



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

&

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΤΙΤΛΟΣ

Ψηφιακά Ημερολόγια Πλοίων

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ

Maritime Digital Log Books

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Άλντο Σαχίνη

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Νικήτας Νικητάκος

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Οκτώβριος 2020

ΤΙΤΛΟΣ

Ψηφιακά Ημερολόγια Πλοίων

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Άλντο Σαχίνη

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Δήλωση συγγραφέα διπλωματικής διατριβής

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Άλντο Σαχίνη, του Ντριτσίμ, με αριθμό μητρώου 29 φοιτητής του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι: *«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής διπλωματικής διατριβής και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην διατριβή. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η διατριβή προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τη συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική διατριβή».*

Ο δηλών

Άλντο Σαχίνη

Ημερομηνία 26/10/2020

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη	- 6 -
Astract.....	- 7 -
Εισαγωγή.....	- 8 -
Κεφάλαιο 1 - Η παγκόσμια ναυτιλία και η ανάγκη για την ύπαρξη ναυτιλιακών εγγράφων.....	- 10 -
1.1 Συνοπτική Αναφορά στο Σημερινό Διεθνές Ναυτιλιακό Περιβάλλον	- 10 -
1.2 Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλία	- 12 -
1.3 Η ανάγκη για Ναυτιλιακά Έγγραφα	- 14 -
Κεφάλαιο 2 - Ημερολόγια και Βιβλία Πλοίων	- 16 -
2.1 Τα Ημερολόγια και Βιβλία του πλοίου ως δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα.....	- 16 -
2.2 Τήρηση, φύλαξη και ανανέωση των Ημερολογίων-Βιβλίων πλοίου	- 17 -
2.3 Τα βασικά είδη Ημερολογίων και Βιβλίων Πλοίου	- 18 -
2.4 Προσκόμιση των ημερολογίων και βιβλίων του πλοίου στις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές για έλεγχο και θεώρηση	- 27 -
2.5 Μειονεκτήματα των παραδοσιακών Ημερολογίων Πλοίου.....	- 29 -
2.6 Ψηφιακά Ημερολόγια Πλοίων.....	- 31 -
2.7 Πλεονεκτήματα των Ψηφιακών Ημερολογίων Πλοίων	- 37 -
2.8 Κίνδυνοι των Νέων Τεχνολογιών	- 37 -
Κεφάλαιο 3 - Ερευνητική Μεθοδολογία	- 38 -
3.1 Ο ερευνητικός σκοπός και τα ερευνητικά ερωτήματα.....	- 38 -
3.2 Η ερευνητική προσέγγιση	- 40 -
3.3 Το εργαλείο της συλλογής των πρωτογενών δεδομένων	- 40 -
3.4 Δείγμα της έρευνας.....	- 42 -
3.5 Διεξαγωγή της έρευνας.....	- 42 -
3.6 Διαδικασία ελέγχου της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας της έρευνας	- 43 -
3.7 Ηθική της έρευνας	- 44 -
3.8 Ανάλυση των δεδομένων	- 45 -
3.9 Οι περιορισμοί της έρευνας.....	- 47 -
Κεφάλαιο 4 - Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας.....	- 48 -
4.1 Εισαγωγικά.....	- 48 -
4.2 Δημογραφικά στοιχεία του δείγματος- Ατομικό και επαγγελματικό προφίλ	- 48 -

4.3 Υπάρχουσες διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια	- 50 -
4.3.1 Υπάλληλοι Γραφείου	- 50 -
4.3.2 Ναυτικοί	- 52 -
4.4 Ενδεχόμενη εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων.....	- 54 -
4.4.1 Υπάλληλοι Γραφείου.....	- 54 -
4.4.2 Ναυτικοί	- 56 -
5.1 Εισαγωγή.....	- 59 -
5.2 Συμπεράσματα για Προσωπικό Γραφείου	- 59 -
5.3 Συμπεράσματα για Ναυτικούς.....	- 61 -
5.4 Προτάσεις.....	- 62 -
Βιβλιογραφία	- 65 -
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄: Το έντυπο συναίνεσης.....	- 68 -
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄: Τα πρωτόκολλα των συνεντεύξεων.....	- 70 -
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ΄: Απομαγνητοφωνήσεις των συνεντεύξεων	- 75 -

Περίληψη

Το αντικείμενο της παρούσας έρευνα είναι απόρροια της τεχνολογικής ανάπτυξης στον τομέα της ναυτιλίας. Θα εξεταστεί η εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων των πλοίων στην ελληνική ναυτιλία. Τα ψηφιακά ημερολόγια πλοίων δεν είναι ευρέως διαδεδομένα γιατί είναι μια νέα τεχνολογία, η οποία δεν έχει ακόμα την καθολική αποδοχή από όλους τους νηογνώμονες και τις λιμενικές αρχές ανά τον κόσμο. Το θέμα θα εξεταστεί σε δύο τομείς, την χρήση των ηλεκτρονικών ημερολογίων από το πλοίο και τον αντίκτυπο που θα έχει για την πλοιοκτήτρια εταιρία. Η έρευνα πραγματοποιείται ώστε να γνωστοποιηθούν τα οφέλη που ενδεχομένως να έχουν οι δυο εμπλεκόμενες πλευρές από τα ψηφιακά ημερολόγια πλοίων. Για το σκοπό αυτό έγινε ποιοτική έρευνα με συνεντεύξεις σε 10 συμμετέχοντες που εργάζονται στον τομέα της ναυτιλίας, 5 υπάλληλοι γραφείου και 5 ενεργοί ναυτικοί. Από την έρευνα προέκυψε ότι το δείγμα βλέπει θετικά την εφαρμογή των ηλεκτρονικών ημερολογίων αλλά δεν θα επέλεγε να επενδύσει με τις ισχύουσες συνθήκες λόγω του νομικού κενού που υπάρχει στην Ελλάδα.

Λέξεις Κλειδιά:

Ψηφιακά Ημερολόγια, ηλεκτρονικά ημερολόγια, νέα τεχνολογία, ναυτικοί, προσωπικό γραφείου ναυτιλιακής.

Astract

The subject of this research is a result of technological development in the field of shipping. The implementation - adoption of digital logbooks in Greek shipping will be examined. Digital log books are not widespread due to the reason that is a new technology, which is not yet universally accepted by all classification societies and port authorities around the world. The issue will be addressed in two areas, the use of electronic log books by the ship and the impact it will have on the ship-owning company. The research is carried out in order to reveal the benefits that the two parties involved may have from digital ship log books. For this purpose, a qualitative survey was conducted with interviews of 10 participants working in the shipping sector, 5 office workers and 5 active seafarers. The research showed that the sample sees positively the application of electronic log books but would not choose to invest with the current conditions due to the legal gap that exists in Greece.

Keywords:

Digital log books, electronic log books, new technology, seafarers, shipping office staff.

Εισαγωγή

Η σημερινή ναυτιλία λειτουργεί σε ένα πολύ ανταγωνιστικό περιβάλλον. Το οικονομικό περιβάλλον, το οποίο καθορίζει άμεσα τη ναυτιλία, συνεχώς μεταβάλλεται. Συνεπώς, ο χώρος της ναυτιλίας πρέπει να αγκαλιάζει τις αλλαγές και να εξελίσσεται μαζί με το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον.

Η εμφάνιση νέων τεχνολογιών γύρω από την ψηφιοποίηση και την καινοτομία δεν θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητη από τον ναυτιλιακό κόσμο. Μια σειρά εφαρμογών τόσο στα πλοία (όπως συστήματα που αφορούν την πλοήγηση και έλεγχο, τις επικοινωνίες, τη διαχείριση συστημάτων) όσο και στην ξηρά (συστήματα διαχείρισης λιμένων και διαχείρισης εμπορευμάτων) υιοθετούνται με ταχείς ρυθμούς από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Το αντικείμενο της παρούσας έρευνα είναι απόρροια της τεχνολογικής ανάπτυξης στον τομέα της ναυτιλίας. Θα εξεταστεί η εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων των πλοίων στην ελληνική ναυτιλία. Τα ψηφιακά ημερολόγια πλοίων δεν είναι ευρέως διαδεδομένα γιατί είναι μια νέα τεχνολογία, η οποία δεν έχει ακόμα την καθολική αποδοχή από όλους τους νηογνώμονες και τις λιμενικές αρχές ανά τον κόσμο. Το ελληνικό κράτος προς το παρόν δεν δέχεται ψηφιακά ημερολόγια πλοίων. Δυο χώρες βέβαια πρωτοπόρες στην ναυτιλία, η Ολλανδία και η Σιγκαπούρη, δέχονται πλέον τα ψηφιακά ημερολόγια και δείχνουν το δρόμο για το μέλλον.

Το θέμα θα εξεταστεί σε δύο τομείς, την χρήση των ηλεκτρονικών ημερολογίων από το πλοίο και τον αντίκτυπο που θα έχει για την πλοιοκτήτρια εταιρία. Η έρευνα πραγματοποιείται ώστε να γνωστοποιηθούν τα οφέλη που ενδεχομένως να έχουν οι δυο εμπλεκόμενες πλευρές από τα ψηφιακά ημερολόγια πλοίων. Από τη στιγμή που οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως πρέπει να είναι πρωτοπόροι και στις τεχνολογικές αλλαγές. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να επενδύουν στα τεχνολογικά μέσα τα οποία θα τους φέρουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και θα βελτιώσουν την αξιοπιστία του στόλου τους.

Μελετώντας ωστόσο ένα μεγάλο μέρος ερευνών, παρατηρήθηκε απουσία ποιοτικής έρευνας στο συγκεκριμένο πεδίο, επομένως με τη διεξαγωγή της επιδιώκεται να υπάρξει μια βαθύτερη, πληρέστερη και λεπτομερέστερη διερεύνηση των υποκειμενικών εμπειριών και απόψεων των συγκεκριμένων ατόμων, προκειμένου να σχολιαστεί η προσωπική οπτική γωνία

κάθε εμπλεκόμενου και να αποτυπωθούν πιο εμπειριστατωμένα οι αντιλήψεις του προσωπικού γραφείου μιας ναυτιλιακής αλλά και των ναυτικών. Επιπλέον, το συγκεκριμένο θέμα έχει απασχολήσει ελάχιστα την ναυτιλία στον Ελλαδικό χώρο. Επομένως, η παρούσα έρευνα στοχεύει να διερευνήσει τις αντιλήψεις των υπαλλήλων γραφείου ναυτιλιακών αλλά και των ναυτικών σχετικά με την ενδεχόμενη εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων. Να καταγράψουμε τα οφέλη και τις αδυναμίες της τεχνολογίας αυτής, ώστε να καταλάβουμε αν μπορεί να βελτιώσει τις υπάρχουσες διαδικασίες σχετικά με τα ημερολόγια των πλοίων.

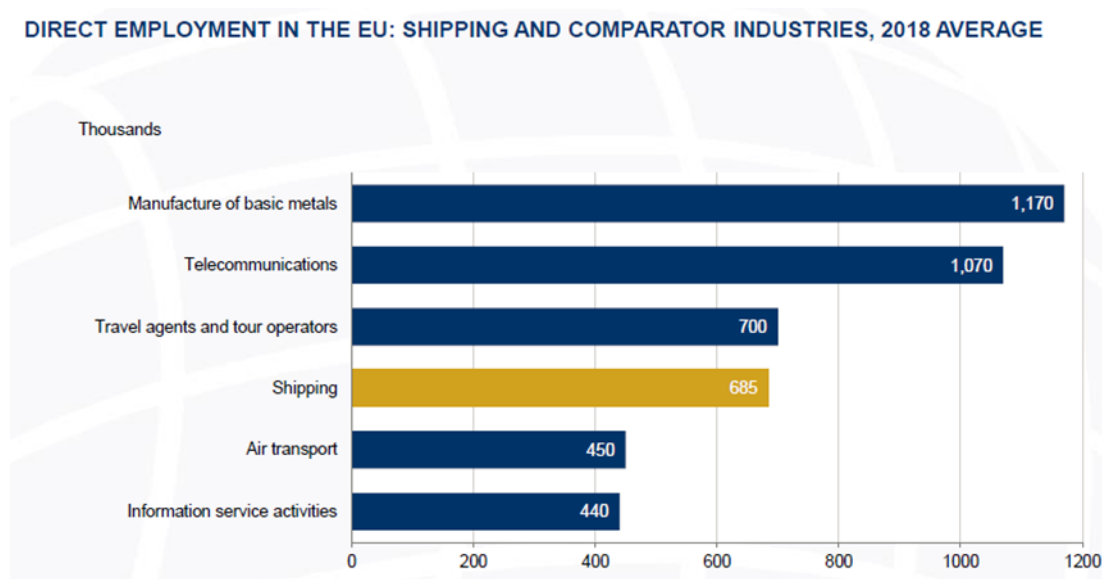
Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα μελέτη αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Το δύο πρώτα κεφάλαια συνιστούν το θεωρητικό μέρος της εργασίας. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη ανασκόπηση για τις σημερινές συνθήκες της ναυτιλίας στον Ευρωπαϊκό χώρο. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι διεθνείς οργανισμοί, που έχουν θεσπίσει τους βασικότερους κανόνες που βασίζεται η σημερινή ναυτιλία. Στο τέλος του πρώτου κεφαλαίου επισημαίνεται η ύπαρξη της ανάγκης για ναυτιλιακά έγγραφα. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα βασικότερα ημερολόγια πλοίων σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία και η σημασία τους για το πλοίο. Επίσης αναφέρεται τι ορίζει η νομοθεσία για τη διαχείριση των ημερολογίων, δηλαδή πως τηρούνται, φυλάσσονται κτλ.. Το δεύτερο κεφάλαιο ολοκληρώνεται με τη διαδικασία ελέγχου των ημερολογίων από τις αρμόδιες αρχές. Το τρίτο κεφάλαιο αποτελεί το εμπειρικό μέρος της μελέτης και αφορά το ερευνητικό της μέρος. Σε αυτό αποτυπώνονται ο σκοπός και τα ερευνητικά ερωτήματα της έρευνας, η ερευνητική προσέγγιση, το εργαλείο συλλογής των δεδομένων, το δείγμα, η διεξαγωγή της έρευνας, η διαδικασία ελέγχου της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας της έρευνας, η ηθική της έρευνας, η ανάλυση των δεδομένων και οι περιορισμοί της έρευνας. Στο τέταρτο κεφάλαιο προβάλλονται τα ευρήματα της έρευνας που προκύπτουν από τους δυο ερευνητικούς άξονες της τρέχουσας μελέτης. Στη συνέχεια, στο πέμπτο κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα που εξάγονται από την ανάλυση των ερευνητικών δεδομένων και οι προτάσεις για μελλοντική έρευνα. Τέλος, η εργασία ολοκληρώνεται με τις ελληνικές και ξενόγλωσσες αναφορές και τα παραρτήματα.

Κεφάλαιο 1 - Η παγκόσμια ναυτιλία και η ανάγκη για την ύπαρξη ναυτιλιακών εγγράφων

1.1 Συνοπτική Αναφορά στο Σημερινό Διεθνές Ναυτιλιακό Περιβάλλον

Η παγκόσμια Ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη για τη μεταφορά του 90% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου. Αποτελεί έναν μοχλό κίνησης για την παγκόσμια οικονομία, καθώς χωρίς τη θαλάσσια μεταφορά, το εμπόριο πρώτων υλών και οι εισαγωγές – εξαγωγές σε λογικές τιμές θα ήταν αδύνατη. Το 2019 ο παγκόσμιος στόλος απαριθμούσε 92.295 πλοία με συνολική χωρητικότητα εκτοπίσματος 1.976.491 DWT (Dead Weight Tonnage), η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 2.6%. (UNCTAD «Review of Maritime Transport 2019»)

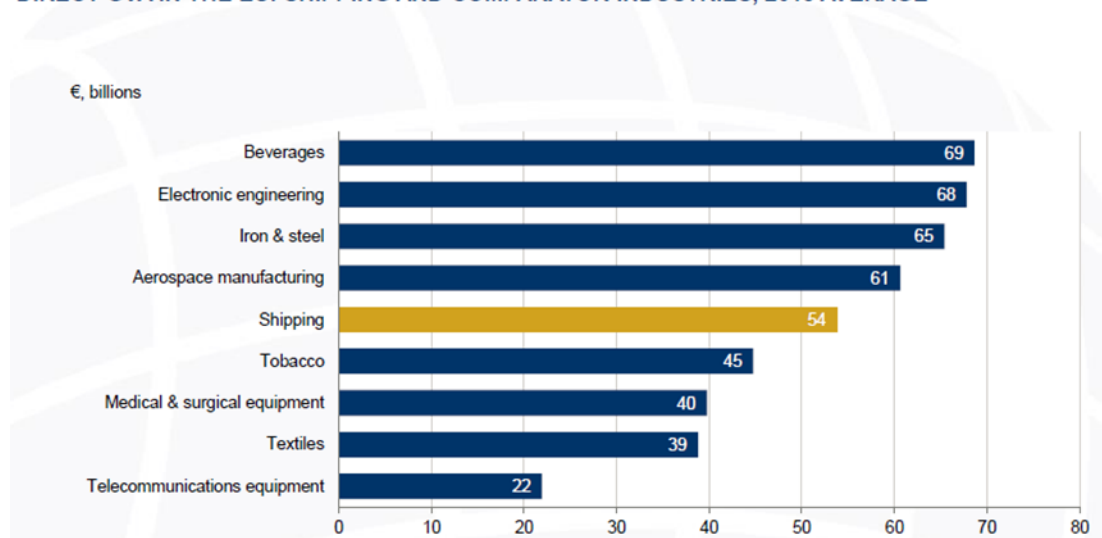
Στην Ευρώπη, σύμφωνα με έρευνα του Oxford Economics για λογαριασμό της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowner's Associations ECSA), το 2018 η ναυτιλία ήταν ο τέταρτος πιο σημαντικός τομέας απασχόλησης με περίπου 685.000 άμεσους εργαζομένους.



Εικόνα 1 Πηγή: Oxford Economics Report for ECSA: The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020 Update

Το 17%, δηλαδή 115.000 άνθρωποι, να εργάζεται στην ξηρά και το 83% (570.000) στη θάλασσα. Επίσης συνέβαλε άμεσα το 2018 με 54 δισεκατομμύρια Ευρώ στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) αποτελώντας τον πέμπτο πιο σημαντικό παραγωγικό τομέα.

DIRECT GVA IN THE EU: SHIPPING AND COMPARATOR INDUSTRIES, 2018 AVERAGE



Εικόνα 2 Πηγή: Oxford Economics Report for ECSA: The Economic Value of the EU Shipping Industry, 2020 Update

Αν λάβουμε υπόψη τον αντίκτυπο στην εφοδιαστική αλυσίδα και τον πολλαπλασιαστική δαπανών των εργαζομένων, η συμβολή της ναυτιλιακής βιομηχανίας αυξάνεται σε πάνω από 2 εκατομμύρια εργαζομένους, άρα απασχολεί έμμεσα περίπου 1.315.000 ανθρώπους στην Ευρώπη. Ως αποτέλεσμα το έμμεσο όφελος του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. από την ναυτιλία να ανέρχεται στα 149 δισεκατομμύρια Ευρώ το 2018. Στην έρευνα αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι για κάθε 1 εκατομμύριο ευρώ που δημιουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία στο ΑΕΠ της Ε.Ε., υποστηρίζονται άλλα 1.8 εκατομμύρια Ευρώ αλλού στην οικονομία της Ε.Ε.

Τέλος, η ανάπτυξη της τεχνολογίας και των αυτοματισμών μετασχηματίζουν τον τομέα της ναυτιλίας και απαιτούν τη διαχείριση νέων δεξιοτήτων. Οι νέες τεχνολογίες παρέχουν ευκαιρίες για βελτιωμένη απόδοση και αποτελεσματικότητα, με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερης σταθερότητας στη ναυτιλία και βιωσιμότητας στα λιμάνια. Οι κοινές

συνεργατικές πλατφόρμες και λύσεις ευνοούνται από τις νέες τεχνολογίες και καινοτομίες, τα οποία χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο από τη βιομηχανία της ναυτιλίας βιομηχανία, αλλάζοντας τον κλάδο και τα μοντέλα συνεργασιών. Ο στόχος είναι η δημιουργία ενός αποτελεσματικού και ασφαλούς εμπορίου, προσφέροντας μια καλύτερη εφοδιαστική αλυσίδα χρησιμοποιώντας ηλεκτρονικά έγγραφα, ωφελώντας τελικά τους πελάτες που βασίζονται στις υπηρεσίες της ναυτιλίας.

1.2 Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλία

Η παρουσία ρητών κανόνων στον τομέα της ναυτιλίας συνδυάστηκε με την ανάπτυξη διεθνών οργανισμών με αντικείμενο την ρύθμιση των θαλάσσιων μεταφορών. Ο διεθνής χαρακτήρας των θαλάσσιων μεταφορών και οι πρακτικές που εμφανίστηκαν στην αγορά, οδήγησαν στην αναζήτηση διεθνών ρυθμίσεων. Κυρίαρχο ρυθμιστικό ρόλο έχει αναπτύξει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization IMO), που ιδρύθηκε από τα Ηνωμένα Έθνη αρχικά ως συμβουλευτικός οργανισμός σε τεχνικά θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Με την πάροδο των ετών εκτός από την προώθηση ρυθμίσεων για την θαλάσσια ασφάλεια, επικράτησε ως κύριος μηχανισμός προώθησης ρυθμίσεων για πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών, την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων και τα νομικά ζητήματα που προκύπτουν από τις ανεπιθύμητες περιβαλλοντικές επιδράσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Τα κράτη μέλη του IMO ανέρχονται στα 174. Υπάρχουν επίσης 63 συνεργαζόμενοι κυβερνητικοί οργανισμοί και 74 μη κυβερνητικοί διεθνείς οργανισμοί με συμβουλευτική ιδιότητα. (Pallis, A.A. (2007) «Regulating Maritime Transportation in Europe»)

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν μια οικονομική δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για τις εθνικές οικονομίες. Παράλληλα, είναι ένας οικονομικός τομέας ο οποίος διέπεται από μεγάλη αβεβαιότητα, οπότε η οργάνωση του είναι αρκετά δύσκολη. Για την επίτευξη της αρτιότερης οργάνωσης του συστήματος έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο ρυθμιστικών πολιτικών. Η δέσμευση για την ασφάλεια στη διαχείριση των πλοίων είναι διαχρονικά μεγαλύτερη από κάθε άλλη βιομηχανία, καθώς η ναυτιλία ήταν από τους πρώτους τομείς που υιοθέτησαν και εφάρμοσαν διεθνή πρότυπα ασφαλείας, κυρίως υπό την αιγίδα του IMO. Οι παρακάτω κανονισμοί έχουν υιοθετηθεί από τον IMO και τον ILO (International Labour

Organization) σχετικά με την ασφάλεια και την αποφυγή ρύπανσης. Ακολουθούν οι βασικές ναυτιλιακές συμβάσεις:

- S.O.L.A.S. (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) Θέτει τις βασικές ελάχιστες προδιαγραφές για την ασφαλή κατασκευή των πλοίων και το βασικό εξοπλισμό ασφαλείας (π.χ. προστασία από φωτιά, έκρηξη, ασφαλή ναυσιπλοΐα, σωστικά μέσα, ασυρμάτους) που πρέπει να μεταφέρει το πλοίο. Η SOLAS επιβάλλει έναν αριθμό από τακτικούς ελέγχους - επιθεωρήσεις του πλοίου και την έκδοση αντίστοιχων πιστοποιητικών συμμόρφωσης από το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο.
- MAR.POL. (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/1978 – Marine Pollution) Περιέχει τις απαιτήσεις για την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης, είτε από τη λειτουργία, είτε από ατύχημα του πλοίου. Συγκεκριμένα η MARPOL αναφέρεται στην αποφυγή ρύπανσης από πετρέλαιο, χημικά, επικίνδυνα φορτία, σεντινόνερα, σκουπίδια και ατμοσφαιρικούς ρύπους.
- CO.L.R.EG (Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972) Ουσιαστικά, αποτελεί τον “Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας” της ναυτιλίας και αναφέρεται στους τρόπους αποφυγής συγκρούσεων.
- LOADLINE (International Convention on Loadlines, 1966) Καθορίζει το ελάχιστο επιτρεπτό ελεύθερο όγκο φόρτωσης ανάλογα με την εποχή του χρόνου και την κατηγορία του πλοίου.
- I.S.P.S. (The International Ship and port Facility Security Code, 2002) Περιλαμβάνει τα υποχρεωτικά συστήματα διασφάλισης της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- I.S.M. (The International Safety Management Code, 1993) Καθορίζει τις διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν την αποτελεσματική και χωρίς ατυχήματα διαχείριση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, με την καταγραφή όλων των ενεργειών και τους συνεχείς ελέγχους από τους νηογνώμονες. Βασικό στοιχείο είναι η ύπαρξη και η διατήρηση μιας αποτελεσματικής διαδικασίας επικοινωνίας ανάμεσα στο πλοίο και στην εταιρεία που το διαχειρίζεται από την ξηρά.

- S.T.C.W. (International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978/1995) Καθορίζει τα βασικά κριτήρια αξιολόγησης που πρέπει να πληροί ένας ναυτικός.
- ILO 147 (The ILO Merchant Shipping «Minimum Standards» Convention) Αφορά τις εθνικές συμβάσεις εργασίας (ώρες εργασίας, ιατρική επιτήρηση των ναυτικών καθώς και τις συνθήκες εργασίας τους) οι οποίες ανανεώθηκαν με το MLC 2006 (The ILO Maritime Labour Convention, 2006). *(Βενέτη Ερμίνα (2012) «Απαραίτητα και Προαιρετικά Ναυτιλιακά έγγραφα Δεξαμενόπλοιων»)*

1.3 Η ανάγκη για Ναυτιλιακά Έγγραφα

Μέσα σε ένα τόσο διεθνοποιημένο και ρυθμιζόμενο περιβάλλον, για τη διευκόλυνση της λειτουργίας των εμπορικών πλοίων, τη διασφάλιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών, των ναυλωτών, ασφαλιστών, του πληρώματος και γενικά των επιβαινόντων στο πλοίο, του Δημοσίου, των ασφαλιστικών ταμείων, καθώς και κάθε τρίτου που εξαρτά κάποιο έννομο συμφέρον από την εκμετάλλευση του πλοίου, όπως και για την απόδειξη συμμορφώσεως στους διεθνείς κανόνες, καθώς και την απόδειξη ορισμένων καταστάσεων, γεγονότων και ενεργειών στο πλοίο, προβλέπεται η τήρηση ορισμένων εγγράφων και βιβλίων τα οποία ο πλοίαρχος οφείλει να έχει πάντοτε στο πλοίο. Τα ειδικά αυτά βιβλία και έγγραφα καλούνται γενικά ναυτιλιακά έγγραφα - βιβλία.

Η Διεθνής Κοινότητα με τη συνομολόγηση των Διεθνών Συμβάσεων SOLAS, LOAD-LINE και MARPOL αποσκοπεί στο να διασφαλίσει αφ'ενός πλοία ικανά που να παρέχουν ασφάλεια στον άνθρωπο και στα μεταφερόμενο φορτία και αφ'εταίρου την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κάθε πλοίο σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τους κανονισμούς είναι υποχρεωμένο να φέρει τα κατάλληλα ναυτιλιακά έγγραφα-βιβλία, τα οποία πρέπει να είναι αμέσως διαθέσιμα στο πλοίο για έλεγχο σε κάθε στιγμή. Στα πλαίσια της Ελληνικής Ναυτιλίας, προκειμένου η λειτουργία του πλοίου ως εθνική μονάδα πλουτοπαραγωγικής πηγής για την Ελληνική οικονομία να είναι εύρυθμη, παραγωγική, ανταγωνιστική αλλά και ταυτόχρονα ασφαλής ως προς το σκάφος και το πλήρωμα, η πολιτεία καθιέρωσε με κανόνες δικαίου τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά που πρέπει να φέρει υποχρεωτικά

κάθε πλοίο υπό Ελληνική σημαία. Η υποχρεωτική φύση και ο χαρακτήρας των εγγράφων αυτών απορρέει από τις διεθνείς συμβάσεις και τις εθνικές διατάξεις που τα καθιέρωσαν, ενώ η τήρησή τους είναι δεσμευτική. Για την έκδοση και τη διατήρηση σε ισχύ αυτών των πιστοποιητικών / εγγράφων κάθε πλοίο υποβάλλεται σε μια σειρά επιθεωρήσεων και ελέγχων από ειδικευμένο προσωπικό, τους επιθεωρητές (Surveyors).

Η συνηθέστερη κατηγοριοποίηση των ναυτικών εγγράφων είναι εκείνη που βασίζεται στο συμφέρον που κυρίως διασφαλίζουν και διακρίνει τα ναυτιλιακά έγγραφα-βιβλία σε τρεις βασικές κατηγορίες:

- Αυτά που αναφέρονται στο πλοίο:

Έγγραφο εθνικότητας, πρωτόκολλο καταμετρήσεως, πιστοποιητικά ασφαλείας πλοίου, πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, πιστοποιητικό υποθηκών και κατασχέσεων, ημερολόγια (γέφυρας, μηχανής ασυρμάτου), βιβλίο πετρελαίου.

- Αυτά που αναφέρονται στο πλήρωμα:

Ναυτολόγιο, ποινολόγιο, βιβλίο συσσιτίου

- Αυτά που αναφέρονται στο φορτίο:

Ναυλοσύμφωνο, φορτωτική, δηλωτικό φορτίου

Από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρα 46-53) για τα ναυτιλιακά έγγραφα, προκύπτει ότι το ναυτολόγιο, το ημερολόγιο γέφυρας, το ημερολόγιο μηχανής, το ημερολόγιο ασυρμάτου, το ποινολόγιο και το βιβλίο πετρελαίου χαρακτηρίζονται από τον ίδιο τον νομοθέτη ως βιβλία, πράγμα που επιβάλλει και η φύση τους, διότι το καθένα από αυτά αποτελεί πολυσέλιδο τόμο, βιβλιοδετημένο για να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση. Επομένως αυτά είναι ναυτικά βιβλία. Αντίστοιχα, το έγγραφο εθνικότητας, το πιστοποιητικό καταμέτρησης, τα πιστοποιητικά ασφαλείας, πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης, χαρακτηρίζονται ως ναυτιλιακά έγγραφα, διότι αυτός ο χαρακτηρισμός ανταποκρίνεται καλύτερα στη φύση τους ως έντυπα που κατά κανόνα έχουν μία ή δυο σελίδες. (Μαλέρμπας Μ. (1999) «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων»)

Κεφάλαιο 2 - Ημερολόγια και Βιβλία Πλοίων

2.1 Τα Ημερολόγια και Βιβλία του πλοίου ως δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα

Σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκαιο, τα ναυτιλιακά έγγραφα και πιστοποιητικά κάθε πλοίου υπό Ελληνική σημαία, χαρακτηρίζονται ως δημόσια βεβαιωτικά έγγραφα, καθώς εκδίδονται από τις Υπηρεσίες του Ελληνικού Δημοσίου (ή του εκάστοτε από αυτό εξουσιοδοτημένους νομίμως οργανισμούς) και γιατί προβλέπονται και καθορίζονται από την σχετική νομοθεσία ως διατιμημένα έντυπα (εκτός εκείνων που αναφέρονται στο φορτίο). Με Υπουργική Απόφαση ή Προεδρικό Διάταγμα, όλα τα ναυτιλιακά έγγραφα, βιβλία και πιστοποιητικά κατά το άρθρο 13 παρ. 3 του Ποινικού Κώδικα «αποτελούν γραπτά προορισμένα ή προσφορά να αποδείξουν γεγονός έχον έννομη σημασία και σημεία προορισμένα να αποδείξουν τοιούτο γεγονός». Επίσης, τα ναυτιλιακά έγγραφα των πλοίων αποτελούν δημόσια έγγραφα διότι συντάσσονται με τους νόμιμους τύπους από δημοσίους υπαλλήλους και όργανα που ασκούν δημόσια υπηρεσία και λειτούργημα, μέσα στα όρια της αρμοδιότητάς τους.

Έτσι λοιπόν ενέργειες όπως η σφράγιση των βιβλίων κατά σελίδα και θεώρηση στην τελευταία σελίδα (με το κατάλληλο χαρτόσημο) από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή καθώς και ο έλεγχος και η θεώρηση όλων των ναυτιλιακών εγγράφων από τις υπηρεσίες αυτές πραγματοποιείται υπό την έννοια του δημοσίου εκδοθέντος εγγράφου. Ως εκ τούτου έχουν τα ναυτιλιακά έγγραφα και βεβαιωτικό χαρακτήρα αφού από τη φύση και τη σύνταξή τους περιλαμβάνουν βεβαίωση και δήλωση αντίληψης και γεγονότος για κάποιο ναυτικό, τεχνικό ή άλλο θέμα.

Λόγω αυτού του χαρακτήρα τους, απαγορεύεται αυστηρώς οποιαδήποτε αλλοίωση, πλαστογραφία, φθορά καταστροφή ή απώλεια, ενώ οποιοσδήποτε προβεί σε ανάλογες παράνομες ενέργειες επί των ναυτιλιακών εγγράφων (είτε από αμέλεια είτε από δόλο) υπόκειται στις νόμιμες συνέπειες και κυρώσεις που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις του Ποινικού Κώδικα, ιδιαίτερο σε ότι αφορά την πλαστογραφία. Ο νόμος προβλέπει την περίπτωση ανταποδείξεως, σε τέτοια περίπτωση όμως κάθε τρίτος που επιχειρεί να

προσβάλλει την αλήθεια των γραφομένων στα ναυτιλιακά έντυπα, φέρει το βάρος της αποδείξεως των ισχυρισμών του.

2.2 Τήρηση, φύλαξη και ανανέωση των Ημερολογίων-Βιβλίων πλοίου

Κατά το άρθρο 114 του Κ.Δ.Ν.Δ., παρ. 1 «ο πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιο γέφυρας, επιμελείται δε όπως τηρούνται κανονικώς και ευρίσκονται επί του πλοίου και πάντα τα άλλα κεκανονισμένα βιβλία και έγγραφα». Οι εγγραφές στο ημερολόγιο του πλοίου πρέπει να είναι καθαρογραμμένες. Δεν επιτρέπονται οι διαγραφές, τα σβησίματα ή εγγραφές στα περιθώρια ή ανάμεσα στις γραμμές, ενώ κάθε αναγκαία συμπλήρωση πρέπει να γίνεται με παρένθεση και υπογράμμιση των διαγραφομένων λέξεων. Όπως προαναφέρθηκε, οι προφυλάξεις και οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον νόμο για την τήρηση του ημερολογίου είναι δικαιολογημένες, γιατί οι εγγραφές που έχουν θεωρηθεί αρμοδίως, αποτελούν απόδειξη των γεγονότων που περιγράφουν.

Πέραν του Ημερολογίου Γέφυρας, κατά τον Κ.Ι.Ν.Δ. ορίζεται ότι ο πλοίαρχος «επιμελείται» ότι τηρούνται κανονικά και ευρίσκονται σε κάθε στιγμή επί του πλοίου και το σύνολο των άλλων ημερολογίων και βιβλίων, ανεξάρτητα με το αν δεν είναι ο ίδιος υπεύθυνος για τη συμπλήρωσή τους (όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των βιβλίων ραδιοεπικοινωνιών, μηχανής, πετρελαίου, επιθεώρησες και γυμνασίων, την ευθύνη για την τήρηση και σύνταξη των οποίων φέρουν οι οριζόμενοι αξιωματικοί του πλοίου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ειδικές επί μέρους διατάξεις και τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των αξιωματικών).

Παρόλα αυτά, ο πλοίαρχος διατηρεί την ευθύνη για τα αναγραφόμενα στα έντυπα και βιβλία αυτά, είναι υποχρεωμένος να τα ελέγχει σε τακτά χρονικά διαστήματα και να βεβαιώνει ενυπόγραφα, καθώς αποτελεί το άτομο το οποίο συγκεντρώνει την ανώτατη εξουσία αλλά και την ευθύνη για κάθε τι που συμβαίνει επί του πλοίου και στους χώρους αυτού. Ο πλοίαρχος επίσης ευθύνεται αποκλειστικά για την ανανέωση των ημερολογίων και βιβλίων του πλοίου, οφείλει να διατηρεί εντός του πλοίου επαρκές απόθεμα, φροντίζοντας έγκαιρα για την θεώρηση των νέων βιβλίων από Λιμενική Αρχή ή υποχρεούται να φροντίζει για τον έγκαιρο εφοδιασμό αυτών από την Λιμενική Αρχή όταν αυτό είναι απαραίτητο.

Ο έλεγχος της ύπαρξης στο πλοίο ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων διενεργείται από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και από τη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας. Ο πλοίαρχος υποχρεούται μετά τον κατάπλου του πλοίου σε λιμένα, να παρουσιαστεί, μέσα σε 24 ώρες, στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή προσκομίζοντας για θεώρηση το ναυτολόγιο και το ημερολόγιο, καθώς και κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο και βιβλίο, που θα ζητήσει η Αρχή. Η μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων και βιβλίων για θεώρηση στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου. Ο πλοίαρχος πλοίου, ανεξάρτητα με τη σημαία που αυτό φέρει, δηλαδή αν είναι ελληνική ή ξένη, υποχρεούται, πριν διενεργήσει τον απόπλου του πλοίου που διοικεί, να προσκομίσει στη Λιμενική Αρχή για έλεγχο τα ναυτιλιακά έγγραφα και να εφοδιαστεί με την σχετική άδεια απόπλου. Δε διαφορετική περίπτωση, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον δύο μηνών. Στο άρθρο 235 παρ. 1ζ του Κ.Ι.Ν.Δ. ορίζεται ότι ο πλοίαρχος που δε φέρει στο πλοίο τα ναυτιλιακά έγγραφα και βιβλία που ορίζονται από τον νόμο, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι έξι μήνες. Επίσης πλοίαρχος, ο οποίος σε ώρα κινδύνου του πλοίου ή εγκατάλειψη αυτού, παραμελεί να διασώσει τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι μηνών και με χρηματική ποινή.

2.3 Τα βασικά είδη Ημερολογίων και Βιβλίων Πλοίου

Το άρθρο 49, Κ.Ι.Ν.Δ., αναφέρει ότι ο πλοίαρχος μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμένα (ακόμη και σε περίπτωση ναυαγίου), να προσκομίσει τα ημερολόγια του πλοίου και το ναυτολόγιο για θεώρηση στην αντίστοιχη Λιμενική ή Προξενική Αρχή. Σε συνδυασμό με το άρθρο 41 του Κ.Ι.Ν.Δ. προκύπτει ότι τα ημερολόγια του πλοίου είναι:

- Το Ημερολόγιο Γέφυρας ή Ημερολόγιο Πλοίου
- Το Ημερολόγιο Μηχανής
- Το Ημερολόγιο Ασυρμάτου

Ημερολόγιο Γέφυρας (Deck Log Book)

Το Ημερολόγιο Γέφυρας αποτελεί υποχρεωτικό ναυτιλιακό έγγραφο των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία (Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 46 Παρ. 1). Τηρείτε από τον Πλοίαρχο και χρησιμεύει αφενός για την καθημερινή καταγραφή ναυτικών μετεωρολογικών παρατηρήσεων – ενδείξεων και αφετέρου για την καταχώρηση γεγονότων που αφορούν το πλοίο, τη ναυσιπλοΐα, τους επιβαίνοντες και το φορτίο (Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 48). Συγκεκριμένα στο Ημερολόγιο Γέφυρας πραγματοποιούνται οι παρακάτω καταγραφές:

- Κάθε γέννηση ή θάνατος που έλαβε χώρα επί του πλοίου.
- Κάθε τραυματισμός ή κάποιο άλλο ατύχημα που συνέβη σε μέλος του πληρώματος, επιβάτη ή άλλου ατόμου που βρίσκεται στο πλοίο.
- Κάθε βλάβη που προκλήθηκε στη μηχανή, στον ασύρματο, στον εξοπλισμό ή οποιαδήποτε ζημιά στο φορτίο και γενικά στο πλοίο, με ειδική αναφορά στον τρόπο αποκατάστασης ή αντιμετώπισης.
- Κάθε άλλο ναυτικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τις συνέπειές του, με πλήρη περιγραφή των συνθηκών υπό τις οποίες συνέβη.
- Οι διαταγές που λαμβάνονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και οι ενέργειες που γίνονται για την εκτέλεση τους.
- Οι αναφορές για την τήρηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από εσωτερικούς και διεθνείς κανονισμούς σχετικά με τον έλεγχο της κατάστασης του πλοίου, τη γραμμή φόρτωσης, την εκτέλεση των γυμνασίων, τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα.
- Οι ναυτολογήσεις και οι απολύσεις των μελών του πληρώματος που πραγματοποιούνται από τον πλοίαρχο.
- Οι παραβιάσεις των κανονισμών εργασίας στο πλοίο και τα μέτρα που ελήφθησαν στη συνέχεια.

Οι εγγραφές γίνονται σε καθημερινή βάση και υπογράφονται από τον πλοίαρχο (Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 41). Η υποχρέωση να εφοδιαστεί το πλοίο με το Ημερολόγιο Γέφυρας, ξεκινάει από

την έκδοση του ναυτολογίου και της ναυτολόγησης σε αυτό του πλοιάρχου, ακόμη κι αν δεν υπάρχει συγκρότηση πληρώματος και το πλοίο παραμένει αργούν στο λιμάνι χωρίς να επιχειρεί πλού. Το Ημερολόγιο Γέφυρας είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και αποτελείται από 400 σελίδες. Χορηγείτε από τη Λιμενική ή Προξενική Αρχή, αφού πρώτα μονογραφεί και σφραγιστεί.

Η συμπλήρωση του Ημερολογίου Γέφυρας από τον πλοίαρχο, αρχίζει με την παραλαβή της πλοιαρχίας και να το πλοίο ανοίγει ναυτολόγιο από την έκδοσή του, για το οποίο καταχωρείται και σχετική ημερολογιακή εγγραφή. Η υποχρέωση της τήρησης λήγει με το κλείσιμο του ναυτολογίου, χωρίς την έκδοση νέου. Το Ημερολόγιο Γέφυρας μόλις συμπληρωθεί και θεωρηθεί από την Λιμενική Αρχή παραμένει, κατά την κρίση των πλοιοκτητών, στο αρχείο του πλοίου ή της εταιρείας. Σύμφωνα με το άρθρο 53 του Κ.Δ.Ν.Δ., αν ένα πλοίο παύσει να φέρει την Ελληνική σημαία ή απολεστεί, τα ναυτιλιακά έγγραφα εκτός του Ημερολογίου Γέφυρας και του Ποινολογίου παραδίδονται στην Λιμενική Αρχή νηολόγησης του πλοίου.

Ημερολόγιο Μηχανής (Engine Log book)

Το Ημερολόγιο Μηχανής αποτελεί απαραίτητο ναυτιλιακό έγγραφο των πλοίων, τηρείτε από τον Ά μηχανικό, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου. Χρησιμεύει για την καταγραφή γεγονότων που αφορούν στην κατάσταση και λειτουργία των μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων, την καύσιμη ύλη και την κατανάλωση αυτής (ΚΑ.Ν.Α., άρθρο 49).

Το Ημερολόγιο Μηχανής είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και περιλαμβάνει 100 φύλλα. Χορηγείτε από τις Λιμενικές-Προξενικές αρχές, αφού προηγουμένως αριθμηθεί και σφραγιστεί από την αρχή η οποία το χορήγησε. Ο Ά μηχανικός πρέπει να καταβάλλει ιδιαίτερη προσπάθεια για τη σωστή τήρηση και λεπτομερή συμπλήρωση του ημερολογίου. Όλα τα πλοία με Ελληνική σημαία που έχουν πάνω από δέκα κόρους καθαρή χωρητικότητα, τα οποία κινούνται με μηχανική δύναμη υποχρεούνται στην τήρηση του Ημερολογίου Μηχανής (άρθρο 1 Β.Α./11-2/ 31-3 1923, όπως τροποποιήθηκε με το ΠΑ. 31 Ιουλίου/12 Αυγούστου 1930).

Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών και Βιβλίο Ασυρμάτου (GMDSS Log Book)

Όλα τα πλοία που φέρουν υποχρεωτικά ή προαιρετικά σταθμό Ραδιοεπικοινωνιών GMDSS (Global Maritime Distress & Safety System), σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά, πρέπει να είναι εφοδιασμένα και να τηρούν το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι λόγω της τεχνολογικής προόδου δεν χρησιμοποιείτε πια ο παραδοσιακός «ασύρματος» για την επικοινωνία, αλλά σύγχρονα δορυφορικά μέσα που καθιστούν την επικοινωνία μεταξύ πλοίων κα στεριάς ευκολότερη και ταχύτερη σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Το εν λόγω βιβλίο έχει αντικαταστήσει το παλιό “Βιβλίο Ασυρμάτου”, για το οποίο ακολουθεί σύντομη περιγραφή προς απλή ενημέρωση.

I) Βιβλίο Ασυρμάτου

Το Βιβλίο Ασυρμάτου προβλέπεται στον Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 41 και στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρα 46 και 50. Τηρείται από τον αξιωματικό ασυρμάτου του πλοίου και σε περίπτωση περισσοτέρων του ενός από τον Α ασυρματιστή. Την εποπτεία για την ακριβή τήρηση του βιβλίου ασκεί ο πλοίαρχος. Σ’ αυτό καταχωρούνται τα γεγονότα που αφορούν το προσωπικό ασυρμάτου, π.χ. ασθένεια ασυρματιστή, εφόσον δεν είναι δυνατή η αντικατάστασή του, καθώς και τα ραδιοτηλεγραφήματα που λαμβάνονται και αποστέλλονται. Το Βιβλίο Ασυρμάτου προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική - Προξενική αρχή, εφόσον ζητηθεί. Είναι διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ. και χορηγείται από τη Λιμενική ή Προξενική αρχή, αφού προηγουμένως αριθμηθεί, μονογραφηθεί και σφραγιστεί.

II) Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών για τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών

Σύμφωνα με την απόφαση Υ.Ε.Ν. 1218.86/16-11996 (ΦΕΚ 19/Β), άρθρο 1, όλα τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών (GMDSS), ανάλογα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά υποχρεωτικά ή προαιρετικά, πρέπει να είναι εφοδιασμένα και να τηρούν το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών. Αυτό τηρείται από τους υπεύθυνους χειριστές της υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών. Πρόκειται για ένα διατιμημένο έντυπο του Ν.Α.Τ., το οποίο σφραγίζεται

και μονογράφεται κατά φύλλο από την Δ.Ε.Ε.Π. ή τη Λιμενική – Προξενική αρχή. Στο ημερολόγιο αυτό, το οποίο φυλάσσεται στο χώρο διεξαγωγής των ραδιοεπικοινωνιών, καταχωρείται λεπτομερώς κάθε συμβάν (περίληψη, ημερομηνία και ώρα συμβάντος) και κάθε ανταπόκριση σχετικά με:

- Τα περιστατικά κινδύνου, επείγοντα περιστατικά ασφάλειας που λαμβάνονται από τις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου ή που αφορούν άμεσα το πλοίο.
- Την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας γενικότερα.
- Τη λειτουργική κατάσταση και τυχόν βλάβες του ραδιοεντοπισμού.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών θεωρείται από τον πλοίαρχο α) κάθε 15 μέρες, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού ή λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού διάρκειας μικρότερης των 15 ημερών και β) κάθε μήνα, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες λιμένων εξωτερικού.

Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική – Προξενική αρχή του λιμένα κατάπλου του πλοίου, σύμφωνα με τις διατάξεις που και οδηγίες που αφορούν τη θεώρηση του Ημερολογίου Γέφυρας. Το Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών μετά τη συμπλήρωσή του υπογράφεται από τους χειριστές του, θεωρείται από τον πλοίαρχο και φυλάσσεται στο αρχείο του πλοίου. Είναι δεμένο έτσι ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση και φέρει εξώφυλλα από σκληρό χαρτόνι, επενδυμένο με πλαστικό ή άλλο ανάλογο υλικό χρώματος πορτοκαλί. Έχει 100 φύλλα αριθμημένα από σελίδα με Α/Α 1 μέχρι με Α/Α 200.

Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων

Το βιβλίο αυτό αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο (ΚΑ.Ν.Α. άρθρο 6 παρ. 1), τηρείται από τον πλοίαρχο και χρησιμεύει για την αναγραφή των αποτελεσμάτων των διενεργούμενων γυμνασίων και έκτακτων επιθεωρήσεων. Όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία άνω των εκατό κόνων και τα μη επιβατηγά ολικής χωρητικότητας τριακοσίων κόνων, υποχρεούνται στον εφοδιασμό και την τήρηση του Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων (άρθρο 3 ΥΑ. 64572/’2/ 79/124-79).

Σκοπός του βιβλίου αυτού είναι να παρέχει στους πλοιάρχους ένα επίσημο βοήθημα, που θα χρησιμοποιείται κατά την εκτέλεση των γυμνασίων και έκτακτων επιθεωρήσεων. Στο βιβλίο καταχωρούνται όλα τα θέματα που αναφέρονται στην εκτέλεση γυμνασίων και επιθεωρήσεων στους τομείς ασφάλειας και ενδιαίτησης, των οποίων η καταγραφή στο Ημερολόγιο Γέφυρας δεν είναι πλέον απαραίτητη, πάρα μόνον όταν αυτό επιβάλλεται από άλλους λόγους. Ειδικότερα σ' αυτό αναγράφονται με σαφήνεια και περιληπτικά:

- Η εκτέλεση γυμνασίων και έκτακτων επιθεωρήσεων
- Η διαπίστωση του βαθμού ετοιμότητας από πλευράς εκπαίδευσης και ικανότητας του πληρώματος να ανταποκρίνεται στα καθήκοντα του σε ότι αφορά την χρησιμοποίηση των μέσων ασφαλείας του πλοίου.
- Η διαπίστωση ελλείψεων, ανωμαλιών, ζημιών φθοράς ή καταστροφής εφοδίων, οργάνων εξαρτημάτων και γενικά εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου.
- Η ανάγκη διενέργειας προμηθειών σε εφόδια ενδιαίτησης και ασφάλειας.
- Ανάγκη διενέργειας εργασιών συντήρησης και επισκευών προς διατήρηση των προβλεπόμενων επιπέδων ασφαλείας υγιεινής και ενδιαίτησης.

Βιβλίο Πετρελαίου (Oil Record Book)

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Κ.Δ.Ν.Δ, το Βιβλίο Πετρελαίου περιλαμβάνεται μεταξύ των ναυτιλιακών εγγράφων, με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο που φέρει την Ελληνική σημαία. Όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των τετρακοσίων κόνων εφοδιάζονται υποχρεωτικά με το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα Ι και όλα τα πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας εκατόν πενήντα κόνων και άνω εφοδιάζονται υποχρεωτικά με το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα Ι και ΙΙ (Παράρτημα Ι 20 Marpol 73/78).

Το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα Ι συμπληρώνεται από όλα τα πλοία (πετρελαιοφόρα και μη) και αφορά τις εργασίες διαχείρισης πετρελαιοειδών στους χώρους του μηχανοστασίου, ενώ το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα ΙΙ συμπληρώνεται μόνο από Δεξαμενόπλοια και

αφορά τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης και ερματισμού. Τα πλοία είναι υποχρεωμένα να διατηρούν για τρία, τουλάχιστον, χρόνια τα Βιβλία Πετρελαίου στο πλοίο, μετά την τελευταία εγγραφή. Οι αποδείξεις για παράδοση καταλοίπων πρέπει να επισυνάπτονται στα σχετικά Βιβλία Πετρελαίου ή να είναι χωριστά, διαθέσιμα πάντα για έλεγχο. Τα βιβλία φυλάσσονται κατάλληλα, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμα για έλεγχο σε κάθε ζήτηση, εκτός από την περίπτωση πλοίων που ρυμουλκούνται χωρίς πλήρωμα.

I) Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα I

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, όλα τα μη πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας άνω των τετρακοσίων κόνων και τα πετρελαιοφόρα άνω των εκατόν πενήντα κόνων εφοδιάζονται υποχρεωτικά με το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα I. Το βιβλίο συμπληρώνεται όταν εκτελεστούν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες – εργασίες στον χώρο του μηχανοστασίου του πλοίου, όπως αναφέρονται παρακάτω:

- Ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμων.
- Απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερού καθαρισμού των δεξαμενών που αναφέρονται παραπάνω.
- Διάθεση βαρέων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων.
- Απόρριψη στη θάλασσα ή διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών που συσσωρεύονται στους χώρους μηχανοστασίου, παραλαβή καυσίμων ή λιπαντικών, διάφορες παρόμοιες λειτουργικές εργασίες.

II) Κωδικοποίηση λειτουργιών – εργασιών

Όλες οι λειτουργίες – εργασίες που είναι δυνατό να εκτελεστούν στο χώρο του μηχανοστασίου και κατά τη διάρκεια παραλαβής καυσίμων και λιπαντικών, έχουν ταξινομηθεί σε εννέα ομάδες, που χαρακτηρίζονται με τα αντίστοιχα γράμματα (code letters) του λατινικού αλφάβητου και έχουν ως εξής:

- A. Ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου.

- B. Απόρριψη του ακάθαρτου έρματος ή του νερού καθαρισμού από τις δεξαμενές καυσίμων που αναφέρονται στο παραπάνω τμήμα Α.
- C. Συγκέντρωση και διάθεση βαρέων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων.
- D. Μη αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών που συσσωρεύονται στους χώρους μηχανοστασίου.
- E. Αυτόματη απόρριψη στη θάλασσα ή διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών που συσσωρεύονται στους χώρους μηχανοστασίου.
- F. Κατάσταση του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου.
- G. Τυχαίες ή άλλες εξαιρετικές περιπτώσεις απόρριψης πετρελαίου.
- H. Πετρέλευση ή παραλαβή λιπαντικών χύμα.
- I. Πρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις.

Κάθε ομάδα των παραπάνω εργασιών περιλαμβάνει επιμέρους εργασίες, οι οποίες χαρακτηρίζονται με τον Α.α (1,2,3 ...) (item numbers).

III) Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα II

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει το Βιβλίο Πετρελαίου Παράρτημα II είναι υποχρεωτικό για τα πετρελαιοφόρα πλοία με ολική χωρητικότητα άνω των εκατόν πενήντα κύβων. Το βιβλίο συμπληρώνεται όταν εκτελεστούν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες – εργασίες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με το σύστημα φορτοεκφόρτωσης, ερματισμού, διαχείρισης ή διάθεσης του ακάθαρτου έρματος, των υγρών των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου και λοιπές παρόμοιες λειτουργίες, όπως αναφέρονται παρακάτω:

- Φόρτωση πετρελαίου.
- Εσωτερική μεταφορά πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- Εκφόρτωση φορτίου.

- Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για καθαρό έρμα.
- Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, περιλαμβανομένης και της πλύσης με αργό πετρέλαιο.
- Απόρριψη έρματος, εκτός εκείνου που είχε τοποθετηθεί στις δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος (segregated ballast tanks).
- Απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks), κλείσιμο των απαραίτητων επιστομιών για να απομονωθούν οι δεξαμενές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για καθαρό έρμα, από τα δίκτυα σωληνώσεων φορτίου και αποστράγγισης, με το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων.
- Κλείσιμο όλων των επιστομιών ή συναφών συσκευών με το πέρας των εργασιών απόρριψης από τις δεξαμενές καταλοίπων.

Βιβλίο Απορριμμάτων (Garbage Record Book)

Κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των τετρακοσίων κόρων και όλα τα πλοία που έχουν πιστοποιηθεί να μεταφέρουν πάνω από δεκαπέντε άτομα, τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς πέραν της ακτής στη δικαιοδοσία της ΔΣ Marpol 73/78 και κάθε μόνιμη πλωτή εξέδρα που απασχολείται στην εξερεύνηση και της εκμετάλλευσης του πυθμένα της θάλασσας, υποχρεούνται να εφοδιάζονται και να τηρούν Βιβλίο Απορριμμάτων. Το Βιβλίο Απορριμμάτων αποτελεί ναυτιλιακό έγγραφο του υπόχρεου πλοίου και τηρείται από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις διατάξεις της ΔΣ Marpol 73/78. Συμπληρώνεται υπεύθυνα από αξιωματικό καταστρώματος (Υπαρχος, Υποπλοίαρχος, Ανθυποπλοίαρχος) ο οποίος ορίζεται από τον Πλοίαρχο, μετά από εκτέλεση μίας η περισσότερων από τις παρακάτω εργασίες:

- Απόρριψη απορριμμάτων στη θάλασσα.
- Διάθεση απορριμμάτων σε ευκολίες υποδοχής στη ξηρά.
- Διάθεση απορριμμάτων σε άλλα πλοία.

- Ολοκληρωμένη αποτέφρωση απορριμμάτων.

Το βιβλίο πρέπει να φυλάσσεται στο πλοίο, να είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση και διατηρείται στο πλοίο για δυο έτη μετά την τελευταία εγγραφή σ' αυτό. Εξαιρείται η περίπτωση που το πλοίο ρυμουλκείται χωρίς πλήρωμα.

2.4 Προσκόμιση των ημερολογίων και βιβλίων του πλοίου στις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές για έλεγχο και θεώρηση

Το θέμα της προσκομίσεως των ναυτιλιακών εγγράφων, των υπό Ελληνική σημαία πλοίων, υπό τον πλοίαρχο στις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές για έλεγχο και θεώρηση καθορίζει το άρθρο 126 του Κ.Δ.Ν.Δ . Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 126 κάθε πλοίαρχος υπό Ελληνική σημαία πλοίου μετά τον κατάπλου αυτού σε λιμάνι (λιμάνι εσωτερικού και εξωτερικού όπου εδρεύει Ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή) αφού εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που του επιβάλλουν οι υγειονομικές διατάξεις που ισχύουν στο λιμάνι κατάπλου, οφείλει να παρουσιαστεί εντός 24 ωρών ενώπιον της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής. Κατά την προσέλευσή του, προσκομίζει για έλεγχο και θεώρηση:

Το Ημερολόγιο Γέφυρας, το Ναυτολόγιο καθώς και όλα τα άλλα βιβλία του πλοίου όπως Πετρελαίου, Γυμνασίων και Επιθεωρήσεων, Ραδιοεπικοινωνιών, Μηχανής ή και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο ζητηθεί από την Αρχή.

Σε περίπτωση βέβαια κατά την οποία ο πλοίαρχος κωλύεται λόγω φόρτου εργασίας και υποχρεώσεων, δύναται αντ' αυτού και κατά διαταγή του, να προσκομίσει τα άνω ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου στην αρμόδια Αρχή ως νόμιμος αναπληρωτής του άλλος αξιωματικός του πλοίου, κατά κανόνα της γέφυρας.

Όταν συντρέχουν σοβαρές εκκρεμότητες και η απομάκρυνση του πλοίαρχου εκ του σκάφους καθίσταται τελείως αδύνατη για λόγους ασφαλείας ή επιχειρησιακής λειτουργίας του πλοίου, η αποστολή εκπροσώπου κρίνεται άσκοπη και ανώφελη. Τότε επιβάλλεται όπως μετά από συνεννόηση πλοίαρχου και Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής και μετά από σχετική άδεια από το αρμόδιο υπουργείο, μεταβαίνει ο ίδιος ο Λιμενάρχης στο πλοίο για να επιληφθεί όλων των θεμάτων σύμφωνα με τις αρμοδιότητές του.

Να ξεκαθαρίσουμε σε αυτό το σημείο ότι εφόσον τα θέματα στο πλοίο είναι σοβαρά όπως θάνατος, τραυματισμός, πειθαρχικές και ποινικές παραβάσεις, καταγγελίες για ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η μετάβαση του Λιμενάρχη στο πλοίο πρέπει να είναι άμεση και μετά ακολουθεί από αυτόν η σηματική αναφορά στο υπουργείο. Διαφορετικά για περιπτώσεις απλών ελέγχων και θεωρήσεων των ναυτιλιακών εγγράφων και εφόσον υπάρχει η χρονική ευχέρεια, πρέπει να προηγείται η σηματική αναφορά στο υπουργείο, να λαμβάνεται η σχετική άδεια και ύστερα να ακολουθήσει η μετάβαση του Λιμενάρχη στο πλοίο.

Υπάρχουν όμως κάποιες περιπτώσεις, σύμφωνα με οδηγίες που έχουν δοθεί στις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές από το αρμόδιο υπουργείο, στις οποίες ο πλοίαρχος δεν υποχρεούται να παρουσιαστεί στις Αρχές για θεώρηση των βιβλίων του πλοίου, εστιάζοντας στις ακόλουθες δυο:

- Το πλοίο να έχει καταπλεύσει και κατά κανόνα στο αγκυροβόλιο του λιμένος για πετρέλευση και τροφοδοσία με παραμονή μικρότερη των 48 ωρών.
- Το πλοίο να διέρχεται του λιμένος Tranzit για ολιγόωρη παραμονή (χωρίς να ελευθεροκοινωνήσει) και ενδεχομένως να προβεί σε πετρέλευση, τροφοδοσία ή και αλλαγή πληρώματος.

Τώρα όσον αφορά την θεώρηση των ημερολογίων που προσκομίζονται στη Λιμενική Αρχή επισημαίνεται ότι πρέπει να είναι ουσιαστική, ενδεδειγμένη και όχι μιτυπική σφραγίδα και υπογραφή στην τελευταία σελίδα, διότι σε τέτοια περίπτωση τα αρμόδια καθ'ύλην όργανα έχουν ευθύνες.

Ειδικότερα η Λιμενική ή Προξενική Αρχή οφείλει να διαπιστώσει ότι το ημερολόγιο είναι εκ των ειδικών υφισταμένων προς τούτο διατηρημένων εντύπων του ΝΑΤ. Πρέπει να φέρει στην τελευταία σελίδα ειδική εγγραφή της Αρχής που το χορήγησε περί του προορισμού και του αριθμού των σελίδων που πρέπει να έχουν αριθμηθεί και σφραγιστεί από αυτή.

Η κατάσταση που είναι τα βιβλία είναι πολύ σημαντική, εάν έχουν υποστεί φθορές που αλλοιώνουν τις εγγραφές και τυχόν πλαστογραφήσεις επί των σελίδων των βιβλίων. Ερευνάται επίσης το περιεχόμενο και ο τρόπος τηρήσεως του βιβλίου. Εάν έχουν προσυπογράψει τις εγγραφές οι καθ'ύλην αρμόδιοι αξιωματικοί του πλοίου που τηρούν κατά νόμο το βιβλίο και υπάρχει η υπογραφή του πλοίαρχου ως ελέγχαντος τις εγγραφές.

Η δε έρευνα πρέπει κατά κανόνα πρέπει να επεκτείνεται μέχρι της προηγούμενης θεωρήσεως του ημερολογίου από άλλη Λιμενική ή Προξενική Αρχή και μάλιστα έμμισθης. Προς τούτο ο πλοίαρχος οφείλει να διατηρεί στο πλοίο για κάποιο διάστημα, μετά την συμπλήρωσή του, το προηγούμενο ημερολόγιο στο οποίο πολλές φορές η Λιμενική Αρχή ανατρέχει για έλεγχο και εξακρίβωση περιστατικών, για τα οποία πρέπει να επιληφθεί αυτεπάγγελτα. Στη συνέχεια η Αρχή θεωρεί το ημερολόγιο με υπογραφή του οργάνου και σφραγίδα της υπηρεσίας. (Μαλέρμπας Μ. (1999) «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων»)

2.5 Μειονεκτήματα των παραδοσιακών Ημερολογίων Πλοίου

Η τήρηση ημερολογίων για διάφορες δραστηριότητες που εκτελούνται σε ένα πλοίο είναι υποχρεωτική για λόγους διαχείρισης από το πλήρωμα και την πλοιοκτήτρια -διαχειρίστρια εταιρεία αλλά και λόγω νομικών κανονισμών που θέτει η εκάστοτε χώρα, η σημαία που φέρει το πλοίο αλλά και ο ΙΜΟ. Ότι αναφέρουμε παρακάτω ισχύουν σε μεγαλύτερο η μικρότερο βαθμό για όλους τους τύπους ημερολογίων. Με την αυξανόμενη χρήση υπολογιστών σε πλοία, τα παραδοσιακά ημερολόγια πλοίων χάνουν όλο και περισσότερο έδαφος από τα ψηφιακά ημερολόγια πλοίων. Παρακάτω αναφέρονται οι λόγοι και τα οφέλη για αυτό το γεγονός.

Όλοι οι ναυτικοί, μηχανικοί και αξιωματικοί πλοήγησης, σε κάθε είδους πλοίου, γνωρίζουν τους κινδύνους που σχετίζονται με την τήρηση ημερολογίων πλοίου. Για τους ναυτικούς είναι μια ανιαρή και χρονοβόρα εργασία, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί σημαντική δραστηριότητα στη ρουτίνα τους που δεν αφήνει περιθώρια για λάθη απροσεξίας. Οι παράμετροι καταγράφονται χειροκίνητα σε ένα συγκεκριμένο βιβλίο εγγραφής γνωστό ως ημερολόγιο. Το ημερολόγιο είναι μια πολύ σημαντική αναφορά σε περίπτωση ατυχημάτων και βλαβών, διότι με τη βοήθεια των αρχείων διαφόρων ημερολογίων, μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για τους λόγους που προκάλεσαν τη βλάβη ή το ατύχημα.



Εικόνα 1: Παράδειγμα καταχώρησης χειρόγραφα σε ημερολόγιο πλοίου-

Πηγή: (<https://www.kongsberg.com/maritime/products/information-management-system/applications/marine-electronic-logbooks>)

Τα πλοία πρέπει να έχουν αρχείο τα τελευταία 2 χρόνια όσον αφορά τα ημερολόγια. Σε κάποιες περιπτώσεις λόγω του S.M.S. (Safety Management System) της εταιρείας, μπορεί να κρατάει μέχρι και τα τελευταία 5 χρόνια. Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρχει μια μεγάλη στοίβα ημερολογίων στο ντουλάπι ή στα ράφια των βιβλιοθηκών του πλοίου. Είναι απολύτως σημαντικό να διατηρηθούν αυτά τα αρχεία γιατί περιέχουν για παράδειγμα το ιστορικό κάθε μηχανήματος στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των ωρών λειτουργίας και σημαντικών ελαττωμάτων. Όμως, η διατήρηση τέτοιων αρχείων δεν είναι μόνο δύσκολη, αλλά και επικίνδυνη. Για παράδειγμα, ακόμη και ένα μικρό περιστατικό πυρκαγιάς μπορεί να εξαλείψει όλο το ιστορικό του μηχανοστασίου. Γι' αυτούς τους λόγους υπάρχει μεγάλη ανάγκη να αντικατασταθούν τα βιβλία ημερολογίων με ηλεκτρονικά βιβλία καταγραφής ή ψηφιακά ημερολόγια.

Προτού εξετάσουμε τα πλεονεκτήματα των ψηφιακών ημερολογίων, ας ρίξουμε μια ματιά στα μειονεκτήματα της χρήσης ενός παραδοσιακού ημερολογίου.

- Ένα πλοίο κρατά πάντα έναν ναυτικό απασχολημένο. Η καθημερινή ρουτίνα του ναυτικού είναι τόσο γεμάτη που ακόμη και μια εύκολη δουλειά για τη συμπλήρωση ενός απλού ημερολογίου μπορεί να φαίνεται σαν μια μεγάλη και βαρετή εργασία.

Είναι σίγουρα μονότονο, αλλά είναι αναπόφευκτο. Αυτό το γεγονός έχει αντίκτυπο στην μη σωστή τήρηση των ημερολογίων. Ένα ημερολόγιο που πρέπει να συμπληρώνεται σε καθημερινή βάση, συμπληρώνεται κάθε δύο με τρεις μέρες ή εβδομαδιαία.

- Τα ημερολόγια μπορεί να λερωθούν από το πλήρωμα κατά την ώρα των εγγραφών. Μπορεί πέσει καφές πάνω στο ημερολόγιο ή οι μηχανικοί να έχουν λάδια ή πετρέλαιο στα χέρια τους όταν το συμπληρώνουν. Αυτό όχι μόνο κάνει το ημερολόγιο ακατάστατο αλλά και δυσκολεύει την ανάγνωση των εγγραφών.
- Τα ημερολόγια συχνά συμπληρώνονται βιαστικά, κάτι που συχνά οδηγεί σε εγγραφή παραμέτρων σε λάθος στήλες.
- Τα πλοία είναι πολυπολιτισμικά, άνθρωποι από διαφορετικές χώρες και κουλτούρες συνυπάρχουν. Δεν χειρίζονται όμως τα αγγλικά, η οποία έχει καθιερωθεί ως διεθνής γλώσσα για τη ναυτιλία, με αποτέλεσμα να μην κατανοητό το νόημα μιας εγγραφής. Επίσης ο γραφικός χαρακτήρας, μπορεί να μην είναι κατανοητός από τρίτους.
- Η μη τήρηση των ημερολογίων σε σωστό μέρος είναι ένα κοινό πρόβλημα στα πλοία. Αυτό έχει οδηγήσει συχνά σε καταστροφή των ημερολογίων, κυρίως γιατί εμποδίζουν σε κάποια εργασία. Ο ίδιος λόγος είναι η αιτία πολλές φορές που λερώνονται.
- Η όχι καλή μεταχείριση των ημερολογίων από το πλήρωμα οδηγεί σε χαλάρωση των σελίδων και τελικά στην απώλειά τους.

Για την αποφυγή των παραπάνω προβλημάτων, συνιστώνται τα ηλεκτρονικά ημερολόγια. (<https://www.brighthubengineering.com/seafaring/39915-use-of-electronic-log-books-by-marine-engineers/>)

2.6 Ψηφιακά Ημερολόγια Πλοίων

Αποτελεί προδιαγραφή του IMO τα αρχεία ημερολογίων να συντηρούνται σωστά και να διατηρούνται με ασφάλεια για αναφορά ανά πάσα στιγμή. Προκειμένου να ξεπεραστούν τα μειονεκτήματα που σχετίζονται με τα βιβλία ημερολογίων όπως αναφέρονται παραπάνω, υπάρχει η δυνατότητα εγκατάστασης ηλεκτρονικών ημερολογίων σε όλα σχεδόν τα σύγχρονα

πλοία. Τα ηλεκτρονικά ημερολόγια έχουν φέρει επανάσταση στον τρόπο αποθήκευσης και συντήρησης των δεδομένων. Ένα ηλεκτρονικό ημερολόγιο εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό με ένα παραδοσιακό ημερολόγιο χαρτιού, αλλά φέρνει επίσης σημαντικά πρόσθετα οφέλη στους χρήστες του όσον αφορά την εξοικονόμηση χρόνου, την επικύρωση δεδομένων και την κοινή χρήση δεδομένων. (<https://www.napa.fi/software-and-services/ship-operations/napa-logbook/>)

Είναι ένα σύστημα λογισμικού που κάνει τις καταχωρήσεις ημερολογίου γρήγορες και εύκολες. Ταυτόχρονα εκπληρώνει τις απαιτήσεις των IMO, Marpol, SOLAS και πολλών κρατών για την αντικατάσταση πολλών από τα παραδοσιακά ημερολόγια χαρτιού. Οι λύσεις του συστήματος μπορούν να προσαρμοστούν στις απαιτήσεις κάθε συγκεκριμένου τύπου πλοίου. Μια φιλική προς το χρήστη διεπαφή το καθιστά γρήγορο και εύκολο στη χρήση. (<https://www.kongsberg.com/maritime/products/information-management-system/applications/marine-electronic-logbooks>)

Στην παρακάτω εικόνα ακολουθεί ένα παράδειγμα εγγραφής παρατηρήσεων σχετικά με τις καιρικές συνθήκες σε ψηφιακό ημερολόγιο. Ο κάθε εξουσιοδοτημένος χρήστης έχει τα δικό του όνομα χρήστη και κωδικό για να συνδεθεί, ώστε να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια. Για κάθε ενέργεια που πραγματοποιεί ο χρήστης η ηλεκτρονική του υπογραφεί τον ακολουθεί. Η διεπαφή για την συγκεκριμένη καταχώρηση είναι χωρισμένη θα λέγαμε σε δυο μέρη. Στο κάτω μέρος μπορούμε να δούμε την αμέσως προηγούμενη εγγραφή, την ώρα που πραγματοποιήθηκε αλλά και από ποιόν χρήστη. Για την νέα εγγραφή υπάρχει η δυνατότητα να αντιγράψουμε ουσιαστικά την προηγούμενη εγγραφή εφόσον δεν έχουν αλλάξει τα δεδομένα. Να ζητήσουμε να λάβει το σύστημα αυτόματα νέους δείκτες, αλλά φυσικά μπορούμε να παρέμβουμε χειροκίνητα όταν κάτι δεν είναι σωστό και χρειάζεται διόρθωση.

Insert Weather observation Σ3

Time : 15:38 ↻ Auto Values Last Reading

Weather observation

- Wind direction ESE-11 ▾
- Wind force 05 - Fresh breeze ▾
- Weather d - Snow, dust or sand drift ▾
- Visibility E - Very good visibility ▾
- Sea 3 - Slight ▾
- Barometer 1000
- Temp 15,00 °C
- Sea temp 15,00 °C

Insert Cancel

Previously Entered Events

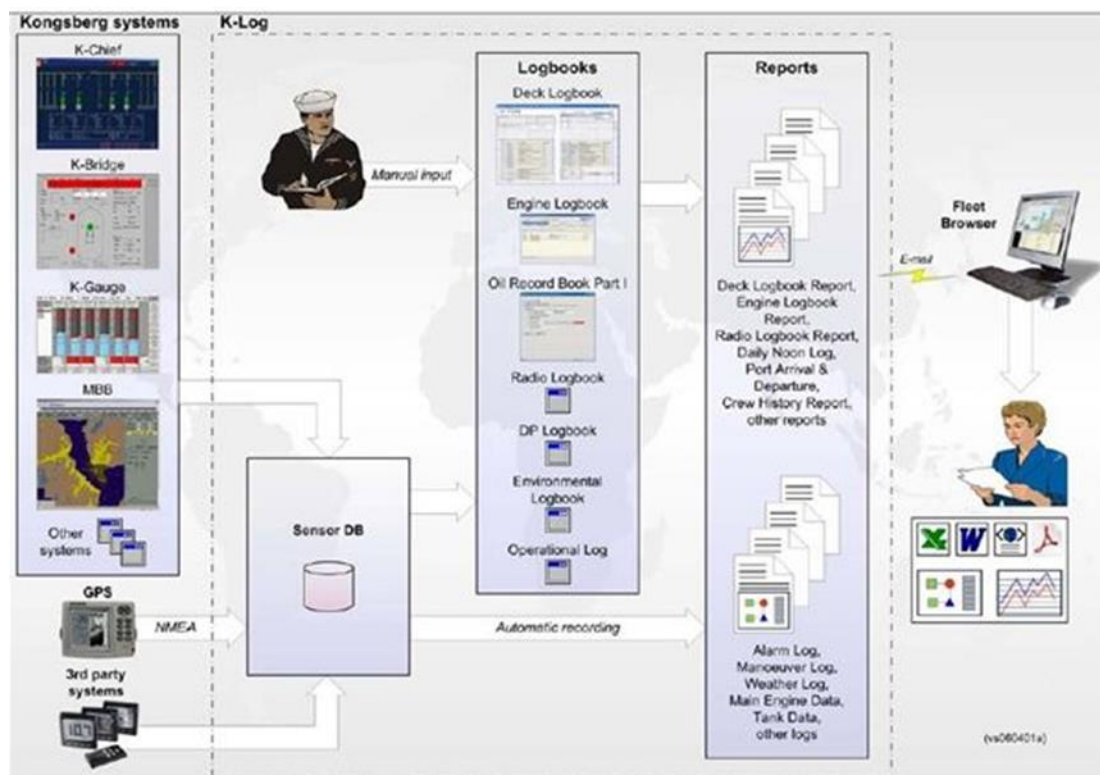
UTC Time	Description	Logged by
13:00	Weather observations	JS

Εικόνα 2: Παράδειγμα καταχώρησης σχετικά με τις καιρικές συνθήκες σε ψηφιακό ημερολόγιο - Πηγή:K-Fleet Logbook Brochure, Kongsberg

Η εταιρείες που παρέχουν ψηφιακά ημερολόγιο πρέπει να έχουν την έγκριση από τη σημαία που φέρει το πλοίο, επίσης πρέπει να έχουν την έγκριση από τις λιμενικές αρχές ότι αποδέχονται να χρησιμοποιηθεί ως επίσημο ημερολόγιο πλοίου ως αντικατάσταση των ημερολογίων χαρτιού, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει κάθε σημαίας ή οι λιμενικές αρχές. Κάποιες χώρες περιορίζουν επίσης τους τύπους ημερολογίων που μπορούν να είναι σε ηλεκτρονική μορφή. (<https://www.napa.fi/software-and-services/ship-operations/napa-logbook/>)

Ας ρίξουμε μια ματιά στις ειδικές δυνατότητες αυτών των ηλεκτρονικών ημερολογίων.

- Μπορεί να εγκατασταθεί και να διαμορφωθεί εύκολα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πλοίου.
- Είναι έτσι κατασκευασμένο ώστε να πληροί όλες τις προδιαγραφές που θέτουν οι IMO, SOLAS και κράτη σημαίας.
- Είναι εξαιρετικά φιλικό προς το χρήστη και εύκολο στη χρήση. Η διεπαφή είναι επίσης εύκολη στην πλοήγηση και την κατανόηση.
- Το σύστημα λογισμικού συλλέγει δεδομένα από συστήματα πλοίων σε μία μόνο βάση δεδομένων χειροκίνητα ή αυτόματα.
- Υποστηρίζει καταγραφή δεδομένων που βασίζονται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με την πλοήγηση, τον κινητήρα, τη διαχείριση απορριμμάτων, τις κλήσεις λιμένων και άλλες επιχειρησιακές δραστηριότητες όπως η διαδικασία πετρέλευσης.
- Οι αυτόματες τιμές διαβάζουν αυτόματα τις ετικέτες και τις τιμές από μια εξωτερική πηγή, καθιστώντας τις καθημερινές εργασίες αναφοράς λιγότερο χρονοβόρες.
- Υποστηρίζει ανταλλαγή δεδομένων για συμβάντα που θα καταγράφονται σε πολλά ημερολόγια.
- Μπορεί εύκολα να γίνει συμβατό με άλλο λογισμικό πλοίου, όπως το προγραμματισμένο σύστημα συντήρησης (PMS) ή και άλλο λογισμικό πλοήγησης.
- Ο χρήστης μπορεί να καθορίσει κανόνες για προτεινόμενα συμβάντα, για να υπενθυμίζει στον χειριστή τις απαιτούμενες καταχωρήσεις καταγραφής.
- Το σύστημα είναι ικανό να δημιουργεί αναφορές όπως πλήρες ημερολόγιο πλοίου.
- Εκτός από τη μη αυτόματη εισαγωγή δεδομένων, το σύστημα μπορεί να διαμορφωθεί με GPS για αναφορά χρόνου και θέσης και με άλλους αυτοματισμούς επί του πλοίου.
- Περιοδική και έκτακτη δημιουργία αντιγράφων ασφαλείας δεδομένων.
- Λειτουργίες ασφαλείας όπως ταυτοποίηση χρήστη, προστασία με κωδικό πρόσβασης, ιχνηλασιμότητα καταχωρήσεων και κρυπτογράφηση βάσης δεδομένων.



Εικόνα 3: Λειτουργία ηλεκτρονικών ημερολογίων - Πηγή: <https://www.brighthubengineering.com/seafaring/39915-use-of-electronic-log-books-by-marine-engineers/>

Από την εικόνα 3 βλέπουμε πώς συνδέονται τα συστήματα του πλοίου, τα οποία αφορούν τη γέφυρα, τη μηχανή αλλά κι άλλα συστήματα πλοήγησης, με τα ψηφιακά ημερολόγια. Αισθητήρες συλλέγουν δεδομένα από τα συστήματα του πλοίου και τα μεταφέρουν στο λογισμικό των ψηφιακών ημερολογίων. Από κει και πέρα χρειάζεται η παρέμβαση του ναυτικού να ελέγξει, να παρέμβει όπου χρειάζεται, και να επικυρώσει τις καταχωρήσει στο σύστημα. Υπάρχουν όμως και κάποιες εγγραφές, δευτερευούσης σημασίας, που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν χωρίς την επικύρωση του ναυτικού εάν το επιθυμεί η εκάστοτε διαχειρίστρια ή πλοιοκτήτρια εταιρεία, όπως για παράδειγμα στοιχεία για τις δεξαμενές ή για τις μανούβρες του πλοίου. Από τη στιγμή που θα τελειώσει η επικύρωση της εγγραφής είμαστε έτοιμη να την προσκομίσουμε σε κάθε ενδιαφερόμενο (Ναυλωτές, Λιμενικές Αρχές και Διαχειρίστρια ή Πλοιοκτήτρια εταιρεία) με ένα απλό μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Ουσιαστικά το λογισμικό των Ψηφιακών Ημερολογίων μας δίνει την δυνατότητα ανά πάσα στιγμή να παρέχουμε πληροφορίες σχετικά με τις εγγραφές

στα ημερολόγια άμεσα. Παρακάτω ακολουθεί ένα παράδειγμα αναφοράς Ψηφιακού Ημερολογίου Γέφυρας.

Deck logbook report

Vessel : Kongsberg Testship
Date : 13. apr 2015
Status : Signed by JJ

Company IMO : 1234567
IMO : 1234567
Printed : 14. apr 2015 13:51



KONGSBERG

Place : Alboran Sea From : Lisbon
Voyage : 815 To : Barcelona
UTC Offset : +1 hrs 0 mins

Draft

Time	Forward m	Aft m	Mean m	Logged by
10:00	8,20	8,00	7,80	Johnny Johnsen

Fire inspection

Time	Description	Logged by
03:00	Fire inspection of Smoke detector carried out	Johnny Johnsen

Light check

Time	Description	Logged by
02:00	Visual inspection of running lights carried out. All OK	Johnny Johnsen

Navigation by command

Time	Command	Logged by
04:00	Steering to pilot's advice and captain's command	Johnny Johnsen

Navigation observation

Time	Standard compass steered course	Magnetic variance	Deviation standard compass	True course sailed	Drift (not caused by current)	Gyro or steering compass course	Error or deviation	Corrected standard compass course	Distance	Log reading	Correction factor	Logged by
01:00	331,0	2,0	1,0	330,0	10,0	330,5	0,5	330,0	25,0	20,0	1,0	Johnny Johnsen
02:00	282,1	2,0	1,0	283,1	10,0	280,3	0,5	281,0	25,0	20,0	1,0	Johnny Johnsen
03:00	276,0	2,0	1,0	275,0	10,0	275,9	0,5	274,0	10,0	19,0	1,2	Johnny Johnsen

Other Events

Time	Name	Description	Logged by
03:30	Pilot	Petter Olsen	Johnny Johnsen
03:30	Pilot	Petter Olsen	Johnny Johnsen

Weather observation

Time	Weather	Temp °C	Barometer mbar	Wind direction	Wind force	Sea	Sea temp °C	Visibility	Logged by
01:00	Partly clouded	25,0	1015	NNE-02	Light air	Smooth	26,2	Good visibility	Johnny Johnsen
02:00	Partly clouded	24,0	1012	NE-05	Light air	Smooth	26,8	Good visibility	Johnny Johnsen
03:00	Clear or light clouds	24,0	1012	ENE-07	Gentle breeze	Smooth	26,8	Good visibility	Johnny Johnsen

2.7 Πλεονεκτήματα των Ψηφιακών Ημερολογίων Πλοίων

- Είναι μια εφάπαξ επένδυση που μειώνει δραστικά το φόρτο εργασίας.
- Μειώνει το χρόνο που απαιτείται για τη συλλογή δεδομένων και τη δημιουργία αναφορών.
- Κάνει όλη τη διαδικασία πιο αποτελεσματική με ακριβείς και σωστές καταχωρήσεις.
- Σε περίπτωση που τα αρχεία χρειάζεται να αποσταλούν σε πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, τα ψηφιακά ημερολόγια βοηθούν στη γρήγορη δημιουργία και σύνταξη αναφορών αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις.
- Η φιλική προς το χρήστη διεπαφή, καθιστά εύκολη την ανάκτηση δεδομένων όποτε είναι απαραίτητο.
- Βελτιστοποίηση της διαφάνειας, καθώς τα δεδομένα είναι προσπελάσιμα από το πλήρωμα και την εταιρεία διαχείρισης όποτε το επιθυμούν.

2.8 Κίνδυνοι των Νέων Τεχνολογιών

Εκτός από τα πλεονεκτήματα ελλοχεύουν και κάποιοι κίνδυνοι όταν χρησιμοποιούμε τις σύγχρονες τεχνολογίες. Ένα από τα πιο συχνά προβλήματα στα τεχνολογικά συστήματα είναι η εισχώρηση κακόβουλου λογισμικού από κάποια απροσεξία ενός χρήστη. Το κακόβουλο λογισμικό μπορεί να προκαλέσει διακοπή ή άρνηση κάποιας υπηρεσίας, να συγκεντρώνει παράνομα στοιχεία και να επιτρέπει την απομακρυσμένη διαχείριση. *(Καραμάνης Παναγιώτης (2013) «Κακόβουλο Λογισμικό – Ανάλυση και Ανίχνευση»)*

Το πιο συχνό φαινόμενο ηλεκτρονικού ‘ψαρέματος’ είναι μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του πλοίου. Αυτές οι επιθέσεις μπορούν να οδηγήσουν σε ένα απερίσκεπτο κλικ λόγω ανθρώπινου σφάλματος ή έλλειψης γνώσης και να προκαλέσει σοβαρό πρόβλημα. Το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι περισσότεροι ειδικοί είναι ότι δεν υπάρχει καμία λύση

για να σταματήσει επιτυχώς τις επιθέσεις στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο καθώς δεν γίνεται να απενεργοποιηθούν πλήρως τα μηνύματα που εισέρχονται. (<https://readwrite.com/2020/04/04/cyber-security-modern-technology-and-business-threats/>)

Οι παραβιάσεις ηλεκτρονικών συστημάτων από κακόβουλους χρήστες (Hackers) για να κλέψουν ευαίσθητα δεδομένα των επιχειρήσεων πραγματοποιούνται ολοένα και πιο συχνά. Καθημερινά η κατάσταση των επιθέσεων στο Διαδίκτυο χειροτερεύει λόγω της ανακάλυψης νέων τεχνικών για επιθέσεις και καινούργιων τύπων κακόβουλων λογισμικών που προσβάλλουν συσκευές και ηλεκτρονικά συστήματα. Το πλοίο είναι μια ανεξάρτητη μονάδα και μια κυβερνοεπίθεση μπορεί να δημιουργήσει κινδύνους στην ασφάλειά του, όπως η επίδραση σε συστήματα ναυσιπλοΐας ή ευστάθειας, στο περιβάλλον επιδρώντας στα συστήματα εξαγωγής αποβλήτων/έρματος ή τέλος, προκαλώντας εσκεμμένο ατύχημα. Δεν θα πρέπει να παραλείπεται ότι μια κυβερνοεπίθεση προξενεί σημαντικό πρόβλημα στην επιχειρηματική δραστηριότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας με σημαντικές οικονομικές απώλειες αλλά το κυριότερο, επιφέρει πλήγμα στην αξιοπιστία της, που είναι καίριο για την ναυτιλιακή κοινότητα.

Ένας ακόμα λόγος που ανησυχεί τις εταιρείες αλλά και τους ναυτικούς είναι ότι οι συσκευές και τα ηλεκτρονικά συστήματα που εμπιστεύονται έχουν μια πεπερασμένη διάρκεια ζωής και δεν γνωρίζουν πότε θα σταματήσουν να λειτουργούν. Για αυτό το λόγο σχεδόν πάντα η εγκατάσταση ενός λογισμικού πραγματοποιείται σε δυο συσκευές. (<https://securityreport.gr/magazine-archive/year-2016/item/2925-kyvernoasfaleia-kai-emporiki-naftilia>)

Κεφάλαιο 3 - Ερευνητική Μεθοδολογία

3.1 Ο ερευνητικός σκοπός και τα ερευνητικά ερωτήματα

Η διατύπωση του σκοπού της έρευνας προσδίδει σαφή κατεύθυνση σε όλη την ερευνητική διαδικασία. Από το σκοπό επηρεάζονται και εξαρτώνται οι επόμενες φάσεις διεξαγωγής της

έρευνας, όπως ο καθορισμός του πληθυσμού - στόχου, των συμμετεχόντων στην έρευνα, του ή των εργαλείων συλλογής δεδομένων και καθορίζεται και το είδος των απαιτούμενων δεδομένων για την υλοποίηση της έρευνας (Βάμβουκας, 2002).

Σκοπός λοιπόν της συγκεκριμένης έρευνας είναι να μελετήσουμε την ενδεχόμενη εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων σε δύο σημαντικούς άξονες της ελληνικής ναυτιλίας, τα πλοία και τις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Δηλαδή, με τις ισχύουσες οικονομικές συνθήκες και νομικές πλαίσιο εάν θα ωφελούσε ή όχι τα πλοία υπό Ελληνική σημαία και συνεπώς τους ναυτικούς μαζί με τις πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες εταιρείες η εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων.

Συγκεκριμένα, οι επιμέρους στόχοι της έρευνας είναι οι παρακάτω:

- να διερευνηθεί η ενδεχόμενη διευκόλυνση / αποσυμφόρηση ή όχι, στα καθήκοντα των ναυτικών, από την εφαρμογή των Ψηφιακών ημερολογίων
- να αναδειχθούν και να καταγραφούν τα οφέλη ή οι δυσκολίες που θα προκύψουν για τις εταιρείες από την εφαρμογή αυτής της τεχνολογίας

Ωστόσο, τα ερευνητικά ερωτήματα είναι αυτά που περιορίζουν το βασικό σκοπό της έρευνας σε συγκεκριμένες ερωτήσεις, οι οποίες επιδιώκεται να απαντηθούν μέσα από την έρευνα (Creswell, 2011). Στην παρούσα έρευνα προσδοκάται να προσεγγιστούν τα παρακάτω ερευνητικά ερωτήματα:

- Μπορεί η χρήση των ψηφιακών ημερολογίων να μειώσει τα ανθρώπινα λάθη και να αποσυμφορήσει τους ναυτικούς από τον όγκο εργασιών;
- Τα οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων μπορούν να πείσουν τις ναυτιλιακές να επενδύσουν σε αυτή την νέα τεχνολογία;

3.2 Η ερευνητική προσέγγιση

Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο σε μια έρευνα είναι η επιλογή της σχετικής ερευνητικής προσέγγισης. Ο ερευνητής έχει να επιλέξει ανάμεσα στην ποιοτική και την ποσοτική έρευνα. Η ποσοτική έρευνα βασίζεται στη στατιστική επεξεργασία των δεδομένων με στόχο να εντοπιστούν οι σχετικές στατιστικές συσχετίσεις. Αυτό σημαίνει ότι βασίζεται σε πολύ συγκεκριμένα μοντέλα θεωρίας από τα οποία πηγάζουν οι σχετικές ερευνητικές υποθέσεις (Bryman, 2017).

Από την άλλη μεριά, υπάρχει η ποιοτική έρευνα που ως αντικείμενο έχει την καταγραφή των σχετικών εμπειριών, αντιλήψεων και στάσεων. Αυτό σημαίνει ότι η έρευνα εστιάζεται όχι στο τελικό αποτέλεσμα ενός κοινωνικού φαινομένου, αλλά στα αίτια που οδηγούν σε αυτό το κοινωνικό φαινόμενο. Για το λόγο αυτό και η ποιοτική έρευνα δεν έχει σαφή όρια και θεωρητικά μοντέλα πάνω στα οποία να βασίζεται, αλλά βασίζεται στο πώς ο ερευνητής θα ερμηνεύσει το αντικείμενο της έρευνας (Bryman, 2017).

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο να μελετήσει την ενδεχόμενη εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων / βιβλίων πλοίου σε δύο σημαντικούς άξονες της ελληνικής ναυτιλίας, τα πλοία υπό Ελληνική σημαία και της πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες εταιρίες. Αυτό σημαίνει ότι ο σκοπός της έρευνας είναι να εντοπίσει τα οφέλη ή τις δυσκολίες που ενδεχομένως να ανακύψουν, για την καθμία μια από αυτές τις 2 οντότητες αλλά και την μεταξύ τους αλληλεπίδραση, από την εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων / βιβλίων, όπως βέβαια το σκέφτονται οι ίδιοι οι εμπλεκόμενοι. Αυτό συνεπάγεται ότι η παρούσα έρευνα είναι ποιοτική.

3.3 Το εργαλείο της συλλογής των πρωτογενών δεδομένων

Ένα ιδιαίτερο στοιχείο της ποιοτικής έρευνας είναι ότι υπάρχουν πολλές επιλογές ως προς τη συλλογή των δεδομένων. Στην παρούσα περίπτωση έχει επιλεχθεί η συνέντευξη. Ως προς την

διαδικασία ο ερευνητής και το υποκείμενο της έρευνας βρίσκονται σε ένα συγκεκριμένο χώρο όπου διεξάγεται μια συνέντευξη πρόσωπο με πρόσωπο. Σημαντικό στοιχείο είναι να υπάρξει εμπιστοσύνη ανάμεσα στα δύο μέρη.

Στη συγκεκριμένη έρευνα προκειμένου να διασφαλιστεί η εμπιστοσύνη ακολουθήθηκαν τα παρακάτω μέτρα:

- Ο ερευνητής φρόντισε η συνέντευξη να πραγματοποιηθεί σε οικείο μέρος των ερωτώμενων και σε χρόνο αρεστό σε αυτούς για να αποφύγει να τους δημιουργήσει άγχος, αμηχανία και δυσκολία.
- Ο ερευνητής ήταν διαφωτιστικός αναφορικά με τους στόχους της συνέντευξης.
- Δόθηκαν οι απαραίτητες εγγυήσεις ώστε να διασφαλιστεί η ανωνυμία των ερωτώμενων.
- Υπήρξαν δεσμεύσεις πως πριν από κάθε χρήση και δημοσιοποίηση της συνέντευξης θα τους δοθεί αντίγραφο αυτής, σε περίπτωση που το επιθυμούν.
- Τέλος, ο ερευνητής ήταν πρόθυμος να ακούσει τους ερωτώμενους αμερόληπτα, χωρίς κριτική διάθεση και με απόλυτη εχεμύθεια.

Το πλεονέκτημα αυτής της προσέγγισης είναι ότι μπορεί να υπάρξει ένας διάλογος ανάμεσα στα δύο μέρη και να αποκομιστούν δεδομένα που δεν είναι εύκολο να εντοπιστούν σε άλλες ερευνητικές προσεγγίσεις και ιδιαίτερα στη χρήση του ερωτηματολογίου. Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι στη συνέντευξη υπάρχει ένας οδηγός με ερωτήσεις, αλλά μπορεί να υπάρξουν ερωτήσεις και θέματα συζήτησης που θα προκύψουν μέσα από το διάλογο (Κυριαζή, 2009).

Καταρτίστηκαν 2 διαφορετικά ερωτηματολόγια για τις συνεντεύξεις, καθώς υπάρχουν 2 διαφορετικές οντότητες που εξετάζονται. Ως προς το περιεχόμενο και των 2 τύπων των συνεντεύξεων, υπήρξαν 3 θεματικά πεδία που είναι τα παρακάτω:

- Στον αρχή είναι το δημογραφικό και υπηρεσιακό προφίλ των ερωτώμενων μέσα από το οποίο να παρέχεται η εικόνα αυτών που συμμετέχουν στην έρευνα.

- Ο πρώτος ερευνητικός άξονας αφορά την εμπειρία τους με τα σημερινά παραδοσιακά ημερολόγια πλοίων.
- Ο δεύτερος ερευνητικός άξονας είναι ο πυρήνας της έρευνας και σχετίζεται με την ενδεχόμενη εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων.

3.4 Δείγμα της έρευνας

Η έρευνα έγινε σε ένα δείγμα 10 ατόμων, 5 υπάλληλοι γραφείου διαφορετικών ναυτιλιακών εταιρειών, 5 ενεργοί ναυτικοί αξιωματικοί, από τους οποίους ο ένας είναι μηχανικός. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η προσέγγιση έγινε μέσω των προσωπικών επαφών του ερευνητή με τους ερωτώμενους. Η μέθοδος της δειγματοληψίας που ακολουθήθηκε ήταν αυτή της βολικής δειγματοληψίας, πράγμα που σημαίνει ότι δεν υπήρξαν συγκεκριμένα κριτήρια για τους συμμετέχοντες (Κυριαζόπουλος & Σιαμαντά, 2011). Αντιθέτως, οι συμμετέχοντες ήταν άτομα που γνώριζε ο ερευνητής και ήταν κοντά στο κοινωνικό και επαγγελματικό του περιβάλλον, άρα ήταν εύκολη η προσέγγισή τους.

Το δείγμα δεν είναι αντιπροσωπευτικό καθώς δεν επιδιώκεται προσπάθεια γενίκευσης των αποτελεσμάτων, αλλά απόπειρα βαθύτερης κατανόησης των αντιλήψεών τους. Αν και είναι δύσκολο να καθοριστεί ο επαρκής αριθμός συμμετεχόντων, αφού εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, ο αριθμός των 10 ατόμων για μια ποιοτική έρευνα θεωρείται αρκετά ικανοποιητικός (Robson, 2010).

3.5 Διεξαγωγή της έρευνας

Η παρούσα έρευνα διεξήχθη από τα μέσα Μαΐου έως τα τέλη Σεπτεμβρίου του 2020. Πραγματοποιήθηκαν 10 δια ζώσης συνεντεύξεις και μια μέσω τηλεφώνου. Όλες οι δια ζώσης συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν στο χώρο εργασίας των συμμετεχόντων και εκτός ωραρίου. Η συνέντευξη μέσω τηλεφώνου πραγματοποιήθηκε όταν ο ερωτώμενος βρισκόταν εκτός εργασίας και επικοινωνούσε από την οικία του. Όλες οι συνεντεύξεις υλοποιήθηκαν την ημέρα και την ώρα που όριζαν οι συμμετέχοντες. Η κάθε συνέντευξη διήρκεσε περίπου

20 λεπτά ανάλογα με τη ροή της καθεμιάς. Οι ερωτήσεις κρίθηκαν κατανοητές και ενδιαφέρουσες.

Καθόλη τη διάρκεια της συνέντευξης καταβλήθηκε προσπάθεια να υπάρξει μια χαλαρή ατμόσφαιρα εκ μέρους του ερευνητή με στόχο την άνεση των συμμετεχόντων, να τηρηθεί η σοβαρότητα του σκοπού και να αποφευχθεί η άσκοπη φλυαρία (Creswell, 2011).

Κατά τη διεξαγωγή των συνεντεύξεων ο ερευνητής είχε μαζί του κινητό τηλέφωνο όπου και κατέγραφε τη συνομιλία με τους συμμετέχοντες. Όλοι οι συμμετέχοντες γνώριζαν εκ των προτέρων ότι η συνομιλία τους καταγραφόταν. Επομένως, όλες οι συνεντεύξεις είναι μαγνητοφωνημένες με τη σύμφωνη γνώμη τους.

3.6 Διαδικασία ελέγχου της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας της έρευνας

Βασικές προϋποθέσεις για μια αποτελεσματική και με συνέπεια έρευνα είναι να διασφαλιστεί η αξιοπιστία και η εγκυρότητά της. Ειδικά στην περίπτωση της ποιοτικής έρευνας είναι γεγονός ότι υπάρχει έντονο το στοιχείο της υποκειμενικότητας λόγω του ότι το περιεχόμενο των συνεντεύξεων συχνά δε βασίζεται σε δεδομένο πλαίσιο αλλά αντιθέτως είναι πιο αφηρημένο (Bryman, 2017). Σε έναν ποιοτικό ευέλικτο σχεδιασμό η εγκυρότητα έχει άμεση σχέση με την αλήθεια και την ακρίβειά του. Εγκυρότητα σημαίνει πως μέσα από τη χρήση ενός εργαλείου συγκεντρώνονται απαντήσεις οι οποίες έχουν νόημα και μπορούν να οδηγήσουν σε πραγματικά και αληθινά συμπεράσματα (Creswell, 2011 - Robson, 2010).

Στην παρούσα έρευνα, η εσωτερική εγκυρότητα έχει διασφαλιστεί με τη συνοχή σε ό'τι αφορά το σκοπό, τα ερευνητικά ερωτήματα και το περιεχόμενο των ερωτήσεων των συνεντεύξεων. Η ποιοτική μέθοδος που επιλέχθηκε, ανταποκρίνεται στο σκοπό της έρευνας ο οποίος είναι η διερεύνηση της εφαρμογής νέων τεχνολογιών όπως τα ψηφιακά ημερολόγια για τη βελτίωση των διαδικασιών σε πλοία υπό Ελληνική σημαία και στις πλοιοκτήτριες ήξ διαχειριστικές εταιρείες. Οι ερευνητικές ερωτήσεις είναι σαφείς και συνάδουν με αυτά που μελετά η έρευνα. Επίσης, οι ερωτήσεις της συνέντευξης είναι ανοιχτές ώστε οι ερωτώμενοι να μην επηρεάζονται και να μην καθοδηγούνται. Υπό αυτή τη συνθήκη οι ερωτώμενοι είναι ικανοί να εκφράζουν τις υποκειμενικές εμπειρίες, τις πεποιθήσεις και τις αντιλήψεις τους.

Μια έρευνα καθίσταται μη έγκυρη όταν υπάρχει μεροληψία και λάθος ερμηνεία των δεδομένων από τον ερευνητή (Maxwell, 1992). Προκειμένου να αποφευχθεί κάτι τέτοιο έγινε μαγνητοφώνηση συνεντεύξεων (Creswell, 2011) με τη σύμφωνη γνώμη των ερωτώμενων. Ακολούθησε η ερμηνεία των αποτελεσμάτων η οποία βασίστηκε αποκλειστικά σε αυτά που προέκυψαν από την έρευνα. Τέλος, τα ευρήματα ελέγχθηκαν με βάση τη βιβλιογραφική επισκόπηση της θεωρίας που προηγήθηκε. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίστηκε η συνοχή ανάμεσα στο ερευνητικό μέρος και στο αντικείμενο της εργασίας, έτσι ώστε τα τελικά αποτελέσματα της έρευνας να έχουν πλήρη συνοχή με το τελικό αποτέλεσμα της μελέτης.

Το γεγονός ότι η έρευνα είναι ποιοτική σίγουρα εγείρει ζητήματα αξιοπιστίας. Η αξιοπιστία μιας έρευνας σχετίζεται με τη συνάφεια του περιεχομένου του εργαλείου της έρευνας με το αντικείμενο της έρευνας. Παράγοντες όπως: διαφορούμενα ερωτήματα, κούραση, μη τυποποιημένες διαδικασίες μπορούν να πλήξουν την αξιοπιστία της έρευνας. Για αυτό το λόγο οι ερωτήσεις διατυπώθηκαν με σαφή και παρόμοιο τρόπο προς όλους τους ερωτώμενους. Ακολουθήθηκαν τυποποιημένες διαδικασίες και υπήρξε διαβεβαίωση πως θα τηρηθεί εμπιστευτικότητα και ανωνυμία. Υπήρξε λεπτομερής ενημέρωση των συμμετεχόντων για το σκοπό της έρευνας και εξασφαλίστηκε η εθελοντική συμμετοχή τους. Δηλώθηκε και γραπτά η συναίνεσή τους και λήφθηκε μέριμνα για τον τόπο διεξαγωγής των συνεντεύξεων προκειμένου να μην υπάρξουν αντιπερισπασμοί και διακοπές (Creswell, 2011).

Τέλος, δόθηκαν και τα στοιχεία επικοινωνίας του ερευνητή ώστε όσοι το επιθυμούν να ενημερωθούν για τα ευρήματα της έρευνας.

3.7 Ηθική της έρευνας

Η υλοποίηση μιας ποιοτικής έρευνας στοχεύει στη βαθύτερη ανάλυση ενός κεντρικού φαινομένου. Στην προσπάθεια αυτή όμως οι συμμετέχοντες ενδεχομένως να χρειαστεί να αναφερθούν σε λεπτομέρειες που μπορεί να τους προκαλέσουν αγωνία ή άγχος. Επίσης ίσως τους ζητηθεί να εκθέσουν σκέψεις και γεγονότα που μπορεί να θεωρήσουν πως υπάρχει ο κίνδυνος να τους εκθέσουν και να τους φέρουν αντιμέτωπους με καταστάσεις και άτομα που δεν επιθυμούν (Creswell, 2011 - Robson, 2010).

Επομένως, ο ερευνητής πριν την έναρξη της συνέντευξης ενημέρωνε τους συμμετέχοντες για το θέμα και το σκοπό της έρευνας τόσο προφορικά όσα και γραπτά και για τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί. Συνεπώς, η συμμετοχή όλων γινόταν με συνειδητή συναίνεση, ήταν εθελοντική και με δική τους συγκατάθεση. Η αρχή αυτή είναι ιδιαίτερος σημαντική, καθώς συνιστά τη συγκρότηση μιας άρρηκτης σχέσης συμβολαίου ανάμεσα στον ερευνητή και το συμμετέχοντα, το οποίο θα λειτουργήσει ως έρεισμα για τις δεοντολογικές θεωρήσεις που θα οικοδομηθούν στη συνέχεια (Cohen, 2008).

Επιπροσθέτως, πριν την έναρξη της συνέντευξης, ο ερευνητής έδωσε το δικαίωμα στους συμμετέχοντες είτε να αρνηθούν τη συμμετοχή τους στην ερευνητική διαδικασία είτε να αποχωρήσουν από την έρευνα οποτεδήποτε θελήσουν, σε περίπτωση που υπάρξει η αίσθηση ότι ο ερευνητής δε σέβεται τους συμφωνημένους κανόνες. Επιπλέον, κατά την ερευνητική διαδικασία ο ερευνητής διασφάλισε σε όλους τους συμμετέχοντες την ανωνυμία τους ώστε να μην υπάρξει δυνατότητα εντοπισμού τους (Cohen, 2008).

Τέλος, προκειμένου να υπάρχει αντικειμενικότητα κατά την ερευνητική διαδικασία ο ερευνητής διατήρησε τις αποστάσεις τόσο κατά τη διεξαγωγή της έρευνας όσο και κατά την παρουσίαση των ευρημάτων της έρευνας (Cohen, 2008).

3.8 Ανάλυση των δεδομένων

Μετά τη διεξαγωγή της έρευνας πραγματοποιήθηκε απομαγνητοφώνηση των δεδομένων και μεταγραφή των διαλόγων σε κείμενο στον υπολογιστή (Creswell, 2011). Ύστερα από τις απομαγνητοφωνήσεις ακολούθησε η ανάγνωση της κάθε συνέντευξης από τον ερευνητή αρκετές φορές. Αυτό έγινε προκειμένου να διαμορφωθεί ένα συγκεκριμένο πλαίσιο για τη μετέπειτα εμφάνιση συγκεκριμένων νοημάτων και θεμάτων (Cohen, 2008). Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την επεξεργασία των δεδομένων είναι η ποιοτική ανάλυση περιεχομένου. Ποιοτική, με την έννοια ότι δεν αποσκοπεί στην επαλήθευση της θεωρίας ούτε στην ποσοτικοποίηση των στοιχείων αλλά στη διεξαγωγή κάποιων γενικότερων συμπερασμάτων σε συσχετισμό με κάποια θεωρητικά δεδομένα. Ανάλυση περιεχομένου είναι

η μέθοδος έρευνας, η οποία εφαρμόζεται σε κείμενα κυρίως και χρησιμοποιείται προκειμένου να διεξαχθούν στοιχεία σχετικά με το μήνυμα του κειμένου, τον πομπό του μηνύματος ακόμα και το δέκτη (*Weber, 1990*).

Η μέθοδος αυτή κρίθηκε η πλέον κατάλληλη για την ανάλυση του γραπτού λόγου και συγκεκριμένα των συνεντεύξεων των συμμετεχόντων ώστε να αναδειχθούν δεδομένα σχετικά με το αν θα ωφελούσε ή όχι τους ναυτικούς και τις εταιρείες η εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων, σε πλοία υπό Ελληνική σημαία. Η ανάλυση των γραπτών κειμένων έγινε με την αποδόμηση του λόγου και την κωδικοποίηση του με βάση τις κατηγορίες που ορίστηκαν για το σκοπό αυτό.

Ειδικότερα, η πορεία που ακολουθείται είναι η μελέτη των κειμένων σε βάθος και κυρίως σε εκείνες τις φράσεις που παρέχουν κάποιες ενδείξεις αναφορικά με το ζητούμενο. Στη συνέχεια κάθε φράση κατατάσσεται, ανάλογα με το περιεχόμενό της στην κατάλληλη κατηγορία. Μετά την ολοκλήρωση της κατηγοριοποίησης, τα νοήματα είναι πλέον σαφή, καθώς αναδύονται μέσα από τις κατηγορίες.

Ένα από τα βασικότερα και ιδιαίτερα λεπτά στάδια της ανάλυσης περιεχομένου είναι ο ορισμός των κατηγοριών ή αλλιώς θεμάτων. Στη συγκεκριμένη έρευνα οι κατηγορίες ή θέματα διαμορφώθηκαν με βάση τους ερευνητικούς άξονες της συνέντευξης. Αυτό συνέβη ώστε να κατανοήσουμε, στο πρώτο σκέλος, την σημερινή κατάσταση με τα παραδοσιακά ημερολόγια και σε δεύτερη φάση αν η εφαρμογή της τεχνολογίας των ψηφιακών ημερολογίων θα μπορούσε να απλοποιήσει κάποιες διαδικασίες.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κάθε θεματική της ανάλυσης του περιεχομένου της ποιοτικής έρευνας, στη συνέχεια χωρίστηκε σε υποθεματικές ενότητες, οι οποίες δημιουργήθηκαν με βάση τα νοήματα που βγήκαν από τις συνεντεύξεις, αλλά και σε σύνδεση με το περιεχόμενο της σχετικής θεωρίας. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι ένα ιδιαίτερο στοιχείο της ποιοτικής έρευνας είναι το γεγονός ότι δε βασίζεται σε δεδομένες θεωρίες και μοντέλα, αλλά αντιθέτως βασίζεται σε μια επαγωγική προσέγγιση για την δημιουργία νέας θεωρίας (*theory building*) (*Robson, 2010*). Οπότε, είναι λογικό ότι μέσα στην πορεία της έρευνας δημιουργήθηκαν υποθεματικές ενότητες. Οι ενότητες αυτές δε σχεδιάστηκαν πριν γίνουν οι συνεντεύξεις αλλά προέκυψαν μέσα από το περιεχόμενο των συνεντεύξεων. Αυτό είναι κάτι που είναι αναμενόμενο για ποιοτική έρευνα μιας και δε βασίζεται σε κάποια δεδομένη

θεωρία, αλλά αντιθέτως προσπαθεί να δημιουργήσει νέα δεδομένα και θεωρίες. Για το λόγο αυτό αναφέρεται ότι οι υποθεματικές ενότητες δημιουργήθηκαν βάση των ευρημάτων από τις συνεντεύξεις. Ασφαλώς και θα πρέπει να τονιστεί ότι οι θεματικές ενότητες έχουν μια λογική σχέση με τη θεωρία.

3.9 Οι περιορισμοί της έρευνας

Με την παρούσα έρευνα επιχειρήθηκε να εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων σε τρεις σημαντικούς άξονες της ελληνικής ναυτιλίας, τα πλοία υπό Ελληνική Σημαία, της πλοιοκτήτριες εταιρίες και τις ελεγκτικές αρχές. Η μελέτη εστιάστηκε σε άτομα που εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες ως υπάλληλοι γραφείου και ως ενεργοί αξιωματικοί εμπορικού ναυτικού. Όλοι εργάζονται στον νομό Αττικής.

Κατά αυτό τον τρόπο συγκεντρώθηκαν στοιχεία μέσα από συνεντεύξεις 5 υπαλλήλων γραφείου ναυτιλιακών εταιρειών που κατέχουν πλοία με Ελληνική σημαία και 5 ενεργούς ναυτικούς. Διαπιστώνεται πως αυτός ο αριθμός είναι μικρός σε σχέση με το σύνολο των ατόμων που εργάζονται στους συγκεκριμένους τομείς στον νομό Αττικής με αποτέλεσμα να είναι ανίσχυρη η δήλωση ότι τα ευρήματα της έρευνας μπορούν να γενικευτούν. Επιπροσθέτως, ο περιορισμένος χρόνος για τη συλλογή και την ανάλυση των δεδομένων αποτέλεσαν περιοριστικούς παράγοντες για την περαιτέρω ανάπτυξη της έρευνας.

Επίσης στη συγκεκριμένη έρευνα χρησιμοποιήθηκε μόνο ένα εργαλείο συλλογής δεδομένων αυτό της συνέντευξης, με συνέπεια να μην υπάρχει δυνατότητα τριγωνοποίησης των δεδομένων μέσω συνδυασμού ποιοτικής και ποσοτικής προσέγγισης. Τέλος, είναι αδύνατη η επαναληψιμότητα της έρευνας, καθώς οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν σε συγκεκριμένους χώρους και χρόνους και με συγκεκριμένα άτομα καθιστώντας τα αποτελέσματα μοναδικά. Επομένως, από τους παραπάνω λόγους, γίνεται αντιληπτό πως δεν επιτρέπεται η γενίκευσή της.

Κεφάλαιο 4 - Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας

4.1 Εισαγωγικά

Είναι γεγονός πως κατά τη διεξαγωγή μιας ποιοτικής έρευνας ένα από τα πιο ενδιαφέροντα στάδια της ερευνητικής διαδικασίας είναι αυτό της μελέτης και της ανάλυσης των ευρημάτων, ώστε να προκύψουν χρήσιμα και αξιόπιστα συμπεράσματα (Creswell, 2011). Για το λόγο αυτό και ο ερευνητής της παρούσας εργασίας βαρύνεται με την ευθύνη μέσα από τα 10 ερωτώμενα άτομα του δείγματος να καταφέρει να αναδείξει και να καταγράψει τις αντιλήψεις τους που σχετίζονται με το υπό εξέταση θέμα, εξυπηρετώντας αποτελεσματικά το σκοπό της έρευνας.

Πιο συγκεκριμένα, στο παρόν κεφάλαιο αρχικά παρουσιάζονται τα δημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων στην έρευνα ώστε να σκιαγραφηθεί το ατομικό και επαγγελματικό τους προφίλ. Στη συνέχεια, παρατίθενται τα ευρήματα που εξήχθησαν από το ερευνητικό εργαλείο και τα οποία εντάσσονται σε 2 γενικότερες κατηγορίες θέματα, που προέκυψαν από τους ερευνητικούς άξονες της συνέντευξης.

4.2 Δημογραφικά στοιχεία του δείγματος- Ατομικό και επαγγελματικό προφίλ

Οι πρώτες ερωτήσεις του ερευνητικού εργαλείου σχετίζονταν με τα δημογραφικά και τα υπηρεσιακά στοιχεία των ερωτωμένων (ηλικία, φύλο, τυπικά προσόντα, προϋπηρεσία, θέση ευθύνης). Μερικοί υπάλληλοι γραφείου ήταν αξιωματικοί πλοίου πριν ακολουθήσουν καριέρα στη στεριά, η προϋπηρεσία τους έχει υπολογιστεί αθροιστικά, δηλαδή για όλα τα χρόνια που απασχολούνται στον τομέα της ναυτιλίας.

Ειδικότερα και πιο αναλυτικά το ατομικό και επαγγελματικό προφίλ των συμμετεχόντων στις συνεντεύξεις παρουσιάζεται συνοπτικά στους παρακάτω πίνακες:

A/A	Φύλο	Ηλικία	Έτη Προϋπηρεσίας	Μορφωτικό Επίπεδο	Θέση Ευθύνης
Υ.Γ. 1	Άντρας	42	20	Α.Ε.Ι.	Ναι
Υ.Γ. 2	Άντρας	54	32	Μεταπτυχιακό	Ναι
Υ.Γ. 3	Άντρας	38	13	Α.Ε.Ι.	Όχι
Υ.Γ. 4	Άντρας	29	5	Μεταπτυχιακό	Όχι
Υ.Γ. 5	Άντρας	36	10	Α.Ε.Ι.	Όχι

Πίνακας 1. Δημογραφικά στοιχεία υπαλλήλων γραφείου ναυτιλιακών

A/A	Φύλο	Ηλικία	Έτη Προϋπηρεσίας	Μορφωτικό Επίπεδο	Θέση Ευθύνης
N. 1	Άντρας	33	10	Α.Ε.Ι.	Ναι
N. 2	Άντρας	34	11	Α.Ε.Ι.	Ναι
N. 3	Άντρας	51	29	Α.Ε.Ι.	Ναι
N. 4	Άντρας	26	4	Α.Ε.Ι.	Όχι
N. 5	Άντρας	30	8	Α.Ε.Ι.	Ναι

Πίνακας 2. Δημογραφικά στοιχεία ναυτικών

Κάνοντας μια συνοπτική ανασκόπηση στα προφίλ των ερωτώμενων διαπιστώνονται τα παρακάτω:

Ως προς το φύλο όλοι οι ερωτώμενοι που συμμετείχαν ήταν άντρες, καταδεικνύοντας τον ανδροκρατούμενο χαρακτήρα της Ελληνικής ναυτιλίας.

Ως προς την ηλικία, οι ερωτώμενοι υπάλληλοι γραφείου κυμαίνονται από 29 έως 54 ετών. Ενώ ηλικία των ναυτικών κυμαίνεται από 26 έως 51. Ο μέσος όρος της ηλικίας των ναυτικών 34,8 είναι μικρότερος των υπαλλήλων γραφείου 39,8, το οποίο είναι ελπιδοφόρο και δείχνει ότι περισσότεροι νέοι ενδιαφέρονται για το επάγγελμα αυτό, στο οποίο τα προηγούμενα χρόνια παρατηρούσαμε μια έλλειψη.

Αναφορικά τώρα με το επίπεδο εκπαίδευσης, οι 5 ναυτικοί έχουν ολοκληρώσει την Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού και ξεκίνησαν να εργάζονται ως ναυτικοί, χωρίς να έχουν κάποιο άλλο τίτλο σπουδών στη συνέχεια, εκτός των σεμιναρίων για να ανέβουν βαθμό. Από την άλλη 3 υπάλληλοι γραφείου, έχουν ολοκληρώσει τη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού, ένας από αυτούς έχει Μεταπτυχιακό τίτλο. Επίσης ακόμη δυο υπάλληλοι έχουν πτυχίο Ναυτιλιακών σπουδών και ένας από αυτούς κατέχει Μεταπτυχιακό τίτλο. Αναδύεται ξεκάθαρα το ενδιαφέρον των υπαλλήλων γραφείου για συνεχή επαγγελματική ανάπτυξη και εξέλιξη καθώς τα πράγματα στη στεριά φαίνονται πιο ανταγωνιστικά. Ενώ στους ναυτικούς η εξέλιξη είναι προδιαγεγραμμένη και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον χρόνο της θαλάσσιας υπηρεσίας.

Θέση ευθύνης θεωρήσαμε στην συγκεκριμένη μελέτη την περίπτωση που υπάρχουν υφιστάμενοι. Άρα στους υπαλλήλους γραφείου είναι ο DPA και Fleet Manager, ενώ στους ναυτικούς όσοι κατέχουν τον βαθμό του Πλοιάρχου Β και του Πλοιάρχου Α' ή του Μηχανικού Β' και άνω.

4.3 Υπάρχουσες διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

Σε αυτή την ενότητα θα παρουσιάσουμε τα αποτελέσματα όσον αφορά τα παραδοσιακά ημερολόγια για κάθε μια από τις δυο ομάδες ξεχωριστά. Με αυτό τον τρόπο θα κατανοήσουμε τις διαδικασίες που ακολουθούν σήμερα οι ναυτικοί και οι εταιρείες σχετικά με τα ημερολόγια των πλοίων.

4.3.1 Υπάλληλοι Γραφείου

Αυτή η ενότητα αποτελείται από 3 επιμέρους θεματικές υποενότητες και το κάθε θέμα περιλαμβάνει συγκεκριμένες ερωτήσεις όπως παρακάτω:

1. Συχνότητα ζήτησης αναφορών σχετικά με τα ημερολόγια από το πλοίο.

- Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;
- Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

2. Ταχύτητα λήψης πληροφοριών και ο τρόπος.

- Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;
- Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

3. Ποιότητα πληροφορίας ως προς την εμφάνιση και τα περιεχόμενα.

- Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;
- Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Όσον αφορά την πρώτη υποενότητα έχουμε δύο ειδών απαντήσεων σχετικά με τη συχνότητα που ζητάει το γραφείο αναφορές για τα ημερολόγια. Από τη μία είναι οι εταιρείες που ζητάνε σε τακτά χρονικά διαστήματα *«Ζητάμε μηνιαίες αναφορές για κάποια ημερολόγια εκτός των εκτάκτων περιστατικών.»* (Υ.Γ. 2) και από την άλλη οι εταιρείες που ζητάνε αναφορές όποτε χρειάζεται *«Υπάρχουν αρκετοί λόγοι, θα μπορούσαν να τα ζητήσουν οι ναυλωτές, ή να κάνουμε έναν έλεγχο εμείς για την ασφάλεια. Η συχνότητα δεν είναι δεδομένη, όποτε κριθεί απαραίτητο.»* (Υ.Γ. 1) . Για το πιο ημερολόγιο ζητάνε πιο συχνά έχουμε μια σύγκλιση και είναι το ημερολόγιο γέφυρας και δεύτερο το βιβλίο πετρελαίου *«Γέφυρας και πετρελαίου, τις περισσότερες φορές για δικό μας εσωτερικό έλεγχο.»* (Υ.Γ. 3) .

Για τη δεύτερη υποενότητα ο τρόπος που στέλνουν τα πλοία τις αναφορές των ημερολογίων στο γραφείο είναι με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο αφού σκανάρουν τις ζητούμενες σελίδες από το ημερολόγιο *«Συνήθως σκαναρισμένο αρχείο με e-mail.»* (Υ.Γ. 4) . Όσο για την ταχύτητα απόκρισης του πλοίου φαίνεται ότι 3 υπάλληλοι που έχουν υπάρξει ναυτικοί πριν την τωρινή

θέση τους σε γραφείο είναι πιο ελαστικοί « Έχω υπάρξει ναυτικός οπότε πάντα δείχνω κατανόηση. Σε γενικές γραμμές όμως καλά είμαστε.» (Υ.Γ. 3). Ενώ οι υπάλληλοι που δεν έχουν ναυτική προϋπηρεσία είναι πιο αυστηροί σε αυτό το κομμάτι «θα μπορούσαν και λίγο πιο γρήγορα» (Υ.Γ. 5) .

Τέλος για την τρίτη υποενότητα που αφορά την ποιότητα των πληροφοριών που λαμβάνει το γραφείο όλοι συμφωνούν ότι προκύπτουν θέματα με τα σκαναρισμένα αρχεία «Όχι πάντα, όταν ένα αρχείο είναι πολύ κακό το ξαναζητάμε από το πλήρωμα.» (Υ.Γ. 1) . Ενώ για το περιεχόμενο αναφέρουν περιπτώσεις που προκύπτουν θέματα «Υπάρχουν θέματα με έναν κακό γραφικό χαρακτήρα, χωρίς να σημαίνει ότι είναι κακός ναυτικός. Επίσης υπάρχουν παραλήψεις και καμιά φορά αναγραμματισμοί. Για όλες αυτές τις περιπτώσεις ζητάμε διευκρινήσεις όταν χρειάζεται.» (Υ.Γ. 2) . Αξίζει να διευκρινίσουμε ότι οι υπάλληλοι που δεν είχαν ναυτική εμπειρία δεν μπορούσαν να αξιολογήσουν το περιεχόμενο των αναφορών.

4.3.2 Ναυτικοί

Ο πρώτος ερευνητικός άξονας για τους ναυτικούς αποτελείται από 3 υποενότητες και η καθεμία περιλαμβάνει κάποιες ερωτήσεις όπως παρακάτω;

1. Ναυτικά καθήκοντα, όσον αφορά την συχνότητα και τον χρόνο που αφιερώνεται στα ημερολόγια.

- Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;
- Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

2. Διατήρηση – συντήρηση των ημερολογίων.

- Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;
- Παρατηρείτε φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

- Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ.) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

3. Διαδικασία αποστολής αναφορών όταν ζητείται από την εταιρεία.

- Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;
- Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;
- Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;
- Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Για την πρώτη ενότητα όλοι οι ερωτώμενοι ναυτικοί έχουν στα καθήκοντά τους την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων. Όλοι συμφωνούν ότι εκτός απροόπτου όλα τα ημερολόγια συμπληρώνονται καθημερινά. Ο χρόνος που διαθέτει ένας ναυτικός την ημέρα για τη συμπλήρωση των ημερολογίων είναι περίπου μία ώρα. Αυτό όμως που έχει μεγάλο ενδιαφέρον είναι η απάντηση του Πλοιάρχου Γ' «*Εγώ από 1 ώρα έως 3. Αρκετές φορές για λόγους φόρτου εργασίας των Πλοιάρχων Α' και Β' συμπληρώνω και ημερολόγια που δεν είναι υπό δική μου ευθύνη. Πάντα βέβαια με συμβουλεύουν τι και πώς να τα συμπληρώσω. Στο τέλος τα ελέγχουν και υπογράφουν.*» (N. 4). Αυτό σύμφωνα με την νομοθεσία δεν πρέπει να συμβαίνει αλλά η πραγματικότητα είναι διαφορετική.

Η διατήρηση και συντήρηση των ημερολογίων είναι ένα σημαντικό θέμα για το πλοίο. Για τα λάθη στα ημερολόγια οι αξιωματικοί γέφυρας συμφώνησαν ότι υπάρχουν άλλα σε λογικά πλαίσια. Ο μηχανικός όμως έδωσε μια άλλη διάσταση στο θέμα «*Ναι, η αιτία για τους μηχανικούς θεωρώ ότι είναι η μεγαλύτερη σωματική κόπωση και η πιο λεπτομερής καταγραφή των στοιχείων.*» (N. 5). Οι φυσικές φθορές που επηρεάζουν την αναγνωσιμότητα των εγγραφών μάλλον αφορούν αρκετά παλιά πλοία «*Σε πλοίο αρκετά παλιό, χωρίς κλιματισμό, μου έχει τύχει να καταστραφούν εγγραφές από την υγρασία. Σε πλοία σύγχρονης κατασκευής δεν έχω συναντήσει αυτό το φαινόμενο.*» (N. 1). Όλοι οι ναυτικοί συμφώνησαν και έδωσαν ιδιαίτερη βαρύτητα στην εικόνα που πρέπει να έχει ένα ημερολόγιο για τις επιθεωρήσεις που περνάνε «*Βεβαίως επηρεάζουν αρνητικά για την εικόνα του πλοίου. Ο κάθε επιθεωρητής δεν*

γνωρίζει προσωπικά το πλήρωμα. Άρα με τα έγγραφα που του παρουσιάζουμε ουσιαστικά 'συστηνόμαστε' θα έλεγα. Αν η πρώτη εντύπωση είναι κακή τότε είναι λογικό να κάνει πιο εκτενή και αυστηρό έλεγχο.» (N. 3) . Η εντύπωση που μου δόθηκε είναι ότι η επιθεώρηση είναι μια αγχωτική διαδικασία για το πλήρωμα και το τελευταίο που θέλεις είναι να προκαλέσεις αρνητικές εντυπώσεις στον επιθεωρητή.

Η συχνότητα που ζητούνται αντίγραφα ημερολογίων από το πλοίο αφορά την πολιτική της εταιρείας. Κάποιες ζητάνε σε τακτικά χρονικά διαστήματα και κάποιος όποτε χρειάζεται, κάτι το οποίο συμφωνεί με τα αποτελέσματα από τους υπαλλήλους γραφείου. Το πλήρωμα όταν υπάρχει μια επείγουσα κατάσταση απαντάει σχετικά γρήγορα για στοιχεία που υπάρχουν στο τρέχων ημερολόγιο «Εξαρτάται από την κατάσταση που είμαστε όταν μας ζητείται κάτι. Δηλαδή αν το πλοίο δένει εκείνη τη στιγμή σε λιμάνι δεν θα παρατήσω τη δουλειά μου για να στείλω μια αναφορά. Σε μια φυσιολογική κατάσταση όμως για το τρέχων ημερολόγιο θα χρειαστώ περίπου 10 λεπτά και για το ημερολόγιο που βρίσκεται σε αρχείο 25 λεπτά.» (N. 2). Βέβαια και αυτό εξαρτάται από την εργασία που έχει ο κάθε αξιωματικός εκείνη τη στιγμή. Για αναφορές από το αρχείο είναι λογικό να χρειάζεται περισσότερος χρόνος. Τέλος όλοι οι ναυτικοί στέλνουν μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου τα σκαναρισμένα αρχεία των ημερολογίων όταν τους ζητείτε.

4.4 Ενδεχόμενη εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

Πριν ξεκινήσουμε την παρουσίαση των αποτελεσμάτων του πυρήνα της έρευνας, που αφορά την ενδεχόμενη εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων θα ήθελα να επισημανθεί ότι μόνο ένας από τους 10 ερωτώμενους γνώριζε για την ύπαρξη των ηλεκτρονικών ημερολογίων. Σε όσους συμμετέχοντες δεν γνώριζαν έγινε μια σύντομη ενημέρωση από τον ερευνητή για το πώς λειτουργούν τα ηλεκτρονικά ημερολόγια, τις δυνατότητες που έχουν αλλά και το νομικό κενό που υπάρχει παγκοσμίως αυτή τη στιγμή.

4.4.1 Υπάλληλοι Γραφείου

Σε αυτή την ενότητα υπάρχουν ερωτήσεις για να κατανοήσουμε την άποψη των υπαλλήλων γραφείου για την ενδεχόμενη εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων σε πλοία της εταιρείας που εργάζονται. Επίσης είναι σημαντικό να μάθουμε ποιοι λόγοι θα επηρέαζαν θετικά ή αρνητικά για μια τέτοια επενδυτική απόφαση. Άρα θα εξετάσουμε τις παρακάτω ενότητες κάνοντας τις αντίστοιχες ερωτήσεις για την κάθε μια:

1. Ποιότητα των πληροφοριών από τα ηλεκτρονικά ημερολόγια.

- Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο;
- Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

2. Άμεση πρόσβαση του γραφείου στα ημερολόγια.

- Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποίο να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

3. Λόγοι που επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά την εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων.

- Αναφέρεται έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;
- Αναφέρεται έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;
- Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;
- Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Η ποιότητα των εισερχομένων αρχείων από το πλοίο θα ήταν σαφώς ανώτερη αλλά ερωτώμενος (Υ.Γ. 1) βάζει και το παράγοντα της ευκολότερης αποθήκευσης «Σίγουρα οι

ποιότητα του αρχείου θα ήταν πολλή καλή. Επίσης το αρχείο θα ήταν πιο συγκροτημένο και πιο εύκολο να αποθηκευτεί σε σύγκριση με τα σκαναρισμένα. Θα γλιτώναμε άσκοπες ανταλλαγές μηνυμάτων με το πλοίο για τα ποια αρχεία δεν είναι ευκρινή και πρέπει να σταλούν ξανά κτλ.» . Όσον αφορά την καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου όλοι έχουν θετική άποψη ότι μπορεί να βελτιωθεί αλλά όχι πολύ πειστική. Ο ερωτώμενος (Υ.Γ. 2) πάντως δίνει μια απάντηση το πώς πρέπει να αντιλαμβάνονται οι εταιρείες το περιβάλλον τους «*Η δύναμη που κινεί τον κόσμο μας σήμερα είναι η πληροφορία. Οποιοδήποτε εργαλείο βελτιώνει την παροχή πληροφοριών σε μια επιχείρηση είναι καλοδεχούμενη. Με τη σωστή εκπαίδευση των πληρωμάτων σε ένα τέτοιο σύστημα μπορείς να πετύχεις ένα καλό αποτέλεσμα.*» .

Η ενδεχόμενη δυνατότητα άμεσης πρόσβαση στα ημερολόγια του πλοίου μόνο για να δημιουργήσει κάποιος τις αναφορές που χρειάζεται χωρίς να ενοχλεί το πλήρωμα ήταν κάτι που ενθουσίασε όλους τους ερωτώμενους. Χαρακτηριστική απάντηση - ερώτηση από τον (Υ.Γ. 4) «*Ποιος δεν θα το ήθελε;*» . Όλοι ενδιαφέρθηκαν να μάθουν αν αυτή είναι μια θεωρητική ερώτηση ή εαν όντως είναι υπαρκτό προϊόν.

Όλοι συμφώνησαν ότι ένας λόγος για να υιοθετήσεις μια τέτοια τεχνολογία είναι η βελτίωση των πληροφοριών και της ασφαλέστερης ναυσιπλοΐας. «*Πιο σωστή πληροφορία, μείωση γραφειοκρατίας για το πλήρωμα και ασφάλεια πλοίου.*» (Υ.Γ. 3) . Το κόστος με τον έναν ή τον άλλον τρόπο μου έδωσαν την εντύπωση ότι θα μπορούσαν να το αντιπαρέρθουν εφόσον το προϊόν ήταν καλό. Ο μόνος και μοναδικός λόγος, που στάθηκαν όλοι, ότι αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα είναι το νομικό κενό που υπάρχει «*Θεωρώ το νομικό πλαίσιο που πρέπει να αλλάξει.*» (Υ.Γ. 5) . Τέλος όλοι ήταν αρνητικοί στο να προτείνουν στη διοίκηση να επενδύσει με τα σημερινά δεδομένα,. Ο ερωτώμενος (Υ.Γ. 2) αναλύει το σκεπτικό αλλά δεν κλείνει την πόρτα για το μέλλον «*Με τα τωρινά δεδομένα όχι γιατί το προϊόν δεν θεωρώ ότι είναι ακόμα ώριμο. Αν όμως το υπάρχων νομικό πλαίσιο αλλάξει θεωρώ ότι η τεχνολογία αυτή θα μπορούσε να εδραιωθεί στην παγκόσμια ναυτιλία.*».

4.4.2 Ναυτικοί

Για τους ναυτικούς θα εξετάσουμε τις κάτωθι υποενότητες όπως παρουσιάζονται με τις αντίστοιχες ερωτήσεις:

1. Μείωση λαθών.

- Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

2. Εξοικονόμηση χρόνου

- Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;
- Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

3. Αποφόρτιση καθηκόντων ναυτικών.

- Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Η μείωση των λαθών είναι ένα ζήτημα που θα μπορούσε να βελτιωθεί με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών ημερολογίων αλλά όχι να εξαλειφτεί κατά τους ναυτικούς *«Βέβαια θα βοηθούσε αρκεί να υπήρχε η δυνατότητα να διορθώσεις χειροκίνητα τυχόν λάθη του συστήματος πριν την οριστική υποβολή.»* (N. 3) . Βέβαια παρατηρούμε ότι ο ερωτώμενος δεν εμπιστεύεται απόλυτα το σύστημα και θα ήθελε την επιλογή να κάνει έλεγχο πριν την οριστική υποβολή και να διορθώσει τυχόν σφάλματα. Είναι φυσιολογικό να μην εμπιστευόμαστε ηλεκτρονικά συστήματα για τα οποία δεν έχουμε προηγούμενη εμπειρία.

Για τον χρόνο που εξοικονομούν οι ναυτικοί από τις δυνατότητες που προσφέρουν τα ηλεκτρονικά ημερολόγια όλοι είναι πεπεισμένοι ότι θα βοηθούσε στην ταχύτερη απόκριση του πληρώματος προς πάσα ενδιαφερόμενο *«Θα εκμηδένιζε τον χρόνο απόκρισης. Σε περίπτωση δε που το γραφείο είχε τη δυνατότητα απομακρυσμένης ανάγνωσης των ημερολογίων, θα μπορούσε να αντλήσει τις πληροφορίες χωρίς τη παρέμβαση του πληρώματος.»* (N. 1) . Αναφέρει σε αυτήν την απάντηση ο N. 1 την δυνατότητα απομακρυσμένης σύνδεσης του γραφείου στα ημερολόγια, κάτι που είχε κάνει πολύ θετική εντύπωση σε όλους τους υπαλλήλους γραφείου. Όσον αφορά τον χρόνο που εξοικονομούν

όταν χρειάζεται να ψάξουν εγγραφές από το αρχείο, θεωρούν ότι θα βελτιωθεί ο χρόνος απόκρισης αλλά και ο χρόνος στον οποίον απαντάνε είναι αρκετά καλός « Όπως είπα και πριν δεν θεωρώ ότι υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση όταν ψάχνεις κάτι στο φυσικό αρχείο του πλοίου για 20-25 λεπτά. Σίγουρα θα γλιτώσεις τον χρόνο που πας στην αποθήκη και ψάχνεις.» (N. 2)

Στο καίριο ερώτημα αν τελικά τα ψηφιακά ημερολόγια μπορούν να αποφορτίσουν λίγο τα καθήκοντα των ναυτικών ο N. 3, ο οποίος είναι και Πλοίαρχος Α' με πολλά χρόνια εμπειρία στη θάλασσα μας απαντά «Θεωρητικά θα ήταν ένα καλό εργαλείο για να έχεις σωστά και καθαρά γραμμένα ημερολόγια. Πιο εύκολα στη χρήση τα οποία συμπληρώνονται με λιγότερο κόπο. Οπότε ναι θα μπορούσαν να κάνουν λίγο πιο εύκολη τη ζωή του ναυτικού σε αυτό το κομμάτι. Από την εμπειρία τόσων ετών στα πλοία γνωρίζω ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα βελτιώνουν τις διαδικασίες. Το θέμα όμως είναι ότι μέχρι να κατασταλάξουν στον τρόπο λειτουργίας γίνονται δοκιμές στα πλοία. Δεν θα ήθελα οι δοκιμές αυτές να γίνουν σε κάποιο από τα πλοία που ταξιδεύω (Χαμογελά).» . Κατανοεί την ανάγκη των τεχνολογικών αλλαγών και τα οφέλη που προκύπτουν αλλά από την άλλη αναδεικνύει και την φύση του ανθρώπου που αντιστέκεται στις αλλαγές. Ο N. 5 θεωρεί ότι θα ήταν ένα καλό εργαλείο για τους μηχανικούς και θα μείωνε λίγο τη γραφειοκρατία «Σαν μηχανικός μιλώντας θεωρώ ότι θα ήταν αρκετά κάλο για να μας μειώσει λίγο την ενασχόληση με τη χαρτούρα.» . Από την απάντηση του καταλαβαίνουμε ή ενασχόληση των ναυτικών με γραφειοκρατικά θέματα πέραν των ναυτικών τους καθηκόντων τους προσθέτει ένα βάρος.

Κεφάλαιο 5 - Συμπεράσματα – Προτάσεις

5.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης ήταν να διερευνηθεί η ενδεχόμενη εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων σε δύο σημαντικούς άξονες της ελληνικής ναυτιλίας, τα πλοία και τις πλοιοκτήτριες εταιρίες. Δηλαδή, με τις ισχύουσες οικονομικές συνθήκες και νομικές πλαίσιο εάν θα ωφελούσε ή όχι τα πλοία υπό Ελληνική σημαία και συνεπώς τους ναυτικούς μαζί με τις πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες εταιρείες η εφαρμογή – υιοθέτηση των ψηφιακών ημερολογίων.

Μέσα από τις 10 συνεντεύξεις που έγιναν προέκυψαν πολλά και σημαντικά συμπεράσματα. Η ανάλυση τους θα γίνει με βάση τα σχετικά αποτελέσματα και ερευνητικά ερωτήματα ξεχωριστά για το προσωπικό του γραφείου και τους ναυτικούς.

5.2 Συμπεράσματα για Προσωπικό Γραφείου

Η κάθε εταιρεία έχει τη δική της πολιτική όσον αφορά τα ημερολόγια των πλοίων. Κάποιες ζητάνε από το πλήρωμα σε τακτά χρονικά διαστήματα αναφορές για τα ημερολόγια, για λόγους εσωτερικού ελέγχου και ασφάλειας, και άλλες όταν είναι απαραίτητο. Τα ημερολόγια που ζητούνται συνήθως από το γραφείο είναι το γέφυρας και το βιβλίο πετρελαίου, το οποία φυσικά είναι διαθέσιμα και σε ηλεκτρονική μορφή από διάφορους παρόχους.

Το γραφείο λαμβάνει τις αναφορές μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, στα οποία το πλοίο επισυνάπτει τις σκαναρισμένες σελίδες από το ημερολόγιο που έχουν ζητηθεί. Η ποιότητα των σκαναρισμένων αρχείων αυτή δεν είναι πάντα καλή και όταν οι εγγραφές δεν είναι ορατές ζητείται από το πλοίο να τα ξαναστείλει. Επίσης όταν το περιεχόμενο των εγγραφών είναι ελλιπές ή δυσνόητο ζητούνται από το πλήρωμα διευκρινήσεις. Η ταχύτητα στις απαντήσεις του πλοίου όταν αφορά ένα επείγον γεγονός είναι καλή αλλά όταν είναι μια

αναφορά ρουτίνας παρατηρούνται καθυστερήσεις και το γραφείο μπορεί να χρειαστεί να στείλει ένα μήνυμα υπενθύμισης.

Με τη χρήση λοιπόν των ηλεκτρονικών ημερολογίων, εξαλείφουμε το πρόβλημα της κακής ποιότητας σκαναρισμένων αρχείων. Το όφελος εδώ όμως είναι μεγαλύτερο, καθώς επισημάνθηκε από τους ναυτικούς ότι τους ενοχλεί όταν παρατάνε τα ναυτικά τους καθήκοντα, έστω και προσωρινά, για να στείλουν μια αναφορά στο γραφείο. Όταν λοιπόν ένα αρχείο δεν είναι καλό και θα ζητηθεί ξανά από το γραφείο ο ναυτικός πρέπει να ασχοληθεί ξανά με την ίδια δουλειά και γενικά να χαθεί πολύτιμος χρόνος για τις δυο πλευρές. Ενώ για το θέμα του περιεχομένου των εγγραφών οι υπάλληλοι γραφείου που έχουν υπεύθυνες θέσεις θεωρούν ότι αν εκπαιδεύσουν σωστά τα πληρώματα για τη συμπλήρωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων θα βελτιωθεί σημαντικά.

Η δυνατότητα πρόσβασης του γραφείου απευθείας στα ημερολόγια μόνο όμως για να δημιουργήσει αναφορές, όποτε τα χρειάζεται, είναι επιθυμητή από όλους, προσωπικό γραφείου και ναυτικούς. Σε αυτή την περίπτωση το γραφείο θα δημιουργούσε χωρίς την παρέμβαση των ναυτικών τις αναφορές και μόνο όταν θα χρειαζόταν κάποια διευκρίνιση θα επικοινωνούσε με το πλήρωμα. Έτσι οι ναυτικοί θα ήταν πιο προσηλωμένοι στα ναυτικά τους καθήκοντα και το γραφείο να είχε άμεσα διαθέσιμη οποιαδήποτε πληροφορία για τα ημερολόγια του πλοίου. Άρα θα ήταν ένα σημαντικό εργαλείο για να αποφορτίσει την εργασία των ναυτικών και παράλληλα να βελτιώσει τη ροή της πληροφόρησης στο γραφείο.

Οι λόγοι που οι εταιρείες θα μπορούσαν να υιοθετήσουν μια τέτοια τεχνολογία είναι βελτίωση της πληροφορίας αλλά και η μεγαλύτερη ασφάλεια ναυσιπλοΐας που προσφέρουν τα ψηφιακά ημερολόγια. Το νομικό κενό κερδίζει το κόστος για το μεγαλύτερο τροχοπέδη στην εφαρμογή των ηλεκτρονικών ημερολογίων. Τα οφέλη όμως που προκύπτουν από την εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων δεν φαίνεται να είναι ικανά σήμερα τουλάχιστον να πείσουν τις εταιρείες να επενδύσουν σε αυτή την τεχνολογία. Η μη αναγνώριση των ψηφιακών ημερολογίων από όλες τις κλάσεις, τα λιμάνια και το γενικότερο ελλιπές νομικό πλαίσιο που τα περιβάλλει δημιουργούν αβεβαιότητα. Όπως γνωρίζουμε η αβεβαιότητα είναι μεγάλος εχθρός της επιχειρηματικότητας. Κανείς όμως δεν κλείνει την πόρτα στα ηλεκτρονικά ημερολόγια και τα οφέλη τους. Το προϊόν είναι σε κάλο δρόμο και όταν ωριμάσουν οι συνθήκες μπορεί να εδραιωθεί στον τομέα της ναυτιλίας.

5.3 Συμπεράσματα για Ναυτικούς

Οι ναυτικοί έχουν στα καθημερινά τους καθήκοντα την συμπλήρωση των ημερολογίων του πλοίου που αντιστοιχούν στο βαθμό τους. Όλα τα ημερολόγια συμπληρώνονται καθημερινά, εκτός αν συμβεί κάτι απρόοπτο. Ο χρόνος που διαθέτει συνήθως ένας ναυτικός την ημέρα για τη συμπλήρωση των ημερολογίων είναι περίπου μία ώρα. Λόγου φόρτου εργασίας όμως κάποιες φορές οι αξιωματικοί ανώτερου βαθμού αναθέτουν την συμπλήρωση των ημερολογίων στους υφισταμένους τους και απλά τα ελέγχουν πριν υπογράψουν. Αυτό σύμφωνα με την νομοθεσία δεν πρέπει να συμβαίνει αλλά η πραγματικότητα είναι διαφορετική. Επίσης θα μπορούσε να επιφέρει άσκοπες διορθώσεις στο ημερολόγιο.

Η διατήρηση και συντήρηση των ημερολογίων είναι ένα σημαντικό θέμα για το πλοίο. Παρατηρούνται λάθη όχι όμως σε μεγάλο βαθμό και η αιτία είναι η σωματική κόπωση και η ενασχόληση με την γραφειοκρατικές διαδικασίες που δεν είναι και η αγαπημένη ασχολία των ναυτικών. Η φυσική φθορά δεν φαίνεται να είναι κάτι που ανησυχεί τους ναυτικούς στα σύγχρονα κατασκευασμένα πλοία. Η επιθεώρηση είναι μια αγχωτική διαδικασία για το πλήρωμα και το τελευταίο που θέλει είναι να προκαλέσει αρνητικές εντυπώσεις στον επιθεωρητή λόγω της κακής εικόνας ενός ημερολογίου, με πολλές διορθώσεις, βρώμικο με φθορές κτλ. . Για τα ηλεκτρονικά ημερολόγια από την άλλη δεν χρειάζεται καμία προσπάθεια για την σωστή διατήρηση και συντήρησή τους. Λάθη και πάλι μπορούν να συμβούν αλλά θα μειωθεί η συχνότητά τους. Όσο για τη συμβολή των ψηφιακών αρχείων στις επιθεωρήσεις θα έδιναν στον επιθεωρητή μια όμορφη καθαρή εικόνα όσον αφορά την εμφάνιση των ημερολογίων, με συγκροτημένο περιεχόμενο και ευανάγνωστες εγγραφές. Συνεπώς δεν θα τον προδιέθεταν αρνητικά ώστε να κάνει εκτενέστερο έλεγχο και να διασταυρώσει διάφορα στοιχεία.

Η πολιτική της εταιρείας είναι εκείνη που καθορίζει τη συχνότητα που στέλνουν αναφορές οι ναυτικοί σχετικά με τα ημερολόγια του πλοίου. Το πλήρωμα όταν υπάρχει μια επείγουσα κατάσταση ανταποκρίνεται αρκετά γρήγορα. Σε μια φυσιολογική κατάσταση όμως για το τρέχων ημερολόγιο χρειάζεται περίπου 10 λεπτά και για το ημερολόγιο που βρίσκεται σε αρχείο 25 λεπτά. Βέβαια και αυτό εξαρτάται από την εργασία που έχει ο κάθε αξιωματικός

εκείνη τη στιγμή. Αν για παράδειγμα το πλοίο δένει εκείνη τη στιγμή σε λιμάνι, το πλήρωμα δεν θα παρατήρει τη δουλειά για να στείλει την αναφορά. Τα αντίγραφα των ημερολογίων που στέλνονται από τα πλοία με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο είναι σκαναρισμένα αρχεία. Ο χρόνος απόκρισης θα μπορούσε να ελαχιστοποιηθεί με τα ψηφιακά ημερολόγια. Δεν θα είχε καμία διαφορά αν το πλοίο έστελνε αναφορά για ημερολόγιο που είναι στο αρχείο ή το τρέχων καθώς και στις δυο περιπτώσεις η απάντηση θα δινόταν στον ίδιο σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα ηλεκτρονικά ημερολόγια θα ήταν ένα καλό εργαλείο για να έχει το πλοίο σωστά και καθαρά γραμμένα ημερολόγια τα οποία συμβάλλουν θετικά στην διεκπεραίωση των επιθεωρήσεων. Πιο εύκολα στη χρήση τα οποία συμπληρώνονται με λιγότερο κόπο. Το πλήρωμα θα απέφευγε τις άσκοπες αλληλογραφίες με το γραφείο για την αποστολή εκ νέου αρχείων που δεν είναι καλά σκαναρισμένα ή των επιπλέον διευκρινήσεων, πράγμα που θα αποσπούσε το πλήρωμα από τα καθαρά ναυτικά του καθήκοντα. Οι ναυτικοί βέβαια κατανοούν την ανάγκη των τεχνολογικών αλλαγών και τα οφέλη που προκύπτουν αλλά από την άλλη δεν εμπιστεύονται απόλυτα τα νέα συστήματα. Το αίσθημα αυτό αυξάνεται όταν έχουμε να κάνουμε με ναυτικούς που μπορεί να είναι σε μια ηλικία που δεν έχουν μεγάλη εξοικείωση με την τεχνολογία και αναδεικνύει την φύση του ανθρώπου που αντιστέκεται στις αλλαγές

Καταλήγουμε όμως ότι τα ψηφιακά ημερολόγια συμβάλλουν θετικά στην διεκπεραίωση των επιθεωρήσεων, στην εξοικονόμηση χρόνου στην επικοινωνία με το γραφείο και στην ευκολότερη συμπλήρωση και συντήρησή τους από τους ναυτικούς. Άρα αποτελούν ένα εργαλείο που αποφορτίζει τα καθήκοντα των ναυτικών σε ότι αφορά τα ημερολόγια, αλλά και το σύνολό τους.

5.4 Προτάσεις

Η παρούσα έρευνα συνέβαλλε στην εξαγωγή πολλών και χρήσιμων συμπερασμάτων. Ωστόσο, η έρευνα δεν μπορεί να είναι στάσιμη, αλλά αντιθέτως θα πρέπει συνεχώς να αναβαθμίζεται με τη συλλογή νέων εμπειρικών δεδομένων. Καθώς από τη συγκεκριμένη έρευνα έχουν προκύψει νέα δεδομένα θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για μια ποσοτική

έρευνα η οποία θα προσπαθήσει να διασταυρώσει τα αποτελέσματα της με αυτά της παρούσας. Με αυτό τον τρόπο θα μπορέσει να υπάρξει μέτρηση της βαρύτητας των μεταβλητών που έχουν εντοπιστεί στην τρέχουσα έρευνα καθώς και δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων της αφού το δείγμα των συμμετεχόντων θα είναι σαφώς πολύ μεγαλύτερο.

Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη έρευνα θα μπορούσε να γίνει ποσοτική και να επεκταθεί σε εταιρείες που έχουν πλοία υπό διαφορετικές σημαίες από την Ελληνική, πανελλαδικά και το δείγμα μας να αφορά ναυτικούς και προσωπικό γραφείου από πλοία με Έλληνική σημαία και από πλοία υπό άλλες σημαίες, αποσκοπώντας σε μια συγκριτική συσχέτιση των ευρημάτων.

Συνεχίζοντας, επειδή ο κλάδος της ναυτιλίας ανδροκρατείται θα είχε ερευνητικό ενδιαφέρον να εντοπιστούν οι γυναίκες ναυτικοί ανά την Ελλάδα και μέσω ποιοτικής και ποσοτικής προσέγγισης να διαπιστωθεί κατά πόσο το φύλο διαφοροποιεί ή όχι τις αντιλήψεις σχετικά με την εφαρμογή των ψηφιακών ημερολογίων στα πλοία.

Η παρατήρηση που έχουμε να κάνουμε είναι για τον παράγοντα που θα μπορούσε να κάνει προσιτά τα ηλεκτρονικά ημερολόγια για επενδύσεις. Αφορά το νομικό πλαίσιο που όπως είδαμε αποτελεί το μεγαλύτερο εμπόδιο για να δοκιμάσουν οι εταιρείες το προϊόν αυτό στα πλοία τους.

Η πολιτεία και το Υπουργείο Ναυτιλίας οφείλουν να εκσυγχρονίσουν τους νόμους Κ.Ι.Ν.Δ. και Κ.Δ.Ν.Δ. ένα θέλουμε να προοδεύει η ναυτιλία στην Ελλάδα. Πρέπει να εναρμονίζονται με την εποχή και την μεγάλη τεχνολογική αλλαγή που βιώνουμε παγκοσμίως και όχι να στηριζόμαστε σε νομοθετήματα που θεσπίστηκαν πριν από 50-60 χρόνια. Πρέπει να προβλεφθεί η χρήση των ηλεκτρονικών ημερολογίων ως ίσο με τα σημερινά βιβλία και να αλλάξουν οι διαδικασίες ελέγχου από τις λιμενικές αρχές. Με αυτό τον τρόπο θα μειωθεί η γραφειοκρατία και θα βελτιωθεί η ουσία των ελέγχων από τους λιμενικούς. Ακόμα ένας λόγος είναι ο οικολογικός. Σκεφτείτε πόσα πλοία υπάρχουν στον κόσμο και πόσα βιβλία χρησιμοποιούνται.

Από τη στιγμή που ο Ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος και πιο ισχυρός στον κόσμο πρέπει να έχει την ανάλογη αντιμετώπιση από την πολιτεία. Πρέπει να του δίνονται οι δυνατότητες να εξελίσσετε και να προχωρά μπροστά. Πρέπει η Ελληνική πολιτεία να

προσφέρει ένα περιβάλλον στην ναυτιλία ανάλογο με αυτό που της αξίζει όπως κάνουν άλλες χώρες με αντίστοιχη παράδοση στη ναυτιλία.

Βιβλιογραφία

- Βάμβουκας, Μ.Ι. (2002) «Εισαγωγή στην ψυχοπαιδαγωγική έρευνα και μεθοδολογία», (5η εκδ.) Εκδόσεις Γρηγόρης
- Βενέτη Ερμίνα (2012) «Απαραίτητα και Προαιρετικά Ναυτιλιακά έγγραφα Δεξαμενόπλοιων», Μεταπτυχιακή Εργασία στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς
- Καραμάνης Παναγιώτης (2013) «Κακόβουλο Λογισμικό – Ανάλυση και Ανίχνευση», Μεταπτυχιακή Εργασία στο Τμήμα Ασφάλεια Ψηφιακών Συστημάτων του Πανεπιστημίου Πειραιώς
- Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη (2005) «Ναυτικό Δίκαιο», Εκδόσεις Σάκκουλας
- Κυριαζή, Ν. (2009) «Η κοινωνιολογική έρευνα. Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
- Κυριαζόπουλος, Π., & Σαμαντά Ε. (2011) «Μεθοδολογία έρευνας εκπόνησης διπλωματικών εργασιών», Εκδόσεις Σύγχρονη Εκδοτική
- Μαλέρμπας Μ. (1999) «Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων», Εκδόσεις Σταμούλης
- Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 ‘ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ’ (ΦΕΚ: Α 261 / 03.10.1973)
- Νομοθετικό Διάταγμα 3816/1958 ‘ΚΩΔΙΚΑΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ’ (ΦΕΚ: Α 32 / 08.02.1958)
- Bryman, A. (2017). «Μέθοδοι κοινωνικής έρευνας», Εκδόσεις Gutenberg.
- C. Dale Nouse (1997) «The International Marine Log Book», Εκδόσεις Ragged Mountain Press
- Cohen, L., Manion, L. & Morrison, K. (2008) «Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας», Εκδόσεις Μεταίχμιο
- Creswell John W. (2011) «Designing & Conducting Mixed Methods Research», Sage Publications INC
- Martin Stopford (2009) «Maritime Economics», Εκδόσεις Routledge

Maxwell, J.A. (1992) «Understanding and validity in qualitative research» Harvard Educational Review, 62, 279-300

Pallis, A.A. (2007) «Regulating Maritime Transportation in Europe», in: Theodoropoulos S. (Regulatory Policies): Special Issues, Gutenberg

Robson, C. (2010) «Η έρευνα του πραγματικού κόσμου», (Μτφρ.Β. Νταλάκου & Κ. Βασιλικού) Εκδόσεις Gutenberg

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) «Review of Maritime Transport 2019»

Weber, R. P. (1990) «Basic Content Analysis» (2nd edition) London Sage University Paper

Ιστότοποι

<https://www.kongsberg.com/maritime/products/information-management-system/applications/marine-electronic-logbooks/>

<https://e-nautilia.gr/simantikes-eggrafes-sto-imerologio-gefiras/>

<https://www.brighthubengineering.com/seafaring/39915-use-of-electronic-log-books-by-marine-engineers/>

<https://www.marineinsight.com/guidelines/important-points-for-logbook-keeping-on-ships-part-1/>

<https://readwrite.com/2020/04/04/cyber-security-modern-technology-and-business-threats/>

<https://securityreport.gr/magazine-archive/year-2016/item/2925-kyvernoasfaleia-kai-emporiki-naftilia>

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

<https://www.napa.fi/software-and-services/ship-operations/napa-logbook/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α': Το έντυπο συναίνεσης

Ονομάζομαι Άλντο Σαχίνη και εκπονώ διπλωματική εργασία στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο με θέμα: «Ψηφιακά Ημερολόγια Πλοίων». Κεντρικός σκοπός της έρευνας είναι να διερευνηθούν ενδεχόμενο οφέλη από την εφαρμογή αυτής της τεχνολογίας στα πλοία, και συνεπώς στους ναυτικούς, στις εταιρίες και τις ελεγκτικές Αρχές.

Για την πραγματοποίηση αυτής της εργασίας χρειάζεται να απαντήσετε σε ορισμένες ερωτήσεις ανοικτού τύπου. Η διάρκεια της προσωπικής συνέντευξης είναι περίπου 30 λεπτά και θα τηρηθούν οι αρχές της ανωνυμίας, της εχεμύθειας, της μη αναγνωσιμότητας και της μη ανιχνευσιμότητας. Μπορείτε να κάνετε ερωτήσεις πριν και κατά τη διάρκεια της συνέντευξης. Οποιαδήποτε στιγμή επιθυμείτε, έχετε το δικαίωμα να αποχωρήσετε από την έρευνα. Η συνέντευξη θα μαγνητοφωνηθεί για πρακτικούς λόγους. Όσα καταγραφούν, θα απομαγνητοφωνηθούν, θα μελετηθούν, θα αναλυθούν και εν κατακλείδι θα παρουσιαστούν στην εργασία αυτή οδηγώντας σε συμπεράσματα και προβληματισμούς γύρω από αυτή την εκπαιδευτική έρευνα. Τα αποτελέσματα της εκπαιδευτικής έρευνας ενδέχεται πέρα από το Αποθετήριο Μεταπτυχιακών Ερευνών του ΕΑΠ να δημοσιευτούν και αλλού, με δέσμευση του ερευνητή να μην υπάρξει καμία περίπτωση ταυτοποίησής σας. Αν επιθυμείτε, θα ενημερωθείτε, όταν ολοκληρωθεί η έρευνα, για τα αποτελέσματα. Η γνώμη σας έχει ιδιαίτερη σημασία και θα θέλαμε να απαντήσετε με ειλικρίνεια, έτσι ώστε να συγκεντρωθούν έγκυρα δεδομένα και να οδηγήσουν σε αξιόπιστα συμπεράσματα.

Παρακαλώ πολύ υπογράψτε το έντυπο συναίνεσης. Με αυτό δηλώνετε ότι ενημερωθήκατε ενδελεχώς τόσο για το σκοπό της έρευνας όσο και για την όλη ερευνητική διαδικασία που θα ακολουθηθεί. Συναινώ, λοιπόν, να συμμετάσχω στην ερευνητική Διπλωματική Εργασία του Άλντο Σαχίνη.

Σας ευχαριστώ θερμά για τη συνεργασία.

Ημερομηνία

Υπογραφή

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β': Τα πρωτόκολλα των συνεντεύξεων

Υπάλληλοι Γραφείου Ναυτιλιακών (Υ.Γ.)

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;
2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;
3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;
4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;
5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;
7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;
8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζεται την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

12. 13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο;

13. Ένα ψηφιακό σύστημα για τα ημερολόγια των πλοίων θα βελτίωνε τη διαφάνεια μεταξύ πληρώματος και γραφείου όσον αφορά τις εγγραφές στα ημερολόγια;

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποία να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

17. Αναφέρεται έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

19. Για να αποφασίσετε με τα τωρινά δεδομένα να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια, θα σας προβλημάτιζε περισσότερο το κόστος ή η μη αναγνώριση από διάφορους φορείς (λιμενικές αρχές, σημαίες κτλ);

Αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού (N)

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;
2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;
3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;
4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;
5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;
7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;
8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;
9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;
10. Παρατηρείται φυσικές φθορές στα ημερολόγια;
11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ,) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;
12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;
13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;
14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;
15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζεται την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Αν όχι ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ': Απομαγνητοφωνήσεις των συνεντεύξεων

Συνέντευξη Υ.Γ. 1

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

42 ετών

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Σχολή Εμποροπλοιάρχων

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

20 χρόνια

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Είμαι 3,5 χρόνια περίπου.

5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

Είμαι Fleet Manager, καθοδηγώ και συμβουλευώ κάποιους Superintendents.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Υπάρχουν αρκετοί λόγοι, θα μπορούσαν να τα ζητήσουν οι ναυλωτές, ή να κάνουμε έναν έλεγχο εμείς για την ασφάλεια. Η συχνότητα δεν είναι δεδομένη, όποτε κριθεί απαραίτητο.

7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Νομίζω ημερολόγιο γέφυρας γιατί μπορεί να ψάξουμε διάφορα συμβάντα

8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

Σε γενικές γραμμές ναι.

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

Με e-mail.

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

Όχι πάντα, όταν ένα αρχείο είναι πολύ κακό το ξαναζητάμε από το πλήρωμα.

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Συνήθως είναι εντάξει αλλά χαρακτηριστικό πρόβλημα είναι όταν ένας αξιωματικός δουλεύει πρώτη φορά σε δικά μας πλοία μπορεί να μην καταλαβαίνουμε κάποια συντομογραφία. Οπότε υπάρχει ένα ζήτημα μέχρι να προσαρμοστεί στα θέλω της εταιρείας αλλά και εμείς να καταλάβουμε τον τρόπο του.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι δεν γνωρίζω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο?

Σίγουρα οι ποιότητα του αρχείου θα ήταν πολλή καλή. Επίσης το αρχείο θα ήταν πιο συγκροτημένο και πιο εύκολο να αποθηκευτεί σε σύγκριση με τα σκαναρισμένα. Θα γλιτώναμε άσκοπες ανταλλαγές μηνυμάτων με το πλοίο για τα ποια αρχεία δεν είναι ευκρινή και πρέπει να σταλούν ξανά κτλ.

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

Θεωρητικά θα βοηθούσε αλλά κάποιος μπορεί να γράψει μια δυσνόητη συντομογραφία είτε ηλεκτρονικά είτε σε χαρτί.

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποίο να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

Ναι αυτό θα ήταν πολύ ενδιαφέρον.

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

Αν το πρόβλημα ήταν μόνο το κόστος ναι.

17. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Ευκολότερη πληροφόρηση, διαφάνεια και μεγαλύτερη ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Ο σημαντικότερος είναι ότι δεν μπορείς να το χρησιμοποιήσεις παντού. Δεν έχει νόημα να εκσυγχρονίζεσαι αλλά να μην μπορείς να εκμεταλλευτείς στο έπακρο τις δυνατότητες που σου δίνει αυτή η τεχνολογία.

19. Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Όχι, δεν θα το πρότεινα γιατί θεωρώ ότι πρέπει να είναι αποδεκτό νομικά από όλες τις πλευρές πριν επενδύσουμε.

Συνέντευξη Υ.Γ. 2

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 54 ετών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Κατέχω μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών.

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

32 χρόνια σύνολο, 20 σαν ναυτικός και 12 σε γραφείο.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

6 χρόνια.

5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

Είμαι DPA (Designated Person Ashore)

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Ζητάμε μηνιαίες αναφορές για κάποια ημερολόγια εκτός των εκτάκτων περιστατικών.

7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Τα ημερολόγια που ζητάμε μηνιαίες αναφορές είναι γέφυρας, μηχανής και πετρελαίου. Τα ζητάμε για λόγους ασφαλείας.

8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

Ναι, σε ικανοποιητικό βαθμό.

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

Πλέον μόνο με e-mail.

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

Εντάξει υπάρχουν θέματα με τα σκαναρισμένα αρχεία. Μερικά σημεία μπορεί να μαυρίσουν και να είναι δυσανάγνωστα. Δεν υπάρχει και καλύτερος τρόπος προς το παρόν.

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Υπάρχουν θέματα με έναν κακό γραφικό χαρακτήρα, χωρίς να σημαίνει ότι είναι κακός ναυτικός. Επίσης υπάρχουν παραλήψεις και καμιά φορά αναγραμματισμοί. Για όλες αυτές τις περιπτώσεις ζητάμε διευκρινήσεις όταν χρειάζεται.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Ναι, απλά ξέρω ότι υπάρχει σαν τεχνολογία αλλά δεν το έχω συναντήσει ποτέ σε κάποιο πλοίο.

13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο?

Ναι είναι κάτι το οποίο βοηθάει και τον ναυτικό και το γραφείο. Το πλήρωμα μπορεί να αποφύγει τα λάθη στο σκανάρισμα πχ να στείλει δυο φορές το ίδιο αρχείο. Το αρχείο που εξάγεται φαντάζομαι θα είναι ένα ενιαίο και θα παρέχει σωστά τις απαιτούμενες πληροφορίες.

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

Η δύναμη που κινεί τον κόσμο μας σήμερα είναι η πληροφορία. Οποιοδήποτε εργαλείο βελτιώνει την παροχή πληροφοριών σε μια επιχείρηση είναι καλοδεχούμενη. Με τη σωστή εκπαίδευση των πληρωμάτων σε ένα τέτοιο σύστημα μπορείς να πετύχεις ένα καλό αποτέλεσμα

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποία να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

Βέβαια, δεν θα χρειαζόταν να ενοχλώ καθόλου τους ναυτικούς για τις προκαθορισμένες αναφορές, μόνο όταν θα χρειαζόταν κάποια διευκρίνιση.

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

Ναι είμαι πάντα υπέρμαχος της τεχνολογίας.

17. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Βελτίωση εσωτερικών διαδικασιών, ποιοτικότερη και πιο άμεση πληροφόρηση.

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Αδιαμφισβήτητα η μη αναγνώριση από κλάσεις ελεγκτικές αρχές κτλ.

19. Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Με τα τωρινά δεδομένα όχι γιατί το προϊόν δεν θεωρώ ότι είναι ακόμα ώριμο. Αν όμως το υπάρχων νομικό πλαίσιο αλλάξει θεωρώ ότι η τεχνολογία αυτή θα μπορούσε να εδραιωθεί στην παγκόσμια ναυτιλία.

Συνέντευξη Υ.Γ. 3

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 38 χρονών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Έχω τελειώσει το Α.Ε.Ν. (Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού) Ασπροπύργου

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

13 χρόνια.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Είμαι 2 χρόνια.

5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

Είμαι Superintendent

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Κάθε 3-4 εβδομάδες για τακτικούς ελέγχους. Σίγουρα θα τύχει και κάτι έκτακτο μέσα στον μήνα.

7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Γέφυρας και πετρελαίου, τις περισσότερες φορές για δικό μας εσωτερικό έλεγχο.

8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

Έχω υπάρξει ναυτικός οπότε πάντα δείχνω κατανόηση. Σε γενικές γραμμές όμως καλά είμαστε.

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

Με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο.

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

Συνήθως ναι αλλά υπάρχουν και περιπτώσεις που δεν φαίνονται οι εγγραφές.

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Σε ένα ικανοποιητικό βαθμό ναι, θα μπορούσε να βελτιωθεί.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι, πρώτη φορά το ακούω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο?

Θα μας έβγαζε από την άβολη θέση να ξαναζητήσουμε από το πλήρωμα ένα αρχείο ας πούμε μπορεί να φαίνεται θολό. Μειώνει τις διευκρινιστικές ερωτήσεις προς το πλήρωμα.

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

Ναι πιστεύω θα έλυne το πρόβλημα ως ένα βαθμό αλλά όχι τελείως.

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποία να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

Ναι θα ήταν πολύ καλό.

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

Σίγουρα το κόστος θα έπρεπε να είναι λίγο πιο κάτω από αυτό που ξοδεύουμε σήμερα για ημερολόγια.

17. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Πιο σωστή πληροφορία, μείωση γραφειοκρατίας για το πλήρωμα και ασφάλεια πλοίου.

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Αυτά που θα με ενδιέφεραν είναι το κόστος και η αναγνώριση από τις διάφορες αρχές.

19. Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Όχι γιατί δεν θα ήθελα να ρισκάρω μια επένδυση. Θα ήθελα πρώτα να δω πως δουλεύει σε άλλες εταιρείες και μετά θα αποφάσιζα.

Συνέντευξη Υ.Γ. 4

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 29 χρονών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Σπούδασα ναυτιλιακά στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς, όπου έκανα και Μεταπτυχιακό στο ίδιο αντικείμενο

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

Συνολικά 5.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Είμαι εδώ 6 μήνες.

5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

Εργάζομαι στο τεχνικό τμήμα, ως Technical Coordinator.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Η θέση μου δεν έχει τέτοια αρμοδιότητα, αλλά μου έχει τύχει να τα ζητήσω για λογαριασμό των υπευθύνων μου. Στο τμήμα μου πάντως δεν ζητάμε συχνά ημερολόγια, αυτό αλλάζει όταν πλησιάζει κάποια προγραμματισμένη επιθεώρηση.

7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Ημερολόγιο μηχανής, δεν ξέρω τον λόγο δεν είμαι μηχανικός.

8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

Όταν δεν υπάρχει επείγουσα κατάσταση παρατηρούνται καθυστερήσεις. Πρέπει δηλαδή να το υπενθυμίσω στο πλήρωμα.

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

Συνήθως σκαναριμένο αρχείο με e-mail.

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

Τα περισσότερα είναι εντάξει, υπάρχουν όμως φορές που δεν είναι καθαρά.

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Οι αναφορές αυτές δεν προορίζονται για μένα οπότε δεν τα διαβάζω. Αλλά και να ήθελα δεν νομίζω να καταλάβαινα και πολλά.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι, δεν έχω ιδέα.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο?

Ναι, θα εξαφάνιζε το πρόβλημα των σκαναρισμένων αρχείων, γενικότερα θα βελτιώνει την επικοινωνία μεταξύ γραφείου και πληρώματος.

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

Με όσες γνώσεις έχω από την εμπειρία μου στη ναυτιλία πιστεύω πως ναι.

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποία να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

Ποιος δεν θα το ήθελε;

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

Αν υπάρχει κάτι που βελτιώνει την ποιότητα της δουλειάς, το κόστος περνά σε δεύτερη μοίρα κατά τη γνώμη μου.

17. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Ευκολότερη πρόσβαση στα ημερολόγια, βελτίωση επικοινωνίας μεταξύ γραφείου και πληρώματος.

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Ναι, θα πρέπει οι νομοθεσίες να προσαρμόζονται στις ανάγκες της εποχής. Δυστυχώς σε αυτή την περίπτωση πρέπει να υπάρξουν μεταρρυθμίσεις αλλιώς είναι μεγάλο πρόβλημα.

19. Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Όσο υπάρχει αυτό το νομικό καθεστώς δεν νομίζω κάποιος να επενδύσει στα ηλεκτρονικά ημερολόγια.

Συνέντευξη Υ.Γ. 5

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

36 ετών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Μεταπτυχιακό στα Ναυτιλιακά

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

Εργάζομαι 10 έτη σε ναυτιλιακές.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

5 έτη.

5. Ποιά είναι η θέση σας στην επιχείρηση;

Εργάζομαι στο operation.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Πόσο συχνά ζητάτε από το πλοίο να σας στείλει αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Ναι μου έχει τύχει να ζητήσω αλλά όχι σε τακτά χρονικά διαστήματα

7. Για ποιο ημερολόγιο ζητάτε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Ημερολόγια γέφυρας, για να δούμε ημερομηνίες για κάποιο συμβάν.

8. Λαμβάνετε έγκαιρα την απάντηση από το πλοίο;

Θα μπορούσαν και λίγο πιο γρήγορα.

9. Με ποιο τρόπο σας στέλνει το πλοίο την αναφορά;

Με e-mail.

10. Τα αρχεία που λαμβάνεται από το πλοίο είναι ευκρινή;

Όχι όλα, υπάρχουν φορές που δεν μπορείς να βγάλεις άκρη.

11. Οι εγγραφές στις αναφορές που λαμβάνετε είναι ολοκληρωμένες και κατανοητές;

Αυτό αφορά τους ναυτικούς συναδέλφους όχι εμένα.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

12. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι δεν γνωρίζω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

13. Στην περίπτωση των ηλεκτρονικών ημερολογίων το πλοίο μπορεί να στείλει αναφορές για οποιοδήποτε ημερολόγιο σε μορφή PDF, τα οποία εξάγει από το σύστημα σε μια προκαθορισμένη μορφή. Θα υπήρχε κάποιο όφελος για το γραφείο?

Θα μας γλίτωνε από περιττές αλληλογραφίες με το πλοίο για μια δουλειά που θα έπρεπε να είχε τελειώσει και

14. Η ηλεκτρονική συμπλήρωση του ημερολογίου, στο οποίο θα υπάρχουν υποχρεωτικά πεδία προς συμπλήρωση, θα βοηθούσε στην καλύτερη συγκρότηση του περιεχομένου και στην κατανόηση των εγγραφών;

Θεωρητικά ναι, αλλά δεν μπορώ να απαντήσω σε αυτή την ερώτηση με σιγουριά καθώς δεν διαθέτω τις απαραίτητες γνώσεις ενός ναυτικού.

15. Θα σας ενδιέφερε ένα ψηφιακό σύστημα ημερολογίων στο οποία να έχετε άμεση πρόσβαση μόνο για να βλέπετε τις εγγραφές και να εξάγετε αναφορές που χρειάζεστε;

Ναι αυτό θα ήταν τέλειο.

16. Αν το κόστος των ψηφιακών ημερολογίων για ένα έτος ήταν ίδιο ή λίγο μεγαλύτερο από το κόστος των παραδοσιακών ημερολογίων, θα προτρέπατε την διοίκηση να τα δοκιμάσει σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας;

Δεν θα με προβλημάτιζε τόσο το κόστος.

17. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Καλύτερη πληροφόρηση και μείωση όγκου εργασίας.

18. Αναφέρετε έναν η παραπάνω λόγους για τους οποίους μια ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επένδυε σε μια τέτοια τεχνολογία;

Θεωρώ το νομικό πλαίσιο που πρέπει να αλλάξει.

19. Θα αποφασίζατε, με τα τωρινά δεδομένα, να υιοθετήσετε σε κάποιο από τα πλοία της εταιρείας τα ψηφιακά ημερολόγια και γιατί;

Μάλλον όχι, γιατί δεν ξέρω πότε και αν το νομικό πλαίσιο θα αλλάξει.

Συνέντευξη Ν. 1

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 33 χρονών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Σχολή Εμπορικού Ναυτικού στον Ασπρόπυργο.

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

12 έτη

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

11 χρόνια

5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

Πλοίαρχος Β'

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;

Ναι

7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;

Εκτός ειδικών συνθηκών, συμπληρώνονται καθημερινά. Πρέπει να είναι μόνιμα ενημερωμένα.

8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

Για τη θέση τη δική μου περίπου 1 ώρα.

9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;

Δεν θα έλεγα ότι βρίσκονται πολλά λάθη. Μπορεί όμως να γίνουν αναγραμματισμοί και ελλειπείς εγγραφές λόγω φόρτου εργασίας σε συνδυασμό με την έλλειψη χρόνου.

10. Παρατηρείται φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

Σε πλοίο αρκετά παλιό, χωρίς κλιματισμό, μου έχει τύχει να καταστραφούν εγγραφές από την υγρασία. Σε πλοία σύγχρονης κατασκευής δεν έχω συναντήσει αυτό το φαινόμενο.

11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ,) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

Σαφώς προδιαθέτουν αρνητικά έναν επιθεωρητή και του δημιουργούν την ανάγκη για περισσότερη έρευνα και διασταύρωση των στοιχείων.

12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Αυτό εξαρτάται από την πολιτική της κάθε εταιρείας.

13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Στην παρούσα εταιρεία στέλνουμε αντίγραφα του ημερολογίου πετρελαίου πριν τον κατάπλου σε λιμάνι. Επίσης μας ζητάνε αντίγραφα από το ημερολόγιο γέφυρας όταν υπάρχουν διαφωνίες με τους ναυλωτές.

14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;

Αυτό εξαρτάται από το πόσο επείγον είναι αυτό που ζητηθεί. Υπάρχουν περιπτώσεις που διακόπτω την εργασία μου ή την ξεκούρασή μου για να ανταποκριθούμε και άλλες που εντός της ημέρας έχουμε απαντήσει. Στην περίπτωση άμεσης ανάγκης για το τρέχων ημερολόγιο θα χρειαστούμε 5 λεπτά και για το ημερολόγιο που βρίσκεται σε αρχείο 20 λεπτά.

15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Το σκανάρουμε και το στέλνουμε σε μορφή PDF με e-mail.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι δεν τα γνωρίζω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

Σίγουρα θα βοηθούσε στη μείωση των σφαλμάτων και των ελλιπών εγγραφών.

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

Θα εκμηδένιζε τον χρόνο απόκρισης. Σε περίπτωση δε που το γραφείο είχε τη δυνατότητα απομακρυσμένης ανάγνωσης των ημερολογίων, θα μπορούσε να αντλήσει τις πληροφορίες χωρίς τη παρέμβαση του πληρώματος.

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

Ο χρόνος σαφώς μειώνεται αλλά παραμένει η διακοπή από τα καθαρά ναυτικά καθήκοντα για να απαντήσουμε.

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Η ευθύνη παραμένει ίδια. Σίγουρα γλιτώνουμε χρόνο στη συμπλήρωση των ημερολογίων. Θα ξέραμε ότι είναι κάτι το οποίο μπορούμε να κάνουμε εύκολα, σωστά και όλα τα στοιχεία θα είναι εκεί. Αλλά αν το είχα σε κάποιο πλοίο θα διέθετα χρόνο για να ελέγξω τυχόν αυτόματες εγγραφές από το σύστημα για να σιγουρευτώ ότι δουλεύει σωστά, τουλάχιστον στις αρχές.

Συνέντευξη Ν. 2

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 34 ετών

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Έχω τελειώσει τη σχολή εμποροπλοιάρχων, θα ήθελα να κάνω παραπάνω πράγματα για τις σπουδές μου αλλά λόγω επαγγέλματος είναι λίγο δύσκολο.

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

11 χρόνια.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Σχετικά νέος, εδώ και ένα χρόνο.

5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

Είμαι Πλοίαρχος Β' και σύντομα θα ξεκινήσω τα σεμινάρια για Α'.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;

Ναι, είναι στην καθημερινή μου ρουτίνα πάνω στο πλοίο.

7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;

Ναι, συμπληρώνονται καθημερινά. Σπάνια να αφήσεις κάτι για την επόμενη μέρα.

8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

Θα έλεγα καμιά ώρα.

9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;

Γίνονται λάθη τα οποία διορθώνονται με συγκεκριμένες διαδικασίες. Η αιτία είναι η βιασύνη γιατί τα θεωρούμε καμιά φορά δευτερευούσης σημασίας και δεν δίνουμε τη δέουσα προσοχή.

10. Παρατηρείτε φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

Δεν είναι συχνό φαινόμενο. Τα ημερολόγια και γενικά το αρχείο του πλοίου είναι καλά φυλασσόμενο και θα μπορούσε να προκληθεί φθορά μόνο από αμέλεια του πληρώματος.

11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ,) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

Σίγουρα για αυτό ανέφερα και πιο πριν ότι τα λάθη διορθώνονται με συγκεκριμένες διαδικασίες. Εάν το ημερολόγιο έχει πολλές διορθώσεις, σημαίνει ότι το πλήρωμα είναι απρόσεκτο και θα κάνει αυστηρότερο έλεγχο λόγω της κακής εικόνας.

12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Θα έλεγα μηνιαία, σίγουρα κάτι θα συμβεί τουλάχιστον μία φορά το μήνα, κατά προσέγγιση, και το γραφείο θα ζητήσει κάτι.

13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Το ημερολόγιο γέφυρας, τον λόγο τις περισσότερες φορές δεν το γνωρίζουμε. Απλά στέλνουμε αυτό που μας ζητάνε.

14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;

Εξαρτάται από την κατάσταση που είμαστε όταν μας ζητείται κάτι. Δηλαδή αν το πλοίο δένει εκείνη τη στιγμή σε λιμάνι δεν θα παρατήσω τη δουλειά μου για να στείλω μια αναφορά. Σε μια φυσιολογική κατάσταση όμως για το τρέχων ημερολόγιο θα χρειαστώ περίπου 10 λεπτά και για το ημερολόγιο που βρίσκεται σε αρχείο 25 λεπτά.

15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Το σκανάρουμε και το στέλνουμε σε μορφή PDF με e-mail.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι δεν γνωρίζω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

Εννοείτε ότι θα βοηθούσε, ως προς τη συμπλήρωση των ημερολογίων.

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

Ναι θα ήταν πολύ χρήσιμο.

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

Όπως είπα και πριν δεν θεωρώ ότι υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση όταν ψάχνεις κάτι στο φυσικό αρχείο του πλοίου για 20-25 λεπτά. Σίγουρα θα γλιτώσεις τον χρόνο που πας στην αποθήκη και ψάχνεις.

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Θεωρητικά μου φαίνεται καλή ιδέα και θα βοηθούσε αλλά χωρίς να τα έχω δουλέψει στην πράξη τα συστήματα αυτά δεν μπορώ να το πω με βεβαιότητα.

Συνέντευξη Ν. 3

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 51 χρονών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Έχω κάνει τη σχολή του Εμπορικού Ναυτικού.

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

Είμαι 29 χρόνια στο επάγγελμα του ναυτικού.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

11 χρόνια στην ίδια εταιρεία.

5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

Είμαι Πλοίαρχος Α'.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;

Ναι

7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;

Ναι υπάρχει καθημερινή ενημέρωση των ημερολογίων. Το τονίζω συχνά στα πληρώματα να μην τα αφήνουν, γιατί αλλιώς η δουλειά συσσωρεύεται και γίνεται πιο πιεστική.

8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

Εξαρτάται από το πόσα ημερολόγια έχει να γράψει. Σε μια φυσιολογική μέρα περίπου 45 λεπτά με 1 ώρα.

9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;

Κατά καιρούς βρίσκουμε, δεν θα έλεγα ότι τα λάθη όμως είναι το πιο συνηθισμένο φαινόμενο. Το να κάνει κάποιος ένα λάθος αναγραμματισμού πχ. θα μπορούσε να συμβεί στον καθένα, άνθρωποι είμαστε. Πάντα υπάρχει η σωματική κόπωση και το άγχος που προκαλεί η δουλειά πάνω στο πλοίο μόνο όσοι το έχουν ζήσει το καταλαβαίνουν. Αυτό που με ενοχλεί σαν πλοίαρχο είναι όταν υπάρχουν ελλιπείς εγγραφές ή δυσνόητες συντομογραφίες. Αυτό σημαίνει ότι εν γνώσει σου δεν κάνεις σωστά τη δουλειά σου.

10. Παρατηρείτε φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

Όταν ξεκίνησα το επάγγελμα του ναυτικού συνέβαινε αρκετά λόγω της υγρασίας κυρίως και τα ημερολόγια γέμιζαν μουτζούρες. Πλέον το φαινόμενο τείνει να εξαλειφθεί.

11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ.) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

Βεβαίως επηρεάζουν αρνητικά για την εικόνα του πλοίου. Ο κάθε επιθεωρητής δεν γνωρίζει προσωπικά το πλήρωμα. Άρα με τα έγγραφα που του παρουσιάζουμε ουσιαστικά 'συστηνόμαστε' θα έλεγα. Αν η πρώτη εντύπωση είναι κακή τότε είναι λογικό να κάνει πιο εκτενή και αυστηρό έλεγχο.

12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Σίγουρα κάθε φορά που πρόκειται να πιάσουμε λιμάνι όλο και κάτι θα ζητηθεί. Αν έπρεπε να το προσδιορίσω σε μια συχνότητα θα έλεγα κάθε 2-3 εβδομάδες.

13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Θα σου πω 3 ημερολόγια, καθώς δεν μπορώ να ξεχωρίσω πιο μου ζητάνε περισσότερο, γέφυρας, μηχανής και βιβλίο πετρελαίου. Οι λόγοι μπορεί να είναι πολλοί και διάφοροι, μπορεί και σαν πλήρωμα να μη το μάθουμε. Θα μπορούσε να ζητήσει ένας ναυλωτής, να θέλει η εταιρεία να ελέγξει αν έχουν τηρηθεί όλα τα πρωτόκολλα πριν πιάσουμε λιμάνι ή να ελέγξουν οι μηχανικοί του γραφείου δείκτες της μηχανής για να προλάβουν τυχόν βλάβες. Άρα ο λόγος δεν είναι πάντα συγκεκριμένος.

14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;

Σε μία νορμάλ κατάσταση θα έλεγα 10 λεπτά στην πρώτη περίπτωση και 30 λεπτά στη δεύτερη.

15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Το σκανάρουμε και το στέλνουμε σε μορφή PDF με e-mail.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Καταλαβαίνω ότι είναι ηλεκτρονικά ημερολόγια αλλά για να είμαι ειλικρινής δεν γνωρίζω την ύπαρξή τους. Δυστυχώς για εμένα (το λέει αστειευόμενος και γελώντας) λόγω ηλικίας πρέπει να προσαρμόζομαι συνεχώς και να αφομοιώνω ηλεκτρονικά συστήματα για τη λειτουργία του πλοίου. Ευτυχώς όμως οι πιο νέοι αξιωματικοί, που είναι πιο εξοικειωμένοι, μου βοηθάνε και κάνουν υπομονή (ξανά γέλια). Όσο ζούμε μαθαίνουμε. Έτσι δεν είναι;

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

Βέβαια θα βοηθούσε αρκεί να υπήρχε η δυνατότητα να διορθώσεις χειροκίνητα τυχόν λάθη του συστήματος πριν την οριστική υποβολή.

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

Ναι, θα έκανε τη διαδικασία πιο γρήγορη.

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

Ίδια απάντηση με πριν, θα μπορούσε να επισπεύσει τη διαδικασία.

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Θεωρητικά θα ήταν ένα καλό εργαλείο για να έχεις σωστά και καθαρά γραμμένα ημερολόγια. Πιο εύκολα στη χρήση τα οποία συμπληρώνονται με λιγότερο κόπο. Οπότε ναι θα μπορούσαν να κάνουν λίγο πιο εύκολη τη ζωή του ναυτικού σε αυτό το κομμάτι. Από την εμπειρία τόσων ετών στα πλοία γνωρίζω ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα βελτιώνουν τις διαδικασίες. Το θέμα όμως είναι ότι μέχρι να κατασταλάξουν στον τρόπο λειτουργίας γίνονται δοκιμές στα πλοία. Δεν θα ήθελα οι δοκιμές αυτές να γίνουν σε κάποιο από τα πλοία που ταξιδεύω (ξανά γέλια).

Συνέντευξη Ν. 4

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 26 ετών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Έχω τελειώσει τη σχολή εμποροπλοιάρχων.

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

Συμπληρώνω 4 χρόνια φέτος.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Είμαι στην ίδια εταιρεία από τότε που ξεκίνησα, 4 χρόνια.

5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

Πλοίαρχος Γ'.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;

Ναι, του ασυρμάτου.

7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;

Ναι, καθημερινά

8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

Εγώ από 1 ώρα έως 3. Αρκετές φορές για λόγους φόρτου εργασίας των Πλοιάρχων Α' και Β' συμπληρώνω και ημερολόγια που δεν είναι υπό δική μου ευθύνη. Πάντα βέβαια με συμβουλεύουν τι και πώς να τα συμπληρώσω. Στο τέλος τα ελέγχουν και υπογράφουν.

9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;

Τα περισσότερα λάθη θεωρώ ότι γίνονται από απροσεξία. Σε αυτό συμβάλλει η κούραση και το στρες της δουλειάς.

10. Παρατηρείτε φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

Όχι δεν μου έχει τύχει ποτέ.

11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ,) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

Φυσικά, δείχνουν μια τσαπατσούλικη εικόνα για το πλοίο.

12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Δεν είναι σπάνια, μπορεί για παράδειγμα ένα μήνα να μη ζητηθεί τίποτα και τον επόμενο να μας ζητήσουν 4-5 φορές διάφορα αντίγραφα.

13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Ημερολόγιο γέφυρας νομίζω. Τις περισσότερες φορές ο καπετάνιος ξέρει γιατί τα ζητάνε.

14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;

Ας πούμε 10-15 λεπτά για το τρέχον και 30 λεπτά για κάτι που βρίσκεται στο αρχείο.

15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Το σκανάρουμε και το στέλνουμε σε μορφή PDF με e-mail.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

Ναι πιστεύω θα βοηθούσε.

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

Ναι θα απαντούσαμε ακόμα πιο γρήγορα στο γραφείο.

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

Ναι φυσικά.

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Για τη θέση του Πλοιάρχου Γ' και τους λόγους που ανέλυσα προηγουμένως θα βοηθούσε πάρα πολύ.

Συνέντευξη Ν. 5

Δημογραφικά Στοιχεία:

1. Ποιά είναι η ηλικία σας;

Είμαι 30 χρονών.

2. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας;

Απόφοιτος Σχολής Εμπορικού Ναυτικού

3. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε;

Εργάζομαι 8 χρόνια ως ναυτικός.

4. Πόσα χρόνια προϋπηρεσίας έχετε στην ίδια επιχείρηση;

Είμαι 3 χρόνια.

5. Ποιός είναι ο βαθμός σας στο πλοίο;

Έχω τον βαθμό του Μηχανικού Β'.

1ος Ερευνητικός άξονας: Τωρινές διαδικασίες με παραδοσιακά ημερολόγια

6. Τα καθήκοντά σας απαιτούν την ημερήσια εγγραφή ημερολογίων;

Ναι

7. Τα ημερολόγια, σε όσα πλοία έχετε ταξιδέψει συμπληρώνονται καθημερινά;

Ναι, εκτός αν συμβεί κάτι πολύ απρόοπτο.

8. Πόσο χρόνο αφιερώνει ένας ναυτικός για να συμπληρώσει καθημερινά τα ημερολόγια;

Ένας μηχανικός περίπου 1 ώρα, ίσως λίγο παραπάνω.

9. Παρατηρείτε λάθη στις εγγραφές και ποια είναι η συχνότερη αιτία κατά την άποψή σας;

Ναι, η αιτία για τους μηχανικούς θεωρώ ότι είναι η μεγαλύτερη σωματική κόπωση και η πιο λεπτομερής καταγραφή των στοιχείων.

10. Παρατηρείτε φυσικές φθορές στα ημερολόγια;

Σπάνια κάτι το οποίο καταστρέφει το περιεχόμενο.

11. Τα μη καλοδιατηρημένα ημερολόγια (μουτζούρες, φθορές κτλ,) επηρεάζουν στις επιθεωρήσεις των πλοίων;

Ναι ισχύει, όταν τα έγγραφα δεν είναι καλοδιατηρημένα ο έλεγχος γίνεται πιο ενδελεχής.

12. Πόσο συχνά σας ζητάνε από την εταιρεία να τους στείλετε αναφορές σχετικά με τις εγγραφές των ημερολογίων του πλοίου;

Εξαρτάται από την εταιρεία και πόσο προνοητική είναι.

13. Για ποιο ημερολόγιο σας ζητάνε συχνότερα αναφορές και γιατί;

Το ημερολόγιο μηχανής. Συνήθως μας το ζητάνε οι αρχιμηχανικοί του γραφείου. Δεν μπορώ να σου πω πάντα γιατί.

14. Πόσο χρόνο χρειάζεται το πλήρωμα για να ανταποκριθεί όταν τους ζητείται μια αναφορά από τρέχων ημερολόγιο και τι χρόνο χρειάζεται για μια αναφορά για ημερολόγιο που βρίσκεται στο αρχείο του πλοίου;

Για το τρέχων κάνα εικοσάλεπτο και για το αρχείο πάνω από μισή μέχρι μια ώρα.

15. Με ποιο τρόπο στέλνετε την αναφορά;

Το σκανάρουμε και το στέλνουμε σε μορφή PDF με e-mail.

2ος Ερευνητικός άξονας: Διαδικασίες με την εφαρμογή ψηφιακών ημερολογίων

16. Γνωρίζετε την ύπαρξη των ψηφιακών ημερολογίων πλοίων;

Όχι δεν γνωρίζω.

Ακολουθεί σύντομη ενημέρωση για τα ψηφιακά ημερολόγια.

17. Η αυτόματη συμπλήρωση κάποιων πεδίων από το σύστημα θεωρείτε ότι θα βοηθούσε στη μείωση των λαθών;

Σίγουρα θα μας γλίτωνε από αρκετό κόπο..

18. Η δυνατότητα αποστολής αναφοράς για τα ημερολόγια με ένα e-mail στα λιμεναρχεία ή την εταιρεία θα ήταν κάτι που θα βοηθούσε το πλήρωμα να εξοικονομήσει χρόνο;

Ναι αρκετά.

19. Η προσπέλαση αρχείου των ημερολογίων σε υπολογιστή αντί φυσικού αρχείου του πλοίου θα συνέβαλε στην επίσπευση αναφορών προς πάσα ενδιαφερόμενο;

Ναι θα μείωνε τον χρόνο απόκρισης.

20. Τα ψηφιακά ημερολόγια θα μπορούσαν να αποφορτίσουν τα καθήκοντα των ναυτικών και να κάνουν την καθημερινή συμπλήρωση των ημερολογίων πιο ευχάριστη;

Σαν μηχανικός μιλώντας θεωρώ ότι θα ήταν αρκετά κάλο για να μας μειώσει λίγο την ενασχόληση με τη χαρτούρα.

