



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΙΑΤΡΙΚΗ**

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

**«ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΜΕ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ,
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΟΓΚΟΥ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ»**

Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο.

**Ευφροσύνη Μακρή
Δέσποινα Μπιλάλη
Μαλάμω Πατρίκου**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων

Γεώργιος Σταμούλης

Καθηγητής

Λαμία, 2018

«Υπεύθυνη Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης»

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, και γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα και ενυπογράφως ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο.»

αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές από τις οποίες χρησιμοποίησα δεδομένα, ιδέες, φράσεις, προτάσεις ή λέξεις, είτε επακριβώς (όπως υπάρχουν στο πρωτότυπο ή μεταφρασμένες) είτε με παράφραση, έχουν δηλωθεί κατάλληλα και ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Αναλαμβάνω πλήρως, ατομικά και προσωπικά, όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναται να προκύψουν στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει διότι είναι προϊόν λογοκλοπής.

Ο/Η ΔΗΛΩΝ/-ΟΥΣΑ

Ημερομηνία

Υπογραφή

«Υπεύθυνη Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης»

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, και γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα και ενυπογράφως ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο.»

αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές από τις οποίες χρησιμοποίησα δεδομένα, ιδέες, φράσεις, προτάσεις ή λέξεις, είτε επακριβώς (όπως υπάρχουν στο πρωτότυπο ή μεταφρασμένες) είτε με παράφραση, έχουν δηλωθεί κατάλληλα και ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Αναλαμβάνω πλήρως, ατομικά και προσωπικά, όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναται να προκύψουν στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει διότι είναι προϊόν λογοκλοπής.

Ο/Η ΔΗΛΩΝ/-ΟΥΣΑ

Ημερομηνία

Υπογραφή

«Υπεύθυνη Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης»

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, και γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα και ενυπογράφως ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο.»

αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές από τις οποίες χρησιμοποίησα δεδομένα, ιδέες, φράσεις, προτάσεις ή λέξεις, είτε επακριβώς (όπως υπάρχουν στο πρωτότυπο ή μεταφρασμένες) είτε με παράφραση, έχουν δηλωθεί κατάλληλα και ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Αναλαμβάνω πλήρως, ατομικά και προσωπικά, όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναται να προκύψουν στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει διότι είναι προϊόν λογοκλοπής.

Ο/Η ΔΗΛΩΝ/-ΟΥΣΑ

Ημερομηνία

Υπογραφή

Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο.

**Ευφροσύνη Μακρή
Δέσποινα Μπιλάλη
Μαλάμω Πατρίκου**

Τριμελής Επιτροπή:

Σταμούλης Γεώργιος, Καθηγητής(επιβλέπων)

Κοζύρη Μαρία, Επίκουρος Καθηγήτρια

Δημητρίου Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής

Επιστημονικός Σύμβουλος:

Φιλιππόπουλος Ιωάννης

Ευχαριστίες

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον επιβλέποντα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, Καθηγητή κ. Γεώργιο Σταμούλη για την υποστήριξη, την καθοδήγηση, την υπομονή και την εμπιστοσύνη που μας έδειξε.

Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την κα Κοζύρη Μαρία και τον κ. Δημητρίου Γεώργιο, μέλη της τριμελούς μας επιτροπής, για τη συμπαράστασή τους.

Θα θέλαμε ακόμη να ευχαριστήσουμε θερμά τον κ. Φιλιππόπουλο Ιωάννη, διδάσκοντα του ΔΠΜΣ «Πληροφορική και Υπολογιστική Βιοϊατρική», για την πολύτιμη βοήθειά του καθ' όλη τη διάρκεια της έρευνας και συγγραφής αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας που βρίσκονται στο πλευρό μας και υποστηρίζουν με αγάπη και κατανόηση τις επιλογές μας.

Περιεχόμενα

Πρόλογος.....	9
Abstract	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	11
Εισαγωγή	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	13
Το επάγγελμα του Ναυτικού.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	15
Σχέσεις του Πληρώματος	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	17
Ιεραρχία στο πλοίο (οργανόγραμμα), Αρμοδιότητες και Καθήκοντα	17
Ειδικά καθήκοντα του Προσωπικού του πλοίου	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	22
Οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία	22
5.1 Η γυναικεία παρουσία στο εργασιακό περιβάλλον του πλοίου.	22
5.2 Ο Άντρας στη Ναυτιλία.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	37
Η Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	40
Η Ελληνική Ναυτιλία Σήμερα	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	42
Ανάλυση Αποτελεσμάτων των Ερωτηματολογίων	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9	55
Συστήματα Επικοινωνίας στο χώρο της Ναυτιλίας.....	55
9.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) - SOLAS ...	55
9.2 Συστήματα επικοινωνίας.....	56
9.3 GMDSS.....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10	60
Μεθοδολογία της Έρευνας	60
10.1. Ερευνητικό Εργαλείο.....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11	62
Διαγραμματική Απεικόνιση των Απαντήσεων της Έρευνας	62
11.1. Ανάλυση απαντήσεων συμμετεχόντων στην έρευνα	62
11.2. Αποτελέσματα Εργασιακής Ικανοποίησης.....	93

11.3. Συσχέτιση εργασιακής ικανοποίησης με δημογραφικά στοιχεία συμμετεχόντων	95
11.4. Παρατηρήσεις επί του ερωτηματολογίου	97
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12	99
Γενικά Συμπεράσματα-Αποτελέσματα της Έρευνας.....	99
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	100
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	100
A. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ στα ελληνικά.....	100
B. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ στα αγγλικά.....	107
Βιβλιογραφία – Πηγές – Ιστοσελίδες.....	114

Πρόλογος

Ο τίτλος της εργασίας είναι «Η συμπεριφορά των πληρωμάτων, μελέτη της ζωής στο πλοίο» και σε αυτή ασχολούμαστε με θέματα που άπτονται των ανθρωπίνων σχέσεων και της δυναμικής που αναπτύσσεται ανάμεσα στο προσωπικό και την ηγεσία του πλοίου, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το οποίο κρατά κατά κανόνα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας βασίστηκε σε ένα ερωτηματολόγιο που απευθύνεται σε εργαζομένους σε πληρώματα πλοίων, και σε έρευνα πηγών που πραγματοποιήθηκε σε βιβλιοθήκες και στο διαδίκτυο.

Σκοπός της εργασίας είναι να μελετήσει, μέσω ενός ανώνυμου ερωτηματολογίου το οποίο μοιράστηκε σε πληρώματα πλοίων μίας ναυτιλιακής εταιρεία, τον τρόπο που βλέπουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι τη δουλειά τους. Είναι έτσι δομημένο ώστε να μελετήσει τις απόψεις και τα συναισθήματα αυτού που απαντά, καθώς και τις σχέσεις του με τους συναδέλφους του, τις σχέσεις με τους ανωτέρους και τις σχέσεις με τη διοίκηση η οποία δεν βρίσκεται επάνω στο πλοίο. Τέλος μελετά την ικανοποίηση που αντλεί από την εργασία του, τα πιο βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει και τι θα επιθυμούσε να αλλάξει σε αυτήν αν μπορούσε. Φυσικά θα μπορούσε να επεκταθεί σε πολλούς τομείς και να ερευνηθεί κάποιος πολύ περισσότερο, αλλά θεωρήσαμε ότι πρέπει να επικεντρωθούμε σε αυτά τα συγκεκριμένα σημεία και να προβούμε στην ανάλυση των στοιχείων που θα προκύψουν.

Abstract

The title of the thesis is "**Crew Behavior**" and we deal with issues related to human relations and the dynamics that develops between the ship's personnel and the leadership of the ship during the journey, time.

The implementation of this diploma thesis was based on a questionnaire addressed to shipboard crew members, and a research of sources conducted in libraries and on the internet.

The objective of the task is to study, through an anonymous questionnaire that was shared on a ship's ship's crews, the way employees see their work.

It is structured to study the views and feelings the one who answers, as well as his relations with colleagues, relations with the superiors, and relations with the administration that is not on board. Finally, it studies the satisfaction he derives from his work, the most basic problems he faces and what he would like to change to it if he could. Of course it could be extended to many areas and much more research, but we felt that we need to focus on these specific points and analyze the data that will emerge.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εισαγωγή

Η ναυτιλία υπήρξε και υπάρχει ακόμη σαν ένας από τους σημαντικότερους τομείς ανάπτυξης των χωρών που περιβάλλονται από νερό. Ξεκινάει με τη θάλασσα, και απλώνεται και στα ποτάμια, ακόμα και στις λίμνες. Τα μεγάλα πλοία βέβαια με τις μεγάλες μεταφορές τα συναντάμε στις θάλασσες κυρίως. Η χώρα μας έχει την ευλογία να περιβάλλεται από θάλασσα γι' αυτό από πολύ νωρίς οι Έλληνες ασχολήθηκαν με τη ναυτιλία.

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι ένα από τα αρχαιότερα επαγγέλματα στη χώρα μας. Τη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων με πλοία τη συναντάμε από πολύ παλιά και πραγματοποιείται με τη συμμετοχή των εργαζομένων στις ναυτιλιακές εταιρείες, τόσο αυτών που είναι στη στεριά, όσο και αυτών που ταξιδεύουν στις θάλασσες. Εδώ θα μας απασχολήσουν αυτοί οι δεύτεροι και οι σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ τους στη διάρκεια της δουλειάς τους.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ανήκουν στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, αφού η υπηρεσία που προσφέρουν, καταναλώνεται τη στιγμή που παράγεται. Στην ναυτιλία η διοίκηση και το προσωπικό χωρίζεται σε αυτούς που εργάζονται στην ξηρά και σε αυτούς στη θάλασσα. Στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας υπάρχουν εργαζόμενοι σε τμήματα τα οποία οργανώνουν τα ταξίδια, εφοδιάζουν και συντηρούν τα πλοία και ασχολούνται με τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη. Στη θάλασσα το πλήρωμα με την τεχνογνωσία και την εμπειρία του μεταφέρει με ασφάλεια τα αγαθά και τους ανθρώπους από λιμάνι σε λιμάνι. Και οι δύο πλευρές πρέπει να έχουν καλή συνεργασία μεταξύ τους, ώστε το αποτέλεσμα να είναι το καλύτερο δυνατόν και με το λιγότερο κόστος.

Όσον αφορά τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, είναι ομάδες προσώπων σε ιεραρχική τάξη με ειδικές γνώσεις πάνω στις ανάγκες του πλοίου. Η εργασία τους αναφέρεται στην τεχνική διοίκηση του πλοίου. Ενώ, η εμπορική διοίκηση ασκείται εκτός πλοίου από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και είναι όλοι οι εργαζόμενοι στα γραφεία και οι ναυλομεσίτες. (Ποταμιάνος, Φ.Γ., 1996, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησίας-Εφοπλισμός – Πλοίαρχος – Πλήρωμα, τεύχος Β' Αθήνα, σελ.107).

Το επάγγελμα το ναυτικού έχει πολλές ιδιαιτερότητες από τη φύση του. Το ότι κάποιος βρίσκεται για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα σε ένα περιορισμένο χώρο, με ανθρώπους που συχνά δεν τους γνωρίζει και που πολλές φορές ανήκουν σε διαφορετική εθνικότητα, μακριά από τις οικογένειές τους, γνωστούς και φίλους, είναι από μόνο του ένα δύσκολο κομμάτι.

Πόσο μάλλον εάν προσμετρήσει κάποιος και την δυσκολία στην επικοινωνία σε περίπτωση που δεν μιλούν όλοι την ίδια γλώσσα. Η δυσκολία της πολύ-πολιτισμικότητας στο ανθρώπινο δυναμικό προϋποθέτει την ύπαρξη τόσο στην ξηρά, όσο και επάνω στο πλοίο, στελεχών ικανών στην διαχείριση της πολιτισμικής ποικιλίας καθώς και στην επίλυση των προβλημάτων που μπορεί να παρουσιαστούν και στον χειρισμό των ιδιαιτεροτήτων που μπορεί να προκύπτουν λόγω γλώσσας, θρησκείας, συνηθειών και εθίμων.

Επίσης, η διαρκής μετακίνηση του πλοίου μέσα στη θάλασσα συνεπάγεται την εμφάνιση μίας σειράς από κινδύνους και αντιξοότητες, όπως είναι η θαλασσοταραχή, οι συχνές και γρήγορες αλλαγές των κλιματολογικών συνθηκών κ.τ.λ. Όλα αυτά επιδρούν αρνητικά τόσο στο ίδιο το πλοίο και στο φορτίο που μεταφέρει, όσο και στους εργαζόμενους ναυτικούς. Η θαλασσοταραχή και ο μεγάλος κυματισμός καταπονούν το πλοίο, επειδή αυτό αναγκάζεται να κλυδωνίζεται, και ταυτόχρονα, μαζί με το πλοίο κοπιάζει και ταλαιπωρείται και ο ναυτικός που επιβαίνει και εργάζεται σε αυτό.

Επίσης, επειδή οι αλλεπάλληλες αλλαγές των κλιματολογικών συνθηκών συνήθως γίνονται με γρήγορο ρυθμό, ασκούν αρνητική επίδραση στον ανθρώπινο οργανισμό, ο οποίος συχνά, δεν προλαβαίνει να προσαρμοστεί σε αυτές.

Η διαβίωση στο πλοίο θεωρείται γενικά μονότονη και πληκτική, και στερείται τα βασικότερα αγαθά της σύγχρονης κοινωνικής ζωής, ακόμα και στα πιο σύγχρονα πλοία τα οποία διαθέτουν και κάποιες ανέσεις.

Παρ' όλα αυτά η ναυτική εργασία στο πλοίο απαιτεί μεγάλη υπευθυνότητα από όλους τους εργαζομένους, τόσο για τη διοίκηση του πλοίου όσο και την ασφαλή λειτουργία του, όσο και για την αντιμετώπιση δύσκολων καταστάσεων που συνήθως εμφανίζονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Το επάγγελμα του Ναυτικού

Η λέξη ναυτικός, από τα παλιά χρόνια αναφερόταν στον εργαζόμενο στα πλοία. Ο ναυτικός πρόσφερε τις πνευματικές και σωματικές του δυνάμεις για να κινηθεί το πλοίο και να ανταποκριθεί στον προορισμό του, που μπορεί να ήταν η μεταφορά φορτίων ή επιβατών. Στην αρχή δεν υπήρχε διάκριση ως προς τον τρόπο που ο ναυτικός παρείχε την εργασία του. Με την εξέλιξη όμως της ναυτιλίας επήλθε και η διάκριση των ειδικοτήτων στην παροχή εργασίας στα πλοία και η καθιέρωση ειδικών καθηκόντων καθώς πολλές ειδικότητες απομακρύνονται από την καθαρώς ναυτική εργασία όπως ιατροί, μουσικοί κομμωτές κ.α. και άρχισαν να καθιερώνονται και άλλοι όροι όπως ναυτεργάτης, εργάτης θάλασσας, πλήρωμα, προσωπικό πλοίου κ.λ.π. οι όροι αυτοί τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς χρησιμοποιήθηκαν και σε νομοθετικά κείμενα, άλλοτε με την ίδια έννοια και άλλοτε με διαφορετική είτε ευρύτερη είτε στενότερη.

Στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού δικαίου στο άρθρο 55 παράγραφος 2 γίνεται διάκριση των εργαζομένων στη θάλασσα σε ναυτικούς και εργάτες θαλάσσης. Έτσι ναυτικοί θεωρούνται αυτοί που είναι εγγεγραμμένοι στο ειδικό γι' αυτούς μητρώο απογραφής και εργάτες θαλάσσης είναι α) οι εργαζόμενοι κατ' επάγγελμα σε βοηθητικά ναυπηγήματα ή σε πλοία που μη εφοδιασμένων με ναυτολόγια (πορθμείς, λεμβούχοι, αλιείς κλπ), και β) οι εργαζόμενοι ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία εφοδιασμένα με ναυτολόγιο.

Με την έννοια «πλήρωμα», που συχνά χρησιμοποιείτε στο ναυτιλιακό χώρο, σύμφωνα με τον Κ.Ι.Ν.Δ. είναι τα μέλη του πληρώματος που προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)¹

Το πλοίο αποτελεί έναν ειδικό χώρο παροχής εργασίας στον οποίο ο ναυτικός παρέχει τις πνευματικές και σωματικές του υπηρεσίες. Η ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος του ναυτικού έγκειται στο γεγονός ότι η εργασία δεν παρέχεται σε ένα σταθερό εργασιακό περιβάλλον αλλά σε έναν χώρο ο οποίος βρίσκεται διαρκώς σε κίνηση από το ένα σημείο της Γής στο άλλο. Ο ναυτικός όχι μόνο εργάζεται στο πλοίο αλλά αναγκάζεται να διαμένει στο χώρο εργασίας του ακόμη και όταν δεν εργάζεται όλες τις ώρες. Η ιδιομορφία αυτή του ναυτικού επαγγέλματος, το γεγονός ότι δεν υπάρχει δυνατότητα

¹ Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος (1993), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Δ.Ν. Μυλωνόπουλος

άλλης επιλογής παρά να παραμένει στον ίδιο χώρο όλο το εικοσιτετράωρο αλλά και καθόλη τη διάρκεια της επαγγελματικής του ενασχόλησης, δημιούργησε την ανάγκη της διάκρισης της ναυτικής εργασίας από την εργασία της ξηράς και τη διάπλαση ειδικού κλάδου του εργατικού δικαίου και του ναυτεργατικού δικαίου.

Ο ναυτικός έχει να αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα τόσο κατά τη διάρκεια της εργασίας του πάνω στο πλοίο όσο και της διαμονής του πάνω σε αυτό. Ως εργαζόμενος στο πλοίο πρέπει να βρίσκεται σε επαγγελματική ετοιμότητα, ανεξάρτητα του ωραρίου εργασίας του για την αντιμετώπιση κάθε κινδύνου που ενδεχομένως παρουσιασθεί κατά τη διάρκεια του θαλασσιού ταξιδιού. Για την επίτευξη ενός ασφαλούς ταξιδιού, που αφορά και στην αντιμετώπιση των διαφόρων δυσκολιών και επικίνδυνων καταστάσεων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκειά του, απαιτείται μεγάλη πειθαρχία και υπευθυνότητα εκ μέρους όλων των εργαζομένων. Οφείλουν να εκτελούν τις εντολές των προϊσταμένων τους και να πραγματοποιούν με υψηλό αίσθημα ευθύνης τα καθήκοντα που τους αναλογούν, διότι και μια μικρή αμέλεια στην εκτέλεση αυτών μπορεί να επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στο πλοίο όσο και στις ζωές των μελών του πληρώματος και των επιβαινόντων στο πλοίο.

Επίσης ο ναυτικός δεν μπορεί να διακόπτει την εργασία του στο πλοίο ή να το εγκαταλείπει όποτε το θελήσει, ακόμη και όταν υπάρχουν σοβαροί προσωπικοί ή οικογενειακοί λόγοι αν προηγουμένων δεν τηρηθούν κάποιες προϋποθέσεις. Ως διαμένων στο πλοίο αντιμετωπίζει δυσκολίες στη διαβίωσή του που έχουν να κάνουν με την έντονη μονοτονία και πλήξη, καθώς για μεγάλα χρονικά διαστήματα αποστερείται την οικογένειά του, τα αγαπημένα του πρόσωπα και το κοινωνικό του περιβάλλον καθώς αναγκάζεται να ζει και να εργάζεται μακριά από αυτά, και είναι αναγκασμένος να συναναστρέφεται και εκτός εργασίας τους ίδιους ανθρώπους όλο το εικοσιτετράωρο αλλά και καθόλη τη διάρκεια της επαγγελματικής του ενασχόλησης στο ίδιο πλοίο.

Καθώς το πλοίο κινείται μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα σε όλες τις ηπείρους, οι εναλλαγές των κλιματικών συνθηκών είναι συνήθως γρήγορες και ο ανθρώπινος οργανισμός δεν προλαβαίνει να προσαρμοστεί σε αυτές, μπορεί να επιδράσει δυσμενώς στη υγεία τους.

Στη βελτίωση της ψυχολογίας του ναυτικού βοηθά ότι τα τελευταία χρόνια σε όλα τα πλοία υπάρχουν σύγχρονα μέσα επικοινωνίας μέσω των οποίων ο ναυτικός μπορεί να επικοινωνεί με την οικογένειά του και τα αγαπημένα του πρόσωπα ώστε να διατηρεί την επαφή μαζί τους και να επιλύει οποιαδήποτε θέματα προκύπτουν. Επίσης στα σύγχρονα πλοία διαμορφώνονται χώροι ψυχαγωγίας όπου οι ναυτικοί να μπορούν να γεμίζουν εποικοδομητικά τον ελεύθερό τους χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Σχέσεις του Πληρώματος

Το Πλήρωμα του πλοίου αποτελεί την μικρογραφία μιας κοινωνίας και έχει πολλά κοινά στοιχεία με την οικογένεια. Όλα τα μέλη της θα πρέπει να φροντίζουν για τη δημιουργία θετικού κλίματος μέσα σε αυτή που να διέπεται από συναδελφικότητα και καλή συνεργασία ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του πλοίου. Όλοι οι ναυτικοί, ανεξαρτήτως του βαθμού τους στην ιεραρχία του πλοίου, ζουν, εργάζονται, διασκεδάζουν και συμβιώνουν στον ίδιο χώρο και μοιράζονται, εν μέρει, την προσωπική τους ζωή.

Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να μάθουν να λειτουργούν ομαδικά ώστε το σύνολο των ενεργειών τους να υπηρετεί το κοινό καλό. Πρέπει να επιδιώκεται από τα μέλη του πληρώματος η δημιουργία διαπροσωπικών σχέσεων και συναδελφικής αλληλεγγύης προκειμένου να διευκολύνεται τόσο η απασχόλησή τους στο χώρο του πλοίου όσο και η διαβίωσή τους.

Η δημιουργία και διατήρηση ευχάριστων σχέσεων και η συμμετοχή κατά την εκτέλεση της εργασίας θεμελιώνει την αποτελεσματικότητα και την επιτυχία μια εργασιακής ομάδας. Κατ'αυτόν τον τρόπο τα μέλη της ομάδας αποκτούν το ψυχικό σθένος να συμμετέχουν στην επίλυση προβλημάτων και στη λήψη αποφάσεων αλλά πάντα λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες και τις δικαιοδοσίες τους. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός της οργανωτικής δομής της ομάδας σύμφωνα με την οποία ο κάθε εργαζόμενος να γνωρίζει τη θέση του μέσα στην ομάδα και να εκπληρώνει κατά τον καλύτερο τρόπο τα καθήκοντα και τις εργασιακές του υποχρεώσεις.

Για την ορθότερη επίτευξη ενός συγκεκριμένου έργου που πρόκειται να συμμετέχουν οι εργαζόμενοι είναι απαραίτητη η περιγραφή των θέσεων εργασίας, ο ακριβής καθορισμός και η δομή λειτουργίας του έργου. Η περιγραφή των θέσεων εργασίας ακολουθεί το παρακάτω πλαίσιο:

- Που αναφέρεται ο κάθε εργαζόμενος, δηλαδή ποιος είναι ο προϊστάμενός του.
- Ποιοι εργαζόμενοι αναφέρονται στον προϊστάμενο, δηλαδή ποιοι είναι οι υφιστάμενοί του.
- Ποιο είναι το καθηκοντολόγιο, δηλαδή ποιες αρμοδιότητες αναλαμβάνει ο κάθε εργαζόμενος.
- Ποιες είναι οι δικαιοδοσίες, δηλαδή ποιές είναι οι δυνατότητες του συγκεκριμένου ατόμου για έκδοση εντολών-οδηγιών.

Σκοπός της επιλογής της κατάλληλης οργανωτικής δομής είναι, μέσω της διαδικασίας εξισορρόπησης των αναγκών του έργου με τις ανάγκες τις ομάδας του έργου και των αναγκών των εργαζομένων, η κατά τον καλύτερο τρόπο επίτευξη του έργου.

Συνεπώς η σημασία στον ανθρώπινο παράγοντα, η προτεραιότητα στην αξία της ανθρώπινης ζωής και οι ανθρώπινες σχέσεις τόσο για το προσωπικό όσο και για τους επιβάτες του εμπορικού πλοίου είναι οι κυριότερες επιλογές της σύγχρονης ναυτιλίας.

Σημαντικό ρόλο για τη διαμόρφωση των ανθρωπίνων σχέσεων μεταξύ των εργαζομένων πάνω στο πλοίο παίζει:

- Η ιεραρχική υπαγωγή του πληρώματος στους αξιωματικούς του πλοίου και τον πλοίαρχο.
- Η σαφήνεια των εντολών και η κατανόηση των αναγκών του πληρώματος, από τη μεριά των αξιωματικών, και η ιεραρχική υπαγωγή τους στον πλοίαρχο και
- Η επαρκής κατάρτιση και μετεκπαίδευση του πλοιάρχου.

Η Margaret Wheatley, συγγραφέας στον τομέα οργανώσεως και διοικήσεως, πολύ εύστοχα έχει παρατηρήσει ότι σε κάθε οργανισμό η πραγματική ισχύς δημιουργείται από τις ανθρώπινες σχέσεις. Το είδος των σχέσεων και η ευχέρεια αναπτύξεώς τους είναι παράγοντες πιο σημαντικοί από στόχους, ρόλους, καθήκοντα και θέσεις.²

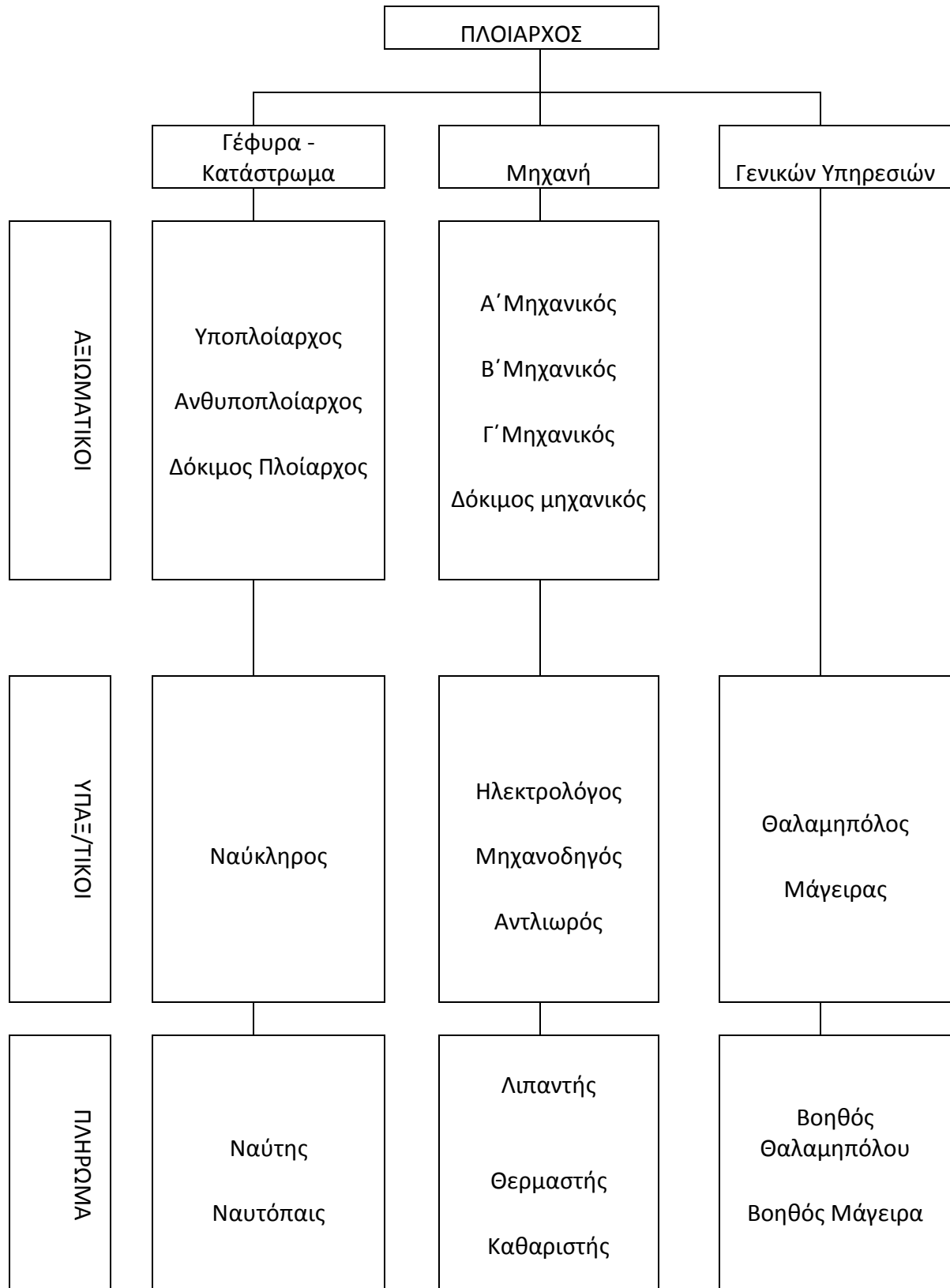
Για την μέγιστη απόδοση της κάθε ομάδας εργασίας-τμήματος του πλοίου θα πρέπει να τηρούνται κάποιοι κανόνες. Σύμφωνα με αυτούς ο προϊστάμενος αξιωματικός του τμήματος θα πρέπει να δίνει τον ρυθμό στην εργασία, σεβόμενος τις ψυχολογικές και κοινωνικές ανάγκες του πληρώματος και κατά τις κατευθυντήριες οδηγίες που έχει λάβει από τον πλοίαρχο, ενώ το πλήρωμα συνεργάζεται και ακολουθεί τις εντολές και αυτό έχει αντίκτυπο στην εύρυθμη λειτουργία του πλοίου.

Σημαντικό ρόλο στην εξυπηρέτηση αυτού του στόχου παίζουν οι διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ των ατόμων που αποτελούν την ομάδα. Ο Πλοίαρχος από την άλλη δοκιμάζεται στο επίπεδο των ανθρωπίνων σχέσεων καθώς δεν αρκεί απλώς να εκτελεί άψογα και τυπικά τα καθήκοντά του αλλά να είναι σε θέση να μετασχηματίζει τις εντολές του σε έμπνευση και να δημιουργεί γενικό αίσθημα ασφάλειας, δικαιοσύνης, αξιοκρατίας και συναδελφικότητας.

2 Κωνσταντίνα Κ. Παλαμιώτου (2016), *Ανθρώπινες Σχέσεις, Β' έκδοση*, Έκδοση Ευγενιδείου Ιδρύματος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Ιεραρχία στο πλοίο (οργανόγραμμα), Αρμοδιότητες και Καθήκοντα



Ειδικά καθήκοντα του Προσωπικού του πλοίου

Τα σημαντικότερα ιεραρχικά μέλη του προσωπικού του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- **Πλοίαρχος:** είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου. Είναι ο επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο και έχει το δικαίωμα να λαμβάνει κάθε νόμιμο πρόσφορο μέτρο για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων σε αυτό και του μεταφερόμενου φορτίου. Ο Πλοίαρχος οφείλει να δίνει πάντοτε το παράδειγμα των ναυτικών αρετών δηλαδή της τιμής, της αξιοπρέπειας, της καλής συμπεριφοράς, της δικαιοσύνης της σύνεσης, της ετοιμότητας, της αποφασιστικότητας, της προσήλωσης στο καθήκον, του θάρρους και της αυτοθυσίας. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).
- **Υποπλοίαρχος:** ο Υποπλοίαρχος είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοίαρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊσταται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου. Φροντίζει για θέματα σχετικά με την υγιεινή, την καθαριότητα, τροφοδοσία και ψυχαγωγία του πληρώματος. Έχει την επιμέλεια της πλήρης και μεριμνά για την προετοιμασία της άπαρσης και αγκυροβολίας.
- **Ύπαρχος:** ο Ύπαρχος τοποθετείτε ιεραρχικά μεταξύ πλοίαρχου και υποπλοίαρχου και ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοίαρχου στα επιβατηγά- οχηματαγωγά πλοία.
- **Ανθυποπλοίαρχος:** ο Ανθυποπλοίαρχος είναι ο άμεσος βοηθός του υποπλοίαρχου για κάθε θέμα που αφορά στην υπηρεσία του σκάφους, τη ναυσιπλοΐα και στο φορτίο. Έχει την επιμέλεια της γέφυρας, των κλιμάκων, των φανών, των πυροσβεστικών και σωστικών μέσων των σημαιών και των σημάτων. Κατά την άπαρση και αγκυροβολία έχει την επιμέλεια της πρύμνης.
- **Δόκιμος πλοίαρχος:** ο Δόκιμος πλοίαρχος ασκείται υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου και του ανθυποπλοίαρχου σε κάθε θέμα σχετικά με την υπηρεσία του σκάφους και τη ναυσιπλοΐα. Συμμετέχει στις φυλακές του πλοίου ως βοηθός αξιωματικού φυλακής γέφυρας.
- **Α΄ Μηχανικός:** ο Α΄ Μηχανικός είναι ο αξιωματικός που προϊσταται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοίαρχου, και είναι υπεύθυνος απέναντί του στην άσκηση των καθηκόντων του. Έχει την ευθύνη για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανικής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις.

- **ΑΒ΄ Μηχανικός:** είναι ο άμεσος βοηθός του Α΄ Μηχανικού και φροντίζει για την κατανομή του προσωπικού μηχανής σε φυλακές και γενικές εργασίες μηχανής, για την καλή συντήρηση και λειτουργία των μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου, κ.λ.π.
- **Β΄ Μηχανικός:** είναι ο άμεσος βοηθός του Α΄ Μηχανικού όταν στο πλοίο δεν υπηρετεί ΑΒ΄ Μηχανικός. Έχει δε, τα ίδια καθήκοντα του ΑΒ΄ Μηχανικού ήτοι να φροντίζει για την κατανομή του προσωπικού μηχανής σε φυλακές και γενικές εργασίες μηχανής, για την καλή συντήρηση και λειτουργία των μηχανών και μηχανημάτων του πλοίου, κ.λ.π.
- **Γ΄ Μηχανικός:** ο Γ΄ μηχανικός εκτελεί φυλακή και οποιαδήποτε άλλη εργασία σχετική με την ειδικότητά του, που του αναθέτει ο Β΄ μηχανικός.
- **Ψυκτικός Μηχανικός:** ο ψυκτικός μηχανικός τελεί υπό τις οδηγίες του Α΄ μηχανικού. Φροντίζει για την καλή λειτουργία και συντήρηση των ψυκτικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων.
- **Δόκιμος Μηχανικός:** Ο δόκιμος μηχανικός ασκείται υπό την επίβλεψη των αξιωματικών μηχανής σε κάθε θέμα που αφορά την υπηρεσία μηχανής. Συμμετέχει στις φυλακές μηχανής σαν βοηθός αξιωματικού φυλακής μηχανής.
- **Αξιωματικός Ραδιοτηλεπικοινωνιών:** ο Αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνιών προΐσταται της υπηρεσίας Ραδιοτηλεπικοινωνιών και τελεί υπό τις διαταγές του πλοιάρχου. Έχει την ευθύνη για την τακτική παρακολούθηση, συντήρηση και διατήρηση σε άριστη κατάσταση των ηλεκτρονικών συσκευών του σταθμού ασυρμάτου, των σωσιβίων λέμβων και των πλωτών σωστικών μέσων.
- **Δόκιμος Αξιωματικός Ραδιοτηλεπικοινωνιών:** ο δόκιμος αξιωματικός ραδιοτηλεπικοινωνίας, ασκείται υπό την επίβλεψη του αξιωματικού ραδιοτηλεπικοινωνίας. Μετέχει στις φυλακές υπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιών, σαν βοηθός αξιωματικού φυλακής.
- **Ναύκληρος:** Ο ναύκληρος είναι υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία καταστρώματος και το κατώτερο προσωπικό της. Τελεί υπό τις διαταγές του υποπλοιάρχου και είναι βοηθός του στη διατήρηση της πειθαρχίας στο κατώτερο προσωπικό καταστρώματος, στην εξασφάλιση της καθαριότητας και ευπρέπειας των κοινόχρηστων χώρων του πλοίου, στη συντήρηση του σκάφους, των καταστρωμάτων κ.λ.π. Κατανέμει το κατώτερο προσωπικό του καταστρώματος σε ειδικές εργασίες σύμφωνα με τις διαταγές του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για την καλή κατάσταση των μηχανημάτων ανακρέμασης των λέμβων, σχοινιών και λοιπών εξαρτημάτων.
- **Ξυλουργός:** ο ξυλουργός είναι υπαξιωματικός που τελεί υπό της οδηγίες του υποπλοιάρχου βοηθώντας τον ναύκληρο στην εκτέλεση των καθηκόντων του. Εκτελεί

κάθε ξυλουργική εργασία στο πλοίο, εκτελεί τους χειρισμούς του εργάτη άγκυρας και στεγανοποιεί τα ανοίγματα.

- **Αντλιωρός:** ο αντλιωρός είναι υπαξιωματικός που τελεί υπό τις διαταγές του υποπλοιάρχου. Μεριμνά για τον καθαρισμό και αερισμό του αντλιοστασίου την επισκευή των αντλιών, βαλβίδων, σωληνώσεων κ.α. τη λίπανση των βαρούλκων. Συμμετέχει σε εργασίες ανεφοδιασμού του πλοίου με καύσιμα, ελέγχει τις δεξαμενές υγρών φορτίων κ.λ.π.

- **Ηλεκτρολόγος:** είναι υπαξιωματικός κα τελεί υπό τις διαταγές του Β' μηχανικού. Εξασφαλίζει την καλή λειτουργία των ηλεκτροκινητήρων των μηχανών και όλων των εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτρισμού που υπάρχουν στο πλοίο.

- **Αρχιθερμαστής:** ο αρχιθερμαστής είναι υπαξιωματικός, υπεύθυνος για την υπηρεσία μηχανής και το κατώτερο προσωπικό της. Φροντίζει για την καθαριότητα του μηχανολεβητοστασίου, τη διατήρηση της πειθαρχίας στο κατώτερο προσωπικό της μηχανής, για την καλή συντήρηση των εργαλείων και συσκευών της μηχανής.

- **Μηχανοδηγός Α':** στα πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης τα καθήκοντα του αρχιθερμαστή εκτελεί ο μηχανοδηγός Α'.

- **Λιπαντής:** ο λιπαντής είναι υπαξιωματικός που τελεί υπό τις οδηγίες των αξιωματικών μηχανής. Φροντίζει για τη λίπανση των κυρίων μηχανών και γενικά κάθε μηχανήματος, για την παραλαβή των καυσίμων και νερού κ.α.

- **Μηχανοδηγός Β':** στα πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης τα καθήκοντα του λιπαντή εκτελεί ο μηχανοδηγός Β'.

- **Τροφοδότης:** ο τροφοδότης είναι υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία τροφοδοσίας και τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Φροντίζει για την έγκαιρη προμήθεια των τροφίμων, την καλή ποιότητα και την επαρκή ποσότητα αυτών.

- **Θαλαμηπόλος:** ο θαλαμηπόλος είναι υπαξιωματικός υπεύθυνος για την υπηρεσία διαμερισμάτων και τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Φροντίζει για τον καθαρισμό του ιματισμού του πλοίου, για την ύπαρξη σε επαρκείς ποσότητες φαγητών και αναψυκτικών για τους εκτελούντες νυχτερινή φυλακή κ.α.

- **Μάγειρος:** είναι υπαξιωματικός, υπεύθυνος για την υπηρεσία του μαγειρείου. Τελεί υπό τις οδηγίες του υποπλοιάρχου. Φροντίζει για την καθαριότητα των διαμερισμάτων του μαγειρείου, για την έγκαιρη Παρασκευή φαγητών για το προσωπικό του πλοίου, σύμφωνα με το επίσημο εδεσματολόγιο.

- **Ναύτες:** οι ναύτες τελούν υπό τις οδηγίες του ναυκλήρου και βοηθούν αυτόν και τον ξυλουργό στις εργασίες τους. Εκτελούν κατά φυλακές εργασίες πηδαλιούχου, οπτήρα και αγγελιοφόρου.

- **Ναυτόπαιδες:** οι ναυτόπαιδες βοηθούν τους ναύτες στις εργασίες τους. Εκτελούν τον καθαρισμό των καταστρωμάτων και κοινόχρηστων χώρων των πλοίων.
- **Θερμαστές:** οι θερμαστές τελούν υπό την επίβλεψη του αξιωματικού μηχανής. Εκτελούν το άναμμα, διατήρηση και σβέση των πυρών, παρακολουθούν την τροφοδότηση του λέβητα με νερό και καύσιμο, καθαρίζουν τους λέβητες και γενικά τους χώρους μηχανοστασίου, βοηθούν σε εργασίες επιδιόρθωσης κ.α.
- **Καθαριστές:** οι καθαριστές βοηθούν τους λιπαντές και θερμαστές στα καθήκοντά τους.
- **Βοηθός θαλαμηπόλου:** εξυπηρετεί τους αξιωματικούς του πλοίου στη διάρκεια των γευμάτων τους, καθαρίζει τα διαμερίσματά τους και βοηθά τον τροφοδότη και τον θαλαμηπόλο στα καθήκοντά τους.
- **Βοηθός Μαγείρου:** ο βοηθός μαγείρου καθαρίζει τα διαμερίσματα του μαγειρείου, μεταφέρει τα τρόφιμα από τις αποθήκες και από τα ψυγεία στο μαγειρείο κ.λ.π.
- **Πλήρωμα:** τα μέλη του πληρώματος προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης. Στην έννοια του πληρώματος περιλαμβάνονται όλα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία, ανεξάρτητα από τη φύση της εργασίας τους (π.χ. ναύτες, ιατροί, μουσικοί κ.α.)³

³ Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος (1993), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Δ.Ν. Μυλωνόπουλος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία

5.1 Η γυναικεία παρουσία στο εργασιακό περιβάλλον του πλοίου.



Η φράση «τι δουλειά έχει μια γυναίκα στα καράβια;» ακουγόταν συχνά κατά τα πρώτα χρόνια που η γυναίκα επέλεξε την εργασία πάνω στο πλοίο. Στην ελληνική πραγματικότητα το ναυτικό επάγγελμα είχε καθιερωθεί ως ανδρική επαγγελματική επιλογή. Η ναυτική παράδοση της Ελλάδας ανέκαθεν προκαλούσε και προσκαλούσε τους νέους άνδρες σε ένα γοητευτικό και «ανδροπρεπές» επάγγελμα.

Στην πλούσια ναυτική παράδοση που έχουμε σαν χώρα βέβαια είναι εμφανές σήμερα ότι η γυναικεία παρουσία στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί μια νέα εργασιακή πραγματικότητα. Τις αναμενόμενες αντιδράσεις των πρώτων χρόνων διαδέχθηκε η αποδοχή και ο σεβασμός της γυναικείας προσωπικότητας, όταν η εργαζόμενη αποδεικνύει καθημερινά ότι αξίζει να βρίσκεται στη θέση που κατέχει και εξοπλίζεται με τα απαραίτητα για τον σκοπό αυτό προσόντα αλλά και ουσιαστικές δεξιότητες.

Οι πρώτες γυναίκες που αναφέρονται ως πλοίαρχοι στη σύγχρονη ναυτική ιστορία είναι η Άννα Σαρίδου και η Νίκη Σκέντζου, ενώ σημειώνεται ότι ένα από τα μεγαλύτερα καράβια του Ιδρύματος Ωνάση, το «Ολύμπικ Σερένιτι» 100.000 τόνων, το κυβερνούσε γυναίκα, η Αθανασία Μπουμπουράκη. Στα 1978 η Πολιτεία προχώρησε στην ίδρυση και της πρώτης δημόσιας σχολής πλοιάρχων γυναικών, της ΑΔΣΕΝ πλοιάρχων Πειραιά, με έδρα της τον χώρο του ΚΕΣΕΝ στου Ρέντη.

Η επιλογή μιας γυναίκας να εργαστεί στο άκρως «ανδρικό πόστο» του μηχανικού αποτυπώνεται στη συνέντευξη που παραχώρησε στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα e-

nautilia η οποία είναι μία από τις ελάχιστες πλοιάρχους, ίσως και η μοναδική σε φορτηγό πλοίο.⁴

«Συγκεκριμένα το πλοίο που κυβερνά η Στέλλα Φραντζεσκάκη και ονομάζεται «KESARIA», είναι τύπου kamsarmax, φθάνει τα 222 μέτρα, είναι 42.900 κόρων και έχει μεταφορική ικανότητα 81.932 τόνων. Τα πλοία αυτά μπορούν να ναυλωθούν για πολύ συγκεκριμένα δρομολόγια και έχουν μεγάλη μεταφορική ικανότητα.

Έχει 23 άτομα πλήρωμα μεταξύ των οποίων και δύο ακόμα γυναίκες. Μία Ελληνίδα, δόκιμος μηχανικός και μία Φιλιππινέζα καμαρότος.

Τα καράβια αυτά κινδυνεύουν περισσότερο στα στενά παρά στις ανοιχτές θάλασσες. Μπορεί και μήνες να μείνει η Στέλλα μέσα στο καράβι. Ατελείωτες οι ώρες. Τι ακριβώς κάνει σε ένα 24ωρο;

Εάν ο καιρός είναι άσχημος πολλές ώρες στη γέφυρα, διαφορετικά έχει να ρυθμίσει όλες τις υποχρεώσεις του καραβιού. Επικοινωνία με την εταιρεία, συνεχή ενημέρωση για τις καιρικές συνθήκες, αλληλογραφία και πολλά άλλα.

Η ίδια αναφέρει σχετικά με την επιλογή του επαγγέλματός της :

«Όταν ξεκίνησα δεν ήταν εύκολη υπόθεση καθώς οι κοπέλες σε πλοία ήταν λίγες, το περιβάλλον ανδροκρατούμενο και θα έπρεπε να αποδείξω ότι μπορώ να τα καταφέρω», δηλώνει η καπετάνισσα.

«Τώρα δεν έχω πρόβλημα. Είμαι πολλά χρόνια στη συγκεκριμένη εταιρεία, από το 1998, με ξέρει ο κόσμος της ANDRIAKI και γνωρίζομαστε», προσθέτει.

Η Στέλλα Φραντζεσκάκη αναφερόμενη στο θέμα δημιουργίας οικογένειας, δηλώνει ότι είναι κάτι απαγορευτικό για μια γυναίκα, αλλά κατά τη γνώμη της και για τον άνδρα, καθώς είσαι μακριά από την οικογένειά σου για μεγάλο χρονικό διάστημα.

«Αποφάσισα να ακολουθήσω αυτό το επάγγελμα στις αρχές του 1980 καθώς είχα λατρεία για τα ταξίδια, να γνωρίσω διαφορετικούς τόπους και ιδιαίτερα για το υγρό στοιχείο. Δεν είμαι από ναυτική οικογένεια γι' αυτό και στην αρχή συνάντησα πολλές δυσκολίες από την οικογένειά μου να ακολουθήσω το συγκεκριμένο επάγγελμα αλλά αυτό δεν με πτόησε. Για αυτούς ήταν πολύ δύσκολο να αποδεχτούν ότι η κόρη τους θα έμπαινε σε ένα βαπόρι και ότι θα έλειπε τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα από το σπίτι χωρίς να με βλέπουν», τονίζει.

Η καπετάνισσα δηλώνει ότι το πρώτο ταξίδι που έκανε ήταν ως δόκιμος στα επιβατικά του «Καραγιώργη» που πηγαίνανε Πάτρα – Ιταλία αλλά τώρα δεν υπάρχει αυτή η

⁴ Πηγή : <http://www.e-nautilia.gr/mia-xaniotissa-kapetanissa-stella-frantzeskaki/>

εταιρεία. «Εκείνη την περίοδο, μπορεί και σήμερα, δεν ήταν εύκολα για μία γυναίκα να βρει δουλειά σε εταιρεία. Μετά τα επιβατικά του 'Καραγιώργη' πήγα σε μια εταιρεία που είχε ένα βαπόρι και το 1998 ήρθα στην ANDRIAKI», συμπληρώνει.

«Η πιο όμορφη στιγμή ήταν όταν ξεκίνησα να ταξιδεύω και μάλιστα όταν τα κατάφερα να γίνω πλοίαρχος. Δικαιώθηκα εν μέρει γιατί οι δυσκολίες που συνάντησα μέχρι τώρα ήταν πολλές, κυρίως του να αποδείξω ότι μπορώ να αντεπεξέλθω σε οποιεσδήποτε συνθήκες», δηλώνει η Στέλλα και περιγράφει ως «από τις πιο άσχημες στιγμές που έχω ζήσει πάνω στο καράβι μια δυνατή κακοκαιρία έξω από τον Μαγγελάνο, όπου τα κύματα έφθναν μέχρι και τα δέκα μέτρα».

«Εκείνη τη στιγμή δεν φοβάσαι αλλά αργότερα όλη αυτή η σκηνή περνά από το μυαλό σου και δεν πιστεύεις αυτό που έζησες», τονίζει η καπετάνισσα και προσθέτει:

«Όλα τα ταξίδια μου έχουν αφήσει εντυπώσεις καλές και κακές, γιατί συναντάς δύσκολους καιρούς καθώς η θάλασσα δεν είναι κάτι συνηθισμένο, έχει απρόοπτα, δεν είναι κάτι που περιμένεις».

Σε κάθε ταξίδι συμβαίνουν διάφορα που μπορεί να σου μείνουν στο μυαλό. Άλλωστε για εμάς τα χρόνια πηγαίνουν με το βαπόρι που ήμασταν, έτσι λέμε από τότε που είμαστε σε αυτό το βαπόρι και δεν θυμόμαστε ποια χρονολογία ήταν».

Το πρόβλημα που απασχολεί σήμερα όλους τους καπετάνιους των εμπορικών πλοίων και που έχει γίνει εφιάλτης των ταξιδιών τους και δεν είναι άλλο από την πειρατεία. Προβληματίζει έντονα και τη Στέλλα, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί αντιμέτωπη με πειρατές.

«Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να αντιμετωπιστεί η πειρατεία. Πειρατικές επιθέσεις γίνονταν και παλιά στη Σιγκαπούρη αλλά ποτέ δεν έπαιρναν ολόκληρο το πλοίο. Άρπαζαν αντικείμενα και έφευγαν. Πρώτη φορά συμβαίνουν αυτά που γίνονται στον Ινδικό Ωκεανό», τονίζει η καπετάνισσα.

Στο ερώτημα πως σε αντιμετωπίζουν οι Αρχές διαφόρων χωρών, η Στέλλα Φραντζεσκάκη αναφέρει ότι εντυπωσιάζονται. «Μια χαρά η αντιμετώπιση. Είναι πολύ καλή, ακόμα και στη Βρετανία, ιδιαίτερα για τα ελληνικά βαπόρια που δεν το θεωρούσαν τόσο εύκολη δουλειά για μια γυναίκα».

Αν είχες να επιλέξεις ανάμεσα στη μητρότητα και τη θάλασσα τι θα διάλεγες; «Έχω επιλέξει ήδη».

Όμως ακόμη και σήμερα που η ποσόστωση φύλου για την εισαγωγή των σπουδαστών στις ΑΕΝ, έχει καταργηθεί, συμμορφούμενη η χώρα μας με τις επίσημες πολιτικές της

ΕΕ που αφορούν την κατάργηση των διακρίσεων μεταξύ των φύλων, η πολιτική των ναυτιλιακών εταιρειών μεταβλήθηκε ελάχιστα ως προς την πρόσληψη γυναικών και τούτο διότι υπάρχουν λόγοι που σύμφωνα με πολλούς crew managers, είναι:

– Το σημαντικά μικρότερο προσδόκιμο στη θάλασσα σε σχέση με τους άντρες και το οικονομικό κόστος αντικατάστασης που μοιραία επιβαρύνει την εταιρεία μετά την αποχώρηση των γυναικών αξιωματικών.

– Η αδυναμία της Ελληνίδας να συνεχίσει το επάγγελμα μετά την τεκνοποίηση.

– Η αναγκαστική συνύπαρξη στα ποντοπόρα μιας γυναίκας εντός ενός πολυπολιτισμικού ανδρικού πληρώματος, όπου η πλειονότητα των ναυτικών προέρχεται από χώρες του τρίτου κόσμου.

– Η εντατικοποίηση της εργασίας στα σημερινά πλοία, με τις οριακές ώρες ανάπαυσης και την ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια έχει δυσμενή επίδραση στην ψυχολογία της ομάδας του πληρώματος και μειώνει τη διάθεση για αποδοχή του διαφορετικού που εισάγει η γυναικεία παρουσία.⁵

Ενδεικτικά για την απασχόληση των γυναικών στο δύσκολο επάγγελμα του ναυτικού είναι τα λεγόμενα στο απόσπασμα από τη συνέντευξη της μόλις 31 ετών υποπλοίαρχου Χρυσής Κολοκούτσα, με τίτλο «Αλλαγή νοοτροπίας για τη θέση της γυναίκας στα ναυτικά θαλάσσια επαγγέλματα», *Ναυτικά Χρονικά*, Απρίλιος 2017, 58 τα οποία μεταφέρουμε μεταφέρουμε⁶

Ποιος θεωρείτε ότι είναι ο ρόλος της μητέρας και της συζύγου ή της συντρόφου ενός νέου ως προς την επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος; Θεωρείτε ότι ισχύει ακόμα η προκατάληψη ότι η Ελληνίδα μητέρα ή σύντροφος στέκεται αρνητικά στην επιλογή ενός νέου να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα;

Ασφαλώς δεν έχουν υποχωρήσει όσο θα έπρεπε οι προκαταλήψεις και τα εμπόδια που ορθώνονται από το οικογενειακό περιβάλλον στους νέους που επιθυμούν να γίνουν ναυτικοί. Άλλωστε, γενικότερα στην κοινωνία μας δεν έχουν αλλάξει πλήρως οι δημοσιοϋπαλληλικές νοοτροπίες της περιόδου της επίπλαστης ευμάρειας που πληρώνει εδώ και 7 χρόνια ο λαός μας.

5 Πηγή : <http://www.isalos.net/2017/08/gynaiques-sto-pidalio/>

6 Πηγή : <http://www.isalos.net/career/captain/women/chrysi-kolokoutsas/>

Η ανάγκη θα κάνει τον καθένα να καταλάβει πως από το κατώτατο μισθό των 486 ευρώ των σπάνιων -πλέον- θέσεων εργασίας της ξηράς είναι προτιμότερος ο πολλαπλάσιος μισθός που προσφέρει η ναυτοσύνη, το ναυτικό επάγγελμα. Στο μισθολογικό, όμως, τελειώνουν οι ομοιότητες με τη στεριά. Ο μέσος αναγνώστης οφείλει να κατανοήσει πως η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων ναυτικών δεν έχει σχέση με τα κρουαζιερόπλοια των τηλεοπτικών σειρών. Οι άνθρωποι της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν ζούμε στο «πλοίο της αγάπης» αλλά εργαζόμαστε σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά και σε κάθε μπάρκο δοκιμάζεται κάθε ικανότητά μας, η ευθυκρισία μας και η αντοχή μας στις αντιξοότητες, όπως η μοναξιά, η ιδρυματοποίηση και η έλλειψη βασικών αγαθών και ανέσεων.

Όσα λόγια και να χρησιμοποιήσω, ο μέσος αναγνώστης δεν θα καταλάβει “τί εστί θάλασσα” αν δεν τη ζήσει ο ίδιος επί μήνες. Κρατήστε μόνο το ότι ο υψηλός μισθός που φαίνεται στους στεριανούς ότι κερδίζουμε, αποκτιέται με άπειρες προσωπικές θυσίες, κόπο, διαρκή εκπαίδευση και δύσκολη οικογενειακή ζωή.

Αρκετές εταιρείες δεν επιθυμούν να ‘επενδύσουν’ σε μια νέα δόκιμο επειδή θεωρούν ότι αργά ή γρήγορα θα εγκαταλείψει το ναυτικό επάγγελμα. Πώς αντιμετωπίζετε αυτήν την άποψη;

Η κατάσταση που περιγράφετε, είναι απότοκος των παρωχημένων αρνητικών στάσεων της κοινωνίας απέναντι στη ναυτιλία, τις οποίες ανέφερα προηγουμένως.

Η υιοθέτηση νέων, σύγχρονων αντιλήψεων στα θέματα αυτά αφορά και τις ναυτιλιακές εταιρείες -αν και εκεί μπορώ να πω βάσει της εμπειρίας μου στην εταιρεία στην οποία εργάζομαι, ότι τα πράγματα προχωρούν προς θετική κατεύθυνση με ταχύτερους ρυθμούς απ’ ότι στην υπόλοιπη ελληνική κοινωνία.

Αισιοδοξώ ότι ακόμη και οι πλέον επιφυλακτικές εταιρείες θα κατανοήσουν σύντομα, πως από τις γυναίκες ναυτικούς έχουν πολύ περισσότερα να αποκομίσουν απ’ ό,τι θα «επενδύσουν». Άλλωστε, το κέρδος προϋποθέτει την επένδυση και η μακροαίωνα ναυτική παράδοση της χώρας μας έχει δείξει πως ιστορικά κανείς απ’ όσους επένδυσαν στην ελληνική ναυτοσύνη δεν έχει βγει χαμένος.

Μια από τις πρώτες Ελληνίδες καπετάνισσες είχε κάποτε εξομολογηθεί ότι είναι έως αδύνατον για μια γυναίκα ναυτικό να δημιουργήσει οικογένεια. Θεωρείτε ότι ισχύει ακόμα και σήμερα η παρατήρηση αυτή;

Η διεθνής εμπειρία έχει καταδείξει τα τελευταία χρόνια πως ό,τι ισχύει για τους άνδρες ναυτικούς στο θέμα της οικογένειας, ισχύει εν πολλοίς και για τις γυναίκες ναυτικούς με εξαίρεση τις βιολογικές ιδιαιτερότητες του φύλου μας, όπως η περίοδος της κύησης.

Επομένως, πρακτικά δεν υπάρχει πια το ανέφικτο, δεν υφίσταται το «δεν μπορώ» αλλά το «δεν θέλω», που υποκρύπτεται συνήθως κάτω από διάφορες προφάσεις. Στο παρελθόν στη χώρα μας, έως και πριν από λιγότερο από 50 χρόνια, ολόκληρες γενιές παιδιών μεγάλωναν με συνεχή απουσία του ενός γονέα λόγω πολέμων, μαζικών μεταναστεύσεων, φτώχειας και όχι μόνο λόγω απουσίας του πατέρα ναυτικού σε μάρκα στις θάλασσες. «Στην ανάγκη και οι θεοί πείθονται» έλεγαν κάποτε, οπότε αν στη σημερινή εποχή της κρίσης τα εισοδήματα μιας γυναίκας ναυτικού εξασφαλίζουν στο παιδί της μία αξιοπρεπή διαβίωση και σπουδές με προοπτικές, γιατί η απουσία που συνεπάγεται το επάγγελμά της να την αποτρέψουν να κάνει οικογένεια;

Οι ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία αλλά και στις νομοθεσίες που αφορούν ένα πλοίο πόσο επηρεάζουν σήμερα την καθημερινότητα ενός ναυτικού; Θεωρείτε ότι ο σημερινός αξιωματικός ΕΝ χρειάζεται επιπλέον εφόδια σε σχέση με τους παλαιότερους; Οι γνώσεις που παρέχονται στις ΑΕΝ και στα εκπαιδευτικά μάρκα αρκούν;

Είναι γεγονός ότι οι αλματώδεις εξελίξεις στη ναυτική τεχνολογία καθιστούν εντελώς ξεπερασμένη και ανεπαρκή την παρεχόμενη από τις ΑΕΝ ναυτική εκπαίδευση.

Απλά, δεν μπορείς να παράγεις ναυτικά στελέχη του 21ου αιώνα με εκπαιδευτικά εγχειρίδια της δεκαετίας του '70, παρά την φιλότιμη προσπάθεια των διδασκόντων.

Αποτελεί τρανή απόδειξη της υψηλής ποιότητας και του αισθήματος καθήκοντος των ελλήνων ναυτικών η ικανότητά τους, μέσω της προσωπικής μελέτης αλλά και εμπειρίας, να ανταπεξέρχονται επιτυχώς της έλλειψης παρεχόμενης σύγχρονης ναυτικής εκπαίδευσης και να είναι οι καλύτεροι στον κόσμο. Ωστόσο, αυτό δεν απαλλάσσει την ελληνική πολιτεία από τις ευθύνες της για τις παρομιμώδεις πλέον ελλείψεις των ΑΕΝ σε σύγχρονη βιβλιογραφία, εκπαιδευτικό προσωπικό αλλά και υλικοτεχνικές υποδομές.

Πρακτικά, αυτή η κατάσταση συνεπάγεται πως ο Έλληνας ναυτικός δεν οφείλει απλά να είναι ένας «θαλασσόλυκος» αλλά και επιστήμονας της ειδικότητάς του, με διαρκή

αυτό-βελτίωση και αυτό-επιμόρφωση στον τομέα του, ανάλογη με αυτή που απαιτείται, λόγου χάρη, από ένα γιατρό.

Εάν σας συναντούσε ο υπουργός Ναυτιλίας ποιές σκέψεις θα μοιραζόσασταν μαζί του σχετικά με την ασφάλισή και την πρόνοια των Ελλήνων ναυτικών;

Δεν είμαι βέβαιη πως ο κ. υπουργός θα ήθελε να με συναντήσει επειδή αν κάτι τέτοιο συνέβαινε, θα τον «βομβάρδιζα» με ένα σωρό ερωτήσεις που πιστεύω πως κάθε ναυτικός θα ήθελε να του κάνει!

«Γιατί μας υπερφορολογείτε, γιατί πληρώνουμε τόσο υψηλά ασφάλιστρα, υψηλές κρατήσεις για σχεδόν ανύπαρκτες παροχές, γιατί εσείς οι κυβερνήσεις αρκετών δεκαετιών εφαρμόζετε εχθρικές πολιτικές απέναντι στην ελληνική ναυτιλία, γιατί εσείς ο πολιτικός κόσμος δημιουργείται αρνητικό έως και εχθρικό κλίμα στην ελληνική κοινωνία απέναντι στον ελληνικό εφοπλισμό και τους Έλληνες ναυτικούς;»

Αμφιβάλλω, όμως, ότι θα λάμβανα πραγματική απάντηση έστω και σε μία από αυτές τις ερωτήσεις. Δυστυχώς, εμείς δεν είμαστε ισχυρή ομάδα πίεσης προς την εκάστοτε κυβέρνηση, ισχυρό λόμπυ συμφερόντων, όπως κάποιες συντεχνίες του Δημοσίου που κυριολεκτικά ανεβοκατεβάζουν υπουργούς και κυβερνήσεις.

Έχετε επισκεφθεί πρόσφατα την ΑΕΝ από την οποία αποφοιτήσατε ή, αν όχι, κρατάτε κάποιο συνδετικό κρίκο επικοινωνίας με αποφοίτους, εκπαιδευτικούς ή νέους που σήμερα φοιτούν σε αυτήν; Τί σας δημιουργεί αίσθημα υπερηφάνειας και τί δυσθυμίας από τα χρόνια της εκπαίδευσής σας αλλά και από τη μέχρι σήμερα δραστηριότητα και εκπαιδευτική παρουσία της Σχολής σας;

Η διασύνδεση των αποφοίτων των ΑΕΝ μετά την αποφοίτησή τους πρακτικά επαφίεται στην πρωτοβουλία των ίδιων. Ωστόσο, η τάση στα σύγχρονα εκπαιδευτικά ιδρύματα του εξωτερικού είναι τη διασύνδεση αυτή να την αναλαμβάνει ειδικό γραφείο του ίδιου του ιδρύματος, το οποίο συνήθως την καλοκαιρινή περίοδο διοργανώνει ημερίδες επανένωσης των αποφοίτων και δημόσιας αποθησαύρισης των εμπειριών τους μέσω ειδικών διαλέξεων.

Έτσι, διαμοιράζονται εμπειρίες, γνώσεις αλλά και νέα που δεν χωρούν στις στήλες ακόμη και του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου, ενώ ενθαρρύνεται η άμιλλα και η αυτό-βελτίωση των ναυτικών, παράλληλα με την ενημέρωσή τους για διάφορες προοπτικές που ανοίγονται στη σταδιοδρομία τους και τις οποίες μαθαίνει ο τάδε αλλά δεν

γνωρίζει ο δείνα. Ίσως, όμως, αυτά αποτελούν όνειρα θερινής νυκτός για τις ΑΕΝ στην οικτρή κατάσταση στην οποία βρίσκονται σήμερα.

Συμπερασματικά, μέχρι να φτάσουμε σε μια πραγματικότητα όπου η διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών στο πλοίο καθώς και η αλλαγή νοοτροπίας που απαιτείται εκ μέρους των ναυτικών, των εταιρειών και της κοινωνίας θα κάνουν αποδεκτή την ισότιμη παρουσία των γυναικών στα ποντοπόρα πλοία, απαιτείται πολλή προσπάθεια και αρκετός χρόνος.

5.2 Ο Άντρας στη Ναυτιλία

Το ναυτικό επάγγελμα είναι κατ'εξοχήν αντρική υπόθεση. Καθώς είδαμε πιο πάνω τις συνεντεύξεις δύο γυναικών, παραθέτουμε εδώ και μία ενός άντρα, η οποία είναι πολύ χαρακτηριστική, ενός νέου που αποφάσισε να ακολουθήσει το επάγγελμα του ναυτικού, όχι από επιλογή ακριβώς, αλλά όπως κάνουμε και οι περισσότεροι, επειδή πέρασε στη σχολή του Εμπορικού ναυτικού. Φυσικά είχε και το κάτι που χρειάζεται για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στο δύσκολο αυτό επάγγελμα, αλλά η πρώτη του επιλογή ήταν η Σχολή Ικάρων και επειδή δεν πέρασε εκεί, αποφάσισε να αφοσιωθεί αντί στο μπλε των αιθέρων, στο μπλε της θάλασσας όπως λέει χαρακτηριστικά ο ίδιος.

Η συνέντευξη δημοσιεύθηκε στο ηλεκτρονικό περιοδικό της Θεσσαλονίκης parallaximag.gr, και δόθηκε στον Γιώργο Τσιτιρίδη από τον Γιώργο Βραμπάκη, 23 ετών τότε, στις 09/03/2014, με θέμα «Οι ζωές των άλλων: Μάνα θα πάω στα καράβια». Την παραθέτουμε αυτούσια.⁷

«Ο Γιώργος Βραμπάκης είναι 23 ετών και έχει ήδη δύο ταξίδια στο ενεργητικό του. Ναυτικός από επιλογή αλλά και από ανάγκη, μας μιλάει για την ζωή του μηχανικού στα καράβια, μια μέρα πριν φύγει για το τρίτο ταξίδι του που ξεκινάει από την Κίνα. Θα διαβάσει τη συνέντευξη μόλις πιάσει σήμα και ενώ θα είναι κάπου στην μέση του πουθενά, ίσως.

Φεύγεις λοιπόν το βράδυ.

Φεύγω Αθήνα με το βραδινό τρένο, φτάνω το πρωί, θα περάσω από τη ναυτιλιακή εταιρεία απ' όπου θα με στείλουν σε κάποιους γιατρούς και το απόγευμα πετάω για Σαγκάη μέσω Κωνσταντινούπολης. Πάντα ένας ναυτικός πριν το ταξίδι πρέπει να περάσει από κάποιες ιατρικές εξετάσεις ρουτίνας όπως ακτινογραφίες, παθολογικές, ίσως ούρων και αιματολογικές.

⁷ <http://parallaximag.gr/thessaloniki/prosopa/i-zoes-ton-allon-mana-tha-pao-sta-karav>

Υπάρχει δηλαδή περίπτωση να έχεις προετοιμαστεί για το ταξίδι και να μείνεις τελικά πίσω;

Δύσκολα, αλλά καμιά φορά γίνεται, αν έχεις κάποιο σοβαρό πρόβλημα και το διαπιστώσουν.

Πώς επέλεξες να πας στην σχολή Εμπορικού Ναυτικού ;

Αυτή η σχολή ήταν η πρώτη μου εναλλακτική λύση πιο πολύ για να ξεφύγω από το μέρος που κατάγομαι. Ήθελα να περάσω αρχικά στη Σχολή Ικάρων (ΣΙ) Ιπτάμενοι αλλά δεν είχα γράψει καλά. Το παιδικό μου όνειρο ήταν να γίνω πιλότος αλλά η ζωή τελικά στα φέρνει αλλιώς μερικές φορές.

Και από τον ουρανό κατέληξες στην θάλασσα...

Μια μετάβαση που σχετίζεται κατά κάποιο τρόπο γιατί και τα δύο είναι γαλάζια. Η αίσθηση του πιλότου επάνω σίγουρα είναι διαφορετική αλλά και η δική μας κάτω είναι μια τελείως διαφορετική. Η φύση της δουλειάς είναι από μόνη της δύσκολη και θέλει να πληρείς κάποιες προϋποθέσεις. Στη Σχολή έχεις δυο κατευθύνσεις μηχανικός ή πλοίαρχος. Εγώ επέλεξα την ειδικότητα του μηχανικού, γιατί από μικρός ανακατευόμουν με μηχανήματα, ρεύματα και μ' άρεσε διότι σ' αυτόν τον τομέα μαθαίνει κανείς πολλά. Δεν τελείωσα... έχω ακόμα την πρακτική τέσσερις μήνες στο νερό, πτυχιακή εργασία, δύο μαθήματα και τα σωστικά προχωρημένου κύκλου.

Έχεις κάνει όμως ταξίδια.

Τα ταξίδια είναι στα πλαίσια της Σχολής. Το δεύτερο εξάμηνο ξεκινάς πρακτική εκπαίδευση σε πλοίο. Εκεί ξεκαθαρίζεις πολλά πράγματα, αν μπορείς να συνεχίσεις ή όχι. Πολλοί φτάνουν μέχρι εκεί και φεύγουν γιατί τα βρίσκουν πολύ δύσκολα. Έχουν μια λάθος εικόνα νομίζοντας ότι το ταξίδι με καράβι είναι τουρισμός. Μετά το πρώτο ταξίδι κάθεσαι 2 εξάμηνα έξω και μετά ξαναβγαίνεις έξι μήνες, αν το επιτρέπουν οι συγκυρίες πάντα! Προσωπικά στο πρώτο ταξίδι έκανα μόνο 5 μήνες και στο δεύτερο 3, γιατί είχα δυσκολευτεί να βρω εταιρεία μιας και είναι λίγο δύσκολο.

Γιατί είναι δύσκολο;

Είναι δύσκολο γιατί είναι τόσα παιδιά που στράφηκαν στην θάλασσα τα τελευταία χρόνια. Υπάρχει μεγάλη αύξηση ναυτικών, που δεν είναι απαραίτητα από νησιωτικές περιοχές, όπως θα περίμενε κανείς ν' ακούσει (αυτοί ασχολούνται με άλλα πράγματα στο τόπο τους, όπως για παράδειγμα ο τουρισμός). Από το χωριό μου, στο Σιδηρόκαστρο Σερρών, αν τους μετρήσω είμαστε σίγουρα πάνω από δέκα άτομα. Είναι η οικονομική κρίση, το μέλλον είναι αβέβαιο λες, τι να σπουδάσω και αν σπουδάσω θα βρω μετά δουλειά; Αυτό πιστεύω είναι που ωθεί πολλούς νέους τελευταία να στραφούν προς τη θάλασσα. Το άλλο καλό είναι ότι βγάζεις χρήματα, η θάλασσα

κρατάει ακόμα, αν και πέφτουν και εδώ οι μισθοί αλλά σε σχέση με εδώ έξω τα πράγματα είναι διαφορετικά και αυτό είναι και το μεγαλύτερο πλέον κίνητρο για να πάει κάποιος σ' ένα βαπόρι. Η κρίση είναι αυτή που στρέφει τους νέους προς τα εκεί.

Ήταν και από πάντα στην Ελλάδα δημοφιλές επάγγελμα...

Βέβαια... πριν μερικά χρόνια ήμασταν οι πρώτοι παγκοσμίως σε στόλο, τώρα μας ανταγωνίζεται η Κίνα η οποία είναι υπερδύναμη. Οι περισσότερες εισαγωγές πρώτων υλών, και όχι μόνο, πηγαίνουν προς τα εκεί και πάλι όμως είμαστε σε καλό επίπεδο. Ίσως να κρατάμε ακόμα την πρωτιά σε στόλο παγκοσμίως.

Πώς ήταν η αίσθηση του πρώτου σου ταξιδιού;

Σε τέτοια ηλικία, ό,τι και να έχεις μάθει στη θεωρία, όσο και να σε προετοίμασαν, είσαι χαμένος στα χαμένα. Όχι ότι περιμένουν πολλά από σένα, ούτε έχεις πολλές ευθύνες, αλλά θέλουν να δουν σίγουρα μερικά πράγματα... να μη φοβάσαι στη δουλειά, να είσαι καλός χαρακτήρας, να έχεις όρεξη και να μαθαίνεις. Μαθαίνεις από την πρώτη στιγμή ότι κάτω στο μηχανοστάσιο δεν χωράει λάθος, η ασφάλεια είναι πάνω από όλα αλλά και ο σεβασμός προς όλους. Υπάρχει ιεραρχία αλλά αν είσαι σωστός πρέπει να σέβεσαι και τον ανώτερο και τον κατώτερο.

Ποια ήταν η διαδρομή του πρώτου ταξιδιού.

Όταν μπαίνεις σε ένα καράβι ξέρεις πολύ λίγα πράγματα, τα λεφτά που θα πάρεις, τον τύπο του πλοίου, ίσως το εμπόρευμα και από πού ξεκινάς. Το πρώτο μου ταξίδι ήταν σε γκαζάδικο –δεξαμενόπλοιο με το οποίο μεταφέραμε αργό πετρέλαιο (crude oil)- και το πήρα από την Νέα Ορλεάνη της Αμερικής. Δεν είδα και πολλά πράγματα μην νομίζεις. Μπορεί να λέω πήγα εδώ, πήγα εκεί αλλά στην ουσία αυτά που βλέπεις είναι λιγότερα από αυτά που πιστεύει ο έξω κόσμος ότι είδες και περιμένουν να ακούσουν. Είναι κι αυτό βέβαια μια εμπειρία που υπό άλλες συνθήκες δεν θα ζούσα. Ξημερώματα λοιπόν με πήγαν με τη λάντζα (λάντζα είναι ένα μικρό καραβάκι που μεταφέρει κόσμο σε ένα μεγαλύτερο, όταν ένα καράβι βρίσκεται στο αγκυροβόλιο, δηλαδή μακριά από τη στεριά) και ανέβηκα από τη σκάλα σε ένα τεράστιο πλοίο 343 μέτρα μήκος και 60 μέτρα πλάτος.. Δεν ήξερα τι να κάνω και που να πάω. Μετά τους δυο μήνες ήταν καλύτερα τα πράγματα εξοικειώνεσαι και μαθαίνεις.

Πώς είναι να είσαι σε ένα κλειστό χώρο στην μέση του πουθενά για τόσο πολύ καιρό;

Μπορείς να το παρομοιάσεις σαν μία φυλακή. Είμαι εγώ, ο εαυτός μου και τα άτομα του πληρώματος ξέροντας από το πρώτο καιρό ότι έχω να παλέψω με τα πάθη μου, είμαι με κάποια άτομα που δεν τα ξέρω και δεν είναι επιλογή μου και η φύση της δουλειάς δεν είναι δουλεύω ένα 8ωρο, το οποίο τελειώνεις και πας σπίτι σου, πας για

καφέ, βόλτα ή για ένα ποτό και ξεχνιέσαι. Είσαι συνέχεια με τα ίδια και τα ίδια άτομα, η προσωπική σου ζωή είναι περιορισμένη... δεν υπάρχει.. έχεις βέβαια το χώρο σου, την καμπίνα σου αλλά περιορίζεσαι σ' αυτά που σου παρέχει. Η διασκέδαση είναι οι ταινίες που, μετά από κάποιο διάστημα, τις είχαμε δει όλες, κανένα βιβλίο και ο υπολογιστής. Λέω καμιά φορά πώς την παλεύανε οι παλαιότεροι που δεν τα είχανε όλα αυτά αλλά αυτοί κάνανε άλλη ζωή. Η μεγαλύτερη δυσκολία που έχεις να αντιμετωπίσεις είναι η στέρηση και δεν μιλάω για την στέρηση από γυναίκες αλλά ότι δεν μπορείς να κάνεις ότι θέλεις, δεν μπορείς να πάρεις τηλέφωνο όποτε θέλεις και ό,τι ώρα θέλεις ένα φίλο, ένα συγγενή σου. Είναι οι ώρες διαφορετικές, είσαι μακριά, επίσης δεν μπορείς να ανοιχτείς εύκολα σ' αυτούς που είναι στο καράβι διότι οι σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων εκεί είναι «με όλους καλά και με κανέναν πολλά-πολλά».

Φιλίες δηλαδή δεν κάνεις;

Μπορείς να κάνεις, ξεχωρίζεις κάποιους που ενδεχομένως να έχεις τα ίδια ενδιαφέροντα και μερικές φορές κρατάνε σαν το στρατό αλλά πάλι μετά χάνεσαι. Ο ναυτικός είναι μια εδώ, μια εκεί οπότε και να θέλεις να βρεις κάποιον ή να σε βρει ίσως να μην μπορεί. Μπορεί να είσαι έξω, αυτός μέσα ή το αντίθετο. Άλλοτε πάλι μπορεί να είστε καλά μέσα αλλά να μείνει ως εκεί.

Σε φουρτούνα ή σε δύσκολη κατάσταση έχεις έρθει; Φοβήθηκες;

Να σου πω την αλήθεια δεν φοβήθηκα χωρίς να το παίζω κάτι, αλλά δε φοβήθηκα ίσως γιατί το κλίμα ήταν τέτοιο. Είχαμε τύχει 12αρι μποφόρ στο Κέιπ Τάουν που είναι μια περιοχή που πιάνει τέτοια κύματα αλλά ξέροντας ότι όσο πιο μεγάλο το καράβι και με τους σωστούς χειρισμούς του είναι δύσκολο να βουλιάξει! Ήταν βλέπεις γκαζάδικο. Φορτίο σε υγρή μορφή μεταφέρει, οπότε και να πάρει νερό δεν έχει τόσο θέμα. Εγώ το διασκέδαζα να σου πω την αλήθεια. Είχε το μπότζι –το κούνημα που λέμε εμείς –αλλά δεν ήταν αυτό το άσχημο κούνημα που έχουν τα επιβατικά, λόγω του συστήματος (stabilizer) που διαθέτουν, το οποίο τείνει να επαναφέρει το πλοίο σε μια μέση κατάσταση αλλά συνήθως είναι λίγο απότομο και μπορεί καμιά φορά να δεις ακόμα και ναυτικό να ζαλίζεται. Το κούνημα είναι πιο απαλό και όσο πιο μεγάλο είναι το πλοίο δεν έχει και τόσο φόβο.

Έχει επικινδυνότητα το επάγγελμα;

Μεγάλη, αν και πλέον για να βουλιάξει ένα καράβι θα είναι από απροσεξία πιο πολύ, από αντίξοες καιρικές συνθήκες (π.χ. να μπει σε έναν τυφώνα), αλλά κυρίως από κάποιο σοβαρό ανθρώπινο λάθος ή από κάποιο σοβαρό πρόβλημα το οποίο δε μπορεί να λυθεί. Αυτό που προσπαθείς είναι να αποφύγεις τα λάθη και πόσο μάλιστα τα μεγάλα λάθη. Αλλά πέρα από αυτό έχει επικινδυνότητα, γιατί έχεις να κάνεις με μηχανήματα, με λαμαρίνες, με σκουριά, λάδια, πετρέλαια, χημικά, οπότε, αν δε

προσέχεις, επόμενο και εύκολο είναι να πάθεις κάτι, όπως να πέσεις, να γλιστρήσεις, να πάθεις κάποιο ατύχημα γενικά! Οπότε προσέχεις για να έχεις, αν και καμιά φορά προσέχεις και πάλι τη παθαίνεις... Με τον καιρό μαθαίνεις όλο και πιο πολύ να προστατεύεσαι. Επίσης η ζέστη στο μηχανοστάσιο πολλές φορές δε παλεύεται. Ένα μέρος του μηχανοστασίου είναι μέσα στην θάλασσα και κάτω από το επίπεδό της. Το πλοίο όσο μέρος του είναι έξω απ' το νερό, άλλο τόσο περίπου είναι μέσα στο νερό. Εκεί, τίποτα να μην κάνεις από δουλειά, μια βόλτα μόνο, έχεις γίνει μούσκεμα, ειδικά αν είσαι σε θερμές περιοχές, δηλαδή στον Ισημερινό, Περσικό Κόλπο, Αφρική. Εκεί είναι λες και είσαι στη κόλαση! Σε τέτοια μέρη πολύ δύσκολα παλεύεται η κατάσταση πέρα του ότι είναι και βαριά η δουλειά.

Αν αρρωστήσεις τι γίνεται έχει γιατρό;

Γιατρό δεν έχει παρά μόνο σε πλοία κρουαζιέρας, αν δε κάνω λάθος. Βέβαια έχεις ένα ιατρείο με αρκετά φάρμακα το οποίο έχουν όλα τα καράβια αλλά αν πάθεις κάτι σοβαρό είναι λίγο μπέρδεμα, οπότε προσέχεις! Σε κάποιες περιπτώσεις, ανάλογα με τη φύση του ατυχήματος, είναι ο πλοίαρχος ή ο γραμματικός (υποπλοίαρχος) που θα σου δώσουν τα βασικά σε πρώτες βοήθειες. Αν πάθεις κάτι σοβαρότερο, καλό θα είναι να είσαι κοντά σε στεριά έτσι ώστε να σε μεταφέρουν άμεσα έξω με κάποιο ταχύπλοο, ελικόπτερο ή να περιμένεις μέχρι να πιάσεις λιμάνι. Γενικά αν είσαι στην μέση του πουθενά, τα πράγματα δυσκολεύουν περισσότερο. Σε διάφορες περιπτώσεις επικοινωνούν με τον Ερυθρό Σταυρό, έτσι ώστε να τους καθοδηγήσουν στο τι πρέπει να κάνουν.

Τόσους μήνες σεξουαλική στέρηση... Για τους ναυτικούς ακούγονται πολλά. Τελικά σεξουαλική εκτόνωση υπάρχει;

Ακούγονται και γίνονται διάφορα. Για τους Φιλιππινέζους, με τους οποίους ας πούμε δουλεύουμε, ξέρω ότι δεν το έχουν και σε τίποτα μερικοί από αυτούς να πάνε με έναν άντρα, δεν είναι ταμπού ή κάτι περίεργο όπως εδώ, ακόμα και παντρεμένος να είναι. Δεν βάζουν ταμπέλες αυτοί. Αν τους πιάσει, μπορεί να κάνουν τα πάντα για να εκτονωθούν. Το λένε στο καράβι: αυτός κάνει τη γυναίκα ή ότι είναι ομοφυλόφιλος, πάμε σ αυτόν...

Είναι εύκολο να έχεις δεσμό ή να είσαι παντρεμένος; Να έχεις κόσμο να σε περιμένει στη στεριά;

Είναι σημαντικό να ξέρεις και να έχεις ανθρώπους που ξέρεις ότι σε περιμένουν. Από την άλλη είναι πολύ δύσκολο. Αν έχεις βρει τον άνθρωπό σου και είναι εντάξει απέναντί σου και εσύ απέναντί του, πιστεύω ότι μπορείς να αντεπεξέλθεις, αλλά 6 μήνες, 7 μήνες μακριά από τα παιδιά και τη γυναίκα σου είναι πολύ δύσκολο για σένα και γι' αυτούς. Εδώ σχέση έχεις και είναι πολύ δύσκολα, πόσο μάλλον τα παραπάνω!

Είσαι πολύ καιρό μέσα στην θάλασσα και ξαφνικά βλέπεις στεριά...

Τα μεγάλα καράβια φορτώνουν ξεφορτώνουν μέσα στην θάλασσα δεν πιάνουν λιμάνια και συνήθως βλέπεις την στεριά με τα κιάλια ή πας σε βιομηχανική περιοχή που δεν προλαβαίνεις να κατέβεις. Στο μηχανοστάσιο επίσης τα φώτα είναι ίδια δεν ξέρεις και δεν έχεις την αίσθηση αν είναι μέρα η νύχτα ή τι ώρα είναι, χάνεις λίγο το χρόνο. Βλέπεις συνέχεια τα ίδια και τα ίδια. Όταν λοιπόν έχεις να δεις στεριά μέρες, μπορεί και μήνες, αναγαλλιάζει η καρδιά σου διότι είναι σαν όαση στην υγρή έρημο.

Όταν τελειώνει το ταξίδι και βγαίνεις σε κάποιο λιμάνι ποιο είναι το πρώτο πράγμα που κάνεις; Για τους ναυτικούς λένε ότι ψάχνουν γυναίκες..

Ψάχνουν αυτά που στερούνται μέσα. Όταν ακούνε ότι έρχεται καράβι και ναυτικοί είναι το σύστημα τέτοιο που σε παίρνουν και σε πάνε απευθείας σε ένα μπουρδέλο, seamen club το λεγόμενο, το οποίο και υπάρχει γι' αυτό το λόγο. Εγώ προσωπικά θέλω να πιω τον καφέ μου ή το ποτό μου, να δω δυο-τρία μέρη στη πόλη, είμαι και λίγο άλλης φιλοσοφίας. Θέλεις ουσιαστικά να κάνεις τα απωθημένα σου. Πράγματα απλά, καθημερινά, που τα ζούμε τώρα που μιλάμε. Εγώ στερήθηκα το πιο απλό πράγμα, μια βόλτα έξω και γύρω μου να έχει κόσμος ή να περπατήσω σε στέρεο έδαφος, κάτι που μπορεί σε κάποιον απ' έξω να ακούγεται παράλογο.

Είσαι μικρός. Δεν νιώθεις ότι στερείσαι πράγματα σε σχέση με άλλα παιδιά της ηλικίας σου; Ότι δεν ζεις;

Σίγουρα στερείσαι πολλά πράγματα σε σχέση με άλλους από το πιο απλό μέχρι το πιο μεγάλο! Καθένας όμως κάνει τις επιλογές του και εφόσον είπα αυτό θα κάνω, έστω για κάποιο διάστημα, θα προσπαθώ να το κάνω καλά και όσο μπορώ καλύτερα.

Τι σου έμαθε η θάλασσα;

Βρίσκεις τον εαυτό σου καλύτερα. Για να βρεις τον εαυτό σου πρέπει να μείνεις μόνος σου, όταν μένεις μόνος σου παλεύεις με τον εαυτό σου, με τα πάθη σου βλέπεις τις αντοχές σου σε διάφορα πράγματα, όπως από την παγωνιά να είσαι στη ζέστη, με τις τόσες διαφορετικές κλιματικές αλλαγές που επικρατούν από χώρα σε χώρα, σκληρή σωματική δουλειά, ψυχολογική πίεση, βλέπεις την κόλαση με τα μάτια σου και προσπαθείς όλα αυτά να τα βάλεις σε μια σειρά και να αντεπεξέλθεις στη κάθε απαίτηση. Η θάλασσα σου μαθαίνει να ξεχνιέσαι, να ξεχνάς, μιας και είναι αλλοπαρμένη και σε συνεπαίρνει. Δεν πρέπει να την εμπιστευτείς διότι είναι πλανεύτρα. Εκεί που είναι ήρεμη αγριεύει και εκεί που είναι άγρια γαληνεύει και σου περνά ανάμεικτα συναισθήματα. Όταν είσαι πάνω στο καράβι, λόγω πίεσης, λες πότε θα σηκωθώ να φύγω, όταν όμως κατέβεις και κάθεις καιρό στη στεριά, λες άντε πότε θα ταξιδέψω φιλοξεχνώντας τα δύσκολα! Είναι μια φάση λίγο σαν στρατός, φυλακή και μοναστήρι μαζί.

Υπάρχει ναυτική γλώσσα;

Ναι, φυσικά υπάρχει! Έχει διαμορφωθεί κατά κάποιο τρόπο παίρνοντας αρκετά στοιχεία από την αγγλική δημιουργώντας ένα σύμπλεγμα μεταξύ αγγλικής-ελληνικής. Υπάρχει και η ναυτική ορολογία όπως σε κάθε επιστήμη. Πολλές φορές συναντάς αυτά τα απλουστευμένα αγγλικά κυρίως επειδή οι παλιοί δε γνωρίζανε καλά την αγγλική και πολλά τα κόβανε ή τα προσαρμόζανε στα μέτρα τους. Για παράδειγμα τα ρέλια είναι τα κάγκελα από το rails, κρένι-α (γερανός-οι) από το cranes. Επίσης δε λες στέντ μπάι (Stand By), λες σταμπάη στα караβίσια αγγλικά και άλλα τέτοια. Με τον καιρό τα μαθαίνεις όλα αυτά λίγο πολύ, θέλοντας και μη.

Πώς βλέπεις το μέλλον σου;

Αβέβαιο από την μία γιατί δε σκέφτομαι να το κάνω μια ζωή! Η μάνα μου όταν πρωτοπήγα δεν ήθελε να πάω γιατί έχουμε το θείο μου που ήταν μηχανικός στα καράβια και τον έχουμε σαν κακό παράδειγμα, γιατί δεν έκανε οικογένεια, άσχετα αν έβγαλε του κόσμου τα λεφτά, δεν κράτησε τίποτα, δεν παντρεύτηκε και δεν άφησε τίποτα πίσω... παίρνει μια σύνταξη τώρα και ζει στο χωριό έχοντας αφήσει πίσω τη ζωή που έκανε.

Τι στόχους έχεις εσύ;

Για την ώρα σκέφτομαι διάφορα, τόσα που στη τελική μπορεί να μην κάνω τίποτα απ' όλα αυτά. Σκέφτομαι να δώσω κατατακτήριες στο Πολυτεχνείο, το οποίο είναι ένα άλλο όνειρό μου, ίσως στο Ανοικτό πανεπιστήμιο, για ένα από τα δύο τμήματα που με ενδιαφέρουν ή να ασχοληθώ με τη μουσική... Γενικά ψάχνομαι με διάφορα σαν ανήσυχο πνεύμα που είμαι...

Φεύγεις αύριο...

Ναι και λέω να κάνω 4 μήνες στο νερό να στο πω έτσι χύμα.

Έχεις ημερολόγιο;

Μ' άρεσε από μικρός να γράφω διάφορα που συνήθως τα κρατούσα σε προσωπικό επίπεδο. Είχα κάνει μια προσπάθεια κάποτε και είχα κρατήσει ημερολόγιο και τώρα φέτος μου ξαναήρθε η επιθυμία, για το 2014, να κάνω το ίδιο. Θα σου πω και τι γίνεται στο ταξίδι μου, αρκεί να έχουμε ίντερνετ και να μιλήσουμε, αλλιώς θα σας δω τον Ιούνιο. Θα προσπαθήσω να σας διαβάσω, όποτε μπορώ και να έχουμε επικοινωνία. Την συνέντευξη, αν μπορείς, βάλ' την μέχρι τον Απρίλιο που έχω τα γενέθλιά μου, θα είναι σαν δώρο για μένα να με διαβάζετε.»*

*Read more at: <http://parallaximag.gr/thessaloniki/prosopa/i-zoes-ton-allon-mana-tha-pao-sta-karav>

Είναι μία πολύ αποκαλυπτική συνέντευξη, ενώ μας δίνει απαντήσεις και σε πολλά από τα ερωτήματα που δόθηκαν και από εμάς στο ερωτηματολόγιο που μοιράστηκε στα πληρώματα κάποιων πλοίων. Αμέσως μετά θα προχωρήσουμε στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων και στο τέλος θα προχωρήσουμε στα συμπεράσματα, με βάση και όλα τα παραπάνω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας

Το έτος 1894 ο Ελληνικός στόλος ανέρχεται στο 1% του παγκόσμιου στόλου και κατείχε τη 13^η θέση στην παγκόσμια ναυτιλία ενώ εκατό χρόνια μετά το ποσοστό ανέρχεται στο 16% του παγκόσμιου στόλου και κατέχει την 1^η θέση στην παγκόσμια ναυτιλία. Μετά το 1830 ο ελληνικός εμπορικός στόλος στηρίχθηκε σε εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα που εδραιώθηκαν στη Μεσόγειο και στην Βόρεια Ευρώπη. Ανταποκρινόμενος στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές σε μια όλο και περισσότερο διεθνή οικονομία, μεταβλήθηκε σε στόλο ελεύθερων φορτηγών πλοίων που εκτελούσε μεταφορές για λογαριασμό τρίτων χωρών μεταφέροντας χύδην φθηνά φορτία.

Τον 19^ο αιώνα τα κεντρικά γραφεία των ελληνικών εμπορικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων είχαν την έδρα τους σε: Οδησσό, Ταϊγάνιο, Βραΐλα, Γαλάτσι, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Πειραιά, Αλεξάνδρεια, Τεργέστη, Λιβόρνο, Μασσαλία, Λονδίνο, Σύρο και Κεφαλονιά. Τα πλοία τους έφεραν τις σημαίες του Ιονίου Κράτους, της Βρετανίας, της Ρωσίας, της Μολδοβλαχίας, της Αιγύπτου, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ελλάδας και οθωμανικού κράτους, της Μάλτας, της Ιερουσαλήμ και της Σάμου.

Κατά τον 20^ο αιώνα τα κεντρικά γραφεία των επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων εδρεύουν σε Πειραιά, Λονδίνο, Νέα Υόρκη, Μόντρεαλ, Μπουένος Άιρες, Μόντε Κάρλο, Παρίσι και Ζυρίχη. Η σημαία δε που επιλέγουν να φέρουν τα ελληνικών συμφερόντων πλοία, τους δύο τελευταίους αιώνες είναι κατεξοχήν ευκαιριακή. Για τον λόγο αυτό όταν γίνεται αναφορά στον στόλο ελληνικών συμφερόντων χρησιμοποιείται ο όρος «ελληνόκτητος» και όχι «ελληνικός». Η διάκριση αυτή είναι κάτι περισσότερο από σχηματική καθώς, τα μέλη των εμπορικών και ναυτιλιακών κοινοτήτων του 19^{ου} και 20^{ου} που έζησαν όλη τους τη ζωή στο εξωτερικό και ήταν Βρετανοί, Αμερικανοί, Ιταλοί ή Αμερικανοί πολίτες διατηρούσαν την ελληνικότητά τους ως καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας τους μέσα από στενούς συγγενικούς και κοινωνικούς κύκλους. Η επιτυχία της ελληνόκτητης ναυτιλίας έγκειται ως ένα βαθμό στο ότι η ταυτότητα εξασφάλισε πρόσβαση στην ανεπίσημη «λέσχη» των Ελλήνων εμπόρων και εφοπλιστών του εξωτερικού.

Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας είναι άμεσα εξαρτημένη από το ελληνικό παροικιακό φαινόμενο του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα και συνδεδεμένη με την ανάπτυξη των ελληνικών εμπορικών οίκων της διασποράς του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, που εξελίχθηκαν στις ναυτιλιακές πολυεθνικές επιχειρήσεις του 20^{ου} αιώνα.

Η ναυτιλία ήταν εκείνη που συνέδεε τις εργασίες των διαφόρων εμπορικών επιχειρήσεων των πολλών εμπορικών κοινοτήτων της ελληνικής διασποράς, όχι μόνο μεταξύ τους αλλά και με την Ελλάδα. Οι τότε караβοκύρηδες και μετέπειτα εφοπλιστές, των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου είναι εκείνοι που εξασφάλισαν τη ροή κεφαλαίου στον ελληνικό χώρο από τον 18^ο έως τα τέλη του 20^{ου} αιώνα. Είναι αυτοί που έχτισαν το διεθνές ναυτιλιακό δίκτυο των Ελλήνων, το οποίο διατήρησε την Ελλάδα ως το σημαντικό κομβικό σημείο των δραστηριοτήτων του, παρόλες τις βάσεις και προσβάσεις στα κύρια ναυτεμπορικά κέντρα του εξωτερικού.⁸

Μέσα στο διάβα των αιώνων η Ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς και έφτασε σήμερα να είναι η ισχυρότερη ναυτιλία του πλανήτη, με τον μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως.

Κατά την διάρκεια του 19^{ου} αιώνα οι Έλληνες του Ιονίου και του Αιγαίου ανέπτυξαν ισχυρά εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα που διακινούσαν το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

Τον 20ο αιώνα επήλθαν πολλές αλλαγές με σημαντικότερη τη μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα σιδερένια ατμόπλοια. Όμως ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος αποδεκάτισε τον Ελληνικό στόλο, ο οποίος από τα 475 ατμόπλοια που αριθμούσε στην αρχή του πολέμου, βρέθηκε με λιγότερα από τα μισά κατά τη λήξη του (205 πλοία).

Παρ' όλ' αυτά, η Ελληνική ναυτιλία σιγά-σιγά ανάρρωσε, παραμένοντας σταθερά στην 9η θέση στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Το ξεκίνημα όμως του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το 1939 θα προκαλέσει νέες αρνητικές έως και καταστροφικές εξελίξεις όχι μόνο για την χώρα αλλά και για τον ελληνικό εμπορικό στόλο.

Η ελληνική ναυτιλία βγαίνει από τον πόλεμο με μεγάλες απώλειες και η αντικατάσταση των πλοίων που είχαν χαθεί, μετά τη λήξη του Πολέμου, ήταν πολύ δύσκολη, καθώς οι περισσότερες ναυπηγικές εγκαταστάσεις σε όλο τον κόσμο είχαν καταστραφεί. Ελάχιστα πλοία, κυρίως μεγάλης ηλικίας, είχαν καταφέρει να γλιτώσουν από την καταστροφή. Μοναδική εξαίρεση, ο τεράστιος εφεδρικός στόλος των ΗΠΑ, αποτελούμενος από πλοία τύπου Λίμπερτυ και Βίκτορυ, καθώς και από δεξαμενόπλοια τύπου T2.

Ωστόσο, μέσα από αυτή τη μεγάλη καταστροφή θα γεννηθεί και το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα. Ο εφεδρικός στόλος από Λίμπερτυ και Βίκτορυ των ΗΠΑ αποτέλεσε για τους Έλληνες πλοιοκτήτες την χρυσή ευκαιρία να επανέλθουν στο ναυτιλιακό στίβο και να θέσουν τις βάσεις του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα. Τα πλοία αυτά έδωσαν στην ελληνική ναυτιλία το έναυσμα

8 Τζελίνα Χαρλαύτη (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19ος – 20ος Αιώνας*, Εκδόσεις Νεφέλη

που χρειαζόταν για να διεκδικήσει τα ινία της διεθνούς ναυτιλίας, κάτι που κατάφερε το 1982 με στόλο 4.257 πλοίων.⁹

⁹ Πηγή : <http://www.isalos.net/greek-shipping/ellines-tis-naftilias/to-elliniko-naftiliako-paradeigma/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Η Ελληνική Ναυτιλία Σήμερα

Σήμερα η ελληνόκτητη ναυτιλία, αυξάνει το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο μεγαλώνοντας την απόστασή της από τους κυριότερους ανταγωνιστές της.

Όπως αναφέρεται στην τελευταία έκθεση «The Review of Maritime Transport 2017» της UNCTAD, στις αρχές του 2017 (Ιανουάριος 2017) το ποσοστό του ελληνόκτητου, ως τμήμα του παγκόσμιου στόλου, ανήλθε στο 16,71% με βάση υπολογισμού τους dwt (dead-weight tonnage), έναντι ποσοστού 16,36% που κατείχε το 2016 και 15,53% στις αρχές του 2009 όταν η κρίση άρχισε να επηρεάζει και την παγκόσμια ναυτιλία. Όλα αυτά τα χρόνια ο ελληνόκτητος στόλος διατήρησε την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, αλλά και μεγάλωσε επί πλέον το μερίδιό του.

Σύμφωνα με τα ετήσια στοιχεία της Unctad, που βασίζονται στη βάση δεδομένων των Clarksons Research, τον Ιανουάριο του 2016 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 4.136 πλοίων, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 293.087.231 dwt, ενώ τον Ιανουάριο του 2017 τα πλοία αριθμούσαν σε 4.199, μεταφορικής ικανότητας 308.836.933 dwt.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω μέσα σε έναν χρόνο ο υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλος αύξησε το ποσοστό του στον κλάδο, ενώ από τις άλλες τρεις μεγάλες ναυτιλιακές δυνάμεις που ακολουθούν, Ιαπωνία, Κίνα και Γερμανία, η Ιαπωνία και η Γερμανία έχασαν μερίδιο αγοράς. Οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν με τον καλύτερο τρόπο την αρνητική συγκυρία ενδυναμώνοντας την παρουσία τους στον κλάδο.

Ειδικότερα, η Ιαπωνία, η οποία κατέχει τη δεύτερη θέση στην παγκόσμια κατάταξη, το 2016 είχε μερίδιο αγοράς στον παγκόσμιο στόλο 12,78%, το 2017 το μερίδιο που κατείχε ήταν 12,1%, ενώ την 1η Ιανουαρίου του 2009 είχε μερίδιο 15,68%.

Η Κίνα η οποία βρίσκεται στην τρίτη θέση και συνεχώς αυξάνει τη δύναμη του στόλου της, τον Ιανουάριο του 2017 είχε μερίδιο 8,95% στον παγκόσμιο στόλο, έναντι 8,87 το 2016 και 8,40% το 2009.

Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Γερμανία με 6,06% μερίδιο το 2017, έναντι 6,65% το 2016 και 9,50% το 2009.

Να σημειωθεί ότι στον στόλο της Κίνας δεν προσμετράται ο στόλος του Χονγκ Κονγκ, ο οποίος εάν προστεθεί στο ποσοστό που κατέχει η Κίνα τότε θα βρίσκεται στη δεύτερη θέση της παγκόσμιας κατάταξης με μερίδιο 14%, καθώς ο εμπορικός στόλος του Χονγκ Κονγκ είχε μερίδιο 5,06% το 2017, έναντι 4,88% το 2016 και μόλις 3,05% το 2009. Είναι προφανές ότι μόνο η Κίνα μπορεί να «απειλήσει» την πρωτιά της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Κατά την ίδια περίοδο, τον Ιανουάριο 2017, σημειώθηκε μικρή μείωση στον αριθμό των υπό ελληνική σημαία πλοίων (πλοία 1.000 gt και άνω), ενώ αντίθετα αυξήθηκε το μερίδιο των ξένων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο.

Έτσι ενώ κατά το 2009 το ποσοστό των ξένων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο ανέρχονταν στο 68,82%, το 2016 ανήλθε στο 77,92%, για να φτάσει το 2017 στο 78,76%. Αυτό οφείλετε, σύμφωνα με παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς, ότι το τελευταίο διάστημα έχουν ενταθεί τα γραφειοκρατικά προβλήματα γύρω από την ελληνική σημαία.¹⁰

¹⁰ Πηγή : <https://m.naftemporiki.gr/story/1292111/protos-kai-me-diafora-o-ellinoktitos-stolos>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Ανάλυση Αποτελεσμάτων των Ερωτηματολογίων

Ξεκινώντας από την αρχική ερώτηση του φύλλου, βλέπουμε ότι οι απαντήσεις που πήραμε είναι από άντρες, με μοναδική μία εξαίρεση που ήταν από γυναίκα. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί εύκολα εάν παρατηρήσουμε την κατανομή των δύο φύλων στα επαγγέλματα που προτιμώνται. Η γυναικεία παρουσία στο χώρο της ναυτιλίας είναι πολύ περιορισμένη. Η συντριπτική πλειοψηφία των ανθρώπων που δουλεύουν στη θάλασσα είναι άντρες.

Αυτό φυσικά μπορεί να εξηγηθεί. Η δυσκολία και η ιδιομορφία του επαγγέλματος δικαιολογούν την απουσία της γυναίκας. Θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο σε μία γυναίκα που θέλει να κάνει οικογένεια και παιδιά, να ακολουθήσει ένα τέτοιο επάγγελμα. Σε καμία περίπτωση δεν υποστηρίζουμε ότι είναι εύκολο για τον άντρα, ο οποίος όπως θα παρατηρήσουμε στις απαντήσεις που δίνει πιο κάτω στην έρευνα δυσκολεύεται κι αυτός σε αυτό το κομμάτι, όμως για την γυναίκα από πρακτικής πλευράς πολλές φορές θα ήταν αδύνατο. Επίσης και το ότι θα πρέπει να δουλέψει και να εξελιχθεί σε ένα καθαρά ανδροκρατούμενο επάγγελμα, με ότι συνεπάγεται αυτό, θα είναι ένας επιπλέον ανασταλτικός παράγοντας για μία γυναίκα.

Η γυναίκα που έχει απαντήσει στο ερωτηματολόγιο ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 56-65 και είναι απόφοιτος ΤΕΙ. Δεν μας αποκαλύπτει περισσότερα στοιχεία όσον αφορά τον χρόνο που είναι στο συγκεκριμένο επάγγελμα, όπως και τη θέση την οποία κατέχει στο πλοίο, πιθανώς γιατί θα ήταν εύκολο να εντοπιστεί το άτομο που απάντησε στο ερωτηματολόγιο, μια και προφανώς είναι πολύ περιορισμένη η γυναικεία παρουσία και δεν θέλει να εκτεθεί.

Στην ερώτηση πόσο ευχαριστημένη είστε από την θέση που κατέχετε, η απάντηση είναι αρκετά. Δεν φαίνεται να την δυσκολεύει η πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα παρά μόνο λίγο, και επιλέγει να μην απαντήσει στην ερώτηση του ποια είναι η μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίζει κατά την παραμονή της στο πλοίο, καθώς και τι θα άλλαζε εάν της δινόταν η δυνατότητα.

Το ότι δεν απαντάει αυτές τις ερωτήσεις βέβαια, γεννά και το ερώτημα μήπως δεν εργάζεται πάνω στο πλοίο, αλλά ότι ίσως είναι σε μία άλλη θέση; Συνεχίζει λέγοντας ότι είναι αρκετά δύσκολη η μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους της, πράγμα που αντικρούει το πιο πάνω συμπέρασμα ως προς το πού, δουλεύει. Οι σχέσεις με του συναδέλφους στο πλοίο περιγράφονται ως αρκετά καλές.

Θεωρεί ότι οι συνθήκες διαμονής και εργασίας επηρεάζουν αρκετά στις διαπροσωπικές της σχέσεις με τους συναδέλφους, ενώ νοιώθει και αρκετή ψυχολογική πίεση να της ασκείται από τους συναδέλφους της.

Περιγράφει ως αρκετά καλή την επικοινωνία με τους ανωτέρους της στο πλοίο, ενώ νοιώθει να της ασκείται και πολύ ψυχολογική πίεση από αυτούς. Νομίζει ότι η κεντρική διοίκηση ενδιαφέρεται αρκετά για τα προβλήματα και την επίλυσή τους, ενώ βρίσκει πολύ καλή την σχέση εργασίας-αμοιβής. Δηλώνει πως είναι αρκετά ευχαριστημένη από την εργασία της και ότι εάν της δινόταν η ευκαιρία υπό καλές συνθήκες να αλλάξει επάγγελμα, είναι πολύ πιθανό να το έκανε.

Τέλος βρίσκει πολύ πιθανό να προτείνει σε κάποιον να δουλέψει εκεί που δουλεύει και η ίδια. Ασχοληθήκαμε χωριστά με τη περίπτωση της γυναίκας, διότι είναι η μοναδική περίπτωση γυναίκας που απάντησε στο ερωτηματολόγιο, και θα δούμε πιο κάτω εάν οι απαντήσεις της έχουν διαφορές με αυτές που δίνουν οι άντρες, εάν και δεν θα μπορέσουμε να έχουμε ένα ασφαλές αποτέλεσμα μια και θα έπρεπε να έχουμε περισσότερο δείγμα για να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα. Έτσι θα ασχοληθούμε με αυτό μόνο αναφορικά.

Συνεχίζοντας την ανάλυση να πούμε ότι από το δείγμα 24 ατόμων η μία, όπως αναφέραμε και πιο πάνω ήταν γυναίκα και οι 23 ήταν άνδρες. Επιθυμία μας ήταν η συλλογή περισσότερων ερωτηματολογίων, ώστε να έχουμε ένα πιο ασφαλές συμπέρασμα, αλλά δεν στάθηκε δυνατό να μάς απαντήσουν περισσότεροι άνθρωποι.

Από τους 23 άντρες, η μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα είναι νέοι, ηλικίας 26-35, δηλαδή 41,7 %. Από τους 10 που έχουμε σε αυτό το ηλικιακό γκρουπ, οι 4 έχουν τελειώσει ΑΕΙ, οι 5 ΤΕΙ, και ένας μόνο απόφοιτος Λυκείου.

Επίσης σε ηλικία μικρότερη από αυτή, δηλαδή 18-25, βρίσκεται μόνο 1 άτομο, απόφοιτος ΑΕΙ.

Αυτό μας δίνει την εικόνα ότι η συντριπτική πλειοψηφία των αντρών που δουλεύουν στα πλοία και είναι νέοι σε ηλικία από 18-35, είναι μορφωμένοι και έχουν τελειώσει ΑΕΙ και ΤΕΙ, σε ποσοστό 91%, ενώ επί του γενικού συνόλου των 23 αντρών αυτοί που έχουν ανώτερη μόρφωση και είναι απόφοιτοι ΑΕΙ και ΤΕΙ είναι το 70,9 %.

Οι νέοι που πιάνουν δουλειά και απασχολούνται στο χώρο της ναυτιλίας είναι μορφωμένοι στο μεγαλύτερο ποσοστό. Στην ηλικιακή ομάδα από 56 και άνω έχουμε εκτός από την μία γυναίκα την οποία αναφέραμε πιο πάνω, η οποία είναι από 56-65, και έναν άντρα που δηλώνει από 66 και άνω. Και οι δύο αυτοί είναι απόφοιτοι ΤΕΙ σε μία εποχή που δεν συνηθίζονταν τόσο πολύ να σπουδάζουν όσο στη σημερινή. Δυστυχώς δεν έχουμε μεγαλύτερο δείγμα να μελετήσουμε ώστε να δούμε εάν και οι μεγαλύτεροι που δουλεύουν σε τέτοια επαγγέλματα είναι ανώτερου μορφωτικού επιπέδου και έτσι δεν θα επεκταθούμε άλλο σε αυτό.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι στο δείγμα μας δεν υπάρχει κανένας πολύ χαμηλού μορφωτικού επιπέδου, δηλαδή απόφοιτος Γυμνασίου, όπως και κανείς που να έχει μεταπτυχιακό ή διδακτορικό τίτλο σπουδών. Ακόμη και οι πλοίαρχοι που έχουν απαντήσει, έχουν πτυχίο ΑΕΙ, χωρίς άλλο ανώτερο πτυχίο στις σπουδές τους. Το 12,5 % το δείγματος είναι απόφοιτοι λυκείου. Αυτό δείχνει ένα υψηλό επίπεδο, τουλάχιστον όσον αφορά την μόρφωση.

Αρκετά είναι και τα άτομα τα οποία βρίσκονται από 36-45 ετών. Πολλοί ξεκινούν το επάγγελμα του ναυτικού σκοπεύοντας να μην το συνεχίσουν για πάντα λόγω της φύσης της δουλειάς, αλλά τελικά καταλήγουν να το κάνουν ίσως και μέχρι τη σύνταξή τους. Αυτό το είδαμε και στη συνέντευξη του Γιώργου η οποία βρίσκεται και πιο πάνω, αλλά από τα αποτελέσματα που έχουμε βλέπουμε ότι στην μέση ηλικία των 36-45 ετών που ίσως είναι τα πιο δημιουργικά χρόνια στη ζωή κάποιου, έχουμε ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό αντρών, 7 απαντήσεις, ήτοι το 29,2 % των ερωτηθέντων. Από τους 7, οι έξι είναι απόφοιτοι ΤΕΙ ενώ ένας είναι απόφοιτος ΑΕΙ.

Τέλος τα άτομα που βρίσκονται στην ηλικία των 46-55 είναι τέσσερα, δηλαδή το 16,7 % των ερωτηθέντων. Οι δύο είναι απόφοιτοι Λυκείου, ένας απόφοιτος ΑΕΙ, και ένας απόφοιτος ΤΕΙ.

Η μόρφωση των περισσότερων εκ των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι ΤΕΙ, 13 άτομα από δείγμα 24, δηλαδή 58,3 %, απόφοιτοι ΑΕΙ 7 άτομα, δηλαδή το 29,2% και τέλος απόφοιτοι Λυκείου 3 άτομα, δηλαδή το 12,5% του δείγματος.

Προχωρώντας στην επόμενη ερώτηση που αφορά τον χρόνο άσκησης του συγκεκριμένου επαγγέλματος, παρατηρούμε ότι οι περισσότεροι έχουν πολλά χρόνια στο επάγγελμα, με περισσότερο χρόνο παραμονής τα 18 και τα 17 χρόνια. Το άτομο που δηλώνει 18 χρόνια στο επάγγελμα ανήκει στην ηλικιακή ομάδα από 36-45, ενώ δύο άτομα που δηλώνουν γύρω στα 17 χρόνια, είναι ο ένας 36-45 και ο άλλος 46-55.

Από εκεί και μετά υπάρχουν πολλές απαντήσεις, οι περισσότερες είναι πάνω από 10 χρόνια, ενώ οι 8 είναι κάτω. Το λιγότερο που έχει δηλώσει κάποιος είναι 12 μήνες, ο οποίος είναι και ο πιο νέος στην ηλικία 18-25, ενώ ο αμέσως επόμενος είναι 2 χρόνια, και είναι 26-35 ετών. Γενικά οι περισσότεροι έχουν αρκετά χρόνια στο επάγγελμα, οπότε και οι απαντήσεις τους στις επόμενες ερωτήσεις είναι πιο έγκυρες.

Στην 5^η ερώτηση σχετικά με την θέση που κατέχουν στο πλοίο έχουμε, πέντε πλοίαρχους, τέσσερις υποπλοίαρχους, έναν ανθυποπλοίαρχο, έναν δόκιμο πλοίαρχο/μηχανικό, πέντε α' μηχανικούς, έξι β' μηχανικούς, και έναν γ' μηχανικό. Η μία γυναίκα που απάντησε, δεν έχει απαντήσει σε αυτή την ερώτηση.

Από τους πέντε πλοίαρχους, οι 3 είναι απόφοιτοι ΑΕΙ, ο ένας απόφοιτος ΤΕΙ και ένας απόφοιτος Λυκείου. Αυτός που είναι απόφοιτος Λυκείου όμως έχει 13 έτη στο επάγγελμα και ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 46-55. Αυτός που είναι απόφοιτος ΤΕΙ έχει

και αυτός πολλά έτη στα πλοία, περισσότερα από τον προηγούμενο, 17,5 περίπου, και είναι λίγο μικρότερος σε ηλικία, μια και είναι ανάμεσα στα 36-45. Οι υπόλοιποι πλοίαρχοι που είναι απόφοιτοι ΑΕΙ έχουν από αρκετά έως και πιο λίγα χρόνια υπηρεσίας και ανήκουν και αυτοί σε διάφορες ηλικίες.

Το συμπέρασμα που βγάζουμε εδώ είναι ότι δεν χρειάζεται απαραίτητα να είσαι απόφοιτος πανεπιστημίου για να γίνεις πλοίαρχος.

Προχωρώντας στην έκτη ερώτηση κατά πόσο είναι ευχαριστημένος κάποιος από τη θέση που κατέχει, παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό είναι πάρα πολύ και πολύ ευχαριστημένοι μια και κατέχουν μαζί το 83,4 %, μοιρασμένο εξίσου στις απαντήσεις πάρα πολύ και πολύ. Έτσι έχουμε 10 απαντήσεις που είναι πάρα πολύ ευχαριστημένοι με τη θέση τους, 10 που είναι πολύ, και 5 που είναι αρκετά. Η μία απάντηση που ανήκει στη γυναίκα, είναι αρκετά ευχαριστημένη από τη θέση της, χωρίς όμως να μας έχει πει τι θέση έχει. Και έχουμε μόλις ένα 16,7 % με απάντηση αρκετά και καμία απάντηση λίγο ή καθόλου.

Αυτό δείχνει ότι γενικά είναι ευχαριστημένο το πλήρωμα από τη θέση που κατέχει στο πλοίο και δεν θα ήθελε να αλλάξει.

Στην έβδομη ερώτηση για τη δυσκολία της πολύμηνης παραμονής του ναυτικού στη θάλασσα, οι απαντήσεις είναι μοιρασμένες. Έχουμε 5 απαντήσεις πάρα πολύ, 6 απαντήσεις πολύ, 7 απαντήσεις αρκετά, 5 απαντήσεις λίγο και μία απάντηση καθόλου. Το ποσοστό εδώ είναι διαφορετικό από πριν και έχουμε 20,8% πάρα πολύ, 25% πολύ, 29,2% αρκετά, 20,8% λίγο και μόλις 4,2% καθόλου.

Συμπερασματικά βλέπουμε ότι είναι πολύ υποκειμενικό το πόσο δυσκολεύεται ο καθένας και δεν υπάρχει ένα σταθερό μοτίβο στις απαντήσεις. Οι περισσότεροι δυσκολεύονται αρκετά από τη μακρά παραμονή στη θάλασσα, αλλά είναι αρκετοί και αυτοί που δυσκολεύονται λίγο. Συνολικά πάντως, οι απαντήσεις πολύ και πάρα πολύ είναι λίγο λιγότερες από το μισό. Άρα είναι ασφαλές να συμπεράνουμε ότι μία αντικειμενική δυσκολία του επαγγέλματος του ναυτικού είναι η μακρά διαμονή στη θάλασσα.

Στην επόμενη ερώτηση παραμένουμε στα πλαίσια της δυσκολίας του επαγγέλματος με την ερώτηση ποια είναι η μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίζουν κατά την παραμονή στο πλοίο. Εδώ υπάρχουν ποικίλες απαντήσεις, με αυτή της απόστασης από την οικογένεια, τους φίλους και τα αγαπημένα πρόσωπα να υπερτερεί. Έχουμε συγκεντρώσει εφτά τέτοιες απαντήσεις και ακολουθεί η μοναξιά με 2 απαντήσεις. Στο ίδιο πλαίσιο κυμαίνεται και η απάντηση των ανθρωπίνων σχέσεων, ενώ κάποιος αναφέρει και το στρες και άλλο τη ρουτίνα και την δυσκολία κατανόησης. Κάποιος άλλος αναφέρει τις συνθήκες εργασίας και το καλύτερο μέλλον, ενώ κάποιος συνάδελφός του αναφέρει τις περιορισμένες επιλογές που έχει κάποιος επάνω στο

πλοίο. Ένας το χαρακτηρίζει σαν την έλλειψη όλου του τρόπου ζωής και των συνηθειών στη στεριά. Τέλος κάποιος λέει κανένα.

Θα θέλαμε να επικεντρωθούμε σε δύο απαντήσεις που μιλούν για τις δυσκολίες στο πρόγραμμα και στη ζωή επάνω στο πλοίο και στην έλλειψη εμπειρίας του πληρώματος. Κι αυτό γιατί το να σου λείπουν τα αγαπημένα σου πρόσωπα ή ζωή στη στεριά, όπως και όλα που αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι πράγματα αναμενόμενα και που δεν βελτιώνονται παρά μόνο με την παραμονή περισσότερο χρόνο εκτός πλοίου.

Οι δύο συγκεκριμένες απαντήσεις αφορούν την φύση της δουλειάς και τις δυσκολίες που παρουσιάζονται σε αυτή από διάφορους παράγοντες. Η δυσκολία που σου προκαλεί ο συνάδελφος που δεν ξέρει να κάνει καλά τη δουλειά του με αποτέλεσμα να επηρεάζει και την δική σου δουλειά, είναι κάτι που μπορεί εάν εντοπιστεί, να αντιμετωπιστεί κιόλας. Επίσης το πρόγραμμα και πως κατανέμονται οι δουλειές και η ρουτίνα ενός πλοίου επίσης μπορεί να βελτιωθεί εάν εντοπιστεί τι συγκεκριμένα προκαλεί το πρόβλημα. Επομένως θα μπορούσε η διοίκηση να μοιράσει ανώνυμα ερωτηματολόγια σχετικά με το ποια συγκεκριμένα είναι τα προβλήματα του προσωπικού και τι θα μπορούσε να αλλάξει ώστε να βελτιθούν και να λυθούν πιθανόν αυτά. Σίγουρα από μία τέτοια ενέργεια θα προέκυπταν και άλλα θέματα που τώρα δεν καταγράφηκαν, γιατί οι περισσότεροι εστίασαν στην έλλειψη των δικών τους ανθρώπων και των συνηθειών τους εκτός πλοίου. Εάν η ερώτηση αφορούσε τα προβλήματα μέσα στο πλοίο θα έβγαιναν πολύ χρήσιμα συμπεράσματα. Επίσης, για να μην υπάρχει ο φόβος να εντοπιστεί αυτός που δίνει μία συγκεκριμένη απάντηση, θα μπορούσε να σταλεί σε πολλά πλοία και οι απαντήσεις να δοθούν όλες μαζί, ώστε να μην υπάρχει φόβος να εντοπιστεί αυτός που την έδωσε, ώστε να μην φοβάται ο άλλος να πει τι πραγματικά πιστεύει.

Στην ένατη ερώτηση τι θα αλλάζατε εάν σας δινόταν η δυνατότητα, υπάρχουν επίσης πολλές διαφορετικές απαντήσεις. Αρκετές αναφέρονται στο χρόνο συμβολαίου και στο χρόνο παραμονής στο πλοίο. Οι περισσότεροι θέλουν πιο μικρά συμβόλαια, ώστε να είναι περισσότερο στη στεριά και μόνο ένας αναφέρει ότι θα ήθελε να είναι συνεχόμενη η παραμονή του στο πλοίο για παράδειγμα για 8 μήνες και τον υπόλοιπο καιρό στη στεριά. Προφανώς εννοεί να μην γίνονται πολλά μικρά συμβόλαια κατά τη διάρκεια της χρονιάς, αλλά ένα μεγάλο. Επίσης κάποιος αναφέρει ότι θα του άρεσε να έχει μόνιμη σχέση εργασίας. Η επικοινωνία με τη στεριά και τους δικούς τους είναι ένα θέμα επίσης που συναντάται στις απαντήσεις του τι θα άλλαζε κάποιος εάν μπορούσε. Υπάρχει προφανώς πρόβλημα στην επικοινωνία και δεν γίνεται όπως θα το επιθυμούσαν.

Οι υπόλοιποι θα άλλαζαν πράγματα που αφορούν τη δουλειά τους. Ένας αναφέρει ότι θα ήθελε να είναι καπετάνιος! Ένας άλλος ότι δεν θα ήθελε να υπηρετήσει στο στρατό. Ένας άλλος που είναι καπετάνιος στο πλοίο αναφέρει ότι θα άλλαζε τη

διανομή των νομικών ευθυνών. Μερικοί αναφέρουν ότι θα άλλαζαν το μισθό, αλλά επειδή υπάρχει πιο κάτω σχετική ερώτηση με απαντήσεις, δεν θα επεκταθούμε εδώ σε αυτό. Δύο δεν θα άλλαζαν τίποτα. Ένας δεύτερος μηχανικός που κάνει αυτή τη δουλειά εδώ και 7,5 χρόνια, αναφέρει ότι θα έκανε τη δουλειά περισσότερο στα πιο σημαντικά σημεία και θα προσπαθούσε οι κανονισμοί να έχουν πραγματική αξία και να μπορούν να εφαρμοστούν στο πλοίο, έχοντας κατά νου την ασφάλεια, το περιβάλλον και τη ζωή στο πλοίο. Αυτό υπονοεί ότι οι κανονισμοί δεν είναι πάντα γραμμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να εφαρμοστούν στην πράξη και δεν αφορούν πάντα τα πιο σημαντικά πράγματα και τον τρόπο που αυτά επηρεάζουν τον ιδιαίτερο τρόπο ζωής και εργασίας επάνω στο πλοίο. Η απάντησή του είναι εξαιρετικά ενδιαφέρουσα γιατί είναι ο μόνος που αναφέρεται στους κανονισμούς και σε τι αφορούν και πως εφαρμόζονται.

Οι αναφορές που αφορούν την φύση της δουλειάς, πέρα από αυτό που είπαμε πιο πάνω που αφορά την καλύτερη επικοινωνία και το ίντερνετ, χωρίζονται σύμφωνα με τις απαντήσεις σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη αφορά την συμπεριφορά και την αλληλεπίδραση με τους συναδέλφους, και η δεύτερη τη φύση της δουλειάς. Όπως για παράδειγμα ένας αναφέρει ότι θα ήθελε να υπάρχει περισσότερος χρόνος ώστε να αποσυμφορίζετε το μυαλό από την μία δραστηριότητα στην επόμενη. Αυτό σημαίνει ότι πιέζεται και δεν προλαβαίνει να αδειάσει το μυαλό του και να είναι καθαρό πριν κάνει κάτι άλλο, ώστε να αποφευχθούν και τυχόν λάθη.

Ένας άλλος αναφέρει ότι θα ήθελε πιο εξειδικευμένο και καταρτισμένο το προσωπικό και ένας τρίτος ότι θα ήθελε η ανάθεση των ρόλων και των καθηκόντων να γίνεται με καλύτερο τρόπο. Επίσης κάποιος αναφέρει τη μόρφωση του προσωπικού και κάποιος τη βελτίωση του φαγητού.

Έχουμε αφήσει για το τέλος τα προβλήματα συμπεριφοράς, τα οποία κατά τη γνώμη μας είναι και τα πιο δύσκολα να αντιμετωπιστούν. Όταν σε ένα χώρο κλειστό υπάρχουν τόσο διαφορετικοί χαρακτήρες που καλούνται να συνυπάρξουν και να συνεργαστούν για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, δημιουργούνται προβλήματα που είναι δύσκολο να αντιμετωπιστούν. Υπάρχουν μερικοί που αναφέρουν ότι θα άλλαζαν την συμπεριφορά κάποιων και τον τρόπο σκέψης τους. Αυτό είναι ένα πολύ δύσκολο πρόβλημα γιατί αφορά σε ανθρώπινους χαρακτήρες. Η συμπεριφορά μας καθορίζεται από ένα σύνολο παραγόντων, πολλοί από τους οποίους είναι εξαιρετικά δύσκολο να ελεγχθούν πριν από τη συνεργασία μας με τους άλλους. Η διάρκεια της συνεχόμενης αυτής συνεργασίας, είναι ένας ακόμη επιβαρυντικός παράγοντας.

Ένας συγκεκριμένος από το δείγμα των απαντήσεων, δείχνει να έχει πολλά προβλήματα επικοινωνίας και θέματα με τη συμπεριφορά των άλλων. Εάν και λίγα χρόνια στο επάγγελμα, καθώς δηλώνει ότι το εξασκεί μόλις 2 χρόνια, και παρά το νεαρό της ηλικίας του, καθώς είναι από 26-35, σε όλες του τις απαντήσεις φαίνεται η

δυσκολία του στο κομμάτι της συμπεριφοράς και της επικοινωνίας με τους συναδέλφους του. Είναι απόφοιτος ΑΕΙ και είναι 3^{ος} μηχανικός. Δηλώνει ότι νοιώθει μεγάλη πίεση από τους ανωτέρους του, νοιώθει να τον δυσκολεύει πάρα πολύ η μακρά διαμονή και συνύπαρξη στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους του, και ότι εάν μπορούσε και του δινόταν η δυνατότητα να αλλάξει δουλειά θα το έκανε. Από τις απαντήσεις του είναι ασφαλές να συμπεράνουμε ότι το κάνει μόνο επειδή είναι ικανοποιημένος από το μισθό, καθώς στις υπόλοιπες εμφανίζεται πολύ πιεσμένος και προβληματισμένος από τους υπόλοιπους. Στην ερώτηση πόση ψυχολογική πίεση αισθάνεται ότι του ασκείται από τους ανωτέρους του, απαντάει πάρα πολύ. Ενώ για το πόσο ενδιαφέρονται από την κεντρική διοίκηση για τα προβλήματά του και την επίλυσή τους, η απάντησή του είναι «αρκετά». Αυτό δείχνει ότι πιστεύει ότι θα μπορούσαν να ενδιαφερθούν περισσότερο και να προσπαθήσουν περισσότερο να τα λύσουν. Δεν είναι σίγουρο μετά από τόση πίεση για πόσο μεγάλο χρονικό διάστημα θα μπορούσε ο συγκεκριμένος άνθρωπος να κάνει αυτό το επάγγελμα. Επίσης θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει κάποιος ειδικός που θα μπορούσαν να αποταθούν οι εργαζόμενοι που έχουν θέματα να λύσουν, ώστε να τους βοηθάει να τα αντιμετωπίσουν. Όχι απαραίτητα επάνω στο πλοίο, αλλά όταν θα ξεμπαρκάρουν να πηγαίνουν σε αυτόν. Επίσης και όταν είναι στο πλοίο και αισθάνονται την πίεση και δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν μόνοι τους, θα μπορούσαν να υπάρχουν συγκεκριμένες ημέρες και ώρες που θα μπορούσαν να αποταθούν σε αυτόν με άλλους τρόπους επικοινωνίας, ώστε να τους βοηθήσει και να του ξαλαφρώσει και να αντέξουν μέχρι την επιστροφή τους.

Λόγω της φύσης του επαγγέλματος, θα βοηθούσε σίγουρα να υπάρχει από την εταιρεία αυτός ο ειδικός που θα ήταν διαθέσιμος για τους εργαζομένους και έτσι δεν θα δίσταζαν να ζητήσουν βοήθεια και υποστήριξη για οικονομικούς λόγους. Θα ήταν ίσως ένα επιπλέον κίνητρο και ένα μαξιλαράκι ασφαλείας για όσους αισθάνονται να πιέζονται και να επιζητούν λύσεις σε διάφορα θέματα που δημιουργούνται στους ίδιους και στους γύρω τους λόγω της δουλειάς τους.

Προχωρώντας στη δέκατη ερώτηση του πόσο δυσκολεύει η μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους, έχουμε επίσης πολλές διαφορετικές απαντήσεις.

Δύο απάντησαν πάρα πολύ, ποσοστό 8,3%, ανάμεσά τους και αυτός για στον οποίο αναφερόμασταν ακριβώς πιο πάνω. Πέντε απάντησαν πολύ, δηλαδή το 20,8% που είναι η τρίτη σε προτιμήσεις απάντηση. Επτά απάντησαν αρκετά, ποσοστό 29,2% και οκτώ απάντησαν λίγο, το μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων στη συγκεκριμένη ερώτηση, δηλαδή 33,3%. Τέλος, καθόλου έχουμε δύο απαντήσεις, ποσοστό 8,3%, όσο δηλαδή και το πάρα πολύ.

Οι περισσότεροι απάντησαν ότι δεν δυσκολεύονται ή δυσκολεύονται αρκετά. Στα δύο άκρα πάρα πολύ και καθόλου έχουμε από δύο απαντήσεις. Και πολύ έχουμε πέντε

απαντήσεις, οι οποίες είναι αρκετές για να μην αναφερθούμε σε αυτές. Το περίεργο είναι ότι η γυναίκα που είναι μόνο μία στην ερώτηση αυτή έχει απαντήσει αρκετά, που σημαίνει ότι δυσκολεύεται λιγότερο από άλλους συναδέλφους της άντρες, πράγμα που θα περίμενες ότι θα ήταν αντίστροφα.

Το πολύ, καθώς και το πάρα πολύ, το είπαν στη συντριπτική τους πλειοψηφία μηχανικοί. Έχουμε εκτός από ένα καπετάνιο και ένα επικεφαλής αξιωματικό, τους υπόλοιπους πέντε να είναι μηχανικοί διαφόρων βαθμίδων. Επίσης, εκτός από την μία περίπτωση που αναφέραμε πιο πάνω, όλοι έχουν πολλά χρόνια που εξασκούν αυτό το επάγγελμα.

Η δυσκολία της συνύπαρξης σε μικρό χώρο με πολλά άτομα για μεγάλο διάστημα, θα δυσκόλευε τους περισσότερους ανθρώπους. Είναι και μία από τις ιδιαιτερότητες αυτού του επαγγέλματος. Οι άνθρωποι μετά τη δουλειά τους πάνε στα σπίτια όπου έχουν το χώρο τους να χαλαρώσουν και να κάνουν ότι θέλουν. Σε τέτοια επαγγέλματα δεν μπορείς να έχεις προσωπικό χώρο σε ικανοποιητικό βαθμό για μεγάλο χρονικό διάστημα και δεν μπορείς να επιλέξεις με ποιους θα βρεθείς και ποιους όχι, μια και ο χώρος είναι πολύ περιορισμένος.

Είναι ένα από τα προβλήματα τα οποία δεν μπορούν να λυθούν, γιατί τέτοια είναι η φύση της δουλειάς και οι συνθήκες δεν μπορούν να αλλάξουν εύκολα.

Με την ενδέκατη ερώτηση που ακολουθεί σχετικά με τις σχέσεις με τους συναδέλφους στο πλοίο, προχωρούμε πέρα από τη συνύπαρξη και στις διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ του πληρώματος. Η ερώτηση είναι «πως θα περιγράφατε τις σχέσεις σας με τους συναδέλφους σας στο πλοίο.». Εδώ οι απαντήσεις δεν έχουν το εύρος των προηγούμενων. Την τελευταία απάντηση, χάλια δεν την έδωσε κανένας, ενώ και μέτρια είτε μόνο ένας, δηλαδή 4%.

Την απάντηση «αρκετά καλή» την έδωσαν 8 άτομα, δηλαδή το 36%, ενώ εξαιρετική απάντησαν 4 άτομα, 16% και 11 απάντησαν πολύ καλή, δηλαδή το 44%. Στο σύνολο εξαιρετική και πολύ καλή μας κάνουν το 60% που είναι πολύ μεγάλο ποσοστό.

Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι όλοι εκτός από τον έναν στον οποίο αναφερθήκαμε διεξοδικά πιο πάνω, έχουν καλές σχέσεις με του συναδέλφους τους, χωρίς πολύ σημαντικά προβλήματα. Αυτό είναι καλό γιατί περνούν πολύ χρόνο μαζί και θα ήταν δύσκολο εάν δεν είχαν καλές σχέσεις.

Περνώντας στη δωδέκατη ερώτηση, η οποία εξετάζει πόσο επηρεάζουν οι συνθήκες διαμονής και εργασίας τις διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ των εργαζομένων επάνω στο πλοίο, βλέπουμε ότι μόνο ένας πάλι λέει ότι δεν νομίζει ότι τις επηρεάζουν καθόλου.

Την απάντηση «πάρα πολύ», έδωσαν 4 άτομα, δηλαδή το 16,7% των ερωτηθέντων, «πολύ» απάντησαν επίσης 4, άρα ίδιο ποσοστό, και το μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων στην ερώτηση συγκέντρωσε η απάντηση «αρκετά», η οποία συγκέντρωσε 9 απαντήσεις, δηλαδή ποσοστό 37,5%. Τέλος «λίγο» απάντησαν 6 άτομα, δηλαδή 25%.

Το ότι οι περισσότεροι αναγνωρίζουν την ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος και το πώς επηρεάζει τις μεταξύ τους σχέσεις, και πως δυσκολεύει την καθημερινότητά τους, μας δείχνει ακριβώς αυτό που συμπεραίνουμε και από τις υπόλοιπες απαντήσεις. Σε άλλα επαγγέλματα ο εργαζόμενος του οποίου η εργασία κρατάει συγκεκριμένη ώρα (το σύνθημα είναι το οκτώωρο) κατά την οποία συναναστρέφεται τους υπόλοιπους συναδέλφους του, μπορεί να αντιμετωπίζει προβλήματα στη συμβίωση και τη συνεργασία μαζί τους και πολλές φορές να τον δυσκολεύει στην καθημερινότητά του. Αυτό όμως σταματάει τη στιγμή που φεύγει από την εργασία του και πάει στο σπίτι του. Ένας εργαζόμενος στη θάλασσα δεν έχει αυτή την πολυτέλεια και πρέπει να συνεχίσει να είναι στον ίδιο χώρο και να μπορεί να αποδώσει στην εργασία του και να μην επηρεάζεται από τις καταστάσεις που του δημιουργούν στρες και άγχος και να συνεχίσει να κάνει σωστά τη δουλειά του. Επιπρόσθετα, ζει εκεί μέσα, οπότε δεν μπορεί να φύγει και να ξεχαστεί ή να ξεφύγει για κάποιο διάστημα, παρά πρέπει να βρει τρόπους να το ξεπεράσει και να συνεχίσει χωρίς να επιτρέψει να επηρεαστεί η απόδοσή του.

Επειδή τέλος η ζωή στην θάλασσα εγκυμονεί πολλούς κινδύνους, πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός και να μην επιτρέψει να γίνει κάτι που θα είναι εις βάρος της ασφάλειας του ίδιου καθώς και των συναδέλφων του.

Στη συνέχεια στην δέκατη τρίτη ερώτηση εξετάζουμε πόση ψυχολογική πίεση νοιώθουν ότι τους ασκείται από τους συναδέλφους τους. Τις περισσότερες απαντήσεις εδώ τις συγκεντρώνει η απάντηση «λίγο», συγκεντρώνοντας 9 απαντήσεις, δηλαδή ποσοστό 37,5%, με δεύτερη να έρχεται η απάντηση «αρκετά», η οποία έχει συγκεντρώσει 6 απαντήσεις, ποσοστό 25%. Ακολουθεί με τέσσερις απαντήσεις το «καθόλου», με ποσοστό 16,7%. Τέλος το «πάρα πολύ» συγκέντρωσε 3 απαντήσεις με ποσοστό 12,5% και «πολύ» 2 απαντήσεις, ποσοστό 8,3%.

Οι ειδικότητες των ατόμων που θεωρούν ότι αισθάνονται την μεγαλύτερη πίεση από τους συναδέλφους τους είναι αρχιμηχανικός, 2^{ος} και 3^{ος} μηχανικός. Στην δεύτερη θέση του πολύ, είναι πάλι 2^{ος} μηχανικός και μαθητευόμενος αξιωματικός. Η μία γυναίκα απάντησε σε αυτή την ερώτηση «αρκετά». Κάποιοι μηχανικοί λοιπόν αισθάνονται την μεγαλύτερη πίεση. Αυτό μπορεί και να έχει σχέση και με τη φύση της δουλειάς τους επάνω στο πλοίο. Επίσης είναι πιο χαμηλόβαθμοι μηχανικοί. Άρα μπορεί να λαμβάνουν αυτοί τις πιέσεις από πάνω προς τα κάτω.

Αυτό μας οδηγεί και στην δέκατη τέταρτη ερώτηση η οποία αναφέρεται στην επικοινωνία με τους ανωτέρους στο πλοίο. Το ευχάριστο είναι ότι δεν έχουμε καμία απάντηση η οποία να χαρακτηρίζει την επικοινωνία χάλια. Επίσης «μέτρια» υπάρχει μόνο μία απάντηση, ποσοστό 4,2 %, την οποία έδωσε ο εργαζόμενος με τον οποίο ασχοληθήκαμε και πιο πάνω, που όπως είπαμε φαίνεται να έχει πρόβλημα στην επικοινωνία του με τους άλλους και να έχει προβλήματα και να νοιώθει μεγάλη πίεση. Τις περισσότερες απαντήσεις τις συγκέντρωσε η απάντηση πολύ καλή, δέκα τέσσερις (14) απαντήσεις, ποσοστό 58,3%, και ακολουθεί η απάντηση αρκετά καλή με έξι (6) απαντήσεις, ποσοστό 25%, και τέλος η απάντηση εξαιρετική, συγκέντρωσε τρεις (3) απαντήσεις, ποσοστό 12,5%. Από τις απαντήσεις λοιπόν συμπεραίνουμε, ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εργαζομένων, θεωρεί ότι έχει πολύ καλή επικοινωνία με τους ανωτέρους τους στο πλοίο, με αποτέλεσμα οι σχέσεις να είναι καλές και να μην υπάρχουν σοβαρά προβλήματα.

Στην δέκατη πέμπτη ερώτηση, για το πόση ψυχολογική πίεση νοιώθουν ότι τους ασκείται από τους ανωτέρους, δεν απάντησαν καθόλου δύο άτομα από τους ερωτηθέντες. Εδώ ανακαλύπτουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό νοιώθει λίγη ψυχολογική πίεση, καθώς την απάντηση αυτή την επέλεξαν οκτώ, ποσοστό 36,4%. Ακολουθεί η απάντηση αρκετά, με έξι απαντήσεις και ποσοστό 27,3%. Αυτά τα δύο μαζί μας δίνουν περισσότερους από τους μισούς, πράγμα που συμφωνεί με την προηγούμενη ερώτηση που αφορούσε την επικοινωνία με τους ανωτέρους. Η πλειοψηφία απαντά ότι έχει πολύ καλή επικοινωνία, και δεν νοιώθει μεγάλη ψυχολογική πίεση από τους ανωτέρους. Καθόλου έχουμε μόνο τρεις απαντήσεις, ποσοστό 13,6%, και το ίδιο ποσοστό και απαντήσεις έχουμε και στο πάρα πολύ. Είναι επίσης ένα αξιοσημείωτο γεγονός το ότι ακριβώς ο ίδιος αριθμός ερωτηθέντων, έχει απαντήσεις τα δύο αντίθετα. Τέλος πολύ, έχουμε δύο απαντήσεις, ποσοστό 9,1%. Πέντε άτομα έχουν απαντήσεις ότι νιώθουν ψυχολογική πίεση πολύ και πάρα πολύ σε είκοσι δύο απαντήσεις. Δεν είναι μικρό ποσοστό για να πούμε ότι δεν υπάρχει ψυχολογική πίεση. Τις απαντήσεις αυτές τις έδωσαν οι ειδικότητες των μηχανικών κυρίως (2^{ος} μηχανικός, αρχιμηχανικός), η γυναίκα και ο επικεφαλής αξιωματικός. Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι ίσως αυτές οι ειδικότητες δέχονται τη μεγαλύτερη πίεση. Επίσης η γυναίκα μπορεί και λόγω του φύλου της να έχει αυτή την ιδιαιτερότητα. Τέλος το ότι επέλεξαν να μην απαντήσουν δύο άτομα καθόλου σε αυτή την ερώτηση, δείχνει ότι προφανώς θα είχαν κάτι να πουν και δεν ήθελαν.

Συνεχίζοντας στην δέκατη έκτη ερώτηση, επικεντρωνόμαστε στο κατά πόσο ενδιαφέρεται για τα προβλήματα των εργαζομένων και την επίλυσή τους η κεντρική διοίκηση. Η δημοφιλέστερη απάντηση είναι το αρκετά, συγκεντρώνοντας δέκα απαντήσεις, με ποσοστό 41,7% και δεύτερο να έρχεται το πολύ, με επτά απαντήσεις, και ποσοστό 29,2%. Είναι πάρα πολύ μεγάλο το ποσοστό που απαντά αρκετά και πολύ, έχοντας μηδέν απαντήσεις στο καθόλου και τρεις απαντήσεις στο λίγο, δηλαδή μόνο 12,6%. Τέλος τέσσερις απάντησαν πάρα πολύ, ποσοστό 16,7%. Από τις

απαντήσεις σε αυτή την ερώτηση συμπεραίνουμε ότι υπάρχει καλή σχέση ανάμεσα στην κεντρική διοίκηση και τους εργαζομένους, και ότι αυτοί αισθάνονται ασφαλείς και ότι νοιάζεται για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και την επίλυσή τους. Είναι φυσικά πολύ καλό να υπάρχει θετική αντιμετώπιση των εργαζομένων από τη διοίκηση γιατί αυτό τους κάνει να αποδίδουν καλύτερα και να έχουν εμπιστοσύνη ότι θα λυθεί το πρόβλημά τους και έτσι δεν θα τους απασχολήσει τόσο όσο σε περίπτωση που θα ένιωθαν ότι βρίσκονται σε αδιέξοδο. Επίσης, λόγω της ιδιαιτερότητας του επαγγέλματος του ναυτικού, είναι σημαντικό να μην νιώθουν ανασφάλεια στην αντιμετώπιση κάποιου προβλήματός τους, γιατί τότε θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη η πίεση που θα αισθάνονταν.

Περνώντας στην δέκατη έβδομη ερώτηση, περνάμε σε ένα σημαντικό θέμα, τη σχέση εργασίας – αμοιβής. Όπως έχουμε τονίσει πολλές φορές σε αυτή την εργασία, το επάγγελμα αυτό έχει πολλές ιδιαιτερότητες και ιδιορρυθμίες και είναι κοινά αποδεκτό ότι πολλοί το επιλέγουν λόγω της καλής αμοιβής του. Ήρθε η ώρα να δούμε τι λένε οι ίδιοι οι εργαζόμενοι όσον αφορά την αμοιβή τους. Ξεκινώντας κανέναν δεν θεωρεί την αμοιβή του χάλια, ενώ μέτρια την θεωρούν πέντε άτομα, ποσοστό 20,8%. Τις περισσότερες απαντήσεις τις έχει συγκεντρώσει η απάντηση αρκετά, με εννέα απαντήσεις, ποσοστό 37,5%. Ακολουθεί η απάντηση πολύ καλή με οκτώ απαντήσεις, ποσοστό 33,3% και τέλος η απάντηση εξαιρετική, με δύο απαντήσεις, ποσοστό 8,3%. Το 80% περίπου του δείγματος θεωρεί την αμοιβή του από αρκετά καλή έως εξαιρετική. Φυσικά είναι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό αυτό, αλλά παρ'όλα αυτά, σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα στον εργασιακό τομέα, ίσως θα περίμενε κάποιος το αρκετά καλή να μην συγκεντρώσει τις περισσότερες απαντήσεις. Και αυτό γιατί οι δύο καλύτερες απαντήσεις έχουν συγκεντρώσει μόλις μία περισσότερη από την απάντηση αρκετά καλή. Το αρκετά καλή σημαίνει ότι θα μπορούσε να είναι και αρκετά καλύτερη από αυτή που ήδη είναι. Όταν όμως σήμερα έξω στην αγορά εργασίας υπάρχουν πολύ, πάρα πολύ χαμηλοί μισθοί σε πάρα πολλά επαγγέλματα, και οι μισθοί συνεχίζουν να πέφτουν, και πολλοί από αυτούς είναι τόσο χαμηλοί ώστε να μην επιτρέπουν να βγάλει κάποιος μόνος του τα προς το ζην, πρέπει ίσως να δούμε τι θεωρεί κάποιος αρκετά καλό μισθό. Το πόσο καλή είναι η αμοιβή είναι συνάρτηση και του εάν σου επιτρέπει να ζήσεις αξιοπρεπώς με αυτά και μόνο χωρίς άλλη βοήθεια, αλλά και στο που κυμαίνονται και οι άλλες αμοιβές. Βέβαια εννοείτε ότι είναι και το τι επάγγελμα κάνεις, με ότι συνεπάγεται αυτό, αλλά δεν μπορείς και πάλι να το δεις αποκομμένα, κοιτώντας μόνο το κομμάτι που σε αφορά. Πάντα είναι σε σχέση με τη συνολική εικόνα. Και όλα αυτά λέγονται διότι ένα από τα μεγαλύτερα επιχειρήματα στο να επιλέξει κάποιος το συγκεκριμένο επάγγελμα είναι το οικονομικό. Και εδώ βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό πιστεύει ότι θα μπορούσε να είναι και καλύτερο.

Φτάνοντας προς το τέλος, περνάμε στην δέκατη όγδοη ερώτηση, που αφορά το πόσο ευχαριστημένοι είναι από την εργασία τους. Εδώ έχουμε μόνο τρεις απαντήσεις, με

επικρατέστερη την απάντηση πολύ ευχαριστημένοι, με δώδεκα (12) απαντήσεις, ποσοστό 50%, δηλαδή ακριβώς οι μισοί. Ακολουθεί η απάντηση πάρα πολύ με επτά (7) απαντήσεις, ποσοστό 29,2% και η απάντηση αρκετά με πέντε (5) απαντήσεις, ποσοστό 20,8%. Τα συμπεράσματα εδώ είναι εύκολα μιας και δεν έχουμε καθόλου απαντήσεις στο λίγο και στο καθόλου. Φαίνεται ότι οι εργαζόμενοι είναι ευχαριστημένοι από την εργασία τους και ακόμη και αυτοί που απάντησαν αρκετά και όχι πολύ και πάρα πολύ δεν είναι μεγάλο ποσοστό. Είναι πολύ σημαντικό να είναι κάποιος ευχαριστημένος από την εργασία του, και πόσο μάλλον ένας ναυτικός που λείπει πολύ καιρό μακριά από τους αγαπημένους του και κάνει πολύ καιρό να τους δει. Αντιμετωπίζει δύσκολα καιρικά φαινόμενα και αντιξοότητες στη δουλειά του, άρα είναι ακόμη πιο σημαντικό το ότι αισθάνονται ευχαριστημένοι από την δουλειά τους.

Στη δέκατη ένατη ερώτηση, πόσο πιθανό θα ήταν υπό καλέ συνθήκες να αλλάξουν επάγγελμα, πάλι τις περισσότερες απαντήσεις τις παίρνει η απάντηση αρκετά, συγκεντρώνοντας επτά (7) απαντήσεις, με ποσοστό 29,2%, και ακολουθεί η απάντηση πάρα πολύ, με έξι (6) απαντήσεις, ποσοστό 25%. Πολύ απάντησαν πέντε(5), ποσοστό 20,8% και λίγο απάντησαν τέσσερις (4), ποσοστό 16,7%. Τέλος καθόλου απάντησαν μόλις δύο (2), ποσοστό 8,3%. Διαπιστώνουμε ότι ενώ είναι ευχαριστημένοι από το επάγγελμά τους οι περισσότεροι θα άλλαζαν επάγγελμα υπό τις κατάλληλες συνθήκες. Που σημαίνει ότι τους δυσκολεύει το συγκεκριμένο επάγγελμα και εάν τους δινόταν η δυνατότητα να βρουν κάτι άλλο με το οποίο να είναι ευχαριστημένοι, θα τολμούσαν να το αλλάξουν.

Και τελειώνοντας με την εικοστή και τελευταία ερώτηση πόσο πιθανό είναι να προτείνουν σε κάποιον άλλο να δουλέψει στο επάγγελμά τους, έχουμε πάλι μία ανατροπή διότι οι περισσότεροι απαντούν πολύ, δηλαδή έντεκα (11) άτομα, ποσοστό 45,8%, με δεύτερη να έρχεται η απάντηση πάρα πολύ με οκτώ (8) απαντήσεις, ποσοστό 33,3% και να ακολουθεί το αρκετά με τρεις (3) απαντήσεις, ποσοστό 12,5%. Καθόλου απάντησαν μόλις δύο (2), ποσοστό 8,3%, ενώ λίγο δεν απάντησε κανένας. Η συντριπτική πλειοψηφία πάλι απαντά ότι θα πρότεινε σε κάποιον να δουλέψει στο επάγγελμα που δουλεύει, δείχνοντας έτσι ότι είναι ευχαριστημένοι από το επάγγελμά τους και θα το πρότειναν και σε άλλους. Καθόλου απάντησαν ένας αρχιμηχανικός και ένας 2^{ος} μηχανικός που έχουν και οι δύο πολλά χρόνια στο επάγγελμα, πάνω από δέκα. Ο ένας είναι μεγαλύτερος (έως πενήντα πέντε) και ο άλλος είναι μικρότερος, έως τριάντα πέντε. Είναι και οι δύο απόφοιτοι ΤΕΙ και δηλώνουν και οι δύο ευχαριστημένοι από την εργασία τους. Οπότε μπορεί να έχουν κουραστεί από τα πολλά χρόνια που λείπουν και γι αυτό να δηλώνουν ότι δεν θα πρότειναν σε κάποιον άλλο να δουλέψει εκεί.

Τελειώνοντας την ανάλυση των απαντήσεων θα μπορούσαμε να καταλήξουμε σε κάποια γενικά συμπεράσματα.

- Τα ναυτικό επάγγελμα το προτιμούν άντρες και όχι γυναίκες.
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων είναι νέοι ηλικίας 26-35 ετών.
- Το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτικών είναι μορφωμένοι, απόφοιτοι της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, σε ποσοστό περίπου 70%.
- Οι περισσότεροι είναι πολλά χρόνια στο επάγγελμα
- Το δείγμα μας αποτελείται από πολλές ειδικότητες εργαζομένων επάνω σε ένα πλοίο.
- Η πλειοψηφία των ναυτικών είναι ευχαριστημένοι με τη θέση που κατέχουν (ποσοστό άνω του 80%).
- Η πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα δυσκολεύει πολύ τους ναυτικούς.
- Οι κύριες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί σε σχέση με το επάγγελμά τους είναι η μοναξιά και ότι είναι μακριά από τα αγαπημένα τους πρόσωπα, η απόσταση και η δυσκολία στην επικοινωνία μαζί τους, και η συμπεριφορά των άλλων. Η έλλειψη ιδιωτικότητας, οι έλλειψη δυνατοτήτων και η ρουτίνα.
- Οι αλλαγές που θα μπορούσαν να γίνουν αφορούν κυρίως την βελτίωση της επικοινωνίας, πιο μεγάλα και σίγουρα συμβόλαια, η συμπεριφορά και η νοοτροπία κάποιων ανθρώπων και τέλος ο χρόνος παραμονής στη θάλασσα.
- Η συνύπαρξη και η συναναστροφή με τους συναδέλφους είναι δύσκολη σε τόσο μικρό χώρο για τόσο μεγάλο διάστημα. Παρ'όλα αυτά οι σχέσεις μεταξύ των εργαζομένων επάνω στο πλοίο είναι καλές.
- Οι συνθήκες διαμονής και εργασίας επηρεάζουν πολύ τις διαπροσωπικές σχέσεις επάνω στο πλοίο, χωρίς όμως αυτό να προκαλεί ψυχολογική πίεση από τους συναδέλφους τους.
- Η επικοινωνία με τους ανωτέρους περιγράφεται καλή ενώ δεν νοιώθουν πολύ μεγάλη ψυχολογική πίεση από τους ανωτέρους τους.
- Δηλώνουν αρκετά ευχαριστημένοι με την αμοιβή τους και πολύ ευχαριστημένοι με την εργασία τους.

Θα ήταν αρκετά πιθανό να επιλέξουν κάποιο άλλο επάγγελμα εάν οι συνθήκες ήταν ευνοϊκές, θα ήταν όμως και πολύ πιθανό να προτείνουν σε κάποιον τρίτο να δουλέψει ως ναυτικός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

Συστήματα Επικοινωνίας στο χώρο της Ναυτιλίας

9.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) - SOLAS

Η ναυτιλία είναι ένας τομέας εμπορικής δραστηριότητας ο οποίος διέπεται από ένα πολύπλοκο πλαίσιο διεθνών, περιφερειακών και εθνικών κανονισμών.

Ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας επιβάλλει, το μεγαλύτερο μέρος των κανονισμών που καταρτίζονται και στη συνέχεια εφαρμόζονται, να ισχύουν σε διεθνές επίπεδο. Τούτο επιβάλλει η αδήριτη ανάγκη για τη ρύθμιση των σημαντικών θεμάτων της ναυτιλίας μέσω διεθνών κανονισμών, με ενιαία εφαρμογή παγκοσμίως, καθόσον, συνήθως ο πλοιοκτήτης και ο διαχειριστής ενός πλοίου, το οποίο διασχίζει τις θαλάσσιες περιοχές διαφορετικών χωρών, τους νόμους των οποίων υποχρεούται να τηρεί, είναι συνήθως διαφορετικής εθνικότητας, ενώ το πλοίο κατά τη δραστηριότητά του για μεγάλα χρονικά διαστήματα βρίσκεται μακριά από το κράτος του οποίου τη σημαία φέρει

Σήμερα η ναυτιλία διέπεται, σε μεγάλο βαθμό, από διεθνείς κανονισμούς οι οποίοι διαρκώς εκσυγχρονίζονται και τροποποιούνται εναρμονιζόμενοι με τις ανάγκες της ναυτιλίας και τις νέες τεχνολογίες.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO) υπηρετεί τον σκοπό αυτό, της διεθνούς ρύθμισης της ναυτιλίας, με τον καλύτερο τρόπο. Ο IMO ιδρύθηκε το 1948 ως εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για θέματα σχετικά με τη ναυτιλία.

Από της ίδρυσής του και εντεύθεν ο IMO, που έχει την έδρα του στο Λονδίνο, αναπτύχθηκε σε έναν σημαντικό οργανισμό ο οποίος αριθμεί 168 κράτη μέλη και τρία συνεργαζόμενα μέλη. Επίσης, στον IMO συμμετέχουν μη κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί οι οποίοι υποστηρίζουν το έργο του Οργανισμού με συμβουλευτικό ρόλο.

Η βασική δραστηριότητα του IMO είναι οι τομείς, της ασφάλειας στη θάλασσα, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προκαλείται από πλοία και του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία. Κατά τα χρόνια λειτουργίας του Οργανισμού, έχουν θεσπιστεί περίπου 50 διεθνείς συνθήκες και συμφωνίες, ενώ έχουν υιοθετηθεί αμέτρητα πρωτόκολλα και τροποποιήσεις.

Οι πιο σημαντικές συνθήκες του IMO είναι :

α) η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974, (SOLAS 74)

β) η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL 73/78) και

γ) η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών του 1978, όπως αναθεωρήθηκε το 1995 (STCW 95).

Η SOLAS 74 αποτελεί τη σημαντικότερη και ευρύτερη διεθνή σύμβαση στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Στη Σύμβαση αυτή τίθενται οι ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλειά τους, προσαρμόζοντας τις προδιαγραφές αυτές στις εκάστοτε τεχνικές γνώσεις και τεχνολογικές εξελίξεις. Επίσης ορίζονται οι προδιαγραφές των διαφόρων τύπων πλοίων, καθώς και η έκδοση πιστοποιητικών που βεβαιώνουν ότι ένα πλοίο τηρεί τις απαιτούμενες προδιαγραφές.¹¹

9.2 Συστήματα επικοινωνίας

Κατά τον τελευταίο αιώνα στις τηλεπικοινωνίες στη θάλασσα έχουν σημειωθεί τεράστιες αλλαγές. Από την εποχή των σηματοφορέων και τις σημαίες (σε ορισμένες περιπτώσεις εξακολουθούν να ισχύουν και σήμερα), έχει επέλθει τεράστια αλλαγή στην θαλάσσια επικοινωνία με την ηλεκτρονική επικοινωνία.

Τα πλοία, για την επικοινωνία που αφορούσε σήματα κινδύνου μεταξύ των πλοίων αλλά και μεταξύ πλοίου και στεριάς, ξεκίνησαν την τοποθέτηση ραδιοφώνου ήδη από τα πρώτα χρόνια του περασμένου αιώνα. Η Ραδιοτηλεγραφία, χρησιμοποιώντας τον κώδικα Μορς, χρησιμοποιήθηκε για τη θαλάσσια επικοινωνία στις αρχές του εικοστού αιώνα.

Στη δεκαετία του 70, σύμφωνα με τις μελέτες της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών, ο ΙΜΟ εφάρμοσε ένα σύστημα όπου η επικοινωνία μεταξύ πλοίου-πλοίου ή πλοίου-στεριάς, ήταν σε κάποιο βαθμό αυτοματοποιημένο και πλέον δεν χρειάζονταν να απασχολείται κάποιο άτομο επί εικοσιτετραώρου για τον σκοπό αυτό.

Η επικοινωνία μεταξύ των πλοίων με τη στεριά επιτυγχάνεται με τη βοήθεια συστημάτων που υπάρχουν στα πλοία και τα οποία μέσω των σταθμών στη στεριά αλλά και μέσω των δορυφόρων αναμεταβιβάζουν τα σήματα.

Από πλοίο σε πλοίο η επικοινωνία μπορεί να επιτευχθεί από VHF με την Ψηφιακή Επιλεκτική Κλήση (DSC), η οποία μέσω ψηφιακών εντολών μεταδίδει η λαμβάνει σήματα κινδύνου, επείγοντα σήματα, σήματα ασφαλείας, μηνύματα ρουτίνας ή προτεραιότητας.

11 Πηγή : <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/institutional-framework>

Η επικοινωνία πλοίου με πλοίο μπορεί επίσης – σε μεγάλες αποστάσεις – να επιτευχθεί και με τα μεσαία κύματα (MF), βραχέα κύματα (HF). Σύμφωνα με τη SOLAS οι ελεγκτές DSC μπορούν πλέον να ενσωματωθούν με το ραδιόφωνο VHF.

Σε αντίθεση με τα επίγεια συστήματα επικοινωνίας, για τις δορυφορικές υπηρεσίες – επικοινωνίες, χρειαζόμαστε την αρωγή των γεωστατικών δορυφόρων για τη μετάδοση και λήψη σημάτων. Οι δορυφορικές επικοινωνίες είναι χρήσιμες για περιοχές όπου τα σήματα που θέλουμε να εκπέμψουμε δεν μπορούν να φτάσουν στους σταθμούς της στεριάς, κυρίως λόγω της απόστασης. Οι δορυφορικές θαλάσσιες υπηρεσίες επικοινωνίας παρέχονται από το INMARSAT και COSPAS – SARSAT.

Το INMARSAT δίνει το πεδίο εφαρμογής της αμφίδρομης επικοινωνίας. Η COSPAS – SARSAT έχει ένα σύστημα που περιορίζεται στη λήψη των σημάτων από τη θέση έκτακτης ανάγκης και χρησιμοποιεί στους ραδιοσημαντήρες (EPIRB).

Το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας (GMDSS), για τις διεθνείς επιχειρησιακές απαιτήσεις, έχει χωρίσει τη γη σε τέσσερις επιμέρους περιοχές. Πρόκειται για τέσσερις γεωγραφικές περιοχές που ονομάζονται ως περιοχή A1, A2, A3 και A4.

9.3 GMDSS

Τα διάφορα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας που πρέπει να είναι εξοπλισμένα τα πλοία, εξαρτώνται από την έκταση της λειτουργίας του συγκεκριμένου πλοίου.



Περιοχή A1 – Είναι για πλοία που ταξιδεύουν μέχρι 20 με 30 ναυτικά μίλια από την ακτή, η οποία τελεί υπό την κάλυψη ενός τουλάχιστον σταθμού VHF από την ακτή και με την δυνατότητα συνεχούς παρακολούθησης DSC.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται είναι: VHF, DSC και NAVTEX.

Περιοχή A2 – Είναι η περιοχή εκτός περιοχής A1. Αυτή η περιοχή θεωρητικά θα πρέπει να καλύπτει 400 ναυτικά μίλια μακριά από την ακτή αλλά στην πράξη καλύπτει 100-150 ναυτικά μίλια.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται: DSC, ραδιοεπικοινωνία (MF εμβέλεια) καθώς και τον εξοπλισμό που απαιτείται για την A1 περιοχές.

Περιοχή A3 – Αυτή είναι η περιοχή εκτός των περιοχών A1 & A2 . Είναι η κάλυψη μεταξύ του γεωγραφικού πλάτους 70 μοίρες βόρεια και 70 μοίρες νότια και είναι μέσα η γεωστατική δορυφορική σειρά INMARSAT, όπου η συνεχής προειδοποίηση κινδύνου είναι διαθέσιμη.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται: ραδιοεπικοινωνία υψηλών συχνοτήτων/ ή INMARSAT, ένα σύστημα λήψης MSI (Πληροφορίες Ναυτιλιακής Ασφάλειας), καθώς και τα άλλα συστήματα που περιλαμβάνουν οι περιοχές A1 και A.

Περιοχή A4 – Αυτές είναι οι περιοχές εκτός των θαλάσσιων περιοχών της A1, A2 και A3. Πρόκειται κυρίως για τις πολικές περιοχές Βόρεια και Νότια του 70 μοιρών γεωγραφικού πλάτους.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται: HF ραδιοεπικοινωνία (βραχεία κύματα ή συχνότητες) υπηρεσίας καθώς και τον εξοπλισμό των περιοχών A1, A2 & A3.



Όλοι οι ωκεανοί καλύπτονται από HF υπηρεσιών επικοινωνίας για τις οποίες ο IMO χρειάζεται να έχει δύο σταθμούς ανά περιοχή στην ακτή του ωκεανού. Σήμερα, σχεδόν όλα τα πλοία που είναι εξοπλισμένα με δορυφορικό εξοπλισμό είναι εφοδιασμένα με το σύστημα ειδοποιήσεων για την ασφάλεια του πλοίου (SSAS). Το σύστημα αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου, σε περίπτωση πειρατείας ή οποιασδήποτε άλλης τρομοκρατικής ενέργειας ή προσπάθειας κατάληψης του πλοίου, να μπορεί ο πλοίαρχος να ειδοποιήσει την εταιρεία για το συμβάν.

Όπως καταλαβαίνουμε τα συστήματα επικοινωνίας είναι πολύ απαραίτητα για την ναυτιλία μας. Έχουν σώσει πολλές ζωές και εξασφαλίζουν παραπάνω ασφάλεια.¹²

¹² Πηγή : <http://www.e-nautilia.gr/sustimata-eoikoinonias-pou-xrisimopoiountai-sto-xoro-tis-nautilias/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

Μεθοδολογία της Έρευνας

10.1. Ερευνητικό Εργαλείο

Για τις ανάγκες της έρευνας της παρούσας εργασίας και προκειμένου να μελετηθεί η εργασιακή ικανοποίηση των ναυτικών, αναπτύχθηκε ένα ερωτηματολόγιο τόσο στα ελληνικά όσο και στα αγγλικά. Το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε στη συνέχεια online με τη χρήση του διαδεδομένου εργαλείου Google forms.

Το ερωτηματολόγιο δομήθηκε με τον ακόλουθο τρόπο:

Ερωτήσεις 1 έως και 5: Αφορούν δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων στην έρευνα όπως φύλο, ηλικία, γραμματικές γνώσεις, έτη εργασίας, θέση εργασίας-καθήκοντα.

Ερωτήσεις 6 έως και 20: εστιάζουν στην εργασιακή ικανοποίηση αλλά και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί σε σχέση με την μακρόχρονη παραμονή στο πλοίο ενώ αποσκοπούν και στη συλλογή απαντήσεων όσον αφορά στις διαπροσωπικές σχέσεις με τους συναδέλφους και τους ανώτερους τους.

Κεντρικό στοιχείο του ερωτηματολογίου αποτελεί η εργασιακή ικανοποίηση των ναυτικών και προκειμένου να καταγραφεί, εξετάζεται σε ποιο βαθμό οι συμμετέχοντες είναι ευχαριστημένοι από τη θέση και το αντικείμενο της εργασίας τους σε συνάρτηση και με διάφορες παραμέτρους όπως τις διαπροσωπικές σχέσεις και τις απολαβές.

10.2. Πεδίο Έρευνας

Το ερωτηματολόγιο εστάλη ηλεκτρονικά σε εμπορικά πλοία προκειμένου να συμπληρωθεί από εργαζόμενους ναυτικούς σε αυτά. Το δείγμα της έρευνας επιλέχθηκε με τη μέθοδο της τυχαίας απλής δειγματοληψίας.

Συναντήσαμε αρκετές δυσκολίες στην πορεία αυτής της εργασίας, μία από τις σημαντικότερες την υλοποίηση της ιδέας μας. Θέλαμε να ερευνήσουμε έναν τομέα ο οποίος αποτελεί ζωτικό κομμάτι της οικονομίας της Ελλάδας, δεν έχει όμως την που του αρμόζει. Η Ελλάδα περιβάλλεται από θάλασσα και έχει αναπτύξει από πολύ παλιά τη ναυτιλία της. Η σημαντικότερη δυσκολία αφορά στη συλλογή των ερωτηματολογίων. Επιθυμία μας ήταν να συγκεντρώσουμε όσο το δυνατόν περισσότερα, ώστε να έχουμε καλύτερα και πιο αξιόπιστα αποτελέσματα. Επίσης θα θέλαμε να έχουμε περισσότερες απαντήσεις και από γυναίκες, οι οποίες ναι μεν δεν

είναι πολλές στο συγκεκριμένο επάγγελμα, μπορούν όμως να αποτελέσουν και αυτές ένα καλό ποσοστό των απαντήσεων.

Επίσης δυσκολία συναντήσαμε στον τρόπο σύνταξης και αποστολής του ερωτηματολογίου. Καθότι δεν είχε καμία από εμάς ασχοληθεί με κάτι τέτοιο, δεν γνωρίζαμε ούτε τα εργαλεία, ούτε τον τρόπο χρήσης του. Έπρεπε να βρούμε ότι ήταν σχετικό με αυτά και να μάθουμε τον χειρισμό τους. Εάν είχαμε τη δυνατότητα, θα θέλαμε να το στείλουμε σε πολύ μεγαλύτερο δείγμα, καθώς και να έχουμε βάλει και μία ερώτηση για την εθνικότητα.

Θα μπορούσαμε να έχουμε περισσότερες ερωτήσεις που θα ανέλυαν περισσότερο τη ζωή στο πλοίο και ότι φέρνει μαζί της. Φοβηθήκαμε μην γίνει πολύ μεγάλο και υπάρξει δυσκολία από τη μεριά των ερωτηθέντων στο να απαντήσουν.

Στην έρευνα συμμετείχαν 24 ναυτικοί εργαζόμενοι σε ελληνικά εμπορικά πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, εκ των οποίων οι 23 είναι άνδρες ναυτικοί και 1 γυναίκα ναυτικός. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου έγινε με τρόπο που εξασφαλίζει την ανωνυμία των ναυτικών.

Το δείγμα μας είναι κατά βάση ανομοιογενές. Οι εργαζόμενοι ναυτικοί που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο απασχολούνται σε διάφορες θέσεις στην ιεραρχία του πλοίου, ανήκουν σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες και προέρχονται από τις τρεις βαθμίδες εκπαίδευσης (ΔΕ,ΤΕ,ΠΕ). Διαφορετικός είναι και ο χρόνος απασχόλησής τους στο επάγγελμα.

Η έρευνα έλαβε χώρα στις αρχές του 2018.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

Διαγραμματική Απεικόνιση των Απαντήσεων της Έρευνας

Στη συνέχεια έχοντας κρίνει ότι το δείγμα μας είναι αντιπροσωπευτικό, εξάγονται και εξετάζονται τα στοιχεία των απαντήσεων των συμμετεχόντων όπως συλλέχθηκαν από τα ερωτηματολόγια που υποβλήθηκαν στην ηλεκτρονική πλατφόρμα Google Forms. Η επεξεργασία των απαντήσεων που προέκυψαν και η κατασκευή των διαγραμμάτων για την εξαγωγή των συμπερασμάτων, έγινε με το Υπολογιστικό Φύλλο του Microsoft Excel.

11.1. Ανάλυση απαντήσεων συμμετεχόντων στην έρευνα

Παρατίθενται οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου με τη σχετική ανάλυση των αποτελεσμάτων που προέκυψαν.

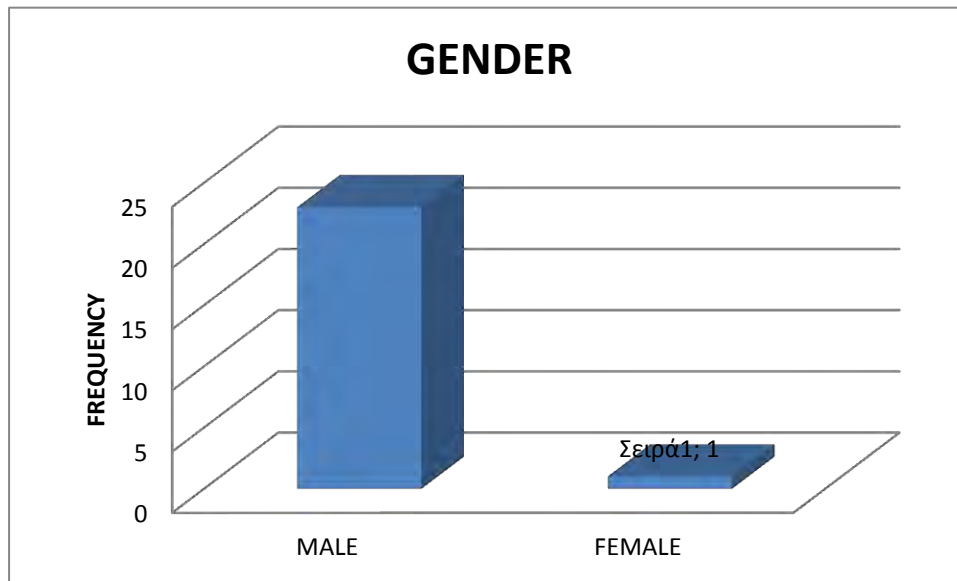
Ερώτηση 1

ΦΥΛΟ / GENDER

Εξετάστηκε το φύλο των συμμετεχόντων, όπου βρέθηκε ότι 23 από τους 24 ναυτικούς είναι άνδρες, κάτι που θεωρούμε αναμενόμενο για το συγκεκριμένο επάγγελμα το οποίο είναι κατά βάση "ανδροκρατούμενο".

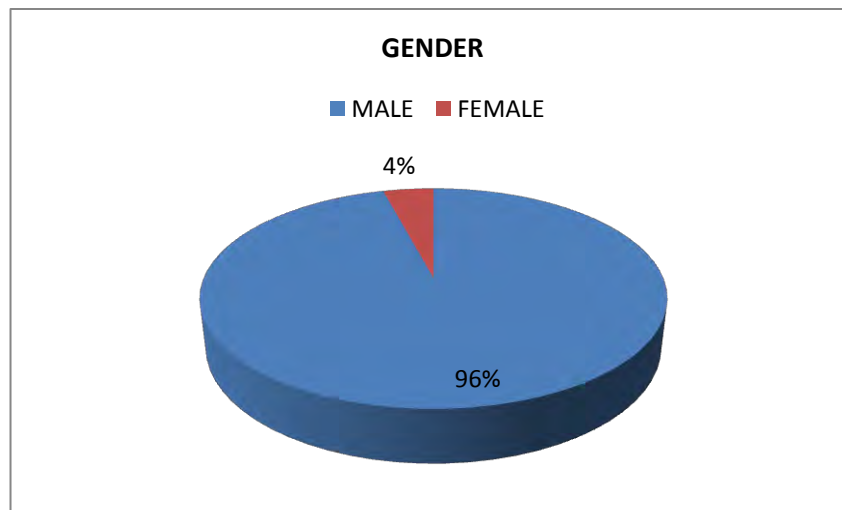
Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζεται η συχνότητα και το ποσοστό ανά φύλο στο συνολικό πληθυσμό του δείγματος.

Διάγραμμα 1.1: Φύλο ερωτηθέντων



Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει ότι το 96% του δείγματος αποτελείται από άνδρες ναυτικούς και το 4% από γυναίκες ναυτικούς.

Διάγραμμα 1.2: Φύλο ερωτηθέντων (%)



Ερώτηση 2

ΗΛΙΚΙΑ / AGE

Οι συμμετέχοντες ναυτικοί δήλωσαν την ηλικία τους, επιλέγοντας στο ερωτηματολόγιο από 6 διαθέσιμες ηλικιακές ομάδες οι οποίες ορίστηκαν ως εξής:

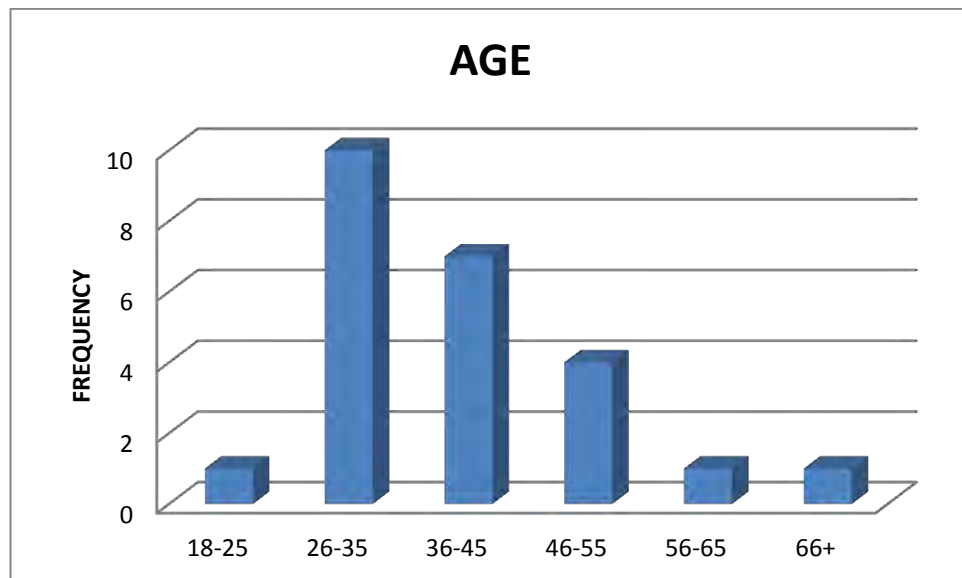
A' ομάδα: 18-25 ετών

B' ομάδα: 26-35 ετών

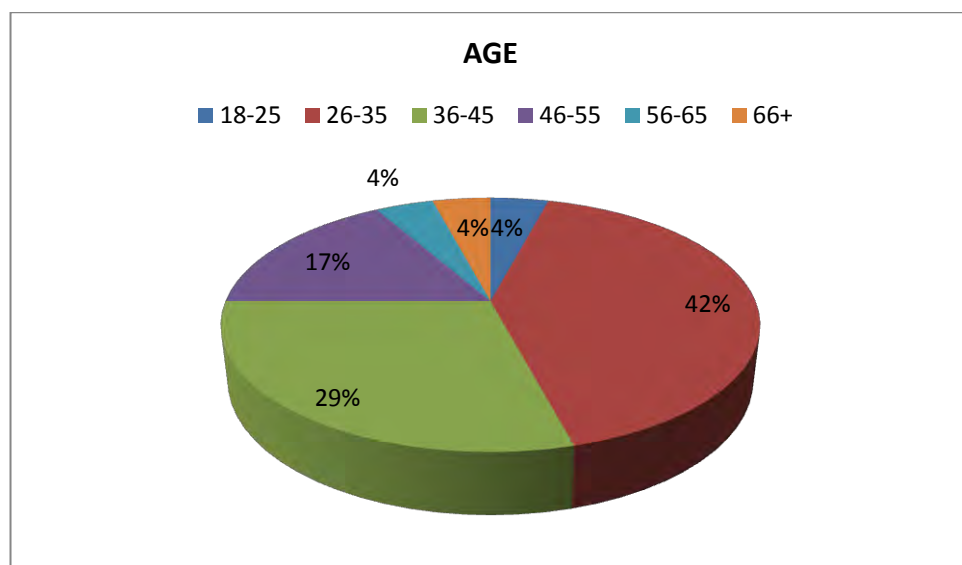
- Γ' ομάδα: 36-45 ετών
- Δ' ομάδα: 16-55 ετών
- Ε' ομάδα: 56-65 ετών
- ΣΤ' ομάδα: 66 ετών και άνω

Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους συμμετέχοντες απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν και αφορούν τη συχνότητα και το ποσοστό ανά κατηγορία ηλικίας στο συνολικό πληθυσμό του δείγματος.

Διάγραμμα 2.1: Ηλικία ερωτηθέντων



Διάγραμμα 2.2: Ηλικία ερωτηθέντων (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία, υπολογίσαμε την μέση ελάχιστη και μέση μέγιστη ηλικία του δείγματος (21 και 66 έτη αντίστοιχα) καθώς και τον Μέσο Όρο της Ηλικίας του δείγματός μας ο οποίος ανέρχεται σε 39,08 έτη .

	ΜΕΣΗ ΕΛΑΧΙΣΤΗ	ΜΕΣΗ ΜΕΓΙΣΤΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
Ηλικία Συμμετεχόντων	21	66	11,00	39,08

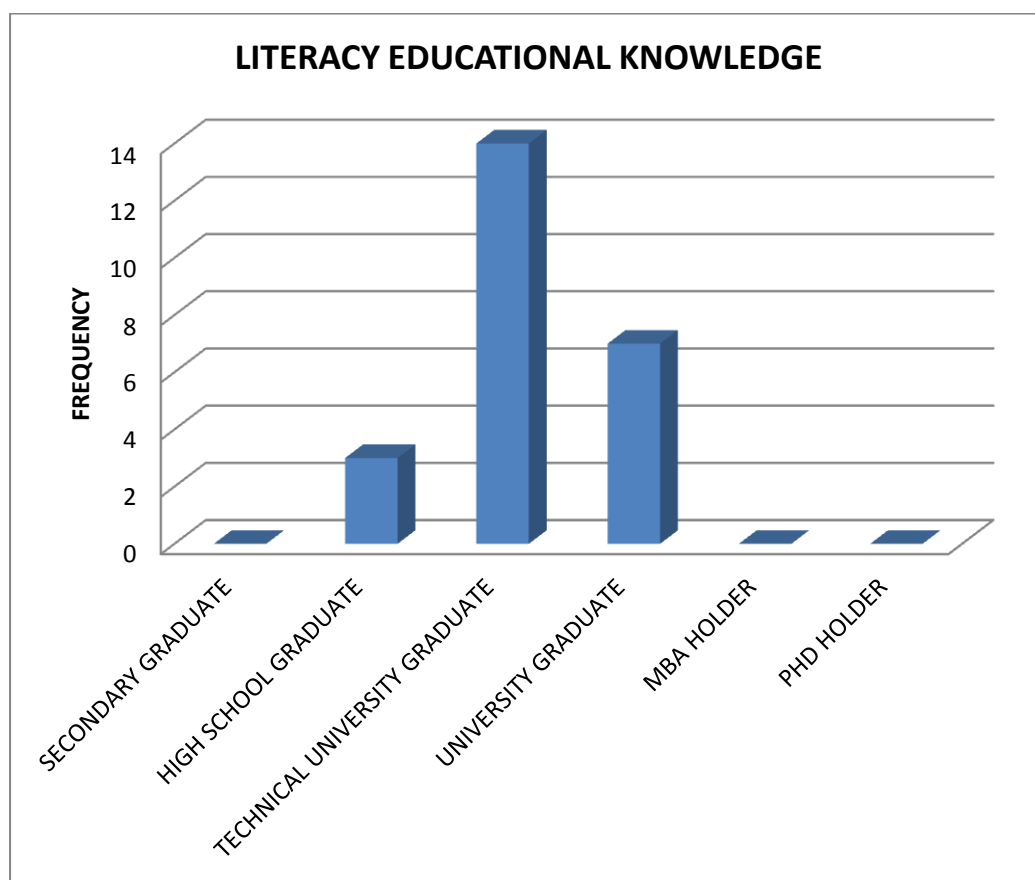
Παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 26-35 ετών ενώ σχεδόν στο σύνολό τους οι συμμετέχοντες ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες Β', Γ' και Δ'. Γενικότερα στο δείγμα μας υπερτερούν τα νέα και μεσήλικα άτομα.

Ερώτηση 3

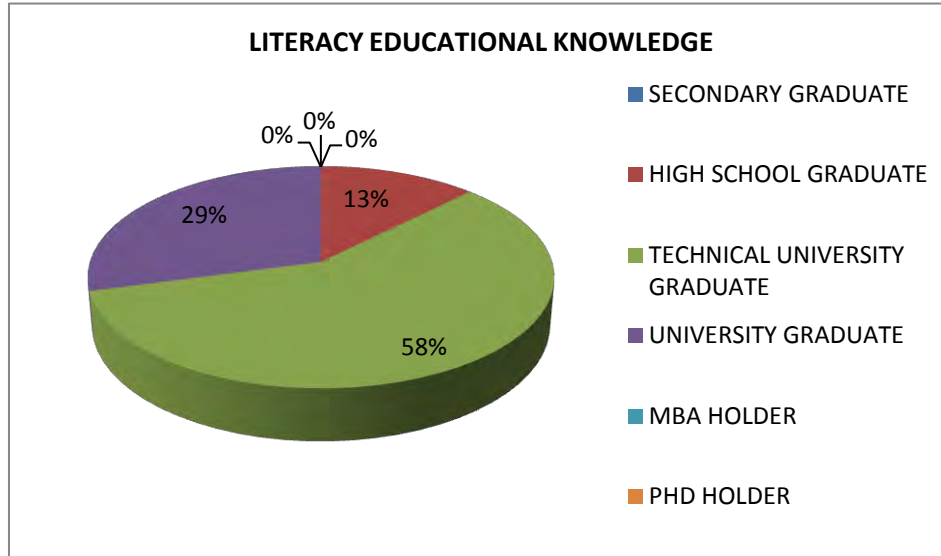
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ / LITERACY EDUCATIONAL KNOWLEDGE

Εξετάστηκε το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων και εξήχθησαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Διάγραμμα 3.1: Γραμματικές γνώσεις ερωτηθέντων



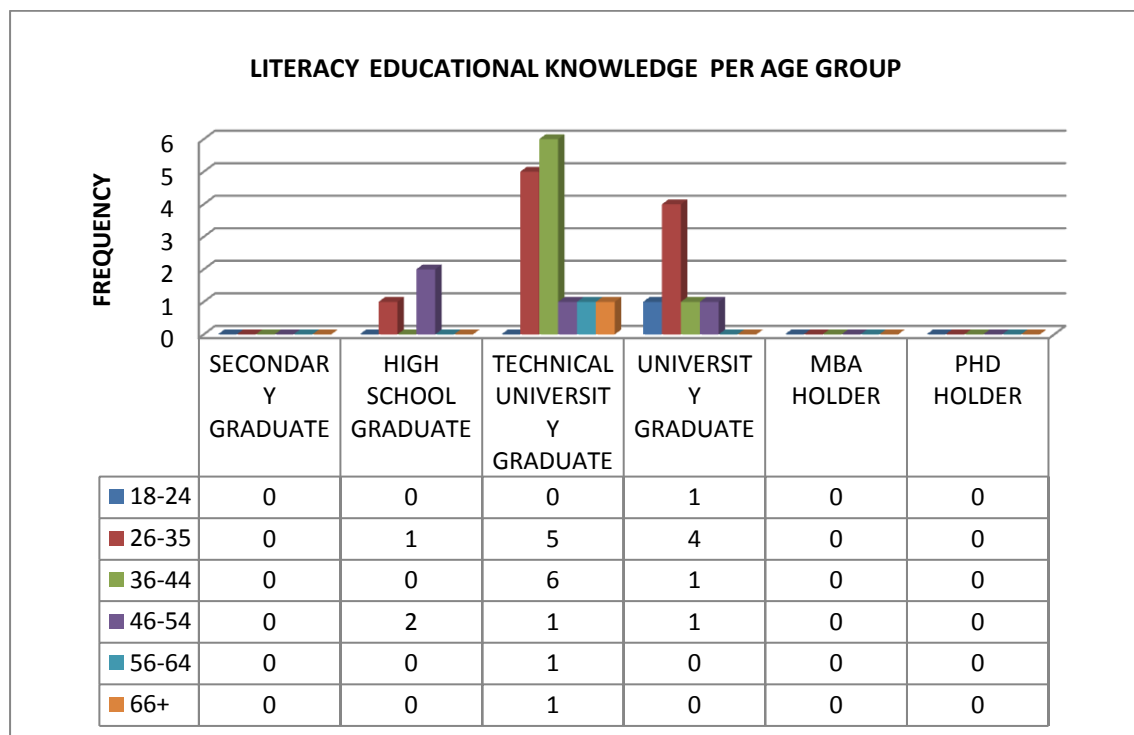
Διάγραμμα 3.2: Γραμματικές γνώσεις ερωτηθέντων (%)



Παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι υψηλού μορφωτικού επιπέδου. Συγκεκριμένα το 29% του δείγματος είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου και το 58% απόφοιτοι Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος. Συνολικά δηλαδή το 87% των συμμετεχόντων κατέχουν Πτυχίο Ανώτατης Εκπαίδευσης ΑΕΙ ή ΤΕΙ. Επίσης το 13% είναι απόφοιτοι Λυκείου. Στο δείγμα μας δεν υπάρχουν απόφοιτοι Γυμνασίου ούτε κάτοχοι Μεταπτυχιακού ή Διδακτορικού Διπλώματος.

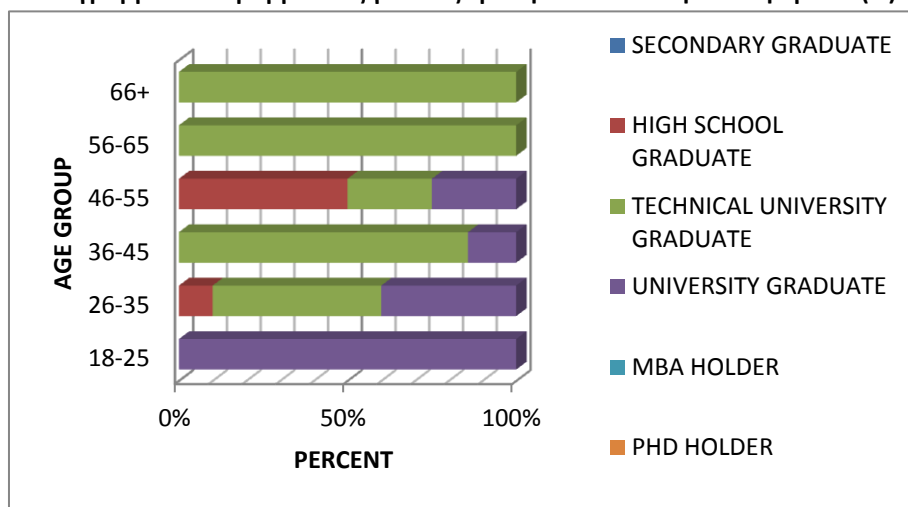
Στη συνέχεια θα εξετάσουμε το μορφωτικό επίπεδο σε σχέση με την ηλικία των συμμετεχόντων στην έρευνα:

Διάγραμμα 3.3: Γραμματικές γνώσεις ερωτηθέντων ανά ηλικιακή ομάδα



Το μορφωτικό επίπεδο ανά ηλικιακή ομάδα σε έκφραση ποσοστών:

Διάγραμμα 3.4: Γραμματικές γνώσεις ερωτηθέντων ανά ηλικιακή ομάδα (%)



Παρατηρούμε ότι :

- το 100% των συμμετεχόντων της ηλικιακής ομάδας 18-25 ετών είναι απόφοιτοι Πανεπιστημίου
- από τους συμμετέχοντες της ηλικιακής ομάδας 26- 35 ετών το 10% είναι απόφοιτοι Λυκείου και το 50% απόφοιτοι ανώτατης εκπαίδευσης (40% απόφοιτοι ΤΕΙ και 10% απόφοιτοι Πανεπιστημίου)
- από τους συμμετέχοντες της ηλικιακής ομάδας 36-45 ετών το 100% είναι απόφοιτοι ανώτατης εκπαίδευσης (86% απόφοιτοι ΤΕΙ και 14% απόφοιτοι Πανεπιστημίου)
- από τους συμμετέχοντες της ηλικιακής ομάδας 46-55 ετών το 50% είναι απόφοιτοι Λυκείου και το 50% απόφοιτοι ανώτατης εκπαίδευσης (25% απόφοιτοι ΤΕΙ και 25% απόφοιτοι Πανεπιστημίου)
- το 100% των συμμετεχόντων της ηλικιακής ομάδας 56-65 ετών είναι απόφοιτοι ΤΕΙ
- το 100% των συμμετεχόντων της ηλικιακής ομάδας 65+ ετών είναι απόφοιτοι ΤΕΙ

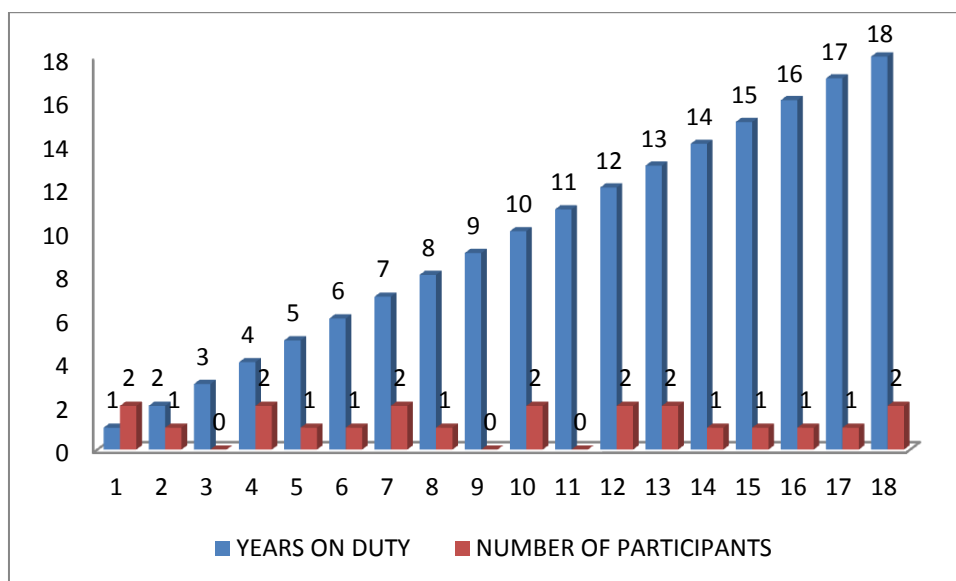
Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το μορφωτικό επίπεδο του δείγματος είναι από μέσο έως υψηλό ακόμη και στις μεγαλύτερες ηλικίες των συμμετεχόντων.

Ερώτηση 4

ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ / TIME ON OCCUPATION

Συλλέξαμε πληροφορίες για τα έτη απασχόλησης των συμμετεχόντων στο επάγγελμα του ναυτικού.

Διάγραμμα 4.1: Χρόνος στο ναυτικό επάγγελμα



Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία, υπολογίσαμε την ελάχιστη και μέγιστη απασχόληση σε έτη του δείγματος (1 και 18 έτη αντίστοιχα) καθώς και τον Μέσο Όρο της Ηλικίας του δείγματός μας ο οποίος ανέρχεται σε 8,88 έτη .

	ΕΛΑΧΙΣΤΗ	ΜΕΓΙΣΤΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
<i>Time in Occupation (in Years)</i>	1	18	5,52	8,88

Παρατηρώντας τις απαντήσεις των συμμετεχόντων συμπεραίνουμε ότι:

- το 55% των συμμετεχόντων εργάζεται στο συγκεκριμένο επάγγελμα λιγότερο από 10 έτη ενώ το 45% των συμμετεχόντων περισσότερο από 10 έτη
- το 14% των συμμετεχόντων εργάζεται στο συγκεκριμένο επάγγελμα λιγότερο από 2 έτη ενώ το 86% περισσότερο από 2 χρόνια
- 2 εκ των συμμετεχόντων δεν απάντησαν στη συγκεκριμένη ερώτηση

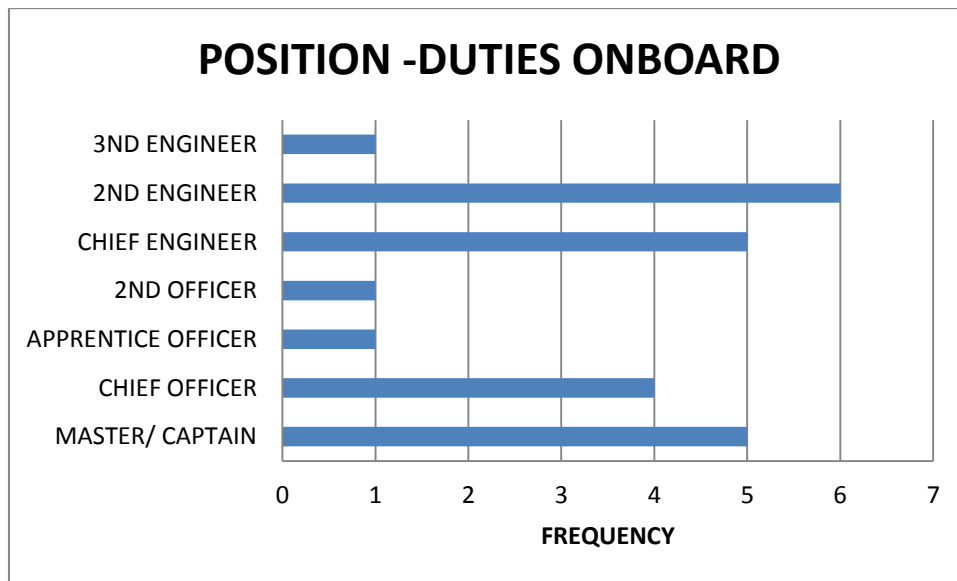
Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα, διαθέτει αρκετή εργασιακή εμπειρία στο επάγγελμα του ναυτικού. Αυτό ενδεχόμενα συνηγορεί στο να λάβουμε όσο το δυνατόν πιο έγκυρες απαντήσεις στη συνέχεια του ερωτηματολογίου που πραγματεύεται θέματα εργασιακών σχέσεων και εργασιακής ικανοποίησης.

Ερώτηση 5

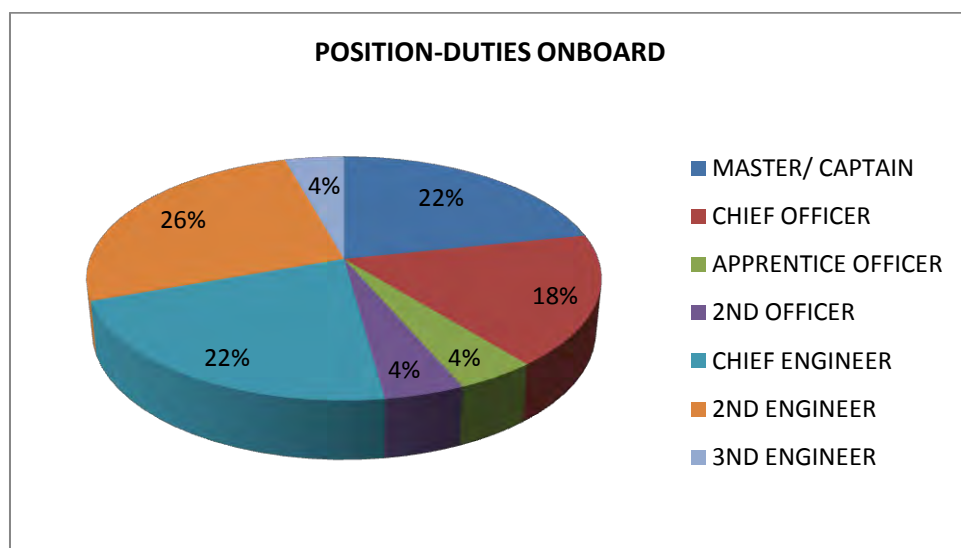
ΘΕΣΗ - ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ / POSITION - DUTIES ONBOARD

Όσον αφορά την απασχόληση, με βάση τις απαντήσεις των συμμετεχόντων ναυτικών στην έρευνα, το δείγμα μας κατανέμεται σε 7 διαφορετικές θέσεις εργασίας.

Διάγραμμα 5.1: Θέση-Καθήκοντα στο πλοίο



Διάγραμμα 5.2: Θέση-Καθήκοντα στο πλοίο (%)



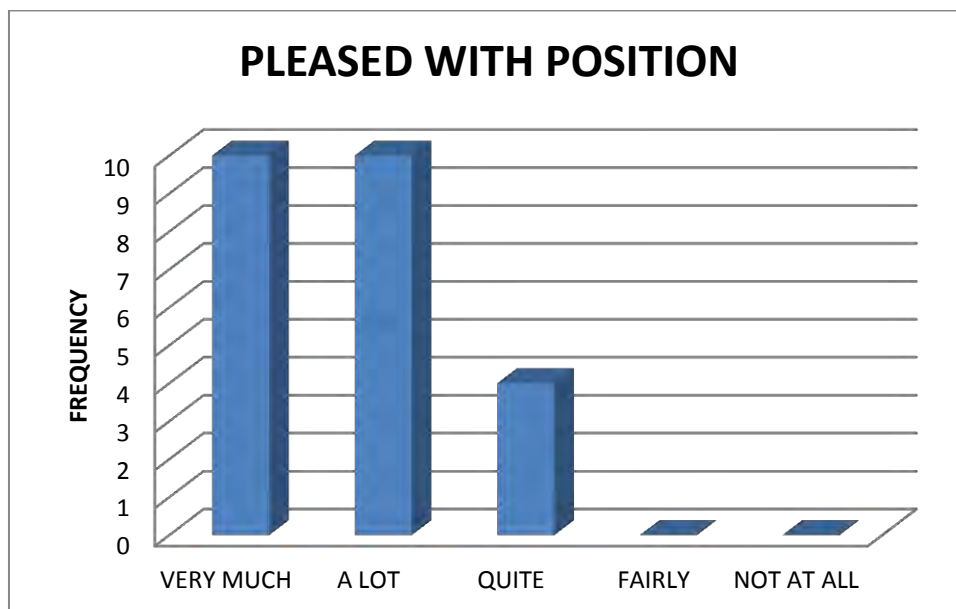
Με βάση τα παραπάνω, προκύπτει ότι από τους ερωτούμενους:

- 22% απασχολούνται ως Πλοίαρχοι (Master / Captain)
- 18% απασχολούνται ως Υποπλοίαρχοι (Chief Officer)
- 4% απασχολούνται ως δόκιμοι πλοίαρχοι/μηχανικοί (Apprentice Officer)
- 4% απασχολούνται ως Ανθυποπλοίαρχοι (2nd Officer)
- 22% απασχολούνται ως Α' Μηχανικοί (Chief Engineer)
- 26% απασχολούνται ως Β' Μηχανικοί (2nd Engineer)
- 4% απασχολούνται ως Γ' Μηχανικοί (3rd Engineer)

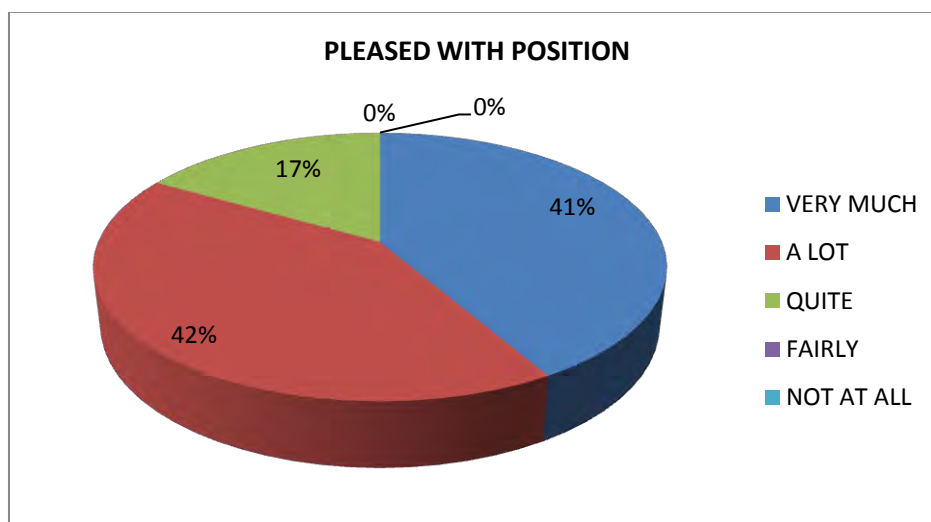
Ερώτηση 6

ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ / PLEASED WITH JOB POSITION

Διάγραμμα 6.1: Ικανοποίηση από θέση εργασίας



Διάγραμμα 6.2: Ικανοποίηση από θέση εργασίας (%)

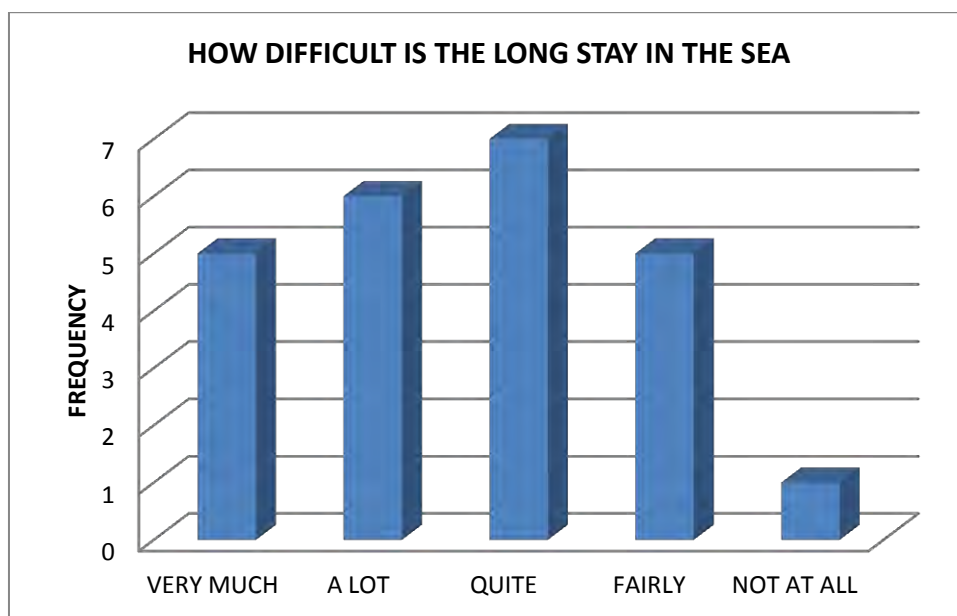


Ερώτηση 7

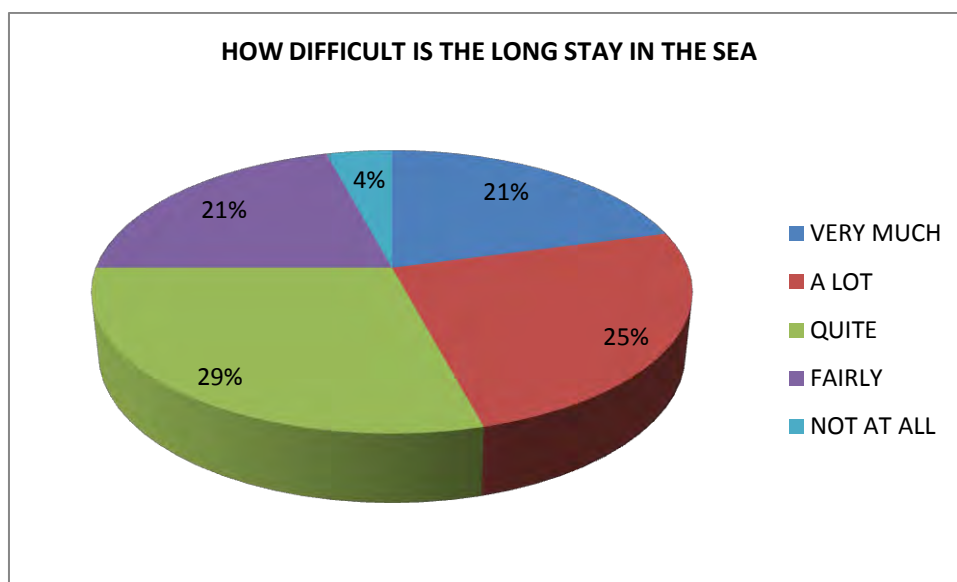
ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΥΜΗΝΗ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ / LONG STAY DIFFICULTIES IN THE SEA

Στην ερώτηση εάν δυσκολεύονται οι ναυτικοί από την πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα, δόθηκαν οι ακόλουθες απαντήσεις:

Διάγραμμα 7.1: Δυσκολίες από την πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα



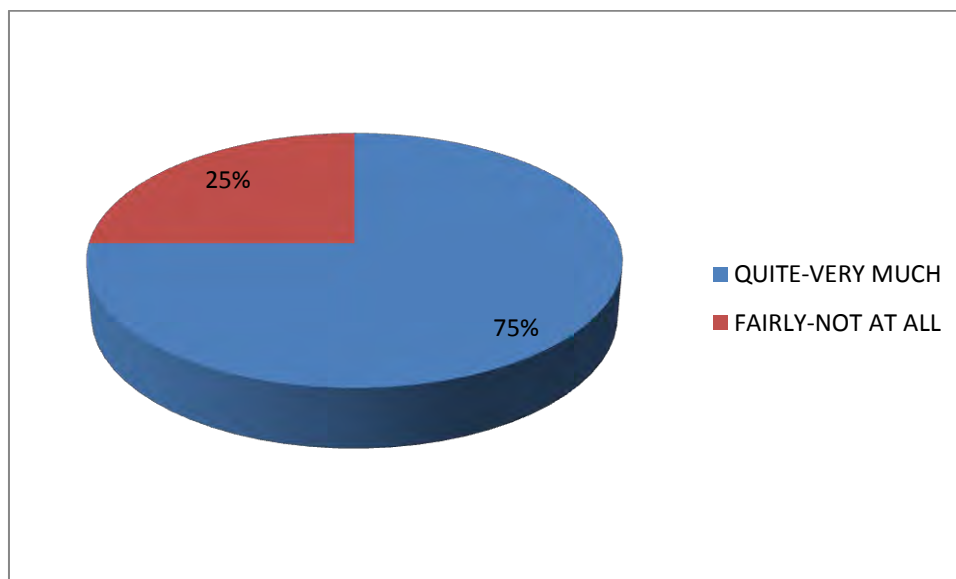
Διάγραμμα 7.2: Δυσκολίες από την πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα (%)



Αν δούμε τα αποτελέσματα γενικότερα κατηγοριοποιημένα, εύκολα βλέπουμε ότι το 75% των συμμετεχόντων στην έρευνα δυσκολεύονται από αρκετά έως και πάρα πολύ από την πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα με το 25% να δηλώνει ότι αντιμετωπίζει λίγες δυσκολίες ή και καθόλου. Η φύση του επαγγέλματος του ναυτικού απαιτεί

πολύμηνα ταξίδια που καταβάλλουν σωματικά και ψυχολογικά τους εργαζόμενους στα πλοία.

Διάγραμμα 7.3: Δυσκολίες από την πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα (%)



Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα, αντιμετωπίζει δυσκολίες που πηγάζουν από την πολύμηνη παραμονή στο πλοίο.

Ερώτηση 8

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΔΥΣΚΟΛΙΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΕ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΣΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ/ WHAT'S THE HARDEST THING YOU FACE IN YOUR LONG STAY ONBOARD

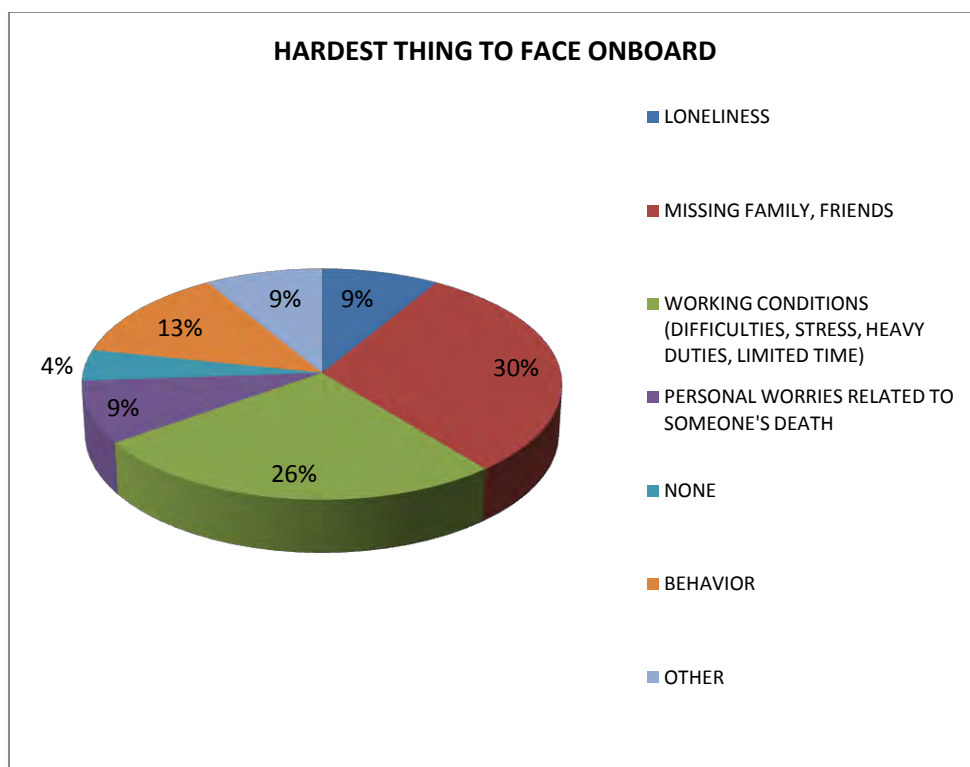
Στην ερώτηση αυτή, η οποία δεν είχε τυποποιημένα πεδία για επιλογή, καταγράφηκαν οι ακόλουθες απαντήσεις:

- *LONELINESS*
- *ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΜΕΛΛΟΝ*
- *DAILY STRESS*
- *I MISS MY FAMILY*
- *DIFFICULTIES OF SCHEDULE (OFTEN IS A HEAVY SCHEDULE*
- *YOU DON'T SEE FOR TOO MUCH YOUR FAVORITE PERSONS*
- *Η ΜΗ ΚΑΛΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ (INTERNET, SATELLITE PHONE), Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜ ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ Η ΜΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΒΑΡΚΩΝ ΓΙΑ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ, Τ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΜΑΖΙ ΣΕ ΠΟΛΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΧΡΟΝΟ*
- *DEATH OF A BOSUN*
- *DEATH OF MY DOG*
- *VETTING INSPECTIONS/SHORT STAY/COMMUNICATION PROBLEMS*
- *TO LIVE ONBOARD WITHOUT MY FAMILY*
- *MISSING THE DAILY LIFE STYLE OFF SHORE*
- *EARTHING AND LIMITED CHOICES*

- *DISTANCE FROM FAMILY*
- *TO BE AWAY FROM HOME AND FAMILY*
- *ROUTINE AND MISSUNDERSTANDING*
- *NONE*
- *PEOPLE RELATIONS*
- *MISSING FROM MY FAMILY*
- *MISSING OF THE FAMILY*
- *LONELINESS*
- *LACK OF CREW'S EXPERIENCE*
- *PEOPLE'S BEHAVIOUR*

Κατηγοριοποιώντας τις απαντήσεις προκύπτουν τα ακόλουθα:

Διάγραμμα 8.1



Η απόσταση από την οικογένεια, τους φίλους και τα αγαπημένα πρόσωπα υπερτερεί στις απαντήσεις των ερωτούμενων σχετικά με την μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίζουν κατά την πολύμηνη παραμονή τους στο πλοίο, με ποσοστό 30% επί του συνόλου. Σημαντικό ποσοστό του δείγματος (26%) συσχέτισε την ερώτηση με ζητήματα που αφορούν τις συνθήκες εργασίας και το βαρύ και απαιτητικό πρόγραμμα των ναυτικών, το εργασιακό στρες κλπ. αλλά και την έλλειψη εργασιακής εμπειρίας του πληρώματος.

Άλλες απαντήσεις συγκέντρωσαν: 13% θέματα συμπεριφοράς και ανθρωπίνων σχέσεων, 9% μοναξιά, 9% θλίψη από θάνατο, 9% λοιπά προβλήματα, 4% κανένα πρόβλημα.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν διάφορες προσωπικές και αντικειμενικές δυσκολίες κατά την πολύμηνη παραμονή τους στο πλοίο που συναρτώνται κυρίως με την έλλειψη των "δικών" τους ανθρώπων, με τη φύση της εργασίας που είναι ιδιαίτερη και επίπονη για το σώμα αλλά και το νου αλλά και τις διαπροσωπικές σχέσεις που πιθανόν είναι δυσκολότερες σε κάποιες περιπτώσεις στο πλοίο.

Ερώτηση 9

ΤΙ ΘΑ ΑΛΛΑΖΑΤΕ ΕΑΝ ΣΑΣ ΔΙΝΟΤΑΝ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ / IF YOU HAD THE CHANCE SOMETHING, WHAT WOULD THAT BE

Στην ερώτηση αυτή, η οποία δεν είχε τυποποιημένα πεδία για επιλογή, καταγράφηκαν οι ακόλουθες απαντήσεις:

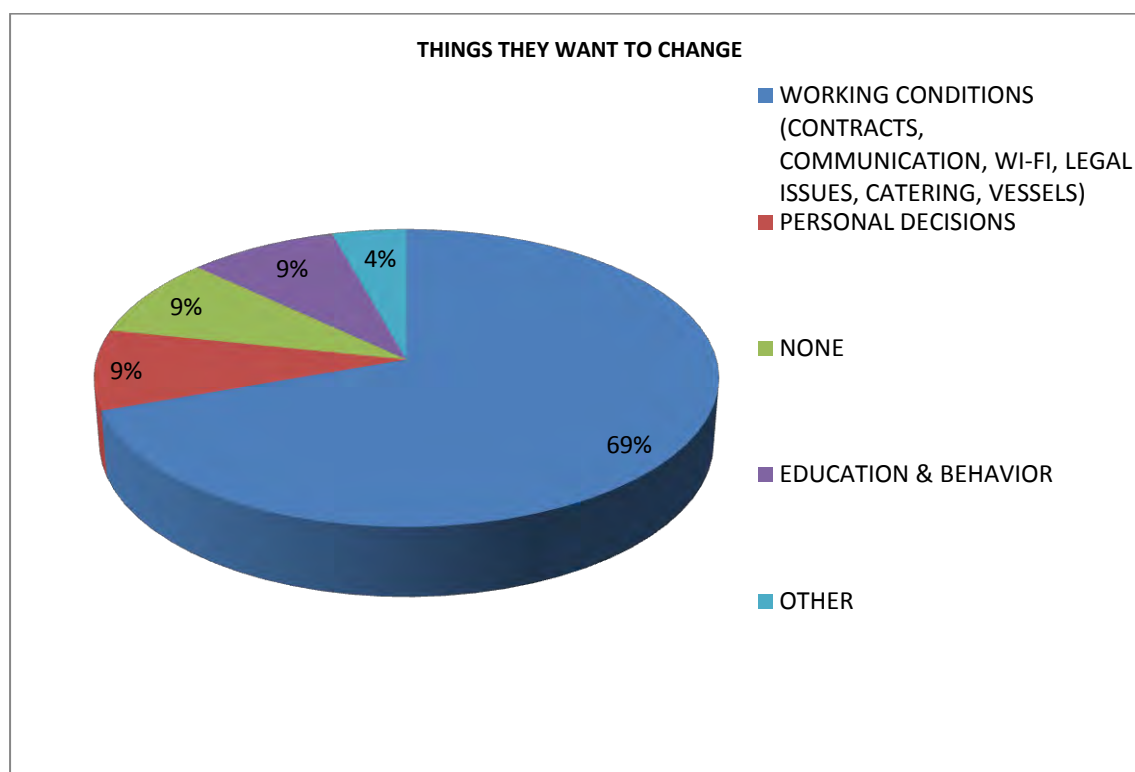
- *THREE MONTHS CONTRACT*
- *ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ*
- *I WOULD HAVE BEEN CAPTAIN*
- *I WOULD PREFER TO STAY ONBOARD FOR EX 8 MONTHS PER YEAR BUT CONTINUOUSLY I WOULD DO THE JOB OF A SEAMAN MORE "TO THE POINT AND MEAN-FULL" AND I WOULD TRY TO HELP SO THE REGULATIONS TO HAVE TRULY VALUE ANT TO BE ABLE TO BI IN FORCE ONBOARD, ALWAYS HAVING IN*
- *MIND SAFETY, ENVIRONMENT AND LIFE ON BOARD*
- *NOTHING TO CHANGE FROM MY JOB*
- *ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΣΠΙΤΙ*
- *THE EDUCATION AND THE ATTITUDE OF THE PEOPLE*
- *I WOULD NOT SERVE THE ARMY*
- *BETTER COMMUNICATION ONBOARD*
- *A SHORTER CONTRACT*
- *I WOULD NOT LIKE TO CHANGE ANYTHING*
- *DISTRIBUTION OF LEGAL RESPONSIBILITIES, BETTER QUALITY OF*
- *COMMUNICATION WITH FRIENDS AND FAMILY BACK HOME*
- *RELAXATION OF MIND ON DAY TO DAY ACTIVITIES*
- *LESS TIME ON BOARD MORE TIME WITH FAMILY*
- *SALARY AND UNDERSTANDING FROM OTHERS*
- *TIME OF EMPLOYMENT CONTRACTS*

- *TO STAY SHORTER ON BOARD*
- *THE 6 MONTH CONTRACT I REPLACED THAT WITH SHORTER CONTRACT*
- *PERMANENT CONTRACT OF EMPLOYMENT*
- *COMMUNICATION, SALARY*
PROFESSIONAL AND FAMILIARIZED CREW, BETTER CATERING,
COMMUNICATION WITH SHORE VIA WI-FI OR BETTER INTERNET
CONNECTION. MORE UNDERSTANDING OF VESSELS NEEDS FROM SHORE
- *COMPANY SIDE WITH THE ORDER OF SPARE PARTS*
- *PEOPLES BEHAVIOUR AND THE WAY THEY THINK*

Η ερώτηση δεν απαντήθηκε από (1) συμμετέχοντα στην έρευνα.

Κατηγοριοποιώντας τις απαντήσεις προκύπτουν τα ακόλουθα:

Διάγραμμα 9.1



Η διάρκεια των συμβολαίων, η μόνιμη σχέση εργασίας καθώς και διάφορα θέματα που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας, τις απολαβές, η ασφάλεια στο εργασιακό περιβάλλον, την επικοινωνία και τη συνεργασία με τους συναδέλφους κ.λ.π.

εργασιακά ζητήματα είναι αυτά που απασχολούν την πλειοψηφία των ναυτικών και δηλώνουν ότι θα ήθελαν εφόσον είχαν τη δυνατότητα να αλλάξουν.

Μόνο δύο ναυτικοί απάντησαν ότι δεν θα άλλαζαν κάτι στην εργασία τους.

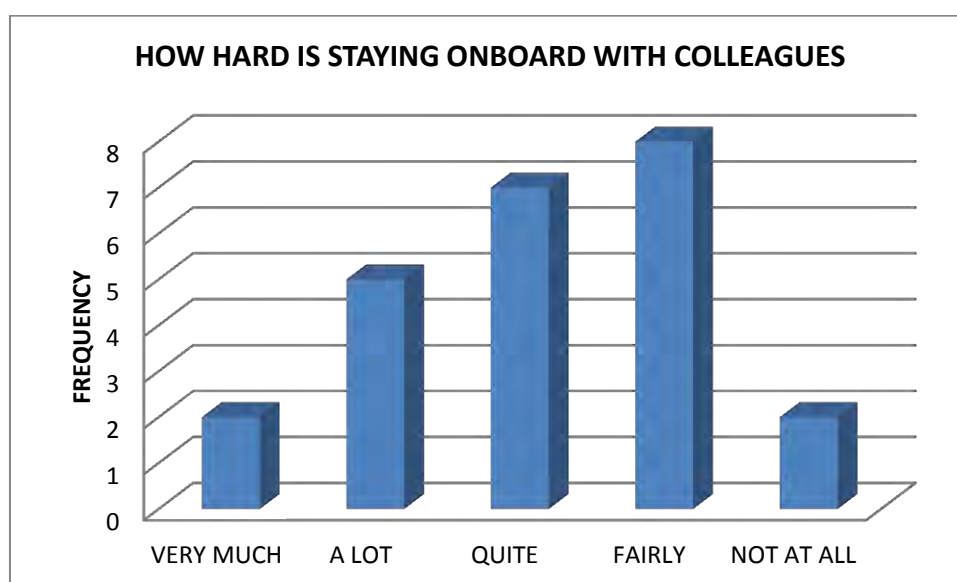
Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι είναι αρκετά τα εργασιακά ζητήματα που θα άλλαζαν οι ναυτικοί για τη βελτίωση της ζωής τους στο πλοίο.

Ερώτηση 10

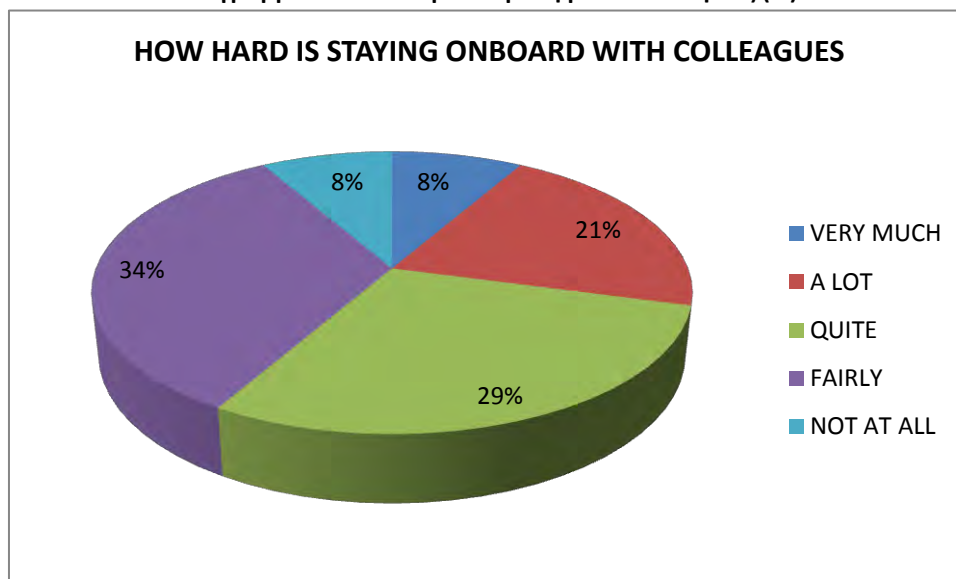
ΠΟΣΟ ΣΑΣ ΔΥΣΚΟΛΕΥΕΙ Η ΜΑΚΡΑ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΟΝ ΙΔΙΟ ΧΩΡΟ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΑΣ / HOW HARD DO YOU FIND STAYING ONBOARD WITH YOUR COLLEAGUES FOR SUCH A LONG TIME

Οι συμμετέχοντες ναυτικοί δήλωσαν το κατά πόσο δυσκολεύονται από την μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους τους στο πλοίο, επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων. Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους συμμετέχοντες απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

Διάγραμμα 10.1: Μακρά διαμονή με συναδέλφους

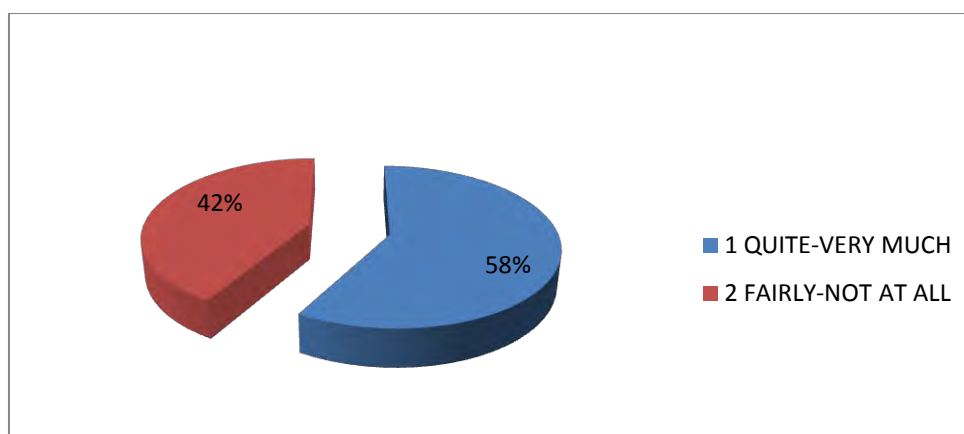


Διάγραμμα 10.2: Μακρά διαμονή με συναδέλφους (%)



Αν δούμε τα αποτελέσματα γενικότερα κατηγοριοποιημένα με βάση το βαθμό δυσκολίας από την μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους τους, το 42% των συμμετεχόντων στην έρευνα απάντησε ότι δυσκολεύεται λίγο ή καθόλου ενώ το 58% απάντησε από αρκετά ως πάρα πολύ επομένως η πλειοψηφία των ναυτικών δηλώνει ότι αντιμετωπίζει δυσκολίες όπως είναι εν γένει αναμενόμενο. Αποτελεί ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος η συνύπαρξη των ναυτικών σε περιορισμένο περιβάλλον και σε κοινούς χώρους όλες σχεδόν τις ώρες της ημέρας. Η έλλειψη προσωπικού χώρου και ιδιωτικότητας δυσκολεύει τους ναυτικούς και επηρεάζει την ψυχολογία τους αρνητικά.

Διάγραμμα 10.3: Μακρά διαμονή με συναδέλφους (%)

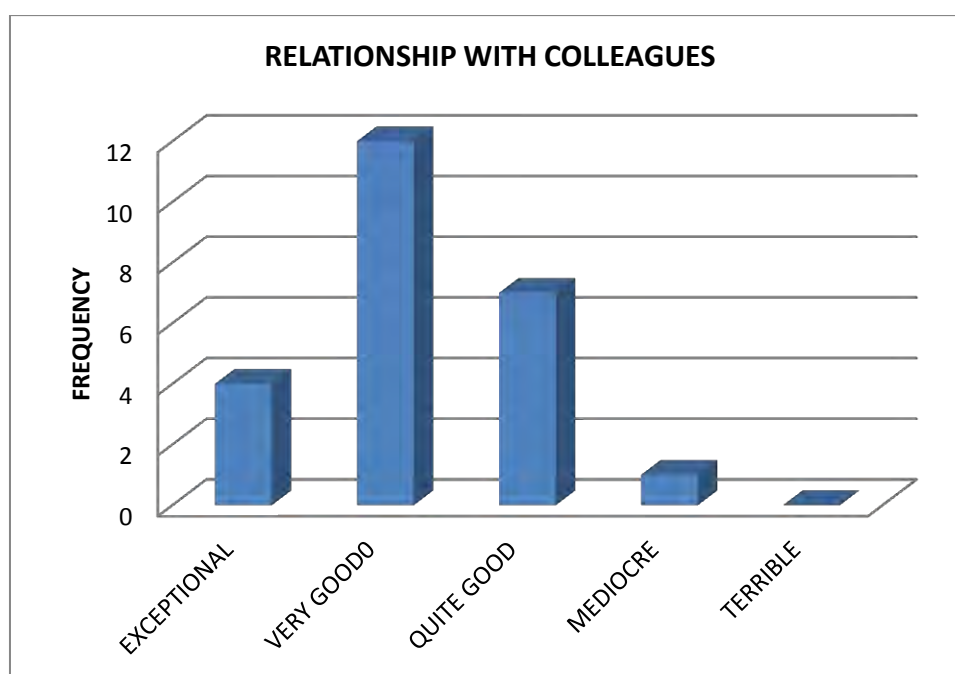


Ερώτηση 11

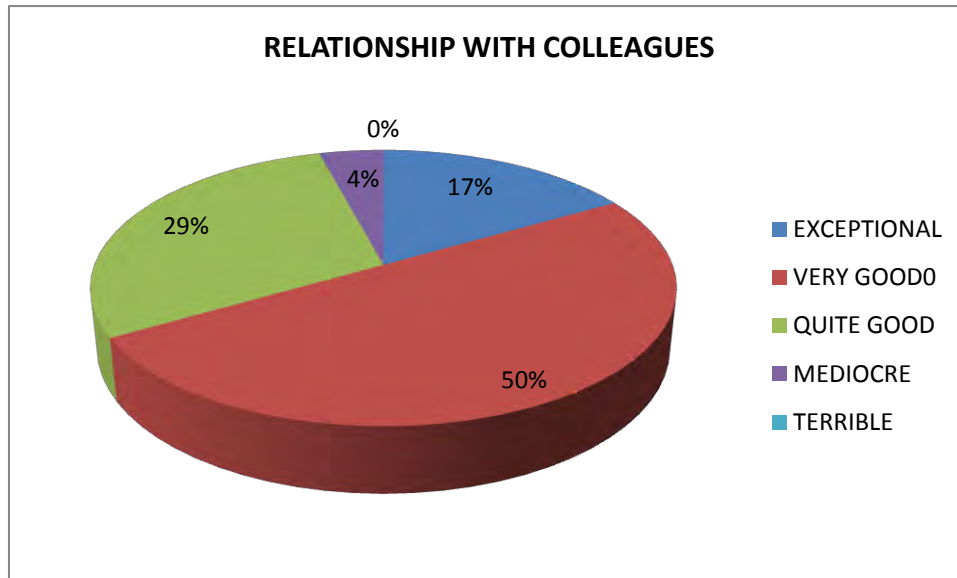
ΠΩΣ ΘΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΑΤΕ ΤΙΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ / HOW WOULD YOU DESCRIBE THE RELATIONSHIP BETWEEN YOU AND YOUR COLLEAGUES ONBOARD

Η ερώτηση αυτή εξετάζει τις διαπροσωπικές σχέσεις των ναυτικών στο εργασιακό τους περιβάλλον. Οι συμμετέχοντες ναυτικοί χαρακτήρισαν τις σχέσεις τους με τους συναδέλφους στο πλοίο επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων. Οι απαντήσεις που δόθηκαν απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

Διάγραμμα 11.1: Σχέσεις με συναδέλφους

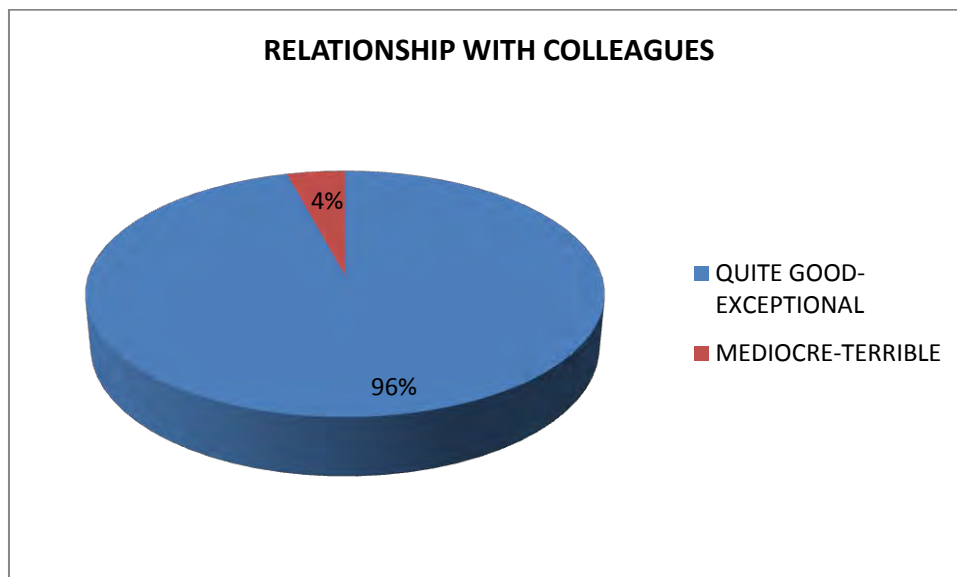


Διάγραμμα 11.2: Σχέσεις με συναδέλφους (%)



Αν δούμε τα αποτελέσματα γενικότερα κατηγοριοποιημένα, εύκολα βλέπουμε ότι μόνο το 4% των συμμετεχόντων στην έρευνα φαίνεται πως έχει κακές σχέσεις με τους συναδέλφους με το υπόλοιπο 96% να έχει σχέσεις αρκετά καλές έως άριστες.

Διάγραμμα 11.3: Σχέσεις με συναδέλφους (%)



Πολλά είναι τα προβλήματα που μπορεί να αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί με τους συναδέλφους τους και μπορεί να σχετίζονται με την "ανομοιογένεια" των ναυτικών στο πλοίο (διαφορετικές εθνικότητες, θρησκείες, γλώσσα, ηλικία, νοοτροπία κλπ).

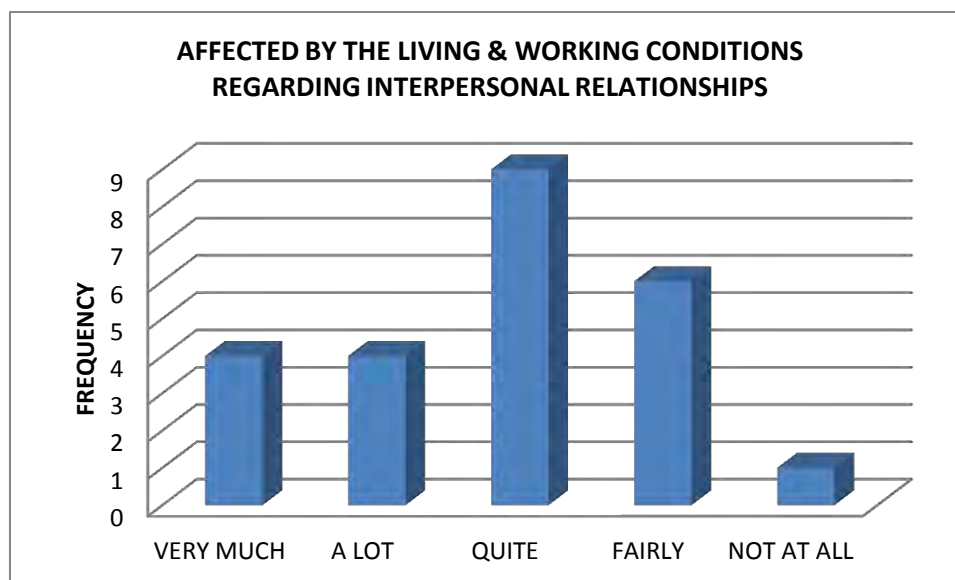
Εάν λάβουμε υπόψη μας και τις απαντήσεις που δόθηκαν την ερώτηση 10 που οι ναυτικοί δήλωσαν κατά πόσο δυσκολεύονται από την μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους τους στο πλοίο, τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την ερώτηση 11 είναι σημαντικά διότι φαίνεται ότι διατηρούνται καλές προσωπικές σχέσεις χωρίς προβλήματα που θα επηρέαζαν και την ποιότητα της εργασίας και την ψυχολογική φόρτιση των συμμετεχόντων.

Ερώτηση 12

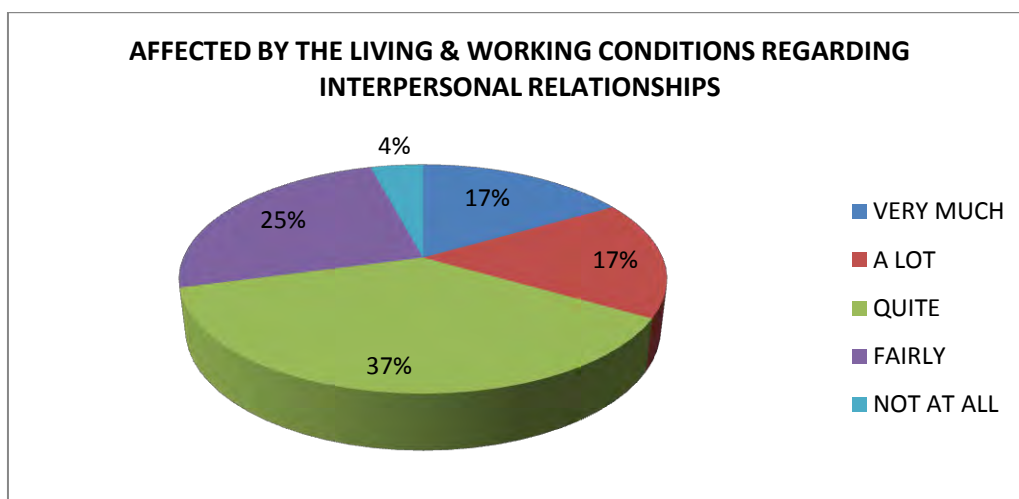
ΠΟΣΟ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΟΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΣΑΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΑΣ / HOW MUCH ARE YOU AFFECTED BY THE LIVING AND WORKING CONDITIONS REGARDING YOUR INTERPERSONAL RELATIONSHIPS WITH YOUR COLLEAGUES

Στη συνέχεια εξετάστηκε ο ρόλος των διαπροσωπικών σχέσεων με τους συναδέλφους ναυτικούς στη διαμόρφωση των συνθηκών διαμονής και εργασίας. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα, επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων δήλωσαν το βαθμό επηρεασμού τους και οι απαντήσεις που προέκυψαν απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

Διάγραμμα 12.1: Συνθήκες διαμονής & εργασίας σε συνάρτηση με τις διαπροσωπικές σχέσεις



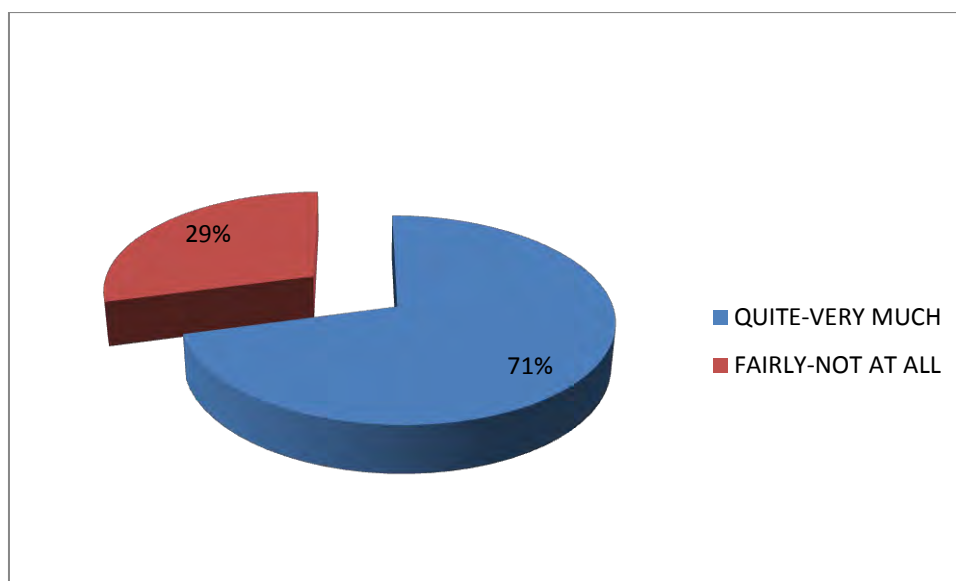
Διάγραμμα 12.2: Συνθήκες διαμονής & εργασίας σε συνάρτηση με τις διαπροσωπικές σχέσεις (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που δόθηκαν προκύπτει ότι υπάρχει μεγάλη συνάρτηση μεταξύ των διαπροσωπικών σχέσεων που υπάρχουν και τις συνθήκες διαμονής και εργασίας που διαμορφώνονται στο πλοίο. Οι καλές ή κακές διαπροσωπικές σχέσεις δηλαδή επηρεάζουν την ποιότητα της διαμονής αλλά και της εργασίας των ναυτικών.

Στη συνέχεια απεικονίζονται τα αποτελέσματα γενικότερα κατηγοριοποιημένα όπου:

- το 71% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρεί ότι οι διαπροσωπικές σχέσεις επηρεάζουν αρκετά έως πάρα πολύ τις συνθήκες διαμονής και εργασίας
- το 29% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρεί ότι οι διαπροσωπικές σχέσεις επηρεάζουν λίγο έως καθόλου τις συνθήκες διαμονής και εργασίας



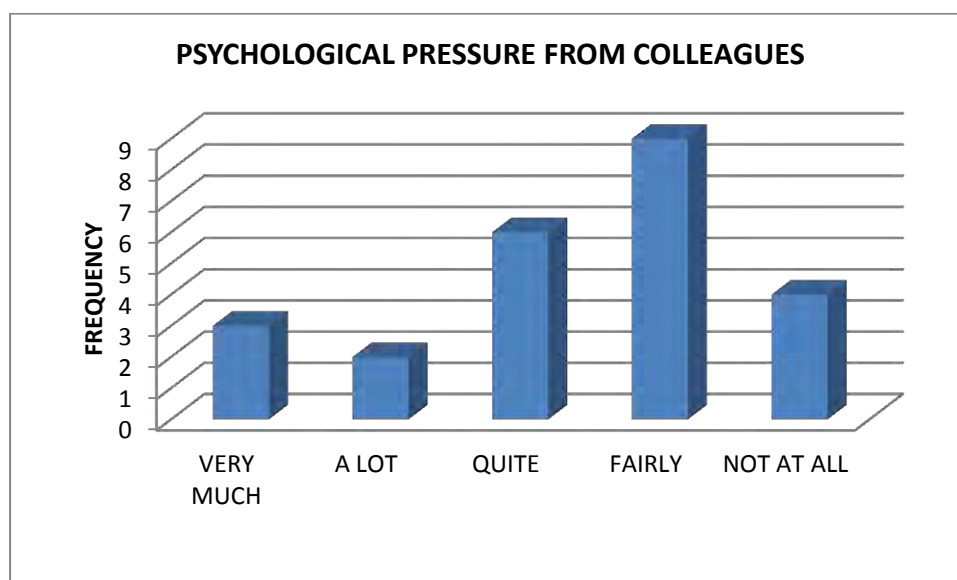
Εφόσον σε όλα τα επαγγέλματα η καλή συνεργασία και οι αγαστές σχέσεις με τους συναδέλφους προάγουν καλό εργασιακό κλίμα είναι λογικό στο επάγγελμα του ναυτικού να ισχύει κάτι ανάλογο.

Ερώτηση 13

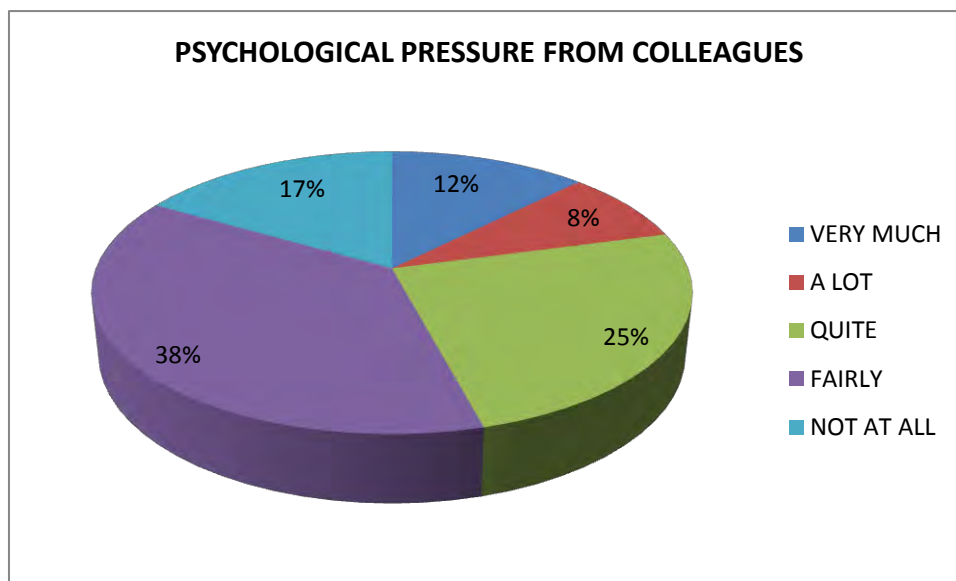
ΠΟΣΗ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ ΠΙΕΣΗ ΝΙΩΘΕΤΕ ΟΤΙ ΣΑΣ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΑΣ / HOW MUCH PSYCHOLOGICAL PRESSURE ARE YOU UNDER FROM YOUR COLLEAGUES

Ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες ναυτικούς να απαντήσουν πόση ψυχολογική πίεση νιώθουν ότι ασκούν επάνω τους οι συνάδελφοί τους, επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων.

Διάγραμμα 13.1: Ψυχολογική πίεση από συναδέλφους



Διάγραμμα 13.2: Ψυχολογική πίεση από συναδέλφους (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που δόθηκαν:

- το 45% δήλωσε ότι νιώθει ψυχολογική πίεση από τους συναδέλφους του από αρκετά έως πάρα πολύ ενώ
- το 55% δήλωσε ότι η ψυχολογική πίεση που νιώθει να τους ασκείται από τους συναδέλφους είναι ελάχιστη ή καθόλου

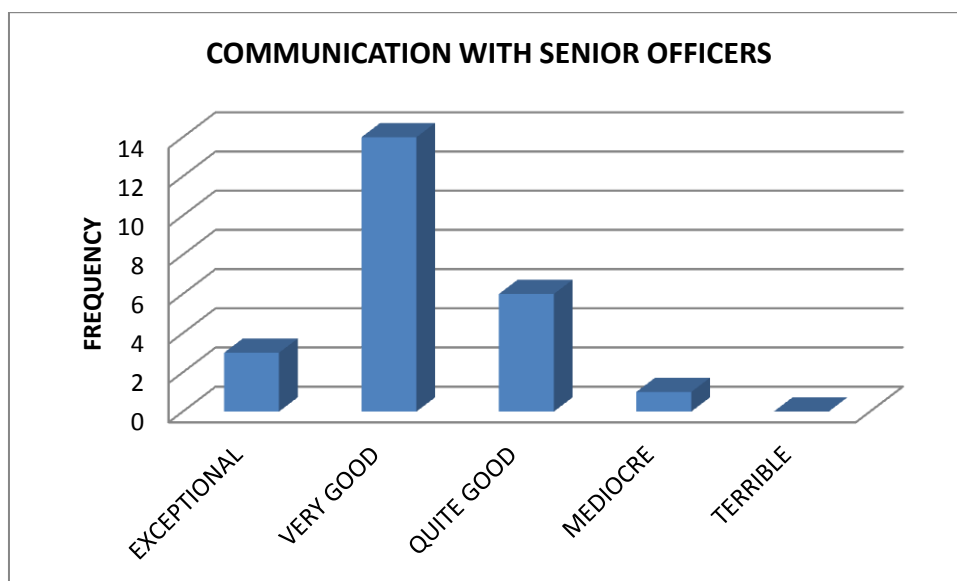
Τα αποτελέσματα λοιπόν είναι σχεδόν ισομοιρασμένα με μόλις 10% να υπερτερεί η κατηγορία που δηλώνει ότι δεν νιώθει σχεδόν καθόλου ψυχολογική πίεση. Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι εδώ δίνονται απαντήσεις ανάλογα με το χαρακτήρα και την ευαισθησία κάθε ατόμου.

Ερώτηση 14

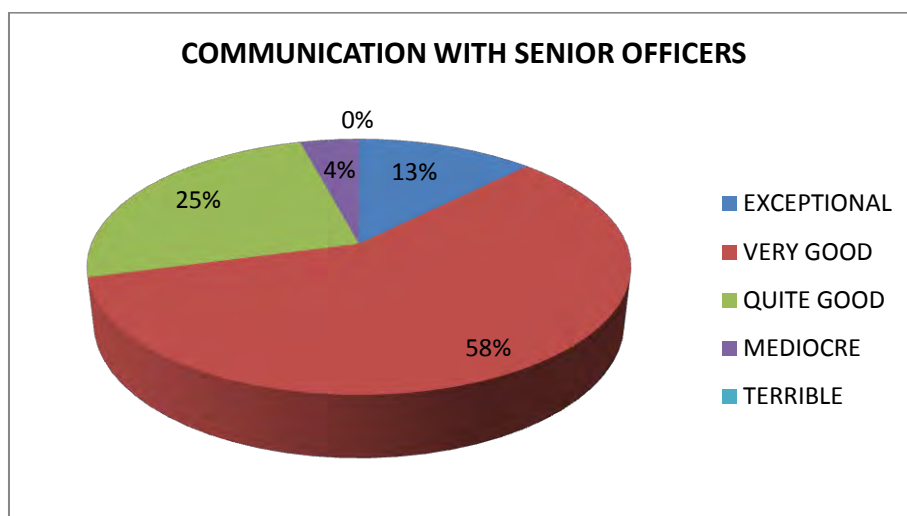
ΠΩΣ ΘΑ ΠΕΡΙΓΡΑΦΑΤΕ ΤΗΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΟΥΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ / HOW WOULD YOU DESCRIBE THE COMMUNICATION BETWEEN YOUR SENIOR OFFICERS AND YOU WHILE ONBOARD

Οι συμμετέχοντες ναυτικοί χαρακτήρισαν την επικοινωνία τους με τους ανώτερους τους στο πλοίο, επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων. Η ερώτηση ουσιαστικά σχετίζεται με τη διοίκηση του πλοίου και το κατά πόσο αυτή είναι αποδεκτή από τους υφιστάμενους.

Διάγραμμα 14.1: Επικοινωνία με ανώτερους

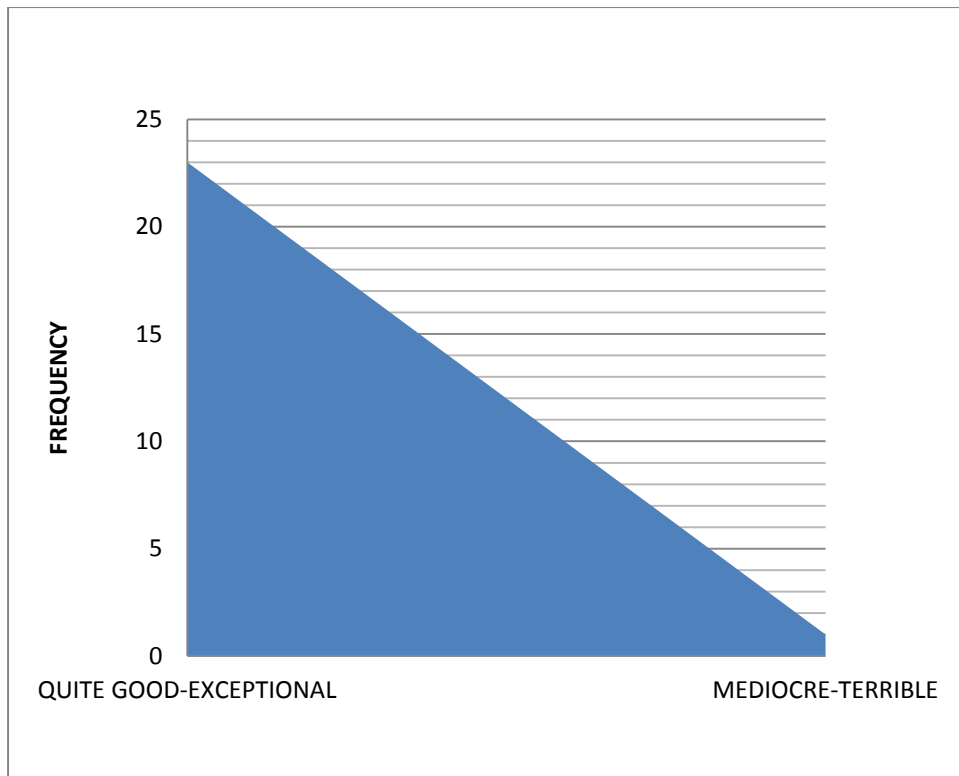


Διάγραμμα 14.2: Επικοινωνία με ανώτερους (%)



Στη συνέχεια απεικονίζονται τα αποτελέσματα γενικότερα κατηγοριοποιημένα όπου:

- το 96% των συμμετεχόντων στην έρευνα έχει αρκετά καλή έως εξαιρετική επικοινωνία με τους ανωτέρους τους στο πλοίο, ενώ
- το 4% των συμμετεχόντων στην έρευνα έχει μέτρια έως κακή

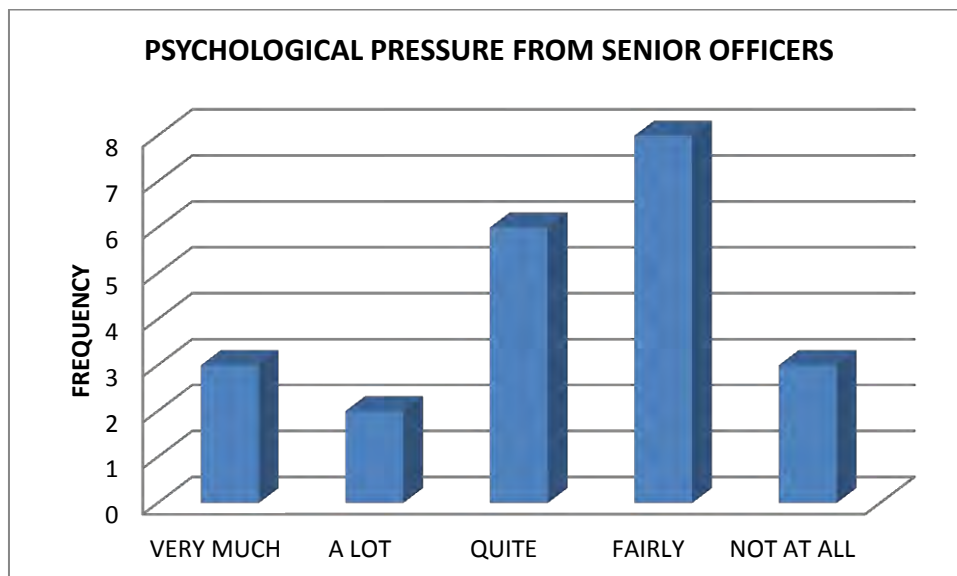


Ερώτηση 15

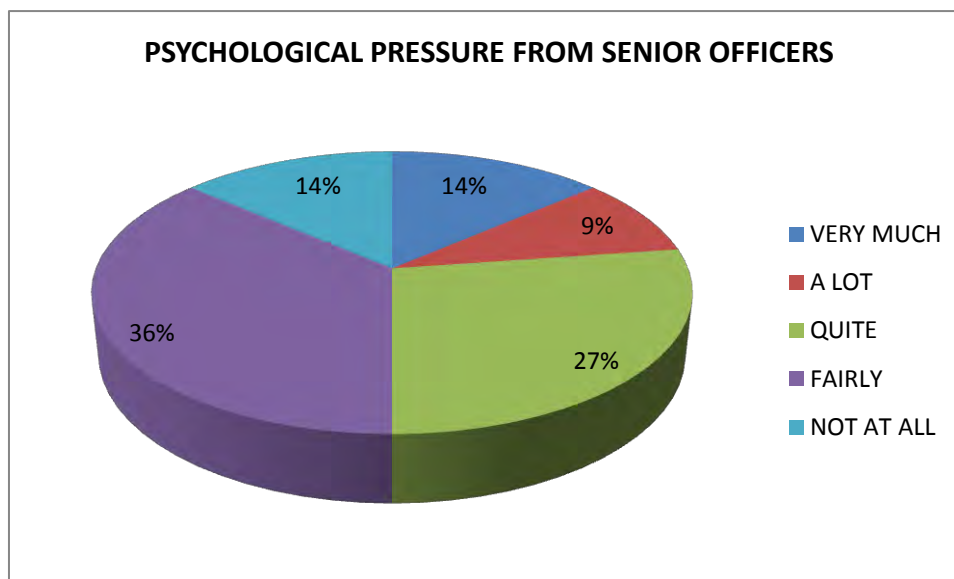
ΠΟΣΗ ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ ΠΙΕΣΗ ΝΙΩΘΕΤΕ ΟΤΙ ΣΑΣ ΑΣΚΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΩΤΕΡΟΥΣ ΣΑΣ/ HOW MUCH PRESSURE ARE YOU UNDER FROM YOUR SENIOR OFFICERS

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν για το πόση ψυχολογική πίεση νιώθουν να ασκείται σε αυτούς από τους ανωτέρους τους στην ιεραρχία με τα αποτελέσματα να απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν. Και αυτή η ερώτηση σχετίζεται με τη διοίκηση του πλοίου και το πόσο αυτή είναι αποδεκτή από τους υφιστάμενους.

Διάγραμμα 15.1: Ψυχολογική πίεση από ανώτερους



Διάγραμμα 15.2: Ψυχολογική πίεση από ανώτερους (%)



Στην ερώτηση δεν απάντησαν (2) από τους συμμετέχοντες ναυτικούς.

Παρατηρούμε ότι:

- το 50% των συμμετεχόντων στην έρευνα νιώθει αρκετά έως πάρα πολύ πίεση από τους ανωτέρους τους στο πλοίο, ενώ
- το 50% των συμμετεχόντων στην έρευνα νιώθει λίγη έως καθόλου πίεση από τους ανωτέρους τους στο πλοίο

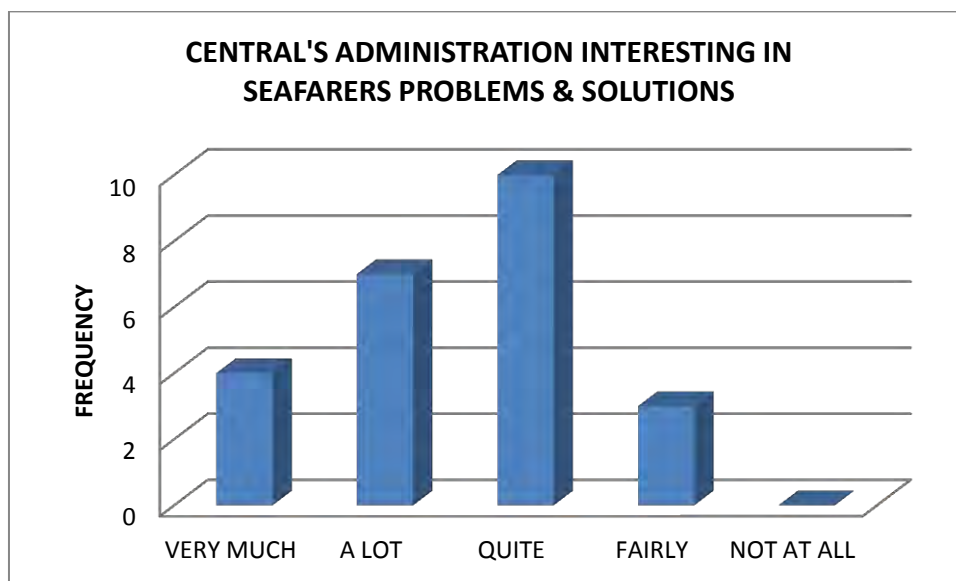
Τα αποτελέσματα λοιπόν είναι απολύτως ισομοιρασμένα. Θα πρέπει να λάβουμε βέβαια υπόψη μας ότι εδώ δίνονται απαντήσεις ανάλογα με το χαρακτήρα και την ευαισθησία κάθε ατόμου και τον τρόπο που δέχεται και υπακούει σε εντολές από τους ανωτέρους.

Ερώτηση 16

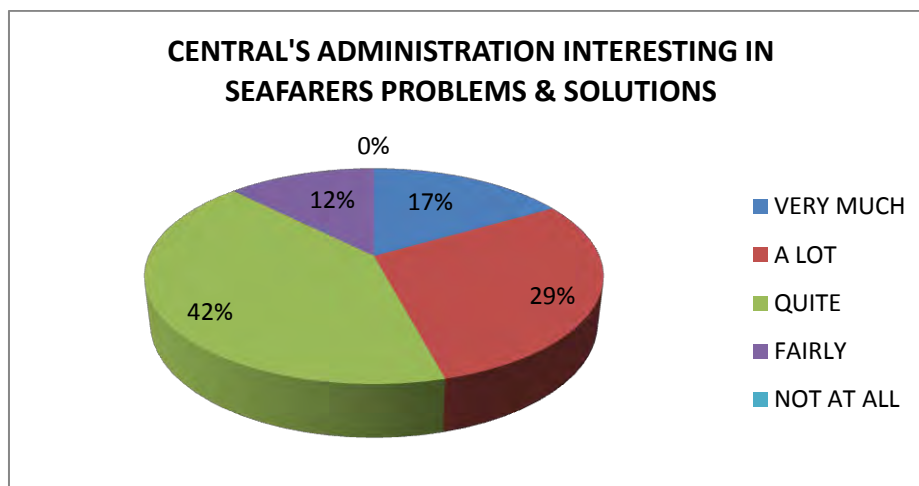
ΠΟΣΟ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΟΥΣ Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ/ HOW MUCH IS THE CENTRAL ADMINISTRATION INTERESTED IN YOUR PROBLEMS AS WELL AS THEIR SOLUTIONS

Εδώ ζητήθηκε η γνώμη των ναυτικών του δείγματος όσον αφορά το πόσο νομίζουν ότι η Κεντρική διοίκηση ενδιαφέρεται για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και κατά πόσο βοηθά στην επίλυσή τους. Η ερώτηση δηλαδή εστιάζει στο πόσο κοντά στα προβλήματά τους νιώθουν οι ναυτικοί την κεντρική διοίκηση, εάν την θεωρούν απρόσωπη και αναποτελεσματική ή ικανή και αποτελεσματική.

Διάγραμμα 16.1: Ενδιαφέρον Κεντρικής Διοίκησης



Διάγραμμα 16.2: Ενδιαφέρον Κεντρικής Διοίκησης (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που δόθηκαν, παρατηρούμε ότι:

- το 88% των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρεί ότι η κεντρική διοίκηση ενδιαφέρεται και επιλύει τα τυχόν προβλήματά τους στο πλοίο
- το 12% των συμμετεχόντων στην έρευνα πιστεύει ότι η κεντρική διοίκηση ενδιαφέρεται λίγο ή καθόλου για τα προβλήματά τους και την επίλυση αυτών

Είναι σαφές λοιπόν ότι η πλειοψηφία των ναυτικών είναι ικανοποιημένη από την κεντρική διοίκηση και κατά συνέπεια την θεωρούν αποτελεσματική και βασίζονται σε αυτή για την επίλυση των προβλημάτων τους. Αυτό είναι πολύ σημαντικό διότι δείχνει σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ κεντρικής διοίκησης και ναυτικών.

Ερώτηση 17

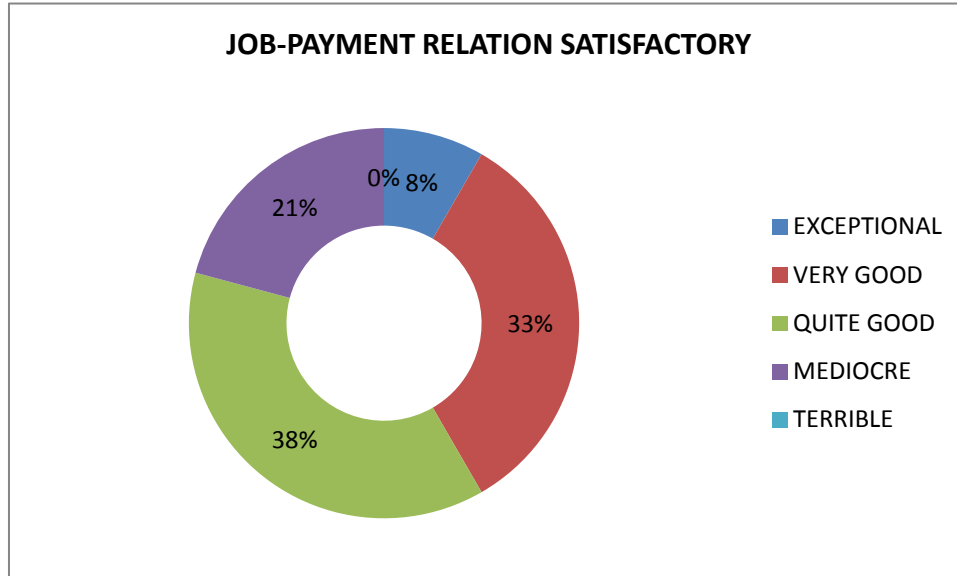
ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΤΗ ΣΧΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗΣ ΣΑΣ/ HOW SATISFACTORY DO YOU VIEW YOUR JOB-PAYMENT RELATION

Ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες ναυτικούς να απαντήσουν πόση ικανοποιημένοι νιώθουν από τον μισθό τους σε συνάρτηση με την εργασία που παρέχουν στο πλοίο, επιλέγοντας από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων. Καταγράφηκαν οι ακόλουθες απαντήσεις:

Διάγραμμα 17.1: Ικανοποίηση σχέσης εργασίας και αμοιβής



Διάγραμμα 17.2: Ικανοποίηση σχέσης εργασίας και αμοιβής (%)



Παρατηρούμε ότι:

- το 79% των συμμετεχόντων στην έρευνα πιστεύει ότι η σχέση εργασίας και αμοιβής είναι αρκετά καλή έως εξαιρετική
- το 21% των συμμετεχόντων στην έρευνα κρίνει ότι η σχέση εργασίας και αμοιβής είναι μέτρια

Φαίνεται εδώ ότι η ικανοποίηση των ερωτώμενων από το μισθό που λαμβάνουν είναι πολύ υψηλή. Υπάρχει δηλαδή σωστή αντιστοιχία εργασίας-απολαβών. Γενικότερα λοιπόν μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι αμοιβές των ναυτικών είναι αρκετά καλές έχοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος.

Ερώτηση 18

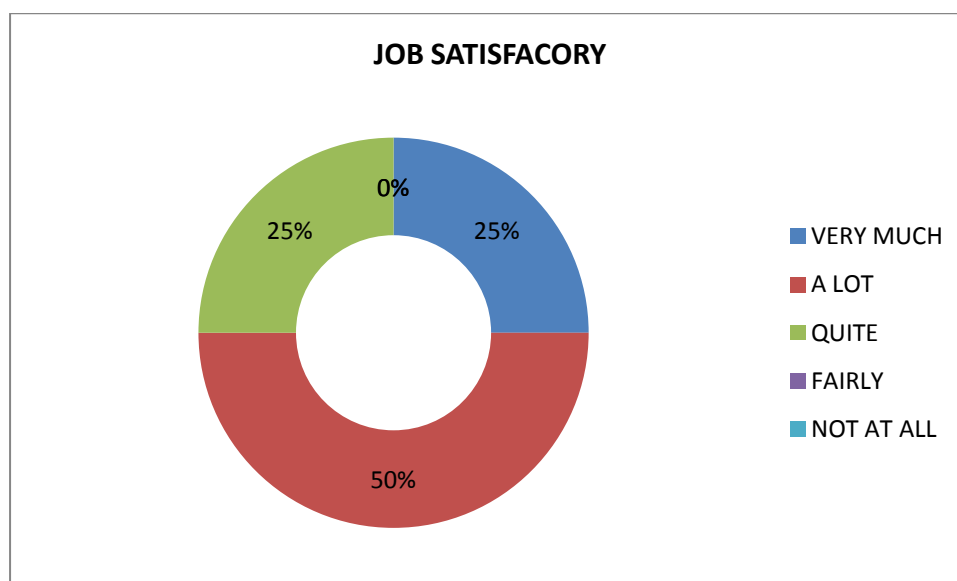
ΠΟΣΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΜΕΝΟΙ ΕΙΣΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΑΣ/ HOW PLEASED ARE YOU FROM YOUR JOB

Η ερώτηση αυτή αποσκοπεί στην καταγραφή της εργασιακής ικανοποίησης και ευχαρίστησης των εργαζομένων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι μία πολύ βασική ερώτηση γιατί εμπεριέχει την ικανοποίησή τους από τα καθήκοντα, τη θέση στο πλοίο και γενικά με ότι σχετίζεται η συγκεκριμένη εργασία.

Διάγραμμα 18.1: Εργασιακή ικανοποίηση



Διάγραμμα 18.2: Εργασιακή ικανοποίηση (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που δόθηκαν παρατηρούμε ότι:

- το 100% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι ευχαριστημένοι από την εργασία τους από αρκετά έως πάρα πολύ
- κανείς δεν δήλωσε λίγο ή καθόλου ευχαριστημένος από την εργασία του

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η εργασιακή ικανοποίηση είναι υψηλή και αφορά στο σύνολο των ναυτικών ανεξαρτήτου φύλου, θέσης στην ιεραρχία, ηλικία κλπ. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι ναυτικοί του δείγματος της έρευνας είναι

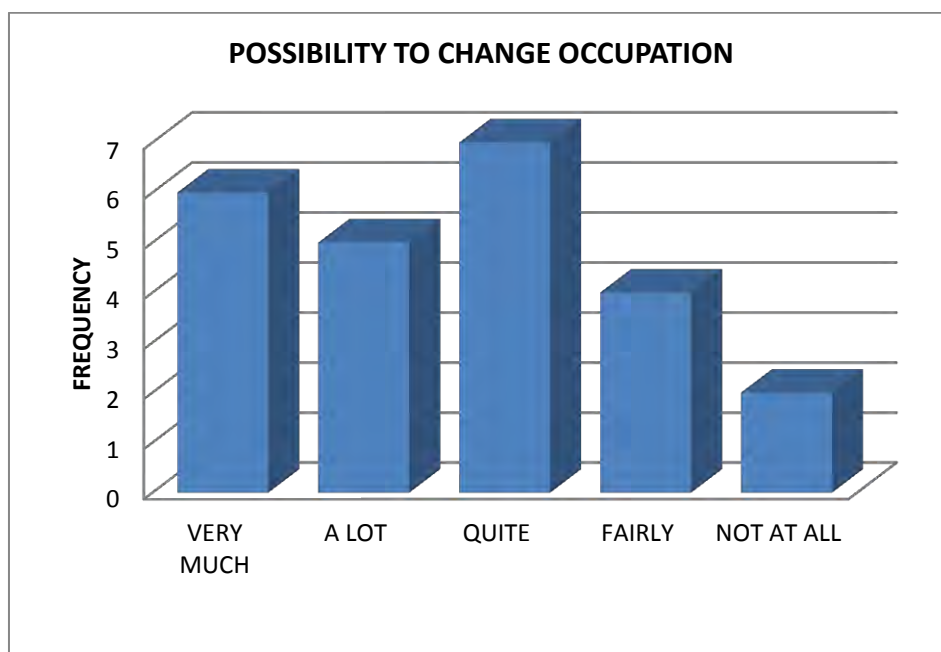
ευχαριστημένοι γενικά από την εργασία τους παρά τα όποια προβλήματα και δυσκολίες καταγράφηκαν σε προηγούμενες απαντήσεις τους.

Ερώτηση 19

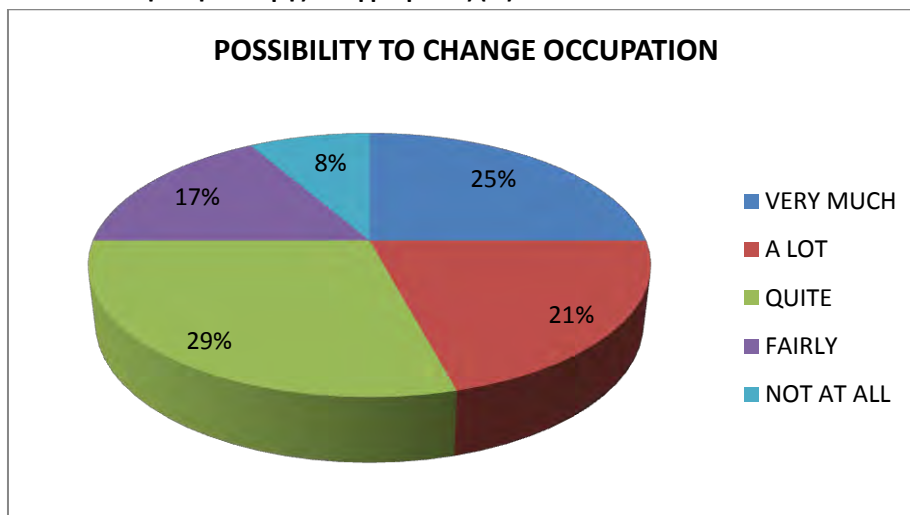
ΠΟΣΟ ΠΙΘΑΝΟ ΒΡΙΣΚΕΤΕ, ΕΑΝ ΣΑΣ ΔΙΝΟΤΑΝ Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΥΠΟ ΚΑΛΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΝΑ ΑΛΛΑΞΕΤΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ/ HOW POSSIBLE DO YOU THINK IT IS TO CHANGE YOUR OCCUPATION IF YOU HAD THE CHANCE UNDER GOOD TERMS

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα ρωτήθηκαν για την πιθανότητα να αλλάξουν επάγγελμα (υπό καλές συνθήκες) εάν τους δοθεί η δυνατότητα στο μέλλον. Οι απαντήσεις που δόθηκαν απεικονίζονται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

Διάγραμμα 19.1: Απόφαση αλλαγής επαγγέλματος



Διάγραμμα 19.2: Απόφαση αλλαγής επαγγέλματος (%)



Παρατηρούμε ότι:

- το 75% των συμμετεχόντων στην έρευνα απάντησε ότι θα αποφάσιζε να αλλάξει επάγγελμα στο μέλλον υπό καλές συνθήκες εάν είχε την ευκαιρία (απαντήσεις ότι είναι πιθανό από αρκετά ως πάρα πολύ)
- το υπόλοιπο 25% των συμμετεχόντων στην έρευνα απάντησε ότι είναι λίγο ή καθόλου πιθανό να αλλάξει επάγγελμα στο μέλλον εάν είχε την ευκαιρία

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η πλειοψηφία των ναυτικών θα επέλεγε την αλλαγή εργασίας μελλοντικά εάν είχε μια καλή ευκαιρία και αυτό παρ' ότι η εργασιακή ικανοποίηση δηλώθηκε ως 100% στην προηγούμενη ερώτηση. Μπορούμε να συμπεράνουμε εδώ ότι μία μελλοντική ευκαιρία για δουλειά χωρίς μετακινήσεις, πολύμηνη απουσία ή απόσταση από την οικογένεια θα κέρδιζε τους περισσότερους ναυτικούς.

Ερώτηση 20

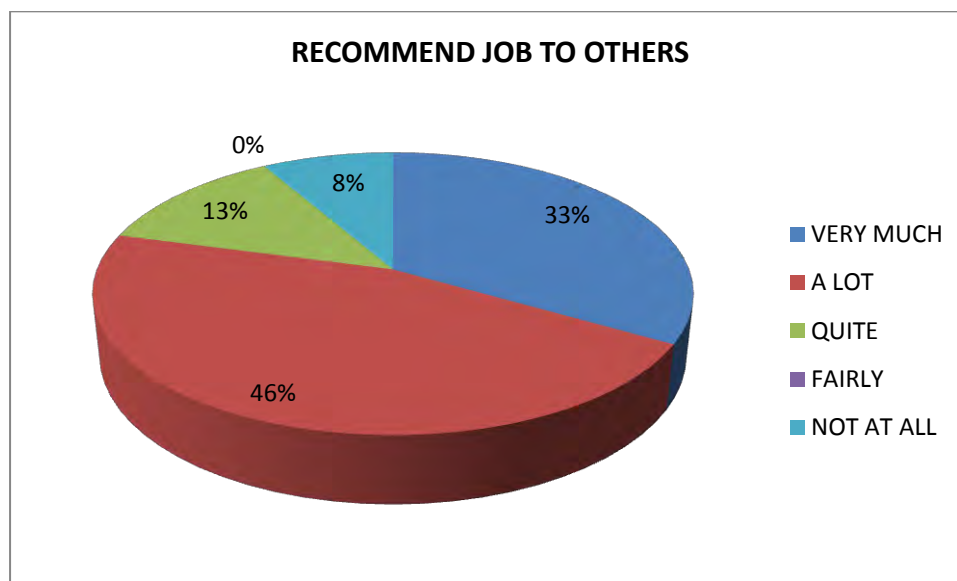
**ΠΟΣΟ ΠΙΘΑΝΟ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΝΑ ΠΡΟΤΕΙΝΑΤΕ ΣΕ ΚΑΠΟΙΟΝ ΝΑ ΔΟΥΛΕΨΕΙ ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΔΟΥΛΕΥΤΕ/
HOW POSSIBLE DO YOU THINK IT IS TO RECOMMEND YOUR JOB TO SOMEONE ELSE**

Στην τελευταία ερώτηση της έρευνάς μας, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να επιλέξουν από τυποποιημένα πεδία απαντήσεων κατά πόσο θα πρότειναν σε άλλους το συγκεκριμένο επάγγελμα. Οι απαντήσεις που καταγράφηκαν απεικονίζονται στα ακόλουθα διαγράμματα:

Διάγραμμα 20.1: Προτεινόμενη εργασία



Διάγραμμα 20.2: Προτεινόμενη εργασία (%)



Λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις που δόθηκαν παρατηρούμε ότι:

- το 92% των συμμετεχόντων στην έρευνα θα πρότειναν σε άλλους το επάγγελμα του ναυτικού
- το υπόλοιπο 8% δεν θα πρότεινε καθόλου σε άλλους το συγκεκριμένο επάγγελμα

Αυτό καταδεικνύει ότι οι ναυτικοί του δείγματος της έρευνας είναι ικανοποιημένοι από το επάγγελμά τους και δεν διστάζουν να το προτείνουν ως εργασία και επάγγελμα σε άλλους.

11.2. Αποτελέσματα Εργασιακής Ικανοποίησης

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας όπως εξάχθηκαν και αναλύθηκαν παραπάνω, εκτιμήθηκε η εργασιακή ικανοποίηση του δείγματος μας ως προς τις εξής παραμέτρους:

1. Ικανοποίηση από χρηματικές απολαβές (μισθός)

Ελάχιστη τιμή	Μέγιστη τιμή	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
2	5	3,48	0,81

2. Ικανοποίηση από το επάγγελμα του ναυτικού

Ελάχιστη τιμή	Μέγιστη τιμή	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
3	5	4,14	0,66

3. Ικανοποίηση από τη θέση που κατέχουν

Ελάχιστη τιμή	Μέγιστη τιμή	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
3	5	4,25	0,74

4. Ικανοποίηση από επικοινωνία με ανώτερους

Ελάχιστη τιμή	Μέγιστη τιμή	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
2	5	3,87	0,72

5. Ικανοποίηση από επικοινωνία με συναδέλφους

Ελάχιστη τιμή	Μέγιστη τιμή	Μέσος όρος	Τυπική απόκλιση
2	5	3,77	0,81

Για την ανωτέρω αξιολόγηση λάβαμε υπόψη τις διατυπωμένες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου σύμφωνα με τις τιμές που λαμβάνουν:

Exceptional = 5

Very Good = 4

Quite Good = 3

Mediocre = 2

Terrible = 1

Για να θεωρήσουμε ότι υπάρχει εργασιακή ικανοποίηση στο δείγμα της έρευνας εξετάζουμε το μέσο όρο (Μ.Ο.). Συγκεκριμένα όταν ο Μ.Ο. λάβει τιμή άνω του (3) θεωρούμε ότι υπάρχει ικανοποίηση του δείγματος ενώ εάν λάβει τιμή κάτω του (3) θεωρούμε ότι υπάρχει δυσαρέσκεια του δείγματος.

Σύμφωνα λοιπόν με τις μετρήσεις μας οι εργαζόμενοι ναυτικοί του δείγματος:

- α) **είναι ικανοποιημένοι από τις χρηματικές απολαβές** (μισθό) που λαμβάνουν από την εργασία τους και γενικά δέχονται ότι υπάρχει καλή σχέση εργασίας-αμοιβής. Θεωρούν δηλαδή ότι η αμοιβή τους αντιστοιχεί σε μεγάλο βαθμό στην προσπάθεια που καταβάλουν
- β) **είναι ικανοποιημένοι από τη φύση της εργασίας** τους (ναυτικό επάγγελμα) που σημαίνει ότι το συγκεκριμένο επάγγελμα τους αρέσει και τους ταιριάζει, έχουν δηλαδή πολύ θετικά συναισθήματα για την εργασία τους

- γ) είναι ικανοποιημένοι από τη θέση εργασίας που κατέχουν που σημαίνει ότι η συγκεκριμένη εργασία και το αντικείμενό τους στο πλοίο καθώς και η θέση τους στην ιεραρχία τους ευχαριστεί και δεν τους δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα
- δ) είναι ικανοποιημένοι από την επικοινωνία με τους ανώτερους τους δηλαδή από τη σχέση τους, τη συνεργασία και γενικά με τη συναναστροφή με τους ιεραρχικά ανώτερους τους
- ε) είναι ικανοποιημένοι από την επικοινωνία με τους συναδέλφους τους, δηλαδή από τις σχέσεις, τη συνεργασία και γενικά και γενικά τη συναναστροφή τους με το υπόλοιπο προσωπικό του πλοίου

Με βάση λοιπόν τις παραμέτρους που εξετάστηκαν, φαίνεται ότι η φύση της εργασίας του ναυτικού συμβάλλει θετικά στην ενίσχυση της ικανοποίησης των εργαζομένων του δείγματος της έρευνας.

11.3. Συσχέτιση εργασιακής ικανοποίησης με δημογραφικά στοιχεία συμμετεχόντων

Στη συνέχεια θεωρούμε χρήσιμο να μελετήσουμε την εργασιακή ικανοποίηση συσχετίζοντάς την τα ακόλουθα στοιχεία των συμμετεχόντων στην έρευνα:

A. Βαθμός εξάρτησης εργασιακής ικανοποίησης από το φύλο

ΦΥΛΟ	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ					TOTAL
	VERY MUCH	A LOT	QUITE	FAIRLY	NOT AT ALL	
MEN	6	12	5	0	0	23
WOMEN	0	0	1	0	0	1
TOTAL	6	12	6	0	0	24

B. Βαθμός εξάρτησης εργασιακής ικανοποίησης από την ηλικία

AGE	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ					TOTAL
	VERY MUCH	A LOT	QUITE	FAIRLY	NOT AT ALL	
18-25	0	1	0	0	0	1
26-35	3	5	2	0	0	10
36-45	2	5	0	0	0	7
46-55	1	0	3	0	0	4
56-65	0	0	0	1	0	1
65+	0	1	0	0	0	1
TOTAL	6	12	5	1	0	24

Γ. Βαθμός εξάρτησης εργασιακής ικανοποίησης από τις γραμματικές γνώσεις

LITERACY EDUCATIONAL KNOWLEDGE	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ					TOTAL
	VERY MUCH	A LOT	QUITE	FAIRLY	NOT AT ALL	
SECONDARY GRADUATE	0	0	0	0	0	0
HIGH SCHOOL GRADUATE	0	1	2	0	0	3
TECHNICAL UNIVERSITY GRADUATE	3	7	4	0	0	14
UNIVERSITY GRADUATE	3	4	0	0	0	7
MBA HOLDER	0	0	0	0	0	0
PHD HOLDER	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	12	6	0	0	24

Δ. Βαθμός εξάρτησης εργασιακής ικανοποίησης από το χρόνο εργασίας στο συγκεκριμένο επάγγελμα

YEARS OF OCCUPATION	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ					TOTAL
	VERY MUCH	A LOT	QUITE	FAIRLY	NOT AT ALL	
1	0	2	0	0	0	2
2	0	1	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0
4	0	0	2	0	0	2
5	0	1	0	0	0	1
6	1	0	0	0	0	1
7	0	2	0	0	0	2
8	0	1	0	0	0	1
9	0	0	0	0	0	0
10	1	1	0	0	0	2
11	0	0	0	0	0	0
12	0	2	0	0	0	2
13	1	0	1	0	0	2
14	0	1	0	0	0	1
15	0	0	1	0	0	1
16	1	0	0	0	0	1
17	0	0	1	0	0	1
18	1	1	0	0	0	2
n/a	1	0	1	0	0	2
TOTAL	6	12	6	0	0	24

Ε. Βαθμός εξάρτησης εργασιακής ικανοποίησης από τη θέση-καθήκοντα στο πλοίο

POSITION	ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ					TOTAL
	VERY MUCH	A LOT	QUITE	FAIRLY	NOT AT ALL	
MASTER/ CAPTAIN	3	1	1	0	0	5
CHIEF OFFICER	1	1	2	0	0	4
APPRENTICE OFFICER	0	1	0	0	0	1
2ND OFFICER	1	0	0	0	0	1
CHIEF ENGINEER	0	4	1	0	0	5
2ND ENGINEER	1	4	1	0	0	6
3ND ENGINEER	0	1	0	0	0	1
n/a	0	0	1	0	0	1
TOTAL	3	11	4	0	0	24

Δεν δήλωσε θέση εργασίας ένας συμμετέχων.

11.4. Παρατηρήσεις επί του ερωτηματολογίου

- Κατά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων διαπιστώθηκε ότι ίσως θα ήταν σκόπιμο να ερωτηθεί το δείγμα για την εθνικότητά του. Επίσης τα πεδία που δεν είχαν τυποποιημένα πεδία προς επιλογή δεν συμπληρώθηκαν από όλους τους συμμετέχοντες, με αποτέλεσμα να μην έχουμε όλο το δυνατό εύρος απαντήσεων. Τέλος δεν απαντήθηκαν από όλους και ερωτήματα με τυποποιημένα πεδία διότι δεν είχε προβλεφθεί ο χαρακτηρισμός τους ως υποχρεωτικά.
- Θα προτείναμε να δημιουργηθεί ένα αυτοματοποιημένο ηλεκτρονικό σύστημα για την συλλογή και την διαχείριση των ερωτηματολογίων των ναυτικών με τη χρήση εργαλείων πληροφορικής και νέων τεχνολογιών το οποίο θα λειτουργούσε σε ασφαλές περιβάλλον και θα είχε τη δυνατότητα να επεξεργάζεται τα εισαγόμενα στοιχεία και δεδομένα, να κατασκευάζει πίνακες και διαγράμματα και να εξαγει αποτελέσματα και δείκτες. Αυτό θα ήταν χρήσιμο για την σε σταθερή βάση παρακολούθηση της εργασιακής ικανοποίησης των ναυτικών και την παροχή καλύτερων υπηρεσιών από την κεντρική διοίκηση. Θα μπορούσε κατά διαστήματα και ανάλογα με τις περιόδους να υπάρχουν ειδικά ερωτηματολόγια που να μοιράζονται σε

ναυτικούς όλων των εταιρειών και να μελετώνται διάφορα κομμάτια που αφορούν τη ναυτιλία και τους εργαζόμενους σε αυτή, όπως για παράδειγμα δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και προτεινόμενες λύσεις, στατιστικά δεδομένα για την διάρκεια της εργασίας, σε σχέση και με την αμοιβή και την ικανοποίηση από αυτή κ.λ.π. Θα μπορούσαν μέσω της έρευνας να βγαίνουν συμπεράσματα που θα βοηθούσαν τόσο τους εργαζόμενους επάνω στα πλοία, όσο και την διοίκηση που θα εκμεταλλεύονταν τη γνώση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την καλύτερη και αποδοτικότερη εργασία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12

Γενικά Συμπεράσματα-Αποτελέσματα της Έρευνας

Σκοπός της παρούσας εργασίας αποτέλεσε η μελέτη της εργασιακής ικανοποίησης των ναυτικών που εργάζονται σε εμπορικά πλοία που μεταφέρουν πετρέλαιο, καθώς και η μελέτη των σχέσεων που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και των προβληματισμών του πληρώματος. Με βάση τις απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα των ερωτηματολογίων εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα που συνοψίζονται ως ακολούθως:

1. Το ναυτικό επάγγελμα ακόμη και στις μέρες μας είναι ένα επάγγελμα που προτιμάται κυρίως από άνδρες, ενώ οι γυναίκες αποτελούν μικρή μειοψηφία
2. Η εργασία στο πλοίο απαιτεί μόρφωση, γνώσεις, καλλιέργεια και δεξιότητες υψηλού επιπέδου όπως προκύπτει από το μορφωτικό επίπεδο των απασχολούμενων που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο
3. Το επίπεδο της ευχαρίστησης και ικανοποίησης από τη ναυτική εργασία είναι πολύ υψηλό αφού όπως προκύπτει απ' τα αποτελέσματα η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι πάρα πολύ ή πολύ ικανοποιημένη κάτι που δείχνει ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο τα τελευταία χρόνια έχει βελτιωθεί σε ποιότητα
4. Οι κύριες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί εστιάζονται σε θέματα που αφορούν την απόσταση από την οικογένεια και τη δυσκολία στις επικοινωνίες
5. Η δουλειά στο πλοίο είναι απαιτητική και πολύ ιδιαίτερη και δημιουργεί δυσκολίες και άγχος στην καθημερινότητα των ναυτικών
6. Η πολύμηνη παραμονή στη θάλασσα επηρεάζει και δυσκολεύει τους περισσότερους ναυτικούς
7. Οι σχέσεις και η επικοινωνία μεταξύ των ναυτικών είναι κατά βάση καλές και αυτό συμβάλλει στο ικανοποιητικό εργασιακό κλίμα στο πλοίο χωρίς να λείπουν βέβαια και περιπτώσεις που αναφέρονται και δύσκολες εργασιακές σχέσεις ή νοοτροπίες
8. Τα ανώτερα στελέχη στην ιεραρχία, έχουν την αναγνώριση καθώς και το σεβασμό του προσωπικού
9. Η πλειοψηφία των ναυτικών θεωρεί ότι αμείβεται καλά, αλλά θα άλλαζε δουλειά σε περίπτωση που ήταν κατάλληλες οι συνθήκες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Α. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ στα ελληνικά

1. Φύλλο

Άνδρας

Γυναίκα

2. Ηλικία

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 και πάνω

3. Γραμματικές Γνώσεις

Απόφοιτος Γυμνασίου

- Απόφοιτος Λυκείου
- Απόφοιτος ΤΕΙ
- Απόφοιτος ΑΕΙ
- Κάτοχος Μεταπτυχιακού Τίτλου Σπουδών
- Κάτοχος Διδακτορικού Τίτλου Σπουδών

4. Χρόνος στο συγκεκριμένο επάγγελμα

(Παρακαλώ εισάγετε έτη και μήνες παραμονής σε αυτό το επάγγελμα, ανεξάρτητα εάν αυτά είναι συνεχόμενα)

5. Θέση – καθήκοντα στο πλοίο

6. Πόσο ευχαριστημένοι είστε στη θέση που κατέχετε;

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

7. Πόσο σας δυσκολεύει η πολύμηνη παραμονή σας στη θάλασσα

Πάρα πολύ

Πολύ

Αρκετά

Λίγο

Καθόλου

8. Ποια είναι η μεγαλύτερη δυσκολία που αντιμετωπίζετε κατά την παραμονή σας στο πλοίο;

9. Τι θα αλλάζατε εάν σας δινόταν η δυνατότητα;

10. Πόσο σας δυσκολεύει η μακρά διαμονή στον ίδιο χώρο με τους συναδέλφους σας

Πάρα πολύ

Πολύ

Αρκετά

Λίγο

Καθόλου

11. Πως θα περιγράφατε τις σχέσεις σας με τους συναδέλφους σας στο πλοίο

- Εξαιρετική
- Πολύ καλή
- Αρκετά καλή
- Μέτρια
- Χάλια

12. Πόσο νομίζετε ότι σας επηρεάζουν οι συνθήκες διαμονής και εργασίας στις διαπροσωπικές σας σχέσεις με τους συναδέλφους σας

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

13. Πόση ψυχολογική πίεση νιώθετε ότι σας ασκείτε από τους συναδέλφους σας

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

14. Πως θα περιγράφατε την επικοινωνία σας με τους ανωτέρους στο πλοίο

- Εξαιρετική
- Πολύ καλή
- Αρκετά καλή
- Μέτρια
- Χάλια

15. Πόση ψυχολογική πίεση νιώθετε ότι σας ασκείτε από τους ανωτέρους σας

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

16. Πόσο νομίζετε ότι ενδιαφέρεται για τα προβλήματά σας και την επίλυσή τους η κεντρική διοίκηση

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο

Καθόλου

17. Πόσο καλή βρίσκετε τη σχέση εργασίας και αμοιβής σας

Εξαιρετική

Πολύ καλή

Αρκετά καλή

Μέτρια

Χάλια

18. Πόσο ευχαριστημένοι είστε από την εργασία σας

Πάρα πολύ

Πολύ

Αρκετά

Λίγο

Καθόλου

19. Πόσο πιθανό βρίσκετε, εάν σας δινόταν η ευκαιρία υπό καλές συνθήκες, να αλλάξετε επάγγελμα

Πάρα πολύ

Πολύ

- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

20. Πόσο πιθανό βρίσκετε να προτείνετε σε κάποιον να δουλέψει εκεί που δουλεύετε;

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

Β. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ στα αγγλικά

1. Gender

Male

Female

2. Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 και πάνω

3. Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

4. Time on this particular occupation (Please Insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

5. Position – duties onboard

6. How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

7. How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

8. What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

9. If you had the chance to change something, what would that be?

10. How hard you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

11. How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- A lot

- Quite
- Fairly
- Not at all

12. How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

13. How much psychological pressure are you under from your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

14. How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

- Exceptional
-

A lot

Quite

Fairly

Not at all

15. How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

16. How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

17. How satisfactory do you view your job-payment relation?

[111]

- Exceptional
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

18. How pleased are you from your job?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

19. How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

20. How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Βιβλιογραφία - Πηγές - Ιστοσελίδες

1. Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος (1993), *Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις*, Δ.Ν. Μυλωνόπουλος
2. Κωνσταντίνα Κ. Παλαμιώτου (2016), *Ανθρώπινες Σχέσεις*, Β' έκδοση, Έκδοση Ευγενιδείου Ιδρύματος
3. Τζελίνα Χαρλαύτη (2001), *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας*, Εκδόσεις Νεφέλη
4. <http://www.e-nautilia.gr/mia-xaniotissa-kapetanissa-stella-frantzeskaki/>
5. <http://www.isalos.net/2017/08/gynaikes-sto-pidalio/>
6. <http://www.isalos.net/career/captain/women/chrysi-kolokoutsas/>
7. <http://www.isalos.net/2017/08/gynaikes-sto-pidalio/>
8. <http://parallaximag.gr/thessaloniki/prosopa/i-zoes-ton-allon-mana-tha-pao-sta-karav>
9. <http://www.isalos.net/greek-shipping/ellines-tis-naftilias/to-elliniko-naftiliako-paradeigma/>
10. <https://m.naftemporiki.gr/story/1292111/protos-kai-me-diafora-o-ellinoktitos-stolos>

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

- Secondary Graduate
- High School Graduate
- Technical University Graduate
- University Graduate
- MBA Holder
- Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

5 years

Position - duties onboard

Chief officer(Master class A licenced)

How pleased are you with your position?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Vetting inspections/short port stay/communication problems

If you had the chance to change something, what would that be?

Better communications onboard

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How pleased are you from your job?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

- Secondary Graduate
- High School Graduate
- Technical University Graduate
- University Graduate
- MBA Holder
- Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

12 months

Position - duties onboard

Apprentice officer

How pleased are you with your position?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

The death of my dog

If you had the chance to change something, what would that be?

I would not serve the army

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How pleased are you from your job?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

- Secondary Graduate
- High School Graduate
- Technical University Graduate
- University Graduate
- MBA Holder
- Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

Position - duties onboard

2nd officer

How pleased are you with your position?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Death of a bosun

If you had the chance to change something, what would that be?

The education and the attitude of the people

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How pleased are you from your job?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

- Secondary Graduate
- High School Graduate
- Technical University Graduate
- University Graduate
- MBA Holder
- Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

1999-2017

Position - duties onboard

chief engineer

How pleased are you with your position?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

η μη καλή επικοινωνία με το σπίτι μου.(internet ,satellite phone)ο περιορισμένος χρόνος στα λιμάνια και η μη χρησιμοποίηση βαρκών για έξοδο από το πλοίο.(SERVISE BOAT)το βαρύ πρόγραμμα στους λιμένες (vetting inspections,hunkering operations discharging operation)όλα αυτά μαζί σε πολύ περιορισμένο χρόνο.

If you had the chance to change something, what would that be?

μικρότερες συμβασιές και καλύτερη επικοινωνία με το σπίτι

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How pleased are you from your job?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

- 18-25
- 26-35
- 36-45
- 46-55
- 56-65
- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

- Secondary Graduate
- High School Graduate
- Technical University Graduate
- University Graduate
- MBA Holder
- Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

10 years in the ships

Position - duties onboard

Chief officer

How pleased are you with your position?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

The hardest thing is only that you don't see for too much time your favorite persons

If you had the chance to change something, what would that be?

Nothing to change from my job.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

- Exceptional
- Very good
- Quite good
- Mediocre
- Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

- Very much
- A lot
- Quite
- Fairly
- Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

7 years & 4 months

Position - duties onboard

Second engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Difficulties of schedule (often is a heavy schedule)

If you had the chance to change something, what would that be?

I would do the job of a seaman more "to the point and mean-full" and I would try to help so the regulations to have truly value and to be able to be in force onboard, always having in mind safety, environment and life on board.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

About 12 years

Position - duties onboard

2nd Engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

I miss my family

If you had the chance to change something, what would that be?

I would prefer to stay onboard for e. x. 8 months per year but continuously

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

17 years

Position - duties onboard

Chief Engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Dayly stress

If you had the chance to change something, what would that be?

I would had been captain.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

8 χρονια συνολικα

Position - duties onboard

2ος μηχανικος

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Συνθηκες εργασιες και καλυτερο μελλον

If you had the chance to change something, what would that be?

Διαρκεια και νοοτροπια

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

10 years

Position - duties onboard

2nd engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Loneliness

If you had the chance to change something, what would that be?

Three months contract

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

15 years

Position - duties onboard

Chief Officer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

loneliness

If you had the chance to change something, what would that be?

communication, salary

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

Position - duties onboard

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

If you had the chance to change something, what would that be?

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

12 Y 10 M

Position - duties onboard

MASTER

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

MISSING OF THE FAMILY

If you had the chance to change something, what would that be?

PERMANENT CONTRACT OF EMPLOYMENT

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

6 years

Position - duties onboard

2nd engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Missing from my family

If you had the chance to change something, what would that be?

The 6 month contract I replaced that with sorter contract.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

13 years

Position - duties onboard

Captain

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

People relations

If you had the chance to change something, what would that be?

To stay shorter on-board

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

116 months

Position - duties onboard

Chief engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

None

If you had the chance to change something, what would that be?

Time of employment contracts

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

6 years and 11months

Position - duties onboard

Starting as Apprentice Officer then 2nd Officer following Chief Officer and Presently Master Mariner

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Routine and Missunderstnding

If you had the chance to change something, what would that be?

Salary and Understanding from Others

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

4

Position - duties onboard

Chief Officer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

To be away from home and family

If you had the chance to change something, what would that be?

Less time on board more time with family

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

16 YEARS

Position - duties onboard

MASTER MARINER

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

DISTANCE FROM FAMILY

If you had the chance to change something, what would that be?

RELAXATION OF MIND ON DAY TO DAY ACTIVITIES

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

17 Years and 6 Months

Position - duties onboard

Master

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Earthing and limited choices.

If you had the chance to change something, what would that be?

Distribution of legal responsibilities, better quality of communication with friends and family back home.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

- 66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

- Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

12 years

Position - duties onboard

Chief Engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Missing the daily life style off shore

If you had the chance to change something, what would that be?

I would not like to change anything

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

13 years+ 5 month

Position - duties onboard

chief engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

to live onboard without my family

If you had the chance to change something, what would that be?

a shorter contract

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

4 years

Position - duties onboard

2 eng.

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

Lack of crew's experience

If you had the chance to change something, what would that be?

Professional and familiarized crew. Better catering. Communication with shore via Wi-Fi or Better internet connection. More understanding of vessels needs from Shore Company side with the order of spare parts.

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες

Crew behavior



This questionnaire is part of the diploma thesis entitled "Crew Behavior" in the Inter-Faculty Master Program "Informatics and Computational Biomedicine" of Informatics direction of the School of Sciences of the University of Thessaly".

The questionnaire is addressed to seafarers in order to record their point of view on their work.

Completion of the questionnaire is anonymous and the resulting data will only be used for research purposes and will not be made available to third parties.

Thank you for your time and your valuable contribution to the realization of our research.

Gender

Female

Male

Age

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66 and above

Literacy Educational Knowledge

Secondary Graduate

High School Graduate

Technical University Graduate

University Graduate

MBA Holder

Phd Holder

Time on this particular occupation (Please insert years and months of stay on this occupation regardless subsequencey)

2 years

Position - duties onboard

3rd Engineer

How pleased are you with your position?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How difficult is the long stay in the sea for you?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

What's the hardest thing you face in your long stay onboard?

people's behaviour

If you had the chance to change something, what would that be?

people's behaviour and the way they think

How hard do you find staying onboard with your colleagues for such a long time?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the relationship between you and your colleagues onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much are you affected by the living and working conditions regarding your interpersonal relationships with your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much psychological pressure are you under from your colleagues?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How would you describe the communication between your senior officers and you while onboard?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How much psychological pressure are you under from your senior officers?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How much is the central administration interested in your problems as well as their solutions?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How satisfactory do you view your job-payment relation?

Exceptional

Very good

Quite good

Mediocre

Terrible

How pleased are you from your job?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to change your occupation if you had the chance under good terms?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

How possible do you think it is to recommend your job to someone else?

Very much

A lot

Quite

Fairly

Not at all

Αυτό το περιεχόμενο δεν έχει δημιουργηθεί και δεν έχει εγκριθεί από την Google.

Google Φόρμες