



Καινοτομία
και Επιχειρηματικότητα
στον Τουρισμό



ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ YACHTING ΚΑΙ ΤΗΣ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ**

**ΚΑΛΛΙΕΡΓΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ 5* ΠΟΛΥΤΕΛΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ
ΣΤΑ YACHTS**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑΣ : ΒΕΡΟΥΣΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Α.Μ.19004)

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια

Δρ. Παπαγεωργίου Αθηνά

Αθήνα ,Φεβρουάριος 2022

Η Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Ηλεκτρονικές Υπογραφές

Η Επιβλέπουσα Καθηγήτρια

Αθηνά Παπαγεωργίου

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια

Αικατερίνα Κικίλια

Καθηγήτρια – Διευθύντρια

Κωνσταντίνος Σεργόπουλος

Επίκουρος Καθηγητής

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η υπογράφουσα Βερούση Βασιλική του Νικολάου, με αριθμό μητρώου 19004 φοιτήτρια του Τμήματος Διοίκησης Τουρισμού της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

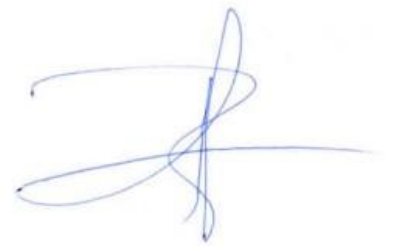
«Είμαι συγγραφέας αυτής της διπλωματικής εργασίας και κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ημερομηνία

01-02-22

Η Δηλούσα



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής στο τμήμα Διοίκησης Τουρισμού στα πλαίσια ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών με τίτλο

«Καινοτομία και Επιχειρηματικότητα στον Τουρισμό» κατά το έτος 2022.

Η ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας μου δε θα ήταν δυνατή χωρίς την πολύτιμη βοήθεια και στήριξη των καθηγητών μου, Αθηνάς Παπαγεωργίου , Κατερίνας Κικίκλια και Κώστα Σεργόπουλου. Τους ευχαριστώ πολύ για όλη τη βοήθεια και τη στήριξη που μου προσέφεραν.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συμμετείχαν στην έρευνα μου καθώς και την οικογενεια μου για την υποστήριξη σε όλο το διάστημα των σπουδών μου.

Περιεχόμενα

Περίληψη -Abstract.....	8
Εισαγωγή.....	9
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	
Τουριστική Εκπαίδευση & Τουριστική Ναυτιλία στην Ελλάδα	
Κεφάλαιο 1	
Ελλάδα: Τουρισμός και Εκπαίδευση	
1.1 Εισαγωγικές έννοιες.....	12
1.2 Η Σημασία του τουρισμού για την Ελλάδα.....	16
1.3 Η Σημασία της Τουριστικής Εκπαίδευσης.....	19
Κεφάλαιο 2	
Η Τουριστική Εκπαίδευση στην Ελλάδα	
2.1 Το Ελληνικό Εκπαιδευτικό Σύστημα.....	22
2.2 Η Τουριστική Εκπαίδευση στην Ελλάδα	27
Κεφάλαιο 3	
Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα	
3.1 Έννοιες & Διακρίσεις του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	30
3.2 Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην χώρα μας.....	32
3.3 Τα χαρακτηριστικά του κλάδου.....	35
3.4 Η Τουριστική Προσφορά.....	38
3.5 Η Τουριστική Ζήτηση.....	41
3.6 Τα οφέλη της Ελλάδας από το Yachting.....	44
3.7 Γιώτινγκ – Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση.....	46
3.8 Οι Επαγγελματικοί Φορείς του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	52
3.9 Τα πεδία προβληματισμού για τον κλάδο του Yachting στην Ελλάδα.....	55
Κεφάλαιο 4	
Η Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα	
4.1 Η ιστορία της Ναυτικής Εκπαίδευσης στην χώρα μας.....	58
4.2 Η Ναυτική Εκπαίδευση σήμερα στην χώρα μας.....	60
4.3 Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση.....	65
4.3.1 Τρόποι Εισαγωγής στις Α.Ε.Ν.....	67
4.3.2 Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).....	68
4.4 Η Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση.....	72

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Yacht Hotel & η Εκπαίδευση των πληρωμάτων στα σκάφη

Κεφάλαιο 5

Η παροχή 5* πολυτελών υπηρεσιών φιλοξενίας στα Superyachts και την τουριστική ναυτιλία

5.1 Πολυτελή Σκάφη αναψυχής.....	77
5.1.1 Διαφορετικοί Τύποι Σκαφών Αναψυχής.....	86
5.1.2 Ιδιωτικά Σκάφη vs Ναυλωμένων Σκαφών.....	87
5.1.3 Σημαία στα Πολυτελή Σκάφη Αναψυχής (flag state).....	89
5.2 Η ιδιαιτερότητα του Ξενοδοχειακού Προϊόντος στα σκάφη.....	90
5.3 Σημαντικοί παράγοντες στην σωστή παροχή υπηρεσίας 5 αστέρων στα σκάφη.....	94
5.3.1 Ποιοτική Εξυπηρέτηση – Ικανοποίηση Πελατών στα σκάφη αναψυχής.....	95
5.3.2 Βασικοί Κανόνες Επαγγελματικού Προφιλ στα σκάφη αναψυχής.....	100
5.4 Yacht Department Directory.....	104

Κεφάλαιο 6

Η Εκπαίδευση των πληρωμάτων.....	113
6.1 Η Ζωή στην θάλασσα.....	115
6.1.1 Το Επάγγελμα του Ναυτικού.....	115
6.1.2 Σχέσεις του Πληρώματος.....	117
6.2 Οι θέσεις εργασίας σε ένα σκάφος αναψυχής.....	120
6.3 Προσωπικότητα πληρωμάτων.....	127
6.4 Επικοινωνία & Πρωτόκολλα.....	131
6.5 Πλήρωμα και επιβάτες – Εθιμοτυπίες.....	135
6.6 Yacht Housekeeping	
6.6.1 Καθαρισμός Σκάφους.....	140
6.6.2 Καθαριότητα.....	144
6.6.3 Καθαρισμός Καμπινών & Κοινόχρηστων Χώρων.....	148
6.6.4 Laundry Πληρωμάτων & Επισκεπτών.....	150
6.7 Ασφάλεια στο σκάφος	
6.7.1 Οργάνωση Ασφάλειας του σκάφους.....	155
6.7.2 Κίνδυνοι στα σκάφη αναψυχής.....	155
6.7.3 Ειδικοί Κίνδυνοι στο εσωτερικό τμήμα των σκαφών.....	157
6.7.4 Χημικά καθαρισμού και η επίδραση τους στο θαλάσσιο περιβάλλον.....	160
6.7.5 Σύμβολα & Πληροφορίες στις συσκευασίες και στα δεδομένα των προϊόντων.....	160

Κεφάλαιο 7

Μεθοδολογία της Έρευνας

7.1 Σκοπός & Στόχοι της Έρευνας.....	163
7.2 Η πρωτογενής και δευτερογενής έρευνα.....	163
7.3 Ποσοτική και Ποιοτική έρευνα.....	163
7.4 Κατάρτιση Ερωτηματολογίων.....	165
7.5 Συμπεράσματα – Αποτελέσματα.....	171

Κεφάλαιο 8

Προοπτικές & Συμπεράσματα.....	184
--------------------------------	-----

Βιβλιογραφία.....	192
-------------------	-----

Παραρτήματα.....	201
------------------	-----

Abstract

The purpose of this work was done in order to present the need of new educating programs in tourism & shipping industry and also the training of marine employees who are occupied on luxurious yachts. Furthermore this work analyzes the connection between proper and right marine training on yachts offering five star services.

The first part is referred to the Tourism Education in Greece and the development of Maritime Tourism in our country. At the same time this work presents the importance of Maritime education in public and private Institutions & Organizations in Greece.

In the second part there is an analytical report for the crew training that work in the tourist & shipping industry presenting the singularity of the Hotel Product on the luxurious boats.

Finally, the writer has proposed the creation of a university faculty for the yachting industry and presents the results of the study provide valuable information regarding to the need of specific education for yacht crew.

Keywords Tourism & Shipping industry, maritime tourism, tourism training, yacht crew training

Περίληψη

Ο σκοπός της εργασίας είναι να ερευνησει την ανάγκη για νέα εκπαιδευτικά προγράμματα στην τουριστική ναυτιλία , την κατάρτιση και εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού που δραστηριοποιείται σε πολυτελή σκάφη αναψυχής καθώς και την σύνδεση που έχει η σωστή και επαρκής εκπαίδευση πάνω στα σκάφη αναψυχής με την παροχή πολυτελών υπηρεσιών πέντε αστέρων .

Στο πρώτο μέρος γίνεται ανάλυση της Τουριστικής Εκπαίδευσης στην Ελλάδα καθώς και της ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού στην χώρα μας ενώ παράλληλα αναλύεται και η σημαντικότητα της Ναυτικής εκπαίδευσης , δημόσιας αλλά και ιδιωτικής μέσω Φορέων , Οργανισμών και Εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Στο δεύτερο μέρος υπάρχει αναλυτική αναφορά στην Εκπαίδευση του Ανθρώπινου Δυναμικού και συγκεκριμένα των πληρωμάτων των σκαφών που δραστηριοποιούνται στην τουριστική ναυτιλία και τα σκάφη αναψυχής καθώς και την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει το Ξενοδοχειακό Προϊόν στα σκάφη .

Τέλος διατυπώνονται προτάσεις για την δημιουργία πανεπιστημιακού τμήματος στο Yacht Hotel των σκαφών καθώς και τα αποτελέσματα που έχουν διεξαχθεί από την έρευνα και τα ερωτηματολόγια για την αναγκη εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων των σκαφών αναψυχής .

Λέξεις – Κλειδιά Τουριστική Ναυτιλία, θαλάσσιος τουρισμός, τουριστική εκπαίδευση , εκπαίδευση πληρωμάτων

Εισαγωγή

Με την παρούσα εργασία παρουσιάζεται ένα σημαντικό κενό στην ελληνική βιβλιογραφία για την εκπαίδευση των πληρωμάτων ενώ σκοπός είναι να λειτουργήσει στο μέλλον ως ένα πρώτο εγχειρίδιο και οδηγός για την επαγγελματική ενασχόληση εργαζόμενων και σπουδαστών – φοιτητών στην τουριστική ναυτιλία και τα σκάφη αναψυχής . Η απόφαση για την συγγραφή αυτής της εργασίας ξεκίνησε με την προσωπική ενασχόληση μου με την θάλασσα και τον κόσμο των σκαφών αναψυχής καθώς λείπει εμφανώς μια καθορισμένη και οργανωμένη προσπάθεια εκπαίδευσης των μελών πληρωμάτων από την τουριστική – ναυτική εκπαίδευση στα σκάφη αναψυχής .

Η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών στον κλάδο του τουρισμού συνδέεται με τα εκπαιδευτικά χαρακτηριστικά που συγκεντρώνουν οι απασχολούμενοι σε αυτόν . Σε μια χώρα , όπως είναι η Ελλάδα , μια χώρα δηλαδή τουριστικά ανεπτυγμένη , που διαθέτει ποικιλία υποδομών και υπηρεσιών , είναι απαραίτητο να αναδειχθεί ένα ‘Ολοκληρωμένο Σύστημα Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης ‘, οργανωμένο σε διαφορετικά επίπεδα εκπαίδευσης τα οποία θα τροφοδοτούν την αγορά εργασίας της τουριστικής ναυτιλίας με άρτια εκπαιδευμένο και καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό . Είναι πολύ σημαντικό να δοθεί έμφαση στην εξειδίκευση η οποία θα καλύψει τις ανάγκες στην αγορά εργασίας της τουριστικής ναυτιλίας (και όχι της εμπορικής) , ο διαρκής εκσυγχρονισμός των προγραμμάτων σπουδών σε όλα τα επίπεδα , η συνδεσιμότητα της τουριστικής εκπαίδευσης με την ναυτική εκπαίδευση αλλά και κατάρτιση , η δια βίου εκπαίδευση και επιμόρφωση , η ικανοποίηση των αναγκών για εξειδικευμένα στελέχη και η εύκολη σύνδεση της κατώτερων βαθμίδων εκπαίδευσης με την ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση .

Η έννοια της Τουριστικής Ναυτιλίας περιλαμβάνει ένα σύνολο δραστηριοτήτων στον τουρισμό , ψυχαγωγία και αναψυχή , καθώς και υπηρεσίες φιλοξενίας και συνδέονται άρρηκτα με την έννοια του Θαλάσσιου τουρισμού .

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια δυναμική μορφή στον σύγχρονο Τουρισμό, με σημαντική συμμετοχή στις οικονομίες των χωρών που δραστηριοποιούνται σε αυτόν (Hall: 2001) και με την τάση για συνεχής και γρήγορη ανάπτυξη (Webe and Mikacic: 1994). Παρόλα αυτά, είναι

δύσκολη η καταγραφή δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο . Είναι χαρακτηριστικό ότι παραμένει σχεδόν άγνωστος και χωρίς αναλυτικές πληροφορίες ο ακριβής αριθμός των τουριστών που επιλέγουν το Θαλάσσιο Τουρισμό (Miller M: 1993) . Η προσέγγιση στα μεγέθη του παγκόσμιου Θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζεται με αδυναμίες και περιορισμούς και είναι κατα προσέγγιση μια ενδεικτική εκτίμηση (Διακομιχάλης : 2009)

Στην παρούσα εργασία έχει δοθεί μεγάλη σημασία στην παράθεση εννοιών αλλά και στην αναλυτική παρουσίαση των διαδικασιών εκείνων που θα οδηγήσουν σε ένα επιθυμητό αποτέλεσμα ώστε να προσφερθεί ένα τέτοιο προϊόν που θα δίδει επαγγελματική γνώση τόσο στους εργαζόμενους όσο και στους επιχειρηματίες της τουριστικής ναυτιλίας και του γιωτινγκ.

Το *πρώτο κεφάλαιο* δίδει πληροφορίες σχετικά με τις εννοιες του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα καθώς και την σημαντικότητα που έχει ο τουριστικός κλάδος στην ελληνική επικράτεια . Επίσης γίνεται παρουσίαση στο Ελληνικό Εκπαιδευτικό Σύστημα και τις λειτουργίες του .

Το *δεύτερο κεφάλαιο* αναλύει τις βαθμίδες εκπαίδευσης της τουριστικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα καθώς και την σημασία της για τον ελληνικό τουρισμό.

Το *τρίτο κεφάλαιο* παρουσιάζει την βαρύτητα που έχει ο Θαλάσσιος και Ναυτικός Τουρισμός στην χώρα μας δίνοντας μια αναλυτική αναφορά στα οφέλη και τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου τουρισμού, τις σημαντικές εξελίξεις που έχουν διαδραματιστεί στον κλάδο του γιωτινγκ στην Ελλάδα αλλά και πληροφορίες σχετικά με τις ναυλώσεις τουριστικών σκαφών , τα προβλήματα και τις ευκαιρίες που υπάρχουν στο χώρο του γιωτινγκ και της τουριστικής ναυτιλίας .

Το *τέταρτο κεφάλαιο* δίδει μια αναλυτική αναφορά σχετικά με την ναυτική εκπαίδευση και τις βαθμίδες εκπαίδευσης στην ναυτική γνώση . Φορείς εκπαίδευσης καθώς και οργανισμούς που έχουν συντελέσει στην εξέλιξη της κατάρτισης και των δεξιοτήτων που έχουν τα πληρώματα των τουριστικών σκαφών παγκοσμίως .

Το *πέμπτο κεφάλαιο* παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα του τουριστικού προϊόντος του γιωτινγκ μέσα από την παροχή πολυτελών υπηρεσιών φιλοξενίας σε πολυτελή σκάφη αναψυχής . Επίσης

τους παράγοντες ποιότητας για παροχή υπηρεσιών 5* στα σκάφη με αναφορά στα τμήματα του yacht hotel .

Το *έκτο κεφάλαιο* περιγράφει την εκπαίδευση των πληρωμάτων τουριστικών σκαφών και τα σημαντικά στοιχεία που συνθέτουν τις καθημερινές πρακτικές που θα πρέπει να εφαρμόζονται από τα πληρώματα πολυτελών και μη σκαφών . Το παρόν κεφάλαιο μπορεί να λειτουργήσει ως οδηγός στην γνώση και την εκπαίδευση των υποψήφιων επαγγελματιών που θα ασχοληθούν στο χώρο του γιωτινγκ και στην παροχή ξενοδοχειακών υπηρεσιών εν πλω.

Το *έβδομο κεφάλαιο* αναφέρεται στην Μεθοδολογία της έρευνας που πραγματοποιήθηκε μέσω ερωτηματολογίων με σκοπό την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την εκπαίδευση και κατάρτιση των επαγγελματιών στην τουριστική ναυτιλία και το γιωτινγκ .

Το *όγδοο κεφάλαιο* παρουσιάζει τις προοπτικές και τα συμπεράσματα για την εκπαίδευση στην τουριστική ναυτιλία στην χώρα μας και την σημαντικότητα να αναπτυχθεί ένα εκπαιδευτικό δίκτυο μεταξύ τουριστικού και ναυτικού εκπαιδευτικού συστήματος που θα είναι προσαρμοσμένο και πιο αποδοτικό στον χώρο του γιωτινγκ και του θαλάσσιου τουρισμού . Τέλος , επιθυμώ να ευχαριστήσω τους καθηγητές & τους επαγγελματίες που συμμετείχαν και βοήθησαν στην υλοποίηση αυτής της εργασίας – μελέτης :

Την καθηγήτρια μου κα Παπαγεωργίου Αθηνά για την καθοδήγηση , την βοήθεια και την υπομονή της στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας

Τον Πρόεδρο Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής Ελλάδος (ΟΚΕ) & Γενικό Γραμματέα του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) κο Βερνίκο Γιώργο για την συνεργασία και τον πολύτιμο χρόνο του να απαντήσει στα ερωτήματα της έρευνας.

Το Πρόεδρο της Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) κο Αντώνη Στελλιάτο για την συνεργασία και τον πολύτιμο χρόνο του απαντώντας στα ερωτήματα της έρευνας.

Τις σελίδες σε γνωστό κοινωνικό δίκτυο ‘Σκίππερ & Πληρώματα Τουριστικών Σκαφών’ , ‘Athens Yacht Crew’ , ‘Yachting Crew’ για την βοήθεια στην έρευνα

Κεφαλαίο 1 - Ελλάδα: Τουρισμός και Εκπαίδευση

1.1 Εισαγωγικές Έννοιες

Με τον όρο «**τουρισμός**» αποτυπώνεται η βραχυπρόθεσμη μετακίνηση των ανθρώπων σε άλλα μέρη εκτός του τόπου μόνιμης κατοικίας τους και εργασίας τους¹ καθώς και το σύνολο των σχέσεων και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται από την διαμονή αλλοδαπών σε έναν προορισμό αναπτύσσοντας ποικίλες σχέσεις και δημιουργώντας διαφορετικά και πολλαπλά γεγονότα (Λαγός : 2018).

Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιού και Τουρισμού (World Travel & Tourism Council) (WTTC:2015) αναφέρει ότι ο τουρισμός είναι η μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο με οικονομικές επιδράσεις που σκοπό έχουν την εξερεύνηση , την ψυχαγωγία και την εκμάθηση νέων αντικειμένων καθώς και την σύναψη εμπορικών και επαγγελματικών συμφωνιών (Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού - World Tourism Organization) (UNWTO: 1997). Οι μετακινήσεις των ατόμων , μεμονωμένες ή ομαδικές προσδιορίζουν την έννοια του τουρισμού και τις μορφές του όπως είναι οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού π.χ θαλάσσιος , συνεδριακός, οικολογικός , θρησκευτικός , εκπαιδευτικός, ιαματικός τουρισμός κ.α

Ο τουρισμός όταν αναπτύσσεται σωστά , αποτελεί μια οικονομική δραστηριότητα με σημαντικά οφέλη για την πλειοψηφία των χωρών που θεωρούνται τουριστικοί προορισμοί . Η συμβολή του στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών είναι πραγματικά σημαντική και μπορεί να δώσει σε αυτήν συναλλαγματικούς πόρους , ευκαιρίες απασχόλησης , ενίσχυση εισοδημάτων , αξιόλογες οικονομικές ροές (Ηγουμενάκης :2000) . Αφορά μια κοινωνική εκδήλωση της παγκόσμιας κοινότητας προσανατολισμένη στον άνθρωπο και με ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα (Διακομιχάλης : 2009) . Για την ελληνική οικονομία αποτελεί έναν βασικό πυλώνα ανάπτυξης και ευημερίας . Σημαντικό επίσης ρόλο στην ορθή και σωστή λειτουργία σε διάφορους τομείς της οικονομίας παίζει και η εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει τον τουριστικό κλάδο και προβάλλει το τουριστικό προϊόν .

¹Beaver A., 2003

Το «τουριστικό προϊόν» ως ένα σύνθετο προϊόν υλικών αγαθών , άυλων υπηρεσιών , φυσικών στοιχείων που καταναλώνονται ή χρησιμοποιούνται με ποικίλους βαθμούς από τους τουρίστες (Λαγός 2005:82) είναι το αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας συνδυασμών διαφόρων συντελεστών παραγωγής - κεφαλαίου, εργασίας και τουριστικών πόρων (Bull 2002:23-25). Η βασική του ιδιομορφία είναι ότι είναι αμετάθετο και οι τουρίστες πρέπει να το καταναλώσουν στον τόπο που παράγεται .

Το τουριστικό προϊόν χαρακτηρίζεται από ιδιαιτερότητες που επηρεάζουν τόσο την επιχειρηματική κρίση και όσο και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες. Οι ιδιαιτερότητες αυτές αφορούν τα προσφερόμενα τουριστικά αγαθά, την ελαστικότητα της ζήτησης, την εποχικότητα της ζήτησης, την αστάθεια, τον ανταγωνισμό, τα δίκτυα διανομής, το εξειδικευμένο προσωπικό και την επίδραση ανεξάρτητων εξωτερικών παραγόντων (Πετρέας 1991: 49-54).

Τα χαρακτηριστικά του ελληνικού τουριστικού προϊόντος αναφέρονται παρακάτω :

Το 'Ήλιος και Θάλασσα' είναι αυτό που παρουσιάζεται ως βασικό κίνητρο ενός ταξιδιού από κάποιον στην χώρα μας . Αυτό σημαίνει ότι το τουριστικό προϊόν δεν έχει καταφέρει να διαφοροποιηθεί ώστε να πραγματοποιηθεί επιμήκυνση στην περίοδο ζήτησής του αλλά παραμένει με βασικό χαρακτηριστικό τον παραθερισμό.

- Ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός είναι κατά κύριο λόγο χαμηλής συναλλαγματικής απόδοσης με χαμηλές τιμές στα τουριστικά πακέτα , παρουσιάζοντας υψηλή εποχικότητα και με άνθιση του κυρίως σε προορισμούς που δέχονται ναυλωμένες πτήσεις.
- Η έλλειψη βασικών υποδομών στις μεταφορές όπως αεροδρόμια , οδικό δίκτυο, λιμάνια, σταθμούς σιδηροδρόμων κ.λ.π..

Όλα τα παραπάνω μαζί με το συνεχόμενα μεταβαλλόμενο περιβάλλον του τουρισμού και των τουριστικών επιχειρήσεων απαιτεί την σύγχρονη διαχείριση των Ανθρώπινων Πόρων και χρήζει αναγκαία την ανάπτυξη και αξιοποίηση της τεχνολογίας με σκοπό την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μέσω της εκπαίδευσης εργαζομένων στην τουριστική βιομηχανία (e-Business Forum: 2006)

Αυτό δεν είναι κάτι που ενδιαφέρει μόνο τις επιχειρήσεις αλλά όσους δραστηριοποιούνται στις εκπαιδευτικές διαδικασίες που αφορούν στον τουρισμό . Είναι πολύ σημαντικό στην αναδιάρθρωση της ελληνικής παιδείας να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο εκσυγχρονισμό του περιεχομένου των τουριστικών σπουδών και της τουριστικής εκπαίδευσης .

Ο όρος «Εκπαίδευση» μπορεί να οριστεί ως η σκόπιμη, συνειδητή ή ασυνείδητη, ψυχολογική, κοινωνιολογική, επιστημονική και φιλοσοφική διαδικασία, που επιφέρει την ανάπτυξη του ατόμου στον μέγιστο βαθμό αλλά και στο μέγιστο ανάπτυξη της κοινωνίας με τέτοιο τρόπο ώστε και οι δύο να απολαμβάνουν τη μέγιστη ευτυχία και ευημερία. Εν συντομία, εκπαίδευση είναι η ανάπτυξη του ατόμου σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της κοινωνίας, της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος. Οι παραπάνω παρατηρήσεις αναδεικνύουν τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της εκπαίδευσης:

- Η εκπαίδευση είναι τόσο μονόπλευρη όσο και διπολική.
- Είναι μια συνεχής διαδικασία.
- Είναι γνώση ή εμπειρία.
- Είναι ανάπτυξη συγκεκριμένων πτυχών της ανθρώπινης προσωπικότητας ή μια αρμονική ολοκληρωμένη ανάπτυξη.
- Ευνοεί το καλό του ατόμου ή την ευημερία της κοινωνίας.
- Είναι μια φιλελεύθερη πειθαρχία ή ένα επαγγελματικό μάθημα.
- Είναι σταθεροποιητής της κοινωνικής τάξης, συντηρητής του πολιτισμού, όργανο αλλαγής και κοινωνική ανοικοδόμηση. Η λέξη προέρχεται από το αρχαίο ελληνικό ρήμα εκπαιδεύω που σημαίνει ανατρέφω από παιδική ηλικία, μορφώνω, διαπαιδαγωγώ.

Η επαγγελματική εκπαίδευση επίσης αφορά όλες εκείνες τις ενέργειες που ένα άτομο κατά την διάρκεια της ζωής του θα περάσει ώστε να εκπαιδευτεί μέσα από διάφορα περιβάλλοντα κατάρτισης και εκμάθησης με κεντρικό σκοπό την εκπαίδευση . Επαγγελματική εκπαίδευση μπορεί να θεωρηθεί το σύστημα εκπαίδευσης που θα προετοιμάσει ένα άτομο να αποκτήσει

προσόντα σχετικά με το επάγγελμα ή την απασχόληση του (Κορέλλας & Τσιάτρας : 1993)(Κωτσίκης : 1994).

Επίσης ο όρος κατάρτιση αναφέρεται ως η εξειδίκευση που καλύπτει τις τρέχουσες ανάγκες της αγοράς εργασίας. Η επαγγελματική κατάρτιση δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης ειδικών επαγγελματικών δεξιοτήτων και γνώσεων, οι οποίες ολοκληρώνουν την επαγγελματική επάρκεια του εκπαιδευόμενου (Κωτσίκης : 1994).

Η τουριστική εκπαίδευση λοιπόν είναι αδιαμφισβήτητα σημαντική για την ομαλή και κερφοφόρα λειτουργία του τουρισμού και του τουριστικού κλάδου . Οι χώρες που η οικονομία τους στηρίζεται αποκλειστικά ή κατα μεγάλο μέρος στον τουρισμό έχουν δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στην δημιουργία καταλλήλων υποδομών και συστημάτων εκπαίδευσης που αφορούν στον τουρισμό . Είναι πολύ βασικό να μπορεί να διατηρηθεί ένα τέτοιο εκπαιδευτικό σύστημα ώστε να μπορούν να παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στον τουρισμό μέσω σωστής εκπαίδευσης και κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται στον κλάδο .

Το τουριστικό προϊόν μιας χώρας συνδέεται άρρηκτα με το ανθρώπινο δυναμικό της με στόχο να παρέχει σωστές υπηρεσίες αλλά και εμπειρίες στους τουρίστες. Βασική προτεραιότητα της χώρας μας πρέπει να είναι η προώθηση και η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος ώστε να γίνουμε πιο ανταγωνιστικοί με άλλους παρόμοιους προορισμούς .

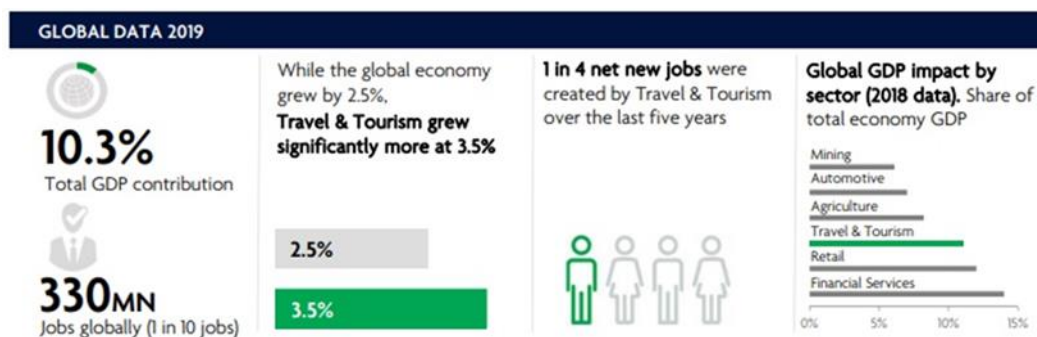
Για να πραγματοποιηθεί αυτό θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην εκπαίδευση και κατάρτιση των ατόμων που εμπλέκονται με τον τουρισμό , εμπλουτίζοντας και διευρύνοντας τις γνώσεις τους , τα προσόντα τους και τις δεξιότητές τους . Το ανθρώπινο δυναμικό του τουριστικού κλάδου αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι των ταξιδιωτικών εμπειριών των τουριστών .

1.2 Η σημασία του Τουρισμού για την Ελλάδα

Ο τουρισμός είναι μία από τις πιο κερδοφόρες βιομηχανίες παγκοσμίως. Είναι ταξίδι για ευχαρίστηση ή δουλειά. Πρόκειται για μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα με εκτεταμένες επιπτώσεις στην οικονομία, την απασχόληση, την ανάπτυξη. Επίσης, αποτελεί ένα ισχυρό όπλο στην καταπολέμηση της ανεργίας και της οικονομικής υποβάθμισης.

Για αρκετές δεκαετίες, ο τουρισμός παραμένει ένας από τους πιο γρήγορα αναπτυσσόμενους οικονομικούς τομείς στον κόσμο. Η κοινωνικοοικονομική πρόοδος έχει έλθει από την δυναμική που έχει παρουσιάσει όλα αυτά τα χρόνια ο κλάδος του τουρισμού ενώ συνδέεται στενά με την ανάπτυξη νέων τουριστικών προορισμών.

Δεν είναι τυχαίο ότι τα νούμερα του τουρισμού ξεπερνούν άλλους βασικούς κλάδους όπως οι εξαγωγές, το πετρέλαιο, η βιομηχανία τροφίμων ή αυτοκινήτων. Μέρος του διεθνούς εμπορίου αποτελεί και ο τουρισμός καθώς είναι κύρια πηγή εισοδήματος για πολλές αναπτυσσόμενες χώρες. Η αυξανόμενη διαφοροποίηση καθώς και ο ανταγωνισμός μεταξύ των προορισμών συμβάλλει στην ανάπτυξη αυτή με σημαντικά οικονομικά οφέλη και οφέλη απασχόλησης επιδρώντας σε πολλά και διαφορετικά μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού μιας χώρας. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO Tourism Highlights:2019), ο τουρισμός βρίσκεται στην 3η θέση εξαγωγικών κλάδων μετά τα χημικά και τα καύσιμα καθώς και τα προϊόντα της αυτοκινητοβιομηχανίας.



Source: Globaldata.com

Είναι σημαντικό να αναφερθούν οι παράγοντες οι οποίοι συντελεσαν στην αύξηση του Παγκόσμιου Τουρισμού όπως η ανάπτυξη της ψηφιακής τεχνολογίας, οι πτήσεις χαμηλού

κόστους (low cost carriers), οι βραχυχρόνιες μισθώσεις , η αύξηση των ταξιδιών από διάφορες τουριστικές αγορές όπως η Κίνα ,η Ινδία , η Ρωσία κλπ (Insete)

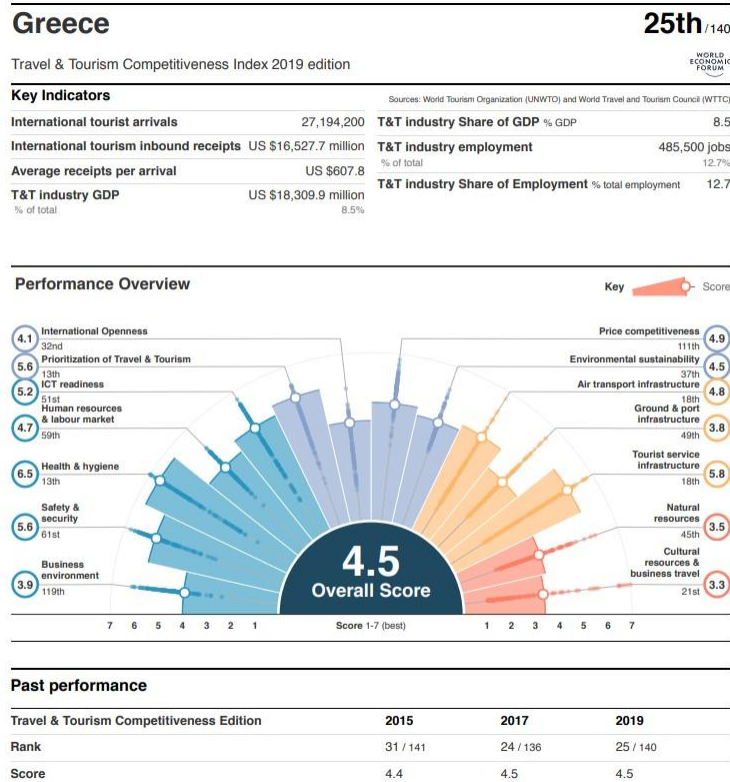
Τα ανεπτυγμένα κράτη έχουν οφεληθεί από την παγκόσμια εξάπλωση του τουρισμού καθώς τα οφέλη είναι πολλά ,όπως τα οικονομικά ή τα οφέλη απασχόλησης σε πολλούς συναφείς τομείς . Δεν είναι τυχαίο ότι χαρακτηριστικά όπως η ποιότητα και τα έσοδα του τουρισμού συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική ευημερία . Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμός αναφέρει ότι ο τουρισμός αντιπροσωπεύει το 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ και είναι υπεύθυνος για 1 στις 10 θέσεις εργασίας παγκοσμίως



Source: WTTC

Η Ελλάδα είναι ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός με σημαντική παρουσία στις διεθνείς τουριστικές αγορές . Δεν είναι τυχαία η θέση της μεταξύ των τριάντα πιο ανταγωνιστικών τουριστικών χωρών καθώς κατέχει την 25^η θέση (WEF, 2019). Το φυσικό περιβάλλον της , τα νησιά της ,το μεσογειακό κλίμα της , η πλούσια πολιτισμική παράδοση και ιστορία συνθέτουν

ένα δυνατό πλεονέκτημα προωθώντας το ελληνικό τουριστικό προϊόν και προσφέροντας ικανοποίηση και εμπειρίες στον τουρίστα – επισκέπτη (Κοκκώσης et al 2011:38)



Source: Weforum.org

Επιπλέον η επισκεψιμότητα των τουριστών στην Ελλάδα για το 2019 σε διεθνείς αφίξεις έφτασε τα 27 εκατομμύρια , νούμερο που είναι αξιοσημείωτο τόσο για την χώρα όσο και για την ελληνική οικονομία . (Κοκκώσης et al. 2011:38). Ο τουρισμός για την χώρα μας αποτελεί έναν από τους θεμελιώδεις πυλώνες της εθνικής οικονομίας .

1.3 Η σημασία της Τουριστικής Εκπαίδευσης

Ο κλάδος του τουρισμού για την χώρα μας αποτελεί έναν σημαντικό κλάδο της οικονομίας τόσο για την οικονομική ανάπτυξη όσο και για την απασχόληση καθώς αποτελεί την ‘βαρια βιομηχανία’ ή αλλιώς την ‘ατμομηχανή’ της ελληνικής οικονομίας .

Από το τέλος του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου παρατηρήθηκε μια αύξηση στις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στον τουρισμό. Οι χώρες αντιλήφθηκαν το πόσο σημαντικά είναι τα οικονομικά οφέλη για τον τουρισμό και αφοσιώθηκαν με επενδύσεις στην ανάπτυξη του . Βασικοί στόχοι ήταν η ενίσχυση της απασχόλησης και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου .

Σήμερα παρουσιάζεται έντονος ο ανταγωνιστικός χαρακτήρας μεταξύ των κρατών που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό και επιδιώκουν προσέλκυση τουριστών και αύξηση των εσόδων τους . Τα κράτη χαράζουν στρατηγικές αναπτυξης του τουρισμού μέσα από τους Δημόσιους φορείς τους σε τοπικό , περιφερειακό και εθνικό επίπεδο θέλωντας να προσεγγίσουν τις σύγχρονες τάσεις της τουριστικής αγοράς εκσυγχρονίζοντας τις υπηρεσίες και καλύπτοντας τις ανάγκες των ταξιδιωτών .

Ο ρόλος που διαδραματίζει ο συντελεστής παραγωγής ‘εργασία’ στον κλαδο της τουριστικής οικονομίας και ιδιαίτερα στην παραγωγή τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών , είναι πολύ σημαντικός αφού τα περιθώρια της μηχανοποίησης και αυτοματοποίησης του, στις περισσότερες περιπτώσεις είναι λίγο-πολύ περιορισμένα. Είναι συχνό φαινόμενο , οι περισσότερες αν όχι όλες ανεπτυγμένες τουριστικά χώρες , να αντιμετωπίζουν σοβαρή έλλειψη εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού σε διάφορες θέσεις εργασίας της τουριστικής βιομηχανίας . Είναι πολύ σημαντικό να κατανοηθεί ότι ο ανθρώπινος παράγοντας έχει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση της τουριστικής προσφοράς , τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά στην εργασία , επιδρώντας άμεσα στην παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών . Η παραγωγική διαδικασία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον ανθρώπινο παράγοντα ο οποίος δεν μπορεί να υποκατασταθεί από την σύγχρονη επιστήμη και τεχνολογία . (Ηγουμενάκης 2000:171)

Η παραγωγή τουριστικών προϊόντων με υψηλά ποιοτικά χαρακτηριστικά θα πρέπει να εστιάζει στην απασχόληση άρτια εκπαιδευμένου προσωπικού στον τουρισμό με έμφαση στην στοχευμένη κατάρτιση και εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού . Είναι καθοριστικής

σημασίας στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο περιεχόμενο και το επίπεδο των παρεχόμενων τουριστικών σπουδών. Ποιοτική τουριστική παραγωγή αποτελεί, χωρίς άλλο, συνάρτηση της ποιοτικής αναβάθμισης της τουριστικής εκπαίδευσης και ποιοτικά τουριστική εκπαίδευση αναβαθμίζει ποιοτικά την τουριστική προσφορά. (Ηγουμενάκης 2000: 172) Συνεπώς, για την παροχή εξειδικευμένων και ποιοτικών υπηρεσιών βασική προϋπόθεση αποτελεί η εκπαίδευση των εργαζομένων.

Η χώρα μας έχει μεγάλο αριθμό θελγέτρων και προσελκύει εκατομμύρια τουριστών. Στον 21^ο αιώνα η ποιοτική αναβάθμιση των τουριστικών υπηρεσιών είναι μονόδρομος καθώς οι τουρίστες έχουν αποκομίσει εμπειρίες από προηγούμενα ταξίδια και διαθέτουν πλέον συγκριτικά στοιχεία για να επιλέξουν και να αξιολογήσουν τον τουριστικό προορισμό που τελικά θα επισκεφθούν. Έχοντας συνειδητοποιήσει τα παραπάνω οι φορείς που εμπλέκονται στον τουρισμό πρέπει να βολιδοσκοπήσουν τις σύγχρονες τάσεις της τουριστικής αγοράς και το ποιές είναι οι ανάγκες των τουριστών μέσω της σωστής οργάνωσης ώστε να επιτευχθεί ο στόχος τους. Η τουριστική εκπαίδευση παίζει καθοριστικό ρόλο σε αυτήν την διαδικασία.

Αν θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ποιος είναι ο μεγαλύτερος εργοδότης σε παγκόσμιο επίπεδο θα λέγαμε ότι ο τουρισμός είναι αυτός που προσφέρει σημαντική ανάπτυξη στις οικονομίες των κρατών και τις επιχειρήσεις.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2019 το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού αναφέρει ότι οι εργαζόμενοι στον κλάδο του τουρισμού ανέρχονταν στο 10% περίπου της παγκόσμιας απασχόλησης δηλαδή 322.666.000 εργαζόμενοι.

Επίσης το WTTC έχει προβλέψει ότι θα υπάρχει μελλοντικά ακόμα πιο μεγάλη ζήτηση για ανθρώπινο δυναμικό και εργαζόμενους στον τουρισμό και αναφέρει ετήσια αύξηση της απασχόλησης κατά 2,5% μέχρι το 2028 με 413.556.000 απασχολούμενους, αντιπροσωπεύοντας το 11,6% της παγκόσμιας απασχόλησης.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2014 οι εργαζόμενοι του τουριστικού τομέα ανέρχονταν στους 12,3 εκατομμύρια, απασχολούμενους σε 2,3 εκατομμύρια τουριστικές επιχειρήσεις, δηλαδή στο 9,1% των συνολικά εργαζομένων της Ε.Ε. και το 21,5 % των απασχολούμενων στον τομέα των υπηρεσιών (Eurostat 2019).

Για να μπορέσουν να προσφερθούν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου από τις τουριστικές επιχειρήσεις , απαιτείται η ύπαρξη καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού με σκοπό την απόκτηση στρατηγικού πλεονεκτήματος έναντι του ανταγωνισμού . Από χαμηλές αμοιβές και εποχιακή απασχόληση χαρακτηρίζεται η εύρεση εργασίας χωρίς εξειδίκευση. Η επένδυση σε ανθρώπινο κεφάλαιο και οι συνεχείς μεταβαλλόμενες εξελίξεις δημιουργούν την ανάγκη ενός εκπαιδευτικού συστήματος ενίσχυσης της οικονομίας και της παραγωγικής ικανότητας μέσω κατάρτισης των εργαζομένων της. Οι κατάλληλα προετοιμασμένοι δυνητικοί εργαζόμενοι μπορούν να επιδείξουν δεξιότητες και προσόντα που αποκτήθηκαν μέσω ενός υψηλού επιπέδου εκπαιδευτικού συστήματος (Μοίρα et al.:2019).

Η ενίσχυση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την εκπαίδευση και κατάρτιση του προσωπικού μελλοντικών στελεχών και εργαζομένων στις τουριστικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις είναι επιτακτικό μέλημα για να αναβαθμιστεί η τουριστική εκπαίδευση .Ένα καλά εκπαιδευμένο και καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό σε μια επιχείρηση συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών και κατ' επέκταση στην αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος . Εξειδικευμένες γνώσεις και δεξιότητες πρέπει να αναπτύσσονται μέσα από μια οργανωμένη εκπαιδευτική διαδικασία που προσφέρουν τα εκπαιδευτικά συστήματα των χωρών .

Κεφάλαιο 2 - Η Τουριστική Εκπαίδευση στην Ελλάδα

2.1 Το Ελληνικό Εκπαιδευτικό Σύστημα

Ένα από τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών μιας χώρας είναι η Παιδεία, όπως ορίζεται από το Ελληνικό Σύνταγμα & τις Διεθνείς Συμβάσεις . Ένα κράτος θα πρέπει να μεριμνεί για την βελτίωση της παρεχόμενης Παιδείας δίνοντας ίσες ευκαιρίες σε όλους τους πολίτες να μορφωθούν ανεξάρτητα με την καταγωγή , τη θρησκεία, την οικονομική τους κατάσταση , τον τόπο διαμονής τους , την γλώσσα ή το φύλο τους . Η εκπαίδευση έχει ως αποστολή της την διαμόρφωση αξιών διαμορφώνοντας ελεύθερους πολίτες και δίνοντας τους τις απαραίτητες γνώσεις και δεξιότητες στην ζωή .

Τα εκπαιδευτικά συστήματα θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της εποχής να εμπλουτίζονται και να επαναπροσδιορίζονται όταν και όποτε κρίνεται αναγκαίο. Το σχολείο δημιουργεί εκείνο το παιδαγωγικό περιβάλλον ώστε να συμβάλλει στην ομαλή ένταξη των μαθητών – σπουδαστών στην επιστημονική η τεχνική κατάρτιση καθώς και στην εξέλιξη και ομαλή ένταξη τους στην τοπική και ευρύτερη κοινωνία . Η κατεύθυνση που θα πρέπει να δίνεται είναι στην διατήρηση της εθνικής ταυτότητας , στην πολιτιστική κληρονομιά και τον πολιτισμό, την αειφορία , την αλληλεγγύη αλλά να πλαισιώνεται και από πρακτικές όπως η ισοτιμία των φυλών , η πολιτική μόρφωση και η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση , η ευαισθητοποίηση σε ομάδες όπως τα ΑΜΕΑ, ο ψηφιακός αλφαριθμητισμός με σκοπό την απομάκρυνση και καταπολέμηση κάθε στοιχείου παθολογίας του κοινωνικού ιστού (esos.gr)

Το εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας μας είναι συγκεντρωτικό και σε αυτό μπορούν να φοιτήσουν υποχρεωτικά για 11 έτη δωρεάν οι πολίτες . Το Υπουργείο Παιδείας & Θρησκευμάτων λαμβάνει όλες τις σοβαρές και ουσιαστικές αποφάσεις θέτωντας στόχους και ασκώντας διοικητικά καθήκοντα με ευθύνη στο εκπαιδευτικό σύστημα σε όλους τους τομείς , τις υπηρεσίες και τις βαθμίδες . Καθορίζει τα εκπαιδευτικά προγράμματα και το περιεχόμενό τους , είναι υπεύθυνο για τον διορισμό εκπαιδευτικού προσωπικού και ελέγχει κάθε είδους χρηματοδότησης που αφορά στην εκπαίδευση (minedu.gov.gr)

Στα επίπεδα κατάρτισης δραστηριοποιούνται επίσης το Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων , το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και το Υπουργείο Διοικητικής

Μεταρρύθμισης, το Υπουργείο Υγείας στον τομέα του τουρισμού και του θερμαλιστικού τουρισμού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής στον θαλάσσιο τουρισμό και το Υπουργείο Τουρισμού σε επίπεδο τουριστικής κατάρτισης και στην παροχή ανώτερης εκπαίδευσης. Επίσης οι Περιφερειακές Διευθύνσεις Εκπαίδευσης είναι υπεύθυνες για την εποπτεία υλοποίησης της εθνικής εκπαιδευτικής πολιτικής. Επίσης η Πρωτοβάθμια και η Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση έχουν αναλάβει σε τοπικό επίπεδο την εποπτεία όλων των σχολείων των περιοχών που είναι υπό την ευθύνη τους, ενώ τα σχολεία είναι αυτά που φροντίζουν για την σωστή και ομαλή λειτουργία τους (Ευρωπαϊκό Δίκτυο: Ευρυδίκη 2019).

Η εκπαίδευση διακρίνεται σε τυπική, μη τυπική και την άτυπη μάθηση (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι) ενώ το εκπαιδευτικό σύστημα στη χώρα μας χωρίζεται σε τρία επίπεδα:

- Στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση που περιλαμβάνει τα Νηπιαγωγεία και τα Δημοτικά Σχολεία.

-Την Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση η οποία περιλαμβάνει 2 κύκλους σπουδών τριετούς διάρκειας. Το Γυμνάσιο και μετέπειτα την εγγραφή στα Γενικά Λύκεια και τα Επαγγελματικά Λύκεια . Τα Εσπερινά Γυμνάσια λειτουργούν παράλληλα με τα Ημερήσια . Ο δεύτερος κύκλος σπουδών στην Δευτεροβάθμια εκπαίδευση ξεκινάει με το Λύκειο το οποίο όμως δεν αποτελεί υποχρεωτικό πεδίο σπουδών . Η φοίτηση στα Λύκεια , τόσο τα Γενικά όσο και τα Επαγγελματικά (ΕΠΑΛ) , είναι τριετής . Στα Γενικά Λύκεια περιλαμβάνονται προγράμματα σπουδών με μαθήματα γενικής παιδείας ενώ στα Επαγγελματικά Λύκεια παρέχονται 2 κύκλοι σπουδών και η "τάξη μαθητείας". (Ευρωπαϊκό Δίκτυο: Ευρυδίκη 2020-2021).Υπάρχουν επίσης ΕΠΑΛ που εποπτεύονται από τα Υπουργεία Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Υγείας και Οικονομίας και Ανάπτυξης και παρέχουν επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση σε αντίστοιχες ειδικότητες αυτών των Υπουργείων. Επίσης ορισμένα Γενικά και Επαγγελματικά Λύκεια λειτουργούν και ως Εσπερινά με τετραετή φοίτηση. Επιπλέον στην Δευτεροβάθμια βαθμίδα εκπαίδευσης λειτουργούν οι Επαγγελματικές Σχολές (ΕΠΑΣ) Μαθητείας του ΟΑΕΔ διετούς παρακολούθησης. (Ευρωπαϊκό Δίκτυο: Ευρυδίκη 2020-2021).

- Η Ανώτατη Εκπαίδευση αποτελεί το τρίτο επίπεδο του Ελληνικού εκπαιδευτικού συστήματος . Προπτυχιακές σπουδές με διάρκεια 4 ετών , ενώ τα μεταπτυχιακά προγράμματα ένα με δύο έτη

και τα διδακτορικά τουλάχιστον 3 ημερολογιακά έτη. Η Τριτοβάθμια εκπαίδευση διακρίνεται σε Ανώτερες και Ανώτατες σχολές.

Η πολιτική δια βίου μάθησης στην χώρα μας περιλαμβάνεται στον σχεδιασμό ανάπτυξης εκπαιδευτικής γνώσης με απόκτηση πιστοποιητικών τα οποία είναι αναγνωρισμένα σε εθνικό επίπεδο μέσα από

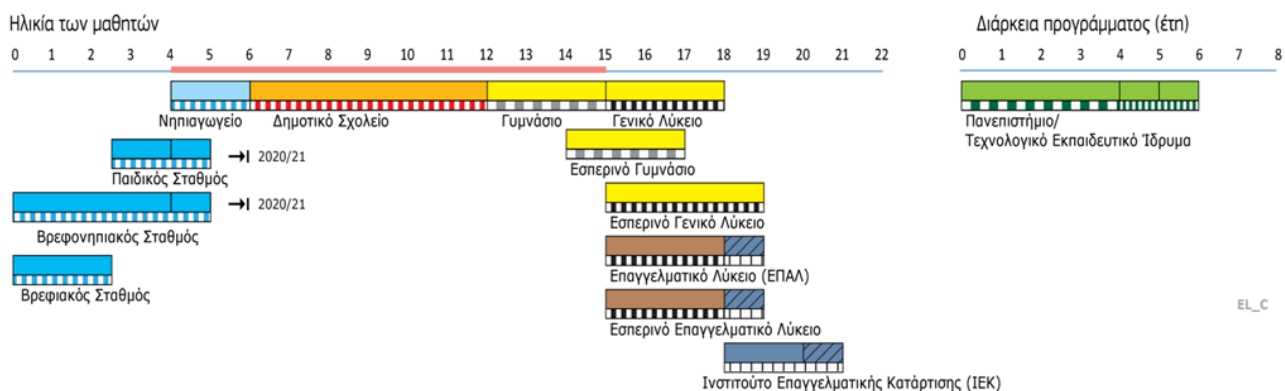
Τα Σχολεία Δεύτερης Ευκαιρίας (ΣΔΕ)

Τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΙΕΚ)

Τα Κέντρα Δια Βίου Μάθησης (ΚΔΒΜ)

Τα Κολλέγια. (Ευρωπαϊκό Δίκτυο: Ευρυδική 2020-2021)

Ελλάδα – 2020/21



(1) Το πρόγραμμα καταργείται σταδιακά μεταξύ 4 και 5 ετών από το 2020/21.

Σημειώσεις: Ο νόμος 4521/2018 καθιέρωσε το διετές υποχρεωτικό νηπιαγωγείο (προσχολικό) Η εφαρμογή του μέτρου εκτείνεται σε τριετή περίοδο από το 2018 έως το 2021. Το σχολικό έτος 2020/21 (τρίτο και τελευταίο έτος εφαρμογής του) προβλέπει την υποχρεωτική παρακολούθηση όλων των προσχολικών σε όλους τους δήμους της χώρας. Εν τω μεταξύ, για ένα χρόνο πέρυσι, οι Βρεφονηπιακοί σταθμοί και οι Παιδικοί σταθμοί θα συνεχίσουν να φιλοξενούν παιδιά ηλικίας έως 5 ετών.

- Προσχολική αγωγή και εκπαίδευση (για την οποία το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων δεν είναι αρμόδιο)
 - Προσχολική αγωγή και εκπαίδευση (για την οποία το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων είναι αρμόδιο)
 - Πρωτοβάθμια εκπαίδευση
 - Δευτεροβάθμια επαγγελματική εκπαίδευση
 - Μετα-δευτεροβάθμια μη τριτοβάθμια εκπαίδευση
 - Γενική δευτεροβάθμια εκπαίδευση
 - Τριτοβάθμια εκπαίδευση (πλήρους φοίτησης)
- Αντιστοιχία με τα επίπεδα ISCED 0 ISCED 1 ISCED 2 ISCED 3 ISCED 4 ISCED 5 ISCED 6 ISCED 7
- Πλήρους φοίτησης υποχρεωτική εκπαίδευση
 Μερικής φοίτησης υποχρεωτική εκπαίδευση
 Επιπλέον έτος
 Σπουδές στο εξωτερικό
 Συνδυασμός σχολείου και μαθημάτων στον χώρο εργασίας
 -/η/- Υποχρεωτική εργασιακή εμπειρία + διάρκεια
 Σταδιακή κατάργηση προγράμματος κατά τη διάρκεια του έτους

Source: Eurydice 2020/21

Η ανάπτυξη και προώθηση του τουρισμού προϋποθέτει μια οργανωμένη και σωστή τουριστική εκπαιδευτική πολιτική . Οι ανάγκες και οι απαιτήσεις του τουριστικού κλάδου ολόενα και μεγαλώνουν γι αυτό το λόγο είναι πολύ σημαντικό όσοι δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό να είναι σωστά εκπαιδευμένοι και ενημερωμένοι ώστε να μεγιστοποιείται η απόδοση στην παροχή τουριστικών υπηρεσιών στις τουριστικές επιχειρήσεις .

Η τουριστική εκπαίδευση θα πρέπει να καλύπτει τις ανάγκες της τουριστικής αγοράς και εν γένει του τουριστικού κλάδου προωθώντας και δημιουργώντας ανθρώπινο δυναμικό που θα είναι πιο αποδοτικό και καταρτισμένο έχοντας παράλληλα ως σκοπό την απόκτηση συγκεκριμένων προσόντων που θα συνδέεται με τον τουρισμό (Αθανασίου 2004 : 41)

Η εκπαίδευση στον τουρισμό στην χώρα μας είναι σε 3 επίπεδα σπουδών : δευτεροβάθμια, μεταδευτεροβάθμια και τριτοβάθμια . Ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής οικονομίας είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον τουριστικό κλάδο και για να μπορέσει να αναπτυχθεί είναι απαραίτητη η εκπαίδευση ικανών και εξειδικευμένων στελεχών στις τουριστικές επιχειρήσεις . Το ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα είναι υπεύθυνο για την παροχή υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης και κατάρτισης ώστε να υπάρχει κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό δημιουργώντας έτσι επαγγελματίες και στελέχη με εμπειρία στον τουριστικό κλάδο .

Για την δημιουργία ενός αποδοτικού ανθρώπινου δυναμικού στον τουρισμό είναι απαραίτητη προϋπόθεση η σύγχρονη τουριστική εκπαίδευση να συνδέσει με επιτυχία τις θεωρητικές με τις εμπειρικές γνώσεις και τα προσόντα των ατόμων που θα σχοληθούν στον κλάδο αυτό.

Βασικοί στόχοι στα προγράμματα σπουδών του τουρισμού είναι :

- η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών
- η σωστή και καλή εκπαίδευση προσωπικού το οποίο θα μπορεί να καλύψει τις ανάγκες σε όλες τις βαθμίδες ιεραρχίας στις τουριστικές επιχειρήσεις
- η αποδοτική συνεργασία μεταξύ εκπαιδευτικών κέντρων και τουριστικών επιχειρήσεων
- η προώθηση των εκπαιδευόμενων μέσω σωστής προετοιμασίας για επαγγελματική εξωστρέφεια σε χώρες της Ευρώπης βελτιώνοντας τις γλωσσικές τους δεξιότητες

-η προώθηση των αποφοίτων εκπαιδευόμενων στην αγορά εργασίας

-η ενίσχυση του τουριστικού φαινομένου και της τουριστικής βιομηχανίας μέσα από νέες τεχνολογίες και νέες τάσεις στον τουρισμό

-η ενίσχυση εκπαιδευτικών πολιτικών για την ανάπτυξη σωστού ανθρώπινου δυναμικού στον τουρισμό. Baum (1995:184-185)

Ο υψηλός ανταγωνισμός από άλλες τουριστικές χώρες όπως η Τουρκία, η Κροατία και η Κύπρος καθιστά απαραίτητο τον εκσυγχρονισμό και την αναθεώρηση του ελληνικού τουριστικού εκπαιδευτικού συστήματος . Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με σημαντικά πλεονεκτήματα , όπως το φυσικό της περιβάλλον , το κλίμα , η πολυνησία , η πολιτιστική και ιστορική της κληρονομιά , η παραδόσεις , τα ήθη και τα έθιμα , η μεσογειακή κουζίνα κ.α . Παρόλα αυτά η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών συνδέεται άρρηκτα με την παροχή υψηλού επιπέδου εκπαίδευσης . (traveldailynews.gr)



Source : Kikilia, 2020

2.2 Η Τουριστική Εκπαίδευση στην Ελλάδα

Η τουριστική εκπαίδευση στην Ελλάδα έχει δείξει σημαντικά επιπεδα εξέλιξης και ανάπτυξης με την πάροδο των χρόνων . Καθώς ο τουρισμός εξελίσσεται ραγδαία , οι απαιτήσεις για υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών γίνεται πιο επιτακτική . Σίγουρα η τουριστική εκπαίδευση χρήζει αναγκαίων μεταρρυθμίσεων καθώς μεταβάλλεται το τουριστικό περιβάλλον συμβαδίζοντας περισσότερο με τα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα.

Ξεκινώντας από την Δευτεροβάθμια εκπαίδευση οι ΕΠΑΣ (Επαγγελματικές Σχολές) και τα ΕΠΑΛ (Επαγγελματικά Λύκεια) δίνουν την δυνατότητα σπουδών με τουριστική κατεύθυνση . Οι σχολές αυτές λειτουργούν σε όλη την χώρα με ειδικότητες στις Ξενοδοχειακές και Επισιτιστικές Υπηρεσίες , την Ζαχαροπλαστική & την Μαγειρική Τέχνη . (traveldailynews.gr)

Συνεχίζοντας στην Μεταδευτεροβάθμια τουριστική εκπαίδευση οι Σχολές Ξεναγών και τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΙΕΚ) παρέχουν εκπαιδευτικά προγράμματα που θα οδηγήσουν στην δημιουργία ικανών στελεχών στον τομέα του τουρισμού . Ενδεικτικά ειδικότητες που αφορούν τα ΙΕΚ που ανήκουν στο υπουργείο Τουρισμού και βρίσκονται σε τουριστικές περιοχές όπως η Κέρκυρα , η Ρόδος , η Κρήτη , η Θεσσαλονίκη κ.α ,δίνοντας την ευκαιρία σε μεγάλο αριθμό σπουδαστών να συμμετέχουν στην τουριστική εκπαίδευση ακόμη και αν δε ζουν στα μεγάλα αστικά κέντρα, είναι :

- Τεχνικός Τουριστικών Μονάδων και Επιχειρήσεων Φιλοξενίας (Υπηρεσία υποδοχής - Υπηρεσία ορόφων - Εμπορευματογνωσία)
- Τεχνικός Μαγειρικής Τέχνης – Αρχιμάγειρας (chef)
- Τεχνικός Αρτοποιός - Ζαχαροπλαστικής
- Στέλεχος Διοίκησης και Οικονομίας στον τομέα του Τουρισμού
- Στέλεχος Λουτροθεραπείας/ Θαλασσοθεραπείας –SPA

Ο Ο.Τ.Ε.Κ επίσης λειτουργεί νέες ειδικότητες όπως : Ειδικός Θαλασσοθεραπείας , Ειδικός Λουτροθεραπείας , Συνοδός βουνού . Η φοίτηση είναι διάρκειας 5 εξαμήνων υποχρεωτική με

θεωρητική και εργαστηριακή κατάρτιση καθώς και πρακτική άσκηση απαραίτητη για την ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού κύκλου σπουδών η οποία πραγματοποιείται σε τουριστικές επιχειρήσεις (π.χ ξενοδοχεία , τουριστικά γραφεία, αεροπορικές εταιρείες , κρουαζιερόπλοια κ.α) .

Τα προγράμματα σπουδών με τουριστική κατεύθυνση οδηγούν σε απόκτηση BEK (Βεβαίωση Επαγγελματικής Κατάρτισης) με την οποία οι απόφοιτοι έχουν την δυνατότητα να δώσουν εξετάσεις πιστοποίησης στον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π) και να αποκτήσουν Δίπλωμα με επίπεδο σπουδών 5 (αρ. 25 του ν. 4186/2013 (Α΄ 193)(mintour.edu.gr)

Τα Ι.Ε.Κ. δημιουργήθηκαν με γνώμονα την επαγγελματική απασχόληση των αποφοίτων, οι οποίοι , αν δε θέλουν να συνεχίσουν περαιτέρω σπουδές σε Ανώτερες και Ανώτατες Σχολές, μπορούν να συνδεθούν απευθείας με την αγορά εργασίας

Επιπλέον σημαντικά προγράμματα σπουδών στον τουρισμό προσφέρουν οι δυο Ανώτερες σχολές Τουριστικής Εκπαίδευσης της Ρόδου (ΑΣΤΕΡ) & της Κρήτης (ΑΣΤΕΚ) οι οποίες λειτουργούν υπό την αιγίδα του Υπουργείου Τουρισμού προσφέροντας επαγγελματικές προοπτικές στους πτυχιούχους τους σε τομείς όπως : τουριστικά γραφεία, αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες , ξενοδοχειακές επιχειρήσεις , κρουαζιερόπλοια , κέντρα ψυχαγωγίας κ.α

Τέλος στην τριτοβάθμια εκπαίδευση στον τουρισμό οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ακολουθήσουν ανώτατες σπουδές οι οποίες παρέχονται μέσα από τα ΑΕΙ . Οι ανώτατες Σχολές Τουριστικής Εκπαίδευσης λειτουργούσαν σχετικά πρόσφατα μόνο στα Τ.Ε.Ι. Το 2017 ιδρύθηκαν δύο νέα τμήματα τουριστικών σπουδών, στο πανεπιστήμιο Πειραιά και στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου . Το 2018-19 λειτουργεί Τμήμα διοίκησης Τουρισμού στο νεοσύστατο Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής. (Κικίλια:2020)

Τα Τ.Ε.Ι. που λειτουργούσαν έως το 2019 και προσέφεραν τουριστικές σπουδές ήταν:

Το ΤΕΙ Θεσσαλονίκης

Το ΤΕΙ Λάρισας

Το ΤΕΙ Πατρών – ΤΕΙ Δυτικής Ελλάδας, και

Το ΤΕΙ Κρήτης.

Με τον νόμο 4589/19 και τον 4610/2019 (ΦΕΚ 13/Α/2019 & 70/Α/2019 αντίστοιχα) καταργούνται τα περιφερειακά ΤΕΙ και ενσωματώνονται στα πλησιέστερα περιφερειακά Πανεπιστήμια .

Κάποια από τα πανεπιστήμια που παρέχουν προπτυχιακές τουριστικές σπουδές είναι ένδεικτικά τα παρακάτω

Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Πανεπιστήμιο Πειραιά

Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής

Πανεπιστήμιο Πατρών

Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος

Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο

Ιόνιο Πανεπιστήμιο με τμήμα Τουρισμού

ΕΑΠ με τμήμα Διοίκηση Τουρισμού κ.α

Κεφάλαιο 3 - Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα

3.1 Έννοιες & Διακρίσεις του Θαλάσσιου Τουρισμού

Με τον όρο « Θαλάσσιος Τουρισμός» αποδίδεται η έννοια μιας ειδικής μορφής τουρισμού η οποία συνδέεται άμεσα με την θάλασσα και το θαλάσσιο στοιχείο (Λεκάκου-Τζανάτος,1998:2). Με τον όρο «Θαλάσσιος Τουρισμός» συμπεριλαμβάνεται κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με την θάλασσα και τις ακτές. Τα σκάφη αναψυχής και οι κρουαζιέρες είναι από τις βασικές δραστηριότητες που εμπεριέχονται στην έννοια του Θαλάσσιου Τουρισμού . Παρόλα αυτά υπάρχει και ένα εύρος δραστηριοτήτων που εμπεριέχονται στον θαλάσσιο τουρισμό όπως είναι το υποβρύχιο ψάρεμα, το θαλάσσιο σκι, το windsurfing, οι καταδύσεις αναψυχής , το κολύμπι, η περιήγηση σε θαλάσσια πάρκα κ.α

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός εμπερικλύει εκείνες τις δραστηριότητες αναψυχής οι οποίες συγκεντρώνονται κατα κύριο λόγο στο θαλάσσιο περιβάλλον και η κατανάλωση τους πραγματοποιείται από τον ταξιδιώτη μακριά από τον τόπο διαμονής του (Orams 1999:9) Επίσης μέσα απο τους ορισμούς του θαλάσσιου τουρισμού δίνεται έμφαση στις παράκτιες δραστηριότητες όπως οι περιηγήσεις για παρακολούθηση θαλάσσιων θηλαστικών π.χ φάλαινες , δελφίνια, φώκιες κ.α, θαλάσσιους περιπάτους , χρήση σκαφών για κρουαζιέρα και yachting .

Η ειδική μορφή του Θαλάσσιου Τουρισμού η οποία έχει ως κύριο χαρακτηριστικό την θάλασσα και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο θαλάσσιο στοιχείο αποτελεί ειδοποιός διαφορά σε συγκριση με τον οργανωμένο παραθεριστικό ή μαζικό τουρισμό καθώς και τις υπόλοιπες εναλλακτικές μορφές τουρισμού (ICAP, 2000:2)

Είναι μια σημαντική μορφή τουρισμού που η ανάπτυξη της προϋποθέτει την δημιουργία έργων υποδομής και ανωδομής . Τέτοια έργα αφορούν για παράδειγμα τις επενδύσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις που συμβάλλουν στον ασφαλή ελιμενισμό και ανεφοδιασμό των πλοίων και των σκαφών αναψυχής με σύγχρονο εξοπλισμό και με απώτερο σκοπό την ικανοποίηση απαιτήσεων τόσο των επιβαίνόντων όσο και των πληρωμάτων και των yachts (Διακομιχάλης 2009:43)

Οι λιμενικές υποδομές , όπως μαρίνες, λιμάνια , καταφύγια αλλά και τα μέσα της ναυτιλίας όπως πλοία , σκάφη και θαλάσσιοι πλόες , συγκροτούν ένα ολοκληρωμένο σύστημα του θαλάσσιου

τουρισμού το οποίο συμβάλει στην δημιουργία μιας ξεχωριστής εμπειρίας και αναψυχής των τουριστών που το επιλέγουν για τις διακοπές τους.

Η θαλάσσια περιήγηση προσφέρει στον τουρίστα περιηγητή δυνατότητα να βιώσει κατι μοναδικό μέσα από το θαλάσσιο περιβάλλον και αυτό γίνεται εφικτό μέσα από αυτήν την εναλλακτική μορφή τουρισμού .

Η οργανωμένη κρουαζιέρα που πραγματοποιείται είτε με κρουαζιερόπλοιο είτε με τουριστικό επαγγελματικό πλοίο ή αναψυχής , θαλαμηγό ή όχι , με πλήρωμα ή χωρίς (bareboat) , ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο αποτελούν μερικά από τα κριτήρια διαφοροποίησης δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο τουρισμό τόσο στην χώρα μας όσο και παγκοσμίως . Έτσι λοιπόν Κρουαζιεροπλοία και Yachting (π.χ με ολική μίσθωση επαγγελματικού σκάφους) αφορούν τις δυο κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (ICAP 2000:2)

Ο τουρίστας θα περάσει το μεγαλύτερο μέρος και χρόνο των διακοπών του «εν πλω» έχοντας ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας το σκάφος το οποίο προσφέρει συγκεκριμένο πρόγραμμα θαλάσσιων περιηγήσεων και δραστηριοτήτων.

Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση και η Κρουαζιέρα θεωρούνται κύρια προϊόντα της οργανωμένης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού διεθνώς (Miller et al. 1991: 80-99).

3.2 Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην χώρα μας

Η χώρα μας αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης τουριστών σε παγκόσμιο επίπεδο . Τα ποιοτικά της χαρακτηριστικά όπως το μεσογειακό κλίμα , οι θάλασσες και η πολυνησία , οι καλές καιρικές συνθήκες με τα μεγάλα ποσοστά ηλιοφάνειας, τα ποικιλόμορφα τοπία κ.α την καθιστούν έναν μοναδικό προορισμό για διακοπές τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα . Δεν είναι τυχαίο ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα και ειδικότερα οι υπηρεσίες ενοικίασης σκαφών αναψυχής .

Τα νησιά μας αποτελούν διεθνώς ασφαλείς προορισμούς για διαμονή , διασκέδαση αλλά και ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που συνδέονται κυρίως με τον τουρισμό. Επιπλέον , οι καλές κλιματολογικές συνθήκες βοηθούν την ανάπτυξη υποδομών στον θαλάσσιο τουρισμό αντάξιων ανταγωνιστικών χωρών που έχουν σημαντική προϊστορία και εμπειρία στον τομέα αυτόν .(Γεωργιάδης 2005: 1)

Τα κύρια προϊόντα Θαλάσσιου Τουρισμού είναι η Κρουαζιερα, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση καθώς και η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία.

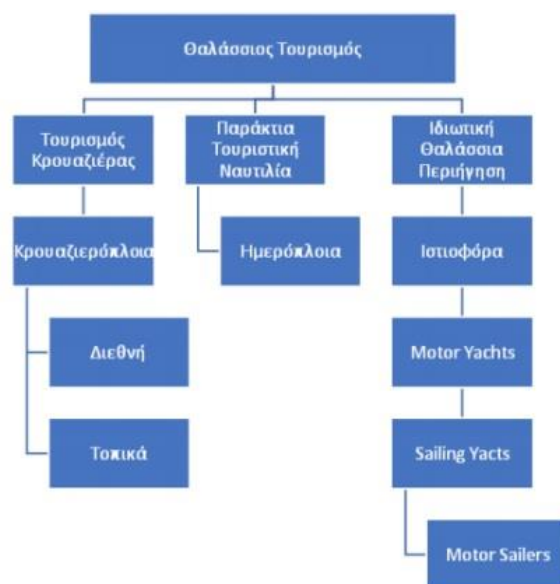
Τα ταξίδια εν πλω που προσφέρονται στην κρουαζιέρα εντάσσονται στο σύνολο τους στην διεθνή κρουαζιέρα και συγκεκριμένα στην κρουαζιέρα της Μεσογείου. Υπάρχουν πολυάριθμα προγράμματα στις κρουαζιέρες που κύριο προορισμό έχουν τα ελληνικά λιμάνια και συμπληρωματικά προορισμούς στα λιμάνια γειτονικών χωρών όπως της Τουρκίας , της Αιγύπτου, της Κύπρου , της Ιταλίας . Βέβαια υπάρχουν και προγράμματα στα οποία η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό για όσους δεν επιθυμούν να ταξιδέψουν έξω από τα θαλάσσια σύνορα της χώρας μας (Διακομιχάλης 2009:49).

Το γιώτινγκ είναι εξαιρετικά δημοφιλές τα τελευταία χρόνια τόσο στους Έλληνες όσο και σε αλλοδαπούς τουρίστες με μια συνεχή ανοδική πορεία. Το δίκτυο μαρινών και καταφυγίων τουριστικών σκαφών που υπάρχει παρέχει πληθώρα επιλογών για θαλάσσιες περιηγήσεις προσφέροντας στον επισκέπτη απολαυστικές θαλάσσιες διαδρομές , γνωριμία με πολλές περιοχές τόσο της νησιωτικής όσο και της ηπειρωτικής Ελλάδας . Η Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση στην Ελλάδα , για την οποία θα αναφερθούμε και παρακάτω , πραγματοποιείται με

επανδρωμένα σκάφη αναψυχής (motor yachts κλπ) ή με ιστιοφόρα που συνήθως ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα . (Διακομιχάλης 2009:50)

Επίσης τα Ημερόπλοια προσφέρουν Ημερήσιες Κρουαζιέρες από ηπειρωτικά ή νησιωτικά λιμάνια σε παράκτιους ή νησιωτικούς προορισμούς , στο πλαίσιο των προγραμματισμένων ημερήσιων θαλάσσιων εκδρομών .

Στο σχήμα παρακάτω παρουσιάζεται συνοπτικά το σύνολο της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού στην χώρα μας .



Source : Διακομιχάλης (2006^α:32)

Η ‘Συνθετική Μελέτη για τον Ναυτικό Τουρισμό’ που πραγματοποιήθηκε και δημοσιεύτηκε τον Οκτώβριο του 2019 στον ΣΕΤΕ παρουσιάζει την άμεση οικονομική επίδραση από τους τομείς του yachting , της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας με ποσά €2.280 εκατ ή 1,3% του ΑΕΠ με άμεση απασχόληση 22.500 θέσεις εργασίας από τις οποίες οι 11.500 στο yachting , οι 5.000 στην κρουαζιέρα και οι 6.000 στην ακτοπλοΐα. Ο συνολικός αντικτυπος στην ελληνική οικονομία εκτιμάται από € 5 εως € 6 δις , αντιπροσωπεύοντας το 2,9% - 3,5% του ΑΕΠ (tovima.gr)

Στην συγκεκριμένη μελέτη αναφέρεται ότι η Τράπεζα της Ελλάδος για το 2015 είχε συνολικές δαπάνες τουριστών για την κρουαζιέρα € 503 εκατ. μη συμπεριλαμβανομένων δαπανών αεροπορικής μετάβασης για τους ταξιδιώτες που συμμετέχουν σε μια κρουαζιέρα που ξεκινά από την Ελλάδα ή ολοκληρώνεται σε αυτή. Από αυτό συμπεραίνουμε πως ο τομέας του yachting επηρεάζει την ευρύτερη οικονομία των περιοχών που επισκέπτονται οι τουρίστες, όχι μόνο των σημείων επιβίβασης/αποβίβασης αλλά και των προορισμών που επισκέπτονται στη διάρκεια κάθε κρουαζιέρας.

Μια χώρα όπως η Ελλάδα ,όπου η σεζόν έχει αμβλυνθεί στο συγκεκριμένο τομέα, φτάνοντας τουλάχιστον τους 6 μήνες διάρκεια, η επένδυση σε σκάφος είναι μία από τις ίσως πιο κερδοφόρες στη χώρα μας. Η Ελλάδα με τα 6.000 νησιά και βραχονησίδες κατατάσσεται στους 3 πιο περιζήτητους προορισμούς στη Μεσόγειο, με πληθώρα ιστιοπλόων να επιστρέφουν κάθε χρονιά για να εξερευνήσουν νέους προορισμούς.(tonima.gr)

3.3 Τα Χαρακτηριστικά του Κλάδου

Σκοπός και στόχος αυτής της εναλλακτικής μορφής τουρισμού είναι να αναπτυχθούν δραστηριότητες που ως πεδίο αναφοράς έχουν το θαλάσσιο στοιχείο από επιχειρήσεις με εξειδικευμένες υπηρεσίες και σκαφη . Είναι ένας συνδυασμός δραστηριοτήτων τόσο στην θάλασσα ός και στην ακτογραμμή με σκοπό τις διακοπές αναψυχής , την άθληση , την περιήγηση πολιτιστικού χαρακτήρα σε συνδυασμό πάντα με το στοιχείο της θάλασσας . Συνήθως η οργάνωση και η διαχείριση ενός τέτοιου ταξιδιού πραγματοποιείται από τον ίδιο καταναλωτή , δηλ. τον τουρίστα, ή από τους οργανωτές ταξιδιών όπως είναι τα ταξιδιωτικά γραφεία. (Κοκκώσης et al. 2011:305)

Όσες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στον θαλάσσιο τουρισμό παρουσιάζουν τα εξής χαρακτηριστικά :

1. Βασικό προϊόν είναι η παροχή υπηρεσιών αναψυχής
2. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται δεν δύναται να αποθηκευτούν για να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον αλλά ούτε και μπορούν να μεταβιβαστούν . Ο τουρίστας λαμβάνει την υπηρεσία την στιγμή που δίνεται με αποτέλεσμα να μην υπάρχει χρόνος για να διορθωθεί ή να βελτιωθεί .
3. Είναι εταιρείες εντάσεως παγίου και είναι απαραίτητη η επένδυση σε κεφάλαια
4. Είναι απαραίτητος ο έλεγχος της πολιτείας.

Οι αγορές τόσο της Κρουαζιέρας όσο και της Ιστιοπλοΐας είναι σχετικά παρόμοιες με την Ακτοπλοΐα και θα πρέπει να αναλυθούν οι παρακάτω μεταβλητές:

1. Οι εταιρείες που εντάσσονται στις δραστηριότητες
2. Τα καταναλωτικά προϊόντα της Κρουαζιέρας και της Ιστιοπλοΐας
3. Τα προϊόντα και η ομοιογένεια τους που προσφέρονται και καταναλώνονται
4. Η κινητικότητα αυτών των επιχειρήσεων
5. Η διαιρετότητα συντελεστών παραγωγής που έχουν χρησιμοποιηθεί
6. Η εμπειρία , οι γνώσεις και οι ικανότητες όσων δραστηριοποιούνται στον κλάδο προβλέποντας τις εξελίξεις των αγορών

7. Τα θεσμικά αλλά και οικονομικά εμπόδια νέων επιχειρήσεων και καταναλωτών και το μέγεθος τους
8. Οι συνθήκες παραγωγής των προϊόντων καθώς και το κόστος τους (Διακομιχάλης 2009:56-57)

Τα εμπόδια εισόδου των εταιρειών σε μια αγορά χωρίζονται σε δύο κατηγορίες , είναι τα οικονομικά και τα θεσμικά εμπόδια

Όσον αφορά τα **οικονομικά εμπόδια** είναι :

1. Τα απαιτούμενα κεφάλαια : Το κόστος ενός σύγχρονου πλοίου ή σκάφους σίγουρα απαιτεί την ύπαρξη κεφαλαίων για πραγματοποίηση της όποιας επιχειρηματικής επένδυσης
2. Οι οικονομίες κλίμακας
Σε μια επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον θαλάσσιο τουρισμο παρατηρούμε τις ακόλουθες κατηγορίες οικονομιών κλίμακας :
 - α) Όσο αυξάνεται ο συνολικός χρόνος εκμετάλλευσης - ναύλωσης ενός σκάφους τόσο μειώνεται το κόστος ανά καταναλωτή – τουρίστα
 - β) Όσο αυξάνεται η χρονική διάρκεια την μίσθωσης ενός σκάφους συνδυαστικά με την μείωση του αριθμού των ναυλώσεων μειώνονται τα διοικητικά έξοδα ανά καταναλωτή (μείωση του off-hire χρόνου)
3. Διαφορές κόστους : Το κόστος παραγωγής τόσο της Κρουαζιέρας όσο και της Ιστιοπλοΐας παρουσιάζει (Λεκάκου 1994:227) :
 - α) Μεγάλο και αμετάκλητο αρχικό κόστος
 - β) Υψηλό σταθερό κόστος και χαμηλό μεταβλητό κόστος σαν ποσοστά του συνολικού κόστους
 - γ) Σταθερό οριακό κόστος
 - δ) Παρουσία κοινού και συνδεδεμένου κόστους

4. Η Διαφοροποίηση του προϊόντος (π.χ νέες τοπικές αγορές, βελτιωμένη ποιότητα υπηρεσίας) που μπορεί να δημιουργήσει μονοπωλιακή αγορά με κέρδος και αυτό να λειτουργήσει θετικά ως προς την βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας. Μια νέα επιχείρηση που θα μπει στην αγορά είναι δυνατόν να ανταγωνιστεί την ήδη υπάρχουσα επιχείρηση με εκσυγχρονισμένο εξοπλισμό , βελτίωση στις ταχύτητες και την ασφάλεια .Τόσο στην αγορά της Μεσογείου όσο και στις Ελληνικές Θάλασσες το χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι «ήλιος και θάλασσα» με βασική επιδίωξη την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και ανταγωνιστικών τιμών . (Διακομιχάλης 2009:58-59)

Προχωρώντας με τα θεσμικά εμπόδια τα οποία τίθενται από το κράτος πρέπει να αναφέρουμε ότι συνήθως είναι πιο απόλυτα σε σχέση με τα οικονομικά εμπόδια που μπορούν να ξεπεραστούν . Η Πολιτεία μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και αφενός και του Υπουργείου Τουρισμού ρυθμίζει όλα τα βασικά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνουν (Λεκάκου 1994:199) :

1. Καταγραφές και αναφορές
2. Επιθεωρήσεις επιχειρήσεων
3. Νομοθετήματα &
4. Αποφάσεις δικαστηρίων

Όσον αφορά στην τουριστική αγορά, η τουριστική ζήτηση στο Αιγαίο και το Ιόνιο ανταποκρίνεται στα γενικά χαρακτηριστικά της χωρών της Μεσογείου , τα οποία χαρακτηρίζονται από (Λεκάκου , Τζαννάτος 1998α: 11-12):

τη μεγάλη συγκέντρωση των παράκτιων τουριστικών δραστηριοτήτων

την εποχικότητα της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος

την υπέρμετρη συγκέντρωση του τουρισμού σε 4 Ευρωπαϊκές Μεσογειακές χώρες (Ισπανία, Γαλλία , Ιταλία, Ελλάδα) και την έντονη αύξηση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων .

3.4 Η Τουριστική Προσφορά

Ο θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται από αυτονομία και εξειδίκευση στον τρόπο με τον οποίο λειτουργεί απαιτώντας ιδιαίτερες και οικονομικά δαπανηρές υποδομές και υπηρεσίες. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ως πολύ «κακή πρακτική» η καθιέρωση των πακέτων διακοπών «All Inclusive», τα οποία ουσιαστικά δεν αφήνουν κέρδη από υψηλές καταναλώσεις στα λιμάνια προσέγγισης του προορισμού, οι οποίες θα μπορούσαν να προκύψουν από την συμμετοχή των επιβατών σε δραστηριότητες εκτός του «τουριστικού πακέτου», όπως εκδρομές, τοπική γαστρονομία, επισκέψεις σε μουσεία, ξεναγήσεις, τοπικά φεστιβάλ κ.ο.κ (Μυλωνοπουλος Δ. Και Μοίρα Π. 2005:92-93)

Ως πόλος έλξης του θαλάσσιου τουρισμού θα πρέπει να αναφερθεί και η θαλάσσια μορφολογία που έχει η χώρα μας. Πιο συγκεκριμένα η θαλάσσια επιφάνεια στην χώρα μας καλύπτει 475.000 τ.χλμ με ακτές 15.000 χλμ. Η πολυνησία επίσης στην χώρα μας καθώς υπάρχει η ιδανική γεωγραφική κατανομή νησιών αλλά και η νησιωτική συγκρότηση με μικρές αποστάσεις μεταξύ των νησιών. Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα διαθέτει πάνω από 4.000 νησιά και βραχονησίδες με 15.000 χλμ ακτές, καθώς και 1.600 λιμενίσκους και όρμους. Οι καιρικές συνθήκες είναι εξαιρετικά καλές με χρονική διάρκεια μέσα στον χρόνο, με ηλιοφάνεια τις περισσότερες ημέρες του χρόνου και καθαρές θάλασσες σε ένα ποσοστό κάτι μεγαλύτερο από 95%.

Η χώρα μας έχει να επιδείξει ένα ενδιαφέρον φυσικό περιβάλλον και ένα ιδιαίτερο φυσικό τοπίο με σημαντικά ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία και μια ποικιλία ενός αρχιτεκτονικού χαρακτήρα και πολιτιστικής κουλτούρας.

Επιπλέον είναι σημαντικό να αναφερθούμε στις ευνοϊκές συνθήκες για θαλάσσιους πλόες καθώς οι ελληνικές θάλασσες είναι κατά ένα μεγάλο ποσοστό ασφαλής από ναυτικούς κινδύνους, οι αποστάσεις μεταξύ των στεριών μικρές ενώ παρουσιάζεται και ιδιαίτερη θετική εικόνα στις εντάσεις των ανέμων και τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος και της θάλασσας. Επίσης χαρακτηριστική είναι και η ναυτική παράδοση με μια διαδρομή από τα αρχαία χρόνια συνδυάζοντας την ελληνική φιλοξενία και κουλτούρα ενώ σε μεγάλο βαθμό το πλήθος των

επαγγελματικών σκαφών είναι μοντέρνα και με ποικιλία κατηγοριών , με δυνατότητα να καλύψουν και τον πιο απαιτητικό πελάτη . (Κοκώσης et al. 2011:315-316)

Όσον αφορά τις υπηρεσίες , τις υποδομές και την πρόσβαση πρέπει να αναφερθεί ότι γίνεται χρήση των υποδομών του μαζικού τουρισμού καθώς και χρήση ειδικών υποδομών που υποστηρίζουν τα παρακάτω :

-Μαρίνες . Είναι λιμάνια που έχουν κατασκευαστεί για τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής . Μια μαρίνα πρέπει να βρίσκεται κοντά σε αστικό κέντρο με προτίμηση ενός διεθνούς αεροδρομίου σε κοντινή απόσταση, για την εύκολη άφιξη και αναχώρηση των αλλοδαπών ιδιοκτητών αλλά και τουριστών τόσο για την παραλαβή των σκαφών (π.χ από φύλαξη ή ενοικίαση) ώστε να περάσουν τις διακοπές τους . Ο χαρακτήρας του αστικού κέντρου, το φυσικό περιβάλλον και τα πολιτιστικά ενδιαφέροντα της περιοχής είναι πρόσθετα κριτήρια επιλογής μιας θέσης για μαρίνα. Οι μαρίνες μπορούν να δεχτούν σημαντικό αριθμό σκαφών (π.χ 500-1500) έχοντας θέσεις που είναι συγκεκριμένες με σταθερές ή πλωτές βάσεις ώστε να μπορούν να εξυπηρετηθούν διάφοροι τυποι σκαφών ενώ παρέχονται υπηρεσίες όπως παροχές νερού και ηλεκτρικού και κάποιες φορές τηλεφώνου και τηλεόρασης . Οι οργανωμένες μαρίνες παρέχουν υπηρεσίες όπως :φύλαξη σκαφών, εσωτερικό καθαρισμό (valet service) , υπαίθριες θέσεις στάθμευσης των σκαφών την περίοδο του χειμώνα . Επιπλέον υπάρχει σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων, λιπαντικών και νερού, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη για επισκευές , συντήρηση και κάποιες φορές κατασκευή σκαφών. Επιπλέον δημιουργούνται κέντρα υποδοχής και εξυπηρέτησης τόσο για τους ιδιοκτήτες όσο και για τους επισκέπτες , εμπορικό και διοικητικό κέντρο , τελωνείο , λιμεναρχείο , parking αυτοκινήτων , καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, τουαλέτες , ντους , καταστήματα κλπ.

-Καταφύγια τα οποία είναι καθορισμένοι όρμοι ή άλλα σημεία που παρέχουν προστασία σε μικρά σκάφη σε περιπτώσεις κακών καιρικών συνθηκών . Προϋποθέτουν ασήμαντα έργα ή και κανένα έργο , απλώς κάποια σήμανση (τσαμαδούρα ή σαφές σημείο αναγνώρισης)

Είναι επίσης σημαντικό να υπάρχουν επισκευαστικοί χώροι, καταστήματα ναυτικού εξοπλισμού και άλλων ειδών, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης , ειδικά σημεία συλλογής απορριμάτων και

αναρρόφηση λυμάτων και πλοούμων μέσω , εγκαταστάσεις υγιεινής , καταστήματα – αναψυκτήρια , εστιατόρια , ντουζ και αποδυτήρια (Κοκώσης et al. 2011:313-314)

Ειδικά για τον τουρισμό γιωτινγκ ισχύουν τα ακόλουθα :

- Υπηρεσίες , υποδομές , πρόσβαση :

Κατασκευή μαρίνας που αποτελεί χώρο φύλαξης και ασφαλούς παραμονής σκαφών αναψυχής , αλλά ταυτόχρονα παρέχει και άλλες υποδομές και υπηρεσίες

-Χώροι και άλλες εγκαταστάσεις όπως γραφεία αντιπροσώπων, πρώτες βοήθειες , χώρους στάθμευσης, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος , σούπερ μάρκετ , εστιατόρια, λουτρά και τουαλέτες κ.α.

- Χώροι αποθήκευσης ανταλλακτικών, πανιών , υλικών εξοπλισμού σκαφών

- Χώροι και εξοπλισμός συντήρησης και επισκευής σκαφών όπως βάσεις σκαφών , γερανοί, χώροι συνεργειών

-Προσωπικό και εξοπλισμό για την συντήρηση της μαρίνας

-Ανταλλακτικά και άλλα εφόδια

-Τροφοδοσία και υπηρεσίες επισιτισμού

-Βελτίωση ή κατασκευή νέων αεροδρομίων ώστε να πραγματοποιείται πιο γρήγορα η πρόσβαση των τουριστών στις μαρίνες και τα σκαφη

-Εύκολη μετακίνηση επιβατών και πληρωμάτων (Κοκώσης et al. 2011:216-217)

3.5 Η Τουριστική Ζήτηση

Τέτοιες μορφές εναλλακτικού τουρισμού , όπως είναι ο θαλάσσιος τουρισμός , είναι σημαντικός οικονομικός πόρος για τις χώρες που δραστηριοποιούνται σε αυτόν . Πιο συγκεκριμένα η τουριστική ζήτηση αναφέρεται ως εξής :

Ο θαλάσσιος τουρισμός, όσον αφορά την χωρική διάσταση, αναπτύσσεται κυρίως σε περιοχές παραθαλάσσιες και νησιωτικές . Χαρακτηριστικά παραδείγματα ακτών που έχουν έναν σημαντικό αριθμό επισκεπτών είναι η Copacabana στην Βραζιλία, το Μiami στις ΗΠΑ, το Waikiki στην Χαβάη, η Ριβιέρα στην Γαλλία και το Ακαπούλκο στο Μεξικό . Αποτελεί θερινό τουρισμό μιας και η διάρκεια του είναι από τον Απρίλιο έως και τον Οκτώβριο στο Β. Ημισφαίριο και από τον Οκτώβριο έως τον Απριλίου για το Ν. Ημισφαίριο και ετησίως για τις χώρες του Ισημερινού . Είναι μια εναλλακτική μορφή τουρισμού που αφορά όλες τις ηλικιακές ομάδες και όλα τα κοινωνικά στρώματα , ενώ υπάρχουν κάποιες μορφές του (π.χ γιωτινγκ , τύποι κρουαζιέρας κ.α) που προσανατολίζονται σε ειδικές ομάδες καταναλωτών που διακρίνονται για το μορφωτικό επίπεδο , τις οικολογικές τους ευαισθησίες , αλλά κυρίως για την οικονομική τους επιφάνεια (Μυλωνόπουλος Δ. Και Μοίρα Π., 2005:162). Όσον αφορά στις τουριστικές δαπάνες που πραγματοποιούνται , σχετίζονται άμεσα με το είδος των δραστηριοτήτων που θα επιλέξει ο τουρίστας . Κάποιες από αυτές είναι δαπανηρές και άλλες παρουσιάζονται πιο οικονομικές . Το πακέτο διακοπών ή αλλιώς το τουριστικό πακέτο περιλαμβάνει συνήθως την διαμονή ,την διατροφή , την μεταφορά – transfer καθώς και άλλες δραστηριότητες που σχετίζονται ή όχι με την θάλασσα .(Κοκώσης et al. 2011:318-319)

Όσον αφορά τον τουρισμό γιώτινγκ και ιστιοπλοΐα, οι ταξιδιώτες έχουν την δυνατότητα να επισκεφθούν νησιά και να εξερευνήσουν απομακρυσμένα τοπία και παραλίες , χωρίς να πρέπει να μετακινηθούν πολύ , χρησιμοποιώντας ένα ιστιοπλοϊκό ή μηχανοκίνητο σκάφος και να έχουν ελευθερία κίνησης . Τα ελληνικά νησιά αποτελούν ιδανικούς προορισμούς για τουρισμό γιωτινγκ και ιστιοπλοΐας με μεγαλύτερο η μικρότερο βαθμό δυσκολίας . Συνήθως τα ταξίδια με γιωτ είναι διάρκειας μια ημέρας η περισσότερο , σε διάφορα μέρη του κόσμου . Σε αυτά συμμετέχουν 4-6 άτομα ενώ σε μεγαλύτερα σκάφη υπάρχει η δυνατότητα περισσότερων επιβατών . Η ναύλωση ενός γιωτ είναι τα τελευταία χρόνια ένας προσιτός τρόπος διακοπών για άτομα με μεσαία εισοδήματα , οι οποίοι επιθυμούν να επισκεφθούν πανέμορφα νησιά και να

ανακαλύψουν γαλαζοπράσινες παραλίες , χωρίς να πρέπει να δαπανήσουν μεγάλο χρονικό διαστημα μέχρι να φτάσουν εκεί . Η αγορά –στόχος αφορά συνήθως άτομα νέα που αγαπούν και αναζητούν την περιπέτεια (Sea Adventure Holidays²) . Τα άτομα που συμμετέχουν σε ένα τέτοιο τουριστικό ταξίδι διαφοροποιούν και τα μέγεθος του γιωτ που θα ναυλωθεί και θα χρησιμοποιηθεί. Τα σκάφη αναψυχής λειτουργούν για τους επιβαίνοντες τόσο ως μεταφορικά μέσα όσο και ως καταλύματα . Το κόστος της ναύλωσης περιλαμβάνει λινά όπως πετσέτες , σεντόνια, μαξιλάρια, κουβέρτες , μαξιλαροθήκες , την ασφάλεια του σκάφους ,μπουκαλα υγραέριου κουζίνας εαν χρειάζεται , μικρή εξωλέμβια μηχανή για φουσκωτό , GPS, μαγειρικά σκεύη , συσκευές και σερβίτσια με τον απαραίτητο εξοπλισμό κουζίνας κ.α (Διακομιχάλης 2009 :156-157) .

² Πρόκειται για μια μορφή θαλασινών διακοπών η οποία έχει τα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας με προκαθορισμένη διαδρομή και περιήγησης με θαλαμηγό σκάφος και την επιλογή πλεύσης /διαδρομής. Αφορά διακοπές μικρής χρονικής διάρκειας (short breaks) ή αλλιώς mini κρουαζιέρες / εκδρομές με συγκεκριμένο αριθμο επιβατών (συνήθως 10-20 άτομα) οι οποίοι ναυλώνουν είτε σύγχρονα μεγάλα σκάφη (θαλαμηγούς) είτε παραδοσιακά τα οποία έχουν λιγότερες ανέσεις και πολυτέλειες (Τσάρτας et al. 2001β:14)

Βασικοί άξονες ανάλυσης				
Βασικοί τομείς ανάλυσης	Δυνατά σημεία	Αδύνατα σημεία	Ευκαιρίες	Απειλές
Θεσμικός/ αναπτυξιακός	Ευνοϊκό το ευρύτερο και ειδικό θεσμικό πλαίσιο για τη θαλάσσια δραστηριότητα	Ανάγκη θέσπισης νομοθετικών παρεμβάσεων	Καθιέρωση brand name στον θαλάσσιο τουρισμό	Ανεπαρκείς υποδομές σε σχέση με τον ανταγωνισμό
Οικονομικός	Θετικό κλίμα για επενδύσεις και συνεργασίες στην Ελλάδα και διεθνώς Ικανοποιητική χρηματοοικονομική κατάσταση για επιχειρήσεις	Χρονοβόρες διαδικασίες από πλευράς κράτους για δανειοδότηση και ένταξη σε νόμους περί κινήτρων	Εξαγορές και συνεργασίες με ελληνικές επιχειρήσεις και παρουσία στην αγορά με σταθερή ζήτηση Ικανοποιητική κερδοφορία στις επιχειρήσεις του κλάδου, που αποτελεί βάση για πετυχημένες επενδύσεις	Επιθετική τιμολογιακή πολιτική από ανταγωνιστές εντός και εκτός Ευρώπης
Ανθρώπινο δυναμικό	Επαρκής αριθμός απασχολούμενων σε αυτό τον κλάδο	Μη επαρκής ποιότητα υπηρεσιών σε σχέση με το κόστος ελλιμενισμού (προσωπικό) κυρίως σε μαρίνες	Θέσεις εργασίας στον σταθερά αναπτυσσόμενο αυτόν κλάδο	Προβλήματα από ελλείψεις σε ειδικευμένο προσωπικό και μάντζερ
Τουριστική προσφορά	Σημαντικές παρεμβάσεις (υποδομές, θεσμικό πλαίσιο, επενδύσεις) ώστε να εκσυγχρονιστεί η υποδομή Θετικό γεγονός ότι ο θαλάσσιος πλούτος της χώρας θεωρείται περιβαλλοντικά ισόρροπος	Μέρος της υποδομής και των προσφερόμενων δραστηριοτήτων (μηχανοκίνητα σκάφη, κρουαζιερόπλοια κ.λπ.) απαιτούν εκσυγχρονισμό Ασαφής και συχνά μη επαρκώς εξειδικευμένη διαφημιστική εικόνα	Γεωμορφολογία της χώρας, κλιματικές συνθήκες και σταθερή ζήτηση επιτρέπουν τον εμπλουτισμό του προϊόντος του θαλάσσιου τουρισμού και την παράταση του κύκλου ζωής του Σύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με τουριστικές δραστηριότητες (κυρίως των EEMT και του OMTA) με οικολογικό περιεχόμενο	Συνεχής αύξηση «φτηνών» ανταγωνιστών, τόσο στη Μεσόγειο όσο και αλλού Μη επαρκής χωρική διασπορά δραστηριοτήτων και προϊόντων

(συνεχίζεται)

Τουριστική ζήτηση	<p>Υπαρκτή παρουσία του θαλάσσιου τουρισμού στο πλαίσιο του τουριστικού προϊόντος «Ελλάδα»</p> <p>Επαρκής κάλυψη των διεθνώς προσφερόμενων προϊόντων</p> <p>Ζήτηση από διαφορετικά και δυναμικά target-group πελατών με ποικίλα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά</p> <p>Σημαντικά περιθώρια επέκτασης υπαρκτών δραστηριοτήτων μέσω αγορών και συνεργασιών</p> <p>Σταθερή και μακροπρόθεσμη ζήτηση από δυναμικές αγορές (Ευρώπη, ΗΠΑ) και ημεδαπούς πελάτες</p> <p>Σταθερή ζήτηση και χαρακτηριστικά επαναληπτικότητας, ιδιαίτερα από την ευρωπαϊκή αγορά</p> <p>Δυναμικές ιδιωτικές εταιρείες εμπλέκονται στον κλάδο</p>	<p>Δυναμική της ζήτησης, που δείχνει ότι διαθέτει ακόμη πολλά περιθώρια ανάπτυξης</p>	<p>Δυνατότητα εμπλοκής στην αγορά και νέων παράκτιων και νησιωτικών προορισμών</p> <p>Πεδίο ανάπτυξης νέων προϊόντων και δραστηριοτήτων</p> <p>Διασύνδεση με άλλες τουριστικές δραστηριότητες των EEMT, αλλά και του OMTA</p> <p>Σύνδεση διαφήμισης με το κυριότερο πρότυπο ανάπτυξης του τουρισμού διακοπών</p> <p>Δυνατότητες προσφερόμενες από νέες αγορές της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης</p> <p>Σημαντική θέση της συγκεκριμένης αγοράς διεθνώς και μεγάλη παράδοση</p> <p>Χωρικά πλεονεκτήματα του θαλάσσιου τουρισμού στην ελληνική αγορά</p> <p>Δυνατότητα διασύνδεσης διαφορετικών προορισμών στη διάρκεια ενός ταξιδιού</p>	<p>Σχετικά υψηλού οικονομικού επιπέδου δυναμικά target-group που επηρεάζονται, συχνά, από την οικονομική κρίση</p> <p>Καθυστερημένη, συχνά, ανταπόκριση στις αλλαγές της διεθνούς ζήτησης, εξαιτίας της ελλιπούς υποδομής και του κόστους ελλιμενισμού</p> <p>Διαμόρφωση εικόνας στο ευρύ καταναλωτικό κοινό ότι πρόκειται για ακριβό τουριστικό προϊόν</p>
--------------------------	--	---	--	---

Source : Κοκωσής 2011:322-323

3.6 Τα οφέλη της Ελλάδας από το Yachting

Η Ελλάδα αποτέλεσε το 2019 τον τρίτο δημοφιλέστερο προορισμό σε ναυλώσεις σκαφών διεθνώς με ένα μερίδιο της τάξης του 17% στην παγκόσμια αγορά του yachting πίσω από τις χώρες της Νότιας Γαλλίας (20%) και της γειτονικής Ιταλίας (19%), ενώ μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την θέση της με τροποποιήσεις και βελτιώσεις του θεσμικού πλαισίου καθώς έχει όλες τις προϋποθέσεις ενός κορυφαίου προορισμού . (kathimerini.gr)

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ) οι τουρίστες που επιθυμούν να λάβουν υπηρεσίες στο yachting στην χώρα μας , είναι υψηλής εισοδηματικής κατάστασης ξοδεύοντας περίπου 75 δολάρια ανά άτομο κάθε ημέρα παραμονής τους σε ξενοδοχεία ή άλλα καταλύματα ενώ αντίθετα για τον θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια την ημέρα κατ' άτομο. Είναι ένας εναλλακτικός τουριστικός κλάδος ο οποίος αναμένεται να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο στο μέλλον καθώς η εικόνα της χώρας μας στο εξωτερικό ολοένα και αναβαθμίζεται .

Το yachting είναι ένας κλάδος που παραδοσιακά είχε μια ανοδική πορεία στην Ελλάδα. Οι επενδύσεις σε αγορές σκαφών παρουσίασαν μια μείωση την πενταετία 2010-2015, ιδιαίτερα οι μικρές κατηγορίες σκαφών , ενώ αντίθετη ήταν η εικόνα στα mega yachts άνω των 40 μέτρων που παρουσίασαν αυξητικό πρόσημο . Επίσης ανοδική πορεία είχαν και οι πωλήσεις στα σκάφη πάνω από 24 μέτρα με ποσοστό 37%. Είναι αξιοσημείωτο ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται στην 3^η θέση της παγκόσμιας αγοράς ενώ έχουν επιλέξει να δραστηριοποιηθούν στην ναύλωση σκαφών βγάζοντας επαγγελματικές άδειες για τα σκάφη τους. Το Yachtfolio , μια πλατφόρμα κρατήσεων, παρουσιάζει ένα πλήθος επαγγελματικών σκαφών , περίπου 200+ σκάφη άνω των 24 μέτρων με ελληνική άδεια με τον αριθμό τους να αυξάνεται ετησίως (yachtfolio.com)

Καθοριστικό ρόλο στο να εκσυγχρονιστεί η εικόνα της χώρας μας στο παγκόσμιο περιβάλλον συνέβαλαν σε κάθε μεριά οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας το 2004 και στην συνέχεια η ενισχυμένη παρουσίαση με στοχευμένη διαφημιστική προβολή από το Υπουργείο Τουρισμού στα διεθνή μέσα ενημέρωσης . Επιπλέον την τελευταία ζετια υπάρχει μια ανοδική αύξηση στις

επιχορηγήσεις απόκτησης επαγγελματικών σκαφών μέσω των αναπτυξιακών προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται πλήρως ή ποσοστιαία από την Ευρωπαϊκή ένωση.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω η προώθηση ενός νέου προσώπου της Ελλάδας ενδυναμώνει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες δίνοντας νέες προοπτικές και ευκαιρίες σε όσους θα επισκεφτούν την χώρα μας και θα απολαύσουν τις τουριστικές υπηρεσίες του προορισμού .Είναι σημαντικό να συμπεριληφθούν στα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις τα χρήματα που ξοδεύουν οι ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής κατά την παραμονή τους στην χώρα μας όσο και τα έσοδα που προέρχονται από άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το yachting στην Ελλάδα. Για παράδειγμα τέτοια έσοδα μπορεί να είναι από τις υπηρεσίες μεταφοράς , από τις υπηρεσίες αναψυχής και άλλων δραστηριοτήτων , αγορές σε εμπορικά καταστήματα , κατανάλωση καυσίμων κ.α Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι όσο πιο ανταγωνιστικές γίνουν οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο του yachting στην Ελλάδα τόσο μεγαλύτερα θα είναι και τα οφέλη για αυτές αλλά και όσους επιλέγουν να καταναλώσουν τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες του κλάδου .

3.7 Γιωτινγκ - Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση

Ο όρος Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση αναφέρεται στη χρήση σκαφών αναψυχής που ναυλώνονται και χρησιμοποιούνται ως χώροι διαμονής και ψυχαγωγίας αλλά και ως μέσα μεταφοράς σε θαλάσσιες περιοχές , από ομάδες ατόμων που μπορούν να διαλέξουν και να προετοιμάσουν από κοινού ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης με σκοπό την αναψυχή .

Είναι ένα είδος περιήγησης που πραγματοποιείται στο θαλάσσιο στοιχείο συνδυάζοντας την εμπειρία πλοήγησης και διακυβέρνησης του σκάφους σε τουριστικούς προορισμούς που επιλέγει ο τουρίστας και έρχεται σε άμεση επαφή με την θάλασσα και τις απολαύσεις της (Λεκάκου , Τζαννάτος :1998 α)

Είναι γνωστό παγκοσμίως ότι οι δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος στην θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον, μέσω των οποίων ο τουρίστας ναυλωτής ενός σκάφους έχει την δυνατότητα να ξεκουραστεί , να διασκεδάσει και να χρησιμοποιήσει ένα θαλαμηγό σκάφος ορίζει την έννοια του Γιωτινγκ . Το γιωτινγκ είναι ένα σύνολο δραστηριοτήτων με υπηρεσίες που παρέχονται σε ένα σκάφος όπως διαμονή , εστίαση , ψυχαγωγία και παράλληλα με την δυνατότητα και την ευελιξία να προσφέρει στους τουρίστες που το επιλέγουν ως μέσο πρόσβαση σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές . Οι υποψήφιοι πελάτες έχουν ως βασική επιθυμία την απόλαυση του ήλιου , της θάλασσας και της ξεκούρασης κυρίως την καλοκαιρινή σεζόν η οποία ξεκινάει από τους μήνες Μάιο έως και τον Σεπτέμβριο . Εκείνοι που εκδηλώνουν τέτοιες ζητήσεις είναι κυρίως ιδιώτες που λατρεύουν το θαλάσσιο στοιχείο , μέσης ή υψηλής εισοδηματικής κατάστασης . Το γιωτινγκ προσφέρει μια πληθώρα επιλογών στην θάλασσα ικανοποιώντας και τον πιο απαιτητικό πελάτη . Ένα σκάφος αναψυχής μπορεί να παρέχει εκτός την διαμονή και την εστίαση και υπηρεσίας διασκέδασης και αναψυχής όπως : ηλιοθεραπεία , χαλάρωση και ξεκούραση στο σκάφος , ψάρεμα , καταδύσεις , επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον και την ζωή σε αυτό , πρόσβαση σε απόμερες παραλίες χωρίς πρόσβαση από την ξηρα , κολύμπι με μάσκα , θαλασσιο σκι ή θαλάσσια παιχνίδια κ.α

Το γιωτινγκ προσφέρει στον επιβάτη την ανεξαρτησία να διαλέξει , να προγραμματίσει και να ορίσει ο ίδιος τον χρόνο και τον χώρο των δραστηριοτήτων που θα επιλέξει για την ξεκούραση και την αναψυχή του .

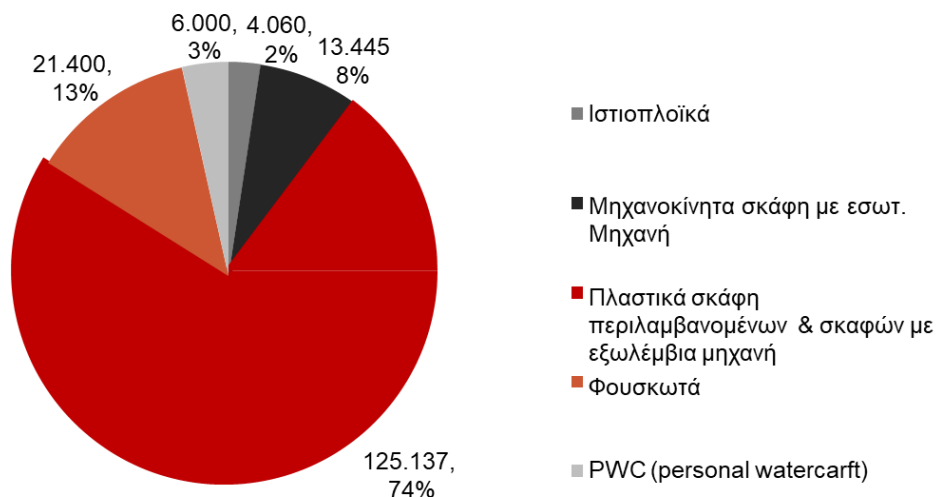
Ο κλάδος του γιωτινγκ αναπτύχθηκε με την εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης . Πριν την δεκαετία του 1950 το γιωτινγκ απευθυνόταν κυρίως σε ανθρώπους υψηλής εισοδηματικής κατάστασης οι οποίοι ανέθεταν την κατασκευή των σκαφών τους σε έμπειρους τεχνίτες . Επίσης σημαντικά βοήθησε στην ανάπτυξη του κλάδου του γιωτινγκ και η μαζική παραγωγή αξιόπιστων και φθηνών σκαφών .

Η κατασκευή , τα υλικά αλλά και η μέθοδος που χρησιμοποιείται για να φτιαχτούν σκάφη σήμερα, ώστε να είναι αξιόπιστα και αξιόπλοα με μεγαλύτερη και καλύτερη πλευση καθώς και λιγότερες απαιτήσεις συντήρησης , διαφέρει κατά πολύ από εκείνη του παρελθόντος (π.χ ξύλινα σκάφη). Επίσης η εξελικτική πορεία του γιωτινγκ οφείλεται και στην χρήση εξωλέμβιων μηχανών οι οποίες είναι πιο ελαφριές , πιο φθηνές και πιο ισχυρές μηχανές .Πλέον τα σκάφη είναι μικρότερα , πιο ελαφριά & ανοιχτα , σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα που είναι πιο βαριά και πρέπει να χρησιμοποιούν εσωτερικές μηχανές . Η πρόοδος της τεχνολογίας στο κατασκευαστικό κομμάτι των σκαφών καθώς και η εξέλιξη του σχεδιασμού και της ιπποδύναμης των μηχανών βοήθησε στην ανάπτυξη του γιωτινγκ . Η δεκαετία του 1960 αποτελεί ορόσημο στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του γιωτινγκ

Στην ICOMIA παρουσιάζονται στοιχεία όπου 170.052 σκάφη από τα οποία τα 125.137 είναι πλαστικά σκάφη συμπεριλαμβανομένων και των σκαφών με εξωλέμβια μηχανή, αφορούν σε ποσοστό το 74%. Τα φουσκωτά έρχονται δεύτερα απαριθμώντας τα στα 21.400 και αντιπροσωπεύοντας το 13% των σκαφών αυτών στην χώρα μας .

Με σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις , σε πολύ καλή θέση βρίσκονται τα ιστιοπλοϊκά σκάφη με αριθμό 4.060 και 13.445 μηχανοκίνητα με εσωτερική μηχανή , με δυναμικότητα συνδυαστικά και των δυο στα 17.505 σκάφη .

Κατανομή σκαφών ανά κατηγορία



Source Insete

Οι διακρίσεις του γιωτινγκ αναφέρονται σε δύο κατηγορίες :

α) με ιδιόκτητο σκάφος, όπου τα ταξίδια πραγματοποιούνται με θαλαμηγό σκάφος από τον ιδιοκτήτη του σκάφους είτε μεμονομένα είτε με παρέα και

β) με επαγγελματικό σκάφος , όπου τα άτομα που ενδιαφέρονται να ταξιδέψουν προχωρούν σε ναύλωση επαγγελματικού σκάφους αναψυχής . (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ)

Τα επαγγελματικά σκάφη ναυλώνονται είτε με πλήρωμα (crewed boat ή crewed yacht) είτε χωρίς πλήρωμα (bareboat yacht) .

Όταν ένα σκάφος ναυλώνεται με πλήρωμα , ο πελάτης – τουρίστας που θα το ενοικιάσει γνωρίζει ότι είναι επανδρωμένο με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό που γνωρίζει την θάλασσα και τις υπηρεσίες που θα πρέπει να προσφερθούν εν πλω . Για να στελεχωθεί ένα σκάφος θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το μέγεθος του σκάφους , δηλαδή πόσα πόδια/μέτρα είναι , τον αριθμό των επιβαινόντων όπως ορίζει το πρωτόκολλο του σκαφους καθώς και ποιες είναι οι απαιτήσεις που έχουν ως προς τις υπηρεσίες που θα λάβουν . Το πλήρωμα έχει δικαίωμα

ενδιαίτησης στο σκάφος ενώ βασικά έξοδα όπως η ασφαλιστική κάλυψη ,η διατροφή,η πληρωμή –αμοιβή τους κ.α περιλαμβάνονται στην τιμή που ναυλώνεται το σκάφος .

Οι κατηγορίες σκαφών που μπορούν να ναυλωθούν με πλήρωμα είναι τρεις και είναι οι παρακάτω :

α) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) που είναι κυρίως ταχύπλοα (speed boats ή speed yachts) λόγω των ταχυτήτων που αναπτύσσουν στην θάλασσα και συνήθως το μέγεθος τους κυμαίνεται από 15-30 μέτρα σε μήκος

β) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing yachts) που χαρακτηρίζονται κυρίως από την χρήση πανιών και βοηθητικής μηχανής λίγων ίππων και τα οποία ναυλώνονται συνήθως σε πιο προσιτές τιμές από τα μηχανοκίνητα σκάφη και .

γ) τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα (motor sailers) που είναι ιστιοφόρα σκάφη με μηχανή και είναι εξίσου δημοφιλή ως προς τις ναυλώσεις τους

Μια μορφή ναύλωσης η οποία χαρακτηρίζεται για το μειωμένο κόστος ναύλωσης σκαφών είναι οι φλοτίλες (Flotillas), οι οποίες αφορούν ομαδικές ναυλώσεις σκαφών . Χαρακτηριστικό των flotillas είναι ο αριθμός των σκαφών που συμμετέχουν στο θαλάσσιο ταξίδι , συνήθως είναι από 10-12 σκάφη τα οποία ακολουθούν το σκάφος – αρχηγό (leader boat) . Αυτό το σκάφος προπορεύεται των υπολοίπων και επιβαίνουν σε αυτό ο cruise leader (κυβερνήτης) , ένας μηχανικός και ένας ξεναγός . Συνήθως τα σκάφη αυτά ναυλώνονται από όσους έχουν διπλώματα πλοήγησης αλλά δεν έχουν την απαιτούμενη εμπειρία .

Στις ναυλώσεις σκαφών χωρίς πλήρωμα (bareboat) , το σκάφος θα παραδοθεί στον τουρίστα – πελάτη που έχει ναυλώσει από συγκεκριμένη μαρίνα ή από το σημείο στο οποίο βρίσκεται η εταιρεία (βάση της εταιρείας) καθορίζοντας ο ίδιος το πρόγραμμα της κρουαζιέρας που θα ακολουθήσει στο ταξίδι του. Είναι απαραίτητο για να ναυλωθεί το σκάφος με αυτόν τον τρόπο ο ναυλωτής –πελάτης να έχει δίλωμα πλοήγησης (π.χ δίπλωμα ανοιχτής θαλάσσης –skipper) και να υπάρχει και ακόμα ένα άτομο το οποίο έχει εμπειρία και ναυτοσύνη στη πλοήγηση του σκάφους.

Τα σκάφη τα οποία μπορούν να ναυλωθούν χωρίς πλήρωμα είναι :

α) τα ιστιοφόρα σκάφη (sailing boats ή sailing yachts) ,

β) τα μηχανοκίνητα σκάφη (motor yachts) ,

γ) τα catamaran (Μυλωνόπουλος et al. 2005:94-96)

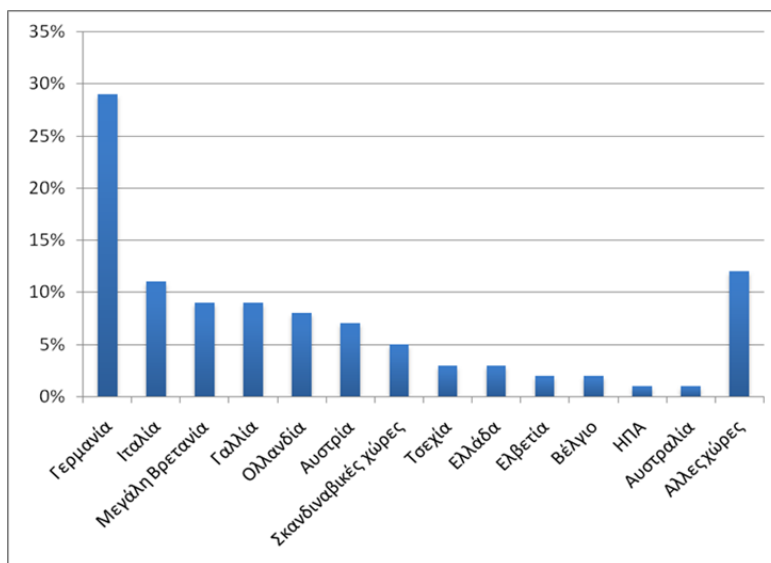
Το μεγαλύτερο ποσοστό πελατών που αναζητούν να ναυλώσουν σκάφος αναψυχής και φτάνει σε ποσοστό το 95% είναι από το εξωτερικό, κυρίως από Ευρωπαίους όπως Γάλλους , Γερμανούς και Ιταλούς ,οι οποίοι συνήθως επιλέγουν την μίσθωση ιστιοφόρων , ενώ πελάτες όπως οι Αμερικάνοι επιλέγουν συνήθως μηχανοκίνητα σκάφη . Η ελληνική αγορά προτιμά συνήθως την μίσθωση σκαφών χωρίς πλήρωμα και σε μικρότερο ποσοστό σκάφη με πλήρωμα όπως είναι τα motor yachts και τα motor sailers και είναι πελάτης υψηλής εισοδηματικής κατάστασης με υψηλές απαιτήσεις (Διακομιχάλης :2009)

Στο παρακάτω διάγραμμα που βασίζεται σε στοιχεία μελέτης του Πανεπιστημίου Πειραιά (ΝΕΕ:2012) απεικονίζεται η εθνικότητα των τουριστών που επιλέγουν για τις διακοπές τους σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα .

Πιο συγκεκριμένα :

Το 29% των πελατών προέρχονται από την Γερμανία, το 11% από την Ιταλία, το 9% από την Μεγάλη Βρετανία, το 9% από τη Γαλλία, το 8% από την Ολλανδία, το 7% από την Αυστρία, το 5% από τις Σκανδιναβικές χώρες, το 3% από την Τσεχία, το 2% από την Ελβετία, το 2% από το Βέλγιο, το 1% από τις ΗΠΑ, το 1% από την Αυστραλία, το 12% από άλλες χώρες και το 3% από την Ελλάδα.

Ποσοστιαία κατανομή των πελατών που περνούν τις διακοπές τους με σκάφη αναψυχής ανά εθνικότητα στην Ελλάδα



Source NEE

Το 2009 ο κλάδος του yachting και ο θαλάσσιος τουρισμός , ως ένας δυναμικός κλάδος των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, παρουσίαζε θετικές προοπτικές ικανές να ενισχύσουν την ελληνική οικονομία παρότι η διεθνής οικονομική κρίση έπληξε τις ναυλώσεις σκαφών με σημαντικές μειώσεις (μείωση που φθάνει το 90% σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου της ΕΠΕΣΤ). Δεν είναι τυχαίο ότι το Υπουργείο Τουρισμού εργάστηκε προς αυτήν την κατεύθυνση δίνοντας στον κλάδο του yachting προτεραιότητα για την περίοδο 2015-2020 με σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα .

Το γιωινγκ είναι ένας κλάδος που υποστηρίζεται από πληθώρα υπηρεσιών . Η εμπειρία των επαγγελματιών στον χώρο των ναυλώσεων, οι παροχές υπηρεσιών όπως η συντήρηση και η επισκευή των σκαφών , η τροφοδοσία, ο επισιτισμός καθώς και άλλες υπηρεσίες έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την λειτουργία του σκάφους αναψυχής. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί η σημαντικότητα του ελλιμενισμού των σκαφών , οι κατασκευή μαρίνων και λιμένων που είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του γιωινγκ . (Μυλωνόπουλος :2004β)

3.8 Οι Επαγγελματικοί Φορείς Θαλάσσιου Τουρισμού

Στο ελληνικό yachting υπάρχουν οι παρακάτω επαγγελματικοί φορείς που το έργο τους αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην χώρα μας :

- Η Ένωση Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) ιδρύθηκε το 1974 και αποτελεί μια ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με περισσότερα από 4.000 εγγεγραμμένα μέλη πλοιοκτητών , επανδρωμένων και μη επαγγελματικών σκαφών . Μελετάει και σχεδιάζει τον επαγγελματικό θαλάσσιο τουρισμό . Προάγει τα οικονομικά , ηθικά και επαγγελματικά συμφέροντα των μελών της μέσα από πνεύμα συνεργασίας και αλληλεγγύης και ενεργεί για την βελτίωση συνθηκών και όρων απασχόλησης των σκαφών , την ελευθερία και ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα. Συνεργάζεται με φορείς όπως το ΥΕΝ, το υπουργείο Τουρισμού, ο ΕΟΤ , το υπουργείο Οικονομικών , τις αμόδιες Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλους φορείς της πολιτείας , Επιμελητήρια , Ενώσεις και άλλους Διεθνείς Οργανισμούς . Κάποιες από τις δραστηριότητες της αφορούν τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για την αποφυγή παράνομων ναυλώσεων με ξένες σημαίες, την βελτίωση των υποδομών (μαρινες , λιμενες κτλ), την καθαριότητα, την ασφάλεια και την αύξηση θέσεων των μαρίνων ενώ είναι υπεύθυνη για την υπογραφή της ετήσιας Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με την επαγγελματική ένωση πληρωμάτων . (epest.gr)
- Ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ) ιδρύθηκε το 1997 εκπροσωπώντας τους πλοιοκτήτες επαγγελματικών σκαφών αναψυχής καθώς και την προώθηση των υπηρεσιών που προσφέρουν . Εκπροσωπεί 1300 επαγγελματικά σκάφους αναψυχής μέχρι 20 μέτρα στην Ελλάδα καθώς και 500 εγγεγραμμένα μέλη . Σκοπός του ΣΙΤΕΣΑΠ είναι η υποστήριξη στα μέλη της για την νόμιμη εξάσκηση του επαγγέλματος με διαφύλαξη των οικονομικών , ασφαλιστικών , κοινωνικών και ηθικών δικαιωμάτων τους , η ενδυνάμωση & καλλιέργεια των σχέσεων μέσω της αλληλεγγύης , της αλληλοβοήθειας και αλληλοκατανόησης , η δημιουργία υποδομών στον θαλάσσιο τουρισμό , ο εκσυγχρονισμός και βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου με απλοποίηση των διαδικασιών , την αποφυγή της γραφειοκρατίας και την

σωστή και ορθολογική ανάπτυξη του κλάδου, η προβολή και διαφήμιση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. (sitesap.gr)

- Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Θαλάσσιου Τουρισμού - Greek Yachting Association (GYA), ιδρύθηκε το 2013 προωθώντας το yachting μέσω της υπεράσπισης, της επαγγελματικής ανάπτυξης, της επικοινωνίας, της υποστήριξης δικτύωσης και της συνεργασίας μεταξύ των επαγγελματιών ναύλωσης γιοτ και επίσης χρησιμεύει ως πλατφόρμα και αντιπροσωπευτική φωνή προκειμένου να υποστηρίξει την προώθηση μιας ακμάζουσας σκηνής του yachting, με κοινωνικά και οικονομικά οφέλη προς την Ελλάδα. Η GYA χρησιμεύει ως πηγή τεχνογνωσίας, γνώσης και επαγγελματικών πόρων για τον κλάδο. Παρέχοντας λύσεις σε διάφορες ανησυχίες των μελών και προωθώντας την ανταλλαγή πληροφοριών, ο Σύνδεσμος υποστηρίζει τις εταιρείες-μέλη του να επιτύχουν στις επιχειρήσεις και να προστατεύσουν τις επενδύσεις τους. Επικεντρωμένος στην προώθηση της προόδου του κλάδου, ο Σύνδεσμος δημιουργεί εθνικές και περιφερειακές συνεργασίες ενθαρρύνοντας την ίδρυση νέων εθνικών ενώσεων και βοηθώντας τους να ιδρύσουν και να αναπτυχθούν. (gya.gr)
- Η Πανελλήνια Ένωση Αξιωματικών & Κατώτερων Πληρωμάτων Επαγγελματικών & Ιδιωτικών Θαλαμηγών Σκαφών (ΠΕΑΚΠΕΙΘΣ), ιδρύθηκε το 1981 και αποτελεί ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο το οποίο έχει ως σκοπό την ένωση των μελών του, την συνεργασία με άλλα σωματεία ενισχύοντας τα οικονομικά και επαγγελματικά συμφέροντα αυτών και γενικότερα της ναυτιλίας. Οργανώνει επιμορφωτικά σεμινάρια ενώ παράλληλα μεριμνά για την επέκταση της ναυτικής νομοθεσίας, την εξασφάλιση της εργασίας για τα μέλη της και την οικονομική ενίσχυση αναξιοπαθούντων μελών. Μέλη που ανήκουν σε αυτήν την ένωση είναι μόνο εργαζόμενοι στα επαγγελματικά και ιδιωτικά θαλαμηγά σκάφη (hysa.gr)

Οι αλλαγές που άρχισαν να διαφαίνονται στην μορφή της αγοράς του yachting τα τελευταία χρόνια έχουν ως εξής:

- Ιδιωτικοποιήσεις στη διαχείριση των τουριστικών λιμένων.
- Συνενώσεις εταιρειών για την διαμόρφωση οικονομικών κλίμακας.

- Εμφάνιση ολοκληρώσεων οριζοντίων και καθέτων στις δύο βασικές συνιστώσες αγορές: των τουριστικών λιμένων και των σκαφών αναψυχής.

Οι αλλαγές αυτές συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του κλάδου και αναμένεται ότι μπορούν να αυξήσουν τα οφέλη της χώρας από το yachting μελλοντικά, στη βάση και της αναβάθμισης της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό ως τουριστικού προορισμού και ως χώρας φιλικής προς τις επενδύσεις. Από την πλευρά τους οι ελληνικές εταιρείες σκαφών αναψυχής οφείλουν για να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους να επενδύουν στην ανανέωση του στόλου τους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών τους, γεγονός που τους δημιουργεί μεγάλες χρηματοδοτικές ανάγκες.

Η χρηματοδοτική στήριξη επομένως των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι πρώτης προτεραιότητας. Παράλληλα θα πρέπει να επανεξετασθεί και η φορολογική πολιτική που εφαρμόζεται για τα σκάφη αναψυχής. Οι μεγάλες φορολογικές επιβαρύνσεις στα ιδιωτικά σκάφη έχουν οδηγήσει εκτός Ελλάδας σημαντικό αριθμό σκαφών και έχουν επηρεάσει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου καθιστώντας την χώρα μη ανταγωνιστική, παρά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα σε σχέση με τις γείτονες χώρες. (ΙΝΣΕΤΕ)

3.9 Τα Πεδία Προβληματισμού στον κλάδο του Yachting

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζονται κυρίως στις υποδομές και στην οργάνωση . Εάν τα προβλήματα αυτά βρουν λύση , οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου είναι σίγουρα πολύ θετικές και μεγάλες . Οι μαρίνες αφορούν την πρώτη προτεραιότητα ώστε να μπορέσει η χώρα μας να ανταγωνιστεί επάξια άλλες χώρες που έχουν πολλή καλή πορεία στο yachting και στον θαλάσσιο τουρισμό . Ο εκσυγχρονισμός τους , η ασφάλεια και η πληρότητα αυτών καθώς και οι επαρκείς θέσεις ελλιμενισμού είναι σημεία βασικά για να υπάρχει μια οργανωμένη υποδομή στην φιλοξενία σκαφών στους τουριστικούς προορισμούς . Δεν νοείται τουριστικός προορισμός χωρίς μαρίνα και μαρίνα χωρίς σωστή υποδομή .

Ένα άλλο πρόβλημα εμφανίζεται στον περιορισμένο αριθμό οργανωμένων εταιρειών διαχείρισης επαγγελματικών σκαφών καθώς πολλοί ιδιοκτήτες επαγγελματικών σκαφών λειτουργούν ναυλώνοντας και διαχειρίζοντας τα σκάφη τους μεμονωμένα χωρίς την συνεργασία με ναυλομεσιτικές εταιρείες. Επίσης ο αριθμός των απασχολούμενων στον κλάδο του yachting παρουσιάζει μια έντονη διακύμανση λόγω της εποχικότητας αλλά και της μη κατάλληλης εκπαίδευσης και εμπειρίας στην θάλασσα και την ναυτοσύνη. Η απουσία της τουριστικής κουλτούρας και νοοτροπίας στα σκάφη δημιουργεί συχνά κενά και παραλήψεις στην παροχή σωστών και ποιοτικών υπηρεσιών . Ένα ακόμα πρόβλημα εντοπίζεται στην εξειδίκευση τεχνικού προσωπικού αλλά και στην αναβάθμιση και βελτίωση του τεχνολογικού εξοπλισμού .

Η αγορά του yachting ενσωματώνει άμεσα ή έμμεσα και άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες και επιχειρήσεις όπως είναι οι επιχειρήσεις ανεφοδιασμού , εξοπλισμού, εστίασης , εμπορίου , λοιπού τουρισμού κ.α

Αν θα μπορούσαμε συνοπτικά να αναφέρουμε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ναύλωσης σκαφών αναψυχής θα λέγαμε ότι είναι : η αύξηση των λιμενικών τελών στις μαρίνες , η έλλειψη οργάνωσης και διαχείρισης στις μαρίνες , η έλλειψη τουριστικής κουλτούρας και νοοτροπίας, η δυσκολία ανανέωσης του στόλου των επιχειρήσεων καθώς λείπουν κίνητρα για την ενέργεια αυτή , η έλλειψη ναυτοσύνης και ναυτικής παιδείας , η τροποποίηση και αλλαγή της νομοθεσίας που αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό με βάση τα διεθνή

πρότυπα , η δυσκολία στην εξυπηρέτηση των σκαφών και των τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου . (Γεωργιάδης ,2005:4-5)

Με τον κατάλληλο προγραμματισμό και μια πιο ορθολογική πολιτική ο θαλάσσιος τουρισμός θα μπορούσε να είχε καλύτερη απόδοση . Είναι βασικό να δοθούν κατευθύνσεις σε έναν πιο αποτελεσματικό στρατηγικό σχεδιασμό ώστε οι προορισμοί να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους και την βιωσιμότητα τους .Επίσης, θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για αναπτυξιακά σχέδια και βελτιώσεις του νομοθετικού πλαισίου .

Ο θαλάσσιος τουρισμός παρουσιάζει μια δυναμική στην χώρα μας καθώς γεωμορφολογικά η θέση της ενδυναμώνει την όποια δραστηριότητα στην θάλασσα . Τουριστικοί προορισμοί όπως η Ελλάδα που έχουν ως βασικό στοιχείο τους την θάλασσα , καλό κλίμα με ηλιοφάνειες και σωστές θερμοκρασίες βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση ώστε να ανθήσει αυτή η εναλλακτική μορφή τουρισμού .

Η Ελλάδα είναι ένας τουριστικός προορισμός με μεγάλη παράδοση στην ναυτιλία . Εδώ θα πρέπει να ανεφερθούν επίσης οι αγορές στόχοι που επιλέγουν αυτόν τον τρόπο διακοπών καθώς ο θαλάσσιος τουρισμός απευθύνεται σε μια μεγαλύτερη γκάμα τουριστών με ποικίλα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά , δημογραφικά γνωρίσματα , εισοδήματα αλλά και επίπεδο μόρφωσης . (Κοκκώσης et al.: 2011)

Οι δημόσιοι φορείς δεν έχουν βρει ακόμα τους τρόπους ώστε να ρυθμίζουν , συντονίζουν, παρέχουν υποδομές στους προορισμούς μέσα από σωστό σχεδιασμό και παροχή ευκαιριών ενώ ο ιδιωτικός τομέας πρέπει να επιδείξει μεγαλύτερη προσπάθεια και ευθύνη στην παροχή υπηρεσιών χωρίς να δίνει όλη την βαρύτητα του σχεδιασμού στον δημόσιο τομέα . Επίσης ο επιχειρηματικός κλάδος για να έχει καλύτερα αποτελέσματα και επιτυχία στα θέματα που αφορούν στην θαλάσσια τουριστική βιομηχανία θα πρέπει να βελτιώσει τον τρόπο διαχείρισης , διοίκησης και εκπαίδευσης ώστε να πετύχει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Όσον αφορά τον τρόπο προβολής και προώθησης της χώρας μας θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι πολιτικές μάρκετινγκ που ακολουθούνται δεν είναι συγκεκριμένες και στοχευμένες σε σύγκριση με ανταγωνίστριες χώρες . Είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι οι περισσότερες διαφημιστικές καμπάνιες και τα λογότυπα που έχουν φτιαχτεί κατά καιρούς δεν παρουσιάζουν μια συνοχή και

μια συνεχόμενη παρουσίαση με αποτέλεσμα να μην αποτυπώνονται στο μυαλό του μελλοντικού τουρίστα – καταναλωτή (Κοκκώσης et al.: 2011) . Η σωστή προώθηση του ελληνικού yachting στο εξωτερικό θα πρέπει να εστιάσει στην εκτέλεση σωστών λειτουργιών και υποδομών στους προορισμούς καθώς και στην συνεχή και στενή συνεργασία . Είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει από τους δημόσιους φορείς ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο για να επιτευχθεί κερδοφορία αλλά και να αποκτηθεί μια βιώσιμη θέση στην διεθνή αγορά .

Ο θαλάσσιος τουρισμός και το yachting μπορεί να γίνει η κινητήριος δύναμη στην ανάπτυξη της περιφέρειας και γενικότερα στην ανάπτυξη των χώρας μας . Μέσα από τον θαλάσσιο τουρισμό το περιφερειακό παραγωγικό σύστημα θα ενισχυθεί τόσο οικονομικά όσο και τουριστικά με κοινωνικά οφέλη . (Βαρβαρέσος: 2000)

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας αποτελεί έναν βασικό παράγοντα για να μπορέσει να κατακτήσει μια υψηλότερη θέση στην παγκόσμια τουριστική κατάταξη στον κλάδο του yachting παρότι οι ελλείψεις σε υποδομές και υπηρεσίες σε διάφορες περιοχές κρατάνε χαμηλά τα συγκριτικά πλεονεκτήματά τους σε σχέση με τους ανταγωνιστές . (Κοκκώσης , Τσάρτας:2011)

Πρέπει η χώρα μας να υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική και να καταρτίσει ένα σχέδιο ανάπτυξης με ποσοτικοποιημένους στόχους, καθήκοντα και ειδικά σχέδια δράσης (Morrison, 2013). Απαιτείται κατάλληλο σύστημα διακυβέρνησης και ολιστικής διαχείρισης του τουρισμού yachting για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης και της εφαρμογής της τουριστικής στρατηγικής μέσω επενδύσεων, παρακολούθησης, συντονισμού, ρύθμισης και ελέγχου, καθώς και αξιολόγησης των επιδόσεων των δημόσιων και ιδιωτικών δράσεων και πρακτικών.



Κεφάλαιο 4 -Η Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα

4.1 Η ιστορία της Ναυτικής Εκπαίδευσης

Από το 1946 και με πρωτοβουλία του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Νικόλαου Αβρααμ και άλλων σημαντικών προσώπων όπως ο εκδότης Δημήτρης Κωττάκης (περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά») δημιουργήθηκε έναν ειδικό ταμείο Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης που είχε ως στοχο να στηριχθεί το σύστημα της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα .Το συγκεκριμένο ταμείο καλύπτει και στηρίζει τα τελευταία χρόνια τις ανάγκες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού στην χώρα μας . Επίσης σημαντική είναι και η οικονομική ενίσχυση που πραγματοποιείται από κονδύλια της Ευρώπης μέσω των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ αλλά και από την βοήθεια των Ελλήνων Εφοπλιστών μέσω δωρεών.

Η ραγδαία αύξηση του Ελληνικού Εμπορικού στόλου ιδιαίτερα μετά των Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έκανε επιτακτική την ανάγκη επιμόρφωσης ικανών ναυτικών με σκοπό την στελέχωση των πλοίων και με αυτόν τον λόγο δημιουργήθηκε το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο . (naftemporiki.gr)

Η ναυτική εκπαίδευση και η ιστορία της στην Ελλάδα, ειδικά μετά την λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου, δεν αφορά μόνο τις ΑΕΝ αλλά και άλλους θεσμικούς φορείς που προσέφεραν ναυτική εκπαίδευση σε όσους το επιθυμούσαν . Πιο συγκεκριμένα μπορούν να αναφερθούν τα ναυτικά γυμνάσια (δημόσια και ιδιωτικά), τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού Πλοιάρχων, Μηχανικών, Ραδιοηλεκτρονικών / Ραδιοεπικοινωνιών, οι Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, οι σχολές Ασυρματιστών, οι σχολές Θαλαμηπόλων και Μαγείρων, αλλά και πολλές ιδιωτικές ναυτικές σχολές Μηχανικών και Ραδιοτηλεγραφετών, π.χ η Σχολή Μηχανικών στον Σκαρμαμαγκά, δωρεά του Σταύρου Νιάρχου ή η Σχολή Μηχανικών Ελευσίνας μέσα στα ναυπηγεία του Στρατή Ανδρεάδη, που λειτουργούσαν με την επίβλεψη των δήμων ή ιδιωτικών οργανισμών και φορέων ή ανήκαν εξ ολοκλήρου σε ιδιώτες π.χ. η σχολή Πειραιϊκού Συνδέσμου, Προμηθεύς, Ήρων, Αρχιμήδης, Λαμιακή, Νηρεύς, Βαλλιάνειος, Βρανά, ΠΑΛΜΕΡ, Ευκλείδης, κ.ά..

Μια σημαντική χρονιά για την ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα είναι το 1930 , μια χρονιά ορόσημο καθώς στην Ύδρα ιδρύθηκε η πρώτη δημόσια ναυτική σχολή , η Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας . Δυστυχώς ο πόλεμος θα σταματήσει οποιαδήποτε προσπάθεια για λειτουργία

σχολών και ναυτικής εκπαίδευσης στην χώρα . Με το τέλος του πολέμου και μέσα από τις εθελοντικές εισφορές των εφοπλιστών και με αναδιαμόρφωση της νομοθεσίας θα δημιουργηθεί το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) που υποχρέωσε στην συστηματική καταβολή εισφοράς στα υπό ελληνικά σημαία πλοία υπέρ της ναυτικής εκπαίδευσης . Επίσης τα αποθεματικά του Ασφαλιστικού Οργανισμού Κινδύνων Πολέμου χρησιμοποιήθηκαν για την ανέγερση νέων σχολών ώστε να μπορέσουν να καταρτιστούν και εκπαιδευτούν περισσότεροι Έλληνες ναυτικοί καθώς η σχολή της Υδρας δεν είχε πια την δυνατότητα να φιλοξενήσει τόσους σπουδαστές .

Έτσι , η σχολή στον Ασπρόπυργο ξεκινάει να δέχεται σπουδαστές από τον Σεπτέμβριο του 1956 και με την ίδρυση των Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών δημιουργείται ένας ισχυρός θεσμός στην δημόσια εκπαίδευση του Εμπορικού Ναυτικού . Στην συνέχεια δημιουργήθηκαν και άλλες σχολές όπως της Σύρου , της Χίου, της Κύμης , της Κρητης , της Μακεδονίας , της Ηπείρου, των Ιονίων Νήσων στην Κεφαλονια και αργότερα στην πρέβεζα . (naftemporiki.gr)

Σκοπός αυτών των σχολών ήταν να υπάρξει ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης μακριά από τα αστικά κέντρα σε πιο αποκεντρωμένες περιοχές και να προσελκύσουν περισσότερους νέους στο ναυτικό επάγγελμα καθώς υπήρχε η μεγάλη απόφαση από πολλούς για μετανάστευση σε άλλες χώρες . Δεν έπρεπε να χαθεί το αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό της χώρας και ιδιαίτερα της Ελληνικής Ναυτιλίας που είχε μεγάλη ανάγκη για προσωπικό και ναυτικούς .

Όλες αυτές οι σχολές που λειτούργησαν και λειτουργούν ακόμα, τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα , δημιούργησαν την βάση για να εξελιχθεί ραγδαία η ελληνική ναυτιλία τοποθετώντας μέχρι και σήμερα την χώρα μας σε μια από τις πρωτοπόρες χώρες στον πλανήτη με ικανά στελέχη και έναν σημαντικό αριθμό στόλου στην διεθνή ναυτιλία .

Στο τέλος της δεκαετίας του 1940 ξεκίνησε η ίδρυση των ναυτικών σχολών . Η Ελληνική Ναυτιλία βρισκόταν σε φάση ανασυγκρότησης καθώς η καταστροφή του πολέμου ήταν μεγάλη με το 72% της χωρητικότητας του ελληνικού στόλου να έχει χαθεί και μαζί με αυτόν και 2500 ναυτικοί από τους 19.000 Έλληνες ναυτικούς συνολικά ενώ αντιστοιχός αριθμός (2500 άτομα) έμειναν ανάπηροι και ανήμποροι να μπορούν να εργαστούν σε πλοία . (naftemporiki.gr)

4.2 Η Ναυτική εκπαίδευση σήμερα στην χώρα μας

Ο αείμνηστος Κώστας Μιχ. Λαιμος τον Ιανουάριο του έτους 1971 είπε «Τα καλά πλοία αξίζουν τόσο όσο τα επ' αυτών πληρώματα». Αυτή η δήλωση φαίνεται ότι παραμένει επίκαιρη περίπου πενήντα χρόνια.



Source : Ναυτικά Χρονικά

Η σημερινή πραγματικότητα στην λειτουργία των σχολών ναυτικής εκπαίδευσης είναι αρκετά διαφορετική . Η συμβολή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών με τις συνεχείς δωρεές είναι αυτή που κινεί τα νήματα στην ναυτική εκπαίδευση και χωρίς αυτήν ίσως και να υπήρχε αδράνεια στην λειτουργία κάποιων σχολών . Δεν είναι λίγες οι φορές και οι εισηγήσεις φορέων της ναυτιλίας και των ενώσεων εφοπλιστών προς τα αρμόδια υπουργεία (Ναυτιλίας , Παιδείας) να ιδρυθούν και να λειτουργήσουν ιδιωτικές σχολές ναυτικής εκπαίδευσης , που ενώ νομοθετικά έχει ήδη ψηφιστεί είναι πολλή μικρή η προσπάθεια που γίνεται προς αυτήν την κατεύθυνση .

Σήμερα δεν είναι λίγα αυτά τα παιδιά που τελειώνοντας το λύκειο έχουν δείξει σοβαρό ενδιαφέρον να ακολουθήσουν επαγγελματικά τις ναυτικές σπουδές δίνοντας ειαγωγικές εξετάσεις για να περάσουν στις σχολές Πλοιάρχων και Μηχανικών (naftemporiki.gr)

Κάθε χρόνο ο αριθμός των παιδιών που ενδιαφέρεται είναι ακόμα μεγαλύτερος . Το 2020 οι υποψήφιοι ξεπέρασαν τους 2.229 όπου έγιναν δεκτοί 1.913 άντρες και 314 γυναίκες για να φοιτήσουν σε ΑΕΝ/Πλοιάρχων ή Μηχανικών. (ypanp.gr)

Βέβαια όποιος θέλει ναυτιλιακές σπουδές υπάρχουν και σχολές ναυτικής εκπαίδευσης που βρίσκονται εκτός Ελλάδας όπως η σχολή της Βάρνας, η σχολή της Κύπρου ή τα ιδιωτικά

κολέγια που λειτουργούν στη χώρα μας υπό την αιγίδα ξένων ναυτικών κολεγίων, όπως είναι το Μητροπολιτικό Κολέγιο, κ.α

Παρότι υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από την νεολαία να ασχοληθεί σε ναυτικά επαγγέλματα υπάρχουν σοβαρά προβλήματα τα οποία δεν έχουν βρει ακόμα την λύση τους . Ένα απο αυτά είναι η έλλειψη σωστών , ικανών και έμπειρων ναυτοδιδασκάλων . Ένα πρόβλημα που αναφέρεται συχνά στα αρμόδια υπουργεία . Η πλειοψηφία των εκπαιδευτικών στον κλάδο αυτό σήμερα εργάζονται ως ωρομίσθιοι και οι απολαβές τους θα έλεγε κανείς ότι είναι αρκετά απογοητευτικές .Οι περισσότεροι εγκαταλείπουν τις θέσεις αυτές και ναυτολογούνται ως πλοίαρχοι ή ως μηχανικοί σε πλοία που ανήκουν σε ξένες εταιρείες

Ωστόσο θα πρέπει να αναφερθεί ότι πλέον στις σχολές ναυτικής εκπαίδευσης πραγματοποιούνται μαθήματα εκαπιδευσης και επιμόρφωσης με εφαρμογή συστήματος εξ' αποστάσεως στις σχολές Ασπροπύργου , Ηπείρου, Κύμης , Ιονίων νήσων , Χίου , Οινουσσών , ένα σύστημα που ξεκίνησε το 2018 (naftemporiki.gr)

Είναι γνωστό ότι η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό κλάδο για την τη χώρα μας . Η Ελλάδα έρχεται πρώτη μεταξύ άλλων Ευρωπαϊκών χωρών ενώ ο στόλος μας κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο . Η κυρίαρχη θέση μας στην ναυτιλία θα πρέπει να συνεχιστεί με αξιόλογους και άρτια εκπαιδευμένους ναυτικούς και στελέχη μεσω παροχής σύγχρονης εκπαίδευσης και νέων τεχνολογιών .

Τα Επαγγελματικά Λύκεια

Μέσα από τα ΕΠΑΛ , τα οποία λειτουργούν και ως ημερήσια και ως νυχτερινά μπορεί κάποιος που θέλει να δραστηριοποιηθεί πάρει τις ειδικότητες του Πλοιάρχου και του Μηχανικού στον ναυτικό κλάδο

Σε 3 ή 4 χρόνια μετά το Γυμνάσιο , ανάλογα με το αν οι μαθητές θα διαλέξουν ημερήσιο ή απογευματινό ΕΠΑΛ μπορούν να παρακολουθήσουν τα μαθήματα γενικής παιδείας ενώ όσοι έχουν τελειώσει το Λύκειο μπορούν να παρακολουθήσουν έναν χρόνο λιγότερο και να κάνουν μονο μαθήματα ειδικότητας όπως είναι η Ναυσιπλοΐα, Ευστάθεια, Φόρτωση, Ναυτική Τέχνη,

Έκτακτες Ανάγκες, Τήρηση Φυλακής Γεφύρας, Ναυτικές Επικοινωνίες, Ναυτιλιακές Γνώσεις, και Ναυτικά Αγγλικά.

Επίσης δίνεται η δυνατότητα σε μαθητές που κάνουν υπηρεσία σε καράβι ταυτόχρονα με την μαθητεία τους στο λύκειο να ανακηρύσσονται ως κατ' ιδίαν μαθητές με την υποχρέωση να δίνουν προφορικές και γραπτές εξετάσεις στο τέλος του μαθητικού έτους.

Με την αποφοίτηση, οι μαθητές λαμβάνουν πτυχίο πλοιάρχου ή μηχανικού που τους επιτρέπει, εφόσον είναι κάτω των 27 ετών, να συμμετάσχουν στις πανελλαδικές για εισαγωγή στις ΑΕΝ.

Η Εκπαίδευση στις Α.Ε.Ν.

Σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας λειτουργούν οι Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν) στις οποίες μπορούν να εκπαιδευτούν οι Αξιωματικοί του Εμπορικού Ναυτικού . Οι φοίτηση είναι 6 εξάμηνα με θεωρητικά μαθήματα και 2 εξάμηνα με πρακτική εκπαίδευση στην θάλασσα . Στις σχολές προσφέρονται εξειδικευμένες γνώσεις οι οποίες παρέχονται με το σύστημα της Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης (Sandwich Courses) βασει του οποίου η εκπαίδευση εναλλάσσεται μεταξύ σχολής και πλοίου .

Βασικό μάθημα είναι τα Αγγλικά καθως είναι απαραίτητα για μια αξιόλογη πορεία στην Εμπορική Ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο .

Η εκπαίδευση στις Α.Ε.Ν. περιλαμβάνει θεωρητικά μαθηματα , πρακτικά μαθηματα με αντίστοιχα εργαστήρια αλλά και χρήση προσομοιωτών . Η σχολή του Ασπροπύργου λειτουργεί ως εξωτερικής φοίτησης , οι υπόλοιπες σχολές που βρίσκονται στην Ελλάδα μεικτής φοίτησης με εσωτερική και εξωτερική παρακολούθηση ενώ οι σπουδαστες κατά την διάρκεια της πρακτικής τους άσκησης στο πλοίο αμείβονται κανονικά (nee.gr)

Επίσης τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) επιτρέπουν στους εν ενεργεία ναυτικούς να προσαρμόζονται στις σύγχρονες επαγγελματικές ανάγκες με διάφορετικά σχολεία εξειδικευσης και επιμόρφωσης . Ζητούμενο είναι η συνεχής παροχή κινήτρων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και η δημιουργία ναυτιλιακών στελεχών υψηλού επιπέδου .



Source : Isalos.net

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) έχει ένα από τα μεγαλύτερα τμήματα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών με σύγχρονες εγκαταστάσεις όπου ετησίως αποφοιτούν περίπου 50 άτομα με μαστερ , ενώ υπάρχουν πανεπιστήμια όπως το Πανεπιστήμιο Πειραιά , Αιγαίου και άλλα ιδιωτικά πανεπιστήμια όπως το Deree και άλλα κολλέγια όπου ετησίως αποφοιτούν με πτυχία και μεταπτυχιακά περίπου 350 διπλωματούχοι στα ναυτιλιακά. Όσοι ασχολούνται στα πλοία όπως οι Πλοίαρχοι και οι Μηχανικοί πρέπει να είναι καλοί χειριστές και παραγωγικοί καθώς η ελληνική ναυτιλία αποζητά τετοιους αξιωματικούς αλλά και πληρώματα . Υπάρχουν εταιρείες που δαπανούν αρκετά χρήματα ώστε μετεκπαιδέυσουν και να αναβαθμίσουν τις γνώσεις των Ελλήνων στελεχών τους ενώ καποιες επιλέγουν κατάλληλα εκπαιδευμένα άτομα από το εξωτερικό

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΝΕΕ) έχει υπολογίσει ότι για να υπάρχουν αρκετοί Πλοίαρχοι και Α' Μηχανικοί για να επανδρώνουν το 90% του ελληνόκτητου στόλου θα πρέπει να υπάρχει ένας Αρχιπλοίαρχος και ένας Αρχιμηχανικός για κάθε 4 πλοία και θα πρέπει να εισάγονται και να αποφοιτούν από τις σχολές περίπου 2.000 υποψήφιοι το χρόνο .

Η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να συμβαδίσει με τα διεθνή πρότυπα με καλούς χειριστές και ικανά πληρώματα και για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να ενισχυθεί το εκπαιδευτικό προσωπικό με έμπειρους ναυτοδασκάλους και κατάλληλες υποδομές στις σχολές . Δεν είναι τυχαίο ότι οι Έλληνες αξιωματικοί θεωρούνται οι καλύτεροι στον κόσμο και έχουν μεγάλη ζήτηση στις ξένες αγορές .

Χαρακτηριστικό παράδειγμα υποδειγματικής πανεπιστημιακής σχολής στις Ναυτιλιακές σπουδές είναι η περίπτωση της Σαγκάη . Μια σχολή 135 εκταρίων με 20.000 φοιτητές από τους οποίους οι 3.000 καλύπτουν τις θέσεις στις σχολές Πλοιάρχων και Μηχανολόγων . Το πανεπιστήμιο έχει συνεργασία με 60 ξένες ναυτικές ακαδημίες και άλλα πανεπιστήμια του εξωτερικού . Ο DNV (Der Norske Veritas) , κορυφαίος νηογνώμονας ελέγχει την ποιότητα της εκπαίδευσης . Για να φοιτήσει κάποιος στην σχολή πρέπει να καταβάλει περίπου το ποσό των 20.000 € .

Είναι πολύ σημαντικό να εκπαιδευτούν καλοί και αρκετοί αξιωματικοί και πληρώματα έτσι ώστε να μπορεί να καλυφθεί τόσο η ζήτηση που υπάρχει στην χώρα μας όσο και σε διεθνές επίπεδο κρατώντας έτσι και την ναυτική τεχνογνωσία που έχει η Ελλάδα στον κλάδο της ναυτιλίας

4.3 Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση

Η ναυτιλία αφορά ένα σημαντικό κεφάλαιο για την χώρα μας . Δεν είναι τυχαίο ότι η ελληνική ναυτιλία έχει πρωτιές τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο .Η συνεισφορά της τεχνολογίας σε αυτό τον τομέα , τα τελευταία χρόνια είναι καθοριστική. Εμφανίστηκαν πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας και με εξελιγμένη τεχνολογία με αποτέλεσμα την απαραίτητη αλλαγή στη σύνθεση του στόλου. Συνεπώς, για την παραμονή της ελληνικής ναυτιλίας στις πρώτες θέσεις κρίνεται απαραίτητη η συμβολή αξιόλογων και άρτιων εκπαιδευμένων στελεχών.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής είναι υπεύθυνο για την ναυτική εκπαίδευση στην χώρα μας με αρμόδιο φορέα την Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών , η οποία φροντίζει για την ανάπτυξη συτημάτων εκπαίδευσης , μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης των ναυτικών καθώς και την καλή λειτουργία των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού ενώ σχεδιάζει και εφαρμόζει μέτρα που έχουν ως σκοπό να προσελκύσουν νέα άτομα στο ναυτικό επάγγελμα .

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών (Δ.Ε.Κ.Ν) αφορούν στις προϋποθέσεις που πρέπει να καθοριστούν ώστε κάποιος να εισαχθεί στις ΑΕΝ, στην διοίκηση , οργανωση και επίβλεψη των σχολών αυτών , οι κανονισμοί λειτουργίας των Δημόσιων σχολών , τα εκαπιδευτικά προγράμματα και η προμήθεια εξοπλισμού , η συνδρομή στη διαδικασία των προσλήψεων, η παρακολούθηση του θαλάσσιου εκπαιδευτικού πλου των δοκίμων, η πιστοποίηση των ναυτικών.

Επιπλέον η ΔΕΚΝ βεβαιώνει και πιστοποιεί την επαγγελματική κατάρτιση και ικανότητα και άλλων κατηγοριών αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού, με διοργάνωση εξετάσεων για την λήψη των απαραίτητων πιστοποιήσεων . Είναι υπεύθυνη για την κατάρτιση των πληρωμάτων καταστρώματος & μηχανής που είναι στο πλοίο , βοηθάει στον προγραμματισμό του προϋπολογισμού της οικονομικής Διεύθυνσης του Υπουργείου ενώ επιπλέον συνεργάζεται με άλλους φορείς τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό σε θέματα που αφορούν την χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας .

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών έχει τα εξής Τμήματα:

α. Εκπαιδευτικά προγράμματα και κανονισμοί

β. Οργάνωση και Λειτουργία Σχολών Εμπορικού Ναυτικού

γ. Επιμόρφωση & Μετεκπαίδευση Ναυτικών

δ. Χορήγηση αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας

Στην χώρα μας υπάρχουν:

- Έντεκα (11) Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) για Πλοιάρχους και Μηχανικούς,
- Τρία (3) Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) για Πλοιάρχους, Μηχανικούς και Ραδιοτηλεγραφητές,
- Δύο (2) Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ).
- Τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων (ΔΣΕΝ / ΜΕΤ / Θαλαμηπόλων)

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού που λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας είναι:

1. Ασπρόπυργος - ΑΕΝ Ασπροπύργου - Πλοιάρχων/Μηχανικών
2. Νέα Μηχανιώνα - ΑΕΝ Μακεδονίας - Πλοιάρχων/Μηχανικών
3. Χανιά - ΑΕΝ Κρήτης - Πλοιάρχων/Μηχανικών
4. Αργοστόλι - ΑΕΝ Ιονίων Νήσων - Πλοιάρχων
5. Κάλυμνος - ΑΕΝ Καλύμνου - Πλοιάρχων
6. Κύμη - ΑΕΝ Κύμης - Πλοιάρχων
7. Οινούσσειες - ΑΕΝ Οινουσσών - Πλοιάρχων
8. Πρέβεζα - ΑΕΝ Ηπείρου - Πλοιάρχων
9. Σύρος - ΑΕΝ Σύρου - Πλοιάρχων
10. Ύδρα - ΑΕΝ Ύδρας - Πλοιάρχων
11. Χίος - ΑΕΝ Χίου - Μηχανικών



4.3.1 Τρόποι εισαγωγής στις ΑΕΝ

Η εισαγωγή των υποψηφίων στις ΑΕΝ γίνεται με τους εξής τρόπους. Είτε μέσω του μηχανογραφικού των πανελληνίων εξετάσεων όπου η ΑΕΝ υπάγεται στην κατηγορία των στρατιωτικών σχολών, είτε με την συμπλήρωση συγκεκριμένου μηχανογραφικού από το ΥΕΝΑΝΠ.

Όταν κάποιος φοιτεί στις Α.Ε.Ν, τα μαθήματα που διδάσκονται στους υποψήφιους πλοιάρχους αφορούν την θεωρία της ναυτιλίας και τη χρήση των νέων τεχνολογιών, δημιουργώντας την προοπτική για σταδιοδρομία ως Αξιωματικοί Ε.Ν, τα μαθήματα αυτά είναι Μαθηματικά, Φυσική, Μετεωρολογία, Πληροφορική, Αγγλικά, Ναυτιλία, Ευστάθεια Φορτώσεις, Διεθνείς Κανονισμοί, Επικοινωνίες, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Ναυτικό Δίκαιο ,

Θερμοδυναμική Αντοχή Υλικών , Μηχανές Εσωτερικής Καύσης , Ναυτικές Μηχανές και Βοηθητικά Μηχανήματα πλοίου , Συστήματα Αυτομάτου Ελέγχου κ.λπ.

Όσοι εκπαιδεύονται στις ΑΕΝ θα λάβουν θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις καθώς και αμειβόμενη εργασία στο πλοίο για 2 εξάμηνα . Όλοι οι σπουδαστές αφού τελειώσει το πρώτο εξάμηνο πρέπει να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο αφού πρώτα έχουν παρακολουθήσει εκπαίδευση λίγων ημερών που αφορά στα Σωστικά και Πυροσβεστικά Μέσα . Οι σπουδαστές παρακολουθώντας την εκπαίδευση Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων εκπαιδεύονται σε θέματα ασφάλειας για την ζωή πάνω στο πλοίο , για την διάσωση σε περίπτωση έκτακτων αναγκών όπως ένα ναυάγιο , σε θέματα πρώτων βοηθειών αλλά και πυρκαγιάς επί του πλοίου κ.α

Το επόμενο βήμα είναι να αναζητήσουν ναυτιλιακή εταιρεία όπου θα ναυτολογηθούν ως δόκιμοι Πλοίαρχοι ή Μηχανικοί . Επιστρέφοντας από το ταξίδι συνεχίζουν την εκπαίδευση τους στο Β' και Γ' εξάμηνο . Το δεύτερο εκπαιδευτικό τους ταξίδι θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αφού έχουν ολοκληρώσει τα δύο εξάμηνα και θα έχει διάρκεια 6 μήνες . Τέλος μετά το ταξίδι αυτό συνεχίζουν στην σχολή μέχρι να τελειώσουν την φοίτηση τους και αφού έχουν παρακολουθήσει τον δεύτερο κύκλο σεμιναρίων που αφορά στα προχωρημένα Σωστικά και Πυροσβεστικά μέσα .

4.3.2 Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)

Τα Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) δίνουν την δυνατότητα στους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού , αφού τελειώσουν από τις ακαδημίες , να έχουν μετεκπαίδευση και περαιτέρω γνώσεις σε εξειδικευμένα θέματα που αφορά στα πλοία στα οποία ναυτολογούνται (επιβατηγά , δεξαμενόπλοια , ασφάλεια κ.ο.κ) ώστε να είναι ικανοί να ανταποκριθούν στις νέες τεχνολογίες στην εργασία του επι του πλοίου . Τα Κέντρα Επιμόρφωσης που λειτουργούν για αυτόν τον σκοπό είναι τρία :

1. **ΚΕΣΕΝ / Πλοιάρχων (ΚΕΣΕΝ/Π)**
2. **ΚΕΣΕΝ / Μηχανικών (ΚΕΣΕΝ/Μ)**
3. **ΚΕΣΕΝ ΡΗ-ΡΕ (Ραδιοηλεκτρονικών – Ραδιοεπικοινωνιών)**

Επίπλέον, λειτουργούν δύο Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ) (Ασπρόπυργος-Μηχανιώνα) όπου παρέχεται η βασική και προχωρημένη εκπαίδευση στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα των πλοίων προς τους ναυτικούς όλων των βαθμίδων. Η εκπαίδευση στα ΚΕΣΕΝ και στις Σχολές Σωστικών-Πυροσβεστικών Μέσων εποπτεύεται επίσης από το ΥΝΑΝΠ και παρέχεται δωρεάν. Τέλος, υπάρχει και η Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων. (yen.gr)

Όλοι οι ναυτικοί είναι υποχρεωτικό να περάσουν από υγειονομική εξέταση από την ΑΝΥΕ (Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία) στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά ή σε άλλη αρμόδια υπηρεσία, μέσα από εξειδικευμένες εξετάσεις (π.χ Οφθαλμιατρικές εξετάσεις - Μυωπία, Αστιγματισμό, Δυσχρωματοψία, Αχρωματοψία- , Ψυχιατρικές εξετάσεις, Παθολογικές εξετάσεις κ.α) και εφόσον είναι κατάλληλοι /λες μπορούν να παραλάβουν απο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα του Πλοιάρχου Γ' τάξης του Εμπορικού Ναυτικού .

Μετά την απόκτηση του διπλώματος οι αξιωματικοί προκειμένου να είναι έτοιμοι να ναυτολογηθούν και να αναλάβουν καθήκοντα στο πλοίο που πρόκειται να υπηρετήσουν θα πρέπει να περάσουν ακόμα μια σειρά ειδικής εκπαίδευσης βασει της Διεθνής Σύμβασης STCW (*Διεθνή Σύμβαση STCW, Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και τηρήσεως φυλακών - Convention on the standards of training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-STCW*), σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοΐας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές τα οποία έχουν να κάνουν με τον τύπο πλοίου και τις διατάξεις και κανονισμούς που ορίζει η STCW.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό πως η εκπαίδευση πρέπει να διαρκεί όσο ο επαγγελματικός βίος, καθώς είναι απαραίτητο ο κάθε ναυτικός να εκπαιδευέται και να πιστοποιεί τις γνώσεις του. Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι αναντικατάστατος και ιδιαίτερα σημαντικός. Για την εξέλιξη του κλάδου της ναυτιλίας είναι απαραίτητη η ποιοτική κατάρτιση που δίνεται στους ναυτικούς. Κατά συνέπεια, ένα ναυτικό κράτος σαν την Ελλάδα θα πρέπει να επενδύσει στην ναυτική εκπαίδευση, καθώς είναι μέγιστης σημασίας η ασφάλεια και η προστασία της ναυσιπλοΐας.

Στην σημερινή πραγματικότητα, γίνονται αντιληπτά τα αρκετά προβλήματα τα αρκετά προβλήματα που χαρακτηρίζουν την ναυτική εκπαίδευση. Αναφορικά η εγκατάλειψη των

κτιριακών υποδομών, η έλλειψη διδακτικού προσωπικού, η στέρηση αρκετών προνομίων των σπουδαστών, όπως η σίτιση και η στέγαση μέσα στη σχολή, η στέρηση της φοιτητικής κάρτας για τα μέσα μαζικής μεταφοράς αλλά και η ελλιπής θέρμανσή τους κατά την διάρκεια του χειμώνα, είναι κάποια βασικά θέματα που αποτελούν γνωστές αδυναμίες του συστήματος.

Στην σημερινή εποχή παρατηρείται ότι στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού εισέρχονται αρκετοί φοιτητές, αλλά αρκετοί δεν αποφοιτούν καθώς εγκαταλείπουν. Κάποιοι από τους λόγους που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους είναι οικονομικοί λόγοι αλλά και οι δυσχέρειες στην εκπλήρωση των υποχρεωτικών εκπαιδευτικών ταξιδιών που προβλέπονται από το σύστημα εναλλασόμενης εκπαίδευσης. Είναι ζήτημα μείζουσας σημασίας η αναβάθμιση, ο εκσυγχρονισμός και η βελτιστοποίηση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

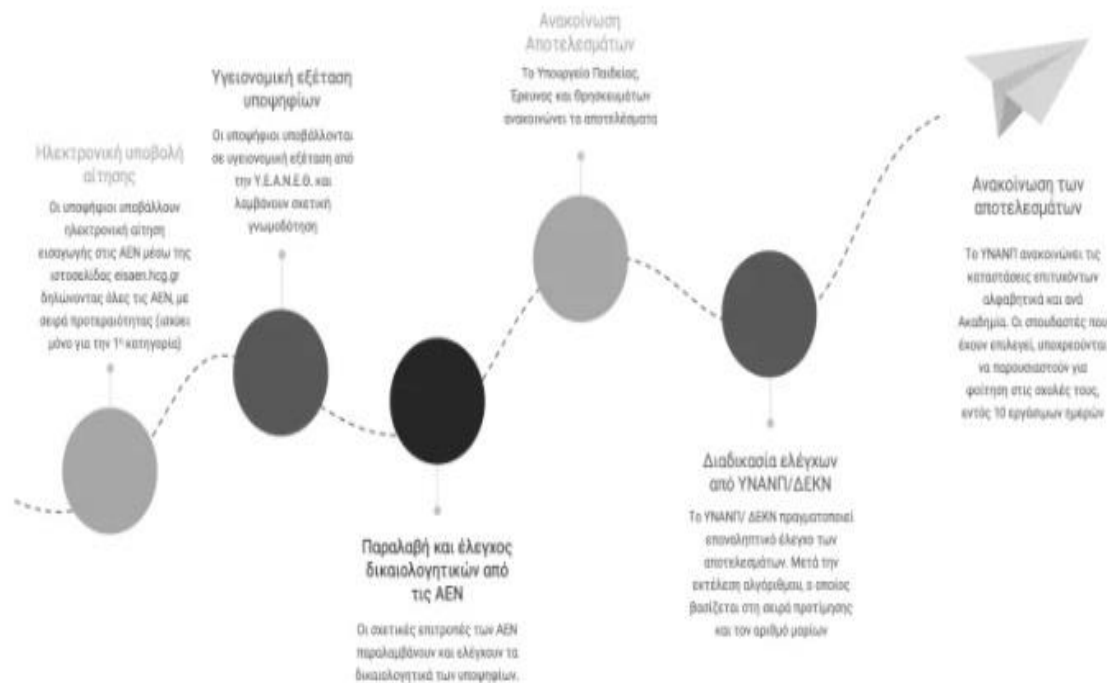
Θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα η αναβάθμιση της δημόσιας εκπαίδευσης, ώστε οι νέοι να μπορέσουν να εξελιχθούν και να κορυφωθούν στην ελληνική ναυτιλία. Η αναβάθμιση της ποιότητας των σπουδών θα συμβάλει στη βελτιωμένη ποιότητα των νέων που φοιτούν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αλλά και να αναβαθμιστεί το επάγγελμα.

Ειδικά προσόντα για την εισαγωγή στις ΑΕΝ

Κάθε υποψήφιος/-α πρέπει να συγκεντρώνει τα πιο κάτω προσόντα:

- Να είναι κάτοχος τίτλου απόλυσης Λυκείου ή άλλου ισότιμου τίτλου σχολείου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Να έχει την Ελληνική Ιθαγένεια
- Να μην έχει υπερβεί το 27ο έτος της ηλικίας του
- Να είναι κατά γνωμοδότηση αρμόδιας υγειονομικής επιτροπής ικανός σωματικά και πνευματικά για το ναυτικό επάγγελμα (ΑΕΝ/ Πλοιάρχων - ΑΕΝ/ Μηχανικών)
- Να μην έχει τιμωρηθεί με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων και να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση ανώτερη του εξαμήνου και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος.

Διαδικασία εισαγωγής στις ΑΕΝ



Source: *Isalos.net*

4.4 Η Ιδιωτική Ναυτική Εκπαίδευση

Ο θαλάσσιος τουρισμός (yachting) στην Ελλάδα κυμαίνεται γύρω στο 1% της συνολικής αξίας του τουρισμού της χώρας, ωστόσο η συμβολή αυτού του είδους τουρισμού είναι κατά 80% περισσότερη από του μέσου τουρίστα. Ο χώρος του θαλάσσιου τουρισμού με 70% ιστιοφόρα σκάφη και 30% με μηχανοκίνητα σκάφη, άφησε το 2020 στη χώρα μας πάνω από 800 εκατομμύρια ευρώ (ενώ συγκριτικά η κρουαζιέρα μόλις 580). Από αυτά συνεισέφερε στην εθνική οικονομία 70 εκατομμύρια ευρώ από το ΦΠΑ και 40 εκατομμύρια ευρώ στο NAT. Στον χώρο απασχολούνται πάνω από 25.000 άνθρωποι. (istioploikoskosmos.gr)

Σε έναν τόσο σημαντικό τομέα που συμβάλει στην εθνική οικονομία αλλά και την εθνική πολιτικής, η έλλειψη στην ακαδημαϊκή εξειδίκευση είναι φανερή και η κάλυψή της επιτακτική. Η μεγάλη σημασία του yachting, των υποδομών και της εκπαίδευσης, έχει γίνει αντιληπτή από τα αρμόδια υπουργεία και τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μία προσπάθεια να κινηθούν τα πράγματα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Και ενώ η σημασία που δίδεται προς τη ναυτική εκπαίδευση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας είναι μεγάλη και πλήρης (όπως αναλύθηκε και παραπάνω), για τα σκάφη αναψυχής δεν έχει υπάρξει αντίστοιχη κάλυψη.

Στο πλαίσιο λοιπόν των δράσεων των τελευταίων ετών για να ενισχυθεί και να υποστηριχτεί ο κλάδος του τουριστικού επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, ενσωματώθηκε στα δημόσια, και πρόσφατα και τα ιδιωτικά ΙΕΚ , μία νέα ειδικότητα τεσσάρων εξαμήνων που αφορά στον επαγγελματία κυβερνήτη σκάφους αναψυχής.

Ο ΠΟΙΑΘ, που το 2019 γιόρτασε 50 χρόνια λειτουργίας των σχολών ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης, συνεργάζεται με το ιδιωτικό ΙΕΚ Ωμέγα παρέχοντας υποστήριξη στα θεωρητικά μαθήματα ειδικότητας και στα πρακτικά μαθήματα. (istioploikoskosmos.gr)

Θέματα που σχετίζονται με τη δημόσια και την ιδιωτική εκπαίδευση είναι ιδιαίτερα πολυσυζητημένα στην σημερινή πραγματικότητα και παίρνουν συνεχώς νέες διαστάσεις. Πρόσωπα του κλάδου όπως επιχειρηματίες, επιστήμονες, αναλυτές , εταιρείες στρέφουν το ενδιαφέρον τους σε θεωρητικές και πρακτικές προσεγγίσεις με βασική τους τοποθέτηση τον

ανθρώπινο παράγοντα και την εξέλιξη του. Είναι ευρέως γνωστό πως η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση σε ελληνόκτητο στόλο απέναντι σε κραταιές ναυτικές χώρες. Όμως δεν συμβαίνει το ίδιο με το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Κρίνεται αναγκαίο να αναπτυχθεί μεγάλος μηχανισμός στήριξης της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ο οποίος θα διακατέχεται από στοιχεία όπως η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Η ναυτική εκπαίδευση διανύει μια μεταβαλλόμενη περίοδο. Θεωρείται ότι μια σωστή και ολοκληρωμένη εκπαίδευση θα λειτουργήσει και με τους δύο τομείς ,δηλαδή την δημόσια και την ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, παράλληλα. Γεγονός που αν προκριθεί θα επαναφέρει τη ναυτική εκπαίδευση σε καθεστώς παρόμοιο εκείνου προ του 1977.

Η Ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση έχει την δυνατότητα έκδοσης πιστοποιητικών , διπλωμάτων & μετεκπαίδευσης (όπως το αντίστοιχο ΚΕΣΕΝ), τα οποία είναι από άλλες Ευρωπαϊκές και μη χώρες, και βάση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης που παρέχεται τα πιστοποιητικά είναι αντίστοιχα των ελληνικών . Αυτά τα ιδιωτικά εκπαιδευτικά κέντρα που παρέχουν τέτοιου τύπου εκπαίδευση είναι εγκεκριμένα από διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, ακολουθώντας τα STCW και τις Ναυτιλιακές αρχές των χωρών αυτών . Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι χώρες όπως η Μάλτα και η Κύπρος. Βάσει των εκπαιδευτικών συνθηκών που υπάρχουν σήμερα στην ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, γίνονται προσπάθειες μέσω ιδιωτικών πρωτοβουλιών οι οποίες θέλουν να επενδύσουν στις ικανότητες των Ελλήνων που θέλουν να εξελιχθούν στην ναυτιλία . Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ΝΑΚ , Ναυτική Ακαδημία Κύπρου. Το εκπαιδευτικό έτος 2016-2017 εγκαινιάστηκε η πρώτη αντίστοιχη ιδιωτική ΑΕΝ στην Κύπρο με σκοπό την ανάπτυξη και προσφορά δεξιοτήτων σε τρεις τομείς της Ναυτικής Βιομηχανίας, που είναι η Ναυτική Επιστήμη (Αξιωματικός Καταστρώματος), η Ναυτική Μηχανική (Αξιωματικός Μηχανής) και η Ναυτική Ηλεκτρο-τεχνολογία (Ηλεκτρο-τεχνολόγος Αξιωματικός). Η συγκεκριμένη σχολή, παρέχει σε όσους επιθυμούν να φοιτήσουν σε αυτήν αναπτυγμένο τεχνολογικό εξοπλισμό όπως προσομοιωτές γέφυρας, μηχανές φορτώσεων ηλεκτρονικών χαρτών και τηλεπικοινωνιών καθώς και έμπειρο καταρτισμένο διδακτικό προσωπικό. (www.cyma.ac.cy)

Νέοι οι οποίοι θέλουν να δραστηριοποιηθούν στο επάγγελμα του ναυτικού θα προσανατολιστούν να ξεκινήσουν την εκπαιδευτικής τους πορεία από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Δυστυχώς όμως υπάρχουν ηλικιακοί περιορισμοί στην εισαγωγή νέων φοιτητών στις

σχολές αυτές (ιδιαίτερα τις δημόσιες σχολές) καθώς όριο ηλικίας θεωρείται το 27^ο ετος , αποκλείοντας έτσι έναν μεγαλύτερο αριθμό εισαχθέντων διαφορετικών ηλικιών. Δεν είναι τυχαίο ότι οι ΑΕΝ, τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζουν προβλήματα ως προς την κάλυψη των αναγκών της εκπαίδευσης των ναυτικών. Για παράδειγμα, ο αριθμός των ναυτικών που μπορούν να περάσουν στις ΑΕΝ κάθε χρόνο μετά τις Πανελλαδικές εξετάσεις, ή μέσω των προκηρύξεων, είναι περιορισμένος, γεγονός που την καθιστά ανεπαρκή ως προς τις αυξανόμενες ανάγκες της ναυτιλίας.

Είναι ουσιαστικής σημασίας να συνεχίσουν να υπάρχουν σωστές κτιριακές υποδομές και όχι εγκατελελειμμένα κτίρια , σωστός και σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός, φοιτητικές παροχές όπως σίτιση εντός των σχολών , φοιτητικές κάρτες για τις μετακινήσεις ή ακόμα και χωροδιαμονής για τους σπουδαστές .

Ένα ακόμα σοβαρό θέμα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ναυτικής εκπαίδευσης είναι η έλλειψη έμπειρου διδακτικού προσωπικού . Παρουσιάζεται μεγάλη έλλειψη σε ναυτοδιδασκάλους οι οποίοι να μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες της σημερινής πραγματικότητας για το επάγγελμα του ναυτικού . Υπάρχουν έμπειροι εκπαιδευτές οι οποίοι όμως έχουν μείνει αρκετά χρόνια εκτός του ναυτικού επαγγέλματος πρεσβεύοντας μια διαφορετική πιο παλαιική νοοτροπία χωρίς να ανταποκρίνονται στις σημερινές απαιτήσεις του επαγγέλματος. Άρα, το διδακτικό προσωπικό των ΑΕΝ οφείλει να εκπαιδευτεί και να αξιολογείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα. Επιπλέον, το διδακτικό προσωπικό που εργάζεται στις ΑΕΝ, είναι με συμβάσεις που λήγουν συχνά, και δεν ανανεώνονται άμεσα. Αυτό, έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν χρονικά διαστήματα χωρίς διδακτικό προσωπικό. Έτσι δημιουργούνται Ιδιωτικές Ακαδημίες που προσπαθούν να καλύψουν τα κενά που έχουν δημιουργηθεί στην δημόσια εκπαίδευση .

Επίσης υπάρχουν τα ΚΕΣΕΝ - Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού , τα οποία εκτός από τα δημόσια λειτουργούν και ιδιωτικά αλλά αντιμετωπίζουν παρόμοια ζητήματα με τις ΑΕΝ. Ένα σοβαρό πρόβλημα των δημόσιων ΚΕΣΕΝ έναντι των ιδιωτικών, είναι ότι δεν μπορούν να ανταποκριθούν στο μεγάλο όγκο ναυτικών που επιθυμούν να λάβουν τα πιστοποιητικά τους. Υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις στην παραλαβή πιστοποιητικών με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να απευθύνονται στην ιδιωτική εκπαίδευση .

Ο ιδιωτικός τομέας εξυπηρετεί τους ναυτικούς και καλύπτει τις ανάγκες τους σε σύντομο χρονικό διάστημα. Υπάρχουν σύγχρονες εγκαταστάσεις ενώ χρησιμοποιείται τεχνολογικός εξοπλισμός που ανταποκρίνεται στις παρούσες απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος. Παρόλα αυτά ένα βασικό μειονέκτημα της ιδιωτικής εκπαίδευσης είναι ότι το κόστος παρακολούθησης εκπαίδευσης και κατάρτισης είναι αρκετά αυξημένο .

Παραδείγματα σχολών ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και ναυτικών εκπαιδευτικών κέντρων (αντίστοιχα των δημόσιων ΚΕΣΕΝ) που λειτουργούν σήμερα στη χώρα μας , ενδεικτικά είναι:

- **Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών.** (<https://teenschool.gr/>)
- **Maritime & Superyacht Academy του Μητροπολιτικού Κολλεγίου.** (<https://maritimeacademy.mitropolitiko.edu.gr/>)
- **Cosmos Nautical Training Centre** (www.cosmostraining.gr)
- **ΕΑΝΕΚ - Ελληνικό Ναυτικό Εκπαιδευτικό Κέντρο Ε.Π.Ε (HTMC - Hellenic Marine Training Center LTD)** (www.hmtc.gr)
- **Πειραιϊκό Κέντρο Ναυτικής Εκπαίδευσης (PMTC)- S. RANIS .** (<https://www.sranis.gr/>)
- **QMSMTC.** (<https://kclgroup.gr>)
- **GMC Maritime Training Center .** (<https://gmcmaritimecenter.com/>)

Επίσης ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω οργανισμοί – φορείς αλλά και εκπαιδευτικά προγράμματα που έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη της ελληνικής & διεθνούς ναυτιλίας :

- **International Maritime Organization** Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) (IMO)
- **International Labour Organization - Διεθνής Οργάνωση Εργασίας**
- **International Chamber of Shipping (ICS) -Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο**
- **PYA (Professional Yachting Association)**
- **RYA (Royal Yachting Association)**
- **IAMI - International Association of Maritime Institutions**
- **G.U.E.S.T Guidelines for Unified Excellence in Service Training**
- **M.C.A**
- **IAMU -International Association of Maritime Universities**
- **HELMERPA Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος**
- **Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ)**



ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Yacht Hotel & η Εκπαίδευση των πληρωμάτων στα σκάφη

Κεφάλαιο 5 - Η παροχή 5* πολυτελών υπηρεσιών φιλοξενίας στα Yachts και την τουριστική ναυτιλία

5.1 Τα πολυτελή Σκάφη Αναψυχής

Θαλαμηγός ή γιοτ από τον αγγλικό όρο «yacht» είναι τα πλοία εκείνα που έχουν φτιαχτεί με πολυτελής κατασκευή , πολύ καλά μέσα διάδωσης και εξοπλισμό (ναυτιλιακά όργανα) που χρησιμοποιούνται κυρίως από ιδιώτες και έχουν ως σκοπό την ψυχαγωγία .

Σήμερα οι θαλαμηγοί ή αλλιώς «cruising yachts» είναι συνήθως μεγάλα ταχύπλοα σκάφη , υπερσύγχρονα , με δυνατότητα να καλύψουν μακρινές αποστάσεις ενώ πολλά από αυτά ενοικιάζονται σε τρίτους ημερησίως ή εβδομαδιαία . Έχουν πολλούς διαμορφωμένους χώρους καταλληλους για να φιλοξενήσουν και τους πιο απαιτητικούς τουρίστες .

Επιπλέον υπάρχουν σκάφη όπως παλιά ιστιοφόρα ή ακτοπλοϊκά επιβατηγά τα οποία έχουν περάσει το όριο ηλικίας για να μπορούν να ταξιδεύουν στις θάλασσες και τα οποία χρησιμοποιούνται ως κρατικά ή ενοικιάζονται για την φιλοξενία υψηλών προσώπων ή για να ψυχαγωγούνται οι πολιτειακοί τους άρχοντες . Οι κρατικές θαλαμηγοί υπάγονται επιχειρησιακά στις ναυτικές δυνάμεις των χωρών, έστω και αν δεν φέρουν πολεμικό οπλισμό, οι οποίες και επιφορτίζονται τη συντήρησή τους. (hysa.gr)

Τι είναι όμως το πολυτελές yacht ή superyacht;

Ο όρος πολυτελές γιοτ, "Superyacht" και "Large Yacht" αναφέρεται σε πολύ ακριβά σκάφη τα οποία μπορεί να είναι είτε ιδιωτικά είτε επαγγελματικά και με πλήρωμα .

Παραδοσιακά οι κρουαζιέρες τους είναι η Μεσόγειος, η Καραϊβική και οι ΗΠΑ, αλλά αυτές οι περιοχές επεκτείνονται καθώς όλο και περισσότερα σκάφη κατασκευάζονται και οι ιδιοκτήτες γίνονται πιο περιπετειώδεις και τα σκάφη εξοπλίζονται καλύτερα για κρουαζιέρες αναψυχής μεγάλων αποστάσεων.

Τέτοια σκάφη ταξιδεύουν στα σκανδιναβικά φιόρδ, την ακτή της Αλάσκας, την Ταϊλάνδη, την Ινδονησία, τον Νότιο Ειρηνικό, την Αυστραλία , τη Νέα Ζηλανδία. Πέρα από το αρχικό ποσό που δίνεται για την αγορά ενός σκάφους αυτής της κατηγορίας, υπάρχει και ένα κόστος περίπου

10- 15% της αρχικής αξίας του σκάφους για να καλύψει τα λειτουργικά του έξοδα ετησίως. Είναι γνωστό ότι το ετήσιο κόστος λειτουργίας ενός superyacht προσεγγίζει συνήθως το 10% το κόστος αγοράς του.

Ο όρος των πολυτελών σκαφών άρχισε να εμφανίζεται στις αρχές του 20ού αιώνα όταν πλούσιοι επιχειρηματίες εφτιαχναν μεγάλα ιδιωτικά σκάφη για τα προσωπικά τους ταξίδια και την προσωπική τους ψυχαγωγία . Αυτό συνέπεσε με την εμφάνιση πολυτελών σκαφών σε περιοδικά όπως το Boat International, το οποίο καθιέρωσε τον όρο ‘πολυτελή σκάφη’ – Superyachts στη θάλασσα βιομηχανία .

Ένα superyacht ή megayacht είναι ένα μεγάλο και πολυτελές σκάφος αναψυχής. Δεν υπάρχουν επίσημοι ορισμοί για τέτοια σκάφη, αλλά αυτοί οι όροι χρησιμοποιούνται τακτικά για να περιγράψουν επαγγελματικά μηχανοκίνητα ή ιστιοπλοϊκά σκάφη με πλήρωμα, που κυμαίνονται από 40 μέτρα (130 πόδια) έως 180 μέτρα (590 πόδια) μήκος, και μερικές φορές περιλαμβάνουν και μικρότερα σκάφη των 24 μέτρων (79 πόδια) (Nineham:2016) .

Τα Superyachts είναι συχνά διαθέσιμα για ναύλωση με πλήρωμα που εξυπηρετεί τους επισκέπτες που έχουν απαιτήσεις για υψηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών και όλες τις πιθανές πολυτελείς ανέσεις. Μπορεί να έχουν σχεδιαστεί για να παρέχουν άνεση, ταχύτητα ή την δυνατότητα ερευνας στην θάλασσα.

Ανάλογα με τη σεζόν, τα superyachts μπορεί να βρίσκονται πιο συχνά στη Μεσόγειο ή στην Καραϊβική. Πολλά είναι διαθέσιμα για ναύλωση σε τιμές που ξεπερνούν τα 100.000 ευρώ την εβδομάδα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτά τα σκάφη είναι ότι μπορούν να έχουν περισσότερες από μία πισίνες, να διαθέτουν ποικιλία θαλάσσιων παιχνιδιών , άλλα και μικρότερα σκάφη ή κάποιο ελικόπτερο εντός του σκάφους.

Τα Superyachts έχουν πλέον γίνει τόσο μεγάλα που έχουν εμφανιστεί νέες λέξεις για να τα περιγράψουν - Mega yacht (100 μέτρα / 328 πόδια) και Giga yacht χρησιμοποιούνται μερικές φορές για να περιγράψουν τα μεγαλύτερα σκάφη ή ακόμα και TeraYachts.

Το τρέχον ελάχιστο μέγεθος των σκαφών αυτών είναι 29,5 μέτρα (περίπου 100 πόδια). Μέχρι σήμερα, έχουν κυκλοφορήσει 4462 superyachts, ενώ 4388 σύμφωνα με πληροφορίες εξακολουθούν να λειτουργούν κανονικά.

Μεταξύ 1998 και 2008, η ευρωπαϊκή παραγωγή πολυτελών σκαφών αυξήθηκε κατά 228%, τερματίζοντας την περίοδο με συνολική παραγωγή 916 κομματιών και 10 δισεκατομμυρίων δολαρίων σε παραγγελίες. Τον Ιανουάριο του 2020, η Boat International απαρίθμησε 4.621 επαγγελματίες που συνδέονται με τη βιομηχανία superyacht από το 1856, συμπεριλαμβανομένων 1.806 κατασκευαστών.

Top 10 superyacht manufacturers

Rank	Company	Country of origin	Builder	Naval architect	Interior designer	Designer	Units built	Notes
1	Azimut	Italy	Y	Y	Y	Y	499	Part of Azimut Benetti Group
2	Sunseeker	United Kingdom	Y	Y	Y	Y	427	
3	Sanlorenzo	Italy	Y	Y	Y	Y	412	
4	Benetti	Italy	Y	Y	Y	Y	370	Part of Azimut Benetti Group
5	Ferretti	Italy	Y	Y	Y	Y	246	Part of Ferretti Group
6	Feadship	Netherlands	Y	-	-	-	221	
7	Overmarine	Italy	Y	Y	Y	Y	219	
8	Horizon	Taiwan	Y	Y	Y	Y	194	
9	Hatteras	United States	Y	Y	Y	Y	193	
10	Princess	United Kingdom	Y	Y	Y	Y	191	

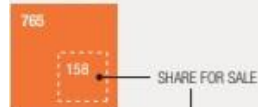
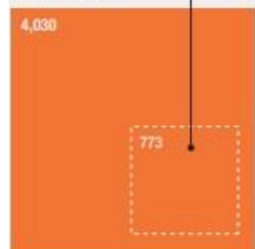
Από το 2016, υπήρχαν περίπου 10.000 superyachts μήκους άνω των 24 μέτρων, παγκοσμίως. Από αυτά περίπου το 80% ήταν power boats. Ο ετήσιος ρυθμός παραγωγής αναφέρθηκε σε περίπου 150. (Nineham:2016) Από το 2018, τα 200 μεγαλύτερα σκάφη κυμαίνονταν σε μήκος από 70 μέτρα (230 πόδια) έως 181 μέτρα (594 πόδια).

Η Ελλάδα έχει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο και βρίσκεται στην τρίτη θέση με τα mega yachts τα οποία είναι θαλαμηγοί μήκους άνω των 40 μέτρων . Τα νησιά μας και οι ελληνικές θάλασσες έρχονται στην τέταρτη θέση παγκοσμίως με τα mega yachts , ως ο δημοφιλέστερος προορισμός για διακοπές εν πλω , με πάνω από 100 σκάφη με μήκος 50 μέτρων τα οποία συνηθίζουν να βρίσκονται σε απόσταση δύο μιλίων από τις ελληνικές ακτές κάθε εβδομάδα κατά την διάρκεια του καλοκαιριού .(kathimerini.gr)



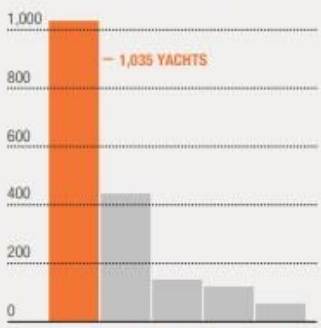
Από έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί από Knightfrank και Bloomberg , υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων που είναι μνημένοι στον χώρο και επιλέγουν ως τρόπο διακοπών και αναψυχής τα υπερπολυτελή yachts . Στην χώρα μας ελλιμενίζονται για τις ετήσιες συντηρήσεις τους αλλά και για επισκευές τους δεκάδες πολυτελή σκάφη ενώ τα ελληνικά ναυπηγία έχουν εξελίξει τις γνώσεις τους και την τεχνογνωσία τους στην επισκευή και ναυπήγηση τέτοιων σκαφών . Σκάφη όπως τα «Atlantis I» και «Atlantis II» , ιδιοκτησίας Σταύρου Νιάρχου, ναυπήγησης στον Σκαραμαγκα στις αρχές του 1970 καθώς και πιο συγχρονα σκάφη όπως το 85μετρο «Ο΄Ρtasia» που έπεσε στον νερό το 2018 από ναυπηγία στο Πέραμα συμπερόντων της ελληνικής εταιρείας Golden Yachts φιγουράρουν στις παγκόσμιες κατατάξεις με τα μεγαλύτερα yachts του κόσμου . (kathimerini.gr)

Η Knightfrank στην ετήσια έκθεσή της «The Wealth Report – 2018», παρουσιάζει την καταγραφή mega yachts ως περιουσιακά στοιχεία ανά εθνικότητα και ανά μέγεθος. Ξεκινώντας με σκάφη τουλάχιστον 30 μέτρων και χρησιμοποιώντας τη βάση δεδομένων της εταιρείας Superyacht IQ, διαπιστώνει την ύπαρξη 4.795 τέτοιων yachts παγκοσμίως. Στις θαλαμηγούς 40 μέτρων και άνω, κατατάσσει την Ελλάδα την τρίτη μεγαλύτερη χώρα ιδιοκτησίας σε απόλυτο αριθμό σκαφών μετά τη Ρωσία και τις Ηνωμένες Πολιτείες που βρίσκονται στην πρώτη θέση.

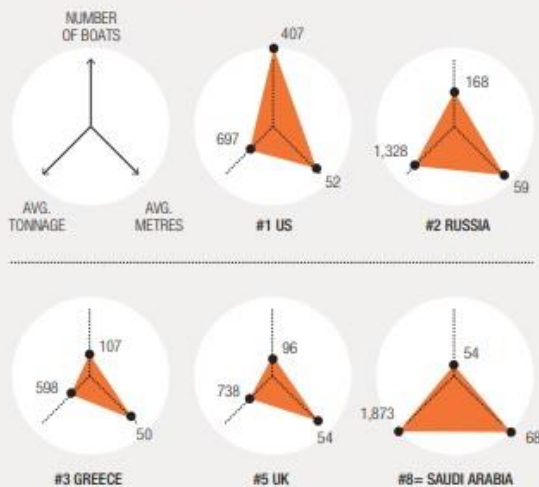
GLOBAL SUPERYACHT FLEET*
SAILING YACHTS

MOTOR YACHTS


*OVER 30 METRES. AS OF JAN 2018
SOURCE: YACHT DATA PROVIDED BY SUPERYACHT IQ

NEW COMPLETIONS

COMPLETIONS BY SIZE (2008-2017)

SUPERYACHT OWNERSHIP**

** OVER 40 METRES. AS OF JAN 2018



Κάθε superyacht έχει σημαία χώρας στην οποία είναι εγγεγραμμένο, αλλά μπορεί και να μην την έχει επισκεφτεί ποτέ. Συνήθως οι σημαίες που φέρουν τα μεγάλα σκάφη αναψυχής είναι τα νησιά Cayman, Νήσοι Μάρσαλ, Νήσος Μαν και οι Βρετανικές Παρθένοι Νήσοι.

Τα Superyachts συχνά επισκέπτονται τη Μεσόγειο Θάλασσα το καλοκαίρι και την Καραϊβική το χειμώνα. Τυπικοί προορισμοί είναι : στην Ισπανία , στη Γαλλική και την Ιταλική Ριβιέρα περιλαμβάνουν τις Κάννες, την Αντίμπ, το Σεντ Τροπέ, το Μόντε Κάρλο, το Πορτοφίνο, το Πόρτο Τσέρβο, το Πουέρτο Μπάνους, Πουέρτο Πορταλς και την Πάλμα στην Μαγιόρκα. Οι λάτρεις των superyachts μπορεί να επιλέξουν ταξίδια σε απομακρυσμένες περιοχές παγκοσμίως. (www.businessinsider.com)

Πιο συγκεκριμένα στο βόρειο ημισφαίριο τη περίοδο του καλοκαιριού :

η Μεσόγειος ξεκινά νωρίτερα περί τα τέλη Μαρτίου (πιο πιθανό να φτάσει τον Απρίλιο) και διαρκεί μέχρι τον Σεπτέμβριο (τελειώνει με την Έκθεση Σκαφών του Μονακό). Οι πρώτες ναυλώσεις οι οποίες έχουν κλειστεί στο Φεστιβάλ των Καννών ή/και το Γκραν Πρι του Μονακό (από τα μέσα έως τα τέλη Μαΐου) μπορεί να σημαίνει ότι ορισμένα σκάφη θα αναζητήσουν πληρώματα νωρίτερα.

Γαλλική Ριβιέρα: από το St. Tropez στο Μονακό, (που περιλαμβάνει τις Κάννες, Juan le Pins, Golfe Juan, Antibes, Nice, Cap d'Ail, Fontvielle, Monte Carlo).

Αντίμπες είναι ο κόμβος των πολυτελών σκαφών της Γαλλίας, όπου βρίσκεται η μεγαλύτερη μαρίνα και βρίσκονται εκεί πολλοί από τους πράκτορες που ασχολούνται με τα πληρώματα, την φιλοξενία των πληρωμάτων αλλά και άλλες επιχειρήσεις που σχετίζονται με τα γιοτ.

Πάλμα ντε Μαγιόρκα-Ισπανία: Εποχή: Μάρτιος-Οκτώβριος. Μικρό νησί όπου αρκετά σκάφη που δραστηριοποιούνται στην Μεσόγειο θάλασσα δένουν κατά την διάρκεια του χειμώνα εκεί. Είναι ένα καλό μέρος ώστε κάποιος να αναζητήσει εργασία ως πλήρωμα σε αυτά τα πολυτελή σκάφη. Αρκετά πολυτελή σκάφη ιστιοπλοΐας ελλιμενίζονται εδώ. Είναι επίσης λιγότερο ακριβό μέρος από τις Αντιμπες.

Ιταλική Ριβιέρα: η ακτογραμμή της Λιγουρίας με επίκεντρο τη Γένοβα (λέγεται GEN O AH) και περιλαμβάνει το Σαν Ρέμο και το Πορτοφίνο.

Άλλες περιοχές κρουαζιέρας στη Μεσόγειο περιλαμβάνουν: τις ακτές του Αμάλφι (συμπεριλαμβανομένων των Ποζιτάνο και Νάπολη), Έλβα, Κάπρι, Ίσκια, Σορέντο, Κορσική, Σαρδηνία, Μάλτα, Σικελία, Ελλάδα, Τουρκία, Ισπανία (και νησιά), Γιβραλτάρ.

Τα σκάφη αναψυχής μεταξύ ναυλώσεων μπορούν να ελλιμενίζονται προσωρινά στα λιμάνια του Λιβόρνο, της Λα Σπέτσια ή της Ιμπέρια. (www.bluenationcrew.co.nz)

ΗΠΑ: Νιούπορτ, Ρόουντ Άιλαντ, πόλη της Νέας Υόρκης: Τους καλοκαιρινούς μήνες (Μάιος - Σεπτέμβριος) πολλοί εδρεύουν στις ΗΠΑ. Τα πολυτελή σκάφη αναψυχής ξεκινούν από τη Φλόριντα, τις Μπαχάμες και την Καραϊβική, στη βορειοανατολική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών για να αποφύγουν την εποχή των τυφώνων και να βρουν πιο ομοιόμορφες θερμοκρασίες. Το Νιούπορτ, το Ρόουντ Άιλαντ και μέχρι τη Νέα Υόρκη, συμπεριλαμβανομένων των γύρω Νήσων, είναι ένα ενεργό σημείο για τα σκάφη. Το Νιούπορτ είναι ο κύριος κόμβος του βορρά και πολλά ιστιοπλοϊκά σκάφη ελλιμενίζονται εδώ λόγω του Νιούπορτ που φιλοξενεί μια σειρά ιστιοπλοϊκών εκδηλώσεων.

Πιο συγκεκριμένα στο βόρειο ημισφαίριο τη περίοδο του χειμώνα :

Το Fort Lauderdale ξεκινάει την προετοιμασία για τον Σεπτέμβριο/Οκτώβριο (πριν από την έκθεση σκαφών Ft Lauderdale που πραγματοποιείται στα τέλη Οκτωβρίου). Τα πολυτελή σκάφη χρησιμοποιούν το Fort Lauderdale ως βάση για την παροχή ταξιδιών στην περιοχή της Καραϊβικής. Το Fort Lauderdale είναι επίσης μια δημοφιλής βάση για τη διαμονή των γιοτ κατά τις περιόδους συντήρησης στα πολλά ναυπηγεία του Fort Lauderdale.

Μέχρι τον Δεκέμβριο ο αριθμός των γιοτ είναι ελαφρώς χαμηλότερος, καθώς πολλά σκάφη έχουν μετακινηθεί στην Καραϊβική. Επιστρέφουν στο Φορτ Λόντερντεϊλ από τον Μάρτιο έως τον Μάιο για να ετοιμαστούν ώστε να διασχίσουν τον Ατλαντικό στη Μεσόγειο ή να κατευθυνθούν προς την Ανατολική Ακτή στη Νέα Αγγλία/Νέα Υόρκη για το καλοκαίρι του βόρειου ημισφαιρίου.

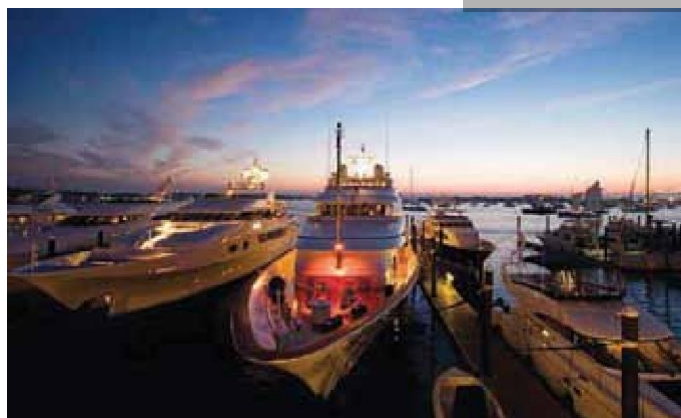
Καραϊβική: ξεκινά στις αρχές Δεκεμβρίου με το Antigua Charter Show και μπορεί να διαρκέσει μέχρι τον Απρίλιο/Μάιο. Το St Maarten ή η Antigua στην Ανατολική Καραϊβική ή το Nassau στις Μπαχάμες είναι οι κύριοι κόμβοι των πολυτελών σκαφών . Ορισμένα σκάφη ταξιδεύουν απευθείας στη Μεσόγειο από την Καραϊβική.

Άλλες περιοχές κρουαζιέρας είναι οι σκανδιναβικές χώρες, η Αλάσκα, ο νότιος Ειρηνικός, ο Ινδικός Ωκεανός, οι παγκόσμιες κρουαζιέρες (www.bluenationcrew.co.nz)

The Great Southern Route Ed. 3 is now online and maps out 100 different destinations in the South Pacific, Asia and Americas.

Take a look online:

www.greatsouthernroute.com.au



Ορισμένα σκάφη χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ως ιδιωτικά ενώ άλλα λειτουργούν όλο το χρόνο ως ναυλωμένες επιχειρήσεις και ένας μεγάλος αριθμός ανήκει σε ιδιώτες αλλά διατίθονται για μερική ναύλωση μέσα στον χρόνο. Από το 2018, το κόστος ναύλωσης των superyachts κυμαίνεται μεταξύ 70 και 550 χιλιάδων ευρώ. Οι συμβάσεις ναύλωσης περιλαμβάνουν συνήθως μια πρόβλεψη/κατάθεση για την κάλυψη τέτοιων λειτουργικών εξόδων όπως φαγητό, καύσιμο και ελλιμενισμό. Το υπόλοιπο της αποζημίωσης επιστρέφεται στον πελάτη στο τέλος της ναύλωσης. (**APA=Advance Provisioning Allowance**) (www.marinareservation.com)

Η βιομηχανία ναύλωσης πολυτελών γιοτ λειτουργεί αποτελεσματικά επειδή οι ιδιοκτήτες σκαφών μετριάζουν το λειτουργικό τους κόστος μέσα από το εισόδημα ναυλώσεων, διατηρώντας έτσι τα σκάφη σε άριστη κατάσταση λειτουργίας και το πλήρωμά τους ενεργό.

Το πλήρωμα ενός superyacht αποτελείται από πέντε βασικά τμήματα με το δικό τους προσωπικό: ο καπετάνιος, ο οποίος έχει συνολική ευθύνη για το σκάφος, ο σεφ, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την κουζίνα · το εσωτερικό προσωπικό, το οποίο λειτουργεί το yacht hotel τμήμα , το πλήρωμα καταστρώματος, το οποίο λειτουργεί και συντηρεί το σκάφος και οι μηχανικοί, οι οποίοι διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία των πολλών συστημάτων του πλοίου. (www.boatinternational.com)

Ένα πολυτελές σκάφος θα συντηρηθεί και θα επιβλέπεται από το πλήρωμά του, όμως μπορεί να μειωθεί σε μέγεθος κατά τη διάρκεια των περιόδων που οι ιδιοκτήτες των σκαφών δεν είναι στο σκάφος και δεν υπάρχουν ναυλώσεις. Τα περισσότερα μέλη του πληρώματος ζουν στο σκάφος και πληρώνονται με μηνιαίο μισθό, με τα περισσότερα έξοδα διαβίωσης να καλύπτονται από τον ιδιοκτήτη. Τα πληρώματα που βρίσκονται στο πλοίο δεν πληρώνουν λογαριασμούς ενοικίου, φαγητού, ηλεκτρικού ρεύματος ή νερού. Στην Ελλάδα τα πληρώματα κατά μεγάλο ποσοστό είναι Έλληνες αλλά και αρκετοί ξένοι από Βαλκανικές χώρες, Ρωσία ή Αγγλία . Εργάζονται κατα κύριο λόγο την καλοκαιρινή περίοδο (Μάιος – Οκτώβριος) ενώ υπάρχει μεγάλη κινητικότητα στην μετακίνηση σκαφών των πληρωμάτων καθώς δεν υπάρχει μονιμότητα στις περισσότερες των περιπτώσεων .

Όλα τα πολυτελή σκάφη περιλαμβάνουν χώρους που αφορούν στο πλήρωμα, όπως καμπίνες πληρώματος , πλυντήριο, χωρους ενδιαίτησης κ.α. Ενώ οι περισσότερες καμπίνες πληρώματος

περιέχουν κουκέτες, υπάρχουν καπετάνιοι και αρχιμηχανικοί που, στα μεγαλύτερα σκάφη, έχουν τις δικές τους καμπίνες. Δεν υπάρχουν καθορισμένες ώρες εργασίας των μελών του πληρώματος κάθε εβδομάδα. Οι ώρες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το πόσο συχνά οι ιδιοκτήτες είναι στο πλοίο, πόσο συχνά είναι ναυλωμένα τα σκάφη και από ποιες ώρες θα εργαστεί το πλήρωμα που θα ορίσει ο καπετάνιος, όταν δεν υπάρχουν επισκέπτες στο πλοίο. Το πλήρωμα μπορεί να προσληφθεί είτε μέσω πρακτορείων πληρώματος είτε ανεξάρτητα μέσω διάφορων ιστοσελίδων ή εταιρειών.

Οι πιο κοινές εθνικότητες των πληρωμάτων είναι συχνά Βρετανοί, Αυστραλοί, Νοτιοαφρικανοί, Νέα Ζηλανδία, Αμερικάνοι (κυρίως σε πλοία με σημαία ΗΠΑ) και Φιλιππινέζοι. Άλλες εθνικότητες που εργάζονται σε πολυτελή σκάφη αναψυχής είναι: Δανοί, Γερμανοί, Ρώσοι, Σουηδοί, Γάλλοι, Ιταλοί, Ισπανοί και Μεξικάνοι και είναι αρκετές φορές συνήθες να εργάζονται στα σκάφη έως πέντε ή έξι διαφορετικές εθνικότητες. Στην Ελλάδα υπάρχουν αναμικτα πληρώματα με Έλληνες και ξένους.

5.1.1 Διαφορετικοί τύποι σκαφών αναψυχής

Motor Yachts ή Sailing Boats ;

Ένα superyacht μπορεί να είναι είτε ιστιοπλοϊκό είτε μηχανοκίνητο σκάφος. Ακολουθούν μερικές από τις γενικές διαφορές των δύο διαφορετικών τύπων σκαφών - με ορισμένες εξαιρέσεις:

Μηχανοκίνητα σκάφη:

- Έχει μεγαλύτερες καμπίνες και μεγαλύτερους χώρους για το πλήρωμα
- Απασχολεί μεγαλύτερο αριθμό ατόμων ως πλήρωμα
- Υψηλότεροι μισθοί

Ιστιοφόρα:

- Ποικιλομορφία στο πρόγραμμα, συχνά ακολουθεί πλόες σε πιο απομακρυσμένες τοποθεσίες (όπως ο Νότιος Ειρηνικός και η Νέα Ζηλανδία).
- Συμμετοχή σε Superyacht Regattas
- Οι οικονομικές απολαβές μπορεί να είναι χαμηλότερες καθώς υπάρχουν λιγότεροι ρόλοι και μεγάλη ζήτηση από υποψήφια πληρώματα που είναι παθιασμένα με την ιστιοπλοΐα.
- Οι επισκέπτες ή οι ιδιοκτήτες προτιμούν μερικές φορές ένα πιο ανεπίσημο, χαλαρό περιβάλλον στο πλοίο σε αντίθεση με τα motor yachts όπου το εργασιακό περιβάλλον είναι πιο αυστηρό και πειθαρχημένο.

5.1.2 Ιδιωτικά σκάφη έναντι ναυλωμένων σκαφών

Ένα ιδιωτικό σκάφος προορίζεται συνήθως για χρήση του ιδιοκτήτη, της οικογένειας και των φίλων του. Η εργασία σε ένα ιδιωτικό σκάφος το οποίο δεν ταξιδεύει τόσο συχνά εκτός έδρας μπορεί να ταιριάζει περισσότερο σε κάποια πληρώματα που επιθυμούν να παραμείνουν στη χώρα τους (π.χ λόγω οικογενειακών υποχρεώσεων) καθώς το σκάφος μπορεί να παραμείνει σε μια συγκεκριμένη θέση για μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής προορίζονται κυρίως για αποκλειστική χρήση του ιδιοκτήτη και της οικογένειάς του και χρησιμοποιούνται λιγότερο ως ναυλωμένα σκάφη.

Τα ναυλωμένα σκάφη θεωρούνται «επαγγελματικά» εάν είναι διαθέσιμα προς ενοικίαση από τους πελάτες που θα πληρώσουν για να απολαύσουν τις ενπλω διακοπές τους. Τα ναυλωμένα σκάφη ενοικιάζονται στους πελάτες που πληρώνουν σε διάφορα χρονικά διαστήματα όταν οι ιδιοκτήτες δεν τα χρησιμοποιούν.

Η εβδομαδιαία τιμή ναύλωσης πολυτελών γιωτ σε όλο τον κόσμο κυμαίνεται από 20.000 € έως περίπου 650.000 € (π.χ M / Y DELMA, 85 μέτρα, 36 πλήρωμα, 18 καμπίνες επισκεπτών). Έξοδα περίπου του 25-30%, όπως φαγητό, καύσιμα και ελλειμνισμοί χρεώνονται επιπρόσθετα, καθώς και ένα συνηθισμένο χρηματικό ποσό 10-15% για παροχή άλλων υπηρεσιών (π.χ special requests, εκδρομές, άλλες αγορές κ.α)

Είναι συνηθισμένο ένας επισκέπτης να είναι ο «αρχηγός ναύλωσης» (head charterer) και να προσκαλεί μια ομάδα ατόμων, οικογένεια ή φίλους να τον συνοδεύσουν στο ταξίδι του. Δεν υπάρχει «συνηθισμένη» χρονική περίοδος, καθώς η ναύλωση ενός σκάφους έχει διάρκεια λίγων ημερών έως και μήνες. Στην ελληνική αγορά συνήθως οι ναυλώσεις σκαφών, ειδικά των ιστιοπλοϊκών / catamarans μπορεί να πραγματοποιούνται κάθε Σάββατο με εβδομαδιαία διάρκεια ναύλωσης. Στα motor yachts οι ναυλώσεις είναι πιο ευέλικτες με διημερα εως και ναυλώσεις 2-3 εβδομάδων.

Ένα ναυλωμένο σκάφος κάνει περισσότερα ταξίδια. Έτσι είναι ωφέλιμο για κάποιον που θέλει να εργαστεί ως πλήρωμα σε σκάφος να προσπαθήσει να προσληφθεί σε επαγγελματικά σκάφη αναψυχής επειδή προσφέρουν συνεχόμενη εργασιακή εμπειρία με πολλές και ποικίλες ομάδες ανθρώπων διαφορετικών πολιτισμών, εθνικοτήτων και συνηθειών.

Το πλήρωμα λαμβάνει επίσης tips στα ναυλωμένα σκαφη - γενικά το 10-15% της αξίας του ναύλου, το οποίο διαιρείται μεταξύ του αριθμού του πληρώματος στο πλοίο, δηλαδή μεταξύ 500 και 5000 € ανά ναύλο. Αυτό είναι πολύ ενθαρρυντικό για όσους επιθυμούν να εργαστούν στα σκάφη αναψυχής αλλά μετά από πολύωρη και σκληρή δουλειά .

Γιατί η εμπιστευτικότητα και η ασφάλεια είναι τόσο μεγάλη υπόθεση στα superyachts;

Στους περισσότερους ανθρώπους αρέσει να απολαμβάνουν την ιδιωτικότητά τους και δεν διαφέρει ούτε για τους ιδιοκτήτες ούτε και για τους επισκέπτες των superyachts. Σκεφτείτε επίσης ότι λόγω της διασημότητας ή του πλούτου τους είναι συχνά «υψηλού κύρους» και ενοχλούνται από την ανεπιθύμητη προσοχή από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

Το πλήρωμα συνήθως καλείται να υπογράψει Συμφωνίες Εμπιστευτικότητας (ειδικά για ιδιοκτήτες σκαφών που είναι γνωστοί και έχουν φήμη στο ευρύ κοινό), αλλά είναι επίσης και ένας άγραφος νόμος μεταξύ των πληρωμάτων σκαφών αναψυχής ότι δεν πρόκειται να μιλήσουν για όσα συμβαίνουν πάνω σε ένα πολυτελές και πανακριβο σκάφος. Επιπλέον εκτός από τα ζητήματα απορρήτου υπάρχει και το θέμα της ασφάλειας. Εάν οι πληροφορίες για τις κινήσεις του σκάφους γίνονταν γνωστές σε λάθος άτομα, θα μπορούσαν να βάλουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών - επισκεπτών αλλά και του πληρώματος! Έτσι, προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανότητα απαγωγής, κλοπής, τρομοκρατίας, πειρατείας ή να τραβήξει την προσοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης, το πλήρωμα δεν πρέπει ποτέ να αποκαλύπτει πληροφορίες σε κανέναν εκτός από τις αρμόδιες αρχές.

Βασικοί κανόνες:

- Αφαιρέστε τα παπούτσια πριν επιβιβαστείτε
- Ποτέ μην επιβιβάζεστε χωρίς άδεια
- Απαγορεύεται το κάπνισμα στο εσωτερικό
- Χωρίς φάρμακα κανενός είδους (εκτός εάν συνταγογραφείται!)
- Απαγορεύεται το αλκοόλ κατά την υπηρεσία.

5.1.3 Σημαία στα πολύτελή σκάφη αναψυχής (flag state)

Κάθε πολυτελές σκάφος είναι εγγεγραμμένο σε μια συγκεκριμένη χώρα και αυτό είναι το λεγόμενο «flag state» . Το κράτος σημαίας ενός σκάφους είναι η δικαιοδοσία βάσει της νομοθεσίας της οποίας το σκάφος είναι νηολογημένο ή αδειοδοτημένο και θεωρείται η εθνικότητα του σκάφους. Κανονικά η εθνικότητα (δηλαδή η σημαία) του πλοίου καθορίζει τη φορολογική δικαιοδοσία.. Είναι σύνηθες φαινόμενο τα σκάφη να είναι εγγεγραμμένα σε αφορολόγητα καταφύγια όπως το Georgetown, τα νησιά Cayman (Marshall Islands, Monaco, Channel Islands - Jersey and Guernsey) όπου υπάρχουν πλεονεκτήματα για τον ιδιοκτήτη όσον αφορά τους κανόνες, τους νόμους και την έλλειψη φόρων καθώς εμπλέκεται με την ιδιοκτησία ενός τόσο μεγάλου περιουσιακού στοιχείου.

5.2 Η Ιδιαιτερότητα του Ξενοδοχειακού Προϊόντος στα πολυτελή σκάφη αναψυχής

Το ξενοδοχειακό προϊόν σε ένα σκάφος συνθέτει ένα σύνολο αγαθών και υπηρεσιών που μπορούν να προσφερθούν από το τμήμα yacht hotel αντίστοιχα όπως συμβαίνει και στα ξενοδοχεία .

Ως υπηρεσία θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι είναι η εργασία ή η παροχή που δίδεται στον πελάτη από το πλήρωμα και μπορεί να προσφερθεί π.χ στην καμπίνα ενός πολυτελούς σκάφους ή στο εστιατόριο του σκάφους με το σερβίρισμα του φαγητού . Οι υπηρεσίες που προσφέρονται είναι άυλες και καταναλώνονται την στιγμή που παράγονται . Η ποιότητα των υπηρεσιών που θα δοθούν από το ξενοδοχειακό τμήμα του σκάφους είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την συμπεριφορά και τις πράξεις του πληρώματος

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω είναι το φαγητό που σεβίρεται στο χώρο του εστιατορίου καθώς ο πελάτης θα πρέπει να καταναλώσει την υπηρεσία την ίδια στιγμή που θα προσφεθεί ενώ για παράδειγμα στον καθαρισμό της καμπίνας ο χρόνος παραγωγής διαφέρει από τον χρόνο κατανάλωσης καθώς ο καμαρώτος ή η καμαρωτίνα θα πρέπει πρώτα να καθαρίσει – τακτοποιήσει την καμπίνα του σκάφους και μετά να χρησιμοποιηθεί από τον πελάτη (Λαλούμης ,2002:301).

Το μέγεθος ενός πολυτελούς σκάφους ορίζει και την ποσότητα του ξενοδοχειακού προϊόντος ενώ η οικονομική του εξέλιξη και επιτυχία ορίζεται από την ποιότητα των υπηρεσιών . Το προσφερόμενο ξενοδοχειακό προϊόν εντος των σκαφών αποτελεί μια σύνθεση αγαθών και υπηρεσιών όπως: αξιοπιστία – αξιοπλοία του σκάφους , φήμη του σκάφους , σημείο ελλιμενισμού , περιβάλλον, κατασκευή σκάφους , διακόσμηση και διαρρύθμιση των χώρων yacht hotel του σκάφους , άνεση, θέα, καθαριότητα και ευκολίες στις καμπίνες, φαγητά, ποτά και λοιπά προσφερόμενα υλικά αγαθά, εξυπηρέτηση, προθυμία, θετικότητα του πληρώματος, μουσική, διασκέδαση και κάθε προσφερόμενη ευκολία (Λαλούμης, 2002:302).

Το ξενοδοχειακό προϊόν σε ένα πολυτελές σκάφος προσφέρεται σε δεδομένο σημείο – το γιωτ - , το οποίο δεν μεταβάλλεται και οι υπηρεσίες που θα προσφερθούν και θα καταναλωθούν απαιτούν την παρουσία του πελάτη στο σκάφος . Το ξενοδοχειακό προϊόν στα σκάφη είναι πολύ ιδιαίτερο και συγκεκριμένο καθώς η σύνθεση του είναι πολυποίκιλη προσφέροντας ένα μείγμα

διαφορετικών προϊόντων σε σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, σε διαφορετικούς χώρους και από διαφορετικούς ανθρώπους.

Επιπλέον το ξενοδοχειακό προϊόν στο σκάφος δεν μπορεί να αποθηκευτεί , δεν μεταφέρεται και καταναλώνεται για αρκετές ημέρες ενώ η άποψη του πελάτη για τις παρεχόμενες υπηρεσίες που έχει λάβει ολοκληρώνεται μετά την αποχώρηση του από το σκάφος. Επίσης οι άσχημες καιρικές συνθήκες , οι ζημιές στο σκάφος ή άλλες καταστροφές και κίνδυνοι που δημιουργούν προβλήματα στα σκάφη αφορούν εξωγενής παράγοντες που παίζουν βασικό ρόλο στην ποιότητα του παρεχόμενου προϊόντος . (Λαλούμης , 2002:302)

Κάθε πελάτης είναι διαφορετικός έτσι και οι απαιτήσεις του . Είναι ιδιαίτερα σημαντικό το ξενοδοχειακό προϊόν που θα προσφερθεί να καλύψει τις ανάγκες των πελατών αλλά και να ξεπεράσει τις προσδοκίες τους . Για παράδειγμα η καθαριότητα και τακτοποίηση των καμπινών , η παροχή ζεστού νερού , οι ασφαλείς δραστηριότητες πάνω στο σκάφος κ.α είναι ουσιαστικής σημασίας ώστε να λάβει ο πελάτης την καλύτερη δυνατή εμπειρία . Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι ενώ σε μια ξενοδοχειακή μονάδα οι σχέσεις μεταξύ πελατών και προσωπικού έρχεται σε δεύτερη μοίρα (Λαλούμης, 2002:306) , στα σκάφη αναψυχής δεν ισχύει το ίδιο καθώς ένα πολύ μεγάλο μέρος της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών οφείλονται και στην συμπεριφορά , επικοινωνία, εξυπηρέτηση από την πλευρά του πληρώματος . Επίσης άλλα στοιχεία στο σκάφος που θα αφήσουν μια όμορφη αισθητική εικόνα και μια πιο ολοκληρωμένη εμπειρία στον πελάτη είναι η διακόσμηση των χώρων , ο φωτισμός , η μυρωδιές στο σκάφος ακόμα και το μέγεθος του.

Από την άλλη, οι απαιτήσεις των πελατών σε σχέση με το ξενοδοχειακό προϊόν που προσφέρεται πάνω σε ένα σκάφος αναψυχής διαφέρουν από πελάτη σε πελάτη και είναι ιδιαίτερα σημαντικές όταν αυτό έχει να κάνει με την καθαριότητα των καμπινών, την έγκαιρη αφύπνιση και την παροχή ζεστού νερού , τις ασφαλείς δραστηριότητες πάνω στο σκάφος κ.α. Σε δεύτερη μοίρα έρχονται οι σχέσεις των πελατών με το πλήρωμα , ενώ δεν είναι ασήμαντης σημασίας η διακόσμηση του σκάφους ή το μέγεθος του (Λαλούμης, 2002, σελ.306) .

Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας ποιότητας του ξενοδοχειακού προϊόντος στα σκάφη αναψυχής είναι η ποιότητα της εικόνας. Για παράδειγμα ο πελάτης που επιλέγει για τις διακοπές

του το πολυτελές σκάφος “Ο’PTASIA”, είναι εκείνος που κοινωνικά βρίσκεται σε υψηλότερο επίπεδο από αυτόν που κάνει διακοπές σε λιγότερο ακριβό, επώνυμο ή μικρότερο σκάφος. Τα προϊόντα που χαρακτηρίζονται πιο ακριβά τοποθετούν τους καταναλωτές-πελάτες τους στους οικονομικά ισχυρούς, ενώ τα προϊόντα που βρίσκονται στην μόδα σε αυτούς που είναι “in” δηλαδή στους επίκαιρους και καλά πληροφορημένους. Τέλος η ποιότητα του ξενοδοχειακού προϊόντος στα σκάφη συνδέεται άρρηκτα με τα χαρακτηριστικά που έχει ένα σκάφος όπως για παράδειγμα το πόσα μέτρα είναι, το πόσες καμπίνες έχει με ποια χαρακτηριστικά και πόσους επιβάτες μπορεί να φιλοξενήσει, ο αριθμός του πληρώματος, οι επιπλέον δραστηριότητες πάνω στο σκάφος κ.α. Όλα τα παραπάνω που παρέχονται σε ένα σκάφος παίζουν τεράστιο ρόλο στην αποδοτικότητα και επιβίωση της επιχείρησης καθώς ένας δυσαρεστημένος πελάτης διώχνει δέκα υποψήφιους πελάτες ενώ ένας ευχαριστημένος φέρνει μόνο τρεις κατά τα λεγόμενα του Ph. Kotler (Λαλούμης, 2002:308).

Το κεντρικό, το επίσημο, το προσδοκώμενο, το επαυξημένο και το συμπληρωματικό αφορούν τα πέντε επίπεδα του ξενοδοχειακού προϊόντος.

Το κεντρικό προϊόν αναφέρεται στον τρόπο έλξης του πελάτη. Για παράδειγμα να έχει μια μέσω ευχάριστη διαμονή με ξένοιαστες στιγμές ενώ σημαντικό ρόλο παίζουν και οι κοινωνικές εκδηλώσεις και συναναστροφές στην επιλογή που θα κάνει. Ότι απαρτίζει το σκάφος και ταυτόχρονα εξυπηρετεί τον πελάτη είναι η μορφή του συγκεκριμένου προϊόντος (καμπίνες, τοποθεσίες ελλιμενισμού, κατάσταση σκαφους, επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών από το πλήρωμα, προσφερόμενα φαγητά και ποτά).

Το προσδοκώμενο προϊόν σε ένα σκάφος συνδέεται με την εικόνα που έχει φτιάξει ο πελάτης αγοράζοντας το προϊόν μέσω της διαφημιστικής καμπάνιας που έχει δει για το σκάφος αναψυχής που έχει επιλέξει.

Το επαυξημένο προϊόν προσφέρεται σε περίπτωση που η επιχείρηση που το διαχειρίζεται ή ανήκει το σκάφος αποφασίζει να αυξήσει τις προσφορές με σκοπό να υπερκαλύψει την προσδοκώμενη ποιότητα. Αυτό το προϊόν κατατάσσεται στις μη αναμενόμενες προσφορές και υπηρεσίες οι οποίες αναβαθμίζουν την ποιότητα του ξενοδοχειακού προϊόντος σε ένα σκάφος.

Επίσης εξτρα υπηρεσίες μπορούν να θεωρηθούν η προσφορά φρούτων και ποτών, η οργάνωση εκδρομών χωρίς επιβάρυνση στον πελάτη ή με μικρο κόστος, η διοργάνωση ειδικών εορταστικών βραδιών, η προσφορά εδεσμάτων υψηλού κόστους (αστακός, φασιανός κ.λπ.) (Λαλούμης, 2002: 304-305).

Το συμπληρωματικό προϊόν είναι η επικοινωνία του σκάφους με τους πελάτες αφού αυτοί έχουν αναχωρήσει από το σκάφος και έχουν λάβει τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Αυτό επιτυγχάνεται με την αποστολή ευχετήριων καρτών στις γιορτές ή στα γενέθλια τους, με εκπαιδευτικές προσφορές διαμονής/κρουαζιέρας-ναυλου ως μια επιπλέον παροχή/εξυπηρέτηση σε ήδη υπάρχοντες πελάτες, τους οποίους η εταιρεία τους θέλει να γίνουν repeaters (επαναλαμβανόμενοι πελάτες).

Όλα τα παραπάνω συνοψίζονται στην ικανοποίηση του πελάτη στο μέγιστο βαθμό καλύπτοντας οποιαδήποτε ανάγκη μέσω των ποιοτικών προσφερόμενων υπηρεσιών ανάλογα με τα προσωπικά του πρότυπα και την τιμή που μπορεί να διαθέσει για αυτές.

Για αυτό τον λόγο, η κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον θαλάσσιο τουρισμό και το yachting πρέπει να κατανοεί τις ανάγκες της αγοράς της και να δουλεύει εντατικά για την ικανοποίηση της .

5.3 Σημαντικοί παράγοντες στην σωστή παροχή υπηρεσίας 5* στα σκάφη

Το ξενοδοχειακό προϊόν που προσφέρεται στα σκάφη ενσωματώνει μια σειρά από επιμέρους προϊόντα και υπηρεσίες όπως

- Την περιοχή ελλιμενισμού που βρίσκεται το σκάφος, διότι στη συγκεκριμένη περιοχή ζητά το προϊόν ο πελάτης.
- Το σκάφος και τα επιμέρους τμήματα που το απαρτίζουν, καθώς αυτά έχουν αμεσο αντίκτυπο στην ικανοποίηση του πελάτη. Π.χ η ναύλωση ενός σύγχρονου σκάφους δημιουργεί μια πιο ασφαλής και ευχάριστη εμπειρία στον πελάτη σε αντίθεση με ένα πιο παλιό σκάφος που πολύ πιθανόν να μην παρέχει τις υπηρεσίες και τις ανέσεις του νέου.
- Την καθαριότητα και την άνεση στις καμπίνες , οι παροχές που διατίθενται κ.λ.π.
- Η εξυπηρέτηση των τμημάτων εντός του σκάφους .
- Τα φαγητά.
- Τα ποτά.
- Τις δραστηριότητες εντός και εκτός σκάφους (events, εκδρομές, μεταφορά με πολυτελή αυτοκίνητα κ.α)
- Την ευγένεια του πληρώματος.
- Η μουσική που επιλέγεται.
- Ο εξοπλισμός και οι ευκολίες για μια πιο άνετη διαμονή εν πλω, όπως κλιματισμός, τηλέφωνο, τηλεόραση , wi-fi κ.λπ.
- Κάθε ευκολία που βελτιώνει τη ζωή και τις διακοπές του πελάτη ναυλώνοντας ένα σκάφος αναψυχής (Λαλούμης ,2018)

5.3.1 Ποιοτική Εξυπηρέτηση – Ικανοποίηση Πελατών στα σκάφη αναψυχής

Η ποιοτική εξυπηρέτηση αφορά ένα σύνολο γνωρισμάτων ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας που πραγματοποιείται μέσω συγκεκριμένων ενεργειών χωρίς παραλείψεις ώστε ο αποδέκτης του προϊόντος ή της υπηρεσίας να λάβει την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση , να μείνει πιστός πελάτης – καταναλωτής και να μην στραφεί στον ανταγωνισμό .

Έτσι, ποιότητα σε ότι αφορά την ξενοδοχειακή υπηρεσία που προσφέρεται σε ένα σκάφος αναψυχής είναι:

- Η υπηρεσία και τα χαρακτηριστικά της να ικανοποιούν πλήρως και να ξεπερνούν τις προσδοκίες του πελάτη. Μέλημα της υπηρεσίας που προσφέρεται στον πελάτη είναι να μπορεί να τον ικανοποιήσει στον μέγιστο βαθμό.
- Τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας να ικανοποιούν συγκεκριμένες προδιαγραφές.
- Το σύνολο των στοιχείων που συνθέτουν την υπηρεσία και που θα προσφέρεται στο σκάφος να συβαδίζει με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες του πελάτη.

Προτεραιότητα ενός σκάφους που ναυλώνεται με πλήρωμα είναι να διακρίνεται από υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, εξασφαλίζοντας τα παρακάτω (Τσιότρας, 1995):

- 1.Τη φήμη της ναυτιλιακής εταιρείας & του σκαφους:** Οι υπηρεσίες και η ποιότητα δίνουν ταυτότητα στο όνομα της επιχείρησης . Είναι γνωστό ότι η καλή φήμη μιας εταιρείας αποτελεί αυτόματα και την διαφήμιση της .
- 2.Το κόστος και το μερίδιο της αγοράς:** Οι επιχειρήσεις όπως και οι ναυτιλιακές έχουν την δυνατότητα να παράγουν σε χαμηλό κόστος και να πουλούν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους σε υψηλότερες τιμές . Επίσης η ποιότητα παίζει σημαντικό ρόλο στο να διατηρηθεί και αυξηθεί το μερίδιο που κατέχει η επιχείρηση στην αγορά .
- 3.Την υπευθυνότητα για την υπηρεσία που προσφέρει:** Είναι πολύ σημαντικό να δίνεται προσοχή στις ανάγκες του πελάτη καθώς και στο περιβάλλον που παρέχονται οι υπηρεσίες με ευθύνη και ασφάλεια .

4.Τη διεθνή εικόνα: Για να μπορέσει η επιχείρηση να ισχυροποιήσει το όνομα και την φήμη της πρέπει να δώσει βάρος στην ποιότητα των υπηρεσιών της βάσει των διεθνών προτύπων και του ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο .

Βασικό μέλημα του πληρώματος ενός σκάφους είναι να ικανοποιήσει τις ανάγκες και προσδοκίες των πελατών και αν είναι δυνατόν να τις υπερβεί . Η υπέρβαση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται στα πλαίσια αυτά που δεν θα αυξηθούν τα κόστολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς υπάρχει περίπτωση να μην είναι πάντα κερδοφόρα (Meyer & Westerbakey, 1996:186).

Ο πελάτης είναι διαθέσιμος να δαπανήσει μεγαλύτερα χρηματικά ποσά ώστε η υπηρεσία που θα του δοθεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες του και να συγκεντρώσει τα χαρακτηριστικά που επιθυμεί . Η παροχή υπηρεσιών πρέπει να προσφέρεται στα πλαίσια μιας συνολικής εμπειρίας (Καραβούλης,2001:58)

Ένας ακόμα στόχος μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι μέσα από τις εμπειρίες και την κάλυψη αναγκών και επιθυμιών των πελατών να δημιουργούνται επαναλαμβανόμενοι πελάτες (Meyer & Westerbakey 1996:185) . Όσο πιο ευχαριστημένος μένει ο πελάτης τόσο πιο θετικά θα είναι τα σχόλια και οι συστάσεις για το σκάφος παρουσιάζοντας μια θετική εικόνα προς τα έξω , ενώ θα πρέπει να αναφερθεί και η αύξηση των κερδών της επιχείρησης ως αποτέλεσμα της ικανοποίησης του πελάτη.

Τα πολυτελή σκάφη αναψυχής θα πρέπει να **είναι προσανατολισμένα στην ασφάλεια και στον πελάτη** με τέτοιο τρόπο ώστε να προσφέρονται **υπηρεσίες πολυτελείας – υψηλής ποιότητας και με έμφαση στην ασφαλή εμπειρία.**

Μέλημα μια ναυτιλιακής εταιρείας που δραστηριοποιείται στην τουριστική ναυτιλία και την αγορά του yachting είναι να προωθήσει ιδέες που έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στην κάλυψη των αναγκών των πελατών αλλά και να κεντρίσει το ενδιαφέρον των ανταγωνιστών οι οποίοι θα μπουκ στην διαδικασία να υιοθετήσουν κάτι παρόμοιο και στις δικές τους υπηρεσίες (Day, 1993:39)

Προκειμένου να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, θα πρέπει η ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στην τουριστική ναυτιλία , με τα σκάφη αλλά και τα επιλεγμένα πληρώματα της , να κατανοήσουν σε βάθος τις προσδοκίες των πελατών **με ενίσχυση της εκπαίδευσης των πληρωμάτων, την δέσμευση και το ενδιαφέρον από την πλευρά του πληρώματος έτσι ώστε να στεφθεί με επιτυχία οποιοδήποτε θαλάσσιο ταξίδι πραγματοποιηθεί για αναψυχή .**

Προσωπικό

Το πλήρωμα ενός σκάφους πρέπει να ξέρει τι πρέπει να κάνει και μέχρι που φτάνουν οι αρμοδιότητες του . Είναι υπεύθυνο για την οργάνωση ,τον συντονισμό, τον έλεγχο των μερών και τμημάτων του σκάφους με έμφαση στην ασφάλεια . Όλα τα τμήματα αναφέρονται απευθείας στη Διοίκηση του πλοίου – Καπετάνιος/Κυβερνήτης, για να υπάρχει καλύτερος συντονισμός και έλεγχος. Επίσης, κάθε είδους απόφαση που κρίνεται αναγκαία θα λαμβάνεται από τη Διοίκηση του πλοίου.

Στα σκάφη είναι απαραίτητη η συνεχόμενη εκπαίδευση του πληρώματος . Βασικό μέλημα του σχεδιασμού που αφορά το ανθρώπινο δυναμικό είναι η εσωτερική ποιότητα η οποία τοποθετείται στην σωστή συμπεριφορά , την αλληλοεξυπηρέτηση , την αλληλοκατανόηση του πληρώματος και γενικότερα το καλό επικοινωνιακό και εργασιακό κλίμα .

Το προσωπικό πρέπει να λειτουργεί ως ομάδα για να υπάρχει αποτελεσματικότητα στην εργασία (Smith,1998:5). Η επιχείρηση γνωρίζει ότι για να είναι επιτυχημένη και κερδοφόρα η δραστηριότητα στα σκάφη θα πρέπει εκτός από την ικανοποίηση των πελατών να υπάρχει και η ικανοποίηση των μελών του πληρώματος . Αυτό επιτυγχάνεται όταν τα άτομα μέσω της διοίκησης ενθαρρύνονται να έχουν πρωτοβουλίες για τις ανάγκες και απαιτήσεις των πελατών . Πρέπει να ακούνε , να παρατηρούν, να συζητάνε όλα τα πιθανά προβλήματα που μπορούν να συμβούν ανά πάσα στιγμή καθώς να βρίσκουν και τρόπους να επιλύουν κάθε δυσκολία .



Source: azimouthio-yachting-info.com

Οι δύο αυτές διαστάσεις εμπεριέχουν κάποια χαρακτηριστικά όπως (Χυτήρης, 2002: 2):

1. **Υλικά και εμπράγματα στοιχεία:** πρόκειται για τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος στο οποίο παρέχεται η υπηρεσία, αλλά και για τις προδιαγραφές ή και τα στοιχεία των εμπράγματων αγαθών.
2. **Συνέπεια-αξιοπιστία:** η ικανότητα της επιχείρησης και του σκάφους να προσφέρει ό,τι έχει υποσχεθεί.
3. **Άμεση εξυπηρέτηση (ανταπόκριση):** η προθυμία για άμεση βοήθεια στον πελάτη.
4. **Γνώσεις και ικανότητες** αυτών που παρέχουν την υπηρεσία.
5. **Ευγένεια:** αναφέρεται στους τρόπους και το ενδιαφέρον του πληρώματος απέναντι στους πελάτες.
6. **Σιγουριά και ασφάλεια:** έχει να κάνει με το αίσθημα του πελάτη ότι δεν κινδυνεύει να υποστεί κάποια ζημιά ή ατύχημα.
7. **Εμπιστοσύνη** του πελάτη για την επιχείρηση και το σκάφος.
8. **Πρόσβαση και προσαρμοστικότητα:** αναφέρεται στην ευκολία με την οποία ο πελάτης μπορεί να έρθει σε επαφή με την επιχείρηση , το σκάφος ή το πλήρωμα και στη δυνατότητα της να προσαρμόζεται στις ανάγκες του πελάτη.
9. **Επικοινωνία** ανάμεσα στον πελάτη και την επιχείρηση.

10. **Ενσυναίσθηση:** το ενδιαφέρον και η ικανότητα του πληρώματος να ‘μπαίνει’ στη θέση του πελάτη.

11. **Αποκατάσταση/διόρθωση:** η δυνατότητα και διάθεση να διορθωθούν τα πράγματα σε περίπτωση λάθους.

Επίσης για την επιτυχημένη λειτουργία ενός σκάφους με το πλήρωμα του , είναι απαραίτητη η σωστή διοίκηση και εκπαίδευση , η παροχή κινήτρων καθώς και η παρακίνηση. Επίσης η επιβράβευση στα άτομα που έχουν δείξει ζήλο και έχουν συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών στο σκάφος.

Η ξενοδοχειακή και ναυτική τέχνη που προσφέρεται πάνω σε ένα σκάφος αναψυχής αλλά και οι τρόποι συμπεριφοράς χαρακτηρίζουν σε ένα μεγάλο βαθμό τους επαγγελματίες της θάλασσας . Στα παραπάνω έρχονται να προστεθούν οι νέες τεχνολογίες και η χρήση τους στην παροχή καλύτερων υπηρεσιών .

Οι παρακάτω κανόνες αφορούν τους επαγγελματίες στην παροχή υπηρεσιών φιλοξενίας .

C.A.R.E.S. tips

Customers are our focus

Attitude affects everything

Respect others-have fun

Earn profits for everyone

Service is EVERYTHING!

5.3.2 Βασικοί Κανόνες Επαγγελματικού Προφίλ στα σκάφη αναψυχής

Εξωτερική Εμφάνιση & Υγιεινή

Η επιμελημένη εξωτερική εμφάνιση είναι στις βασικές προτεραιότητες των πληρωμάτων όταν έρχονται σε καθημερινή επαφή με τους επισκέπτες . Οι ιδιαίτερες καιρικές συνθήκες όπως η ζέστη , η υγρασία , ο ήλιος και οι κανόνες υγιεινής επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει κάποιος να επιμεληθεί την εξωτερική του εμφάνιση .

Είναι απαραίτητη η καθαρή και καλοσιδερωμένη στολή ή ρούχα εργασίας , καθαρά και περιποιημένα παπούτσια χωρίς υπερβολικά τακούνια και χρώματα για τις γυναίκες , άσπρες κάλτσες κυρίως για τους άντρες χωρίς σχέδια , σχήματα ή άλλα χρώματα . Οι άντρες θα πρέπει να επιμελούνται τα γένια τους και να είναι ξυρισμένοι , να έχουν χτενισμένα μαλλιά , καθαρά χέρια και κομμένα νύχια , να χρησιμοποιούν ελαφριές κολώνιες για το σώμα ενώ δεν συνιστάται να φορούν σκουλαρίκια , δαχτυλίδια , καδένες ή αλυσίδες και πολύ φανταχτερά κοσμήματα κατά την διάρκεια της βάρδιας . Παρόμοια κατάσταση αφορά και τις γυναίκες με διακριτικό μακιγιάζ , όχι έντονα βαμμένα νύχια και μαλλιά χτενισμένα και μαζεμένα .

Οι σχέσεις με τους πελάτες : Τα πληρώματα θα πρέπει να είναι εγκάρδια, ευγενικά και διακριτικά με τους επισκέπτες. Η διακριτικότητα είναι ένα μεγάλο συν για το πως θα πρέπει να συμπεριφέρεται το πλήρωμα στο σκάφος προς τον πελάτη . Για παράδειγμα δεν μπορεί να κάτσει στους ίδιους χώρους για να γευματίσει (χώρος πρωινων, καφε , μπαρ κτλ) . Ο χαιρετισμός των πελατών γίνεται προσφωνώντας το επίθετο τους ενώ στην καλή διάθεση του πελάτη να κεράσει το πλήρωμα , δεν θα υπαρχει άρνηση αλλά διακριτικά και με τρόπο οτιδήποτε προσφερθεί από τον πελάτη στο πλήρωμα θα πρέπει να καταναλωθεί αργότερα . Οι κουβέντες και οι συζητήσεις που πραγματοποιούνται δεν είναι ατελείωτες αλλά περιορίζονται στα απολύτως απαραίτητα . Το πλήρωμα είναι πάντα σε θέση να δώσει την βοήθεια του , κατευθύνσεις ή συστάσεις στον επισκέπτη όταν του ζητηθεί . Το πλήρωμα πρέπει πάντα να κατανοεί την σημασία και την αξία που έχει η θέση του απέναντι στον επισκέπτη και να είναι ικανό να εκτελεί τις εργασίες του μέσα από κριτική ματιά και σκέψη .

Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι έτοιμο να παρέχει τις υπηρεσίες του χωρίς να υπεισέρχεται στις προσωπικές υποθέσεις του πελάτη. Αν ο επισκέπτης χρειαστεί κάτι και το πλήρωμα βρίσκεται εκτος ωραρίου ή καθηκόντων πάντα θα πρέπει να υπάρχει η καλή διάθεση να βοηθήσει και να προσπαθήσει να εξυπηρετήσει τον πελάτη . Σε χώρους που υπάρχουν ακάθαρτα σκεύη πάντα πρέπει να απομακρύνονται και να αναφέρονται πάντα πιθανές βλάβες για να δίνεται προτεραιότητα επίλυσης τους όπου και όποτε υπάρχουν .

Η σχέση του εργαζόμενου με το περιβάλλον του σκάφους : ο χώρος εργασίας πρέπει να δίνει την αίσθηση της άνεσης στο πλήρωμα του σκάφους ενώ θα πρέπει πάντα να κινείται με διακριτικότητα και τακτ . Απαγορεύεται η κατανάλωση αλκοόλ και καπνίσματος κατα την διάρκεια της εργασίας του ενώ είναι υπεύθυνο για την προστασία και συντήρηση εξοπλισμού και εγκαταστάσεων του σκάφους . Επίσης τελειώνοντας την βαρδια εργασίας το πλήρωμα δεν μπορεί να φερε τροφιμα, ρουχισμό ή άλλα αντικείμενα από το σκάφος χωρίς την έγκριση των ανωτέρων . Χρησιμοποιεί πάντα τους ειδικούς χώρους που είναι για το πλήρωμα και ποτέ των πελατών (π.χ τουαλέτες) και βασικό μέλημα του είναι η καθαριότητα στους χώρους δικαιοδοσίας του . Πάντα τοποθετεί τα προσωπικά αντικείμενα και πράγματα (π.χ ρούχα, τσάντες κτλ) στους προκαθορισμένους χώρους του πληρώματος και όχι σε κοινόχρηστους χώρους του σκάφους .

Οι σχέσεις του πληρώματος με την Διεύθυνση /Ιεραρχία στο σκάφος : Το πλήρωμα του σκάφους πρέπει να είναι ευγενικό και με τρόπους καθώς όταν εισέρχεται ή αποχωρεί από το χώρο του σκάφους να χαιρετά τόσο τους επισκέπτες όσο και τους συναδέλφους του. Η παρουσία στο χώρο εργασίας πρέπει να είναι τουλάχιστον δέκα λεπτά (10') πριν την έναρξη της βάρδιας . Πρέπει να τηρεί τις ωρες των διαλειμμάτων και να αποχωρεί απο την εργασία του όταν έχει ολοκληρώσει και τελειώσει τις εργασίες που του έχουν ανατεθεί. Είναι υπεύθυνος να ενημερώσει για όποια εκκρεμότητα , ανάγκη των πελατών ή αλλη εργασία που αφορά στην καλή λειτουργία του σκάφους και την εξυπηρέτηση των πελατών . Συνεργάζεται και ακούει πρόθυμα τους ανωτέρους ενώ δίνει την γνώμη του και τις ιδέες του για βελτιώσεις , καινοτομίες στο αντικείμενο της δουλειάς του . Θα πρέπει να υπάρχει καλή επικοινωνία , αλληλεγγύη και πνεύμα συνεργασίας με το υπόλοιπο πλήρωμα . Όποια προσωπικά ή οικογενειακά θέματα μένουν εκτός σκάφους καθώς δεν αφορούν τους πελάτες αλλά και το πλήρωμα . Πρέπει να

διαχειρίζονται κρίσιμες καταστάσεις , είτε αυτές είναι εσωτερικές είτε είναι εξωτερικές , με ψυχραιμία και υπευθυνότητα . Σε υπερβολικές απαιτήσεις των πελατών , το πλήρωμα δεν θα πρέπει να δείξει ότι ενοχλείται και δεν μπορεί να ικανοποιήσει τον πελάτη . Απευθύνεται διακριτικά σε ποιο πάνω ιεραρχικά άτομα για να μπορέσει να δοθεί λύση . Συμετέχει σε meetings του πληρώματος με τους ανώτερους ή σε μεμονωμένες συνταντήσεις.

Σίτιση στην Εργασία: Η κατανάλωση φαγητού πρέπει να πραγματοποιείται σε συγκεκριμένο χώρο που έχει ορίσει το πλήρωμα και πρέπει να φροντίζει επίσης για την συγκέντρωση των απορριμάτων . Κατανάλωση καφε ή άλλων ροφημάτων θα πρέπει να γίνεται πάλι σε συγκεκριμένο χώρο και όχι μπροστά στον πελάτη . Τα θέματα ασφάλειας και κανόνων υγιεινής θα πρέπει να τηρούνται πάντα.

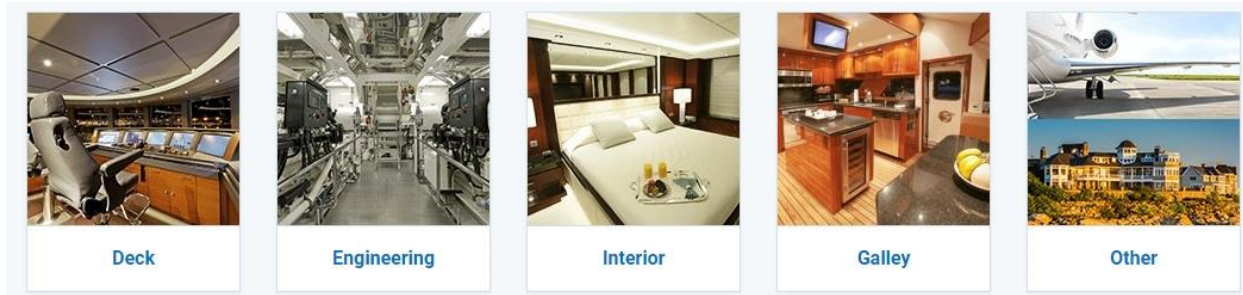
Ζητήματα Οικολογίας : Το πλήρωμα θα πρέπει να σέβεται και να είναι οικολογικά ευαισθητοποιημένο . Για παράδειγμα θα πρέπει εντός του σκάφους να υπάρχουν ξεχωριστοί κάδοι για την συγκέντρωση πλαστικών , γυαλιού, χαρτιού , αλουμινίου ή γενικών απορριμάτων που θα συγκεντρώνονται τα γενικά απορρίματα . Εναπόθεση του περιεχομένου τους στους γενικούς κάδους απορριμάτων και στη συνέχεια μεταφορά του περιεχομένου αυτών ξεχωριστά στους ειδικούς κάδους απορριμάτων εκτος σκάφους.

Το πλήρωμα διαχειρίζεται όσο γίνεται οικονομικότερα την ενέργεια όπως τον ηλεκτρισμό, το υγραέριο, τις χημικές ουσίες καθαρισμού, τις πρώτες ύλες πλύσης σκευών, ρούχων, εξοπλισμού, υλικών και εγκαταστάσεων. Πάντα με προσοχή και ασφάλεια βάσει των τεχνικών οδηγιών που δίνονται για τον εξοπλισμό, , τον φωτισμό, τα σκεύη κ.α. Επίσης το πλήρωμα θα πρέπει να ξέρει πως να διαχειριστεί τις πρώτες ύλες στα τρόφιμα προσέχοντας τις ημερομηνίες χρήσης και λήξης , το περιεχόμενο και τις ενδείξεις αυτών και να υπάρχει ενημέρωση της επόμενης βάρδιας για τυχόν θέματα που πρέπει να γνωρίζει .

Ρόλοι , Καθήκοντα, Job Descriptions: Ο πρώτος λόγος ανήκει στον καπετάνιο ο οποίος ορίζει τους γενικούς κανονισμούς λειτουργίας και ασφάλειας στο σκάφος , τόσο στο κατώτερο όσο και στο ανώτερο πλήρωμα . Είναι στην ευχέρεια του να επεμβαίνει εφόσον θεωρεί την παρουσία του σημαντική στην επίλυση των όποιων θεμάτων προκύψουν κατά την διάρκεια εκτέλεσης των

καθηκόντων του πληρώματος . Το πλήρωμα θα πρέπει να κατευθύνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αναπτύσει πρωτοβουλίες και ακολουθώντας τους κανονισμούς του σκάφους ώστε να εξυπηρετεί και καλυπτει τις ανάγκες και επιθυμίες των πελατών με τον βελτιστο δυνατό τρόπο . Σκοπός είναι να βελτιώνεται συνεχώς η ποιότητα παροχής υπηρεσιών που δίνεται από το πλήρωμα στους πελάτες .

5.4 Yacht Department Directory



Σχετικά με τις θέσεις σε ένα πολυτελές σκάφος

Η ποικιλομορφία και οι ευκαιρίες για εργασία σε superyachts σε όλο τον κόσμο είναι ατελείωτες. Τα σκάφη κυμαίνονται σε μέγεθος από 60 πόδια έως 600 πόδια με 1 - 100 μέλη πληρώματος σε τέσσερα κύρια τμήματα. Κάθε τμήμα είναι υπεύθυνο για ένα μοναδικό σύνολο εργασιών και είναι κατάλληλο για άτομα με συγκεκριμένες δεξιότητες και εμπειρία.

Τμήμα Καταστρώματος



Source : luxyachts.com

Το τμήμα καταστρώματος σε ένα πολυτελές σκάφος είναι ένα δυναμικό, πολυλειτουργικό τμήμα που περιλαμβάνει καθήκοντα που κυμαίνονται από τον πλοίαρχο έως τη μεταφορά επισκεπτών σε περιηγήσεις με τζετ σκι σε μερικούς από τους πιο όμορφους κρυφούς κόλπους στον κόσμο. Η εργασία είναι εξαιρετικά ποικίλη με μια ποικιλία δεξιοτήτων η οποία είναι απαραίτητη για να είναι και επιτυχημένη. (luxyachts.com)

Αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για τις εξής λειτουργίες στο σκάφος :

- επικοινωνία με τον ιδιοκτήτη
- οικονομική διαχείριση
- πλοήγηση
- εργασίες γέφυρας
- εξωτερική επισκευή και συντήρηση
- θαλάσσια σπορ
- διαδικασίες ασφαλείας

Η πορεία ανάπτυξης του ατόμου που επιθυμεί να ακολουθήσει καριέρα στο τμήμα του καταστρώματος είναι πολύ συγκεκριμένη και απαιτεί την επίτευξη ορισμένων πραγμάτων. Ως αρχιπλοίαρχος, θα πρέπει κάποιος να επικεντρωθεί στην εκμάθηση όσο το δυνατόν περισσότερων πραγμάτων αφορούν το ανώτερο πλήρωμα του καταστρώματος. Οι καθημερινές εργασίες περιλαμβάνουν καθαρισμό, γυάλισμα και εξωτερική συντήρηση. Όσο συνηθισμένες κι αν φαίνονται αυτές οι δουλειές μερικές μέρες, η σημασία της εκμάθησης καλών τεχνικών και βασικών δεξιοτήτων είναι ζωτικής σημασίας για τη συνεχή πρόοδο στον κλάδο πολυτελών σκαφών και των superyachts.

Στην αρχή της καριέρας είναι σημαντικό να τεκμηριώνονται όλες τις δεξιότητες που κάποιος έχει μάθει καθώς και ο χρόνος στη θάλασσα. Το επόμενο βήμα θα είναι να αναπτύξει κάποιος δεξιότητες χειρισμού σκαφών . Στην συνέχεια οι γνώσεις θα πρέπει να αναπτυχθούν στις προηγμένες τεχνικές συντήρησης και επισκευής του σκάφους. Αυτό είναι και το στάδιο για όσους επιθυμούν να ασχοληθούν με το κατάστρωμα όπου λαμβάνεται η απόφαση εαν θα ακολουθήσουν το yachting ως μακροπρόθεσμο επάγγελμα, επενδύοντας χρόνο και χρήματα που απαιτούνται για την πρόοδο και εξέλιξη τους. Το να συνεχίσει κάποιος την καριέρα του ως ναυτικός με τρία ή

Career Path



περισσότερα χρόνια εμπειρίας, πιθανότατα θα περιλαμβάνει και την απόκτηση πιο προχωρημένων πιστοποιητικών. Οι εκπαιδευτικές απαιτήσεις είναι πολλές και ακριβές αλλά αποτελούν επένδυση για όσους θέλουν να δραστηριοποιηθούν σε αυτήν την θέση.

Ωστόσο, είναι σημαντικό να υπάρχει μια ισορροπία στο χρόνο εκπαίδευσης σε συνάρτηση με τη συνεχή εμπειρία στα γιοτ, βελτιώνοντας έτσι τις δεξιότητές και χτίζοντας περισσότερο χρόνο στη θάλασσα. (luxyachts.com)

Ο ρόλος του καπετάνιου σε ένα πολυτελές γιοτ είναι μια από τις πιο ικανοποιητικές δουλειές στον κόσμο, αλλά με μεγάλη ευθύνη. Ο καπετάνιος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια, την ευημερία και την εμπειρία κάθε μέλος του πληρώματος και επισκέπτη στο πλοίο. Εκτός από τη διαχείριση της ομάδας καταστρώματος, έχει επίσης την πρωταρχική ευθύνη για την οικονομική διαχείριση και την επικοινωνία με τον ιδιοκτήτη ή την ναυτιλιακή εταιρεία. Οι καπετάνιοι είναι επαγγελματίες ναυτικοί, ειδικοί στην επίλυση προβλημάτων και είναι σε θέση να διαχειρίζονται κάθε κατάσταση με θάρρος και υποδειγματική ηγεσία.

Τμήμα Μηχανικών



Source : luxyachts.com

Το τμήμα μηχανικών σε ένα γιοστ είναι απαραίτητο για τη διατήρηση της λειτουργίας του. Η εργασία σε αυτό το τμήμα απαιτεί ισχυρή μηχανική οξυδέρκεια, δεξιότητες αντιμετώπισης προβλημάτων και ικανότητα διατήρησης ενός άπογου μηχανοστασίου. Σε αντίθεση με τον εμπορικό τομέα, οι μηχανικοί εμπλέκονται συχνά σε διαδικασίες ελλιμενισμού και σε δραστηριότητες θαλάσσιων σπορ επισκεπτών. Αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για τις ακόλουθες λειτουργίες :

- όλες τις λειτουργίες και τη συντήρηση του μηχανολογικού συστήματος
- μηχανικά μέρη του σκάφους
- ηλεκτρικά μέρη του σκάφους
- ηλεκτρονικά και οπτικοακουστικά μέρη του σκάφους
- υδραυλικά
- κλιματισμός
- υγιεινή και περιβαλλοντικός έλεγχος
- διαχείριση ασφάλειας μηχανοστασίου (ISM - International Safety Management Code)
- προγραμματισμένος συντονισμός συντήρησης (PMP - planned maintenance coordination)

Η διαδρομή για να γίνει κάποιος μηχανικός σε ένα πολυτελές σκάφος/superyacht είναι γραμμική και περιλαμβάνει συγκεκριμένες πιστοποιήσεις που βασίζονται σε τεχνικές γνώσεις εκτός από

την εμπειρία στη θάλασσα και σε εργασία με κινητήρες συγκεκριμένου μεγέθους. Αυτή η σταδιοδρομία είναι κατάλληλη για άτομα που έχουν ισχυρές δεξιότητες επίλυσης προβλημάτων και που απολαμβάνουν την «επεξεργασία» στα διάφορα μέρη των σκαφών. Οι κατώτεροι μηχανικοί συνεργάζονται στενά με άλλους μηχανικούς ή καπετάνιους για να αποκτήσουν μια βασική γνώση και να κατανοήσουν τα συστήματα στο σκάφος. Καθώς ένας μηχανικός χτίζει γνώσεις και χρόνο στο μηχανοστάσιο, ο αριθμός των συστημάτων στα οποία εργάζεται και αποκτά κατανόηση θα αυξηθεί. Για να διασφαλιστεί η συνεχής πρόοδος, είναι απαραίτητο να αποκτήσει εμπειρία και χρόνο στο μηχανοστάσιο, κάτι που θα επιτρέψει τη συνέχιση της περαιτέρω εκπαίδευσης και πιστοποίησης. Ο συνδυασμός πρακτικής μάθησης από ανώτερο μηχανικό και μαθήματα τεχνικής εκπαίδευσης είναι υποχρεωτικοί για να προχωρήσει κάποιος σε θέση δεύτερου μηχανικού. Ένας δεύτερος μηχανικός είναι το δεξί χέρι του αρχιμηχανικού και η αξιοπιστία του είναι πρωταρχικής σημασίας. Σε αυτή τη θέση κάποιος έχει καλή γνώση εργασίας όλων των συστημάτων ενός γιοτ ενώ μπορεί να ολοκληρώσει τη βασική συντήρηση και την επισκευή ανεξάρτητα. Τα καθήκοντά περιλαμβάνουν επίσης τη συνεργασία με εξωτερικούς προμηθευτές και εργολάβους. Ένας αρχιμηχανικός είναι πλήρως υπεύθυνος για το σύνολο του μηχανοστασίου και την ασφάλεια στο γιοτ. Η θέση απαιτεί ηγετικές και ισχυρές δεξιότητες διαχείρισης εκτός από την τεχνική εξειδίκευση. Καθώς αυξάνεται το μέγεθος του γιοτ, αυξάνεται και ο αριθμός των μηχανικών στο σκάφος, η πολυπλοκότητα των συστημάτων και το εύρος των μηχανικών έργων που απαιτούν λεπτομερή χρόνο και τακτική επίβλεψη. (luxyachts.com)



Source : luxyachts.com

Τμήμα Εσωτερικών Χώρων



Source : luxyachts.com

Το εσωτερικό τμήμα σε ένα πολυτελές γιοτ αποτελείται από άτομα που είναι εξειδικευμένα στην φιλοξενία, γνωστούς και ως Stewardesses . Είναι υπεύθυνοι για την εμπειρία κάθε επισκέπτη στο σκάφος από τη στιγμή της άφιξής τους υποδέχοντας τους με ένα δροσιστικό κοκτέιλ και πετσέτα χεριών με άρωμα λεβάντας, μέχρι την άψογη και κομψή υπηρεσία δείπνου.

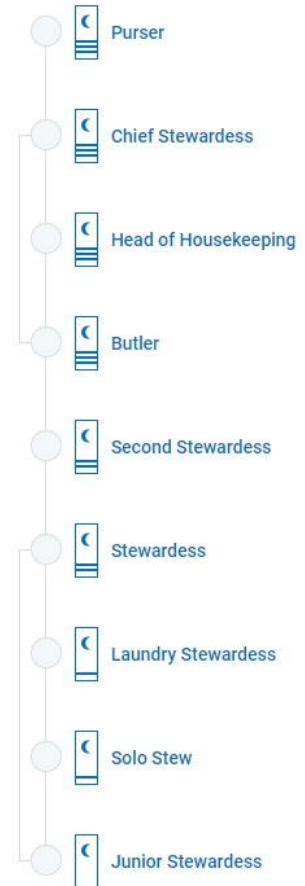
Αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για τις ακόλουθες λειτουργίες:

- εξυπηρέτηση επισκεπτών στο πλοίο
- προγραμματισμός εκδηλώσεων και ψυχαγωγία
- προγραμματισμός και κράτηση εκδηλώσεων για επισκέψεις στην ξηρά
- εσωτερική εμφάνιση και συντήρηση
- πλυντήριο (laundry)
- οικονομική διαχείριση

Το να εργάζεται κάποιος ως καμαρώτος θα πρέπει να είναι ένα άτομο που του αρέσει να διασκεδάζει, είτε πρόκειται για ένα οικείο δείπνο στο σπίτι του είτε για μια τεράστια εκδήλωση για τον εορτασμό του πάρτι γενεθλίων ενός φίλου σε έναν ιδιωτικό χώρο. Για να γίνει κάποιος επιτυχημένος σε αυτήν την θέση και να προοδεύσει σε αυτόν τον κλάδο, είναι απαραίτητο να μάθει από το ανώτερο προσωπικό τους εσωτερικούς χώρους του σκάφους, καθώς αυτό το επάγγελμα αποτελείται από πολλά «κόλπα» θα λέγαμε που πρέπει να διδαχθούν και δεν μπορούν να μαθευτούν μέσα από ένα βιβλίο ή θεωρία. Ένας καμαρώτος χωρίς εμπειρία θα πάρει την πρώτη του δουλειά στο γιοτ με βάση τις διαπροσωπικές του δεξιότητες, την ικανότητα να

επιδεικνύει ισχυρή εργασιακή ηθική αλλά και τον τρόπο με τον οποίο παρουσιάζεται. Είναι μια δουλειά που πρέπει κάποιος να εργάζεται πολλές & σκληρές ώρες κάνοντας τις πιο βασικές δουλειές στο πλοίο με τα υψηλότερα πρότυπα. Η έμφαση στην λεπτομέρεια και το πάθος για την τελειότητα είναι απαραίτητα για αυτήν την θέση. Το εύρος των αρμοδιοτήτων εξαρτάται από το μέγεθος και την ομάδα του σκάφους. Ως καμαρώτος και προχωρώντας σε αυτήν την θέση, θα δίνονται περισσότερες ευθύνες, συμπεριλαμβανομένης της εξυπηρέτησης επισκεπτών ενώ είναι σημαντικό να συμπληρωθεί η εκπαίδευση και η γνώση στο πλοίο με μαθήματα σε τομείς που μπορεί κάποιος να μην γνωρίζει, όπως για παράδειγμα γνώσεις για το κρασί, τον ανθοστολισμό ή γνώσεις υπολογιστή. Ο τέλειος καμαρώτος διαθέτει ένα ευρύ φάσμα ποικίλων δεξιοτήτων που του επιτρέπουν να ξεπεράσει τις προσδοκίες των επισκεπτών σε κάθε περίπτωση. Με τουλάχιστον τρία χρόνια εμπειρίας, ορισμένες καμαρωτίνες είναι έτοιμες να αναλάβουν ηγετικό ρόλο στα γιοτ ως Chief Stewardess. Η Chief Stewardess είναι υπεύθυνη για οποιοδήποτε event στο σκάφος απογειώνοντας τη συνολική εμπειρία των επισκεπτών. Υπάρχει μεγάλη ικανοποίηση από τους πελάτες όταν διοργανώνεται ένα πάρτι (τα ταξίδια των επισκεπτών μπορεί να διαρκέσουν από αρκετές ημέρες έως και εβδομάδες) και με αυτήν την ευθύνη που έχει η αρχικαμαρωτίνα έρχεται και η ευθύνη να είναι όλα τέλεια με κάθε λεπτομέρεια. Αυτός ο ρόλος είναι κατάλληλος για άτομα που μπορούν να μιλούν και να επικοινωνούν με μεγάλες ομάδες έχοντας αυτοπεποίθηση και τους αρέσει να απολαμβάνουν 'τα φώτα της δημοσιότητας'. Σε πιο ήρεμες στιγμές η γνώση υπολογιστών, οι διοικητικές δεξιότητες και κάποια οικονομική οξυδέρκεια είναι σημαντικές. (luxyachts.com)

Career Path



Τμήμα Κουζίνας / Μαγειρείο



Source : luxyachts.com

Η κουζίνα σε ένα γιοτ είναι πάντα σε εγρήγορση. Ο σεφ είναι υπεύθυνος για τον συντονισμό της με δραστηριότητες που μπορεί να περιλαμβάνουν π.χ ένα δείπνο πέντε πιάτων για 10 άτομα, με ιδιαίτερες προτιμήσεις από τους επισκέπτες (π.χ vegan πελάτες), καθώς και γλυκα , τουρτες για special events , κρύα κουζίνα , πρωινά κ.α. Ο αριθμός του πληρώματος στο τμήμα της κουζίνας εξαρτάται από το μέγεθος και το πρόγραμμα που έχει το γιοτ, αλλά δεν είναι ασυνήθιστο και άλλα μέλη του πληρώματος να βοηθούν το τμήμα στην προετοιμασία του φαγητού και στο πλύσιμο των πιάτων ενώ οι επισκέπτες βρίσκονται στο σκάφος.

Αυτό το τμήμα είναι υπεύθυνο για τις ακόλουθες λειτουργίες στο σκάφος :

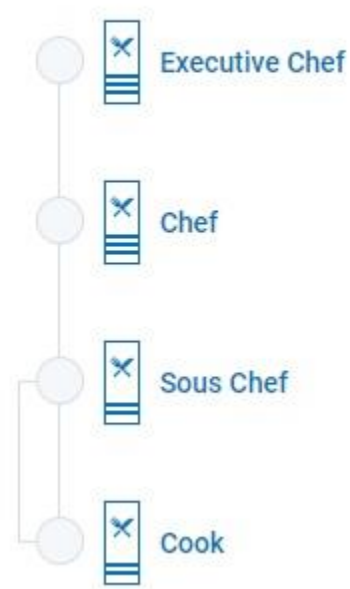
- όλα τα γεύματα επισκεπτών και πληρώματος
- τήρηση αυστηρών προτύπων υγείας και ασφάλειας
- τροφοδοσία
- προϋπολογισμός και οικονομική διαχείριση

Υπάρχουν δύο ξεχωριστές διαδρομές σταδιοδρομίας στο τμήμα της κουζίνας , μπορεί καποιος να γίνει είτε μάγειρας είτε σεφ. Ο μάγειρας αφορά μια θέση σε εισαγωγικό επίπεδο που δεν απαιτεί επίσημη εκπαίδευση. Το κλειδί της επιτυχίας είναι η ικανότητα να μαγειρεύει καλά σε περιορισμένο χώρο και να είναι ικανός στην αποθήκευση προϊόντων σε τοποθεσίες όπου η παροχή συστατικών υψηλής ποιότητας μπορεί να είναι δύσκολη. Η παρουσίαση καλά μελετημένων γευμάτων σε καθημερινή βάση είναι η κύρια εργασία ενός μάγειρα. Αυτή η θέση

συνήθως υπάρχει σε μικρότερα σκάφη και συχνά περιλαμβάνει και άλλα καθήκοντα όπως βοήθεια στο κατάστρωμα ή/και δραστηριότητες καμαρώτου. Είναι εξαιρετικά δύσκολο να προχωρήσει κάποιος από τον ρόλο του μάγειρα σε θέση σεφ χωρίς να υπάρχει επίσημη γαστρονομική εκπαίδευση. (luxyachts.com)

Η σταδιοδρομία για να γίνεις σεφ περιλαμβάνει επίσημη εκπαίδευση από διεθνώς αναγνωρισμένο γαστρονομικό ίδρυμα και εμπειρία εργασίας σε εκλεκτά εστιατόρια. Δεν είναι ασυνήθιστο για έναν Executive Chef Superyacht να έχει εμπειρία σε εστιατόρια που έχουν αστέρι Michelin. Το πρώτο βήμα για να κάνει κανείς μια τέτοια καριέρα είναι να γίνει σεφ και να εργαστεί ως Sous Chef. Οι Sous Chef πριν μπουν σε γιοτ έχουν επίσημη εκπαίδευση και κάποια γαστρονομική εμπειρία στην ξηρά. Βοηθούν και μαθαίνουν από τον επικεφαλής σεφ, προετοιμάζουν γεύματα, διαχειρίζονται το απόθεμα, προμηθεύονται πράγματα σε λιμάνια με αυστηρούς χρονικούς περιορισμούς, προσπαθούν να διασφαλίσουν και να διατηρήσουν πάντα τα υψηλά πρότυπα ασφαλείας και την καθαρή κουζίνα. Τα χρόνια εμπειρίας ως sous chef στη προετοιμάζει όποιον επιθυμεί να ασχοληθεί με την αγορά των πολυτελών σκαφών και να αναλάβει στην συνέχεια καθήκοντα σεφ. Ο σεφ είναι ένας έμπειρος multitasker με τεράστιες γνώσεις στα τρόφιμα και την διατροφή σε συνδυασμό με ένα μοναδικό δημιουργικό ταλέντο που είναι εμφανές στον προγραμματισμό και την παρουσίαση των γευμάτων. Δεν αρκεί απλώς να ετοιμάζεις ένα νόστιμο φαγητό. Η γευστική εμπειρία στο πλοίο πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις αισθήσεις και να είναι ένα γεγονός από μόνο του. Ένας σεφ με τουλάχιστον τρία χρόνια γαστρονομικής εμπειρίας μπορεί να εξελιχθεί στο ρόλο του Executive Chef. Αυτό είναι το αποκορύφωμα της καριέρας στην κουζίνα ενός superyacht και η γευστική εμπειρία που δημιουργείτε πρέπει να αντικατοπτρίζει τις εμπειρίες και το ταλέντο που έχει αναπτύξει σε όλη τη διάρκεια της καριέρας του. Ο Executive Chef παρουσιάζει άνετα τα μενού και διασκεδάζει με τους επισκέπτες του σκαφους στο τραπέζι. (luxyachts.com)

Career Path



Κεφάλαιο 6

Η Εκπαίδευση των πληρωμάτων

Η ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στον θαλάσσιο τουρισμό δουλεύει συνεχώς σε ένα περιβάλλον με δυναμική που μεταβάλλεται συνεχώς και για αυτόν τον λόγο πρέπει να οργανώσει με τέτοιον τρόπο την βάση και την δομή του αντικειμένου της ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται και στις πιο δύσκολες απαιτήσεις που έχει ο κλάδος της ναυτιλίας . Για να φέρει εις πέρας τους στόχους που έχει θέσει η ναυτιλιακή εταιρεία οργανώνει τις εργασίες σε διαφορετικά τμήματα με διαφορετικό αντικείμενο ώστε να είναι πιο αποτελεσματική και γρήγορη η διεκπεραίωση των εργασιών . Το Crew Department είναι ένα από τα πιο σημαντικά τμήματα που θα πρέπει να ασχοληθεί η ναυτιλιακή εταιρεία.

Μια από τις βασικές εργασίες που πραγματοποιείται στην τουριστική ναυτιλία και στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι η επιλογή πληρώματος για την επάνδρωση των σκαφών αναψυχής.

Τα κριτήρια επιλογής πληρώματος βασίζονται σε πολλές παραμέτρους, καθώς η τουριστική ναυτιλία παρουσιάζει έναν πολύπλευρο και πολυεθνικό χαρακτήρα . Είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται στρατηγικές που έχουν ποιοτικά χαρακτηριστικά και είναι συγκεκριμένες ώστε αυτές να μπορούν να εφαρμοστούν τόσο στην θάλασσα όσο και στο εξειδικευμένο προσωπικό του σκάφους με γνώμονα πάντα την ασφάλεια στην θάλασσα αλλά και την αναψυχή.

Ποιοτικές αποφάσεις και ποιοτικές πρακτικές είναι θέματα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην τουριστική ναυτιλία. Δεν είναι λίγες οι ναυτιλιακές εταιρείες που επενδύουν σε πρακτικές με ποιοτικά χαρακτηριστικά έχοντας ως σκοπό να αποκτήσουν πιστοποιητικά ποιότητας που θα ενισχύσουν την εικόνα της εταιρείας αλλά θα εξελίξουν και την ποιότητα παροχής υπηρεσιών που προσφέρουν .

Το ναυτικό επάγγελμα παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες καθώς ο εργαζόμενος στην θάλασσα έρχεται αντιμέτωπος με αρκετές δυσκολίες και συνθήκες που πρέπει να μάθει να τις διαχειρίζεται και να μπορεί να ανταπεξέλθει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο . Ο ανθρώπινος παράγοντας στην ναυτιλία είναι πολύ σημαντικός και καθοριστικός , αφού το πλήρωμα σε ένα σκάφος είναι αυτό που θα συμβάλει στην καλή και ασφαλή λειτουργία του σκάφους . Η

δουλειά του τμήματος εύρεσης πληρωμάτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι αυτό που θα φροντίσει να στελεχώσει το σκάφος με το κατάλληλο προσωπικό .

Το ανθρώπινο δυναμικό στην τουριστική ναυτιλία αποτελεί ένα σοβαρό κεφάλαιο για αυτές τις επιχειρήσεις τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα . Η στελέχωση των γραφείων της ναυτιλιακής με έμπειρό προσωπικό θα συμβάλει στο να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή διαχείριση στις λειτουργίες της εταιρείας και να αναζητηθεί το κατάλληλο πλήρωμα για τα σκάφη αναψυχής .Είναι καθοριστικής σημασίας η διαχείριση των ανθρώπινων πόρων από τις ναυτιλιακές καθώς μπορούν να αποκτήσουν ένα δυνατό πλεονέκτημα ως προς τον ανταγωνισμό. Δημιουργώντας εταιρική κουλτούρα, η εταιρεία αποκτά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που την κάνουν μοναδική στο κλάδο με το πέρασμα του χρόνου . Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται και η άριστη & ποιοτική λειτουργία των σκαφών καθώς απαιτείται μια αρμονική και συλλογική συνεργασία όλων των μερών που συμμετέχουν σε αυτήν . Η ποιότητα των υπηρεσιών αποτελεί υποχρέωση και ευθύνη του προσωπικού μιας επιχείρησης και του πληρώματος ενός σκάφους .

Μέλη Πληρώματος & Χαρακτηριστικά

Ένα σκάφος βρίσκεται σε λειτουργία 24 ώρες το εικοσιτετράωρο .Το πλήρωμα του είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των λειτουργιών του . Πλήρωμα καλείται το σύνολο των ναυτικών, εκτός του Πλοιάρχου, που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο είναι δηλαδή ναυτολογημένοι και υπηρετούν το πλοίο ως αξιωματικοί ή κατώτερο πλήρωμα. Το πλήρωμα ενός σκάφους αποτελείται από άτομα ναυτικούς που έχουν τα αντίστοιχα έγγραφα ναυτικής ικανότητας να μπορούν να εργαστούν σε ένα πλοίο . Επίσης στο πλήρωμα των σκαφών εργάζονται άτομα ως ειδικό επιστημονικό προσωπικό που έχουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος . Βάσει νομοθεσίας και προεδρικών διαταγμάτων ορίζεται ο συνολικός αριθμός του πληρώματος για το κάθε σκάφος καθώς και οι βαθμοί – ειδικότητες που απαιτούνται για την σύνθεση του πληρώματος του πλοίου .Κάποιες φορές υπάρχουν εξαιρέσεις που επιτρέπουν την πλεύση του πλοίου με ελλιπή αριθμό πληρώματος. Τέτοιες εξαιρέσεις γίνονται αποδεκτές μόνο όταν δεν βρίσκεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Οι παράγοντες που προσδιορίζουν τη σύνθεση του πληρώματος είναι συνήθως οι διαφορετικοί τύποι πλοίων, η χωρητικότητα, το είδος, η ισχύς των μηχανών και οι πλόες. Πλήρωμα λοιπόν είναι το σύνολο των ατόμων που είναι ναυτολογημένοι εκτός του πλοιάρχου και έχουν συγκεκριμένα καθήκοντα.

6.1 Η Ζωή στην Θάλασσα

6.1.1 Το επάγγελμα του Ναυτικού

Οι ναυτικοί από τα παλιά χρόνια εργάζονταν στα καράβια προσφέροντας τόσο τις σωματικές όσο και τις πνευματικές τους δυνάμεις , για να μπορέσει να κινηθεί και να λειτουργήσει το πλοίο μέχρι τον προορισμό του , είτε η μεταφορά αφορούσε φορτία είτε επιβάτες .

Καθώς η ναυτιλία εξελισσόταν η δημιουργία ειδικοτήτων στην εργασία στα πλοία ήταν επιτακτική μέσω της καθιέρωσης ειδικών καθηκόντων όπως ο ναυτεργάτης, εργάτης θάλασσας, πλήρωμα, προσωπικό πλοίου κ.λ.π. οι όροι αυτοί τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς χρησιμοποιήθηκαν και σε νομοθετικά κείμενα, άλλες φορές με την ίδια έννοια και άλλες φορές με διαφορετική.

Ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου άρθ.55/2 υπάρχει διαχωρισμός στους εργαζόμενους της θάλασσας σε ναυτικούς και σε εργάτες θαλάσσης . Ναυτικοί θεωρούνται όσοι έχουν κάνει εγγραφή στο ειδικό μητρώο απογραφής ενώ εργάτες θαλάσσης είναι είτε οι εργαζόμενοι κατ' επάγγελμα σε βαυπηγήματα ή πλοία που είναι βοηθητικά και μη εφοδιασμένα με ναυτολόγια και οι εργαζόμενοι που ασχολούνται ως πλοηγοί ή αλιεργάτες σε πλοία με ναυτολόγιο .

Με τον όρο «πλήρωμα» αναφερόμαστε στα μέλη του πληρώματος που προσλαμβάνονται σε ένα πλοίο με ναυτολόγιο (σύμβαση ναυτολόγησης) . Η έννοια του πληρώματος περιλαμβάνει εκείνα τα πρόσωπα που προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα πλοία ανεξάρτητα με την ιδιότητα τους (π.χ ναύτες , γιατροί, μουσικοί κ.α) (Μυλωνόπουλος :1993)

Η εργασία του ναυτικού είναι μια εργασία που δεν πραγματοποιείται σε ένα σταθερό εργασιακό περιβάλλον καθώς οι συνθήκες εργασίας μεταβάλλονται συνεχώς . Οι ναυτικοί βρίσκονται σε μια διαρκής κίνηση ταξιδεύοντας σε κάθε πιθανό σημείο στην γη ενώ αναγκάζονται να ζήσουν την καθημερινότητα τους μέσα στον ίδιο χώρο όπου εργάζονται. Όλο το εικοσιτετράωρο εργάζονται και ζουν στον ίδιο μέρος πράγμα το οποίο δημιούργησε την ανάγκη της διάκρισης της ναυτικής εργασίας από την εργασία της ξηράς .

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι αρκετά απαιτητικό με αρκετές δυσκολίες . Η πειθαρχία, η ετοιμότητα , η παρατηρητικότητα , η αντίληψη είναι βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα που θα πρέπει να αναπτύξει ο ναυτικός κατά την διάρκεια της εργασίας του . Θα πρέπει επίσης να έχει την ικανότητα να αντιμετωπίσει κάθε κίνδυνο που μπορεί να παρουσιαστεί στην διάρκεια ενός ταξιδιού.

Βασικό μέλημα σε ένα θαλάσσιο ταξίδι είναι η ασφάλεια . Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι ικανό να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες και τις επικίνδυνες καταστάσεις που πιθανόν να προκύψουν με υπευθυνότητα και υψηλό αίσθημα ευθύνης . Η τήρηση των καθηκόντων του πρέπει να γίνεται επιμελώς καθώς η παραμικρή αμέλεια αυτών μπορεί να έχει δυσμενείς επιπτώσεις για το πλοίο και τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος .

Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να βρίσκεται στο πλοίο ακόμα και όταν συντρέχουν σοβαροί προσωπικοί ή οικογενειακοί λόγοι , χωρίς να μπορεί να διακόψει την εργασία του και χωρίς να μπορεί να εγκαταλείψει το πλοίο όταν το θελήσει . Ο ναυτικός περνάει μεγάλα διαστήματα στην θάλασσα τα οποία μπορούν να φέρουν δυσκολίες στην διαβίωση του με έντονη μονοτονία και πλήξη . Στερείται επίσης για μεγάλο χρονικό διάστημα την οικογένεια του , τα αγαπημένα του πρόσωπα και το κοινωνικό του περιβάλλον ενώ είναι υποχρεωμένος να επικοινωνεί και να συναναστρέφεται με τον ίδιο κόσμο καθημερινά που ζει και εργάζεται στο ίδιο πλοίο .

Τα τελευταία χρόνια τα πιο σύγχρονα πλοία έχουν διαμορφώσει ειδικούς χώρους ψυχαγωγίας ώστε να μπορούν οι ναυτικοί να περνάνε εποικοδομητικά τον χρόνο τους . Η βελτίωση της ψυχολογίας του ναυτικού είναι πολλή σημαντική για αυτό το λόγο τα πλοία διαθέτουν πλέον υπερσύγχρονα μέσα επικοινωνίας ώστε να μπορεί ο ναυτικός να επικοινωνεί με τους οικείους του.

6.1.2 Σχέσεις του Πληρώματος

Μέσα από τις σχέσεις του πληρώματος μπορεί κάποιος να εντοπίσει την μικρογραφία μιας κοινωνίας με πολλά κοινά χαρακτηριστικά όπως της οικογένειας . Είναι πολύ σημαντικό , για να υπάρχει η δημιουργία θετικού κλίματος , τα μέλη του πληρώματος να λειτουργούν στα πλαίσια της συναδελφικότητας και της καλής συνεργασίας ώστε με αυτόν τον τρόπο να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του σκάφους .

Οι ναυτικοί μοιράζονται την ίδια ζωή με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, καθώς ανεξάρτητα με το βαθμό που έχουν εντός του πλοίου , εργάζονται , συμβιώνουν και ψυχαγωγούνται στον ίδιο χώρο και για πολλές ώρες . Για αυτόν τον λόγο μαθαίνουν να λειτουργούν ως ομάδα στο σύνολο των ενεργειών που εκτελούν και πάντα για το κοινό καλό . Όσο καλύτερες είναι οι σχέσεις μεταξύ του πληρώματος τόσο πιο εύκολη γίνεται η διαβίωση τους στον χώρο του πλοίου.

Για να είναι αποτελεσματική και επιτυχής η ομάδα που απαρτίζει το πλήρωμα θα πρέπει να δημιουργούνται και να διατηρούνται καλές σχέσεις μεταξύ των ατόμων . Με αυτόν τον τρόπο τα μέλη της ομάδας μπορούν να πάρουν σωστότερες αποφάσεις και να επιλύσουν όποια προβλήματα παρουσιαστούν. Είναι απαραίτητο κάθε εργαζόμενος να γνωρίζει με το καλύτερο δυνατόν τρόπο τα καθήκοντα του και τις υποχρεώσεις που έχει στην εργασία του για να μπορεί να λειτουργήσει και η ομάδα πιο μεθοδικά .

Για να μπορέσει να επιτευχθεί όποια εργασία θα αναλάβει το πλήρωμα θα πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένη περιγραφή στην θέση εργασίας , ο ακριβής καθορισμός της και η δομή της εργασίας που θα υλοποιηθεί

Η περιγραφή των θέσεων εργασίας ακολουθεί τα παρακάτω:

- Που αναφέρεται το πλήρωμα
- Ποιοι από το πλήρωμα αναφέρονται στους ιεραρχικά πιο πάνω
- Ποιο είναι το καθηκοντολόγιο, δηλαδή ποιες αρμοδιότητες αναλαμβάνει ο κάθε εργαζόμενος.

- Ποιες είναι οι δικαιοδοσίες του καθε ατόμου

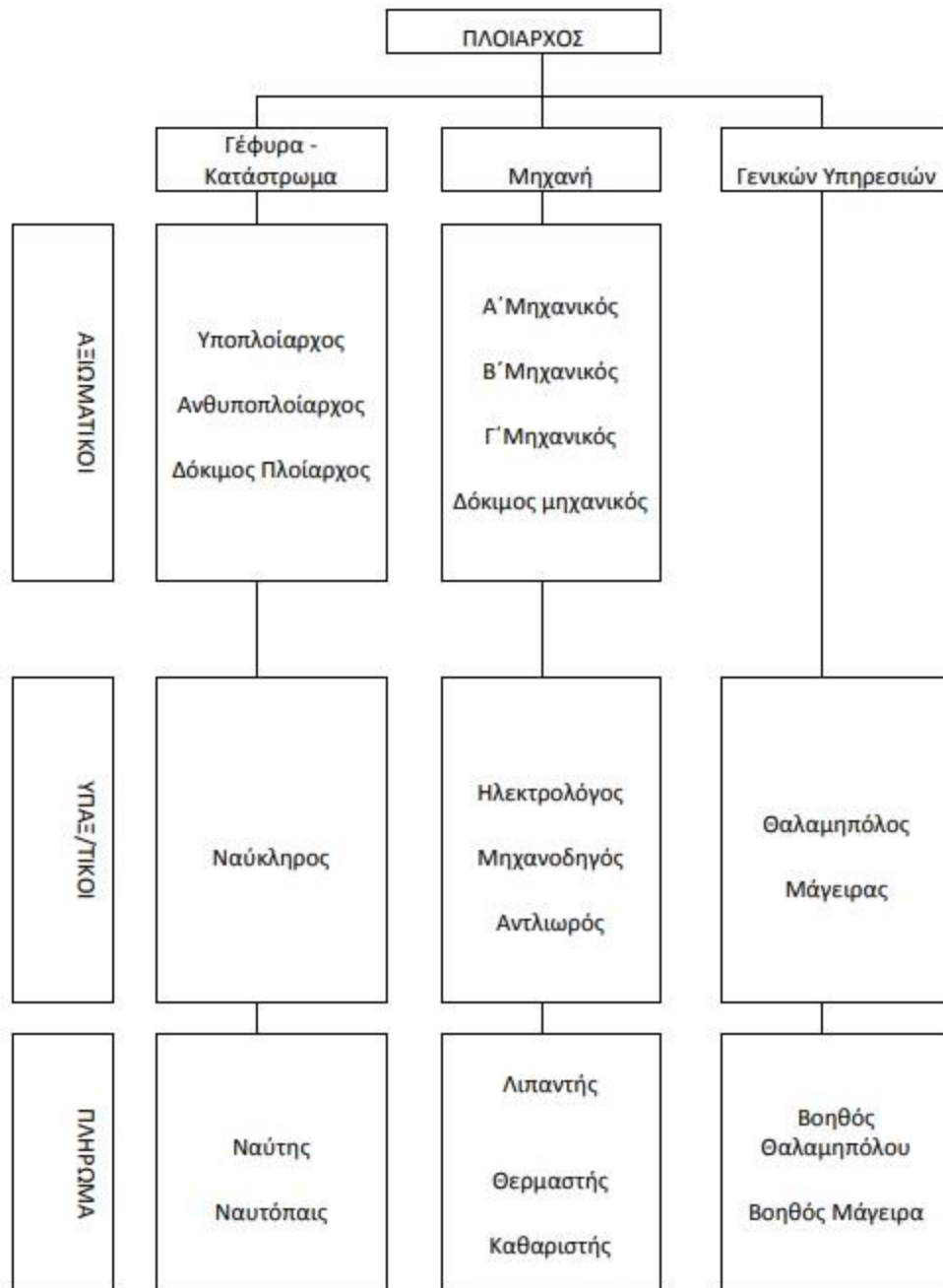
Επίσης σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των ανθρωπίνων σχέσεων παίζουν πάνω στο πλοίο:

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

Για να υπάρχει καλύτερη και στο μέγιστο βαθμό απόδοση του πληρώματος θα πρέπει να τηρούνται οι κανόνες . Αυτό για να συμβεί θα πρέπει ο αξιωματικός του εκάστοτε τμήματος να δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες στο πλήρωμα βάσει των εντολών που έχει λάβει από τον πλοίαρχο , ενώ το πλήρωμα θα πρέπει να συνεργάζεται και να ακολουθεί τις εντολές για την καλή λειτουργία του σκάφους .

Οι διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ του πληρώματος είναι το Α και το Ω στο να λειτουργήσει με σωστό τρόπο το σκάφος . Το πλήρωμα εκτός από τα να εκτελεί άψογα και τυπικά τα καθήκοντα του θα πρέπει να καλλιεργεί και το αίσθημα της ασφάλειας , της συναδελφικότητας και της αλληλεγγύης .

Ιεραρχία στο πλοίο (οργανόγραμμα), Αρμοδιότητες και Καθήκοντα



6.2 Οι θέσεις εργασίας σε ένα γιοτ

Όλα τα γιοτ λειτουργούν διαφορετικά αλλά συχνά γίνεται αναφορά στα εξωτερικά και εσωτερικά τμήματα του σκάφους . Παρακάτω αναλύονται τα τμήματα αυτά με διεθνής όρους και ονομασίες .

Εξωτερικό τμήμα του σκάφους

Το εξωτερικό τμήμα του σκάφους είναι υπεύθυνο για τα εξωτερικά θέματα και για τη καλή και ασφαλή λειτουργία του σκάφους. Ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους, μπορεί να υπάρχουν οι ακόλουθες θέσεις διαθέσιμες σε κάθε τμήμα.

- Officer
- Deck
- Engineering

<i>Officer</i>	<i>Deck</i>	<i>Engineering</i>
Captain	Mate	Chief Engineer
First Officer / Chief Mate	Bosun	2nd Engineer
	Deck Hand	3rd Engineer
	Junior Deckhand	Electronics Technical Officer (ETO)

Εσωτερικό τμήμα του σκάφους

Το τμήμα είναι υπεύθυνο για την ομαλή λειτουργία των εσωτερικών χώρων του γιοτ, τόσο εντός των χώρων που βρίσκονται οι επισκέπτες όσο και οι χώροι που χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα.

- Steward/Stewardesses
- Galley (κουζίνα /μαγειρείο)

<i>Interior</i>	<i>Galley</i>
Purser	Executive Chef or Chef
Chief Steward/ess	Sous Chef
Head of Housekeeping	Cook (Chef's without formal training)
2nd Steward/ess or Service Stewardess	
Junior Steward/ess	
Laundry Steward/ess	

Σε ορισμένα γιοτ υπάρχουν συνδυασμένοι ρόλοι – όπως:

- Ναυτης/Μηχανικός
- Μάγειρας/Καμαρώτος
- Καμαρώτος/Μασέρ
- Ναυτης/Καμαρώτος

Μερικές φορές υπάρχουν και άλλες διαθέσιμες θέσεις που μπορεί να είναι πλήρους απασχόλησης στο σκάφος

Όπως :

- Φυσικοθεραπευτής
- Αισθητικός
- Πιλότος ελικοπτέρου
- Κομμωτής
- Μηχανικός ελικοπτέρων

- Personal Trainer

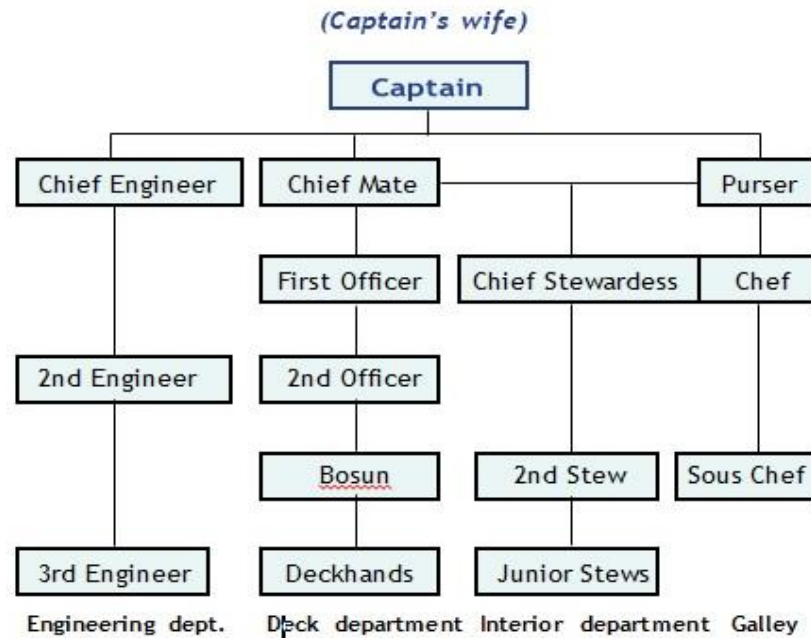
- Ιατρός / Νοσηλεύτης

- Εκπαιδευτής (π.χ καταδύσεων αναπνοης κ.α)



Source: BlueNationCrew

Ιεραρχία σε ένα σκάφος αναψυχής



Source: BlueNationCrew

Η γυναίκα του Καπετάνιου. Όσο περίεργο και να φαίνεται, είναι πολλές εκείνες οι φορές που στην τουριστική ναυτιλία η γυναίκα του καπετάνιου, αν εργάζεται στο πλοίο, διευθύνει το πλοίο. Σε κάθε περίπτωση είτε το υπαγορεύει η ιεραρχία ενός σκάφους είτε όχι, θα πρέπει το υπόλοιπο πλήρωμα να σεβαστεί τη γυναίκα του Καπετάνιου. Με όλο τον σεβασμό στις συζύγους των Καπετάνιων που συνεισφέρουν πολλές φορές πολύτιμη βοήθεια στη λειτουργία του σκάφους, υπάρχουν πολλοί εκεί έξω που είναι υπεύθυνοι για τον μεγάλο κύκλο εργασιών του πληρώματος σε ορισμένα γιοτ.

Ιεραρχία. Υπάρχει μια πυραμίδα διοίκησης στα περισσότερα σκάφη και σε κάθε περίπτωση θα πρέπει πρώτα κάποιος που εργάζεται πάνω στο σκάφος να μιλήσει με τον επικεφαλής του τμήματός προτού πλησιάσει τον Καπετάνιο για ένα πρόβλημα. Ο καπετάνιος είναι πολύ απασχολημένος και δεν μπορεί να εμπλακεί σε κάθε πρόβλημα που παρουσιάζεται στο πλοίο. (www.bluenationcrew.co.nz)

Αριθμός του πληρώματος ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους

Τελικά ο αριθμός του πληρώματος στο πλοίο περιορίζεται από τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων του πληρώματος. Αλλά γενικά ο παρακάτω πίνακας λειτουργεί ως οδηγός για το τι αριθμό πληρώματος μπορεί να δει κάποιος σε ένα γιοτ.

Yacht Size: <100 ft (30 m)
Number of Crew: 1-5 Full-time crew
1-2 Crew: A Captain, who doubles as the Engineer, with a temporary Stew, Deck/Stew or Chief Stew hired when the owner and/or guests are onboard.
3-5 Crew: A Captain, Engineer, who may double as a Mate or Deckhand, Chef or Chef/Stew, and a Stew or Deck/Stew, with additional temporary crew hired as needed.
Yacht Size: <140 ft (43m)
Number of Crew: 6-9 Full-time crew
6 Crew: A Captain, Mate/Engineer, Chef and a Deck, Stew, Deck/Stew with additional temporary crew hired as needed.
9 Crew: A Captain, First Mate, Engineer, Chef, and 2 Stews, 2 Deckhands and a Deck/Stew
Yacht Size: <180 ft (55m)
Number of Crew: 6-9 Full-time crew
6 Crew: A Captain, Mate/Engineer, Chef and a Deck, Stew, Deck/Stew with additional temporary crew hired as needed.
9 Crew: A Captain, First Mate, Engineer, Chef, and 2 Stews, 2 Deckhands and a Deck/Stew
Yacht Size: <140 ft (43m)
Number of Crew: 8-13 Full-time crew
8 Crew: A Captain, First Mate, Engineer, Chef, and 2 Stews, 2 Deckhands, with additional temporary crew hired as needed.
9-10 Crew: A Captain, First Mate, Engineer, Chef, Chief Stew, Deckhand 1, 2nd Stew, Deckhand 2, 3rd Stew and/or a combination Deckhand/2nd Engineer.
11-13 Crew: A Captain, First Mate, Engineer, Chef, Chief Stew, Deckhand 1, 2nd Stew, Deckhand 2, 3rd Stew, 2nd Engineer and possibly an additional Stew or Stew/Deck. A Sous Chef and/or Purser are also likely additions on larger vessels.

<p>Yacht Size: <180 ft (55m)</p>
<p>Number of Crew: 12+ Full-time crew</p>
<p>There are a limited number of yachts currently able to carry between 18 and 36 guests. Based on the examples above, one can assume that supplements to a 12-person crew would be made by adding more Deckhands, Stews, Engineers, and Sous Chefs, as is required for a particular vessel.</p>

Ο ρόλος του τμήματος εσωτερικών χώρων του σκάφους

Ο κύριος ρόλος του τμήματος εσωτερικών χώρων ενός πολυτελούς σκάφους είναι να διευκολύνει την αποτελεσματική, ομαλή λειτουργία της υπηρεσίας καθαριότητας και εξυπηρέτησης τόσο κατά τη διάρκεια περιόδων που υπάρχουν επισκέπτες επάνω στο σκάφος όσο και όταν δεν υπάρχουν και ζει πάνω σε αυτό μόνο το πλήρωμα .

Οι υποχρεώσει ποικίλλουν πολύ ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των περιόδων που υπάρχουν επισκέπτες εντός του σκάφους το service είναι το κύριο επίκεντρο και ο καμαρώτος/καμαρωτίνα (Stew/Stewardess) θα ακολουθήσουν κανονικά μια εναλλαγή όσον αφορά τα καθήκοντα και τις βάρδιες.

Όταν δεν υπάρχουν επισκέπτες στο σκάφος , πραγματοποιείται συνήθως η καθαριότητα και συντήρηση του σκάφους μέχρι το επόμενο ταξίδι/ναυλο. Αυτό μπορεί να διαρκέσει συνήθως 2-3 ημέρες. (www.blunationcrew.co.nz)

Ο ρόλος ενός μέλος του πληρώματος που ασχολείται με τους Εσωτερικούς Χώρους είναι :

- Εξυπηρέτηση πελατών - γεύματα και ποτά
- Σέρβις καμπίνας με έμφαση στην λεπτομέρεια
- Γυάλισμα – σε γυάλινα, μαχαιροπήρουνα, ασημικά
- Ανανέωση/Συμπλήρωμα ποτών, αναψυκτικών , κρασιών κ.α στα ψυγεία του σκάφους
- Πλυντήριο ρούχων τόσο για τους επισκέπτες όσο και για το πλήρωμα
- Βοήθεια εαν χρειαστεί σε εργασίες του καταστρώματος

Οι εργασιακές δεξιότητες που θα πρέπει να έχει κάποιος για να τα καταφέρει είναι :

- Δεξιότητες εξυπηρέτησης - εξυπηρέτηση με χαμόγελο
- Προσοχή στη λεπτομέρεια
- Διακριτικότητα
- Δυναμικός Χαρακτήρας
- Ικανότητα λήψης κατευθύνσεων
- Θετική προοπτική κάτω από συχνά στρεσογόνες συνθήκες
- Ομαδική εργασία και πολλαπλές εργασίες



Source: BlueNationCrew

6.3 Η Προσωπικότητα των πληρωμάτων

Υπερηφάνεια

Αν κάποιος επιλέξει να εργαστεί ως πλήρωμα σε ένα πολυτελές σκάφος πρέπει να νιώθει περηφάνια για τη δουλειά που έχει επιλέξει. Θα πρέπει να αφιερώσει χρόνο για να βεβαιωθεί ότι παρουσιάζεται καλά μπροστά στους επισκέπτες και το υπόλοιπο πλήρωμα. Αν ο στόχος το να ασχοληθεί κάποιος ως Chief Stew ή Lead Stewardess θα πρέπει να μάθει πως να ντύνεται αλλά και να συμπεριφέρεται από την πρώτη κιόλας ημέρα εργασίας πάνω στο σκάφος. Οι επισκέπτες στους οποίους εμφανίζεται μια καμαρωτίνα που έχει επιμεληθεί για την εμφάνιση της είναι πιθανό να το δουν ως ένδειξη της εξαιρετικής υπηρεσίας που προσφέρεται πάνω στο πλοίο. Το να πραγματοποιείται κάθε εργασία με επιπολαιότητα ή βιασίνη, αυτό θα επηρεάσει άσχημα τους ανθρώπους αλλά και τους επισκέπτες που βρίσκονται στο σκάφος. Αν το πλήρωμα (σε οποιαδήποτε ειδικότητα) νιώθει ότι θα μπορούσε να τα πάει καλύτερα σε μια εργασία που έχει αναλάβει, τότε καλό θα ήταν να επιστρέψει σε αυτήν και να το κάνει καλύτερα και με λεπτομέρεια. (www.bluenationcrew.co.nz)

Φροντίδα στην εμφάνιση

Το πλήρωμα θα πρέπει να δίνει μεγάλη προσοχή στην εμφάνισή. Υπάρχουν φορές που η κούραση και η εξάντληση θα είναι εξαιρετικά μεγάλη όμως δεν θα πρέπει να αμελείται και να αφιερώνεται π.χ 5-10 λεπτά βουρτσίζοντας τα μαλλιά ή φρεσκάροντας ξανά το μακιγιάζ. Οι επισκέπτες παρατηρούν αυτά τις μικρές λεπτομέρειες και αυτό αντανακλά το πως προσφέρεται η υπηρεσία που λαμβάνουν. Η εμφάνιση πρέπει να είναι πάντα φροντισμένη. Για παράδειγμα είναι πρακτικό για τα γυναικεία πληρώματα να κρατούν τα μαλλιά τους δεμένα ενώ βρίσκονται στην υπηρεσία και έχουν ένα ελαφρύ μακιγιάζ για το βραδινό σέρβις. Επίσης καλό θα ήταν να μην χρησιμοποιούνται πολλά και φανταχτερά τα κοσμήματα αλλά ένα ρολόι και μικρά διακριτικά σκουλαρίκια.

Αυτοπεποίθηση

Το πλήρωμα θα πρέπει να έχει αυτοπεποίθηση αλλά όχι να γίνεται αλαζονικό. Η αυτοπεποίθησή ως χαρακτηριστικό της προσωπικότητας των εργαζομένων σε ένα σκάφος θα κάνει τους

επισκέπτες να αισθάνονται άνετα εν πλω. Ποτέ δεν πρέπει να ξεχνιέται ότι ο πελάτης έχει πάντα δίκιο. Η όρθια στάση και το περπάτημα με ψηλά το κεφάλι προσδίδει μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση. Είναι σημαντικό να υπάρχει μια ευχάριστη έκφραση στο πρόσωπό που θα συνοδεύεται με χαμόγελο όταν χρειάζεται. Η βιασύνη και το τρέξιμο στο σκάφος μπορεί να δημιουργήσει ανασφάλεια ή αναστάτωση τους επισκέπτες του σκάφους .

Προσοχή στη λεπτομέρεια

Η προσοχή στη λεπτομέρεια είναι παρόμοια με το σωστό ντύσιμο ,οπως και στον στρατό, θα πρέπει το πλήρωμα να έχει υψηλά πρότυπα όσον αφορά την εμφάνιση. Μικρά πράγματα όπως το να έχεις καθαρά και γυαλισμένα παπούτσια, να φοράς ζώνη, να μην έχεις ακατάστατα και ακούρευτα μαλλιά ή γένια, είναι μερικές λεπτές λεπτομέρειες που κάνουν τη διαφορά. Οι επισκέπτες παρατηρούν το κάθετι και είναι πάντα σημαντικό να η παρουσία του πληρώματος να είναι σε υψηλό επίπεδο. (www.bluenationcrew.co.nz)

Στολή Πληρώματος

Σε κάθε μέλος του πληρώματος δίνεται μια συγκεκριμένη στολή . Για κάθε περισταση θα πρέπει να φοριέται η κατάλληλη στολή (π.χ εργασίας , καλωσορισματος ,βραδινή κ.α). Είναι σημαντική η όρθια στάση του σώματος για να αναδειχθεί η ενδυμασία π.χ το πιο συνηθες είναι το πλήρωμα να φοράει πουκάμισό , πάντα ζώνη και να έχει καθαρά & γυαλισμένα παπούτσια. Το πλήρωμα εκπροσωπεί την ‘βιτρίνα’ του σκάφους και πρέπει πάντα να έχει επαγγελματική εμφάνιση τόσο για τους επισκέπτες όσο για αυτούς που απλά μπορεί να θαυμάσουν το σκάφος από την στερια .

Σε ένα σκάφος θα δοθούν πολλά ρούχα. Ορισμένα θα είναι για καθημερινή χρήση και άλλα θα είναι μόνο όταν οι επισκέπτες βρίσκονται στο σκάφος. Η στολή που πρέπει να χρησιμοποιείται για τους επισκέπτες πρέπει να διατηρείται καθαρή και σε άψογη κατάσταση και δεν πρέπει ποτέ να φοριέται όταν οι επισκέπτες δεν είναι παρόντες. Η μη επίσημη στολή , είναι μια πιο χαλαρή καθημερινή στολή και έχει σχεδιαστεί για χρήση όταν οι επισκέπτες δεν βρίσκονται στο σκάφος. Εάν το σκάφος πρόκειται να ταξιδέψει σε ψυχρότερα κλίματα, καλό θα ήταν το πλήρωμα να εφοδιαστεί με φλις, μπουφάν και παντελόνια. (www.bluenationcrew.co.nz)

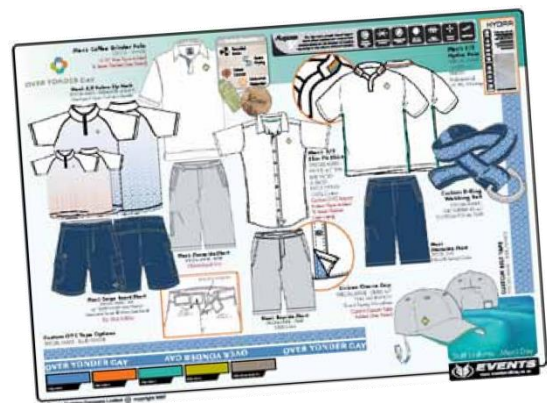
Ημερήσιες και βραδινές στολές

Όταν οι καλεσμένοι είναι πάνω στο σκάφος, το πλήρωμα είναι φυσιολογικό να έχει ημερήσια και νυχτερινή (επίσημη) στολή. Η ημερήσια στολή είναι συνήθως σορτς ή φούστα με μπλουζάκι πόλο. Η νυχτερινή στολή είναι σχεδόν πάντα μακρύ παντελόνι ή φούστα και ένα λευκό ή μαύρο πουκάμισο. Ορισμένα γιοτ θα παρέχουν επωμίδες (ρίγες που φοριούνται στον ώμο σας) για να δείξουν την κατάταξη του πληρώματος. Το νέο πλήρωμα ξεκινάει με μια λωρίδα στις επωμίδες τους.

Άλλες ειδικές ή τεχνικές στολές

Υπάρχουν και άλλα είδη ένδυσης σε ένα γιοτ που κάνει θαλάσσια σπορόπως π.χ. σορτς σανίδα, γιλέκα , ολόσωμες στολές κ.α. Επίσης ο εξοπλισμός για καιρικές συνθήκες πιο υγρές (π.χ βροχές , υγρασία, κακοκαιρία με κυματισμό κ.α) περιλαμβάνει μπότες, αδιάβροχα και δίδεται στο πλήρωμα του καταστρώματος για περιόδους όπου υπάρχουν ακραίες καιρικές συνθήκες ή χαμηλές θερμοκρασίες.

Η στολή του πληρώματος είναι ακριβή και μερικές φορές είναι δύσκολο να αντικατασταθεί. Πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένη φροντίδα για τη στολή. Εάν μέλος του πληρώματος παραιτηθεί και φύγει από το γιοτ, θα πρέπει να επιστρέψει όλα τα αντικείμενα στον επικεφαλής του σκάφους.



Η σημασία της προσωπικής υγιεινής

Η προσωπική υγιεινή στην εξυπηρέτηση των επισκεπτών είναι υψίστης σημασίας. Θα υπάρξουν πολλές φορές όπου το πλήρωμα εργάζεται σε ζεστά κλίματα, τρέχοντας πάνω και κάτω στις σκάλες για μεγάλο χρονικό διάστημα στην διάρκεια της υπηρεσίας. Πρέπει να γίνονται τακτικά ντους στα διαλείμματα και να χρησιμοποιείται αποσμητικό. Οι επισκέπτες πρέπει να νιώθουν ευχάριστα όταν σας βλέπουν και να μην μυρίζουν δυσάρεστες οσμές. (www.bluenationcrew.co.nz)



Η σημασία της ακρίβειας

Η εξαιρετική εξυπηρέτηση στο σκάφος πρέπει να λειτουργεί σαν ρολόι. Το πλήρωμα δεν πρέπει να αργεί. Οι βάρδιες θα πρέπει να ξεκινούν εγκαίρως (π.χ 10 λεπτά νωρίτερα πριν ξεκινήσει η βάρδια). Κάποιος άλλος θα χάσει άδικα τον πολύτιμο χρόνο του διαλείμματος αν οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος καθυστερήσει ή δεν είναι στην ώρα του. Για το σέρβις είναι επιβεβλημένο να είναι στην ώρα του ώστε το φαγητό να σερβίρεται όσο το δυνατόν πιο ζεστό.

6.4 Επικοινωνία & Πρωτόκολλα

Πρωτόκολλο

Το πρωτόκολλο σε ένα superyacht είναι το σύστημα εθιμοτυπίας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους όταν έχουμε να κάνουμε με επισκέπτες. Το πρωτόκολλο καλύπτει τους κανόνες σχετικά με την ιεραρχία του πληρώματος στο σκάφος, τους κατάλληλους τρόπους ομιλίας και επικοινωνίας καθώς και την εθιμοτυπία σε συνομιλίες που πραγματοποιούνται με τους επισκέπτες.

Μέρος αυτού που κάνει την τουριστική ναυτιλία τόσο συναρπαστική είναι ότι τα superyachts, και γενικότερα τα πολυτελή σκάφη, είναι οι προορισμοί διακοπών των πλουσίων και των διάσημων και όχι μόνο. Ειδικά το πλήρωμα που ασχολείται με τον εσωτερικό χώρο, λόγω της στενής επαφής με τους καλεσμένους, γνωρίζει κάποιες προσωπικές λεπτομέρειες για εκείνους. Η διατήρηση των ιδιωτικών πληροφοριών και η μη αποκάλυψη λεπτομερειών σε άτομα που δεν χρειάζεται να γνωρίζουν αποτελεί παραβίαση του απορρήτου.

Όλο το πλήρωμα μπορεί να ερωτάται τακτικά εάν γνωρίζουν πληροφορίες για τον ιδιοκτήτη του σκάφους ή το ποιός ναυλώνει το σκάφος. Η πιο εύκολη απάντηση είναι να επικοινωνηθεί ότι το σκάφος ανήκει σε ιδιωτική εταιρεία και όχι σε διασημότητα ή απλώς ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να απαντήσει σε ερώτηση ττοιου είδους καθώς υπάρχουν λόγοι προστασίας της ιδιωτικής ζωής. Εάν διαβιβαστούν εμπιστευτικές πληροφορίες υπάρχει περίπτωση το μέλος του πληρώματος να χάσει την δουλειά του. (www.bluenationcrew.co.nz)

Σεβασμός

Το να σέβεται τους άλλους ανθρώπους σημαίνει να αναγνωρίζεις την αξία τους ως ανθρώπινα όντα, ανεξάρτητα από το υπόβαθρο, τη φυλή ή την πίστη τους. Αυτό αποδεικνύεται σε όλες τις καθημερινές μας σχέσεις – να αποφεύγουν να υποτιμούν τους άλλους για τις ιδέες και τις απόψεις τους, να αρνούνται να γελούν με ρατσιστικά ή σεξιστικά αστεία, να παραμερίζουν τις προκαταλήψεις και να παραμένουν ανοιχτόμυαλοι. Το πλήρωμα πρέπει να δείχνει πάντα σεβασμό όχι μόνο για αυτό που αποφεύγει να κάνει, αλλά και με σκόπιμες πράξεις, όπως το να

είναι στην ώρα του, να ντύνεται κατάλληλα ή να δίνει την πλήρη προσοχή στο άτομο ή στα άτομα με τα οποία συμβιώνει.

Σε ένα σκάφος, απαιτείται σεβασμός τόσο με τα μέλη του πληρώματος τα οποία συμβιώνουν μεταξύ τους όσο και με τους επισκέπτες. Το πλήρωμα για να δείξει σεβασμό στον ιδιοκτήτη του σκάφους, συνήθως τον αποκαλούμε "Κύριε" ή "Κυρία", εκτός εάν ζητηθεί να τον καλέσουν με το μικρό του όνομα. Ωστόσο, όταν υπάρχουν καλεσμένοι στο σκάφος, η επικοινωνία γίνεται πάντα με τις προσφωνήσεις «Κύριε» ή «Κυρία». Αυτό δεν δείχνει μόνο σεβασμό αλλά και επαγγελματισμό.

Εθιμοτυπία

Κάθε μέλος του πληρώματος στο σκάφος μπορεί να έχει μεγαλώσει σε διαφορετικό υπόβαθρο, κουλτούρα και να έχει διαφορετική κοινωνική ανατροφή. Το υπόβαθρο και η ανατροφή καθορίζει τους τρόπους που έχουμε διδαχθεί. Σε ορισμένες περιπτώσεις στο σκάφος, κάποιος από το πλήρωμα μπορεί να νιώθει αβέβαιος για το πώς θα πρέπει να ενεργήσει. Αυτά είναι τα ερωτήματα της εθιμοτυπίας και η εύρεση της σωστής απάντησης μπορεί να σημαίνει τη διαφορά μεταξύ αμηχανίας και αυτοπεποίθησης.

Οι καλεσμένοι με τους οποίους ασχολείται το πλήρωμα έχουν συχνά μεγαλώσει με υψηλότερο επίπεδο κατανόησης της εθιμοτυπίας από τα μέλη του πληρώματος.
(www.bluenationcrew.co.nz)

Ωστόσο, οι αρχές των καλών τρόπων παραμένουν σταθερές και πάνω από όλα, οι τρόποι είναι η επίγνωση των συναισθημάτων των άλλων. Το να είναι κάποιος προσεκτικός, με σεβασμό και ειλικρίνεια είναι πιο σημαντικά από το να γνωρίζει τη σωστή μέθοδο για να ανοίξει ένα μπουκάλι κρασί. Στις περισσότερες περιπτώσεις, μπορεί να γνωρίζει περισσότερα για την εθιμοτυπία από ορισμένους από τους καλεσμένους. Οι βασικές προθέσεις αυτής της ενέργειας έχουν τη μεγαλύτερη σημασία, οπότε αν υπάρχει αμφιβολία, καλό είναι να προσφέρεται το καλύτερό μέχρι το σημείο που κάποιος είναι σε θέση να ζητήσει συμβουλές.

Είναι μια πραγματικότητα της ζωής στα σκάφη αναψυχής ότι υπάρχει ελάχιστος ή καθόλου διαχωρισμός μεταξύ προσωπικής ζωής και εργασίας. Οι ενέργειες που κάνει κάποιος τόσο εντός όσο και εκτός εργασίας έχουν άμεσο αντίκτυπο σε άλλους γύρω του. Για παράδειγμα, το να πεις άσχημα λόγια σε ένα άλλο μέλος του πληρώματος ή να διαδώσεις κουτσομπολιά θα μπορούσε να επηρεάσει τόσο τον ρόλο σου όσο και τον δικό του.

Υπάρχει ένα παλιό ρητό στο yachting «loose lips sink ships», καθώς τα πράγματα που λέγονται από το πλήρωμα μπορούν να έχουν τεράστιο αντίκτυπο ειδικά όταν κάποιος όταν ζει σε στενό περιβάλλον με τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Για να παραμείνει ο επαγγελματισμός δουλεύοντας σε ένα σκάφος, θα πρέπει πάντα να υπάρχει η σκέψη του τι αντίκτυπο θα έχουν όλα όσα θα πει κάποιος και ειδικά σε θέματα που μπορούν να αφορούν τους ιδιοκτήτες ή τον καπετάνιο. Η σιωπή είναι χρυσός!

Όταν υπάρχει ελεύθερος χρόνος για το πλήρωμα , θα πρέπει πάντα κάποιος να θυμάται ότι εκπροσωπεί το σκάφος. Μια βραδινή έξοδος σε ένα εστιατόριο ή νυχτερινό κέντρο γίνεται δουλειά όταν συνειδητοποιήσεις ότι κάποιος εκεί είναι φίλος του ιδιοκτήτη ή του καπετάνιου. Τα μέλη του πληρώματος εκπροσωπούν τον εαυτό τους αλλά και το σκάφος . Είναι ενεργά - είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο , επτά ημέρες την εβδομάδα. (www.bluenationcrew.co.nz)

Λεκτική επικοινωνία

Η ένταση της φωνής, ο τόνος και ο ρυθμός ομιλίας συμβάλλουν στην ποιότητα ενός καλού επαγγελματία. Το να μιλάει κάποιος πολύ δυνατά μπορεί να είναι ενοχλητικό και απειλητικό. Το να μιλάει πολύ απαλά φέρνει τους ακροατές στη δύσκολη θέση να ζητήσουν να επαναλάβει . Το να μιλάει πολύ γρήγορα κάνει πιο δύσκολο να κατανοηθεί η συνομιλία. ενώ η πολλή αργή ομιλία μπορεί να δοκιμάσει την υπομονή του επισκέπτη.

Η άρθρωση και η προφορά μπαίνουν στο παιχνίδι. Το να έχει κάποιος καλή άρθρωση σημαίνει να μπορεί να προφέρει καθαρά τις λέξεις. Το μουρμουρητό ή το να μπερδεύει κάποιος λέξεις όπως επίσης και να μιλάει απαλά που ούτε μπορεί να ακουστεί δημιουργεί μεγάλο πρόβλημα

στην κατανόηση . Στο άλλο άκρο, το να προφέρει κάποιος πολύ καλά λέξεις ,προτάσεις ακούγεται περισσότερο επηρεασμένο και αυθόρμητο. Κανείς δεν θα πρέπει να ντρέπεται για την προφορά του. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι υπομονετικά και ευγενικά με άτομα που δυσκολεύονται να τα καταλάβουν.

Εάν οι καλεσμένοι έχουν προφορά που το πλήρωμα δυσκολεύεται να κατανοήσει, μπορεί να ζητήσει ευγενικά από το άτομο να επαναλάβει τη φράση: «Συγγνώμη, δεν κατάλαβα καλά. Θα σας πείραζε να επαναλάβετε λίγο πιο αργά; Ευχαριστώ»

Οι λέξεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν:

Το να έχει κάποιος καλό λεξιλόγιο σημαίνει ότι μπορεί να χρησιμοποιεί τη σωστή λέξη και να μεταφέρει το νόημά σωστά. Ο τρόπος που κάποιος χρησιμοποιεί τις λέξεις μπορεί να σαμποτάρει την ομιλία του χωρίς να το καταλαβει. Για παράδειγμα η υπερβολική χρήση λέξεων όπως απολύτως, εντελώς, πραγματικά, ενδιαφέρον, ωραίο, υπέροχο, σούπερ , φοβερό.

Η σημασία της κατανόησης της γλώσσας του σώματος

Η γλώσσα του σώματος είναι ένα άλλο σημαντικό ζήτημα, καθώς ορισμένες εκφράσεις του προσώπου, χειρονομίες και στάση μπορούν να παρεξηγηθούν εύκολα από τους άλλους. Ως μέλος του πληρώματος που ασχολείται με τις υπηρεσίες, δεν είναι μόνο σημαντικό να κατανοεί τη γλώσσα του σώματος των επισκεπτών, αλλά να προβάλλει τη σωστή εικόνα και μέσω της γλώσσας του δικού του σώματός. Για παράδειγμα, να στέκεται όρθια με προσεκτικό τρόπο, αντί να ξαπλώνει και να φαίνεται κουρασμένος/η. Παρατηρήστε τη γλώσσα του σώματος των καλεσμένων και θα μπορείτε να πείτε πολλά για το αν ο επισκέπτης είναι ήρεμος, αισθάνεται άβολα ή ποιο θα είναι το επόμενο αίτημά του. (www.bluenationcrew.co.nz)

6.5 Πλήρωμα & Επιβάτες – Εθιμοτυπίες

Οδηγίες για τον τρόπο αλληλεπίδρασης με τους επισκέπτες

Η σχέση μεταξύ ιδιοκτητών γιοι, επισκεπτών και πληρώματος μπορεί να είναι περίπλοκη, ειδικά εάν το μέλος του πληρώματος έχει εργαστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα για τον ιδιοκτήτη.

Οι γενικοί κανόνες είναι:

-Τηρούνται πάντα οι τρόποι ευγενείας . Όταν ένας επισκέπτης λέει παρακαλώ ή ευχαριστώ, η απάντηση πρέπει να είναι με «ναι κύριε» ή «καλώς ήρθατε».

-Μορφές προσφώνησης: Είναι ευρέως αποδεκτό στα superyachts ότι το πλήρωμα απευθύνεται στους επισκέπτες με «Κύριε» ή «Κυρία» ως τίτλους σεβασμού. Συχνά οι επισκέπτες θα ζητήσουν να τους αποκαλεί το πλήρωμα με το μικρό τους όνομα. Αυτό είναι αποδεκτό, αρκεί να τηρούνται οι τιτλοι μπροστά σε άλλους καλεσμένους. Για τους επισκέπτες της Μέσης Ανατολής, χρησιμοποιούνται πάντα τα "Sir" και "Madam".

Σωστή χρήση των τίτλων

Ένας από τους πιο βασικούς κανόνες εθιμοτυπίας είναι το πλήρωμα να γνωρίζει σωστά τα ονόματα και τους τίτλους των άλλων ατόμων στο σκάφος. Αυτό μπορεί να είναι δύσκολο, ειδικά όταν οι γυναίκες έχουν και άλλα επιθετα επειδή είναι παντρεμένες ή έχουν κρατήσει το πατρικό τους όνομα. Μια καλή πρακτική είναι να υπάρχει σημειώση για κάθε καλεσμένο σχετικά με το όνομα του και να τοποθετηθεί σε ένα εμφανές σημείο ώστε να το δουν και τα άλλα μέλη του πληρώματος . (www.bluenationcrew.co.nz)

Βασικοί κοινωνικοί τίτλοι

Οι προεπιλεγμένοι κοινωνικοί τίτλοι είναι "Mr." για έναν άντρα και "Ms." για μια γυναίκα. Τα αγόρια μέχρι την ηλικία των έξι ή επτά περίπου είναι «Master», μετά δεν έχουν τίτλο μέχρι την ηλικία των δεκαέξι έως τα δεκαοκτώ όταν πια αποκαλούνται ως «Mr». Τα κορίτσια αποκαλούνται "Miss" μέχρι περίπου τα δεκαέξι με δεκαοκτώ όταν χρησιμοποιούν πια θα έχουν ως τίτλο το "Ms."

Επαγγελματικοί τίτλοι

Υπάρχουν επισκέπτες που θα πρέπει να προσφωνηθούν βάσει τον επαγγελματικό τους τίτλο .Αυτοί μπορεί να είναι γιατροί, οδοντίατροι, κληρικοί καθώς και άλλοι επαγγελματίες. Εάν ο επισκέπτης έχει επαγγελματικό ή κληρικό τίτλο, συνήθως το πλήρωμα απευθύνεται με αυτόν τον τίτλο.

Κατά καιρούς, μπορεί να υπάρξουν επισκέπτες με βασιλικούς χαρακτηρισμούς, ο σωστός τρόπος για να τους απευθυνθείτε είναι «Εξοχότατε» (άνδρας) ("Your Excellency") ή «Υψηλότητα» (γυναίκα) ("Your Highness"). Σε περίπτωση αμφιβολίας, ανατρέχετε πάντα στο «Κύριε» «Κυρία» ("Mr." - "Ms") από σεβασμό μέχρι να γίνει γνωστός ο σωστός όρος που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

Επίγνωση των πολιτισμικών διαφορών

Η πολιτιστική ευαισθησία στα τοπικά έθιμα είναι απαραίτητη για το πλήρωμα του σκάφους. Κάθε φορά που τα πληρώματα συμπεριφέρονται ευγενικά, δείχνουν σεβασμό και εκδηλώνουν ενδιαφέρον για τη χώρα και τους καλεσμένους τους και το δείχνουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Εκτός από την εξοικείωση που θα πρέπει να έχει το πλήρωμα για τη χώρα των επισκεπτών, πρέπει να δείξει βασικούς κανόνες ευγένειας στους διεθνείς καλεσμένους του.

Μερικοί βασικοί τρόποι ευγένειας:

- Χαιρετισμός σύμφωνα με το τοπικό έθιμο. Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι έτοιμο να σφίξει τα χέρια, να υποκλιθεί (Ασία) ή να φιλήσει τον καλεσμένο στο μάγουλο. (αυτό μπορεί να είναι είτε 1,2 είτε 3 φιλιά ανάλογα με το τι ισχύει σε εθνικό επίπεδο). Για να μην υπάρχει σύγχυση, θα πρέπει το πλήρωμα να βεβαιωθεί ότι γνωρίζετε το έθιμο για αυτήν την χώρα.
- Επισημότητα. Οι τίτλοι χρησιμοποιούνται πάντα και δεν πρέπει ποτέ να αποκαλείται ένας επισκέπτης με το μικρό του όνομα, εκτός και εαν το επιτρέψει ο ίδιος.
- Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι ανοιχτόμυαλο. Δεν θα πρέπει να σχολιάζονται η να επικρίνονται τα έθιμα της χώρας υποδοχής.

- Χαμόγελο και ευγένεια , είναι καθηλωτικά.

Οπτική επαφή

Ένα σημαντικό στοιχείο είναι η οπτική επαφή καθώς η σημασία της αλλάζει ανάλογα με την εθνικότητα των επισκεπτών. Για παράδειγμα, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στις ΗΠΑ ή στον Καναδά, κοιτώντας απευθείας τον συνομιλήτή δείχνει προσοχή . Στην Ασία, την Αφρική και τη Λατινική Αμερική η άμεση οπτική επαφή μπορεί να θεωρηθεί αγενής ή επιθετική. (www.bluenationcrew.co.nz)

Χειρονομίες

Υπάρχουν τρεις χειρονομίες σε όλο τον κόσμο που πρέπει να αποφεύγονται – οι αντίχειρες, το σημάδι OK που γίνεται με τον αντίχειρα και το δείκτη και το V για τη νίκη. Στην Ασία και τη Μέση Ανατολή, η σφιχτή χειραψία μπορεί να ερμηνευθεί ως επιθετική ενώ σε πολλές Λατινικές χώρες μπορεί να συνοδεύεται από ένα άγγιγμα στον αγκώνα ή τον μπράτσο.

Προσωπικός χώρος

Η απόσταση που στεκεται καποιο από τα μέλη του πληρώματος από τους καλεσμένους έχει επίσης σημασία. Στις Η.Π.Α., οι άνθρωποι στέκονται άνετα σε απόσταση ενός μέτρου ο ένας από τον άλλο. Οι Βόρειοι Ευρωπαίοι και οι Ασιάτες θέλουν περισσότερο χώρο, ενώ οι Λατίνοι και οι άνθρωποι από τη Μέση Ανατολή έχουν συνηθίσει να στέκονται πολύ κοντά ο ένας στον άλλο.



Source: BlueNationCrew

Συμπεριφορά τουαλέτας και μπάνιου

Το πλήρωμα ενός σκάφους μπορεί να συναντήσει κάποιους επισκέπτες που χρησιμοποιούν την τουαλέτα ή το μπάνιο με διαφορετικό τρόπο από τις συνήθειες εμπειρίες του. Η φυσική αντίδραση μπορεί να είναι αηδία, αλλά πρέπει να γίνει γνώριμο ότι υπάρχουν μερικές πολύ διαφορετικές τουαλέτες σε όλο τον κόσμο και αυτό που μπορεί να είναι φυσιολογικό στο σπίτι για τον επισκέπτη, μπορεί να απέχει πολύ από το φυσιολογικό για τον υπόλοιπο κόσμο.

Η πιο κοινή λεπτή διαφορά είναι ότι οι Γάλλοι χρησιμοποιούν μπιντέ. Ο μπιντές χρησιμοποιείται κυρίως για το πλύσιμο και τον καθαρισμό των γεννητικών οργάνων και του πρωκτού και είναι πολύ διαδεδομένος στην Ιταλία και άλλες χώρες της Νότιας Ευρώπης. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για τον καθαρισμό οποιουδήποτε άλλου μέρους του σώματος, όπως τα πόδια. Παρά το γεγονός ότι μοιάζει με τουαλέτα, θα ήταν πιο σωστό να αναφερθεί ότι μοιάζει με τον νιπτήρα ή την μπανιέρα. Μια ειδική πετσέτα χρησιμοποιείται για στέγνωμα μετά τη χρήση του μπιντέ και αυτή θα πρέπει να αλλάζεται συχνά. (www.bluenationcrew.co.nz)

Σε ορισμένους πολιτισμούς δεν είναι φυσιολογικό να τοποθετείτε το χαρτί υγείας στην τουαλέτα αλλά στο καλάθι με τα σκουπίδια. Αυτό οφείλεται στην αποφυγή μπλοκαρίσματος σε ορισμένες χώρες γιατί δεν υπάρχει μεγάλη ροή νερού. Υπάρχουν πολλές διαφορές με την Μέση Ανατολή κατά τη χρήση της τουαλέτας. Το πλήρωμα δεν θα πρέπει να παραξενευτεί ή προσβληθεί εάν ο επισκέπτης δεν ξεπλύνει καλά ην τουαλέτα μετά τη χρήση της. Συμβαίνει ιδιαίτερα σε χώρες όπου είναι απαραίτητο να εξοικονομηθεί νερό, Καλό θα ήταν να πραγματοποιούνται συχνοί έλεγχοι της καμπίνας ώστε να παραμένει καθαρή η τουαλέτα .



Source: BlueNationCrew

Ηλιοθεραπεία

Αν δεν μπορεί να αναφερθεί ως μια πολιτιστική διαφορά, έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχουν φορές στο σκάφος όπου οι επισκέπτες μπορεί να βρεθούν στον ήλιο κάνοντας τοπλες (γυναίκες) ή να κάνουν ηλιοθεραπεία εντελώς γυμνοί (άνδρες ή γυναίκες). Όταν αυτή η κατάσταση συμβεί απροσδόκητα, καλό θα ήταν το πλήρωμα να δώσει στον επισκέπτη, όσο το δυνατόν γίνεται, περισσότερη ιδιωτικότητα. Το πλήρωμα θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι οι πελάτες έχουν πρόσβαση σε νερό ή μπορούν να χρησιμοποιήσουν το τηλέφωνο ή άλλο μέσο επικοινωνίας ώστε να επικοινωνήσουν μαζί του εάν χρειαστούν οτιδήποτε. Καλό θα ήταν να υπάρχει μια συζήτηση με τους καλεσμένους τους σκάφους (κατά προτίμηση ενώ είναι ντυμένοι) εάν είναι απαραίτητη η εξυπηρέτησή τους εκείνες τις ώρες που είναι πιο ιδιωτικές.

Ευγένεια

Οι επισκέπτες που κάνουν διακοπές με πολυτελή σκάφη είναι συνηθισμένοι στα διεθνή ταξίδια και θα κατανοήσουν ότι υπάρχουν πολιτιστικές διαφορές. Το πιο σημαντικό είναι ότι το μέλος του πληρώματος τους κάνει να νιώθουν άνετα και αυτό προέρχεται μέσω της ειλικρίνειας του και των καλών τρόπων. Όταν οι καλεσμένοι στο πλοίο προέρχονται από μια ξένη χώρα που δεν γνωρίζει το πλήρωμα, θα πρέπει να επικεντρωθεί στους καλεσμένους παρατηρώντας τους και να μειώσει την χρήση της γλώσσας του σώματός. Εάν το πλήρωμα δεν είναι σίγουρο για το πως θα πρέπει να κινηθεί απέναντι στον καλεσμένο καλό θα ήταν με ευγένεια να αναζητήσει την κουλτούρα του καλεσμένου, ρωτώντας ακόμα και τον επισκέπτη για το πώς θα προτιμούσε να γίνονται τα πράγματα. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα όταν το πλήρωμα χειρίζεται τα αντικείμενα των επισκεπτών στις καμπίνες τους. Μπορεί κάποιοι επισκέπτες να μην θέλουν να αγγίζονται ή να χειρίζονται τα προσωπικά τους αντικείμενα. Ο καλύτερος τρόπος είναι να υπάρχει έλεγχος και αποδοχή από τους καλεσμένους για οποιαδήποτε κίνηση. (www.bluenationcrew.co.nz)

6.6 Yacht Housekeeping

6.6.1 Καθαρισμός Σκάφους

Τα πρότυπα καθαρισμού στα πολυτελή σκάφη πρέπει να ενσωματώνουν τα υψηλότερα πρότυπα φιλοξενίας. Ως αποτέλεσμα, μπορεί να χρειαστούν αρκετοί μήνες για να μάθει το πλήρωμα ενός σκάφους τα σωστά πρότυπα που απαιτούνται ώστε ένα πολυτελές σκάφος να είναι πολύ καθαρό. Μπορεί να μην είναι τόσο εύκολο όσο κάποιος νομίζει. Θα πρέπει να υπάρχει μια σαφής δομή και καλή εκπαίδευση ώστε να επιτευχθεί ένα σωστό και άρτιο αποτέλεσμα .

Λίστα ελέγχου (επισκέπτης εντός σκάφους / επισκέπτης εκτός σκάφους)

Λίστα ελέγχου όταν ο επισκέπτης βρίσκεται εκτός σκάφους :

Όλοι ρωτούν πάντα το πλήρωμα τι κάνουν όταν οι καλεσμένοι δεν είναι στο πλοίο. Ο περισσότερος κόσμος πιστεύει ότι το πλήρωμα χρησιμοποιήσει το σκάφος σαν να ήταν δικό του.

Η απάντηση είναι ότι υπάρχουν πολλά περισσότερα που πρέπει να γίνουν και συχνά οι καλεσμένοι λείπουν μόνο λίγες ώρες ή λίγες μέρες πριν επιστρέψουν ξανά και χρειάζεται σίγουρα πολλή καθαριότητα, οργάνωση, προετοιμασία και συντήρηση την ώρα που οι επισκέπτες δεν βρίσκονται στο σκάφος .

Όταν οι καλεσμένοι δεν είναι πάνω στο σκάφος, υπάρχει συνήθως ένα καθημερινό πρόγραμμα εργασιών που αναλαμβάνει το τμήμα εσωτερικών χώρων (interior department). Για παράδειγμα, το πλύσιμο των ρούχων, το καθάρισμα των χώρων που χρησιμοποιεί το πλήρωμα, ο καθαρισμός της γέφυρας και το ξεσκόνισμα του υπόλοιπου σκάφους, καθώς αυτές οι εργασίες πρέπει να γίνονται συχνά & καθημερινά. Για να είναι πιο εύκολο για όλους να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν, υπάρχει συχνά μια λίστα ελέγχου εκτός ναύλωσης (όταν δεν υπάρχουν επισκέπτες) με αντικείμενα που πρέπει να καθαριστούν και φροντιστούν. Υπάρχει λίστα αναλυτική με τα καθήκοντα του πληρώματος, η λίστα ελέγχου πλυντηρίου , η λίστα ελέγχου του καταστρώματος και της γέφυρας . Σε ένα μεγάλο γιοτ, αυτές οι λίστες ελέγχου είναι συνήθως ξεχωριστές, αλλά σε μικρότερα σκάφη μπορεί να είναι όλες σε μια λίστα. Εάν ο chief stew του σκάφους δεν παρέχει στο πλήρωμα λίστα ελέγχου, καλό θα είναι να κρατηθούν σημειώσεις ώστε να φτιάξει

ατομικά το μέλος του πληρώματος τη δική του λίστα στην οποία μπορεί εύκολα να ανατρέχει κάθε μέρα.

Θα υπάρχει επίσης μια λίστα εργασιών που πρέπει να εκτελούνται μία φορά το μήνα και συνήθως υπάρχει και μια λίστα ελέγχου που ολοκληρώνεται όσο το δυνατόν πιο κοντά στην 1η του μήνα. (www.bluenationcrew.co.nz)

Λίστα ελέγχου όταν ο επισκέπτης βρίσκεται εντός του σκάφους :

Όταν φτάνουν οι επισκέπτες στο σκάφος , το τμήμα εσωτερικών χώρων είναι σε διαδικασία εξυπηρέτησης και φροντίδας των επισκεπτών . Είναι ύψιστης σημασίας η ψυχολογία και η διάθεση των πελατών , γι αυτο το πλήρωμα κάνει το καλύτερο δυνατόν ώστε ο επισκέπτης να είναι ευχαριστημένος και χαρούμενος με τις υπηρεσίες που λαμβάνει . Προκειμένου το πλήρωμα να δώσει υπηρεσία πέντε (ή επτά) αστέρων, το τμήμα εσωτερικών χώρων θα πρέπει να εργαστεί πάνω σε μια σειρά πραγμάτων από την λίστα ελέγχου με χρονοδιαγράμματα και καταλόγους εργασιών και καθηκόντων.

Όταν οι επισκέπτες επιβιβάζονται, συνήθως υπάρχουν οι ακόλουθες λίστες ελέγχου και πιθανώς περισσότερες , οι οποίες χρησιμοποιούνται από το τμήμα εσωτερικών χώρων:

-Λίστα ελέγχου καθαρισμού καμπίνας

-Λίστα ελέγχου καθαριότητας λοιπών χωρων

-Λίστα ελέγχου πρωινού

-Λίστα ελέγχου γεύματος

-Λίστα ελέγχου δείπνου

- Βραδινές υποχρεώσεις

Προγράμμα καμαρώτων / rotations

Κάθε γιοτ είναι διαφορετικό και όταν οι καλεσμένοι είναι στο σκάφος, ο επικεφαλής του τμήματος εσωτερικών χώρων είναι συχνά αφοσιωμένος με την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και δεν έχει τόσο πολύ χρόνο για να επιβλέπει το τμήμα εσωτερικών χώρων σε μικρότερες εργασίες. Το τμήμα πρέπει να λειτουργεί ομαλά κατά τη διάρκεια αυτού του διαστήματος, με όλους να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν ανά πάσα στιγμή. Ο καλύτερος τρόπος για να συμβεί αυτό είναι να υπάρχει ένα πρόγραμμα με το τι πρέπει να κάνει κάθε άτομο για κάθε βάρδια. Συχνά αυτό αλλάζει από μέρα σε μέρα και για να αποφευχθεί η σύγχυση, εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα που δεν έχει μόνο την έναρξη, το τέλος και τις ώρες γευμάτων της βάρδιας αλλά και τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος για τη συγκεκριμένη ημέρα του ταξιδιού των επισκεπτών.

Καλές λίστες ελέγχου με τα απαραίτητα χρονοδιαγράμματα δίνουν την δυνατότητα στο τμήμα να λειτουργεί ομαλά χωρίς κανείς να μπερδεύεται αλλά και να γνωρίζει πως πρέπει να λειτουργήσει και εργαστεί στη συνέχεια. Ανάλογα με το μέγεθος του γιοτ, το πρόγραμμα διαμορφώνεται αναλογα με τον τον αριθμό των καμαρωτων και ποια καθήκοντα θα πρέπει να αναλάβουν. Είναι διαφορετικό για κάθε γιοτ και δεν υπάρχουν γιοτ που να λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο. (www.bluenationcrew.co.nz)

Λίστα ελέγχου πριν την άφιξη του επισκέπτη στο σκάφος

Συχνά, η περίοδος πριν από την άφιξη των επισκεπτών στο σκάφος μπορεί να είναι ταραχώδης, καθώς οι απαιτούμενες υποχρεώσεις να πρέπει να γίνουν σε εξαιρετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να χρησιμοποιηθεί επιπλέον βοήθεια με τη μορφή έκτακτων εργαζομένων που θα αναλάβουν καθήκοντα για λίγες ημέρες ωστόσο το σκάφος είναι έτοιμο να υποδεχτεί τους καλεσμένους του. Ωστόσο, παρά τις ώρες και τον χρόνο που δίνεται για να ετοιμαστεί το σκάφος για την άφιξη των επισκεπτών, όλη η διαδικασία πρέπει να γίνει με λεπτομέρεια και να φτάνει τα επίπεδα της τελειότητας κάθε φορά.

Για να γίνουν τα πράγματα σωστά, γρήγορα και να μην πραγματοποιηθούν εργασίες δύο φορές στο σκάφος από άλλο μέλος του πληρώματος που ασχολείται με το εσωτερικό του σκάφους, πρέπει να χρησιμοποιηθεί μια λίστα ελέγχου η οποία θα αφορά το χρονοδιάγραμμα πριν την άφιξη του επισκέπτη. Αυτό προσαρμόζεται κάθε φορά σε κάθε γιοτ και ακολουθεί τη διάταξη

του γιοτ όσον αφορά τις καμπίνες, το σαλόνι ορίζοντας πάντα ένα μέλος του πληρώματος ως επικεφαλή ημέρας και δίνοντας του συγκεκριμένες εργασίες που πρέπει να ολοκληρωθούν σε κάθε τομέα. Γενικά αυτή η λίστα ελέγχου ολοκληρώνεται σε μία έως δύο ημέρες πριν από την άφιξη του επισκέπτη. (www.bluenationcrew.co.nz)

Προσδοκίες προτύπων

Ανεξάρτητα από την εθνικότητα των επισκεπτών ή τις πολιτισμικές διαφορές, όλοι οι επισκέπτες σε ένα γιοτ αναμένουν τα υψηλότερα επίπεδα εξυπηρέτησης από το πλήρωμα. Αυτοί οι επισκέπτες μπορεί να προέρχονται από οικογένειες που χρησιμοποιούν βοηθητικό προσωπικό στα σπίτια τους. Όταν επιβιβάζονται στο γιοτ, οι επισκέπτες αναμένουν ότι το επίπεδο εξυπηρέτησης θα είναι υψηλότερο από οποιοδήποτε ξενοδοχείο ή εστιατόριο.

Οι επισκέπτες έχουν επίσης χαμηλή ανοχή σε λάθη ή απρόσεκτη συμπεριφορά. Εάν είναι επισκέπτης charter, πληρώνει ένα μεγάλο χρηματικό ποσό περιμένοντας να του προσφερθεί η καλύτερη δυνατή υπηρεσία. Εάν ο επισκέπτης είναι ο ίδιος ο ιδιοκτήτης, ο οποίος πληρώνει τους μισθούς του πληρώματος, τότε το πλήρωμα πρέπει να παραμείνει αφοσιωμένο και διαθέσιμο να καλύψει κάθε επιθυμία του. Για το λόγο αυτό, εφαρμόζονται λίστες ελέγχου και χρονοδιαγράμματα για να διασφαλιστεί ότι τίποτα δεν θα ξεχαστεί ή θα διαφύγει κατά την ώρα εργασίας .

6.6.2 Καθαριότητα

Πρότυπα επί του σκάφους

Όπως αναφέρθηκε στην παραπάνω ενότητα, οι επισκέπτες που κινούνται στον κόσμο της πολυτέλειας περιμένουν τα υψηλότερα επίπεδα εξυπηρέτησης και αυτό επεκτείνεται στα πρότυπα οικιακής συντήρησης και καθαρισμού που παρέχονται από το πλήρωμα εσωτερικών χώρων (καμαρώτους / καμαρωτίνες) .

Το γιοτ πρέπει να διατηρείται άψογα καθαρό και τακτοποιημένο ανά πάσα στιγμή. Το πλήρωμα εσωτερικών χώρων είναι υπεύθυνο για το εσωτερικό του σκάφους και επίσης για την τακτοποίηση των χώρων επισκεπτών στο εξωτερικό μέρος όπου οι επισκέπτες μπορούν να δειπνήσουν ή να χαλαρώσουν.

Ως γενική οδηγία , η οποία θα πρέπει να ακολουθείτε , είναι ότι το γιοτ θα πρέπει να φαίνεται όσο το δυνατόν πιο κοντά στην τακτοποιημένη και καθαρή κατάσταση που βρισκόταν λίγο πριν φτάσουν οι επισκέπτες σε αυτό. Προφανώς, όταν ο επισκέπτης αρχίσει να αφήνει βιβλία, τσιγάρα, ποτήρια γύρω του γίνεται πιο δύσκολο, αλλά το πλήρωμα που είναι υπεύθυνο για τον εσωτερικό χώρο του σκάφους θα πρέπει να τακτοποιεί συνεχώς τα πράγματα μετά τον επισκέπτη.

Όταν ένας επισκέπτης μπαίνει σε μια καμπίνα για να κάνει ντους ή να ξεκουραστεί και μετά βγει ξανά, το τμήμα εσωτερικού χώρου θα πρέπει να επιδιώξει να τακτοποιήσει την καμπίνα εντός 10 λεπτών από την αναχώρηση του επισκέπτη. Εάν ο επισκέπτης έχει κάνει ντους, τότε το ντους πρέπει να σκουπιστεί και να στεγνώσει ώστε να μην μείνουν σταγόνες νερού και όλες οι πετσέτες και τα προϊόντα περιποίησης να ισιωθούν και να τακτοποιηθούν. Όλα τα ρούχα μαζεύονται ξανά κρεμασμένα ή διπλωμένα και το κρεβάτι ξαναφτιάχνεται. Αυτό μπορεί να συμβεί πολλές φορές την ημέρα. (www.bluenationcrew.co.nz)

Προμήθειες

Υπάρχει ένας τεράστιος όγκος προμηθειών καθαρισμού στο πλοίο και αυτά συνήθως συγκεντρώνονται και αποθηκεύονται εκ νέου πριν από τα ταξίδια των επισκεπτών . Το πλήρωμα

εσωτερικού χώρου θα πρέπει να ελέγχει πάντα ότι όλα υπάρχουν σε επάρκεια και ότι δεν θα τελειώσει τίποτα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή της ναύλωσης.

Καθώς τα σκάφη μετακινούνται, πολλές φορές, σε όλο τον κόσμο, θα είναι διαθέσιμα διαφορετικά προϊόντα, ειδικά απορρυπαντικά και προϊόντα πλυντηρίου. Ο Προϊστάμενος Housekeeping ή ο Chief Stew θα πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τα προϊόντα που βρίσκονται σε κάθε τοποθεσία.

Εάν το σκάφος ταξιδεύει σε μια νέα τοποθεσία όπου ορισμένα από τα προϊόντα θα είναι διαφορετικά από αυτά που έχουν συνηθίσει οι καλεσμένοι (π.χ. προϊόντα περιποίησης), τότε είναι σημαντικό το πλήρωμα να βεβαιωθεί ότι έχει αρκετά είδη για όλη την περίοδο ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε απογοήτευση ή δυσαρέσκεια. Οι επισκέπτες των πολυτελών σκαφών έχουν συνηθίσει να παίρνουν ό,τι θέλουν ακόμα και αν αυτό σημαίνει να στείλουν το ιδιωτικό τους τζετ για να το πάρουν, θα το κάνουν - αλλά μπορεί να μην είναι ευχαριστημένοι γι' αυτό, επομένως είναι καλύτερο να έχει προγραμματιστεί εκ των προτέρων να υπάρχουν οι απαραίτητες προμήθειες εντός του σκάφους.

Υπάρχουν πολλοί από τους εσωτερικούς τοίχους, τα δάπεδα και τις επιφάνειες του γιοστ οι οποίοι είναι κατασκευασμένοι από ακριβά υλικά, σε αυτήν την περίπτωση χρησιμοποιούνται πολύ ήπια προϊόντα καθαρισμού που είναι συχνά φιλικά προς το περιβάλλον. Τα ισχυρότερα προϊόντα οικιακής χρήσης μπορούν να προκαλέσουν ζημιά σε ακριβά μετάξια, δέρματα και μαρμάρινες επιφάνειες. Για το λόγο αυτό απλό ξύδι και νερό ή ήπιο σαπούνι και νερό μπορούν να δώσουν την λύση και να καθαρίσουν τους χώρους του σκάφους . (www.bluenationcrew.co.nz)

Λεπτομερής Καθαρισμός / Κανονικός καθαρισμός

Τα πολυτελή σκάφη πρέπει να διατηρούνται χωρίς σκόνη. Ο κύριος λόγος είναι ότι τα περισσότερα από αυτά περιέχουν πολύ βερνικωμένες ή λακαρισμένες ξύλινες επιφάνειες που γρατσουνίζονται εύκολα. Ένας άλλος λόγος είναι ότι λόγω της ποσότητας του ηλιακού φωτός και της αντανάκλασης που εισέρχεται στο γιοστ, τυχόν σκόνη, βρωμιά ή ραβδώσεις εμφανίζονται αμέσως. Εκτός από τους πρακτικούς λόγους, οι ιδιοκτήτες γιοστ είναι απίστευτα περήφανοι για τα σκάφη τους και θέλουν να τα διατηρούν σε άψογη κατάσταση ανά πάσα στιγμή.

Καθημερινά, είτε βρίσκονται επισκέπτες πάνω στο σκάφος είτε όχι, το γιοτ καθαρίζεται και συντηρείται σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα. Έχει αναφερθεί η λίστα ελέγχου καθαρισμού και οι κατάλογοι εργασιών ώστε το σκάφος να είναι τέλειο ανά πάσα στιγμή. Συνήθως αυτό περιλαμβάνει τακτικό ξεσκόνισμα και σκούπισμα με ηλεκτρική σκούπα στους χώρους επισκεπτών. Το πλήρωμα εσωτερικού χώρου θα πρέπει να κρατήσει το σκάφος έτοιμο και καθαρό, έτσι ώστε, αν φτάσουν ξαφνικά οι καλεσμένοι ή ένας φίλος του ιδιοκτήτη, το σκάφος να βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση ώστε να μπορεί να δεχθεί τον οποιονδήποτε επισκέπτη σε αυτό. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις όπου ο ιδιοκτήτης μπορεί να ενημερώσει το πλήρωμα την τελευταία στιγμή και να απομένουν μόνο λίγες ώρες για την άφιξή του στο σκάφος. Το πλήρωμα πρέπει να είναι προετοιμασμένο κάθε ώρα και στιγμή. Με λίγα λόγια το πλήρωμα ενός πολυτελούς σκάφους πρέπει να είναι πάντα **«σε ετοιμότητα»**. (www.bluenationcrew.co.nz)

Λεπτομέρεια

Στην καθαριότητα του σκάφους η λεπτομέρεια κάνει την διαφορά . Όταν ο καθαρισμός που πρέπει να πραγματοποιηθεί πρέπει να είναι λεπτομερής αυτό σημαίνει ότι οτιδήποτε πάνω στο σκάφος που θα καθαριστεί πρέπει να είναι προσεγμένο και κανένα μέρος του σκάφους να μην μείνει ανέγγιχτο . Συνήθως τα πάντα γίνονται με λεπτομέρειες πριν την έναρξη της σεζόν, μετά από μεγάλα ταξίδια ή κατά το κλείσιμο της σεζόν. Λόγω των πολλών εργασιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν στο σκάφος , συνήθως προσλαμβάνονται έκτακτοι εργαζόμενοι οι οποίοι συχνά απασχολούνται για μια ή δύο ημέρες ώστε να βοηθήσουν να ολοκληρωθούν οι εργασίες .

Καθημερινές εργασίες και καθαρισμός καμπίνας

Όταν οι καλεσμένοι φτάσουν στο γιοτ, ένα μέλος του πληρώματος που εκτελεί καθήκοντα καμαρώτου, θα δείξει στους καλεσμένους τις καμπίνες τους και θα ενημερώσει ποιος βρίσκεται σε καθεμία από αυτές. Θα πρέπει να παρουσιαστούν σε κάθε επισκέπτη: τα συστήματα τηλεόρασης, τηλεφώνου, φωτισμού. Επίσης θα πρέπει να γίνει αναφορά , διακριτικά στις γυναίκες καλεσμένες, πώς να μην βάζουν οτιδήποτε αλλο εκτός από χαρτί στην τουαλέτα. Επίσης θα πρέπει να αφαιρεθούν και τακτοποιηθούν τα πράγματα που υπάρχουν στις βαλίτσες και αυτές να αποθηκευτούν.

Η μέρα που θα πρέπει ο καμαρώτος να ασχοληθεί με τις καμπίνες είναι μια κουραστική μέρα καθώς απαιτείται σωματική δύναμη και αντοχή. Καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας θα πρέπει να γίνεται επίσκεψη στις καμπίνες για να καθαρίζονται-στεγνώνονται - τακτοποιούνται τα ντους και ενδεχομένως να αλλάζονται οι πετσέτες. Προσοχή πάντα χτυπάτε πριν μπειτε. Τα βράδια θα πρέπει να πραγματοποιείται η διαδικασία προετοιμασίας του κρεβατιού ενώ οι καλεσμένοι γευματίζουν.

Αποκομιδή απορριμμάτων

Τα πολυτελή σκάφη παράγουν πολλά απόβλητα . Υπάρχουν αμέτρητες ποσότητες από σακούλες σκουπιδιών που παράγονται εντός του σκάφους. Τα πιο σύγχρονα γιοτ είναι πλέον εξοπλισμένα καλύτερα για τη διαχείριση απορριμμάτων με συμπιεστές απορριμμάτων, συμπιεστές γυάλινων μπουκαλιών και χωριστούς κάδους απορριμμάτων για ανακύκλωση. Όταν απορρίπτονται τα σκουπίδια στο λιμάνι, είναι σημαντικό να γνωρίζετε τι απαιτείται από τις αρχές καθώς διαφέρει για κάθε χώρα .

Η απόρριψη των σκουπιδιών στη θάλασσα ρυθμίζεται από τη MARPOL και υπάρχουν αυστηρές οδηγίες για το τι μπορεί και τι δεν μπορεί να πεταχτεί στο νερό. Πρέπει πάντα να ελέγχεται το οτιδήποτε πριν ριχτεί από το σκάφος ώστε να αποφευχθούν πρόστιμα και δίωξη.

Κατά γενικό κανόνα, μόνο υπολείμματα φαγητού μπορούν να πεταχτούν στο πλάι του σκάφους και αυτά δεν πρέπει να βρίσκονται σε περιοχή 12 ναυτικών μιλίων εκτός εάν έχουν υποστεί επεξεργασία ή αλέσσει. Οτιδήποτε πετιέται θα πρέπει επίσης να καταγράφεται στο Βιβλίο Απόρριψης Σκουπιδιών που συνήθως βρίσκεται στη γέφυρα. (www.bluenationcrew.co.nz)

6.6.3 Καθαρισμός καμπίνας και κοινόχρηστων χώρων

Η λεπτομέρεια είναι ο πιο ενδεδειγμένος τύπος καθαρισμού στο σκάφος. Γίνεται στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την άφιξη του ιδιοκτήτη ή των επισκεπτών ναύλωσης και γίνεται πιο εντατικά πριν από την έναρξη κάθε σεζόν.

Συμβουλές:

-Ξεκινήστε από την πόρτα και δουλέψτε κυκλικά στο δωμάτιο, ώστε να θυμάστε πάντα το σημείο έναρξης και τερματισμού σας

-Ξεκινήστε από την κορυφή, αρχικά με το ταβάνι και συνεχίστε στους τοίχους. Στη συνέχεια, εάν έχετε απομακρύνει τη σκόνη και τη βρωμιά, δεν θα ξαναπέσετε σε μια ήδη επιφάνεια που έχει καθαριστεί.

-Βγάλτε αντικείμενα από τα ντουλάπια, καθαρίστε το ντουλάπι και τοποθετήστε μέσα σε αυτό ξανά τα αντικείμενα.

-Χρησιμοποιήστε μπατονέτες για ρωγμές και μικρές εσοχές

-Χρησιμοποιήστε πινέλα για να καθαρίσετε μικρά στολίδια και περίπλοκα αντικείμενα

-Χρησιμοποιήστε ένα στεγνό σφουγγάρι για σουέτ τοίχους και βουρτσίστε προς μία κατεύθυνση

-Ενεργοποιήστε τη σκούπα σε μια ρύθμιση χαμηλής απορρόφησης για αντικείμενα όπως κουρτίνες και έπιπλα

Τουαλέτες

Οι τουαλέτες των σκαφών αναψυχής αποτελούν ευαίσθητα συστήματα που σε περίπτωση βλάβης είναι πολύ δύσκολο να φτιαχτούν. Το τελευταίο πράγμα που δεν πρέπει να συμβεί σε ένα σκάφος είναι να βουλώσει κάποια από τις τουαλέτες και να χρειαστεί απόφραξη. Για αυτόν τον λόγο θα πρέπει πάντα οι επισκέπτες να ενημερώνονται για το τι ΔΕΝ πρέπει να ρίχνουν εντός της τουαλέτας του σκάφους. Π.χ χαρτιά, προϊόντα από βαμβάκι, σκληρά αντικείμενα κ.α είναι πολύ πιθανόν να δημιουργήσουν πρόβλημα στο σύστημα της τουαλέτας του σκάφους.

Συχνά υπάρχει ένα μικρό αυτοκόλλητο το οποίο προειδοποιεί για την μη απορριψη αντικειμένων εντος της τουαλέτας . Επίσης θα πρέπει να υπάρχουν καθαριστικά τουαλέτας απαραίτητα για την καθαριότητα και απολύμανση του σημείου. (www.bluenationcrew.co.nz)

Κουτί καθαριστικών

Το κουτί καθαριστικών είναι ένα οργανωμένο κουτί με όλα τα είδη που χρειάζονται για να καθαρίσουν οι χώροι του σκάφους. Μερικές φορές αυτά αποθηκεύονται κάτω από το νεροχύτη κάθε μπάνιου ή μπορούν να αποθηκευτούν σε ντουλάπια ώστε καθε καμαρώτος αναλογα με τη βαρδια του να μπορεί να τα βρει και να τα χρησιμοποιήσει . Το κουτί καθαριστικών περιέχει τα συχνά αντικείμενα που χρησιμοποιούνται στην καθημερινή καθαριότητα. Τα λιγότερο συχνά αντικείμενα μπορούν να τοποθετηθούν σε ενα δεύτερο κουτί και να αποθηκευτούν σε ενα ντουλάπι για τον υπόλοιπο χρόνο.



Source: BlueNationCrew

Η σημαντικότητα της λεπτομέρειας

Πρέπει να έχεις καλό μάτι στη λεπτομέρεια για να γίνεις ένας καλός/η καμαρώτος/τινα. Απαιτείται επιμελής στάση και προσπάθεια και γίνεται δεύτερη φύση με εμπειρία και εκπαίδευση ώστε οι επισκέπτες να μην μπορούν να δουν ή βρουν ατέλειες . Καλό είναι ένας επισκέπτης να μην ενημερώσει ότι κάτι έχει ξεφύγει ή δεν έχει γίνει όπως πρέπει .

Ταχύτητα

Είναι σημαντικό το πλήρωμα να εργάζεται όσο πιο γρήγορα μπορεί χωρίς να θυσιάσει ένα καλό καθαρίσμα ή να χάσει αντικείμενα. Συχνά μπορεί να χρειαστεί να συνεργαστουν δυο καμαρωτοι μαζί σε μια καμπίνα ,μοιράζοντας την δουλειά ώστε να τελειώσουν πιο γρήγορα. Είναι απαραίτητο να τηρούνται τα χρονοδιαγράμματα.

6.6.4 Laundry του πληρώματος & των επισκεπτών

Γενικές πρακτικές πλυντηρίου - χρήσιμες πληροφορίες

-Διαχωρίστε όλα τα ρούχα σε χρωματιστά, σκούρα και λευκά είδη και ελέγξτε όλες τις τσέπες πριν από το πλύσιμο. Τυχόν αντικείμενα που βρέθηκαν θα πρέπει να επιστραφούν στο κατάλληλο άτομο.

-Πλένετε πρώτα όλα τα ρούχα που χρειάζονται κρέμασμα ή σιδέρωμα πριν πλύνετε αντικείμενα που μπορούν να στεγνώσουν στο στεγνωτήριο, όπως πετσέτες και σεντόνια. Οι προτεραιότητες του πλυσίματος είναι: Ρούχα επισκεπτών, ρούχα πληρώματος, Λευκά είδη και πετσέτες, χαρτοπετσέτες & σουπλά και τέλος πετσέτες τσαγιού & πανιά καθαρισμού.

-Ανατρέξτε στην ετικέτα φροντίδας ρούχων αν δεν είστε βέβαιοι για το πώς πρέπει να το φροντίζετε.

-Μην αναμιγνύετε χρώματα – κάντε ξεχωριστές πλύσεις για λευκά, χρωματιστά, σκούρα. Οι μόνες εξαιρέσεις στην ανάμειξη χρωμάτων είναι οι πετσέτες τσαγιού και τα πανιά καθαρισμού.

-Μην ανακατεύετε πανιά καθαρισμού ή πετσέτες τσαγιού με προσωπικά ρούχα ή στολές.

-Εάν υπάρχουν ρούχα σε ένα μηχάνημα που δεν είναι κατάλληλα για στεγνωτήριο, τοποθετήστε μια κολλητική σημείωση στην πόρτα για να ειδοποιήσετε τα άλλα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση που χρειαστεί να αφήσετε τα ρούχα.

-Διπλώστε και αφήστε μακριά όλα τα ρούχα καθώς προχωράτε. Μην αφήνετε άσκοπα τίποτα στο πλυντήριο ή στο πλήρωμα. Όλα τα είδη πλυντηρίου θα πρέπει να διπλώνονται με ευπαρουσίαστο τρόπο, ανεξάρτητα από το αν το γιοι είναι εντός ή εκτός ναύλωσης.

-Ελέγχετε και αφαιρείτε τα χνούδια από τα φίλτρα του στεγνωτηρίου καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και στο τέλος της ημέρας, καθώς είναι πιθανός κίνδυνος πυρκαγιάς.

-ΠΟΤΕ μην αφήνετε τα ρούχα ενώ το σίδερο είναι ενεργοποιημένο.

-Εάν είστε σε επιφυλακή, αναποδογυρίστε τα μηχανήματα ειδικά μετά από ταξίδια επισκεπτών, όταν υπάρχει αντίγραφο ασφαλείας των ρούχων που περιμένουν να γίνουν. Θυμηθείτε να απενεργοποιήσετε τις μηχανές πριν πάτε για ύπνο.

-Μην αφήνετε ποτέ σεντόνια, πουκάμισα κ.λπ. στα στεγνωτήρια όλη τη νύχτα γιατί θα τσαλακωθούν και θα χρειαστούν επιπλέον σιδέρωμα. Όλα τα μηχανήματα θα πρέπει να αδειάζονται και να αφήνονται τα ρούχα πριν το βραδυ.

-Τακτοποιήστε τον χώρο εργασίας του πλυντηρίου στο τέλος κάθε ημέρας. Αφαιρέστε όλο τον εξοπλισμό και τα απορρυπαντικά, σκουπίστε το νεροχύτη, τις βρύσες, τις πόρτες των ντουλαπιών και το επάνω μέρος του πάγκου, σκουπίστε τους κάδους/καλάθια ρούχων, σκουπίστε με ηλεκτρική σκούπα και σφουγγαρίστε το πάτωμα και βεβαιωθείτε ότι όλα τα μηχανήματα είναι απενεργοποιημένα πριν από το φινίρισμα. Η μπουγάδα πρέπει να είναι τακτοποιημένη και έτοιμη για τη βάρδια της επόμενης μέρας.

Laundry επισκεπτών

Υπάρχουν τρεις τρόποι εγγραφής των ρούχων επισκεπτών, ώστε να μην μπερδεύονται. Το πιο συνηθισμένο είναι να γράφονται όλα τα αντικείμενα στο Guest Laundry Book. Μια άλλη μέθοδος για να διασφαλιστεί ότι τα ρούχα των επισκεπτών θα επιστραφούν στη σωστή καμπίνα, καρφίτσώνεται κάθε αντικείμενο με την κατάλληλη έγχρωμη κορδέλα καμπίνας καθώς βγαίνει από τη σακούλα ρούχων των επισκεπτών. Η κορδέλα πρέπει να καρφίτσωθεί στην ετικέτα του ρούχου ή σε ένα δυσδιάκριτο σημείο του αντικειμένου, ώστε να μην προκληθεί ζημιά κατά το πλύσιμο. Άλλες φορές, τα ρούχα επισκεπτών τοποθετούνται σε κωδικοποιημένες διχτυωτές σακούλες και πλένονται μέσα στη τσάντα και δεν αναμειγνύονται με τα ρούχα άλλων ανθρώπων. (www.bluenationcrew.co.nz)

Για παράδειγμα:

Owner's Cabin	Yellow
Guest Cabin 1	Brown
Guest Cabin 2	Green
Guest Cabin 3	Dark Blue
Guest Cabin 4	Pink
Guest Cabin 5	Red

-Επιθεωρήση κάθε ρούχου για υπάρχουσες ζημιές πριν από το πλύσιμο και σημείωση στο Guest Laundry Book π.χ. έλεγχος εάν λείπουν κουμπιά, ξεφτιίζουν οι ραφές ή τα στριψώματα που λύνονται κ.λπ. Αναφορά για τυχόν μικρές επισκευές που μπορεί να χρειαστεί να γίνουν με την Chief Stewardess, ώστε να ρωτήσει τον επισκέπτη εάν θέλει να επισκευαστεί το αντικείμενο.

-Τα ρούχα των επισκεπτών που δεν είναι εύκολα αναγνωρίσιμα και δεν προέρχονται από καμπίνα επισκεπτών πρέπει να καταγράφονται στο βιβλίο Guest Laundry.

- Μην γίνεται στέγνωμα ρούχων επισκεπτών – κρέμασμα τις κρεμάστρες για να στεγνώσουν εκτός εάν η ετικέτα φροντίδας των ρούχων αναφέρει ότι είναι κατάλληλα για στέγνωμα.

-Έλεγχος στις πετσέτες επισκεπτών για λεκέδες από μακιγιάζ και ανάλογη περιποίηση πριν πλυθούν με ζεστό νερό στους 60 βαθμούς. Οι πετσέτες των επισκεπτών δεν απαιτούν μαλακτικό κατά τη διάρκεια του κύκλου πλυσίματος. Τοποθετείται μαζί τους ένα μαλακτικό φύλλο για άρωμα στο στεγνωτήριο. Οι πετσέτες των επισκεπτών θα πρέπει να στεγνώνουν σε ένδειξη EXTRA DRY.

-Έλεγχος των κλινοσκεπασμάτων των επισκεπτών για λεκέδες από μακιγιάζ και ανάλογη περιποίηση πριν τοποθετηθούν για πλύσιμο. Τα κλινοσκεπάσματα των επισκεπτών πρέπει να αφήνονται ελαφρώς υγρά για να διευκολύνεται το σιδέρωμα.

Laundry Πληρώματος

- Έλεγχος όλων των στολών για λεκέδες & ψεκασμός λεκέδων πριν το πλύσιμο. Έλεγχος του λεκέ πριν τοποθετηθεί σε στεγνωτήριο. Εάν ο λεκές δεν έχει αφαιρεθεί, χρησιμοποιείται ειδικό αφαιρετικό λεκέδων και μουλιάζεται 1 ώρα πριν ξεπλυθεί. Ο λεκές δεν στεγνώνεται και δεν σιδερώνεται, καθώς η ζέστη θα αφήσει τον λεκέ στο ύφασμα.

-Χρήση σκούρου απορρυπαντικού για μαύρες ομοιόμορφες πλύσεις.

- Έλεγχος της ετικέτας φροντίδας των ρούχων σε όλα τα προσωπικά ρούχα του πληρώματος για συγκεκριμένες οδηγίες πλυσίματος και επικοινωνία με τα μέλη του πληρώματος εάν τα είδη είναι κατάλληλα για το στεγνωτήριο. Εάν υπάρχουν αμφιβολίες, το αντικείμενο θα κρεμαστεί για να στεγνώσει. Τα γυναικεία εσώρουχα πρέπει να κρεμαστούν για να στεγνώσουν, εκτός εάν υπάρχει άλλη σύσταση.

-Χρήση μαλακτικού υφασμάτων σε όλες τις στολές, τα προσωπικά ρούχα του πληρώματος και τις πετσέτες του πληρώματος, εκτός εάν υπάρχει άλλος τρόπος

-Έλεγχος ότι όλες οι στολές του πληρώματος είναι σε ευπαρουσίαστη κατάσταση πριν από το σιδέρωμα και έχουν πραγματοποιηθεί τυχόν επισκευές όπως απαιτείται π.χ. έλεγχος εάν λείπουν κουμπιά, ξεφτιίζουν οι ραφές ή λύνονται τα στριψώματα . Βοήθεια σε περίπτωση που χρειάζεται.

Πετσέτες φαγητού, σουπλά & πανάκια σέρβις

-Έλεγχος σε όλες τις πετσέτες και τα σουπλά πριν τοποθετηθούν στο μηχάνημα και περιποιηθούν με το κατάλληλο καθαριστικό λεκέδων.

-Για λεκέδες από κόκκινο κρασί, χρήση όλη τη νύχτα σε έναν κουβά με άφθονο Vanish Oxi-Action.

- Οι πετσέτες, τα σουπλά και τα πανιά σέρβις μπορούν να μείνουν ελαφρώς υγρά για πιο ευκολο σιδέρωμα.

Πετσέτες τσαγιού και πανιά καθαρισμού

-Οι πετσέτες τσαγιού και τα πανάκια καθαρισμού πρέπει να πλένονται σε υψηλές θερμοκρασίες πάνω από 60 βαθμούς για να βοηθήσουν στην εξόντωση των βακτηρίων.

-Μην αφήνονται βρώμικες πετσέτες τσαγιού στους κάδους ρούχων κατά τη διάρκεια της νύχτας, καθώς θα δημιουργήσουν μια δυσάρεστη οσμή στον χώρο του πλυντηρίου.

-Οι πετσέτες τσαγιού πρέπει να στεγνώνουν πολύ καλά και μετά να επιστρέφουν στο μαγειρείο.



Source: BlueNationCrew

6.7 Ασφάλεια στο σκάφος

6.7.1 Οργάνωση ασφάλειας του σκάφους

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (IMO) είναι ο οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που ασχολείται με ευθύνη για την ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Ένα από τα σημαντικότερα μέτρα που εισήγαγε ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας είναι η Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, του 1973, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Αφορά όχι μόνο την τυχαία και λειτουργική ρύπανση από πετρέλαιο αλλά και τη ρύπανση από χημικά, εμπορεύματα σε συσκευασμένη μορφή, λύματα, σκουπίδια και ατμοσφαιρική ρύπανση.

Καθώς τα superyachts εμπίπτουν στις ίδιες κατηγορίες με τα πλοία, δεσμεύονται από τις ίδιες συμβάσεις. Τα πλυντήρια ρούχων και τα πλυντήρια πιάτων επί του σκάφους συμβάλλουν στην «γκρίζα» σπατάλη νερού επί του σκάφους και οι συσκευασίες από προϊόντα που χρησιμοποιούνται επί του σκάφους δημιουργούν μεγάλη ποσότητα απορριμμάτων που πρέπει να φροντίζονται με ασφαλή τρόπο.

6.7.2 Κίνδυνοι σε σκάφη

Κανένα πλοίο δεν είναι απρόσβλητο από τους κινδύνους της θάλασσας. Είτε βρίσκονται εν πλω είτε στο λιμάνι δεμένα, ακόμη και τα πιο πολυτελή και ακριβά γιοτ του κόσμου μπορούν ξαφνικά και χωρίς προειδοποίηση να μετατραπούν από ένα μέρος διασκέδασης και ευχαρίστησης σε έναν εφιάλτη σοβαρών προβλημάτων και τρόμου. (www.bluenationcrew.co.nz)

Το πλήρωμα των πολυτελών σκαφών πρέπει να παρέχει μόνο τα υψηλότερα επίπεδα υπηρεσιών ,φροντίδας και εξυπηρέτησης τόσο στους ιδιοκτήτες όσο και στους καλεσμένους τους. Αυτή η ευθύνη δεν περιορίζεται σε επιφανειακά είδη όπως το φαγητό και η φιλοξενία, αλλά περιλαμβάνει μια ολόκληρη σειρά πρακτικών, προετοιμασιών και διαδικασιών που συνήθως δεν βλέπουν οι επιβάτες του πλοίου. Πρωταρχικό μέλημα μεταξύ αυτών των δραστηριοτήτων είναι

η ικανότητα πρόβλεψης, αποφυγής και, εάν είναι απαραίτητο, να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που μπορεί να προκύψουν.

Ασφάλεια του πλοιοκτήτη , της οικογένειάς του , των επισκεπτών και του πληρώματος προτεραιότητα. Επίσης η ασφάλεια στα γιοτ συμβατή με τους κανονισμούς ,βασισμένη στους διεθνείς κανονισμούς (ISM International Safety Management , SOLAS , STCW etc .) Τα γιοτ άνω των 24 μέτρων τηρούν υποχρεωτικά τους κανονισμούς (HELMERPA)

Αυτές οι καταστάσεις περιλαμβάνουν:

-Πυρασφάλεια.

-Έκτακτες καταστάσεις πλημμύρας.

-Εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

-Επείγουσα Ιατρική Φροντίδα

-Σωστικά

-Διαδικασίες διάσωσης ανθρώπου στη θάλασσα.

Ο IMO επιβλέπει επίσης τους κανονισμούς εκπαίδευσης STCW95 για ναυτικούς.

6.7.3 Ειδικοί κίνδυνοι στο εσωτερικό τμήμα του σκάφους

Οι συγκεκριμένοι κίνδυνοι στο εσωτερικό ενός σκάφους μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από τους παρακάτω:

- Μόλυνση τροφίμων
- Επικίνδυνα προϊόντα π.χ. υλικά πλυντηρίου & καθαρισμού

Μόλυνση τροφίμων

Καθώς το πλήρωμα εσωτερικού χώρου χειρίζεται τα τρόφιμα και την αποθήκευση ειδών διατροφής, υπάρχουν καταστάσεις όπου μπορεί να προκύψει μόλυνση των τροφίμων. Μολυσμένο σημαίνει ότι το τρόφιμο περιέχει μια ουσία που δεν υπάρχει αρχικά στο φαγητό μας. Κάθε τρόφιμο που μπορεί να προκαλέσει ασθένεια ή τραυματισμό ονομάζεται επικίνδυνο . Η πιο κοινή μορφή βιολογικών κινδύνων που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι οι μικροοργανισμοί.

Επιμόλυνση

Παρουσιάζεται κάποια μόλυνση όπως η επιμόλυνση τροφίμων . Διασταυρούμενη μόλυνση σημαίνει μεταφορά ουσιών σε ένα τρόφιμο από άλλο τρόφιμο ή άλλη επιφάνεια, όπως εξοπλισμό, τραπέζια ή χέρια.

- Ανάμειξη μολυσμένων υπολειμμάτων με φρεσκομαγειρεμένη παρτίδα φαγητού.
- Χειρισμός έτοιμων προς κατανάλωση τροφών με ακάθαρτα χέρια.
- Χειρισμός πολλών ειδών τροφίμων χωρίς πλύσιμο χεριών ενδιάμεσα.
- Κόψιμο ωμού κοτόπουλου και στη συνέχεια χρήση του ίδιου ξύλου κοπής, μη απολυμασμένο, για να κοπούν τα λαχανικά.
- Τοποθέτηση έτοιμων προς κατανάλωση τροφίμων σε ένα χαμηλότερο ράφι στο ψυγείο με ροή χυμών από ωμό ψάρι ή κρέας που στάζουν από ένα πιο πάνω ράφι.

-Σκούπισμα του τραπεζιού εργασίας με λερωμένο πανί.

-Για τους εργαζόμενους στα τρόφιμα, η καλή Ατομική Υγιεινή είναι πολύ σημαντική. Επειδή υπάρχουν βακτήρια στο σώμα και σε όλο το δέρμα, τη μύτη, το στόμα ή τα χέρια. Εάν αυτά τα βακτήρια αναπτυχθούν σε τρόφιμα, τα άτομα που θα λάβουν την τροφή θα αρρωστήσουν.

Μερικές συμβουλές προσωπικής υγιεινής πριν κάποιος εργαστεί στην κουζίνα του σκάφους :

1. Μην δουλεύετε με τρόφιμα εάν έχετε κάποια μεταδοτική ασθένεια ή λοίμωξη.
2. Κάντε μπάνιο ή ντους καθημερινά.
3. Φορέστε καθαρές στολές ή ποδιές.
4. Διατηρήστε τα μαλλιά τακτοποιημένα και καθαρά. Να φοράτε πάντα καπέλο ή δίχτυ μαλλιών.
5. Διατηρήστε τα μουστάκια και τα γένια κομμένα και καθαρά.
6. Πλένετε τα χέρια και τα εκτεθειμένα μέρη των χεριών πριν από την εργασία και όσο συχνά χρειάζεται κατά τη διάρκεια της εργασίας, συμπεριλαμβανομένων:

- Μετά το φαγητό, το ποτό ή το κάπνισμα.

- Μετά τη χρήση της τουαλέτας

- Αφού αγγίζετε ή χειριστείτε οτιδήποτε μπορεί να είναι μολυσμένο με βακτήρια

7. Καλύψτε το βήχα και το φτάρνισμα και μετά πλύνετε τα χέρια.

8. Κρατήστε τα χέρια σας μακριά από το πρόσωπο, τα μάτια, τα μαλλιά και τα χέρια σας.

Οι καμαρώτοι πρέπει να υποβληθούν σε εκπαίδευση Υγιεινής και Ασφάλειας Τροφίμων.



Source: BlueNationCrew

Προϊόντα καθαρισμού

Τα προϊόντα καθαρισμού είναι απαραίτητα για τη διατήρηση ελκυστικών και υγιεινών συνθηκών σε οποιοδήποτε superyacht. Όμως τα προϊόντα καθαρισμού μπορούν να παρουσιάσουν πολλές ανησυχίες για την υγεία και το περιβάλλον. Μπορεί να περιέχουν χημικές ουσίες που σχετίζονται με ερεθισμό των ματιών, του δέρματος ή του αναπνευστικού ή άλλα θέματα ανθρώπινης υγείας. Επιπλέον, οι συμπυκνωμένες μορφές ορισμένων εμπορικών προϊόντων καθαρισμού ταξινομούνται ως επικίνδυνες, δημιουργώντας πιθανά προβλήματα χειρισμού, αποθήκευσης και απόρριψης για τους χρήστες.

Η κακή υγεία που προκαλείται από αυτές τις ουσίες που χρησιμοποιούνται στην εργασία μπορεί να προληφθεί. Πολλές ουσίες μπορούν να βλάψουν την υγεία αλλά, όταν χρησιμοποιούνται σωστά, σχεδόν ποτέ δεν κάνουν κακό.

Ευτυχώς στα superyachts, λόγω των υλικών που χρησιμοποιούνται στο σκάφος, ενθαρρύνουμε να χρησιμοποιούμε πράσινα προϊόντα καθαρισμού.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το πλήρωμα πρέπει να διαβάζει τις προειδοποιητικές ετικέτες στα μπουκάλια πριν από τη χρήση και να φοράει γάντια όταν χρησιμοποιείται οποιαδήποτε επιβλαβής ουσία στο σκάφος.

6.7.4 Χημικά καθαρισμού και η επίδρασή τους στο θαλάσσιο περιβάλλον

Πολλά προϊόντα καθαρισμού περιέχουν φωσφορικά άλατα και άλλες χημικές ουσίες που είναι τοξικές για τα θαλάσσια οικοσυστήματα. Όταν χρησιμοποιούνται αυτά τα προϊόντα, το σκάφος καθαρίζεται, αλλά αφήνουν ρύπους στο θαλάσσιο περιβάλλον. Όλα τα απορρυπαντικά – σαπουνια παραμένουν σε όλη τη στήλη του νερού και είναι εξαιρετικά επιβλαβή για τις υδρόβιες μορφές ζωής. Για να βοηθήσετε στη μείωση των επιπτώσεων των χημικών καθαριστικών ουσιών που απορρίπτονται στο περιβάλλον, είναι καλύτερο να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά καθαριστικά όπως το ξύδι, μαγειρική σόδα και υπεροξείδιο του υδρογόνου.

6.7.5 Σύμβολα και πληροφορίες που βρίσκονται στη συσκευασία και στα δεδομένα των προϊόντων

Τα προϊόντα που χρησιμοποιεί κάποιος μπορεί να είναι επικίνδυνα για να τα αγοράσει. Συνήθως έχουν μια ετικέτα που έχει ένα ή περισσότερα σύμβολα κινδύνου.

Αυτά τα προϊόντα περιλαμβάνουν κοινές ουσίες σε καθημερινή χρήση, όπως βαφή, χλωρίνη, διαλύτες ή συμπληρωτικά. Όταν ένα προϊόν είναι «επικίνδυνο για προμήθεια», ο προμηθευτής πρέπει να σας παρέχει ένα δελτίο δεδομένων ασφαλείας. Σημείωση: τα φάρμακα, τα φυτοφάρμακα και τα καλλυντικά προϊόντα έχουν διαφορετική νομοθεσία και δεν διαθέτουν δελτίο δεδομένων ασφαλείας.

Τι είναι το Δελτίο Δεδομένων Ασφαλείας Υλικού (MSDS);

Το **MSDS (Material Safety Data Sheet)** είναι ένα έγγραφο που συνοψίζει τις πληροφορίες υγείας και ασφάλειας σχετικά με το προϊόν. Πρέπει να υπάρχει διαθέσιμο MSDS για κάθε επικίνδυνο υλικό που υπάρχει. Θα πρέπει να είναι ενημερωμένα (όχι μεγαλύτερη των τριών ετών) και πρέπει να φυλάσσονται σε προσβάσιμη τοποθεσία ανά πάσα στιγμή.

Ένα φύλλο δεδομένων ασφαλείας υλικού (MSDS) θα περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Αναγνώριση και χρήση υλικού
2. Επικίνδυνα Συστατικά

3. Φυσικά δεδομένα
4. Δεδομένα πυρκαγιάς και έκρηξης
5. Δεδομένα αντιδραστικότητας
6. Τοξικολογικές ιδιότητες
7. Προληπτικά Μέτρα
8. Μέτρα Πρώτων Βοηθειών
9. Πληροφορίες προετοιμασίας

Πληροφορίες προσωπικής προστασίας

Αυτό το MSDS περιλαμβάνει γενικές πληροφορίες σχετικά με τον κατάλληλο ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό για το χειρισμό αυτού του υλικού. Πολλές φορές, αυτή η ενότητα του MSDS είναι γραμμένη για μεγάλης κλίμακας χρήση του υλικού. Η κατάλληλη ατομική προστασία μπορεί να καθοριστεί λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα του υλικού που χρησιμοποιείται και την πραγματική εργασία που πρέπει να εκτελεστεί.

-Προστασία των ματιών: οι συστάσεις εξαρτώνται από τον ερεθισμό, τη διαβρωτικότητα και τις ειδικές διαδικασίες χειρισμού.

-Προστασία δέρματος: περιγράφει τους συγκεκριμένους τύπους προστατευτικών ενδυμάτων και τα κατάλληλα υλικά γαντιών για την παροχή προστασίας του προσωπικού.

-Αναπνευστική Προστασία: κατάλληλοι αναπνευστήρες για καταστάσεις που υπερβαίνουν τα συνιστώμενα όρια επαγγελματικής έκθεσης.

-Εξαερισμός: τα σχήματα ροής αέρα (γενικά, τοπικά) παρατίθενται για τον περιορισμό των επικίνδυνων ουσιών στην ατμόσφαιρα.

Σύμβολα



Κεφάλαιο 7

Μεθοδολογία της Έρευνας

7.1 Σκοπός και Στόχοι της Έρευνας

Η παρούσα εργασία αναφέρεται στην αναγκαιότητα που υπάρχει στην τουριστική και ναυτιλιακή εκπαίδευση για ενίσχυση της κατάρτισης και εξειδίκευσης πληρωμάτων στην τουριστική ναυτιλία (και όχι στην εμπορική) μέσω νέων προγραμμάτων εκπαίδευσης και γιατί όχι ενός νέου τμήματος πανεπιστημιακής εκπαίδευσης που θα δώσει νέα δυναμική στην παροχή πεντάστερων υπηρεσιών στην θαλάσσια τουριστική φιλοξενία. Στόχος της εργασίας είναι να αναδείξει νέους δρόμους υλοποίησης πετυχημένων αλλαγών στην τουριστική ναυτιλία και να λειτουργήσει σε δεύτερο χρόνο ως ένας μινι οδηγός πρακτικών των μελών των πληρωμάτων interior τμημάτων επάνω στα σκάφη αναψυχής.

7.2 Η Πρωτογενής & Δευτερογενής Έρευνα

Μέσα από την μελέτη των βιβλιογραφικών αναφορών , παρατηρείται ένα κενό αναφορών σε προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης στην τουριστική ναυτιλία στην ελληνική αγορά . Το μεγάλο εύρος των αλλαγών που πραγματοποιούνται στον θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα στις ναυλώσεις πολυτελών σκαφών γίνονται αποσπασματικά τα προηγούμενα χρόνια και χωρίς να υπάρχει οργάνωση σε ότι αφορά την εκπαίδευση του προσωπικού ,την κατάρτιση και την εξειδίκευση στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού και της τουριστικής ναυτιλίας στα πολυτελή σκάφη αναψυχής . Μέσα από την έρευνα αυτή , στόχος είναι να παρουσιαστούν οι κατάλληλες διαδικασίες ώστε να έρθουν αλλαγές στην ελληνική τουριστική και θαλάσσια εκπαίδευση και να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα που χρειάζονται ώστε να πάρει κάποιος την σωστή κατεύθυνση μέσω επιτυχημένων αλλαγών στο ελληνικό τουριστικό εκπαιδευτικό σύστημα για τον κλάδο αυτόν.

7.3 Ποσοτική & Ποιοτική Έρευνα

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με συνδυασμό ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών και μεθόδων ώστε να εξεταστεί το θέμα με ποιο σφαιρικό τρόπο. Πραγματοποιήθηκαν ατομικές και

ομαδικές συνεντεύξεις και μοιράστηκαν ερωτηματολόγια σε ανθρώπους και επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και της τουριστικής ναυτιλίας, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα.

Στην μελέτη έρευνας χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο το οποίο συμπληρώθηκε από 112 ερωτώμενους που δραστηριοποιούνται στην θάλασσα και την τουριστική ναυτιλία. Ως μεθοδολογία συλλογής στοιχείων χρησιμοποιήθηκε το ερωτηματολόγιο για πρακτικούς και ουσιαστικούς λόγους, καθώς είναι περισσότερο συμβατό με τους στόχους της έρευνας και διευκολύνει περισσότερο την πρόσβαση σε ένα ικανοποιητικό δείγμα. Επίσης, διαθέτει συγκεκριμένη μορφή καθώς η συλλογή και ανάλυση των δεδομένων μπορεί να εξάγει απαντήσεις και συμπεράσματα αξιολογικά για την έρευνα αυτή.

7.4 Κατάρτιση Ερωτηματολογίων

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ : Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΟΥ YACHTING & ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – ΚΑΛΛΙΕΡΓΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ 7* ΑΣΤΕΡΩΝ ΠΟΛΥΤΕΛΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΣΤΑ SUPERYACHTS

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

E1: Είναι απαραίτητη η εκπαίδευση πληρωμάτων σκαφών στην τουριστική ναυτιλία ;

E2: Υπάρχει ικανοποιητική παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων / πτυχίων/ πιστοποιητικών για την εξειδίκευση των πληρωμάτων στην Ελλάδα ;

E3: Είναι επαρκής η εκπαίδευση που παρέχεται για την κατάρτιση των πληρωμάτων στην τουριστική ναυτιλία στην Ελλάδα;

E4: Ανταποκρίνονται οι παροχές ξενοδοχειακών υπηρεσιών που πρέπει να προσφέρονται στα πολυτελή σκάφη, στο εκπαιδευτικό προφίλ που έχουν τα πληρώματα;

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Σχολή Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών

Τμήμα Διοίκησης Τουρισμού

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

(Master of Science in Tourism Entrepreneurship)

« Καινοτομία και Επιχειρηματικότητα στον Τουρισμό»

Ερωτηματολόγιο

Αγαπητοί συνάδελφοι,

το παρόν ερωτηματολόγιο συντάχθηκε στο πλαίσιο διπλωματικής εργασίας και αποσκοπεί στη διερεύνηση της αναγκαιότητας και του περιεχομένου της κατάρτισης και εκπαίδευσης των πληρωμάτων στην τουριστική ναυτιλία στην Ελλάδα.

1. Φύλο: Άνδρας Γυναίκα

2. Ηλικία:

18-25. 26-35 36-45. 46-55. 55+

3. Οικογενειακή Κατάσταση

Ελεύθερος/η

Παντρεμένος/η

Διαζευγμένος/η

Άλλο

4. Σπουδές:

Γυμνάσιο

Λύκειο

Απόφοιτος μεταλυκειακής εκπαίδευσης (ΙΕΚ, δημόσια – ιδιωτική Μέση σχολή)

Πανεπιστήμιο

Μεταπτυχιακό

Διδακτορικό

5. Γνώση Ξένων Γλωσσών:

- αγγλικής γλώσσας
- γαλλικής γλώσσας
- γερμανικής γλώσσας
- ιταλικής γλώσσας
- ισπανικής γλώσσας
- ρώσικης γλώσσας
- ελληνικής ως ξένης γλώσσας
- άλλη: _____

6. Μηνιαίο Εισόδημα

- 0-500 €
- 500€ -1000 €
- 1000€ – 1500 €
- 1500€ - 3000 €
- 3000 € και πάνω

7. Ποια η επαγγελματική σας ιδιότητα στα σκάφη

Καπετάνιος / Skipper

Μηχανικός

Ναυτης

Καμαρωτος

Άλλο _____

8. Η εργασία σας ως πλήρωμα στα σκάφη είναι

Όλο τον χρόνο

Εποχική

9. Το αντικείμενο σπουδών σας είναι σχετικό με την εργασία σας στα σκάφη;

ναι

όχι

10. Έχετε παρακολουθήσει προγράμματα / σεμινάρια κατάρτισης / επιμόρφωσης για την εκπαίδευση πληρωμάτων ;

ναι

όχι

11. Εάν ναι, σημειώστε τον τίτλο του προγράμματος, την διάρκειά του, την χρονολογία διεξαγωγής του και τον φορέα εκπαίδευσης/επιμόρφωσης.

.....

.....

.....

.....

12. Η εκπαίδευση που παρακολουθήσατε, σας βοήθησε στην εργασία σας;

Καθόλου

Λίγο

Αρκετα

Πολύ

Πάρα πολύ

13. Εάν όχι, γιατί συνέβη αυτό;

14. Εάν δεν έχετε παρακολουθήσει πρόγραμμα εκπαίδευσης/επιμόρφωσης, αλλά επιθυμείτε να το κάνετε, ποιο θα θέλατε να είναι το περιεχόμενό του και γιατί;

15. Θεωρείτε ότι είναι απαραίτητη η εκπαίδευση/επιμόρφωση των πληρωμάτων στην τουριστική ναυτιλία ;

Πάρα πολύ

Πολύ

Αρκετά

Λίγο

Καθόλου

16. Η εκπαίδευση που παρέχεται στα πληρώματα των σκαφών από ελληνικούς εκπαιδευτικούς οργανισμούς, πιστεύετε από την εμπειρία σας ότι είναι :

Πάρα πολύ ικανοποιητική

Πολύ ικανοποιητική

Ικανοποιητική

Μέτρια Ικανοποιητική

Καθόλου Ικανοποιητική □

17. Σε ποιόν τομέα κατά τη γνώμη σας υπάρχει η ανάγκη κατάρτισης στον χώρο που εργάζεσθε και γιατί; (Δηλαδή ποιες είναι οι ελλείψεις κατάρτισης/επιμόρφωσης στον τομέα σας κατά την εμπειρία σας;)

7.5 Συμπεράσματα - Αποτελέσματα

Το 67.2% του δείγματος ήταν Άνδρες, και το 26/4% Γυναίκες. Το 35.8% ήταν 18-35, και το 58.4% 36+. Το 36% του δείγματος δήλωσε Παντρεμένο, ενώ το 56.8% Ελεύθερο ή διαζευγμένο. Το 20.8% είχε πάει ως Γυμνάσιο / Λύκειο, 35.2% έκανε Μεταλυκειακή Εκπαίδευση, και το 38.4% ανώτερες / Ανώτατες σπουδές.

Το 34.4% είχε εισόδημα ως 1500 ευρώ, το 28% 1501-300 ευρώ, και το 25.6% (1/4) >3000 ευρώ. Το 55.2% δήλωσε Κατετάνιος / Σκίπερ ενώ το 36.8% δήλωσε Βοηθητικό προσωπικό. Το 31.2% είχε εργασία όλο το χρόνο ενώ το 61.6% Εποχικά.

Το 92.8% ήξερε Αγγλικά, το 14.4% Γαλλικά, το 12.8% Ιταλικά, το 7.2% Γερμανικά, Το 10.4% Ισπανικά, και το 7.2% Άλλες Γλώσσες. Το 54.4% ήξερε μόνο μία γλώσσα, το 38.4% 2 ή παραπάνω Γλώσσες. Αν εξαιρέσουμε τα Αγγλικά ως ξένη γλώσσα, το 60% δεν ήξερε καμμία άλλη ξένη γλώσσα, ενώ το 29.6% ήξερε τουλάχιστον άλλη μία ή το 10.4% δύο ή παραπάνω.

Το 48% είχε κάνει Σχετικές σπουδές με τον τομέα εργασίας του, όπως και το 46.4% είχε κάνει σχετικά σεμινάρια. Το 13.6% είπε ότι η Εκπαίδευση δεν Βοήθησε, το 24.8% Αρκετά, το 17.8% Πολύ/Πάρα πολύ. Θεώρησε το 3.2% όχι την Επιμόρφωση Απαραίτητη, ενώ το 11.2% τη θεώρησε Αρκετά, και το 79.2% πολύ / πάρα πολύ απαραίτητη. Το 48.8% θεώρησε την Αξιολόγηση Εκπαίδευσης μη Ικανοποιητική / Μέτρια, το 24% Ικανοποιητική, και το 13.6% Πολύ / Πάρα πολύ Ικανοποιητική.

Πίνακας 1.1. Δημογραφικά στοιχεία.

		Συχνότητα	Ποσοστά	Έγκυρα Ποσοστά
Φύλο	Άνδρας	84	67.2%	71.8%
	Γυναίκα	33	26.4%	28.2%
	Ελλειπούσες	8	6.4%	
Ηλικία	18-25	12	9.6%	10.2%
	26-35	33	26.4%	28.0%
	36-45	46	36.8%	39.0%
	45+	27	21.6%	22.9%
	Ελλειπούσες	7	5.6%	

Οικογένεια	Παντρεμένος/η	45	36.0%	38.8%
	Ελεύθερος/η / Διαζευγμένος/η	71	56.8%	61.2%
	Ελλειπούσες	9	7.2%	
Σπουδές	Γυμνάσιο / Λύκειο	26	20.8%	22.0%
	Μεταλυκειακή Εκπ.	44	35.2%	37.3%
	ΑΕΙ / ΜτΠ / PhD	48	38.4%	40.7%
	Ελλειπούσες	7	5.6%	

Πίνακας 1.2. Εργασιακά στοιχεία.

		Συχνότητα	Ποσοστά	Έγκυρα Ποσοστά
Εισόδημα	0 - 1000 €	23	18.4%	20.9%
	1001 - 1500 €	20	16.0%	18.2%
	1501 - 3000 €	35	28.0%	31.8%
	>3000 €	32	25.6%	29.1%
	Ελλειπούσες	15	12.0%	
Ιδιότητα	Καπετάνιος / Skipper	69	55.2%	60.0%
	Ναύτης	14	11.2%	12.2%
	Ναυτοκαμαρώτος / Καμαρώτος	20	16.0%	17.4%
	Μάγειρας / Μηχανικός	12	9.6%	10.4%
	Ελλειπούσες	10	8.0%	
Ιδιότητα	Καπετάνιος / Skipper	69	55.2%	60.0%
	Βοηθητικό Πρ.	46	36.8%	40.0%
	Ελλειπούσες	10	8.0%	
Εργασία	Όλο τον χρόνο	39	31.2%	33.6%
	Εποχική	77	61.6%	66.4%
	Ελλειπούσες	9	7.2%	

Πίνακας 1.3. Ξένες Γλώσσες στοιχεία.

		Συχνότητα	Ποσοστά	Έγκυρα Ποσοστά
Αγγλικά	Ναι	116	92.8%	92.8%
Γαλλικά	Ναι	18	14.4%	14.4%
Ιταλικά	Ναι	16	12.8%	12.8%
Γερμανικά	Ναι	9	7.2%	7.2%
Ισπανικά	Ναι	13	10.4%	10.4%
Ελληνική	Ναι	4	3.2%	3.2%
ΞΓ Άλλη	Ναι	9	7.2%	7.2%
Ξένες Γλώσσες Συν.	0	9	7.2%	7.2%
	1	68	54.4%	54.4%
	2	35	28.0%	28.0%
	3+	13	10.4%	10.4%
Ξένες Γλώσσες Συμ. NoEng	0	75	60.0%	60.0%
	1	37	29.6%	29.6%
	2+	13	10.4%	10.4%

Πίνακας 1.4. Σπουδές / Σεμινάρια.

		Συχνότητα Ποσοστά		Έγκυρα Ποσοστά
Σχετικές Σπουδές	Όχι	57	45.6%	48.7%
	Ναι	60	48.0%	51.3%
	Ελλειπούσες	8	6.4%	
Σεμινάρια	Όχι	58	46.4%	50.0%
	Ναι	58	46.4%	50.0%
	.	9	7.2%	
Βοήθησε Εκπαίδευση	Καθόλου	6	4.8%	7.2%
	Λίγο	11	8.8%	13.3%
	Αρκετά	31	24.8%	37.3%
	Πολύ	12	9.6%	14.5%
	Πάρα Πολύ	23	18.4%	27.7%
	Ελλειπούσες	42	33.6%	
Επιμόρφωση Απαραίτητη	Λίγο	4	3.2%	3.4%
	Αρκετά	14	11.2%	12.0%
	Πολύ	22	17.6%	18.8%
	Πάρα Πολύ	77	61.6%	65.8%
	Ελλειπούσες	8	6.4%	
Αξιολόγηση Εκπαίδευσης	Καθόλου	15	12.0%	13.9%
	Μέτρια	46	36.8%	42.6%
	Ικανοποιητική	30	24.0%	27.8%
	Πολύ	9	7.2%	8.3%
	Πάρα Πολύ	8	6.4%	7.4%
	Ελλειπούσες	17	13.6%	

Ανάλυση Κανονικότητας

Η ανάλυση για κανονική κατανομή με Kolmogorov-Smirnov Z δείχνει αν υπάρχει κανονική κατανομή για τη χρήση παραμετρικών τεστ. Αν δεν υπάρχει κανονική κατανομή, τότε μη παραμετρικά τεστ θα χρησιμοποιηθούν όπου χρειαστεί. Τιμές p μεγαλύτερες του .05 δείχνουν κανονική κατανομή. Οι Κλίμακες δεν είχαν κανονική κατανομή διότι: $p < .05$. Οπότε θα γίνει χρήση μη παραμετρικών τεστ όπου χρειαστεί.

	Βοήθησε Εκπαίδευση	Επιμόρφωση Απαραίτητη	Αξιολόγηση Εκπαίδευσης
Kolmogorov-Smirnov Z	1.93	4.27	2.64
p	.001	.000	.000

Ανάλυση Συσχετίσεων

Ανάλυση Συσχετίσεων που έγινε έδειξε ότι:

- Οι Γυναίκες τείνουν να έχουν μικρότερο εισόδημα (44%), να είναι Βοηθητικό προσωπικό (54%), να έχει Εποχική εργασία (25%) σε σχέση με τους Άνδρες.
- Οι μεγαλύτερες Ηλικίες τείνουν να έχουν μεγαλύτερο εισόδημα (34%), να είναι Βοηθητικό προσωπικό (22%), και να έχουν Όλο το χρόνο εργασία (16%) και Αξιολογούν την Εκπαίδευση Αρνητικά (19%) σε σχέση με τους Νεότερους.
- Οι Ελεύθεροι τείνουν να έχουν μικρότερο εισόδημα (17%), να είναι Βοηθητικό προσωπικό (20%), να έχουν Εποχική εργασία (17%) και να μην παρακολουθούν Σεμινάρια (18%) σε σχέση με τους Παντρεμένους.
- Οι Σπουδές δεν φαίνεται να έπαιξαν κάποιο ρόλο σε συσχετίσεις αυτές: $p > .10$.
- Μεγαλύτερο μηνιαίο εισόδημα τείνει να δείχνει Καπετάνιο / Σκίπερ (33%), όλο το Χρόνο εργασία (41%), και ύπαρξη Σχετικών σπουδών (28%).
- Βοηθητικό Προσωπικό ή με Εποχιακή εργασία τείνει να δείχνει Μη Σχετικές σπουδές (23% κ 32%, αντίστοιχα).
- Ύπαρξη σχετικών Σπουδών τείνει να υποστηρίζει ότι η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη (19%), ενώ η παρακολούθηση Σεμιναρίων τείνει να υποστηρίζει ότι η Εκπαίδευση Βοήθησε (24%).
- Αυτοί που κρίνουν ότι βοήθησε η Εκπαίδευση, τείνουν να δείχνουν ότι η επιμόρφωση είναι Απαραίτητη (35%), και ότι Αξιολογούν θετικά την Εκπαίδευση (19%).

Ξένες Γλώσσες

- Οι Γυναίκες τείνουν να ξέρουν περισσότερο Ιταλικά (19%), κ Άλλη Γλώσσα (25%), και να ξέρουν περισσότερες Γλώσσες (25/26%) από τους Άντρες.
- Οι μεγαλύτεροι σε Ηλικία τείνουν να ξέρουν περισσότερο Ιταλικά (16%), όχι Ισπανικά (23%), και όχι Άλλες Γλώσσες (16%) από τους Νεότερους.
- Η Οικογένεια δεν έπαιξαν κάποιο ρόλο στις συσχετίσεις αυτές: $p > .10$.
- Αυτοί με καλύτερες Σπουδές τείνουν να ξέρουν περισσότερο Γερμανικά (22%), όχι Ελληνικά (23%), από τους Λιγότερο Μορφωμένους.
- Αυτοί με καλύτερο Εισόδημα τείνουν να ξέρουν περισσότερο Αγγλικά (21%) από τους με Λιγότερο Εισόδημα.
- Αυτοί ως Καπετάνιοι / Σκίπερ τείνουν να ξέρουν περισσότερες Ξένες γλώσσες (17%), από το Βοηθητικό προσωπικό.
- Αυτοί με Σχετικές Σπουδές τείνουν να μην ξέρουν Γερμανικά (17%) αλλά περισσότερες Ξένες Γλώσσες (16%) από αυτούς με μη Σχετικές Σπουδές.
- Αυτοί με Σεμινάρια τείνουν να ξέρουν Ιταλικά (20%) και Ελληνικά (19%), και περισσότερες Ξένες Γλώσσες (16%) από αυτούς δίχως Σεμινάρια.
- Αυτοί που θεωρούν την Επιμόρφωση Απαραίτητη τείνουν να ξέρουν Αγγλικά, και όχι Ελληνικά (22%), από αυτούς που δεν τη θεωρούν απαραίτητη.
- Αυτοί που Αξιολογούν την Εκπαίδευση Θετικά τείνουν να μην ξέρουν Αγγλικά (32%) αλλά Ελληνικά (32%, από αυτούς που δεν τη Αξιολογούν θετικά.

Πίνακας 2.1. Ανάλυση Συσχετίσεων. Απεικονίζονται οι συντελεστές συσχέτισης αυτοί που βρέθηκαν να έχουν στατιστική σημαντικότητα: $**p \leq .05$, $*p \leq .10$. Τιμές μικρότερες του .250 θεωρούνται αδύναμες, .250 ως .500 καλές, .501 ως .750, πολύ καλές, και $> .750$ δυνατές.

Φύλο	Ηλικ.	Οικογ.	Σπουδ.	Εισόδ.	Ιδιότ.	Εργ.	Σχ. Σπουδ.	Σεμιν.	Βοήθ. Εκπ.	Επιμ. Απαρ.
1=Άντ ρ. 2=Γυν	Μικρ. Προς μεγ.	1=Πα ντρ 2=Ελε υθ.	1 =Γ/Λ. 2=Με ταλ.	Μικρ. Προς μεγ.	1= Καπ. 2=Βο ηθ.	1=Όλ ο το έτος 2=Επ	1=Όχι 2=Ναι	1=Όχι 2=Ναι	Χειρ. Προς Καλύτ	Χειρ. Προς Καλύτ

	3=ΑΕ			οχ.		
	I					
Σπουδές						
Εισόδημα	-.44**	.34**	-.17*			
Ιδιότητα	.54**	-.22**	.20**	-.33**		
Εργασία	.25**	-.16*	.17*	-.41**		
Σχετικές Σπουδές				.28**	-.23**	-.32**
Σεμινάρια			-.18**			
Βοήθησε Εκπαίδευση						.24**
Επιμόρφωση Απαραίτητη					.19**	.35**
Αξιολόγηση Εκπαίδευσης		-.19**				.19*

Πίνακας 2.2. Ανάλυση Συσχετίσεων για Ξένες Γλώσσες. Απεικονίζονται οι συντελεστές συσχέτισης αυτοί που βρέθηκαν να έχουν στατιστική σημαντικότητα: ** $p \leq .05$, * $p \leq .10$. Τιμές μικρότερες του .250 θεωρούνται αδύναμες, .250 ως .500 καλές, .501 ως .750, πολύ καλές, και >.750 δυνατές.

	Ξένες Γλώσσες						
	Αγγλ.	Γαλλ.	Ιταλ.	Γερμ.	Ισπαν.	Ελλην.	Άλλη Συν.
Φύλο			.19**				.25**
Ηλικία			.16*		-.23**		-.16*
Οικογένεια							
Σπουδές				.22**		-.23**	

Εισόδημα	.21**		
Ιδιότητα			.17*
Εργασία			
Σχετικές			
Σπουδές		-.17*	.16*
Σεμινάρια	.20**		.19**
Βοήθησε			
Εκπαίδευση			
Επιμόρφωση			
	.23**		-.22**
Απαραίτητη			
Αξιολόγηση			
	-.32**		.32**
Εκπαίδευσης			

Συγκρίσεις Δημογραφικών με κλίμακες Αξιολόγησης

Βρέθηκαν στατιστικά σημαντικά αποτελέσματα μόνον [****** $p \leq .05$, ***** $p \leq .10$] μεταξύ:

- Εργασίας / Σεμιναρίων και Βοήθησε Εκπαίδευση και
- Σχετικές Σπουδές με Επιμόρφωση Απαραίτητη:

Πίνακας 3.1. Συγκρίσεις Δημογραφικών με κλίμακες Αξιολόγησης με Kruskal Wallis: ****** $p \leq .05$, ***** $p \leq .10$.

		Βοήθησε	Επιμόρφωση	Αξιολόγηση
		Εκπαίδευση	Απαραίτητη	Εκπαίδευσης
Φύλο	X²	.19	.04	1.64
Df=1	p	.659	.842	.200

Ηλικία	χ^2	.31	.28	5.30
Df=3	p	.959	.964	.151
Οικογένεια	χ^2	1.31	.00	.09
Df=1	p	.252	.992	.768
Σπουδές	χ^2	2.99	1.03	.37
Df=2	p	.224	.599	.830
Εισόδημα	χ^2	1.47	2.04	.97
Df=3	p	.689	.564	.809
Ιδιότητα	χ^2	1.28	.57	1.31
Df=1	p	.257	.452	.252
Εργασία	χ^2	3.06	1.86	.06
Df=1	p	.080*	.173	.809
Σχετικές Σπουδές	χ^2	.59	4.83	.23
Df=1	p	.442	.028**	.633
Σεμινάρια	χ^2	4.72	.19	.30
Df=1	p	.030**	.660	.583

Ανάλυση Μέσων όρων

Το δείγμα θεώρησε ότι Βοήθησε η Εκπαίδευση Αρκετά ($M=2.4$, $TA=1.2$), ενώ ότι η Επιμόρφωση είναι απαραίτητη αξιολογήθηκε ως Πολύ Σημαντική ($M=3.5$, $TA=.84$), αλλά η Αξιολόγηση Εκπαίδευσης ήταν αρκετά χαμηλή / Μέτρια ($M=1.5$, $TA=1.1$).

Μέσοι όροι ανά Φύλο. Οι Γυναίκες είχαν πολύ ελαφρώς μεγαλύτερο μέσον όρον σε Βοήθησε η Εκπαίδευση και Επιμόρφωση Απαραίτητα αλλά μικρότερο μέσον όρον σε Αξιολόγηση Εκπαίδευσης από τους Άντρες.

Οι Παντρεμένοι είχαν μεγαλύτερο μέσον όρον Στο Βοήθησε η Εκπαίδευση, μικρότερο σε Επιμόρφωση Απαραίτητη και όμοιον σε αξιολόγηση Εκπαίδευσης από τους Ελεύθερους.

Οι Μεταλκειακοί είχαν χαμηλότερο μέσον όρον Στο Βοήθησε η Εκπαίδευση αλλά μεγαλύτερη εκπαίδευση έτεινε να δείχνει Επιμόρφωση ότι ήταν πιο Απαραίτητη και χαμηλότερη Αξιολόγηση Εκπαίδευσης από τους λιγότερο Μορφωμένους.

Τα αποτελέσματα για το Εισόδημα σε Βοήθησε η Εκπαίδευση και η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη είναι μικτά. Λιγότερο εισόδημα τείνει να δείχνει μεγαλύτερη θετική αξιολόγηση Εκπαίδευσης από αυτούς με μεγαλύτερο εισόδημα.

Οι καπετάνοι / Σκίπερ έτειναν ελάχιστα να έχουν μεγαλύτερη αξιολόγηση σε Βοήθησε την Εκπαίδευση, ότι η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη, και ότι Αξιολογούν θετικότερα την Εκπαίδευση από το Βοηθητικό προσωπικό.

Τά άτομα με εργασία όλο το Χρόνο έτειναν να έχουν μεγαλύτερη αξιολόγηση σε Βοήθησε την Εκπαίδευση, ότι η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη, και ότι Αξιολογούν ομοίως την Εκπαίδευση με τα άτομα με εποχική απασχόληση.

Τά άτομα με Σχετικές σπουδές έτειναν να έχουν μεγαλύτερη αξιολόγηση σε Βοήθησε την Εκπαίδευση, ότι η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη, και ότι Αξιολογούν ομοίως την Εκπαίδευση με τα άτομα δίχως Σχετικές σπουδές.

Τά άτομα με Σεμινάρια έτειναν να έχουν μεγαλύτερη αξιολόγηση σε Βοήθησε την Εκπαίδευση, ότι η Επιμόρφωση είναι Απαραίτητη όμοια, και ότι Αξιολογούν θετικότερα την Εκπαίδευση με τα άτομα δίχως Σεμινάρια.

Απάντησεις στις ερωτήσεις ανοιχτού τύπου

Οι απαντήσεις στην ερώτηση 11 που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες σχετικά με τα προγράμματα εκπαίδευσης / επιμόρφωσης που έχουν παρακολουθήσει και τους εκπαιδευτικούς φορείς συνοπτικά είναι :

- ΑΕΝ
- ΚΕΣΕΝ – Βασικός Κύκλος Σωστικών & Πυροσβεστικών Μέσων
- Σχολές Ιστιοπλοΐας
- Ιδιωτικά εκπαιδευτικά κέντρα όπως Cosmos, GMC Marine Centre , Navico , RYA , AST Training
- Ιδιωτικά ΙΕΚ με ειδικότητα Κυβερνήτης Σκαφών
- Άλλες τουριστικές σχολές

Οι απαντήσεις στην ερώτηση 13 που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες σχετικά με το γιατί η εκπαίδευση τους δεν βοήθησε στην εργασία τους συνοπτικά είναι :

- Έλλειψη γνώσης τετοιων εκπαιδευτικών προγραμμάτων στην αγορά
- Έλλειψη χρόνου παρακολούθησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων λόγω επαγγελματικών υποχρεώσεων ή χιλιομετρικής απόστασης (μακρινές περιοχές) από τα εκπαιδευτικά κέντρα
- Έλλειψη οικονομικής δυνατότητας παρακολούθησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων / σεμιναρίων σχετικά με την θάλασσα
- Χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης από δημόσιους φορείς . Εκπαίδευση που δεν ανταποκρίνεται στα δεδομένα της αγοράς εργασίας
- Μη αξιόπιστοι εκπαιδευτικοί φορείς
- Προτεραιότητα σε άλλα σεμινάρια

Οι απαντήσεις στην ερώτηση 14 που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες σχετικά με το **ποια προγράμματα εκπαίδευσης / επιμόρφωσης θα επιθυμούσαν να παρακολουθήσουν** συνοπτικά είναι :

- Ασφάλεια (Safety) στα σκάφη
- Εξυπηρέτηση Πελατών – Silver Service – VIP Εξυπηρέτηση
- Διαχείριση Κρίσεων στην Θάλασσα
- Σωστικά και Πυροσβεστικά Μέσα
- Πρώτες Βοήθειες
- Μετεωρολογία
- Συντήρηση Σκαφών , Τεχνικές Γνώσεις Υλικών & εφαρμογή τους
- F&B , Εστιατορική Τέχνη , Οινολογία
- Διαχείριση Παραπόνων
- Συμπεριφορά πληρωμάτων προς επιβάτες και υπόλοιπο πλήρωμα – Πρωτόκολα στο σκάφος – Εθιμοτυπίες
- Εκπαίδευση με σύγχρονο εξοπλισμό όπως εξομοιωτές

Οι απαντήσεις στην ερώτηση 17 που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες σχετικά με το **ποια είναι η ανάγκη τους για κατάρτιση στον χώρο που εργάζονται** συνοπτικά είναι :

- Ασφάλεια στο σκάφος , σωστικά & πυροσβεστικά μέσα
- Πρώτες Βοήθειες
- Εξυπηρέτηση Πελατών – Silver Service – VIP Εξυπηρέτηση – Concierge Services
- Τουριστική Κουλτούρα – Νοοτροπία στην θάλασσα
- Επικοινωνία & Συμπεριφορά στους επιβάτες και μεταξύ του πληρώματος
- Σωστή εκπαίδευση καμαρώτων & μαγείρων στα σκάφη αναψυχής
- Εκπαίδευση Καταστροφώματος
- Εκσυγχρονισμός εκπαιδευτικού υλικού , έμπειροι εκπαιδευτικοί , νέες τεχνολογίες και εκπαιδευτικός εξοπλισμός
- Ενίσχυση της ναυτοσύνης όσων εργάζονται στα σκάφη αναψυχής
- Ενίσχυση εκπαίδευσης όσων εργάζονται στα σκάφη αναψυχής στο yacht hotel

- Εκπαίδευση για καταστάσεις Covid στα σκάφη
- Σχολές & Εκπαιδευτικά Κέντρα με αναγνωρισμένα πτυχία και συνεχείς μετεκπαιδεύσεις
- Διαχωρισμός Εμπορικού με Τουριστικού Ναυτικού
- Ανάπτυξη επαγγελματικής κουλτούρας στα σκάφη
- Εξειδίκευση ανάλογα με τον τύπο σκαφών (π.χ yacht , catamaran , motor sailer κ.ο.κ)
- Σοβαρή πρακτική άσκηση εντός θάλασσας και σε πραγματικές συνθήκες (ταξίδια , λιμάνια , καιρικές συνθήκες , συνθήκες ταξιδιού κ.ο.κ) και όχι μόνο θεωρητικά μαθήματα εντός των αιθουσών διδασκαλίας
- Μηχανολογία
- Μετεωρολογία
- Διαχείριση Κρίσεων
- Επιμόρφωση στελεχών Οργανισμών , φορέων , υπουργείων στον θαλάσσιο τουρισμό
- Κατάρτιση & συνεχής εκπαίδευση των πληρωμάτων / αξιωματικών τους χειμερινούς μήνες τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο

Κεφάλαιο 8

Προοπτικές & Συμπεράσματα για την εκπαίδευση στην Ελληνική Τουριστική Ναυτιλία

Η παρούσα και μελλοντική κατάσταση της ναυτικής εκπαίδευσης είναι συνδεδεμένα με την καταξίωση των Ελλήνων ναυτικών στις διεθνείς θάλασσες. Η ελληνική ναυτιλία για να μπορέσει να ενισχύσει τον ηγετικό της ρόλο στον παγκοσμια ναυτιλιακή αγορά πρέπει να επικεντρώσει αρκετές δυνάμεις στην ναυτική εκπαίδευση δημιουργώντας στελέχη με σύγχρονες και ποιοτικές γνώσεις τόσο σε θεωρητικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο.

Ο κύριος **Γιώργος Βερνίκος**, ιδρυτής του ομίλου “Vernicos Yachts” , ο οποίος διετέλεσε Υφυπουργός Ναυτιλίας της Ελλάδας το καλοκαίρι του 2012 και διοικητικό μέλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Πρόεδρος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος και Γενικός Γραμματέας του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) απαντώντας στα ερευνητικά ερωτήματα της παρούσας έρευνας ανέφερε ότι «Προφανώς κάθε εκπαίδευση είναι θετική, αρκεί να είναι ποιοτική και σύγχρονη. Έχω την εντύπωση ότι πολλές φορές στην έννοια «εκπαίδευση» υπάρχει μια λανθασμένη αντίληψη. Δηλαδή ορισμένοι θεωρούν ότι επειδή έχουν «εκπαιδευτεί», αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να έχουν απαιτήσεις, χωρίς αντίστοιχη συνείδηση των υποχρεώσεων που έχουν. Η Ελλάδα έχει μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία. Και όπως ήδη γνωρίζετε, υπάρχουν πολλές σχολές. Το θέμα της ποιότητας της εκπαίδευσης στην Ελλάδα -και ειδικότερα στο χώρο της ναυτιλίας- είναι ένα μεγάλο θέμα, που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πώς αντιλαμβάνεται κάποιος την έννοια εκπαίδευση . Στο θαλάσσιο τουρισμό είναι προφανές ότι πρέπει να μπορέσεις να συνδυάσεις τη ναυτοσύνη με την ποιότητα στις παροχές ξενοδοχειακών υπηρεσιών. Γίνονται πολλές προσπάθειες και υπάρχουν πολλές προτάσεις. Θα μπορούσε κανείς να θεωρήσει ότι όλα τα θέματα είναι σαν ένα ποτήρι νερό, που μπορείς να το δεις μισοάδειο και μισογεμάτο. Σε κάθε περίπτωση, αν κάποιος είναι ενσυνείδητος και θέλει πραγματικά να σταδιοδρομήσει, τόσο στο χώρο του τουρισμού, όσο και στου θαλάσσιου τουρισμού, ακόμα και η σημερινή εκπαίδευση μπορεί να τον βοηθήσει. Σε αντίθετη περίπτωση, ούτως ή άλλως τα πράγματα είναι δύσκολα, ανεξάρτητα από το επίπεδο εκπαίδευσης. Υπάρχει ένα γενικότερο πρόβλημα στη χώρα μας σε σχέση με την εκπαίδευση, που είναι πολλές φορές αποκομμένη από τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς. Υπάρχει η αίσθηση ότι πολλές φορές

μιλάμε σε παράλληλους κόσμους, χωρίς να καταλαβαίνομαστε. Για να δώσω ένα παράδειγμα: Ένας που έχει τελειώσει ναυτικές σπουδές και είναι ικανός να ναυτικό πλήρωμα, μπορεί να μην αισθάνεται την ανάγκη να εκπαιδευτεί στην παροχή ξενοδοχειακών υπηρεσιών. Όπως και απόφοιτοι ξενοδοχειακών υπηρεσιών, να μην έχουν πλήρη αντίληψη της ναυτοσύνης. Σε κάθε περίπτωση οι άξιοι προχωρούν, ακόμα και με τις μεγάλες ελλείψεις που έχει η εκπαίδευση σήμερα.»

Θα πρέπει οι έμπειροι και καταρτισμένοι αξιωματικοί καθώς και κατώτερα πληρώματα που εργάζονται στα σκάφη αναψυχής να συνεχίσουν να υπηρετούν και να στελεχώνουν τα σκάφη αυτά βελτιώνοντας τις γνώσεις και τις δεξιότητες τους με συνεχόμενη εκπαίδευση .

Όσα νεοεισερχόμενα στελέχη ασχοληθούν στον κλάδο της τουριστικής ναυτιλίας θα πρέπει να έχουν εκείνες τις τεχνικές γνώσεις και το εκπαιδευτικό υπόβαθρο που θα βοηθήσει στην ανάκαμψη και στην αύξηση των ελληνικών πληρωμάτων και θα αποτελέσει τον πυρήνα επάνδρωσης Ελληνικών σκαφών μέσω μιας οργανωμένης και συγκεκριμένης ναυτικής τουριστικής εκπαίδευσης, τόσο από τον δημόσιο όσο και από τον ιδιωτικό φορέα. (liberty-press.gr)

Σε μια δύσκολη εποχή για την ελληνική κοινωνία, η δημόσια ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να διαφοροποιηθούν η εμπορική από την τουριστική ναυτιλία καθώς είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό τόσο στα εμπορικά πλοία όσο και στα τουριστικά. Η ναυτοτουριστική εκπαίδευση θα πρέπει να μπει σε έναν νέο κύκλο δράσης αξιοποιώντας όλη την προηγούμενη εμπειρία και να αποτελέσει θεμέλιο που πρέπει να υποστηριχτεί ώστε περισσότεροι νέοι να βρουν διέξοδο στα θαλασσινά επαγγέλματα που έχουν σχέση με τα σκάφη αναψυχής και τον θαλάσσιο τουρισμό .

Δεν είναι λίγοι οι σπουδαστές που εγκαταλείπουν τις σπουδές τους στις ΑΕΝ , ένα φαινόμενο που μόνο απογοήτευση μπορεί να σημαίνει για το μέλλον των ναυτικών που θα στελεχώσουν τον ελληνικό ή ελληνόκτητο στόλο.

Δεν είναι πια τόσο εφικτό να ξαναδούμε Έλληνες ναυτικούς όπως το 1975 που ο αριθμός τους έφτανε τους 79000, (19750 Αξιωματικοί και 59250 κατώτερα πληρώματα), σε σύγκριση με

σημερα που η κατάσταση των εγγεγραμμένων και όχι όσων υπηρετούν σε πλοία φτάνουν σε σύνολο τους 19839, (11539 Αξιωματικών εκ των οποίων 9655 εργάζονται στα ποντοπόρα πλοία και 8300 κατωτέρων πληρωμάτων).

Η προσφορά και η συνεισφορά ιδιωτικών φορέων θεωρείται σημαντική καθώς βελτιώνεται το εκπαιδευτικό έργο μέσα από την επιμόρφωση και την εξειδίκευση που είναι πια απαραίτητη στον κλάδο της τουριστικής ναυτιλίας .Είναι υψιστης σημασίας να μπορέσουν όσοι δραστηριοποιούνται στα επαγγέλματα αυτά να εξειδικεύονται κάθε χρόνο στα νέα δεδομένα της αγοράς και να αναγνωρίζεται η εκπαίδευση και η κατάρτιση τους .

Με το πέρασμα των χρόνων η ναυτική και τουριστική εκπαίδευση αλλάζει δομή , βάση , διαδικασίες . Ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας, που επέφερε αρκετές αλλαγές στις διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης είναι η θεσμοθέτηση και οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαίδευσης και τηρήσεως φυλακών (Convention on the standards of training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-STCW), σύμφωνα με τις αντίστοιχες τροποποιήσεις της.

Δεν είναι τυχαίο ότι πολλοί σπουδαστές δεν είναι ευχαριστημένοι από τις συνθήκες που επικρατούν στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση, στην σημερινή πραγματικότητα. Τα θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών, ρυθμίζονται από την STCW. Η Διεθνής Σύμβαση STCW αναφέρει με σαφήνεια και λεπτομέρεια τις διαδικασίες εκπαίδευσης, επιμόρφωσης και πιστοποίησης των ναυτικών και είναι σημαντικό να αναφερθεί σκοπός αυτής είναι η θεωρεία και η μελέτη να γίνει πράξη .

Γίνεται αντιληπτό ότι το επίπεδο και η διδακτέα ύλη των μαθημάτων μπορεί να βρίσκονται σε ικανοποιητικά επίπεδα, δεδομένου ότι καλύπτουν και τις απαιτήσεις του διεθνούς επιπέδου της STCW , αλλά ο τεχνολογικός εξοπλισμός χρήζει αναβαθμίσεως και ανανέωσης .

Επίσης ένα σοβαρό θέμα που χρειάζεται βελτίωση είναι το επίπεδο των καθηγητών το οποίο δεν είναι ανάλογο των σημερινών απαιτήσεων . Είναι πολύ σημαντικό στις εκπαιδεύσεις που πραγματοποιούνται είτε στην δημόσια είτε στην ιδιωτική εκπαίδευση να υπάρχει παιδαγωγική επάρκεια και ικανότητα των ναυτικών καθηγητών, με σπουδές και εμπειρίες που μπορούν να τις

μεταφέρουν στις αίθουσες και να συνδυάσουν τις απαιτούμενες θεωρητικές γνώσεις με την πράξη.

Ναυτιλιακοί και τουριστικοί παράγοντες όπως είναι οι κυβερνητικοί, οι εφοπλιστικοί, οι σωματειακοί και άλλες επιχειρήσεις πρέπει να γίνουν αρωγοί στις προσπάθειες που κάνουν οι νέοι να εξελιχθούν στα επαγγέλματα της τουριστικής ναυτιλίας.

Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση, Ιδιωτικά Ναυτικά Κέντρα αντίστοιχα των ελληνικών ΚΕΣΕΝ & Τουριστικές Σχολές, θα πρέπει να δημιουργήσουν έναν υγιή ανταγωνισμό με απώτερο σκοπό την σωστή και συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση εστιάζοντας στα αποδοτικότερα αποτελέσματα ναυτικής και τουριστικής εκπαίδευσης για τον θαλάσσιο τουρισμό.

Από το ερωτηματολόγιο των ναυτικών, συμπεραίνουμε ότι αρκετοί ναυτικοί καταφεύγουν στην επιλογή της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών της δημόσιας εκπαίδευσης. Είναι ισχυρή η πεποίθηση ότι μια διαφορετική ναυτική τουριστική εκπαίδευση με περισσότερο ακαδημαϊκό καθεστώς, περισσότερους πόρους, και τη συμβολή πολιτικών δράσεων θα επιτρέψει στους ναυτικούς που δραστηριοποιούνται στην τουριστική ναυτιλία να αναδειχθούν και να κορυφωθούν στον εθνικό αλλά και παγκόσμιο ναυτοτουριστικό στίβο.

Συμπερασματικά, κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση, ο εκσυγχρονισμός και γενικότερα η βελτιστοποίηση των σχολών με αναδιάρθρωση βασικών ζητημάτων η οποία θα συμβάλλει μέγιστα στην ενίσχυση και αναβάθμιση της ποιότητας των σπουδών αλλά και του επαγγέλματος. Ο χρόνος στις σχολές ή τα εκπαιδευτικά κέντρα πρέπει να είναι εποικοδομητικός και παραγωγικός που θα διασφαλίζει την ποιότητα και την ασφάλεια της εκπαίδευσης και δεν θα ξοδεύεται σε παλιές πρακτικές με πληροφορίες περασμένων χρόνων που δεν λειτουργούν πια στην παρούσα κατάσταση του επαγγέλματος.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι η πολιτεία να εστιάσει σε όλους τους προβληματισμούς που υπάρχουν σχετικά με την ναυτική & την τουριστική εκπαίδευση ώστε οι σχολές να αποκτήσουν βαρύτητα στο εκπαιδευτικό γίγνεσθαι της χώρας.

Η ποιότητα στην εκπαίδευση σημαίνει αποφυγή λαθών τα οποία πολλές φορές είναι ζημιογόνα στην θαλασσα . Ιδιαίτερα στην τουριστική ναυτιλία που υπάρχει ένα συμπλεγμα ναυτικών γνώσεων και τουριστικής κουλτούρας. Βασική προτεραιότητα είναι η αναβάθμιση της δημόσιας εκπαίδευσης ενώ θα συνέβαλλε θετικά και η στήριξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών μεσω της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευση συνδυαστικά πάντα με σχολές τουρισμού.

Η εκπαίδευση στην αναπτυξη της τουριστικής ναυτιλίας και τα σκάφη αναψυχής αποτελεί κρίσιμο παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και με διαρθρωτικές αλλαγές τόσο στην δημόσια εκπαίδευση όσο και την ίδρυση ιδιωτικών σχολών, θα μπορεί η χώρα μας να διατηρήσει την φήμη και την παράδοση της ως ένας από τις κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς που στον θαλάσσιο τουρισμό .

Πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες τομές ώστε να διασφαλιστεί η αναβάθμιση της ναυτικής τουριστικής εκπαίδευσης έχοντας ως στόχο την κάλυψη των απαιτήσεων που παρουσιάζονται στην ανταγωνιστική παγκόσμια τουριστική και ναυτιλιακή αγορά.

Η Ελλάδα είναι και θα πρέπει να παραμείνει η ναυτική και τουριστική χώρα του μέλλοντος!

Πρόταση Δημιουργίας Νέου Πανεπιστημιακού Τμήματος Τουριστικής Ναυτιλίας

Παρακάτω και βάσει της έρευνας και της παρούσας εργασίας προτείνεται η δημιουργία ενός νέου πανεπιστημιακού τμήματος προπτυχιακών σπουδών που θα είναι προσανατολισμένο στην απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων που απαιτεί η τουριστική ναυτιλία στην χώρας μας .

Τμήμα Τουριστικής Ναυτιλίας

Σκοπός του συγκεκριμένου τμήματος θα είναι :

Οι φοιτητές της σχολής να μπορούν να σπουδάσουν στις Επιστήμες τόσο του Τουρισμού όσο και της Ναυτιλίας που θα σχετίζονται αποκλειστικά και μόνο με τον Θαλάσσιο Τουρισμό όπως το Yachting και η Κρουαζιέρα .

Οι φοιτητές θα μπορούν να αποκτήσουν γνώσεις & δεξιότητες υψηλού επιπέδου οι οποίες θα είναι εναρμονισμένες με τις πολιτικές και στρατηγικές των φορέων ,οργανισμών και επιχειρήσεων στον Τουρισμό και την Ναυτιλία , τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο .

Επίσης θα έχει ως στόχο :

- να δημιουργήσει στελέχη με άρτια πανεπιστημιακή γνώση που θα μπορούν να λάβουν γνώσεις ώστε να καλύψουν τις ανάγκες του Ελληνικού Θαλάσσιου Τουρισμού
- να ετοιμάσει τους φοιτητές για την κάλυψη νευραλγικών θέσεων σε πλοία , σκάφη και επιχειρήσεις - οργανισμούς της τουριστικής ναυτιλίας.

Προπτυχιακές Σπουδές

Το Πρόγραμμα Προπτυχιακών Σπουδών του Τμήματος θα βασιστεί στην Ελληνική εμπειρία και και στα προγράμματα σπουδών που υπάρχουν στα διεθνή τμήματα πανεπιστημίων του εξωτερικού, όπως και σε κατευθυντήριες γραμμές διεθνών οργανισμών των δύο κλάδων, όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), η Διεθνής Ξενοδοχειακή Ένωση (IHA), η Διεθνής Ομοσπονδία Ταξιδιωτικών Γραφείων (UFTAA) και η Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλίας (IMO). Το πρόγραμμα σπουδών θα εστιάζει στην τουριστική ναυτιλία (κρουαζιεροπλοια-σκάφη

αναψυχής), στην τουριστική οικονομία, την διοίκηση τουριστικών και ναυτικών επιχειρήσεων καθώς και Φορέων / Οργανισμών, την ανταγωνιστικότητα σε επίπεδο τουριστικών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, επιχειρήσεων φιλοξενίας αλλά και τουριστικών προορισμών, τον πολιτισμό, το τουριστικό & θαλάσσιο περιβάλλον, την καινοτομία και την κοινωνική αποδοχή.

Αυτό το Πρόγραμμα Σπουδών θα αποσκοπεί :

- σε ανώτατη εκπαίδευση των μελλοντικών στελεχών της τουριστικής ναυτιλίας με πολλές γνώσεις σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο
- στην ενσωμάτωση των νέων πραγμάτων και εξελίξεων του κλάδου στις εκπαιδευτικές διαδικασίες , στην έρευνα και την τεχνολογία που θα εφαρμόζεται στον τουριστικό και ναυτιλιακό κλάδο καθώς και την προσαρμογή του εκπαιδευτικού αντικειμένου σε αυτά.
- στην καλύτερη συνδεση που μπορεί να γίνει μεταξύ προσφοράς και ζήτησης για εργασία στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και στην απόκτηση εκείνων των επαγγελματικών ικανοτήτων που θα τοποθετήσουν τους απόφοιτους σε τέτοια θέση ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της σημερινής αγοράς εργασίας και στις τρέχουσες εξελίξεις .
- στην δυνατότητα των αποφοιτων να μπορούν να παρακολουθήσουν προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών σε άλλα πανεπιστήμια του εσωτερικού η του εξωτερικού

Με βάση τα παραπάνω ο πτυχιούχος Τουριστικής Ναυτιλίας θα είναι σε θέση να:

- ασκεί σύγχρονη διοίκηση για την επίτευξη των στόχων της τουριστικής-ναυτιλιακής επιχείρησης και των σκαφών ,
- εφαρμόζει επιστημονικές διοικητικές μεθόδους και πρακτικές στην παραγωγή, τιμολόγηση, διανομή και προώθηση τουριστικών & ναυτιλιακών προϊόντων και υπηρεσιών,
- διεξάγει έρευνα τουριστικής και ναυτιλιακής αγοράς,

•προγραμματίζει την οικονομική και διοικητική δραστηριότητα της τουριστικής-ναυτιλιακής επιχείρησης ή του Τουριστικού-Ναυτιλιακού Φορέα και Οργανισμού που μετέχει, με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον, τόσο το φυσικό όσο και το δομημένο,

•διερευνά και αξιολογεί τις δυνατότητες εκμετάλλευσης τουριστικών πόρων και προορισμών και τις προοπτικές τουριστικής & ναυτιλιακής ανάπτυξης,

•διαχειρίζεται με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τους ανθρώπινους πόρους της τουριστικής-ναυτιλιακής επιχείρησης ή του Τουριστικού-Ναυτιλιακού Φορέα ή Οργανισμού στον οποίο μετέχει,

•διατυπώνει, προγραμματίζει και εφαρμόζει πολιτικές σε μικροτουριστικό και μακροτουριστικό επίπεδο, προκειμένου να επιτύχει τους επιθυμητούς στόχους.

Επαγγελματικές Προοπτικές

Οι φοιτητές θα πραγματοποιούν Πρακτική Άσκηση σε μεγάλες τουριστικές & ναυτιλιακές επιχειρήσεις και θα μπορούν να εργασθούν σε

- Τουριστικά σκάφη όλων των τύπων (yachts, catamarans, ιστιοπλοϊκα,κρουαζιερόπλοια)
- Ναυλομεσιτικά γραφεία, γραφεία διοργάνωσης charter, γραφεία θαλάσσιων ημερησιων περιηγήσεων, γραφεία διοργάνωσης κρουαζιέρας
- Ναυτιλιακά γραφεία και κρουαζιερόπλοια,
- Εγκαταστάσεις ειδικών μορφών τουρισμού και ειδικής τουριστικής υποδομής, όπως μαρίνες, τουριστικούς λιμένες και μαρίνες, τουριστικούς οργανισμούς, κ.λπ.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Αθανασίου , Λ. (2004) Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση: Εξελίξεις, προβλήματα, Ανάγκες, Πολιτική, Αθήνα: Ι.Τ.Ε.Π , σ. σ 41

Cart. Δημήτρης Ασλάνογλου, «Ανέλιξη για τους νέους των ΑΕΝ» , Maritime economies. 21.02.2014

Cart. Δημήτρης Ασλάνογλου, «Ναυτιλία και Ναυτική Εκπαίδευση» , Ανδριακή, Μάιος 2012

Βαρβαρέσος, Σ., (2000), «Τουρισμός Οικονομικές Προσεγγίσεις», Αθήνα, Εκδ. Προπομπός

Γεωργιάδης , Ν., (2005) . «Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα» , Investment Research & Analysis Journal, Αθήνα σ.σ 4-5

Γράτσος , Γ., (2012). «Αναπτυξιακή εθνική ναυτιλιακή στρατηγική» Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος , NEE , σ.σ 242-243

Διακομιχάλης , Μ. (2009). «Ο θαλάσσιος τουρισμός & οι οικονομικές επιδράσεις του» , Αθήνα: Σταμούλης, σ.σ 29, 49-50 , 56-59, 149, 156-157

e-Business Forum. (2006). «H3: Ηλεκτρονικός Χώρος Εργασίας: Πραγματοποιώντας την Περιφερειακή Ανάπτυξη Εντάσεως Γνώσης». «ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΡΕΥΝΑΣ, ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ Α.Ε. – ΕΔΕΤ».

Ηγουμενάκης, Ν. (2000). «Τουρισμός & Ανάπτυξη» , Αθήνα : Interbooks , σ.σ 17-18, σ.σ 170-176

ICAP, (2000), «Εγκαταστάσεις Θαλάσσιου Τουρισμού , Κλαδική Μελέτη σ.σ 2

ΙΝΣΕΤΕ (2015), Μελέτη-Εμπειρογνωμοσύνη «Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού - Προτάσεις πολιτικής» σ.σ 45-46

Καραβούλης Σ. (2001). Οι προσδοκίες και οι αντιλήψεις των εισερχομένων τουριστών για την παρεχόμενη ποιότητα υπηρεσιών στα ελληνικά ξενοδοχεία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (διδακτορική διατριβή), σ.σ 58

Κοκκώσης, Χ., Τσάρτας, Π. & Γκριμπά, Ε. (2011). «Ειδικές και Εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Αθήνα: Κριτική σ.σ 38-53 , 299-301, 305 , 313-319, 329-331

Κορέλλας, Γ. και Τσιάτρας, Α. (1993). Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Νομοθεσία, Νομολογία, Αποφάσεις, Κανονισμοί, Τυπικό), Αθήνα

Κωτσίκης, Β. (1994). Επαγγελματική Εκπαίδευση και Κατάρτιση (Οργάνωση και Διοίκηση της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης), Αθήνα :ΕΛΛΗΝ

Λαγός, Δ. (2018). « Τουριστική Οικονομική» , 2^η έκδοση , Αθήνα : Κριτική , σ.σ 45-54

Λαλούμης Δ. (2018). « Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων» , Αθήνα : Φαίδιμος , σ.σ. 183-185

Λεκάκου , Μ. και Τζαννάτος Ε., (1998^α). «Κρουαζιεροπλοΐα & Ιστιοπλοΐα : Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Αιγαίο Πέλαγος» Θερινός κύκλος Διαλέξεων , Παν. Αιγαίου , τμήμα ΝΑ.Μ.Ε, Χίος , σ.σ 11-12

Λεκάκου, Μ. (1994). «Οικονομικές Απόψεις του Ακτοπλοϊκού Ζητήματος : Η Τιμολογιακή Πολιτική . Διδακτορική Διατριβή . Πανεπιστήμιο Πειραιώς σ.σ 199, 227

Λαλούμης, Δ. (2002), Hotel management Διοίκηση επιχειρήσεων, Αθήνα: Αθ. Σταμούλης , σ.σ 301-308

Μυλωνόπουλος , Δημ. και Μοίρα, Πολ. (2005). «Θαλάσσιος Τουρισμός» , Αθήνα : Interbooks, σ.σ 92-96 , 162

Μυλωνόπουλος , Δημ. (2004β) . Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου «Διευρυμένη Ευρώπη και Περιφερειακές Ανισότητες» . ‘Η πολιτισμική και οικονομική διάσταση της λιμενικής πολιτικής στην περιφερειακή ανάπτυξη’, Πρέβεζα, 11-12 Ιουνίου

Μυλωνόπουλος , Δημητριος (1993), Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις, Δ.Ν. Μυλωνόπουλος

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012). «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία». Πειραιάς.

Πετρέας, Χ. (1991). «Τουριστικό Μάρκετινγκ», Αθήνα : Ν. Σ. ΓΑΛΑΙΟΣ & ΣΙΑ ΟΕ

Τσιότρας, Γ. (1995). «Βελτίωση ποιότητας», Α' έκδοση, Αθήνα: Ευγ. Μπένου, σ.σ 12,15

Φορομ Τουριστικής Εκπαίδευσης & Κατάρτισης , (2008). Τουριστική Εκπαίδευση & Κατάρτιση , Συμπεράσματα Α' κύκλος ,Αθήνα : Έκδοση Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης , σ.σ 12

Χυτήρης, Λ. (2002). Διοίκηση Ολικής Ποιότητας στον Τουρισμό, σημειώσεις, σ.σ .2

Ξενογλώσση

Bull, A. (2002). «Τουριστική Οικονομία» (Μετάφραση της 2ης Αγγλικής έκδοσης). Αθήνα: Κλειδάριθμο»

Beaver, A. (2003). «A Dictionary of Travel and Tourism Terminology». Wallingford, CAB International, pp. 313

Baum, T.(1995). «Managing Human Resources for the European Tourism and Hospitality Industry: A Strategic Approach», London: Hapman & Hall pp. 184-185

Day, R. (1993). Quality Function Deployment- Linking a Company with its Customers, Wisconsin: ASQC Quality Press, pp.39

Hoffmann, J., Coste-Manière, I. (2012). Global Luxury Trends: Innovative Strategies for Emerging Markets.

Hunziker, W. and K. Krapf (1942). «Allgemeine Fremdenverkehrslehre» , Zurich

Knight Frank (2018) The Wealth Report, The global perspective on prime property and investment <https://content.knightfrank.com/resources/knightfrank.com/wealthreport2018/the-wealth-report-2018.pdf> , pp.76

Meyer, A. and Westerbakey P. (1996). Measuring and Managing Hotel Guest Satisfaction, in Olsen, M., Gummesson, E. and Teare, R. (1996). Service Quality in Hospitality Organizations, Cassell, pp 185-186

Miller, M.L and Auyong J., (1991) . «Coastal zone tourism: a potent force affecting environment and society , Marine Policy 15 2, pp 75-99

Morrison, M., (2013), «Marketing and managing tourism destinations» Oxon, UK: Routledge

Orams M.,(1999), «Marine Tourism : development , impacts and management , London: Routledge , pp. 9

Perry ,J., (2013), «The Insiders' Guide to Becoming a Yacht Stewardess 2nd Edition: Confessions from My Years Afloat with the Rich and Famous» , New York: Morgan James Publishing

Richins H. (1992), «Case Study . Yachting Holidays , an experience with island adventure» , B.Weiler & C.M. Hall, Special Interest tourism , Belhaven Press , New York

Smith, G. (1998). Quality Problem Solving: Conformance, Performance, Efficiency, Product Design and Process Design, Wisconsin: ASQC Quality Press, pp 5

World Tourism Organization (1997). National and Regional Tourism Planning; Methodologies and Case Studies, 3rd edition. London: International Thomson Business Press

Reisinger Yvette, Frederic Dimanche, International Tourism: Cultures and Behavior, Elsevier, 2009, pp. 13

Νομοθεσία

Νόμος υπ'αριθμ. 4589 Τεύχος Α'13/29.01.2019, Συνέργειες Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με τα Τ.Ε.Ι. Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, Παλλημνιακό Ταμείο και άλλες διατάξεις.

Νόμος υπ'αριθμ. 4521 Τεύχος Α'38/02.03.2018 , Ίδρυση Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής & άλλες διατάξεις

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 13/2018 ΦΕΚ 26/Α/20-2-2018 Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Χρήσιμες Ιστοσελίδες

Αναρτήθηκε στο: <http://www.wttc.org/>

Αναρτήθηκε στο: <https://www.unwto.org/>

Αναρτήθηκε στο: <https://insete.gr/>

Αναρτήθηκε στο: <https://m.naftemporiki.gr/story/1546808/me-nea-rekor-kleinei-to-2019-i-elliniki-touristiki-agora>

Αναρτήθηκε στο:

https://www.academia.edu/17086563/Η_σημασία_της_τουριστικής_εκπαίδευσης_στη_χώρα_μα
ς

Eurostat (2019), Στατιστικές τουρισμού, Αναρτήθηκε 4 Φεβρουαρίου 2019 στο :
https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics/el

Αναρτήθηκε στο: <https://www.minedu.gov.gr/>

Αναρτήθηκε στο:

https://www.esos.gr/sites/default/files/articles-legacy/th.1_protasi_ren1-1-2_0.pdf

Αναρτήθηκε στο: https://eacea.ec.europa.eu/national-policies/eurydice/content/greece_el

Αναρτήθηκε στο : <http://edujob.gr/spoudes-epaggelmata/mathiteia-arthro>

Αναρτήθηκε στο : <http://traveldailynews.gr/hypostyles/article/2401>

Γερνά Ξ. & Γεωργίου Π. & Πειστικού Μ. (2020). Η Δημόσια Ελληνική Τουριστική Εκπαίδευση. Αναρτήθηκε 25 Ιανουαρίου στο: <http://traveldailynews.gr/hypostyles/article/2401>

Αναρτήθηκε στο : <http://www.mintour.edu.gr/>

Αναρτήθηκε στο : <https://asterodos.edu.gr/>

Αναρτήθηκε στο : <https://yachtfolio.com/>

‘Ποιοι είναι οι τέσσερις επαγγελματικοί φορείς Θαλάσσιου Τουρισμού’ (2020), Boat & Fishing in Greece., Αναρτήθηκε Απρίλιος 22 στο : <https://www.boatfishing.gr/ποιοι-ειναι-οι-tesseris-epaggelmatikoi-foreis-thalassioy-toyris moy/>

‘Τρίτη δύναμη η Ελλάδα στη διεθνή αγορά γιοτ’ (2020) Αναρτήθηκε Μαρτιος 10 στο : <https://www.kathimerini.gr/opinion/interviews/1068164/triti-dynami-i-ellada-sti-diethni-agma-giot/>

‘Συνθετική μελέτη για τον Ναυτικό Τουρισμό (yachting, κρουαζιέρα και ακτοπλοΐα)’ από το Ινστιτούτο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) ,Το ΒΗΜΑ Team 23.10.2018, Αναρτήθηκε στο: <https://www.tovima.gr/2018/10/23/society/meleti-tou-insete-gia-yachting-krouaziera-kai-aktoploia/>

‘Η Ιστορία της ναυτικής εκπαίδευσης και η συμβολή στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας’ Παρασκευή, 01 Ιουν 2018 18:33, Αναρτήθηκε στο: <https://m.naftemporiki.gr/story/1355811>

‘Ναυτική Εκπαίδευση – Πρόσφατη Ιστορία & Σημερινή Πραγματικότητα’ 26 Νοεμβρίου, 2018 Αναρτήθηκε στο: <https://libertypress.gr/nautiki-ekpaideusi/>

‘Ναυτική Εκπαίδευση’ Αναρτήθηκε στο: <https://nee.gr/ναυτική-εκπαίδευση>

‘Εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Ακαδημαϊκού Έτους 2020 – 2021’
Αναρτήθηκε στο:<https://www.ynanp.gr/el/gr-epikoinwnias-enhmerwshs/eisagwgh-stis-akadhemies-emporikoy-naytikoy-akadhmaikoy-etoys-2020-2021/>

‘Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση στην Ελλάδα’. 20/03/2016 Αναρτήθηκε στο:
<https://logbook.gr/dimosi-naftiki-ekpaidefsi-ellada/>

‘Τι είναι οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)’, Δημοσιεύτηκε 26 Ιουνίου, 2020
Αναρτήθηκε στο:<https://izipen.gr/blog/emporiko-nautiko/>

‘Περί Ναυτικής Εκπαίδευσης by Μάνος Ρούδας’, 14 Απριλίου 2020, Αναρτήθηκε στο:
<https://istioploikoskosmos.gr/naftiki-ekpedevsi/>

‘Τρίτη δύναμη η Ελλάδα στον κόσμο των mega yachts’, Δημοσιεύτηκε 19 Νοεμβρίου, 2018
Αναρτήθηκε στο : <https://www.kathimerini.gr/society/995695/triti-dynami-i-ellada-ston-kosmoton-mega-yachts>

‘The Superyacht Annual Report: Wealth’ 2018 Αναρτήθηκε στο
<https://shop.thesuperyachtgroup.com/backissues/the-annual-reports>

‘Τι είναι θαλαμηγός ;’ Αναρτήθηκε στο <https://www.hyca.gr/our-job/thalamigos>

‘The 10 countries with the most superyachts in the world: Ranked’. *Business Insider*. Warren, Katie, Retrieved 2019-04-22 , Αναρτήθηκε στο <https://www.businessinsider.com/countries-with-most-superyachts-world-usa-spain-italy-yachts-2019-4>

"Burgess boss Jonathan Beckett on going from 'living on rice' to selling superyachts". The Telegraph. Tovey, Alan (2019-04-21). Retrieved 2019-04-23 Αναρτήθηκε στο :
<https://www.telegraph.co.uk/business/2019/04/21/burgess-boss-jonathan-beckett-going-living-rice-selling-superyachts/>

‘What is APA? Advance Provisioning Allowance’. *The MarinaReservation.com Blog - Online Marina Reservations*. 2018-06-11. Retrieved 2021-03-19 Αναρτήθηκε στο :
<https://www.marinareservation.com/articles/what-is-apa-advance-provisioning-allowance/>

‘Yacht Charter APA.’ 31 Ιουλίου 2018, Αναρτήθηκε στο : <https://www.superyachtsmonaco.com/news/what-is-yacht-charter-apa>

‘Megayachts’ , Αναρτήθηκε στο : <https://hamilton-marine.com/mega-yachts/>

‘Who’s who in a superyacht charter crew’, Chris Caswell, 29 Ιανουαρίου 2015, Αναρτήθηκε στο : <https://www.boatinternational.com/charter/luxury-yacht-charter-advice/the-importance-of-the-crew--1785>

2008 Private Preview: Tera-Incognita, Αναρτήθηκε στο : <https://robbreport.com/motors/marine/2008-private-preview-tera-incognita-239065/amp/>

"Search for Yachts on Boat International". Boat International. Retrieved 2020-01-21. (https://www.boatinternational.com/yachts/the-superyacht-directory/search?sort_field=year_of_build&sort_direction=asc)

Jump up to:^a ^b "Yacht Builders". Boat International. January 2020. Retrieved 2020-01-20.

Nineham, Laura (2016). "Megayachts explained". Boat International. Retrieved 2019-04-21

BlueNation Superyacht Crew Training , Yacht Interior Introduction Course (www.bluenationcrew.co.nz)

Ναυτική Ακαδημία Κύπρου, <https://www.cyma.ac.cy/el/i-akadimia/who-we-are/naftiki-akadimia-kyprou/>

Ναυτική Ακαδημία Κύπρου , Πανεπιστημιο Νικοσία <http://maritime-academy.unic-greece.gr/>

Maritime & Superyacht Academy , <https://maritimeacademy.mitropolitiko.edu.gr/>

Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών , <https://teenschool.gr/>

Cosmos Nautical Training Centre, <http://www.cosmostraining.gr/>

ΕΛΝΕΚ - Ελληνικό Ναυτικό Εκπαιδευτικό Κέντρο Ε.Π.Ε (HTMC - Hellenic Marine Training Center LTD) <http://www.hmtc.gr/>

Πειραιϊκό Κέντρο Ναυτικής Εκπαίδευσης (PMTC)- S. RANIS , <https://www.sranis.gr/>

QMS Marine Training Center , <https://kclgroup.gr>

GMC Maritime Training Center , <https://gmcmaritimecenter.com/>

Luxury Yacht Group , Yacht Department Directory , <https://www.luxyachts.com/crewpositions>

Πηγές Εικόνων

<https://www.isalos.net/naftiki-ekpaidefsi/oi-akadimies-emporikou-naftikou/aenp-aspropyrgou/>

<https://www.isalos.net/naftiki-ekpaidefsi/eisagogi-aen/>

<https://www.naftikachronika.gr/2015/02/01/kostas-laimos/>

<https://www.azimuthio-yachting-info.com/working-on-a-yacht-in-dubai/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΥΠΟΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

- **Τυπική εκπαίδευση:** Η εκπαίδευση που παρέχεται εντός των πλαισίων του τυπικού εκπαιδευτικού συστήματος, οδηγεί στην απόκτηση πτυχίων και πιστοποιητικών και αποτελεί μέρος της διαβαθμισμένης εκπαιδευτικής κλίμακας. Παρέχεται δομημένα, ιεραρχημένα σε πρωτοβάθμιο, δευτεροβάθμιο και τριτοβάθμιο βαθμό. Η τυπική εκπαίδευση στην Ελλάδα περιλαμβάνει το νηπιαγωγείο, το δημοτικό, το γυμνάσιο, το λύκειο, οι ΕΠΑ.Σ, τα Ι.Ε.Κ. και τα ΑΕΙ. Στην τυπική εκπαίδευση περιλαμβάνεται και η γενική τυπική εκπαίδευση των ενηλίκων.
- **Μη τυπική εκπαίδευση:** Η οργανωμένη παρεχόμενη εκπαίδευση εκτός των πλαισίων του τυπικού συστήματος εκπαίδευσης. Αφορά την αρχική και την συνεχιζόμενη επαγγελματική κατάρτιση και εξειδίκευση που οδηγεί στην απόκτηση αναγνωρισμένων πιστοποιητικών εθνικής εμβέλειας.
- **Άτυπη μάθηση:** Θεωρείται η γνώση, οι αξίες, οι δεξιότητες, οι ικανότητες, που αποκτά ο άνθρωπος κατά διάρκεια της ζωής του εκτός του οργανωμένου εκπαιδευτικού συστήματος. Περιλαμβάνει τις αυτοδίδακτες προσπάθειες εκμάθησης μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, βιβλίων, χειρονακτικών εργασιών κλπ που δεν οδηγούν όμως σε κάποια επίσημη πιστοποίηση. Επιπλέον, περιλαμβάνονται οι γνώσεις, δεξιότητες που αποκτά ο άνθρωπος μέσα από τις καθημερινές του δραστηριότητες και τις εμπειρίες που αποκτά σε επαγγελματικό, κοινωνικό και οικογενειακό επίπεδο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με την μελέτη του ΝΕΕ (2012) και με βάση το μήκος διακρίνουμε σε γενικές γραμμές επτά (7) κατηγορίες σκαφών που ξεκινούν από τα 2,5 μέτρα και ξεπερνούν τα 30 μέτρα³⁸. Όσον αφορά την χρήση ή όχι μηχανών διακρίνουμε

α) τα Μηχανοκίνητα Σκάφη Αναψυχής και

β) τα Ιστιοφόρα. Α.

Τα Μηχανοκίνητα Σκάφη Αναψυχής διακρίνονται σε:

Φουσκωτά Σκάφη³⁹

Ταχύπλοα ανοιχτά – Πολυεστερικά⁴⁰

Ταχύπλοα “καμπινάτα”⁴¹

Ερασιτεχνικά Ψαράδικα Σκάφη⁴²

38. Σκάφη από 2,5μ. έως 3,8μ.: Τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας μπορούν να καλύψουν απαιτήσεις μικρών παράκτιων ταξιδιών. Τα σκάφη αυτά είναι συνήθως ευκολόχρηστα και δεν απαιτούν ιδιαίτερη εμπειρία, αλλά απευθύνονται σε κοινό που έρχεται πρώτη φορά σε επαφή με την συγκεκριμένη θαλάσσια δραστηριότητα. Επίσης τα συγκεκριμένα σκάφη μεταφέρονται και φυλάγονται εύκολα καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για φουσκωτά πολυεστερικά τα οποία χρησιμοποιούν εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος και μπορούν να μεταφέρουν μέχρι τρία άτομα.

- Σκάφη από 3,8μ. έως 5μ.: τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας μπορούν να διανύσουν μεγάλες σχετικά θαλάσσιες αποστάσεις. Για το λόγο αυτό και εξαιτίας του μεγαλύτερου μήκους τους τα σκάφη αυτά χρειάζονται κινητήρες μεγαλύτερης ιπποδύναμης.

- Σκάφη από 5μ. έως 8μ.: Πρόκειται για κατηγορία σκαφών η οποία είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στην Ελλάδα. Χρησιμοποιούν εξωλέμβιους ή έσω-εξωλέμβιους κινητήρες μεγάλης ισχύος και διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποθηκευτικός και, όχι μόνον, χώρος.

- Σκάφη από 8μ. έως 15μ.: τα σκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας διαθέτουν άνετους εσωτερικούς χώρους και μπορούν να χρησιμοποιήσουν οποιοδήποτε τύπο κινητήρα (έσωεξωλέμβιους ή έσωλέμβιους κινητήρες ή κινητήρες πετρελαίου για οικονομικότερη κατανάλωση).

- Σκάφη άνω των 15μ.: είναι οι μεγάλες θαλαμηγοί οι οποίες έχουν και μεγάλους χώρους και πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και αυτονομίας, αφού είναι εξοπλισμένες με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

- Super yachts μέχρι 30 μ. και mega yachts πάνω από 30 μέτρα τα οποία ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους, διακρίνονται σε πολυεστερικά, φουσκωτά, ξύλινα και μεταλλικά. Τέλος, υπάρχουν τα βοηθητικά σκάφη που ουσιαστικά εξυπηρετούν τις ανάγκες των μεγαλύτερων σκαφών και αποτελούν συνήθως μέρος του βασικού εξοπλισμού τους. Μπορεί να είναι από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα, ή και παραπάνω με μηχανές μεγάλης ισχύος.

39. Τα φουσκωτά σκάφη προσφέρουν ιδιαίτερη ασφάλεια, λόγω του χαμηλού κέντρου βάρους τους και της άνωσης των αεροθαλάμων. Αν σε αυτό προσθέσουμε και το χαμηλό κόστος χρήσης και συντήρησης είναι φανερό γιατί είναι πολύ δημοφιλή στην κατηγορία τους. Ως αρνητικό θεωρούνται οι περιορισμένοι χώροι τους, λόγω του όγκου που καταλαμβάνουν τα μαλάκια.

40. Τα ταχύπλοα ανοιχτά - πολυεστερικά έχουν χαμηλότερο κόστος αγοράς και συντήρησης, συγκριτικά με τα φουσκωτά και διαθέτουν επαρκείς χώρους. Είναι όμως λιγότερο ασφαλή και βαρύτερα με αποτέλεσμα να είναι δυσκολότερη η κεθέλκυση και η μεταφορά τους.

41. Τα ταχύπλοα-καμπινάτα έχουν υψηλό κόστος συντήρησης και το μήκος τους καθιστά δύσκολη την ρυμούλκυσή τους. Η διαμονή σε αυτά είναι άνετη, καθώς εκτός από μεγάλο χώρο διαθέτουν και παροχές όπως τουαλέτα, ζεστό – κρύο νερό, ψυγείο κλπ.

Ανάλογα με τον τύπο και τη χρήση των μηχανοκίνητων σκαφών αυτά διακρίνονται σε: DAYCRUISER⁴³

- CRUISER⁴⁴
- SPORT / OFFSHORE⁴⁵
- CONVERTIBLE / FISH⁴⁶
- FLYINGBRIDGE⁴⁷
- OPEN⁴⁸
- SUPERYACHTS⁴⁹
- MEGAYACHTS⁵⁰

B. Τα Ιστιοφόρα.

Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Εκτός από τα μονοκάταρτα (sloops) υπάρχουν και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών: α) το γιολ (yaw) που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα, β) η γολέτα (ketch) που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής, γ) η σκούνα (schooner) που απαντάται σε σκάφη με σχετικά μεγάλο μέγεθος. Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα και με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους και ανάλογα με το μέγεθος τους. Ανάλογα με το σχήμα του κύριου ιστίου τους: α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), β) σχήμα ωτοειδές (gunter), γ) σχήμα βερμούδας (bermudan). Ανάλογα με το μέγεθος τους διακρίνονται σε: α) Μικρά ευέλικτα ιστιοπλοϊκά με μήκος από μέχρι 8 έως 10 περίπου μέτρα⁵¹.

42 Τα ερασιτεχνικά ψαράδικα διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους στην κουβέρτα (deck), έχουν χαμηλό κέντρο βάρους και είναι σχεδιασμένα για χρήση στην ανοιχτή θάλασσα. Ρυμουλκούνται δύσκολα, λόγω αυξημένου βάρους.

43 Σκάφος με ανοικτό κατάστρωμα ή ημικαμινάτο με μικρό χώρο ενδιαίτησης

44 Καμινάτο με επαρκή αυτονομία για τη διάνυση μεσαίων υδάτινων δρομολογίων.

45 Αναπτύσσουν πολύ υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν λιτούς εσωτερικούς χώρους.

46 Ειδικό για ψάρεμα με υπερυψωμένο πιλοτήριο. Μπορεί να είναι καμινάτο ή ημικαμινάτο 47 Μηχανοκίνητο καμινάτο που διαθέτει γέφυρα και διπλό πιλοτήριο

48 Σκάφη των οποίων η οροφή ανοίγει και αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.

49 Πολυτελή θαλαμηγό σκάφη των οποίων το μήκος εκτείνεται συνήθως μέχρι τα 30 μέτρα.

50 Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος επάνω από 30 μέτρα

51. Απευθύνονται σε αυτούς που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν μικρά ταξίδια με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους.

- β) Μεσαία σκάφη από δέκα έως δεκατρία περίπου μέτρα⁵²
γ) Μεγάλα ιστιοπλοϊκά σκάφη με μήκος από 13 έως 15 μέτρα⁵³ .

Βέβαια, όπως συμβαίνει και στα μηχανοκίνητα σκάφη, υπάρχουν και ιστιοπλοϊκά σκάφη μεγαλύτερου μήκους που απευθύνονται φυσικά σε μεγαλύτερο πλήρωμα. Η περαιτέρω κατηγοριοποίησή τους σε επτά βασικούς τύπους πραγματοποιείται ανάλογα με

- α) το σχήμα και τον αριθμό των πανιών τους και
β) την τοποθεσία και τον αριθμό των καταρτιών τους.

Διακρίνονται δε σε:

- i) SLOOP
ii) CATBOAT
iii) SCHOONER
iv) KETCH
v) YAWL
vi) SUNFISH
vii) CATAMARAN Τέλος, τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής μπορούν να διακριθούν σε τρεις ακόμη κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους: α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), β) σχήμα ωτοειδές (gunter), γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να πληρούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και να τηρούν συγκεκριμένους κανόνες που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους.

52, Απευθύνονται στο κοινό που ενδιαφέρεται για την αγορά ή ενοικίαση ενός σκάφους που να μπορεί να φιλοξενήσει άνετα τέσσερα άτομα. Διαθέτουν τρεις ή ακόμη και τέσσερις καμπίνες, λουτρό/ w.c. ένα μικρό καθιστικό και αντίστοιχη κουζίνα.

53. Μπορούν να φιλοξενήσουν έως έξι άτομα με άνεση και διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και μεγάλη αυτονομία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ)

5123

(ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ)

«

ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ
CHARTER PARTY

Υπεγράφη την/...../20..... στ..... (τόπος)
Signed on the day of at(place)
Όνομα Πλοίου
Name of Vessel.....
Λιμένας Μηλόγησης.....Αριθμός Μηολογίου
Port of Registry..... Register No.....
ΣημαίαFlag.....

ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ:
THE CONTRACTING PARTIES:

A. Πλοιοκτήτης ή Εφοπλιστής ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα):

.....
.....

A. Shipowner or by the authority of the Shipowner (cross out accordingly):

.....
.....

Διεύθυνση:.....

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....

TaxNumber: TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

B. Ναυλομεσίτης ή Ναυτικός Πράκτορας ή Τουριστικό Γραφείο ή εξουσιοδοτημένο από αυτούς πρόσωπο (διαγράφεται ανάλογα), κατόπιν της έγγραφης συγκατάθεσης του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή (του πεδίου Α του παρόντος) δια της υπογραφής του στο αντίστοιχο πεδίο κατωτέρω:

B. Broker or Shipping Agent or Tourist Office or authorized person by any of the above mentioned parties (cross out accordingly), after the written consent of the Shipowner (as mentioned above in field A) proved by his signature to the relevant field below:

Διεύθυνση:

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No: or Passport No

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....

TaxNumber:..... TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

Γ. Ναυλωτής:

C. Charterer:

Διεύθυνση:.....

Address:

Αριθ. Ταυτότητας: ή Αριθ. διαβ/ρίου

Identity card No or Passport No.....

ΑΦΜ:..... Αρμόδια ΔΟΥ:.....

TaxNumber:..... TaxOffice:.....

Αριθ. Τηλεφώνου: Αριθ. Τηλεομοιοτυπίας

Telephone No: Fax No:.....

Ηλεκτρονική Διεύθυνση.....

E – mail:

Δ. Περίοδος Ναυλώσεως:

D. Charter Period:

Από (ημερομηνία)/...../....., (ώρα)π.μ/μ.μ (διαγράφεται ανάλογα)

Μέχρι (ημερομηνία)/...../....., (ώρα)π.μ/μ.μ (διαγράφεται ανάλογα)

From (date)/...../....., (time)a.m/p.m. (cross out accordingly)

to (date)/...../....., (time)a.m/p.m. (cross out accordingly)

Λιμένας/Χώρα παράδοσης του πλοίου:...../.....

Λιμένας/Χώρα επαναπαράδοσης του πλοίου:...../.....

Check in Port/Country:...../.....

Check out Port/Country:/.....

Συνολικός ναύλος που συμφωνήθηκε (ολογράφως και αριθμητικά):

(αριθμητικά),

(ολογράφως).....

Charter Freight in total (written both in words and figures):

(in figures),

(in words)

Υπογράφεται από τον
Πλοιοκτήτη/Εφοπλιστή
(διαγράφεται ανάλογα)
Signed by
the Ship owner
(cross out accordingly)

Υπογράφεται από τον
Ναυλωτή
Signed by
the Charterer

Υπογράφεται από τον
Ναυλομεσίτη/Ναυτικό
Πράκτορα/Τουριστικό Γραφείο
(διαγράφεται ανάλογα)
Signed by
the Broker/Shipping
Agent/Tourist Office
(cross out accordingly)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

.....
.....
(ονοματεπώνυμο και
υπογραφή)
(full name and signature)

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Την/...../..... (ημερομηνία) το παρόν ναυλοσύμφωνο του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής (όνομα πλοίου).....,

Λιμένας Νηολόγησης , Αριθ. Νηολογίου

....., με αριθμ. πρωτ. αδείας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής
..... και

Αριθμό	Μητρώου	Επαγγελματικού	Πλοίου	Αναψυχής	(Α.Μ.Ε.Π.Α.)
.....

....., που αφορά ναύλωση (διαγράφεται ανάλογα):

α. με λιμένα εκκίνησης της ημεδαπής (σύμφωνα με την παρ. 2 (α) της παρούσας)

β. με λιμένα εκκίνησης της αλλοδαπής (σύμφωνα με τις παρ. 2 (β) και (δ) της παρούσας)

γ. πραγματοποιηθείσα εξ ολοκλήρου στην αλλοδαπή (σύμφωνα με τις παρ. 2 (γ) και (δ) της παρούσας)

και κατατέθηκε αντίγραφο αυτού στη Λιμενική Αρχή.

Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ

Τ. Σ. Υ.

(ακολουθεί σφραγίδα υπηρεσιακού οργάνου θεώρησης)

Όροι Ναύλωσης
(Charter conditions)

(Αναγράφονται οι όροι της ναύλωσης)

(Fill in charter conditions)

.....
.....
.....
.....»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

Θεσμικό Πλαίσιο

Το νομικό πλαίσιο που διέπει τον ελληνικό ναυτικό τουρισμό αποτελείται από πλήθος νομοθετικών και παράγωγων κανονιστικών διατάξεων. Ο Ν.438/19767 είναι ο πρώτος νόμος που εκδίδεται για τουριστικά πλοία και ρυθμίζει θέματα ναυλώσεων, πληρωμάτων και φορολογικά θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιεροπλοίων.

Στη συνέχεια ο Ν. 438/76⁸ αντικαθίσταται από τον Ν. 2743/1999⁹ ο οποίος αποτελεί το βασικό νομοθέτημα που ρυθμίζει το καθεστώς λειτουργίας των επαγγελματικών και ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στην ελληνική επικράτεια, δίνει ορισμούς (άρθρο 1), ρυθμίζει το καθεστώς αδειοδότησης των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (άρθρα 2 και 3), το ναυλοσύμφωνο και το καθεστώς των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (άρθρο 9).

Ακολουθεί ο Ν. 3182/2003¹⁰ (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) ο οποίος ρυθμίζει τη λειτουργία των εταιρειών που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, εκμετάλλευση ή διαχείριση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, δηλαδή των Ν.Ε.Π.Α. ως εταιρικό τύπο με ειδικούς κανόνες ίδρυσης και λειτουργίας και ειδικό φορολογικό καθεστώς και καθεστώς λύσης και εκκαθάρισης.

Ομοίως, ο Ν. 3790/2009^{11,12} (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) με το πρώτο άρθρο του θεσπίζει ειδικό εταιρικό τύπο για την κυριότητα ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία, ενώ στη συνέχεια καθιερώνει ειδικό φόρο για τα πλοία αναψυχής (άρθρο 2) και ρυθμίζει το ζήτημα της επιβολής έκτακτης εισφοράς στους πλοιοκτήτες σκαφών αναψυχής (άρθρο 3).

⁸ Ν. 438/76 «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής».

⁹ Ν. 2743/1999 «Πλοία Αναψυχής και λοιπές διατάξεις»

¹⁰ Ν. 3182/2003 (ΦΕΚ Α `220 12.9.2003) «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις»,

¹¹ Ν. 3790/2009 (ΦΕΚ Α 143/7.8.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και λοιπές διατάξεις»

¹² Τα ημερόπλοια, που αποτελούν μία διακριτή κατηγορία που αφορά την παράκτια τουριστική ναυτιλία, για λόγους συστηματικούς εντάσσονται στο ίδιο θεσμικό πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού και ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Ν.3790/2009.

Από τη σύντομη αναφορά στους βασικούς νόμους που διέπουν το θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα το yachting στην Ελλάδα, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η πληθώρα διατάξεων που καλύπτουν μία σχεδόν τριακονταετία (1976-2009) δεν διευκολύνει τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής στις ελληνικές θάλασσες αντιθετα καθιστά τη νομοθεσία στον τομέα αλληλεπικαλυπτόμενη, γραφειοκρατική και με αρκετές δυσκολίες κατά την εφαρμογή της.

Η επιδίωξη επομένως περαιτέρω ενίσχυσης και ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού οδήγησε στην ανανέωση και αναμόρφωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου. Η πρωτοβουλία αυτή ξεκίνησε με την ψήφιση του Ν.3872/2010.¹³ (ΦΕΚ Α' 148/03.09.2010) γνωστού και ως νόμου «Άρσης του Καμποτάζ», που αναγνώρισε υπό προϋποθέσεις το δικαίωμα εκτέλεσης περιηγητικών ταξιδίων και σε πλοία με σημαίες τρίτων χωρών.

Στη συνέχεια με τον Ν.4256/2014 δημιουργείται Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών (άρθρο 2) το οποίο εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών¹⁴.

Το Μητρώο¹⁵ διασυνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς, και ελεγκτικούς σκοπούς της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων και σε αυτό καταχωρούνται:

- τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία,

¹³ Ν.3872/2010 (ΦΕΚ Α' 148/03.09.2010) «Εκτέλεση περιηγητικών πλοίων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις»

¹⁴ Στο Μητρώο καταχωρούνται τα στοιχεία που αφορούν στα διεθνή διακριτικά, το όνομα, το είδος (ιδιωτικό, επαγγελματικό), το έγγραφο εθνικότητας ή άδεια εκτέλεσης πλοίων, τον αριθμό νηολογίου ή άδεια εκτέλεσης πλοίων, το κράτος της σημαίας, το επώνυμο/επωνυμία φυσικού ή νομικού προσώπου ή νομικής οντότητας που αναγράφεται στο έγγραφο εθνικότητας ή άδεια εκτέλεσης πλοίων, τα στοιχεία ναυπήγησης, το ολικό μήκος, το πλάτος, η υποδύναμη, η πλοιοκτησία και τα ποσοστά της, τα στοιχεία του εκπροσώπου (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κοκ), τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (αριθμός φορολογικού μητρώου, επώνυμο, κοκ), τα στοιχεία της διαχειρίστριας εταιρείας, του πλοίου ή του μικρού σκάφους, οι κόροι ολικής χωρητικότητας (gross registered tonnage - grt) ή η ολική χωρητικότητα (gross tonnage - gt), και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο.

¹⁵ Εάν δεν υφίσταται εγγραφή στο Μητρώο δεν χορηγείται καμία φορολογική, ή άλλη απαλλαγή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της φορολογικής και τελωνειακής νομοθεσίας. Οποιαδήποτε δε μεταβολή των στοιχείων του Μητρώου γίνεται μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη, ή του εφοπλιστή, ή του ιδιοκτήτη, ή του χρήστη.

-τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής σημαίας άλλου κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.), ή σημαίας κράτους εκτός της Ε.Ε., τα οποία εκναυλώνονται μεταξύ ελληνικών λιμένων,

-τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια,

-τα λοιπά πλοία αναψυχής και μικρά σκάφη τα οποία είναι υπόχρεα για την πληρωμή του Τέλους Παραμονής και Πλόων (ΤΠΠ)¹⁶

Πιο πρόσφατα με τον Ν.4582 /2018¹⁷ ο θαλάσσιος τουρισμός εντάσσεται στο άρθρο 12 του παρόντος νομοθετικού πλαισίου ως ειδική – εναλλακτική μορφή τουρισμού με σκοπό την αειφόρο τουριστική ανάπτυξη , την οργάνωση και εποπτεία δραστηριοτήτων αναψυχής και επιχειρηματικότητας , την διαμόρφωση πλαισίου κανόνων ασφαλείας στον θεματικό τουρισμό κ.α

¹⁶ Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις (Κεφ. Γ' - Ν.4256/14) για την εκμετάλλευση πλοίου αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, απαιτείται βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας της Φορολογικής Διοίκησης και καταχώριση των στοιχείων του πλοίου στο Μητρώο.

¹⁷ Ν.4582 /2018 (ΦΕΚ Α' 208 / 11.12.2018) Θεματικός τουρισμός – Ειδικές μορφές τουρισμού – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης – Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις.

