτικών σχολών δαπανούν τον χρόνο τους και εκτός αίθουσας διδασκαλίας συμβάλλει στην αξιοποίηση της γνώσης που τους παρέχουν οι καθηγητές τους. Η ποιότητα κάθε σχολής εξαρτάται και από την αξιοποίηση άλλων μορφών διδασκαλίας από τους καθηγητές προς όφελος των σπουδαστών.

Ασφαλώς και ο ρόλος των καθηγητών των ΑΕΝ είναι σημαντικός για την ποιότητα των ΑΕΝ. Η ποιότητα, λοιπόν, των καθηγητών έχει σημαντική επίπτωση στη διαμόρφωση της ποιότητας των ΑΕΝ.

Η ποιότητα των καθηγητών εξαρτάται:

1. Από την γνώση που έχουν για το περιεχόμενο του προγράμματος των σπουδαστών
2. Από την παιδαγωγική δεξιοτεχνία
3. Από την ικανότητα αξιοποίησης νέων τεχνολογιών
4. Από τη διαχείριση ικανοτήτων ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους εντός και εκτός αιθούσης διδασκαλίας
5. Από την επίδοση και την βελτίωση τους
6. Από την προπαρασκευή τους
7. Από την ερευνά τους

Η ποιότητα της Σχολής όπως είπαμε εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την ποιότητα του εκπαιδευτικού προσωπικού. Η εμφάνιση που δώσαμε στον ρόλο του εκπαιδευτικού προσωπικού. Η

έμφαση που δώσαμε στον ρόλο του εκπαιδευτικού και στην ποιότητα του έργου του, έχει σημασία για τη γενικότερη ποιότητα και αξία της ΑΕΝ. Εδώ προβάλλει η αναγκαιότητα της αξιολόγησης της διδασκαλίας και της έρευνας του εκπαιδευτικού της ΑΕΝ.

Σημαντικό μειονέκτημα, ειδικά για την εκπαίδευση ΑΕΝ είναι το γεγονός ότι δεν έχουμε ως χωρά καθιερώσει ένα σύστημα κριτήριων αξιολόγησης. Η αξιολόγηση φιγούρα θα βελτιώσει το μαθησιακό περιβάλλον. Αναμφισβήτητα, η ποιότητα του εκπαιδευτικού προσωπικού θα βελτιώσει την ποιότητα της Ναυτικής εκπαίδευσης. Η βελτιώσει του προγράμματος σπουδών, των τεχνολογικών υποδομών, των βιβλίων και η καταλληλότητα των καθηγητών συνιστούν τους βασικούς παράγοντες για την ποιοτική αναβάθμιση των ΑΕΝ. Το πρόγραμμα σπουδών θα πρέπει να δίνει κατευθυντήριες γραμμές στο εκπαιδευτικό προσωπικό και σε συνδυασμό με αυτό να δημιουργεί το περιβάλλον ανάπτυξης των μαθησιακών διατάσεων των σπουδαστών.

Είναι αναγκαίο λοιπόν οι καθηγητές να γνωρίζουν

1. Τι ακριβώς θα διδάξουν
2. Πως θα οργανωθούν και θα προετοιμαστούν για να διδάξουν το συγκεκριμένο μάθημα
3. Πως θα αναπτύξουν και θα εφαρμόσουν το πρόγραμμα σπουδών
4. Πως θα καλύψουν ζητήματα ανάγκης που μπορεί να προκύψουν κατά την διαδικασία υλοποίησης του προγράμματος σπουδών
5. Αν το πρόγραμμα σπουδών είναι «καλό» τότε από το εκπαιδευτικό προσωπικό αναμένουμε υψηλές προσδοκίες για την επιτυχία του.

Το παρακάτω ερωτηματολόγιο αναφέρεται για το πόσο ικανοποιημένοι είναι οι σπουδαστές από τους καθηγητές τους για τον τρόπο διδασκαλίας τους.

|                | Πολύ ικανοποιημένος | Μάλλον ικανοποιημένος | Ούτε ικανοποιημένος ούτε δυσαρεστημένος | Μάλλον δυσαρεστημένος | Πολύ δυσαρεστημένος |
|----------------|---------------------|-----------------------|---|-----------------------|---------------------|
| ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ | 19,2%               | 23,1%                 | 26,9%                                   | 23,1%                 | 7,7%                |

## Κεφάλαιο 3ο

### **3.1 Θετικά και αρνητικά του παλιού Α εκπαιδευτικού ταξιδιού.**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφερθήκαμε σχετικά με τα θετικά και αρνητικά των αλλαγών που θα γίνουν σχετικά με τα εκπαιδευτικά ταξίδια στα εξάμηνα. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα κάνουμε αναφορά στα θετικά και αρνητικά του παλιού συστήματος του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού δηλαδή στο στάδιο που πραγματοποιείται μετά το πέρας του Α' Εξαμήνου, από τις 16 Φεβρουαρίου μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου. Διαρκεί περίπου πέντε με έξι (5-6) μήνες. Σε πρώτη φάση θα ήθελα να γίνει μια ανάλυση στα θετικά της Α εκπαιδευτικής περιόδου, για το πως θεωρείτε από την δικιά μου σκοπιά πως η τοποθέτηση του ταξιδιού αυτού σε αυτήν την περίοδο μπορεί να φανεί χρήσιμη.

Πρώτα από όλα θα ήθελα να επισημάνω πως τα παλιά εκπαιδευτικά ταξίδια στην σχολή είχαν ένα αρκετά θετικό στοιχείο που βοήθησε κάθε σπουδαστή να επιλέξει εάν η σχολή αυτήν του ταιριάζει

πραγματικά η όχι. Το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι όπως ανέφερα και παραπάνω ξεκινά μετά το τέλος του Α εξαμήνου. Πως όμως κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει θετικό; Η απάντηση είναι η εξής, ένας σπουδαστής με αυτόν τον τρόπο μπορεί να βγάλει γρήγορα πόρισμα για το εάν του αρέσει η σχολή η όχι, ως αποτέλεσμα σε περίπτωση που τελικά ανέβει στο πλοίο και δεν ικανοποιηθεί με το εργασιακό του περιβάλλον να αποχωρήσει. Καταναλώνοντας μικρό χρηματικό ποσό σε σχέση με έναν σπουδαστή που θα έκανε το εκπαιδευτικό ταξίδι, του νέου συστήματος δηλαδή μετά το τέλος του Α και Β εξαμήνου και τελικά οικιοθελώς αποχωρούσε.

Τα μαθήματα του Α εξαμήνου είναι εννέα με όριο μαθημάτων που πρέπει να περάσει ένας σπουδαστής για να εκτελέσει εκπαιδευτικό ταξίδι να είναι πέντε. Αυτό φυσικά δεν προτιμάτε από τις εταιρίες από την στιγμή που οι περισσότερες από αυτές θέλουν έναν σπουδαστή να έχει πλήρη επιτυχία η μονό μια αποτυχία σε ένα μάθημα. Παρόλα αυτά τα μαθήματα του Α εξαμήνου είναι ελεγχόμενα και ένας σπουδαστής μπορεί πολύ εύκολα να τα περάσει χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία, κάτι που φυσικά πρέπει να επισημάνουμε ότι διαφέρει από μαθητή σε μαθητή. Ακόμα και αν όμως ένας σπουδαστής «κοπεί» σε ένα η παραπάνω μάθημα και υπάρχει κίνδυνος να μην πραγματοποιήσει το ταξίδι, η σχολή του δίνει την ευκαιρία να ξανά δώσει το χρωστούμενο μάθημα στην περίοδο Φεβρουαρίου-Μάρτιου. Έτσι οι πιθανότητες να μη πραγματοποιήσει την θαλάσσια εκπαιδευτική περίοδο λόγω μαθημάτων είναι ελάχιστες.

Οι ακαδημίες εμπορικού ναυτικού για πολλούς είναι ιδιαίτερα αγχωτικές όταν εισέρθουν σε αυτές. Αυτό συμβαίνει γιατί το επάγγελμα αυτό είναι δύσκολο ιδιαίτερο και πρωτότυπο και κάνεις δεν μπορεί να έχει μια πλήρη εικόνα για το πώς είναι πραγματικά. Παρόλα αυτά ένας σπουδαστής γρήγορα απαλλάσσεται από το στρες και αγχώδες που έχει αφού εκτελεί σχετικά γρήγορα το εκπαιδευτικό ταξίδι. Ως αποτέλεσμα εκτός του ότι ο ίδιος πλέον νιώθει πιο σίγουρος για τον εαυτό του αποκτά και μια καλύτερη αντίληψη για το ναυτικό επάγγελμα δηλαδή είναι σε θέση να αναγνωρίσει και να καταλάβει ακόμα καλύτερα ναυτικές ορολογίες, συστήματα και τρόπους λειτουργίας ενός πλοίου που θα τον βοηθούσαν ιδιαίτερα στα επόμενα εξάμηνα. Έτσι δεν θα διαβάζει μηχανικά ένα μάθημα όπως συνήθιζε να κάνει στο Α εξάμηνο άλλα με περισσότερη ουσία και πολλές φορές με περισσότερη όρεξη και θαυμασμό.

Παρόλα αυτά εκτός από τα θετικά που προσφέρει το παλιό Α εκπαιδευτικό ταξίδι περιέχει και μερικά αρνητικά. Πολλές είναι αυτές οι φορές που ο δόκιμοι ανεβαίνουν στο πλοίο και έχουν πλήρη άγνοια σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου και γενικά με το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό συμβαίνει γιατί ίσως ο χρόνος εκπαίδευσης στις σχολές δεν είναι αρκετός και τα μαθήματα του πρώτου εξαμήνου δεν σου δίνουν αρκετές πληροφορίες έτσι ώστε να σε βοηθήσουν να ανταπεξέλθει σωστά ένας σπουδαστής πάνω στο πλοίο. Με αποτέλεσμα πολλές φορές ανωτέρα μέλη του πλοίου να δυσαρεστούν με την εικόνα που βλέπουν απέναντι τους από έναν δόκιμο. Σίγουρα αυτό διαφέρει από σπουδαστή σε σπουδαστή άλλα ένα εξάμηνο στο οποίο περιέχει μόνο βασικές γνώσεις ναυτιλίας αλλά και μαθήματα όπως ναυτική ιστορία και ηλεκτρονικούς υπολογιστές δεν νομίζω ότι θα βοηθήσουν ιδιαίτερα έναν σπουδαστή στο εκπαιδευτικό του ταξίδι. Κάτι στο οποίο πλεονεκτεί η νέα αλλαγή όπου δίνει την δυνατότητα μάθησης και στο Α αλλά και στο Β εξάμηνο κάνοντας έναν δόκιμο λίγο πιο προετοιμασμένο για το ταξίδι.

### ***3.2 Θετικά και αρνητικά του παλιού Β εκπαιδευτικού ταξιδιού.***

Στο υποκεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά σχετικά με τα θετικά και αρνητικά Β εκπαιδευτικού ταξιδιού. Μια περίοδος όπου πραγματοποιείται μετά το πέρας του Γ' Εξαμήνου, από την 1 Ιουλίου μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου. Διαρκεί περίπου έξι με επτά (6-7) μήνες. Όπως και στο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι, η ναυτολόγηση πρέπει να γίνει σε πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία συμβεβλημένη με το ΝΑΤ, πάνω από 1.500 ο.χ. (500 κ.ο.χ.) και να μην είναι χαρακτηρισμένα ως πλοία τοπικών πλώων. Το β εκπαιδευτικό ταξίδι είναι η περίοδος που θεωρείτε και το τελευταίο ταξίδι της σχολής και όπου ο σπουδαστής έχει την τελευταία ευκαιρία να μάθει και να αποκομίσει όσες περισσότερες πληροφορίες και εμπειρίες μπορεί.

Σε πρώτη φάση θα ήθελα να γίνει μια αναφορά σχετικά με τα θετικά της περιόδου αυτής που μπορεί να δώσει σε έναν σπουδαστή. Πρώτα από όλα ενισχύει την οικονομική κατάσταση του σπουδαστή. Δηλαδή ο μισθός που θα πάρει μετά το πέρας του ταξιδιού μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να καλύψει τις υπόλοιπες ανάγκες του (π.χ όπως νοίκι, καθημερινές ανάγκες), κάτι το οποίο δεν προσφέρει η νέα αλλαγή αφού θα γίνεται στο τελευταίο εξάμηνο της σχολής άρα και ο σπουδαστής θα έχει περιορισμό σχετικά με αυτό το θέμα. Επίσης, συνήθως οι ναυτιλιακές εταιρίες δίνουν περισσότερα λεφτά στους «δευτερόπαρκος» δόκιμους άρα υπάρχει μεγαλύτερη άνεση για την κάλυψη των σπουδών από έναν σπουδαστή που ήρθε από το δεύτερο ταξίδι του.

Πολλές φορές τα παιδιά μετά το τέλος του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού δημιουργούν «κοιλία» δηλαδή επαναπαύονται αφού έχουν καταφέρει να εκτελέσουν με επιτυχία ένα μεγάλο και σημαντικό κομμάτι της σχολής, με αποτέλεσμα να σχηματίζονται κενά στα μαθήματα στα οποία διδάσκοντα. Παρόλα αυτά για τον λόγο ότι για να πραγματοποιηθεί και το Β εκπαιδευτικό ταξίδι θα πρέπει να έχουν περάσει εάν όχι όλα τα περισσότερα μαθήματα ώστε να μπορέσουν να ταξιδέψουν την κατάλληλη χρονική στιγμή, η κατάσταση αυτή δημιουργεί ένα κίνητρο στο οποίο δίνει ώθηση στον σπουδαστή να αποφύγει να χαλαρώσει σε μεγάλο βαθμό με αποτέλεσμα να μην μείνει πίσω στις σπουδές. Με λίγα λόγια η Β εκπαιδευτική περίοδος είναι μια πρόκληση που βοηθάει τους μαθητές να συνεχίσουν ακάθεκτοι ώστε να μην χάσουν το ταξίδι λόγω μαθημάτων.

Επειδή η περίοδος που μεσολαβεί μεταξύ του Α και του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού δεν είναι και τόσο μεγάλη, ( για την ακρίβεια είναι δυο μονό εξάμηνα το Β και το Γ) με αποτέλεσμα τα παιδιά έχουν το θετικό ότι πολλές από τις πληροφορίες που είχαν αποκτήσει στο πρώτο ταξίδι δεν εξαλείφθηκαν με την πάροδο του χρόνου την στιγμή που τις ξανά επανέφεραν στην μνήμη τους μετά το δεύτερο ταξίδι. Αυτό συμβαίνει γιατί πολλά πράγματα όπου ένας δόκιμος διδάσκετε και βλέπει στο πλοίο δεν μπορεί να αποκτήσει στην σχολή μέσω από βιβλία. Αυτήν η «σύντομη» διακοπή που γίνεται βοηθά τον δόκιμο να μπει πιο σίγουρος και έτοιμος στο πλοίο χωρίς να χρειαστεί να ξαναθυμηθεί πολλές φορές πράγματα που θα είχε ξεχάσει εάν έμενε στην σχολή για περισσότερο χρονικό διάστημα.

Η πληροφορίες που θα πάρει και από το δεύτερο ταξίδι θα τον βοηθήσουν ακόμα περισσότερο στο να καταλάβει κάποια πράγματα που δεν είχε καταλάβει αρκετά στο πρώτο άλλα επίσης θα τον δώσουν και μια ωθήσει να μπει πιο δυναμικά στο Δ εξάμηνο αφού πλέον θα έχει αποκτήσει μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με το επάγγελμα. Έτσι θα τον βοηθήσει να συνειδητοποιήσει πιο πολλά και να εμπεδώσει ακόμα πιο εύκολα την διδακτέα υλη σχετικά με τα μαθήματα που έχουν σχέση με την εμπορική ναυτιλία όπως για παράδειγμα ναυτιλία και ναυτική τέχνη.

Παρόλα τα θετικά που προσφέρει το Β εκπαιδευτικό ταξίδι περιέχει και κάποια αρνητικά και κατά την άποψη μου ένα από τα κυριότερα είναι η αποχή τόσους μήνες από το ναυτικό επάγγελμα. Δηλαδή ένα παιδί όπου έχει τελειώσει το εκπαιδευτικό του ταξίδι θα μπει στο πλοίο αφού τελειώσει την σχολή και έχει αποκτήσει το πτυχίο. Δηλαδή αφού ολοκληρώσει το Δ,Ε,ΣΤ εξάμηνο αλλά επίσης και αφού έχει τελειώσει τα σεμινάρια του ΚΕΣΕΝ και έχει ολοκληρώσει τους μήνες αναμονής πριν ταξιδέψει. Αυτό δυστυχώς επιδρά αρνητικά όταν ανέβει στο πλοίο για την προαγωγή του αφού θα έχει ξεχάσει ένα μεγάλο αριθμό πληροφοριών που γνώριζε. Σε μια τέτοια κρίσιμη στιγμή όπου θα πρέπει να αποδείξει στον πλοίαρχο η τον Α μηχανικό του πλοίου άλλα και στο πλήρωμα ότι είναι ικανός αξιωματικός είναι ιδιαίτερα ριψοκίνδυνο άλλα και αγχωτικό για τον ίδιο. Οπότε σε μια τέτοια φάση θα ήταν προτιμότερο να έχει εκτέλεση ένα εκπαιδευτικό ταξίδι με μικρό περιθώριο από το πρώτο του ταξίδι ως πλέον αξιωματικός.

Επίσης κατά την άποψη μου δεν υπάρχει σωστή σύνδεση με τα μαθήματα της σχολής. Δηλαδή θα ήταν προτιμότερο πρώτου ο μαθητής μπει στο πλοίο να είχε διδαχτεί και μαθήματα όπως την Θεωρία και μεταφορά φορτίων που θα τον βοηθούσαν να καταλάβει κάποια πράγματα ακόμα καλύτερα σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας ενός πλοίου, μάθημα όπως η επιθεώρηση πλοίου όπου θα εξηγεί διαφόρους ορισμούς όπως τι είναι το MOU, deficiency, detention αλλά και μαθήματα

όπως ISM ( International Safety Management ) και MARPOL( marine pollution ) για να καταλάβει καλύτερα τις διεθνείς συμβάσεις που ασχολείται το πλοίο

## **Κεφάλαιο 4ο** **ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΣΧΟΛΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα συγκρίνουμε τις σχολές της AEN στην Ελλάδα με διαφορές σχολές του εξωτερικού σχετικά με τον τρόπο ένταξης των εκπαιδευτικών ταξιδιών στα εξάμηνα. Θα αναλύσουμε τα θετικά και αρνητικά που προσφέρει κάθε σχολή στους σπουδαστές της ακαδημίας εμπορικού ναυτικού από κάθε σχολή που θα αναφέρουμε παραπάνω.

### **4.1 Σχολή του εμπορικού ναυτικού Γερμανίας: Hochschule Bremerhaven**

Το Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Επιστημών Bremerhaven ιδρύθηκε το 1975. Χάρη στους προηγούμενους θεσμούς του, το Geestemünde Navigation College και το Δημοτικό Κολλέγιο, η εκπαιδευτική παράδοση του Πανεπιστημίου Εφαρμοσμένων Επιστημών Bremerhaven υπάρχει εδώ και περισσότερο από εκατό χρόνια. Ως εκ τούτου, το Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Επιστημών Bremerhaven διακρίνεται ως «πανεπιστήμιο δίπλα στη θάλασσα», όχι μόνο λόγω της γεωγραφικής του θέσης απευθείας στις εκβολές του Weser, αλλά κυρίως λόγω των 23 ελκυστικών προγραμμάτων σπουδών του.

Σήμερα, περίπου 3.000 σπουδαστές σπουδάζουν στην πανεπιστημιούπολη μεταξύ του ποταμού Geeste και της πεζοδρομημένης ζώνης. Πανεπιστημιακά πάρτι και μια ποικιλία εγκαταστάσεων αναψυχής κάνουν τη ζωή του σπουδαστή ακόμη πιο ελκυστική. Αρχιτεκτονικά ελκυστικά ιστορικά και νέα κτίρια κοντά στο νερό είναι τα χαρακτηριστικά του Πανεπιστημίου Εφαρμοσμένων Επιστημών Bremerhaven.

- Δημόσιο ίδρυμα
- Πρόγραμμα σπουδών

1<sup>η</sup> Περίοδος πρακτική άσκηση επί του πλου

2<sup>η</sup> -6<sup>η</sup> Περίοδος: θεωρητική εκπαίδευση

7<sup>η</sup> Περίοδος: πρακτική άσκηση επί του πλου

8<sup>η</sup> Περίοδος: με το πέρας της λαμβάνουν BCs στο ship operation Engineering

- Πρακτική άσκηση :  
12 μήνες στο πλοίο και 6 μήνες σε εγκαταστάσεις ξηράς.

Η πρακτική άσκηση στο πλοίο ξεκάνει αφού ο σπουδαστής εισέρθει στην σχολή. Δηλαδή η πρώτη εκπαιδευτική περίοδος αρχίζει με τους σπουδαστές να ξεκινούν το εκπαιδευτικό τους ταξίδι. Αυτό κατά την άποψη μου είναι αρκετά θετικό αφού δίνει την δυνατότητα σε πολλά παιδιά να αντιληφτούν εάν μπορούν να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες του επαγγέλματος. Δηλαδή μπαίνουν κατευθείαν στο εργασιακό τους περιβάλλον χωρίς να έχουν διδαχτεί κάποιο συγκεκριμένο μάθημα. Έτσι σε περίπτωση που ένας σπουδαστής αποχωρήσει για προσωπικούς λόγους δεν θα έχει επηρεαστεί οικονομικά όπως στην δικιά μας περίπτωση που το ταξίδι θα αρχίζει μετά από δυο εξάμηνα. Αυτό βεβαίως δεν τον βοηθάει να πάρει πληροφορίες από την σχολή οπού θα τον προετοιμάσουν ακόμα καλύτερα για το ταξίδι από την στιγμή που δεν έχει κάνει κανένα μάθημα.

Στην συνέχεια ο σπουδαστής θα εκτελέσει τα επόμενα εξάμηνα στην σχολή αφού βγει από το ταξίδι. Δηλαδή θα κάνει κανονικά μαθήματα μέχρι την 6<sup>η</sup> περίοδο. Όπου εκεί θα διδαχτεί προφανώς πράγματα που θα τον βοηθήσουν να καταλάβει ακόμα καλύτερα πληροφορίες από το πλοίο που δεν είχε καταλάβει αρκετά άλλα επίσης και να τον προετοιμάσουν ακόμα καλύτερα για την επόμενη εκπαιδευτική περίοδο. Επιπρόσθετα υπάρχει και το τελευταίο εξάμηνο όπου εκτελείτε και το τελευταίο ταξίδι. Η τοποθέτηση του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού σε αυτήν την περίοδο είναι αρκετά σημαντική την στιγμή που ο σπουδαστής έχει απόκτηση αρκετές πληροφορίες από την σχολή και πλέον είναι πιο έτοιμος να ταξιδέψει στο πλοίο. Παρόλα αυτά υπάρχει και το αρνητικό στοιχείο ότι είναι μεγάλο το διάστημα αποχής από το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι κάτι που κάνει τον μαθητή να ξεχάσει πολλά πράγματα που γνώριζε από αυτό.

## **4.2 Σχολή του εμπορικού ναυτικού στις Φιλιππίνες**

Η Φιλιππίνων Ακαδημία Εμπορικής Ναυτιλίας (Φιλιππίνων: *Akademya Pangkalakalang Pandagat ng Pilipinas*) είναι μια από τις κορυφαίες σχολές εμπορικού ναυτικού και λειτουργεί από την κυβέρνηση των Φιλιππίνων. Η ακαδημία βρίσκεται στο *San Narciso, Zambales*. Οι σπουδαστές ονομάζονται "midshipmen" όπου μετά την αποφοίτησή τους, οι φοιτητές ανατίθενται ως υπολοχαγοί στο Φιλιππινέζικο Ναυτικό και στην συνέχεια έχουν τη δυνατότητα να ενταχθούν στην εμπορική ναυτιλία, το Φιλιππίνων Ναυτικό, ή το Φιλιππίνων Ακτοφυλακή.

Η ακαδημία προσφέρει μαθήματα για πτυχία Bachelor of Science στη θαλάσσια μεταφορά και τη ναυτική μηχανική. Και τα δύο μαθήματα διάρκειας τεσσάρων ετών αποτελούνται από τριετείς ακαδημαϊκές σπουδές (πρώτο, δεύτερο και τέταρτο έτος). Η ετήσια εκπαίδευση μαθητευόμενου (τρίτο έτος) είναι επί πλοίων εμπορικών πλοίων που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες λωρίδες ως κατώτεροι θαλάμους καταστρώματος ή μηχανών. Η ακαδημία προσφέρει επίσης μαθήματα μεταπτυχιακών σπουδών στη διαχείριση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και στη ναυτική εκπαίδευση.

Συνοψίζοντας το πρόγραμμα σπουδών είναι με το πρώτο δεύτερο έτος όπου ξεκάνει η σχολή με μαθήματα μέσο βιβλίων και το τρίτο έτος όπου αποτελείτε αποκλειστικά από εκπαιδευτικά ταξίδια κλείνοντας με το τέταρτο έτος να εκτελείτε πίσω στην σχολή όπου γίνονται κανονικά μαθήματα. Θα ήθελα να αναφερθώ πως το συγκεκριμένο πρόγραμμα σπουδών δεν θεωρώ πως είναι το ίδιο αποτελεσματικό με αυτόν της σχολής της Ελλάδος. Έχει μεν το θετικό στοιχείο ότι επί δυο έτη τα παιδιά διδάσκονται μαθήματα που θα τους βοηθήσουν στην μετέπειτα καριέρα τους και το γεγονός ότι περνάν καθημερινή εκπαίδευση, αλλά το να τοποθετηθεί το εκπαιδευτικό ταξίδι σε μια μόνο χρονιά είναι αρκετά δύσκολο πρώτον γιατί ο σπουδαστής είναι αρκετό καιρό μέσα σε ένα πλοίο που αυτό δημιουργεί ψυχολογική και σωματική κούραση αλλά επίσης και το γεγονός πως η εκτέλεση εκπαιδευτικού ταξιδιού σε ένα μόνο πλοίο δεν θα σου δώσει τις κατάλληλες πληροφορίες που θα σου έδινε εάν ταξίδευες σε δυο η παραπάνω πλοία.



## Κεφάλαιο 5ο ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

### **5.1 Ερωτηματολόγιο σπουδαστών Α.Ε.Ν**

Πιστεύετε ότι το χρονικό διάστημα της φοίτησής σας στην σχολή στο Α εξάμηνο ήταν επαρκής για να προετοιμαστείτε κατάλληλα στο ταξίδι

- Ναι (36, 8%)
- Όχι (63, 0%)

Πιστεύετε ότι τα μαθήματα του Α εξαμήνου χρησιμεύουν για το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι

- Πολύ (26,3%)
- Λίγο (73,7%)
- Καθόλου (0,0%)

Η διάρκεια του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού θα αρχίζει από τις 10 Ιουλίου και θα λήγει στις 20 Φεβρουάριου μετά το Α και Β εξάμηνο. Θεωρείτε σωστή αυτήν την αλλαγή;

- Ναι (36,8%)
- Όχι (63,2%)

Για πιο λόγο απαντήσατε ναι ή όχι. Αιτιολογήστε την απάντησή σας.

- Γιατί πιστεύω πως το Α εξάμηνο είναι επαρκές για να καταλάβει ο σπουδαστής τι ακολουθεί.
- Οι σπουδαστές θα έχουν αποκτήσει ένα σύνολο γνώσεων οι οποίες θεωρούνται πολλές με αποτέλεσμα να υπάρχει σύγχυση κατά το Α εκπαιδευτικό ταξίδι
- Διότι θα πρέπει να γνωρίζει ο σπουδαστής κάποια πράγματα σχετικά με το πλοίο προτού συνεχίσει για το επόμενο εξάμηνο στην σχολή
- Διότι οι πιθανότητες ναυτολόγησης των σπουδαστών είναι μικρότερη σε σχέση με τους σπουδαστές των προηγούμενων εισακτέων ετών
- Γιατί μπορεί κάποιος να συνειδητοποίησε ότι δεν μπορεί να είναι στην θάλασσα και να σταματήσει χωρίς να χρειάζεται να χάσει 2 χρόνια απτή ζωή του ! Επίσης είναι το οικονομικό πολλά παιδιά δεν βγαίνουν οικονομικά όποτε το πρώτο μπάρκο είναι ανακούφιση για αυτά και τις οικογένειές τους
- Γιατί πιστεύω ότι είναι καλύτερα να πας ταξίδι όσο πιο νωρίς γίνεται για να δεις αν σου αρέσει και αν το μπορείς
- Διότι είναι σημαντικό να γίνεται νωρίς το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι ώστε να βλέπουν έμπρακτα οι μαθητές κάποια πράγματα στο πλοίο και να καταλαβαίνουν μετά στη σχολή ευκολότερα τα μαθήματα.
- Δημιουργήθηκε μεγάλο πρόβλημα... Καθώς την ίδια χρονική περίοδο οι σπουδαστές του Β' και του Γ' χρειάστηκαν να βρουν πλοίο

- Θεωρώ ότι πρέπει να εξακολουθήσουμε το παλιό σύστημα για να πραγματοποιήσουμε το εξάμηνο γρήγορα
- Δεν υπάρχει λόγος για μια τέτοια αλλαγή
- Όσο πιο γρήγορα εκτελέσουν το ταξίδι τόσο πιο γρήγορα θα καταλάβουν εάν τους αρέσει η σχολή ή όχι

Η διάρκεια του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού θα αρχίζει από τις 21 Φεβρουάριου και θα λήγει στις 30 Σεπτεμβρίου μετά το πέρας του ΣΤ εξαμήνου. Θεωρείτε σωστή αυτήν την αλλαγή;

- Ναι (38,9%)
- Όχι (61,1%)

Για πιο λόγο απαντήσατε ναι ή όχι. Αιτιολογήστε την απάντησή σας

- Είναι μεγάλο το χρονικό διάστημα χωρίς ταξίδι
- Δεν θεωρώ σωστή τη λογική να τελειώνει ο σπουδαστής με τη σχολή και μετά να πραγματοποιεί το Β εκπαιδευτικό ταξίδι. Οι λόγοι είναι καθαρά ψυχολογικοί
- Όχι καθώς ο σπουδαστής δεν θα έχει πλήρη εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος
- Διότι η απόσταση μεταξύ των δύο ταξιδιών είναι αρκετά μεγάλη. Με αποτέλεσμα όλες οι ενδεχόμενες γνώσεις που θα είχαν από το πρώτο ταξίδι.
- Θα έχεις κάνει ευστάθεια και μεταφορά και δεν θα ξες πως γίνεται πραγματικά ένα operation και άλλα πόσα εννοείται μετά από τόσο διάστημα θα έχεις μόνο θεωρητικές γνώσεις πρακτική μηδέν θα πας να πιάσεις και δεν θα τα καταφέρεις
- Για να είσαι πιο έτοιμος και να τα έχεις πιο καλά εμπεδωμένα.
- Το σύστημα λειτουργούσε αρκετά καλά έτσι όπως ήταν...
- θεωρώ πως θα χρησιμεύσει περισσότερο γιατί δεν θα περάσει αρκετός καιρός από το πρώτο ταξίδι ως ανθυποπλοίαρχοι άρα θα μας βοηθήσει να θυμόμαστε περισσότερα πράγματα
- Θα Βοηθήσει να θυμούνται πιο πολλά πράγματα για το επόμενο ταξίδι οι σπουδαστές
- Θεωρώ πως βρισκόταν σωστά τοποθετημένο το Β εκπαιδευτικό ταξίδι

Πιστεύετε ότι τα μαθήματα των Α,Β,Γ εξαμήνων είναι κατάλληλα για να σας βοηθήσουν να ανταπεξέλθετε στις απαιτήσεις του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού;

- Πολύ (10,5%)
- Αρκετά (68,4%)
- Καθόλου (21,1%)

Ποίος ήταν ο μισθός σας στα εκπαιδευτικά ταξίδια;

- <800 (0,0%)
- 800-900 (10,5%)
- 900-1000 (26,3%)
- 1000-1500 (57,9%)
- >1500 (5,3%)

Θεωρείτε πως ήταν αρκετός για να σας βοηθήσει να καλύψετε τις σπουδές σας.

- Ναι (31,6%)
- Όχι (68,4%)

Θεωρείτε ότι η διάρκεια εκπαίδευσης πάνω στο πλοίο πρέπει να αλλάξει;

- Να αυξηθεί (15,8%)
- Να μειωθεί (0,0%)
- Να παραμείνει όπως είναι (84,2%)

Εσείς που θεωρείτε πως πρέπει να αλλάξει αιτιολογήστε την απάντησή σας.

- Θα μπορούσαν να είναι λίγους περισσότερους μήνες για να βοηθήσει τα παιδιά να καταλάβουν κάποια πράγματα και να προετοιμαστούν λίγο περισσότερο

Πιστεύετε πως πρέπει να αλλάξουν τα εξάμηνα στην σχολή;

- Να αυξηθούν (0,0%)
- Να μειωθούν (5,3%)
- Να παραμείνουν όπως είναι (94,7%)

Εσείς που θεωρείτε πως πρέπει να αλλάξουν αιτιολογήστε την απάντησή σας.

- Επειδή έχουμε δει άλλης εθνικότητας σχολές με λιγότερη διάρκεια μαθημάτων μπορούν πιο άμεσα και αποτελεσματικά να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της εργασίας τους.

Ποια είναι τα οφέλη των εκπαιδευτικών ταξιδιών;

- Δεξιότητες (0,0%)
- Γνωριμίες (0,0%)
- Εμπειρίες ( 5,3%)
- Γνώσεις ( 5,3%)
- Όλα τα παραπάνω (89,5%)
- Κανένα
- Άλλο

Θεωρείτε πως ο τύπος πλοίων παίζει σημαντικό ρόλο για την σπουδαστική σας σταδιοδρομία.

- Ναι (84,2%)
- Όχι (15,8)

Και αν ναι, πιο τύπο πλοίων θα επιλέγατε

- Επιβατηγά πλοία (0,0%)
- Container (5,6%)
- Κρουαζιερόπλοια (11,1%)
- LNG-LPG (27,8%)
- Φορτηγά (16,7%)
- Γκαζάδικα (38,9%)

Υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός στις ΑΕΝ ( π.χ ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, προσομοιωτές και σύγχρονες ναυτικές μηχανές);

- Ναι (5,3%)
- Όχι (94,7%)

Σε κάποιες σχολές του εξωτερικού πρώτα γίνονται τα τρία χρόνια φοίτησης και μετά ένας χρόνος εκπαίδευσης στο πλοίο. Συμφωνείτε με αυτό το σύστημα ?

- Ναι (42,1%)
- Όχι (57,9%)

Σε κάποιες σχολές του εξωτερικού η γλωσσά των μαθημάτων είναι αποκλειστικά στα αγγλικά, θεωρείτε ότι πρέπει να εφαρμοστεί και στις σχολές της Ελλάδας;

- Ναι (52,6%)
- Όχι (47,4%)

## 5.2 Ερωτηματολόγιο *crew manager*

Η διάρκεια του Α εκπαιδευτικού ταξιδιού θα αρχίζει από τις 10 Ιουλίου και θα λήγει στις 20 Φεβρουάριου μετά το Α και Β εξάμηνο. Θεωρείτε σωστή αυτήν την αλλαγή;

- Ναι (14,3%)
- Όχι (85,7%)

Για πιο λόγο απαντήσατε ναι ή όχι. Αιτιολογήστε την απάντησή σας

- Θεωρώ πως δεν αποσκοπεί πουθενά μια τέτοια αλλαγή από την στιγμή που τα ταξίδια γινόταν επιτυχώς χωρίς κανένα πρόβλημα
- Διότι το πλοίο θα μένει για μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς δόκιμους. (Από Φεβρουάριο έως Ιούλιο 2020)
- Μεγάλος όγκος σπουδαστών για την ίδια περίοδο για μικρό αριθμό πλοίων
- Διότι ο χώρος εκπαίδευσης είναι καθαρισμένος
- Περιορίζεται ο αριθμός των διαθέσιμων καμπινών στο καράβι άρα και των δοκιμών που μπορούν να ναυτολογηθούν

Η διάρκεια του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού θα έχει διάρκεια από τις 21 Φεβρουάριου έως και τις 30 Σεπτεμβρίου μετά το πέρας του ΣΤ εξαμήνου. Θεωρείτε σωστή αυτήν την αλλαγή;

- Ναι (28,6%)
- Όχι (71,4%)

Για πιο λόγο απαντήσατε ναι ή όχι. Αιτιολογήστε την απάντησή σας

- Θεωρώ πως θα βοηθήσει τους δόκιμους να έρθουν πιο προετοιμασμένοι να "πιάσουν"
- Ίδιος λόγος με την απάντηση στο (2)
- Το ίδιο ισχύει στο ερώτημα 2 Μεγάλος αριθμός δοκιμών με αποτέλεσμα δυσκολίας κάλυψης θέσεων για όλους τους δόκιμους με βάση τις διαθέσιμες- ελεύθερες, καμπινές του πλοίου και το safety του πλοίου
- Είναι πολλά 4 Θεωρητικά εξάμηνα και μετά Θαλασσιά υπηρεσία

Σε κάποιες σχολές του εξωτερικού η γλωσσά των μαθημάτων είναι αποκλειστικά στα αγγλικά θεωρείτε ότι πρέπει να εφαρμοστεί και στις σχολές τις Ελλάδας;

- Ναι (85,7%)
- Όχι (14,3%)

Σε κάποιες σχολές του εξωτερικού πρώτα γίνονται τα τρία χρόνια φοίτησης και μετά ένας χρόνος εκπαίδευσης στο πλοίο. Συμφωνείτε με αυτό το σύστημα ;

- Ναι (28,6%)
- Όχι (71,4%)

Έχετε σκεφτεί κάποιο σύστημα που θα είχε καλύτερο αποτέλεσμα στους σπουδαστές ;

- Όχι. Να παραμείνει το προηγούμενο

Θεωρείτε ότι οι σπουδαστές έρχονται κατάλληλα προετοιμασμένοι για τα εκπαιδευτικό ταξίδι ;

- Ναι (42,9%)
- Όχι (57,1%)

Και αν όχι θα μπορούσε να αλλάξει κάτι ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν καλύτερα στα ταξίδια.

- Να υπάρξει περισσότερη ενημέρωση από έμπειρους στο χώρο
- Να έχουν καλύτερη ενημέρωση από την σχολή σχετικά με τα πλοία και πιο ουσιαστικά μαθήματα που θα τους βοηθήσουν να ανταπεξέλθουν
- Περισσότερα field trips σε πλοία για να καταλάβουν καλύτερα πως θα είναι η ζωή στο καράβι

Θεωρείτε πως ο μισθός των δοκίμων είναι αρκετός για να τους βοηθήσει να καλύψουν τις σπουδές τους

- Ναι (57,1%)
- Όχι (42,9%)

Θεωρείτε ότι η διάρκεια εκπαίδευσης πάνω στο πλοίο πρέπει να αλλάξει;

- Να αυξηθεί (0,0%)
- Να μειωθεί (0,0%)
- Να παραμείνει 12 μήνες (100%)

Και αν απαντήσατε ότι πρέπει να αλλάξει τι θα προτείνατε;

-

Πιστεύετε πως πρέπει να αλλάξει η διάρκεια φοίτησης στην σχολή;

- Να αυξηθεί (0,0%)
- Να μειωθεί (0,0%)
- Να παραμείνει όπως είναι (100%)

Και αν απαντήσατε ότι πρέπει να αλλάξει τι θα προτείνατε ;

Ποια τα οφέλη των εκπαιδευτικών ταξιδιών;

- Δεξιότητες (0,0%)
- Γνωριμίες (0,0%)
- Εμπειρίες (14,3%)
- Γνώσεις (0,0%)
- Όλα τα παραπάνω (85,7%)
- Κανένα (0,0%)
- Άλλο (0,0%)

## Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, βάση των απαντήσεων που έγιναν για τους σπουδαστές της ΑΕΝ το μεγαλύτερο ποσοστό δεν συμφωνεί με την αλλαγή των εκπαιδευτικών ταξιδιών για το Α και Β εξάμηνο. Ο μεγαλύτερος αριθμός των σπουδαστών αναφέρουν πως το χρονικό διάστημα που έχει να διδαχτεί κάποιος πριν μπει στο Α ταξίδι αλλά και τα μαθήματα που διδάσχετε σε αυτό το περιθώριο δεν είναι επαρκή για να τον βοηθήσουν να ανταπεξέλθει όπως θα ήθελε. Παρόλα αυτά θεωρούν πως τα μαθήματα πριν την Β εκπαιδευτική περίοδος μπορούν να βοηθήσουν αρκετά τους σπουδαστές για το δεύτερο ταξίδι. Το μεγαλύτερο ποσοστό δεν θεωρεί ότι ο μισθός που περνούν στα πλοία είναι αρκετός για να τους διευκολύνει να τελειώσουν τις σπουδές τους. Ελάχιστοι είναι αυτοί που θεωρούν πως η περίοδος των εκπαιδευτικών ταξιδιών πρέπει να αυξηθεί αφού οι περισσότεροι είπαν να παραμείνει όπως είναι. Επίσης αναφέρθηκε πως το μεγαλύτερο ποσοστό θεωρεί ότι πρέπει να παραμείνει όπως είναι και η διάρκεια των εξάμηνων στις σχολές. Το μεγαλύτερο ποσοστό θεωρεί πως παίζει σημαντικό ρόλο η επιλογή του είδους ενός πλοίου και αναφέρθηκε πως η καλύτερη επιλογή είναι τα πετρελαιοφόρα πλοία. Οι περισσότεροι σπουδαστές δηλώσαν ότι ο εκπαιδευτικός εξοπλισμός δεν επαρκεί για να τους βοηθήσει στα εκπαιδευτικά τους ταξίδια ενώ επίσης αναφέρθηκε πως θα ήταν προτιμότερο από τους περισσότερους η γλωσσά στις σχολές να είναι αποκλειστικά στα αγγλικά.

Όσον αφορά τους crew manager και οι ίδιοι θεώρησαν πως δεν οφέλη μια τέτοια αλλαγή στα εκπαιδευτικά ταξίδια ούτε για την Α αλλά ούτε και για την Β περίοδο. Το μεγαλύτερο μέρος που απάντησαν θεωρεί ότι η κύρια γλωσσά θα πρέπει να είναι η αγγλική στις σχολές με ποσοστό 85,7%. Θεωρούν ότι οι σπουδαστές δεν ετοιμάζονται κατάλληλα για τα ταξίδια. Επιπλέον έρχονται σε αντίθεση με τους σπουδαστές αφού θεωρούν ότι ο μισθός των δοκίμων είναι αρκετός για να τους βοηθήσει να τελειώσουν την σπουδαστική τους σταδιοδρομία. Κανένας δεν απάντησε ότι πρέπει να αλλάξει η διάρκεια εκπαίδευσης πάνω στο πλοίο αλλά και η διάρκεια εκπαίδευσης στις σχολές αλλά ανέφεραν να παραμείνει όπως είναι.

Κατά την δική μου άποψη όπως αναφέρθηκα και παραπάνω θεωρώ ότι συμφωνώ απόλυτα πως δεν υπάρχει λόγος αλλαγής για το Α εκπαιδευτικό ταξίδι αλλά διαφωνώ στο γεγονός ότι δεν οφείλει η αλλαγή του Β εκπαιδευτικού ταξιδιού. Την στιγμή που θα προσφέρει μεγαλύτερη άνεση και προετοιμασία για τους σπουδαστές που θα μπουν για το πρώτο τους ταξίδι ως πλέον αξιωματικοί. Επίσης θεωρώ πως η περίοδος και των ταξιδιών αλλά και η περίοδος στις σχολές είναι αρκετά ικανοποιητικές και δεν χρειάζεται λόγος αλλαγής. Θεωρώ πως η γλωσσά που θα πρέπει να παραμείνει στις σχολές είναι η ελληνική αλλά θα πρότεινα να εστιάζαμε και περισσότερο σε αγγλικές ορολογίες για να μας βοηθήσει αυτή η μέθοδος στην μετέπειτα καριέρα. Ο μισθός των δοκίμων θα ήταν προτιμότερο κατά την άποψη μου να ήταν λίγο υψηλότερος για να μπορέσει να βοηθήσει οικονομικά τους σπουδαστές να τελειώσουν την σχολή τους με επιτυχία. Επιπλέον θα πρέπει να γίνει σοβαρή αλλαγή όσον αφορά τον εκπαιδευτικό εξοπλισμό στις σχολές και όσον αφορά τα βιβλία. Θεωρώ πως ο τύπος πλοίου όπως φορτηγά και δεξαμενόπλοια θα βοηθούσαν σε ένα μικρό βαθμό των σπουδαστή να τελειώσει με μεγαλύτερη επιτυχία την σχολή αφού τα βιβλία εστιάζουν περισσότερο σε αυτό το είδος πλοίων.

## ***BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ***

<https://hmco.hcg.gr/thet/>

[https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/AENKP214/2008/KATARTISI%20ODIGOU%20SPOUDON%20GIA%20TIS%20AEN\\_GONALAKIS\\_ANTONIS%282008%29.pdf](https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/AENKP214/2008/KATARTISI%20ODIGOU%20SPOUDON%20GIA%20TIS%20AEN_GONALAKIS_ANTONIS%282008%29.pdf)

[https://www.eef.edu.gr/media/2685/e\\_p00023.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2685/e_p00023.pdf)

[https://www.eef.edu.gr/media/2682/e\\_p00020.pdf](https://www.eef.edu.gr/media/2682/e_p00020.pdf)

<https://www.hs-bremerhaven.de/en/university/profile/portrait-and-history/>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Philippine\\_Merchant\\_Marine\\_Academy](https://en.wikipedia.org/wiki/Philippine_Merchant_Marine_Academy)

<https://www.isalos.net/naftiki-ekpaidefsi/ekpaideftika-taxidia/>

<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbXhZW5tYWt8Z3g6NTc0NmI4NTNhNDRmZmUzZQ>

[https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/AENKP215/2017/PAROUSIASI%20TIS%20N\\_AUTIKIS%20EKPEDEUSIS%20DIETHNOS\\_SPIROPOULOS\\_GEORGIOS%282017%29.pdf](https://maredu.gunet.gr/modules/document/file.php/AENKP215/2017/PAROUSIASI%20TIS%20N_AUTIKIS%20EKPEDEUSIS%20DIETHNOS_SPIROPOULOS_GEORGIOS%282017%29.pdf)

<https://www.naval-acad.gr/%ce%bd%ce%b1%cf%85%cf%84%ce%b9%ce%ba%ce%ae-%ce%b1%ce%ba%ce%b1%ce%b4%ce%b7%ce%bc%ce%af%ce%b1-%ce%b1%ce%b5%ce%bd-%ce%b2%ce%bf%cf%85%ce%bb%ce%b3%ce%b1%cf%81%ce%af%ce%b1%cf%82/>