



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΜΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΗ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΤΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ. ΠΟΙΟΤΙΚΑ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

Μαρία Ροϊδάκη

Επιβλέπων: Ευστράτιος Κυπριωτέλης

Λέκτορας

Πρέβεζα, Νοέμβριος 2022

The role of the Master in governance of the ship and in the staff of the shipping company. Qualitative characteristics of the Greeks Masters

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική επιτροπή

Πρέβεζα, 04/11/2022

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Επιβλέπων καθηγητής
Ευστράτιος Κυπριωτέλης
Λέκτορας

2. Μέλος επιτροπής
Αικατερίνη Γαλανού
Αναπληρώτρια Καθηγήτρια

3. Μέλος επιτροπής
Γεώργιος Κόλιας
Επίκουρος Καθηγητής

© Ροϊδάκη Μαρία , 2022.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Δήλωση μη λογοκλοπής

Δηλώνω υπεύθυνα και γνωρίζοντας τις κυρώσεις του Ν. 2121/1993 περί Πνευματικής Ιδιοκτησίας, ότι η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία είναι εκ ολοκλήρου αποτέλεσμα δικής μου ερευνητικής εργασίας, δεν αποτελεί προϊόν αντιγραφής ούτε προέρχεται από ανάθεση σε τρίτους. Όλες οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν (κάθε είδους, μορφής και προέλευσης) για τη συγγραφή της περιλαμβάνονται στη βιβλιογραφία.

Ροϊδάκη Μαρία

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Κυπριωτέλη Ευστράτιο για την καθοδήγηση κατά την διάρκεια της εκπόνησης αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Παπασπύρου Νικόλαο, Επίκουρο Καθηγητή της ΑΕΝ/ΗΠΕΙΡΟΥ, Πλοίαρχο Α΄τάξης για την πολύτιμη βοήθειά του στην προσπάθεια για τη συλλογή και κατανόηση πληροφοριών για τους Πλοίαρχους, καθώς και για την συμμετοχή του στην επαφή με αξιωματικούς προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι συνεντεύξεις. Τέλος, πολλά ευχαριστώ στην οικογένειά μου για την υπομονή, κατανόηση και την υποστήριξη που επέδειξε όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναφέρεται αρχικά στην ναυτιλία και στα ναυτικά επαγγέλματα, κάνοντας μια ιστορική αναδρομή στην ελληνική ναυτιλία. Γίνεται λόγος για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που έχουν όλοι οι ναυτικοί, την εκπαίδευση που μπορεί και πρέπει να λάβει κάποιος προκειμένου να ασχοληθεί με το επάγγελμα του Πλοιάρχου. Επίσης παρουσιάζονται και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που απαιτείται να έχει ένας Πλοίαρχος για να ανταπεξέλθει με επιτυχία στα καθήκοντά του, προκειμένου να κατέχει ηγετική θέση πάνω στο πλοίο. Γίνεται αναφορά συγκεκριμένα στις υποχρεώσεις, στις ευθύνες, στα προβλήματα και στους κινδύνους που καλείται να αντιμετωπίσει ένας καπετάνιος για να γίνει κατανοητή η σημαντικότητα της θέσεώς του μέσα στο πλοίο.

Ένας άλλος στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι να παρουσιαστεί η δυνατότητα που έχουν όσοι επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα του Πλοιάρχου να ακολουθήσουν και άλλα μονοπάτια επαγγελματικής σταδιοδρομίας μακριά από τη θάλασσα αλλά πάντα σε σχέση με αυτή, όπως να στελεχώσουν μια ναυτιλιακή εταιρεία. Πρώτα όμως γίνεται παρουσίαση της οργάνωσης και διοίκησης της ναυτιλιακής επιχείρησης για να γίνει κατανοητός και ο ρόλος του Πλοιάρχου μέσα σε αυτήν.

Για την συλλογή δεδομένων στην ποιοτική έρευνα χρησιμοποιήσαμε την μέθοδο της συνέντευξης. Υποβλήθηκαν ερωτήσεις σε Πλοιάρχους που εργάζονται είτε σε πλοία, είτε στελεχώνουν ναυτιλιακές εταιρείες είτε εργάζονται σε εκπαιδευτικά ιδρύματα. Έτσι, προέκυψε το συμπέρασμα ότι η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και στην κοινωνική ευημερία του κράτους, με το επάγγελμα του Αξιωματικού του Εμπορικού Ναυτικού, να είναι και να συνεχίζει να αποτελεί ένα επάγγελμα του μέλλοντος, παρέχοντας οικονομική, κοινωνική και επαγγελματική καταξίωση. Άλλωστε ναυτιλία και Ελλάδα είναι έννοιες απόλυτα συνδεδεμένες και αλληλένδετες.

Λέξεις-κλειδιά: Πλοίαρχος, χαρακτηριστικά , Υποχρεώσεις και Δικαιώματα , Σταδιοδρομία, Ναυτιλιακή εταιρεία.

ABSTRACT

The present dissertation first refers to shipping and the maritime professions, giving a historical overview of Greek shipping. We are talking about the obligations and rights that all sailors have, the training that one can and should receive in order to engage in the profession of Captain. Also presented are the special characteristics that a Master is required to have in order to successfully perform his duties, in order to hold a leading position on the ship. Reference is made specifically to the obligations, responsibilities, problems and dangers that a captain is called upon to face in order to understand the importance of his position on board.

Another goal of the dissertation is to present the possibility that those who choose the naval profession of the Master to follow other career paths away from the sea but always in relation to it, such as staffing a shipping company. First, however, a presentation is made of the organization and management of the shipping company in order to understand the role of the Master within it.

For data collection in qualitative research we used the interview method. Questions were asked of Masters working either on ships, staffing shipping companies or working in educational institutions. Thus, it was concluded that shipping contributes to the economic development and social well-being of the state, with the profession of Merchant Marine Officer being and continuing to be a profession of the future, providing economic, social and professional prestige. After all, shipping and Greece are completely connected and interconnected concepts.

Keywords: Master, Characteristics, Obligations and Rights, Career, Shipping Company.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	vi
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	vii
ABSTRACT.....	viii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	ix
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	xi
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ / ΕΙΚΟΝΩΝ.....	xiii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	xiv
ΑΠΟΔΟΣΗΟΡΩΝ / ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ.....	xv
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Ναυτιλία και Ναυτικά Επαγγέλματα.....	2
1.1. Ο ορισμός της Ναυτιλίας.....	2
1.2. Η Ελληνική Ναυτιλία - Ιστορική Αναδρομή.....	3
1.3. Τα Ναυτικά Επαγγέλματα.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : Ο Έλληνας Πλοίαρχος.....	9
2.1. Η Εκπαίδευση των Πλοιάρχων.....	9
2.1.1. Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.).....	10
2.1.2. Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (Σ.Σ.Π.Μ.).....	11
2.1.3. Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.).....	11
2.1.4. Ναυτική Επαγγελματική Κατάρτιση και Επιμόρφωση (Ν.Ε.Κ.Ε.).....	11
2.2. Ο Έλληνας Πλοίαρχος – Τα κύρια χαρακτηριστικά του.....	11
2.3. Δικαιώματα του Πλοιάρχου ως ναυτικού.....	13
2.4. Υποχρεώσεις του Πλοιάρχου ως ναυτικού.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : Ο Ρόλος του Πλοιάρχου εντός του Πλοίου.....	22
3.1. Ο Πλοίαρχος ως υπεύθυνος του πληρώματος.....	22
3.2. Υποχρεώσεις Πλοιάρχου επί του πλοίου – Αντιμετώπιση Προβλημάτων.....	24
3.3. Ο Ρόλος / η Ευθύνη του Πλοιάρχου προς Τρίτους.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Η Ναυτιλιακή Μονάδα και η Θέση του Πλοιάρχου.....	32
4.1. Η Νομική Μορφή της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.....	32

4.2. Η Οργάνωση και Διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας.....	34
4.2.1. Τμηματοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών.....	36
4.2.2. Τα Τμήματα της ναυτιλιακής εταιρείας.....	44
4.2.3. Η Διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας.....	47
4.3. Η θέση του Πλοιάρχου εντός της Ναυτιλιακής Εταιρείας.....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	53
5.1 Η Συλλογή δεδομένων.....	53
5.1.1 Δομημένη συνέντευξη.....	54
5.1.2 Ημιδομημένη συνέντευξη.....	54
5.1.3 Μη δομημένη – ελεύθερη συνέντευξη.....	54
5.1.4 Άμεσες ή έμμεσες συνεντεύξεις.....	55
5.1.5 Επαναλαμβανόμενες συνεντεύξεις.....	55
5.1.6 Κλινική συνέντευξη.....	55
5.1.7 Σε Βάθος συνέντευξη.....	55
5.2. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της Συνέντευξης.....	56
5.3. Οι Ερωτήσεις της Συνέντευξης.....	57
5.4. Τα Στάδια της έρευνας με την χρήση της Συνέντευξης.....	58
5.5. Η Σχέση Συνεντευκτή και Συνεντευξιαζόμενου.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ.....	61
6.1 Στόχοι και Σκοποί της συνέντευξης.....	61
6.2 Μεθοδολογία Λήψης των Προσωπικών Συνεντεύξεων. Χαρακτηριστικά Πλοιάρχων ερευνητικού δείγματος.....	61
6.3 Ανάλυση των αποτελεσμάτων του ερευνητικού δείγματος.....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ – ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ.....	70
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	73
ΠΗΓΕΣ.....	114

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 4.1. Ποσοστό πρώην ναυτικών στο προσωπικό ξηράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	52
---	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 4.1. Τμηματοποίηση κατά λειτουργία.....	43
Σχήμα 4.2. Τμηματοποίηση κατά προϊόν ή υπηρεσία ή τομέα δραστηριότητας.....	43
Σχήμα 4.3. Μητρική μορφή οργάνωσης.....	44
Σχήμα 4.4. Τμηματοποίηση κατά ομάδες.....	44
Σχήμα 4.5. Γεωγραφική τμηματοποίηση.....	45
Σχήμα 4.6. Αρθρωτή τμηματοποίηση.....	45

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ / ΕΙΚΟΝΩΝ

Διάγραμμα 6.1. Ποσοστό συμμετεχόντων Πλοιάρχων ανά φύλλο.....	60
Διάγραμμα 6.2. Εργασιακή κατάσταση συμμετεχόντων	60
Διάγραμμα 6.3. Κατάταξη ανά τομέα εργασίας	61
Διάγραμμα 6.4. Προτεινόμενες αφετηρίες για την εξέλιξη των αξιωματικών γεφύρας σε Πλοιάρχους Α' Τάξεως	62
Διάγραμμα 6.5. Επαγγελματικές επιλογές του Πλοιάρχου στην ξηρά	66

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΚΔΝΔ.....	Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου
ΚΙΝΔ.....	Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου
ΕΕ.....	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΥΝΑΝΠ.....	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΑΕΝ.....	Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού
ΑΔΣΕΝ	Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού
ΦΕΚ.....	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης
ΣΣΠΜ	Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων
ΚΕΣΕΝ.....	Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών
ΝΕΚΕ.....	Ναυτική Επαγγελματική Κατάρτιση και Επιμόρφωση
ΥΑ.....	Υπουργική Απόφαση
ΕΝ.....	Εμπορικό Ναυτικό

ΑΠΟΔΟΣΗΟΡΩΝ / ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

STCW.....Standards of Training, Certification and Watch keeping for Sea farers

OBO.....Ore Bulk Oil

GMDSS.....Global Maritime Distress and Safety System

LSA/FFE.....Life Saving Appliances & Fire Fighting Equipment

ISM Code.....I.....International Safety Management Code

IMO.....International Maritime Organization

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από αρχαιοτάτων χρόνων η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία υπήρξε ο κυριότερος παράγοντας της οικονομίας, του πολιτισμού της χώρας και του μεγαλείου αυτής.

Εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης, η Ελλάδα αισθάνθηκε επιτακτική την ανάγκη να στραφεί προς την θάλασσα και μέσω αυτής να επιβιώσει χάρη στην ικανότητα προσαρμογής των Ελλήνων στα θαλάσσια έργα. Ο ανώνυμος Έλληνας ναυτικός, ο Έλληνας Πλοίαρχος, είναι ένας ακαταμάχητος αγωνιστής που γνωρίζει πολύ καλά να προσφέρει, καθώς το μέγεθος της προσφοράς του είναι αυτό πάνω στο οποίο βασίζεται η ανάπτυξη της ναυτιλίας. Στον Έλληνα ναυτικό αρμόζει ιδιαίτερη προστασία και μέριμνα, εφόσον ανήκει σ' έναν από τους κλάδους πάνω στον οποίο στηρίζεται η πρόοδος και η ευημερία της Εθνικής Οικονομίας. Επίσης πρέπει να επισημανθεί ότι οι ναυτικοί πάντα συμμετείχαν δυναμικά σε όλους τους αγώνες για την Εθνική ανεξαρτησία της Ελλάδας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο μοναδικός που, παρά τις εκάστοτε κρίσεις που συναντώνται, εξακολουθεί να μένει ισχυρός και να αναπτύσσεται διευρύνοντας το μερίδιό του στην παγκόσμια ναυτιλία. Για να επιτευχθεί αυτός ο σκοπός οι ελληνοκίητοι ναυτιλιακοί οργανισμοί απαιτείται να στρέψουν το ενδιαφέρον τους και να δώσουν ιδιαίτερη σημασία στην οργάνωση και στη διοίκηση. Κρίνεται απαραίτητη η προσαρμογή τους στο διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση, από τις μεταβολές στις παγκόσμιες ναυλαγορές, από τον ανταγωνισμό και επηρεάζουν με ιδιαίτερη ένταση τον τρόπο οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σήμερα, αξίζει να σημειωθεί, ότι ήδη η πλειονότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν πλέον αντιληφθεί την σπουδαιότητα αλλά και τις αλλαγές που εκάστοτε απαιτούνται στην οργάνωση και στη διοίκηση λόγω των ταχέως μεταβαλλόμενων εξελίξεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Ναυτιλία και Ναυτικά Επαγγέλματα

1.1. Ο ορισμός της Ναυτιλίας

Ναυτιλία είναι το σύνολο των μεθόδων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται για τον ασφαλή πλου ενός πλωτού ναυπηγήματος πάνω στην υδάτινη επιφάνεια του πλανήτη.

Είναι η τέχνη και η επιστήμη προκειμένου να προσδιοριστεί η θέση ενός πλοίου από ένα γεωγραφικό σημείο προς ένα άλλο με ασφάλεια(1). Με τον όρο ναυτιλία μπορεί να γίνεται αναφορά και στο ίδιο το πλοίο , στη διακυβέρνηση (στη γέφυρα) και πρόωση (στη μηχανή) αλλά και στη φόρτωσή του , έτσι ώστε να πλέει χωρίς κινδύνους στις θάλασσες από λιμάνι σε λιμάνι.

Αποτελεί τη βάση για την πραγματοποίηση όλων των ειρηνικών εμπορικών συναλλαγών διεθνώς. Είναι κάθε είδους πλωτού μέσου που μεταφέρει ανθρώπους, φορτία – εμπορεύματα σε υγρή, αέρια και στερεή μορφή, χύμα ή συσκευασμένα, οχήματα , ζώα κ.α. σε κάθε γωνιά της γης, καθώς και οι εγκαταστάσεις , τα εργοστάσια που χρησιμοποιούνται για την ναυπήγηση, τη συντήρηση και τη περαιτέρω χρήση των πλοίων (2).

Το σύνολο των εμπορικών πλοίων από όλα τα κράτη του κόσμου ονομάζεται Παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία, ενώ το σύνολο των εμπορικών πλοίων που φέρουν τη σημαία μιας χώρας είναι η Εμπορική Ναυτιλία της χώρας αυτής π.χ. η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Ναυτιλία όμως δεν είναι μόνο ο εμπορικός στόλος. Είναι και οι βιομηχανίες που στηρίζονται από την δράση της . Είναι οι υπηρεσίες που απαιτούνται στην στεριά για την υποστήριξή της. Είναι οι σχολές που παρέχουν ναυτική εκπαίδευση στους νέους που επιλέγουν το επάγγελμα του Πλοιάρχου/Μηχανικού .

Γενικά η ναυτιλία αποτελεί κινητήριο άξονα για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη κάθε χώρας που ασχολείται με αυτή, συντελώντας στη διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών.

Συμβάλλει στην εισροή συναλλάγματος , προσφέροντας θέσεις εργασίας, μέσω ενός συνόλου ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, θαλάσσιες μεταφορές και φυσικά ότι σχετίζεται με τον τουρισμό.

Διατηρεί από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας και συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των λαών , διότι :

α. Αποτελεί τον πυλώνα του θαλάσσιου εμπορίου.

β. Ενώνει τα λιμάνια σε μία χώρα ή και μεταξύ κρατών.

γ. Ενισχύει την αύξηση του εθνικού εισοδήματος, μέσω των ναύλων σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτιών σε τρίτες χώρες, που εισρέει ως ναυτικό συνάλλαγμα.

δ. Παρέχει θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας αλλά και στους αλλοδαπούς.

ε. Αναπτύσσονται παράλληλα άλλες οικονομικές δραστηριότητες σχετιζόμενες άμεσα και έμμεσα με την ναυτιλία όπως, μεσιτεία, ασφάλιση, ναυπηγοκατασκευαστική βιομηχανία κλπ.

Επίσης η ναυτιλία αποτελεί το κυριότερο μέσο διάδοσης ιδεών και εθίμων, μέσω προσέγγισης διαφορετικών λιμανιών. Το πλήρωμα ή και οι επιβάτες, έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς ανθρώπους και τρόπο ζωής. Με τον τρόπο αυτό πραγματοποιείται η ανάπτυξη των πολιτισμών, καθιστώντας την θάλασσα, ήδη από αρχαιοτάτων χρόνων, πολιτισμικό διάδρομο(3).

1.2. Η Ελληνική Ναυτιλία - Ιστορική Αναδρομή

Η Ελλάδα είναι κατ' εξοχήν ναυτιλιακό έθνος, καθώς η ναυτιλία αποτελεί την αρχαιότερη μορφή δραστηριοποίησης των Ελλήνων και κυρίαρχο στοιχείο της ελληνικής οικονομικής ανάπτυξης(1). Οι Έλληνες, περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο λαό στον κόσμο, παρέμειναν, κατά τη διάρκεια όλης της πολύχρονης ιστορίας τους ναυτικοί χωρίς διακοπή και αγάπησαν πολύ τη θάλασσα. Σχετικά νωρίς συνειδητοποίησαν ότι η θάλασσα θα μπορούσε να τους προσφέρει έναν τρόπο διαβίωσης, μαζί με τη χαρά της ελευθερίας και την αυξανόμενη ελευθερία του πνεύματος. Η ναυτοσύνη ήρθε ως φυσική εξέλιξη στους Έλληνες και αυτό είχε να κάνει με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας, το κλίμα της και την ατελείωτη ακτογραμμή της.

Η ναυτιλία στην Ελλάδα ξεκίνησε από τους προϊστορικούς χρόνους, με την εμφάνιση και κυριαρχία του στόλου της Κρήτης και σε μικρότερο βαθμό με την ίδρυση παρόμοιων στόλων σε ορισμένες πόλεις της Ηπειρωτικής Ελλάδας. Υπήρχαν περίπου 100 πόλεις που ασκούσαν θαλάσσιο εμπόριο, εκ των οποίων η πρώτη ήταν η Φαιστός. Υπό την ηγεσία

του βασιλιά Μίνωα, οι Κρήτες έγιναν πραγματικά κύριοι των θαλασσών. Η παρακμή της Κρήτης ως ναυτικής δύναμης προέκυψε μέσα από καταστροφές και βίαια γεγονότα.

Έτσι μετά την κυριαρχία των Κρητικών περνάμε στην δεύτερη φάση ανάπτυξης της ναυτιλίας κατά τους προϊστορικούς χρόνους, με την εμφάνιση ναυτικών από τα λιμάνια της Ηπειρωτικής Ελλάδας. Το "DANAIS" και το "ARGO" είναι τα πρώτα ονόματα πλοίων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Το πρώτο ανήκε στον Δαναό και το δεύτερο στον Ιάσονα. Τα πλοία δεν χρησιμοποιήθηκαν μόνο για φορτία αλλά και για περιπετειώδη ταξίδια για να ανακαλύψουν καινούργια μέρη και για αποστολές πολέμου και κατακτήσεων.

Μετάπειτα η ιστορική περίοδος του ελληνικού εμπορικού ναυτικού, ξεκινά περίπου το 1104π.Χ. με την κάθοδο των Δωριέων. Η ανεξαρτησία και η πρόοδος των ελληνικών πόλεων-κρατών οδηγεί στην κυριαρχία των θαλασσών από τους Έλληνες, λόγω της ανάγκης αποικισμού, φυσικής τάσης για εμπόριο μέσω θαλασσών, πολιτικής ελευθερίας και ελευθερίας πνεύματος.

Ακολουθούν οι κατακτήσεις του Μεγάλου Αλεξάνδρου όπου ανοίγουν νέους ορίζοντες για την ναυτιλία. Επεκτείνεται η ελληνική επιρροή στην Ασία, δημιουργώντας νέα λιμάνια από την Ινδία έως τον Περσικό Κόλπο, οργανώνοντας το θαλάσσιο εμπόριο στις χώρες αυτές. Γενικά, με το τέλος των κλασικών χρόνων στην Ελλάδα εμφανίζεται μια νέα περίοδος για την ελληνική ναυτιλία. Νέες μεγαλύτερες πόλεις με περισσότερο πληθυσμό γίνονται εμφανείς, οι πόλεις – κράτη χάνουν την επιρροή τους και ως εκ τούτου το μέγεθος των πλοίων αυξάνεται.

Η θαλάσσια ισχύς των ελληνικών πόλεων – κρατών μειώθηκε κατά την ρωμαϊκή περίοδο, αλλά μόνο στο βαθμό που την ονόμαζαν θαλάσσια δύναμη, καθώς ως φυλή, οι Έλληνες συνέχιζαν να ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

Τα ρωμαϊκά αυστηρά έθιμα δεν επέτρεπαν στους πολίτες να γίνουν έμποροι ή εφοπλιστές. Η Ρώμη όμως χρειαζόταν τις υπηρεσίες του εμπόρου ναυτικού. Γι' αυτό το λόγο αναγκάστηκε να βασιστεί στις γνώσεις και τις εμπειρίες του παραδοσιακού θαλάσσιου λαού, των Ελλήνων. Προκειμένου να εξασφαλίσουν το θαλάσσιο εμπόριό τους οδηγήθηκαν σε μία σειρά μέτρων όπως, άνοιγμα καναλιών, εγκατάσταση φάρων και κυρίως προστασία των εμπορικών πλοίων ιδιαίτερα από τους πειρατές. Έτσι παρατηρείται η αρχή του εμπορικού και τουριστικού εμπορίου.

Φτάνουμε λοιπόν στο έτος 330 μ.Χ. όταν η Κωνσταντινούπολη έγινε πρωτεύουσα του Βυζαντίου. Οι Έλληνες ως η πλειοψηφία στον πληθυσμό του Βυζαντίου, μπόρεσαν να αναπτύξουν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους στην ναυτιλία. Ιδρύθηκε η πρώτη θαλάσσια τράπεζα στην ιστορία για δανεισμό σε καπετάνιους και εφοπλιστές για την κατασκευή πλοίων. Υπήρξε ένα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο μετρούσε τα πλοία, καθόριζε την ιδιοκτησία, έγραφε τα πλοία και διατηρούσε μητρώο διαπιστευμένων καπετάνιων. Καθιερώθηκε επί βυζαντινών χρόνων η αμοιβαία ασφάλιση, τα ναυτιλιακά δάνεια, οι κανονισμοί που διέπουν τη σχέση μεταξύ ιδιοκτήτη και πληρώματος.

Από τον 13^ο αιώνα, το Βυζάντιο χάνει την δύναμή του και ο Έλληνας ναυτικός, αν και παίζει σημαντικό ρόλο υπηρετώντας σε ξένα πλοία, χάνει την επιρροή του και την αίγλη του. Έως τον 16^ο αιώνα η ελληνική ναυτιλία είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Πραγματικά η ανάπτυξη άρχισε να γίνεται ορατή και οι δραστηριότητες στη ναυτιλία επεκτάθηκαν πλέον από τον 18^ο αιώνα(4).

Κατά τον 18ο αιώνα ο ελλαδικός χώρος και τα νησιά αναπτύσσουν την εμπορική και ναυτιλιακή δραστηριότητά τους. Ουσιαστικά όμως η σύγχρονη ελληνική ναυτιλία σηματοδοτείται με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774). Οι υπήκοοι της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και οι Έλληνες έχουν πλέον την δυνατότητα να εισδύσουν στη νότια Ρωσία και την Ουκρανία, όπου σε συνδυασμό με την αποδυνάμωση των μεγάλων δυνάμεων στην Ευρώπη, ευνοείται η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας (5).

Τα χρόνια που έπονται είναι αρκετά δύσκολα με αποκορύφωμα τη δεκαετία της Ελληνικής Επανάστασης (1821-1830). Ο ελληνικός εμπορικός στόλος έγινε πολεμικός, οι εμπορικοί δρόμοι έκλεισαν και τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα παρήκμασαν ή και καταστράφηκαν. Βέβαια με τα χρόνια η γνώση και η εμπειρία της θάλασσας από τους παραδοσιακούς θαλασσινούς έλληνες οδήγησαν στη δημιουργία νέων κέντρων, ιδιαίτερα στα νησιά. Στο τέλος του αιώνα η ναυτιλία των νησιών έχει προχωρήσει τόσο, που οι μεγάλες δυνάμεις, που κυριαρχούσαν στην περιοχή, αρχίζουν να νιώθουν την απειλή.

Ο 19ος αιώνας υπήρξε αιώνας ορόσημο. Με την αποκατάσταση της ειρήνης ιδρύθηκαν νέα ναυπηγεία σε πολλά νησιά και λιμάνια. Το ελληνικό κράτος προσπαθούσε να στηρίξει τη ναυτιλία, αλλά εξαιτίας της έλλειψης νομοθεσίας για παροχή δανείων υπήρξε στροφή προς τους Έλληνες του εξωτερικού. Παράλληλα γίνονται επενδύσεις κεφαλαίων από Έλληνες ομογενείς στην αγορά ατμόπλοιων. Ακολούθησε μια αύξηση του αριθμού αλλά

και της χωρητικότητας των πλοίων. Για την αγορά και την ανακατασκευή τους ήταν πλέον απαραίτητη η άντληση κεφαλαίων, που δεν μπορούσαν να καλυφθούν από τους παραδοσιακούς εφοπλιστές. Για τον λόγο αυτό αναζητήθηκαν πηγές από τις μεγάλες εταιρείες και από ισχυρές επιχειρηματικές συνεργασίες .

Με τη λήξη του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου ο ελληνικός στόλος μειώθηκε σημαντικά. Αρχικά ενώ υπήρξε αύξηση των κερδών και του στόλου, το χάσμα ανάμεσα στους εφοπλιστές (που χρηματοδοτούσαν αποκλειστικά τον ελληνικό στόλο) και το ελληνικό κράτος μεγάλωνε με την επιβολή φόρων και την αύξηση της αξίας των ναύλων. Αυτά τα μέτρα οδήγησαν πολλούς στην οικονομική καταστροφή και στην ανάπτυξη δυσκολιών στις σχέσεις με το κράτος στα χρόνια που ακολούθησαν. Βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι σε διεθνές επίπεδο η ελληνική ναυτιλία παρουσιάζει μια ανοδική πορεία (5).

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν τεράστιο πλήγμα για την ελληνική ναυτιλία, όπου οι βομβαρδισμοί , οι τορπιλισμοί αφάνισαν μεγάλο μέρος του στόλου. Έλληνες εφοπλιστές αγόρασαν πλοία από τον αμερικανικό στόλο, με την οικονομική ενίσχυση του κράτους, καταφέροντας να τον ενισχύσουν και τα ελληνικά πληρώματα να πλέουν πάλι στις θάλασσες.

Στη μεταπολεμική περίοδο η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε ραγδαία στο διεθνές ναυτιλιακό σκηνικό. Αυξήθηκε ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών, το φορτίο (μεταφορά πετρελαίου, σιδηρομεταλλεύματα), δημιουργία μεγαλύτερων πλοίων για τις μεταφορές (δεξαμενόπλοια, bulk carrier), ενώ παράλληλα το ελληνικό κράτος με την φορολογική πολιτική που ακολούθησε ώθησε τους πλοιοκτήτες να υψώσουν την ελληνική σημαία πάλι στα πλοία τους (6).

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν η Ελλάδα κατόρθωσε να διατηρήσει την επιβλητική της θέση στη παγκόσμια ναυτιλία. Κατά την δεκαετία του 1980 αντιμετώπισε μια οικονομική κρίση που ξεπέρασε, με μείωση όμως του στόλου υπό ελληνική σημαία. «Για να συνδεθεί παραγωγικά το πλοίο με τον τόπο, δεν είναι η ναυτιλία αυτή που πρέπει να πάει πίσω. Το κράτος πρέπει να πάει μπρος για να τη συναντήσει», αναφέρει χαρακτηριστικά ο κ. Ν. Ευθυμίου, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Στον 20^ο αιώνα η ελληνική ναυτιλία έχει διαφοροποιήσει τα υδάτινα σύνορά της έχοντας γίνει ευρωπαϊκή. Παρουσιάζεται όμως έντονα ο προβληματισμός για την προστασία της ελληνικής ναυτιλίας , με βάση το θεσμικό πλαίσιο, ώστε να μην εξισωθεί με τις υπόλοιπες

σημαίες της Ε.Ε. (να διατηρήσει την ελληνική σημαία, να υπάρχει ευνοϊκή ναυτιλιακή νομοθεσία, φορολογία). Το κοινώς αποδεκτό είναι ότι θα πρέπει να υπάρξουν συνδυασμένες και συντονισμένες κινήσεις ώστε ο καινούργιος αιώνας να βρει την ελληνική ναυτιλία πιο ισχυρή και ποντοπόρο.

1.3. Τα Ναυτικά Επαγγέλματα

Τα ναυτικά επαγγέλματα είναι αλληλένδετα με το σύνολο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη θάλασσα έχοντας οικονομικά οφέλη. Η ναυτική εργασία είναι ιδιόμορφη λόγω των γενικότερων συνθηκών που αυτή προσφέρεται πάνω στο πλοίο. Ο ναυτικός έρχεται αντιμέτωπος με προβλήματα και ως εργαζόμενος αλλά και ως διαμένων στο πλοίο. Έχει να αντιμετωπίσει τον καιρό, τις πολλές ώρες εργασίας, την μονοτονία. Για το λόγο αυτό, κάποιοι αναλυτές, χαρακτήρισαν το ναυτικό επάγγελμα ως περιπέτεια που εξελίσσεται στον περιορισμένο χώρο ενός πλοίου μέσα στην απεραντοσύνη της θάλασσας(7). Το πλοίο μπορεί να είναι επιβατικό, κρουαζιερόπλοιο, εμπορικό, αλιευτικό, φορτηγό, δεξαμενόπλοιο ακόμα και υποβρύχιο.

Τα πιο παλιά χρόνια δεν γινόταν διάκριση στον τρόπο με τον οποίο ο ναυτικός παρείχε την εργασία του, πνευματική και σωματική. Με την ανάπτυξη της ναυτιλίας, τον διαχωρισμό των ειδικοτήτων στην παροχή εργασίας και την παγίωση εξιδανικευμένων καθηκόντων άρχισαν να καθιερώνονται όροι όπως ναυτεργάτης, πλήρωμα, προσωπικό πλοίου κλπ. Ο νομοθέτης αντιλήφθηκε την αναγκαιότητα καθιέρωσης και διαχωρισμού των ναυτικών από εργάτες της θάλασσας. Έτσι σύμφωνα με το άρθρο 55, παράγραφο 2 του Κ.Δ.Ν.Δ. , ναυτικοί είναι όσοι έχουν εγγραφεί σε ειδικό μητρώο απογραφής και σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. άρθρα 53-83 , πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που με σύμβαση εργασίας προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξαρτήτως της φύσης των εργασιών, αν είναι καθαρά ναυτικές ή όχι. Μέλη πληρώματος μπορεί να είναι ιατροί, μουσικοί κλπ.(3).

Υπάρχει πληθώρα επαγγελματικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα και ορίζονται ως εξής :

- Ο Πλοίαρχος, που είναι υπεύθυνος για τη διακυβέρνηση του πλοίου και τη διοίκηση του πληρώματος.
- Ο Μηχανικός, που ευθύνεται για την συντήρηση και την λειτουργία των μηχανών του πλοίου.

- Το ιατρικό προσωπικό (εάν υπάρχει. Διαφορετικά αντιμετωπίζει επείγουσες καταστάσεις ο Πλοίαρχος).
- Οι αξιωματικοί που προΐστανται των οικονομικών υπηρεσιών του πλοίου.
- Οι λογιστές.
- Οι ηλεκτρολόγοι.
- Το πλήρωμα καταστρώματος (ναύτης, δόκιμος πλοίαρχος).
- Το κατώτερο προσωπικό μηχανοστασίου (μηχανοδηγός, καθαριστής, δόκιμος μηχανικός, λιπαντής).
- Οι διαχειριστές.
- Οι μάγειρες.
- Οι ταξιδιωτικοί συνοδοί και φροντιστές.
- Οι καμαρότοι.
- Οι καθαριστές.

Επομένως, για να ορισθεί κάποιος ως ναυτικός απαιτείται να είναι εγγεγραμμένος στο ειδικό μητρώο απογραφής, αποκτώντας το ναυτικό του φυλλάδιο. Τις ναυτικές του υπηρεσίες τις προσφέρει καθ' όλη τη διάρκεια που αυτός είναι ναυτολογημένος στο πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Ο Έλληνας Πλοίαρχος

2.1. Η Εκπαίδευση των Πλοιάρχων

Ο όρος **εκπαίδευση** αναφέρεται στη *συνολική διαδικασία για την ανάπτυξη των ικανοτήτων του ανθρώπου και την διαμόρφωση κανόνων ατομικής και κοινωνικής συμπεριφοράς*. Καθήκον της είναι να παρέχει όχι μόνο τις στοιχειώδεις γνώσεις αλλά και να κάνει τον νέο ικανό να τις χρησιμοποιήσει κατάλληλα και να εμπεδώσει έπειτα από κριτική τα μηνύματά της. Σύμφωνα με την UNESCO , ο όρος εκπαίδευση σημαίνει *« την οργανωμένη και με διάρκεια διδακτική προσπάθεια, που σκοπό έχει να εφοδιάσει τον άνθρωπο με γνώσεις, να του αναπτύξει δεξιότητες και να δημιουργήσει στον καθένα την ικανότητα της επικοινωνίας και της κατανόησης των άλλων, συμβάλλοντας έτσι στην κοινωνικοποίησή του γενικότερα. Οι γνώσεις, οι δεξιότητες και οι ικανότητες που προσφέρει και αναπτύσσει η εκπαίδευση, παρακολουθούν τον άνθρωπο σε όλες τις δραστηριότητες της ζωής του»*.

Όταν γίνεται αναφορά στην εκπαίδευση εννοείται το εκπαιδευτικό σύστημα, η κοινωνική λειτουργία που δίνει γνώσεις και αξίες στον άνθρωπο, με σκοπό την επαγγελματική του κατάρτιση και την ηθικοπνευματική και κοινωνική του ολοκλήρωση.

Η ναυτική εκπαίδευση χρειάζεται να αντιμετωπίζεται με ξεχωριστή φροντίδα. Προσφέρει μόρφωση υψηλής ποιότητας και δίνει στους σπουδαστές τα αναγκαία εφόδια για να γίνουν αξιωματικοί που θα συμβάλλουν όχι μόνο στην ποιοτική βελτίωση της Ναυτιλίας, αλλά και στην ποιοτική επαγγελματική αποκατάσταση και κοινωνική καταξίωση.

Ειδικότερα στόχος είναι : α) η εκπαίδευση στελεχών με ικανότητες, προσόντα και μόρφωση αναλόγως των τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων καθιστώντας τα ικανά να επανδρώσουν τα πλοία και να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις , β) η μετεκπαίδευση των μελλοντικών στελεχών και πληρωμάτων σε ειδικό γνωστικό αντικείμενο, όπως τα ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα.

Φορέας υπεύθυνος για την οργάνωση, διοίκηση και επόπτευση της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης είναι η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής(8). Όλες οι Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού τελούν υπό τον έλεγχο του Υ.ΝΑ.Ν.Π. Τα επίπεδα εκπαίδευσης που παρέχεται στις σχολές Εμπορικού Ναυτικού είναι τα ακόλουθα:

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

Η ιδέα για ίδρυση ειδικών σχολείων υποδομής στην ναυτοσύνη είναι πολύ παλιά στην Ελλάδα. Προήλθε από την κατανόηση ότι οι νέοι που επιθυμούσαν να ασχοληθούν με την θάλασσα πέρα από τις θεωρητικές γνώσεις ήταν απαραίτητες και οι πρακτικές. Τα σχολεία αυτά αρχικά είχαν καθηγητές από την τοπική κοινωνία ή από το εξωτερικό. Σε αυτές μαθήτευαν επί το πλείστον παιδιά καπετάνιων και εφοπλιστών. Οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.), αναβαθμίστηκαν σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) με το Ν. 2638/1998 (Φ.Ε.Κ. 204/Α) και πλέον εισάγονται νέοι και νέες που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν ως αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού (3).

Οι σπουδαστές μέχρι την ολοκλήρωση των μαθημάτων και στο τέλος πριν όμως την αποφοίτησή τους πρέπει να έχουν συγκεντρώσει 12 μήνες πρακτικής άσκησης σε πλοίο (μπάρκο), όπου και αμείβονται. Οι Α.Ε.Ν. σήμερα είναι 11 στον αριθμό. Συγκεκριμένα:

Η **Α.Ε.Ν. Ύδρας**, η πρώτη δημόσια ναυτική σχολή. Είναι σχολή Πλοιάρχων και παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης στους σπουδαστές. Η **Α.Ε.Ν. Κύμης**, είναι και αυτή αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων και παρέχει επίσης τη δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης στους σπουδαστές. Η **Α.Ε.Ν. Ασπροπύργου**, είναι η μεγαλύτερη σχολή με τους περισσότερους σπουδαστές. Λειτουργεί ως σχολή Πλοιάρχων και Μηχανικών. Είναι μόνο εξωτερικής φοίτησης. Λειτουργεί και Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων. Η **Α.Ε.Ν. Μακεδονίας**, λειτουργεί ως σχολή Πλοιάρχων και Μηχανικών. Η σχολή παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση. Δίπλα από το κτίριό της στεγάζεται και Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων. Οι **Α.Ε.Ν. Οινουσσών και Α.Ε.Ν. Σύρου**, όπου είναι σχολές μόνο Πλοιάρχων και οι σπουδαστές μπορούν να μείνουν στην εστία τους. Η **Α.Ε.Ν. Χίου**, όπου είναι σχολή μόνο Μηχανικών και προσφέρει την δυνατότητα εσωτερικής και εξωτερικής φοίτησης. Η **Α.Ε.Ν. Ηπείρου**, έως το 1992 ήταν γνωστή ως σχολή Ραδιοτηλεγραφητών. Είναι αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων, η μεγαλύτερη στην Ελλάδα, και παρέχει εσωτερική φοίτηση στους σπουδαστές της. Αξιοσημείωτο είναι ότι στα εργαστήριά της διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα επικοινωνιών πλοίου. Η **Α.Ε.Ν.**

Κρήτης, λειτουργεί ως σχολή Πλοιάρχων και Μηχανικών και παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση. Η **Α.Ε.Ν. Ιονίων Νήσων**, είναι αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων, με εσωτερική φοίτηση. Τέλος, η **Α.Ε.Ν. Καλύμνου**, η οποία ιδρύθηκε τον Δεκέμβριο 2018 αποτελεί την 11^η σχολή Πλοιάρχων με εσωτερική φοίτηση και σύγχρονες εγκαταστάσεις.

2.1.2. Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (Σ.Σ.Π.Μ.)

Σε αυτές τις σχολές οι ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων που εργάζονται στα πλοία, μπορούν να λάβουν δωρεάν εκπαίδευση στη χρήση σωστικών και πυροσβεστικών μέσων που διαθέτουν και στην παροχή πρώτων βοηθειών. Η εκπαίδευση είναι ταχύρρυθμη και διαρκεί δώδεκα ημέρες. Οι γνώσεις που αποκτούνται είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών - συμπεριλαμβανομένου και των Πλοιάρχων- που σχετίζονται με την προσωπική τους ασφάλεια κατά την διάρκεια εργασίας τους στα πλοία.

2.1.3. Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.)

Στα Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. παρέχονται γνώσεις ανωτέρου επιπέδου προκειμένου οι αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού να βελτιώσουν ιεραρχικά τη θέση τους. Η φοίτηση είναι δωρεάν, χωρίζεται σε κύκλους σπουδών και στους εκπαιδευόμενους κατά τη διάρκειά της καταβάλλεται ημερήσια αποζημίωση.

2.1.4. Ναυτική Επαγγελματική Κατάρτιση και Επιμόρφωση (Ν.Ε.Κ.Ε.)

Με το νόμο 3153/2003 (Φ.Ε.Κ. 153/Α) δίνεται στους ιδιώτες η δυνατότητα να ιδρύουν σχολές Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (Ν.Ε.Κ.Ε.). Με τον τρόπο αυτό καθιερώνεται και η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση. Βέβαια εξαιρούνται οι Α.Ε.Ν., οι οποίες εξακολουθούν να διατηρούν τον δημόσιο χαρακτήρα τους (3).

Ας ελπίσουμε ότι ένας λαός που έχει αξιόλογη πνευματική και ναυτική κληρονομιά, με την συμβολή μιας ολοκληρωμένης εκπαίδευσης, θα μπορέσει να τη διατηρήσει και να την επαυξήσει.

2.2. Ο Έλληνας Πλοίαρχος – Τα κύρια χαρακτηριστικά του

Η ναυτική εργασία, ιδιαίτερα για όσους εργάζονται σε εμπορικά πλοία, είναι ιδιόμορφη και εντελώς διαφορετική από τις υπόλοιπες εργασίες. Η αναγκαιότητα παραμονής του ναυτικού στο πλοίο κάτω από αντίξοες συνθήκες, εξαιτίας των θαλάσσιων κινδύνων που αντιμετωπίζει, της σκληρότητας του ναυτικού επαγγέλματος και της ρουτίνας της ναυτικής ζωής, είναι δύσκολη υπόθεση.

Ο ρόλος των ανθρωπίνων σχέσεων στην κοινωνία του πλοίου και η ρύθμισή τους ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος είναι καθοριστική, ώστε να υπάρχει μεταξύ τους κοινό πνεύμα συνεργασίας και προσφοράς. Είναι αναγκαίο όμως να δοθεί έμφαση στη σημασία που έχουν οι ανθρώπινες σχέσεις σε κάθετη μορφή, δηλαδή ανάμεσα στον πλοίαρχο και στο πλήρωμα (8).

Ο Πλοίαρχος είναι ο επικεφαλής του πληρώματος και αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη. Απαραίτητη προϋπόθεση για την άσκηση του επαγγέλματος είναι η κατοχή κατάλληλου πιστοποιητικού που έχει εκδοθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υ.ΝΑ.Ν.Π. ύστερα από επιτυχή φοίτηση και εξετάσεις σύμφωνα με το πρόγραμμα σπουδών του Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο ναυτολόγιο του πλοίου.

Ο Αξιοματικός Εμπορικού Ναυτικού για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, αλλά και τη δυνατότητα να ανταπεξέλθει στα καθήκοντά του θα πρέπει να διαθέτει :

- Γνώση τουλάχιστον της αγγλικής γλώσσας (επιπλέον ξένη γλώσσα θεωρείται πρόσθετο προσόν και προσμετράται).
- Γνώση της λειτουργίας και των προβλημάτων του πλοίου.
- Υπευθυνότητα, αποφασιστικότητα και κριτική σκέψη.
- Τόλμη, ευστροφία, ικανότητα εκπαίδευσης και ομιλίας στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα.
- Συναισθηματική ωριμότητα και καλή υγεία.
- Ικανότητα επικοινωνίας, χειρισμού συγκρούσεων και προστριβών, εμπύχωσης, ενθάρρυνσης.
- Αγάπη για τη θάλασσα και τα ταξίδια.
- Ικανότητα προγραμματισμού, οργάνωσης, συντονισμού.
- Γνώσεις ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων.
- Διορατικότητα, ικανότητα να διαχειρίζεται κάθε ζήτημα ανθρωπίνων σχέσεων επί του πλοίου και να μεταφέρει σαφώς και εγκαίρως το «όραμα» και τη στοχοθεσία της εταιρείας στο πλήρωμα.

Το πλοίο ανάλογα με τη σημαία της χώρας που έχει στα ταξίδια του στην ανοιχτή θάλασσα υπολογίζεται και ως εθνικό έδαφος της χώρας αυτής. Οι αποφάσεις που λαμβάνει ο Πλοίαρχος κάθε στιγμή θα πρέπει να (1) χαρακτηρίζονται από τα νομικά όρια δικαιοδοσίας του, (2) προσδιορίζονται από τις προτεραιότητες που πρέπει να δοθούν σε κάθε περίπτωση, (3) στοχεύουν στην υλοποίηση των υποχρεώσεων -

εργασιών που έχει αναλάβει το πλοίο και (4) συνάδουν στο πνεύμα συνεργασίας και αλληλοσεβασμού σεβόμενος τις ανάγκες του πλήρωματος (9).

Μια ξεχωριστή θεωρία (Mintzberg 1989) υποστηρίζει ότι ο Πλοίαρχος επί της ουσίας είναι ο ηγέτης του πλοίου. Είναι αυτός που *παρακινεί, ενεργοποιεί το πλήρωμα ενώ παράλληλα είναι υπεύθυνος για την επιλογή και την εκπαίδευσή του. Ο ηγέτης διαχειρίζεται αξίες και πρέπει να δημιουργεί την κατάλληλη κουλτούρα- στην ουσία να μεταφέρει την κουλτούρα της εταιρείας- με σκοπό να βρει τρόπους για συνεχή βελτίωση αλλά και καινοτομίες.*

Ένας Πλοίαρχος ηγέτης πρέπει να μπορεί να αναδείξει τις ικανότητες , τις γνώσεις, κάθε προσώπου επί του πλοίου. Πρόκειται για έναν χαρισματικό ηγέτη – χάρισμα με το οποίο εν μέρει γεννιέσαι και μπορείς να καλλιεργήσεις - (10). Χαρακτηριστικά ο κ. Ρόουτς, ιστορικός θεάτρου στο Πανεπιστήμιο του Γέιλ, παρομοιάζει το χάρισμα του ηγέτη με το τέλειο σουτ : αν το έχεις μπορείς να το καλλιεργήσεις, αν όχι , είναι δύσκολο να βελτιωθείς και ποτέ δεν θα το αποκτήσεις πλήρως.

Το στοιχείο αυτό του χαρισματικού ηγέτη δίνει τη δυνατότητα ώθησης των ανθρώπων , των εργαζομένων να πετύχουν περισσότερα απ' όσα τους έχουν ζητηθεί, κατά την άσκηση του έργου τους.

2.3. Δικαιώματα του Πλοίαρχου ως ναυτικού

Ο Πλοίαρχος κατά την εκτέλεση της αποστολής του για την εύρυθμη λειτουργία της υπηρεσίας στο πλοίο απαιτείται να έχει κάποια πιστοποιητικά και προσόντα που προσδιορίζονται για όλους τους εργαζομένους πλοίαρχους και λοιπούς ναυτικούς, από τις ρυθμίσεις της Διεθνούς Σύμβασης του 1978 (STCW) και τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006, η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον νόμο 4078/2012. Η Σύμβαση αυτή ρυθμίζει τα εργασιακά ζητήματα των ναυτικών όπως, εκπαίδευση, συνθήκες εργασίας, δικαιώματα και υποχρεώσεις κλπ.

Στη νομοθεσία, ο Πλοίαρχος συχνά αντιμετωπίζεται ξεχωριστά από το υπόλοιπο πλήρωμα του πλοίου. Όταν δεν ορίζονται ειδικές διατάξεις από τον νόμο, τότε εφαρμόζεται ότι ισχύει και για το λοιπό πλήρωμα, εφόσον προσαρμόζονται στη φύση του λειτουργήματος του Πλοίαρχου. (Άρθρο 52 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου).

Για να μπορέσει κάποιος να ασκήσει το επάγγελμα του ναυτικού, αντίστοιχα και του Πλοίαρχου, πρέπει να είναι απογεγραμμένος ναυτικός (Άρθρο 55-64 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου). Στους ναυτικούς που απογράφονται εκδίδεται το ναυτικό φυλλάδιο (11). Εφόσον απογραφεί και εγγραφεί στα μητρώα μη εργαζόμενων ναυτικών των γραφείων ευρέσεως ναυτικής εργασίας ή λιμεναρχείων (Άρθρο 93 § 2 Κ.Δ.Ν.Δ.) ο Πλοίαρχος προσλαμβάνεται και υπογράφει σύμβαση ναυτολογήσεως, συνομολογούμενη μετά του πλοιοκτήτη ή του ειδικώς εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (Άρθρο 37 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Η σύμβαση ναυτολογήσεως συνομολογείται με τον Πλοίαρχο και συντελείται με την εγγραφή στο ναυτολόγιο. Η εγγραφή γίνεται από τον λιμενάρχη ή από τον πρόξενο (Άρθρα 53-55 Κ.Ι.Ν.Δ.). Με βάση τη σύμβαση ναυτολογήσεώς του ο Πλοίαρχος έχει ορισμένα δικαιώματα, τα οποία καθορίζονται από τον Κ.Ι.Ν.Δ. Πολλά από αυτά προκύπτουν από την ιδιότητά του ως ναυτικός και είναι τα εξής :

1) Δικαίωμα μισθού

Ο Πλοίαρχος και κάθε ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει τον μισθό των μηνών και ημερών που διαρκεί η ναυτολόγησή του , κατά τη διάρκεια που προσφέρει τις υπηρεσίες του. Ακόμη και αν η εργασία του διαρκέσει λιγότερο από ένα μήνα, ο ναυτικός δικαιούται μηνιαίο μισθό με πλήρης αποδοχές, εκτός αν η λύση της συμβάσεως οφείλεται σε υπαιτιότητά του.

Οι συλλογικές συμβάσεις που υπογράφονται μεταξύ οργανώσεων που αντιπροσωπεύουν τόσο τους εφοπλιστές όσο και τους ναυτικούς καθορίζουν τους μισθούς των ναυτικών, και του Πλοίαρχου αντίστοιχα. Είναι όμως εφικτό και δεν είναι αντίθετο στον νόμο να συμφωνείται με ατομική σύμβαση του ναυτικού, μισθός μεγαλύτερος από αυτόν που προβλέπει η συλλογική σύμβαση εργασίας. Απαγορεύεται όμως να συμφωνείται μικρότερος μισθός από αυτόν των συλλογικών συμβάσεων.

Η ημέρα ναυτολογήσεως και απολύσεως θεωρούνται ως πλήρεις ημέρες εργασίας. Η προκαταβολή που δικαιούται να λάβει ένας ναυτικός είναι μέχρι το ποσό που αντιστοιχεί στο μισθό ενός μηνός.

Αν ο ναυτικός, και ο Πλοίαρχος, χρειάζεται να ταξιδέψει για να φτάσει στο πλοίο στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί, ο μισθός του, στον οποίο περιλαμβάνεται και η διατροφή, αρχίζει από την ημέρα αναχωρήσεώς του. Αν ο ναυτικός απολυθεί από το

πλοίο και δικαιούται επιστροφή στον τόπο διαμονής του, δικαιούται επίσης μισθό και αντίτιμο διατροφής μέχρι την ημέρα αναχωρήσεώς του από το λιμάνι που απολύθηκε.

Όταν ο ναυτικός δεν παρέχει τις υπηρεσίες του χωρίς λόγο, τότε δεν παίρνει τον μισθό που του αναλογεί σύμφωνα με τις υπηρεσίες του και ευθύνεται για αποζημίωση του πλοιοκτήτη, αν από τις παραλείψεις του προκύψει ζημιά στο πλοίο. Έχει επίσης ποινικές και πειθαρχικές ευθύνες για παράβαση των σχετικών κανονισμών και διατάξεων (Άρθρο 65 Κ.Ι.Ν.Δ.) (11).

2) Δικαίωμα τροφής και διαμονής στο πλοίο

Ο ναυτικός καθ' όλη τη διάρκεια που υπηρετεί και διαμένει στο πλοίο δικαιούται να μένει σε κατάλληλο χώρο και να του παρέχεται τροφή. Οι δαπάνες τροφοδοσίας και ενδιαίτησεως του πληρώματος βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή. Το καθημερινό πρόγραμμα διατροφής του πληρώματος, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και τηρείται υποχρεωτικά και χωρίς αλλαγές, με ευθύνη του Πλοίαρχου, ο οποίος είναι υπεύθυνος ώστε τα τρόφιμα που χορηγούνται στο πλήρωμα να είναι υγιεινά, καλής ποιότητας και επαρκή σε ποσότητα (11).

3) Προσαύξηση μισθού – Επιδόματα

Όλοι οι ναυτικοί και οι Πλοίαρχοι εκτός από το βασικό μισθό λαμβάνουν και ορισμένα επιδόματα, που είτε δίνονται οικειοθελώς από τον πλοιοκτήτη, είτε ορίζονται από τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Τα επιδόματα αυτά είναι τα εξής:

α) *Το δώρο πλοιοκτήτη (bonus)*, ο ναυτικός δύναται να λάβει μισθό μεγαλύτερο από αυτόν που ορίζουν οι συλλογικές συμβάσεις. Το επί πλέον χρηματικό ποσό που συμφωνείται με την ατομική σύμβαση του ναυτικού στη διεθνή ορολογία ονομάζεται «bonus» και αποτελεί προσαύξηση του μισθού (επιμίσθιο). Το επιμίσθιο, αφού καθορισθεί κατά τη ναυτολόγηση του ναυτικού, παρέχεται από τον πλοιοκτήτη υποχρεωτικά και δεν μπορεί να ανακληθεί ή να συμψηφισθεί με τις αυξήσεις που δίνονται με τη νέα συλλογική σύμβαση, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί κάτι διαφορετικό με την ατομική σύμβαση.

β) *Επίδομα Κυριακών*, για όλες τις Κυριακές που οι ναυτικοί βρίσκονται πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού καταβάλλεται επίδομα που ανέρχεται σε ποσοστό 22% επί του βασικού μισθού της συλλογικής συμβάσεως. Σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση

αυτό το επίδομα, δίνεται σε όλα τα μέλη του πληρώματος, άσχετα αν προσφέρουν ή όχι υπηρεσίες κατά την Κυριακή. Τα μέλη του πληρώματος όμως είναι υποχρεωμένα να παρέχουν τις υπηρεσίες τους, αν παρουσιαστεί ανάγκη εκτελέσεως ποικίλων επειγουσών εργασιών που δεν επιδέχονται αναβολή. Τέτοιου είδους εργασίες είναι αυτές που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, την προετοιμασία κατάπλου ή απόπλου κ.λ.π ...

γ) *Επίδομα άδειας*, οι ναυτικοί δικαιούνται άδεια, οκτώ μέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας σύμφωνα με τη συλλογική σύμβαση. Κατά τη διάρκεια της άδειας, ο ναυτικός λαμβάνει το βασικό μισθό που αναλογεί στις ημέρες άδειας που δικαιούται, με προσαύξηση του επιδόματος Κυριακών και του επιδόματος δεξαμενόπλοιου.

Επίσης δικαιούται και το αντίτιμο τροφής. Την άδεια την εγκρίνει ο Πλοίαρχος και δίνεται μόνο αν το επιτρέπουν οι ανάγκες του πλοίου. Στην πράξη, η άδεια δεν λαμβάνεται σε ημέρες αλλά καταβάλλεται σε χρήμα, κατά την απόλυση του ναυτικού, μαζί με το αντίτιμο τροφής.

δ) *Οικογενειακά επιδόματα*, διατηρείται Ειδικός Λογαριασμός Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.ΛΟ.Ε.Ν.) υπό την εποπτεία του Υ.ΝΑ.Ν.Π. που συντηρείται από εισφορές εφοπλιστών (2%) και ναυτικών (1%) με σκοπό την καταβολή οικογενειακού επιδόματος σε ναυτικούς, ανάλογα με την υπηρεσία και τον αριθμό ανηλίκων τέκνων.

ε) *Επίδομα δεξαμενόπλοιου*, στους ναυτικούς που ναυτολογούνται σε δεξαμενόπλοια και σε πλοία τύπου Ore Bulk Oil (O.B.O.) δίνεται επίδομα ίσο με το 10% επάνω στο μισθό της συλλογικής συμβάσεως εργασίας, υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία αυτά μεταφέρουν υγρά καύσιμα (στους Πλοίαρχους το επίδομα είναι 15%, βάσει της συλλογικής συμβάσεώς τους). Το ανάλογο επίδομα δίνεται και στους ναυτικούς που επανδρώνουν φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) αν αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά υλικά, σε ποσότητα πάνω από το ποσοστό του 5% της χωρητικότητας του πλοίου. Αντίστοιχα για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια δίνεται επίδομα 20% επί του μισθού της συλλογικής συμβάσεως.

στ) *Επίδομα εμπόλεμης ζώνης*, Στο πλοίο που καταπλέει σε περιοχές- χώρες που διενεργούνται πολεμικές επιχειρήσεις, το πλήρωμα πληρώνεται με πρόσθετο έκτακτο επίδομα που ορίζεται με ειδικές συλλογικές συμβάσεις. Όσες μέρες το πλοίο παραμένει μέσα στην επικίνδυνη περιοχή καταβάλλεται στο πλήρωμα και το επίδομα αυτό. Αν τυχόν ο ναυτικός κατ' επέκταση και ο Πλοίαρχος τραυματιστεί σε τέτοιο βαθμό που να του

προκαλέσει πλήρη ή μερική ανικανότητα για εργασία, τότε η πλοιοκτήτρια εταιρεία, σύμφωνα με τις ίδιες συλλογικές συμβάσεις υποχρεούται σε αποζημίωση που καταβάλλεται στον ίδιο ή στην οικογένειά του (11).

4) Άδεια μετ' αποδοχών

Ο Πλοίαρχος και όλοι οι ναυτικοί (Κανονισμός 2.4 της Διεθνούς Σύμβασης 2006 και στο Άρθρο 9 της Υ.Α. 3522.2/8/2013) δικαιούνται άδεια μετ' αποδοχών στον τόπο όπου θα παλιννοστηθούν (στον τόπο διαμονής τους μετά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι του εξωτερικού με έξοδα του πλοιοκτήτη) ή δωρεάν μεταφορά σε τόπο κοντά στην κατοικία τους και άδειες εξόδου στην ξηρά σε τακτά χρονικά διαστήματα. Στον χρόνο αδειάς δεν προσμετρούνται οι μέρες ασθενείας ή η αποχή από την εργασία λόγω τραυματισμού. Ο Πλοίαρχος λαμβάνει την ετήσια άδειά του έπειτα από συνεννόηση με τον πλοιοκτήτη.

5) Κάλυψη σε περίπτωση ασθενείας ή εργατικού ατυχήματος

Ο ναυτικός, επομένως και ο Πλοίαρχος, σε περίπτωση ασθενείας δικαιούται τον μισθό και νοσηλεύεται με δαπάνες του πλοιοκτήτη. Αν η σύμβαση ναυτολόγησεως λυθεί λόγω της ασθένειας και ο ασθενής χρειάζεται να μεταφερθεί για νοσηλεία εκτός του πλοίου, δικαιούται τα νοσήλια και τον μισθό όχι όμως περισσότερο από τέσσερις μήνες μετά τη λύση της σύμβασης. Το ύψος του μισθού ορίζεται από την συλλογική σύμβαση εργασίας.

Τα ανωτέρω ισχύουν και σε περίπτωση ατυχήματος από βίαιο συμβάν, που σχετίζεται με την εργασία ή κατά την διάρκεια άδειας ή παλιννόστησης. Εάν ο ναυτικός υποστεί ανικανότητα προς εργασία ή ακόμα και σε περίπτωση θανάτου εφαρμόζονται ειδικές διατάξεις αποζημιώσεως. Τέλος αντί των παροχών επιτρέπεται να συνομολογείται ειδικός μισθός (Άρθρο 66 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Ασθένεια που εκδηλώνεται μετά τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης δεν καλύπτεται. Αν η ασθένεια οφείλεται σε πταίσμα του πάσχοντος τότε αυτός δικαιούται μόνο τη νοσηλεία και όχι τις χρηματικές παροχές που ορίζει ο νόμος (Άρθρο 67 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Χρειάζεται να σημειωθεί ότι ως νοσήλια εννοούνται οι δαπάνες που είναι αναγκαίες για την θεραπεία μέχρι την ανάρρωση του ασθενούς όπως δαπάνες για γιατρούς, φάρμακα, εξετάσεις, περίθαλψη στο νοσοκομείο. Ενώ ως μισθός λογίζεται ο κανονικός μισθός και η τροφή. Αν η τροφή δεν παρέχεται σε είδος αλλά ούτε και στα νοσήλια τότε η αξία της προστίθεται στο μισθό.

6) Αποζημίωση λόγω ναυαγίου

Σε περίπτωση ναυαγίου, ο Πλοίαρχος και κάθε ναυτικός δικαιούται μισθό για τις ημέρες που εργάστηκε για τη διάσωση του πλοίου, όλων όσων επέβαιναν σε αυτό (μέλη του πληρώματος και επιβάτες) και του φορτίου. Επιπροσθέτως δικαιούται μισθό το πολύ δύο μηνών για την αντιμετώπιση της ανεργίας και εφόσον δεν ναυτολογήθηκε και δεν παρέχει τις υπηρεσίες του σε άλλο πλοίο (Άρθρο 62 Κ.Ι.Ν.Δ.) . Επίσης δικαιούται εύλογη αποζημίωση για την απώλεια αντικειμένων της επαγγελματικής του χρήσεως εξαιτίας του ναυαγίου.

7) Αποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως

Δύναται η σύμβαση ναυτολόγησεως να λυθεί χωρίς να οφείλεται σε υπαιτιότητα του ναυτικού. Σε μία τέτοια περίπτωση καταβάλλεται σ' αυτόν αποζημίωση.

Οι λόγοι λύσεως της σύμβασης ναυτολόγησεως που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του ναυτικού είναι:

- α) Καταστροφή του πλοίου.
- β) Επιβεβλημένη πώληση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό.
- γ) Αδυναμία προς πλουν.
- δ) Καταγγελία της συμβάσεως από το ναυτικό με υπαιτιότητα του πλοίου.
- ε) Καταγγελία της συμβάσεως από τον Πλοίαρχο, χωρίς όμως να συντρέχει περίπτωση υπαιτιότητας του ναυτικού.

Σε περίπτωση καταστροφής του πλοίου ή ναυαγίου, ο ναυτικός έχει το δικαίωμα να διαλέξει ανάμεσα στο μισθό δύο μηνών ή την αποζημίωση λόγω λύσεως της συμβάσεως ναυτολόγησης. Το ύψος της αποζημιώσεως ανέρχεται σε ποσό ίσο προς το μισθό δεκαπέντε ημερών. Εάν η λύση της συμβάσεως πραγματοποιηθεί σε ξένο λιμάνι της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς θάλασσας ή της Ευρώπης η αποζημίωση διπλασιάζεται, εάν όμως πραγματοποιηθεί σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της αλλοδαπής τριπλασιάζεται.

Εάν η λύση της συμβάσεως πραγματοποιηθεί λόγω κατασχέσεως του πλοίου, επιβεβλημένης πωλήσεώς του σε δημόσιο πλειστηριασμό, αδυναμίας προς πλουν ή παροπλισμού τουλάχιστον δεκαπέντε ημερών η ανωτέρω αποζημίωση μειώνεται στο μισό, όχι όμως κάτω από το μισθό δεκαπέντε ημερών (11).

8) Δικαίωμα παλιννοστήσεως

Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να καλύψει τα έξοδα επιστροφής του ναυτικού και του Πλοίαρχου στην Ελλάδα όταν η σύμβαση ναυτολογήσεως λυθεί, δηλαδή ο ναυτικός δικαιούται να παλιννοστηθεί.

Από την άλλη πλευρά οι αλλοδαποί ναυτικοί δικαιούνται την κάλυψη της μετάβασής τους στη χώρα της ιθαγένειά τους ή στο λιμάνι ενάρξεως του πλου ή στον τόπο υπογραφής της συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Οι ναυτικοί σύμφωνα με την συλλογική σύμβαση ναυτολογήσεως δικαιούνται εισιτήριο μεταφοράς ως εξής:

α) Σιδηροδρομικός: Οι αξιωματικοί με εισιτήριο Α' θέσεως και οι λοιποί Β' θέσεως.

β) Αεροπορικός: Όλοι οι ναυτικοί, άσχετα από το βαθμό τους, τουριστικής θέσεως.

γ) Ατμοπλοϊκός: Οι αξιωματικοί με εισιτήριο Α' θέσεως και οι λοιποί τουριστικής θέσεως.

δ) Σε πλοία που διαθέτουν και καμπίνες Β' θέσεως : Οι Α' Πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί δικαιούνται εισιτήριο Α' θέσεως, οι λοιποί αξιωματικοί εισιτήριο Β' θέσεως και τα κατώτερα πληρώματα τουριστικής θέσεως.

Παλιννόστηση δικαιούνται όλοι οι ναυτικοί, εκτός από αυτούς που απολύονται :

α) Έπειτα από εξακριβωμένο παράπτωμα του ναυτικού, από την κατά τόπους λιμενική ή προξενική αρχή , δικαιολογείται η καταγγελία της συμβάσεως από τον Πλοίαρχο.

β) Προτού συμπληρωθεί ο υποχρεωτικός χρόνος υπηρεσίας καταγγέλλεται χωρίς λόγο η σύμβαση από το ναυτικό (επτά ή έξι μήνες για τα φορτηγά ή δεξαμενόπλοια, ή πριν τη συμπλήρωση του χρόνου που έχει συμφωνηθεί για σύμβαση ορισμένου χρόνου).

γ) Λόγο λήξεως της συμβάσεως ορισμένου πλου, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά (Άρθρο 78 παρ. γ Κ.Ι.Ν.Δ.) (11).

9) Δικαίωμα του απολυμένου Πλοίαρχου- συμπλοιοκτήτη να διαθέσει τη μερίδα του

Τέλος μπορεί να αναφερθεί και το δικαίωμα του Πλοίαρχου ως ναυτικού στην πλέον ιδιαίτερη περίπτωση να είναι συμπλοιοκτήτης. Ως συμπλοιοκτησία θεωρείται η συνεκμετάλλευση ενός πλοίου από όσους έχουν συγκυριότητα σε αυτό (Άρθρο 10

Κ.Ι.Ν.Δ.). Όταν λοιπόν ο συμπλοιοκτήτης – Πλοίαρχος απολυθεί έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τους λοιπούς συμπλοιοκτήτες να εξαγοράσουν τη μερίδα του. Το τίμημα καθορίζεται από το δικαστήριο μετά από γνωμοδότηση πραγματογνωμόνων. Η κυριότητα δεν μεταβιβάζεται πριν καταβληθεί το τίμημα (Άρθρο 21 ΚΙΝΔ). Η δήλωση, η αίτηση ή η δικαστική απόφαση που καθορίζει το τίμημα, καθώς και η απόδειξη καταβολής του πρέπει να καταχωρούνται στο νηολόγιο (Άρθρο 6 ΚΙΝΔ).

2.4. Υποχρεώσεις του Πλοίαρχου ως ναυτικού

Ο Πλοίαρχος πέραν από δικαιώματα έχει και υποχρεώσεις που απορρέουν από τη φύση του λειτουργήματός του, καθώς και την ιδιότητά του ως ναυτικού. Ορισμένες από αυτές είναι οι κάτωθι:

1) Υποχρέωση εκτέλεσης της υπηρεσίας του

Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με τον νόμο, την σύμβαση ναυτολογήσεως, τους κανονισμούς και να υπακούει όποτε και αν απαιτηθεί στις εντολές των ιεραρχικά ανωτέρων του (για τον Πλοίαρχο είναι ο πλοιοκτήτης, ενώ για το λοιπό πλήρωμα ο Πλοίαρχος). Ο Πλοίαρχος επιπλέον μπορεί να απαιτήσει πρόσθετη εργασία εάν παραστεί ανάγκη, κάτι που ισχύει και για τον ίδιο. Η υποχρέωση αυτή παρότι προβλέπεται ρητά για τα μέλη του πληρώματος, για τον Πλοίαρχο δεν αναφέρει τίποτα, μάλλον γιατί θεωρείται δεδομένο καθόσον αυτός είναι ο επικεφαλής και υπεύθυνος της επιτυχίας της θαλάσσιας αποστολής (Άρθρο 57 Κ.Ι.Ν.Δ.). Γενικότερα ο Πλοίαρχος ευθύνεται « δια παν πταίσμα », για οποιαδήποτε αμέλεια (Άρθρο 40 Κ.Ι.Ν.Δ.).

2) Υποχρέωση επιβίβασης και παραμονής στο πλοίο

Υποχρέωση του Πλοίαρχου και κάθε ναυτικού είναι η επιβίβαση στο πλοίο αμέσως μετά την ναυτολόγησή του, μετά την εγγραφή του στο ναυτολόγιο του πλοίου, όπου και μπαίνει σε ισχύ η σύμβαση εργασίας του. Αν ο ναυτικός αδικαιολόγητα δεν παρουσιαστεί στο πλοίο, τότε ο πλοιοκτήτης έχει το δικαίωμα να υπαναχωρήσει, δηλαδή να δηλώσει στον ναυτικό και κατ' επέκταση και στον Πλοίαρχο ότι η σύμβαση παύει να ισχύει (Άρθρο 56 και 52 του Κ.Ι.Ν.Δ.). Ο θαλάσσιος επιχειρηματίας μπορεί να καταγγείλει τη σύμβαση του Πλοίαρχου, και κάθε ναυτικού, είτε λόγω ανικανότητας του πλοίου προς πλουν είτε λόγω παράνομης απουσίας του (Άρθρο 69 Κ.Ι.Ν.Δ.). Ο Πλοίαρχος οφείλει να παραμείνει στο πλοίο έως την αντικατάστασή του, ειδάλτως απειλείται με φυλάκιση και χρηματική ποινή (Άρθρο 219 στοιχείο β' Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου –ΚΔΝΔ).

3) Υποχρέωση διατήρησης σε καλή κατάσταση του πλοίου και των πραγμάτων προς προσωπική χρήση

Η διατήρηση του πλοίου σε καλή κατάσταση είναι υποχρέωση κάθε ναυτικού και κατά συνέπεια και του Πλοίαρχου. Επίσης υποχρεούνται να διατηρούν σε καλή κατάσταση και τα αντικείμενα που τους παρέχονται από τον επιχειρηματία (Άρθρο 59 Κ.Ι.Ν.Δ.). Ως αντικείμενα θεωρούνται ο ιματισμός, τα σκεύη, τα έπιπλα. Βέβαια η φυσιολογική φθορά λόγω χρήσης δικαιολογείται.

Ο έλεγχος για το αν τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος τηρούν τις υποχρεώσεις τους γίνεται από τον Πλοίαρχο. Τον τελευταίο όμως δεν τον ελέγχει κανείς. Παρόλα αυτά ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την επιτυχία της θαλάσσιας αποστολής. Επωμίζεται όλες τις ευθύνες για οτιδήποτε συμβεί πάνω στο πλοίο λογοδοτώντας στον πλοιοκτήτη και δέχεται τις συνέπειες (όπως μείωση μισθού για μη υπολογισμένες ζημιές, ατυχήματα κλπ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Ο Ρόλος του Πλοιάρχου εντός του Πλοίου

3.1. Ο Πλοίαρχος ως υπεύθυνος του πληρώματος

Ο Πλοίαρχος είναι επικεφαλής του πληρώματος και υπεύθυνος να εκδίδει κατάλληλες οδηγίες και εντολές με σαφή και κατανοητό τρόπο παρακινώντας το πλήρωμα , δίνοντας βέβαια ο ίδιος πάντα το παράδειγμα. Επιπλέον είναι υπεύθυνος για την (η ευθύνη δεν περιορίζεται) :

- Αναδιάταξη και ανάθεση καθηκόντων σε αξιωματικούς (επιλογή των αξιωματικών που θα διορισθούν) και πληρώματος όπως ο Πλοίαρχος θεωρεί ότι γίνεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για τη ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του σκάφους. Ορίζει συναντήσεις για τον διορισμό της θέσεως του Υπεύθυνου Ασφαλείας, Αξιωματικού GMDSS (Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας) , Ιατρικού Αξιωματικού, Αξιωματικού Πλοήγησης, Υπεύθυνου Αξιωματικού Συντήρησης του LSA/FFE (σύστημα σωστικών συσκευών και συσκευών πυρόσβεσης).
- Ασχολείται με όλα τα θέματα πειθαρχίας μέσα στο πλοίο.
- Ασχολείται με όλο το προσωπικό του πλοίου.
- Εξηγεί την πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Επίσης περιγράφει τα προσωπικά πλεονεκτήματα από την εφαρμογή αυτής της πολιτικής.
- Ενημερώνει τακτικά το πλήρωμα μέσω συναντήσεων και ανακοινώσεων.
- Ενθαρρύνει το προσωπικό να συμμετέχει στις αποφάσεις του.
- Εκδίδει πάγιες εντολές.
- Καθοδηγεί τον Υποπλοίαρχο για τον σχεδιασμό της φόρτωσης, εκφόρτωσης και του έρματος που πρέπει να προστεθεί στις δεξαμενές του πλοίου ώστε να εξασφαλισθεί η ευστάθειά και η ασφαλή του πλεύση.
- Εξασφαλίζει την εξοικείωση και την αναγνώριση των εκπαιδευτικών αναγκών του προσωπικού. Επιπροσθέτως αναγνωρίζεται και η αναγκαιότητα της αξιολόγησης με την συμμετοχή του Πλοιάρχου ως απαιτείται από τις διαδικασίες της εταιρείας, με την πλήρη συνεργασία του Υποπλοιάρχου και του Α΄ Μηχανικού.
- Βοηθάει στην εξοικείωση του Υποπλοιάρχου σχετικά με τα καθήκοντα, τις ευθύνες κλπ. της θέσεώς του, εάν ο Υποπλοίαρχος υπόκειται σε προαγωγή.
- Καθοδηγεί τον Αξιωματικό ναυσιπλοΐας για τον σχεδιασμό του ταξιδιού.

- Ενθάρρυνση της ανάπτυξης του προσωπικού, με τη συμμετοχή του σε εργασίες που διενεργούνται από ανώτερο σε βαθμό. Ο Πλοίαρχος με τη συνεργασία των Ανώτερων Αξιωματικών και λαμβάνοντας υπόψη τις εκπαιδευτικές ανάγκες κάθε ναυτικού πάνω στο πλοίο, πρέπει να τους βοηθήσει μέσω πρακτικής εκπαίδευσης/ συμμετοχής/ άσκησης προκειμένου να εξοικειωθούν με ενέργειες που θα κληθούν να εκτελέσουν σε περίπτωση προαγωγής. Για παράδειγμα, ο Πλοίαρχος θα πρέπει να κανονίσει με τον Υποπλοίαρχο την πρακτική άσκηση του Ανθυποπλοίαρχου σχετικά με εργασίες διαχείρισης φορτίου όχι μόνο ως παρατηρητής αλλά με ενεργή συμμετοχή στη λειτουργία της διακίνησης (τη χρήση αντλιών, υδραυλικών συστημάτων, συνεργασία με επιθεωρητές φορτίου κλπ.).
- Εφαρμογή της πολιτικής και των διαδικασιών της εταιρείας για τα ναρκωτικά και το αλκοόλ από όλους τους αξιωματικούς και τα μέλη του πληρώματος. Συμμόρφωση με τις οδηγίες που εκδίδονται από την εταιρεία σχετικά με την πρόληψη του λαθρεμπορίου ναρκωτικών και πλήρης συνεργασία με τις τοπικές και άλλες αρχές σε αντίστοιχα θέματα. Συγκεκριμένα ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της Πολιτικής της εταιρείας καθώς και του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης με το να α) διατηρεί το σύστημα αρχειοθέτησης ενημερωμένο σύμφωνα με την πολιτική της εταιρείας, β) εκτελεί επιθεωρήσεις ώστε να εξασφαλίσει εάν εκτελούνται οι οδηγίες, πάγιες εντολές και η πολιτική της εταιρείας από το προσωπικό, γ) αναφέρει μη συμμορφώσεις (non-conformities) και παραλίγο ατυχήματα/δυστυχήματα (near misses), ξεκινώντας άμεσα διορθωτικές ενέργειες (corrective actions) και δ) τηρεί όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου, ελέγχοντας την εγκυρότητά τους και ενημερώνοντας τον επικεφαλής Αξιωματικό εάν ένα πιστοποιητικό πλησιάζει στην ημερομηνία λήξης.
- Δίνει οδηγίες μέσω του βιβλίου νυχτερινών εντολών (Night Order Book).
- Ξανά και ξανά δημιουργεί κίνητρα για νέους στόχους.

3.2. Υποχρεώσεις Πλοιάρχου επί του πλοίου – Αντιμετώπιση

Προβλημάτων

Ο Πλοίαρχος σύμφωνα με τα παραπάνω θέτει ρόλους, εργασίες μέσα στο πλοίο, έχει όμως και υποχρεώσεις ως προς το πλοίο, το φορτίο, τον πλοιοκτήτη και το πλήρωμα. Έχει τον μεγαλύτερο βαθμό, είναι πρώτος στην ιεραρχία του πλοίου, έχει ελευθερία κινήσεων και συνεπώς και την ύψιστη ευθύνη. Αυτό σημαίνει ότι ο Πλοίαρχος είναι αυτός που πρέπει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα και τους κινδύνους που θα προκύψουν. Γενικά, σύμφωνα με το άρθρο 104 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου « Ο Πλοίαρχος έχει την εν γένει διοίκησιν εν τω πλοίω και ασκεί εξουσίαν επί των επιβαινόντων, λαμβάνων παν αναγκαίον μέτρον, εντός των υφισταμένων κανονισμών, προς τον σκοπό τηρήσεως της τάξεως, της πειθαρχίας και της υγιεινής και δια την ασφάλειαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου ».

Πρωτίστως θα αναφερθεί η υπευθυνότητα και η εξουσία του Πλοιάρχου για τη διασφάλιση ότι το σκάφος που βρίσκεται κάτω από τις εντολές του συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του νόμου σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο, εφαρμόζοντας σωστά τους κώδικες και τις κατευθυντήριες γραμμές που ορίζουν.

Προτεραιότητα και από τα πιο σημαντικά θέματα στις λειτουργίες του πλοίου είναι οι πτυχές ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, καθιστώντας τον Πλοίαρχο υπεύθυνο για την εφαρμογή τους. Συγκεκριμένα :

- Σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, (SOLAS, MARPOL), της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα κλπ. καθώς και με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της κάθε Εταιρείας όπως αυτό γνωστοποιείται στους αξιωματικούς και στο πλήρωμα του πλοίου, πρέπει να διασφαλίζονται οι απαιτήσεις για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης.
- Δίνεται έμφαση από το Σύστημα Διαχείρισης της Εταιρείας στην εφαρμογή επί του πλοίου Πολιτικής Υγείας, Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος.
- Επικοινωνία με τις τοπικές αρχές, εκπροσώπους του Νηογνώμονα, εκπροσώπους των Ναυλωτών, φορτωτές, παραλήπτες, πράκτορες κ.α. για τους ρύπους, τα λήμματα του πλοίου.
- Εφαρμογή προγράμματος ασκήσεων και δοκιμών για την προετοιμασία σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης με την πλήρη συνεργασία του Πλοιάρχου.

- Προώθηση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.
- Εφαρμογή και προώθηση ασφαλών πρακτικών εργασίας.
- Διασφάλιση ότι οι συνθήκες Υγείας και Υγιεινής πληρούν τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα.
- Διασφάλιση συμμόρφωσης του σκάφους με το Εθνικό Δίκαιο, τις Διεθνείς Συμβάσεις και τις απαιτήσεις των επισκεπτών λιμένων και χωρών.
- Διασφάλιση ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας και οι ναυαγοσωστικές συσκευές είναι σε εμφανή θέση και διαθέσιμα για το πλήρωμα, τους επισκέπτες και σε καλή κατάσταση.
- Αναφορά όλων των ατυχημάτων, επικίνδυνων περιστατικών και ρύπανσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Εταιρείας και τους Διεθνείς κανονισμούς. Καθώς και τήρηση όλων όσων ορίζονται για την απόρριψη των απορριμμάτων.
- Διασφάλιση ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, από κάθε άποψη, για να προχωρήσει στη θάλασσα.
- Διασφάλιση από κοινού με τον Αρχιμηχανικό ότι το πλοίο είναι επαρκώς ανεφοδιασμένο και διαθέτει επαρκές γλυκό νερό για το ταξίδι.

Ο Πλοίαρχος όμως είναι υπεύθυνος και για θέματα πλοήγησης όπως:

- ❖ Να διασφαλίσει ότι οι χάρτες και οι ναυτικές εκδόσεις για το προβλεπόμενο ταξίδι είναι διαθέσιμα και ενημερωμένα.
- ❖ Ότι πραγματοποιείται τακτική συντήρηση του εξοπλισμού πλοήγησης, σύμφωνα με τα εγχειρίδια οδηγιών του κατασκευαστή.
- ❖ Να διατηρήσει τη συνολική εποπτεία της ναυσιπλοΐας και ότι ακολουθούνται οι διαδικασίες ασφαλούς πλοήγησης από τους Αξιωματικούς της Γέφυρας.
- ❖ Δίνει οδηγίες μέσω του βιβλίου Νυχτερινών εντολών.

Από την άλλη πλευρά όσον αφορά τα τεχνικά θέματα, ο Πλοίαρχος :

- Αναλαμβάνει την καθημερινή συντήρηση του πλοίου σε συνεργασία με τον Α' Μηχανικό και τον Αξιωματικό που προϊστάται.
- Διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις επί του πλοίου και προετοιμάζει εκθέσεις για την κατάστασή του ανά χρονικά διαστήματα που ορίζονται από την πολιτική της εταιρείας.

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ο Πλοίαρχος πρέπει να αποφασίσει εάν η κατάσταση μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη χρήση ιδίων μέσων του πλοίου ή απαιτείται εξωτερική βοήθεια από εξειδικευμένες ομάδες από την ξηρά.

Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να κάνει ότι είναι απαραίτητο για να διορθωθεί η κατάσταση. Αν αποφασίσει ότι η βοήθεια είναι απαραίτητη, θα πρέπει να ενεργήσει αμέσως για να τη ζητήσει από οποιαδήποτε διαθέσιμη πηγή χρησιμοποιώντας τα πιο γρήγορα μέσα που έχει στη διάθεσή του. Όπου απαιτείται βοήθεια για τη διάσωση του πλοίου υπό τις διαταγές του, ο Πλοίαρχος θα επικοινωνήσει με το αρμόδιο τμήμα της Εταιρείας προκειμένου να λάβει τις κατάλληλες οδηγίες. Εάν δεν είναι δυνατή η επαφή, ο Πλοίαρχος έχει την εξουσία να χρησιμοποιήσει την τυποποιημένη μορφή της συμφωνίας διάσωσης (γνωστή ως Lloyd's Open Form : LOF), υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει διαθέσιμη βοήθεια στην περιοχή. Εάν ο Πλοίαρχος θεωρήσει ότι η άμεση βοήθεια δεν είναι απαραίτητη , τότε όταν έρθει ο χρόνος θα ζητηθεί ρυμουλκό χωρίς περιττή καθυστέρηση, η οποία και θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου.

Τέλος σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ο Πλοίαρχος έχει την ευθύνη παροχής ιατρικής βοήθειας στο πλήρωμα και στους επιβάτες του πλοίου. Άλλωστε το πλοίο απαιτείται να είναι κατάλληλα εφοδιασμένο σύμφωνα με τις Διεθνείς απαιτήσεις, τις απαιτήσεις του Κράτους που έχει σημαία το πλοίο και του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας.

3.3. Ο Ρόλος / η Ευθύνη του Πλοίαρχου προς Τρίτους

1. Η Ευθύνη του Πλοίαρχου απέναντι στον Πλοιοκτήτη και το πλήρωμα .

Όπως ήδη έχει αναφερθεί ο Πλοίαρχος ευθύνεται για οποιοδήποτε πταίσμα, αμέλεια πάνω στο πλοίο (Άρθρο 40 Κ.Ι.Ν.Δ.) , το οποίο όμως γνωστοποιείται στον πλοιοκτήτη. Συγκεκριμένα ο Πλοίαρχος συνδέεται με τον πλοιοκτήτη με την σύμβαση ναυτολογήσεώς του, που συντελείται με την εγγραφή του στο ναυτολόγιο (Άρθρο 37 Κ.Ι.Ν.Δ.). Ο Πλοίαρχος έχει γενική εξουσία να εκπροσωπεί τον θαλάσσιο επιχειρηματία, πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή(με βάση τα Άρθρα 84 παρ. 1, 45, 47 παρ. 1 και 48 Κ.Ι.Ν.Δ.). Επί της ουσίας ο πλοιοκτήτης δίνει στον Πλοίαρχο εξουσία ώστε να εκτελεί τα καθήκοντά του, ως υπεύθυνος, για να διατηρείται το πλοίο σε όσον το δυνατόν άριστη κατάσταση και να ανταπεξέλθει στο ταξίδι. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για τις δικαιοπραξίες που επιχειρεί ο Πλοίαρχος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί (Άρθρο 84 Κ.Ι.Ν.Δ.). Ο Πλοίαρχος εξακολουθεί να έχει την ευθύνη έστω και αν ακολουθεί οδηγίες

άλλων ή επάνω στο πλοίο έχει επιβιβαστεί πλοηγός (είναι δημόσιος υπάλληλος που γνωρίζει πολύ καλά τις τοπικές συνθήκες, τον καιρό, τις παλίρροιες κ.α. που προσβάλλουν την περιοχή, τους κανονισμούς λιμένα ώστε να λειτουργήσει βοηθητικά στον Πλοίαρχο αν χρειαστεί. Η ευθύνη του πλοίου ανήκει αποκλειστικά στον Πλοίαρχο) (Άρθρο 238 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Ο Πλοίαρχος αντιστοίχως είναι υπεύθυνος απέναντι στο πλήρωμα , καθώς είναι ανώτερος όλων πάνω στο πλοίο. Δεν έχει ευθύνη για ζημίες που προκαλούνται χωρίς δική του υπαιτιότητα, είναι όμως υπόλογος όντας υπεύθυνος για την διατήρηση της τάξης και της πειθαρχίας επί του πλοίου. Επιπλέον ο πλοιοκτήτης είναι ο κύριος υπεύθυνος για τις συμβάσεις του πληρώματος και την τήρηση αυτών (Άρθρο 84 Κ.Ι.Ν.Δ.) ως εργοδότης , αλλά και ο Πλοίαρχος φέρει μέρος ευθύνης έτσι ώστε να μην γίνονται παρατυπίες εις βάρος των εργαζομένων(Αστικός κώδικας, άρθρα 914 και 919).

2. Η Ευθύνη του Πλοίαρχου απέναντι στον ναυλωτή.

Ένα ταξίδι πραγματοποιείται με ένα σκοπό. Από τη μία πλευρά για τη μεταφορά ενός φορτίου μέσω θαλάσσης και την άφιξη σε έναν προορισμό – λιμάνι και από την άλλη πλευρά η οικονομική απολαβή. Γι' αυτό το σκοπό γίνεται η λεγόμενη ναύλωση του πλοίου με συγκεκριμένο φορτίο και λιμάνι παράδοσης. Η συμφωνία για τη μεταφορά έγκειται μεταξύ του ναυλωτή και του πλοιοκτήτη, ο οποίος όμως εκπροσωπείται από τον Πλοίαρχο και φέρει ευθύνη για το πέρας της επιτυχίας του ταξιδιού , της μεταφοράς , απέναντι και στα δύο μέρη. Η ναύλωση ισχύει με την υπογραφή της σύμβασης ναυλώσεως που έχει ως αντικείμενο την έναντι ανταλλάγματος ολική χρησιμοποίηση του πλοίου ή μερική, την μεταφορά πραγμάτων και επιβατών (Άρθρο 107 Κ.Ι.Ν.Δ.). Η ολική ναύλωση δεν περιλαμβάνει τα ενδιαίτηματα του Πλοίαρχου και του πληρώματος, ενώ για την φόρτωση οποιουδήποτε εμπορεύματος απαιτείται η συναίνεση του ναυλωτή και του εκναυλωτή , δηλαδή του Πλοίαρχου (Άρθρο 109 Κ.Ι.Ν.Δ.). Επίσης ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος ώστε το πλοίο να είναι κατάλληλο προς πλουν και προς μεταφορά του φορτίου (Άρθρα 111, 112,114,115 Κ.Ι.Ν.Δ.). Ο Πλοίαρχος υποχρεούται να περιμένει στο λιμάνι έως ότου ολοκληρωθεί η φόρτωση (Άρθρα 117, 118 Κ.Ι.Ν.Δ.). Σε περίπτωση που το φορτίο δεν βρεθεί στον τόπο και χρόνο που έχει συμφωνηθεί για να παραληφθεί τότε ο Πλοίαρχος πληροφορεί τον πλοιοκτήτη ο οποίος δικαιούται αποζημίωση. Στην παραπάνω περίπτωση δίνεται ο χρόνος στον ναυλωτή να φέρει το φορτίο και μόνο εάν καθυστερήσει

και άλλο ο Πλοίαρχος μπορεί να αποφασίσει τον απόπλου, σε συμφωνία με τον πλοιοκτήτη, ακυρώνοντας τον ναύλο (Άρθρα 120, 121.122 Κ.Ν.Ι.Δ.).

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Πλοίαρχος είναι υπόλογος όχι μόνο για την μεταφορά αλλά και για την διατήρηση της καλής κατάστασης του φορτίου. Να φροντίσει ώστε το φορτίο να μεταφερθεί με ασφάλεια, χωρίς φθορές (Άρθρα 134,135,136 Κ.Ι.Ν.Δ.). Αν παρόλα αυτά υπάρξουν ζημιές, ο Πλοίαρχος ευθύνεται εξ ολοκλήρου αν δήλωσε μεγαλύτερη ή μικρότερη χωρητικότητα του πλοίου ή ή προέβη σε άλλες ανακριβείς δηλώσεις. Αν όμως ο ναυλωτής δήλωσε ψευδή στοιχεία σχετικά με το είδος, το βάρος και την αξία του φορτίου τότε ευθύνεται ο ίδιος (Άρθρα 136, 137 Κ.Ν.Ι.Δ.).

3. Η Ευθύνη του Πλοίαρχου απέναντι στις τελωνειακές αρχές.

Από τη στιγμή που ένα πλοίο θα προσεγγίσει το λιμάνι ο Πλοίαρχος χρειάζεται να συνεργαστεί με τις αρχές του τόπου και ιδιαίτερα τις λιμενικές και τελωνειακές. Συγκεκριμένα η τελωνιακή υπηρεσία είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο εργασιών που αφορούν την φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφόρτωση και γενικά διακίνηση υποκειμένων σε δασμούς, φόρους και λοιπές επιβαρύνσεις εμπορευμάτων, οι οποίες επιτρέπονται μόνο με έγγραφη άδειά της. Επίσης, με σκοπό την προστασία της δημόσιας υγείας, της γεωργίας και της κτηνοτροφίας από μόλυνση ή ασθένεια μπορεί να απαγορεύσει την εισαγωγή φυτών, ζώων ή οποιονδήποτε άλλων αντικειμένων και να επιβληθούν οι ποινές που προβλέπονται από τους ισχύοντες υγειονομικούς ή ειδικούς νόμους. Ο Πλοίαρχος που καταπλέει σε λιμάνι ή όρμο της χώρας οφείλει να καταθέσει στην τελωνιακή αρχή δηλωτικό του φορτίου προκειμένου να εκφορτώσει. Απαγορεύεται σε πλοία, οποιασδήποτε χωρητικότητας και προέλευσης, που φέρουν φορτίο, το οποίο υπόκειται σε τελωνιακό έλεγχο, η προσέγγιση σε λιμάνια και όρμους, όπου δεν υπάρχει αρμόδια τελωνιακή αρχή ή σε θέσεις που δεν έχουν εγκριθεί για εκφόρτωση από τις τελωνειακές αρχές.

Κάθε πλοίο, κατά τον κατάπλου, απόπλου ή και στην περίπτωση που παραμένει αγκυροβολημένο στο λιμάνι, υπόκειται σε επίσκεψη, από την αρμόδια τελωνιακή αρχή. Οι Πλοίαρχοι οφείλουν να επιδεικνύουν στους τελωνιακούς υπαλλήλους που πραγματοποιούν την επίσκεψη όλα τα εμπορεύματα, να ανοίγουν τα κλεισμένα μέρη του πλοίου και να διευκολύνουν γενικά την εκτέλεση της επίσκεψης, θέτοντας στη διάθεση των υπαλλήλων κάθε ζητούμενο σχετικό έγγραφο. Οι τελωνιακοί υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επίσκεψη, επιφυλασσομένων των διατάξεων περί λαθρεμπορίας,

προβαίνουν στην κατάσχεση των εμπορευμάτων που υποχρεωτικά περιλαμβάνονται στο δηλωτικό και άσχετα με την κατάθεση αυτού, εφόσον αυτά δεν συνοδεύονται από τις ανάλογες φορτωτικές και τα υπόλοιπα επίσημα έγγραφα, που αποδεικνύουν τη νόμιμη κατοχή, κυριότητα, προέλευση και προορισμό αυτών. Σε περίπτωση αντίστασης του Πλοίαρχου στην επίσκεψη, αυτή πραγματοποιείται με τη συνδρομή της Λιμενικής ή άλλης Δημόσιας Αρχής. Για πρόληψη λαθρεμπορικών ενεργειών, οι τελωνειακοί υπάλληλοι μπορούν, όταν επιβιβασθούν στο πλοίο, να παραμένουν σε αυτό για φρούρηση, στις περιπτώσεις που αυτό κρίνεται αναγκαίο. Η φρούρηση και η επιτήρηση του πλοίου ενεργείται με δαπάνη των υπευθύνων αυτού. Σε περίπτωση που ο Πλοίαρχος αρνηθεί να διευκολύνει την εγκατάσταση στο πλοίο ή την ασφαλή επιβίβαση ή αποβίβαση από αυτό των εντεταλμένων τελωνειακών υπαλλήλων, επιβάλλεται σε αυτόν το πρόστιμο (12).

4. Η Ευθύνη του Πλοίαρχου απέναντι στους ασφαλιστικούς φορείς. – Η σύμβαση ναυτασφάλισης.

Οι ασφαλιστικοί οργανισμοί είναι φορείς ναυτιλιακής πίστωσης. Αυτοί αναλαμβάνουν την εξασφάλιση τόσο του πλοίου όσο και του φορτίου από τους θαλάσσιους κινδύνους, καθόσον η ασφαλής μεταφορά του φορτίου και η παράδοση αυτού είναι εκείνη που επίκειται να αποφέρει κέρδος στον πλοιοκτήτη - εφοπλιστή αλλά και στον ναυλωτή, φορτωτή ή παραλήπτη.

Γενικά οι ασφαλιστές είναι φυσικά ή κυρίως νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που διαθέτουν κεφάλαια και αναλαμβάνουν έναντι καταβολής ποσού (ασφάλιστρου) να καλύψουν πιθανή ζημία ή μέρος αυτής, που τυχόν παρουσιασθεί κατά την άσκηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Τα μέρη που εμπλέκονται σε μία ναυτασφάλιση είναι ο ασφαλιστικός οργανισμός και ο πλοιοκτήτης. Ο Πλοίαρχος σπάνια θα συμμετέχει σ' αυτή, καθώς η ναυτασφάλιση δεν υπόκειται στις αρμοδιότητές του. Αυτός είναι κύριος υπεύθυνος για την καλή κατάσταση και την ασφάλεια του σκάφους και των μηχανημάτων. Σαν αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη- εφοπλιστή, εάν υπάρξει βλάβη ή ζημία, είναι υποχρεωμένος να την αναφέρει στον ιδιοκτήτη και να μεριμνήσει να την επισκευάσει .

Αν δεν διορθωθεί επιβάλλεται - γνωρίζει και ο ίδιος ότι πρέπει να περιμένει τις σχετικές οδηγίες. Ο Πλοίαρχος απαιτείται να βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία με τον πλοιοκτήτη, ώστε εάν προκύψει οτιδήποτε, ο τελευταίος να αναζητήσει τις ανάλογες αποζημιώσεις (13).

Παρόλα αυτά αν ερευνηθούν ορισμένες περιπτώσεις θα βγει το συμπέρασμα ότι παρουσιάζεται έμμεση εμπλοκή του Πλοιάρχου σε σχέση με τη ναυτασφάλιση. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το θέμα της γενικής αβαρίας. Αρχικά ως αβαρία νοούνται οι « *ζημίες και έκτακτες δαπάνες που γίνονται εκουσίως και κατ' εύλογη κρίση προς σωτηρία πλοίου και φορτίου από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο εφ' όσον επήλθε το επιδιωχθέν ωφέλιμο αποτέλεσμα* » (Άρθρο 219 Κ.Ι.Ν.Δ.).

Από την άλλη πλευρά ο Κανόνας Α' των κανόνων Υόρκης – Αμβέρσας καθορίζει την αβαρία ως « *έκτακτη θυσία ή δαπάνη γενομένη εκ προθέσεως και λελογισμένως ή προκύψασα δια την κοινή σωτηρία προς τον σκοπό προφυλάξεως από κινδύνου ιδιοκτησίας συμμετέχουσα σε κοινό θαλάσσιο ταξίδι* » (13).

Το είδος της αβαρίας που αναγνωρίζεται από τον Κ.Ι.Ν.Δ. και τους κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας είναι η γενική ή κοινή αβαρία. Πρόκειται για « *την άμεση απώλεια, θυσία ή δαπάνη που συμβαίνει εθελοντικά και λογικά για την κοινή ωφέλεια, ώστε να διασωθεί η περιουσία που κινδυνεύει σε μια κοινή ναυτιλιακή περιπέτεια* ».

Πρωτίστως όμως χρειάζεται να αναφερθεί ότι η γενική αβαρία συνδέεται με το πλοίο, το ναύλο και το φορτίο. Με το να υπάρχει υπαρκτός κίνδυνος που απειλεί τα παραπάνω (δηλαδή το πλοίο, το ναύλο, το φορτίο), να είναι αποδεικτέος και η πράξη θα πρέπει να εκτελείται υπό την ευθύνη του Πλοιάρχου, ο οποίος ως υπεύθυνος για την αξιοπλοΐα του πλοίου, την ασφάλεια του φορτίου και του πληρώματος, έχει τη δυνατότητα να διατάξει γενική αβαρία.

Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι με τον όρο θαλάσσιος κίνδυνος νοείται αυτός που αντιμετωπίζεται όταν το πλοίο με φορτίο βρίσκεται στη θάλασσα ανεξαρτήτως αν πλέει (ταξιδεύει) ή όχι, δηλαδή αν είναι ελλιμενισμένο (Άρθρο 232 Κ.Δ.Ν.Δ. και κανόνες Υόρκης – Αμβέρσας) (13).

Σύμφωνα με τα όσα ορίζονται από το ναυτιλιακό νόμο, το μέρος όπου επλήγη από την γενική αβαρία δικαιούται αποζημιώσεις.

Από την πλευρά του ο Πλοίαρχος για να αποφασίσει αν θα διαπράξει αβαρία σε κατάσταση κινδύνου, θα πρέπει να λάβει υπόψη του αρχικά τί θα γινόταν αν δεν υπάρξει αβαρία, συνυπολογίζοντας το συμφέρον του ιδιοκτήτη του φορτίου. Εάν διαπράττοντας την αβαρία είναι προς το συμφέρον του, λαμβάνοντας υπόψη την αξία των εμπορευμάτων στο τέλος του ταξιδιού συν το ποσό αποζημίωσης από την αβαρία τότε θα οδηγηθεί στη

σχετική ρύθμιση. Η αβαρία υπολογίζεται τη στιγμή του θαλάσσιου κινδύνου, όταν ο Πλοίαρχος δεν έχει άλλα μέσα για να τον αποφύγει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : Η Ναυτιλιακή Μονάδα και η Θέση του Πλοιάρχου

4.1. Η Νομική Μορφή της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Η ναυτιλιακή εταιρεία όπως και κάθε άλλη επιχείρηση αποτελεί μία οικονομική μονάδα που χρησιμοποιεί παραγωγικούς συντελεστές με σκοπό την παραγωγή και παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με τον Β. Μεταξά, *ναυτιλιακή επιχείρηση είναι η εταιρεία, το άτομο ή η μικρή ομάδα ατόμων που παίρνει τις αποφάσεις για την απασχόληση (ή/και το αντίθετο) των συντελεστών παραγωγής στον ναυτιλιακό χώρο.*

Η απόφαση για την αγορά την οποία θα δραστηριοποιηθεί η επιχείρηση, τι είδους πλοία θα χρησιμοποιηθούν, θα αγοραστούν και τότε θα πραγματοποιηθεί η επένδυση ανήκει στους πλοιοκτήτες, στους εφοπλιστές.

Συνάμα, χρειάζεται να πάρουν αποφάσεις σχετικά με την μορφή της χρηματοδότησης, από πού θα προκύψουν τα κεφάλαια, την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου και τον τρόπο της διαχείρισης που ενδείκνυται για τη λειτουργία του (14).

Η ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να ιδρύεται και να λειτουργεί ως :

- *Ατομική Επιχείρηση*: η ίδρυση και η διοίκηση γίνεται από ένα άτομο, τον ιδρυτή – εφοπλιστή, όπου έχει την ευθύνη όλων των αποφάσεων.
- *Προσωπική Εταιρεία* : μπορεί να είναι Ομόρρυθμη, όπου επιδιώκει εμπορικό σκοπό και την ευθύνη την έχουν όλοι οι εταίροι και με ολόκληρη την περιουσία τους. Είτε Ετερόρρυθμη, όπου ένας τουλάχιστον εταίρος ευθύνεται περιορισμένα μέχρι την αξία της εισφοράς του ενώ το λιγότερο ένας εταίρος ευθύνεται απεριόριστα, σαν ομόρρυθμος.
- *Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης* : οι εταίροι ευθύνονται μέχρι του ποσού της εταιρικής τους μερίδας.
- *Συμπλοιοκτησία* : πολλοί ιδιοκτήτες έχουν την κυριότητα ενός πλοίου και κατόπιν συμφωνίας το εκμεταλλεύονται από κοινού.
- *Εταιρεία Λαϊκής Βάσης του Νόμου 849/78* : αφορά κυρίως επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατικά πλοία ακτοπλοϊκών γραμμών. Πρόκειται για δημοτικές εταιρείες που στη σύστασή τους συμμετέχουν φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, συνεταιρισμοί και άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

- *Αλλοδαπής Επιχείρησης που εγκαθίσταται στην Ελλάδα με βάση το Νόμο 89/67:* είναι η επιχείρηση που πρέπει να παρέχει υπηρεσίες (νομική, λογιστική, μάρκετινγκ, διαφήμιση κ.α.) σε εταιρείες στο εξωτερικό με τις οποίες συνδέεται.
- *Ναυτική Εταιρεία με βάση το Νόμο 959/79 .*

Στο παρελθόν οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών είχαν τη μορφή των ατομικών επιχειρήσεων, καλύπτοντας τις ανάγκες μικρών επιχειρηματιών. Από την άλλη πλευρά λόγω του ότι οι εταίροι ευθύνονταν απεριόριστα και όχι μόνο μέχρι του ποσού συμμετοχής τους στην εταιρεία, η μορφή της προσωπικής εταιρείας δεν άρμοζε στην ναυτική εταιρεία. Επί της ουσίας η μορφή της ναυτιλιακής επιχείρησης που επικρατεί σήμερα είναι αυτή της Ανώνυμης Εταιρείας με βάση το Νόμο 959/79.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού ναυτική εταιρεία είναι αυτή που έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας πλοίων, καθώς και την απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών εταιριών (Άρθρο 1 Ν. 959/79).

Καταρτίζεται εταιρική σύμβαση η οποία καταχωρείται στο μητρώο των ναυτικών εταιρειών κατά τις διατάξεις των άρθρων 50 και 53 του Ν. 959 προκειμένου η εταιρεία να αποκτήσει νομική προσωπικότητα (Άρθρο 2 Ν. 959/79).

Στη σύμβαση ορίζεται η επωνυμία, η έδρα, ο σκοπός και η διάρκεια της εταιρείας. Επίσης γίνεται αναφορά περί του εταιρικού κεφαλαίου και των μετοχών, του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνελεύσεως. Τέλος, αναγράφονται τα δικαιώματα των μετόχων, καθώς και τί θα συμβεί σε περίπτωση διάλυσης ή εκκαθάρισης της περιουσίας της εταιρείας. Η έλλειψη ενός εκ των στοιχείων συνεπάγεται αυτομάτως την ακυρότητα της εταιρικής σύμβασης (Άρθρο 3 Ν. 959/79).

Η Επωνυμία της ναυτικής εταιρείας πρέπει να περιλαμβάνει τις λέξεις "Ναυτική Εταιρεία" ή απλώς τα αρχικά "Ν.Ε.". Η έδρα ορίζεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου και μπορεί να είναι διαφορετική από τον τόπο όπου πράγματι λαμβάνονται οι αποφάσεις. Ο νόμος γενικά δεν ασχολήθηκε με το θέμα της έδρας, ως συνδετικού στοιχείου για την ανεύρεση του εφαρμοστέου δικαίου. Το κεφάλαιο πρέπει να προέρχεται από δύο το λιγότερο εκ των ιδρυτών και να καταβληθεί μετρητοίς εντός δύο ημερών από την εγγραφή της εταιρείας στο μητρώο.

Κάθε μέτοχος έχει δικαιώματα αντίστοιχα του ποσοστού μετοχών που έχει αγοράσει. Η ευθύνη του μετόχου περιορίζεται μόνο μέχρι του ποσού της ονομαστικής αξίας της μετοχής. Οι μετοχές μπορεί να είναι ονομαστικές ή ανώνυμες. Οι ανώνυμες μετοχές μεταβιβάζονται με παράδοση του τίτλου ενώ οι ονομαστικές με εγγραφή τους στο βιβλίο μετόχων που υπογράφονται και από τα δύο μέρη όπου γίνεται η μεταβίβαση. Οι μετοχές ναυτικών εταιρειών μπορεί να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο μετά από έγκριση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την εισαγωγή μετοχών ανώνυμων εταιρειών στο Χρηματιστήριο, που θα καθορισθούν με προεδρικό διάταγμα ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επιπλέον το καταστατικό της εταιρείας θα πρέπει να καθορίζει και τα μέλη του πρώτου διοικητικού συμβουλίου (Άρθρα 4,5,7 Ν. 959/79). Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εκλέγονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης των μετόχων και η θητεία τους είναι τριετής, εκτός αν το καταστατικό ορίζει διαφορετικά (Άρθρο 13 Ν. 959/79).

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η ναυτική εταιρεία είναι μία μορφή ανώνυμου εταιρείας που όμως επί της ουσίας αποτελεί έναν αυτόνομο εταιρικό τύπο με δική του ιδιαίτερη φυσιογνωμία (Άρθρο 59 Ν. 959/79), ώστε να υπάρξει μια ελαστικότητα για την λειτουργία και την ανάπτυξη της ναυτιλιακής επιχείρησης.

4.2. Η Οργάνωση και Διοίκηση της Ναυτιλιακής Εταιρείας

Η οργάνωση της επιχείρησης είναι πολύ σημαντική, καθώς συμβάλλει καίρια στον τρόπο που μια εταιρεία διατηρείται ανταγωνιστική και αντιμετωπίζει τις απαιτήσεις του περιβάλλοντος. Η οργάνωση είναι η διαδικασία που ως κύριο σκοπό έχει την υλοποίηση των στόχων της επιχείρησης που επιτυγχάνονται με την κατανομή και τον συντονισμό των εργασιών, την μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και τον καθορισμό των σχέσεων μεταξύ δραστηριοτήτων, πόρων και εργαζομένων. Η οργάνωση εξαρτάται από διάφορους παράγοντες όπως το περιβάλλον λειτουργίας της κάθε επιχείρησης, αλλά και το μέγεθός της, τη στρατηγική της, την τεχνολογία κ.α. Η οργανωτική δομή είναι αποτέλεσμα της οργάνωσης και χρησιμοποιείται για να συμβάλλει στην απόφαση για το πώς θα υπηρετήσει τη στρατηγική που πρόκειται να ακολουθήσει η επιχείρηση, και ποιες προσαρμογές απαιτούνται, εφόσον αποτελεί το πλαίσιο βάση του οποίου θα ληφθούν οι αποφάσεις, θα δραστηριοποιηθούν και αναλόγως θα συμπεριφερθούν τα άτομα που τη συγκροτούν.

Υπάρχουν εσωτερικοί παράγοντες (ανάπτυξη, μεταβολή στρατηγικών, αλλαγή ηγεσίας, αλλαγή φιλοσοφίας διοίκησης κ.α.) και εξωτερικοί παράγοντες (νέοι κανονισμοί, ένταση του ανταγωνισμού, μείωση της ζήτησης κ.α.) που επηρεάζουν την οργάνωση και την οργανωτική δομή των οργανισμών. *Ο όρος οργάνωση χρησιμοποιείται για την περιγραφή ενός συνόλου ατόμων που επιδιώκουν συντονισμένα την υλοποίηση των ίδιων σκοπών, αλλά ταυτόχρονα και της λειτουργίας μέσω της οποίας καθορίζονται οι σχέσεις και ο τρόπος αλληλεπίδρασης των ατόμων.*

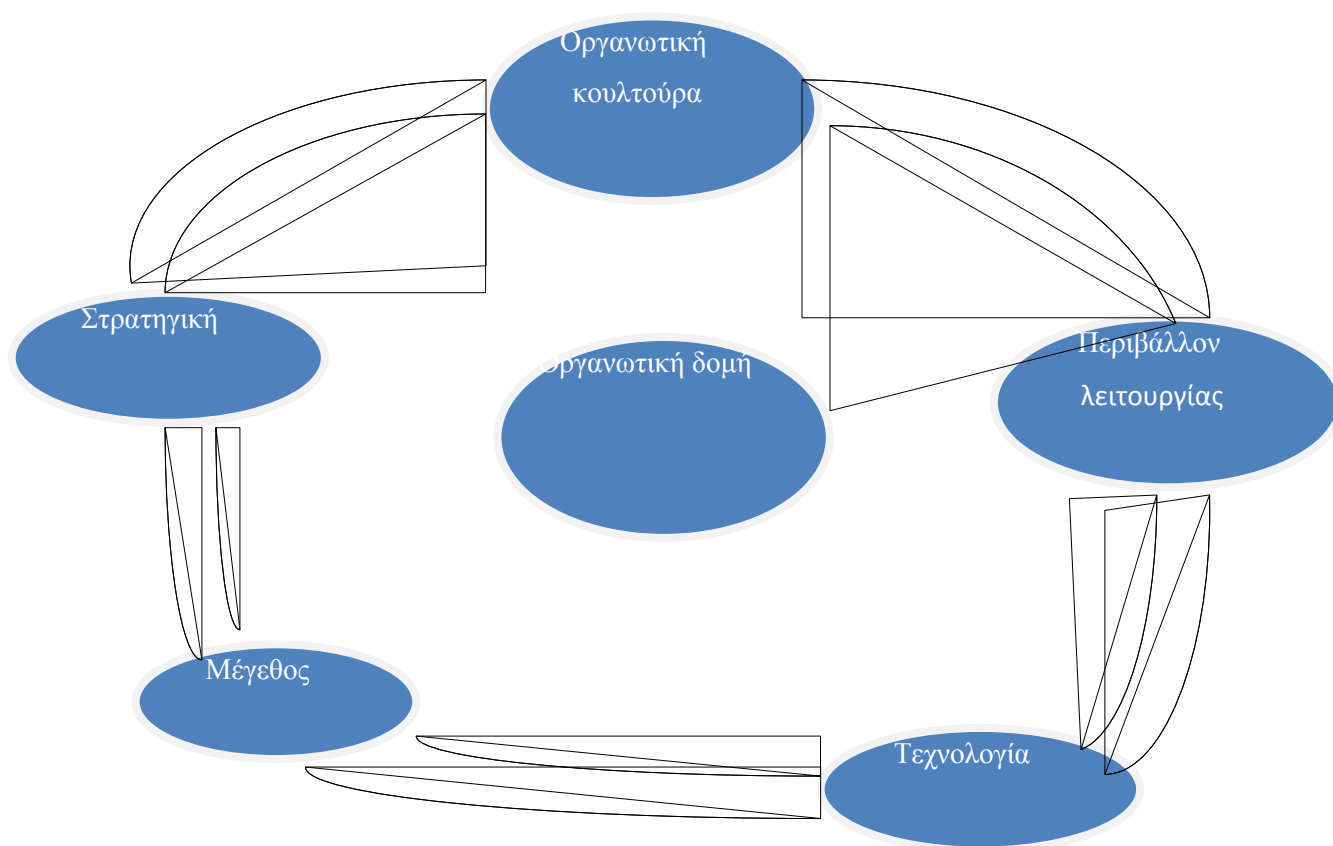
Οργανωτική δομή μιας επιχείρησης μπορεί να θεωρηθεί η διευθέτηση των τμημάτων (των συστατικών στοιχείων) ενός οργανισμού ή μιας επιχείρησης (14).

Οι βασικές λειτουργίες μιας οργανωτικής δομής είναι :

- η πραγματοποίηση των στόχων της επιχείρησης,
- η ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου από τις αλλαγές των ατόμων στην επιχείρηση,
- συντελεί το περιβάλλον μέσα στο οποίο ασκείται η εξουσία, λαμβάνονται οι αποφάσεις και υλοποιούνται οι δραστηριότητες της εταιρείας (14).

Για να είναι αποτελεσματική μια οργανωτική δομή πρέπει κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού και του επανασχεδιασμού της να λαμβάνονται υπόψη και κάποιοι παράγοντες, οι οποίοι δημιουργούν το πλαίσιο, τους περιορισμούς, μέσα στο οποίο αυτή θα λειτουργήσει. Σύμφωνα με τα παραπάνω, περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται μια επιχείρηση και η εσωτερική της διαμόρφωση είναι μοναδικά. Η οργάνωση μιας επιχείρησης σχεδιάζεται βάση πολλών παραγόντων, ενδογενών και εξωγενών, που επιδρούν στη λειτουργία της.

Στη ναυτιλιακή εταιρεία οι παράγοντες που επηρεάζουν τον σχεδιασμό της οργανωτικής της δομής είναι η οργανωτική κουλτούρα, το περιβάλλον λειτουργίας, η στρατηγική, το μέγεθος και η τεχνολογία (14).



Προσδιοριστικοί παράγοντες της οργανωτικής δομής

Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοδοκάς

4.2.1. Τμηματοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών.

Για τον συντονισμό των εργασιών και την υλοποίηση των στόχων της επιχείρησης απαιτείται η ομαδοποίησή τους και η προσαρμογή τους σε τμήματα. Η ανάγκη καταμερισμού του συνολικού έργου σε συγκεκριμένες εργασίες και η οργάνωση των εργασιών αυτών σε διαφορετικά τμήματα, οδηγεί στην τμηματοποίηση των δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης. Στόχος της τμηματοποίησης είναι η αποδοτική διοίκηση, ο συντονισμός, η αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των πόρων, η συνεργασία και η ικανοποίηση των εργαζομένων από την εργασία τους (ασχολούνται με το κομμάτι της εργασίας που έχουν σπουδάσει και ενδιαφέρονται).

Είναι αναγκαίο να αναφερθεί, ότι τα πλοία είναι κομμάτι της οργανωτικής δομής της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθόσον κύριος σκοπός της είναι η ενίσχυση της λειτουργίας τους. Η οργανωτική δομή και η τμηματοποίηση της επιχείρησης σχεδιάζονται και

υλοποιούνται από ολόκληρο τον οργανισμό, με την οργανωτική δομή της ξηράς και τα πλοία να είναι μέρος ενός ενιαίου συστήματος. Οι μορφές τμηματοποίησης που έχουν μεγαλύτερη εφαρμογή στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι οι ακόλουθες :

❖ **Τμηματοποίηση κατά λειτουργία**

Στη τμηματοποίηση κατά λειτουργία συντελείται ομαδοποίηση των εργασιών λαμβάνοντας υπόψη πρωτίστως τη λειτουργική εξειδίκευσή τους. Η εταιρεία χωρίζεται σε τμήματα που το καθένα αναλαμβάνει λειτουργίες και οι θέσεις εργασίας που σχετίζονται με την ίδια λειτουργία τοποθετούνται στο ίδιο τμήμα. Ενδείκνυται για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που δρουν σε σταθερό περιβάλλον λειτουργίας. Βασικό χαρακτηριστικό της τμηματοποίησης κατά λειτουργία είναι ότι εγκρίνει τον κεντρικό έλεγχο και καθορίζει με σαφήνεια τα καθήκοντα, προχωρεί στην ανάλυση των καταστάσεων που έχουν να κάνουν με την λειτουργία του οργανισμού, δίνεται η δυνατότητα εξειδίκευσης των εργαζομένων και αναβάθμισης της εκπαίδευσης του προσωπικού για κάθε τμήμα ξεχωριστά .

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν και μειονεκτήματα, που σχετίζονται με την αφοσίωση των εργαζομένων στους στόχους του τμήματός τους σε βάρος των συνολικών στόχων της επιχείρησης, με τη δημιουργία προβλημάτων στην επικοινωνία μεταξύ των εργαζομένων που βρίσκονται στα διαφορετικά τμήματα του οργανισμού, την απασχόληση του προσωπικού σε εργασίες ρουτίνας , εργασίες που επαναλαμβάνονται, την εκπαίδευση στελεχών με υψηλή εξειδίκευση, τα οποία όμως δεν δύναται να ελέγχουν όλες τις λειτουργίες της επιχείρησης και με τη δυσκολία προσαρμογής , την αργή αντίδραση στις μεταβολές του περιβάλλοντος. Η τμηματοποίηση κατά λειτουργία κυριαρχεί στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. (Σχήμα 4.1.)

❖ **Τμηματοποίηση κατά τομέα δραστηριότητας**

Η τμηματοποίηση κατά τομέα δραστηριότητας, ονομάζεται και τμηματοποίηση είτε κατά προϊόν ή υπηρεσία είτε κατά στρατηγικές μονάδες επιχειρηματικής δραστηριότητας. Κατηγοριοποιεί τις δραστηριότητες και τις λειτουργίες βασιζόμενες στις εκροές του οργανισμού. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία εφαρμόζεται από εταιρείες με πολλούς τύπους πλοίων καθένας εκ των οποίων αποτελείται από μεγάλο αριθμό πλοίων. Ο στόλος κάθε εταιρείας χωρίζεται σε ομάδες, ανάλογα με την εξειδίκευση των πλοίων, και κάθε ομάδα αποτελεί έναν τομέα. Όσες λειτουργίες εξυπηρετούν τη διαχείριση του πλοίου και χρειάζονται εξειδίκευση ανάλογα με τον κάθε τύπο του, οργανώνονται σε τμήμα στο εσωτερικό του κάθε τομέα. Από την άλλη πλευρά οι λειτουργίες που εξυπηρετούν όλους

τους τομείς , υποστηρικτικές ή επιτελικές, οργανώνονται σε ανεξάρτητα τμήματα. Η τμηματοποίηση αυτή βασίζεται στη σκέψη ότι διαφορετικοί τομείς (τύποι πλοίων) έχουν ανάγκη από διαφορετικές γνώσεις και ικανότητες.

Τα πλεονεκτήματα της τμηματοποίησης κατά προϊόν ή υπηρεσία είναι ότι παρέχει τη δυνατότητα γρήγορων αλλαγών σε ασταθές περιβάλλον με αποτέλεσμα κάθε τομέας δραστηριότητας να πραγματοποιεί τις απαραίτητες τροποποιήσεις για να ανταπεξέλθει σε αυτές τις αλλαγές, συντονίζει τις διαφορετικές λειτουργίες στο εσωτερικό κάθε τομέα, ενδιαφέρεται για την εκπαίδευση στελεχών ώστε να είναι σε θέση να έχουν την συνολική εποπτεία, διευκολύνει τον έλεγχο, προσφέρει ευκαιρίες εκπαίδευσης για τα ανώτατα στελέχη, στρέφει τη διοίκηση να ασχοληθεί με στρατηγικά ζητήματα, επιβραβεύει την πρωτοβουλία και την αυτονομία των εργαζομένων. Επίσης παρέχει τη δυνατότητα ανταπόκρισης στις διαφορετικές ανάγκες των ναυλωτών για τη μεταφορά διαφορετικού είδους φορτίου, δίνοντας έμφαση στις ανάγκες τους.

Στα μειονεκτήματά της αναφέρεται το μεγάλο κόστος υλοποίησης, καθώς εξαλείφει τις οικονομίες κλίμακας των λειτουργικών τμημάτων και έχει ως αποτέλεσμα την παρουσία μέσα στην επιχείρηση πολλών εργαζομένων με τα ίδια καθήκοντα, τη πιθανότητα κακού συντονισμού και διαμάχης μεταξύ των τομέων για την απόκτηση επιχειρηματικών πόρων, τη δημιουργία ενός ακόμα επιπέδου ελέγχου και μη ενθάρρυνση της γνώσης και της τεχνικής εξειδίκευσης των εργαζομένων. Επιπλέον είναι δύσκολη η εύρεση και η εκπαίδευση στελεχών για κάθε τμήμα, κάθε είδους πλοίου και τα ανώτατα στελέχη χάνουν την επαφή με τη βάση.(Σχήμα 4.2.)

❖ **Μητρική μορφή οργάνωσης**

Η μητρική μορφή οργάνωσης βασίζεται στο συνδυασμό διαφορετικών μορφών τμηματοποίησης που περιλαμβάνει την κατηγοριοποίηση δραστηριοτήτων με βάση τη λειτουργία και τη δραστηριότητα. Χρησιμοποιείται ιδιαίτερα από καινοτόμες επιχειρήσεις , με αυξημένο εύρος υπηρεσιών, που αλλάζει με την πάροδο του χρόνου. Η μητρική μορφή οργάνωσης συμβάλλει στην ευελιξία και την προσαρμογή των οργανισμών σε πιθανές ραγδαίες αλλαγές στις συνθήκες του περιβάλλοντος λειτουργίας τους.

Ορισμένα από τα πλεονεκτήματά της είναι η αξιοποίηση εξιδανικευμένου προσωπικού και εξοπλισμού, η παρακίνηση του προσωπικού, η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα, η προτροπή για συνεργασία και της ανταλλαγή απόψεων και γνώσεων, η εξέλιξη των

στελεχών, η δημιουργία και διάχυση της γνώσης και η ενθάρρυνση καινοτόμων προσπαθειών.

Στα μειονεκτήματά της συμπεριλαμβάνονται η παρουσία ενός συστήματος διπλής εξουσίας και ευθύνης, με τους εργαζόμενους να αναφέρονται σε δύο προϊσταμένους και την πιθανότητα δημιουργίας σύγχυσης σε αυτούς, οι αναγκαίες διαδικασίες για την λήψη αποφάσεων και την επίλυση των διαφορών που απαιτούν αρκετό χρόνο καθώς και η επιπλέον προσπάθεια για να διατηρηθεί η ισορροπία την εξουσία.

Εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και της επιχειρηματικής κουλτούρας των Ελλήνων εφοπλιστών, της εξειδίκευσης του στόλου τους, (οι Έλληνες εφοπλιστές διατηρούν την εξουσία και ασκούν τον απόλυτο έλεγχο στις επιχειρήσεις τους, οι οποίες στην πλειονότητά τους είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους) και της χρησιμοποίησης της στρατηγικής της ηγεσίας κόστους (παραγωγή με το χαμηλότερο δυνατό κόστος) η εφαρμογή της μητρικής οργάνωσης στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι περιορισμένη. (Σχήμα 4.3.)

❖ Τμηματοποίηση κατά ομάδες

Η τμηματοποίηση κατά ομάδες βασίζεται στην δημιουργία ομάδων εργασίας που αποτελείται από υπαλλήλους διαφορετικών ειδικοτήτων. Η κατηγοριοποίηση που βασίζεται σε ομάδες θεωρείται ότι αυξάνει την ικανότητα των επιχειρήσεων να προσαρμόζονται στο περιβάλλον λειτουργίας τους, καλλιεργεί τη συνεργασία ανάμεσα στους εργαζομένους διαφορετικών ειδικοτήτων και υποστηρίζει την μέγιστη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού.

Η δημιουργία ομάδων εργασίας με υπαλλήλους διαφορετικών ειδικοτήτων έχει πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα όσον αφορά την δημιουργία και εξέλιξη νέας γνώσης καθώς και τη διάχυσή της, ενώ προωθεί και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της κάθε ομάδας. Επίσης συμβάλλει στην αποκέντρωση κατά τη λήψη των αποφάσεων, στην εκπαίδευση και εξέλιξη εξειδικευμένων στελεχών που έχουν την συνολική εποπτεία του διαχειριστικού έργου και οδηγεί στην επέκταση της ευελιξίας της επιχείρησης. Κατευθύνει τους εργαζομένους στην επίτευξη των στόχων της επιχείρησης δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην αποτελεσματικότητα, όπως είναι οι υπηρεσίες που προσφέρουν τα πλοία. Ο διαχειριστής του στόλου αναλαμβάνει να οργανώσει κάθε μία ομάδα καθώς και να εποπτεύσει μια ομάδα πλοίων της επιχείρησης.

Βέβαια, η τμηματοποίηση κατά ομάδες υπάρχει πιθανότητα να αυξήσει την πολυπλοκότητα στην οργάνωση της επιχείρησης, κυρίως εάν αποτελείται από πολλές ομάδες μικρού μεγέθους, με αποτέλεσμα να υπάρξουν δυσκολίες στον έλεγχο.

Γενικά η οργάνωση με βάση τις ομάδες θεωρείται κατάλληλη για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. (Σχήμα 4.4.)

❖ Γεωγραφική τμηματοποίηση

Η γεωγραφική τμηματοποίηση είναι μια μορφή τμηματοποίησης που στηρίζεται στη περιοχή που λειτουργεί και δραστηριοποιείται μια επιχείρηση. Στη μορφή αυτή οργάνωσης η βάση είναι να συγκεντρωθούν όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται με μια συγκεκριμένη περιοχή σε μια δομή. Η γεωγραφική τμηματοποίηση χρησιμοποιείται κυρίως από επιχειρήσεις που εκτελούν δραστηριότητες σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία.

Κάποια από τα πλεονεκτήματά της είναι η καλύτερη οργάνωση των δραστηριοτήτων και η ικανότητα αποκέντρωσης των αποφάσεων για την επίτευξη των στόχων του οργανισμού, καθώς και η μείωση του κόστους μεταφοράς. Με αυτή την μορφή οργάνωσης οι επιχειρήσεις μαθαίνουν καλύτερα τις ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς στην οποία έχουν στραφεί, βελτιώνοντας έτσι την αποδοτικότητά τους.

Ένα βασικό μειονέκτημα αυτής της οργάνωσης είναι η απασχόληση πολλών εργαζομένων με τις ίδιες αρμοδιότητες σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, χωρίς όμως να επιτυγχάνεται μείωση κόστους παρά την αύξηση της ποσότητας του παραγόμενου προϊόντος. (Σχήμα 4.5.)

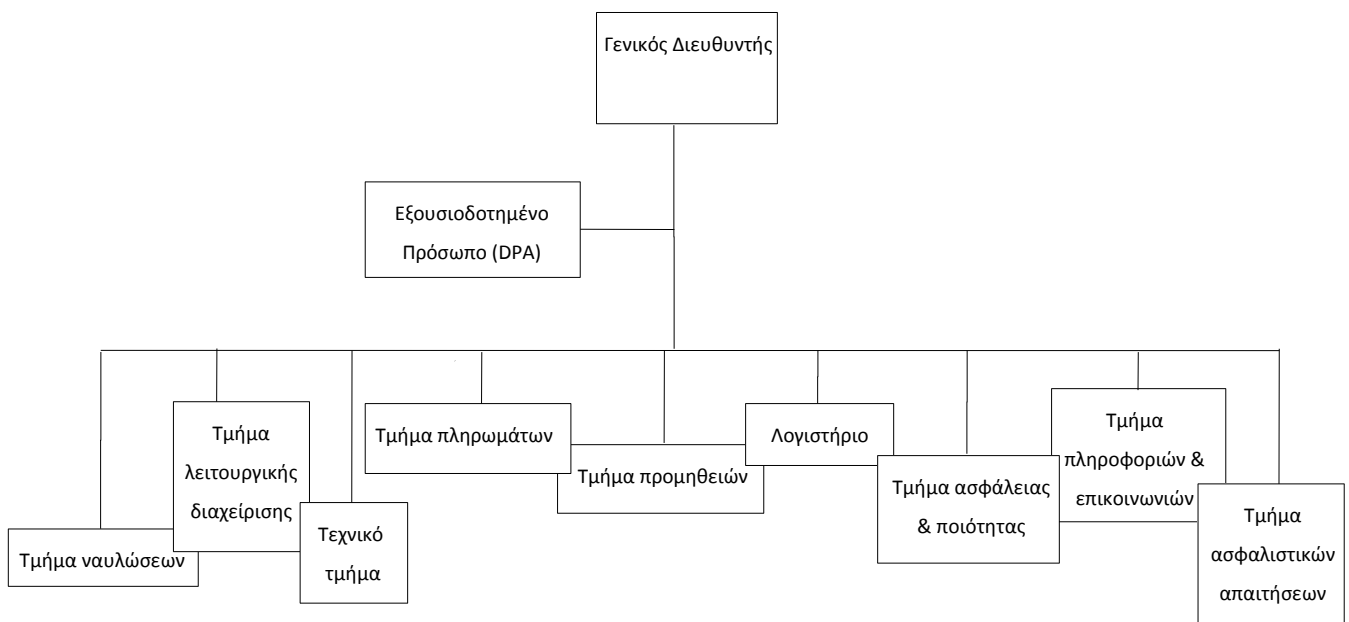
❖ Αρθρωτή τμηματοποίηση ή δίκτυο

Η αρθρωτή τμηματοποίηση ή δίκτυο είναι μια μορφή τμηματοποίησης όπου η σημασία του συντονισμού και της συνεργασίας μεταφέρονται εκτός του περιβάλλοντος της επιχείρησης. Στη περίπτωση αυτή ο οργανισμός διατηρεί μια μικρής έκτασης δομή, εκχωρώντας πολλές από τις διοικητικές λειτουργίες του σε άλλες επιχειρήσεις του ίδιου ομίλου ή σε εξωτερικούς συνεργάτες διατηρώντας έναν ρόλο συντονιστικό. Με τον τρόπο αυτό η επιχείρηση συνεχίζει να δραστηριοποιείται σε λειτουργίες που αποδίδει τα μέγιστα δυνατά αποτελέσματα και είναι βασικά για την διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης της στην αγορά.

Σημαντικά πλεονεκτήματα της αρθρωτής τμηματοποίησης είναι η μείωση του κόστους, η αυξημένη ευελιξία και η καινοτομία. Ωστόσο, στα μειονεκτήματά της περιλαμβάνονται προβλήματα συντονισμού και ελέγχου που μπορεί να προκύψουν καθώς και ο πιθανός ανταγωνισμός από εξωτερικούς συνεργάτες που θα θελήσουν να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους. (Σχήμα 4.6.) (14).

ΣΧΗΜΑ 4.1.

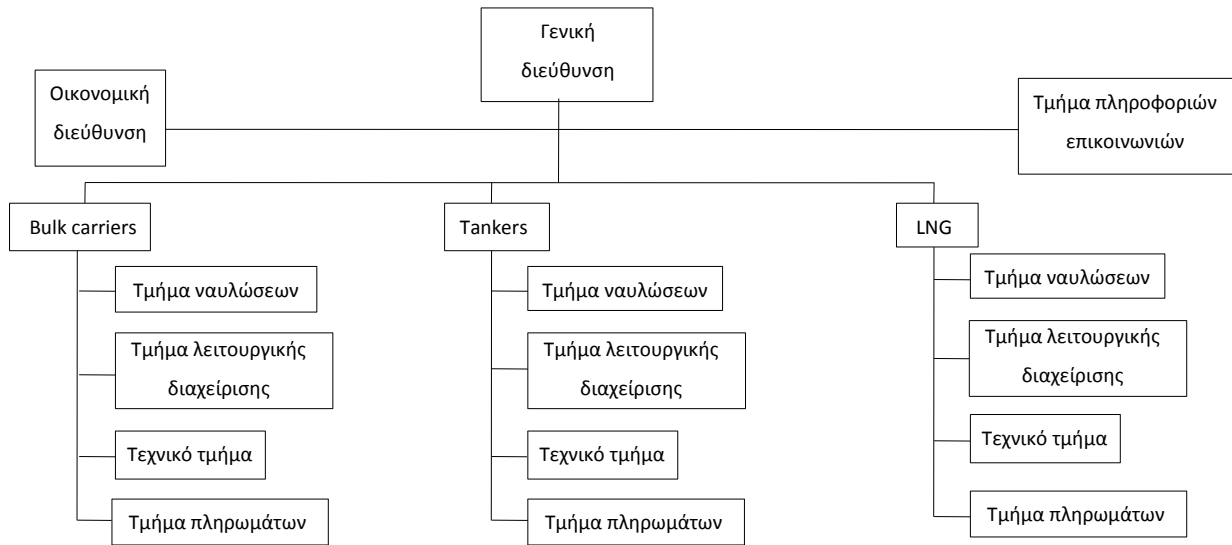
Τμηματοποίηση κατά λειτουργία



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

ΣΧΗΜΑ 4.2.

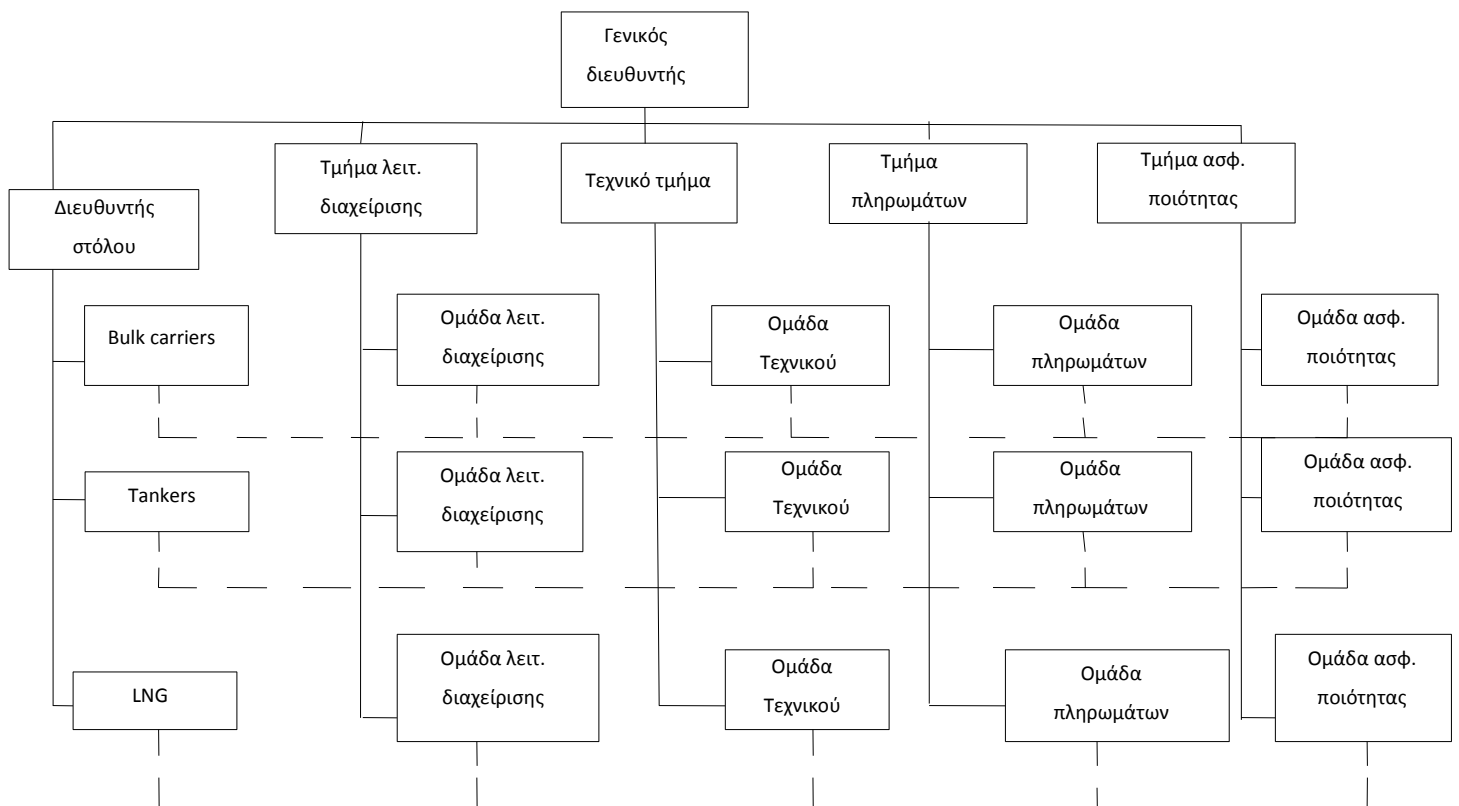
Τμηματοποίηση κατά προϊόν ή υπηρεσία ή τομέα δραστηριότητας



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

ΣΧΗΜΑ 4.3.

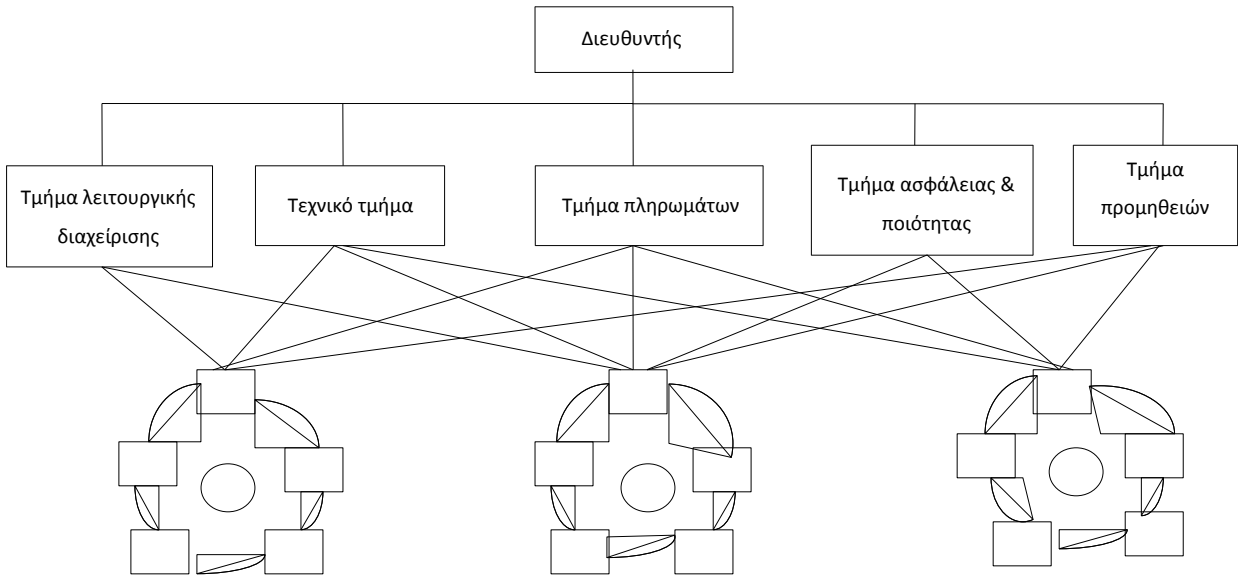
Μητρική μορφή οργάνωσης



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

ΣΧΗΜΑ 4.4.

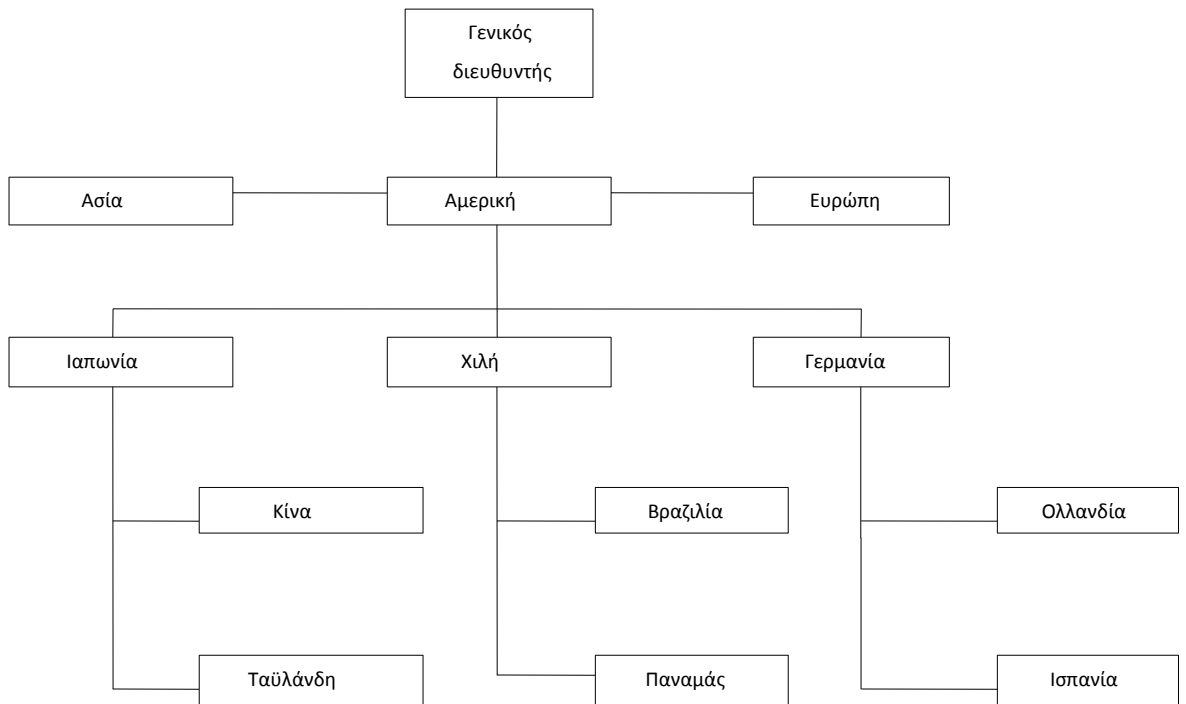
Τμηματοποίηση κατά ομάδες



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

ΣΧΗΜΑ 4.5.

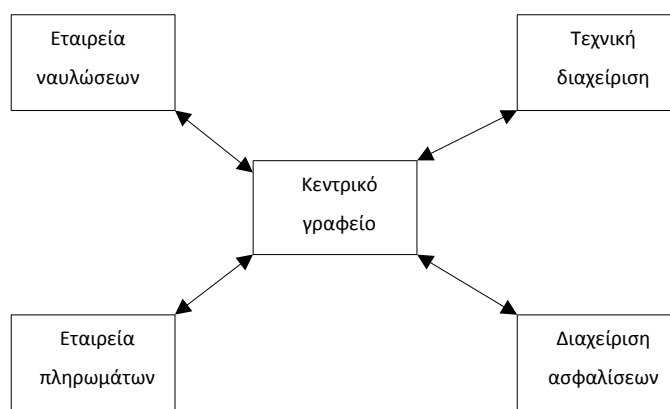
Γεωγραφική τμηματοποίηση



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

ΣΧΗΜΑ 4.6.

Αρθρωτή τμηματοποίηση



Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς

4.2.2. Τα Τμήματα της ναυτιλιακής εταιρείας.

Τα βασικά τμήματα από τα οποία αποτελείται συνήθως μια ναυτιλιακή εταιρεία (καθώς τα τμήματα εξαρτώνται κυρίως από το μέγεθος του εργατικού δυναμικού και κατά συνέπεια και από το μέγεθος της εταιρείας) είναι τα ακόλουθα :

1. Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ (GENERALMANAGEMENT)

Σκοπός της Γενικής Διεύθυνσης είναι να καθοδηγεί, να ρυθμίζει και να συνεργάζεται με όλα τα τμήματα της εταιρείας. Είναι ο διάυλος με το ευρύτερο ναυτιλιακό περιβάλλον (επικοινωνία με τις τράπεζες, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα προξενεία, τις υπηρεσίες των κρατών όπου η εταιρεία έχει σημαία τους σε πλοία της κ.α.). Η Γενική Διεύθυνση διαχωρίζει δύο ή περισσότερες ναυλώσεις, τις οποίες προτείνει ο διευθυντής ή ο μεσίτης του τμήματος Ναυλώσεων (15).

Τα μέλη του τμήματος έχουν σφαιρικές γνώσεις γύρω από τον ναυτιλιακό χώρο με επικεφαλή στέλεχος ιδιαίτερα έμπειρο, όπου τις περισσότερες φορές είναι ο ίδιος ο πλοιοκτήτης – εφοπλιστής.

2. ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (OPERATIONS DEPARTMENT)

Το τμήμα αυτό επικεντρώνεται στην ασφαλή και αποδοτική λειτουργία των πλοίων της εταιρείας σύμφωνα με τις συμβατικές τους υποχρεώσεις απέναντι στους ναυλωτές

(16).Είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση της λειτουργίας όλων των πλοίων όσον αφορά την προμήθεια καυσίμων που υπογράφονται και εγκρίνονται από τη Γενική Διεύθυνση, για τον έλεγχο των οφειλών ενοικίων από ναυλωτές, τις απαιτήσεις προς τους ναυλωτές, για τη δυνατότητα εκ του νόμου συμβιβασμού, για προκαταβολές σε πράκτορες και εξόφληση λογαριασμών(15).Για την διεκπεραίωση των υπηρεσιών του τμήματος απαιτείται συνεργασία και επικοινωνία και με άλλα τμήματα της εταιρείας όπως το Τμήμα Ναυλώσεων, το Τμήμα Ασφαλίσεων αλλά και με τους Πλοιάρχους.

3. ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (DEPARTMENT OF FINANCIAL MANAGEMENT)

Είναι από τα πιο σημαντικά τμήματα της επιχείρησης καθώς ασχολείται με θέματα οικονομικής διαχείρισης της ναυτιλιακής εταιρείας. Σε αυτό ανήκουν άλλα υπο-τμήματα όπως, το λογιστήριο , το τμήμα της γραμματείας, το τμήμα ελέγχου λογαριασμών Πλοίαρχου, το τμήμα αγοραπωλησίας πλοίων, το τμήμα χρηματοοικονομικού και εσωτερικού ελέγχου. Γενικότερα το τμήμα αυτό ασχολείται με την αλληλογραφία και την επικοινωνία της εταιρείας με άλλους οργανισμούς (16), με εντολές πληρωμής και κατάθεση επιταγών, με εκκαθαριστικά ενοικίων στους πλοιοκτήτες των υποναυλωθέντων πλοίων και πληρωμή αυτών(15).

4. ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW MANAGEMENT Η MARINE DEPARTMENT)

Το Τμήμα Πληρωμάτων έχει ως κύρια αρμοδιότητά του την επιλογή αξιωματικών και λοιπού πληρώματος για την στελέχωση των πλοίων. Ως επικεφαλής έχει τις περισσότερες φορές έναν Πλοίαρχο Εμπορικού Ναυτικού, συνήθως παλαιό στέλεχος της ναυτιλιακής εταιρείας, με εμπειρία στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού (16). Στο τμήμα αυτό εγκρίνονται και υπογράφονται συμφωνίες με πράκτορες του εξωτερικού για την εύρεση ξένων πληρωμάτων, δάνεια στα πληρώματα, δώρα, μισθοί αναμονής και εξαιρετικές πληρωμές(15).

5. ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ (TECHNICAL DEPARTMENT)

Βασική αρμοδιότητα του Τεχνικού Τμήματος είναι η παρακολούθηση της καλής λειτουργίας, η ετήσια ή μακροχρόνια συντήρηση και ο προγραμματισμός επισκευών των πλοίων και των μηχανημάτων. Φροντίζει για την καλή κατάσταση και λειτουργία των πλοίων ώστε να βρίσκονται πάντα σε ετοιμότητα, για τις ναυπηγήσεις, τους δεξαμενισμούς και τις επισκευές των πλοίων της εταιρείας. Συνήθως επικεφαλής είναι ένας έμπειρος

Ναυπηγός ή Α΄ Μηχανικός, Αρχιμηχανικός και επανδρώνεται από ναυπηγούς, τεχνικούς και μηχανικούς διαφόρων ειδικοτήτων (16).

6. ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ (CHARTERING AND BROKERING DEPARTMENT)

Το Τμήμα Ναυλώσεων ασχολείται με την επιδίωξη ναύλων για τα πλοία από τη διεθνή αγορά. Συνήθως στελεγχώνεται από εξειδικευμένα στελέχη που έχουν εμπειρία σε θέματα ναυλώσεων και μπορεί να είναι και Πλοίαρχοι. Βέβαια υπάρχουν και μεγάλα γραφεία που ασχολούνται αποκλειστικά με ναυλώσεις πλοίων από διάφορες εταιρείες , με τα οποία συνεργάζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες, τα αποκαλούμενα ναυλομεσιτικά γραφεία. Για το πώς θα κινηθεί μια ναυτιλιακή εταιρεία εξαρτάται από την οργανωτική δομή της και τις ανάγκες της (15), (16).

7. ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ (INSURANCEANDCLAIMSDEPARTMENT)

Το τμήμα αυτό έχει ως κύριο μέλημά του την ασφαλιστική κάλυψη κάθε πλοίου ξεχωριστά αλλά και των επιβαινόντων σε αυτά. Επίσης ασχολείται με την ρύθμιση κάθε υπόθεσης που έχει σχέση με την ασφάλιση (δικεκδικήσεις από και προς τρίτα μέρη). Τα μέλη του είναι νομικοί εξειδικευμένοι σε θέματα ναυτικού δικαίου και ναυτασφαλίσεων καθώς και Πλοίαρχοι Ε.Ν. (16).

8. ΤΜΗΜΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (QUALITY AND SAFETY DEPARTMENT)

Το Τμήμα Ποιότητας και Ασφάλειας είναι ένα νεοσύστατο τμήμα μέσα στη ναυτιλιακή εταιρεία που θεσπίστηκε στα μέσα του ' 90 και σκοπός του είναι να τηρούνται οι κανόνες ποιότητας και οι διαδικασίες που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχειρίσεως (ISM Code) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) (16). Γενικά μεριμνά για την εφαρμογή των κοινοτικών οδηγιών που αφορούν την ποιότητα και την ασφάλεια τόσο στην ναυτιλιακή εταιρεία όσο και στα πλοία. Στελέχη είναι άτομα που γνωρίζουν σφαιρικά τις δραστηριότητες της εταιρείας και είναι έμπειρα, συμπεριλαμβανομένων Πλοίαρχους και Μηχανικούς Ε.Ν.

9. ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ (PURCHASING DEPARTMENT)

Το συγκεκριμένο τμήμα είναι υπεύθυνο για την προμήθεια των πλοίων , με ετήσια και μακροχρόνια συμβόλαια, με τρόφιμα, λιπαντικά, εφόδια, ανταλλακτικά, χρώματα, χημικά

και με διάφορα άλλα αναλώσιμα και υλικά. Μπορεί να είναι αυτόνομο είτε να είναι μέρος του Τεχνικού Τμήματος μιας εταιρείας (15).

10. ΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ (LEGAL DEPARTMENT)

Το Νομικό Τμήμα ασχολείται με νομικά ζητήματα της ναυτιλιακής εταιρείας και στελεχώνεται από νομικούς εξειδικευμένους στο ναυτικό δίκαιο.

4.2.3. Η Διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας.

Ο σπουδαιότερος παραγωγικός πόρος μίας επιχείρησης είναι το ανθρώπινο δυναμικό της, από την αποδοτικότητα του οποίου εξαρτώνται η λειτουργία και η αξιοποίηση όλων των άλλων συντελεστών παραγωγής. *Η λειτουργία που αφορά τη συστηματική και μακροχρόνια αντιμετώπιση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας είναι η Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού.* Μεριμνά για την προσέλκυση και την πρόσληψη ικανών εργαζομένων, οι οποίοι αν και θα είναι διαφορετικοί ως προς την προσωπικότητα, τις ανάγκες, τους στόχους, τις γνώσεις και τις ικανότητες, θα είναι πρόθυμοι να εργαστούν, ώστε με την παράλληλη χρήση διαφόρων συστημάτων και διαδικασιών πρόκειται να κινητοποιήσουν και τους υπόλοιπους παραγωγικούς συντελεστές προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της επιχείρησης.

Το σύνολο των πολιτικών και των μεθόδων της Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού που βοηθούν την επιχείρηση στην επίτευξη των στρατηγικών της στόχων, όπως αυτοί έχουν καθορισθεί από την επιχειρησιακή στρατηγική της και υλοποιούνται μέσω του μανάτζμεντ αποτελεί τη Στρατηγική Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Άρα η αποτελεσματική Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού :

- Θεωρεί δεδομένη την αναγνώριση και αφομοίωση των στρατηγικών στόχων της επιχείρησης,
- Υποστηρίζει την αύξηση της αποδοτικότητας της επιχείρησης.

Παράγοντες που σχετίζονται με το εσωτερικό περιβάλλον της εταιρείας όπως, μέγεθος, στρατηγική, τεχνολογία, ανθρώπινο δυναμικό, αλλά και με το εξωτερικό περιβάλλον, όπως η δομή της βιομηχανίας, πολιτικές και οικονομικές συνθήκες, επιδρούν στον τρόπο με τον οποίο διοικείται το ανθρώπινο δυναμικό. Για αυτό τον λόγο απαιτείται συνεχής ανάλυση του περιβάλλοντος.

Ο πιο σημαντικός πόρος μιας επιχείρησης για την κατάκτηση και την διατήρηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος είναι το ανθρώπινο κεφάλαιο, καθώς είναι εξαιρετικά δύσκολο να αντιγραφεί. Για αυτό θα πρέπει οι ανθρώπινοι πόροι να έχουν χαρακτηριστικά που δεν θα μπορούν να αντιγραφούν εύκολα (όπως είναι οι γνώσεις, η εμπειρία, οι ικανότητες, η αφοσίωση απέναντι στην εταιρεία, οι σχέσεις μεταξύ τους κ.α.) και να υποστηρίζονται από την οργάνωση της εταιρείας.

Για να μπορέσει η εταιρεία να επιλέξει, να διαφυλάξει και να αξιοποιήσει τους υπαλλήλους της και να ενισχύσει την παραγωγικότητά τους είναι απαραίτητο να προβεί στις παρακάτω ενέργειες :

- *Προγραμματισμό του ανθρώπινου δυναμικού* : αναφέρεται στην ανάγκη για μέριμνα σχετικά με το προσωπικό που πρόκειται να χρειαστεί η επιχείρηση προκειμένου να καλυφθούν μελλοντικές ανάγκες της .
- *Ανάλυση εργασίας* : ανάλυση του έργου που καλείται να εκτελέσει ο κάτοχος της θέσης και ο προσδιορισμός των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων που απαιτείται να διαθέτει.
- *Προσέλκυση και επιλογή υποψηφίων* : εντοπισμός των πιθανών υποψηφίων, το κάλεσμα για να ενδιαφερθούν για τις θέσεις εργασίας και τον εντοπισμό των πλέον κατάλληλων, αλλά και την υποδοχή και ένταξη των νέων υπαλλήλων .
- *Εκπαίδευση και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού* : εκπαίδευση του προσωπικού , ανάθεση υποχρεώσεων και δυνατότητα προσωπικής ανάπτυξης στο ανθρώπινο δυναμικό.
- *Ανταμοιβή εργαζομένων* : σχεδιασμός και εφαρμογή ενός πλάνου αμοιβών και ειδικών μισθών, ημερομισθίων, οικονομικών κινήτρων και παροχών για διαφορετικές κατηγορίες υπαλλήλων.
- *Αξιολόγηση απόδοσης* : αξιολόγηση απόδοσης κάθε εργαζόμενου στηριζόμενη σε συγκεκριμένα κριτήρια και υπολογισμός της συνεισφοράς, των ικανοτήτων και των αδυναμιών του.
- *Εργασιακές σχέσεις στο εσωτερικό της επιχείρησης* : μέρος των εργασιακών σχέσεων είναι η τήρηση των κανόνων της σύμβασης μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών, αλλά και των σχέσεων που προέρχονται από το πώς οι δύο πλευρές εφαρμόζουν αυτούς τους όρους ή επιδιώκουν την αλλαγή και την εξέλιξή τους.

Βέβαια χρειάζεται να σημειωθεί ο ιδιαίτερος χαρακτήρας στην οργανωτική δομή των ναυτιλιακών εταιρειών. Ανάλογα με το χώρο στον οποίο παρέχει την εργασία του το ανθρώπινο δυναμικό διακρίνεται σε :

προσωπικό στην οργανωτική δομή της ξηράς και

προσωπικό του πλοίου ή των πλοίων της επιχείρησης.

Κάθε μία από τις παραπάνω δομές έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάλογα με τη φύση της εργασίας που εκτελείται, με τον τόπο στον οποίο αυτή εκτελείται και με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων που την εκτελούν(14).

4.3. Η θέση του Πλοιάρχου εντός της Ναυτιλιακής Εταιρείας

Το μεγαλύτερο μέρος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι οικογενειακές, με τις ανώτερες διοικητικές θέσεις να τις καλύπτουν μέλη της οικογένειας στην οποία ανήκει η επιχείρηση ή εργαζόμενοι που ανήκουν στο προσωπικό της για χρόνια. Ακόμα και αν στην επιχείρηση συμμετέχουν πολλοί μέτοχοι , η επιλογή στελεχών της ανώτατης διοίκησης πραγματοποιείται, κυρίως, από στελέχη με μεγάλη και πολυετή εμπειρία στη ναυτιλία, είτε από το εσωτερικό της περιβάλλον είτε από την εξωτερική αγορά. Οι εργαζόμενοι που έχουν εμπειρία μόνο από την ναυτιλιακή βιομηχανία, και συγκεκριμένα στα πλοία τοποθετούνται στις χαμηλότερα ιεραρχικά θέσεις της εταιρείας. Συνήθως η πλειονότητα εξ αυτών είναι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού οι οποίοι, έπειτα από μία επιτυχημένη καριέρα στη θάλασσα, καλύπτουν θέσεις στα γραφεία του οργανισμού στην στεριά.

Ταυτόχρονα, σχετικά με την προσφορά και την ζήτηση εργασίας παρουσιάζεται όλο και πιο συχνά το φαινόμενο, οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού να στρέφονται στην απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στη ναυτιλία ή στη διοίκηση για να αποκτήσουν τις απαραίτητες γνώσεις προκειμένου να στελεχώσουν διοικητικές θέσεις στην επιχείρηση. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν ναυτιλιακές εταιρείες που προτρέπουν τους εργαζομένους τους να στραφούν προς αυτή την κατεύθυνση.

Επειδή οι συγκεκριμένες θέσεις εργασίας απαιτούν άμεση επαφή με το πλοίο, όποιοι επιλεγθούν να τοποθετηθούν σε αυτές θα πρέπει, εκτός από καλή γνώση του πλοίου ως μέσου παραγωγής, να κατανοούν τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, να έρχονται σε επαφή με τους ναυτικούς, να καταλαβαίνουν την "γλώσσα τους" , να ενδιαφέρονται για τα προβλήματά τους και να στηρίζουν το έργο τους.

Σύμφωνα με την έρευνα MASSOP, σε παγκόσμιο επίπεδο, το 29% του συνόλου των εργαζομένων ξηράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι πρώην ναυτικοί. Πρέπει να σημειωθεί ότι το 56% των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανέφερε ότι οι εργαζόμενοι αυτής της κατηγορίας που απασχολούνται στα γραφεία θα αυξηθούν στο μέλλον, το 27% ότι θα μειωθούν και το 16% ότι θα παραμείνουν χωρίς καμία μεταβολή (Πίνακας 4.1.)(14).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1.

Ποσοστό πρώην ναυτικών στο προσωπικό ξηράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

	Μέγεθος	Μικρές	Μεσαίες	Μεγάλες	Μ.Ο.
Οι	HQ sea staff	28%	31%	28%	29%
	Αύξηση	69%	49%	54%	56%
	Μείωση	12%	33%	35%	27%
	Σταθερό	18%	18%	11%	16%

πρώην ναυτικοί και ιδιαίτερα οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού καλύπτουν σε μεγάλο ποσοστό θέσεις στις υποδομές της ξηράς στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Είναι αυτοί κυρίως που στελεχώνουν μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Παρόλο που τα στελέχη συνήθως δεν έχουν γνώσεις και εμπειρία από το επάγγελμα του ναυτικού, ένα μεγάλο μέρος των διοικητικών έργων ανατίθενται σε πρώην ναυτικούς. Οι μικρές και το μεγαλύτερο ποσοστό των μεσαίων επιχειρήσεων απασχολούν στα γραφεία τους πρώην ναυτικούς, με εξαίρεση το τμήμα του λογιστηρίου. Βέβαια, πρέπει να λάβουμε υπόψη μας πως η επικράτηση των πρώην ναυτικών σχετίζεται και με το γεγονός ότι αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες δεν ξεχνούν ότι η αρχή της επαγγελματικής σταδιοδρομίας τους έγινε με την τοποθέτησή τους ως αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού. Οι επιχειρηματίες που ενδιαφέρονται να διατηρήσουν ισχυρή την κουλτούρα και την ιδιοσυγκρασία του ναυτικού συνήθως συνεργάζονται και μοιράζονται απόψεις με άτομα τα οποία μπορούν να τους καταλάβουν καλύτερα, καθώς ενστερνίζονται τις ίδιες αξίες και την ίδια κουλτούρα.

Παρόλα αυτά το σύνολο των ναυτιλιακών οργανισμών θα επιθυμούσε να απασχολεί άτομα με εκπαίδευση – γνώσεις αλλά και με ναυτική εμπειρία, δηλαδή προσωπικό με σύνθετα προσόντα. Ο εργαζόμενος που έχει ναυτική εμπειρία, από τη μια γνωρίζει πολύ καλά το αντικείμενο της εργασίας του και, από την άλλη, μπορεί να υπολογίσει το αντίκτυπο που έχει η δική του εργασία, οι δικές του ενέργειες και αποφάσεις στους εργαζομένους στο πλοίο. Για αυτό το λόγο πολλές επιχειρήσεις υλοποιούν συστήματα εκπαίδευσης των στελεχών στεριάς στα πλοία τους. Επιπλέον, οι μεγάλες εταιρείες πραγματοποιούν

προγραμματισμένα τη μετακίνηση των αξιωματικών από το πλοίο στα γραφεία, με προτίμηση σε αυτούς που έχουν τα απαραίτητα προσόντα και παρέχοντας κίνητρα για την απόκτηση επιπλέον γνώσεων μέσω εκπαίδευσης και κατάρτισης. Αυτή η μέθοδος επιλογής προσωπικού είναι επί της ουσίας ένας τρόπος μετάδοσης της πλούσιας γνώσης που έχει αποκτηθεί από τους αξιωματικούς κατά τη θαλάσσια υπηρεσία τους στα στελέχη ξηράς, αλλά και ένας τρόπος ενίσχυσης και αναβάθμισης τη γνώσης που έχει αποκτηθεί. Για να μεταδοθεί η γνώση στους ναυτικούς της εταιρείας γίνονται κάποιες επιθεωρήσεις από τα στελέχη της επιχείρησης στους ναυτικούς που επανδρώνουν το πλοίο, είτε σε ακανόνιστο χρόνο, συμμετέχουν στην αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα, χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο πρακτικές, κυρίως από επιχειρήσεις διαχείρισης δεξαμενόπλοιων, όπως η προγραμματισμένη τοποθέτηση Πλοίαρχων σε θέσεις γραφείου για ορισμένο χρονικό διάστημα, στοχεύοντας σε υψηλότερα επίπεδα αξιολόγησης στο Tanker Management Self Assessment (Πίνακας 4.1.), εφόσον θεωρούνται άριστες και χρειάζεται να εφαρμοστούν ώστε ο οργανισμός να προσελκύσει και να διατηρήσει το προσωπικό των πλοίων. Για παράδειγμα, η Tsakos Shipping έχει αναπτύξει μία πρακτική για τους ανώτερους αξιωματικούς, όπου, πραγματοποιείται εναλλαγή υπηρεσίας και περιλαμβάνει τρεις μήνες εν πλω, τρεις μήνες στα γραφεία και τρεις μήνες σε άδεια. Έτσι, χρησιμοποιείται κατάλληλα η πείρα των ναυτικών, οι οποίοι έχουν την δυνατότητα να αποκτήσουν σταδιακά εμπειρία σε θέσεις γραφείου, ώστε αργότερα εάν θέλουν να εργαστούν στην επιχείρηση (14).

Συγκεκριμένα, θέσεις εργασίας που μπορούν να καλύψουν οι Πλοίαρχοι σε μία ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με τις γνώσεις, τις δεξιότητες, τις ικανότητες, την προσωπικότητά τους, όπως αποτυπώνονται στο Εγχειρίδιο Εταιρικής Πολιτικής των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών είναι οι ακόλουθες :

1. Διευθυντής θαλάσσης και λειτουργιών

Χρειάζεται το στέλεχος να είναι πρώην Πλοίαρχος και να διαθέτει την ικανότητα επικοινωνίας και επηρεασμού διαφορετικών ατόμων. Επιπλέον πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει πολλά θέματα ταυτόχρονα.

2. Operator

Η εμπειρία του Πλοιάρχου επιβάλλεται, ενώ πρέπει να διαθέτει ευχέρεια επικοινωνίας και ικανότητα διοίκησης διαφορετικών ατόμων. Επίσης ο υπεύθυνος που θα καλύψει τη συγκεκριμένη θέση απαιτείται να είναι οργανωτικός και ικανός στο χειρισμό πολλών διαφορετικών καταστάσεων ταυτόχρονα.

3. Port Captain

Ο ναυτικός που θα επιλεγεί για τη συγκεκριμένη εργασία πρέπει να έχει εμπειρία Πλοιάρχου εμπορικού ναυτικού, να έχει ικανότητα επικοινωνίας και γνώση αγγλικών. Απαιτείται να είναι οργανωτικός και να προσέχει τις λεπτομέρειες, ενώ πρέπει να είναι διαθέσιμος καθώς τα ταξίδια είναι κομμάτι της εργασίας του.

4. Διευθυντής Πληρωμάτων

Το στέλεχος επιβάλλεται να έχει εμπειρία ως Πλοίαρχος, να έχει ικανότητες οργάνωσης και προγραμματισμού των εργασιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1 Η Συλλογή δεδομένων.

Οι επιστήμονες οδηγούνται στην έρευνα με σκοπό να αναλύσουν ζητήματα με συστηματικό τρόπο, επεκτείνοντας τις γνώσεις τους σε διάφορα φαινόμενα. Παρόλα αυτά, ασχέτως τον λόγο για τον οποίο γίνεται μια έρευνα και οι ανάλογες ερωτήσεις, απαιτείται να συγκεντρωθούν δεδομένα για να απαντηθούν αυτά τα θέματα (17).

Η συλλογή δεδομένων στην ποιοτική έρευνα μπορεί να γίνει είτε με την πρόσωπο με πρόσωπο επικοινωνία είτε με την επικοινωνία ανά ομάδες ατόμων. Γενικά η ποιοτική έρευνα στηρίζεται σε μεθόδους για την παραγωγή δεδομένων που είναι ευέλικτες και ο ερευνητής έχει πληροφορίες, γνωρίζει εκ των προτέρων για το θέμα που ερευνά. Στοχεύει δε στην πλέον αναλυτική περιγραφή του αντικειμένου της έρευνας χωρίς να είναι γνωστή από την αρχή η μορφή των δεδομένων που θα συλλεχθούν.

Οι πιο γνωστές μέθοδοι συλλογής υλικού-πληροφοριών είναι :

- η παρατήρηση,
- η συνέντευξη,
- το ερωτηματολόγιο.

Για την συλλογή και την ανάλυση στοιχείων που σχετίζονται με το επάγγελμα του Πλοιάρχου θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος της συνέντευξης.

Η συνέντευξη είναι μία από τις πιο γνωστές μεθόδους συλλογής υλικού, όπου ο ερευνητής υποβάλλει στον ερωτώμενο μια σειρά από ερωτήσεις στις οποίες καλείται να απαντήσει (Τσιώλης, 2014). Αυτό που εξετάζει και προσπαθεί να βγάλει στην επιφάνεια ο ερευνητής είναι τι σκέφτεται ο ερωτώμενος σε σχέση με κάποιο θέμα και να συγκρίνει τις γνώμες και τις απόψεις όσων έχουν ερωτηθεί. Στη συνέχεια, πρόκειται να γίνει σύγκριση και κατηγοριοποίηση των απόψεων των ερωτηθέντων (17).

Γενικά οι συνεντεύξεις διακρίνονται σε :

1. Δομημένες.
2. Ημιδομημένες.
3. Μη δομημένες – ελεύθερες.
4. Άμεσες ή έμμεσες.
5. Επαναλαμβανόμενες.

6. Κλινικές.
7. Σε βάθος.

5.1.1 Δομημένη συνέντευξη.

Ο ερευνητής ή ο συνεντευκτής έχει επιλέξει συγκεκριμένο σύνολο ερωτήσεων που θέτει με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους ερωτώμενους, από τις οποίες δεν μπορεί να παρεκκλίνει. Οι ερωτήσεις έχουν καθορισμένο περιεχόμενο και σειρά .

5.1.2. Ημιδομημένη συνέντευξη.

Ο ερευνητής έχει αποφασίσει τις ερωτήσεις που θα απευθύνει, οι οποίες χρησιμεύουν ως κατευθυντήριοι άξονες. Υπάρχει η δυνατότητα να αλλάξει η σειρά των ερωτήσεων, το περιεχόμενό τους, να προστεθούν νέες ερωτήσεις ανάλογα με την ροή της συνέντευξης και τις απαντήσεις του συνεντευξιαζόμενου.

5.1.3 Μη δομημένη – ελεύθερη συνέντευξη.

Δεν υπάρχουν προκαθορισμένες ερωτήσεις και ο συνεντευκτής ωθεί τον ερωτώμενο να εκφράσει ελεύθερα τις απόψεις του. Βέβαια χρειάζεται να αξιολογηθούν οι απαντήσεις με βάση την υποκειμενικότητα και τις προκαταλήψεις του ερευνητή. Οπότε υπάρχει αμφισβήτηση ως προς την εγκυρότητα και την αξιοπιστία της αξιολόγησης. Συνήθως η μη δομημένη συνέντευξη χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία για το θέμα που ερευνάται.

Η μη δομημένη συνέντευξη διακρίνεται σε:

- ✓ Εστιασμένη ή κατευθυνόμενη συνέντευξη.

Σύμφωνα με τους Merton και Kendall (1946) η μέθοδος αυτή συνεντεύξεων χρησιμοποιείται για την εκτίμηση των απόψεων των ανθρώπων σχετικά με θέματα της καθημερινότητας, όπως τη γνώμη του κοινού για ένα προϊόν , για μια πολιτιστική δραστηριότητα, για μια ταινία κλπ. Δεν υπάρχει αυστηρή μορφή στη δομή της , όμως το γενικότερο πλαίσιο μέσα στο οποίο πρόκειται να διαδραματιστεί η συνέντευξη ορίζεται από τον συνεντευκτή. Ο τελευταίος παρουσιάζει τα κυριότερα στοιχεία του υπό συζήτηση θέματος και ο ερωτώμενος από την άλλη πλευρά παρακινείται να θέσει και να αναπτύξει ελεύθερα τις απόψεις του.

✓ Μη κατευθυνόμενη συνέντευξη.

Η τεχνική αναδύθηκε από μελέτη της Αμερικανικής Ηλεκτρικής Εταιρείας και χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά από τον Elton Mayo (1939). Στόχος της είναι ο προσδιορισμός όλων των παραγόντων στο χώρο εργασίας που επηρεάζουν την παραγωγικότητα των εργαζομένων. Χρησιμεύει σε πρώιμο στάδιο όταν ο ερευνητής δεν έχει ακόμα καταλήξει ποια ζητήματα είναι καίρια για το συγκεκριμένο θέμα. Δεν υπάρχουν κατευθύνσεις αλλά ο ερωτώμενος μπορεί να εκφέρει ελεύθερα τις απόψεις του. Επί της ουσίας ο ερωτώμενος αναπτύσσει οποιαδήποτε άποψη θεωρεί ότι σωστή και εντός θεματολογίας χωρίς να τίθενται ερωτήσεις ή σχόλια από τον ερευνητή, εμπιέροντας τον κίνδυνο να μην αναφερθεί ποτέ στο θέμα που ενδιαφέρει τον ερευνητή.

5.1.4. Άμεσες ή έμμεσες συνεντεύξεις.

Στις άμεσες και έμμεσες συνεντεύξεις σημασία έχει ο διαχωρισμός που γίνεται από το μέρος του συνεντευκτή και επομένως και από το μέρος του ερωτώμενου για τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιείται η συνέντευξη.

5.1.5. Επαναλαμβανόμενες συνεντεύξεις.

Πραγματοποιούνται επί το πλείστον σε ομάδες ατόμων και ονομάζονται και Panel. Τα άτομα έχουν κοινά στοιχεία, κυρίως κοινωνικά και οικονομικά. Οι συνεντεύξεις πρέπει να επαναληφθούν πολλές φορές προκειμένου να οδηγηθεί η έρευνα στη συλλογή δεδομένων και σε ανάλογα συμπεράσματα.

5.1.6. Κλινική συνέντευξη.

Μπορεί να θεωρηθεί ως ασύμμετρη ανταλλαγή λέξεων. Ο ερευνητής πρέπει να ξέρει να ακούει, να παροτρύνει και να διευκολύνει τον λόγο στον ερωτώμενο. Πρόκειται για την ικανότητα του ερευνητή να ακούει, να κοιτάει και να μιλάει προκειμένου να ακούσει και να παρατηρήσει καλύτερα τον συνεντευξιαζόμενο. Η κλινική συνέντευξη χρησιμοποιείται κυρίως στην επιστήμη της ψυχολογίας και της ψυχιατρικής.

5.1.7. Σε Βάθος συνέντευξη.

Ο ερευνητής θέτει γενικές ερωτήσεις για ζητήματα που έχει επιλέξει, χωρίς να τα τοποθετεί σε καθορισμένη σειρά. Τον κύριο λόγο τον έχει ο ερωτώμενος, ενώ ο συνεντευκτής έχει καθοδηγητικό και βοηθητικό ρόλο, προκειμένου ο συνεντευξιαζόμενος να αναπτύξει ελεύθερα τις σκέψεις και τις απόψεις του.

Υπάρχουν και άλλα τρία είδη συνεντεύξεων : Η τυποποιημένη , η ελεύθερη ή μη τυποποιημένη και η τηλεφωνική.

Γενικότερα οι ποιοτικές συνεντεύξεις αποτελούνται από μέρη που είναι προσχεδιασμένα και από μέρη που δεν είναι σχεδιασμένα. Πάντοτε όμως χρειάζεται η αρμόζουσα σύνδεση μεταξύ τους.

5.2. Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα της Συνέντευξης

Ως μέθοδος άντλησης δεδομένων τα **πλεονεκτήματα** που έχει η συνέντευξη είναι τα ακόλουθα :

- Για την επεξεργασία περίπλοκων κοινωνικών αντιλήψεων, καταστάσεων και αξιών ο ερευνητής έχει την δυνατότητα μέσω της συνέντευξης να αποκτήσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες.
- Αναζητούνται πληροφορίες και επεξεργάζονται θέματα που προκύπτουν από την συνέντευξη, χωρίς να έχουν προκαθοριστεί από τον ερευνητή, αλλάζοντας το πεδίο που έχει αρχικά σχεδιάσει προς συζήτηση, εφόσον υπάρχει επικοινωνία, εμπιστοσύνη και αμεσότητα μεταξύ συνεντευκτή και συνεντευξιαζόμενου.
- Δίνει την δυνατότητα στον ερευνητή να δει το ζήτημα που θέτει στον ερωτώμενο από την θέση του, δηλαδή θέτοντας ερωτήσεις για ένα κοινωνικό ζήτημα ο ερευνητής το προσεγγίζει από την ματιά του ερωτώμενου, μέσω των απαντήσεων, των απόψεων, της κουλτούρας του.

Από την άλλη πλευρά η συνέντευξη έχει και **μειονεκτήματα**, ορισμένα από τα οποία είναι:

- Είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα τόσο ως προς τον σχεδιασμό της, την επαφή με τους ερωτώμενους όσο και στην υλοποίησή της.
- Απαιτείται ο ερευνητής να επιδεικνύει γνήσιο ενδιαφέρον, ευαισθησία, ευγένεια, προσόντα που δεν είναι αυτονόητα και δεδομένα και που η έλλειψή τους μπορεί να οδηγήσει σε "ημιτελή", ρηχή συνέντευξη.
- Κάποιες φορές κυριαρχεί το υποκειμενικό στοιχείο, γεγονός που καθιστά τη συνέντευξη μη αξιόπιστη.
- Τέλος υπάρχει και ο κίνδυνος υποβολής βεβιασμένων ερωτήσεων, με συνέπεια τα συμπεράσματα, τα δεδομένα να είναι ανακριβή ή παραπλανητικά.

5.3. Οι Ερωτήσεις της Συνέντευξης

Η επιτυχία της συνέντευξης βασίζεται κατά κύριο λόγο στον σχεδιασμό και στη διατύπωση των ερωτήσεων. Μερικοί από τους πιο χαρακτηριστικούς τύπους ερωτήσεων που χρησιμοποιούνται είτε σε ερωτηματολόγια ποιοτικής έρευνας είτε σε μία προσωπική συνέντευξη ή σε ομαδική συζήτηση είναι οι :

- *Κλειστές ερωτήσεις* (closed questions): Ο ερευνητής παρέχει τις πιθανές απαντήσεις που μπορούν να επιλέξουν οι ερωτώμενοι σε ερωτήσεις που έχει προκαθορίσει. Ο τύπος αυτός ερωτήσεων εφαρμόζεται κυρίως στις αυστηρά δομημένες συνεντεύξεις.
- *Ανοικτές ερωτήσεις* (open questions): Σε αυτό τον τύπο των ερωτήσεων οι συμμετέχοντες έχουν την ελευθερία να απαντήσουν όπως οι ίδιοι επιθυμούν χωρίς περιορισμούς. Χρησιμοποιείται κυρίως στις μη δομημένες και ημιδομημένες συνεντεύξεις.
- *Μικτές ερωτήσεις* (mixed questions): Συνδυάζει τους τύπους των ανοικτών και κλειστών ερωτήσεων. Παρέχει την δυνατότητα οι συμμετέχοντες να μπορούν είτε να επιλέξουν κάποια από τις ήδη διατυπωμένες απαντήσεις είτε να αναπτύξουν την δική τους άποψη.
- *Καθοδηγητικές ερωτήσεις* (leading questions): Είναι ερωτήσεις που καθοδηγούν, ωθούν έμμεσα τον ερωτώμενο να δώσει την επιθυμητή απάντηση, η οποία και θα συμφωνεί με αυτή του ερευνητή. Πρέπει να αποφεύγονται στις συνεντεύξεις, γιατί επηρεάζουν τον ερωτώμενο και μεταβάλλουν τις απόψεις και την κρίση του αλλοιώνοντας τα ερευνητικά αποτελέσματα.
- *Ερωτήσεις προκατάληψης* (biased questions) : Είναι οι ερωτήσεις που ο συνεντευκτής δέχεται ως σωστή την απάντηση που συμφωνεί με την δική του άποψη. Σε αυτού του τύπου ερωτήσεις ο ερευνητής δείχνει έλλειψη ευαισθησίας και ενδιαφέροντος για τον ερωτώμενο με αποτέλεσμα η συνέντευξη να μην οδηγεί πουθενά ή να μην προκύπτουν αληθή αποτελέσματα. Γενικά πρέπει να αποφεύγεται γιατί ακυρώνει την ερευνητική διαδικασία (στην ουσία εκφράζονται αυτά που θέλει να ακούσει ο ερευνητής).
- *Περιγραφικές ερωτήσεις* (descriptive questions): Με αυτές τις ερωτήσεις μας ενδιαφέρει να αντλήσουμε πληροφορίες για συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ή ζητήματα όπως, το φύλο, την ηλικία, την ημερομηνία γέννησης κλπ. Συνήθως

αυτά τα ερωτήματα αρχίζουν με λέξεις όπως «Πόσο ;», «Πόσο συχνά ;», «Ποιο ποσοστό ;», «Τι είναι ;».

- *Ερωτήσεις γνώμης* (opinion questions) : Στην περίπτωση αυτή γίνονται ερωτήσεις προκειμένου να αναλυθούν οι απόψεις των ερωτώμενων για διάφορα κοινωνικά ζητήματα.
- *Δομικές ερωτήσεις* (structural questions) : Είναι ερωτήσεις που έχουν ένα συγκεκριμένο τρόπο απάντησης όπως , « ναι, όχι ή δεν ξέρω», «είναι καλό, κακό , πολύ καλό», κλπ.
- *Υποθετικές ερωτήσεις* (hypothetical questions) : Είναι ερωτήσεις που οι συμμετέχοντες απαντούν πάνω σε υποθετικά ή μελλοντικά γεγονότα ελλείψει αξιόπιστων δεδομένων. Τέτοιου είδους ερωτήσεις είναι « Ποια θα ήταν η γνώμη σου αν...» , « Τι θα έκανες αν...», « Πώς πιστεύεις πως θα ενεργούσες αν...» κλπ.
- *Εισαγωγικές και συμπερασματικές ερωτήσεις* (introductory and conclusive questions) : Είναι οι ερωτήσεις που εισάγουν τον συνεντευξιζόμενο στο θέμα για το οποίο γίνεται η συνέντευξη και ολοκληρώνουν την συνέντευξη αντιστοίχως.
- *Ερωτήσεις – γέφυρα* (bridge questions) : Είναι οι ερωτήσεις που συνδέουν τη μετάβαση από το ένα θέμα της συνέντευξης σε ένα άλλο.

5.4. Τα Στάδια της έρευνας με την χρήση της Συνέντευξης

Για να μπορέσει μία έρευνα με την χρήση συνεντεύξεων να δώσει ένα αξιόπιστο αποτέλεσμα απαιτείται λεπτομερής και προσεκτικός σχεδιασμός. Τα στάδια από τα οποία περνάει η έρευνα με συνεντεύξεις από την αρχή μέχρι την ολοκλήρωσή της είναι τα κάτωθι:

1. Ερευνητικό πρόβλημα ή ερευνητική περιοχή ενδιαφέροντος (thematizing)
Χρειάζεται να υπάρχει μια ερευνητική ή θεματική περιοχή ενδιαφέροντος πάνω στην οποία διαμορφώνονται ερωτήσεις ή υποθέσεις που θα πρέπει να επιβεβαιωθούν ή να διαψευστούν. Βέβαια αυτά προϋποθέτουν ότι το ερευνητικό ερώτημα είναι κατάλληλα σχεδιασμένο και διατυπωμένο ώστε να συμβάλει στην διεξαγωγή ενός πετυχημένου ερευνητικού σχεδίου το οποίο θα βασίζεται στην επιστημονική λογική.

2. Σχεδιασμός (designing)

Απαιτείται ο σχεδιασμός ενός λειτουργικού οδηγού συνέντευξης, ο οποίος θα αποτελείται από όλες τις θεματικές περιοχές που πρέπει να καλύψει η συνέντευξη. Μπορεί να περιλαμβάνει προκαθορισμένες ερωτήσεις, λέξεις – κλειδιά ή και θεματικές περιοχές.

3. Πραγματοποίηση συνεντεύξεων (interviewing)

Στο στάδιο αυτό υπάρχει η άμεση επαφή συνεντευκτή και ερωτώμενου για την ανταλλαγή δεδομένων. Για να είναι η πληροφορία αληθή, αβίαστη και πλούσια απαιτείται ευγένεια εκ μέρους του ερευνητή και δημιουργία αισθήματος εμπιστοσύνης.

4. Προετοιμασία του υλικού για ανάλυση (transcribing)

Επεξεργασία του προφορικού υλικού και μετατροπή σε γραπτό κείμενο.

5. Ανάλυση (Analyzing)

Γίνεται προσπάθεια να δοθεί νόημα στα όσα έχει πει ο συνεντευξιαζόμενος, στις απαντήσεις που έχει δώσει. Στην ουσία πρόκειται για την ομαδοποίηση, κατηγοριοποίηση και θεωρητικοποίηση των απαντήσεων στις προκαθορισμένες ερωτήσεις είτε σε αυτές που προέκυψαν κατά τη διάρκεια της συνέντευξης.

6. Έλεγχος (verifying)

Περιλαμβάνει όλες τις μεθόδους για τον έλεγχο της αξιοπιστίας και της εγκυρότητας των αποτελεσμάτων της έρευνας.

7. Δημοσιοποίηση (reporting)

Στο στάδιο αυτό γίνονται όλες οι απαραίτητες ενέργειες για την γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας.

5.5. Η Σχέση Συνεντευκτή και Συνεντευξιαζόμενου

Σε μία συνέντευξη τον πλέον σημαντικό ρόλο έχει η σχέση που θα αναπτυχθεί ανάμεσα στο ερευνητή και τον ερωτώμενο. Χρειάζεται ο ερευνητής να παραμερίσει τις προσωπικές του πεποιθήσεις και να είναι ανοικτός στις απόψεις, στις ιδέες που αναδύονται από τους ερωτηθέντες. Πρέπει να εξαλειφθεί η υποκειμενικότητα, να υπάρχει ευγένεια και ένδειξη φιλικότητας απέναντι στον συνεντευξιαζόμενο, προκειμένου να οι πληροφορίες να είναι πλούσιες, αυθόρμητες και ειλικρινείς.

Επιπλέον ο ερευνητής πρέπει να έχει την δυνατότητα και την πείρα να μπορεί να ερμηνεύει τις απαντήσεις που του δίνονται, να τις διαψεύσει ή να τις επιβεβαιώσει πριν ολοκληρώσει την έρευνά του. Τέλος, πολλές φορές στην ερευνητική συνέντευξη, για την

πειθώ των ερωτώμενων να συμμετέχουν σε αυτή, βασική προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση της ανωνυμίας τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

6.1 Στόχοι και Σκοποί της συνέντευξης

Οι κύριοι στόχοι της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση του τρόπου όπου κυβερνά το πλοίο ο Έλληνας Πλοίαρχος, η δυνατότητα τοποθέτησής του σε Ναυτιλιακές Εταιρείες, έχοντας ορισμένα καίρια , απαραίτητα χαρακτηριστικά.

Επιμέρους σκοποί είναι :

1. Τι εκπαίδευση απαιτείται για να γίνει κάποιος Πλοίαρχος.
2. Ποιες αρμοδιότητες είναι σε θέση να αναλάβει σύμφωνα με τις γνώσεις και τις εμπειρίες του.
3. Ποιους κινδύνους καλείται να αντιμετωπίσει.
4. Τι ρόλο παίζει ο πλοιοκτήτης στην εκπλήρωση των καθηκόντων του Πλοιάρχου.
5. Πέραν του πλοίου ο Πλοίαρχος ποιες άλλες επιλογές επαγγελματικής αποκατάστασης έχει.
6. Πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας Πλοίαρχος σε μία Ναυτιλιακή Εταιρεία.
7. Ποιο είναι το μέλλον του επαγγέλματος του Έλληνα Πλοιάρχου.

6.2 Μεθοδολογία Λήψης των Προσωπικών Συνεντεύξεων.

Χαρακτηριστικά Πλοιάρχων ερευνητικού δείγματος

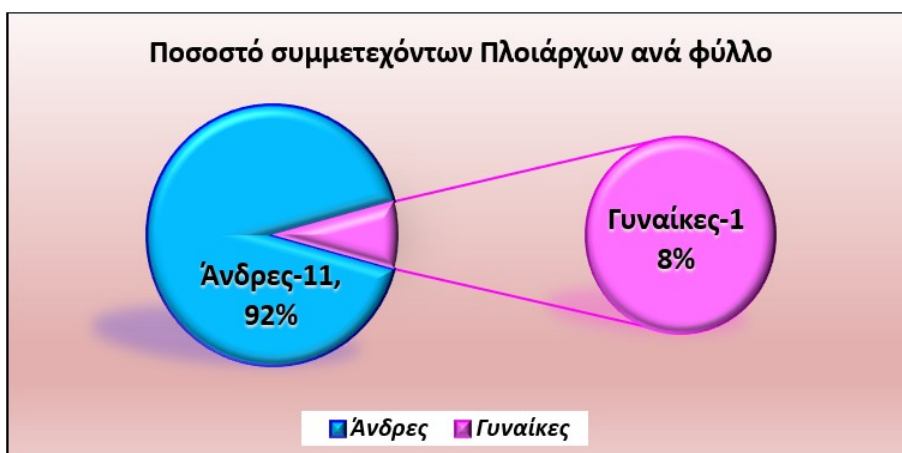
Για την παρούσα εργασία επιλέχθηκε η ποιοτική έρευνα που βασίστηκε στην τεχνική δειγματοληψίας χωρίς πιθανότητες ή δειγματοληψία κρίσης, λόγω ύπαρξης προσωπικής άποψης για το υπό διερεύνηση θέμα καθώς ο ερευνητής προέρχεται από έναν χώρο εργασίας (Α.Ε.Ν./Πλοιάρχων/Ηπείρου) όπου συνεργάζεται στενά με Πλοιάρχους. Επιπλέον είναι μία ευκαιρία για την λεπτομερή καταγραφή των απόψεων και βιωμάτων των Πλοιάρχων, την τοποθέτησή του επαγγέλματος σε μία “καλύτερη” θέση, καθώς και τον προβληματισμό για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο παράρτημα της παρούσας εργασίας ακολουθούν οι προσωπικές συνεντεύξεις – ερωτήσεις - προς Πλοιάρχους του Εμπορικού Ναυτικού για την καλύτερη και “πραγματική” γνωριμία με το ιδιαίτερο αυτό επάγγελμα.

Όσον αφορά το χώρο λόγω της φύσης της εργασίας, των ταξιδιών και της απόστασης, για ορισμένους Πλοιάρχους προτιμήθηκε η επικοινωνία μέσω ηλεκτρονικών μέσων,

συγκεκριμένα μέσω Skype, ενώ σε άλλους πραγματοποιήθηκε ατομική συνέντευξη στον προσωπικό ή επαγγελματικό χώρο αντιστοίχως. Πριν την έναρξη της διαδικασίας έγινε παρουσίαση του περιεχομένου των συνεντεύξεων και δόθηκαν αναλυτικές πληροφορίες για τον τρόπο και τον σκοπό διεξαγωγής τους.

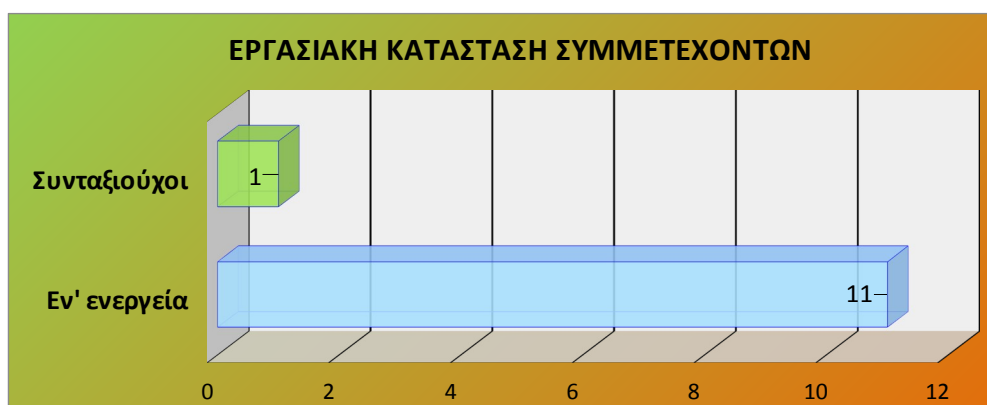
Για το δείγμα επιλέχθηκαν δώδεκα (12) Πλοίαρχοι και των δύο φύλων, εκ' των οποίων οι έντεκα (11) είναι άνδρες και η μία (1) γυναίκα, (διάγραμμα 6.1), γεγονός που φανερώνει και το μεγάλο ποσοστό ανδροκρατίας στο χώρο, ποσοστό όμως που με την πάροδο του χρόνου φθίνει.



Διάγραμμα 6.1

Ποσοστό συμμετεχόντων Πλοιάρχων ανά φύλλο

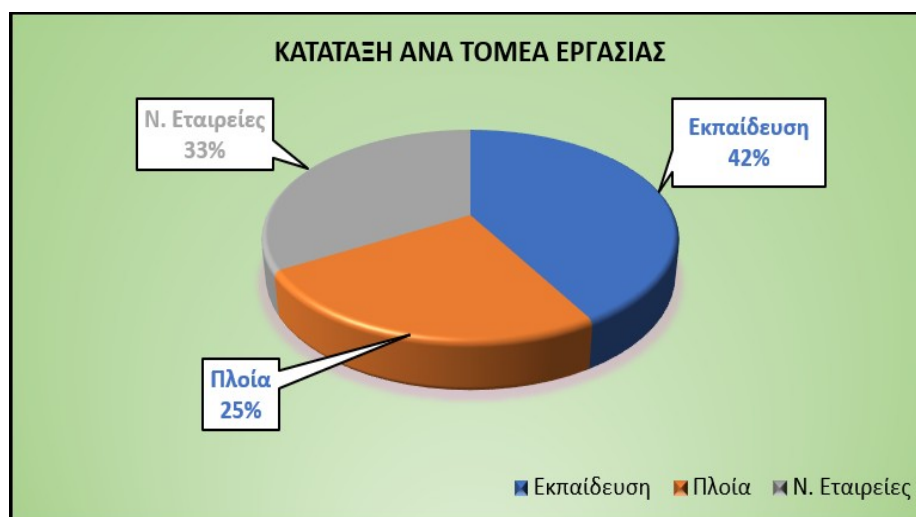
Από το δείγμα των δώδεκα Πλοιάρχων οι έντεκα (11) βρίσκονται εν' ενεργεία ενώ ο ένας (1) είναι συνταξιούχος Πλοίαρχος ο οποίος όμως συνεχίζει να παρέχει τις υπηρεσίες του στην ναυτική εκπαίδευση, (διάγραμμα 6.2).



Διάγραμμα 6.2

Εργασιακή κατάσταση συμμετεχόντων

Ως προς τον τομέα εργασίας τους, οι πέντε (5) Πλοίαρχοι εργάζονται στην ναυτική εκπαίδευση, οι τρεις υπηρετούν ως πλοίαρχοι σε ελληνόκτητα πλοία, ενώ τέλος οι τέσσερις από αυτούς εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες σε διάφορους τομείς ευθύνης, (διάγρ. 6.3).



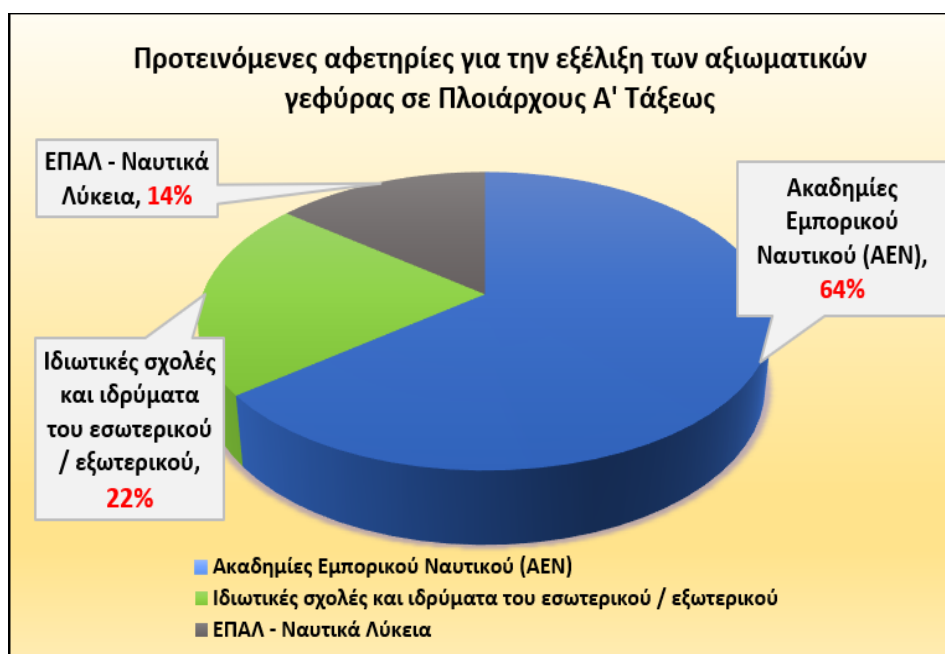
Διάγραμμα 6.3

Κατάταξη ανά τομέα εργασίας

6.3 Ανάλυση των αποτελεσμάτων του ερευνητικού δείγματος

Παρότι στην πρώτη ερώτηση, «**Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου?**» θα περιμέναμε να πάρουμε μία ίδια στερεότυπη απάντηση από όλους τους Πλοίαρχους, η διαφορετικότητα των απόψεων θα μπορούσαμε να πούμε πως αποτελεί πραγματική έκπληξη. Μελετώντας προσεκτικότερα τις απαντήσεις τους εξάγουμε το συμπέρασμα πως ενώ η διαδικασία απόκτησης του ελληνικού διπλώματος Πλοίαρχου Α' Τάξης είναι μονόδρομος, ο οποίος βάση της κείμενης ελληνικής νομοθεσίας περνά μέσα από την επιτυχή ολοκλήρωση της παρακολούθησης του αντίστοιχου κύκλου ή κύκλων σπουδών (ανάλογα με τα κατά καιρούς ισχύοντα), του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) και την επιτυχή υγειονομική γνωμάτευση της Ανώτατης Ναυτικής Υγειονομικής Επιτροπής (Α.Ν.Υ.Ε), ο τρόπος που κάποιος μπορεί να ξεκινήσει την σταδιοδρομία του ως αξιωματικός γέφυρας του εμπορικού ναυτικού και έως ότου φτάσει να πιστοποιηθεί και προαχθεί σε Πλοίαρχο Α' Τάξης μπορεί να διαφέρει σημαντικά. Άρα αυτό που διαφοροποιεί τις απαντήσεις των συνεντευξιζόμενων Πλοίαρχων είναι οι προσωπικές επιλογές του καθενός κατά την έναρξη της σταδιοδρομίας του και όχι ο διαφορετικός τρόπος κτίσεως του διπλώματος Πλοίαρχου Α' Τάξης. Μέσα

από τις απαντήσεις τους μας δίνεται η ευκαιρία να δούμε τις διαφορετικές διαδρομές που μπορεί να ακολουθήσει ένας νέος ο οποίος φιλοδοξεί να σταδιοδρομήσει ως Πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού. Έτσι οι καλύτερες αφετηρίες για να εξελιχθεί ένας νέος στο επάγγελμα του αξιωματικού γέφυρας και μετέπειτα σε Πλοίαρχο Α' Τάξης με βάση τις προτιμήσεις των συνεντευξιαζόμενων είναι οι ακόλουθες: Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού / Σχολή Πλοιάρχων η οποία έρχεται πρώτη στις επιλογές των Πλοιάρχων που έλαβαν μέρος στην έρευνα, μαθητεύοντας σε ιδιωτικές σχολές / ακαδημίες της χώρας ή του εξωτερικού η οποία είναι η δεύτερη επιλογή και τέλος η μαθήτευση σε Ναυτικά Επαγγελματικά Λύκεια της χώρας, η οποία έρχεται ως τελευταία επιλογή. Οι προτιμήσεις των συμμετεχόντων ως προς τον καλύτερο τρόπο για να ξεκινήσει κάποιος νέος και να εξελιχθεί στο βαθμό του Πλοιάρχου Α' Τάξης παρουσιάζονται στο διάγραμμα 6.4.



Διάγραμμα 6.4

Προτεινόμενες αφετηρίες για την εξέλιξη των αξιωματικών γέφυρας σε Πλοιάρχους Α' Τάξεως

Στην ερώτηση « Ποια τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του ? », όλοι οι συμμετέχοντες ανέφεραν την ευθύνη του Πλοιάρχου, ως διοικητή, απέναντι στο πλοίο, στο πλήρωμα και στο φορτίο (αρ. 104 Κ.Δ.Ν.Δ.). Οι μισοί εξ αυτών έκαναν λόγο για τις αρμοδιότητες όπως αυτές ορίζονται από τον Κ.Ι.Ν.Δ., τις Διεθνείς Συμβάσεις για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής και το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης της κάθε εταιρείας. Συγκεκριμένα γίνεται αναφορά στην διασφάλιση της υγείας και καλής

συνεργασίας του πληρώματος, την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου. Μάλιστα δύο από τους ερωτηθέντες μνημόνευσαν το άρθρο 40 του Κ.Ι.Ν.Δ. ότι ο Πλοίαρχος ευθύνεται «δια παν πταίσμα». Άρα από τις απαντήσεις των συμμετεχόντων συμπεραίνουμε την απόλυτη γνώση και συνειδητοποίηση των Πλοίαρχων για τον τρόπο με τον οποίο εκτελούν τα καθήκοντά τους. Γνωρίζουν την κείμενη νομοθεσία και φροντίζουν να μαθαίνουν, όντας απαραίτητο για την εκτέλεση της υπηρεσίας τους, τους κανονισμούς και την πολιτική της κάθε εταιρείας. Όλοι ανεξαρτήτως, μέσα από τις απαντήσεις τους εμφανίζουν επαγγελματισμό, ευσυνειδησία, και επιθυμία διαρκούς ενημέρωσης – εκμάθησης οτιδήποτε σχετικού για την επιτυχή και ασφαλή εκπλήρωση των αρμοδιοτήτων τους.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που αφορούν στις σπουδές και στην απόκτηση γνώσεων, προσόντων και δεξιοτήτων προχωρούμε στον συσχετισμό αυτών με τις εργασιακές συνθήκες. Οπότε στη ερώτηση « **Ποιοι είναι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει ?** », διαπιστώνουμε από τη μελέτη αυτής της αλληλεπίδρασης ότι τα δεδομένα αυτά είναι εξαρτημένα. Οι συμμετέχοντες συμφώνησαν ότι ο Πλοίαρχος για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις δύσκολες, ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας και να αντικρούσει τους κινδύνους που προκύπτουν, απαιτείται να έχει τα απαραίτητα προσόντα και γνώσεις. Σύμφωνα με τα εξαγόμενα των συνεντεύξεων ο Πλοίαρχος καλείται να αντιμετωπίσει άσχημες καιρικές συνθήκες, διαρροή, πυρκαγιά, βλάβες, πειρατείες, σύγκρουση και βύθιση του πλοίου. Βέβαια έχει την απόλυτη ευθύνη του πληρώματος και των επιβαινόντων. Σε περίπτωση ατυχήματος ή άλλου γεγονότος μπορεί να έρθει αντιμέτωπος με την αδυναμία πρόσβασης σε ιατρική βοήθεια και εξοπλισμό. Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι ο Πλοίαρχος πρέπει να βρίσκεται σε επαγρύπνηση και εγρήγορση προκειμένου να αντιμετωπίσει έκτακτες καταστάσεις. Αναλόγως των εμπειριών τους σε πλοία οι ερωτώμενοι παραθέτουν και εν μέρει συμφωνούν στους κινδύνους που δύναται να παρουσιαστούν. Άλλωστε σε αυτό συμπράττουν η υπερβολική κούραση του πληρώματος, το μεγάλο φόρτο εργασίας και η συναισθηματική φόρτιση από το ιδιαίτερο εργασιακό περιβάλλον του πλοίου.

Ως προς « **Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη, λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας ?** », οι συνεντευξιαζόμενοι χρησιμοποίησαν ποικίλα επίθετα για να περιγράψουν τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτει ένας Πλοίαρχος για την επιτυχή εκπλήρωση των

καθηκόντων του. Η ποικιλία των χαρακτηριστικών που αποτυπώνεται στις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα, μας δίνει μία εικόνα της προσωπικότητας του κάθε Πλοίαρχου που συμμετέχει σε αυτή, καθώς και στον τρόπο και στις προτεραιότητες που θέτει ο καθένας τους στην άσκηση των καθηκόντων του. Σε κάθε περίπτωση όμως η διαφορετικότητα της προσωπικότητας του καθενός συνεντευξιαζόμενου έχει ως κοινό παρονομαστή τα βασικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να διαθέτει κάθε Πλοίαρχος. Κάποιοι θεωρούν ότι ο Πλοίαρχος θα πρέπει να διαθέτει αποφασιστικότητα, οξυδέρκεια, ψυχραιμία, και να εμπνέει εμπιστοσύνη. Ως κυβερνήτης/διοικητής του πλοίου, είναι αυτός που έχει το γενικό πρόσταγμα και δίνει τις εντολές, τις οδηγίες, αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση, μεταφέρει το όραμα της εταιρείας, κινητοποιεί και φροντίζει για την καλή συνεργασία και διαβίωση του πληρώματος. Μέσα από αυτές τις απαντήσεις οδηγούμαστε στην άποψη πως όλοι πιστεύουν πως ο Πλοίαρχος για να εκπληρώσει τα καθήκοντά του θα πρέπει είτε έμφυτα είτε επίκτητα να διαθέτει ηγετικά χαρίσματα και αυξημένο το αίσθημα της ευθύνης και του καθήκοντος.

Στην επόμενη ερώτηση « **Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του ?** », οι περισσότεροι συνεντευξιαζόμενοι συμφώνησαν ότι ο Πλοίαρχος εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη και πως είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ της εταιρείας και του πληρώματος. Υπήρχαν κάποιοι που απάντησαν ότι δεν υπάρχει σχέση με τον πλοιοκτήτη αλλά συνήθως με κάποιον υπάλληλο της ναυτιλιακής εταιρείας ή ότι είναι επαγγελματική. Δεδομένου ότι σύμφωνα με το Ναυτικό Δίκαιο ο Πλοίαρχος λειτουργεί ως εκπρόσωπος του Πλοιοκτήτη, θα περιμέναμε οι απαντήσεις όλων να είναι παρόμοιες. Αυτό όμως δεν φαίνεται μέσα από τις απαντήσεις τους, διότι βασίστηκε ο κάθε ένας στην προσωπική του εμπειρία καθώς και στο είδος και μέγεθος της εταιρείας στην οποία απασχολείται. Αυτό που διαφαίνεται από τις απαντήσεις των Πλοιαρχών είναι ότι το είδος της σχέσης μεταξύ πλοίου και γραφείου έχει αλλάξει σε σχέση με ότι ίσχυε παλαιότερα στον χώρο. Η επιλογή των στελεχών του γραφείου δεν γίνεται πλέον με μόνο γνώμονα την θαλάσσια εμπειρία τους, αλλά με βάση την γενικότερη κατάρτιση τους σε θέματα οικονομικής, νομικής, διοίκησης ανθρώπινων πόρων κ.α. Επίσης ως αναφορά την πλειοψηφία των σύγχρονων πλοιοκτητών δεν είναι πλέον οι παλιοί « караβοκύριδες », αλλά στις περισσότερες των περιπτώσεων, επιχειρηματίες οι οποίοι δεν έχουν ουδεμία σχέση με την θάλασσα και το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό δημιουργεί εμπόδια στην προσωπική σχέση μεταξύ Πλοίαρχου, πλοιοκτήτη και γραφείου. Σε μικρότερου μεγέθους εταιρείες η προσωπική σχέση μεταξύ Πλοίαρχου και στελεχών γραφείου της ναυτιλιακής

εταιρείας άλλα και πλοιοκτήτη παραμένει, αυτό όμως δεν ισχύει σε μεγαλύτερου μεγέθους εταιρείες. Σε κάθε περίπτωση όμως όπως προαναφέρθηκε και αναγνωρίζεται από όλους τους Πλοίαρχους, ο Πλοίαρχος ως νόμιμος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη (ή της ναυτιλιακής εταιρείας), θα πρέπει να λειτουργεί με επαγγελματική ευθύνη απέναντι στον πλοιοκτήτη και να διαφυλάττει τα νόμιμα συμφέροντά του.

Όταν οι συμμετέχοντες στην έρευνα ερωτήθηκαν **«Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε, να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τί επιλογές υπάρχουν?»**, απαντήσαν αρκετές προτιμήσεις-επιλογές. Όλοι ανέφεραν τη δυνατότητα στελέχωσης ναυτιλιακών εταιρειών (ακόμα και σε διευθυντικές θέσεις). Η πλειονότητα εκφράστηκε θετικά για την επαγγελματική ενασχόληση σε ναυλομεσιτικό γραφείο ή σε ναυτιλιακό πρακτορείο. Ένας άλλος τομέας που μπορεί να εισέλθει ο Πλοίαρχος, και ειπώθηκε, είναι η ναυτική εκπαίδευση. Κάποιοι, δύο εις τον αριθμό, διατύπωσαν και την δυνατότητα απασχόλησης του Αξιωματικού εμπορικού ναυτικού στο Λιμενικό Σώμα και στην ΣΔΟΕ. Παρατηρούμε ότι ο Πλοίαρχος έχει τη δυνατότητα, εάν αυτός αποφασίσει να αποσυρθεί από την θάλασσα, να συνεχίσει την σταδιοδρομία του σε μία αρκετά ευρεία γκάμα επαγγελμάτων στον χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό είναι ιδιαίτερος σημαντικό και χρειάζεται να γίνει γνωστό στους νέους που θέλουν να ακολουθήσουν το συγκεκριμένο επάγγελμα. Ασφαλώς και δεν είναι καθόλου αμελητέο και το γεγονός πώς υπάρχει αύξηση του ποσοστού των γυναικών σε αυτό το επάγγελμα, (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω), δίνοντάς τους και άλλες εναλλακτικές, καθιστώντας το πλοίο και την θάλασσα ως μία από τις πολλές επιλογές και όχι «μονόδρομο». Στο διάγραμμα 6.5 παρουσιάζονται ποσοτικά οι προτιμήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα ως αναφορά τις εναλλακτικές της επαγγελματικής σταδιοδρομίας ενός Πλοίαρχου πέραν της επιλογής του πλοίου.



Διάγραμμα 6.5

Επαγγελματικές επιλογές του Πλοιάρχου στην ξηρά

Στην προτελευταία ερώτηση «**Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και που μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?**», οι συνεντευξιαζόμενοι θεωρούν μια “λογική” και “καλή” επιλογή την τοποθέτησή τους σε ναυτιλιακή εταιρεία (εφόσον αποφασίσουν να μείνουν στη ξηρά). Βέβαια πρέπει να διευκρινιστεί ότι με τον όρο “πρώην Πλοίαρχος” δεν εννοούμε ως προς την ιδιότητά του, διότι αυτή δεν χάνεται, απλά νοείται ως πρώην κυβερνήτης/διοικητής του πλοίου, που πλέον δεν επιθυμεί να συνεχίσει την επαγγελματική του σταδιοδρομία επάνω σε αυτό. Ενδεικτικές θέσεις της ναυτιλιακής εταιρείας που αναφέρθηκαν και είναι εφικτό να στελεχωθούν από έναν Πλοίαρχο είναι: το Τμήμα Πληρωμάτων, το Τμήμα Επιχειρήσεων, το Τμήμα Προμηθειών, το Τμήμα Ποιότητας- Ασφάλειας- Υγείας- Περιβάλλοντος, καθώς και οι διευθυντικές θέσεις αυτών. Ακόμη και η θέση του Γενικού Διευθυντή της ναυτιλιακής εταιρείας δύναται να στελεχωθεί από Πλοίαρχο Α’ Τάξης ο οποίος διαθέτει τα απαραίτητα χαρίσματα και προσόντα. Από αυτές τις απαντήσεις αναγνωρίζουμε τη σημαντικότητα και την ποικιλία των θέσεων που μπορεί να καταλάβει ένας Πλοίαρχος σε μία ναυτιλιακή εταιρεία. Εξάλλου, η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών προτιμούν λόγω της εμπειρίας, της κατανόησης των συνθηκών του πλοίου και του ναυτικού επαγγέλματος, την στελέχωση των γραφείων τους με Πλοιάρχους. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια οι περισσότεροι Πλοίαρχοι ενδιαφέρονται για την απόκτηση μεταπτυχιακών γνώσεων στη ναυτιλία ή τη διοίκηση προκειμένου να αποκτήσουν τις αναγκαία προσόντα

για την μετέπειτα πιθανή σταδιοδρομία τους σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση. Από την άλλη πλευρά και οι ίδιες οι εταιρείες φροντίζουν για την εκπαίδευσή τους ώστε να ενταχθούν άμεσα και ομαλά αργότερα στους κόλπους τους. Χαρακτηριστική είναι η έρευνα MASSOP όπου όπως προέκυψε, σε παγκόσμιο επίπεδο, το 29% του συνόλου των εργαζομένων ξηράς στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι πρώην ναυτικοί και το ποσοστό αυτό, σύμφωνα με τις εταιρείες, αναμένεται να αυξηθεί κατά 56%. (όπως έχει καταγραφεί στην εργασία μας σε προηγούμενο κεφάλαιο).

Τέλος, στο ερώτημα «**Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον ?**», οι απαντήσεις ήταν θετικές με ορισμένους να σημειώνουν το απαραίτητο της συνύπαρξης κατάλληλων συνθηκών, γνώσης και ικανοτήτων των Αξιωματικών. Διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί αποτυπώνουν με τις εκθέσεις τους την έλλειψη των Πλοιάρχων σε όλους τους κλάδους εργασίας. Πρόκειται για ένα καλά αμειβόμενο επάγγελμα που ακόμα και σε περιόδους οικονομικής ύφεσης δεν γνώρισε κρίση. Οι ερωτώμενοι θεωρούν ότι όσο είναι αναγκαία η μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίου από περιοχές της στεριάς σε νησιωτικές αλλά και από χώρα σε χώρα, η ναυτιλία και επομένως και το επάγγελμα του Πλοιάρχου θα συνεχίζει να ανθίζει. Οι συνθήκες μπορεί να αλλάζουν, να εξελίσσεται η τεχνολογία, να υπάρχει αυτοματοποίηση, αλλά η αναγκαιότητα ύπαρξής του θα παραμένει. Μπορεί ο ρόλος του να διαφοροποιείται, να μην χρειάζεται η παρουσία του ως επικεφαλής πληρώματος αλλά ως υπεύθυνος χειρισμού πλοίου σε κάποια αίθουσα ελέγχου μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Πάντα όμως θα υπάρχει η αναγκαιότητα ενός ικανού, άρτια καταρτισμένου Πλοιάρχου. Για να μπορέσει το επάγγελμα να συνεχίζει να εξελίσσεται χρειάζεται οι εκπρόσωποί του να είναι άνθρωποι με αγάπη, με θέληση και ήθος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία αποτελούσε, αποτελεί και θα συνεχίσει να αποτελεί σημαντικό πυλώνα της εγχώριας αλλά και της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής ευημερίας μιας και παραμένει ο μοναδικός τρόπος μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών αλλά και αγαθών έτοιμων προς κατανάλωση, είτε μέσω μικρών είτε μέσω μεγάλων θαλασσίων διαδρομών. Αποτελεί τον μοναδικό τρόπο σύνδεσης μεταξύ των ηπειρωτικών και των νησιωτικών τμημάτων της υφηλίου ως αναφορά την μαζική μεταφορά μεγάλων και βαρέων οχημάτων αλλά και την μεταφορά μεγάλων σε όγκο και βάρος εξοπλισμού, υλικών και τμημάτων έργων απαραίτητων στον κατασκευαστικό τομέα. Κατά συνέπεια ο κλάδος της ναυτιλίας όχι μόνο θα συνεχίσει να υπάρχει αλλά συνεχώς θα εξελίσσεται και θα γιγαντώνεται απαιτώντας ταυτόχρονα όλο και περισσότερο ικανό, εξειδικευμένο και άρτια καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό απαραίτητο για την στελέχωσή της. Ανθρώπινο δυναμικό ικανό να ηγηθεί και να την οδηγήσει με ασφάλεια ανάμεσα στους υφάλους που δημιουργούνται από τις συνεχόμενες γεωπολιτικές εξελίξεις ανά τον κόσμο.

Ναυτιλία όμως είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες, τα πλοία, οι εταιρείες του κλάδου που την υποστηρίζουν (όπως ναυλομεσιτικά γραφεία, νηογνώμονες, ναυτιλιακά πρακτορεία, εφοδιαστικές εταιρείες, κτλ.), και κυρίως το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό. Τα τελευταία χρόνια είναι εμφανής η αλματώδη εξέλιξη της τεχνολογίας, η είσοδος του αυτοματισμού και η κατασκευή πλοίων με σύγχρονο εξοπλισμό. Όλα αυτά όμως δεν υποβαθμίζουν τον ρόλο των ναυτικών και ιδιαίτερα του Πλοιάρχου. Αλλάζει ο ρόλος του, μεταφέρεται πιθανόν σε μία θέση γραφείου αλλά δεν καταργείται. Άλλωστε τα αυτοματοποιημένα πλοία βρίσκονται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο και όσα από αυτά έχουν κατασκευαστεί και τεθεί σε λειτουργία είναι πλοία πολύ μικρού μεγέθους και ικανά να εξυπηρετήσουν πολύ μικρές θαλάσσιες αποστάσεις (πορθμεία). Επιπλέον και οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι ακόμα επιφυλακτικές και ανέτοιμες να χρηματοδοτήσουν αλλά και να διαχειριστούν πλοία πλήρως αυτοματοποιημένα. Εν τέλει είναι αυταπόδεκτο ότι ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί και θα συνεχίσει ένα από τα βασικά συστατικά της ναυτιλίας, τον κυριότερο παραγωγικό συντελεστή.

Αυτό άλλωστε διαφαίνεται και από τις εκθέσεις διαφόρων διεθνών οργανισμών, όπως του BIMCO και του International Chamber of Shipping (ICC), όπου θίγουν το τεράστιο πρόβλημα της έλλειψης Αξιωματικών απαραίτητων στην στελέχωση και την ασφαλή λειτουργία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Σε εθνικό επίπεδο, το ίδιο πρόβλημα

φανερώνουν και τα επίσημα στοιχεία που δίνονται στην δημοσιότητα ανά διετία από την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) και τα οποία αναφέρονται στις απογραφές των Ελλήνων Ναυτικών στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία δείχνοντας την σταθερά πτωτική τάση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών.

Η ίδια ανησυχία συζητιέται έντονα και στους ναυτιλιακούς κύκλους της χώρας μας, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «σε λίγα χρόνια το πρόβλημα που θα αντιμετωπίζουμε δεν θα είναι μόνο η στελέχωση των πλοίων μας με Έλληνες αξιωματικούς, αλλά πολύ σοβαρότερα και η στελέχωση των γραφείων μας με Έλληνες Πλοιάρχους», καταδεικνύοντας με αυτή την φράση τις σοβαρές ελλείψεις του χώρου σε ανθρώπινο δυναμικό και ειδικότερα σε Έλληνες Πλοιάρχους. Τα πράγματα δυστυχώς δεν είναι καλύτερα και στα πάσης φύσεως και βαθμίδος ιδρύματα τα οποία έχουν ως αντικείμενό τους την εκπαίδευση, κατάρτιση και πιστοποίηση των ναυτικών, των αξιωματικών και των στελεχών της εμπορικής ναυτιλίας. Τα περισσότερα από αυτά είναι υποστελεχωμένα σε διδακτικό προσωπικό ως αναφορά την ειδικότητα του Πλοιάρχου Α' ο οποίος είναι ο καθ' όλα κατάλληλος και αρμόδιος για να μεταδώσει την γνώση, την εμπειρία αλλά και τις αρετές και χάρες που θα πρέπει να έχουν οι αυριανοί συνεχιστές της αξιοζήλευτης και αποδοτικότητας προσπάθειας που γίνεται στο χώρο της ναυτιλίας.

Το 2021 η ελληνική ναυτιλία διατήρησε την πρωτοκαθεδρία της παγκοσμίως. Υπήρξε μια σημαντική αύξηση του ελληνικού στόλου, αναζωπυρώνοντας την ελπίδα αναγέννησης της ναυτοσύνης στη χώρα μας. Δυστυχώς όμως όπως διαφαίνεται, κάτι τέτοιο δεν πρόκειται να συμβεί στο άμεσο μέλλον καθώς τα ελληνόκτητα πλοία απασχολούν κυρίως ξένους ναυτικούς, λόγω έλλειψης Ελλήνων ναυτικών οι οποίοι είναι δυσεύρετοι.

Όλα τα στοιχεία, είτε αυτά έρχονται από επίσημες εκθέσεις εθνικών ή διεθνών οργανισμών, είτε αυτά είναι απόρροια καθημερινών ανεπίσημων συζητήσεων μεταξύ στελεχών της ναυτιλιακής κοινότητας, κρούουν συνεχώς τον κώδωνα για τις σοβαρές συνέπειες της ελλείψεως πληρωμάτων και ειδικότερα αξιωματικών, καθώς επίσης και της έλλειψης έμπειρων Πλοιάρχων απαραίτητων για την στελέχωση διαφόρων τμημάτων ναυτιλιακών εταιρειών και γενικότερα εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυτιλίας.

Υπό το πρίσμα όλων αυτών των στοιχείων που έρχονται στο φως για να περιγράψουν το ελλειμματικό ισοζύγιο μεταξύ προσφοράς και ζήτησης εργασίας στον χώρο της ναυτιλίας,

εύκολα μπορεί να εξαχθεί το προφανές συμπέρασμα ότι η σταδιοδρομία στους κόλπους της για τους ανθρώπους που θα την επιλέξουν με σοβαρότητα, επαγγελματισμό, κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση, αλλά και το απαραίτητο φιλότιμο, κάθε άλλο παρά δυσοίωση είναι. Σε αυτό το συμπέρασμα μας οδηγούν άλλωστε και οι συνεντεύξεις που ελήφθησαν στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας, από ανθρώπους του χώρου.

Σε εθνικό επίπεδο, ούτε η πολιτεία, ούτε κανένα από τα εμπλεκόμενα μέρη της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας χρειάζεται να οδηγηθεί σε κάποια σπουδαία ανακάλυψη! Απλά να ακολουθήσουμε τον δρόμο που χάραξαν οι πρόγονοί μας στον χώρο. Τον δρόμο που με σταθερά βήματα έθεσε εκείνα τα απαραίτητα γερά θεμέλια ώστε να οικοδομηθεί το θαύμα της εμπορικής μας ναυτιλίας η οποία είναι η αναμφισβήτητη ηγέτιδα του χώρου.

Σε έναν τέτοιο χώρο που έχει κερδίσει την παγκόσμια αναγνωρισιμότητα καλούνται να σταδιοδρομήσουν οι Έλληνες Πλοίαρχοι, προσφέροντας τους βεβαίως και τις αντίστοιχες μεγέθους ηθικές και υλικές απολαβές. Στο σύγχρονο περιβάλλον επαγγελματικής αβεβαιότητας, ανεργίας, κοινωνικής απαξίωσης των εργαζομένων διαφόρων κλάδων, αλλά και των χαμηλών απολαβών, η ενασχόληση με τον κλάδο της ναυτιλίας είναι η ευκαιρία που πολλοί νέοι ψάχνουν ώστε να αναρριχηθούν στην οικονομική, κοινωνική και επαγγελματική κλίμακα.

Ο Έλληνας Πλοίαρχος πάντα θα έχει μια εξέχουσα θέση και θα είναι περιζήτητος, χάρη στην εργατικότητα του, το οξύ πνεύμα, την έμφυτη ναυτοσύνη του και την βαριά ναυτική παράδοση του τόπου μας. Σε ένα παγκοσμιοποιημένο όμως περιβάλλον ο ρόλος των σύγχρονων Πλοίαρχων έχει αναβαθμιστεί και επαναπροσδιοριστεί. Πλέον πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι ο σύγχρονος Πλοίαρχος δεν είναι μόνο το πρόσωπο που διοικεί το πλοίο και δίνει οδηγίες. Ο Πλοίαρχος χρειάζεται και λειτουργεί ως ένας manager που καλείται να διαδραματίσει έναν διοικητικό ρόλο, με γνώσεις πιο εξειδικευμένες και χρήσιμες για τα συμφέροντα της εταιρείας που εκπροσωπεί. Για τον λόγο αυτό ήδη η πλειονότητα των Πλοίαρχων στρέφεται και σε συμπληρωματικές σπουδές τόσο στη ναυτιλία όσο και στη διοίκηση ναυτιλιακών εταιρειών, πόρων και ανθρώπινου δυναμικού. Τα μεγάλα χρηματικά ποσά τα οποία δαπανώνται ετησίως από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την εκπαίδευση και κατάρτιση των Πλοίαρχων τους μας οδηγούν στο συμπέρασμα πως ο Πλοίαρχος είναι από τα κύρια πρωτογενή συστατικά για την εκπλήρωση των στόχων της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Όνοματεπώνυμο : Π. Ν.

Θέση εργασίας: Επίκουρος καθηγητής ΑΕΝ, Πλοίαρχος Α΄

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου?

Απάντηση : Κατά πρώτον για να προαχθεί κάποιος στον βαθμό του Πλοίαρχου Α΄ τάξης θα πρέπει να είναι απογεγραμμένος ναυτικός ο οποίος να έχει συμπληρώσει το 20ο έτος της ηλικίας του και να μην έχει υπερβεί το 65ο έτος καθώς και να είναι στρατολογικά ενήμερος και να μην τελεί υπό στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων. Αυτός που διαθέτει τις παραπάνω βασικές προϋποθέσεις και αφού έχει τουλάχιστον 24 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας ως Πλοίαρχος Β΄ τάξης (εκ΄ των οποίων η μισή τουλάχιστον σε πλοία άνω των 1600 κοχ), έχει το δικαίωμα να παρακολουθήσει τους αντίστοιχους κύκλους σπουδών του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ). Κατόπιν της επιτυχούς παρακολούθησης του προγράμματος σπουδών του ΚΕΣΕΝ λαμβάνει το δίπλωμα του Πλοίαρχου Α΄ τάξης και πλέον μπορεί να ταξιδέψει ως πλοίαρχος σε οποιασδήποτε χωρητικότητας πλοία. Κατά την άποψη μου, ο καλύτερος τρόπος για σταδιοδρομήσει κάποιος ως αξιωματικός γεφύρας σε πλοία του εμπορικού ναυτικού και να φτάσει να προαχθεί στο βαθμό του Πλοίαρχου Α΄ τάξης είναι να έχει αποφοιτήσει από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ/Πλοίαρχων).

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος έχει ένα ευρύ φάσμα καθηκόντων και αρμοδιοτήτων σύμφωνα με την νομοθεσία, τους κανονισμούς και την πολιτική της κάθε εταιρείας. Ως κυβερνήτης του πλοίου έχει εξουσία σε όσους επιβαίνουν σε αυτό, στο ίδιο το πλοίο και το φορτίο του. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να λαμβάνει αποφάσεις με σύνεση και σωφροσύνη σύμφωνα με τους κανόνες της καλής ναυτικής τέχνης καθώς και με τους ισχύοντες κανονισμούς και την πολιτική της εταιρείας για θέματα που άπτονται της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, για την προστασία του περιβάλλοντος, των θεμάτων και συνθηκών διαβίωσης του πληρώματος και των επιβαινόντων του πλοίου, την ασφαλή διαχείριση – μεταφορά του φορτίου, καθώς και της ασφαλούς ναυσιπλοΐας του πλοίου. Επιπλέον ο Πλοίαρχος έχει καθήκον να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία αεροσκάφη ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο εφόσον δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για το πλοίο του και τους επιβαινόντές του. Επίσης σε περίπτωση που το Ελληνικό κράτος εμπλακεί σε πόλεμο

ο Πλοίαρχος υποχρεούται να ακολουθήσει τις διαταγές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Οι κίνδυνοι του ναυτικού επαγγέλματος είναι αρκετοί και θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σοβαρά ατυχήματα, ακόμα και στην απώλεια της ανθρώπινης ζωής. Έχουν να κάνουν είτε με έκτακτες καταστάσεις που μπορούν να προκύψουν επάνω στο πλοίο λόγω πυρκαγιάς, διαρροής, προσάραξης, σύγκρουσης και βύθισης του πλοίου, είτε με τις άσχημες κατά τόπους επικρατούσες καιρικές συνθήκες. Από την άλλη υπάρχουν σοβαροί κίνδυνοι για το πλήρωμα λόγω της μη άμεσης δυνατότητας πρόσβασης σε εξειδικευμένο ιατρικό προσωπικό και ιατρικό εξοπλισμό. Τέλος, κίνδυνοι για ατυχήματα και κατ' επέκταση και για το πλήρωμα μπορούν να προκύψουν λόγω της υπερβολικής κούρασης του πληρώματος από τον μεγάλο φόρτο εργασίας και της συναισθηματικής του φόρτισης από το ιδιαίτερο περιβάλλον εργασίας.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας ?

Απάντηση : Το απαραίτητο προσόν που θα πρέπει να διαθέτει κάποιος ώστε να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου είναι η αγάπη του για την θάλασσα και η δυνατότητα του να ηγείται και να λαμβάνει αποφάσεις κάτω από διάφορες στρεσογόνες καταστάσεις καθώς επίσης να διαθέτει την απαραίτητη ψυχική επανατακτικότητα (resilience) ώστε να ανταπεξέλθει σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Ο Πλοίαρχος θα πρέπει να αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση καθώς και να παρακινεί με τα λόγια και τις πράξεις του το υπόλοιπο πλήρωμα ώστε να φέρουν σε επιτυχία ένα δύσκολο ταξίδι. Θα πρέπει επίσης να χειρίζεται με δικαιοσύνη και σφροσύνη οποιαδήποτε θέματα δημιουργούνται επάνω στο πλοίο. Απαραίτητη θεωρείται η γνώση της Αγγλικής γλώσσας και η καλή χρήση του γραπτού και προφορικού λόγου.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος σύμφωνα με το Ναυτικό Δίκαιο είναι εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη. Ως εκ' τούτου θα πρέπει να διασφαλίζει τα νόμιμα συμφέροντα

του πλοιοκτήτη εφαρμόζοντας την πολιτική της εταιρείας και κτίζοντας μία επαγγελματική σχέση αμοιβαίας εμπιστοσύνης.

Ερώτηση : **Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?**

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος ο οποίος θα σταματήσει να υπηρετεί την θάλασσα πάνω από ένα πλοίο, συνήθως αλλά όχι απαραίτητα, θα συνεχίσει να την υπηρετεί από την στεριά. Έτσι στις πρώτες επαγγελματικές του επιλογές θα βρεθούν θέσεις στελέχωσης κάποιας διοικητικής θέσης στα γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας, σε κάποιο ναυλομεσιτικό γραφείο ή σε κάποιο ναυτιλιακό πρακτορείο. Οι διάφορες βαθμίδες της ναυτικής εκπαίδευσης είναι επίσης ένας τομέας στον οποίο μπορούν να εργαστούν Πλοίαρχοι οι οποίοι εγκατέλειψαν την θάλασσα. Πέραν των άνω όμως, ένας Πλοίαρχος θα μπορούσε να συνεχίσει την επαγγελματική του σταδιοδρομία είτε στο λιμενικό σώμα, είτε στα πλωτά του Πυροσβεστικού σώματος, είτε στα σκάφη του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ).

Ερώτηση : **Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?**

Απάντηση : Όπως προαναφέρθηκε, η εργασία του Πλοίαρχου σε κάποια θέση στα γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας αποτελεί μία από τις πρώτες επαγγελματικές του επιλογές διότι είναι εξοικειωμένος με την ουσία του αντικειμένου εργασίας και οι θέσεις αυτές είναι συνήθως καλά αμειβόμενες. Έτσι η ναυτιλιακή εταιρεία θα ανέθετε σε έναν Πλοίαρχο θέσεις κλειδιά, όπως η στελέχωση του τμήματος Πληρωμάτων, του τμήματος εφοδίων ή του τμήματος επιχειρήσεων στα οποία θα μπορούσε να προαχθεί και στις διευθυντικές θέσεις των τμημάτων αυτών. Βεβαίως αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν επιλέξει να τοποθετήσουν ακόμα και στην θέση του Γενικού Διευθυντή κάποιον χαρισματικό και έμπειρο Πλοίαρχο, με ευρύτερη εκπαίδευση, αναθέτοντας έτσι το τιμόνι της εταιρείας τους σε έναν άριστο γνώστη της θάλασσας από κάθε άποψη.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Σύμφωνα με εκθέσεις από διάφορους έγκριτους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς όπως ο BIMCO και ο International Chamber of Shipping (ICC) μέσα στο 2021 υπήρξε έλλειψη περίπου 21000 πιστοποιημένων αξιωματικών και η έλλειψη αυτή προβλέπεται να εκτιναχθεί ως το 2026 στους 86000 αξιωματικούς. Εύκολα λοιπόν μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η επιλογή του να σταδιοδρομήσει κάποιος στο επάγγελμα του αξιωματικού εμπορικού ναυτικού είναι μία ασφαλής επαγγελματική επιλογή από κάθε άποψη. Η εύρεση εργασίας είναι και θα παραμείνει εύκολη ακόμα και σε περιόδους μεγάλης ανεργίας και η εργασία αυτή είναι αρκετά καλά αμειβόμενη. Από την άλλη πλευρά, οι δυνατότητες της επαγγελματικής εξέλιξης και των επαγγελματικών διεξόδων του Πλοιάρχου είναι αρκετά μεγάλες καθιστώντας το επάγγελμα του Πλοιάρχου ένα επάγγελμα με πραγματικές και αρκετά δελεαστικές ευκαιρίες καταξίωσης. Κατά την άποψη μου είναι ένα επάγγελμα με προοπτικές και μέλλον για τον οποιονδήποτε αποφασίσει να το ακολουθήσει και το αντιμετωπίσει με σοβαρότητα, επαγγελματισμό και το απαραίτητο φιλίτιμο που χρειάζεται.

Ονοματεπώνυμο: N.B.

Θέση εργασίας: Πλοίαρχος Α' Τάξης σε LPG

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση : Μέσω ΓΕΛ και ΕΠΑΛ. Πλέον είναι εφικτό και μέσω διαφόρων ιδιωτικών σχολών που υπάρχουν με απόκτηση διπλώματος σημαίας μέσω της white list flag.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος είναι ο νόμιμος εκπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρείας επί του πλοίου. Είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και την συμμόρφωση αυτού με τους διεθνείς κανονισμούς.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Η συνεχής αυξανόμενη πίεση , commercial pressure, από όλους του φορείς που ασχολούνται με τη διαχείριση ενός πλοίου.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Η σωστή διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού και πόρων ούτως ώστε το πλοίο να συνεχίζει να είναι αξιόπλοο.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η σχέση μου είναι μόνο με την εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο, και όχι με τον πλοιοκτήτη.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Ως επιθεωρητής πλοίων.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Δεν υπάρχει , για εμένα, ο όρος πρώην Πλοίαρχος. Αν Πλοίαρχος θέλει να εξελιχθεί και άλλο επαγγελματικά, μετά την απόκτηση εμπειρίας στην θέση του Πλοιάρχου Α, τότε είναι μονόδρομος η επιλογή εργασίας ως Αρχιπλοίαρχος και η συνεχής εξέλιξη του.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Είναι από τα αρχαιότερα επαγγέλματα. Η μεταφορά αγαθών δια θαλάσσης ήταν, είναι και θα συνεχίσει να είναι για αρκετά χρόνια ακόμα, προσφέροντας θέσεις εργασίας είτε σε άτομα που εργάζονται στο πλοίο είτε σε άτομα που εργάζονται για το πλοίο.

Όνοματεπώνυμο: Μ. Γ.

Θέση εργασίας: Πλοίαρχος Α΄ Τάξης σε Ε/Γ-Ο/Γ

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου?

Απάντηση : Μέσω πανελλαδικών εξετάσεων-ναυτικού λυκείου και στην συνέχεια με την απαραίτητη θαλάσσια υπηρεσία και ειδικών επιμορφωτικών σχολείων.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος είναι νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας, έχει την καθολική ευθύνη για την ομαλή λειτουργία και την ασφάλεια του πλοίου, φορτίου, πληρώματος και επιβαινόντων.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Καιρικές συνθήκες, κατασκευαστικές ζημιές στο πλοίο ή ζημιά στο φορτίο.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Εργατικότητα, προσαρμοστικότητα , πειθαρχία και συνεχή θέληση για εξέλιξη.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η σχέση είναι ανάλογη με το μέγεθος της εκάστοτε εταιρίας. Υποχρεώσεις απέναντι στον πλοιοκτήτη η εκπλήρωση των λειτουργικών στόχων με το καλύτερο δυνατόν τρόπο.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Εργασία σε ναυτιλιακές εταιρείες, στην εκπαίδευση , σε εταιρείες ναυλώσεων πλοίων, freight chartering και σε γραφεία πρακτόρευσης πλοίων - εφοδίων.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Ναι.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου είναι ένα επάγγελμα το οποίο θα υπάρχει πάντα. Προοπτικές εξέλιξης υπάρχουν όσο δεν υπάρχει κορεσμός θέσεων για την επάρκεια της πλήρωσης των θέσεων επί του ελληνόκτητου στόλου.

Όνοματεπώνυμο: Δ. Δ.

Θέση εργασίας: Πλοίαρχος Α΄ Τάξης σε Ε/Γ-Ο/Γ

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση : Το επάγγελμα του πλοιάρχου μπορεί να το ακολουθήσει κάποιος όταν τελειώνει το Λύκειο ή το Τεχνικό Λύκειο και φοιτά σε Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανά την Ελλάδα. Έπειτα από τέσσερα χρόνια φοίτησης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 2 εξάμηνα εκπαιδευτικά μπάγκα, αποφοιτά ως ανθυποπλοίαρχος κι έπειτα ανεπίσσει σε ανώτερα αξιώματα κατά τα ταξίδια του.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Είναι πάρα πολλά, κυρίως είναι η διακυβέρνηση του σκάφους στο εν πλω καθώς και ό,τι συνεπάγεται του σκάφους είναι υπ' ευθύνη του. Είναι επιφορτισμένος με πολλές αρμοδιότητες, από τη διεκπεραίωση καθημερινών ζητημάτων στο πλοίο έως τη διατήρηση της καλής συνεργασίας του πληρώματος, καθώς ως εκπρόσωπος της εταιρείας οφείλει να διαφυλάσσει τα συμφέροντά της.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Οι κίνδυνοι του επαγγέλματος είναι αρκετοί, είναι ένα πολύ υπεύθυνη η θέση του. Καθημερινά ανακύπτουν διάφορα τα προβλήματα που καλείται να επιλύσει άμεσα κι αποτελεσματικά, για παράδειγμα πολλές φορές καλείται να εκτελέσει δρομολόγιο σε αντίξοες καιρικές συνθήκες και να φτάσει με ασφάλεια στον προορισμό του, έχει να αντιμετωπίσει μηχανικά προβλήματα του πλοίου, τα οποία δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία του και πρέπει να επιλυθούν άμεσα κι αποτελεσματικά.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Πιστεύω ότι ο χαρακτήρας μου με βοήθησε αρκετά, καθώς για να μπορεί κανείς να σταθεί μέσα στο επάγγελμα σε μια τόσο υπεύθυνη θέση χρειάζεται να είναι δυναμικός, αποφασιστικός και αποτελεσματικός, γενικότερα πρέπει να παραμένει αναλλοίωτος και σκληρός με την πάροδο των χρόνων. Επίσης, η ψυχραιμία είναι σημαντικό προσόν, όταν καλείται κανείς να αντιμετωπίσει δύσκολες/έκτακτες καταστάσεις.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Στην εταιρεία, στην οποία εργάζομαι, μια μικρή οικογενειακή εταιρεία με λίγα πλοία, η σχέση με τον πλοιοκτήτη είναι άμεση και καθημερινή. Οι υποχρεώσεις απέναντί του είναι αρκετές, με σημαντικότερη τη σωστή διαχείριση του πλοίου και την προάσπιση των συμφερόντων της εταιρείας.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Υπάρχει επιλογή της εργασίας στο γραφείο, ως αρχικαπετάνιος, ως καθηγητής στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού ή στα Ναυτικά Λύκεια κ. ά.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Ένας πλοίαρχος μπορεί να τοποθετηθεί σε πολλές θέσεις μέσα στη ναυτιλιακή εταιρεία, καθώς γνωρίζει πολύ καλά το αντικείμενο, ο ρόλος του είναι πολύ ενεργός στη διαχείριση των πλοίων.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του πλοιάρχου κατά τη γνώμη μου έχει πολύ μέλλον καθώς η ελληνική ναυτιλία αποτελεί τη νούμερο ένα δύναμη ανά τον κόσμο.

Όνοματεπώνυμο: Μ. Π.

Θέση εργασίας: Πλοίαρχος Α΄ Τάξης , Επιστημονικός Συνεργάτης Ναυτικών Μαθημάτων στην ΑΕΝ

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου?

Απάντηση : Θα πρέπει να φοιτήσει σε κάποια από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ή σε κάποιο Ναυτικό Πανεπιστήμιο.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Τα καθήκοντα του Πλοίαρχου είναι κυρίως διοικητικά, χωρίς όμως να περιορίζονται εκεί. Από τους παλιότερους ναυτικούς λεγόταν ότι ο Πλοίαρχος είναι «ο πατέρας» του πλοίου.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Οι κίνδυνοι του επαγγέλματος είναι πολλοί, αν και τα τελευταία χρόνια λόγω της εκτεταμένης χρήσης της τεχνολογίας έχουν περιοριστεί. Ο ναυτικός καλείται να αντιμετωπίσει κακοκαιρίες, πειρατείες, βλάβες κλπ.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Πιστεύω ότι με βοήθησε πάρα πολύ η εκπαίδευσή μου και η υπευθυνότητα που νιώθω σαν Πλοίαρχος και ναυτικός γενικότερα.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Δυστυχώς ο σύγχρονος Πλοίαρχος δεν έχει κοντινή επαφή με τον πλοιοκτήτη αλλά με κάποιον υπάλληλο του γραφείου της ναυτιλιακής εταιρείας.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Η απασχόληση σε κάποιο ναυτιλιακό γραφείο είναι μια πιθανή επιλογή. Μία άλλη καλή επιλογή είναι η απασχόληση στη ναυτική εκπαίδευση όταν πλέον ο Πλοίαρχος αποσυρθεί στη στεριά.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος δεν γίνεται να είναι « πρώην ». Είναι ένας Πλοίαρχος που ακολουθεί κάποιον άλλο δρόμο, εκτός του δρόμου της θάλασσας. Η εργασία σε ναυτιλιακή εταιρεία είναι όντως μια καλή επιλογή.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του πλοιάρχου έχει λαμπρό και ξάστερο μέλλον. Είναι ένα ενδιαφέρον επάγγελμα με πολλές συγκινήσεις και περιπέτειες.

Όνοματεπώνυμο : Π. Χ.

Θέση εργασίας: Πλοίαρχος Α΄ - Αξιοματικός Ασφάλειας και επιθεωρήσεων
Φορτηγών πλοίων σε Ναυτιλιακή εταιρεία.

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοίαρχου?

Απάντηση : Ακολουθώντας τις σπουδές της ακαδημίας εμπορικού ναυτικού και μετέπειτα με τη κατάλληλη προϋπηρεσία στους βαθμούς του ανθυποπλοίαρχου και του υποπλοίαρχου και με τις γραπτές εξετάσεις στη σχολή του ΚΕΣΕΝ παίρνουμε το δίπλωμα του πλοίαρχου.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος ως η αρχή του πλοίου έχει την πλήρη ευθύνη του πλοίου σε γενικότερη έννοια, της κατασκευής και του φορτίου, καθώς επίσης και του πληρώματος.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Οι κίνδυνοι του επαγγέλματος του πλοίαρχου και μόνο του πλοίαρχου είναι από τον πιο μικρό και καθημερινό πράγμα μέχρι τον πιο μεγάλο καθώς το φάσμα της δουλειάς του καλύπτει όλο το εύρος του πλοίου. Ένα απλό παράδειγμα είναι ότι θα λογοδοτήσει για το παραμικρό χτύπημα που θα μπορούσε να έχει ένα μέλος του πληρώματος μέχρι και ένα σοβαρό δυστύχημα.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Σίγουρα τα βιβλία βοηθούν πολύ στο να μπει και να εξελιχθεί στο επάγγελμα αυτό αλλά κάποια χαρακτηριστικά όπως η επιμονή η υπομονή και η συνεχής προσπάθεια και πάνω από όλα η αντίληψη είναι χαρακτηριστικά που αν δε τα διαθέτεις σίγουρα δε θα καταφέρεις να προχωρήσεις σε αυτό το επάγγελμα.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η σχέση με τον εκάστοτε πλοιοκτήτη είναι, και πρέπει να παραμένει αυστηρή και καθαρά επαγγελματική. Τώρα όσο για το δεύτερο μέρος της ερώτησης, οι υποχρεώσεις απέναντι στο πλοιοκτήτη πρέπει να τηρούνται όπως συμφωνήθηκαν κατά τη σύμβαση εργασίας.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Η επιλογή που ακολούθησα ως αρχιπλοίαρχος σε ναυτιλιακή εταιρία είναι ένα παράδειγμα το οποίο μπορεί να ακολουθηθεί.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Σίγουρα είναι μια επιλογή η οποία μετά από ένα χρονικό διάστημα θα δει ο εκάστοτε εργαζόμενος αν του ταιριάζει και αν μπορεί να ανταπεξέλθει σε αυτήν διότι σαν εργαζόμενος σε ναυτιλιακή εταιρία έχει ένα στόλο πλοίων που πρέπει να διαχειριστεί και είναι υπεύθυνος για αυτόν με ότι αυτό συνεπάγεται.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοίαρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Σίγουρα το επάγγελμα του πλοίαρχου είναι ένα πολύ καλό επάγγελμα το οποίο έχει πολλές προοπτικές και ανοίγει πολλές επαγγελματικές πόρτες στο μέλλον. Το κλειδί της επιτυχίας είναι να προχωράς γρήγορα, να μην επαναπαύεσαι και να ακυρώσεις από το λεξιλόγιο σου την λέξη "Τύχη".

Όνοματεπώνυμο: Δ. Α.

Θέση εργασίας: *Captain Class A – HSQEVetting Officer*

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση : Απαραίτητη προϋπόθεση για την εξάσκηση του επαγγέλματος είναι η κατοχή πτυχίου ειδικότητας Πλοιάρχου από τις **Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)**, οι οποίες λειτουργούν σε πολλές πόλεις της χώρας και είναι Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα. Η φοίτηση είναι τριετής και κατά τη διάρκεια των σπουδών οι φοιτητές εκτελούν και ταξίδια ως δόκιμοι. Οι φοιτητές αποφοιτούν με το βαθμό του ανθυποπλοιάρχου και προκειμένου να φτάσουν στο βαθμό του πλοιάρχου απαιτούνται 36 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας για τον βαθμό του Υποπλοιάρχου και στην συνέχεια 24 μήνες για τον βαθμό του Πλοιάρχου.

Απαιτούμενες Δεξιότητες: Το επάγγελμα του Πλοιάρχου απαιτεί:

1.Υπευθυνότητα, αποφασιστικότητα και κριτική σκέψη.

Σημαντικό πολύ για την αξιοποίηση του υλικών πόρων καθώς και του ανθρώπινου δυναμικού.

2. Τόλμη, ευστροφία, ανεξαρτησία.

Σημαντικό πολύ για κάθε απόφαση που επηρεάζει την ασφάλεια του πληρώματος -φορτίου –περιβάλλοντος

3. Διοικητικές και οργανωτικές δεξιότητες - Αίσθημα του δικαίου και αμεροληψία.

Άμεσα συνδεδεμένο με το Νούμερο 1

4. Αγάπη για τη θάλασσα, τα ταξίδια.

Η αγάπη πάντα συνδέεται με τον σεβασμό προς αυτήν και τους ανθρώπους

5. Γνώσεις χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων.

6. Γνώση ξένων γλωσσών.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Τίποτα και κανένα Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας δεν αφαιρεί από τον Πλοίαρχο την κυρίαρχη εξουσία και την ευθύνη του να λαμβάνει αποφάσεις,

μέτρα και να εκδίδει εντολές, είτε αυτές είναι σύμφωνα είτε όχι με το περιεχόμενο του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας της Εταιρείας, το οποίο θεωρεί απαραίτητο για την διατήρηση της ζωής, αποφυγή ρύπανσης ή για την ασφάλεια του πλοίου και να ζητήσει τη συνδρομή της Εταιρείας όπως μπορεί να χρειαστεί. Αυτό περιγράφεται και αναφέρεται στο κώδικα Ασφαλούς διαχείρισης ISM 1.2.3 Πιο αναλυτικά είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου και για τις εργασιακές διαδικασίες και δραστηριότητες που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης που εκτελούνται από το πλήρωμα ή τρίτο προσωπικό, που δεν αποτελεί μέρος της τακτικής επάνδρωσης του σκάφους. Σε αυτές τις περιπτώσεις, υπάρχει στενός συντονισμός μεταξύ του πλοιάρχου και του διευθυντικού προσωπικού, που εκτελεί αυτές τις διαδικασίες και δραστηριότητες (π.χ. διαχείριση κατασκευής), πρόκειται να γίνει.

Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος και έχει πλήρη εξουσία για τη διασφάλιση ότι το σκάφος υπό τη διοίκηση του, συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις της Εταιρείας και τις νομοθετικές απαιτήσεις. Θα πρέπει να ενημερώσει αμέσως την εταιρεία εάν για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι σε θέση να συμμορφωθεί με αυτές τις απαιτήσεις. Επιπλέον, διασφαλίζει ότι οι κώδικες και οι κατευθυντήριες γραμμές του κλάδου εφαρμόζονται σωστά.

Στο άρθρο 40 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, συνοψίζεται η ευθύνη του Πλοιάρχου στη φράση «Ο Πλοίαρχος ευθύνεται δια παν πταίσμα». Σαν ανώτατη αρχή πάνω στο πλοίο, είναι υπεύθυνος για οτιδήποτε συμβεί είτε είναι βαρείας σημασίας είτε πρόκειται για απλή αμέλεια και η ευθύνη αυτή απευθύνεται στο σύνολο των αρμοδιοτήτων του και της δικαιοδοσίας του, τόσο απέναντι στον πλοιοκτήτη όσο και σε τρίτους.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Από τη φύση του το επάγγελμα απαιτεί παραμονή για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από το σπίτι και τα συγγενικά πρόσωπα. Επίσης, η σύσταση του πληρώματος ενός πλοίου είναι πολλές φορές ανομοιογενής, αφού αποτελείται από άτομα διαφόρων εθνικοτήτων, τα οποία δεν μιλούν

την ίδια γλώσσα, έχουν διαφορετικές συνήθειες και αξίες, με αποτέλεσμα την πιθανότητα δημιουργίας προβλημάτων στην καθημερινή συμβίωση, γεγονός που ο Πλοίαρχος καλείται να αντιμετωπίσει και να διευθετήσει. Ακόμα, στη διάρκεια του ταξιδιού οι κίνδυνοι και οι δυσκολίες που μπορεί να προκύψουν, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις κακοκαιρίας, είναι πολλοί. Τέλος, σε έκτακτες περιστάσεις, ο Πλοίαρχος μπορεί να χρειαστεί να εργαστεί για πολλές ημέρες χωρίς διακοπή. Στα σύγχρονα πλοία οι συνθήκες διαβίωσης είναι ιδιαίτερα καλές.

Ο κίνδυνος που σχετίζεται με κάθε λειτουργία/πρακτική βασίζεται στον συνδυασμό των παρακάτω παραγόντων:

1. Συνέπεια της επέμβασης / πρακτικής, σε περίπτωση ατυχήματος.
2. Πιθανότητα να συμβεί το ατύχημα κατά τη διάρκεια της επιχείρησης/εξάσκησης.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Πέραν από τις απαιτούμενες δεξιότητες οι οποίες αναπτύχθηκαν στην ερώτηση 1, αναμφίβολα μεγάλο ρόλο έπαιξαν και η διαπροσωπικές μου σχέσεις με τους ανθρώπους που συνεργάστηκα επί των πλοίων. Η αναγνώριση του ρόλου του πλοίαρχου και της ευθύνης του σε πολύ προγενέστερους βαθμούς της καριέρας μου βασίστηκε στην εμπειρία τους και στην δικιά τους προσωπικότητα. Με λίγα λόγια η μεταδοτικότητα οποιασδήποτε εμπειρίας με βοήθησε πολύ στην εκπλήρωση τόσο των καθηκόντων μου επί του πλοίου αλλά και στην εκπλήρωση στόχου να βρεθώ σε μια Ναυτιλιακή εταιρεία.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η Εταιρεία απαιτεί τη διαχείριση του σκάφους με ασφαλή και αποτελεσματικό τρόπο και ο Πλοίαρχος είναι επιφορτισμένος με την ευθύνη στο πλοίο να διασφαλίσει αυτό. Οι κατάλληλες εντολές και οδηγίες εκδίδονται με σαφή και απλό τρόπο.

Αποτελεί, με άλλα λόγια τον συνδυαστικό κρίκο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και το πλήρωμα. Πολλές φορές αναφέρεται ότι ορθότερος είναι ο χαρακτηρισμός του Πλοιάρχου ως αντιπρόσωπος αντί του αξιωματικού. Ο ορισμός που δίνεται σύμφωνα με τον Κώδικα Δημοσίου 12 Ναυτικού Δικαίου είναι πως ο Πλοίαρχος «έχει την διοίκηση του πλοίου» Συνεπώς η σχέση του πλοιάρχου με τον πλοιοκτήτη θα πρέπει να βαδίζει αυστηρά στα επαγγελματικά πλαίσια.

Ερώτηση : **Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?**

Απάντηση : Η έντονη δραστηριότητα που έχει αναπτυχθεί τις τελευταίες δεκαετίες γύρω από την εκμετάλλευση και την αξιοποίηση του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη επαγγελμάτων που σχετίζονται με την ορθή διαχείριση και προστασία αυτών.

Υπάρχει πληθώρα επαγγελμάτων και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την θάλασσα , το οποία ομαδοποιούνται ως εξής:

1. **Ναυτικά επαγγέλματα**
2. **Ναυτιλιακά επαγγέλματα**
3. **Ναυπηγικά επαγγέλματα**

Από την θέση του πλοιάρχου τα Ναυτικά ή τα Ναυτιλιακά είναι οι πιο εφικτές επιλογές καθώς και τα δύο συνδέονται άμεσα με την διαχείριση πλοίων, όπου πιο πάνω αναλύσαμε, πως ο πλοίαρχος πραγματοποιεί ένα μεγάλο κομμάτι διαχείρισης σαν νόμιμος εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη.

Θεωρώ όμως ότι η σταδιοδρομία ενός πλοιάρχου πρέπει να έχει πάντα στόχους με προτεραιότητα.

1 στόχος : Κατά την διάρκεια φοίτησης στην ΑΕΝ. Κατανόηση ότι μαθαίνω επάγγελμα. Δε είμαι απλά ένας φοιτητής

2 στόχος : Εξελίσσω το επάγγελμά μου αυξάνω την εμπειρία μου και τις γνώσεις μου για να γίνω πολύ καλός και υπεύθυνος Υποπλοίαρχος. Ο άμεσος αντικαταστάτης του πλοιάρχου επί του πλοίου.

3^{ος}στόχος : Νιώθω υπεύθυνος, νιώθω έμπειρος μπορώ να εκπαιδεύσω επί του πλοίου να κατευθύνω και να διοικήσω.

Συνεπώς οι επιλογές μας τις περισσότερες φορές κρίνονται από την αντίληψη του επαγγέλματος και την προτεραιότητα των στόχων μας που πάντα πρέπει είναι ανάλογοι της ηλικίας μας.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Η εργασία σε μια Ναυτιλιακή εταιρεία είναι όντως μια καλή επιλογή. Αν και το ωράριο πολλές φορές είναι μεγάλο 0900 με 1800 έχεις την δυνατότητα να δεις πτυχές της οικογένειας που δεν μπορείς να δεις λόγω του μεγάλου διαστήματος απουσίας.

Ένας Πλοίαρχος μπορεί να τοποθετηθεί εύκολα στα εξής τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας :

1. **Τμήμα Διαχείρισης πλοίων (Operation Department).**
2. **Τμήμα Υγείας – Ασφάλειας – Ποιότητας – Περιβάλλον (HSQE.**
3. **Τμήμα Πληρωμάτων (Crew Department).**

Η φιλοσοφία και η επιχειρηματική στρατηγική κάθε Εταιρείας είναι να επικεντρώνεται σε σύγχρονες και αποτελεσματικές επιχειρησιακές πρακτικές και να λειτουργεί τον διαχειριζόμενο στόλο με εξελιγμένα συστήματα διαχείρισης με πυρήνα όλων των δραστηριοτήτων την ασφαλή λειτουργία. Η Εταιρεία θεωρεί την αριστεία Ασφάλειας, Προστασίας του Περιβάλλοντος, Υγείας και Ασφάλειας ως ισοδύναμη με το επίπεδο συμμόρφωσης με το Πρότυπο Διαχείρισης ξηρού όγκου (Tanker or Dry BMS) «Excellence».

Κάθε εταιρεία έχει ως κύριο επιχειρησιακό της στόχο τη συμμόρφωση με το επίπεδο DryBMS «Excellence» ή τη συμμόρφωση TankerMS με τις ακόλουθες μακροπρόθεσμες φιλοδοξίες και στόχους:

- Λειτουργίες μηδενικών περιστατικών
- Λειτουργίες ή εκλύσεις μηδενικών διαρροών στο περιβάλλον
- Μηδενικές ελλείψεις λιμενικού κράτους
- Μηδενικές εξωτερικές μη συμμορφώσεις
- Μηδενικά περιστατικά υγείας επί του πλοίου

- Μηδενικά περιστατικά ασφαλείας
- Μείωση των επιτρεπόμενων εκπομπών
- Λειτουργίες σε στάδιο αριστείας (συμμόρφωση σε επίπεδο Tanker BMS ή DryBMS «Excellence»)

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω είναι προφανές πως πέραν την Ναυτική φοίτηση σε μια AEN η και την επιπρόσθετη φοίτηση σε κάποιο μεταπτυχιακό Ναυτιλιακών σπουδών η εμπειρία επί του πλοίου και η σταδιοδρομία ενός πλοίαρχου είναι πολύ βασικό σημείο για την καθιέρωσή του σε μια Ναυτιλιακή εταιρεία.

Από την θέση που εργάζομαι στην Ναυτιλιακή εταιρεία σαν (HSQEVetting officer)έχω τις εξής αρμοδιότητες :

Ελέγχει και Δίνει Αναφορά στο HSQE–Vetting Manager, DPA.(Διευθυντής)

1. Για να διασφαλιστεί ότι τα ελεγχόμενα έγγραφα της Εταιρείας είναι κατάλληλα εγκεκριμένα ή/και εξουσιοδοτημένα πριν από την έκδοσή τους.
2. Να παρακολουθεί όλες τις απαιτήσεις αναφοράς του συστήματος για τα πλοία.
3. Να διενεργεί προκαταρκτικό έλεγχο και να είναι υπεύθυνος κατά τις επιθεωρήσεις ελέγχου, μετά από το σωστό κλείσιμο και τη σχετική έγκριση.
4. Για τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων επί του σκάφους, για οποιονδήποτε σκοπό, όπως Πλοήγηση, ISM, ISPS.
5. Να εγκρίνει την αγορά καταστρωμάτων και καταστημάτων ασφαλείας.
6. Υπεύθυνος για την εφαρμογή των αρχών και πρακτικών ναυσιπλοΐας του στόλου και τον ίδιο έλεγχο κατά την επίσκεψη στο πλοίο.
7. Παρακολούθηση και αναφορά μηνιαίας τεκμηρίωσης για τον στόλο. Ελέγξτε και αξιολογήστε τις αναφορές που υποβλήθηκαν και ευθυγραμμιστείτε με τον Πλοίαρχο.

8. Για παρακολούθηση και αξιολόγηση ασκήσεων επί του σκάφους.
9. Να επανεξετάσει, να αξιολογήσει και να εγκρίνει αιτήσεις που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας και θαλάσσιων θεμάτων με βάση και εγκεκριμένο προϋπολογισμό.
10. Παρακολουθήστε στενά και διασφαλίστε τη συμμόρφωση με τα πρότυπα ασφαλείας και τις θαλάσσιες πρακτικές.
11. Παρακολούθηση και αξιολόγηση στενά των πρότυπων συντήρησης του στόλου και παρακολούθηση οποιουδήποτε θέματος.
12. Υπεύθυνος για την προετοιμασία PSC και CiCs και παρακολούθηση τυχόν ελλείψεων για σωστό κλείσιμο.
13. Παρακολούθηση για σχεδόν ατυχίες, SCM, Master's Navigational Audits, Εκτιμήσεις Κινδύνων, Διαχείριση Αλλαγών, Εκστρατείες και εφαρμογή νέων κανονισμών.
14. Σε στενή συνεργασία με Λειτουργικά & Τεχνικά Τμήματα όπως κρίνεται απαραίτητο.
15. Υπεύθυνος για οποιοδήποτε θέμα HSQE – Έλεγχος κατά την καθημερινή λειτουργία.
16. Εκπαίδευση του πληρώματος σε προφυλάξεις ασφαλείας έναντι ατυχημάτων και ρύπανσης.
17. Εκπαίδευση του πληρώματος σε κρίσιμες επιχειρησιακές διαδικασίες του πλοίου σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
18. Να εκτελεί ασκήσεις ασφαλείας.
19. Να δοκιμάζει τη λειτουργία των μηχανημάτων και να ρυθμίζει τον εξοπλισμό που δυσλειτουργεί με τη βοήθεια πληρώματος, εργαζομένων στην ξηρά και ειδικών.
20. Να αναφέρει αναλυτικά περιστατικά, μη συμμορφώσεις, ατυχήματα, θύματα.

21. Έλεγχος της ποιότητας των παρεχόμενων καταστημάτων, των ROB και του κατάλληλου χειρισμού.

22. Εγκαταστάσεις και κατάσταση διαμονής.

Οι ευθύνες του HSQE - Ελέγχου αναλαμβάνονται από τον HSQE – Διευθυντή Ελέγχου κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε σημαντικής απουσίας από το Γραφείο.

Προσόντα:

- Προσόντα από τριτοβάθμιο ίδρυμα αναγνωρισμένο από τη Διοίκηση ή από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, σε σχετικό τομέα διαχείρισης. ή
- Προσόντα και θαλάσσια πείρα ως πιστοποιημένος αξιωματικός πλοίου σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φρουράς για Ναυτικούς (STCW). ή
- Άλλη επίσημη εκπαίδευση σε συνδυασμό με τουλάχιστον τρία χρόνια πρακτικής πείρας ανώτερου επιπέδου σε επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων.
- Άπταιστα αγγλικά (γραπτά και προφορικά)
- Γνώστης χειρισμού υπολογιστών

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του πλοιάρχου έχει μέλλον καθώς η θαλάσσιες μεταφορές δεν θα σταματήσουν ποτέ να υπάρχουν. Η συνεχόμενη αύξηση των προτύπων ασφάλειας μέσα από κανονισμούς – διεθνείς συμβάσεις και του ναυτιλιακού κλάδου το καθιστούν συνεχώς αναπτυσσόμενο και με νέες προοπτικές.

Όνοματεπώνυμο : M. N.

Θέση εργασίας: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α' / Ε.Ν. – Επιστημονικός Συνεργάτης Ναυτικών Μαθημάτων / ΑΕΝ

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση: Όποιος/α θέλει να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου η διαδρομή είναι αφού εισαχθεί σε σχολή ΑΕΝ να αποφοιτήσει και εν συνεχεία να ανέβει ιεραρχικά από δόκιμος / ανθυποπλοίαρχος / υποπλοίαρχος στο βαθμό του Πλοιάρχου Α κατόπιν θαλάσσιας που ορίζεται από ΥΕΝ και εξετάσεων για απόκτηση αντίστοιχων διπλωμάτων / αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας από ΚΕΣΕΝ

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος είναι σύμφωνα με τον νόμο / κανονισμούς ο κυβερνήτης και διοικητής του πλοίου με εξουσία σε όλους όσους επιβαίνουν σ' αυτό υπεύθυνος για καλή διοίκηση και ασφάλεια αυτού και τήρηση της τάξεως και υπεύθυνος απέναντι στο κράτος για την εφαρμογή των νόμων .

Έχει αρμοδιότητες δημόσιου λειτουργού (ληξιαρχικά –συμβολαιογραφικά και ανακριτικά-αστυνομικά) και συνεργάζεται με τις ελληνικές και προξενικές αρχές σε εσωτερικό και εξωτερικό ως νόμιμος αντιπρόσωπος του εφοπλιστή

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Κακές Καιρικές συνθήκες , κλιματικές αλλαγές σε σχετικά σύντομο χρόνο (από πολύ κρύες συνθήκες σε πολύ ζεστές) - πειρατείες – επικινδυνότητα των τοξικών φορτίων

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας ?

Απάντηση : Θέληση-Θάρρος –Σταθερότητα χαρακτήρα - Καλή εκπαίδευση – Εμπειρία

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Άμεση και πλήρη ενημέρωση για αντιμετώπιση-λύση προβλημάτων από ναυλωτές -φορτία – έκτακτα καιρικά φαινόμενα - πλήρωμα κλπ

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Στο τομέα της Ναυτικής εκπαίδευσης (εκπαιδευτικός) - σε Ναυτιλιακές εταιρείες ως αρχιπλοίαρχοι- Ως Επιθεωρητές πλοίων λόγω εμπειρίας/γνώσεων και σε ναυλώσεις / πρακτορεύσεις πλοίων

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Ναι είναι σωστή- καλή επιλογή λόγω γνώσης του αντικειμένου ως υπεύθυνος πληρωμάτων – τροφοδοσίας – ναυλώσεων - και κυρίως στο τομέα του operation

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοίαρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Πιστεύω πως ναι παρ’ όλες τις εξελίξεις στην αυτοματοποίηση-λειτουργία των μελλοντικών πλοίων .

Όνοματεπώνυμο: Κ. Σ.

Θέση εργασίας: ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ / DPA

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση: Για να ακολουθήσεις το επάγγελμα του Πλοιάρχου πρέπει να φοιτήσεις σε μια από τις Δημόσιες Ακαδημίες Ε.Ν όπου η φοίτηση διαρκεί 4 έτη, 3 έτη θεωρητικής εκπαίδευσης και 1 έτος (2 εξάμηνα) πρακτικής. Εναλλακτικά μπορείς να φοιτήσεις σε Ιδιωτική ακαδημία (Ναυτικό κολλέγιο) ή σε κάποια αντίστοιχη σχολή του εξωτερικού (Βάρνα , Κωσταντζα κ.λ.π)

Με την αποφοίτηση αποκτάς το βαθμό του Ανθυποπλοίαρχου και κατόπιν με τα χρόνια υπηρεσίας και την αντίστοιχη φοίτηση και εξετάσεις στο ΚΕΣΕΝ προάγεσαι σε Υποπλοίαρχος και τελικά σε Πλοίαρχος

Βασικός παράγοντας όμως για να σταδιοδρομήσεις στο επάγγελμα , λόγω της ιδιαιτερότητας του και των δυσκολιών του, είναι να μην το κάνεις μόνο για βιοποριστικούς λόγους αλλά γιατί πραγματικά θέλεις να γίνεις ένα καλός και άρτια καταρτισμένος Πλοίαρχος

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Λόγω της εφαρμογής νέων Διεθνών κανονισμών/κωδικών ασφαλείας (ISMCode / ISPSCode / MLC) τα τελευταία χρόνια , τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Πλοιάρχου έχουν αυξηθεί αναλόγως των απαιτήσεων του εκάστοτε κώδικα. Συνοπτικά τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Πλοιάρχου σύμφωνα με τους 2 κυριότερους κώδικες είναι οι εξής :

ISM: Εξασφαλίζει τη τήρηση των απαιτήσεων Εθνικών και Διεθνών νομοθεσιών καθώς επίσης των κανόνων εγκεκριμένων οργανισμών.

Είναι υπεύθυνος για τη διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου και την ασφάλεια του πλοίου εν πλω αλλά και στο λιμάνι κατά τη διάρκεια φόρτο εκφορτώσεων .

Τήρηση της πειθαρχίας στο πλοίο και ενημέρωση του πληρώματος σχετικά με την πολιτική της εταιρείας για θέματα ασφαλείας , υγιεινής και περιβάλλοντος και την τήρηση τους.

Υπεύθυνος για την επικοινωνία μεταξύ πλοίου και εταιρείας , καθώς και για την άμεση ενημέρωση του DPA για θέματα μη συμμόρφωσης (non-conformities)

Υπεύθυνος για τη σωστή τήρηση απαιτούμενων ημερολογίων (Γέφυρας, Μηχ/σιου) βιβλίων πετρελαίου , απορριμμάτων κ.λπ

ISPS : Παρακολούθηση της σωστής τήρησης του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan) της εταιρείας.

Λειτουργία του πλοίου πάντοτε στο υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας σύμφωνα με τις απαιτήσεις και την πολιτική της εκάστοτε εταιρείας

Τήρηση Εθνικών και Διεθνών νομοθεσιών ασφαλείας, κανονισμών εγκεκριμένων οργανισμών καθώς και της αρχής της σημαίας του πλοίου.

Και πάντοτε

“The ship’s Master has unlimited and overriding authority during both the regular operation of the ship and in emergencies to make decisions which may be in conflict with company instructions or the SSP”

“The ship’s Master can make decisions without requiring the Company’s prior approval when this is necessary for the security of the ship and it’s crew”

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Επειδή βρίσκεσαι πάνω σε ένα πλοίο που ταξιδεύει από ωκεανό σε ωκεανό , από ήπειρο σε ήπειρο και από χώρα σε χώρα οι κίνδυνοι και οι έκτακτες καταστάσεις που θα κληθείς να αντιμετωπίσεις είναι πολλοί και διάφοροι. Μετεωρολογικοί όπως κακοκαιρίες και θαλασσοταραχές , εργασία σε ακραίες θερμοκρασιακές συνθήκες (καύσωνες και ψύχος) οι οποίες πολλές φορές μπορεί να εναλλάσσονται πολύ συχνά και σε σύντομο χρονικό διάστημα μεταξύ τους . Γεωπολιτικές όπως κήρυξη εχθροπραξιών και διαφόρων ειδών πολέμου κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου σε κάποια χώρα.

Πειρατείες (Σομαλία , Κόλπος της Γουινέας κλπ) και ληστρικές επιθέσεις σε διάφορα αγκυροβόλια.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Διατήρηση ψυχραιμίας σε δύσκολες καταστάσεις , λήψη ώριμων και όχι βιαστικών αποφάσεων και αρκετές φορές κατόπιν διαβούλευσης με άμεσους συνεργάτες, Υποπλοίαρχο, Αξιωματικούς ακόμα και κατώτερα πληρώματα που μπορεί να έχουν περισσότερη εμπειρία σε κάποιο συγκεκριμένο θέμα, και άμεση επαφή με το πλήρωμα για να καταφέρεις να αποκτήσεις την εμπιστοσύνη τους.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Πλοίαρχος και Πλοιοκτήτης πρέπει να είναι πάντα σε άμεση επαφή, με σεβασμό ο ένας προς τον άλλο. Ο Πλοίαρχος πρέπει πάντα να εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία του πλοίου και του πληρώματος αποκτώντας την άμεση εμπιστοσύνη και υποστήριξη του πλοιοκτήτη.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Υπάρχουν αρκετές επιλογές ανάλογα με τις απαιτήσεις του κάθε Πλοίαρχου , Αρχιπλοίαρχος σε ναυτιλιακή εταιρεία (DPA/CREWING MANAGER etc), Επιθεωρητής σε κάποιο Οργανισμό (Νηογνώμονες, Σημαίες) ή σε κάποιο ιδιωτικό γραφείο συμβουλευτικό & επιθεωρήσεων (Surveyor) , σε εταιρείες τροφοδοσιών και προμηθειών , γραφεία ευρέσεως εργασίας & πληρωμάτων (Manning Agencies) καθώς επίσης και καθηγητής σε δημόσια σχολή (AEN , ΚΕΣΕΝ).

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Τηρουμένων των αναλογιών , (χαμηλότερος μισθός , συχνά ταξίδια) είναι μια καλή επιλογή ιδίως αν έχεις οικογένεια και παιδιά . Συνήθως ένας πρώην Πλοίαρχος μπορεί να αναλάβει καθήκοντα υπεύθυνου πληρωμάτων (Crew Manager), υπεύθυνου ISM (DPA) ή υπεύθυνου ασφαλείας (CSO) ή και υπεύθυνος τμήματος προμηθειών και εφοδίων.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Ασφαλώς , καθώς τα τελευταία χρόνια οι ανάγκες για Αξιωματικούς παγκοσμίως είναι αυξημένες , και με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την ναυπήγηση νέων , σύγχρονων και υψηλών απαιτήσεων πλοίων (LNG , FSU) οι απαιτήσεις για ικανούς και άρτια καταρτισμένους Πλοιάρχους οι οποίοι θα μπορούν να επανδρώσουν τα πλοία αλλά και να στελεχώσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες , θα είναι πολύ μεγάλες.

Όνοματεπώνυμο : Σ. Γ.

Θέση εργασίας: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄ - ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ στην ΑΕΝ

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση: Με τέσσερις τρόπους:

Με πανελλήνιες εξετάσεις μέσω των σχολών εμπορικού ναυτικού.

Με την δευτεροβάθμια δημόσια εκπαίδευση μέσω των ΕΠΑΛ ναυτικών λυκείων.

Με την δευτεροβάθμια εκπαίδευση από ιδιωτικά ναυτικά κολλέγια.

Με σχόλες εμπορικού ναυτικού από το εξωτερικό όπου υπόκεινται στην ΕΕ.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για το πλοίο και αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο. Είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου. Η αρμοδιότητες που φέρει από το ναυτικό δίκαιο είναι ιδιωτικού και δημόσιου δικαίου, οι ευθύνες και τα καθήκοντα πάρα πολλά. Όμως το πιο σοβαρό είναι να πάει το πλοίο από το λιμάνι αναχώρησης στο λιμάνι άφιξης με ασφάλεια, για το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Το ναυτικό επάγγελμα είναι από τα πιο δύσκολα και σκληρά επαγγέλματα που υπάρχουν στον κόσμο. Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει ο ναυτικός, η ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος και η απομόνωση μέσα στο καράβι μακριά από τους δικούς του ανθρώπους είναι μόνο κάποιες από τις δυσκολίες που έχει να αντιμετωπίσει. Τα προβλήματα που καλείται συνήθως να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί, δεν έχουν άμεση πρόσβαση σε γιατρούς και νοσοκομεία. Η ρουτίνα και η μονοτονία του να εργάζεσαι σε ένα πλοίο. Ο ναυτικός ρισκάρει την ζωή του. Οι κανονισμοί και νόμοι που διέπουν το ναυτικό επάγγελμα, οι έκτακτες καταστάσεις που μπορεί να σου τύχουν σε ένα ταξίδι είναι πολύ και ιδιαίτεροι.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας ?

Απάντηση : Ο χαρακτήρας του καθενός είναι διαφορετικός, αυτό ο καθένας μας το γνωρίζει, οπότε η απάντηση σε αυτό είναι να βελτιώσεις των εαυτό σου, πως; Με το διάβασμα να αποκτήσεις όσο το δυνατόν περισσότερες γνώσεις, την εκπαίδευση και μέσου αυτού την επιμόρφωση και τις δεξιότητες που θα αποκτήσεις με τον καιρό θα σου δώσει εμπειρία και εμπιστοσύνη στον εαυτό σου για να μπορείς να ανταπεξέλθεις σε ότι και αν είναι αυτό. Η γνώση βοηθά πάντα για να εκπληρώσεις αυτό που θέλεις να γίνεις.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η σχέση με τον πλοιοκτήτη ποια δεν υπάρχει είναι απρόσωπη, ο κύριος λόγος είναι γιατί οι ναυτιλιακές είναι όμιλοι και έχουν αρκετά καράβια. Όποτε αυτό που βλέπουν η είναι πλοίαρχος ή είναι ένας ναυτικό, αυτό που θέλουν να έχουν προσωπικό για τα πλοία τους και όχι ποιος είσαι ή τι είσαι. Οι υποχρεώσεις που έχεις απέναντι του είναι πάρα πολλές, αλλά όπως ανέφερα παραπάνω είναι να έχεις το πλοίο ασφαλές, το πλήρωμα σου ασφαλής όπως και το φορτίο.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Εάν αποφασίσεις να αφήσεις την επαγγελματική σου σταδιοδρομία, θα πρέπει να έχει μεριμνήσει να έχεις απόκτηση κάποιες δεξιότητες, με τις γνώσεις που θα έχεις αποκομίσει από την εργασία σου και με τις δεξιότητες που θα έχεις, πάντα μέσα από την θέληση για μάθηση, θα μπορείς να κάνεις στροφή στην καριέρα σου, μέσα στον ναυτιλιακό κλάδο πχ, επιθεωρητής, ναυτιλιακό γραφείο, καθηγητής σε μια σχολή της AEN.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρία είναι μια καλή επιλογή, όμως έχει πολλές ώρες εργασίας με λίγο ελεύθερο χρόνο και πολλές φορές να εργάζεσαι από το σπίτι ακατάλληλες ώρες, με καλή ανταμοιβή. Τα τμήματα που μπορείς

να δουλέψεις είναι σχεδόν σε όλα, το σημαντικό είναι να έχεις θέληση για μάθηση και να έχεις αρκετές δεξιότητες.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου έχει και προοπτικές και μέλλον αρκεί να το κάνεις με σοβαρότητα, επαγγελματισμό και επίγνωση της κατάστασης και το σημαντικό με μακροπρόθεσμο πλάνο. Στο μέλλον ο τρόπος που ταξιδεύουν τα πλοία θα αλλάξει και η διαχείριση του πλοίου, η βάρδια της γέφυρας θα γίνεται από αίθουσες μέσα στην εταιρία και τα πλοία θα ταξιδεύουν αυτόνομα, όπου θα έχουν μόνιμα γραμμής ταξίδια.

Όνοματεπώνυμο : T. N.

Θέση εργασίας: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α' - DPA

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση: Μέσω των ΑΕΝ είναι ο πιο ορθός .

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Σας παραθέτω τα καθήκοντα σύμφωνα με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης (SMS) της εταιρείας. Αυτά έχουν προέλθει από τις απαιτήσεις της Ελληνικής σημαίας (Κανονισμός εργασίας + Διεθνείς Συμβάσεις).

General Duties and Responsibilities
1. Is responsible of the overall safety of the vessel and crew and for the environment protection matters
2. Implement on board the Company's Safety Management System (SMS) with emphasis on the Company's Health, Safety & Environmental Protection Policy.
3. Promoting familiarization and training related with SMS requirements
4. Ensuring that safety and pollution prevention requirements, as defined in the major conventions (SOLAS, MARPOL, etc.), in other local regulatory requirements (such as EU directive or US CFR), and in the Nereus Management System are communicated to the ship's officers and crew and conform with them at all times as required
5. Ensuring the compliance of the vessel with National Law, International Conventions (and the requirements of visiting ports and countries).
6. Ensuring that Health and Hygiene conditions are up to the highest possible standards
7. Ensure that seafarers provided with medical treatment
8. Implementing and promoting safe working practices
9. Implementing a programme of drills and tests to prepare for emergency actions, with the full cooperation of Chief Officer
10. Perform Safety and Health inspections to the ship.
11. Ensuring that all safety equipment and lifesaving appliances are available for crew, repair workers, visitors and in good apparent working order
12. Reporting of all accidents, dangerous occurrences, near misses, and pollution incidents in accordance with Company's requirements and statutory regulations
13. Ensuring that the vessel is in all respect seaworthy to proceed at sea
14. Promoting safety of navigation
15. Issue Standing Order as Required
16. Instructs Chief Mate for Cargo & ballast operations planning
17. Ensuring together with Chief Engineer that the vessel is adequately bunkered and has sufficient Fresh Water (F.W.) for the voyage

18. Contact with local authorities, Classification Society representatives, representatives of Charterers, shippers, consignees, agents and others.
19. He has maintain effective communications and working relationships between vessel staff, the Owners and all others having a proper interest in the business
20. Ensuring that all personnel perform their duties as stipulated in detail by the "Regulations of work on board Greek cargo vessels of 800 GRT and above" (Greek law 806/30.11.1970, as updated).

ISM related Duties and Responsibilities

1. Performs Review of Company's Safety Management System
2. Report all PSC, P&I club, etc. inspections non conformities, observations ,
3. Upkeep the controlled documents on board & Remove the superseded documents from areas of work
4. Upkeep his record keeping as described
5. He keeps all the certificates of the vessel, and that all of them are valid and inform Head Office if a certificate come close to expire date
6. Reporting and handling Non-Conformances
7. Organizing Safety Committee meetings
8. Ensure that the Company's Drugs and Alcohol policy and procedure is followed by all officers and crew and comply with all instructions issued by the Company regarding drug smuggling prevention and fully co-operate with local customs or other authorities in such matters.

Maintenance related Duties and Responsibilities

1. Day-to-day maintenance of entire vessel in co-operation with Chief Engineer and Chief Officer
2. To carry out regular inspections onboard and prepare condition reports in quarterly basis, with the full cooperation of Chief Engineer and Chief Officer
3. To supervise the yard activities during dry-docking and ensure vessel's safety during repairs, always assisted from Chief Officer and Chief Engineer

Crew related Duties and Responsibilities

1. Rearrange and address duties to officers (officers appointments) and crew as he considers best for the safe and efficient operation of the vessel, with the full co-operation of Chief Officer. He issues appointments for :
a. GMDSS Officer, b. Medical Officer, c. Navigation Officer, d. Responsible Officer for Maintenance of LSA/FFE.

2. Ensure familiarization, identification of training needs and appraisal of seafarers as required by Company's procedures, fully co-operated with Chief Officer and Chief Engineer
3. Ensure familiarization of Chief Officer regarding Master duties, responsibilities, etc. if Chief Officer is subject for promotion
4. Encourage the practical development of staff by involvement in those operations carried out by the rank above of them. Master with the cooperation of the senior officers and taking into consideration the training needs of each seafarer on board should abet them through practical training /involvement in order to get familiar with operations which they will performed in case of promotion. <i>For example, the Master should arrange with the Chief Officer the practical training of the 2nd Mates with cargo handling operations not only having the 2nd Mates watch a cargo operation but having them involved in it (use of pumps, hydraulic systems, cooperation with cargo surveyors, etc).</i>
5. Deal with all discipline matters inboard

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Το πλοίο επιχειρεί σε ένα μεταβλητό και επικίνδυνο περιβάλλον όπως είναι το θαλάσσιο, του οποίου ένα χαρακτηριστικό του είναι οι άσχημες καιρικές συνθήκες (θαλασσοταραχές), και μεταφράζεται σε ακραία καταπόνηση πλοίου και κούραση πληρώματος.

Άλλο πρόβλημα είναι η εμπορική πίεση των ναυλωτών σε ότι αφορά την αποφυγή καθυστερήσεων της εμπορικής αποστολής του πλοίου. Η ύπαρξη καθυστέρησης συνεπάγεται ελλιπέστατη ξεκούραση του πληρώματος η οποία μπορεί να οδηγήσει εύκολα σε ατύχημα.

Μερικές έκτακτες ανάγκες επί του πλοίου είναι :

- Εγκατάλειψη πλοίου λόγω σοβαρής ζημιάς που το οδηγεί σε βύθιση.
- Πυρκαγιά επί του πλοίου.
- Κατάκλιση από νερό ή από φορτίο (σε περίπτωση δεξαμενόπλοιων).
- Τραυματισμός μέλος πληρώματος που χρειάζεται επείγουσα ιατρική παρακολούθηση.
- Ρύπανση του περιβάλλοντος.

- Βλάβη σημαντικών συστημάτων του πλοίου που επηρεάζουν την ασφάλειά του (κύρια μηχανή, πηδάλιο, συστήματα παραγωγής ενέργειας, βλάβη συστημάτων ναυσιπλοΐας).

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Προσαρμοστικότητα στις συνθήκες, Πνευματική πειθαρχία, Συνέπεια, Εργατικότητα, Επαφή με το πλήρωμα για τον εντοπισμό τυχόν προβλημάτων, Συνεργασία, Προθυμία, Διοίκηση δια του παραδείγματος.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Οι σχέσεις είναι πάρα πολύ καλές. Η βασική υποχρέωση απέναντί του είναι να εκπληρώνεις τα καθήκοντά σου με συνέπεια. Να κάνεις σωστή οικονομική διαχείριση, να έχεις κατανοήσει ότι το πλοίο είναι μια εμπορική επιχείρηση και σκοπός είναι το οικονομικό κέρδος. Να ενημερώνει έγκαιρα για οποιοδήποτε πρόβλημα παρουσιάζεται στο πλοίο.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση: Μπορεί κάποιος να εργαστεί σε ναυτιλιακές εταιρείες στα τμήματα OPERATIONS, HSQE, CREW, VETTING, MARINE. Καθώς και σε εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες σε ναυτιλιακές (CONSULTING, TRAINING, INSPECTION, ETC)

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια "καλή" επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία θεωρείται καλή επιλογή από την στιγμή που η εταιρεία διαχειρίζεται σωστά τα πλοία της και προσφέρει στα άτομα του γραφείου της προϋποθέσεις να εργαστούν σωστά.

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Ναι, έχει προοπτικές. Το θαλάσσιο εμπόριο δεν θα σταματήσει ποτέ. Οι συνθήκες εργασίας πάντα θα μεταβάλλονται, αλλά σίγουρα είναι ένας δρόμος που προσφέρει επαγγελματική αποκατάσταση με προοπτικές.

Όνοματεπώνυμο : Κ. Α.

Θέση εργασίας: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄ Ε.Ν. / Καθηγήτρια εφαρμογών στην Α.Ε.Ν.

Ερώτηση : Πώς μπορεί κάποιος να ακολουθήσει το επάγγελμα του Πλοιάρχου?

Απάντηση : Αρχικά να αναφέρουμε ότι με τον όρο Πλοίαρχος, εννοούμε την ανώτερη βαθμίδα που μπορεί κάποιος να κατακτήσει στο επάγγελμα μας. Ο σωστός όρος λοιπόν είναι Πλοίαρχος Α΄ Τάξεως, θα εξηγήσω παρακάτω γιατί το αναφέρω αυτό. Όπως σε όλα τα επαγγέλματα έτσι και σε αυτό θα πρέπει ο ενδιαφερόμενος να περάσει σε κάποια Α.Ε.Ν μέσω πανελλαδικών εξετάσεων. Η αποφοίτηση του, από την Α.Ε.Ν., δεν τον καθιστά Πλοίαρχο Α΄ Τάξεως, αλλά ως ένας σπουδαστεί, ο οποίος έχει αποφοιτήσει από την Α.Ε.Ν. και έχει σπουδάσει την Ναυτική Επιστήμη και Τέχνη (όπως αναφέρει και το πτυχίο μας). Για να λάβουμε το δίπλωμά μας πρέπει να περάσουμε κάποια επιπλέον σεμινάρια, για τα οποία δεν θα αναφερθώ για να μην πλατειάσω, καθώς και να περάσουμε επιτυχώς από την Α.Ν.Υ.Ε. Έτσι λοιπόν θα αποκτήσουμε μέσω του Υπουργείου το δίπλωμα Πλοιάρχου Γ΄ Τάξεως. Αφού εργαστούμε ως Πλοίαρχοι Γ΄ Τάξεως σε πλοία του Ε.Ν. και συμπληρώσουμε 24 μήνες θαλάσσια υπηρεσία (αυτή η παράμετρος μπορεί και να αλλάξει από το Υπουργείο είτε με περισσότερους είτε με λιγότερους μήνες, εγώ μιλάω με τα τωρινά δεδομένα). Θα πρέπει λοιπόν να ξανά φοιτήσουμε για 6 μήνες (και αυτή η διάρκεια μπορεί επίσης να αλλάξει πάλι από το Υπουργείο, όπως προανέφερα) στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. επιτυχώς, δηλαδή μετά από 6 μήνες μαθημάτων να περάσουμε επιτυχώς τις αντίστοιχες εξετάσεις και αφού κριθούμε κατάλληλοι από την Α.Ν.Υ.Ε θα μπορούμε να λάβουμε το δίπλωμα Πλοιάρχου Β΄ Τάξεως από το Υπουργείο. Αφού εργαστούμε ως Πλοίαρχοι Β΄ Τάξεως σε πλοία του Ε.Ν. και συμπληρώσουμε 24 μήνες θαλάσσια υπηρεσία (αυτή η παράμετρος μπορεί και να αλλάξει από το Υπουργείο είτε με περισσότερους είτε με λιγότερους μήνες, εγώ μιλάω με τα τωρινά δεδομένα). Θα πρέπει λοιπόν να ξανά φοιτήσουμε για 15 μέρες (και αυτή η διάρκεια μπορεί επίσης να αλλάξει πάλι από το Υπουργείο, όπως προανέφερα) στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. επιτυχώς, δηλαδή μετά από 15 μέρες μαθημάτων να περάσουμε επιτυχώς τις αντίστοιχες εξετάσεις και αφού κριθούμε κατάλληλοι από την Α.Ν.Υ.Ε θα μπορούμε να λάβουμε το δίπλωμα Πλοιάρχου Α΄ Τάξεως από το Υπουργείο.

Άρα λοιπόν τώρα γίνεται κατανοείται γιατί στην αρχή έκανα την επισήμανση για τον όρο Πλοίαρχος Α΄ Τάξεως. Κάνοντας μία παρένθεση, να αναφέρω ότι πλέον (αν και αυτά αλλάζουν από το Υπουργείο συνεχώς) δίνετε η δυνατότητα για μαθητές του ΕΠΑΛ με ναυτική κατεύθυνση, να πραγματοποιήσουν πρακτική άσκηση 24 μηνών, και με την επιτυχή παρακολούθηση 6 μηνών μαθημάτων σε ειδικό τμήμα στην ΑΕΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ και αφού βρεθούν κατάλληλοι και από την Α.Ν.Υ. Ένα λάβουν το δίπλωμα Πλοίαρχου Γ΄ Τάξεως και να συνεχίσουν μέχρι και το δίπλωμα του Πλοίαρχου Α΄ Τάξεως, με την ίδια διαδικασία που προανέφερα.

Ερώτηση : Ποια είναι τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητές του?

Απάντηση : Τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του συνάδουν με τις ευθύνες που έχει ένας Πλοίαρχος. Περί Ευθύνης Πλοίαρχου αναφέρεται και ο ΚΔΝΔ και ο ΚΙΝΔ. Ο ΚΙΝΔ με ειδική διάταξη στο άρθρ. 40 καθιερώνει ευθύνη του πλοίαρχου για κάθε πταίσμα. Ο πλοίαρχος είναι ο διοικητής του πλοίου και της θαλάσσιας αποστολής (άρ. 104 ΚΔΝΔ). Πάμε να δούμε επιγραμματικά τις ευθύνες/καθήκοντα/αρμοδιότητες ενός Πλοίαρχου.

Αρχικά να αναφέρουμε ότι ευθύνες/καθήκοντα/αρμοδιότητες ενός Πλοίαρχου χωρίζονται σε 3 κατηγορίες:

- Εσωτερική ευθύνη: έναντι του εκμεταλλεόμενου το πλοίο για πράξεις που ενεργεί στο πλαίσιο εξουσίας του.
- Εξωτερική ευθύνη: προσωπική ευθύνη έναντι τρίτων (φορτωτή, παραλήπτη φορτίου, επιβάτη).
- Ως προς τον πλοιοκτήτη/εφοπλιστή, έχει ευρεία εκπροσωπευτική εξουσία και δεσμεύει δικαιοπρακτικά τον πλοιοκτήτη/εφοπλιστή και τον θαλάσσιο μεταφορέα.

Ας δούμε επιγραμματικά για την κάθε κατηγορία τι περιέχει:

- **Ευθύνη έναντι του Πλοιοκτήτη:**

- Ο πλοιοκτήτης για ζημίες που υπέστη μπορεί να στραφεί κατά του πλοίαρχου στηριζόμενος στη διάταξη του άρθρ. 40 του ΚΙΝΔ (που καθιερώνει ευθύνη του πλοίαρχου για κάθε πταίσμα του) είτε σε διατάξεις του ΑΚ.

- Ενδοσυμβατική ευθύνη (ευθύνη δηλ. που απορρέει από τη σύμβαση ναυτολόγησης του πλοιάρχου λόγω αθέτησης συμβατικής υποχρέωσης)
 - Ευθύνη από ειδικές διατάξεις του ΚΑΝΔ/ΚΙΝΔ/ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ(αναφέρονται ενδεικτικά οι πιο κάτω περιπτώσεις). Ευθύνεται για παραβάσεις από αμέλεια των καθηκόντων του που αφορούν στην ασφάλεια πληρώματος/επιβατών. Ευθύνεται για εγκατάλειψη πλοίου, έστω και αν αυτή ενεργήθηκε κατόπιν σύμφωνης γνώμης των αξιωματικών του. Ευθύνεται για ναυτικά ατυχήματα κατά τη διακυβέρνηση του πλοίου, έστω και αν ενήργησε βάσει των οδηγιών του πλοηγού.
 - Ευθύνη αδικοπρακτική (ΑΚ) (εξωσυμβατική ευθύνη από παραβίαση νόμου)
 - Ευθύνη κατά τις διατάξεις περί διοικήσεως αλλότριων ΑΚ
 - Ευθύνη κατά τις διατάξεις περί αδικαιολόγητου πλουτισμού ΑΚ
- **Περί ευθύνης Πλοιάρχου (έναντι τρίτων, δηλ. φορτωτών, επιβατών κλπ.)**
 - Ενδοσυμβατική ευθύνη (ως αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη/εφοπλιστή).
 - Ευθύνεται από τον νόμο σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. σύγκρουση).
 - Αδικοπρακτική ευθύνη-εξωσυμβατική ευθύνη.

Ερώτηση : Ποιοι οι κίνδυνοι του επαγγέλματος ? Ποια προβλήματα – έκτακτες καταστάσεις καλείται συνήθως να αντιμετωπίσει?

Απάντηση : Οι κίνδυνοι του επαγγέλματος για τον Πλοίαρχο είναι πάρα πολλοί. Με βάση τις ευθύνες/αρμοδιότητες/καθήκοντα που έχει ανά πάσα στιγμή μπορεί να βρεθεί μπλεγμένος. Είναι και αυτό ένα πολύ μεγάλο κεφάλαιο. Μπορούμε να αναφέρουμε κάποια από αυτά που είναι πιο σύνηθες σε διάφορους τομείς. Οι καιρικές συνθήκες είναι ένα σύνηθες πρόβλημα/έκτακτη κατάσταση που αντιμετωπίζει. Κάποια έκτακτη κατάσταση όπως πυρκαγιά, σύγκρουση κλπ. Μία μετατόπιση φορτίου, η οποία θα επιφέρει και κάποια κλίση στο πλοίο μόνιμη. Κάποια ασθένεια του πληρώματος/ατύχημα μέλους του πληρώματος ακόμη και θάνατος. Αυτές είναι κάποιες από τις καταστάσεις παραδειγματικά.

Ερώτηση : Ποια χαρακτηριστικά – επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης – βοήθησαν στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων σας?

Απάντηση : Στην επιτυχή εκπλήρωση των καθηκόντων μου τα χαρακτηρίστηκα, επίκτητα ή μη , λόγω προσωπικότητας ή εκπαίδευσης, που με βοήθησαν ήταν η προσήλωση στους στόχους μου. Η αγάπη για την δουλειά μου. Η σκληρή δουλειά στο να μάθω και το πρακτικό κομμάτι και το θεωρητικό. Ο σεβασμός είτε προς τους ανώτερους είτε προς τους κατώτερους. Η διαρκή ανάγκη απόκτησης γνώσεων είτε μέσω σεμιναρίων είτε μέσα από συναδέλφους ανώτερης τάξεως από εμένα. Πιο σημαντικό βέβαια είναι η θέληση.

Ερώτηση : Ποια είναι η σχέση σας με τον πλοιοκτήτη. Ποιες οι υποχρεώσεις απέναντί του?

Απάντηση : Η σχέση του Πλοίαρχου με τον Πλοιοκτήτη είναι άμεση. Ο Πλοίαρχος είναι ο εκπρόσωπος του Πλοιοκτήτη πάνω στο Πλοίο. Όσο για τις υποχρεώσεις έχω αναφερθεί εκτενέστερα σε προηγούμενη ερώτηση.

Ερώτηση : Αν αποφασίσετε να αποσυρθείτε , να μην συνεχίσετε την επαγγελματική σταδιοδρομία σας στα πλοία, τι επιλογές υπάρχουν ?

Απάντηση : Αν κάποιος Πλοίαρχος αποφασίσει να αποσυρθεί από τα πλοία υπάρχουν κάποιες θέσεις εργασίας στην στεριά που μπορεί να καλύψει. Αυτές οι θέσεις λοιπόν είναι ως Αρχιπλοίαρχος σε κάποια Ναυτιλιακή Εταιρεία, στους τομείς Operation, HSQE, Marine, DPA/CSO. Μπορεί επίσης να ασχοληθεί με την εκπαίδευση είτε σε κάποια Α.Ε.Ν, είτε στο Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., είτε σε κάποιο ΕΠΑΛ. Παράλληλα μπορεί να προκηρυχθεί κάποια θέση για πλωτό σκάφος σε διάφορες δημόσιες υπηρεσίες όπως πχ. Λιμενικό, ΣΔΟΕ, Πυροσβεστική κλπ. Καθώς επίσης να εργαστεί σε κάποιον Νηογνώμονα είτε κάποια άλλη ιδιωτική εταιρεία (Consulting) ως επιθεωρητής.

Ερώτηση : Η εργασία σε μία ναυτιλιακή εταιρεία αποτελεί μια “καλή” επιλογή και πού μπορεί να τοποθετηθεί ένας πρώην Πλοίαρχος ?

Απάντηση : Η εργασία σε μία Ναυτιλιακή Εταιρεία αποτελεί επιλογή για έναν Πλοίαρχο που θέλει να αποσυρθεί από το κομμάτι της εργασίας στην θάλασσα

και να βρει μια εργασία στην στεριά. Μπορεί να τοποθετηθεί στα εξής ακόλουθα τμήματα:

- Operation Department
- HSQE Department
- Marine Department
- DPA/CSO

Ερώτηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου, κατά τη γνώμη σας, έχει προοπτικές, έχει μέλλον?

Απάντηση : Το επάγγελμα του Πλοιάρχου σίγουρα έχει προοπτικές στο μέλλον. Όσο η Ναυτιλία παραμένει ένας από τους βασικούς πυλώνες στον κόσμο, πάντα θα υπάρχει ανάγκη για Πλοιάρχους, για άτομα που θα εργάζονται στα πλοία.

ΠΗΓΕΣ

- (1) Από την Βικιπαίδεια, την ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια, 10/10/2021
- (2) Άρθρα από την ιστοσελίδα : <https://helsepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping>, 18/10/2021
- (3) Από το βιβλίο "Ναυτιλία – Έννοιες – Τομείς - Δομές" από Δημήτρη Ν. Μυλωνόπουλο, σελ. 25, 179 -180, 185, 188- 189
- (4) Άρθρο "The History of Greek Shipping" του Σπύρου Μ. Πολέμη
- (5) Από το βιβλίο "Ναυτικά Κεφάλαια στην Ξηρά" από Νέλλη Καφή σελ. 12 – 20
- (6) Από <https://www.isalos.net/i-elliniki-naftilia/history/> 16/11/2021
- (7) Από ηλεκτρονικό κατάλογο βιβλίων του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου <http://www.pi-schools> : Βιβλίο "Ναυτική Τέχνη"
- (8) Από το βιβλίο "Θέματα Ανθρωπίνων Σχέσεων . Ανθρώπινες Σχέσεις στην κοινωνία του πλοίου." από Άννα Βαρκαρόλη– Γαλάνη, σελ. 82-84, 152, 153, 155
- (9) Από το βιβλίο "Ανθρώπινες Σχέσεις " Β΄ Έκδοση , της Κωνσταντίνας Κ. Παλαμιώτου, σελ. 27
- (10) Από το βιβλίο "Διεθνείς Κανονισμοί-Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας" Γ΄ Έκδοση , των Αριστ. Β. Αλεξοπούλου και Νικ. Γ. Φουρναράκη , σελ. 159, 160
- (11) Από το βιβλίο "Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου " Γ΄ Έκδοση , του Παναγιώτη Περ. Λυκούδη σελ . 49, 60-63
- (12) ΕΘΝΙΚΟΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ , ΦΕΚ: Α 265 200111
- (13) Ναυτιλιακό Δίκαιο Β΄ Έκδοση Μαρία Μ. Βρανίκου – Ευάγγελου Π. Δεμέστιχα σελ. 21, 22, 155-157
- (14) Οργάνωση και Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων Γ. Θεοτοκάς σελ. 35, 36, 173- 175, 181, 206-207, 263-274, 281-282, 285, 292, 295, 304
- (15) Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Τόμος Α΄ Αλεξ. Μ. Γουλιέλμος σελ 237, 341-349
- (16) <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/maritime1.html>
30/12/2021
- (17) https://repository.kallipos.gr/pdfviewer/web/viewer.html?file=/bitstream/114_4_419/5360/1/_01_chapter_04.pdf 10/01/2022

[Οπισθόφυλλο. Κενή σελίδα]