

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΘΕΜΑ: Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ ΩΣ ΜΕΣΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΤΣΙΤΣΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ Σ.

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

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΘΕΜΑ:

**Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕΣΩ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ ΩΣ ΜΕΣΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ
ΤΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΤΣΙΤΣΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
Α.Γ.Μ: 4200**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 17/05/2020

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 27/04/2021

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

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
Abstract.....	5
Πρόλογος.....	6
Κεφάλαιο 1ο: Η έναρξη και χρησιμότητα του διαδικτύου.....	7
Ο αντίκτυπος του διαδικτύου.....	7
Η χρησιμότητα και οι τρόποι χρήσης του.....	8
Η έναρξη χρήσης του διαδικτύου στα καράβια.....	9
Κεφάλαιο 2ο: Η επίδραση του διαδικτύου στο ναυτικό.....	10
Οι ψυχολογικές συνθήκες του ναυτικού.....	10
Η θετική επίδραση του διαδικτύου στην διατήρηση σχέσεων.....	14
Η αρνητική πλευρά της χρήσης του διαδικτύου εν πλω.....	18
Η διαφορά ποιότητας διαδικτυακής από τη φυσική επικοινωνία.....	20
Το πρόβλημα του περιορισμένου διαδικτυου.....	22
Κεφάλαιο 3ο: Οι παράγοντες των εταιρειών στη μείωση διανομής	
διαδικτύου.....	24
Η νοοτροπία των ναυτιλιακών εταιρειών.....	24
Οικονομικοί τομείς.....	24
Τα προβλήματα νομοθεσίας.....	25
Επίλογος.....	29
Πηγές.....	30

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Στην παρούσα εργασία θα μελετήσουμε το θέμα που αφορά την δυνατότητα επικοινωνίας του ναυτικού με σκοπό την διατήρηση των στενών και διαπροσωπικών σχέσεων του, κατορθώνοντας το με το διαδίκτυο. Το πρώτο κεφάλαιο είναι σχετικά με το διαδίκτυο, πώς άρχισε, πώς επηρέασε τους ανθρώπους παγκόσμια και την άφιξη του στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται οι επιπτώσεις που έχει η δουλειά στην ψυχολογία του ναυτικού και πως η επικοινωνία μέσω διαδικτύου αντισταθμίζει ή επιταχύνει αυτές τις επιπτώσεις. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται το τεχνολογικό κομμάτι τον ρόλο των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και τις δυσκολίες σε θέματα του ίντερνετ που αντιμετωπίζουν τα καράβια και πως επηρεάζουν το ναυτολλογημένο.

ABSTRACT

In this paper we will study the issue of the seafarer's ability to communicate in order to maintain close and interpersonal relationships by managing it with the internet. The first chapter is about the internet, how it started, how it affected people worldwide and its arrival in the shipping industry. The second chapter discusses the effects that work has on the psychology of the seafarer and how internet communication offsets or accelerates these effects. The third chapter analyses the technological aspect, the role of maritime companies as well as the internet difficulties that ships face and how they affect the seafarer.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ραγδαία και γοργή εξέλιξη της ψηφιακής τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνιακών δικτύων έχει πλέον, στις αρχές του 21ου αιώνα, εισχωρήσει σε κάθε πτυχή της ανθρώπινης δραστηριότητας, ενώ η εξέλιξη και ανάπτυξη των κοινωνικών μέσων (Social Media) και η καθιέρωση τους ως τα επίσημα καινούργια μέσα επικοινωνίας έχει επαναπροσδιορίσει τον τρόπο σκέψης και ζωής μας με πολλές σοκαριστικές εφευρέσεις που έχουν την δυνατότητα να πραγματοποιούν και να λαμβάνουν κλήσεις όπως το κινητό τηλέφωνο, τους υπολογιστές, τα τάμπλετ κλπ. Χάρη σε αυτά τα μέσα επικοινωνίας και το διαδίκτυο ο ναυτικός της σημερινής εποχής έχει την δυνατότητα όχι μόνο να διατηρήσει επιτυχώς τις διαπροσωπικές του σχέσεις, αλλά και να αναπτύξει καινούργιες κατά την διάρκεια της ναυτολόγησής του. Βεβαίως, αυτό έχει θετικό και αρνητικό αντίκτυπο όσο βρίσκεται πάνω στο καράβι καθώς και συγκεκριμένοι περιορισμοί που καθιστά αδύνατη την χρήση τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: Η ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

Ο αντίκτυπος του διαδικτύου

Κατά τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας της χρήσης του, η τεράστια αλλαγή που θα δημιουργούσε τελικά στις αρχές το 21ου αιώνα ήταν ακόμη αρτιγενής. Πριν από εκείνη την εποχή για παράδειγμα οι κινητές συσκευές, οι οποίες σήμερα παρέχουν σχεδόν παγκόσμια πρόσβαση, χρησιμοποιούνταν συνήθως από επιχειρηματίες που τους έδινε την δυνατότητα της ενασχόλησης με το επάγγελμα τους και εκτός από τον χώρο εργασίας και όχι ως ένα συνηθισμένο μέσο ενημέρωσης και επικοινωνίας που ανήκει σε γονείς και παιδιά παγκοσμίως.

Το διαδίκτυο γενικά χρησιμοποιούνταν κυρίως για:

- **Εύρεση ταχυδρομικών κωδικών**
- **ηλεκτρονική αλληλογραφία (e-mail)**
- **πίνακες ανακοινώσεων**

Αν και επαναστατικό στην αρχή, τα συστήματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν στατικά και στερούνταν διαδεδομένης και εκτενής κοινωνικής σύμπλεξης. Φυσικά αυτό θα άλλαζε με την

έναρξη του επόμενου αιώνα όπου με την εξέλιξη της τεχνολογίας θα γίνει ένα από τα θεμέλια της νεότερης κοινωνίας.

Η χρησιμότητα και οι τρόποι χρήσης του

Η χρησιμότητα της ευρείας χρήσης του διαδικτύου εκτείνεται σε πολλούς τομείς της καθημερινότητας εντός και εκτός του καραβιού. Εκτος των προαναφερθέντων χρήσεων, σήμερα η χρήση του συμπεριλαμβάνει αγορές - πωλήσεις εξ αποστάσεως, επικοινωνία ευκολότερη και πολύ συχνά φθηνότερη των συμβατικών μέσων και παροχή πληροφοριών προς το χρήστη, για πρακτικά τα πάντα, με το πιο γρήγορο τρόπο. Τα παραπάνω είναι δυνατά για όσους έχουν πρόσβαση σε αυτό.

Η χρήση του όμως δεν περιορίζεται μόνο σε αυτά. Το διαδίκτυο έχει ενσωματωθεί στην καθημερινότητα πολλών εξειδικευμένων επαγγελματιών. Εξ αποστάσεως εκπαίδευση, τηλεϊατρική, ρομποτική χειρουργική από απόσταση και η ανάθεση εργασιών σε εξωτερικούς παράγοντες, είναι μόνο μερικές από τις δραστηριότητες οι οποίες είναι πλέον δυνατές χάρη στο ίντερνετ. Με αυτή την εκτεταμένη διάδοση, η είσοδος του στον χώρο εργασίας του ναυτικού ήταν αναπόφευκτη.

Η έναρξη χρήσης του διαδικτύου στα καράβια

Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, τα πράγματα δεν ήταν πολύ διαφορετικά από σήμερα στον κλάδο της ναυτιλίας . Ο κώδικας ISM ήταν ήδη σε ισχύ, όπως και ο IMO, ακολουθούσαν συστήματα SMS και υπήρχε πολύ περισσότερη έμφαση στην ασφάλεια. Οι τηλεφωνικές κάρτες πληρώματος ήταν εύκολα διαθέσιμες και προσιτές. Ωστόσο, ένα κρίσιμο στοιχείο όσον αφορά την ευημερία του πληρώματος, εξακολουθούσε να λείπει - να βρίσκεται ο ναυτικός σε τακτική επαφή με την οικογένεια του και να βρίσκεται σε συγχρονισμό με τη ζωή στην ξηρά. Το τελευταίο μέρος της τελευταίας δεκαετίας και τα πράγματα άρχισαν να αλλάζουν δραστικά σχετικά με αυτό το θέμα. Χωρίς αμφιβολία, η διάθεση του διαδικτύου στα πλοία για τη χρήση του απο το πλήρωμα ήταν το συμβάν που έκανε μία σημαντική αλλαγή στον τρέχοντα τρόπο επικοινωνίας.

Τώρα πια δεν υπάρχουν τόσοι περιορισμοί όπως πριν από 30 χρόνια όπου υπήρχε μόνο το τηλέφωνο, πριν απο 50-70 χρόνια ήταν δυνατή μέσω αλληλογραφίας και ακόμα παλαιότερα όπου ο μόνος τρόπος επικοινωνίας με άτομα στενού κύκλου και πληροφόρησης γεγονότων και συμβάντων ήταν μέσω ηλεκτρικών τηλεγράφων και περιστεριών. Ο παγκόσμιος ιστός δημιουργήθηκε το 1989, μολαταύτα όπως προαναφέρθηκε, δεν εμφανίστηκε πάνω στα πλοία μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 90 - αρχές του 2000. Ο λόγος είναι επειδή στην αρχή δεν θεωρούσαν πως θα είναι κάτι επιτυχημένο, δηλαδή κάτι στο οποίο ο ναυτικός θα μπορεί να βασιστεί ώστε να επικοινωνεί με οικογένεια και φίλους και να έχει τη δυνατότητα συνεχούς επαφής μαζί τους αλλά σαν μία μόδα η οποία με το καιρό θα έχει ξεπεραστεί. Βεβαίως

σήμερα αυτό δεν ισχύει, οι γνώμες των περισσότερων ανθρώπων για αυτό το θέμα έχει αλλάξει και το διαδίκτυο θεωρείται πια μία ανθρώπινη ανάγκη, όπως το φαγητό και το νερό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Οι ψυχολογικές συνθήκες του ναυτικού

Η ψυχική υγεία στον εργασιακό χώρο είναι κάτι που απασχολεί όλο και περισσότερους οργανισμούς, και στον κόσμο της ναυτιλίας ισχύει ακριβώς το ίδιο. Η ναυτιλία είναι ένα ιδιαίτερο επάγγελμα, στο οποίο οι εργαζόμενοι εκτίθενται συνήθως σε πολλές καταστάσεις άγχους που σχετίζονται με τα διαφορετικά καθήκοντα στα πλοία. Η εργασία στο καράβι είναι επίπονη για το ναυτικό και ένα από τα δυσκολότερα επαγγέλματα, στο οποίο το άτομο πρέπει να υπομένει δυσμενείς καιρικές συνθήκες και αυστηρά προγραμματισμένα δρομολόγια. Αν και η σύγχρονη τεχνολογία πλοίων και επικοινωνιών είναι πολύ ανεπτυγμένη σε σχέση με το παρελθόν, το πλήρωμα εξακολουθεί να αντιμετωπίζει πολλούς άγνωστους κινδύνους στα ωκεάνια ταξίδια, εγείροντας ανησυχίες. Αυτές οι σκέψεις και ανησυχίες δεν είναι παντελώς χωρίς βασιμότητα, καθώς μία έκθεση η οποία εκπονήθηκε από τη διεθνή ναυτική φιλανθρωπική οργάνωση Σύλλογος Ναυτικών (Sailors' Society) και το Πανεπιστήμιο Γέιλ, διαπίστωσε ότι πάνω από το 1/4 ή αλλιώς το 26% των ναυτικών δήλωσαν ότι ένιωσαν "πεσμένοι, καταθλιπτικοί ή απελπισμένοι" τις περισσότερες ημέρες κατά τη διάρκεια δύο

εβδομάδων, μέσα στις οποίες πήρε μέρος η έρευνα. Σχεδόν το 1/2 από αυτούς δεν ζητούν ούτε καν βοήθεια.

Με άλλα λόγια, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η ψυχολογία του πληρώματος βρίσκεται σε κατάσταση έντασης για μεγάλο χρονικό διάστημα, η οποία μπορεί να μην βελτιωθεί, οδηγώντας σε αλλαγές στην ψυχολογική κατάσταση των ανθρώπων που επανδρώνουν το πλοίο. Σύμφωνα με μία μελέτη η οποία πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο του Κάρντιφ στο Ηνωμένο Βασίλειο, με επικεφαλής την καθηγήτρια Έλεν Σάμσον, ερωτήθηκαν περίπου 1.500 ναυτικοί μέσω ερωτηματολογίου για τις εμπειρίες τους και διαπιστώθηκε πως τα κυριότερα προβλήματα ήταν:

- **Η μονοτονία**
- **Η απομόνωση**
- **Η κόπωση**
- **Τα μεγάλα ωράρια**
- **Οι κακές συνθήκες εργασίας και διαβίωση**
- **Η περιορισμένη ψυχαγωγική δραστηριότητα**
- **Η στέρηση ύπνου**

Βέβαια μία από τις δυσκολότερες πτυχές που βρέθηκε στην έρευνα αυτής της δουλειάς είναι να συνεχίσει να κρατάει εν ζωή τις σχέσεις και τις φιλίες του, κάτι το οποίο υφίσταται ακόμη πιο δύσκολο όσο περνάει ο καιρός.

Η μετάβαση από την ξηρά στο πλοίο, η νοσταλγία για την πατρίδα αλλά και για την επιστροφή στην ζωή της στεριάς είναι ψυχοφθόρα για τον ναυτικό και αυτό επηρεάζει την απόδοσή του στον εργασιακό χώρο.

Αυτό σε συνδυασμό με την ασκούμενη πίεση της εργασίας που δέχεται καθημερινά, μπορεί να οδηγήσει στο λεγόμενο "Burn-out" όπου σύμφωνα με τον αμερικάνικο όρο περιγράφει μια επαγγελματική παθολογία που χαρακτηρίζεται από γρήγορη κατανάλωση των ενεργειακών ψυχοσωματικών αποθεμάτων και μείωση των επαγγελματικών επιδόσεων. Είναι δηλαδή κατάσταση συναισθηματικής, σωματικής και ψυχικής εξάντλησης που προκαλείται από υπερβολικό και παρατεταμένο άγχος. Εμφανίζεται όταν κάποιος αισθάνεται συναισθηματικά στραγγισμένος και ανίκανος να ανταποκριθεί σε συνεχείς απαιτήσεις. Στην χειρότερη όμως περίπτωση, η συσσώρευση του άγχους και του στρες λόγω ευθυνών και καθηκόντων έχει πιθανότητα να οδηγήσει στην δημιουργία ψυχολογικών διαταραχών, κάτι που σημαίνει το τέλος της ναυτικής καριέρας του ατόμου και δυσκολία στην μετέπειτα ζωή.

Οι ναυτικοί συνήθως έχουν λιγοστό ελεύθερο χρόνο κατά την ναυτολόγησή τους. Ως αποτέλεσμα περιορίζεται η δυνατότητα ενασχόλησης με την γυμναστική και την άθληση και χάνεται μία τεράστια ευκαιρία στην βελτίωση της σωματικής και ψυχολογικής ευεξίας του ατόμου όπως τις κοινωνικές δεξιότητες, την καλή αυτοεκτίμηση, την επίλυση προβλημάτων και την κατάλληλη έκφραση συναισθημάτων.

Οι ναυτικοί είναι μια από τις πιο απομονωμένες ομάδες στον κόσμο, καθώς έχουν ελάχιστη επαφή με άλλους, καθώς βρίσκονται στη θάλασσα για ημέρες ή εβδομάδες πριν φτάσουν σε κάποιο λιμάνι. Η κοινωνική απομόνωση αποτελεί σημαντική αιτία ψυχολογικών προβλημάτων και έχει προκαλέσει μείωση του αριθμού των ναυτικών, τουλάχιστον στις

δυτικές χώρες. Η απομόνωση μπορεί να οδηγήσει σε απόγνωση και κατάθλιψη. Σε ιδιαίτερες καταστάσεις και σε ευάλωτα άτομα έχει αναφερθεί ότι αποτελεί αιτία αυτοκτονίας. Οι ναυτικοί μπορεί να αντισταθμίσουν το αίσθημα της μοναξιάς με υπερβολικό κάπνισμα, κατανάλωση αλκοόλ ή/και χρήση ουσιών. Η μοναξιά συνδέεται επίσης με την απόσταση από την οικογένεια για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Η απομάκρυνση από το σπίτι είναι ένας από τους κύριους παράγοντες αποθάρρυνσης που εντοπίζουν οι ναυτικοί.

Χάρη στην παγκοσμιοποίηση τα περισσότερα καράβια σήμερα αποτελούνται από μια πληθώρα εθνικοτήτων, συνήθως για οικονομικούς λόγους. Αυτό βέβαια οδηγεί σε μεγαλύτερες δυσκολίες εντός του πλοίου διότι καθιστά την επικοινωνία των ατόμων όλο και πιο δύσκολη και την πιθανότητα συγκρούσεων ανάμεσα σε αυτά τα άτομα μεγαλύτερη λόγω εθνικών, πολιτιστικών και θρησκευτικών αντιπαραθέσεων, το οποίο προσθέτει στο ψυχολογικό φόρτο του ναυτικού καθώς επιδεινώνει την ταλαιπωρία και την ανικανότητα έκφρασης απόψεων και συναισθημάτων με άλλα άτομα.

Περιληπτικά, όλα αυτά τα προβλήματα επιφέρουν σημαντικές ψυχολογικές συνέπειες στους ναυτικούς όπως:

- **Απρόβλεπτη συμπεριφορά**
- **Κατάθλιψη**
- **Στρες**
- **Αναποφασιστικότητα**
- **Χαμηλό εργατικό ηθικό**

- Χαμηλότερη αποδοτικότητα
- Συναισθηματικός αποκλεισμός
- Κόπωση
- Συχνές ασθένειες
- Σωματικοί πόνοι
- Χειροτέρευση σχέσεων με συναδέλφους και ανωτέρους
- Αυξημένη πιθανότητα σύγκρουσης
- Προβλήματα μνήμης ή συγκέντρωσης
- Μειωμένη αυτοεκτίμηση
- Αποσύνδεση από την πραγματικότητα
- Αυξημένες πιθανότητες απόπειρας αυτοκτονίας

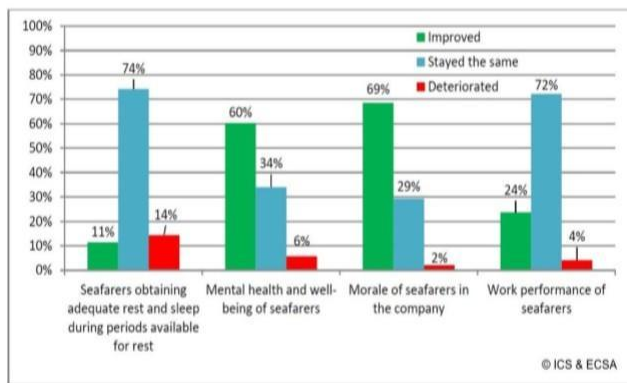
Η θετική επιδραση του διαδικτυου στη διατήρηση σχέσεων

Η χρήση του διαδικτύου έχει πολλά θετικά για τους πολίτες όπως προαναφέρθηκε. Αυτά εκτείνονται και στον ναυτιλιακό χώρο. Η πρόσβαση του ναυτιλλόμενου στο ίντερνετ του δίνει την δυνατότητα να έρθει σε επαφή με τον έξω κόσμο και ειδικότερα με την οικογένεια του και τους φίλους του.

Σύμφωνα με επισκόπηση που πραγματοποιήθηκε από το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο ICS και την ECSA, με την υποστήριξη της ASA, στην οποία συμμετείχαν 276 με 11.665 πλοία συνολικά (14 % του παγκόσμιου στόλου), επισήμανε εκτεταμένη χρήση διαδικτύου στα

καράβια από τους ναυτιλλομένους για λόγους προσωπικούς καθώς και τα οφέλη που προσκομίζει σε αυτούς. Με βάση αυτή την επισκόπηση, το 60 % των συμμετεχόντων έχει δηλώσει πως η χρήση του διαδικτύου για προσωπικούς λόγους έχει καλυτερεύσει την ψυχική υγεία και την ανθηρότητα των ναυτικών, ενώ το 69 % των ατόμων πιστεύει πως όχι μόνο βοηθάει στην ψυχική ηρεμία αλλά και στην ενίσχυση του ηθικού κατά την εργασία τους. Οι

In your opinion, how has the provision of internet access to seafarers for personal use on board ships affected the following?



περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες που απάντησαν δήλωσαν παρέχουν στους ναυτικούς πρόσβαση στο ίντερνετ με το ποσοστό να είναι γύρω στο 82 %. Παρά την ανησυχία που υφίσταται στον ευρύτερο ναυτιλιακό χώρο πως η πρόσβαση στο διαδίκτυο έχει μεγάλη

πιθανότητα να έχει αρνητική επίδραση στην ξεκούραση του εργαζόμενου, ένα μεγάλο ποσοστό (85 %) διαψεύδει αυτές τις φήμες λέγοντας ότι το ίντερνετ έχει επηρεάσει μηδαμινά τον ύπνο ή γενικά την ξεκούραση των ναυτικών, τουναντίον σε πολλές περιπτώσεις έχει συνεισφέρει στην βελτίωση τους.

Η έρευνα επίσης ανέδειξε ότι η επικοινωνία των ναυτικών μέσω του ίντερνετ με τις οικογένειές τους οι οποίες βιώνουν μια περίοδο αγχωτικές καταστάσεις δεν αυξάνει περισσότερο το στρες και την ανησυχία των ναυτικών για τις συγκεκριμένες καταστάσεις όπως η δουλειά και δεν έχει αρνητική επίδραση στην εργασιακή τους απόδοση. Οι πιο πολλές εταιρείες ανέφεραν ότι ο αριθμός των περιπτώσεων των ναυτικών που ζητούσαν ή θα ζητούσαν βοήθεια λόγω οικιακών ή οικογενειακών ανησυχιών μειώθηκε δραστικά (και σε πολύ λίγες περιπτώσεις παρέμεινε στάσιμος) παρά τις εικασίες ότι η αυξημένη επικοινωνία

με την οικογένεια μπορεί να οδηγήσει σε περισσότερες ανησυχίες για τα προβλήματα στην στεριά.

Το ίδιο ισχύει και για τα άτομα που εν πλω χρησιμοποιούν το διαδίκτυο και πιθανότατα είναι εκτεθειμένοι σε καταστάσεις εκφοβισμού και εικόνες βίας, καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών, με τον αριθμό να είναι στο υψηλό 93 % , απάντησε ότι ο αριθμός των αναφερόμενων περιστατικών παρενόχλησης και εκφοβισμού στο διαδίκτυο δεν έχει αυξηθεί, παρά τις θεωρίες ότι η παραπάνω πρόσβαση στο διαδίκτυο μπορεί να εκθέσει τους ναυτικούς σε αυτή τη συμπεριφορά. Ο γενικός γραμματέας του ICS, ο κύριος Guy Platten, υποδεικνύει πως η συγκεκριμένη έρευνα δείχνει τα ευεργετικά αποτελέσματα του διαδικτύου στην ζωή των ναυτικών καθώς και την προθυμία των ναυτιλιακών εταιρειών και πλοιοκτητών για την περίπτωση των νέων τεχνολογικών αλλαγών δηλώνοντας:

" Η έρευνα αυτή παρέχει μια πολύ αισιόδοξη εικόνα όχι μόνο για τον θετικό αντίκτυπο της πρόσβασης στο διαδίκτυο για τους ναυτικούς, αλλά και για την ετοιμότητα του κλάδου να αγκαλιάσει την τεχνολογία που θα είναι κοινότυπη στο μέλλον. Αν είχε γίνει η ερώτηση στους ίδιους φορείς εκμετάλλευσης αν προσέφεραν στο πλήρωμα προσωπική πρόσβαση στο διαδίκτυο πριν από χρόνια, τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ διαφορετικά "

Επίσης, ο κύριος Platten επισήμανε ότι το 25 % των εταιρειών που ερευνήθηκαν στη συγκεκριμένη μελέτη ομολογούν πως δεν υφίσταται γραπτή πολιτική σχετικά με την χρήση του στα πλοία για προσωπικούς λόγους, γεγονός που φέρνει προβληματισμό καθώς βρισκόμαστε σε μία εποχή όπου το διαδίκτυο είναι πλέον απαραίτητο για τον ναυτικό να

συνεχίσει να επικοινωνεί με τον εξωτερικό κόσμο και έστω και για μια στιγμή να ξεφύγει από το βαρύ κλίμα της εργασίας στο καράβι.

Από αυτή τη μελέτη συμπεραίνεται πως οι δύο κύριοι λόγοι για τους οποίους κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες δεν παρέχουν διαδικτυακή πρόσβαση στους ναυτικούς είναι το υψηλό κόστος και η επίδραση που μπορεί να έχει στην ξεκούραση τους. Βέβαια το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του διαδικτύου όσον αφορά τις σχέσεις είναι η γρήγορη και άμεση πρόσβαση του ατόμου στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας. Έχοντας πει αυτό τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας (και γενικά η επικοινωνία μέσω του διαδικτύου) βοηθούν στη συντήρηση των διαπροσωπικών σχέσεων, καθώς και στην ανάπτυξη τους ώστε να υφίσταται δυνατότερες. Βοηθά τους ναυτικούς να αισθάνονται μέρος των οικογενειών τους μακριά, να μπορούν να συμμετέχουν σε εκδηλώσεις και να λαμβάνουν μέρος σε σημαντικές αποφάσεις σε θέματα εκτός του εργασιακού χώρου.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα που προσφέρει το διαδίκτυο είναι η επικοινωνία του ναυτικού εντός του καραβιού. Παραδείγματος χάρη, μπορούν να επικοινωνήσουν δύο ή περισσότεροι ναυτικοί μεταξύ τους χωρίς να ανεβοκατεβαίνουν το ακομοδεσιο με σκοπό να συναντηθούν. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η γρήγορη επικοινωνία και οι γρήγορες εντολές που μπορούν να δώσουν οι ανώτεροι αξιωματικοί στο κατώτερο πλήρωμα ή ο ανώτερος αξιωματικός στον κατώτερο. Αυτό επιτρέπει την γρηγορότερη ροή πληροφοριών, η οποία οδηγεί στην γρηγορότερη λήψη αποφάσεων που έχει ως αποτέλεσμα την μεγιστοποίηση των θετικών εκβάσεων. Ακολουθώντας πάντα τους κανονισμούς ασφαλείας, αυτό αποτελεί τον πιο αποτελεσματικό τρόπο επικοινωνίας μέσα στο πλοίο.

Έχουμε πλέον διαπιστώσει την σημαντικότητα του διαδικτύου ως ένα εργαλείο στη συντήρηση των σχέσεων του ναυτικού με γνωστά του άτομα. Όμως παρά τις μερικές δυσκολίες, η χρήση του δεν περιορίζεται μόνο εκεί καθώς ακόμα και κατά την διάρκεια της ναυτολόγησής του, ο ναυτικός έχει την δυνατότητα να δημιουργήσει και να αναπτύξει νέες φιλίες από οπουδήποτε στον κόσμο. Το γεγονός ότι ένας ναυτικός σε ένα μέρος του πλανήτη μπορεί να δημιουργήσει και να αναπτύξει φιλία με ένα άτομο στην άλλη άκρη του είναι αξιόλογο και εξωπραγματικό και αναδεικνύει τις σημαντικές επιπτώσεις του διαδικτύου στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Όσο η χρήση του διαδικτύου για τη διατήρηση της επικοινωνίας με κοντινά άτομα, τόσο και η δημιουργία νέων φιλικών σχέσεων, έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ψυχολογία του ναυτιλλομένου καθώς τονώνει το ηθικό του.

Η αρνητική πλευρά της χρήσης του διαδικτύου εν πλω

Παρόλο που αναγραφήκανε τα θετικά της χρήσης του διαδικτύου για την επικοινωνία μεταξύ του ναυτικού και των συγγενικών προσώπων και απομυθοποιήθηκαν αρκετές ανησυχίες για την αρνητική επίδραση του, δεν σημαίνει βέβαια πως αυτές οι ανησυχίες είναι εντελώς αβάσιμες και αθεμελιωτες.

Η σημαντική πρόοδος που έφερε το ίντερνετ στην μεταξύ επικοινωνία των ατόμων, έφερε και σπουδαία πρόοδο στις υπόλοιπες πτυχές του όσον αφορά τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τα είδη διασκέδασης και ψυχαγωγίας και την δυνατότητα ηλεκτρονικών

αγορών. Όταν ο ναυτικός εκτίθεται σε αυτή την πλευρά του διαδικτυακού κόσμου για ένα παρατεταμένο χρονικό διάστημα, είναι μεγάλη η πιθανότητα να αναπτυχθεί ένας εθισμός ο οποίος θα επιφέρει πολλές αρνητικές συνέπειες. Οι δραστηριότητες που συνδέονται συνήθως με εθιστική χρήση του Διαδικτύου είναι τα τυχερά παιχνίδια, η συνεχής και ασταμάτητη κοινωνική δικτύωση με πλατφόρμες κοινωνικών μέσων (Facebook, Instagram, Youtube) και τα βιντεοπαιχνίδια. Αυτή η τάση εθισμού έχει μεγάλη πιθανότητα να παρεμποδίσει επακρώς ή μέχρι και ολοκληρωτικώς την κάθε επικοινωνία του ατόμου με τον έξω κόσμο και διακόπτει τις προοπτικές για την διατήρηση των σχέσεών του.

Ο λόγος που καθιστάται κάτι τέτοιο είναι πως ο ναυτικός χρησιμοποιεί πολλές φορές το διαδίκτυο ως τρόπο αντιμετώπισης των αρνητικών συναισθημάτων που τον διαπερνούν, είναι ένας τρόπος να ξεφύγει από την πραγματικότητα της κούρασης, ψυχικής και σωματικής. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως κάτι τέτοιο δεν είναι απαραίτητα κακό αφού βοηθάει το ναυτικό να συνεχίσει με λίγο αντιπερισπασμό, όμως μόλις η επήρεια αυξηθεί δραστικά, τότε υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες θα προτιμάει την χρήση αυτών των επιρροών παρά την ανάπτυξη των σχέσεων του. Θα οδηγήσει σε σημαντική χειροτέρευση σε προσωπικούς, οικογενειακούς και κοινωνικούς τομείς. Παρομοίως αυτοί οι εθισμοί έχουν την δυνατότητα να παρακωλύσουν την γνωστική ανάπτυξη και την εξέλιξη των δεξιοτήτων που σχετίζονται με την αντίληψη, τη σκέψη, μνήμη, γλώσσα, συλλογιστική και πνευματική ανάπτυξη, σημαντικό γνωστικό έλλειμμα στην αναστολή της προσοχής, στην κινητική αναστολή, λήψη αποφάσεων και μνήμη εργασίας.

Βέβαια αυτή η συνεχής χρήση του διαδικτύου δεν είναι μόνο αρνητική για τον ναυτικό ως άτομο αλλά και για το υπόλοιπο πλήρωμα. Ένα καράβι μπορεί να θεωρηθεί ως μία μικρή κοινωνία, όπου τα άτομα μέσα σε αυτή αλληλεπιδρούν καθημερινά μεταξύ τους, μοιράζοντας ιστορίες, δίνοντας ή λαμβάνοντας εντολές και με την συνεργασία μεταξύ τους στις εύκολες και τις δύσκολες στιγμές. Παρόλα αυτά, η κοινωνική ζωή στο πλοίο ήταν ήδη τεταμένη και το διαδίκτυο αποδείχθηκε πως επέφερε το μοιραίο πλήγμα. Ουσιαστικά αποτελμάτωσε κοινωνική ζωή επί του πλοίου και την έφερε σε αδιέξοδο καθώς με την έλευση των φορητών υπολογιστών και των έξυπνων τηλεφώνων (smartphone) πολύ σπάνια βρίσκονται άνθρωποι να συνωστίζονται στα καπνιστήρια και να επιδίδονται στην παλιά καλή συντροφικότητα και σύμπνοια ή να συζητούν στο τραπέζι και γενικά οπουδήποτε αλλού για θέματα που δεν αποτελούν μέρος του εργασιακού χώρου. Όλες οι ομιλίες τώρα γίνονται διαδικτυακά και οι περισσότεροι βρίσκονται σε βιασύνη να τελειώσουν την εργασία και το δείπνο τους και να "καλωδιωθούν".

Η διαφορά ποιότητας διαδικτυακής από τη φυσική επικοινωνία

Η πλειοψηφία της επικοινωνίας μέσω του διαδικτύου γίνεται μέσω γραπτών μηνυμάτων χρησιμοποιώντας κάποια πλατφόρμα ή εφαρμογή των σημερινών κοινωνικών μέσων ή διαμέσου απλών SMS όποτε δύναται. Άρα ο πιο συνηθισμένος τρόπος διαδικτυακής συνομιλίας είναι τα γραπτά κείμενα και αυτό θεωρείται ένας εύκολος, ευέλικτος, γρήγορος αλλά και αποτελεσματικός τρόπος συνεννόησης μεταξύ ανθρώπων.

Αν και αυτό ισχύει έως έναν συγκεκριμένο βαθμό, δεν μπορεί να συγκριθεί με την ομιλούμενη επικοινωνία και την επικοινωνία με φυσική παρουσία καθώς αυτές έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν πληροφορίες και λεγόμενα πιο αποδοτικά και κατανοητά από το γραπτό κείμενο. Αυτό γίνεται διότι στην ομιλούμενη επικοινωνία λαμβάνονται συγκεκριμένα στοιχεία κατά την διάρκεια μιας επικοινωνίας όπως ο τόνος της φωνής και η όψη του προσώπου που βοηθούν τον παραλήπτη να αναγνωρίσει καλύτερα το ποσοστό πληροφοριών που δέχεται. Στην περίπτωση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης με φυσική παρουσία, οι πιθανότητες κατανόησης ενός νοήματος με μεγαλύτερη ακρίβεια αυξάνονται δραστικά, αφού με αυτού του είδους επικοινωνία υφίσταται και ο παράγοντας της γλώσσας του σώματος που οδηγεί σε καλύτερη οπτική επαφή, ακουστικότητα και αποτελεσματικότερη ανάγνωση των συναισθημάτων.

Άλλη μια ενδιαφέρουσα παρατήρηση με τη χρήση των γραπτών μηνυμάτων τίθεται σε έναν βαθμό ο νόμος το Πόε, που σύμφωνα με τη Βικιπαίδεια δηλώνει:

" Χωρίς σαφή ένδειξη της πρόθεσης του συγγραφέα, είναι αδύνατο να δημιουργηθεί μια παρωδία απόψεων τόσο εμφανώς υπερβολική ώστε να μην μπορεί να εκληφθεί από ορισμένους αναγνώστες ως ειλικρινής έκφραση των παρωδούμενων απόψεων "

Με λίγα λόγια, μέσω των ιντερνετικών γραπτών κειμένων, ένα λεγόμενο, όσο δύσπιστο και αξιογέλαστο να είναι, υπάρχει μία πιθανότητα να φανεί ως γνήσιο και ως η πραγματική άποψη του ατόμου αυτού για το συγκεκριμένο θέμα. Με βάση αυτό το φαινόμενο, μπορούν να υπάρξουν παρεξηγήσεις στην επικοινωνία συνάπτοντας όχι μόνο στη τελεμάτωση των σχέσεων του ναυτικού αλλά και στο να τις πλήττει, που συμφέρει στην απομάκρυνση και σε

μερικές περιπτώσεις το ολοκληρωτικό και απότομο τέλος τους . Αυτό θα ήταν σχεδόν αδύνατον με την φυσική επικοινωνία καθώς οι λεκτικές και οι σωματικές ενδείξεις γίνονται ευκολότερα αντιληπτές από το παραλήπτη.

Επίσης, οι συνομιλίες πρόσωπο με πρόσωπο είναι πιο ομαλές με μία πιο φυσική ροή, αφού υπάρχει μια καλύτερη και ευκολότερη μετάβαση από το ένα θέμα στο άλλο, κάτι στο οποίο τα γραπτά μηνύματα διαθέτουν μεγάλη έλλειψη. Για αυτό το λόγο, οι συνομιλίες μέσω του διαδικτύου τείνουν να είναι σύντομες και μικρές σε μέγεθος, συνήθως επιφανειακής φύσεως ώστε για να μεταφέρουν περιληπτικά την ουσία του μηνύματος και να μην περιλαμβάνουν τις λεπτομέρειες κάτι που οδηγεί σε περαιτέρω παρεξηγήσεις.

Όμως, παρόλο την υπεροχή των δύο αυτών επικοινωνιών από την γραπτή, η φυσική συνομιλία είναι εντελώς αδύνατη λόγω του επαγγέλματος του ναυτικού ενώ η ομιλούμενη είναι σημαντικά περιορισμένη.

Το πρόβλημα του περιορισμένου διαδικτύου

Αν και το διαδίκτυο έχει εισχωρήσει στο ναυτικό τρόπο ζωής η χρήση του δεν είναι ευρέως διαδεδομένη, ένας περιορισμός που πλήττει τη δυνατότητα επικοινωνίας μέσω αυτού. Ένα πολύ μικρό ποσοστό ναυτικών έχει πρόσβαση στο διαδίκτυο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους. Βέβαια, αυτοί που έχουν την δυνατότητα να έχουν πρόσβαση θα την βρουν αραιή και ανεπαρκής, καθώς ο μόνος τρόπος διαθεσιμότητας του είναι μέσω πληρωμής καρτών οι οποίες προσφέρουν έναν όχι τόσο μεγάλο αριθμό megabyte. Αν και ο σκοπός αυτών των καρτών είναι η προσωπική χρήση τους μόνο για επικοινωνία, τις περισσότερες φορές αυτό

δεν είναι αρκετό για μία εποικοδομητική συζήτηση του ναυτικού και τις προσωπικές σχέσεις του.

Σύμφωνα με μελέτη του κ. Καχβετσι Ε, η εν πλω προσβασιμότητα στο ίντερνετ διαφέρει σημαντικά όσον αφορά την ιεραρχική δομή, τα προαναφερόμενα κόστος και ποσότητα, την ιδιωτικότητα και ελευθερία πρόσβασης.

Σε μια άλλη έρευνα 10 ελληνόκτητων εταιριών η κα. Προγουλάκη Μαρία ανέφερε πως η διαδικτυακή επικοινωνία επισημάνθηκε μεταξύ των πιο σημαντικών επικοινωνιών, αν και οι παρεχόμενες υπηρεσίες ήταν ακριβές και υπερβολικά περιορισμένες για το πλήρωμα. Πιο συγκεκριμένα, ενώ το τηλέφωνο αναφέρθηκε ως ένα πολύ ακριβό μέσο επικοινωνίας, θεωρήθηκε επίσης ως το κύριο μέσο επικοινωνίας που συνδέει το πλήρωμα με την οικογένεια και τους φίλους στην ακτή και παρόλο που υπήρχε πρόσβαση στο Διαδίκτυο, η χρήση του ήταν κυρίως επιχειρησιακή, ωστόσο οι ναυτικοί μπορούσαν να στείλουν περιορισμένο αριθμό email στην οικογένεια τους. Αυτοί οι παράγοντες οι περιορισμοί και η έλλειψη εγκαταστάσεων διαδικτύου έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη εξάρτηση των ναυτικών στην δορυφορική τηλεφωνική επικοινωνία, έναν λιγότερο αποτελεσματικό και αρκετά ακριβότερο επικοινωνιακό τρόπο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

Η νοοτροπία των ναυτιλιακών εταιρειών

Οι περισσότερες από τις πολλές ναυτιλιακές εταιρείες, προσφέρουν από πεπερασμένη έως και καθόλου προσβασιμότητα στο διαδίκτυο, με αποτέλεσμα να μην έχει εφαρμοστεί μαζικά. Αυτό γίνεται διότι εξυπηρετεί καλύτερα τα συμφέροντα τους από το να παρέχουν το ίντερνετ δωρεάν. Τα συμφέροντα αυτών των εταιρειών αποτελούνται από κάποιους σημαντικούς παράγοντες.

Οικονομικοί τομείς

Ο πιο βασικός παράγοντας για την έλλειψη του δωρεάν διαδικτύου είναι οι οικονομικοί τομείς που πλήττουν την κάθε ναυτιλιακή εταιρεία καθώς το κόστος της εγκατάστασης είναι σχετικά υψηλό. Δεν είναι όμως μόνο το υψηλό κόστος της εγκατάστασης αλλά και το υψηλό κόστος της συντήρησής του.

Ας σημειωθεί πως οι ταχύτητες του διαδικτύου πάνω στο καράβι δεν είναι τόσο γρήγορες όσο στη ξηρά. Αν ένα καράβι επιθυμεί να έχει απεριόριστη χρήση δεδομένων και ταχύτητα περίπου 2 Megabyte ανά δευτερόλεπτο, η οποία είναι ήδη αρκετά μικρή και με αυτήν χρειάζονται περίπου οκτώ με δέκα δευτερόλεπτα για να φορτώσει μία τυπική ιστοσελίδα ή

εφαρμογή, πρέπει να πληρώνει περίπου στα 3000 € με 4000€ τον μήνα ενώ μία οικία μπορεί να έχει δεκαπλάσιες και εικοσαπλάσιες ταχύτητες και απεριόριστη χρήση με τιμές απο 25€ εως 50€. Αν θεωρήσουμε πως μία εταιρία έχει 50 πλοία τότε θα πρέπει να ξοδεύει περίπου στα 150.000€ με 200.000€. Αυτό φέρει μία σημαντική οικονομική πίεση προς τις εταιρείες, πολύ βαριά για μερικές. Αν προστεθούν και τα κόστη προς τα δορυφορικά τηλέφωνα και τα υπόλοιπα έξοδα η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα δυσβάσταχτη.

Επιπλέον, υπάρχουν και οι αυξημένες απαιτήσεις των πληρωμάτων οι οποίοι αναζητούν δικαιολογημένα την άμεση και φθηνή πρόσβαση ώστε να έχουν συνεχή επικοινωνία με τις οικογένειες τους. Κάτι το οποίο γίνεται δυσκολότερο με την ανάπτυξη των τρόπων επικοινωνίας μέσω του ίντερνετ όπως η βιντεοκλήση καθώς με αυτή η δαπάνη των megabyte γίνεται γρηγορότερα.

Τα προβλήματα νομοθεσίας

Ένας άλλος τεράστιος παράγοντας στην επιλογή των εταιρειών για την εγκατάσταση ή μη διαδικτύου στα καράβια πηγάζει από την νομοθεσία, ή μάλλον η μη ύπαρξη της. Προς το παρόν, δεν υπάρχουν κανονισμοί που να απαιτούν από τα πλοία να έχουν υποχρεωτική πρόσβαση στο διαδίκτυο για τα μέλη του πληρώματος, γι 'αυτό ένας μεγάλος αριθμός εταιρειών ποτέ δεν μπήκε καν στον κόπο να τα εγκαταστήσει. Στην πραγματικότητα, στο παρελθόν οι εκπρόσωποι των εφοπλιστών δήλωσαν ότι δεν θα τοποθετήσουν εγκαταστάσεις διαδικτύου εκτός εάν αναγκαστούν να το κάνουν από την επιβολή κανονισμών. Κατά τ'άλλα, υπάρχουν μερικές εταιρείες που έχουν ενεργή δράση σε αυτό το ζήτημα και

προχώρησαν και τις παρείχαν, μερικές από αυτές έδωσαν ακόμη και δωρεάν διαθεσιμότητα και με μια γενναιόδωρη κατανομή δεδομένων, μερικές ακόμη και με απεριόριστη πρόσβαση.

Τι γίνεται όμως με τις υπόλοιπες;

Μερικές πολύ εύστροφες εταιρείες που επίσης ανέμεναν ότι αυτό θα γίνει τελικά μια απαίτηση, εγκατέστησαν υποδομές ίντερνετ, αλλά με πολύ περιορισμένη κατανομή δεδομένων και με την προϋπόθεση πως το ίδιο το πλήρωμα θα πληρώσει για αυτό το υπερτιμημένο κόστος.

Αυτό συμβαίνει επειδή οι εταιρείες αναμένουν ότι οι μελλοντικοί κανονισμοί θα έχουν πολλά κενά και " παραθυράκια " και ενώ θα αναγκαστούν να συμμορφωθούν, απλώς σκοπεύουν να συμμορφωθούν βάσει τεχνικών λεπτομερειών.

Παραδείγματος χάρη, στη Maritime Labour Convention 2006 (MLC) ή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας (ILO) στον κανονισμό **3.1 – Accommodation and recreational facilities** και συγκεκριμένα στο **Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements** αναφέρει:

“ Reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.”

Στα ελληνικά:

“Εύλογη πρόσβαση σε τηλεφωνικές επικοινωνίες μεταξύ πλοίου και ξηράς, καθώς και σε υπηρεσίες ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και Διαδικτύου, όπου υπάρχουν, με λογικές χρεώσεις για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών.”

Είναι μία ευρεία δήλωση που δεν υποδηλώνει σωστά τα μέτρα τα οποία πρέπει να πάρουν οι ναυτιλιακές εταιρείες σχετικά με αυτό το θέμα. Η λέξη " κλειδί "σε αυτήν εδώ τη δήλωση είναι η λέξη <<εύλογη>>. Λόγω της ευρύτητας του όρου, οι εταιρείες έχουν την επιλογή και την ελευθερία να προσφέρουν πρόσβαση με κάρτες που συνήθως έχουν μεγάλο κόστος, υποβαθμίζοντας το από πρώτη ανάγκη σε ανάγκη πολυτελείας. Άλλο σημαντικό κομμάτι είναι οι φράσεις <<λογικές χρεώσεις>> και <<όπου είναι διαθέσιμες>>, που δηλώνει πως έχουν την ευκαιρία να περιορίσουν την διαθεσιμότητα στο διαδίκτυο και μπορεί να υπάρχουν περιπτώσεις όπου να μην υπάρχει διαθέσιμο ίντερνετ ούτε στο καράβι, ούτε στο λιμάνι, εμποδίζοντας την ικανότητα επικοινωνίας του ναυτικού και μειώνοντας την αξία που έχει το διαδίκτυο στην σημερινή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Υπάρχουν ήδη εκκλήσεις για μεγαλύτερη προσβασιμότητα στο διαδίκτυο από τα πληρώματα. Αν και η MLC καθορίζει τα διεθνώς συμφωνημένα ελάχιστα δικαιώματα εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων το όριο της ελάχιστης ηλικίας, της ιατρικής πιστοποίησης και των προσόντων κατάρτισης, έχει αφήσει ένα μεγάλο κενό στο κομμάτι του ίντερνετ και της επικοινωνίας μέσω αυτού που πλέον αποτελεί ένα από

τα εργατικά δικαιώματα του ναυτολογημένου και ένα από τα ανθρώπινα δικαιώματα του ως άνθρωπος.

Ο μόνος τρόπος επίλυσης αυτού του προβλήματος είναι η αναθεώρηση των κανονισμών αυτών από τα στελέχη του IMO και του ILO με διακριβωμένες και λεπτομερείς δηλώσεις.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η βιομηχανία της ναυτιλίας έχει περάσει ένα είδος τεχνολογικής επανάστασης που συνεισφέρει στη βελτίωση των τρόπων και διαδικασιών εργασίας και των συνθηκών ζωής των εργαζομένων. Μία από αυτές τις βελτιώσεις αποτελεί το διαδίκτυο που δίνει την ευκαιρία στους ναυτικούς να διατηρήσουν τις προσωπικές σχέσεις του αλλά και να αναπτύξουν νέες. Η ικανότητα συνομιλίας μέσω του ίντερνετ έχει την πιθανότητα να κάνει την ναυσιπλοΐα πιο ελκυστική ως καριέρα στα μάτια των ανθρώπων, οι οποίοι μέχρι σήμερα την θεωρούσαν ως ένα επάγγελμα που μπορεί κάποιος πολύ εύκολα να χάσει επαφή με κοντινά άτομα και να κάνουν συγκρίσεις του караβιού με ένα κελί στο οποίο πρέπει να είσαι κλεισμένος για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα μέχρι να έχεις την δυνατότητα να ξαναδείς την οικογένειά σου. Εάν αξιοποιηθεί σωστά, θα είναι ένα μεγάλο, θετικό βήμα προς τα μπροστά.

ΠΗΓΕΣ

<https://www.isalos.net/2019/05/chrisi-internet-en-plo-poia-i-epidrasi-stous-naftikous/>

<https://e-nautilia.gr/simvoules-gia-nautikous-pws-na-diatirise-te-tis-sxeseis-sas-apo-apostash/>

<https://maritimes.gr/el/apopseis/29863-diadiktyo-kai-nautilia-xasma-texnologias>

<https://www.protothema.gr/ugeia/article/943178/oi-nautikoi-upoferoun-apo-monaxia-th-eloun-dorean-idernet-sta-ploia/>

<https://www.marineinsight.com/life-at-sea/maritime-internet-options-how-is-internet-provided-on-ships/>

<http://lyk-kalyv.att.sch.gr/wp-content/uploads/2013/02/MME.pdf>

<https://www.vita.gr/2013/01/09/psixologia/burn-out-otan-h-doyleia-mas-ftanei-sta-akra/>

<https://www.britannica.com/technology/Internet>

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2020/641540/EPRS_IDA\(2020\)641540_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2020/641540/EPRS_IDA(2020)641540_EN.pdf)

Maritime Labour Convention 2006

<https://core.ac.uk/download/pdf/297030729.pdf>

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24595974/>

<https://psychminds.com/communication-online-vs-face-to-face-interactions/>

<https://safety4sea.com/benefits-of-internet-access-onboard-outweigh-safety-concerns-survey-shows/>

<https://hanseaticsoft.com/blog/the-positive-impact-of-personal-internet-access-for-seafarers>

<https://www.scinapse.io/papers/2478824850>