

# ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

## επαγγελματικούς



Του συνάδελφου  
Cpt. Στρατή Τσουκάρη

**Η** ελληνική ναυτιλία εδώ και δεκαετίες, συμβάλλει καθοριστικά τόσο στην διεθνή όσο και στην εθνική οικονομία. Ανέκαθεν δε συγκαταλέγονταν στους πρωτοπόρους του κλάδου. Η ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού της ναυτιλίας μας συνεχίζει να αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες που αυτή ανά τις δεκαετίες, ξεχώρισε και συνεχίζει να ξεχωρίζει. Παρά τις όποιες διακυμάνσεις και κρίσεις παρουσιάζονται ανά δεκαετίες στην ναυτιλία, η ίδια συνεχίζει να ανταπεξέρχεται στις νέες απαιτήσεις. Όπως έλεγαν και σε εμάς οι παλιοί καπετάνιοι, "η θάλασσα αρρωσταίνει, ποτέ δεν πεθαίνει". Προσωπικά, ήταν η πρώτη μου επιλογή από την Τρίτη γυμνασίου. Υπηρέτησα στα υπό ελληνική σημαία πλοία της εταιρείας **S. LIVANOS**, ξεκινώντας ως δόκιμος σε δεξαμενόπλοιο, μετά σε φορτηγά ξηρού φορτίου και συνεχισα την καριέρα μου σε δεξαμενόπλοια με δεκαπέντε έτη πλοιαρχίας σε μονοπύθμενα, vlcc και μετά σε double hull. Ξεκίνησα ως αξιωματικός με έναν εξάντα, μία τιμονιέρα και ένα ραντάρ που έπρεπε να έχεις ειδική άδεια πλοιαρχού για να το χειρίζεσαι. Χωρίς μεγάλες πολυτέλειες, air condition κλπ. Το air condition μας, ήταν φυσικού αέρα που ερχόταν από ανοικτό φινιστρίνι με κατάλληλο προσανατολισμένο αεραγωγό. Η καθημερινή εργασία ήταν πάρα πολλή, αλλά ενδιαφέρουσα, πάντα υπό την επίβλεψη των ανωτέρων μας, εργαζόμε-

σαν με φιλότιμο χωρίς να δι-  
νουμε το δικαίωμα να μας κάνουν  
οποιαδήποτε παρατήρηση. Πέρα  
βέβαια από την εργασία επί του  
πλοίου, το καλύτερο σημείο κατά  
τη διάρκεια της ημέρας ήταν το  
βράδυ στο καπνιστήριο όπου βλέ-  
παμε ταινίες, λέγαμε τα καλαμ-  
πούρια μας και ακούγαμε  
διάφορες ναυτικές ιστορίες από  
τους παλαιότερους.  
Σήμερα, οι συνθήκες στην αγορά,  
τόσο από πλευράς ανταγωνισμού  
όσο και από πλευράς κανονισμών  
και επιθεωρήσεων, έχουν ανεβά-  
σει κατακόρυφα τον πήχη όσον  
αφορά τα εφόδια, τις γνώσεις και  
την εμπειρία που πρέπει να έχει  
ένας αξιωματικός. Εδώ, θα ήθελα  
να παραθέσω ως παράδειγμα των  
διαφοροποιήσεων του παρελθόν-  
τος με το παρόν, τους απειράριθ-  
μους νέους κανονισμούς, οι  
οποίοι έχουν αυξηθεί κατακόρυφα  
σε σχέση με το παρελθόν (όπως  
TMSA, ISPS MARPOL, ), αλλά και τις  
συνεχείς επιθεωρήσεις πλοίων  
από τους Majors και Psc's και στην  
συνέχεια των γραφείων.  
Η διαφορά στο έμπυχο δυναμικό  
της ποντοπόρου ναυτιλίας του πα-  
ρελθόντος με το έμπυχο δυναμικό  
που επανδρώνει σήμερα τα ελλη-  
νόκτητα πλοία έγκειται στο ότι  
χρειάζονται αξιωματικοί καταρτι-  
σμένοι σε γνώσεις ηλεκτρονικών  
υπολογιστών, χειρισμού διαφό-  
ρων ηλεκτρονικών προγραμμά-  
των, με τεχνικές γνώσεις αλλιά  
και με ναυτοσύνη. Επίσης, πρέπει  
να διακατέχονται από όρεξη για  
εργασία, να είναι ενημερωμένοι  
συνεχώς πάνω στις νέες τεχνολο-  
γικές εξελίξεις και να κατέχουν  
τεχνογνωσία, ούτως ώστε να κα-

θιστούν τα πλοία μας ανταγωνι-  
στικά στην διεθνή ναυλαγορά.  
Κάθε μία ναυτιλιακή εταιρεία ζητά  
και επενδύει επάνω σε δόκιμους,  
τους αυριανούς αξιωματικούς κα-  
ριέρας (πλοιαρχούς και μηχανι-  
κούς), οι οποίοι πρέπει να  
χαρακτηρίζονται από ήθος, απο-  
φασιστικότητα, επαγγελματισμό  
και ζήλο.  
Οι σημερινοί αξιωματικοί, υστε-  
ρούν πολύ σε ναυτοτεχνογνωσία  
γεγονός το οποίο οφείλεται στην  
έλλειψη του Έλληνα ναύκληρου-  
παραδοσιακού λιοστρόμου, ο  
οποίος ήταν το κύριο μέσο μετά-  
δοσης της ναυτικής τέχνης στον  
αξιωματικό καριέρας. Αυτό, είναι  
κάτι που δεν αναπληρώνεται διότι  
πλέον στα πλοία εργάζονται πη-  
λώματα πολλών εθνικοτήτων.  
Πηλώματα που δεν έχουν το φι-  
λότιμο του Έλληνα, αλλιά ούτε και  
την οξυδερκεία του που πάντα  
χρησιμοποιούνταν προς όφελος  
του πλοίου.  
Ένας ακόμα σημαντικός παράγον-  
τας που συντείνει στην μείωση και  
τη διάδοση της ναυτοσύνης είναι η  
ευρεία είσοδος της τεχνολογίας  
στα πλοία. Θα μπορούσε κάποιος  
να αντιτάξει ότι τα πλεονεκτήματα  
από τις νέες τεχνολογίες είναι  
πολύ περισσότερα απ' ότι τα μει-  
ονεκτήματα. Δεν θα φέρω αντίρ-  
ρηση επ' αυτού, ειδικά αν  
αναλογιστούμε πως σχεδόν όλες  
οι επικοινωνίες με τα γραφεία,  
τους ναυλωτές κλπ, η επίλυση τε-  
χνικών προβλημάτων λαμβάνουν  
χώρα σε πραγματικό χρόνο χάριν  
της τεχνολογικής εξέλιξης. Ακόμα  
και η επικοινωνία με τις οικογέ-  
νιες των ναυτικών γίνεται σε  
πραγματικό χρόνο χάρη στα συ-

# συνεχίζει να ανοίγει ορίζοντες

στήματα δορυφορικών επικοινωνιών και ίντερνετ που έχουν πλέον όλα τα πλοία, βγάζοντας πλέον το ναυτικό από την "απομόνωση".

Η εφαρμογή τεχνολογικών συστημάτων, η ναυσιπλοΐα σε συνδυασμό και με τα υπερσύγχρονα ναυτιλιακά όργανα απλουστεύθηκε και σήμερα θεωρείται ασφαλέστερη. Παρά ταύτα όμως η ευκολία αυτή καθ' αυτή θα οδηγήσει τους νέους αξιωματικούς να τελούν σε άγνοια παραδοσιακών ναυτικών τεχνικών και μέσων που χρησιμοποιούνταν για πολλές δεκαετίες στην ποντοπόρο ναυτιλία. Όπως για παράδειγμα, η χρήση εξάντα στην αστροναυτιλία, στην ευθεία θέσεως και την μεσημβρινή διάβαση. Αυτό συνακόλουθα, όπως καταλαβαίνουμε, θα δημιουργήσει με μαθηματική ακρίβεια γενιές νέων αξιωματικών πλήρως εξαρτώμενων μόνο από τα ηλεκτρονικά μέσα. Σήμερα χρειάζεται μεγάλη ατομική προσπάθεια και παρακίνηση από τους προϊστάμενους προκειμένου τα νέα παιδιά να συνεχίζουν και με το παραδοσιακό τρόπο τα σημεία θέσεως του πλοίου με τη χρήση της αστροναυτιλίας.

Πέραν των ανωτέρω, έχει παρατηρηθεί, ειδικά την τελευταία επταετία, αθρόα είσοδος στην ναυτιλία νέων υψηλού μορφωτικού επιπέδου. Ορισμένοι δε από τους οποίους, είναι κάτοχοι ενός πτυχίου ΑΕΙ ή ΤΕΙ, ακόμα και μεταπτυχιακών τίτλων. Αξιοσημείωτο είναι δε, ότι πολλοί απ' αυτούς τους μορφωμένους νέους, έχουν αναγκαστεί να ξενι-

τευτούν προκειμένου να σπουδάσουν το επάγγελμα του αξιωματικού γέφυρας ή μηχανής, λόγω των ηλικιακών φραγμών που θέτει έως σήμερα ο νόμος. Η τάση αυτή, συνδέεται σε πολλές περιπτώσεις με την οικονομική κρίση που πλήττει την χώρα μας. Ήδη, εδώ και μία δεκαετία, αυτό επιβεβαιώνεται από τις τάσεις που επικρατούσαν το 1995 έως το 2000, διάστημα ευμάρειας για τη χώρα μας, όπου ο αριθμός τόσο των δόκιμων όσο και των νέων αξιωματικών στην αγορά εργασίας, κινούνταν σε απογοητευτικά χαμηλά επίπεδα.

Οι μελλοντικοί αξιωματικοί που εκ των πραγμάτων έχουν περισσότερα εφόδια σε σχέση με προηγούμενες γενιές, οφείλουν να έχουν καλή ριζωμένο στο μυαλό τους ότι, η ναυτιλία και η ζωή στο πλοίο στηρίζεται σε έξι βασικούς πυλώνες: **ΉΘΟΣ - ΠΕΙΘΑΡΧΙΑ - ΔΙΑΒΑΣΜΑ - ΝΑΥΤΟΣΥΝΗ - ΕΡΓΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΚΟΤΗΤΑ**.

Το ήθος βέβαια, είναι μία αξία που όλοι θέλουμε να έχουμε αλλά και να βρίσκουμε στους συναδέλφους μας. Η πειθαρχία και ο σεβασμός στους ανωτέρους τους είναι αυτονόητο για μας τους παλιούς του κλάδου, αλλά θεωρώ ότι είναι εξίσου αξίο αναφοράς και για τους νέους. Όσον αφορά το διάβασμα, πιστεύω ότι ο δόκιμος- αξιωματικός θα το διαπιστώσει από την πρώτη ημέρα επί του πλοίου. Ο εμπλουτισμός των γνώσεων τους, είναι ιδιαίτερα σημαντικός για να μπορέσουν να είναι σωστοί επαγγελματίες, συνεχώς ενημερωμένοι και να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της ναυτι-

λίας ώστε να έχουμε πάντα ένα ασφαλές, αξιόπλοο και ανταγωνιστικό πλοίο.

**Επιπρόσθετα**, ο νέος δόκιμος πρέπει να γνωρίζει ότι το πλοίο αποτελεί στην ουσία μία πλωτή βιομηχανική μονάδα που χρειάζεται συντήρηση, συνεχές διάβασμα και όρεξη για εργασία. Πρέπει να βλέπει το πλοίο σαν ένα ζωντανό οργανισμό που έχει σάρκα και οστά, σάρκα εννοώ βέβαια το πλήρωμα και οστά το κύτος του. Θα πρέπει να γνωρίζει ότι η δουλειά του αξιωματικού είναι απαιτητική, με μεγάλες ευθύνες και απαιτεί θυσίες. Ωστόσο,

αποτελεί ένα επάγγελμα, το οποίο μπορεί να του προσφέρει γρήγορη ανέλιξη στην ιεραρχία, αλλά και να εξασφαλίσει οικονομικά τόσο τον ίδιο όσο και την οικογένειά του. Ειδικά τώρα και για το εγγύς μέλλον όπου υπάρχει ζήτηση αξιωματικών στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας.

**Συνοψίζοντας**, θα ήθελα να προτρέψω τα νέα παιδιά να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα έχοντας πάντα κατά νου, ότι με το συνεχές διάβασμα, την ενημέρωση αλλά και με σκληρή εργασία, δεν θα προδοθούν ποτέ από τη θάλασσα.

## Ποιός είναι ο συνάδελφος Cpt. Στρατής Τσουκάρης

**Διευθυντής Τμήματος Πληρωμάτων  
SUN ENTERPRISES LTD - S. LIVANOS HELLAS.**

Γεννήθηκε στην Χίο (περιοχή Κάμπος το έτος 1961), αφού τελείωσε τις σπουδές του το έτος 1979-1980 ξεκίνησε τη καριέρα του ως Δόκιμος Πλοίαρχος σε VLCC 300000T ΕΤΑΙΡΙΑ S. LIVANOS HELLAS. Στη συνέχεια πήγε σε φορτηγό αντιλιμπερτι 16000 τον με μέση accommodation με Μπίγες κουραδόρους, στραγαλιές, συνέχισε την καριέρα του μόνο σε δεξαμενόπλοια. Το άμεσο οικογενειακό και φιλικό του περιβάλλον ήταν όλοι από ναυτικές οικογένειες -καρaboκύρηδες, διότι είχαν καΐκια και έπαιξε ρόλο στην επιλογή του από το γυμνάσιο όπου ήθελε να ακολουθήσει το δρόμο της θάλασσας και με επιλογή να γίνει πλοίαρχος. Τότε στις ΑΕΝ μπαίνανε με εισαγωγικές εξετάσεις. Έτσι, ξεκίνησε τη καριέρα του στην θάλασσα. Μετά από τόσα χρόνια θάλασσας και 15ετούς πλοιαρχίας του στα δεξαμενόπλοια όλων των τύπων και 38 χρόνια συνεχούς εργασίας του στη εταιρεία Σ. LIBANOU "SUN ENTERPRISES LTD" σήμερα εργάζεται στο γραφείο της εταιρίας ως **Διευθυντής Τμήματος Πληρωμάτων**.