

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΘΕΜΑ

ΩΡΑΡΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ/ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ-ΚΟΠΩΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ: ΜΑΓΚΛΗ ΣΑΒΒΙΝΑ

Α.Γ.Μ: 3803

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: 17/05/2019

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: 16/07/2020

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	3
Χρόνος εργασίας	5
Βάρδιες και υπερωρίες	5
Υγεία ναυτικών	9
Πιθανά προβλήματα υγείας.....	9
Σύνδρομο χρόνιας κόπωσης	12
Η κούραση των ναυτικών.....	14
Αιτίες ύπαρξης κόπωσης.....	15
Οι συνέπειες της κούρασης	17
Αναγνώριση κούρασης στο άτομο	18
Τρόποι προστασίας από το αίσθημα της κούρασης.....	19
Κούραση και θέματα υγείας	19
Η κούραση ως αιτία ατυχημάτων	20
Επικινδυνότητα της φύσης του επαγγέλματος.....	22
Θόρυβος	22
Αιτίες ύπαρξης θορύβου	22
Συνέπειες ηχορύπανσης.....	24
Ατυχήματα.....	26
Νομοθεσία.....	29
Συμπεράσματα	31
Παραπομπές.....	33
Βιβλιογραφία	37

Εισαγωγή

Από την αρχαιότητα μέχρι τις μέρες μας, είναι τεκμηριωμένο πως το επάγγελμα του ναυτικού, και εν γένει η ναυτιλία, συνεισφέρει τα μέγιστα στην παγκόσμια οικονομία, όπως και στην Ελλάδα βέβαια και κάθε παραθαλάσσια χώρα, καθώς επίσης και για του πλοιοκτήτες αλλά και τους ναυτικούς.

Συνοφασμένα με το επάγγελμα του ναυτικού είναι:

- ✓ Η κούραση
- ✓ Η μακρά απουσία από την οικογένειά του
- ✓ Ο κίνδυνος.

Το επάγγελμα του ναυτικού απορρέει κύρος και δέος, ενώ απαιτεί από τον ναυτικό να εκλύεται από την ιδέα της μακροχρόνιας απουσίας, να συνεργάζεται με συναδέλφους άλλων εθνικοτήτων, να είναι έτοιμος για καθημερινές και πολλές φορές απρόσμενες δυσκολίες, από μηχανικές βλάβες και ακραία καιρικά φαινόμενα μέχρι πειρατείες, ενώ απαραίτητη κρίνεται και η αγάπη του προς την θάλασσα.

Μεταξύ των ακραίων δυσκολιών που έρχεται αντιμέτωπος ο ναυτικός συγκαταλέγονται και:

- ✓ Πολλοί και απρόσμενοι κίνδυνοι
- ✓ Ο αποχωρισμός από τους οικείους του
- ✓ Η αναγκαστική πολλές φορές συμβίωση με ξένα άτομα
- ✓ Η διαρκής μετακίνησή του
- ✓ Η ανύπαρκτη διασκέδαση και κοινωνική ζωή
- ✓ Το διαρκώς μεταβαλλόμενο ωράριο εργασίας που συνεπάγεται με εξαντλητικά ωράρια εργασίας
- ✓ Μηδαμινή ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Οι παραπάνω λόγοι επιδεινώνουν την ψυχική και σωματική κούραση που αισθάνεται ο ναυτικός στα άκρα. Η κούραση ελλοχεύει κινδύνους τόσο για τον ίδιο όσο και την γενικότερη ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου, ειδικότερα δε αν

συμπεριληφθεί το γεγονός πως τα κουρασμένα δεν είναι σε θέση να δέχονται και να επεξεργάζονται ερεθίσματα, καθιστώντας τα ευερέθιστα και συχνά ριψοκίνδυνα.

Πέραν των προαναφερθέντες λόγοι αποτελούν τις γνωστές και προ υπάρχουσες δυσκολίες. Σε αυτές θα πρέπει να προστεθούν και οι έκτακτες επικίνδυνες καταστάσεις όπως:

- ✓ Κίνδυνοι πυρκαγιάς
- ✓ Πτώσεις
- ✓ Τραυματισμοί
- ✓ Έκθεση σε τοξικές ή χημικές ουσίες
- ✓ Εκρήξεις
- ✓ Ακόμα κι ο θάνατος.

Για τον λόγο αυτό έχουν θεσμοθετηθεί, από την παγκόσμια κοινότητα, ορισμένα μέτρα και πρακτικές βελτίωσης που σαν στόχο έχουν την μείωση των διαφόρων κινδύνων προστατεύοντας την ασφάλεια των ναυτικών και τον κλάδο γενικότερα.

Εξαιτίας των αναρίθμητων απρόσμενων καταστάσεων που μπορεί να κληθεί να αντιμετωπίσει ο ναυτικός, γίνεται κατανοητό πως δεν μπορούν να εξαλειφθούν οι κίνδυνοι, μπορούν όμως να ελαχιστοποιηθούν. Οι αρμόδιοι φορείς των Παγκόσμιων Οργανισμών έχουν καταστρώσει ένα ευρύ σχέδιο επικοινωνίας μεταξύ των πλοίων ώστε να καθίσταται εφικτή η συνεχής μετάδοση πληροφοριών καθώς και η έγκαιρη και άμεση ειδοποίηση τους σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Συνοψίζοντας, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Ναυτιλίας έχει αναγνωρίζει την σημασία του κλάδου καθώς επίσης και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, βελτιώνει συνεχώς τις συνθήκες πλεύσης των πλοίων όπως επίσης και της διαβίωσης των ναυτικών.

Χρόνος εργασίας

Βάρδιες και υπερωρίες

Το άθροισμα του χρόνου που περνά ο ναυτικός στην εργασία του αποτελεί ίσως τον σημαντικότερο παράγοντα κούρασης και εξουθένωσης. Τα συνεχείς ταξίδια που αποκόπτουν τους ναυτικούς από τα αγαπημένα τους πρόσωπα σε συνδυασμό με τα εξοντωτικά ωράρια, είναι οι δυο κύριοι αποτρεπτικοί παράγοντες, ώστε να υπάρχει μαζική προσέλευση υποψηφίων ναυτικών στις ακαδημίες.

Στα διάφορα μέτρα προστασίας που υιοθέτησαν ο Διεθνής Οργανισμός για την Ναυτιλία – IMO- αλλά και το Διεθνές Συνέδριο, αφορούν το ωράριο εργασίας των ναυτικών στο οποίο υπάρχει ένα ενδεικτικό πλαίσιο βαρδιών όσο και ωρών εργασίας για τους εργαζομένους στην ναυσιπλοΐα.

Αρχικά, θεσμοθετήθηκε ο Κανονισμός 2.3, σχετίζεται με το Διεθνές Συνέδριο. Αφορά το ωράριο εργασίας στη ναυσιπλοΐα, καθώς οργανώνει τις ώρες εργασίας για τους εργαζομένους στα πλοία. Ο παραπάνω Κανονισμός καθορίζει και εξασφαλίζει τις ώρες εργασίας και ξεκούρασης του πληρώματος.

Πρωταρχικά πραγματοποιείται αποσαφήνιση των σχετικών όρων. Έτσι καθορίζεται πως ώρα εργασίας αναφέρεται στις ώρες που ο ναυτικός υποχρεούται να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου, ενώ αντίθετα, οι ώρες ξεκούρασης αναφέρονται στα διαλλείματα και τις ώρες που τα άτομα αναπαύονται. Παρατηρούμε δηλαδή πως το ωράριο εργασίας και ανάπαυσης έρχεται σε σύμπτωση με αυτό των εργαζομένων άλλων κλάδων, ενώ ο νομοθέτης προβλέπει και ένα ημερήσιο υποχρεωτικό ρεπό για τα άτομα καθώς και αναγκαστική ανάπαυση κατά τις ημέρες επίσημων αργιών.

Επίσης το Διεθνές Συνέδριο καθόρισε και τα όρια ωρών εργασίας που υποχρεούνται να κινηθούν τα κράτη. Ειδικότερα το μέγιστο όριο εργασίας στην ναυσιπλοΐα, ορίζεται στις δεκατέσσερις (14) ώρες σε μια εικοσιτετράωρη (24) περίοδο καθώς και τις εβδομήντα δύο (72) ώρες τις επτά (7) ημέρες της εβδομάδας. Ταυτόχρονα το μίνιμουμ όριο ωρών ξεκούρασης, δεν επιτρέπεται να είναι λιγότερες από δέκα ώρες (10) σε οποιαδήποτε 24ωρη περίοδο καθώς και εβδομήντα επτά (77) ώρες σε μια εβδομάδα. Παράλληλα αφήνει τα κράτη να κινηθούν εντός των ορίων

αυτών και όσον αφορά τις ώρες ξεκούρασης να χωρίζονται σε δυο περιόδους, η πρώτη εκ των οποίων να έχει διάρκεια τουλάχιστον έξι (6) ώρες.

Ένα αξιοσημείωτο είναι πως τα υποχρεωτικά από την Νομοθεσία γυμνάσια και ασκήσεις, προβλέπεται να πραγματοποιούνται σε ώρες που να μην στερούν στους εργαζομένους στο δικαίωμα στην ξεκούρασή τους. Υποχρεωτική επίσης είναι η αναγραφή του ωραρίου των ωρών εργασίας του πληρώματος σε προκαθορισμένες φόρμες που είναι τοποθετημένες σε σημεία που είναι εύκολα προσπελάσιμα. Στους ειδικούς αυτούς πίνακες αναγράφονται επίσης τα χρονοδιάγραμμα εργασίας καθώς και οι επιτρεπτές μέγιστες ώρες εργασίας που επιτρέπονται από την Νομοθεσία. Απαραίτητη επίσης είναι η καταγραφή των ημερήσιων ωρών εργασίας ώστε να καθίσταται εφικτή η παρακολούθηση τους.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στο γεγονός πως ο Πλοίαρχος μπορεί, κατ' εξαίρεση, να αιτηθεί αύξηση των ωρών εργασίας από τους ναυτικούς όταν εγείρονται ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ή/και των επιβαινόντων του ή τέλος, όταν παρέχεται βοήθεια σε παραπλέοντα πλοία ή άτομα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, ενώ στο τέλος του συναγερμού, οφείλει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί θα ξεκουραστούν επαρκώς.

Τέλος ο Κανονισμός 2.3 τονίζει πως οι χώρες έχουν το ελεύθερο να καθορίσουν τα όρια εργασίας, τα οποία όμως πρέπει να είναι εναρμονισμένα με την διεθνή νομοθεσία τόσο όσον αφορά της ώρες εργασίας όσο και της ώρες ξεκούρασης. Στην διαμόρφωση των Εθνικών Νομοθεσιών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος που εγκυμονείτε από την κόπωση των ναυτικών, ιδίως όσοι δραστηριοποιούνται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τον ασφαλή πλου (1).

Ο Διεθνής Οργανισμός για την Ναυτιλία βέβαια, δε θα μπορούσε να μείνει αμέτοχος μπρος σε ένα τόσο σοβαρό και σημαντικό ζήτημα όπως αυτό του ωραρίου των ναυτικών. Ειδικότερα με την Σύμβαση 180, που έχει θεσμοθετηθεί ήδη από το 1996, φέροντας τον τίτλο «Διάσκεψη Εργασίας», έχουν διαμορφωθεί τα ενδεδειγμένα ωράρια εργασίας και ξεκούρασης καθώς επίσης και τις μέγιστες ώρες εργασίας και ξεκούρασης με τρόπο τέτοιο ώστε να εγγυηθεί η ασφαλής πλεύση του πλοίου.

Σε πρώτη φάση η Σύμβαση υπαγορεύει την ανάρτηση ειδικής φόρμας στην οποία αναφέρονται οι ώρες εργασίας εντός του πλοίου, με τρόπο ξεκάθαρο και ευανάγνωστο, τόσο για τις ημερήσιες όσο και για τις εβδομαδιαίες βάρδιες εργασίας. Αυτονόητο είναι πως η φόρμα αυτή πρέπει να είναι σε μέρος με εύκολη πρόσβαση ώστε να επιδεικνύεται στον οποιοδήποτε έλεγχο στους οποίους υπάγονται τα πλοία. Η συμπλήρωση της φόρμας πρέπει να γίνεται με συγκεκριμένη μορφή, να αναφέρεται τόσο το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα εργασιών όσο και τις μέγιστες ώρες εργασίας και τις ώρες ανάπαυσης του πληρώματος, ενώ η υπογραφή του πλοίαρχου πάνω στο έντυπο, επαληθεύει την ακρίβεια των στοιχείων της φόρμας.

Καθήκον των αρμοδίων οργάνων της εκάστοτε χώρας είναι ο καθορισμός ελέγχου των συγκεκριμένων εγγραφών στο πλοίο, τα οποία πρέπει να εναρμονίζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO. Στις αρμοδιότητες αυτές εντάσσονται και οι συστηματικοί έλεγχοι που εξασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων αυτών καθώς και η καταλληλότητά τους σε περιπτώσεις επιθεωρήσεων και κατά την διερεύνηση καταγγελιών. Στο πλοίο τώρα υπεύθυνος και αρμόδιος για την τήρηση του ωραρίου εργασίας είναι ο πλοίαρχος που οφείλει να εγγυηθεί την τήρηση των κανονισμών αυτών, καθώς σε αντίθετη περίπτωση η πολιτεία δύναται να λάβει τα δέοντα μέτρα ώστε να αποφευχθεί στο μέλλον πιθανή παραβίαση των ωρών εργασίας των ναυτικών.

Οι αρμόδιοι φορείς των κυβερνήσεων των κρατών έχουν υποχρέωση να λάβουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να υπάρχει εξασφάλιση εφαρμογής των διεθνών και εθνικών νόμων. Για τον λόγο αυτό πρέπει να δημιουργήσουν του κατάλληλους ελεγκτικούς μηχανισμούς για την επίβλεψη της τήρησης των προαναφερθέντων κανονισμών σε όλες τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην χώρα τους. Τέλος, πρέπει έχοντας επικοινωνήσει με τις οργανώσεις εφοπλιστών και ναυτικών, να εξετάσουν την εγκυρότητα πιθανών καταγγελιών σχετικά με οποιοδήποτε θέμα άπτεται στο ωράριο εργασίας των ναυτικών.

Σε περιπτώσεις που ένας εργάτης ναυτικός έχει τεθεί σε επιφυλακή, κρίνεται αναγκαίο να έχει προβλεφθεί αντίστοιχος χρόνος ξεκούρασης, ενώ ο εργάτης είναι απαραίτητο να έχει στην κατοχή του αντίγραφο των εγγράφων που του αφορούν, τα οποία να έχουν εγκριθεί από τον πλοίαρχο.

Κατά την στελέχωση του πλοίου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο παράγοντας της κόπωσης. Ειδικότερα, όλα τα πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και αποτελεσματικά επανδρωμένα. Κατά την διάρκεια της επάνδρωσης του πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη αποφυγής ή ελαχιστοποίησης, υπερβολικών ωραρίων εργασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η επαρκής ξεκούραση των ναυτικών και να περιορίζεται η κόπωση.

Ο ίδιος ο ΙΜΟ στην παρούσα σύμβαση θέτει τα θεμέλια για την καταπολέμηση ή τουλάχιστον την μείωση της κούρασης των ναυτικών, καθώς εφιστά την προσοχή στους παράγοντες που συμβάλουν στην κόπωση, ενώ το σύνολο των διατάξεων της Σύμβασης έχουν στόχο την αποφυγή της υπερβολικής ή αδικαιολόγητης αύξησης των ωρών εργασίας καθώς η χορήγηση αδειών και η διάρκεια τους είναι καταλυτικοί παράγοντες κατά της κόπωσης των εργαζομένων στην ναυσιπλοΐα(2).

Υγεία ναυτικών

Πιθανά προβλήματα υγείας

Ο συχνότερος παράγοντας κινδύνου που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί σε όλο τον κόσμο είναι οι ασθένειες που έρχονται αντιμέτωποι κατά την διάρκεια των ταξιδιών τους. Το πρόβλημα αυτό γίνεται εντονότερο εξαιτίας του μεγάλου χρόνου ταξιδιών που πραγματοποιούν, που συνήθως υπερβαίνει τον μισό χρόνο, και γι' αυτό δεν βρίσκονται κοντά σε αξιοπρεπή πρωτοβάθμια υγειονομική περίθαλψη και ενδεδειγμένη ιατροφαρμακευτική φροντίδα.

Ο σημαντικότερος φόβος των ναυτικών είναι οι μεταδοτικές ασθένειες, που μπορεί να υπάρχουν ή/και να αντιμετωπίσουν. Κάτι τέτοιο είναι πολύ πιθανό καθώς έρχονται σε επαφή με άτομα από διαφορετικές χώρες, τόσο συναδέλφους όσο και πολίτες στα λιμάνια που δένουν, με την πιο κοινή μεταδοτική ασθένεια να είναι η ελονοσία. Ταυτόχρονα, υπάρχει το πρόβλημα των σεξουαλικά μεταδιδόμενων νοσημάτων, ενώ η συνηθέστερη αιτία εμφάνισης και διάδοσης μεταδοτικών ασθενειών αποτελεί η συμβίωση των μελών του πληρώματος καθώς μοιράζεται το φαγητό και το νερό καθώς τα συστήματα αποχέτευσης. Αυτό βέβαια μπορεί να αντιμετωπιστεί λαμβάνοντας προληπτικά μέτρα όπως η σωστή αποθήκευση του νερού και της τροφής, πρόσβαση σε ασφαλείς ιατρικές υπηρεσίες στα λιμάνια, ο εμβολιασμός του πληρώματος, η χορήγηση μεμονωμένων καμπινών στους εργαζομένους και τέλος, η έγκαιρη θεραπεία και απομόνωση των ασθενών(3).

Ένα επίσης ανησυχητικό γεγονός αποτελεί τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφάνισης καρκίνου των ναυτικών. Αυτό οφείλεται κυρίως στην πολύωρη έκθεση στον ήλιο, τον τρόπο ζωής, την κατανάλωση αλκοόλ, το κάπνισμα και την κακή διατροφή. Επιπλέον ένας ακόμα παράγοντας εμφάνισης καρκίνου αποτελεί και το φορτίο του πλοίου που πολλές φορές μπορεί να είναι τοξικό και χημικό, χωρίς βέβαια αυτό να αποκλείει όλα τα χημικά που βρίσκονται συνεχώς εντός του πλοίου. Κάτι τέτοιο βέβαια θα μπορούσε να ελαχιστοποιηθεί με σεμινάρια σωστής χρήσης των μέσων προφύλαξης τους. Βέβαια θα μπορούσαν να γίνουν σεμινάρια για τις παρενέργειες του αλκοόλ και του τσιγάρου, ενώ επιβεβλημένες κρίνονται οι προληπτικές εξετάσεις στα μέλη του πληρώματος (4).

Ένα άλλο συχνό πρόβλημα αποτελεί η αρτηριακή υπέρταση, με κυριότερες αίτιες εμφάνισης την ηλικία, το κάπνισμα και το άγχος, γι' αυτό και επιβάλλεται η ξεκούραση, ενώ η γυμναστική βοηθάει στην αύξηση των καρδιακών παλμών (Κοροτζής Ι., 1990).

Επίσης συχνό φαινόμενο αποτελούν και τα εγκεφαλικά επεισόδια με παράλυση της μιας πλευράς του σώματος, άρα και με δυσκολία ομιλίας, οπότε και πρέπει να εξεταστεί άμεσα. Είναι επείγον να εισαχθεί σε ένα νοσοκομείο.

Μι ακόμα συχνή πάθηση που εμφανίζεται στους ναυτικούς κατά την διάρκεια των ταξιδιών είναι και η πνευμονική εμβολή, που συχνά μπορεί να αποβεί μοιραία, με κύρια συμπτώματα την αιφνίδια αδυναμία, δύσπνοια, άγχος και πόνο στο στήθος, ενώ κρίνεται αναγκαία η μεταφορά τους σε νοσοκομείο.

Άλλη μια επικίνδυνη ασθένεια είναι η θρόμβωση, με θεραπεία που απαιτεί ξεκούραση για τουλάχιστον δέκα (10) ημέρες στο κρεβάτι(5).

Σε μικρότερο ποσοστό παθήσεις των ματιών, αν και κάποιο χτύπημα στην περιοχή του ματιού μπορεί να είναι αρκετά σοβαρό, τα περισσότερα συνήθως αντιμετωπίζονται με έναν επίδεσμο συμπίεσης για 1 με 2 ημέρες. Συχνότεροι είναι οι τραυματισμοί στον κερατοειδή χιτώνα με άμεση αντιμετώπιση με έναν επίδεσμο για τουλάχιστον 24 ώρες, ενώ τυχόν ξένα σώματα που μπορεί να εισέλθουν στο μάτι του ναυτικού. Τα επιφανειακά χτυπήματα στο κερατοειδή, συνήθως αντιμετωπίζονται με τη χρήση σταγόνων, ενώ το γλαύκωμα, το οποίο είναι η σοβαρότερη πάθηση και δημιουργείται λόγω αυξημένης ενδοφθάλμιας πίεσης και δύναται να αντιμετωπιστεί με την χρήση σταγόνων (6).

Επίσης, σε σπάνιες ευτυχώς περιπτώσεις και αυτό, μπορεί να δημιουργηθούν κρουπαγήματα από την μεγάλη έκθεση σε ακραίες θερμοκρασίες ή ακόμα και από δυνατούς ανέμους και αυξημένη υγρασία και εμφανίζονται συμπτώματα πόνου, καύσης, μυρμηγκιάσματος και μουδιάσματος. Για να αντιμετωπιστεί αυτό πρέπει ο ναυτικός θα φορέσει στεγνά και ζεστά ρούχα, να μεταφερθεί σε ζεστό μέρος, καθώς τα κρουπαγήματα είναι μια ιατρική κατάσταση έκτακτης ανάγκης, η οποία απαιτεί θεραπεία με ιατροφαρμακευτική περίθαλψη (7).

Πιθανό είναι οι ναυτικοί να αναπτύξουν και διάφορους όγκους με βασική αιτία την υπεριώδη ακτινοβολία (8).

Η ηπατίτιδα Α, που μπορεί να εξαπλωθεί από το στόμα, μέσω κοπράνων ή κατανάλωσης μολυσμένων τροφών, αποτελεί μια συχνή και αρκετά διαδεδομένη πάθηση, αλλά υπάρχει το κατάλληλο εμβόλιο που προστατεύει τα άτομα από την εμφάνιση της νόσου. Εξαιτίας την εύκολης διάδοσης της ηπατίτιδας, πρέπει να υπάρχει σωστή αποθήκευση νερού και των τροφίμων στο πλοίο όπως επίσης και η σωστή προσωπική υγιεινή των ναυτικών, ενώ αν ένας ναυτικός νοσήσει, πρέπει να τεθεί σε καραντίνα δίχως να μοιράζεται την τουαλέτα, τα πιάτα και το φαγητό (Κοροτζής Ι., 1990).

Κοινή νόσος αποτελεί και η σαλμονέλα , με συμπτώματα όπως την ξαφνική εμφάνιση πονοκεφάλου, το κοιλιακό άλγος, την διάρροια, την ναυτία και μερικές φορές τον έμετο. Η νόσος οφείλεται σε τρόφιμα ζωικής προέλευσης. Αν στο πλοίο παρουσιαστεί, πρέπει να υπάρξει άμεση επιθεώρηση του συστήματος ύδρευσης. Επιβεβλημένο είναι να υπάρχει κατάλληλη εκπαίδευση του μάγειρα σε συνδυασμό με την συνεργασία με αξιόπιστες πηγές τροφίμων στα λιμάνια. Παράλληλα, η κουζίνα πρέπει να διατηρείται καθαρή και χωρίς τρωκτικά ή έντομα (9).

Η ελονοσία είναι άλλη μια πιθανή ασθένεια, η οποία μεταδίδεται από διάφορα είδη κουνουπιών. Οι ναυτικοί δύναται να αναπτύξουν ελονοσία επειδή δεν έχουν την κατάλληλη ανοσία. Αποτελεί ευθύνη του πλοιοκτήτη να παρέχει τα κατάλληλα φάρμακα στα πλοία του σε επαρκείς ποσότητες.

Ο Κίτρινος πυρετός επίσης μπορεί να διαδοθεί μέσω κουνουπιών είναι συχνή πάθηση, και πρέπει να πραγματοποιηθεί εμβολιασμός, όπως βέβαια και για τον Ιό του Δυτικού Νείλου που μεταδίδεται μέσω πτηνών και κουνουπιών, όπου όμως δεν υπάρχει ειδική θεραπεία και διαθέσιμο εμβόλιο.

Η φυματίωση είναι άλλη μια κοινή ασθένεια που προκαλεί βλάβη σε ένα ή περισσότερα όργανα μέσω βακτηριδίων που πολλαπλασιάζονται αργά. Η φυματίωση εμφανίζεται συχνά με συμπτώματα όπως ο βήχας, η απόχρεμψη και ο πυρετός.

Η μηνιγγίτιδα αποτελεί μια σοβαρή ασθένεια με υψηλό ποσοστό θνησιμότητας. Κύρια συμπτώματα της είναι η ξαφνική εμφάνιση πυρετού, ο έντονος πονοκέφαλος, η ναυτία, ο έμετος και η φωτοφοβία. Μεταδίδεται μέσω της άμεσης επαφής μεταξύ ατόμων. Το εμβόλιο αποτελεί αποτελεσματικό μέσο για την πρόληψη.

Κλείνοντας, η κοινή γρίπη, η οποία μεταδίδεται από άτομο σε άτομο μέσω του αέρα, όντας πολύ μολυσματική και μπορεί να πλήξει μεγάλο μέρος του πληρώματος, ειδικά σε γεμάτα περιβάλλοντα με στενές διαπροσωπικές επαφές, όπως τα πλοία. Τα μέτρα ελέγχου περιλαμβάνουν κλινική, αντιική θεραπεία και τον εμβολιασμό (10).

Σύνδρομο χρόνιας κόπωσης

Η διάδοση και εδραίωση της παγκόσμιας ναυτιλίας χρωστάει πολλά στους εργαζόμενους του κλάδου. Η τεράστια πίεση που υφίστανται, στο σύνολο του εργασιακού τους βίου, επηρεάζει τόσο την καλή υγεία των ίδιων όσο και την πορεία της ναυσιπλοΐας παγκοσμίως. Η κούραση που βιώνουν οι ναυτικοί αποτελεί τον κυριότερο λόγο πρόκλησης ατυχημάτων στην θάλασσα και έχει άμεση σύνδεση με τον κίνδυνο και την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, την περιβαλλοντική μόλυνση καθώς και απώλεια του ίδιου του πλοίου.

Το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης- Burn out- που δίνει ένα συνεχές αίσθημα κόπωσης στον ναυτικό, μπορεί να ποικίλει και να κυμαίνεται από ήπιο έως σοβαρό και επηρεάζεται από την κατάσταση του ατόμου και τη εργασία του. Αν και είναι φυσιολογικό αποτέλεσμα του άγχους της εργασίας, σε μεγάλες διαστάσεις επιφέρει αρνητικές συνέπειες τόσο για το άτομο όσο και για τον οργανισμό, ενώ μπορεί και να οφείλεται στο στρες καθώς και σε διάφορους παράγοντες που δημιουργούν άγχος. Τα σημαντικότερα συμπτώματα του φαινομένου είναι:

- ✓ Η σωματική εξάντληση
- ✓ Η δημιουργία αισθήματος αρνητικής στάσης απέναντι στη ζωή, την εργασία και άλλους ανθρώπους.

Στο άτομο κυριαρχεί η απαισιοδοξία, ενώ δεν υπάρχει πλέον διάθεση για ζωή και αποκτά μια αίσθηση δυσφορίας και δυσαρέσκειας. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες όπως:

- ✓ Ο αποχωρισμός του ατόμου από την οικογένεια και τα αγαπημένα του άτομα
- ✓ Την μοναξιά
- ✓ Το δύσκολο περιβάλλον εργασίας
- ✓ Η έλλειψη κοινωνικής ζωής
- ✓ Η κόπωση
- ✓ Η ύπαρξη πολυεθνικών πληρωμάτων
- ✓ Η έλλειψη ομαδικής εργασίας
- ✓ Ο φόβος πειρατείας
- ✓ Η περιορισμένη δραστηριότητα ψυχαγωγίας
- ✓ Η έλλειψη επικοινωνίας με την οικογένεια τους
- ✓ Η στέρηση ποιοτικού ύπνου
- ✓ Η πενιχρή υγειονομική περίθαλψη (Δράκος Γ., 2019).

Είναι αδιαμφισβήτητο πως οι εργαζόμενοι στα πλοία δεν έχουν την σωστή ποιότητα, ποσότητα και διάρκεια ύπνου και είναι εξαρτώμενοι από τα χρονοδιαγράμματα των πλοίων, ενώ πολλοί εξ αυτών υποχρεούνται κατά μέσο όρο να περνούν από τρεις (3) έως πέντε (5) μήνες εν πλω, με το πλοίο να αποτελεί τόσο χώρο εργασίας όσο και αναψυχής για τα συγκεκριμένα άτομα.

Το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης έχει ως αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση της ενέργειας και της ικανότητα εργασίας των εργαζομένων με την πάροδο του χρόνου, ιδίως σε ένα τόσο απαιτητικό εργασιακό περιβάλλον. Σύμφωνα με τους Pines & Aronson (1988), το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης ορίζεται ως «μια κατάσταση σωματικής, συναισθηματικής & ψυχικής εξάντλησης η οποία προκαλείται από μακροχρόνια ενασχόληση με συναισθηματικά απαιτητικές καταστάσεις», ενώ είναι απόρροια του έντονου και συνεχούς άγχους και στρες, που δεν έχουν αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά και καταλήγουν σε:

- ✓ Εξάντληση

- ✓ Ερεθισμό
- ✓ Αναποτελεσματικότητα
- ✓ Αδράνεια
- ✓ Προβλήματα υγείας όπως η υπέρταση και τα καρδιακά προβλήματα.

Είναι μια χρόνια πάθηση, που συνεχώς επιδεινώνεται και θέτει τους ανθρώπους σε άσχημη ψυχολογική κατάσταση, δύσκολη να ανακαμφθεί.

Για να περιοριστεί αυτό το φαινόμενο, πρέπει να υπάρχει αντιμετώπιση του άγχους, μέσω της ικανοποίησης της εργασίας, τη δημιουργικότητα, την καλύτερη προσαρμογή στη ζωή και την εργασία, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να βελτιωθούν οι συνθήκες υγιεινής και ιατρικής περίθαλψης στο πλοίο και να υπάρξει αποτελεσματική πρόληψη των κινδύνων που σχετίζονται με επικίνδυνες πρακτικές και τοξικές ουσίες (11).

Η κόπωση των ναυτικών

Η κόπωση που ταλαιπωρεί τους εργαζόμενους στην ναυτιλία είναι ίσως το σημαντικότερο πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπίσει και να διαχειριστεί η παγκόσμια ναυτιλία. Εξάλλου, αυτός ήταν ο λόγος που ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας – IMO- το 2001 αναγκάστηκε να ψηφίσει κανόνες με τίτλο "Κατευθυντήριες γραμμές για την κόπωση", ορίζοντας έτσι τα θεμέλια για αντιμετώπιση του ζητήματος (12).

Πρώτιστα έπρεπε να οριστεί ο όρος της κόπωσης. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας, όρισε πως η κόπωση (13) είναι η «η μείωση της σωματικής ή και ψυχικής ικανότητας όντας αποτέλεσμα σωματικής, πνευματικής ή συναισθηματικής άσκησης που είναι πιθανό να προξενήσει βλάβες στο σύνολο σχεδόν των φυσικών ικανοτήτων του ατόμου όπως η δύναμη, η ταχύτητα, ο χρόνος αντίδρασης, ο συντονισμός, η λήψη αποφάσεων και η ισορροπία» (14). Ταυτόχρονα το Διεθνές Κέντρο Ερευνών για τους Ναυτικούς (SIRC) (15), θεωρεί πως είναι «το αίσθημα κόπωσης ως την συνέπεια συνεχώς υψηλών ή παρατεταμένων επιπέδων φόρτου πληροφοριών που έχουν ως

αποτελέσματα υποκειμενικά συναισθήματα κούρασης ή απροθυμία στην εργασία» (16).

Το αίσθημα της κόπωσης είναι ένα ζήτημα που αφορά το σύνολο σχεδόν των εργαζομένων στην υφήλιο, αλλά στους ναυτικούς εμφανίζεται πιο έντονα καθώς υπεισέρχεται και η απουσία των αγαπημένων τους προσώπων για πολύ καιρό. Είναι δεδομένο πως η υποχρεωτική τοποθέτηση εντός του εργασιακού του περιβάλλοντος, αφού οι περισσότεροι ναυτικοί ταξιδεύουν από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες μακριά από την οικογένεια τους, τους φέρνει αντιμέτωπους καθημερινά με πληθώρα κινδύνων, ενώ οι συχνές και συνεχείς εναλλαγές μεταξύ εργασίας και ξεκούρασης, δεν αφήνουν περιθώρια για σαφή διαχωρισμό ανάμεσα στο ωράριο και την ξεκούραση του. Παράλληλα, σχεδόν όλα τα πληρώματα είναι ανομοιογενείς, καθιστώντας και την καθημερινή συνύπαρξη και επικοινωνία έτι δυσκολότερη για τα πληρώματα. Αιτίες που εντείνουν το ζήτημα της κόπωσης των ναυτικών είναι, ταυτόχρονα, η ποικιλία των τύπων πλοίων, το μήκος της θαλάσσιας διέλευσης, το μεγάλο χρονικό διάστημα από οι ναυτικοί δεν αντικρίζουν λιμάνι. Το σύνολο των προαναφερθέντων πτυχών παρουσιάζουν έναν μοναδικό συνδυασμό πιθανών αιτιών κόπωσης (17).

Αιτίες ύπαρξης κόπωσης

Οι κυριότερες αιτίες που ευθύνονται για την εμφάνιση της κούρασης στους ναυτικούς είναι:

- ✓ Η έλλειψη ύπνου
- ✓ Η κακή ποιότητα ανάπαυσης
- ✓ Το άγχος
- ✓ Ο μεγάλος φόρτος εργασίας (Ψαραύτης κ.α., 2008)

Εξάλλου ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας – IMO- έχει κατηγοριοποιήσει τους προαναφερθέντες παράγοντες σε τέσσερις (4) επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με τον αποδέκτη του αισθήματος κόπωσης και τις υφιστάμενες συνθήκες.

Αρχικά, η κόπωση μπορεί να οφείλεται σε αμέτρητους παράγοντες που ποικίλουν από άτομο σε άτομο. Η πρωταρχική βέβαια αιτία είναι η έλλειψη σωστού και ποιοτικού ύπνου αλλά και κατάλληλης διάρκειας. Σ' αυτό έρχεται να προστεθεί και οι συχνές διακοπές ύπνου κατά την διάρκεια της ξεκούρασης. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζουν και οι βιολογικοί δείκτες οι οποίοι διαφέρουν από άτομο σε άτομο, όπως επίσης και η ψυχολογική κατάσταση των ναυτικών, με συνηθέστερα συναισθήματα την πλήξη και την μονοτονία και τον φόβο, καθώς επίσης και η διατροφή που ακολουθεί το συγκεκριμένο άτομο. Ένας επιπρόσθετος λόγος δύναται να είναι προσωπικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ναυτικός ή θέματα διαπροσωπικών σχέσεων με το πλήρωμα ή με την οικογένεια του. Τέλος, δεν πρέπει να παραλειφθούν πιθανοί λόγοι όπως το αλκοόλ, τα φάρμακα, η καφεΐνη, η ηλικία του ατόμου καθώς και ο ψυχικός και σωματικός φόρτος εργασίας του ατόμου (Alison J., 1997).

Η δεύτερη κατηγορία με τους παράγοντες που ευθύνονται για το αίσθημα κούρασης, αφορά την διαχείριση του πλοίου. Αφορά κυρίως οργανωτικούς παράγοντες όπως:

- ✓ Η οικονομική διαχείριση του πλοίου
- ✓ Η εξυπηρέτηση των επιβατών
- ✓ Η συνεχής προσέγγιση λιμένων
- ✓ Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή πλεύσης
- ✓ Η φύση των καθηκόντων του εκάστοτε εργαζομένου
- ✓ Η πυκνότητα κυκλοφορίας στη διαδρομή.
- ✓ Η ανάγκη εκπαίδευσης και επιλογής του πληρώματος
- ✓ Η συντήρηση του σκάφους του πλοίου
- ✓ Οι απαιτήσεις χαρτογράφησης των υδάτων
- ✓ Το πρόγραμμα εργασίας
- ✓ Οι υπερωρίες και οι διακοπές μελών του πληρώματος.

Η τρίτη κατηγορία σχετίζεται με συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων που εξαιτίας της φύσης τους μπορεί να εντείνουν το ζήτημα της κόπωσης στους ναυτικούς. Τα χαρακτηριστικά των εν λόγω πλοίων σχετίζονται με την αυτοματοποίηση και την αξιοπιστία του εξοπλισμού τους, τον θόρυβο, τους κραδασμούς και τους χώρους

διαμονής των ναυτίλων. Επιπρόσθετα σκέψεις βασανίζουν το πλήρωμα για τον σχεδιασμό του πλοίου, το επίπεδο αυτοματισμού του όπως επίσης και η αξιοπιστία πλεύσης του, η ηλικία του, η διαδικασία επιθεώρησης και συντήρησης του, την άνεση στους χώρους εργασίας, την κίνηση του πλοίου κι τέλος, το μέγεθος και την άνεση των καμπινών του πληρώματος (Lorange P., 2001) .

Τέλος, υπάρχουν και οι περιβαλλοντολογικοί παράγοντες που συντελούν στην δημιουργία της αίσθησης της κούρασης. Αυτό λοιπόν μπορεί να οφείλεται σε ακραίες θερμοκρασίες, υψηλή υγρασία και τα εξαιρετικά υψηλά επίπεδα θορύβου, είναι πιθανό να μεγεθύνουν τα αίσθημα κόπωσης των εργαζομένων. Οι παραπάνω παράγοντες δύναται να προκαλέσουν απώλεια ύπνου, όπως επίσης και το κούνημα του πλοίου σχετίζεται επίσης με το αίσθημα της κόπωσης διότι επηρεάζει την φυσική ισορροπία του ατόμου. Η ύπαρξη θαλασσοταραχής επηρεάζει την ικανότητας του ατόμου να εργάζεται, διότι η υπερβολική κίνηση των πλοίων κάλλιστα μπορεί να προκαλέσει ναυτία στους εργαζομένους (18),(19).

Οι συνέπειες της κούρασης

Η αίσθηση κούρασης του πληρώματος, δύναται να δημιουργήσει σοβαρά θέματα ασφάλειας τόσο την υγεία των ναυτικών όσο και στην αξιοπλοΐα του ίδιου του πλοίου. Η κούραση επηρεάζει αρνητικά τα αντανακλαστικά του πληρώματος όπως και την εγρήγορσή του, με αποτέλεσμα την ραγδαία μείωση της απόδοσης που έχει στη δουλειά. Συνολικά οι αντιδράσεις των αντανακλαστικών μειώνονται και επηρεάζει:

- ✓ Την φυσική και συναισθηματική και διανοητική απόδοση του ατόμου
- ✓ Την διαδικασία λήψης αποφάσεων
- ✓ Τον χρόνο απόκρισης
- ✓ Την κρίση
- ✓ Τον συντονισμό των άκρων του και σε πλήθος άλλων συναφών δεξιοτήτων.

Τα κυριότερα αποτελέσματα της κούρασης είναι η αύξηση των σφαλμάτων που κάνουν, όπως επίσης έλλειψη προσοχής και μνήμης, ενώ ταυτόχρονα προβαίνουν σε

ριψοκίνδυνες ενέργειες. Αναφορικά με την αντίληψη ερεθισμάτων από το εξωτερικό περιβάλλον, το αίσθημα κόπωσης επηρεάζει την ικανότητα του ατόμου να ανταποκρίνεται στα ερεθίσματα, να τα αντιλαμβάνεται, να τα ερμηνεύει ή να τα κατανοεί, θέλοντας περισσότερο χρόνο να αντιδράσουν. Επίσης, το αίσθημα κούρασης επηρεάζει σημαντικά την επίδοση του ναυτικού, με αποτέλεσμα, το πλήρωμα να είναι λιγότερο αποτελεσματικό και παραγωγικό. Τέλος εξαιτίας της κούρασης μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο τόσο το πλήρωμα όσο και το πλοίο (20).

Αναγνώριση κούρασης στο άτομο

Η κούραση εμφανίζει αρκετά συμπτώματα στον ανθρώπινο οργανισμό. Το πιο κοινό είναι πως το άτομο δεν μπορεί να κρατηθεί ξύπνιο ενώ έχει μια συνεχείς αδυναμία ή ακόμα έχει απώλεια των άκρων του. Ένα κοινό σύμπτωμα επίσης είναι η διαταραχή ομιλίας που μπορεί να είναι ανεπιθύμητη, επιβραδυνόμενη ή αλλοιωμένη, καθώς επίσης και αίσθηση πως έχει βάρος στα χέρια τους και κινούνται αργά. Έχει παρατηρηθεί επίσης πως υποφέρουν από πονοκεφάλους, ταχυπαλμίες ή αρρυθμίες, να αναπνέει πιο γρήγορα, να νιώθει μια γενικότερη σωματική δυσφορία και να έχει θέματα αϋπνίας. Παρατηρείται επίσης ανορεξία με συχνά προβλήματα πέψης, συχνοί τραυματισμοί, κράμπες και αντιμετωπίζουν πόνους στα κάτω άκρα. Πιθανό είναι να ιδρώνουν ταχύτερα. Ζητήματα προκύπτουν και λόγω συχνής πτώσης αντικειμένων, εργαλείων ή εξαρτημάτων (Alberton e.t. 1999).

Τέλος τα κουρασμένα άτομα γίνονται πιο ριψοκίνδυνα, και εν γένει παρουσιάζουν μια αλλαγή συμπεριφοράς όντας πιο μισαλλόδοξοι και αντικοινωνικοί και μπορεί να φτάσουν στο άλλο άκρο με πλήρη αδιαφορία προ την δουλεία και να γίνουν παρορμητικοί, ευερέθιστοι και καταθλιπτικοί.

Σε ότι σχετίζεται με το πνευματικό κομμάτι, το άτομο που ταλανίζεται από κόπωση επιδεικνύει κακή κρίση όσων αφορά την απόσταση, τη ταχύτητα και τον χρόνο.

Επιπρόσθετα, μπορεί να κρίνει εσφαλμένα μια κατάσταση, παρουσιάζοντας έλλειψη προσοχής, δυσκολία συγκέντρωσης και σκέψης (21).

Τρόποι προστασίας από το αίσθημα της κούρασης

Όπως ήδη έχει αναφερθεί η κούραση αποτελεί ίσως το σοβαρότερο ζήτημα που απασχολεί το σύνολο των ναυτικών σε ένα βαθμό, αν και υπάρχουν κάποια μέτρα προστασίας του πληρώματος από αυτό.

Πρωτίστως δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην διαχείριση του ύπνου εν πλω. Πιο συγκεκριμένα, το ιδανικό πρόγραμμα ξεκούρασης αποτελεί, ίσως, την πλέον ενδεδειγμένη και αποτελεσματική στρατηγική για την καταπολέμηση της κόπωσης, με προτεινόμενη 7ωρη ή 8ωρη καθημερινή ξεκούραση, με συνεχή και βαθύ ύπνο. Αυτή η ρουτίνα πρέπει να δημιουργηθεί από τους ίδιους τους ναυτικούς δημιουργώντας παράλληλα, ένα ευνοϊκό περιβάλλον ύπνου. Προτείνεται επίσης η αποφυγή κατανάλωσης αλκοόλ ή καφεΐνης πριν τον ύπνο, ενώ θα βοηθούσαν και ορισμένες τεχνικές χαλάρωσης πριν τον ύπνο (Bloor ec., 2000).

Επιπρόσθετα οι συχνές αλλαγές στις δραστηριότητες των εργαζομένων, ίσως είναι σε θέση να βοηθήσουν σημαντικά στην καταπολέμηση του αισθήματος κόπωσης. Παράγοντες που επηρεάζουν καθοριστικά το αίσθημα κόπωσης των ναυτικών είναι η ένταση των δραστηριοτήτων ή η μεταβολή της δραστηριότητας και η διάρκεια του διαλείμματος. Ο ναυτικός πρέπει να ξεκουράζεται όταν του δίνεται η ευκαιρία. Τέλος, καλό θα ήταν να τρώει κανονικά, καλά ισορροπημένα γεύματα που συμπεριλαμβάνουν φρούτα και λαχανικά και να ασκούνται τακτικά.

Στον τομέα αυτό πρέπει να συμβάλουν και οι ναυτιλιακές εταιρίες, ώστε να μειώσουν και να επανεξετάσουν συχνά τα ωράρια εργασίας των ναυτικών καθώς και την διάρκεια και συχνότητα των διακοπών ώστε να μηδενιστούν οι αναφορές κούρασης του πληρώματος (Botteill Gr., J., 2003).

Κούραση και θέματα υγείας

Η αίσθηση της διαρκούς κόπωσης σχετίζεται με μια σειρά από άλλες επιβλαβείς προς τον οργανισμό καταστάσεις.

Ειδικότερα μπορεί να επιφέρει υψηλά επίπεδα άγχους και στρες. Το άγχος που νιώθει το άτομο γίνεται εντονότερο όταν βρίσκεται σε ένα περιβάλλον που δημιουργεί απειλή και το άτομο αντιλαμβάνεται την ανικανότητά του ή τη δυσκολία του να το αντιμετωπίσει. Η συνύπαρξη άγχους και κούρασης μπορεί να δημιουργήσει

προβλήματα υγείας καθώς και να επιφέρει μειώσει της απόδοσης του ναυτικού. Η αίσθηση του στρες μπορεί να προκαλείται από διάφορους παράγοντες όπως:

- ✓ Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες
- ✓ Τα προσωπικά προβλήματα που ίσως αντιμετωπίζει ο εργαζόμενος
- ✓ Η κατάσταση των διαπροσωπικών σχέσεων εντός του πλοίου
- ✓ Η μακρά απουσία από τους οικείους του.

Ξεκάθαρη είναι και η σχέση μεταξύ του αισθήματος κόπωσης και στις βιολογικές λειτουργίες του εργαζομένου, καθώς ο κάθε εργαζόμενος έχει διαφορετικό πρόγραμμα βιολογικών λειτουργιών που εκτελεί καθημερινά.

Τέλος, η κούραση σχετίζεται με το ωράριο ξεκούρασης του εκάστοτε ατόμου. Ο ύπνος είναι μια ενεργή διαδικασία. Οι συνολικές ώρες ξεκούρασης και ύπνου δεν επιφέρουν τα ίδια αποτελέσματα σε όλους, ενώ ο ύπνος πρέπει να έχει διάρκεια, ποιότητα και συνέχεια ώστε να καταστεί ωφέλιμος. Ειδικότερα το κάθε άτομο έχει διαφορετικές ανάγκες ύπνου αν και αποδεκτό είναι πως ο κάθε οργανισμός πρέπει να ξεκουράζεται περίπου επτά (7) έως οχτώ (8) ώρες. Ο μη σωστός συνεχόμενος ύπνος για πολλές μέρες μειώνει τα αντανακλαστικά του ναυτικού, γι' αυτό ο ύπνος πρέπει να είναι αδιάλειπτος και βαθύς. Ο ύπνος μπορεί να διακοπή για πολλούς λόγους, όπως:

- ✓ Απότομη κίνηση του πλοίου
- ✓ Οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες
- ✓ Ο θόρυβος
- ✓ Η κατανάλωση αλκοόλ, καφέ ή φαρμακευτικής αγωγής
- ✓ Το στρες (22).

Η κούραση ως αιτία ατυχημάτων

Η κούραση είναι ο σημαντικότερος ίσως παράγοντας ασφάλειας στην ναυσιπλοΐα. Ο ύπνος όπως είπαμε πρέπει να είναι ποιοτικός, συνεχείς και βαθύς ώστε να μειωθούν ή και να μηδενιστούν τα εργατικά ατυχήματα, καθώς η αυπνία και γενικά ο κακός ύπνος επιδρά αρνητικά στην εγρήγορση του ναυτικού.

Αρκετά ατυχήματα στα πλοία αποδίδονται σε ανθρώπινα λάθη που οφείλονται στην κούραση των ναυτικών, ενώ η ασφάλειά τους αποτελεί κύριο μέλημα για τις ναυτιλιακές εταιρίες παγκοσμίως. Παρ' όλα αυτά αρκετοί είναι οι ναυτικοί που χάνουν την ζωή τους εξαιτίας των εργατών ατυχημάτων που οφείλονται σε παράγοντες κούρασης επί του πλοίου.

Μι σημαντική παράμετρος των ατυχημάτων είναι η πιθανή περιβαλλοντική μόλυνση που μπορεί να επιφέρουν όπως π.χ. πιθανές πετρελαϊκές μολύνσεις, κάτι που θα έχει σοβαρό αντίκτυπο στο περιβάλλον όσο και στις τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις στις παράκτιες χώρες και στις εταιρίες.

Επίσης πέραν των ανωτέρων καταστροφών που μπορεί να επιφέρει ένα τέτοιο ατύχημα, άμεσο οικονομικό κίνδυνο διατρέχει και η ναυτιλιακή εταιρία, καθώς το χτυπημένο πλοίο σπανίως επισκευάζεται κάτι που έχει τεράστιο οικονομικό αντίκτυπο και μερικές φορές φτάνοντας και στην πτώχευση (23).

Τα συχνότερα προβλήματα που αποτελούν και αιτίες παρουσίασης κούρασης είναι:

Η συνεχής διαχείριση του πλοίου όντας μια άκρως νευραλγική διαδικασία άκρως αγχωτική

- ✓ Η ενασχόληση με την γραφειοκρατία
- ✓ Οι αλλαγές των ωραρίων
- ✓ Οι υπερωρίες μπορούν να επιφέρουν μεγάλο αντίκτυπο στην κόπωση του ναυτικού επί του πλοίου, οδηγώντας σε σφάλματα
- ✓ Η λάθος διαχείριση της εταιρίας που δε σέβεται τους εργάτες
- ✓ Η εργασία υπό πίεση λόγω των συχνών αναχωρήσεων.

Η εργασία υπό πίεση επιδρά αρνητικά στην ύπαρξη ατυχημάτων εν πλω, καθώς αποδεδειγμένα η κούραση μειώνει την εγρήγορση, η οποία θεωρείται η καλύτερη κατάσταση του εγκεφάλου που οδηγεί σε συνειδητή λήψη αποφάσεων, ενώ ο κουρασμένος ναυτικός, χρειάζεται αυξημένο χρόνο αντίδρασης σε σήματα, δύσκολες καταστάσεις και άλλες εργασίες στο πλοίο. Η κούραση δηλαδή μειώνει δραματικά

την συγκέντρωση και την προσοχή του ναυτικού κάτι που τον οδηγεί σε κακές επιδόσεις, ενώ παράλληλα έχει σημαντικά μειωμένη απόδοση στην εργασία από άποψη σωματικών, ψυχολογικών και πνευματικών επιδόσεων.

Η κόπωση λειτουργεί ύπουλα και σπάνια μπορεί να την αντιληφθεί κανείς. Τα πρώτα στάδια της κούρασης περιλαμβάνουν σφάλματα ευαισθητοποίησης και μνήμης του ατόμου, με συνακόλουθα αποτέλεσμα την απώλεια πληροφοριών, δεδομένων και βημάτων σε μια διαδικασία, ενώ ταυτόχρονα γίνεται ριψοκίνδυνος που συχνά οδηγείται σε λανθασμένες αποφάσεις (Καμβύσης Δ., 1994).

Επιπλέον, η κούραση ενισχύει την απάθεια μειώνοντας τα κίνητρα για εργασία και συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην κακή απόδοση των ναυτικών. Εν κατακλείδι, τα αποτελέσματα της κόπωσης στην απόδοση κατά την εργασία είναι πολύ σημαντικά για την αντίληψη και την κατανόηση, επειδή αποτελούν δυνητική απειλή για τη ζωή του ναυτικού και την ασφάλεια του πλοίου (24).

Επικινδυνότητα της φύσης του επαγγέλματος

Θόρυβος

Αιτίες ύπαρξης θορύβου

Ο θόρυβος που υπάρχει στα πλοία αποτελεί παράγοντα δημιουργίας προβλημάτων στο ναυτικούς., αν και ο θόρυβος είναι αναπόφευκτος καθώς προέρχεται από τις μηχανές, κυρίως, του πλοίου αλλά και από τα διάφορα μηχανικά μέρη που υπάρχουν διάσπαρτα.

Αρχικά, πρώτη πηγή δημιουργίας θορύβου αποτελεί η χρήση της έλικας, προπέλας, απαραίτητη για την κίνηση του πλοίου. Ο θόρυβος που προέρχεται από την κίνηση της έλικας δημιουργείται λόγω των φυσαλίδων αέρα που σχηματίζονται στις λεπίδες του έλικα σε συνδυασμό με τα χαρακτηριστικά των ίδιων των λεπίδων όπως ο αριθμός, ο τύπος και η επιφάνεια. Αξίζει να σημειωθεί πως εμφανίζονται πίδακες νερού, ειδικά στα μεγάλα πλοία, και αυτό οφείλεται στους αεριοστρόβιλους που αντικαθιστούν τις έλικες, εξοικονομώντας σημαντικό βάρος και μειώνοντας τα επίπεδα θορύβου.

Σημαντικός παράγοντας ηχορύπανσης στα πλοία προκύπτει και λόγω της χρήσης του μηχανισμού εξαερισμού. Ο θόρυβος που προέρχεται από το σύστημα

εξαερισμού οφείλεται στους ανεμιστήρες, κινητήριους μοχλούς και τους άξονες τους. Ο θόρυβος επίσης δημιουργείται και από την διάταξη των διαφόρων εξαρτημάτων, την ταχύτητα κυκλοφορίας, καθώς και στους αεραγωγούς εισαγωγής και εκκένωσης αέρα.

Η κυριότερη πηγή παραγωγής θορύβους στο πλοίο είναι οι μηχανές του, αν μάλιστα συνυπολογιστεί το γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων κινείται με κινητήρες εσωτερικής καύσης ντίζελ.

Οι τύποι κινητήρων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε δύο κατηγορίες με βάση τις στροφές ανά λεπτό του κινητήρα. Από την μια πλευρά, υπάρχουν όσοι έχουν λιγότερες στροφές ανά λεπτό, οι λεγόμενοι αργοί κινητήρες που παράγουν σχετικά χαμηλό επίπεδο θορύβου και από την άλλη, οι κινητήρες που είναι διακρίνονται για την παραγωγή θορύβου αν και είναι γνωστοί ως υψηλής ή μέσης ταχύτητας.

Ο θόρυβος προέρχεται από την κίνηση των κινητήρων όντας ανάλογος της ταχύτητας περιστροφής και της μέγιστης πίεσης καύσης. Αιτία του θορύβου αποτελεί η επαφή του αέρα με το περίβλημα του κινητήρα καθώς και από το κιβώτιο ταχυτήτων. Ηχορύπανση, επίσης, δημιουργείται και λόγω των σωλήνων εξαγωγής καυσαερίων γνωστών και ως χοάνες. Η πηγή θορύβων προέρχεται και από την χρήση δευτερευόντων μηχανών όπως οι γεννήτριες ηλεκτρικού ρεύματος, τα βοηθητικά μηχανήματα, τα βαρούλκα, και οι υδραυλικοί κινητήρες.

Η ένταση του θορύβου που εξαπλώνεται στο πλοίο και κατ'επέκταση ο θόρυβος από την ακουστική ακτινοβολία που παράγεται με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να ελαχιστοποιηθεί με την χρήση σιγαστήρων, ωστόσο ο ίδιος ο θόρυβος δεν μπορεί να περιοριστεί με τον ίδιο τρόπο.

Σε αρκετές περιπτώσεις, ιδιαίτερα στα μεγάλα πλοία, συναντάμε ατμοστρόβιλους, οι οποίοι αν και λιγότερο θορυβώδεις από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης, παράγουν ίσα επίπεδα ενέργειας. Παρ' όλα αυτά οι βαλβίδες ατμού που διαθέτουν, μπορούν να προκαλέσουν έντονο θόρυβο, ιδιαίτερα σε υψηλή συχνότητα, όταν είναι σε χρήση.

Η πλέον σύγχρονη καινοτομία στην ναυσιπλοΐα είναι η κίνηση των πλοίων με τη χρήση ηλεκτρισμού. Πιο συγκεκριμένα, οι δράσεις στοχεύουν στην διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας σε όλους τους χρήστες του πλοίου. Η καινοτομική κίνηση αυτή έχει ήδη υιοθετηθεί στην πολιτική ναυπηγική, ιδιαίτερα στα επιβατηγά πλοία διότι προσφέρει συγκριτικά μεγαλύτερα οφέλη σε σχέση με τις παραδοσιακές μεθόδους κίνησης, όπως, χαμηλά επίπεδα θορύβου, χωρίς δόνηση (25).

Συνέπειες ηχορύπανσης

Η ύπαρξη συνεχούς ηχορύπανσης αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα πολλών ασθενειών για τους ναυτικούς. Σε κάποιο μέρη του πλοίου ο θόρυβος εφίσταται εντονότερος όπως στα μηχανοστάσια λόγω της κίνησης των κινητήρων, ενώ σε άλλα μέρη ελαχιστοποιείται όπως όπως οι κοινόχρηστοι χώροι, στους οποίους ο θόρυβος μεταδίδεται μέσω χωρισμάτων, δαπέδων και οροφών.

Ένα άλλο σημείο που μπορεί να εμφανιστούν τριγμοί και θόρυβοι αποτελούν τα συστήματα εξαερισμού, οι πόρτες, τα έπιπλα ή και τα χωρίσματα που είναι φθαρμένα. Ο ίδιος ο σκελετός του πλοίου μπορεί να προκαλεί θορύβους με διαφορετική ένταση ανάλογα με την απόσταση από την πηγή διέγερσης και ανάλογα με το μέγεθος και το συντελεστή μετάδοσης της επιφάνειας (26).

Ξεκινώντας, το βασικότερο ίσως πρόβλημα, που απορρέει από τον έντονο θόρυβο είναι η δημιουργία αυπνίας ή/και κακής ποιότητας ύπνου. Γεγονός είναι πως τα περισσότερα πλοία, και ειδικά τα παλαιότερα, δεν έχουν την κατάλληλη ηχομόνωση, κάτι που συμβάλει στην εμφάνιση διαταραχών στον ύπνο. Η ξεκούραση είναι ζωτικής σημασίας για έναν ναυτικό, ιδίως αν κάποιος αναλογιστεί, ότι οι εργαζόμενοι στην ναυσιπλοΐα διαβιώνουν σε ένα περιορισμένο περιβάλλον. Ο ύπνος κρίνεται αναγκαίος για την διατήρηση των βιολογικών λειτουργιών του ναυτικού, καθώς ο συνεχής θόρυβος, εντούτοις, μπορεί να προκαλέσει προβλήματα ύπνου με τη μορφή μειωμένης συνολικής ποσότητας ύπνου, μειωμένης διάρκειας ύπνου και αυξημένης εμφάνισης νυχτερινής αϋπνίας. Οι παραπάνω διαταραχές θεωρούνται πως αυξάνουν την κόπωση και την ευερεθιστότητα (Καμβύσης Δ., 1994).

Γεγονός που συνδέεται με την ύπαρξη θορύβου στο πλοίο είναι, ταυτόχρονα, η έλλειψη προσοχής από την πλευρά των ναυτικών κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Ο θόρυβος μπορεί, λοιπόν, να αυξήσει τον κίνδυνο ανθρώπινου σφάλματος.

Η πνευματική απόδοση του ατόμου, η ψυχοκινητική ικανότητα, η συλλογιστική και η ικανότητα απομνημόνευσης επηρεάζονται αισθητά από την ύπαρξη ιδιαίτερα δυνατών θορύβων. Σε περιβάλλοντα που υπάρχει έντονη ηχορύπανση, μπορεί να παρατηρηθούν αρνητικές επιπτώσεις στην πνευματική ικανότητα του ατόμου, κάτι που μεταβάλλεται με την συχνότητα του θορύβου, ανεξάρτητα από το εάν είναι διακεκομμένη ή όχι και πόσο διαρκεί. Επίσης, η ύπαρξη θορύβου έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνεται ο στρεσογόνος παράγοντας προκαλώντας ξαφνική έκρηξη φυσιολογικής και συμπεριφορικής διέγερσης. Η επίδραση αυτή έχει ως αποτέλεσμα μια αναπόφευκτη απώλεια απόδοσης. Το σύνολο των προαναφερθέντων καταστάσεων μπορεί να αποτελέσει την αιτία εμφάνισης σφαλμάτων κρίσης τα οποία ίσως αποδειχθούν μοιραία, λόγω αποτυχίας να κατανοηθούν σωστά οι εντολές κατά την εκτέλεση δύσκολων ελιγμών, όπως επίσης και να προκαλέσει βλάβη στα μηχανήματα λόγω αμέλειας λόγω μειωμένης κρίσης ή αυξημένων επιπέδων κόπωσης.

Επίσης έχει παρατηρηθεί πως ο έντονος θόρυβος συνδέεται με την εμφάνιση καρδιαγγειακών προβλημάτων στους ναυτικούς. Πιο συγκεκριμένα, ο θόρυβος προκαλεί γενικευμένη αγγειοσυστολή η οποία παραμένει όσο η ηχορύπανση συνεχίζεται. Έχει παράλληλα, παρατηρηθεί μια σημαντική αύξηση της αρτηριακής πίεσης στα άτομα που εργάζονται σε θορυβώδεις καταστάσεις. Επιπλέον, οι εργαζόμενοι που έχουν υποστεί απώλεια ακοής, προερχόμενη από την εργασία τους, έχουν σημαντικά υψηλότερη διαστολική αρτηριακή πίεση από ότι ο πληθυσμός χωρίς προβλήματα ακοής

Ακόμη μπορεί να προκαλέσει ο έντονος θόρυβος βλάβες στα οπτικά νεύρα των ναυτικών, καθώς έχει παρατηρηθεί πως τα άτομα που εργάζονται σε υψηλό θόρυβο, παρουσιάζουν μια μείωση στη νυκτερινή οπτική τους ικανότητα που συνοδεύεται από παράλληλη δυσκολία στην αντίληψη βάθους, σχετιζόμενη με τη στένωση του οπτικού πεδίου. Αυτές οι ανωμαλίες είναι πιθανότερο να συμβούν όταν τα επίπεδα θορύβου είναι πάνω από 100 dB, καθώς επίσης το άγχος που δημιουργείται από το

θόρυβο φαίνεται να μειώνει τη σύνθεση της ντοπαμίνης, ουσίας που είναι νευροδιαβιβαστής η οποία χρησιμοποιείται από τον αμφιβληστροειδή.

Ζητήματα λόγω της έντασης και της έκθεσης σε θόρυβο προκύπτουν και για το ενδοκρινικό σύστημα του εργαζομένου. Ειδικότερα, η πίεση που προκαλείται από έντονο θόρυβο, δημιουργεί πρόβλημα έχει ως αποτέλεσμα την ύπαρξη του ίδιου τύπου ενδοκρινικού προβλήματος που παρατηρείται σε όλους τους τύπους στρες . Παράλληλα, ο θόρυβος επιφέρει αλλαγές και στις ανοσολογικές λειτουργίες, με αύξηση του οξειδωτικού στρες.

Πέρα από τα κοινά ζητήματα που προκύπτουν λόγω του θορύβου, υπάρχει και μια σειρά από έμμεσες συνέπειες που επιφέρει ο θόρυβος στην ζωή των ναυτικών. Εκτενέστερα, η ηχορύπανση περιορίζει τα άτομα ως προς την επικοινωνία τους συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην απομόνωση τους. Η σαφήνεια της οποιαδήποτε συνομιλίας επηρεάζεται σημαντικά από την αύξηση του θορύβου και την απόσταση μεταξύ των συνομιλητών. Παράλληλα, ένα υψηλό επίπεδο θορύβου μπορεί, κάλλιστα, να υπερκαλύψει μια προειδοποίηση ή ένα συναγερμό που υποδεικνύει κίνδυνο. Επιπρόσθετα, μπορεί να υπάρξει παρανόηση στην ερμηνεία των τιθέμενων οδηγιών. Γίνεται κατανοητό, ότι κατά την επιλογή του εξοπλισμού συναγερμού, πρέπει να ελέγχεται ότι η ακουστική ισχύς και η συχνότητα του σήματος ώστε να είναι επαρκείς για τη προσδοκώμενη περιοχή χρήσης (27).

Ατυχήματα

Ο κλάδος των ναυτικών θεωρείται ως ένας από τους επικινδυνότερους εγκυμονώντας πληθώρα πιθανών ατυχημάτων που είναι δυνατόν να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί (Κορνηλάκης Π., 2002).

Με τον όρο ατύχημα αναφέρεται το ανεπιθύμητο γεγονός το οποίο μπορεί να δημιουργήσει πραγματική απώλεια ή τραυματισμό ενός ατόμου, μιας περιουσίας ή ενός εξοπλισμού.

Οι διάφορες οργανώσεις για την παγκόσμια ναυσιπλοΐα έχουν θεσπίσει μια σειρά από αυστηρούς Κανονισμούς για να μετριάζεται η πιθανότητα όσο και η σοβαρότητα εμφάνισης ατυχημάτων εν πλω. Παρά ταύτα, τα ατυχήματα δεν

μπορούν να εξαλειφθούν πλήρως, γεγονός που εξηγεί τα υψηλά και σταθερά ποσοστά ατυχημάτων παγκοσμίως.

Ο πρώτος βασικός παράγοντας ατυχημάτων μπορεί να προέρχεται από κάποιο ηλεκτρολογικό βραχυκύκλωμα. Χωρίς τη λήψη προφυλάξεων από τους ηλεκτρικούς κινδύνους, ένα βραχυκύκλωμα από ζωντανό σύρμα ή εργαλείο ή μηχανή με κακή μόνωση μπορεί να προκαλέσει θανατηφόρο χτύπημα. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να διασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν φθαρμένες ή κατεστραμμένες επαφές, ο εξοπλισμός έχει απομονωθεί, τα καλώδια βρίσκονται μακριά από πηγές θερμότητας και αγωγή υγρά και τέλος, οι εργάτες να φορούν πάντα τον ορθό εξοπλισμό.

Ο συνηθέστερος κίνδυνος ατυχημάτων αφορά λόγω της επαφής με χημικά τα οποία υπάρχουν εντός του πλοίου. Ειδικότερα, όταν οι χημικές ουσίες έρθουν σε άμεση επαφή με το δέρμα είναι πιθανό να οδηγήσουν σε εγκαύματα και σοβαρούς τραυματισμούς των ναυτικών. Απαραίτητή κρίνεται η συνεχής αποφυγή έκθεσης όσο και επαφής με διάφορες χημικές ουσίες όπως οι βαφές, τα αραιωτικά, κι τα μεταλλικά πλέγματα. Συχνά οι ναυτικοί που έρχονται σε επαφή με τα χημικά καταλήγουν να χάνουν μερικώς ή ακόμα και ολικά την όραση τους μεταξύ άλλων σοβαρών τραυματισμών. Όπως είναι επόμενο, έχει κατασκευαστεί ειδικός εξοπλισμός με τον οποίο πρέπει να είναι διαρκώς ενδεδυμένοι οι ναυτικοί ώστε να προφυλαχθούν από τους προαναφερθέντες κινδύνους.

Μεγάλη πιθανότητα ατυχήματος ενδέχεται να συμβεί και κατά τη διάρκεια εργασιών με τη χρήση ανυψωτικών μηχανημάτων. Η ανύψωση αποτελεί μια εξαιρετικά συνήθη εργασία στην ναυσιπλοΐα. Αιτία ατυχήματος μπορεί να αποτελέσει μια ακατάλληλη τεχνική ανύψωσης. Οι πλέον κοινές περιοχές τραυματισμού λόγω λανθασμένης ανύψωσης είναι η πλάτη, οι μύες των ποδιών και των βραχιόνων. Βασικοί παράγοντες ώστε να αποτρέπονται τα εν λόγω ατυχήματα αποτελούν μεταξύ άλλων, το μεταφερόμενο φορτίο να μην είναι βαρύ και να κατανέμεται ομοιόμορφα, παράλληλα, να αποτρέπονται οι όποιες αιχμηρές άκρες και τέλος, τα άτομα που μεταφέρουν το εκάστοτε εμπόρευμα να έχουν καθαρή όραση τη διαδρομής.

Ο κίνδυνος εμφάνισης ατυχημάτων ανεβαίνει επικίνδυνα όταν εργασίες γίνονται με τη χρήση γερανού και ανυψωτικού εξοπλισμού. Αναλυτικότερα, ετησίως αναφέρεται πληθώρα ατυχημάτων στα οποία αιτία αποτέλεσαι η χρήση γερανών και ανυψωτικών μηχανημάτων. Αναγκαίο είναι, οι γερανοί να λειτουργούν μόνο από εξειδικευμένους, εκπαιδευμένους και πιστοποιημένους ναυτικούς. Ταυτόχρονα, τα χρησιμοποιούμενα σχοινιά, άγκιστρα και αλυσίδες πρέπει να εγκρίνονται και να πιστοποιούνται συχνά. Οι ναυτικοί που εργάζονται πάνω στις φορτοεκφορτώσεις πρέπει να χρησιμοποιούν συγκεκριμένα συστήματα σηματοδότησης.

Πιθανότητα να συμβεί ατύχημα ίσως να υπάρξει και λόγω χρήσης πεπιεσμένου αέρα. Πιο συγκεκριμένα, η χρήση πεπιεσμένου αέρα είναι άκρως συνηθισμένη σε πληθώρα εργασιών στο κατάστρωμα συνήθως για λόγους καθαρισμού. Κατά τη χρήση πεπιεσμένου αέρα απαγορεύεται η χρήση του προς την πλευρά κάποιου ατόμου. Η χρήση του πεπιεσμένου αέρα απαγορεύεται επίσης να χρησιμοποιείται κατά τον καθαρισμό των ειδικών στολών διότι καταστρέφεται η ύφανση τους με αποτέλεσμα την καταστροφή τους. Το σύνολο των χρησιμοποιούμενων φιαλών πρέπει να ασφαρίζεται σε κατακόρυφη θέση μακριά από θερμές περιοχές.

Σημαντικός, εξίσου, παράγοντας πρόκλησης ατυχημάτων προκύπτει από την χρήση εργαλείων και διαφόρων μηχανημάτων. Σε κάθε περίπτωση, απαγορεύεται η χρήση ελαττωματικών εργαλείων. Ταυτόχρονα, επιβεβλημένο είναι το άτομο που χειρίζεται το εκάστωτε επικίνδυνο εργαλείο να έχει εξοπλιστεί με βάση τον κατάλληλο ρουχισμό και όλα τα απαραίτητα προστατευτικά μέσα. Η χρήση των χρησιμοποιούμενων εργαλείων πρέπει να είναι συναφής με την φύση της εργασίας που πρόκειται να τελεστεί.

Συνοψίζοντας, πιθανότητα ατυχήματος διατρέχουν οι ναυτικοί και λόγω πτώσεων. Οι πτώσεις μπορούν εύκολα να γίνουν ανά πάσα στιγμή και πιθανόν κατά τη διάρκεια μιας δραστηριότητας στο κατάστρωμα. Αυτά τα ατυχήματα δεν είναι λιγότερο σοβαρά, καθώς μπορούν να προκαλέσουν τραυματισμούς που κυμαίνονται από σοβαρή σωματική βλάβη μέχρι και θάνατο. Οι πλέον συνήθεις αιτίες πτώσεων είναι η έλλειψη προειδοποιητικών σημάτων, τα ακατάλληλα ενδύματα και υποδήματα και η απειρία. Ο κίνδυνος μειώνεται με τον ενδεδειγμένο καθαρισμό μετά την εργασία και την διατήρηση του καταστρώματος χωρίς λάδια και άλλες

ολισθηρές ουσίες . Παράλληλα, οι ναυτικοί καλό θα είναι να χρησιμοποιούν τα κατάλληλα υποδήματα ασφαλείας (28).

Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή – ΕΛΣΤΑΤ- σε ένα σύνολο 100 ελληνικών εμπορικών πλοίων κατά το έτος 2016 τα ατυχήματα διαφόρων ναυτικών ανήλθαν σε δέκα τέσσερα(14). Η πλειονότητα των ναυτικών ατυχημάτων είχε ως αιτία την προσάραξη - έξι (6) πλοία, την βλάβη – τρία (3) πλοία, την πρόσκρουση – δύο (2) πλοία και τέλος την πρόκληση πυρκαγιάς- δύο (2) πλοία. Οι ναυτικοί που τραυματίστηκαν ανήλθαν σε 327. Οι θανατηφόροι τραυματισμοί αποτέλεσαν ένα σύνολο 263 περιπτώσεων. Από τα άτομα που τραυματίστηκαν θανάσιμα, τα 248 έλαβαν χώρα σε θαλάσσιες περιοχές και τα εναπομείναντα 15 εν πλω. Τα άτομα τα οποία απεβίωσαν, ήταν ηλικίας άνω των 65 ετών σε ποσοστό 58,7%- 192 άτομα. Τα πλέον συνηθισμένα μικροατυχήματα ήταν θλάσεις, διαστρέμματα και κατάγματα (29).

Νομοθεσία

Αναφερόμενοι στον όρο ναυτική εργασία ή αλλιώς *seamen work* αναφορά γίνεται στην εργασία την οποία προσφέρουν όσοι εργάζονται πάνω σε κάποιο πλοίο. Λόγω της δυσκολίας της φύσης του εν λόγω επαγγέλματος η ναυτική εργασία δεν είναι άμεσα προτιμητέα (Ληξουριώτης Ι., 2002). Με στόχο την βελτιστοποίηση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών το σύνολο, ωστόσο, των χωρών οι επιχειρήσεις των οποίων δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο, έχουν προχωρήσει στην θέσπιση σειράς κανόνων που διαμορφώνουν το πλαίσιο λειτουργίας της ναυτικής εργασίας και αποζημίωσης (Καμβύσης Δ., 1994, Μπαλής, 1961).

Όσον αφορά την χώρα μας, το Ναυτικό δίκαιο περιλαμβάνει το σύνολο των κανόνων που ρυθμίζουν την λειτουργία του συνόλου του ναυτιλιακού κλάδου στην Ελλάδα. Στόχος διαμόρφωσης του αποτέλεσε η ρύθμιση των δραστηριοτήτων του ανθρώπου, οι οποίες σχετίζονται με την εκμετάλλευση της θάλασσας είτε ως πηγή ενέργειας ή πλούτου είτε ως φυσικό στοιχείο το οποίο ενδείκνυται για τη μεταφορά πραγμάτων και τη διακίνηση προσώπων με πλοία (30).

Το Ελληνικό Ναυτιλιακό Δίκαιο έχει ως παρακλάδια το Δημόσιο και το Ιδιωτικό. Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία του Δημοσίου Δικαίου , περιλαμβάνει διατάξεις

οι οποίες ρυθμίζουν τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας από το Ελληνικό Κράτος όπως για παράδειγμα, την ακτοπλοΐα και την ασφάλεια των πλοίων Αντάπασης, 1996). Παράλληλα, περιλαμβάνει το σύνολο των υποχρεώσεων και των δικαιωμάτων τα οποία μπορούν να αξιώσουν όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυτιλίας από το Κράτος. Το εν λόγω δίκαιο χωρίζεται, στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο στο εμπύπτουν οι διατάξεις θεμάτων που προκύπτουν μεταξύ διαφόρων Χωρών από την ναυσιπλοΐα και το Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο το οποίο είναι αρμόδιο για την ρύθμιση θεμάτων, όπως η εθνικότητα του πλοίου, ο τρόπος άσκησης ελέγχων στα πλοία και οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται ώστε να επιτραπεί η άσκηση ναυτικής εργασίας. Τέλος, η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει το Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο, σχετικά με πιθανά ποινικά ή πειθαρχικά αδικήματα που διαπράττουν οι ναυτικοί (31).

Στον αντίποδα, το Ιδιωτικό Δίκαιο (Καμβύσης Δ., 1982) είναι αρμόδιο για την ρύθμιση των δικαιοπρακτικών σχέσεων καθώς και την αστική ευθύνη την οποία φέρουν όσοι δραστηριοποιούνται στην κυριότητα ή εκμετάλλευση κάποιου πλοίου ή έχουν υποχρεώσεις οι οποίες προκύπτουν από την άσκηση δραστηριοτήτων εμπορικής ναυτιλίας (32). Όπως και το Δημόσιο έτσι και το Ιδιωτικό Ναυτιλιακό Δίκαιο επιμερίζεται. Περιλαμβάνει, το Ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο το οποίο είναι αρμόδιο για τον καθορισμό της δικαιοδοσίας του εσωτερικού δικαίου του κράτους που πρόκειται να εφαρμοσθεί αναφορικά με τις ναυτιλιακές σχέσεις. Τέλος, εμπεριέχεται και το Ναυτεργασιακό ή Ναυτεργατικό Δίκαιο αρμόδιο για την ρύθμιση θεμάτων που άπτονται στην ναυτική εργασία (33).

Συμπεράσματα

Μέσα από την συγγραφή της εν λόγω εργασίας κατέστη πασιφανές αρχικά, ότι το αίσθημα κόπωσης που ταλανίζει τους ναυτικούς παγκοσμίως αποτελεί έναν από τους κυριότερους λόγους καταρράκωσης των ατόμων όσο και εν γένει πρόκλησης θαλάσσιων ατυχημάτων.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρία οφείλει να είναι ιδιαίτερα προσεχτική σε ότι σχετίζεται με τους παράγοντες που προκαλούν εξασθένηση των αμυνών των εργαζομένων τους, διότι όπως κατέστη σαφές μέσα από την ανάλυση των κύριων συνιστωσών του προβλήματος της κόπωσης των ναυτικών, οι επιπτώσεις της μπορεί να αποδειχθούν καταστροφικές τόσο για τον ίδιο τον εργαζόμενο όσο και για την ευημερία της ναυτιλιακής επιχείρησης που ανήκει αν σημειωθεί ατύχημα εν πλω.

Μέσα από την καταγραφή κι ανάλυση των παραγόντων που συμβάλλουν στο αίσθημα κόπωσης των ναυτικών έγινε κατανοητό ότι το πλήθος τους είναι ευρύ και πολυδιάστατο, καθιστώντας την καταπολέμηση της κούρασης ένα άκρως περίπλοκο ζήτημα που ενέχει δυνητικό κίνδυνο για την ευημερία του κλάδου της ναυτιλίας.

Πολλάκις αναφέρθηκε ότι ο παράγοντας κόπωση αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λόγους πρόκλησης ατυχημάτων εν πλω. Οι ναυτιλιακές εταιρίες οφείλουν να καταβάλουν προσπάθειες να μειωθεί το αίσθημα κόπωσης των εργαζομένων ναυτικών τους ενισχύοντας τρεις (3) πυλώνες, τον ανθρώπινο παράγοντα, την διαχείριση του πλοίου και τις περιβαλλοντικές συνθήκες.

Το αίσθημα κόπωσης είναι ένας σιωπηλός εχθρός για τον κλάδο της ναυτιλίας αν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι σταδιακά μειώνεται η απόδοση των εργαζομένων, καθιστώντας τους πιο ευάλωτους σε λάθη με πλέον κοινά συμπτώματα την απώλεια μνήμης, την εξασθένηση της αντιληπτικής ικανότητας και την λανθασμένη κρίση.

Γίνεται, εν προκειμένω, κατανοητό ότι η κόπωση που υφίστανται οι ναυτικοί αποτελεί την αιτία γέννησης πλήθους προβλημάτων με συνεπακόλουθα αποτελέσματα. Η ναυτιλιακή κοινότητα οφείλει να επαγρυπνεί για κρούσματα εξασθένησης των ναυτικών τα οποία χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης.

Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος της ανάλυσης αναφορικά με τους πιθανούς κινδύνους που είναι δυνατόν να προκύψουν κατά την διάρκεια του θαλάσσιου ταξιδιού, κατέστη σαφές ότι υπάρχει πλήθος αστάθμητων παραγόντων που καθιστούν ιδιαίτερα επισφαλή την εργασία των ναυτικών.

Μέσα από την καταγραφή κι ανάλυση των αιτιών πρόκλησης ατυχημάτων έγινε κατανοητό ότι τόσο ο ανθρώπινος παράγοντας όσο και εξωγενείς γεγονότα και οι περιβαλλοντικές συνθήκες μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ναυτικών και ολόκληρου του πλοίου.

Λόγω της φύσης του κλάδου ο Διεθνής Οργανισμός για την Ναυτιλία – ΙΜΟ- έχει προχωρήσει στην διαμόρφωση σειράς Κανονισμών & Ψηφισμάτων που προάγουν καλές πρακτικές και επιβάλλουν συγκεκριμένες απαιτήσεις που προσυπογράφουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Έχει διαμορφωθεί μέσω της Συμβάσεως SOLAS μια ολοκληρωμένη διαδικασία που προάγει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας παγκοσμίως, λειτουργώντας , ωστόσο, και ως σανίδα δράσης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Εν κατακλείδι, η ναυτιλιακή βιομηχανία παγκοσμίως αποτελεί ένα από τα πλέον επικίνδυνα περιβάλλοντα εργασίας. Οι ναυτικοί είναι εκτεθειμένοι για μεγάλο χρονικό διάστημα σε κάθε είδος πιθανού κινδύνου, θέτοντας σε κίνδυνο την σωματική & ψυχική τους ακεραιότητα.

Παραπομπές

Regulation 2.3 - Hours of work and hours of rest, Marine Labor Convention 2006, http://www.mlc2006.com/the_convention/title2/2_3/?PHPSESSID=i13qa46pv5gmcs53p5v34hdau2

(2)

Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest, IMO

(3)

Occupational Risks & Challenges of Seafaring, Journal of Occupational Health

(4)

Occupational Risks & Challenges of Seafaring, Journal of Occupational Health

(5)

Circulatory Diseases, Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/55-textbook-of-maritime-medicine/23-cardiovascular-diseases/968-23-3-circulatory-diseases>

(6)

Diseases and Injuries of the Eyes, Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/42-textbook-of-maritime-medicine/24-eye-conditions/636-24-diseases-and-injuries-of-the-eyes>

(7)

Cold-related injuries, Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/33-textbook-of-maritime-medicine/25-disorders-of-the-skin/786-cold-related-injuries>

(8)

Tumours, Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/33-textbook-of-maritime-medicine/25-disorders-of-the-skin/789-tumours>

(9)

Faeces-Food-Water Cluster Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/27-textbook-of-maritime-medicine/31-infectious-diseases-maritime-aspects/945-31-3-faeces-food-water-cluster>

(10)

Droplet-Air-Cluster Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/27-textbook-of-maritime-medicine/31-infectious-diseases-maritime-aspects/947-31-3-droplet-air-cluster>

(11)

A Study on the Factors Influencing the Job Burnout of Indian Seafarers, M. Patchiappane et al., International Journal of Research in Management, Economics and Commerce

(12)

Guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(13)

Defining fatigue, guidance on fatigue mitigation and management, , international maritime organization

(14)

IMO, MSC / Circ.813 / MEPC / Circ.330, Κατάλογος Ανθρώπινου Στοιχείου Συνήθης όροι

(15)

Seafarers international research centre, University of Cardiff <http://www.sirc.cf.ac.uk/>

(16)

Maritime Transport & Navigation Journal, Vol. 2 (2010), No. 2, The Role Of Human Fatigue Factor Towards Maritime Casualti , Ermal Xhelilaj*, Kristofor Lapa** , University of Vlora, Albania

(17)

Fatigue and life on a seagoing ship, guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(18)

Causes of fatigue, guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(19)

What can cause fatigue guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(20)

Effects of fatigue guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(21)

How can you recognize fatigue in yourself and others guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(22)

Basic concepts in understanding fatigue guidance on fatigue mitigation and management, international maritime organization

(23)

Maritime transport & navigation journal, vol. 2 (2010), no. 2, the role of human fatigue factor towards maritime casualties, Ermal Xhelilaj*, Kristofor Lapa**, university of Vlora, albania

(24)

Maritime Transport & Navigation Journal, Vol. 2 (2010), No. 2, The Role Of Human Fatigue Factor Towards Maritime Casualties, Ermal Xhelilaj*, Kristofor Lapa, University of Vlora, Albania

(25)

Main noise sources on board ships, Textbook on Maritime Medicine <http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/51-textbook-of-maritime-medicine/18-noise/917-main-noise-sources-on-board-ships-1>

(26)

Main noise sources on board ships, Textbook on Maritime Medicine
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/51-textbook-of-maritime-medicine/18-noise/917-main-noise-sources-on-board-ships-1>

(27)

Non-hearing effects of noise on seafarers, Textbook on Maritime Medicine,
<http://textbook.ncmm.no/index.php/textbook-of-maritime-medicine/51-textbook-of-maritime-medicine/18-noise/920-non-hearing-effects-of-noise-on-seafarers-1>

(28)

7 Most Common Types of Accidents on Ship's Deck, Marine Insight
<https://www.marineinsight.com/marine-safety/7-common-types-accidents-ships-deck/>

(29)

Στα 14 τα ναυτικά ατυχήματα σε ελληνικά εμπορικά πλοία 100 κόρων και άνω για το 2016, Δημοσιογραφικό Συγκρότημα Μακεδονία.
<https://makthes.gr/%CF%83%CF%84%CE%B1-14-%CF%84%CE%B1-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%AE%C2%B5%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CF%83%CE%B5-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AC/>

(30)

Ναυτική εργασία, Wikipedia
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1

(31)

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο
<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikes/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%94%CE%97%CE%9C%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

(32)

Σημειώσεις Ναυτικού Δικαίου

(33)

Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο

<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikes/%CE%95%CF%85%CF%81%CE%B5%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF/%CE%9A%CE%A9%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%94%CE%99%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%9D%CE%91%CE%A5%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F%CE%A5%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%9F%CE%A5>

Βιβλιογραφία

Αντάπασης «Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από τη σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου», 1996

Δράκος, Γ. (2019). Κόπωση ναυτικών & διαχείριση κινδύνων στη θάλασσα.

Καμβύσης, Δ., «Ναυτεργατικών Δίκαιον», εκδ.Αντ.Ν.Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή:1994

Καμβύσης Δ.«Ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο», εκδ.Αντ.Ν.Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή:1982

Κορνηλάκης, Π., «Ειδικό Ενοχικό δίκαιο Ι» εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα - Θεσσαλονίκη:2002

Κοροτζής,Ι., «Ναυτικό εργατικό δίκαιο», εκδ.Αντ.Ν.Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή:1990

Ληξουριώτης Ι. (2002) «Ναυτική Εργασία», Έκδοση Νομικής Βιβλιοθήκης

Μπαλής, Γενικές Αρχές εκδ.γ' εκδ.Αντ.Ν.Σάκκουλα, Αθήνα: 1961

Ψαρούτης Χ.Ν., Καρύδης Π., Παναγάκος Γ., Δεσύπρης Ν., Βεντικός Ν Π., Αναφορά του Ερευνητικού, WP/III.2.2./WP/III. 2.3., Ιανουάριος 2008

Alberton and Patrick, 1999, "Port Management and Operations", LLP Publications

Alison J., 1997, "Economy of Shipping", Thomas Reed Publications

Bloor, M., Thomas, M., and Lane, T., 2000, "Healthy Risks in the Global Shipping Industry: An Overview", Health Risk and Society 2 (3)

Botteill Gr., J., 2003, "Training Sea and Shore staff for the ISM Code", BIMCO Bulletin 92, No2

Lorange P., Strategic re-thinking in shipping companies, Maritime Policy and Management, Vol28, no1, 2001

Pines, A., & Aronson, E. (1988). *Career burnout: Causes and cures*. Free press.