

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΙΑΚΩΒΟΣ

ΘΕΜΑ:

Πρόληψη - Αντιμετώπιση Εργατικών Ατυχημάτων στο Πλοίο.
Υγειονομική και Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη Ναυτικών

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΡΑΔΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ
Α.Γ.Μ:3295

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 20/04/2015

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 03/06/2016

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
Α' ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Κεφάλαιο 1: Εργατικό ατύχημα

1.1 Ορισμός εργατικού ατυχήματος.....	1
1.2 Προϋποθέσεις χαρακτηρισμού ατυχήματος ως «εργατικό».....	1
1.3 Υποχρεώσεις του εργοδότη.....	3
1.4 Δικαιώματα εργαζομένου.....	3
1.4.1 Περίθαλψη.....	3
1.4.2 Αποδοχές-Επίδομα ασθένειας.....	4
1.4.3 Εφάπαξ αποζημίωσης μη ασφαλισμένων ΙΚΑ.....	4
1.4.4 Αποζημίωση για ηθική βλάβη.....	5

Κεφάλαιο 2: Ναυτικό εργατικό ατύχημα

2.1 Ορισμός και έννοια ναυτικού εργατικού ατυχήματος.....	6
2.1.1 Έννοια του «βίαιου συμβάντος».....	6
2.2 Αποζημιώσεις για ναυτικά εργατικά ατυχήματα.....	7
2.3 Η ασθένεια ως λόγος απόλυσης και η δικαστική προστασία του ναυτικού.....	7
2.4 Η αμέλεια του παθόντος ναυτικού και ο δόλος του εργοδότη.....	8

Κεφάλαιο 3: Ναυτική πρόνοια

3.1 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.).....	10
3.1.1 Ιστορική αναδρομή.....	10
3.1.2 Διοικητική διάρθρωση.....	11
3.1.3 Σκοπός-λειτουργίες-υπηρεσίες Ν.Α.Τ.....	11
3.1.4 Ν.Α.Τ. και ναυτικά εργατικά ατυχήματα.....	13
3.1.5 Η σημερινή κατάσταση του Ν.Α.Τ.....	14
3.2 Οίκος του Ναύτου.....	16
3.2.1 Ιστορική αναδρομή.....	16
3.2.2 Οργανόγραμμα του Οίκου του Ναύτου.....	17
3.2.3 Σκοπός-λειτουργίες του Οίκου του Ναύτου.....	18
3.2.4 Η σημερινή κατάσταση του Οίκου του Ναύτου.....	19

Κεφάλαιο 4: Πρόληψη και αντιμετώπιση εργατικών ατυχημάτων

4.1 Αίτια των ατυχημάτων και η πρόληψη τους.....	20
4.2 Ασφάλεια εργασιών- Πρόληψη ατυχημάτων σε πλοία.....	21
4.2.1 Ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση από το πλοίο.....	21
4.2.2 Μέσα προσωπικής ασφάλειας.....	22
4.2.3 Πτώσεις από ανοίγματα αμπαριών.....	24
4.2.4 Ασφαλή πρόσβαση στα κύτη.....	24
4.2.5 Ασφαλής είσοδος και εργασία σε κλειστούς ή επικίνδυνους χώρους.....	25
4.2.6 Κίνδυνοι από αέρια ηλεκτροσυγκόλλησης.....	26
4.2.7 Αναθυμιάσεις και καπνός.....	27
4.2.8 Λήψη μέτρων πυρκαγιάς.....	27
4.2.9 Ηλεκτροπληξία.....	28
4.2.10 Εργασίες κοπής με φλόγα-φιάλες αερίων.....	29
4.3 Νοικοκυροσύνη επί του πλοίου.....	30

Κεφάλαιο 5: Γνωστά ναυτικά εργατικά ατυχήματα και Αξιολόγηση κινδύνου ("Risk assessment")

5.1 Ατύχημα κατά τη διάρκεια ανοίγματος του αμπαριού.....	32
5.2 Ατυχήματα λόγω έκρηξης στο αμπάρι.....	32
5.3 Τραυματισμός εργάτη από πτώση.....	33
5.4 Σοβαρός τραυματισμός λόγω εκτίναξης κάβου.....	33
5.5 Μικρός τραυματισμός ναύτη κατά τον απόπλου.....	33
5.6 Τραυματισμός ναύτη από σπάσιμο του κάβου λόγω καιρικών συνθηκών.....	35
5.7 Αξιολόγηση κινδύνου ("Risk assessment").....	35
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	39

ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται δύο βασικά θέματα: τη πρόληψη και την αντιμετώπιση ναυτικών εργατικών ατυχημάτων και την ιατροφαρμακευτική κάλυψη ναυτικών. Τα κεφάλαια διαρθρώνονται ως εξής: το Κεφάλαιο 1 αφορά γενικά στοιχεία για τα εργατικά ατυχήματα (ορισμός, χαρακτηριστικά), καθώς και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των εργοδοτών, κατά τις περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων, όλα σύμφωνα πάντα με την κείμενη νομοθεσία. Το κεφάλαιο 2 αφορά τα ναυτικά εργατικά ατυχήματα (ορισμό, χαρακτηριστικά), τις ισχύουσες αποζημιώσεις από ναυτικά εργατικά ατυχήματα και γενικότερα τις ευθύνες των εργοδοτών – δικαιώματα ναυτικών. Το κεφάλαιο 3 αφορά την ναυτική Πρόνοια, μέσα από περιγραφή δυο βασικών ναυτικών ασφαλιστικών φορέων: του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου και του Οίκου του Ναύτου. Στο κεφάλαιο 4 δίνονται εγκεκριμένες στρατηγικές πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών εργατικών ατυχημάτων, σύμφωνα με επίσημους οδηγούς, καθώς επίσης αναφέρεται και η σημασία της νοικοκυροσύνης πάνω στο πλοίο, τέλος στο κεφάλαιο 5 αναφέρονται μερικά παραδείγματα εργατικών ατυχημάτων στο πλοίο και η έννοια της Αξιολόγησης Κινδύνου «Risk Assessment».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

1.1 Ορισμός εργατικού ατυχήματος

Εργατικό ατύχημα είναι το ατύχημα εκείνο που συμβαίνει στον εργαζόμενο κατά τη διάρκεια της εργασίας ή με αφορμή την εργασία και οφείλεται σε απότομο βίαιο εξωτερικό γεγονός (συμβάν) που προκαλεί πρόσκαιρη ή διαρκή ανικανότητα εργασίας (Αγαλλοπούλου, 2007). Πιο ειδικά, ορίζεται ως *«παν ζημιόγONO για την υγεία του ασφαλισμένου βίαιο συμβάν, το οποίο επήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας ή εξ' αφορμής αυτής ή σε επαγγελματική ασθένεια»* (Γεωργιάδου, 2009: 45).

1.2 Προϋποθέσεις χαρακτηρισμού ατυχήματος ως «εργατικό»

Για το χαρακτηρισμό του ατυχήματος ως εργατικού είναι αδιάφορος ο χρόνος εκδήλωσης των δυσμενών συνεπειών στην υγεία του εργαζόμενου, το αν εκδηλώνονται αμέσως, αργότερα ή σταδιακά, όπως και το εάν υπάρχει μερίδιο συνυπαιτιότητας του εργαζόμενου (φυσικά το ατύχημα που προκλήθηκε από πρόθεση του εργαζόμενου δεν χαρακτηρίζεται εργατικό). Για να χαρακτηριστεί ένα γεγονός σαν εργατικό ατύχημα πρέπει να υπάρχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- Να πρόκειται για βίαιο γεγονός: Να υπάρχει δηλαδή έκτακτη και αιφνίδια επίδραση εξωτερικού παράγοντα, που δεν έχει σχέση με την οργανική κατάσταση του εργαζόμενου. Η επίδραση αυτή μπορεί να έχει σαν αιτία την επιβάρυνση των όρων εργασίας κάτω από απρόβλεπτες και έκτακτες συνθήκες. Προϋπάρχουσα ασθένεια η οποία εκδηλώνεται ή επιδεινώνεται κατά την εκτέλεση της εργασίας κάτω από κανονικές συνθήκες δεν αποτελεί εργατικό ατύχημα. Αν όμως η ασθένεια προήλθε κατά την εκτέλεση της εργασίας κάτω από εξαιρετικές και ασυνήθιστες συνθήκες, τότε χαρακτηρίζεται ως εργατικό ατύχημα. Από τη νομολογία έχει κριθεί ότι

υπέρμετρη προσπάθεια του εργαζόμενου που προκάλεσε θάνατο ή ανικανότητα για εργασία είναι εργατικό ατύχημα. Έτσι οξύ έμφραγμα μυοκαρδίου που προκλήθηκε από ασυνήθιστους όρους εργασίας και δυσμενείς συνθήκες κρίθηκε από τα Δικαστήρια ότι αποτελεί εργατικό ατύχημα. Εργατικό ατύχημα έχει επίσης χαρακτηριστεί εκείνο που συνέβη εξαιτίας ανάθεσης βαρείας εργασίας σε μη αποθεραπεύοντα εργαζόμενο.

- Να πρόκειται για γεγονός που συνέβη κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την εργασία:

Τρεις περιπτώσεις ατυχημάτων καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις:

- ✓ Εκείνα που συμβαίνουν κατά την εκτέλεση της εργασίας σαν άμεση συνέπεια αυτής: τραυματισμός από μηχάνημα, πτώση κλπ.
- ✓ Εκείνα που συμβαίνουν με αφορμή την εργασία, δηλαδή εκτός του τόπου και του χρόνου εργασίας, με την προϋπόθεση να έχουν έστω και έμμεση σχέση με την εργασία. Έχει κριθεί από τα Δικαστήρια ότι αποτελούν εργατικά ατυχήματα εκείνα που συμβαίνουν κατά την ενέργεια μια πράξης προς το συμφέρον του εργοδότη, ακόμα και χωρίς την εντολή του. Έχει κριθεί επίσης ότι αποτελούν εργατικά ατυχήματα (κάτω από προϋποθέσεις) και εκείνα που συμβαίνουν κατά τη μετάβαση του εργαζόμενου από την κατοικία του στην εργασία και αντιστρόφως.
- ✓ Εκείνα που οφείλονται σε επαγγελματική ασθένεια. Επαγγελματικές ασθένειες είναι αυτές που οφείλονται στις επιδράσεις των συνθηκών εργασίας, όπως αναλυτικά αναφέρονται στον Κανονισμό Ασθένειας του ΙΚΑ. Ευρύτερα όμως, κάθε επιδείνωση προϋπάρχουσας ασθένειας που συνέβη λόγω εξακολούθησης της αυτής εργασίας αποτελεί επίσης εργατικό ατύχημα. (Αγαλλοπούλου, 2007 · Γεωργιάδου, 200

1.3 Υποχρεώσεις του εργοδότη

Ο εργοδότης έχει υποχρέωση να αναγγείλει το εργατικό ατύχημα στις αρμόδιες αρχές και συγκεκριμένα:

- Στην πλησιέστερη αστυνομική αρχή αμέσως
- Στην αρμόδια Επιθεώρηση Εργασίας μέσα σε 48 ώρες
- Στο ΙΚΑ μέσα σε 5 ημέρες

Εφόσον ο εργαζόμενος είναι ασφαλισμένος στο ΙΚΑ, ο εργοδότης απαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης εξαιτίας του ατυχήματος, έξοδα νοσηλείας ή κηδείας. Η απαλλαγή ισχύει ακόμη και στην περίπτωση αμέλειας του εργοδότη ή μη τήρησης κανόνων υγιεινής και ασφάλειας. Ο εργοδότης έχει υποχρέωση μόνο στην καταβολή του μισθού όπως περιγράφεται στην επόμενη ενότητα.

Εάν όμως με δικαστική απόφαση εξάγεται ότι το ατύχημα οφείλεται σε δόλο του εργοδότη, τότε υποχρεούται να καταβάλλει στον παθόντα (ή στην οικογένειά του) οποιαδήποτε διαφορά προκύπτει μεταξύ του ποσού της αποζημίωσης που οφείλει βάσει των διατάξεων του Αστικού Κώδικα και του ποσού των ασφαλιστικών παροχών που ο παθών εισέπραξε.

(Αγαλλοπούλου, 2007 · Γεωργιάδου, 2009)

1.4 Δικαιώματα εργαζόμενου

1.4.1 Περίθαλψη

Εάν ο εργαζόμενος δεν είναι ασφαλισμένος στο ΙΚΑ, τα έξοδα ιατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περίθαλψης υποχρεώνεται να τα πληρώσει ο εργοδότης. Διαφορετικά ο εργοδότης απαλλάσσεται από τα έξοδα αυτά και ο εργαζόμενος καλύπτεται από το ΙΚΑ.

1.4.2 Αποδοχές - Επίδομα ασθενείας

Ο εργαζόμενος δικαιούται κατά το διάστημα της ανικανότητας προς εργασία επίδομα ασθενείας από το ΙΚΑ και το υπόλοιπο του μισθού του από τον εργοδότη για διάστημα 15 ημερών, εάν έχει υπηρεσία μικρότερη του έτους ή 1 μηνός για υπηρεσία πάνω από έτος. Η επιδότηση του ΙΚΑ αρχίζει από την πρώτη μέρα αναγγελίας του ατυχήματος.

1.4.3 Εφόπαξ αποζημίωση μη ασφαλισμένων ΙΚΑ

Αν ο εργαζόμενος είναι ασφαλισμένος σε άλλο ταμείο εκτός του ΙΚΑ ισχύει ο νόμος 551/1915 που προβλέπει ότι ο εργοδότης ευθύνεται αντικειμενικά για το εργατικό ατύχημα, ανεξάρτητα αν επέδειξε αμέλεια ή όχι. Το ύψος της αποζημίωσης που οφείλει καθορίζεται σε συνάρτηση της έκτασης και της διάρκειας της ανικανότητας για εργασία που προκλήθηκε.

- ❖ Αν προκλήθηκε πλήρης/διαρκής (δηλ πάνω από 2 έτη) ανικανότητα οφείλει αποζημίωση ίση με μισθούς έξι (6) ετών
- ❖ Αν προκλήθηκε μερική/διαρκής ανικανότητα για εργασία οφείλει σαν αποζημίωση το εξαπλάσιο του ποσού κατά το οποίο ελαττώθηκε το ετήσιο εισόδημα (από μισθό) του παθόντος
- ❖ Αν προκλήθηκε πλήρης/πρόσκαιρη (δηλ μέχρι 2 έτη) ανικανότητα οφείλει ημερήσια αποζημίωση ίση με το 1/2 του μισθού που ελάμβανε ο εργαζόμενος την ημέρα του ατυχήματος
- ❖ Αν προκλήθηκε μερική/πρόσκαιρη ανικανότητα οφείλει ημερήσια αποζημίωση ίση με το 1/2 της ελαττώσεως που υφίσταται ο μισθός του εργαζόμενου εξαιτίας της ανικανότητας αυτής

Σε περίπτωση θανάτου η αποζημίωση ισούται με τους μισθούς πέντε (5) ετών.

Αν ο εργοδότης τηρούσε όλους τους προβλεπόμενους κανόνες ασφάλειας και αποδειχθεί ότι το ατύχημα προκλήθηκε αποκλειστικά από αμέλεια του εργαζόμενου, το δικαστήριο μπορεί να κρίνει και να μειώσει το ύψος της αποζημίωσης στο μισό (Αγαλλοπούλου, 2007 · Γεωργιάδου, 2009).

1.4.4 Αποζημίωση για ηθική βλάβη

Όλοι οι εργαζόμενοι ανεξάρτητα αν είναι ασφαλισμένοι ή όχι στο ΙΚΑ, εφόσον υποστούν εργατικό ατύχημα που οφείλεται σε δόλο ή αμέλεια του εργοδότη ή των προσώπων του ή αν υπάρχει παράβαση των διατάξεων για τους όρους υγιεινής και ασφάλειας, δικαιούνται χρηματική αποζημίωση για ηθική βλάβη βάσει του άρθρου 932 ΑΚ. Σε περίπτωση θανάτου η αποζημίωση επιδικάζεται στα μέλη της οικογένειας (ψυχική οδύνη). Το ποσό της αποζημίωσης εξαρτάται από το βαθμό της βλάβης και ρυθμίζεται από το δικαστήριο. Οι αξιώσεις αυτές παραγράφονται 5 χρόνια μετά το ατύχημα (Αγαλλοπούλου, 2007 · Γεωργιάδου, 2009).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

2.1 Ορισμός και έννοια ναυτικού εργατικού ατυχήματος

Ναυτικό εργατικό ατύχημα καλείται το ατύχημα από βίαιο συμβάν που επέρχεται κατά την εκτέλεση της εργασίας ,ή εξ'αφορμής της εργασίας στον εργαζόμενο του πλοίου. Με τη πρώτη ανάγνωση του ορισμού διαπιστώνουμε ότι προκειμένου να προσδώσουμε σε ένα γεγονός το χαρακτηρισμό «ναυτικό εργατικό ατύχημα» υφίστανται κάποιες προϋποθέσεις:

1. Πρέπει το ατύχημα αυτό να προήλθε από βίαιο συμβάν.
2. Να τοποθετείται χρονικά στα πλαίσια εκτέλεσης της εργασίας ή εξ'αφορμής αυτής.
3. Να έχει ως παθόντα τον εργαζόμενο-μέλος του πληρώματος του πλοίου.
(Διπλ. Εργασία – Ελένη Δ. Ντούλα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς :2014)

2.1.1 Έννοια του «βίαιου συμβάντος»

Σχετικά με το πρώτο δεδομένο και την έννοια του βίαιου συμβάντος για να γίνει κατανοητή αρκεί να αναφερθεί ότι είναι απαραίτητο το βίαιο συμβάν ή με άλλα λόγια η αιφνίδια επενέργεια εξωτερικού αιτίου να προκαλέσει στον εργαζόμενο-μέλος του πληρώματος βλάβη που δεν θα επερχόταν υπό τις συνήθειες και φυσιολογικές για το είδος της εργασίας του συνθήκες.

Με τη διάταξη 66 του ΚΙΝΔ καλύπτονται οι οποιασδήποτε μορφής εκδηλωθείσες ασθένειες οι οποίες αποδίδονται σε ατύχημα από **βίαιο συμβάν** που λαμβάνει χώρα κατά την άσκηση των εργασιακών καθηκόντων του ναυτικού ή εξ'αφορμής αυτής ενώ σε περίπτωση πρόκλησης ανικανότητας ή θανάτου του ναυτικού εφαρμόζονται παράλληλα και οι ειδικές διατάξεις για την αποζημίωση των εξ'ατυχημάτων στην εργασία παθόντων.

Άρθρο 66 ΚΙΝΔ:

«Ο ναυτικός ασθενήσας, δικαιούται εις μισθόν και νοσηλεύεται δαπάναις του πλοίου ,

εάν δε η σύμβασις ναυτολογήσεως λυθή λόγω της ασθενείας και νοσηλεύεται ούτος εκτός του πλοίου, δικαιούται εις τα νοσήλεια και εις μισθόν εφ'όσον διαρκεί η ασθένεια, ουχί όμως πέραν των τεσσάρων (4) μηνών. Αι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται και επί ατυχημάτων εκ **βιαίου συμβάντος**, εάν δε ο ναυτικός υπέστη εξ' αυτών ανικανότητα προς εργασίαν, ως και εν περιπτώσει θανάτου αυτού, εφαρμόζονται και αι ειδικαί διατάξεις περί αποζημιώσεως των εξ' ατυχημάτων εν τη εργασία παθόντων. Προς υπολογισμόν των κατά το παρόν άρθρον απαιτήσεων επιτρέπεται να συνομολογείται ειδικός μισθός» (Διπλ. Εργασία – Ελένη Δ. Ντούλα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς :2014)

2.2. Αποζημιώσεις για ναυτικά εργατικά ατυχήματα

Σύμφωνα με τον νόμο 551/1915, σε περίπτωση ναυτικού εργατικού ατυχήματος δίδονται αποζημιώσεις σε συγκεκριμένες μόνο περιπτώσεις. Ειδικότερα, αναγνωρίζονται πέντε περιπτώσεις αποζημίωσης, τις οποίες και χορηγούν είτε στον παθόντα, εάν αυτός βρίσκεται στη ζωή, είτε στους κληρονόμους του, εάν αυτός έχει αποβιώσει. Οι περιπτώσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Θανάτου του παθόντος
- ✓ Πλήρους και διαρκούς ανικανότητας προς εργασία
- ✓ Πλήρους αλλά πρόσκαιρης ανικανότητας
- ✓ Μερικής διαρκούς ανικανότητας
- ✓ Μερικής αλλά πρόσκαιρης ανικανότητας

(Μουρατίδης Ι. – Πτυχιακή εργασία – Α.Ε.Ν. Μακεδονίας – Σχολή Μηχανικών: 2012)

2.3. Η ασθένεια ως λόγος απόλυσης και η δικαστική προστασία του ναυτικού

Έχοντας ως εξασφάλιση για τη ικανοποίηση των εργασιακών απαιτήσεών τους, οι ναυτικοί συχνά έσπευδαν κάποιες φορές και σκοπίμως να αναζητήσουν δικαστικώς αποζημίωση και προστασία λόγω απόλυσής τους από το πλοίο με συνεπεία

εκδηλωθείσας σε αυτούς ασθενείας, κυρίως στις περιπτώσεις που η απόλυσή τους από το πλοίο είχε συντελεσθεί πολύ νωρίτερα. Για το λόγο αυτό αρχικά η προθεσμία για την έγερση αγωγής ήταν τριάντα ημερών ενώ στη συνέχεια έγινε τετράμηνη και αφορούσε περιπτώσεις απόλυσης «αμοιβαίας συναίνεσης». Με την αιτιολογία της κοινής συναίνεσης δηλαδή κοινής απόφασης του εργαζόμενου από τη μία και του εργοδότη από την άλλη μεριά, αποκλειόταν η ασθένεια του ναυτικού ως λόγος απόλυσης και κατ' επέκταση λύσεως της σύμβασης ναυτολόγησης, ωστόσο σε κάποιες περιπτώσεις παρατηρήθηκε εικονική απόλυση αμοιβαίας συναίνεσης ενώ στην πραγματικότητα η ασθένεια του ναυτικού ήταν ο λόγος της απόλυσης αυτού, οπότε μόνο σε αυτή την περίπτωση η τετράμηνη εξ του νόμου προθεσμία δεν ισχύει. Η ρύθμιση που ανέθετε σε δύο πραγματογνώμονες τουλάχιστον, την έρευνα για τη διαπίστωση της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ αφ ενός της εκδηλωθείσας ασθενείας και αφ ετέρου της εργασίας που εκτελούσε ο ναυτικός επί του πλοίου έθεσε τέλος στις αμφιβολίες για την αληθινή αιτία της εκάστοτε απόλυσης αρκεί η αγωγή διεκδίκησης της αποζημίωσης να έχει ασκηθεί εμπρόθεσμα δηλαδή εντός της τετράμηνης, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, προθεσμίας. Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να αναφερθεί ότι όλες οι διατάξεις που αφορούν στην προστασία του ναυτικού σχετικά με την ασθένεια αυτού έχουν χαρακτηριστεί ως δημοσίας τάξεως και ως εκ τούτου ακόμα και στην περίπτωση που πραγματοποιηθεί εκ των προτέρων ή και εν συνεχεία στη διάρκεια της σύμβασης ναυτολόγησης συμφωνία για παραίτηση από τα δικαιώματα διεκδίκησης των μέσων προστασίας εκ μέρους του δικαιούχου ναυτικού η συμφωνία αυτή δεν αποκτά καμία απολύτως ισχύ και φυσικά δεν δεσμεύει ούτε στο ελάχιστο τον εργαζόμενο στις κινήσεις διεκδίκησης των νομίμων απαιτήσεών του. (Διπλ. Εργασία – Ελένη Δ. Ντούλα, Πανεπιστήμιο Πειραιώς :2014)

2.4. Η αμέλεια του παθόντος ναυτικού και ο δόλος του εργοδότη

Γενικά ισχύει ότι η ευθύνη του εργοδότη σχετικά με το ατύχημα δεν παύει να υφίσταται ακόμα και αν αυτό αποδίδεται σε αμέλεια του ναυτικού εφόσον είναι ισχυρή η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ εκτέλεσης εργασιακών καθηκόντων και ατυχήματος αλλά στην περίπτωση αυτή (ύπαρξη αμέλειας εκ μέρους του παθόντα ναυτικού) η οφειλόμενη στον παθόντα εργαζόμενο αποζημίωση περιορίζεται προς

όφελος του πλοιοκτήτη. Ο περιορισμός του ποσού της αποζημίωσης υπαγορεύεται σαφώς από τις διατάξεις του νόμου 551/1915 και η ύπαρξη της τυχόν αμέλειας διαπιστώνεται από το δικαστήριο με κριτήριο εάν ο εργαζόμενος παρέβη αδικαιολόγητα όρους ασφαλείας ή κανονισμού που προβλέπονται σε διατάγματα ή νόμους, οπότε σε αυτή την περίπτωση η αμέλεια που επέδειξε ο ναυτικός θεωρείται **ειδική αμέλεια** και η μείωση της αποζημίωσης θα διαταχθεί δικαστικώς. Σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αμέλεια του ναυτικού κρινόταν ως απλή και μη συνδεόμενη με παραβάσεις ανώτατων όρων ασφαλείας δεν θα λαμβανόταν υπόψη και κατ' επέκταση δεν θα επενεργούσε στο ποσό της αποζημίωσης. Η μείωση της αποζημίωσης σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο μπορεί να αποφασιστεί κατά την κρίση του εκάστοτε δικαστή μέχρι όμως το μισό του ποσού της οφειλόμενης αποζημίωσης και σε καμία περίπτωση περισσότερο.

Κατά τη διάταξη του άρθρου 16 του νόμου 551/1915 ο παθών ναυτικός ή τα δικαιούχα σε περίπτωση θανάτου αυτού πρόσωπα διαθέτουν το *εκλεκτικό δικαίωμα* να διεκδικήσουν τις απαιτήσεις τους με βάση είτε τα προβλεπόμενα στον ανωτέρω νόμο για αποζημίωση είτε τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα του κοινού Δικαίου εφόσον η πρόκληση του ατυχήματος και της ζημίας του ναυτικού αποδίδεται σε δόλο του εργοδότη του. Ωστόσο για να έχει τύχη η διεκδίκηση της αποζημίωσης με βάση το κοινό δίκαιο είναι απαραίτητο να αποδεικνύεται ότι ο εργοδότης ή πρόσωπο εργαζόμενο σε αυτόν ενήργησε με πρόθεση ή δεν συμμορφώθηκε με όρο ή όρους ασφαλείας, κανονισμούς ή νόμους και εξ αυτής της παράβασης προκλήθηκε το ατύχημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ

3.1. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.)

3.1.1. Ιστορική αναδρομή

Η ανάγκη ίδρυσης ενός ασφαλιστικού φορέα για τους ναυτικούς ήταν πάγιο αίτημα από τους προεπαναστατικούς χρόνους, κατά την ελληνική επανάσταση και τα μεταεπαναστατικά χρόνια ως «έκφραση κοινωνικής αλληλεγγύης και εθνικής ευγνωμοσύνης αλλά και ευρύτερης σκοπιμότητας για τους ήρωες και τα θύματα των ναυτικών αγώνων και τους μετέπειτα βιοπαλαιστές του κύματος» (Ιστοσελίδα Ν.Α.Τ.). Χρονολογικά λοιπόν, οι προσπάθειες για την ίδρυση ενός τέτοιου ναυτικού απομαχικού ταμείου τοποθετούνται με σαφήνεια κατά την δικαίωση όσων αγωνίστηκαν και πολέμησαν στη θάλασσα κατά το 1821, με αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αυτό των Σπετσών, όπου είχε εφαρμοστεί ένα υποτυπώδες σύστημα περίθαλψης απόρων ναυτικών, με εισφορές από τα κέρδη πλοίων, τα οποία έκαναν εξαγωγές στο εξωτερικό (Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.)

Στην συνέχεια, διατάγματα του 1833 φανερώνουν την προσπάθεια για τη θέσπιση ενός συστήματος πρόνοιας, μέριμνας και προστασίας για τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους και ειδικά με τον «Περί Εμπορικού Νόμου» ορίζεται πως σε περίπτωση ασθένειας του ναυτικού, δικαιούται τους προβλεπόμενους μισθούς του και νοσηλεύεται με έξοδα του πλοίου, όπου εργάζεται. Το 1836 το διάταγμα «Περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» επιχειρεί να ορίσει ποινές σε περιπτώσεις παρανομιών σχετικά με τα ναυτικά διπλώματα και τις άδειες των εμπλεκομένων με το ναυτικό επάγγελμα και να αποδώσει τα αντίστοιχα πρόστιμα, ως έσοδα υπέρ ενός ναυτικού ταμείου (Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.)

Εν τέλει, με το νόμο του 1861 (ΧΛΘ) ορίζεται καθαρά ο κοινωνικός ρόλος του ναυτικού απομαχικού ταμείου, που πιστεύεται από πολλούς πως ήταν ο προπομπός της συνολικής κοινωνικής ασφάλισης στη χώρα μας. Κορυφαία μορφή του αποτέλεσε

ο πρώτος του πρόεδρος, Γεράσιμος Ζωχιός, μια δυναμική προσωπικότητα που εξέφραζε συνολικά των κλάδο των ναυτικών. Σήμερα το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο βρίσκεται στον Πειραιά, στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως 1 (Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.).

3.1.2. Διοικητική διάρθρωση

Το Ν.Α.Τ. διοικείται από 11μελές Διοικητικό Συμβούλιο, στο οποίο εκπροσωπούνται όλοι οι φορείς που σχετίζονται με αυτό. Το Διοικητικό Συμβούλιο ορίζεται με απόφαση του Υ.Ε.Ν. και έχει τριετή θητεία, με δυο συνεχόμενες το μέγιστο. Οι φορείς ορίζουν τους εκπροσώπους τους στο Διοικητικό Συμβούλιο και είναι υποχρεωτικοί για τον Υ.Ε.Ν., ο οποίος διορίζει με δική του επιλογή τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου (Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.).

Αναφορικά με το Διοικητικό Συμβούλιο, αναλυτικά αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο, τρεις εκπροσώπους των εν ενεργεία πληρωμάτων, εκ των οποίων δύο αξιωματικοί και ένας από τα κατώτερα πληρώματα, έναν εκπρόσωπο των συνταξιούχων, τρεις εκπροσώπους των πλοιοκτητών φορτηγών άνω των 3000 κ.ο.χ., έναν εκπρόσωπο των πλοιοκτητών επιβατικών πλοίων και έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων του Ν.Α.Τ. (Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.).

3.1.3. Σκοπός-λειτουργίες-υπηρεσίες Ν.Α.Τ.

Σήμερα το ΝΑΤ έχει δύο κλάδους ασφάλισης: τον κλάδο των συντάξεων και τον κλάδο της επικουρικής ασφάλισης. Ο κλάδος των συντάξεων παρέχει συντάξεις λόγω γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος καθώς και ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας. Ο κλάδος επικουρικής ασφάλισης είναι σχετικά νέος και νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482/84. Σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους του, επικουρικής μηνιαίας σύνταξης. Από τα έσοδα του ΝΑΤ παρέχεται και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς (εν ενεργεία και συνταξιούχους) μέσω του Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.). Με τον Οίκο Ναύτου υπάρχει στενή συνεργασία

γενικότερα. (Ιστοσελίδα του N.A.T.)

Το NAT αποδίδει κάθε χρόνο τα ποσά που εισπράττονται για λογαριασμό του ΕΛΟΕΝ (Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων), και καταβάλλονται οικογενειακά επιδόματα στους εν ενεργεία ναυτικούς. Επίσης το NAT μαζί με τα δικά του έσοδα εισπράττει και τα έσοδα (τα οποία στη συνέχεια αποδίδει) των εξής υπέρ τρίτων Ταμείων Προνοίας, Ειδικών Λογαριασμών και Κεφαλαίων:

- Ταμείο Πρόνοιας Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ)
- Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ)
- Κεφάλαιο Ανεργίας-Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ)
- Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ)
- Κεφάλαιο Πλοηγικής Υπηρεσίας (ΚΠΥ)
- Κεφάλαιο Δυτών (Κ.Δ)
- Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων (ΚΑΕΟ)
- Εστία Ναυτικών (Ε.Ν.)
- Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ)
- Κλάδος Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ)
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ)
- Ναυτικό Μουσείο

(Ιστοσελίδα του N.A.T.)

3.1.4. Ν.Α.Τ. και ναυτικά εργατικά ατυχήματα

Μια βασική υπηρεσία του Ν.Α.Τ. σχετίζεται με τη χορήγηση σύνταξης λόγω ναυτικού εργατικού ατυχήματος. Πιο συγκεκριμένα:

Σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 14 παρ.4 του ΚΝ 792/78, χορηγείται σύνταξη ατυχήματος σε ναυτικό που καθίσταται ανίκανος για το επάγγελμα του, συνεπεία ατυχήματος που επήλθε κατά την ναυτική εργασία ή προκλήθηκε εξ αφορμής αυτής με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Εάν αυτός ανήκε σε συγκροτημένο πλήρωμα πλοίου με ελληνική σημαία ή εργαζόταν ως πλήρωμα πλοίου με ξένη σημαία ασφαλιστικός συμβεβλημένου με το ΝΑΤ.
- Εάν αυτός εργαζόταν ως πλήρωμα πλοίου με ξένη σημαία μη συμβεβλημένου με το ΝΑΤ, συντρέχουν όμως και τα επόμενα :
- Ο ναυτικός που υπέστη το ατύχημα να είχε αποκτήσει προ της επελεύσεως του ατυχήματος διετή τουλάχιστον καταχωρημένη στα ΜΕΘ "πραγματική υπηρεσία".
- Να εξαγοράσθηκε εμπρόθεσμα ολόκληρη η ναυτική υπηρεσία που αποκτήθηκε στο πλοίο με ξένη σημαία, στο οποίο υπέστη το ατύχημα.
- Να έχει συμβεί το ατύχημα κατά την διάρκεια της ναυτολόγησης του ναυτικού, στο πλοίο με ξένη σημαία, της οποίας η έναρξη αναμφισβήτητα πραγματοποιήθηκε πριν την πάροδο διετίας από την τελευταία ημερομηνία της υφισταμένης στα ΜΕΘ κατά την ημέρα του ατυχήματος "πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας του".
- Σε περίπτωση που ο ναυτικός κριθεί προσωρινά ανίκανος επανεξετάζεται από τις Υγειονομικές Επιτροπές έως ότου γίνει οριστικά συνταξιούχος. Σύνταξη ατυχήματος απονέμεται στα δικαιούμενα πρόσωπα της οικογένειας του ναυτικού, όταν ο θάνατος προήλθε από ατύχημα με τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

Στις περιπτώσεις θανάτου του ναυτικού ο νόμος δέχεται και χαρακτηρίζει ως ναυτικό ατύχημα τις πιο κάτω περιπτώσεις:

- Το θάνατο του ναυτικού κατά το χρόνο της ναυτολόγησης του από οποιαδήποτε αιτία, κατά τη διάρκεια του πλου του πλοίου.
- Το θάνατο του ναυτικού που συμβαίνει στην ξηρά μέσα σε 10 το πολύ ημέρες από την αποβίβαση του από το πλοίο, που έχει ως αιτία βαριά ασθένεια που εκδηλώθηκε στη διάρκεια της εργασίας του.
- Εξαιρετικά το θάνατο ή την απώλεια του ναυτικού σε αεροπορικά δυστυχήματα, κατά την μετάβαση του για ναυτολόγηση ή κατά την επιστροφή του μετά την απόλυση.

Επίσης, το Ν.Α.Τ. φαίνεται πως γνωμοδοτεί και για πιθανά ναυτικά ατυχήματα, όπως στη πρόσφατη περίπτωση του πλοίου «Παναγιά της Τήνου», καθώς είχε αποστείλει επιστολή προς την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων για πιθανό ατύχημα του πλοίου, χωρίς να εισακουσθεί βέβαια (το πλοίο όντως κινδύνευσε να βυθιστεί στη συνέχεια) (Ιστοσελίδα Πρώτου Θέματος).

(Ιστοσελίδα του Ν.Α.Τ.)

3.1.5. Η σημερινή κατάσταση του Ν.Α.Τ.

Όπως η Κοινωνική Ασφάλιση και η Πρόνοια γενικά έχουν πέσει αλληπάλληλα «θύματα» των πολιτικών λιτότητας και των Μνημονίων, έτσι και το Ν.Α.Τ. έχει πολλάκις αντιμετωπίσει οικονομικά προβλήματα ως σήμερα και απειλές για συγχώνευση με ομοειδή ταμεία και φορείς, λόγω των «παράλογων» πολλές φορές απαιτήσεις των δανειστών. Το 2015, ο κλάδος της Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών εντάχθηκε στο Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης, χωρίς καμιά προηγούμενη προετοιμασία ή μελέτη, όπως διαμαρτυρήθηκαν στελέχη και εργαζόμενοι του Ν.Α.Τ. (Ναυτεμπορική, 2015).

Επίσης, η υψηλή ανεργία και η αδυναμία καταβολής εισφορών από τους εργαζομένους προς όφελος του ταμείου, είναι πιθανόν να οδηγήσει ουσιαστικά σε αδυναμία καταβολής ναυτικής σύνταξης (κύριας ή επικουρικής) στο μέλλον. Σημειώνεται ότι ο προϋπολογισμός του ΝΑΤ για το 2015 ήταν ελλειμματικός κατά 976,5 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, τα έσοδα του Ταμείου προϋπολογίζονταν στα 240,9 εκατ. ευρώ, ενώ τα έξοδά του στο 1,21 δισ. ευρώ. Στα έσοδα υπολογίζονται 156 εκατ. ευρώ που θα προέλθουν από τη μείωση των κύριων συντάξεων και 15 εκατ. ευρώ από το Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτεργατών (ΚΕΑΝ) λόγω μείωσης των επικουρικών συντάξεων (Ναυτεμπορική, 2015).



Εικόνα 1: Το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο σήμερα

3.2. Οίκος του Ναύτου

3.2.1. Εισαγωγή-Ιστορική αναδρομή

Ο Οίκος του Ναύτου ιδρύθηκε το 1927, κατόπιν εισήγησης της Γενικής Διεύθυνσης Ναυτιλίας, με σκοπό τη παροχή υπηρεσιών προστασίας και περίθαλψης για τους Έλληνες ναυτικούς. Συστήθηκε πρωταρχικά για τη παροχή στέγης και σίτισης σε άνεργους ναυτικούς και μετά για τη παροχή ιατρικής και νοσοκομειακής περίθαλψης και φαρμάκων στους ασθενείς ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Η απόφαση για την ίδρυση πάρθηκε σε διάταγμα στο σχετικό Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης στη 1 Μαρτίου 1927, ως ένα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας, με 18 επιμέρους άρθρα για τους σκοπούς, την οργάνωση και τη λειτουργία του Οίκου του Ναύτου και με την υπογραφή του τότε Προέδρου της Δημοκρατίας, Ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη, καθώς του Υπουργού Ναυτικών θεμάτων, Αλέξανδρου Κανάρη (Ιστοσελίδα του Οίκου του Ναύτου).

Ο Οίκος Ναύτου αποτελείτο αρχικά από εξαμελές Συμβούλιο και η αρχική του τοποθεσία ήταν στη συμβολή των οδών Φίλωνος και Μπουμπουλίνας, στον Πειραιά. Αρχικά, η είδηση για τη δημιουργία του συγκεκριμένου φορέα έλαβε κάποιο χώρο στον Ημερήσιο Τύπο, ενώ στη συνέχεια, έγιναν πολλές αναφορές, είτε σε επιτεύγματα, είτε σε ατασθαλίες της συγκεκριμένης προνοιακής δομής (ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι οι προϋποθέσεις που έπρεπε να πληροί ένας ναυτικός για να λάβει τροφή και στέγη από τον Οίκο Ναύτου ή οι συνθήκες στέγασης ή σίτισης των αναξιοπαθούντων ναυτικών) (Ιστοσελίδα του Οίκου του Ναύτου).

Μεταπολεμικά, αρκετά παραρτήματα του Οίκου ιδρύθηκαν σε διάφορα μέρη της Ελλάδας, ειδικά σε νησιά, συνεπώς επεκτάθηκαν οι υπηρεσίες του, ενώ σε περιοχές που δεν καλύπτονταν, υπήρχε ειδική υποστήριξη, από άλλου είδους υπηρεσίες, σε συνεργασία με τον Οίκο Ναύτου (π.χ. Περιφερειακά Ιατρεία). Οι ανάγκες όμως αυξήθηκαν, ειδικά στη δεκαετία του 1960 και έπειτα. Οι αριθμοί των συνταξιούχων ναυτικών, σε συνδυασμό με την αναληψία των Ελλήνων εφοπλιστών και την

τεράστια αύξηση των εργαζόμενων ναυτικών, οι οποίοι εργάζονταν σε ελληνικά πλοία, υπό ξένη σημαία, συνεπώς δεν προβλεπόταν να συνεισφέρουν στο σύστημα Κοινωνικής Ασφάλισης επιβάρυναν την κατάσταση (Ιστοσελίδα του Οίκου του Ναύτου).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, νέο κτίριο του Οίκου Ναύτου δημιουργήθηκε στη συμβολή των οδών Κωνσταντίνου Παλαιολόγου και Καραίσκου, στην πλατεία Τερψιθέας στον Πειραιά, κατά κύριο λόγο για τη λειτουργία γραφείων και ιατρείων, ενώ οι παροχές σε στέγη είχαν καλυφθεί από την Εστία των Ναυτικών, η οποία λειτούργησε πρώτη φορά το 1977. Το 1980, υπήρξε ξανά αναμόρφωση των κτιρίων, μεταφορά και δημιουργία νέων, εν μέσω όμως πολλών καταγγελιών για κακή ποιότητα δόμησης, ελλείψεις και ασυνεννοησίες, ενώ και το καθεστώς της προϋπάρχουσας Χούντας είχε στιγματίσει τον οργανισμό. Σήμερα, η κεντρική υπηρεσία στεγάζεται ακόμη στην οδό Κ. Παλαιολόγου 15 στον Πειραιά (Ιστοσελίδα του Οίκου του Ναύτου).

3.2.2. Οργανόγραμμα του Οίκου του Ναύτου

Σύμφωνα με τον Οργανισμό του Οίκου Ναύτου (ΠΔ 193/2002, όπως τροποποιήθηκε με το ΠΔ 174/2005), ο Οίκος Ναύτου διαρθρώνεται όπως παρακάτω:

1. Κεντρική Υπηρεσία του Ο.Ν.:

Γενική Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών και Υπηρεσιών Υγείας, στην οποία υπάγονται οι εξής Διευθύνσεις:

- α) Διεύθυνση Διοίκησης Προσωπικού
- β) Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- γ) Διεύθυνση Μητρώου Ασφαλισμένων και Παροχών

δ) Διεύθυνση Υγειονομικού (κατάργηση Δ/νσης από 1/4/2012 παρ.1 άρθρο 44 Ν.4075/2012 ΦΕΚ 89Α)

ε) Διεύθυνση Φαρμακευτικής (κατάργηση Δ/νσης από 1/4/2012 παρ.1 άρθρο 44 Ν.4075 ΦΕΚ 89Α)

στ) Π.Ο.Ν. Αθηνών

Στον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Οίκου Ναύτου υπάγονται επίσης:

α) Η Γενική Επιθεώρηση

β) Το Γραφείο Νομικών Υποθέσεων

γ) Το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων

δ) Το Γραφείο Εξυπηρέτησης Πολίτη

2. Περιφερειακές Υπηρεσίες του Οίκου Ναύτου (Παραρτήματα Οίκου Ναύτου - ΠΟΝ)

(Ιστοσελίδα Οίκου του Ναύτου)

3.2.3 Σκοπός- λειτουργίες του Οίκου του Ναύτου

Όπως προαναφέρθηκε, βασικές λειτουργίες του Οίκου του Ναύτου αποτελούσαν η παροχή στέγασης και σίτισης προς άπορους ναυτικούς και η ιατροφαρμακευτική τους υποστήριξη. Μια γενική θεώρηση, παραδέχεται πως ο Οίκος του Ναύτου δημιουργήθηκε ως «αντίδοτο» και «απάντηση» στην έντονη ανεργία και την εξαθλίωση που έπληξε τον κλάδο των Ελλήνων Ναυτικών, μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου (Ιστοσελίδα του Οίκου του Ναύτου).

3.2.4. Η σημερινή κατάσταση του Οίκου του Ναύτου

Σήμερα, ο Οίκος του Ναύτου αποτελεί ένα ακόμη τρανταχτό παράδειγμα κακοδιαχείρισης, κατασπατάλησης πόρων και ρουσφετολογικής αντιμετώπισης των υπηρεσιών Προνοίας και Προστασίας στη χώρα μας, με αποτέλεσμα από την 1 Απριλίου 2012 να έχει ενταχθεί στο σύστημα του ΕΟΠΥΥ (Ιστοσελίδα του Οίκου Ναύτου)



Εικόνα 2 Ο Οίκος του Ναύτου σήμερα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.1. Αίτια των ατυχημάτων και η πρόληψη τους

Η πιθανότητα εκδήλωσης ενός ατυχήματος είναι συνάρτηση των παθογενειών του συγκεκριμένου συστήματος. Όσοι περισσότερες είναι οι παθογένειες, τόσο μεγαλύτερες και οι πιθανότητες να συνδυαστούν με «τυροδοτικά» γεγονότα και να οδηγήσουν σε δυσλειτουργία/βλάβη του συστήματος. Επίσης, όσο λιγότερες είναι οι ασφαλιστικές δικλείδες, τόσο πιο πιθανή είναι η εκδήλωση ενός ατυχήματος. Η ιεραρχία παίζει επίσης σημαντικό ρόλο, καθώς παρατηρείται ότι άτομα με υψηλότερη θέση σε μια ιεραρχία, έχουν και περισσότερες πιθανότητες να προξενήσουν ναυτικά ατυχήματα. Είναι γενική παραδοχή πως τα «τυροδοτικά γεγονότα» και οι άστοχες ενέργειες δεν μπορούν να προβλεφθούν και να ελεγχθούν, σε αντίθεση με τις παθογένειες των συστημάτων που μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά, αρκεί να είναι εφικτή η γνώση των πραγματικών συνθηκών λειτουργίας ενός συστήματος.

Ένα ατύχημα σπάνια συμβαίνει από έναν και μόνον παράγοντα (ή παθογένεια*), συνήθως χρειάζονται περισσότεροι.

*Παθογένεια: πχ ένας εργαζόμενος συμπληρώνει με χημικά μια δεξαμενή με την βοήθεια μιας φορητής ηλεκτρικής αντλίας βιομηχανικού ρεύματος 380 Volt. Η δεξαμενή που συμπληρώνεται βρίσκεται σε ύψος 2.5 m ώστε με την βοήθεια της βαρύτητας να τροφοδοτείται η παραγωγική διαδικασία. Ο συγκεκριμένος χώρος των δεξαμενών ήταν ελλιπέστατα φωτισμένος και έτσι ο εργαζόμενος δεν μπορούσε να δει με ευκρίνεια το ύψος της στάθμης του υγρού στην εξωτερική σωλήνα που δείχνει το ύψος των υγρών της κάθε δεξαμενής, και κάποια από τα υγρά των δεξαμενών είχαν σχετικά διαφανές χρώμα. Συνέβη υπερχειλίση της δεξαμενής, ο κατασκευαστής των δεξαμενών είχε προβλέψει αυτήν την

πιθανότητα, και είχε τοποθετήσει τις δεξαμενές, την κάθε μία χωριστά σε ένα άλλο δοχείο από όπου μπορούν να φύγουν τα υγρά υπερχειλίσης.

Το σύστημα όμως αποστράγγισης δεν έχει καθαριστεί με αποτέλεσμα να έχει βουλώσει, το τελικό αποτέλεσμα ήταν να συμβεί υπερχειλίση, τα υγρά να γλείψουν τον τοίχο όπου ήταν η παροχή των 380 Volt και ο εργαζόμενος να δεχθεί ένα τίναγμα και ευτυχώς μόνον αυτό. Εδώ παρατηρούμε, την σύνθεση τριών 3 παθογενειών για την δημιουργία του ατυχήματος:

- 1) Έλλειψη Επαρκούς Φωτισμού
- 2) Έλλειψη Συντήρησης
- 3) Έλλειψη Ρελέ διαφυγής (*)

*Τα ρελέ διαφυγής είναι μηχανισμός προστασίας από ηλεκτροπληξία

(Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

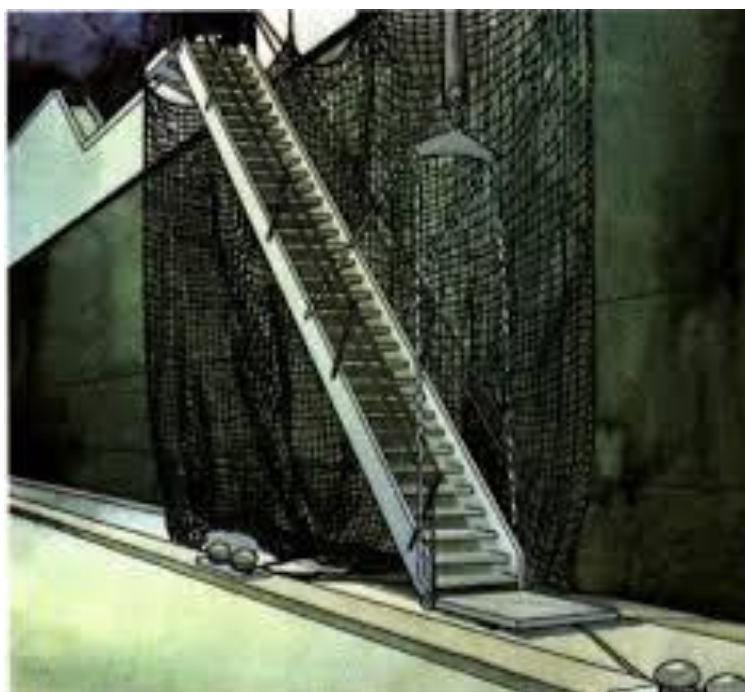
4.2. Ασφάλεια εργασιών-Πρόληψη ατυχημάτων σε πλοία

4.2.1. Ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση από το πλοίο

Πρέπει να εξασφαλίζεται η ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση των ανθρώπων, με κάθε τρόπο, όταν το πλοίο είναι προσδεμένο σε προβλήτα ή βρίσκεται στο αγκυροβόλιο. Γι' αυτό το σκοπό χρησιμοποιούνται διάφορες σκάλες όπως είναι η Διαβάθρα (Gangway), η κύρια σκάλα επιβίβασης (Accommodation Ladder), η σκάλα του πλοηγού (Pilot Ladder) και η ανεμόσκαλα (Jacob's Ladder). Για την επιβίβαση και αποβίβαση, χρησιμοποιούνται οι Διαβάθρα και η Σκάλα Ακομοθεσίου, ενώ οι άλλες χρησιμοποιούνται μόνο για συγκεκριμένη χρήση. Οι κύριες σκάλες επιβίβασης και αποβίβασης, πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένες και προσαρμοσμένες στο πλοίο, ώστε να μπορούν να ρυθμίζονται και να προσαρμόζονται στις κινήσεις του πλοίου, όπως για παράδειγμα οι διακυμάνσεις της παλίρροιας (μαρέα).

Ο κάθε άνθρωπος που ανεβαίνει ή κατεβαίνει από το πλοίο, θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός, ιδιαίτερα εάν πρόκειται να χρησιμοποιήσει τη σκάλα μετά από κατανάλωση αλκοόλ.

Στην άκρη της διαβάθρας που ακουμπάει πάνω στο πλοίο, πρέπει να υπάρχει έτοιμο για χρήση, ένα κυκλικό σωσίβιο με σχοινί. Τέλος θα πρέπει να τοποθετείται, όσο είναι πρακτικά δυνατό, κάτω από την διαβάθρα καθώς και κάτω από την σκάλα ακομοθεσίου δίχτυ ασφαλείας, για να προστατεύονται οι άνθρωποι από τυχόν πτώση τους. (Ναυτική Τέχνη και Έκτακτες Ανάγκες- (Α τάξη ΤΕΕ) – Κ. Τριπολίτης, Γ. Τριάντης)



Εικόνα 3: Σκάλα επιβίβασης (Gangway) με σχοινί ασφαλείας

4.2.2. Μέσα προσωπικής προστασίας

Οι υπάρχοντες κανονισμοί επιβάλλουν σε όλους όσους εργάζονται στο πλοίο να είναι εφοδιασμένοι με ειδικό προστατευτικό εξοπλισμό, για να προστατεύονται από ατυχήματα που μπορεί να τους προξενήσουν τα υλικά ή τα εργαλεία που χρησιμοποιούν στις διάφορες εργασίες τους.

Ένας τέτοιος προστατευτικός εξοπλισμός πρέπει απαραίτητα να περιλαμβάνει:

- ✓ Κράνος ασφαλείας, για την προστασία του κεφαλιού από χτυπήματα τόσο σε ψηλά σημεία μέσα σε ένα κλειστό χώρο ή περιορισμένο χώρο, όσο και από την πτώση διάφορων μικροαντικειμένων.
- ✓ Γάντια, για την προστασία των χεριών από την επαφή με σκληρά αντικείμενα, π.χ. σύρματα, αλυσίδες κτλ., καθώς επίσης και από την επαφή με διάφορες επικίνδυνες ουσίες. (Βέβαια, σε κάθε περίπτωση, χρησιμοποιούνται διαφορετικά γάντια)
- ✓ Γυαλιά, για την προστασία των ματιών από σκουπίδια και κυρίως από ρινίσματα τόννου ή τροχού κτλ., καθώς επίσης και από παράγωγα ματσακονίσματος (κομμάτια από μπογιά, σκουριά κτλ.).
- ✓ Ωτοασπίδες, για την προστασία της ακοής από τον ισχυρό θόρυβο που μπορεί να υπάρχει σε ένα χώρο, π.χ. στο μηχανοστάσιο από την λειτουργία των μηχανών.
- ✓ Μάσκα, για την προστασία της αναπνοής από σκόνη που μπορεί να υπάρχει αιωρούμενη στον αέρα.
- ✓ Δίχτυ μαλλιών ή «καπέλο» ασφαλείας, το οποίο θα προστατεύει τα μαλλιά από την επαφή και την τυχόν εμπλοκή τους σε διάφορα μηχανήματα.
- ✓ Αναπνευστική συσκευή, για την προστασία της αναπνοής όταν ο εργαζόμενος μπαίνει σε ένα χώρο όπου υπάρχει υπόνοια βλαβερών ουσιών ή έλλειψης οξυγόνου.
- ✓ Ζώνη ασφαλείας, για να «δένεται» ο εργαζόμενος και να προστατεύεται από πέσιμο όταν πρόκειται να εργαστεί ψηλότερα από το δάπεδο ή ακόμα και έξω από το πλοίο. Η ζώνη φοριέται στη μέση του ανθρώπου, σαν την απλή ζώνη και πάνω της προσαρμόζεται ένα γερό σχοινί του οποίου η άλλη άκρη δένεται σε ένα σταθερό σημείο.
- ✓ Προσωπίδα ασφαλείας, για να προστατεύονται το πρόσωπο και τα μάτια του ναυτικού που ασχολείται με ηλεκτροσυγκόλληση και με οξυγονοκοπή.

4.2.3. Πτώσεις από ανοίγματα αμπαριών

Δεν είναι καθόλου σπάνιες και μπορούν να προκαλέσουν θανατηφόρα ατυχήματα. Οι πιο συνηθισμένες περιπτώσεις έγκεινται στα ανοίγματα καταστρωμάτων, χωρίς περιμετρικό ή και σωστά κατασκευασμένο προστατευτικό κιγκλίδωμα, στα πέρατα δαπέδων καταστρωμάτων, χωρίς προφύλαξη, στα ανοίγματα δαπέδων πλευρικών δεξαμενών, που βρίσκονται σε ύψος και χωρίς προστατευτικά κιγκλιδώματα ή διόδους και στην έλλειψη κατάλληλης προειδοποιητικής σηματοδότησης για τα προαναφερθέντα. Ο Πλοίαρχος (σε συνεργασία με τον 1^ο μηχανικό) έχει την ευθύνη διαβεβαίωσης πως έχουν γίνει όλοι οι απαραίτητοι έλεγχοι, σχετικά με τον χώρο εργασιών και την «ταυτότητα» των φορτίων. «Επικίνδυνα» φορτία (που συνήθως προκαλούν αναθυμιάσεις) απολυμαίνονται επισταμένως και τηρείται ο κατάλληλος εξαερισμός των χώρων του πλοίου, όπου πραγματοποιούνται οι απολυμάνσεις (Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

4.2.4. Ασφαλής πρόσβαση στα κύτη

Για την είσοδο του προσωπικού στα αμπάρια του πλοίου πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά οι ειδικές σκάλες που υπάρχουν σε συγκεκριμένες θέσεις – καθόδους του αμπαριού. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ανεμόσκαλες ή άλλα μέσα, κυρίως μάλιστα όταν το αμπάρι είναι άδειο. Όλες οι σκάλες και διατάξεις εισόδου στα αμπάρια πρέπει να επιθεωρούνται τακτικά από αρμόδιο αξιωματικό του πλοίου, ιδιαίτερα μάλιστα πριν και μετά από την φορτοεκφόρτωση σε αυτό.

Πέρα όμως και από αυτά, ποτέ κανένας δεν πρέπει να κατεβαίνει σε ένα αμπάρι που έχει οποιοδήποτε φορτίο, αν προηγούμενα δεν ενημερωθεί αρμόδιος αξιωματικός του πλοίου ώστε να παρθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας που απαιτεί η φύση και το είδος του φορτίου. (Ναυτική Τέχνη και Έκτακτες Ανάγκες- (Α τάξη ΤΕΕ) – Κ. Τριπολίτης, Γ. Τριάντης)

4.2.5. Ασφαλής είσοδος και εργασία σε κλειστούς ή επικίνδυνους χώρους

Η είσοδος και εργασία μέσα σε κλειστούς χώρους, περικλείει πολλούς και μεγάλους κινδύνους για την ασφάλεια και την ζωή των ανθρώπων. Μέσα σε ένα χώρο του πλοίου ο οποίος παραμένει κλειστός για μεγάλο χρονικό διάστημα (π.χ. δεξαμενές έρματος ή πετρελαίου κτλ.) ή για μικρότερο διάστημα (π.χ. αμπάρι, αποθήκη κτλ.) η «ατμόσφαιρα» που υπάρχει εκεί μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ακόμα και την ζωή οποιουδήποτε ανθρώπου, που προσπαθήσει να εισέλθει για κάποιο λόγο. Επειδή όμως κάποιες φορές, πρέπει να γίνουν κάποιες εργασίες σε κλειστούς χώρους, επιβάλλεται να παίρνονται κάποιες προφυλάξεις, έτσι ώστε η εργασία να γίνεται με την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια. Πριν την είσοδο, ο χώρος θα πρέπει να εξαερίζεται σωστά και μάλιστα ο εξαερισμός να διατηρείται για όσο χρόνο υπάρχει άνθρωπος εκεί μέσα.

Γενικά, όταν πρόκειται να μπουν κάποιοι άνθρωποι και να εργασθούν μέσα σε ένα κλειστό χώρο, σύμφωνα με τους Εθνικούς και Διεθνείς Κανονισμούς, πρέπει να τηρείται με απόλυτη αυστηρότητα μία σειρά ενεργειών και διαδικασιών, με βάση τις οποίες θα εξασφαλίζεται ότι οι άνθρωποι που θα μπουν και θα εργασθούν μέσα στο χώρο θα είναι, από κάθε άποψη, απόλυτα ασφαλείς. Μια τέτοια σειρά διαδικασιών ασφαλείας περιλαμβάνεται σε ένα «κατάλογο σημείων ελέγχου» (checklist) (βλ. εικόνα 4)

SHELL ENCLOSED SPACE ENTRY PERMIT			
Ship :			
Date :	Time :	Agreed ⁴⁾	
Pre Entry Checks: (to be checked, monitored and authorised by ship and shore personnel)		Yes	No
<input type="checkbox"/>	Has the space been segregated by blanking off or isolating all connecting pipelines?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Have valves on all pipelines serving the space been secured to prevent their accidental opening?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Has the space been cleaned?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Has the space been thoroughly ventilated? (Ship only)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Are pre-entry test(s) being carried out prior to entry? (note testing results on backside of this form) ^{2) 3) 4)}	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Is the space during inspection continuously monitored for oxygen content(21% w/v) and L.E.L.(<1%)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Is adequate illumination provided? (e.g. handtorches of approved type on each person entering)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Is rescue and resuscitation equipment available for immediate use close at hand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Has a responsible person been designated to stand by the entrance to the space?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Has the Officer of the Watch been advised of the planned entry? (Ship only)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Has a system of communication between the person at the entrance and those entering the space been agreed and tested? Agreed reporting interval: minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Are emergency and evacuation procedures established and understood?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Is there a system for recording who is in the space?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	Is all equipment used of an approved type?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Remarks:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The ship declares that the atmosphere of the tank to be loaded has been tested and found suitable in all respects for tank inspection by shore representatives. During tank inspection all valves and ventsystems must be kept closed secured.			
To be signed by	signature	Date	Time
Master or responsible officer:			
Shore: Authorised teamleader:			
Responsible person supervising entry:			
THIS PERMIT IS RENDERED INVALID SHOULD ANY OF THE CONDITIONS NOTED IN THE CHECK LIST ABOVE CHANGE			

Εικόνα 4 Δείγμα "Enclosed space entry permit"

(πηγή: Διπλ. Εργασία-Τσαρδίδου Σουλτάνα- Πανεπιστήμιο Πειραιώς;2014)

4.2.6. Κίνδυνοι από αέρια ηλεκτροσυγκόλλησης

Τα αέρια που παράγονται από ηλεκτροσυγκολλήσεις περιέχουν οξείδια διαφόρων μετάλλων ή άλλων χημικών ενώσεων όπως O₃, NO, NO₂. Οι ατμοί των μετάλλων επίσης προκαλούν επαγγελματικές ασθένειες όπως βρογχίτιδα σιδήρωση, συνεπώς πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό των ατμών και των αερίων, όπως ειδικές μάσκες και γυαλιά (Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

4.2.7. Αναθυμιάσεις και καπνός

Οι αναθυμιάσεις και ο καπνός μπορούν να προκαλέσουν βλάβη στην ανθρώπινη υγεία και δημιουργούνται όταν διάφορα υλικά υφίστανται μεγάλη θέρμανση, όπως κατά τη διαδικασία της συγκόλλησης. Πυρετός από αναθυμιάσεις μετάλλων προκαλείται από την παρατεταμένη εισπνοή ψευδαργύρου και ορισμένων άλλων μετάλλων και σε μεγάλες ποσότητες. Γενικά, υπάρχουν αέρια που έχουν έντονη ή ερεθιστική οσμή και αυτό αποτελεί ένα προειδοποιητικό σήμα για την ειδική τους αντιμετώπιση από το προσωπικό που εργάζεται πάνω σε πλοίο. Υπάρχουν όμως και άοσμα αέρια που έχουν διαβρωτική ή ερεθιστική επίδραση στα αναπνευστικά όργανα και δεν γίνονται έγκαιρα (ή και καθόλου) αντιληπτά από τους εργαζομένους (όπως το χλώριο ή το διοξείδιο του θείου ή το φωσγένιο). Πρέπει να δίνεται έμφαση σε περίπτωση έλλειψης οξυγόνου, ειδικά σε κλειστούς χώρους (σιλό, δεξαμενές, αεροστεγή διαμερίσματα κλπ) (Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

4.2.8. Λήψη μέτρων κατά πυρκαγιάς

Για την αποφυγή πρόκλησης πυρκαγιάς κατά τις εργασίες συγκόλλησης και κοπής υπάρχουν οι εξής βασικές αρχές:

- 1) Απομάκρυνση, που σημαίνει πως ό,τι μπορεί να αρπάξει φωτιά πρέπει να απομακρύνεται, ειδικά σε περιπτώσεις ανοιγμάτων δαπέδων και τοίχων.
- 2) Κάλυψη, που σημαίνει πως τα αντικείμενα που δεν μπορούν να απομακρυνθούν πρέπει να καλύπτονται π.χ. με καλύμματα, ώστε να μην επιδρούν σε αυτά σπινθήρες, φλόγες, καυτά αέρια ή θερμότητα
- 3) Στεγανοποίηση, που σημαίνει πως πρέπει να γίνεται επαρκής και ικανοποιητική κάλυψη ρωγμών, σχισμών, περασμάτων σωλήνων με ειδικά υλικά (πηλός, υαλοβάμβακας).

4) Φρουρά πυρκαγιάς, που σημαίνει την τοποθέτηση σετ πυροσβεστήρα, ακόμα και αν τα αντικείμενα είναι καλυμμένα.

5) Έλεγχος, που σημαίνει πως μετά το πέρας των εργασιών πρέπει να ελέγχεται ο χώρος περιμετρικά για τυχόν σημεία εκκένωσης ή μικρές εστίες πυρός, καθώς για υπερβολική θέρμανση των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν (ή των υπολοίπων).

(Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

4.2.9. Ηλεκτροπληξία

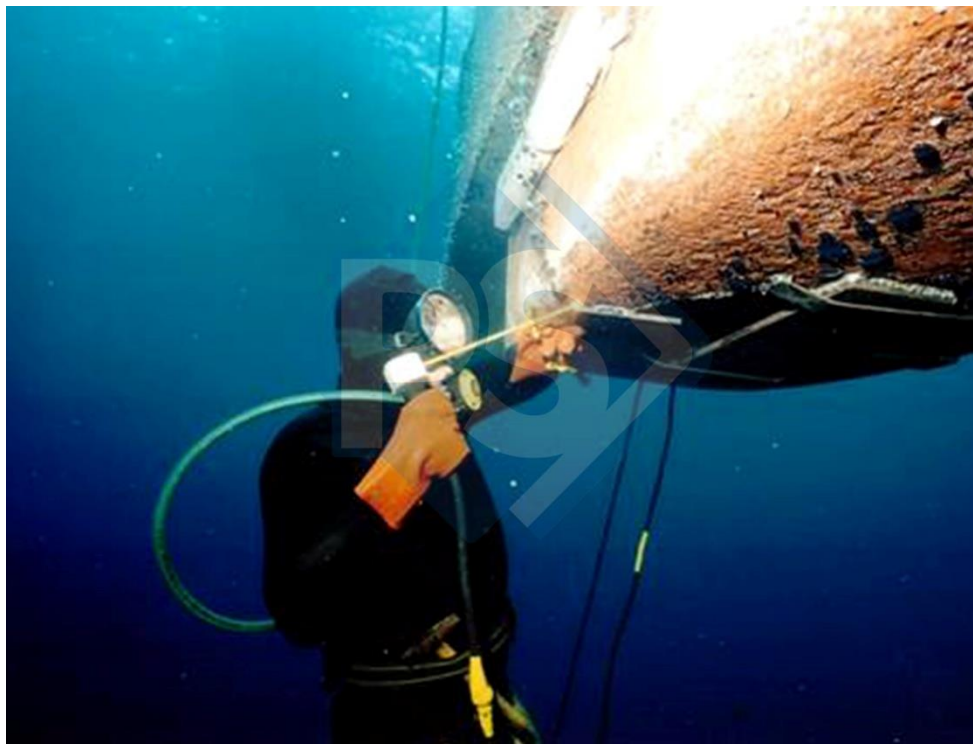
Οι περισσότερες περιπτώσεις ηλεκτροπληξίας αφορούν ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, λόγω της στενότητας και της αγωγιμότητας του χώρου, της αυξημένης υγρασίας του εργασιακού περιβάλλοντος και του σώματος των εργαζομένων, σε συνδυασμό με τη διοχέτευση, κατά την ηλεκτροπληξία του ρεύματος στην καρδιά, για αρκετό χρονικό διάστημα. Τα βασικά συμπτώματα της ηλεκτροπληξίας αφορούν την αρρυθμία της καρδιάς, σε συνδυασμό με την αδυναμία αιμάτωσης του εγκεφάλου, με αποτέλεσμα τον άμεσο θάνατο του θύματος, αν δεν του δοθούν οι α' βοήθειες. Βέβαια, παίζει σημαντικό ρόλο η ένταση και ο χρόνος έκθεσης του ανθρώπινου οργανισμού στο ρεύμα. Θεωρείται απαραίτητη η παρουσία εξειδικευμένου ηλεκτρολόγου συντηρητή σε εργασίες σύνδεσης των εργαλείων, των ηλεκτρικών παροχών, των ενδιάμεσων πινάκων, της τοποθέτησης φωτιστικών και γενικά του ελέγχου των εγκατεστημένων ηλεκτρικών δικτύων. Ο ειδικός θα εξασφαλίσει κατάλληλες μονώσεις, θα αποτρέψει την υπερφόρτωση της συνδεσμολογίας, θα τοποθετήσει κατάλληλους διακόπτες και θα χρησιμοποιήσει συσκευές προστασίας, μειώνοντας / αποτρέποντας ουσιαστικά την πιθανότητα πρόκλησης ατυχημάτων ηλεκτροπληξίας (Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006).

4.2.10. Εργασίες κοπής με φλόγα – φιάλες αερίων

Οι συγκεκριμένες εργασίες γίνονται με φλόγα οξυγόνου - ασετυλίνης ή οξυγόνου - προπανίου. Τα μέτρα ασφαλείας αφορούν τα εξής:

- 1) Φιάλες, μανόμετρα, λάστιχα και άλλα εξαρτήματα να είναι σε άριστη κατάσταση και να μην υπάρχουν διαρροές
- 2) Σε κάθε εργαλείο να υπάρχει βαλβίδα αντεπιστροφής
- 3) Να υπάρχουν παγίδες φλόγας στα μανόμετρα
- 4) Επαρκής εξαερισμός των χώρος εργασίας πριν και μετά
- 5) Χρήση σωστών ατομικών μέσων προστασίας
- 6) Σωστή χρήση/διαχείριση φιαλών αερίων

(Διπλωματική Εργασία ΕΜΠ · Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006· Μελέτες Περιπτώσεων Ναυτικών Ατυχημάτων, 2016)



Εικόνα 5 Υποβρύχια Ηλεκτροσυγκόλλησης

4.3. Νοικοκυροσύνη επί του πλοίου

Η νοικοκυροσύνη επί του πλοίου και των επιμέρους θεμάτων του αποτελεί μείζον ζήτημα, τόσο στον τομέα της πρόληψης, όσο και της αντίστοιχης αντιμετώπισης ναυτικών εργατικών ατυχημάτων. Οι ιθύνοντες οφείλουν να καθιστούν την εκπαίδευση στα εν λόγω ζητήματα τόσο αποτελεσματική, ώστε μέσω της επανάληψης, να γίνεται σε κάθε μέλος του πληρώματος «απόλυτη συνήθεια» και «δεύτερη φύση» (Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006· Μελέτες Περιπτώσεων Ναυτικών Ατυχημάτων, 2016).

Μερικές από τις βασικές αρχές νοικοκυροσύνης επί του πλοίου αφορούν τα παρακάτω:

- Για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου νοικοκυροσύνης κάθε άτομο που εργάζεται στο πλοίο και βρίσκεται στους χώρους του, οφείλει να εξακριβώνει κάθε στιγμή το επίπεδο τάξης και οργάνωσης, ακόμα και στα πιο μικρά και «ασήμαντα» πράγματα. Στην συνέχεια, καλείται να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για τη διόρθωση / αποκατάσταση ενεργειών και έργων που έχουν τελεστεί με αμελή ή απρόσεκτο τρόπο.
- Το ναυτικό πλήρωμα πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα υγιεινής και καθαριότητας για την εξασφάλιση του μέγιστου δυνατού ασφαλούς και αποδεκτού περιβάλλοντος εργασίας. Σκουπίδια, ακαθαρσίες και λοιπά «άχρηστα» προϊόντα (είτε οργανικά, είτε ανόργανα), όταν είναι εύφλεκτα ή σαπίζουν, πρέπει να απορρίπτονται αμέσως. Αν αυτό δεν είναι εφικτό, κρίνεται σκόπιμο να τοποθετούνται σε ειδικά και ανθεκτικά δοχεία, κλεισμένα αεροστεγώς, μέχρι την οριστική απομάκρυνσή τους. Όσον αφορά την ευφλεκτότητα, απαγορεύεται να υπάρχουν εύφλεκτα υλικά κοντά σε πηγές θερμότητας, όπως κουζίνες, φούρνοι, μηχανήματα παραγωγής αερίων.
- Η αποθήκευση και η διαχείριση του μηχανικού εξοπλισμού ή του εξοπλισμού καταστρώματος πρέπει να ακολουθεί τις ενδεδειγμένες επίσημες οδηγίες σχεδίασης και τοποθέτησης, ώστε κάθε αντικείμενο να έχει τη θέση του και

όλα μαζί να υποστηρίζουν λειτουργικά τις ανάγκες του πλοίου και του προσωπικού. Αυτό ισχύει επίσης και για τα τρόφιμα και την αντίστοιχη διαχείρισή τους.

- Σχετικά με τα σχοινιά και τα συρματόσχοινα, πρέπει να είναι τοποθετημένα σε ασφαλείς θέσεις, με αρκετό ελεύθερο χώρο, ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος πτώσης ή άλλων ατυχημάτων, των διερχόμενων από τα σημεία, ατόμων. Το ίδιο ισχύει και τον εξοπλισμό στους διαδρόμους κυκλοφορίας, επιπρόσθετα όμως απαιτείται σταθερή και σίγουρη θέση για τα συγκεκριμένα αντικείμενα.
- Υλικά όπως χυμένα λάδια ή άλλες ουσίες είναι βασικό να απομακρύνονται από περιοχές όπου εργάζεται το πλήρωμα ή διέρχονται άλλα άτομα, για την αποφυγή πτώσεων.
- Αυτό ισχύει και σε περιπτώσεις ακραίων καιρικών φαινομένων (χιόνι, χαλάζι, παγετός), όπου πρέπει να χρησιμοποιείται κατάλληλο υλικό και εξοπλισμός για να καθίστανται οι διάδρομοι κυκλοφορίας και οι περιοχές εργασίας ασφαλείς για περπάτημα ή διεκπεραίωση έργου.

(Λεοντόπουλος και Παπαιωάννου, 2006· Μελέτες Περιπτώσεων Ναυτικών Ατυχημάτων 2016)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (“RISK ASSESSMENT”)

5.1. Ατύχημα κατά την διάρκεια ανοίγματος του αμπαριού

41χρονος ναύτης, εργαζόμενος στο πλοίο «Αναστασία» τραυματίστηκε στις 9/1/2016, κατά τη διάρκεια εργασιών για άνοιγμα του σκέπαστρου του αμπαριού. Για το περιστατικό ενημερώθηκε η λιμενική αρχή της Ίου, η οποία και διενήργησε προανάκριση, ενώ απαγόρευσε τον απόπλου του «Αναστασία» μέχρι την αποκατάσταση της σύνθεσης του οργανικού μέρους του πλοίου. Ο εργαζόμενος μεταφέρθηκε αρχικά στο Κέντρο Υγείας της Ίου, όπου του διαγνώστηκε θλαστικό τραύμα και στη συνέχεια σε Αθηναϊκό νοσοκομείο για περαιτέρω διερεύνηση της κατάστασής του. Όλα τα παραπάνω έγιναν με μέριμνα της πλοιοκτήτριας εταιρείας (Εφημερίδα των Συντακτών, 2016).

5.2. Ατύχημα λόγω έκρηξης στο αμπάρι

Ατύχημα σημειώθηκε σε αγκυροβολημένο πλοίο, έξω από το εργοστάσιο «Τιτάν», στο Δρέπανο Πατρών, με έναν νεκρό και τρεις τραυματίες (26/2/2015). Σύμφωνα με πληροφορίες, κατά το άνοιγμα του αμπαριού από μέλη του πληρώματος, προκλήθηκε έκρηξη και αναθυμιάσεις, με αποτέλεσμα ένα άτομο να χάσει τη ζωή του, δυο να τραυματιστούν ελαφρά και ένα ακόμη βαριά, λόγω της εισπνοής τοξικών αερίων και στη συνέχεια άπαντες να μεταφερθούν σε νοσοκομεία της περιοχής. Τα αίτια της τραγωδίας παραμένουν αδιευκρίνιστα (paraskinio.gr).

5.3. Τραυματισμός εργάτη από πτώση

32χρονος αλλοδαπός εργάτης τραυματίστηκε ελαφρά το πρωί της Δευτέρας 23/5/2016, κατά τη διάρκεια εργασιών αποκομιδής μεταλλικών κομματιών στο πλοίο R/O - R/O “NISSOS SAMOS”, κυπριακής σημαίας στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος. Ο εργάτης έχασε την ισορροπία του, ενώ μετέφερε μεταλλικά κομμάτια, με αποτέλεσμα την πτώση του στο κάτω κατάστρωμα, από ύψος τριών μέτρων. Με ευθύνη του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς, μεταφέρθηκε με ασθενοφόρο σε ιδιωτική κλινική, όπου και νοσηλεύθηκε. Προανάκριση διενεργήθηκε από το Δ' Λιμενικό Τμήμα Περάματος του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (Εφημερίδα των Συντακτών, 2016).

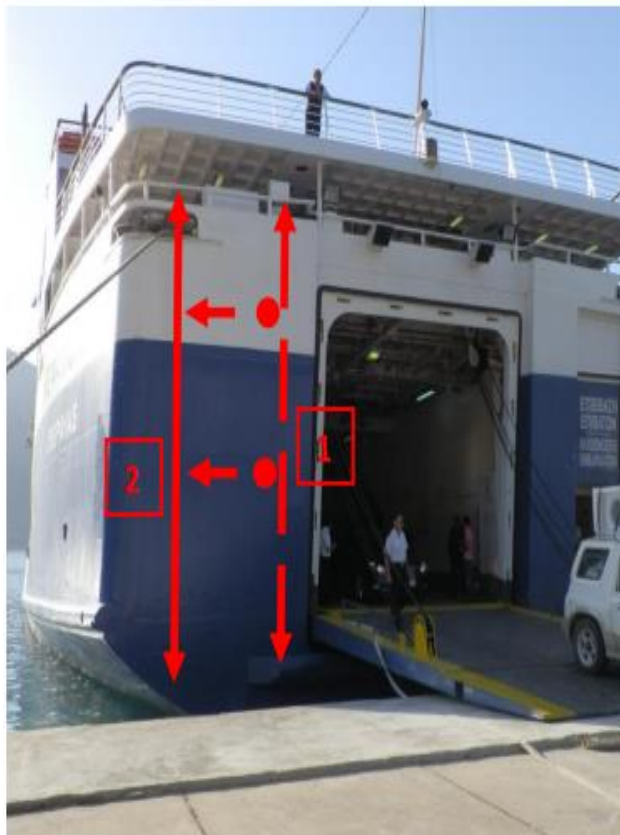
5.4. Σοβαρός τραυματισμός λόγω εκτίναξης κάβου

Το Ρωσικό πολεμικό πλοίο “Yamal” είχε επισκεφθεί τις Σπέτσες για να τιμήσει το νησί της Μπουμπουλίνας και να συμμετάσχει στον εορτασμό της 28^{ης} Οκτωβρίου. Όμως κατά τον απόπλου του πλοίου από το νησί την Πέμπτη 28/10/10 στις 14:30, τραυματίστηκε σοβαρά ένας ναύτης. Καθώς απομακρυνόταν το πλοίο, ο κάβος τινάχτηκε απότομα και του έσπασε τα δυο πόδια κάτω από το γόνατο, προκαλώντας μεγάλη αιμορραγία. Το πλοίο ζήτησε αμέσως ιατρική βοήθεια και μέσα σε ελάχιστο χρόνο έφτασε ασθενοφόρο το οποίο οδήγησε τον τραυματία στον Νοσοκομείο Άργους στο οποίο και χειρουργήθηκε. (spetses.wordpress.com)

5.5. Μικρός τραυματισμός ναύτη κατά τον απόπλου

Την Παρασκευή 17 Μαΐου 2013, περί ώρα 01:45, στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ», Ν.Π.10280, μετά την εκφόρτωση επιβατών και οχημάτων στον λιμένα Αργοστολίου, ο ναύτης που εκτελούσε φυλακή στην πρύμνη του πλοίου, εκλήθη να μετακινήσει το σχοινί ανάρτησης ελαστικού παραβλήματος («λάστιχου»),

το οποίο προστάτευε το αριστερό πρυμναίο ζωνάρι του πλοίου από την πιθανότητα επαφής με τον προβλήτα λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν. Κατά την προσπάθειά του αυτή, ο ναύτης τραυματίστηκε στον αριστερό του αντίχειρα, με αποτέλεσμα να μεταφερθεί άμεσα στο τοπικό νοσοκομείο, όπου του παρασχέθηκε περίθαλψη και νοσηλεία. (<http://www.hbmcι.gov.gr/> - Τραυματισμός Ναυτικού στο Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ»)



Εικόνα 6: Τα σημεία αρχικής (θέση 1) και τελικής (θέση 2) ανακρέμασης του ελαστικού παραβλήματος

5.6. Τραυματισμός ναύτη από σπάσιμο κάβων (άσχημες καιρικές συνθήκες)

Στις 12-01-2012 στο λιμάνι της Νάξου, το επιβατηγό πλοίο “Blue Star Δήλος” προσπάθησε να δέσει τους κάβους στην προβλήτα, όμως εξαιτίας των άσχημων καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν στην περιοχή, δυο κάβοι έσπασαν με αποτέλεσμα να χτυπήσει άσχημα ένας 30χρονος ναύτης. Τον άτυχο άνδρα αμέσως μετέφερε στο Κέντρο Υγείας του νησιού ασθενοφόρο. Ευτυχώς τα τραύματα του 30χρονου δεν ήταν σοβαρά. (<http://www.iefimerida.gr/-ατύχημα στην Νάξο λόγω κακοκαιρίας>)

5.7. Αξιολόγηση κινδύνου σε πλοία (“Risk Assessment”)

Η έννοια του «Κινδύνου» (“Risk”) αφορά έναν συνδυασμό της πιθανότητας ή της συχνότητας εμφάνισης μιας καθορισμένης απειλής και του μεγέθους των συνεπειών του συγκεκριμένου περιστατικού. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ο κίνδυνος είναι ο «συνδυασμός της συχνότητας και της σοβαρότητας των συνεπειών», οδηγώντας στη διατύπωση δύο συνιστωσών: της πιθανότητας εμφάνισης και της πιθανότητας σοβαρότητας των (μη) προβλέψιμων συνεπειών (International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

«Οι στόχοι της διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας θα πρέπει να ... καθιερώνουν μέτρα προστασίας έναντι όλων των προσδιορισθέντων κινδύνων». Αυτό διατυπώνεται στην παράγραφο 1.2.2.2 του κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας: 80). Ωστόσο, αυτό δεν καθορίζει καμία συγκεκριμένη προσέγγιση στη θεωρία της διαχείρισης των κινδύνων και είναι η ίδια η εταιρεία που θα επιλέξει μεθόδους κατάλληλες, σύμφωνα με την οργανωτική δομή της ή/και τα πλοία που εμπορεύεται/διαχειρίζεται. Οι μέθοδοι επομένως ποικίλλουν, αλλά όσο και αν συμβαίνει αυτό, θα πρέπει να είναι καλά οργανωμένες και προγραμματισμένες, αν

ευελπιστούν η αξιολόγησή τους και οι προσφερόμενες απαντήσεις τους να είναι ολοκληρωμένες και να ενεργούν αποτελεσματικά, αλλά και ολόκληρη η διαδικασία θα πρέπει να τεκμηριώνεται σε σχέδια ή τροποποιήσεις, έτσι ώστε να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία της διαδικασίας λήψης αποφάσεων (International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

Αναφορικά με την ίδια την διαδικασία αξιολόγησης κινδύνου στην ναυσιπλοία, βασική κρίνεται η αξιολόγηση των κινδύνων ιδίως στην παρατήρηση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών της εταιρείας, προσδιορίζοντας τι μπορεί να πάει στραβά, και η λήψη αποφάσεων σχετικά με το τι πρέπει να γίνει για να αποτραπούν.

Οι κύριες διεργασίες σχετίζονται με:

- α. Τον προσδιορισμό των κινδύνων
- β. Την αξιολόγηση των εν λόγω κινδύνων
- γ. Την εφαρμογή ελέγχων για τον περιορισμό των εν λόγω κινδύνων
- δ. Την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων

(International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

Η αναγνώριση των κινδύνων είναι το πιο σημαντικό βήμα, δεδομένου ότι καθορίζει την πορεία των δράσεων που πρέπει να ακολουθηθούν στη συνέχεια. Η παρατήρηση των δραστηριοτήτων βοηθά στην επίτευξη τέλει ακρίβειας και πληρότητας που και πάλι μπορεί να επιτευχθούν μόνο μέσω μιας συστηματικής διαδικασίας. Γι' αυτό είναι απαραίτητο τα στελέχη που θα ασχοληθούν να έχουν επαγγελματική κατάρτιση και εκπαίδευση για να εξασφαλισθεί η εφαρμογή των διαδικασιών με πλήρη και συνεπή τρόπο. Επίσης, είναι σημαντικό να υπολογίζεται πως οι κίνδυνοι δεν πρέπει να συγχέονται με τα περιστατικά, ενώ τα περιστατικά δεν θα πρέπει να δηλώνουν τις

συνέπειες (International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

Η θαλάσσια αξιολόγηση των κινδύνων βοηθά στην αξιολόγηση του κάθε κινδύνου που συνδέεται με παραμέτρους όσον αφορά την πιθανότητα βλάβης και τις πιθανές συνέπειές της. Αυτό βοηθά την εταιρεία, καθώς της επιτρέπει να αναπτύσσει σοβαρές πρωτοβουλίες, που συνεπάγονται προτεραιότητες και αξιοποιούν εποικοδομητικά τους πιθανώς περιορισμένους πόρους της για μεγαλύτερη επίδραση στο σύστημα. Ενώ ρυθμίζεται η εφαρμογή των ελέγχων, είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η συχνότητα της δραστηριότητας / κινδύνου, έτσι ώστε ένας δυνητικά μέτριος, αλλά συχνά εμφανιζόμενος κίνδυνος να είναι πιο σημαντικό να αντιμετωπισθεί, από έναν σοβαρό, αλλά σπάνια εμφανιζόμενο κίνδυνο (International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

Οι πιο συνηθισμένοι κίνδυνοι που αφορούν τα πλοία σχετίζονται με:

- α. θέματα υγείας και ασφάλειας των ατόμων που εμπλέκονται άμεσα ή έμμεσα στη δραστηριότητα, ή εκείνοι που μπορεί να επηρεάζονται διαφορετικά
- β. την ίδια την ιδιοκτησία της εταιρείας και άλλων
- γ. το περιβάλλον

(International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

Συμπερασματικά, η αξιολόγηση του κινδύνου για τα πλοία θα πρέπει να είναι συνεχής, ευέλικτη και να επανεξετάζεται τακτικά για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προώθησης της πολιτικής πρόληψης. Από τη στιγμή που ο κίνδυνος δεν είναι ποτέ μια σταθερή ή συγκροτημένη οντότητα, η απόκλιση από τη φύση της αντίληψης και της πρόβλεψης του επιπέδου του κινδύνου από τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο,

επιλύεται με την εμπειρία, την κατάρτιση και την ανάλογη διάθεση ικανών στελεχών. Το ανθρώπινο ενδιαφέρον για τα συγκεκριμένα ζητήματα, η γενική ευαισθητοποίηση, και η συνεχής επαγρύπνηση των εμπλεκομένων παίζουν ζωτικό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων του οργανισμού για την αξιολόγηση του κινδύνου σε επιχειρήσεις του πλοίου (International Safety Management - Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2014).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ

Αγαλλοπούλου, Χρ. Π. (2007). *Εισαγωγή στο Εργατικό Δίκαιο* (Β' έκδ.). Αθήνα: Σάκκουλας.

Αχτύπης, Α. (2010). *Ασφάλεια Εργασιών Επισκευών Επί Πλοίου Με Έμφαση Στις Ηλεκτρολογικές Εργασίες* (Διπλ. Εργασία). Αθήνα: ΕΜΠ.

Ντούλα Ε. (2014). *Το ναυτεργατικό Ατύχημα - Συνέπειες και Αποκατάσταση* (Διπλ. Εργασία) Πειραιάς: ΠΠ

Μουρατίδης Ι. (2012). *Ο κλωνισμός της ψυχικής υγείας του ναυτικού ως ναυτεργατικό ατύχημα* (Πτυχιακή εργασία) Νέα Μηχανιώνα: Α.Ε.Ν. Μακεδονίας – Σχολή Μηχανικών

Γεωργιάδου, Ν. (2009). *Εισαγωγή Στο Εργατικό Δίκαιο*. Αθήνα: Δελτίο Εργατικής Νομοθεσίας.

Θεοχαρίδης, Γ.Δ., Ρόκας, Ι.Κ. (2015). *Ναυτικό Δίκαιο* (Γ' έκδ.). Αθήνα: Σάκκουλας.

Λεοντόπουλος, Α.Λ., Παπαιωάννου, Ι.Κ. (2006). *Πρόληψη Ατυχημάτων Επί του Πλοίου «Εν Πλω» και «Εν Όρμω»*. Αθήνα: Βιβλιοθήκη του Ναυτικού.

Τριπολίτης Κ., Τριάντης Γ. - *Ναυτική Τέχνη και Έκτακτες Ανάγκες* - (Α τάξη ΤΕΕ)

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ

International Maritime Organization (2014). *International Safety Management (ISM) Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Ελληνική Στατιστική Αρχή - Ναυτικά ατυχήματα Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω Έτους 2015 (2016, Απρίλιος 25). Ανακτήθηκε από <http://www.statistics.gr/documents/20181/bdc90912-0100-4d0e-9b32-57188334626f>

Εφημερίδα των Συντακτών - Εργατικό ατύχημα σε πλοίο σε Πέραμα (2016, Μάιος 23). Ανακτήθηκε από <https://www.efsyn.gr/arthro/ergatiko-atyhima-se-ploio-sto-perama>

Εφημερίδα των Συντακτών - Εργατικό ατύχημα σε πλοίο (2016, Ιανουάριος 10). Ανακτήθηκε από <http://www.efsyn.gr/arthro/ergatiko-atyhima-se-ploio>

Μελέτες Περιπτώσεων Ναυτικών Ατυχημάτων (2016, Απρίλιος 10). Ανακτήθηκε από http://books.eudoxus.gr/publishers/CID_821/cid_00821-0396-ABS.pdf

Έκθεση διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος με θέμα: ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟ Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ».

Ανακτήθηκε από: <http://www.hbmci.gov.gr/js/investigation%20report/final/02-2013%20NISOS%20KEFALONIA.pdf>

Τραυματίστηκε ναύτης όταν λύθηκαν οι κάβοι και τον χτύπησαν. Ανακτήθηκε απο:
<http://www.iefimerida.gr/news/>

Εργατικό ατύχημα σε Ρώσο ναύτη στις Σπέτσες (2010, Οκτώβριος 28). Ανακτήθηκε από <https://spetses.wordpress.com/2010/11/01/yamal2/>

Ναυτεμπορική (2015, Οκτώβριος 24). Ανακτήθηκε από <http://www.naftemporiki.gr/story/1021741/kampanaki-tou-nat-gia-tis-suntakseis>

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο - Ν.Α.Τ. (2016, Απρίλιος 10). Ανακτήθηκε από http://www.nat.gr/site/categories/nat/history_target.csp

Ο Οίκος του Ναύτου (2015, Σεπτέμβριος 13). Ανακτήθηκε από <http://mlp-blo-g-spot.blogspot.gr/2014/09/OikosNaftou.html>

Οίκος Ναύτου 1927 - Υγειονομική Περίθαλψη Ναυτικών (2016, Απρίλιος 10). Ανακτήθηκε από <http://www.oikosnautou.gr/Default.aspx?id=1138&nt=18&lang=1>

Paraskinio - Εργατικό Ατύχημα με έναν νεκρό στη Πάτρα (2015, Φεβρουάριος 26). Ανακτήθηκε από <http://www.paraskhnio.gr/ektakto-ergatiko-atyxima-me-ena-nekro>

Το ΝΑΤ είχε προειδοποιήσει από 18 Απριλίου για το «Παναγία Τήνου» (2016, Απρίλιος 11). Ανακτήθηκε από <http://www.protothema.gr/greece/article/573541/to-nat-eihe-proeidopoiisei-apo-tis-18-apriliou-gia-to-panagia-tinou-/>