

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Καραουλάνης Δημήτριος

ΘΕΜΑ: «Κριτήρια επιλογής είδους πλοίου-επαγγελματική κατεύθυνση-μελλοντική δυνατότητα εξέλιξης.»

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: Παράβα Γεώργιου

Α.Γ.Μ:3604

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ:

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή:.....	σελ3
Κεφάλαιο 1: «Κριτήρια επιλογής είδους πλοίου»	
1.0 Τύποι πλοίων.....	σελ4
1.1 Οικονομικές απολαβές.....	σελ9
1.2 Ναυτιλιακές εταιρείες.....	σελ11
Κεφάλαιο 2 : «Επαγγελματική κατεύθυνση»	
2.0 Η ναυτιλία στον ελληνικό χώρο.....	σελ15
2.1 Ναυτιλιακά επαγγέλματα και δραστηριότητες.....	σελ16
2.1.1 Ναυτικά επαγγέλματα.....	σελ16
2.1.2 Ναυτιλιακά επαγγέλματα.....	σελ18
2.1.3 Επαγγέλματα ναυπηγικής.....	σελ20
2.1.4 Επαγγέλματα γύρω από το λιμάνι.....	σελ22
2.1.5 Επιχειρηματικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα.....	σελ23
2.1.6 Επαγγέλματα επιστήμης γύρω από τη θάλασσα.....	σελ24
2.2 Σπουδές γύρω από τη θάλασσα.....	σελ26
Κεφάλαιο 3 :«Μελλοντική δυνατότητα εξέλιξης»	
3.0 Επαγγελματική επιτυχία	σελ33
3.1 Επαγγελματικά προσόντα.....	σελ35
3.2 Εξέλιξη στο ναυτιλιακό κλάδο.....	σελ36
Βιβλιογραφία.....	σελ48

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

Σήμερα, η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της χώρας (αξίας 251,1 δισ. ευρώ το 2015). Αποτελεί το 6,5% του ΑΕΠ ενώ απασχολεί περίπου 290,000 ανθρώπους. Το ίδιο έτος, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό χειρίστηκε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, από πλευράς χωρητικότητας, με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 ελβετικών πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd's List.

Η Ελλάδα κατατάσσεται επίσης στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια και τα Bulk Carrier.

Πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την έδρα τους είτε στην Αθήνα είτε στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη, και διοικούνται από ελληνικές παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες που είναι αξιοσημείωτες για τον μεγάλο πλούτο και την επιρροή τους στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Στο τελευταίο κεφάλαιο αναλύεται περισσότερο ο ανθρώπινος παράγοντας, η ύπαρξη και η εξέλιξη του στην επαγγελματική του επιλογή. Το στοιχείο του ανθρώπινου παράγοντα βρίσκει εφαρμογή σε μια μεγάλη αλυσίδα δραστηριοτήτων που αναλαμβάνει το πλήρωμα πάνω στο πλοίο, οι υπάλληλοι στα γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας, το ναυπηγείο που χτίζεται το πλοίο, οι νομοθέτες και άλλοι.

Όπως υποστηρίζεται στο δημοφιλές βιβλίο «So Good They Can't Ignore You» , η δυνατότητα επαγγελματικής ανέλιξης αποτελεί βασικό συστατικό στην απόλαυση της εργασίας από τον εργαζόμενο."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΕΙΔΟΥΣ ΠΛΟΙΟΥ

1.0 Τύποι πλοίων

Λόγω της πληθώρας διαφορετικών πλοίων, σκαφών και πλωτών ναυπηγημάτων, κρίνεται αναγκαία η ταξινόμηση των πλοίων ανάλογα με το φορτίο που μεταφέρουν, τις πλώες, το υλικό κατασκευής, τον τύπο υδάτων κ.α. Οι κυριότερες ταξινομήσεις γίνονται:

A) Ως προς το είδος του μεταφερόμενου φορτίου.

Διακρίνουμε πολλούς τύπους πλοίων με κριτήριο το αντικείμενο μεταφοράς του καθενός. Μερικοί από τους συνηθέστερους τύπους πλοίων που συναντάμε είναι οι εξής:

1. Φορτηγά πλοία (cargo ships): Ασχολούνται με την μεταφορά χύμα ομοειδών φορτίων όπως είναι η ζάχαρη, το κάρβουνο, τα σιδηρομεταλλεύματα το σιτάρι κ.α.
2. Εμπορευματοκιβωτιοφόρα (containerships): Τα φορτία που μεταφέρονται με αυτά τα πλοία είναι γενικά φορτία όπως π.χ. ηλεκτρικά ή ηλεκτρονικά είδη, ρούχα και γενικότερα οτιδήποτε μπορεί να στοιβαχθεί μέσα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο.
3. Αυτοκινητάδικα (Car cargo ships): Τα αυτοκίνητα αποτελούν το μεταφερόμενο φορτίο του πλοίου αυτού.
4. Δεξαμενόπλοια (Tanker ships): Διαθέτουν δεξαμενές στις οποίες, ανάλογα και με τον τύπο τους, φορτώνουν αργό πετρέλαιο, βενζίνη, νάφθα κ.α.
5. Αεράδικα (Gas carrier): πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (Liquefied Petroleum Gases) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (Liquefied Natural Gases).
6. Επιβατηγά πλοία (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.
7. Ζωάδικα : Με τον δημόδη όρο ζωάδικο χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε μέσο π.χ. φορτηγό πλοίο που διενεργεί ειδικές μεταφορές ζωντανών ζώων.

Υπάρχουν όμως και άλλα είδη που συναντάμε στη θάλασσα άλλοτε συχνά άλλοτε σπανίως τα οποία δεν θα πρέπει να παραληφθούν και αυτά είναι :

- Ποταμόπλοιο
- Πλωτό νοσοκομείο
- Πυροσβεστικό πλοίο
- Πλοίο Αλιείας
- Πλωτό συνεργείο
- Ταχύπλοο
- Πλοίο ψυγείο
- Πολεμικό πλοίο
- Βυθοκόρος
- Παγοθραυστικό
- Αερόστρωμνο
- Πλοίο Ro-Ro
- Αεροπλανοφόρο



Εικ. 1.0 Πλωτό νοσοκομείο

Β) Ως προς τις πλόες.

Πολλές φορές αντικείμενο σκέψης γίνεται από πολλούς που θέλουν να ασχοληθούν με την φορτηγό ναυτιλία, οι περιοχές στις οποίες ταξιδεύουν τα πλοία. Με κριτήριο λοιπόν τον πλου που εκτελούν διακρίνονται σε Ακτοπλοϊκά, Κλειστών θαλασσών ή Εσωτερικού και Ποντοπόρα.

1. Ως ακτοπλοϊκά θεωρούνται τα πλοία που λειτουργούν βάσει της παράκτιας συγκοινωνίας που αφορά την συγκοινωνία μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας.
2. Ως πλοία κλειστών θαλασσών θεωρούνται τα πλοία που πλέουν σε κλειστές θάλασσες, λίμνες ή ποτάμια.
3. Ποντοπόρα χαρακτηρίζονται τα πλοία που διαπλέουν τους Ωκεανούς, δηλαδή εκτελούν πλόες σε όλο τον κόσμο, σε αντιδιαστολή με τα ακτοπλοϊκά και τα πλοία που διαπλέουν κλειστές ή περιορισμένες θάλασσες.



Εικ. 1.1 Χάρτης θαλάσσιων δρομολογίων

Γ) Τύπος των υδάτων.

Με κριτήριο τον τύπο των υδάτων που πλέουν τα πλοία διακρίνονται σε:

1. Πλοία θαλάσσης (Sea vessels),
2. Ποταμόπλοια (river ships ή vessels)
3. Λιμνόπλοια (Lakers ή lake ships).



Εικ.1.2 Ποταμόπλοιο



Εικ.1.3 Λιμνόπλοιο(lakership)

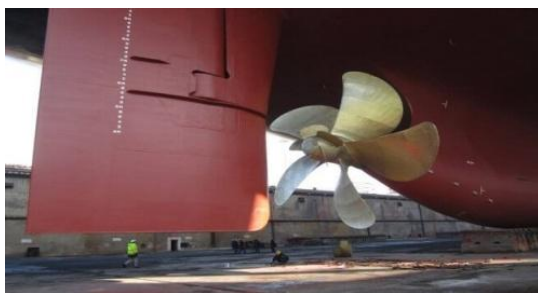
Δ)Με κριτήριο τον τομέα δραστηριότητας.

Τα Εμπορικά πλοία διακρίνονται σε

1. Πλοία μεταφοράς προσώπων ή εμπορευμάτων
2. Αλιευτικά
3. Πλοία έξω-οικονομικών σκοπών (ερευνητικά, επιστημονικά, εκπαιδευτικά)
4. Πλοία ειδικών υπηρεσιών
5. Πλοία βοηθητικής ναυτιλίας
6. Πλοία Αναψυχής.

Ε)Αριθμός των ελίκων.

Με κριτήριο τον αριθμό των ελίκων που φέρει το πλοίο, διακρίνονται σε μονέλικα, διπλέλικα, τριπλέλικα και μέχρι τετραπλέλικα.



Εικ.1.4 Μονή έλικα πλοίου.



Εικ.1.5 Τριπλή έλικα πλοίου

Η πρόωση των μηχανοκινήτων πλοίων ξεκίνησε αρχικά με τους πλευρικούς ή πρυμναίο τροχό που ονομάζονταν τροχήλατα. Με την επικράτηση όμως της έλικας πρόωση πλοίου ονομάζεται η κίνηση του πλοίου που επιτυγχάνεται με μία ή περισσότερες έλικες οι οποίες και φέρονται επί αξόνων. Οι άξονες περιστροφής των ελίκων συνδέονται με τις κύριες μηχανές που χρησιμοποιούν ατμό που παρέχεται από τους ατμολέβητες, οι οποίοι και λειτουργούν είτε με καύση, αρχικά, κάρβουνου και

εξελικτικά με καύση πετρελαίου, στα λεγόμενα ατμόπλοια, είτε ακόμη και με πυρηνική ενέργεια, όπως στα σύγχρονα πυρηνοκίνητα.

Z)Υλικό κατασκευής και Μέγεθος πλοίου.

1. Με κριτήριο το υλικό κατασκευής διακρίνονται σε Ξύλινα, Μεταλλικά (εκ σιδήρου, ή σφυρήλατου χάλυβα ή υψηλής τάσης εφελκυσμού χάλυβα), Πλαστικά και εξ Αλουμινίου.
2. Τα μεγέθη των πλοίων ποικίλουν ανάλογα την χωρητικότητά τους. Το μέγεθος ενός πλοίου επηρεάζει τις πλόες του (μεγάλα ταξίδια, υπεράκτιες φορτοεκφορτώσεις κ.α.) Μερικά από τα μεγέθη διαφόρων πλοίων είναι:
 - α)*Handysize* :Είναι μικρά δεξαμενόπλοια στα οποία η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ 15,000 και 35,000 τόνων. Τα πλοία αυτά είναι κατάλληλα τόσο για τα μικρά λιμάνια όσο και για τα μεγάλα. Το μικρό μέγεθος τους τα κάνει αρκετά λειτουργικά και ικανά. Τα Handysize μεταφέρουν φορτία πετρελαίου στην τελική τους μορφή (βενζίνη, πετρέλαιο diesel κ.τ.λ.) και αποτελούν την πλειοψηφία των ποντοπόρων πλοίων παγκοσμίως.
 - β)*Handymax / Supramax*:Τα Handymax είναι σχετικά μικρά φορτηγά πλοία με πλοία με μεταφορική ικανότητα μικρότερη των 60,000 τόνων. Η μεταφορική ικανότητα των Supramax είναι μεταξύ 50,000 και 60,000 τόνων. Λόγω του μικρού μεγέθους τους είναι ικανά να λειτουργούν σε μικρά λιμάνια στα οποία υπάρχουν περιορισμοί στο μήκος και στο βύθισμα. Για τους πάρα πάνω λόγους, τα φορτηγά πλοία τέτοιου μεγέθους αποτελούν την πλειοψηφία των ποντοπόρων φορτηγών πλοίων στον κόσμο.
 - γ)*Panamax* :Όπως υποδηλώνει και το όνομα, τα Panamax και New Panamax, είναι πλοία τα οποία διέρχονται από την διώρυγα του Παναμά. Τα συγκεκριμένα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες της διώρυγας, όσον αφορά τις διαστάσεις τους. Ένα πλοίο Panamax δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 294,13 μ. σε μήκος, 32,31 μ. σε πλάτος και 12,04 μ. σε βύθισμα. Η μέση μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυτών είναι 65.000 τόνους
 - δ)*Aframax*: Όταν λέμε Aframax, εννοούμε τα δεξαμενόπλοια στα οποία η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ των 80,000 και 120,000 τόνων. Τα πλοία αυτά, μπορεί σε σχέση με τα VLCC και τα ULCC να φαίνονται μικρά αλλά δεν είναι. Καλό θα είναι να γνωρίζουμε ότι τα αρχικά AFRA σημαίνουν Average Freight Rate Assessment. Τα Aframax είναι ιδανικά για μικρές ή μεσαίες αποστάσεις και συνήθως λειτουργούν σε λιμάνια στα οποία δεν μπορούν να διέλθουν μεγαλύτερα πλοία.
 - ε)*Capesize* :Είναι πολύ μεγάλου μεγέθους φορτηγά πλοία, στα οποία η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται από του 150,000 μέχρι και 400,000 τόνους. Κατηγοριοποιούνται αμέσως μετά από τα VLCC και τα ULCC. Χρησιμοποιούνται κυρίως για την μεταφορά άνθρακα και σιδήρου. Λόγω του

μεγέθους τους, έχουν την δυνατότητα να πηγαίνουν σε περιορισμένο αριθμό λιμανιών αν τον κόσμο.

ζ) *VLCC & ULCC*: Τα αρχικά VLCC σημαίνουν Very Large Crude Carriers. Η μεταφορική τους ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ των 180,000 και 320,000 τόνων. Τα αρχικά ULCC σημαίνουν Ultra Large Crude Carriers και είναι τα μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο με μεταφορική ικανότητα περισσότερο από 320,000 τόνων. Τα ULCC ή σούπερ τάνκερ χρησιμοποιούνται κυρίως για την μεταφορά αργού πετρελαίου από την Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη, την Ασία και την βόρειο Αμερική.



Εικ.1.6 Τάνκερ τύπου VLCC

Η) Ηλικία του πλοίου.

Μια από τις σημαντικότερες ίσως ταξινομήσεις πλοίων είναι η ηλικία αυτών. Η ηλικία ενός πλοίου αποτελεί λόγο σκέψης για τα άτομα εκείνα που προορίζονται να ταξιδέψουν άλλοτε ως επιβάτες και άλλοτε ως μέλη πληρώματος. Θα πρέπει να διευκρινίσουμε όμως ότι ούτε η μεγάλη ηλικία ενός πλοίου αλλά ούτε και το παρατεταμένο δέσιμό του σε ένα λιμάνι αρκούν για να εκτιμηθεί η κατάστασή του.

Οι ιστορικοί της τεχνολογίας έχουν δείξει ότι η καλή συντήρηση, η ορθή τροποποίηση, η επιτυχημένη μετασκευή, η κατάλληλη προσαρμογή σε συγκεκριμένο φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον, ο τρόπος χρήσης γενικότερα, διαμορφώνει και καθορίζει την τεχνολογία και μπορεί να παρατείνει την ηλικία της αποδεκτά ασφαλούς αξιοποίησής της. Διακρίνονται σε:

Νεότευκτα, Μικρής ηλικίας και Παρήλικα ή Υπερήλικα. (Το όριο του υπερήλικου ποικίλει από χώρα σε χώρα από 15-40 ετών.)

1.1 Οικονομικές απολαβές

Ίσως είναι η πιο δημοφιλής έκφραση όταν κάποιος μιλάει για το επάγγελμα του ναυτικού. Θα ήταν καλύτερο αν λέγαμε ότι ο ναυτικός παίρνει πολύ καλύτερα χρήματα από ένα στεριανό διότι υπάρχουν οι συνιστώσες: α) της ευθύνης (για πλοίο, για το φορτίο για τις ανθρώπινες ζωές για το οικοσύστημα) β) της σκληρής δουλειάς, γ) των αντίξοων καιρικών συνθηκών δ) της απομόνωσης και πολλές άλλες ακόμα.

Η ανεργία γενικότερα μαστίζει, αν όχι όλα, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό επαγγελματιών στην Ελλάδα της κρίσης. Για το λόγο αυτό, τα τελευταία χρόνια οι περισσότεροι νέοι σκεπτόμενοι το «εύκολο χρήμα» επιλέγουν όλο και περισσότερο το ναυτικό επάγγελμα.

Η παρακάτω αναφορά που γίνεται, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι απόλυτα ακριβής, αφενός λόγω διαφορετικής μισθοδοσίας ναυτιλιακών εταιρειών και αφετέρου λόγω διαφορετικότητας των πλοίων. Για τον λόγο αυτό η αναφορά γίνεται στον μέσο μισθό ενός δεξαμενόπλοιου.

Ενδεικτικά μπορούμε να πούμε ότι στα φορτηγά ο μισθός είναι περίπου 800-1200 ευρώ λιγότερα χρήματα από τα δεξαμενόπλοια, ενώ στα LNG 700-1300 ευρώ περισσότερα. Οι μισθοί συνήθως κυμαίνονται:

I. Δόκιμος μηχανής και καταστρώματος.

Συνήθως είναι : 500-1200 (πρωτόμπαρκους), 1000-2000 (δευτερόμπαρκους) ευρώ καθαρά. Είναι ίσως η πιο δημοφιλής ειδικότητα που ακούγεται αυτόν τον καιρό. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες όπως το είδος πλοίου, το αν κάποιος είναι «ανοικτός» ή «κλειστός» σε ώρες, αν είναι πρωτόμπαρκος ή δευτερόμπαρκος κ.τ.λ., οι οποίοι είναι αδύνατον να καθοριστούν.

II. Junior Ανθυποπλοίαρχος και Γ' μηχανικός.

2500-3100 ευρώ καθαρά. Επίσης τα μισθολογικά είναι σχεδόν τα ίδια και ο λόγος της διαφοράς τους είναι ο ίδιος που είναι του υποπλοίαρχου και Β' μηχανικού. Είναι μια ειδικότητα που δεν είναι γνωστή στο ευρύ κοινό και υπάρχει αρκετή σύγχυση σχετικά με αυτήν.

III. Ανθυποπλοίαρχος και Γ' μηχανικός.

4500-5300 ευρώ καθαρά. Αν υπάρχουν διαφορές στον μισθό μεταξύ των δύο αυτών διαφορετικών ειδικοτήτων είναι πολύ μικρές.

IV. Υποπλοίαρχος και Β' μηχανικός

7200-8200 ευρώ καθαρά. Σε αυτή την περίπτωση η διάφορα μεταξύ των δυο ειδικοτήτων έχει πολύ μικρή διάφορα στο μισθό τους. Μερικές διαφορές μπορεί να είναι τα GMDSS που παίρνει ο υποπλοίαρχος η κάποια έξτρα του Β' μηχανικού, από εργασίες που πραγματοποιεί το Πλήρωμα μηχανής.

V. Πλοίαρχος και Α' μηχανικός

10000-11000 ευρώ καθαρά. Ο πλοίαρχος και ο Α' μηχανικός έχουν πολύ λίγα χρήματα διαφορά. Πολλές φορές αυτή η διάφορα των χρημάτων έχει να κάνει κυρίως με κάποια μπόνους που παίρνει ο πλοίαρχος.



Εικ.1.7 Γέφυρα πλοίου

Όσον αφορά γενικότερα τις κρατήσεις, όλοι μας γνωρίζουμε ότι είναι υπερβολικά υψηλές για ένα επάγγελμα το οποίο είναι διαφορετικό από τα άλλα και το οποίο προσφέρει συνάλλαγμα στην χώρα μας.

1.2 Ναυτιλιακές εταιρείες

Η ναυτιλιακή εταιρεία είναι η οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί τους συντελεστές της παραγωγής για την παραγωγή και παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία στις μέρες μας είναι ένα πολυσύνθετο σύστημα. Η τεχνολογία έχει μεταμορφώσει το γραφείο σε τέλειο εξοπλισμένο και άριστα οργανωμένο κέντρο επιχειρήσεων, από όπου το επιτελείο έχει τη δυνατότητα να ελέγχει, να καθοδηγεί, να υποστηρίζει και να διευκολύνει κάθε δραστηριότητα των «μάχινων μονάδων» δηλαδή των πλοίων και των πληρωμάτων τους.

Για να επιτευχθεί ο καλύτερος δυνατός συντονισμός, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει οργανωθεί σε διάφορα τμήματα που το καθένα έχει αναλάβει και διαφορετικό σημαντικό έργο. Ο αριθμός και η επάνδρωση των τμημάτων εξαρτάται βεβαίως τόσο από το μέγεθος της Εταιρείας, όσο και από τις επιλογές της να αναθέτει κάποιες λειτουργίες της σε εξωτερικούς συνεργάτες (managers, πράκτορες).

Οι νεαρές ηλικίες που πρόκειται να στραφούν στο ναυτικό επάγγελμα, λαμβάνουν ή πρέπει να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη την σωστή επιλογή της ναυτιλιακής εταιρείας στην οποία θα εργασθούν. Η σκέψη όμως αυτή αφορά επίσης και ένα ποσοστό ατόμων που επιθυμούν να αλλάξουν εταιρεία για κάποιο δικό τους λόγο. Η επιλογή συνήθως γίνεται βάσει:

- 1. Του μεγέθους της εταιρείας.** (Το μέγεθος μιας ναυτιλιακής εταιρείας χαρακτηρίζεται από τον αριθμό πλοίων, την συνολική χωρητικότητα των πλοίων, από τον αριθμό τμημάτων που την απαρτίζουν κλπ.)
- 2. Της ηλικίας της εταιρείας.** (Η ηλικία μιας εταιρείας αντικατοπτρίζει την εμπειρία της στο ναυτικό επάγγελμα)

Οι 50 μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

A/A	Όνομασία	Χωρητικότητα (σε dwt)	Αριθμός πλοίων
1.	ANANGEL - MARAN TANKERS/GAS	20.948.313	108
2.	EURONAV - GASLOG LNG	17.312.953	96
3.	NAVIOS	14.538.570	144
4.	DYNACOM-DYNAGAS-SEA TRADERS	13.031.667	103
5.	CARDIFF-DRYSHIPS-TMS-OCEAN RIG	12.921.325	111
6.	GENERB - GENCO	12.589.160	103
7.	STAR BULK / PRODUCT	9.565.534	99
8.	ALPHA/AMETHYST/PANTHEON	7.362.326	47
9.	THENAMARIS	7.361.051	73
10.	MARMARAS-DELTA TANKERS	7.227.324	51
11.	MINERVA MARINE INC	7.208.107	62
12.	TSAKOS - TEN	7.119.734	72
13.	DIANA SHIPPING / CONTAINERS	6.074.742	59
14.	EASTERN MEDITERRANEAN MAR.	5.441.386	62
15.	NEW SHIPPING LTD	5.385.640	31
16.	SPRINGFIELD SHIPPING	5.274.742	27
17.	GOLDEN UNION	5.152.537	41
18.	CAPITAL SHIP MANAG.	4.994.911	54
19.	DANAOS SHIPPING CO	4.198.810	59
20.	CENTROFIN-MARINE TRUST	4.048.626	28
21.	CHANDRIS (HELLAS) INC	3.884.045	29
22.	NEDA MARITIME AGENCY CO	3.821.034	23
23.	AEOLOS MANAGEMENT SA	3.632.795	26
24.	POLEMBROS SHIPPING LIMITED	3.630.919	21
25.	ENTERPRISES - GOLDEN ENERGY	3.551.009	40
26.	SAFETY - SAFE BULKERS	3.334.740	37
27.	TECHNOMAR SHIPPING INC	3.311.176	57
28.	COSTAMARE	3.281.137	62
29.	NGM ENERGY-MOUNDEAS N.G.	3.276.314	29
30.	CYPRUS MARITIME	3.117.098	33
31.	LASKARIDIS	3.083.512	70
32.	ENESEL	2.888.113	18
33.	EMPIRE - ALMA	2.823.742	33
34.	ARCADIA - AEGEAN BULK	2.799.836	28
35.	CHARTWORLD-CHARTERWELL	2.744.315	64
36.	VAFIAS GROUP	2.594.663	83
37.	TRANSMED SHIPPING LTD	2.580.514	19
38.	OPTIMUM SHIP SERVICES LTD	2.355.177	33
39.	ALMI TANKERS - FAIRSKY	2.263.519	13
40.	PRIME MARINE GROUP	2.136.087	31
41.	SAMOS STEAMSHIP COMPANY SA	2.094.215	22
42.	AVIN	2.061.238	35
43.	NOMIKOS A.M. TRANSWORLD	2.030.013	35
44.	ANDRIAKI - N.J.GOULANDRIS	2.019.366	15
45.	MARINE MANAGEMENT SERVICES	1.997.839	18
46.	GOLDENPORT-OCEANGOLD	1.929.241	39
47.	ATHENIAN SEA CARRIERS	1.907.890	6
48.	LOMAR SHIPPING LTD (AS AGENTS)	1.873.740	59
49.	NEREUS SHIPPING SA	1.805.367	12
50.	ELETSON CORPORATION	1.773.874	33

Πηγή: PMS, επεξεργασία στοιχείων -N-

Εικ. 1.8 Οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες

3. Των ειδών πλοίων που διαχειρίζεται.

Εννοώντας τι είδους πλοία έχει στην κατοχή της η ναυτιλιακή εταιρεία (τάνκερ, φορτηγά κ.α.) βλ.σελ.4

4. Των απαιτήσεων της εταιρείας.

Για παράδειγμα, μια εταιρεία «α» απαιτεί άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας συνεπώς είναι πιο απαιτητική σε θέματα επαγγελματικής κατάρτισης από μια εταιρεία «β» που απλά θέλει μια στοιχειώδη γνώση της αγγλικής.

5. Της διάρκειας των συμβολαίων.

Η διάρκεια των συμβολαίων εξαρτάται από το είδος πλοίου. Για παράδειγμα, για τις εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους δεξαμενόπλοια , σύμφωνα με την εφημερίδα της κυβερνήσεως (άρθρο 6)«ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ – ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ – ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΝ »η διάρκεια της σύμβασης καθορίζεται σε 6 μήνες, ενώ για τις εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου η διάρκεια της σύμβασης είναι 7 μήνες.

6. Της ικανοποίησης των ανθρώπων στο εσωτερικό της εταιρείας.

Ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί το ανθρώπινο κεφάλαιο μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Μια εταιρεία για να λειτουργεί ομαλά και να συνεχίσει να επεκτείνεται, θα πρέπει να σέβεται τον ανθρώπινο παράγοντα. Το στοιχείο του ανθρώπινου παράγοντα βρίσκει εφαρμογή σε όλη την αλυσίδα των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνει το πλήρωμα πάνω στο πλοίο, οι υπάλληλοι στα γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας, το ναυπηγείο που χτίζεται το πλοίο, οι νομοθέτες και άλλοι. Όλοι οι παραπάνω πρέπει να συνεργάζονται αρμονικά, ώστε να υπάρχει το καλύτερο αποτέλεσμα..

7. Των ευκαιριών που δίνονται.

Ευκαιρίες μεταπήδησης όπως από φορτηγά σε τάνκερ ή από τάνκερ σε αεράδικα εντός της ίδιας εταιρείας ή ευκαιρία επαγγελματικής καριέρας στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας. Περισσότερες πληροφορίες γι' αυτό το θέμα αναφέρονται στο 3^ο κεφαλαίο.

8. Της σημαίας.

Μπορεί οι ελληνικών συμφερόντων εταιρείες να διαχειρίζονται σχεδόν 5.230 και να είναι η πρώτη δύναμη, παγκοσμίως, στη ναυτιλία, όμως έχουν γυρίσει την πλάτη στο ελληνικό νηολόγιο. Γραφειοκρατία και υψηλό κόστος καθιστά ασύμφορη την εγγραφή ενός πλοίου στην ελληνική σημαία. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία κατά 0,1% μειώθηκε τον Νοέμβριο του 2016, ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία εμπορικών πλοίων χωρητικότητας άνω των 100 κόρων και αριθμεί πλέον 1.833 πλοία, έναντι 1.834 τον αντίστοιχο μήνα του 2015.Μέσα στο σκληρό αυτό ανταγωνιστικό περιβάλλον υπάρχουν Έλληνες πλοιοκτήτες που επιμένουν να στηρίζουν το ελληνικό νηολόγιο αν και επιβαρύνεται το συνολικό λειτουργικό κόστος του στόλου τους.

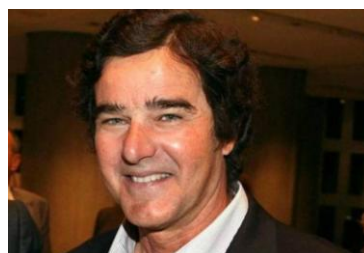
Σύμφωνα με την έρευνα της **Marine Information Services** μερικοί από αυτούς είναι:

- Όμιλος **Ιωάννη Αγγελικούση** που έχει τα 89 από τα 99 συνολικά πλοία του στόλου του της στο ελληνικό νηολόγιο.



Ο κος Ιωάννης Αγγελικούσης

- Η **Minerva** του **Ανδρέα Μαρτίνου** με 39 από τα 60 πλοία,



Ο κος Ανδρέας Μαρτίνος

- Ο **Marmaras** του **Διαμαντή Διαμαντίδη** με 35 στα 47,



Ο κος Διαμαντής Διαμαντίδης

- Οι **Alpha Tankers, Amethyst και Pantheon Tankers** της **Άνας Αγγελικούση** με 31 από τα 45 συνολικά του στόλου της



Η κ. Άνα Αγγελικούση

- **Eletson** των **Καρασταμάτη, Κέρτσικωφ και Χατζηελευθεριάδη** με όλα της τα πλοία υπό ελληνική σημαία, 33 στα 33,



Ο κος Βασίλης Κέρτσικωφ

- **Οι Euronav και Gaslog** του **Πήτερ Λιβανού** με 22 από σύνολο 91



Ο Κος Πήτερ Λιβανός

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

2.0 Η ναυτιλία στον ελληνικό χώρο.

Η μοναδικότητα του ελληνικού ναυτιλιακού παραδείγματος έγκειται στο γεγονός ότι μία μικρή νησιωτική χώρα λίγων εκατομμυρίων κατοίκων στην ανατολική γωνιά της Μεσογείου κατόρθωσε μέσα στις δύσκολες και απαιτητικές συνθήκες τόσο του 19ου όσο, κυρίως, του 20ού αιώνα να χτίσει και να λειτουργήσει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους σε παγκόσμιο επίπεδο, ανταγωνιζόμενη οικονομικούς γίγαντες της εποχής όπως η Ιαπωνία, οι ΗΠΑ, η Βρετανία και η Νορβηγία.

Η αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου ανέρχεται σε 90 δισ. δολάρια και είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την αξία των στόλων άλλων κρατών. Οι Έλληνες εφοπλιστές αγοράζουν και πάλι πλοία, αλλά η ίδια η χώρα τους δεν ωφελείται από αυτό. Χωρίς τους Έλληνες δεν λειτουργεί τίποτα στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Έστω και αν ονόματα ναυτιλιακών εταιρειών όπως Thenamaris, Dynacom Tankers, GasLog Ltd., Danaos Shipping ή Maran Tankers δεν είναι γνωστά στο ευρύτερο κοινό αλλά μόνο στους ειδικούς περί τα ναυτιλιακά, οι Έλληνες εφοπλιστές καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο όσο κανένα άλλο έθνος. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και σύμφωνα με υπολογισμό της λονδρέζικης εταιρείας Vessels Value η αξία των 4.500 συνολικά πλοίων τους ανέρχεται αυτή τη στιγμή σε 90 δισ. ευρώ.

Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το 2014 η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα συνεισέφερε στην οικονομία της χώρας με αύξηση κατά 9,04% του ναυτιλιακού συναλλάγματος και συμφωνία προαιρετικής εισφοράς 420 εκατομμυρίων ευρώ που κατανέμονται στα έτη 2013-2016. Το 2014, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν ελαφρά σε 13.183,10 εκ. ευρώ συγκρινόμενα με 12.089,90 εκ. ευρώ το 2013, δηλαδή, αύξηση της τάξης του 9,04%, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στην ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων (Maritime cluster).

Οι δέκα κλάδοι που ευνοούνται περισσότερο, σε όρους προστιθέμενης αξίας, από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, είναι οι εξής (βάσει στοιχείων του IOBE):

Δραστηριότητες σχετικές με ακίνητη περιουσία, ξενοδοχεία και εστιατόρια, χονδρικό εμπόριο, λιανικό εμπόριο, αγροτικά προϊόντα, συμβουλευτικές, νομικές και λοιπές υπηρεσίες, τρόφιμα/ποτά, υπηρεσίες Υγείας, Υπηρεσίες εκπαίδευσης, εμπόριο και συντήρηση οχημάτων.

Η ναυτιλιακή αγορά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως υποτονική. Από τις πολλαπλές προκλήσεις που αντιμετώπισε η παγκόσμια ναυτιλία, οι σοβαρότερες ήταν η υπερπροσφορά χωρητικότητας και οι πολύ χαμηλές τιμές ναύλων στον τομέα των φορτηγών πλοίων. Η κατάρρευση που μπορούσε να είχε λήξει το 2014, τώρα φαίνεται να επεκτείνεται μέχρι το 2017 ή ακόμη και το 2018, εκτός εάν μειωθεί σημαντικά η πλεονάζουσα χωρητικότητα και η παγκόσμια ανάπτυξη ανακτήσει δυνάμεις ώστε να δημιουργηθεί ισορροπία.

2.1 Ναυτιλιακά επαγγέλματα και δραστηριότητες.

Επαγγέλματα ή επαγγελματικές δραστηριότητες σχετικές με τη θάλασσα, θεωρούνται εκείνες που το αντικείμενό τους συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τη θάλασσα. Οι κατηγορίες αυτών είναι:



Εικ. 2.1 Δεξαμενόπλοιο

2.1.1 Ναυτικά επαγγέλματα

Ναυτικά θεωρούνται τα επαγγέλματα-επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν θέσεις εργασίας σε : εμπορικά πλοία, πολεμικά πλοία, τουριστικά πλοία, λιμενική αστυνομία, υποβρύχια, πλοία, επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, αλιευτικά, φορτηγά, πετρελαιοφόρα κλπ. Σε αυτά, στα περισσότερα πλοία αλλά και σε κάθε επάγγελμα υπάρχουν θέσεις που έχουν να κάνουν με το είδος της εργασίας και την ιεραρχία που υπάρχει στο κάθε είδος. Ενδεικτικοί τίτλοι είναι:

1) Οι πλοίαρχοι

Αντικείμενο της εργασίας τους είναι η διακυβέρνηση του πλοίου και η διοίκηση του πληρώματος. Οργανώνουν και επιβλέπουν τις εργασίες του πληρώματος και είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή και καλή μεταφορά των προσώπων ή των εμπορευμάτων. Αναλαμβάνουν τη διαπραγμάτευση του ναυλοσύμφωνο με τους ναυλωτές. Μετά την

ειδικότητα του Πλοιάρχου υπάρχει αυτή του Αξιωματικού Καταστρώματος με βαθμούς του Υποπλοιάρχου και του Ανθυποπλοιάρχου.

2) Οι μηχανικοί

Είναι υπεύθυνοι για τον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου. Γνωρίζουν τη λειτουργία και συντήρηση της μηχανής, των ηλεκτρογεννητριών, των λεβήτων και γενικά όλου του μηχανολογικού εξοπλισμού, που διαθέτουν τα σύγχρονα πλοία. Στο πλοίο κατέχουν την ειδικότητα του Αξιωματικού Μηχανοστασίου με βαθμούς Μηχανικού Α΄, Β΄ και Γ

3) Πλήρωμα καταστρώματος.

Στο πλήρωμα καταστρώματος ανήκουν ο :Ναύκληρος (λοστρόμος), Ξυλουργός, αντλιωρός ,ναύτης, Δοκ. Πλοίαρχος ,ναυτόπαις (τζόβενο),ηλεκτρολόγος.

4) Πλήρωμα μηχανής

Στο πλήρωμα μηχανής κατατάσσονται οι: Μηχανοδηγός Α΄ ,μηχανοδηγός Β΄ αρχιθερμαστής, λιπαντής , Δοκ. Μηχανικός, θερμαστής ,καθαριστής

5) Μάγειροι

Οι μάγειροι προγραμματίζουν, οργανώνουν προετοιμάζουν και μαγειρεύουν για τους εργαζόμενους στο πλοίο μαζί με τους βοηθούς τους οι οποίοι συνήθως στα εμπορικά πλοία είναι οι καμαρότοι.

6) Ειδικοί διαχείρισης εκδηλώσεων

Εργάζονται συνήθως σε κρουαζιερόπλοια αλλά και σε επιβατηγά πλοία και ασχολούνται με τη διαχείριση του ελεύθερου χρόνου και της ψυχαγωγίας των επιβατών

7) Καμαρότοι

Τακτοποιούν, καθαρίζουν και αερίζουν τις καμπίνες του πληρώματος και των αξιωματικών κάθε μέρα. Αλλάζουν και στρώνουν τα σεντόνια, καθαρίζουν και τακτοποιούν το μπάνιο. Ελέγχουν αν όλα λειτουργούν σωστά και αναφέρουν στον υπεύθυνο τις ελλείψεις ή τις ζημιές που υπάρχουν στις καμπίνες.

8) Δραστηριότητες Αλιείας

Περιλαμβάνονται: αλιεία ανοικτής θάλασσας, παράκτια αλιεία ή αλιεία εσωτερικών υδάτων (σε ποταμούς και λίμνες) αλιεία μαλακοστράκων και μαλακίων, θαλάσσιου ή γλυκού νερού, συλλογή θαλάσσιων υλικών, βοηθητικές δραστηριότητες συναφείς με την αλιεία.

9) Πλοηγός Σκαφών Αναψυχής (Skipper)

Ο Πλοηγός Σκαφών Αναψυχής είναι κυβερνήτης μικρού ιστιοπλοϊκού ή και μηχανοκίνητου σκάφους αναψυχής, που ενοικιάζεται με την ημέρα, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Έχει την ευθύνη για τη διακυβέρνηση μικρού τουριστικού σκάφους αναψυχής. Πρόκειται για ένα επάγγελμα εποχιακό, με μεγάλη ζήτηση τους καλοκαιρινούς μήνες χωρίς σίγουρη καθημερινή απασχόληση. Στις δραστηριότητές του περιλαμβάνονται η παραλαβή του σκάφους, ο έλεγχος της κατάστασης και του εξοπλισμού του, η προμήθεια νερού, τροφίμων και άλλων αναλωσίμων και η πλοήγηση του σκάφους σε παραλίες και λιμάνια ανάλογα με τις δυνατότητες και τις προτιμήσεις των ενοικιαστών του ή η μεταφορά των σκαφών από λιμάνι σε λιμάνι για την επιβίβαση τουριστών και η φροντίδα για την άνετη και ασφαλή μεταφορά τους. Γενικότερα, οι αρμοδιότητες και δραστηριότητες του Πλοηγού κατά τη διάρκεια των ταξιδιών εξαρτώνται από τη συμφωνία που έχει κάνει με τους πελάτες.

2.1.2 Ναυτιλιακά επαγγέλματα



Εικ.2.1.2

Ναυτιλιακά θεωρούνται τα επαγγέλματα-επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν θέσεις εργασίας υποστήριξης όλων των κατηγοριών των πλοίων καθώς και την τροφοδοσία των πλοίων με καύσιμα τρόφιμα .Ορισμένα ναυτιλιακά επαγγέλματα είναι:

1) Στέλεχος ναυτιλιακής εταιρείας

Ένα στέλεχος ναυτιλιακής εταιρείας ασχολείται με την μελέτη, την οργάνωση και την διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των θαλάσσιων μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου. Παράλληλα διαχειρίζεται εξειδικευμένες οικονομικές λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τη χρηματοδότηση. Εφαρμόζει τις αρχές της επιστήμης, του management, της οικονομίας και των δημοσίων σχέσεων. Υποστηρίζει τόσο τη Διοικητική όσο και την οικονομική λειτουργία του Οργανισμού και ειδικότερα την επικοινωνία, τη χρηματοοικονομική διοίκηση και οργάνωση, τη διοίκηση οργάνωση και διαχείριση ανθρωπίνων και λοιπών πόρων.

Ερευνά, εντοπίζει και λύνει οικονομικά, οργανωτικά και διοικητικά προβλήματα των διαφόρων μονάδων. Απασχολείται σε Τμήματα και Διευθύνσεις των διοικητικών και

οικονομικών υπηρεσιών, των μονάδων του ιδιωτικού ή δημοσίου τομέα που ασχολούνται με την ναυτιλία.

2) Πράκτορας πλοίων

Πρόκειται ουσιαστικά για τον αντιπρόσωπο της εταιρείας που έχει το πλοίο. Κανονίζει όλα τα χαρτιά που θέλουν οι αρχές του λιμανιού και πληρώνει ότι χρειάζεται. Επίσης, είναι υπεύθυνος για την ομαλή διαδικασία της φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, αλλά και για τη διευθέτηση των αναγκών-προβλημάτων του πλοιάρχου και του πληρώματος.

Τέλος μπορεί να ασχολείται και με την εξεύρεση και ναυτολόγηση του πληρώματος. Δουλεύει σε γραφείο, με κανονικές συνθήκες αλλά χωρίς συγκεκριμένο ωράριο ανάλογα με τη δουλειά που έχει, πολλές φορές με μεγάλη ένταση. Οι αμοιβές είναι ικανοποιητικές. Η κατάρτιση στην ειδικότητα αυτή (Ειδικός Ναυτιλιακής Κατεύθυνσης) μπορεί να γίνει σε δημόσια ή ιδιωτικά ΙΕΚ καθώς και σε ΙΕΚ αρμοδιότητας του ΟΑΕΔ με διάρκεια δύο χρόνια. Εκπαίδευση σχετικά με τον κλάδο των Ναυτιλιακών Σπουδών μπορεί να πραγματοποιήσει κάποιος στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών στο Πανεπιστήμιο Πειραιά και στο τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου με διάρκεια τέσσερα χρόνια.

3) Μεσίτες Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Ο Μεσίτης Ναυτιλιακών Συμβάσεων μεσολαβεί στη σύναψη συμφωνίας για την αγοραπωλησία ή τη μίσθωση ενός επιβατηγού ή εμπορικού πλοίου για λογαριασμό των πελατών του. Οι Μεσίτες Ναυτιλιακών Συμβάσεων χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: στους ναυλομεσίτες, οι οποίοι μεσολαβούν για τη μίσθωση ενός πλοίου που θα μεταφέρει κάποιο φορτίο από λιμάνι σε λιμάνι και στους μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων, οι οποίοι μεσολαβούν για την εύρεση αγοραστών ή πλοίων για πώληση.

Οι ναυλομεσίτες προσπαθούν να συνδυάσουν τη ζήτηση πλοίων για μεταφορά φορτίων από τους ναυλωτές και την προσφορά πλοίων από τους πλοιοκτήτες. Παράλληλα, μεσολαβούν μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών για να επιτευχθεί η συμφωνία και να υπογραφεί το συμβόλαιο για τη μεταφορά φορτίου. Ενημερώνονται για την κατάσταση στην αγορά και τις λογικές τιμές μεταφοράς φορτίου, πληροφορούνται και διοχετεύουν στους ενδιαφερομένους τη ζήτηση πλοίων ή την ύπαρξη φορτίων προς μεταφορά, επικοινωνούν με πλοιοκτήτες και ναυλωτές κατά τη διαπραγμάτευση του συμβολαίου με στόχο την επίτευξη της συμφωνίας, συντάσσουν το συμβόλαιο και το προωθούν και στα δύο μέρη προς υπογραφή.

Οι μεσίτες αγοράς ή πώλησης πλοίων προσπαθούν να εντοπίσουν τις καλύτερες προσφερόμενες ευκαιρίες. Έτσι, χρειάζεται να είναι ενημερωμένοι για τις τρέχουσες τιμές πλοίων ή σκαφών διαφόρων μεγεθών και τύπων, καθώς και για τις προοπτικές εξέλιξης των τιμών. Τις πληροφορίες αυτές τις αξιοποιούν φέρνοντας σ' επαφή πιθανούς αγοραστές και πωλητές. Η επιτυχία του έργου τους είναι να συμβάλλουν

στην επίτευξη συμφωνίας μεταξύ αγοραστή και πωλητή, οπότε και φροντίζουν για τη σύνταξη του συμβολαίου.

4) Τροφοδότης πλοίων.

Είναι ο υπάλληλος εταιρείας με αντικείμενο την τροφοδοσία των πλοίων. Φροντίζει να ενημερωθεί σχετικά με τις ανάγκες ενός πλοίου, φτιάχνει τις λίστες με τα υλικά που χρειάζονται, και φροντίζει για την προμήθειά τους και τη γρήγορη παράδοσή τους στο πλοίο.

5) Ναυτιλιακός Δικηγόρος

Ο Ναυτιλιακός δικηγόρος ασχολείται με γνωμοδοτικές υπηρεσίες και προσφυγή στο δικαστήριο για όλες τις πτυχές του ναυτικού δικαίου και δικαίου της θάλασσας και για θέματα διάσωσης, ρυμούλκησης, ατυχημάτων, θαλάσσια ασφάλειας, αποζημιώσεων, διαιτησία, σύνταξη ναυλοσυμφώνων και φορτωτικών κ.α.

2.1.3 Επαγγέλματα Ναυπηγικής

Ναυπηγικά θεωρούνται τα επαγγέλματα-επαγγελματικές δραστηριότητες που αφορούν θέσεις εργασίας για τη μελέτη και το σχεδιασμό όλων των κατηγοριών των πλοίων, την κατασκευή και επισκευή όλων των κατηγοριών των πλοίων. Ορισμένα από αυτά τα επαγγέλματα είναι:



Εικ. 2.1.3 Ναυπηγείο

1) Ναυπηγός

(Μηχανικός, που ασχολείται με το σχεδιασμό και την κατασκευή του πλοίου και του εξοπλισμού του)

Ο Ναυπηγός ασχολείται με τη μελέτη, το σχεδιασμό, την παρακολούθηση της κατασκευής και της συντήρησης των πλοίων και άλλων πλωτών κατασκευών, ενώ άλλες ειδικότητες μηχανικών με το σχεδιασμό και την κατασκευή συστημάτων πλοίου όπως τα σωστικά μέσα, ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών, τα ναυτιλιακά βοηθήματα, ο ηλεκτρομηχανολογικός εξοπλισμός του πλοίου, τα συστήματα πρόληψης ρύπανσης, κ.α.

2) Μηχανολόγοι μηχανικοί

Παρέχουν συμβουλές και σχεδιάζουν συστήματα προώθησης πλοίων, ηλεκτρικές μηχανές, συστήματα θέρμανσης και εξαερισμού, συστήματα πλοήγησης, αντλίες, και άλλο μηχανολογικό εξοπλισμό. Παρέχουν συμβουλές και σχεδιάζουν κύτη και υπερπήγματα πλοίων και άλλων πλωτών μέσων.

3) Τεχνίτες μανουβραδόροι

Πρέπει να είναι άτομα με πείρα στη μεταφορά φορτίων μεγάλων βαρών. Πρέπει να έχουν έξι (6) χρόνια προϋπηρεσία σαν μαθητευόμενοι ή βοηθοί. Πρέπει να γνωρίζουν καλά την αντοχή των υλικών, σχέσεις τροχαλιών, να λύνουν και να δένουν ναυτικούς κόμπους, να κοτσάρουν και να ξεκοτσάρουν και να οδηγούν τους χειριστές γερανών. Να έχουν την ευθύνη για τα μεταφορικά μέσα, να ξέρουν ή να μαθαίνουν πάντα το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου και να διαλέγουν τα κατάλληλα συρματοσχοινα ή άλλα μέσα πρόσδεσης φορτίου.

4) Ναυπηγός Μηχανικός

Ναυπηγός Μηχανικός ασχολείται με την εκπόνηση της μελέτης και της σχεδίασης κάθε είδους πλωτών σκαφών και πλωτών κατασκευών (πορθμείων, πλωτών δεξαμενών), καθώς και με την επισκευή ή μετασκευή παλαιών σκαφών. Όταν το ναυπηγείο αναλαμβάνει την κατασκευή καινούργιου σκάφους, ο Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός κάνει τη γενική σχεδίαση του σκάφους (μορφή, τύπος, εσωτερική διαίρεση, εξοπλισμός, αντοχή πλοίου).

Υπολογίζει το βάρος και την ισχύ των μηχανών, το ωφέλιμο φορτίο, τους χώρους, τις αποθήκες, τις αναλογίες, το συνολικό κόστος κατασκευής του πλοίου. Κάνει τη σχεδίαση-χάραξη των διαφόρων τμημάτων του πλοίου και φροντίζει για τη σωστή εφαρμογή της μελέτης και του σχεδίου. Επιβλέπει την εγκατάσταση των μηχανών και των άλλων οργάνων του πλοίου και είναι υπεύθυνος για την ευστάθεια του σκάφους. Στην περίπτωση που ασχολείται με την ανακατασκευή ενός πλοίου, κάνει τη μελέτη και την επανασχεδίαση των διαφόρων τμημάτων του, ενώ στην περίπτωση της επισκευής πλοίου κάνει πάλι τη μελέτη και τη σχεδίαση του τμήματος που πρόκειται να επισκευασθεί.

Τέλος, υπολογίζει τα υλικά, το κόστος και επιβλέπει την εργασία της κατασκευής των νέων τμημάτων που μπορεί να συν αρμολογούνται στο πλοίο.

2.1.4 Επαγγέλματα γύρω από το λιμάνι



Εικ. 2.2.4 Φορτηγό πλοίο στην Αυστραλία

Πρόκειται ουσιαστικά για τα επαγγέλματα που στρέφονται γύρω από το λιμάνι και έχουν να κάνουν με την εξυπηρέτηση των πλοίων και του ίδιου λιμανιού. Κάποια από αυτά είναι:

1) Λιμενεργάτης

Ο Λιμενεργάτης φορτώνει ή ξεφορτώνει εμπορεύματα από πλοία που βρίσκονται στο λιμάνι, ή κάνει άλλες χειρωνακτικές εργασίες για τη διευκόλυνση εμπορικών ή επιβατηγών πλοίων, των πληρωμάτων και των επιβατών. Ειδικότερα, ο Λιμενεργάτης ασχολείται με τη φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων από και προς τα αμπάρια του πλοίου, την προκυμαία, τις αποθήκες του λιμανιού και κάνει άλλες διάφορες χειρωνακτικές εργασίες στο λιμάνι.

2) Λιμενοφύλακας

Είναι υπεύθυνος για την τήρηση της τάξης και την εγγύηση της ασφάλειας στα λιμάνια της χώρας. Επιβλέπει την τήρηση των κανόνων ασφαλείας ναυσιπλοΐας από τα διάφορα σκάφη και εξετάζει την ικανότητα του σκάφους να ταξιδέψει. Ελέγχει για παράνομη αλιεία καθώς και για περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας. Αναλαμβάνει την φύλαξη των χωρικών υδάτων ή την αντιμετώπιση λαθρεμπορίου.

3) Ελεγκτές θαλάσσιας κυκλοφορίας

Ένας ελεγκτής θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι υπεύθυνος να: παρακολουθεί την κυκλοφορία των πλοίων σε οθόνες οπτικής απεικόνισης, διαχειρίζεται πληροφορίες σε σχέση με την κυκλοφορία των πλοίων και εισάγει δεδομένα σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές, διαχειρίζεται πληροφορίες σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα, τη θαλάσσια ρύπανση, τους χώρους καταφυγίων, τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα,

παρακολουθεί τις Συχνότητες Κινδύνου Πλοίων και ενημερώνει τους αρμόδιους φορείς και εκτελεί οποιαδήποτε άλλα καθήκοντα του ανατεθούν.

4) Φορτοεκφορτωτές

Γενικότερα, ως φορτοεκφορτωτική εργασία λιμένος νοείται κάθε εργασία, που πραγματοποιείται σε λιμενικούς χώρους, ήτοι εντός της χερσαίας και της θαλάσσιας ζώνης λιμένα, η οποία σχετίζεται με τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, διακίνησης και μεταφοράς του φορτίου, εντός του κύτους του πλοίου, επί της προκυμιάς, από και προς τους χώρους προσωρινής εναπόθεσης και αποθήκευσης, καθώς επίσης τη φορτοεκφόρτωση επί χερσαίων μεταφορικών μέσων.

Ως λιμενεργάτες ή φορτοεκφορτωτές λιμένος νοούνται οι φορτοεκφορτωτές ξηράς και λιμένος που εκτελούν φορτοεκφορτωτικές εργασίες σε λιμενικούς χώρους, οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στο Εθνικό Μητρώο Φορτοεκφορτωτών και εφοδιασμένοι με την σχετική άδεια ή βεβαίωση εγγραφής για την άσκηση του επαγγέλματος του φορτοεκφορτωτή.

2.1.5 Επιχειρηματικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα



Εικ 2.1.5 Δύτης

1) Επαγγελματίας Δύτης

Ο Δύτης εκτελεί διάφορες υποβρύχιες εργασίες ή κάνοντας καταδύσεις παρατηρεί το βυθό των θαλασσών, των λιμνών και των ποταμών. Δουλεύει κάτω από το νερό φορώντας ειδική στολή και εξοπλισμό κατάδυσης με παροχή οξυγόνου για την επιθεώρηση, εγκατάσταση, επισκευή, μετακίνηση υλικού ή των υποβρύχιων τμημάτων πλωτών μέσων.

Ειδικότερα, ο Δύτης επιθεωρεί ή επισκευάζει τα ύφαλα των πλοίων, εκτελεί υποθαλάσσιες εργασίες σε έργα υποδομής, όπως γέφυρες, εξέδρες, σωληνώσεις. Τοποθετεί υποθαλάσσια εκρηκτικά για τον καθαρισμό του βυθού από βραχώδη πετρώματα για τη διευκόλυνση της ναυσιπλοΐας. Εργάζεται σε υποβρύχιες αρχαιολογικές ανασκαφές ή σε έρευνα ναυαγίων, παρακολουθεί και κάνει παρατηρήσεις για την κατάσταση του βυθού, συμμετέχει στη διάσωση ατόμων που έχουν εγκλωβιστεί στο νερό ή στην ανάσυρση αντικειμένων που βρίσκονται στο βυθό.

2) Διευθύνοντες επιχειρηματίες και προϊστάμενοι σε μικρές γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις στη θήρα, τα δάση και την αλιεία

Οι διευθύνοντες επιχειρηματίες και προϊστάμενοι σε μικρές γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις στη θήρα, τα δάση και την αλιεία διευθύνουν μικρές αγροτικές, θηρευτικές, αλιευτικές ή δασικές επιχειρήσεις και, είτε εκ μέρους των ή εκ μέρους των ιδιοκτητών των επιχειρήσεων, σχεδιάζουν, διοικούν και συντονίζουν τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων αυτών, με τη βοήθεια ενός μόνον επιπλέον διευθυντή ή μη διευθυντικού στελέχους.

3) Εταιρείες θαλασσιών και παράκτιων κατασκευών

Οι εργαζόμενοι σε αυτές τις εταιρείες ασχολούνται κυρίως με: εκβαθύνσεις λιμένων ή λεκανών κατασκευές μόλων, προβλητών και κρηπιδωμάτων, τοποθετήσεις πλωτών προβλητών, κατασκευές ηλεκτρομηχανολογικής υποδομής λιμένων και μαρίνων, κυκλώματα ασφάλειας, κατασκευές και τοποθετήσεις εξαρτημάτων λιμένων (δέστρες, προσκρουστήρες κλπ.), κατασκευές κυματοθραυστών από φυσικούς ή τεχνητούς ογκόλιθους, ολοκληρωμένη προστασία ή αναδιαμόρφωση ακτών, ποτίσεις υποθαλάσσιων αγωγών, κατασκευή θαλασσιών αιολικών πάρκων.

2.1.6 Επαγγέλματα επιστήμης γύρω από τη θάλασσα.



Εικ. 2.1.6 Επιστήμονες-ερευνητές

1) Ωκεανογράφος

Αντικείμενο της εργασίας του είναι η μελέτη των ωκεανών και των θαλασσών. Ειδικότερα, ερευνά και καταγράφει τις φυσικές, χημικές, βιολογικές και γεωλογικές συνθήκες που επικρατούν στο θαλάσσιο οικοσύστημα και στα φυσικά του όρια με την ατμόσφαιρα, το βυθό και την ακτή.

Ασχολείται με την ανεύρεση αβιοτικών πλουτοπαραγωγικών πηγών (όπως το πετρέλαιο), την κατανομή των υδάτων, τη μέτρηση των κυματισμών, τις παλίρροιες, τη θαλάσσια κυκλοφορία, τα παγόβουνα, τον υδρολογικό κύκλο κ.ά., αλλά και με τις διεργασίες και την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Εξετάζει λεπτομερώς τη μορφοδυναμική των ακτών, τη δομή του υποθαλάσσιου χώρου και, με τη βοήθεια υποθαλάσσιων σειсмоγράφων, μπορεί να προβαίνει σε εκτιμήσεις σεισμικών δονήσεων από τα παλιρροϊκά κύματα που προκαλούν.

Τέλος, χρησιμοποιεί προηγμένα όργανα και συσκευές, όπως είναι οι βαθυθερμογράφοι, οι θερμογράφοι, τα ρευματομέτρα, οι ρευματογράφοι, οι παλιρροιογράφοι, οι κυματογράφοι, τα αυτογραφικά και τα ηλεκτρονικά ανεμόμετρα, τα φασματοφωτόμετρα, οι χρωματογράφοι, οι δειγματολήπτες επιφανειακών ιζημάτων και θαλάσσιων οργανισμών, τα μαγνητόμετρα, αλλά και ειδικά εξοπλισμένα ωκεανογραφικά πλοία, βαθυσκάφη, εξέδρες κ.λπ.

2) Ιχθυολόγος

Ο Τεχνολόγος Ιχθυολόγος ασχολείται με την πραγματοποίηση χημικών αναλύσεων στους υδροτόπους, όπου εκτρέφονται ψάρια ή άλλα θαλασσινά, ή με την εκπόνηση μελετών για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τις υδατοκαλλιέργειες.

Αναπτύσσει ποικιλία δραστηριοτήτων, όπως η εκπόνηση μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων για μονάδες εκτροφής ψαριών, ο σχεδιασμός και η παρακολούθηση της παραγωγικής διαδικασίας στη μονάδα ιχθυοκαλλιέργειας, το τάισμα των ψαριών δυο φορές την ημέρα, ο καθαρισμός δεξαμενών και διχτύων των κλωβών, οι χημικές αναλύσεις για τον προσδιορισμό συστατικών της σάρκας των ψαριών, οι βακτηριολογικές αναλύσεις ψαριών και, τέλος, η επαφή με τους πελάτες για την προώθηση των ψαριών στην αγορά.

3) Θαλασσολόγος

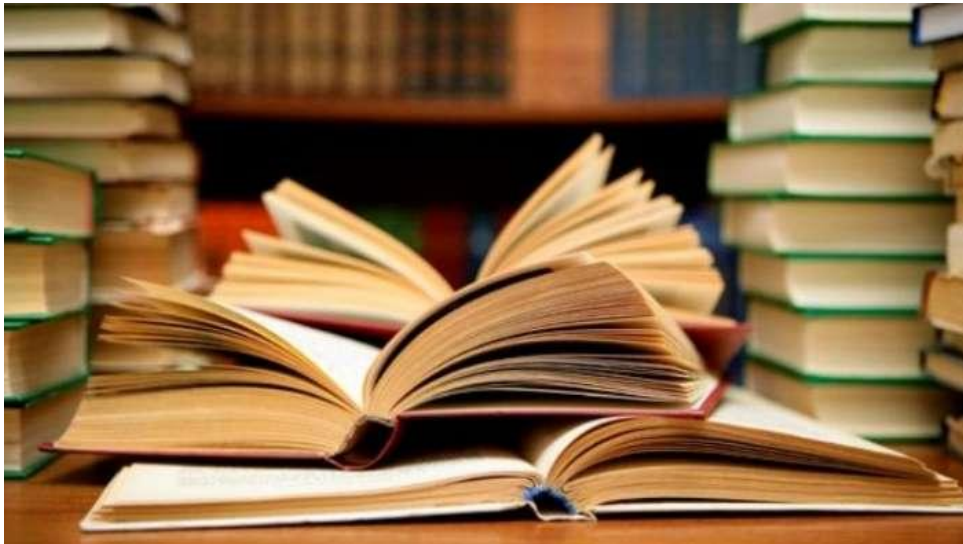
Ο θαλασσολόγος ασχολείται με τη μελέτη των φυσικών, χημικών, βιολογικών και γεωλογικών διεργασιών που συντελούνται στο παράκτιο θαλάσσιο περιβάλλον και την εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πόρων.

Οι εξειδικευμένες γνώσεις του τού δίνουν τη δυνατότητα καταγραφής, αντιμετώπισης και διαχείρισης θεμάτων ποιότητας του παρακτίου περιβάλλοντος με την εφαρμογή σύγχρονων τεχνικών, όπως της τηλεπισκόπησης, της ρομποτικής και των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών με στόχο τη συστηματική μελέτη της

παράκτιας ζώνης και την παρακολούθηση και τον έλεγχο των επιπτώσεων των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στο παράκτιο περιβάλλον. Επίσης, αναπτύσσει ολοκληρωμένες τεχνικές προσέγγισης και κατανόησης των διεργασιών που συντελούνται στο παράκτιο περιβάλλον και ερευνά την αλληλεπίδραση του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου, αποσκοπώντας στον αποτελεσματικό σχεδιασμό μοντέλων ισόρροπης ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης.

Ακόμη, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη μελέτη των παράκτιων οικοσυστημάτων, στην αλιευτική διαχείριση, στη θαλάσσια ρύπανση και στην εφαρμογή και ανάπτυξη σύγχρονων μεθόδων και τεχνικών για τη μελέτη της παράκτιας ζώνης και τη θεματική χαρτογράφησης της.

2.2 Σπουδές γύρω από τη θάλασσα.



Εικ.2.2.1

1. Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και οι απαιτήσεις των διεθνών ρυθμίσεων για τη ναυτιλία αύξησαν τις ανάγκες για εξειδικευμένους και πολύπλευρα καταρτισμένους ναυτιλιακούς οικονομολόγους για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (τμήματα οικονομικών, λογιστηρίου, προμηθειών, ασφαλίσεων και ασφαλιστικών απαιτήσεων, ναυλώσεων, πρακτόρων, ποιότητας, εσωτερικού ελέγχου, διαχείρισης προσωπικού, γραμματείας, δημοσίων σχέσεων, πρακτόρευσης πλοίων), τα ναυτιλιακά τμήματα ελληνικών και ξένων Τραπεζών, την διοίκηση ναυπηγείων/επισκευαστριών, τις ελληνικές και ευρωπαϊκές κρατικές υπηρεσίες, τους λιμενικούς οργανισμούς (Ο.Λ.Π., Ο.Λ.Θ. και λιμεναρχεία), τους ελληνικούς και ξένους ναυτιλιακούς οργανισμούς (Νηογνώμονες, Ασφαλιστικές επιχειρήσεις και P&I Clubs, κ.ο.κ.), τις επιχειρήσεις εξοπλισμού και προμήθειας πλοίων, επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών κλπ. Σήμερα ο αριθμός των υπαλλήλων στις 4000, τουλάχιστον,

ναυτιλιακές εταιρείες του Πειραιά ανέρχεται σε 40.000 περίπου άτομα. Σκοπός του Τμήματος είναι:

Να παρέχει στους φοιτητές την επιστημονική θεωρητική γνώση καθώς και την πρακτική κατάρτιση για να σταδιοδρομήσουν σαν διοικητικά και οικονομικά στελέχη στο χώρο της Ναυτιλίας και των Μεταφορών.

Να εντοπίσει τα υφιστάμενα προβλήματα και να αναπτύξει την έρευνα στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών με εκτεταμένα, πολύμορφα και διεπιστημονικά ερευνητικά προγράμματα.

Να αναπτύξει τη διεθνή συνεργασία με άλλα πανεπιστημιακά ιδρύματα του εξωτερικού (Ευρώπης, Αμερικής και Ασίας) εκμεταλλευόμενο τη μοναδική διεθνή δικτύωση της ελληνικής ναυτιλίας που αποτελεί τον κατεξοχήν κλάδο της ελληνικής οικονομίας με διεθνικό προσανατολισμό.

Επίσης το Τμήμα, ανέπτυξε από την αρχή, με την καθοδήγηση του ιδρυτή του αείμνηστου καθηγητή Βασίλη Ν. Μεταξά, σημαντικό ενδιαφέρον στη Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, τη Ναυτική Τεχνολογία, την Ωκεανογραφία καθώς και τη διαμόρφωση διεθνούς και εθνικού νομικού πλαισίου για τη ναυτιλία και τη θάλασσα.

2. Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Η Σχολή έχει ως σκοπό την εκπαίδευση Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών που θα μπορούν να ασχοληθούν με τη μελέτη, το σχεδιασμό και την κατασκευή πλωτών μέσων, την τεχνολογία θαλασσών, τη μελέτη μηχανολογικών εγκαταστάσεων και τη ναυτιλία

Οι σπουδές διαρκούν 10 εξάμηνα και τα μαθήματα κάθε έτους διδάσκονται σε 2 εξάμηνα. Διακρίνονται δε, σε υποχρεωτικά και επιλογής υποχρεωτικά. Το τελευταίο εξάμηνο των σπουδών αφιερώνεται στην εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας. Οι εξετάσεις διενεργούνται 3 φορές το χρόνο. Επίσης η σχολή διαθέτει βιβλιοθήκη σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή.

Οι απόφοιτοι αποκτούν Δίπλωμα Ναυπηγού-Μηχανολόγου Μηχανικού και εγγραφόμενοι στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), λαμβάνουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος. Οι πτυχιούχοι μπορούν να καλύψουν θέσεις εργασίας σε τομείς ανάλογους με τις σπουδές και την εξειδίκευσή τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μπορούν να απασχοληθούν στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα: σε υπηρεσίες των Υπουργείων Εμπ. Ναυτιλίας, Εθνικής Άμυνας(Πολεμικό Ναυτικό), Μεταφορών, σε οργανισμούς λιμένων και ναυπηγεία, στον Ελληνικό Νηογνώμονα, σε ερευνητικά ινστιτούτα, σε τράπεζες, σε ασφαλιστικές εταιρείες, ως σύμβουλοι ή εμπειρογνώμονες σε ναυτιλιακά γραφεία, ως μελετητές, ως επιβλέποντες, ή ως πραγματογνώμονες σε ναυπηγικά γραφεία, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ως μηχανικοί πλοίων, αρχιμηχανικοί, επιβλέποντες νέων κατασκευών ή επισκευών, ως νηογνώμονες, σε μηχανολογικά γραφεία, ως μελετητές επιβλέποντες, ως καθηγητές, ακολουθώντας ακαδημαϊκή σταδιοδρομία σε ΑΕΙ και ΤΕΙ. Οι πτυχιούχοι έχουν το δικαίωμα να υπογράψουν μελέτες κατασκευής πλωτών έργων, ορισμένου μεγέθους και χωρητικότητας,

εγκαταστάσεις ναυπηγείων και ναυπηγικές εργασίες. Ο Ναυπηγός-Μηχανολόγος αν θελήσει να ασχοληθεί με μελέτες ή εργοληψίες, θα πρέπει να αποκτήσει μελετητικό & εργολαβικό πτυχίο, όπως όλοι οι μηχανικοί.

3. Τμήμα ναυπηγών μηχανικών Αθήνας.

Το Τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε. ανήκει στη Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, μία από τις πέντε σχολές του Τ.Ε.Ι. Αθήνας (ΤΕΙ-Α). Βρίσκεται στο κεντρικό κτίριο του ΤΕΙ-Α, στις εγκαταστάσεις του Αιγάλεω. Το τμήμα ξεκίνησε την ακαδημαϊκή λειτουργία του το 1984, αμέσως μετά την ψήφιση του Ν.1404/1983 με τον οποίο θεσπίστηκαν τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ).

Το Τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε. είναι το μόνο τμήμα ΤΕΙ στην Ελλάδα που παρέχει προπτυχιακή τεχνολογική εκπαίδευση στον τομέα της ναυπηγικής. Στοχεύει στη διάδοση της επιστημονικής γνώσης και των εφαρμογών της στη σύγχρονη ναυπηγική τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού, της κατασκευής και των αντίστοιχων μεθοδολογιών, τόσο για πλοία όσο και για θαλάσσιες κατασκευές γενικότερα.

Η παροχή υψηλού επιπέδου διδασκαλίας των μαθημάτων και η διεξαγωγή εφαρμοσμένης έρευνας από το εκπαιδευτικό προσωπικό (Ε.Π.), παρέχει στους σπουδαστές του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανικών Τ.Ε. ένα χώρο όπου μπορούν να ανταλλάξουν απόψεις με ενημερωμένους ακαδημαϊκούς και να υποστηριχθούν από το εξειδικευμένο προσωπικό του τμήματος, τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό. Μπορούν έτσι, να συμμετάσχουν στη δημιουργία και τη διάδοση γνώσης, τη διευκόλυνση της μάθησης και την εμφύσηση των δεξιοτήτων που θα τους βοηθήσουν στη μελλοντική τους επαγγελματική καριέρα.

4. Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.)

Οι Α.Ε.Ν είναι δημόσιες σχολές της Ανώτατης Βαθμίδας που υπάγονται διοικητικά στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και επιβλέπονται από την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής. Ελληνική ναυτιλία είναι οι κύριοι φορείς εκπαίδευσης των στελεχών εμπορικού ναυτικού στην Ελλάδα και διακρίνονται σε Σχολές Πλοιάρχων και Σχολές Μηχανικών.



Εικ 2.2.2 ΑΕΝ Μακεδονίας

Οι Α.Ε.Ν στο σύνολό τους είναι δέκα και λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας όπως παρουσιάζονται κατωτέρω:

- 1) Νέα Μηχανιώνα - ΑΕΝ Μακεδονίας - Πλοιάρχων/Μηχανικών
- 2) Πρέβεζα - ΑΕΝ Ηπείρου – Πλοιάρχων
- 3) Κύμη - ΑΕΝ Κύμης – Πλοιάρχων
- 4) Αργοστόλι - ΑΕΝ Ιονίων Νήσων – Πλοιάρχων
- 5) Χίος - ΑΕΝ Χίου – Μηχανικών
- 6) Ύδρα -ΑΕΝ Ύδρας – Πλοιάρχων
- 7) Οινούσσεις - ΑΕΝ Οινουσσών – Πλοιάρχων
- 8) Σύρος - ΑΕΝ Σύρου – Πλοιάρχων
- 9) Ασπρόπυργος - ΑΕΝ Ασπροπύργου - Πλοιάρχων/Μηχανικών
- 10) Χανιά - ΑΕΝ Κρήτης - Πλοιάρχων/Μηχανικών

Η εκπαίδευση στις σχολές αυτές περιλαμβάνει τον θεωρητικό τομέα, τον πρακτικό αλλά και αμειβόμενη εργασία επί πλοίου για δύο εξάμηνα. Μετά το τέλος του Α' Εξαμήνου οι σπουδαστές καλούνται να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο, για το οποίο φροντίζουν οι σχολές να ενημερώσουν τους σπουδαστές που και πως θα το παραλάβουν, αφού έχουν παρακολουθήσει κάποια σεμινάρια μικρής διάρκειας περί Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων.

Στις σχολές Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων οι σπουδαστές εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας για την ζωή τους στο πλοίο ή για την διάσωσή τους σε περίπτωση ναυαγίου, όπως επίσης και σε θέματα πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών. Αυτά είναι απαραίτητα διότι σε ένα ναυτικό ατύχημα πρέπει όλοι να είναι άρτια εκπαιδευμένοι στο πώς να το αντιμετωπίσουν με ψυχραιμία και να μην βάλουν σε κίνδυνο την ζωή τους.

Αφού τελειώσουν την παραπάνω εκπαίδευση τότε παραλαμβάνουν από τα Λιμεναρχεία της περιοχής τους τα Ναυτικά Φυλλάδια και αρχίζουν την αναζήτηση για Ναυτιλιακή εταιρία που θα τους προσλάβει και θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στην θέση του Δόκιμου Πλοιάρχου/Μηχανικού (Apprentice Officer/ Engineer ή Cadet).

Με το επιτυχές πέρας του εκπαιδευτικού τους ταξιδιού επαναπατρίζονται και επιστρέφουν στα θρανία για το Β' και Γ' Εξάμηνο που διαρκούν ως το καλοκαίρι του επόμενου έτους. Όταν ολοκληρώσουν τα δύο εξάμηνα καλούνται να πάνε στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας επίσης 6 μηνών. Αφού επαναπατριστούν και από αυτό το ταξίδι τότε συνεχίζουν στα δύο τελευταία έτη της σχολής (Δ' - Ε' - ΣΤ' Εξάμηνα) όπου κάπου ενδιάμεσα σε αυτά θα παρακολουθήσουν και τον 2ο κύκλο σεμιναρίων περί σωστικών και πυροσωστικών μέσων.

Ειδικότερα οι σπουδαστές Πλοίαρχοι όταν τελειώσουν την σχολή παραλαμβάνουν το Πτυχίο τους και κάνουν περαιτέρω ειδική πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση δύο εβδομάδων στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ (Ραδιοτηλεγραφητών) το οποίο βρίσκεται στην Σχολή του Ασπροπύργου στις Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες Κινδύνου και Ασφαλείας - GMDSS όπου είναι χρήσιμη για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχου Γ' Τάξεως και αποκτούν τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS - General Operator. Αφού επιτύχουν στις εξετάσεις GMDSS τότε περνούν υγειονομικές εξετάσεις από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία - ΑΝΥΕ στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά οι οποίες περιλαμβάνουν: Εξετάσεις ούρων και αίματος για εύρεση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ, Οφθαλμιατρικές εξετάσεις (Μυωπία, Αστιγματισμό, Δυσχρωματοψία, Αχρωματοψία), Ψυχιατρικές εξετάσεις, Παθολογικές εξετάσεις και

αφού κριθούν κατάλληλοι/λες παραλαμβάνουν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα και ονομάζονται Πλοίαρχοι Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού - Captain Class C'. Μετά την απόκτηση του διπλώματος ο κάθε ανθυποπλοίαρχος προκειμένου να είναι έτοιμος να ναυτολογηθεί και να αναλάβει καθήκοντα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να υπηρετήσει περνά μια ακόμα σειρά ειδικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση STCW σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοΐας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές όπως ECDIS, RADAR/ARPA, Bridge Resource Management - BRM, Bridge Team Management - BTM, Advanced Oil/Gas/Chemical Tanker Safety Training, Accident & Risk Assessment, Bridge Maneuvering Simulator - BMS, Cargo Handling Simulator, Crowd & Crisis Management, Ship Security Officer Training - SSO, Ice Navigation, Voyage Planning, Accident & Incident Investigation, Adverse Weather Course και πολλά ακόμη ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης τα οποία έχουν να κάνουν με τον τύπο πλοίου και τις διατάξεις και κανονισμούς που ορίζει η STCW.

5. Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (Σ.Μ.Υ.Ν.)

Η Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού (ΣΜΥΝ) είναι στενά συνδεδεμένη με την ιστορία και την παράδοση του Πολεμικού Ναυτικού και ιδρύθηκε το έτος 1887 στον Πόρο, με την ονομασία Κεντρικό Προγυμναστήριο. Από τότε λειτουργεί συνεχώς έχοντας αλλάξει διάφορες ονομασίες (Σχολή Ναυτοπαίδων - Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού). Τώρα η ΣΜΥΝ λειτουργεί σε εγκαταστάσεις της Διοικήσεως Ναυτικής Εκπαιδεύσεως (ΔΝΕ) στην περιοχή Σκαραμαγκά από την 17η Σεπτεμβρίου 1991 και είναι η μοναδική παραγωγική Σχολή Υπαξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού. Στη Σχολή Μονίμων Υπαξιωματικών Ναυτικού εισάγονται απόφοιτοι Λυκείου μέσω των Πανελληνίων εξετάσεων αφού προηγουμένως έχουν περάσει επιτυχώς προκαταρκτικές εξετάσεις (Υγειονομικά - Αθλητικά - Ψυχοτεχνικά) ανάλογες των άλλων Στρατιωτικών Σχολών. Οι υποψήφιοι μαθητές θα πρέπει να μην έχουν υπερβεί το 21ο έτος της ηλικίας τους. Η φοίτηση στη ΣΜΥΝ είναι διάρκειας (2) ετών και οι μαθητές διδάσκονται ΓΕΝΙΚΑ και ΕΙΔΙΚΑ μαθήματα ενώ παράλληλα τους παρέχεται η κατάλληλη στρατιωτική και ναυτική αγωγή καθώς και η τριβή με το θαλάσσιο στοιχείο.



Εικ. 2.2.3 Λογότυπο ΣΜΥΝ

Κατά τη διάρκεια της φοιτήσεως τους στη Σχολή οι μαθητές πραγματοποιούν Εκπαιδευτικά ταξίδια διήμερης ή τριήμερης διάρκειας μία φορά το μήνα, σε Ελληνικά λιμάνια. Επίσης πραγματοποιείται ένας εκπαιδευτικός πλους που διαρκεί ένα μήνα περίπου, μία φορά το χρόνο, σε λιμάνια της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Οι εγκαταστάσεις της Σχολής διαθέτουν όλα τα μέσα για σωστή εκπαίδευση (Ακαδημαϊκή - Στρατιωτική) και πολιτισμένη διαμονή που κάνουν τη ζωή τους στη Σχολή άνετη και ευχάριστη.

Οι απόφοιτοι της Σχολής μετά από διετή φοίτηση ονομάζονται "ΚΕΛΕΥΣΤΕΣ" και τοποθετούνται στα πλοία και τις Υπηρεσίες του Π.Ν ανάλογα με την ειδικότητα τους. Οι Υπαξιωματικοί απόφοιτοι της Σχολής σταδιοδρομούν σαν μόνιμα στελέχη του Π.Ν ιεραρχικά μέχρι το βαθμό του Αντιπλοιάρχου και οικονομικά μέχρι του Αρχιπλοιάρχου.

6. Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ)



Εικ. 2.2.4 Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

Η Σχολή έχει διττή αποστολή, καθώς στοχεύει: στην εκπαίδευση Ναυτικών Δοκίμων με θεωρητική και τεχνική γνώση, καθώς και στρατιωτική και ναυτική, που τους είναι απαραίτητες στην εκτέλεση των καθηκόντων τους ως αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού και στην αποτελεσματική τους προσαρμογή στις εξελίξεις της ναυτικής επιστήμης και τέχνης του κατά θάλασσα πολέμου στην προαγωγή της ναυτικής επιστήμης και έρευνας, που αποτελούν το θεμέλιο λίθο για τον αμυντικό στρατηγικό σχεδιασμό της χώρας.

Η διάρκεια της φοίτησης είναι 4 έτη. Το ακαδημαϊκό έτος διαιρείται σε δύο περιόδους εκπαίδευσης, τη χειμερινή και την καλοκαιρινή. Η χειμερινή περίοδος εκπαίδευσης περιλαμβάνει παρακολούθηση του ακαδημαϊκού προγράμματος σπουδών, συμμετοχή στα εργαστηριακά μαθήματα που συνοδεύουν την ακαδημαϊκή εκπαίδευση, παρακολούθηση επαγγελματικών εκπαιδευτικών μαθημάτων και συμμετοχή σε ολιγοήμερα εκπαιδευτικά ταξίδια με στόχο την πραγματοποίηση πρακτικής εκπαίδευσης εν πλω σε πολεμικά πλοία. Η καλοκαιρινή περίοδος εκπαίδευσης, περιλαμβάνει εκπαιδευτικό ταξίδι κατά τη διάρκεια του οποίου οι Ναυτικοί Δόκιμοι επισκέπτονται τα λιμάνια διαφόρων χωρών και εφαρμόζουν στην πράξη τη θεωρητική και τεχνική κατάρτιση που έχουν λάβει από τα σχετικά χειμερινά μαθήματα. Η Εκπαίδευση των σπουδαστών μπορεί να περιλαμβάνει και υποχρεωτική για όλους εκτέλεση πτήσεων με αεροσκάφη και καταδύσεις με υποβρύχιο. Η Σχολή έχει δύο τμήματα (Α. Μάχιμοι , Β. Μηχανικοί) στα οποία εισάγονται οι υποψήφιοι από το 1ο έτος, σύμφωνα με τη σειρά προτίμησης τους στο Μηχανογραφικό Δελτίο.

Μάχιμοι :Ο κύριος σκοπός της σχολής είναι να εκπαιδεύσει τους σπουδαστές στη στρατιωτική και ναυτική αγωγή. Στη διάρκεια των σπουδών τους οι σπουδαστές να κληθούν σε εκπαιδευτικά ταξίδια τόσο στην Ελλάδα όσο και στο Εξωτερικό. Η ολοκλήρωση των σπουδών θα βρει τους σπουδαστές να είναι έτοιμοι να ξεκινήσουν τη

καριέρα τους υπηρετώντας το Ελληνικό Ναυτικό. Οι απόφοιτοι της σχολής ορκίζονται με το βαθμό του σημαιοφόρου και υπηρετούν το Ελληνικό Ναυτικό ως μόνιμοι αξιωματικοί.

Μηχανικοί.

Σκοπός: Σκοπός του Τμήματος αυτού είναι να παρέχει εκπαίδευση υψηλού επιπέδου έτσι ώστε οι απόφοιτοί του να είναι ικανοί να ανταπεξέλθουν στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις της σύγχρονης αεροδυναμικής εποχής ως αξιωματικοί-μηχανικοί του Πολεμικού Ναυτικού. Στο τμήμα Ναυτικών Δοκίμων (μάχιμοι και μηχανικοί) υπάρχει πρόσβαση και από το Επιστημονικό Πεδίο IV. Διάρκεια φοίτησης: 4 χρόνια. Προϋποθέσεις: Οι υποψήφιοι υποβάλλονται σε προκαταρκτικές υγειονομικές εξετάσεις και ψυχοτεχνικές και αθλητικές δοκιμασίες. Επαγγελματικές δυνατότητες αποφοίτων: Πολεμικό Ναυτικό. Οι απόφοιτοι ονομάζονται σημαιοφόροι και σταδιοδρομούν ως μόνιμοι αξιωματικοί του ναυτικού, όπου υποχρεούνται να παραμείνουν τουλάχιστον 12 χρόνια. Μπορούν να εγγραφούν σε άλλες Σχολές της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Μετά την αποχώρησή τους από το Πολεμικό Ναυτικό μπορούν να εργαστούν ως Μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού. Το τμήμα λειτουργεί στον Πειραιά.

7. Τμήμα Τεχνολογίας Αλιείας – Υδατοκαλλιεργειών

Το Τμήμα Τεχνολογίας Αλιείας και Υδατοκαλλιεργειών δημιουργήθηκε το 2013 από τη συγχώνευση των τμημάτων Υδατοκαλλιεργειών και αλιευτικής διαχείρισης του τέως ΤΕΙ Μεσολογγίου και Ιχθυοκομίας Αλιείας του ΤΕΙ Ηπείρου και έχει ως έδρα το Μεσολόγγι, στους χώρους του τέως ΤΕΙ Μεσολογγίου.

Το Τμήμα Τεχνολογίας Αλιείας και Υδατοκαλλιεργειών (στα αγγλικά Department of Fisheries and Aquaculture Technology) προσφέρει προπτυχιακή και μεταπτυχιακή εκπαίδευση στην Επιστήμη και την Τεχνολογία της Υδατοκαλλιέργειας και Αλιείας.

Το Τμήμα αποσκοπεί στην προαγωγή της επιστήμης και την Τεχνολογία της Υδατοκαλλιέργειας και Αλιείας μέσα από τη διδασκαλία, την έρευνα και την προετοιμασία πτυχιούχων με όλα τα απαραίτητα εφόδια που θα τους επιτρέψουν να υποστηρίξουν με επιτυχία το σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων στο διαρκώς εξελισσόμενο χώρο της πρωτογενούς παραγωγής στα υδάτινα συστήματα.

Το γνωστικό αντικείμενο του Τμήματος Τεχνολογίας Αλιείας και Υδατοκαλλιεργειών αφορά στο γνωστικό και τεχνολογικό πεδίο εφαρμογής των βιολογικών, χημικών και φυσικών επιστημών που αναφέρονται στην αλιεία, υδατοκαλλιέργεια και μεταποίηση-επεξεργασία αλιευμάτων και άλλων υδρόβιων οργανισμών, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη και εφαρμογή τεχνολογιών και μεθόδων παραγωγικής διαχείρισης, εκτίμησης και αξιολόγησης του περιβάλλοντος των υδάτινων οικοσυστημάτων.

Με την ολοκλήρωση των σπουδών τους, οι πτυχιούχοι του τμήματος αποκτούν τις απαραίτητες επιστημονικές και τεχνολογικές γνώσεις και ικανότητες ως Ιχθυολόγοι Τεχνολογικής εκπαίδευσης, για να μπορούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε όλους τους τομείς του γνωστικού αντικειμένου του τμήματος, ως υπεύθυνοι ή στελέχη επιχειρήσεων, οργανισμών και υπηρεσιών αλιευτικού, ιχθυοκαλλιεργητικού ή συναφούς αντικείμενου. Από τα βασικά πλεονεκτήματα του Τμήματος είναι η

πολυετής εκπαιδευτική εμπειρία του προσωπικού του, αλλά και η μεγάλη επαγγελματική τους εμπειρία, καθώς και η συνεχής σύνδεσή τους με την αγορά εργασίας.

Αυτά και άλλα ακόμα κρατικά αλλά και ιδιωτικά ιδρύματα εκπαίδευσης, αποτελούν την βάση για την μελλοντική εξέλιξη η οποία αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΞΕΛΙΞΗΣ

3.0 Επαγγελματική επιτυχία

Η επιτυχία δεν είναι απλώς, μια στιγμή νίκης αλλά μια εμπειρία προσωπικής αλλαγής. Η νίκη είναι στιγμιαία με βραχυχρόνια αποτελέσματα, ενώ η επιτυχία είναι μια εμπειρία εσωτερικών υπερβάσεων μέσα από τις οποίες διαμορφώνεται ένα σταθερό μοτίβο αποτελεσματικότητας και επικράτησης. Είναι μια πορεία που αναμετράται με τον χρόνο και τη διάρκεια καθημερινά. Η πορεία προς την επαγγελματική επιτυχία απαιτεί αυτοπεποίθηση, ελπίδα, ανθεκτικότητα και επιμονή. Κάθε ένας από εμάς, έχει τις δικές του δυνάμεις, τον μοναδικό συνδυασμό θετικών στοιχείων του χαρακτήρα του για να αξιοποιήσει και να επικρατήσει έναντι των εμποδίων.



Εικ. 3.0

Η επαγγελματική επιτυχία είναι εξ ορισμού μια προσπάθεια, δεν μπορεί να κληρονομηθεί, δεν μπορεί να σταθεί νοηματικά μια «έτοιμη επιτυχία». Αντίθετα, κατακτιέται, κτίζεται μέσα από έναν δρόμο με εμπόδια, δυσκολίες και αδυναμίες. Να το θέσω και αντίστροφα, αν δεν υπάρχει υπέρβαση εμποδίων, εσωτερικών κυρίως αλλά και εξωτερικών, δεν υφίσταται επιτυχία. Η αυτοπεποίθηση, η ιδέα ότι μπορώ να τα καταφέρω, οικοδομείται μέσα από την επίλυση προβλημάτων και την επικράτηση έναντι κρίσεων και αντίξοων συνθηκών. Κανείς δεν απέκτησε μία αίσθηση εσωτερικής ασφάλειας και αυτό-αποτελεσματικότητας μέσα από την ευκολία και τις

έτοιμες λύσεις. Επομένως, η επιτυχία, ως σταθερό μοτίβο σκέψης και συμπεριφοράς δεν μπορεί παρά να επιτευχθεί μέσα σε αντίξοες συνθήκες.

Ωστόσο όμως η επιτυχία και η επικράτηση αυτής χρειάζεται εσωτερικό κίνητρο. Δηλαδή, μια βαθύτερη εσωτερική ώθηση που, σε συνδυασμό με την αυτοπεποίθηση, θα βοηθήσουν τον άνθρωπο να παραμείνει εστιασμένος στην προσπάθεια, να δείξει επιμονή στην δύσκολη στιγμή που οι περισσότεροι παραιτούνται ή αντιδρούν παρορμητικά. Γι αυτό, χρειάζεται ένα προσωπικό νόημα.

Το περιεχόμενο της ιδέας μιας επιτυχίας, είναι πάντοτε υποκειμενικό. Είναι το ατομικό όραμα του καθενός για τον εαυτό και τη ζωή του, είναι το νόημα που δίνει σε όλη αυτή την προσπάθεια.

Συχνά, οι άνθρωποι περιορίζουν την σκέψη τους μόνο στον επαγγελματικό τομέα. Ωστόσο αυτό είναι μια παγίδα αφού επαγγελματική επιτυχία, δεν βιώνεται ως επιτυχία αν δεν είναι ολιστική, αν δεν αναπτύσσονται εξίσου όλοι οι τομείς της ζωής. Η ισορροπία ανάμεσα στην επαγγελματική, προσωπική και κοινωνική ζωή, και βέβαια, η φροντίδα της ατομικής και οικογενειακής υγείας, είναι τα στοιχεία που θα επιτρέψουν να συμβεί η επιτυχία και να χαρεί κανείς τα αποτελέσματά της.

Όλοι οι εργαζόμενοι κάποια στιγμή περιμένουν να έχουν κάποια εξέλιξη στην επαγγελματική τους καριέρα, που θα προέλθει από μια πιθανή μετακίνηση στην ιεραρχία της εταιρείας που εργάζονται ή μεταβολή των αρμοδιοτήτων σε ρόλο ευθύνης.

Για να συμβεί όμως, κάτι τέτοιο, πρέπει ο εργαζόμενος να ακολουθεί ορισμένα βήματα. Ενδεικτικά, κάποια από αυτά θα μπορούσαν να είναι:

1. Συνεχής ενημέρωση γύρω από το αντικείμενο της δουλειάς του. Η συγκεκριμένη κίνηση κάνει κάποιον πιο δημιουργικό, ως προς την εργασία του, και προσφέρει ευκαιρίες καινοτομίας.
2. Συμμετοχή σε projects, που όχι μόνο ενισχύουν το βιογραφικό του εργαζομένου, αλλά διευρύνουν την γνώση του.
3. Συχνή επικοινωνία με τον άμεσο προϊστάμενο, ώστε οι στόχοι για την καριέρα του να γίνουν γνωστοί και σε αυτόν.
4. «Υπέρβαση» των καθηκόντων που προκύπτουν από την περιγραφή της θέσης εργασίας. Η πλήρης γνώση του αντικειμένου της εργασίας, σε συνδυασμό με το να παίρνει κάποιος πρωτοβουλίες, αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα επιτυχίας.



Εικ.3.1

Σε αυτή την πορεία προς την επαγγελματική εξέλιξη και επιτυχία, ο ιερός στόχος για τον καθένα, θα πρέπει να προστατευθεί από αρνητικές επιρροές. Κι εδώ λαμβάνονται ίσως και οι πιο σημαντικές αποφάσεις. Σε αυτό το σημείο, το πιο κρίσιμο ερώτημα φαίνεται να είναι «τι πρέπει να αφήσω πίσω μου» για να προχωρήσω και όχι απλώς πού θέλω να πάω. Η ώριμη και συνειδητή αποδοχή του τιμήματος, των συνεπειών μιας επιλογής, αυτό που οι οικονομολόγοι θα έλεγαν κόστος ευκαιρίας, είναι το τελευταίο αλλά ίσως και το πιο σημαντικό τμήμα μιας στρατηγικής σκέψης.

3.1 Επαγγελματικά προσόντα

Ανεξάρτητα από την εργασία ή την καριέρα την οποία θα αποφασίσει κάποιος να ακολουθήσει, στον σύγχρονο κόσμο της εργασίας οι εργαζόμενοι θα πρέπει να διέπονται ως επί το πλείστον από τις παρακάτω ικανότητες, προκειμένου να αποκτήσουν σημαντικά εφόδια τα οποία θα τους εξασφαλίσουν επιτυχία και εξέλιξη σε αυτό που κάνουν.

1) Επικοινωνία

Επικοινωνία είναι η ικανότητα να μεταφέρουμε αποτελεσματικά τις σκέψεις και τις ιδέες μας προφορικά ή γραπτά. Για να αποκτήσουμε καλή επικοινωνία είναι σημαντικό να μπορούμε να ακούμε τον συνομιλητή μας και να είμαστε ανοικτοί σε διαφορετικές απόψεις και γνώμες.

2) Αυτοέλεγχος

Αυτοέλεγχος είναι η ικανότητα που αναπτύσσουμε για να μπορούμε να διαχειριζόμαστε αποτελεσματικά διαφορετικές καταστάσεις τόσο σε επαγγελματικό όσο και προσωπικό επίπεδο. Στην περίπτωση την οποία ο αυτοέλεγχος μας βρίσκει σε υψηλό επίπεδο έχουμε την δυνατότητα να ανταποκριθούμε σε διάφορες είτε καλές είτε άσχημες καταστάσεις.

3) Ομαδικό πνεύμα

Η ομαδική εργασία και η δυνατότητα του να μπορεί κάποιος να λειτουργεί σε ένα ομαδικό περιβάλλον είναι πολύ σημαντικό για την επίτευξη στόχων και αποτελεσμάτων για όλους τους οργανισμούς που υπάρχουν.

4) Εξυπηρέτηση

Στο εργασιακό περιβάλλον ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι να έχουμε υψηλή αίσθηση και αντίληψη στην εξυπηρέτηση των πελατών αλλά και όλων όσων ζητούν την συνεισφορά μας στο χώρο εργασίας. Θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να κάνουμε το κάτι παραπάνω για να διατηρήσουμε την ικανοποίηση αυτών σε υψηλό επίπεδο.

5) Δημιουργικότητα

Δημιουργικότητα είναι ουσιαστικά το να μπορούμε να σκεφτούμε πέραν του συνηθισμένου ή όπως λέγεται στα Αγγλικά “think and act Out of the box”. Για να είναι κάποιος δημιουργικός θα πρέπει να μπορεί να ανακαλύπτει νέους και καινοτόμους τρόπους σκέψης με τους οποίους γίνονται τα πράγματα πιο απλά.

6) Χαρακτήρας ατόμου

Πρόκειται για την ικανότητα του ατόμου να αναπτύσσει εργασιακό χαρακτήρα που σημαίνει να δημιουργεί μια τέτοια εικόνα που να εμπνέει εμπιστοσύνη, αυτοπεποίθηση, ειλικρίνεια και ακεραιότητα

7) Εξοικείωση με την τεχνολογία

Στην καθημερινότητα μας και πόσο μάλλον στο εργασιακό περιβάλλον, η εξοικείωση μας με τις τελευταίες εξελίξεις στους Η/Υ και τα προγράμματα που σχετίζονται με τον χώρο εργασίας μας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Για να μπορούμε να έχουμε εξοικείωση με την τεχνολογία που μπορεί να συναντάμε στην εργασία μας απαιτείται καθημερινή επαφή με τον Η/Υ .

8) Προσωπική ανάπτυξη

Η προσωπική μας ανάπτυξη έχει να κάνει με την ικανότητα μας να βρίσκουμε τον τόπο και τα μέσα για να αναπτύσσουμε και να βελτιώνουμε τις δεξιότητες και τις γνώσεις μας

9) Ευελιξία

Η ευελιξία σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο εργασιακό περιβάλλον αποτελεί ένα πολύ σημαντικό προσόν. Η ευελιξία σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να γίνεται στα πλαίσια των απαιτήσεων και των αναγκών μια εταιρίας.

3.2 Εξέλιξη στο ναυτιλιακό κλάδο.

Η ναυτιλία αποτελεί τον κλάδο εκείνο της ελληνικής οικονομίας που τις τελευταίες δεκαετίες έχει γνωρίσει ιδιαίτερη ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να καταλαμβάνει ένα σημαντικό μέρος στο εθνικό εισόδημα της χώρας.



Εικ. 3.2 Λιμάνι σε ηλιοβασίλεμα

Κύριος εκφραστής του συγκεκριμένου κλάδου είναι η εμπορική ναυτιλία, όπου το ανθρώπινο δυναμικό απασχολείται κυρίως με την πραγματοποίηση ενός θαλάσσιου ταξιδιού και με ότι αυτό συνεπάγεται, δηλαδή πλοήγηση και λειτουργία πλοίων, μεταφορά φορτίου και επιβατικού κοινού. Επομένως, η εξοικείωση με τη θάλασσα, η

πολύ καλή αντίληψη του χώρου, η διορατικότητα, η υπευθυνότητα και η υπομονή πλάθουν την εικόνα ενός ατόμου ικανού να ανταπεξέλθει στις ιδιαιτερότητες ενός επαγγέλματος της συγκεκριμένης κατηγορίας. Φυσικά, πέραν των προαναφερόμενων ικανοτήτων, απαιτούνται γνώσεις και εκπαίδευση, την οποία ο υποψήφιος δύναται να λάβει από τη φοίτησή του στις σχολές Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα άτομα που διαθέτουν οικονομικές και διοικητικές γνώσεις και επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο της ναυτιλίας, μπορούν να επανδρώσουν ναυτιλιακές εταιρείες σε αντίστοιχα επαγγέλματα.

Ο πλοίαρχος και ο μηχανικός πλοίων αποτελούν τα δύο σημαντικότερα και πιο στενά συνδεδεμένα επαγγέλματα αυτής της κατηγορίας. Βέβαια, επαγγέλματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, τον εφοδιασμό, τη ναυπήγηση, την επισκευή των πλοίων, καθώς και τη διοίκηση ναυτιλιακών εταιρειών, μπορούν να ενταχθούν σε αυτή την κατηγορία.

1) Ο πλοίαρχος

Ο Πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης των εμπορικών ή ακτοπλοϊκών σκαφών και ταυτόχρονα ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο. Είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου και των επιβατών. Ειδικότερα, χαράζει την πορεία του πλοίου και παρακολουθεί την ταχύτητά του με τη βοήθεια ειδικών ηλεκτρονικών μηχανημάτων ναυσιπλοΐας και χαρτών και κάνει τους απαραίτητους ελιγμούς για την ομαλή προσέγγιση ή την απομάκρυνση του πλοίου από την προβλήτα του λιμανιού.



Εικ 3.3 Πλοίαρχος

Έχει ευθύνη για την παροχή ιατρικής βοήθειας σε μέλη του πληρώματος ή σε επιβάτες σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Όταν εργάζεται σε εμπορικό πλοίο, προετοιμάζει το σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, επιβλέπει τις αντίστοιχες διαδικασίες και φροντίζει για την ασφάλεια των εμπορευμάτων. Παράλληλα, κάνει τις απαραίτητες συνεννοήσεις με τις λιμενικές αρχές και τους φορτωτές, καθώς και τις διαπραγματεύσεις με τους παραλήπτες του φορτίου που μεταφέρει.

Στη διάρκεια του ταξιδιού έχει απόλυτη εξουσία όσον αφορά στη διοίκηση αλλά και σε νομικά θέματα. Για παράδειγμα, μπορεί να διατάξει ακόμα και την κράτηση επιβατών που παραβαίνουν το νόμο, να αποφασίσει την απόρριψη εμπορευμάτων ή

την εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου για τη ζωή του πληρώματος ή των επιβατών. Είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των μισθών του πληρώματος, καθώς και για τη σύνταξη αναφορών και εκθέσεων που απαιτούνται από τις αρχές ή τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Για τη διεκπεραίωση πολλών από αυτά τα καθήκοντά του συνεργάζεται με τους άλλους αξιωματικούς του πλοίου.

Γενικά, ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τη χάραξη της πορείας του πλοίου και τους ελιγμούς προσέγγισης στα λιμάνια. Έχει ευθύνη για την επιλογή και το συντονισμό των αρμοδιοτήτων του πληρώματος, την τήρηση της τάξης, τον έλεγχο καταλληλότητας και την καλή λειτουργία και ασφάλεια του πλοίου.

Ένας πλοίαρχος πρέπει να διέπεται από:

- i. Υπευθυνότητα, αποφασιστικότητα και κριτική σκέψη
- ii. Τόλμη, ευστροφία, ανεξαρτησία
- iii. Συναισθηματική ωριμότητα και καλή υγεία
- iv. Διοικητικές και οργανωτικές δεξιότητες
- v. Αίσθημα του δικαίου και αμεροληψία
- vi. Αυτάρκεια
- vii. Αγάπη για τη θάλασσα, τα ταξίδια
- viii. Γνώσεις χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων πολύ εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων
- ix. Γνώση ξένων γλωσσών.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του πλοίαρχου:

Η σταθερή ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών δημιουργούν θετικές προοπτικές απασχόλησης για εξειδικευμένα στελέχη, ενώ η αποφοίτηση από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) ακολουθεί ελεγχόμενους ρυθμούς. Οι Πλοίαρχοι απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρείες.

Μετά από αρκετά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορούν να αναλάβουν διάφορες θέσεις στα ναυτιλιακά γραφεία και έτσι να σταματήσουν να ταξιδεύουν. Αρκετοί Πλοίαρχοι εργάζονται ως καπετάνιοι σκαφών αναψυχής ή δημιουργούν εταιρείες ενοικίασης τέτοιων σκαφών.

2) Μηχανικός εμπορικού ναυτικού

Ο Μηχανικός Εμπορικού Ναυτικού έχει ως αντικείμενο εργασίας την άψογη λειτουργία όλου του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου. Συνεργάζεται με το πλήρωμα της μηχανής και με τη βοήθειά του ελέγχει όλες τις μηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα συστήματα του πλοίου.



Εικ. 3.4 Μηχανικοί πλοίου

Είναι υπεύθυνος για την αποθήκευση και κατανάλωση των καυσίμων, των υλικών λίπανσης και του πόσιμου νερού. Φροντίζει για το σωστό χειρισμό, την καλή λειτουργία και τις επισκευές των κύριων και βοηθητικών μηχανών και συσκευών του πλοίου.

Αν συμβεί κάποιο ατύχημα στο πλοίο, ο Μηχανικός συντονίζει το πλήρωμα φροντίζοντας να εκτελούνται άμεσα οι χειρισμοί που διατάσσει ο πλοίαρχος. Επιβλέπει επίσης τις εργασίες για την επιδιόρθωση των βλαβών του πλοίου.

Ένας μηχανικός πρέπει να διέπεται από:

- i. Αγάπη για τη θάλασσα και τα ταξίδια
- ii. Ενδιαφέρον για τις μηχανές του πλοίου
- iii. Υπευθυνότητα
- iv. Επινοητικότητα
- v. Καλή τεχνική κατάρτιση
- vi. Διοικητικές και επικοινωνιακές ικανότητες
- vii. Καλή υγεία και η σωματική αντοχή.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του μηχανικού:

Ο Μηχανικός Του Εμπορικού Ναυτικού μπορεί να εργαστεί σε πετρελαιοφόρα, πλοία μεικτού τύπου, πλοία πολλαπλής χρήσης, φορτηγά, επιβατηγά, κρουαζιερόπλοια, ναυαγοσωστικά, ρυμουλκά, αλιευτικά, φορτηγίδες.

Ο Μηχανικός μπορεί επίσης να εργαστεί και ως στέλεχος σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σε βιομηχανίες αλλά και ως ελεύθερος επαγγελματίας. Οι προοπτικές απασχόλησης, όσον αφορά την απασχόληση στα πλοία, είναι απρόβλεπτες και εξαρτώνται από τη ζήτηση των ναυλώσεων και των προϊόντων που μεταφέρονται από τα πλοία στα οποία εργάζεται.

Το επάγγελμα αυτό εξακολουθεί να έχει ζήτηση με την ανάπτυξη του τουρισμού, την παγκοσμιοποίηση της αγοράς και την αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών και οι αποδοχές θεωρούνται αρκετά καλές. Οι Μηχανικοί εργάζονται για λογαριασμό ναυτιλιακών εταιρειών σε εμπορικά και επιβατηγά πλοία, ενώ μετά από αρκετά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορεί να αναλάβουν τη θέση του αρχιμηχανικού στα ναυτιλιακά γραφεία κάνοντας ελάχιστα ταξίδια. Ορισμένοι Μηχανικοί δημιουργούν δικές τους μικρές εταιρείες επισκευής πλοίων και σκαφών αναψυχής.

3) Λιμενεργάτης

Για την καθημερινή του εργασία, ο Λιμενεργάτης χειρίζεται τη γερανογέφυρα, τους ανυψωτές (Κλαρκ), τα φορτοεκφορτωτικά μέσα πλοίου (μπίγα), οχήματα στοιβασίας, φορτηγά, ανελκυστήρες και καρότσια. Η εκπαίδευση των Λιμενεργατών γίνεται από τον τοπικό λιμενικό οργανισμό (όπως Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ή Θεσσαλονίκης) και απαραίτητη προϋπόθεση είναι να έχει κάποιος απολυτήριο λυκείου.



Εικ.3.5 Λιμενεργάτης

Ένας λιμενεργάτης πρέπει να διέπεται από:

- i. Επιδεξιότητα για τον χειρισμό διαφόρων μηχανημάτων
- ii. Ικανότητα αντίληψης του χώρου
- iii. Ορθή χρησιμοποίηση του εξοπλισμού
- iv. Σωματική δύναμη

- v. Καλή υγεία
- vi. Ιδιαίτερη προσοχή για την αποφυγή ατυχημάτων.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του λιμενεργάτη:

Το επάγγελμα του Λιμενεργάτη είναι χειρωνακτικό και μπορεί να το ασκήσει οποιοδήποτε άτομο με σωματική δύναμη και αντοχή. Η εργασιακή ανασφάλεια, οι χαμηλές αμοιβές και η ανεργία απειλούν συχνά το Λιμενεργάτη.

Ο Λιμενεργάτης μπορεί να απασχοληθεί σε Οργανισμούς Λιμένων (όπως Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Πατρών), ή σε εταιρείες αποθήκευσης και μεταφορών ως φορτοεκφορτωτής.

4) Μεσίτης Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Γνώσεις για το επάγγελμα του Μεσίτη ναυτιλιακών συμβάσεων μπορούν να αποκτηθούν στα ναυτιλιακά τμήματα των ΑΕΙ, καθώς και σε ΤΕΕ ή ΙΕΚ ναυτιλιακής κατεύθυνσης.

Η εργασία των Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων είναι πολύπλοκη, αγχώδης, με μεγάλες ατομικές ευθύνες αλλά η επίτευξη συμφωνίας προσφέρει ικανοποίηση και σημαντικό κέρδος. Η επαφή με τους πελάτες είναι καθημερινή και συχνή, αν και τις περισσότερες φορές γίνεται μόνο τηλεφωνικά, αφού ο μεσίτης και ο πελάτης μπορεί να βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις ή ακόμα και σε διαφορετικές χώρες.

Εργάζονται σε γραφεία, με καλές συνθήκες εργασίας και με τον κατάλληλο εξοπλισμό. Το ωράριο εργασίας τους είναι ακατάστατο, εξαρτάται από τον όγκο της δουλειάς και την επικοινωνία με τους πελάτες σε διαφορετικά κράτη. Επίσης, για τους ίδιους λόγους, πολλές φορές εργάζονται Σαββατοκύριακα ή και ημέρες αργίας.

Ένας μεσίτης ναυτιλιακών συμβάσεων πρέπει να διέπεται από:

- i. Ευχέρεια στις δημόσιες σχέσεις και τις διαπραγματεύσεις
- ii. Αξιοπιστία, εχεμύθεια ευσυνειδησία
- iii. Οργανωτικότητα, υπομονετικότητα και προσεκτικότητα
- iv. Άνεση στην επικοινωνία
- v. Υπολογιστική και μαθηματική ικανότητα
- vi. Καλή μνήμη
- vii. Γνώσεις χειρισμού ηλεκτρονικού υπολογιστή
- viii. Άριστη γνώση ξένων γλωσσών και ειδικά της αγγλικής
- ix. Άριστη γνώση των αρχών ναυτικού και διεθνούς ναυτικού δικαίου.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του μεσίτη ναυτιλιακών συμβάσεων:

Ο επαγγελματικός αυτός χώρος είναι πολύ ανταγωνιστικός και απαιτητικός. Η ένταξη στον κλάδο και η εξασφάλιση θέσεων εργασίας θεωρούνται δύσκολες, αφού δεν προσφέρονται εύκολα νέες ευκαιρίες. Οι απολαβές των Μεσιτών, ως προμήθειες, μπορεί να φτάσουν σε πολύ υψηλά επίπεδα, ιδιαίτερα για όσους ασχολούνται αρκετά χρόνια με το αντικείμενο αυτό. Ορισμένες φορές αποδεικνύεται χρήσιμη, χωρίς να είναι υποχρεωτική, η εγγραφή στο Ινστιτούτο Μεσιτών της Μ. Βρετανίας, ύστερα από προϋπηρεσία τριών ετών και εξετάσεις στη χώρα μας.

Η προϋπηρεσία και η μαθητεία σε μεσιτικό γραφείο είναι σημαντική για την αποδοτική και αποτελεσματική εξάσκηση του επαγγέλματος. Οι περισσότεροι Μεσίτες απασχολούνται σε εξειδικευμένα μεσιτικά γραφεία, ή ανοίγουν τις δικές τους επιχειρήσεις ως Μεσίτες Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. Παράλληλα, μπορούν να απασχοληθούν ως υπάλληλοι σε ναυτιλιακές εταιρίες και σπανιότερα σε δημόσιες επιχειρήσεις που ναυλώνουν πλοία για την προμήθεια πρώτων υλών.

5) Λιμενικός

Βασικό έργο του Λιμενικού είναι η αστυνόμευση των χωρικών υδάτων, των λιμένων και των ακτών της χώρας. Ο Λιμενικός είναι υπεύθυνος, επίσης, για τον έλεγχο των πλοίων, την εκπαίδευση στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού, τη διάσωση ναυαγών, την ασφάλεια των ταξιδιωτών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.



Εικ.3.6 Λιμενικός

Ειδικότερα, οι Λιμενικοί που στελεχώνουν τα περιπολικά σκάφη του Σώματος περιπολούν στις ακτές και στα χωρικά ύδατα ελέγχοντας αν τα αλιευτικά σκάφη διαθέτουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά για να ψαρεύουν νόμιμα. Διενεργούν ελέγχους στα σκάφη αναψυχής και στα εμπορικά πλοία, στην περίπτωση που φανούν ύποπτα για διεξαγωγή λαθρεμπορίου, μεταφορά λαθρομεταναστών, παράνομη αλιεία. Επεμβαίνουν, αν προκληθεί ρύπανση στη θάλασσα. Αναλαμβάνουν την έρευνα ναυαγίων και τη διάσωση των ναυαγών και συμβάλλουν στη διενέργεια θαλάσσιων και αρχαιολογικών ερευνών.

Οι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος είναι κάτοχοι πτυχίου πανεπιστημιακής ή πολυτεχνικής σχολής, ή έχουν πτυχίο από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (Δίπλωμα Πλοιάρχου-Μηχανικού Γ΄ τάξεως) και στη συνέχεια εισάγονται στη Σχολή Δοκίμων Αξιωματικών του ΛΣ. Οι υποψήφιοι υπαξιωματικοί και λιμενοφύλακες, για να εισαχθούν στο Σώμα, απαιτείται να έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και απολυτήριο στρατού. Η πιστοποιημένη γνώση ξένων γλωσσών, καθώς και το πτυχίο από ΤΕΙ και ΑΕΙ διευκολύνουν την εισαγωγή τους στις Σχολές Δοκίμων Υπαξιωματικών και Δοκίμων Λιμενοφυλάκων, αφού η εισαγωγή γίνεται με μόρια. Οι σπουδές σε ναυτικά λύκεια, σε ΤΕΕ, στην πληροφορική, τη μουσική και τα πτυχία ηλεκτρολόγων ηλεκτρονικών, δίνουν πρόσβαση σε ειδικές κατηγορίες υποψηφίων στις σχολές Δοκίμων Υ/Ξ-Λ/Φ.

Τόσο οι αξιωματικοί όσο και οι υπαξιωματικοί πρέπει να αποφοιτήσουν επιτυχώς από τις παραγωγικές σχολές του Λιμενικού Σώματος και να ορκιστούν αξιωματικοί-υπαξιωματικοί ή λιμενοφύλακες. Οι λιμενοφύλακες και υπαξιωματικοί, εφόσον το επιθυμούν και διαθέτουν τα προβλεπόμενα προσόντα, μπορούν να μετέχουν στους διαγωνισμούς για εισαγωγή στις ανώτερες σχολές υπαξιωματικών και αξιωματικών αντίστοιχα.

Ένας λιμενικός πρέπει να διέπεται από:

- i. Δυναμισμό και θάρρος στην αντιμετώπιση κινδύνων
- ii. Πειθαρχία, ευσυνειδησία, υπομονή
- iii. Κοινωνική δεξιότητα για την καθημερινή συνδιαλλαγή με διάφορα άτομα
- iv. Ευαισθησία σε θέματα κοινωνικού προβληματισμού, αντοχή, καλή σωματική και φυσική κατάσταση
- v. Αγάπη για τη θάλασσα, τη φύση και την περιπέτεια
- vi. Γρήγορα αντανακλαστικά, αυξημένη αντίληψη χώρου και καταστάσεων, ευελιξία και επιδεξιότητα στις κινήσεις και τον χειρισμό εξοπλισμού
- vii. Ικανότητες αντίληψης χώρου, διαίσθησης και πρόβλεψης καταστάσεων
- viii. Επιδεξιότητα στη χρήση εξοπλισμού και μηχανών και τεχνικές γνώσεις.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του λιμενικού:

Η στελέχωση του λιμενικού σώματος είναι σταθερή και αναγκαία. Υπάρχει μεγάλη ζήτηση για τις αντίστοιχες θέσεις εργασίας, ενώ προσφέρονται και νέες με την αύξηση των αρμοδιοτήτων των Λιμενικών.

Οι αμοιβές κυμαίνονται σε μεσαία επίπεδα, ενώ υπάρχουν ορισμένες πρόσθετες απολαβές, όπως δωρεάν μετακίνηση με επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία εσωτερικού, ή επιδόματα για ορισμένες ειδικότητες του ΛΣ (πυροτεχνουργοί, ειδικές δυνάμεις, ιπτάμενο προσωπικό αεροσκαφών ή ελικοπτέρων).

Οι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος μπορούν να εργαστούν στα λιμεναρχεία, στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στα προξενικά λιμεναρχεία στο εξωτερικό, ως προξενικοί λιμενάρχες ή υπολιμενάρχες, για την εξυπηρέτηση-έλεγχο των πλοίων με ελληνική σημαία και των Ελλήνων ναυτικών.

6) Ναύτης

Για την άσκηση του επαγγέλματος είναι απαραίτητη η απόκτηση ναυτικού φυλλαδίου από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Για την έκδοσή του χρειάζεται η Άδεια Ναύτη. Αυτή παρέχεται μετά από θαλάσσια υπηρεσία ενός έτους ως μαθητευόμενου (ένα εξάμηνο υπό την εποπτεία αξιωματικού) και με την επιτυχή απόκτηση πιστοποιητικού ασφαλείας και πυρασφαλείας από το Κέντρο Επιμόρφωσης Σπουδαστών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) στον Ασπρόπυργο.

Επίσης, απαραίτητα για την έκδοση φυλλαδίου είναι το λευκό ποινικό μητρώο και πιστοποιητικό εκπλήρωσης των στρατιωτικών υποχρεώσεων. Ο υποψήφιος Ναύτης θα πρέπει να έχει ηλικία κάτω των 30 ετών και να έχει καλή υγεία. Ο Ναύτης μετά από τέσσερα χρόνια προϋπηρεσίας μπορεί να γίνει ναύκληρος (λοστρόμος) ή να αποκτήσει άδεια Κυβερνήτη Γ΄ μετά από εξετάσεις στο υπουργείο Ναυτιλίας.

Ένας ναύτης πρέπει να διέπεται από:

- i. Ευσυνειδησία, προσεκτικότητα
- ii. Υπομονετικότητα, συνέπεια και επινοητικότητα
- iii. Ικανότητα αντίληψης του χώρου
- iv. Επιδεξιότητα για τον χειρισμό μηχανημάτων και συσκευών του πλοίου
- v. Καλή φυσική κατάσταση
- vi. Σωματική δύναμη και αντοχή
- vii. Εξοικείωση με τη θάλασσα και τα ταξίδια.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του ναύτη.

Τα πληρώματα των πολεμικών σκαφών έχουν μόνιμη απασχόληση. Οι υπόλοιποι ασκούν ένα επάγγελμα κυρίως χειρωνακτικό, που μπορεί να το ασκήσει οποιοδήποτε άτομο με σωματική δύναμη και αντοχή, έχοντας περιορισμένη τεχνική κατάρτιση. Το επάγγελμα συχνά πλήττεται από εργασιακή ανασφάλεια, χαμηλές αμοιβές και ανεργία.

Στην εμπορική ναυτιλία οι θέσεις εργασίας έχουν περιοριστεί, αλλά υπάρχει κάποια αύξηση της ζήτησης σε επιβατηγά πλοία ή και τουριστικά σκάφη. Ο Ναύτης μπορεί να εργαστεί σε φορτηγά, επιβατηγά και πολεμικά πλοία. Στα πολεμικά πλοία οι Ναύτες είναι έφεδροι ή με αμειβόμενη θητεία και μπορούν να έχουν κάποιο βαθμό χαμηλό στην ιεραρχία.

Μπορούν ακόμα να απασχοληθούν σε ναυτιλιακές εταιρείες ή σε μικρότερα τουριστικά και αλιευτικά σκάφη. Ως Κυβερνήτης Γ΄, ο Ναύτης μπορεί να εργαστεί σε μικρότερα πλοία (ρυμουλκά, πορθμεία, σκάφη αναψυχής).

7) Ναυπηγός Μηχανικός

Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός μπορεί να έχει σπουδάσει στα αντίστοιχα Τμήματα των Πολυτεχνείων. Σπουδές στον ίδιο τομέα και πτυχίο Τεχνολόγου Ναυπηγού που δίνει τη δυνατότητα μελέτης, σχεδίασης και κατασκευής επισκευής πλοίων και σκαφών ορισμένου μήκους ή επισκευής και μετασκευής οποιουδήποτε σκάφους, παρέχονται από τα αντίστοιχα Τμήματα των ΤΕΙ.



Εικ.3.7 Ναυπηγείο

Οι απόφοιτοι αυτών των Τμημάτων έχουν το δικαίωμα να εισαχθούν στο δεύτερο έτος του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Πολυτεχνείου, μετά από κατατακτήριες εξετάσεις.

Ένας ναυπηγός μηχανικός πρέπει να διέπεται από:

- i. Υψηλό αίσθημα ευθύνης
- ii. Μεθοδικότητα, δημιουργική φαντασία και συνέπεια
- iii. Καλές γνώσεις μαθηματικών και σχεδίου
- iv. Γνώσεις φυσικής, μαθηματικών και τεχνικού σχεδίου
- v. Μηχανική και υπολογιστική ικανότητα
- vi. Καλή αντίληψη του χώρου και των διαστάσεων
- vii. Πνεύμα συνεργασίας και επικοινωνίας με τους συναδέλφους του
- viii. Διοικητικές ικανότητες για να οργανώσει και να διευθύνει το τεχνικό προσωπικό ώστε το έργο να ολοκληρωθεί με επιτυχία.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του ναυπηγού μηχανικού.

Σήμερα, το επάγγελμα του Ναυπηγού παρουσιάζει προβλήματα λόγω της συρρίκνωσης των ναυπηγικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα και, γενικότερα, της κρίσης που αντιμετωπίζει η ναυπηγική βιομηχανία. Έτσι, πολλοί Ναυπηγοί αναζητούν διεξόδους απασχόλησης σε άλλους σχετικούς τομείς, όπου μπορούν να εργαστούν με καλύτερες επαγγελματικές προοπτικές.

Μπορεί να εργαστεί στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε δημόσιες υπηρεσίες για την επιθεώρηση των εμπορικών πλοίων, στην παρακολούθηση της κατασκευής, επισκευής και αξιοπλοΐας σκαφών, σε Οργανισμούς Λιμένων, σε λιμενικές εγκαταστάσεις, σε ναυπηγεία, ναυτιλιακά γραφεία και εταιρείες, καθώς ακόμη και ως ελεύθερος επαγγελματίας εκπονώντας διάφορες ναυπηγικές μελέτες. Εφόσον κατέχει το πτυχίο της Παιδαγωγικής Τεχνικής Σχολής της ΣΕΛΕΤΕ, μπορεί να εργαστεί ως καθηγητής στη μέση εκπαίδευση.

8) Πλοηγός Σκαφών Αναψυχής (Skipper)



Εικ.3.8 Πλοηγός Σκαφών

Ο Πλοηγός Σκαφών Αναψυχής είναι κυβερνήτης μικρού ιστιοπλοϊκού ή και μηχανοκίνητου σκάφους αναψυχής, που ενοικιάζεται με την ημέρα, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Έχει την ευθύνη για τη διακυβέρνηση μικρού τουριστικού σκάφους αναψυχής. Πρόκειται για ένα επάγγελμα εποχιακό, με μεγάλη ζήτηση τους καλοκαιρινούς μήνες χωρίς σίγουρη καθημερινή απασχόληση.

Για να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του Πλοηγού Σκαφών Αναψυχής είναι απαραίτητο να έχει δίπλωμα κυβερνήτη σκάφους, καθώς και γνώσεις σχετικά με τη ναυτιλία, τη θάλασσα, τους ναυτικούς χάρτες και τη μορφολογία των νησιών και του βυθού. Εκτός από τις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού υπάρχουν και Ιδιωτικές Σχολές Ναυτικών Ομίλων που παρέχουν τις απαιτούμενες γνώσεις και το ανάλογο δίπλωμα για την πλοήγηση σκαφών αναψυχής.

Ένας πλοηγός σκαφών αναψυχής πρέπει να διέπεται από:

- i. Προθυμία, κοινωνική δεξιότητα, επινοητικότητα
- ii. Δυναμισμό, συνέπεια, αυτάρκεια και αγάπη για τη θάλασσα και τα ταξίδια
- iii. Καλή φυσική και σωματική κατάσταση
- iv. Ψυχραιμία και αντοχή
- v. Υπομονή και συγκαταβατικότητα
- vi. Επιδεξιότητα
- vii. Ικανότητες για την αντιμετώπιση ειδικών μηχανικών προβλημάτων
- viii. Γρήγορα αντανακλαστικά
- ix. Γνώση μιας τουλάχιστον ξένης γλώσσας.

Οι επαγγελματικές προοπτικές του πλοηγού σκαφών αναψυχής.

Όσο η έλευση τουριστών στη χώρα μας μεγαλώνει, τόσο αυξάνεται η ζήτηση του επαγγέλματος. Ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες. Πρέπει να σημειωθεί, όμως, ότι το επάγγελμα χαρακτηρίζεται από εποχικότητα.

Για την άσκηση του επαγγέλματος δεν είναι απαραίτητη η ύπαρξη προϋπηρεσίας. Παρ' όλα αυτά, για την ασφαλή άσκηση του επαγγέλματος η εμπειρία παίζει σημαντικό ρόλο. Ο Πλοηγός Σκαφών Αναψυχής ασχολείται κατά την καλοκαιρινή περίοδο με την πλοήγηση των σκαφών, ενώ κατά τη χειμερινή περίοδο με τη συντήρησή τους.

Βιβλιογραφία

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF#%CE%A4%CE%B1%CF%85%CF%84%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85>

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1:%CE%A4%CF%8D%CF%80%CE%BF%CE%B9%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD>

<http://www.isalos.net/edu/marine/edu-trips/>

<http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthous-twn-nautikwn/>

<http://www.hcg.gr/node/5129>

<http://www.aplotaria.gr/texnologiko-giras-mnimoniako-geras/>

<http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthous-twn-nautikwn/ilia.gr/katigories-fortigwn-ploiwn-analoga-me-to-megethos-tous/>

<http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthous-twn-nautikwn/>

<http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/315424-oi-efoplistes-pou-epimenoun-na-stirizoun-tin-elliniki-simaia>

<http://www.onalert.gr/stories/die-welt-ellada-kyriarxei-emporikh-nautilia/50408>

<http://ogdoolykeio.gr/Folders/odigos/monografies/praktoras.htm>

<http://www.helmepacadets.gr/gr/education-jobs/professions>

<https://www.taxheaven.gr/labordoc/index/view/mid/133>

<https://www.diorismos.gr/Dpages/geem/viewitem.php?id=26613&type=procs&position=eur>

<https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/16488>

<http://www.unipi.gr/unipi/el/naf-home.html>

<https://www.pyr.gr/sxoles/naypigon-mixanologon-mixanikon.htm>

<http://www.na.teiath.gr/>

[https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BA%CE%B1%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B5%CF%82%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D\(%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BA%CE%B1%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B5%CF%82%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D(%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%)

[CE%B4%CE%B1\)#%CE%91%CE%95%CE%9D_%CE%9C%CE%B1%CE%BA%CE%B5%CE%B4%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%B1%CF%82](#)

<http://www.epixeiro.gr/article/40979>

https://www.randstad.gr/%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%88%CE%AE%CF%86%CE%B9%CE%BF%CF%82/career-blog/archives/%CE%BF%CE%B9-%CE%B4%CE%AD%CE%BA%CE%B1-%CF%80%CE%B9%CE%BF-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B4%CE%B5%CE%BE%CE%B9%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%83%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%BD%CE%AE-%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC-%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1%CF%82_5157/

<http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>

http://kesyp-ampel.att.sch.gr/epagg_sxetika_thalassa_PI_SEPED.pdf

http://stratotiko.gr/xrisima/nautiko/nautikon_dokimon_maximoi/

<http://edujob.gr/node/159>

http://www.gsae.edu.gr/internal_iek/phpdata/view/odhgoi/odigos139.pdf

<https://www.neolaia.gr/2015/03/05/15-sxolew-epagglemata-toy-mellontos/>

http://www.moec.gov.cy/foreas_kathodigisis/synedria_seminaria_imerides/2014_stadi_odromia/nautilia.pdf

https://el.wikipedia.org/wiki/Ελληνική_ναυτιλία