

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΩΡΑΡΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ (STCW) ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Capt. ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΜΩΥΣΙΑΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Α.Γ.Μ: 4035

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 06 Απριλίου 2016

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: 01 Ιουνίου 2017

<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>				
<i>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</i>				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : Capt. ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος.....	4
Εισαγωγή.....	5
<u>Κεφάλαιο 1: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW</u>	
1.1 ΙΜΟ.....	7
1.2 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Σύμβασης STCW.....	9
1.3 STCW 1978.....	11
1.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ STCW 1995.....	13
1.5 STCW 2010.....	19
1.5.1 Τροποποιήσεις στη Μανίλα 2010.....	21
<u>Κεφάλαιο 2: ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΩΡΑΡΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ</u>	
2.1 Ωράρια Εργασίας Και Ανάπαυσης.....	22
2.2 Ακατάπαυστα Ωράρια Εργασίας.....	26
2.3 Θέματα Υγείας των Εργαζομένων.....	27
2.4 Ναυτική Εργασία και Υγεία.....	29
<u>Κεφάλαιο 3 : ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ</u>	
3.1 Ιστορική Αναδρομή.....	31
3.2 Αιτιολογία Ναυτικού Ατυχήματος.....	32
3.3 Συσχετισμός της Κόπωσης με την πρόκληση ατυχημάτων στο πλοίο.....	34
<u>Κεφάλαιο 4 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ STCW</u>	
4.1 Πλεονεκτήματα STCW.....	36
4.2 Ζητήματα προς βελτίωση.....	38
Συμπεράσματα.....	39
Βιβλιογραφία.....	40

Πρόλογος

Η κόπωση των εργαζομένων είναι θέμα υψίστης σημασίας στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς αφορά άμεσα την αποδοτικότητα του πληρώματος και κατ'επέκταση επηρεάζει τη λειτουργικότητα του πλοίου. Επηρεάζει τόσο σωματικά όσο και ψυχολογικά τον ίδιο τον εργαζόμενο και αυτό μεταφέρεται άμεσα στην εργασία του και τον καθιστά αδύναμο. Τόσο οι εργάτες, όσο και οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να μην παραβλέπουν τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την υγιεινή στο χώρο εργασίας. Σκοπός της εργασίας αυτής είναι να εστιάσει στην περιγραφή των ωραρίων εργασίας, των ωραρίων ανάπαυσης των εργαζομένων στο πλοίο και των ατυχημάτων που προκαλεί η λανθασμένη συμπεριφορά των ανθρώπων πάνω στο πλοίο. Η σωστή εφαρμογή των ωραρίων εργασίας και ξεκούρασης προυποθέτουν ένα εύρυθμο εργασιακό κλίμα. Ωστόσο, κύρια πηγή πληροφοριών για την εκπόνηση της εργασίας μας είναι η Διεθνής Σύμβαση STCW αφού δημιουργήθηκε για να θεσπίζει τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο.



Εισαγωγή

Η Ελλάδα, χώρα με παράδοση στο ναυτικό επάγγελμα από τα αρχαία χρόνια μέχρι σήμερα, βρίσκεται μέσα στις 10 πρώτες χώρες παγκοσμίως με πλούσιο δυναμικό (έμπυχο και άπυχο) στο χώρο της ναυτικής εργασίας.

Μεγάλος αριθμός Ελλήνων ναυτικών επανδρώνει ελληνικά αλλά και ξένα πλοία δίνοντας στην ελληνική οικονομία μια αξιόλογη βοήθεια. Ως επί τω πλείστον το επάγγελμα του ναυτικού αποτελούσε την κύρια απασχόληση των νησιωτών από τα αρχαία χρόνια μέχρι και τη σημερινή εποχή που απασχόλησε και τις ηπειρωτικές περιοχές της χώρας μας.

Σ' ένα τόσο ευρύ πεδίο λοιπόν με τόσο μεγάλο αριθμό απασχολούμενων αλλά και πλοίων το ζήτημα της ασφάλειας αλλά και πρόληψης ενδεχόμενων ατυχημάτων είναι ουσιαστικό για την υγιή λειτουργία των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλε βέβαια και ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων. Η κόπωση των εργαζομένων αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τα ατυχήματα που γίνονται κατα καιρούς. Τα ωράρια εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών πρέπει να εφαρμόζονται πάντα για να αποφεύγονται τέτοιες καταστάσεις.

Όπως είναι φυσικό επακόλουθο, προέκυψε η αναζήτηση τρόπων και μεθόδων για την πρόληψη και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Υπάρχουν κάποιες περιπτώσεις λοιπόν κατά τις οποίες είναι απαραίτητη η θέσπιση κωδικών ορθής λειτουργίας και εποπτικού ελέγχου, οι οποίοι ορίζουν ένα συγκεκριμένο τρόπο δράσης των ναυτιλιακών γραφείων και κατ' επέκταση των πλοίων και των μελών τους. Στις παρακάτω ενότητες έχοντας ως γνώμονα τα παραπάνω θα αναλυθεί STCW, η αλλιώς η σύμβαση που όρισε ο IMO για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) η οποία αποτελεί μια σύμβαση επέμβασης αλλά και πρόληψης για τις περιπτώσεις δυσμενών καταστάσεων. Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο θα παρουσιαστεί ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (IMO) και η σύμβαση STCW. Έπειτα θα αναφερθούν τα ωράρια εργασίας και ανάπαυσης των εργαζομένων, καθώς και μερικά από τα προβλήματα υγείας τους. Στη συνέχεια, θα αναλυθούν επίσης το πώς σχετίζονται τα ατυχήματα με την κόπωση των εργαζομένων. Οι κανονισμοί λοιπόν που συμπεριλαμβάνονται σε αυτήν έχουν στόχο την εξασφάλιση της απαραίτητης ενημέρωσης, γνώσης και υλοποίησης των μηχανισμών εφαρμογής της Σύμβασης. Αναλυτικά προβάλλονται τα χαρακτηριστικά και οι τροποποιήσεις της STCW '78, της STCW '95, της STCW '10. Καταγράφονται κάποια εισαγωγικά στοιχεία για τις τροποποιήσεις που καθιερώθηκαν στην Μανίλα και έπειτα που

συμφωνήθηκαν από τις κυβερνήσεις το 2010, αφού σκόπευαν να διασφαλίσουν ότι τα πρότυπα STCW παραμένουν συναφή, για να μπορούν οι ναυτικοί να συνεχίσουν να εξελίσσουν και να διατηρήσουν τις επαγγελματικές τους ικανότητες.



Τέλος στο τελευταίο μέρος θα δούμε τα πλεονεκτήματα της STCW αλλά και τα σημεία στα οποία εμφανίζει αδυναμίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ & ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

1.1 ΙΜΟ

Η διεθνής ναυτιλία μεταφέρει πάνω από το 80 τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορίου με τους λαούς και τις κοινότητες σε όλο τον κόσμο. Η ναυτιλία είναι η πιο αποτελεσματική και αποδοτική μέθοδος των διεθνών μεταφορών για τα περισσότερα αγαθά. Παρέχει ένα αξιόπιστο και χαμηλό κόστος μεταφοράς των προϊόντων σε παγκόσμιο επίπεδο, διευκολύνοντας το εμπόριο και συμβάλλοντας στη δημιουργία ευημερίας μεταξύ των εθνών και των λαών. Ο κόσμος βασίζεται στην ασφαλή και αποτελεσματική διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία - και αυτή προβλέπεται από το κανονιστικό πλαίσιο που αναπτύχθηκε και συντηρείται από τον ΙΜΟ.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (International Maritime Organization) είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως ΙΜΚΟ (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε ΙΜΟ το 1982, με έδρα το Λονδίνο. Καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον ΙΜΚΟ, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας). Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1912. Καθώς τότε κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφάλειας πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν - όπως και ο Τιτανικός. Καθώς πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και καθώς άλλες δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα. Οι πρώτοι

οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονομένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπ'όψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομώνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές. Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπ'όψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Μέτρα του IMO καλύπτουν όλες τις πτυχές της διεθνούς ναυτιλίας - συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού του πλοίου, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επάνδρωση, τη λειτουργία και τη διάθεση – για να εξασφαλιστεί ότι αυτός, ο ζωτικής σημασίας τομέας, παραμένουν ασφαλή, φιλικός προς το περιβάλλον, ενεργειακά αποδοτικός και ασφαλής.

Η ναυτιλία είναι ένα απαραίτητο στοιχείο κάθε προγράμματος για τη μελλοντική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Μέσω του IMO, τα κράτη μέλη του Οργανισμού, η κοινωνία των πολιτών και η ναυτιλιακή βιομηχανία εργάζονται από κοινού για να εξασφαλιστεί η συνέχιση και η ενίσχυση προς μια πράσινη οικονομία και ανάπτυξη με βιώσιμο τρόπο. Η προώθηση της αειφόρου ναυτιλίας και αειφόρο θαλάσσιας ανάπτυξης είναι μία από τις κύριες προτεραιότητες της IMO για τα επόμενα χρόνια.

Η ενεργειακή απόδοση, οι νέες τεχνολογίες και η καινοτομία, η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και η ανάπτυξη της θαλάσσιας υποδομής, μέσω του IMO, παγκόσμιων προτύπων που καλύπτουν αυτά και άλλα θέματα που θα ενισχύσει τη δέσμευση του IMO για την παροχή της θεσμικό πλαίσιο που είναι απαραίτητο για μια πράσινη και βιώσιμη παγκοσμίου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών.

1.2 Ιστορική εξέλιξη της Διεθνούς Συμβάσεως STCW

Η σύμβαση για τα Πρότυπα Πιστοποιητικών Εκπαιδύσεως και Τηρήσεων Φυλακών (Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers- STCW) υιοθετήθηκε στις 7 Ιουλίου το 1978 και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μιας τέτοιας συμβάσεως συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων κύριο μέλημα ήταν η προστασία της εργασίας.

Η συνδιάσκεψη TSPP (1978) δεν επέστρεψε μόνο τις διαδικασίες επικυρώσεως των ΔΣ MARPOL και SOLAS, αλλά αποτέλεσε και την αφορμή, τέσσερις μήνες αργότερα, να υιοθετήσει ο IMO τη STCW. Συμπληρωματική η SOLAS (1974-1978) στο Κεφάλαιο V αναφέρει ότι όλα τα εμπορικά πλοία πρέπει να είναι επαρκώς και ικανοποιητικά επανδρωμένα.

Η Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Law of the Sea Convention- LOSC) του 1982, στο άρθρο 94 ορίζει ότι τα κράτη της σημαίας των πλοίων πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το καθένα από αυτά διοικείται από πλοίαρχο και αξιωματικούς, οι οποίοι διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, ενώ το πλήρωμα είναι το ενδεδειγμένο σε ζητήματα αριθμού και προσόντων για το είδος, το μέγεθος, τη μηχανή και τον εξοπλισμό ενός πλοίου.

Επίσης η Σύμβαση για τις Προυποθέσεις Νηολογήσεως των Πλοίων (Convention in the Conditions for Registration of Ships) του 1986, στο άρθρο 9 αναφέρει ότι τα κράτη της σημαίας πρέπει να προωθούν, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τη μόρφωση και την εκπαίδευση των ναυτικών και να βεβαιώνουν ότι τα επίπεδα επανδρώσεως, ικανότητας και συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

Η ναυτιλία ασκούμενη σε ευρεία κλίμακα διεθνώς είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη στο τρόπο προβολής των ναυτικών ατυχημάτων και των θαλάσσιων ρύπων. Στην περίπτωση του Δ/Ξ Amoco Cadiz (1978), παρόλο που το ατύχημα πρώτα προήλθε από μία τεχνικής φύσεως δυσλειτουργία, η ανθρώπινη παρέμβαση φάνηκε ότι ήταν σημαντικός παράγοντας. Αυτό το γεγονός ήταν ένας από τους λόγους που ο IMO κατάρτισε τη ΔΣ STCW/78, ενώ συνετέλεσαν και μία άλλη σειρά ατυχημάτων Δ/Ξ, όπως οι εκρήξεις στα Betelguese και Independenta, οι συγκρούσεις μεταξύ των Venoil και Venpet, των Atlantic Empress και Aegean Captain και η ολική καταστροφή εξαιτίας της απροσεξίας του πληρώματος του Energy Concentration. Όλα αυτά τα ατυχήματα που προαναφέρθηκαν προκλήθηκαν λόγω ανθρώπινων λαθών και είχαν σοβαρές οικολογικές συνέπειες. Εξαιτίας λοιπόν των παραπάνω οι κυβερνήσεις που έχουν την ευθύνη για την ναυτική ασφάλεια είναι ανάγκη να λάβουν πρωτοβουλίες ώστε να μη ξανασυμβεί κάποιο ανάλογο ατύχημα. Όλα τα παραπάνω, σύμφωνα με τις επιδιώξεις της ναυτιλίας, έχουν χαρακτήρα γενικότερου ζητήματος, καθώς παίρνουν την μορφή υποβολής αιτήματος προς συζήτηση στα μέλη του IMO τα οποία με τη σειρά τους είναι αρμόδια για την παραγωγή νέων κανονισμών αλλά και την διόρθωση των υφιστάμενων. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν υπάρχει η γενικότερη αίσθηση ότι τα πράγματα ξεφεύγουν από τον έλεγχο και υπάρχει σοβαρός λόγος επέμβασης, εμφανίζονται Κώδικες της μορφής του ISM, STCW 95 και ISPS. Η διεθνής κοινότητα μέσα από τον IMO επέβαλε μέσω της SOLAS τον ISM Code, ο οποίος προέρχεται από παλαιότερη υποβολή της Νορβηγίας στον IMO, και κύρωσε την σύμβαση STCW 95 πολύ γρήγορα.

Οι Κώδικες επιβάλλουν ένα συγκεκριμένο τρόπο λειτουργίας στα γραφεία και στα πλοία, καθορίζοντας τα ζητούμενα αλλά αφήνοντας περιθώριο για προσαρμογή στην κάθε επιχείρηση. Υπό αυτή την έννοια δεν αποτελούν γνήσιες μορφές συστημάτων διασφάλισης ποιότητας, ούτε κατά μείζονα λόγο Total Quality Systems, αλλά πλαίσια εντός των οποίων η άσκηση του επαγγέλματος θα γίνει ασφαλέστερη και φιλικότερη στο περιβάλλον. Τα

τελευταία χρόνια η όλη συνεισφορά του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού φαίνεται να δίνει ιδιαίτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα όπως και στην ανάγκη ανάπτυξης και διατήρησης της κουλτούρας, που σχετίζεται με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών (safety culture). Τα πλεονεκτήματα ενός καλά εκπαιδευμένου πληρώματος, με συνεχές κίνητρο την εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας του πλοίου, είναι χωρίς αμφιβολία πολλά.

1.3 STCW 1978

Η ΔΣ STCW 1978 τέθηκε σε ισχύ το έτος 1984. Πρώτα επιχείρησε να εισάγει τις απαραίτητες προδιαγραφές, που θα έπρεπε να τίθενται σε ισχύ σχετικά με την εκπαίδευση, την έκδοση των συναφών πιστοποιητικών και στην ασφάλεια του πληρώματος. Αφορά ζητήματα προσδιορισμού και αξιολόγησης προσόντων των αξιωματικών. «Ασχολείται με ζητήματα προσδιορισμού και επιβεβαίωσης των προσόντων των αξιωματικών, έχοντας ως απώτερο στόχο, τον περιορισμό της εκτεταμένης πλαστογραφίας ναυτικών διπλωμάτων, που εκείνη την εποχή ήταν σε άνθιση. Απώτερος σκοπός της αποτελεί ο περιορισμός της μεγάλης απάτης διπλωμάτων που είχε εξαπλωθεί ιδίως στις χώρες της Άπω Ανατολής. Η STCW είναι ο μοναδικός ναυτιλιακός κώδικας που ξεκίνησε από τις ανάγκες των ναυτιλιακών γραφείων.

Η STCW '78 απαρτίζεται από 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις συμπεριλαμβάνονται σε ειδικό παράρτημα. Τα επιμέρους κομμάτια της σχετίζονται με τις γενικές διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ελέγχου, με εκείνες που γίνεται λόγος για θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα Δ/Ξ καθώς και στις συγκεκριμένες ικανότητες που είναι απαραίτητες όταν κάποιος βρίσκεται σε σκάφος διασώσεως. Γενικά η STCW '78 όπως είναι φανερό από τα παραπάνω δίνει ιδιαίτερη σημασία στον ανθρώπινο παράγοντα.

Αντικειμενικοί στόχοι της Δ.Σ. STCW 1978 ήταν :

- Ο προσδιορισμός προτύπων, για την εξασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής λειτουργίας εν πλω, που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν σε παγκόσμια κλίμακα.

- Η αποδοχή και η εφαρμογή των πιστοποιητικών από το σύνολο των Port State Controls.
- Η αποδοχή των καινούριων προτύπων εκπαίδευσης και οργάνωσης επί του πλοίου.

Η STCW/78 παρέμεινε ως είχε στο αρχικό της κείμενο μέχρι και το 1991, όπου και πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες επιμέρους τροποποιήσεις (GMDSS - Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου).



1.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗΣ STCW 1995

Η αναθεωρημένη STCW 1995 αφήνει ίδια τα άρθρα της αρχικής συμβάσεως του 1978 και αλλάζει εξ' ολοκλήρου το κείμενο του παραρτήματος, με τα παραρτήματα 1 και 2 στην τελευταία πράξη της συνέλευσης. Το νέο κείμενο αποτελείται από κανονισμούς και από αντίστοιχες τεχνικές οδηγίες υπό μορφή κώδικα ομαδοποιημένες σε 8 κεφάλαια τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω.

Το μεγαλύτερο μέρος από τις απαιτήσεις εκπαίδευσης πηγάζουν από τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978, όπως άλλαξε το 1995 (Σύμβαση STCW'95). Οι απαιτήσεις αυτές υφίστανται για ναυτικούς επί του σκάφους στα ποντοπόρα πλοία (ανεξαρτήτως μεγέθους του πλοίου) και έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία ενός μέλους της Σύμβασης STCW, εκτός από πολεμικά πλοία, αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής τα οποία δεν εμπορεύονται και τέλος τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης. Τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης STCW'95 πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW'95 από την 1η Φεβρουαρίου 2002.

Η σύμβαση STCW, όπως τροποποιήθηκε το 1995, περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Σύμβαση STCW: βασικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης.
- Το Παράρτημα της Σύμβασης: περιέχει τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών όπως συμφωνήθηκε το 1995.
- Κώδικα STCW μέρος A: Αυτό το τμήμα περιέχει τα υποχρεωτικά πρότυπα που αφορούν τις διατάξεις που βρίσκονται στο παράρτημα της σύμβασης. Μια λεπτομερής επεξήγηση του παραρτήματος, κατά κύριο λόγο σε μορφή πινάκων, δίνεται σε αυτό το τμήμα.
- Κώδικα STCW μέρος B: Αυτό το τμήμα περιέχει τη συνιστώμενη καθοδήγηση σχετικά με τις διατάξεις της σύμβασης STCW όπως επίσης και το παράρτημά της.

Η αρίθμηση των κανονισμών στο παράρτημα της Σύμβασης είναι παρόμοια με την αρίθμηση που χρησιμοποιείται στον κώδικα. Ο IMO εξέδωσε το STCW'95, έκδοση η οποία περιέχει το κείμενο της σύμβασης, το Παράρτημα αλλά και τον Κώδικα.

Το 1997 συμφωνήθηκε η τροπολογία 1 της Σύμβασης STCW'95. Η τροπολογία περιλαμβάνει συμπληρωματικές διατάξεις για τα επιβατικά πλοία. Η τροπολογία 1 έχει ενσωματωθεί πλήρως στην τρέχουσα έκδοση του έργου STCW'95 IMO. Γενικά ο στόχος της τροποποιημένης STCW 1995 είναι να εδραιώσει την εκπαίδευση, την επιβεβαίωση και την εκτίμηση των γνώσεων (δηλ. της δεξιοτήτας, της αντίληψης και της πλέον αποδεδειγμένης ικανότητας) των ναυτικών.

Μαλτέζος Σ. Αθανάσιος, Η Διαχείριση των Ανθρώπινων Πόρων στη Ναυτιλία, σελ 112, Πανεπιστήμιο Πειραιά 2013.

Διεθνείς συμβάσεις - κανονισμοί - κώδικες. Αλεξόπουλος Α. - Φουρναράκης Ν. (2005

Συγκεκριμένα λοιπόν, η καινούρια εδραιωμένη Σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί είναι αναγκαίο να έχουν γνώσεις σχετικές με τις σοβαρές επιπτώσεις της ρύπανσης των θαλασσών, που είναι αποτέλεσμα των λειτουργικών απορρίψεων που γίνονται από τα πλοία, όπως επίσης κι αυτής που είναι αποτέλεσμα ατυχημάτων και έπειτα να παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης ανάλογα με τους παγκόσμιους και λιμενικούς κανονισμούς. Πιο συγκεκριμένα το 5ο κεφάλαιο εμπεριέχει διατάξεις των πληρωμάτων τα οποία προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε Δ/Ξ, μολονότι εμπεριέχουν πιο γενικό περιεχομένου και η εφαρμογή τους βασίζεται κατά κύριο λόγο στο κράτος της σημαίας (flag state).

Πιο αναλυτικά, ο κανονισμός V/1 αναφέρει ότι όσοι είχαν υψηλά αξιώματα και αρμοδιότητες που σχετίζονται με το φορτίο ή τον εξοπλισμό του φορτίου στα δεξαμενόπλοια και δεν έχουν εργαστεί σε πλοία αυτού του τύπου πριν ασκήσουν τα καθήκοντά τους, είναι ανάγκη να έχουν εκπληρώσει ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης στην ξηρά για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς αλλά και:

(α) μία αποδεκτή περίοδο απασχόλησης πάνω στα πλοία με σκοπό την απόκτηση επαρκούς γνώσης για θέματα ασφαλούς λειτουργικής πρακτικής ή (β) ένα αποδεκτό πρόγραμμα εξοικείωσης με τη λειτουργική διαχείριση των δεξαμενόπλοιων το οποίο εμπεριέχει διαδικασίες βασικών μέτρων ασφάλειας στη θάλασσα αλλά και πρόληψη της θαλάσσιας

ρύπανσης. Οι πλοίαρχοι ή οι άλλοι αξιωματικοί με την άμεση ευθύνη της φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφοράς του φορτίου πρέπει να διαθέτουν:

(α) σχετική εμπειρία σύμφωνα με τα καθήκοντά τους σε δεξαμενόπλοια και

(β) εκπλήρωση ειδικού εκπαιδευτικού προγράμματος που αναφέρεται σε θέματα ασφάλειας

δεξαμενόπλοιων, συστήματα προστασίας από την πυρκαγιά, συστήματα πρόληψης και ελέγχου της ρύπανσης, λειτουργικές πρακτικές και υποχρεώσεις σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς. Ακόμη, καθορίζονται διαδικασίες που πρέπει να γνωστοποιούνται για να γίνει η ανίχνευση των πιστοποιήσεων δυνατότητας όλων των εθνικοτήτων των πληρωμάτων των εργαζομένων. Ταυτόχρονα για τη παροχή των σχετικών πιστοποιητικών θα αξιολογούνται οι ηλικίες των υποψήφιων, η ψυχική και σωματική τους υγεία καθώς και η απαιτούμενη σχετική προϋπηρεσία. Ο Κώδικας της STCW 1995 θεωρήθηκε αναγκαίος με σκοπό να προσφέρει την δυνατότητα πιο γρήγορης και πιο εύκολης ολοκλήρωσής του, όποτε οι συνθήκες το καθιστούν αναγκαίο, πράγμα το οποίο θα μπορούσε να θεωρηθεί πιο απαιτητικό όσον αφορά την ολοκλήρωσή του με τη STCW το έτος 1978. Ο Κώδικας έχει ως κέντρο ζητήματα ποιοτικού προβιβασμού της ναυτικής κατάρτισης, τα προσόντα και τις προϋποθέσεις του διδακτικού προσωπικού και διάφορες άλλες οδηγίες σχετικές με την παροχή και την αναγνώριση της εκπαίδευσης. Αυτό δηλαδή που εφαρμόζει η «νέα» σύμβαση είναι οι άμεσες ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών, γιατί οι τελευταίες πρέπει να εγγυώνται ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις κατάλληλες διεργασίες εξάσκησης με τα ζητήματα ασφάλειας, τα ζητήματα διοίκησης εντός του πλοίου και τη χρονική διάρκεια των διακοπών από την εργατική απασχόληση για λόγους ανάπαυσης. Έπειτα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την επιμέλεια είναι απαραίτητο να ενισχύσουν την πεποίθηση του συνόλου των αξιωματικών ώστε να εμπλέκονται ενεργά στην κατάρτιση των καινούριων πληρωμάτων όπως επίσης και να αξιολογούν/επανεξετάζουν με συχνότητα την εξέλιξη του καινούριου προσωπικού στην κατάκτηση νέων γνώσεων και ικανοτήτων κατά τη διάρκεια της παροχής υπηρεσιών του. Ιδιαίτερη σπουδαιότητα δίνεται στην βελτιωμένη και ανανεωμένη κατάρτιση σε κατάλληλα χρονικά περιθώρια και στη λήψη των κατάλληλων ενεργειών ώστε να ενισχύεται το αίσθημα αξιοπρέπειας και συνέπειας των ναυτικών.

Η υπακοή στα συγκεκριμένα καθήκοντα εξαρτάται από την πολιτική των εκάστοτε εξουσιαζόντων. Σε γενικές γραμμές έχοντας κατά νου πως σε τοπικό επίπεδο κάποιες συγκεκριμένες απαιτήσεις της STCW 1995 θα υλοποιηθούν από διάφορες χώρες σε άλλες χρονικές περιόδους ίσως σε μερικές εγκεκριμένες ναυτιλιακές χώρες να καταλήξουν σε

απόφαση για τον ενστερνισμό σχετικών απαιτήσεων πριν την αρχή της ισχύς της. Η «νέα» Σύμβαση θέτει ως όρο από την εξουσιάζουσα αρχή των κρατών της σημαίας καθώς και των παρακτίων κρατών να ορίσουν ποινές στις ναυτιλιακές εταιρείες που εσκεμμένα δεν υπακούουν στις καινούριες απαιτήσεις. Οι χώρες που βρίσκονται κοντά σε ακτές κατέχουν επίσημα την δυνατότητα επίβλεψης των ξένων πλοίων από τον Φεβρουάριο του 1997. Κατά την σύμβαση STCW 1995, από αυτό το συγκεκριμένο χρονικό σημείο θα πραγματοποιείται ανταλλαγή στοιχείων ανάλογα με την επίβλεψη των λιμενικών για τις ΗΠΑ και για τις χώρες που ανήκουν στο MOU (1982).

Ακόμη, η σύμβαση STCW 1995 ορίζει μεν μέτρα για τους ελέγχους των λιμενικών, οριοθετείται δε στην βεβαίωση των πιστοποιήσεων ικανότητας όπως και στο αν κάποιος γεγονός δημιουργεί την υπόνοια ότι τα επίπεδα επανδρώσεως είναι ιδιαίτερα χαμηλά. Κατά τη STCW 1995 δύο είναι οι βασικοί λόγοι για να διατηρηθεί το πλοίο σε κάποιο λιμάνι, πρώτον η αδυναμία αποκατάστασης τυχόν ζητημάτων και με η ορθή επάνδρωση και παραμονή φυλάκων γέφυρας και από την στιγμή που υπάρχει ρίσκο σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης, της ανθρώπινης παρουσίας και του δύσκολου περιβάλλοντος. Εάν τότε η ανεπάρκεια που διαπιστώθηκε, δεν ελεγχθεί και δεν διορθωθεί και αυτό δημιουργεί όπως αναφέραμε και πιο πάνω κινδύνους για την ζωή των φυσικών προσώπων που εμπλέκονται, για την συνολική παρουσία είτε για το περιβάλλον, δεν επιτρέπεται να φύγει το καράβι από το λιμάνι μέχρι την στιγμή που θα διορθωθούν αυτές οι αδυναμίες, τόσο όσο να αποφευχθεί ο κίνδυνος εντελώς.

Ακολούθως, η έλλειψη υπακοής στα ισχύοντα αιτήματα της Αρχής σχετικά με την ασφαλή επάνδρωση. Επίσης, η μη ύπαρξη διακανονισμού τήρησης μηχανοστασίου ή φυλακής γέφυρας κατά τις απαιτήσεις που υπαγορεύονται από την Αρχή για το καράβι. Τέλος, η έλλειψη παρουσίας κατά τη φυλακή ατόμου, το οποίο κατέχει ειδικευση στον χειρισμό του εξοπλισμού που είναι ουσιαστική για μια ασφαλή πλεύση, για την ασφάλεια στις ραδιοεπικοινωνίες ή την πρόληψη και καταπολέμηση ενδεχόμενης θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και την ανικανότητα τήρησης των φυλάκων στο πλοίο από όσους έχουν ξεκουραστεί όσο απαιτείται και έχουν την δυνατότητα να εκτελέσουν ορθά τις σχετικές υπηρεσίες και τα καθήκοντα.

Σε αυτό το σημείο θα αναφερθεί πως η σύμβαση STCW 1995 είναι εύπλαστη στην θέσπιση λειτουργιών στα καράβια, επεκτείνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις δυνατότητες επαγγελματικής βαθμιαίας εξέλιξης των ναυτικών. Έπειτα πρέπει να επισημανθεί ότι το

βασικό αίτημα της τροποποιημένης σύμβασης STCW (1995) είναι η εγγυημένη διαπίστωση των κατάλληλων δυνατοτήτων των ναυτικών. Οι ημερομηνίες που καθορίζονται ως οι πιο βασικές στην λειτουργία της STCW 1995 προβάλλονται στον Πίνακα παρακάτω. Η STCW 1995, αποδίδει σπουδαιότητα στην πιστοποιημένη έκβαση και πιο συγκεκριμένα στην εκτέλεση θαλάσσιων καθηκόντων και υπηρεσιών όπως επίσης και στην καθοδηγούμενη εκπαίδευση κατά την διάρκεια του ταξιδιού του πλοίου στην θάλασσα.

Επίσης, πολύ σημαντικό στοιχείο για την STCW 1995 είναι η επιτακτική ανάγκη για γνώση της αγγλικής γλώσσας από το σύνολο των ναυτικών. Οι τροποποιήσεις στην σύμβαση το 1995 όρισαν πιο αυστηρά κριτήρια, παρότι τα πιστοποιητικά που έχουν γνωστοποιηθεί από την προηγούμενη STCW 1978 τελούν εν ισχύ έως το έτος 2002, όχι όμως και η υποχρεωτική ναυτική κατάρτιση η οποία θεσπίστηκε από το έτος 1998 σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει η «νέα» Σύμβαση.

Έχει γνωστοποιηθεί επίσης πως η υλοποίηση και η λειτουργία των κύριων κανονισμών της STCW 1995 εξαρτάται μόνο από το κράτος που είναι δική του η σημαία, μόνο ο γενικός βαθμός κατάρτισης είναι διαφορετικός ανά κράτος, γι' αυτό το λόγο λοιπόν είναι επόμενο να προσδοκεί κάποιος ένα εκτεταμένο και μεγάλο μέρος της διοίκησης στο πλοίο από τα κράτη μέλη. Ο IMO εντοπίζοντας το ζήτημα αυτό διατύπωσε το αίτημα που ζητούσε από τα κράτη-μέλη της καινούριας ουσιαστικά Σύμβασης να αποδίδουν τεχνική υποστήριξη σε άλλα κράτη, όταν αυτό βέβαια θεωρείται απαραίτητο. Είναι κατατοπιστικό το γεγονός πως η σύμβαση STCW 1978 δεν ήταν τελικά τόσο αναγκαία όσο προέβλεπε η ίδια, και ότι η «νέα» STCW 1995 ήρθε με σκοπό να μεταβάλλει τα όσα ίσχυαν έως τότε. Πιο ουσιαστικό είναι να ελεγχθεί σαν μία σημαντική αρχή, με τις πιο πολλές ΔΣ του IMO, μια συμφωνία πιο χαμηλών έναντι των ευπρόσδεκτων πιο υψηλών προτύπων και προδιαγραφών.

Αντικειμενικοί στόχοι της Δ.Σ. STCW 1978 ήταν :

➤ Ο προσδιορισμός προτύπων, για την εξασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής λειτουργίας εν πλω, που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν σε παγκόσμια κλίμακα.

- Η αποδοχή και η εφαρμογή των πιστοποιητικών από το σύνολο των Port State Controls.
- Η αποδοχή των καινούριων προτύπων εκπαίδευσης και οργάνωσης επί του πλοίου.

Η STCW/78 παρέμεινε ως είχε στο αρχικό της κείμενο μέχρι και το 1991, όπου και πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες επιμέρους τροποποιήσεις (GMDSS - Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου).

Κρίσιμες ημερομηνίες εφαρμογής της Συμβάσεως STCW 1995

1 ^η Φεβρουαρίου 1997	Όλες οι απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW 1995 τίθενται σε ισχύ.
1 ^η Αυγούστου 1998	<ul style="list-style-type: none"> - Οι νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα που ξεκινούν την εκπαίδευσή τους πρέπει να ακολουθήσουν τα νέα πρότυπα. - Οι κυβερνήσεις των κρατών- μελών πρέπει να υποβάλλουν στον ΙΜΟ αναφορά, στην οποία θα αποδεικνύεται ότι εφαρμόζουν τα δεδομένα της Συμβάσεως.
1 ^η Φεβρουαρίου 2002	Οι μεταβατικές διατάξεις για την έκδοση πιστοποιητικών παύουν να ισχύουν και εφαρμόζεται πλήρως η Σύμβαση.
1 ^η Ιουλίου 2002	Παράταση εφαρμογής της Συμβάσεως.

Η Δομή της ΔΣ STCW 1995

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : (15 Κανονισμοί)	Γενικές Διατάξεις
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ : (4 Κανονισμοί)	Πλοίαρχος, Αξιωματικοί και Προσωπικό

	Καταστρώματος
ΚΕΦΑΛΑΙΟ III : (4 Κανονισμοί)	Αξιωματικοί και Προσωπικό Μηχανής
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV : (2 Κανονισμοί)	Ραδιοεπικοινωνίες και Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V : (2 Κανονισμοί)	Ειδική Εκπαίδευση και Απαιτήσεις για το Προσωπικό Συγκεκριμένων Τύπων Πλοίων
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI : (2 Κανονισμοί)	Αντιμετώπιση Εκτάκτων Περιστατικών, Ιατρική Βοήθεια και Τεχνικές Επιβιώσεως
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII : (3 Κανονισμοί)	Εναλλακτικά Πιστοποιητικά
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII : (2 Κανονισμοί)	Τήρηση Φυλακών

1.5 STCW 2010

Η ικανότητα των ναυτικών είναι ο πιο κρίσιμος παράγοντας για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων, και έχει άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Σύμβαση του IMO για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) είναι ένα ολοκληρωμένο σύνολο διεθνών κανονισμών που σκοπό έχει να εξασφαλίσει την διατήρηση των υψηλότερων προτύπων ικανότητας των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Νέες και σημαντικές τροποποιήσεις στους κανόνες της σύμβασης STCW, που συμφωνήθηκε από τις κυβερνήσεις στη Μανίλα το 2010, έχουν ως στόχο να εξασφαλίσουν ότι τα πρότυπα STCW παραμένουν συναφή, έτσι ώστε οι ναυτικοί να συνεχίσουν να αναπτύσσουν και να διατηρήσουν τις επαγγελματικές τους δεξιότητες. Συγκεκριμένα, πολυάριθμες αλλαγές εισάγονται ώστε να ληφθούν υπόψη οι τεχνικές εξελίξεις που απαιτούν νέες αρμοδιότητες επί του πλοίου. Οι τροποποιήσεις STCW άρχισαν να εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2012, όταν τέθηκε σε ισχύ. Ειδικότερα, οι εταιρείες και το πλήρωμα θα πρέπει να συμμορφωθούν με τους κανόνες των ωρών ανάπαυσης που ορίστηκε στο STCW για τους ναυτικούς. Από τώρα και τον Ιανουάριο του 2017, οι νέες απαιτήσεις αυτές θα εισαχθούν από την ναυτιλιακή διοίκηση με ένα μεταβατικό χρονοδιάγραμμα.

Οι ημερομηνίες που αποτελούν σταθμό στην εφαρμογή της Αναθεωρημένης Σύμβασης STCW 2010 είναι οι εξής:

1η Ιανουαρίου 2012

Η STCW θα τεθεί σε εφαρμογή για όλες τις χώρες που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση. Από εδώ και στο εξής πρέπει να τηρούνται οι νέες απαιτήσεις για τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης και ένα αρχείο ωρών εργασίας. Σε ένα μεταβατικό διάστημα διάρκειας πέντε ετών μέχρι την 1η Φεβρουαρίου του 2017 θα εισαχθούν οι αλλαγές που προβλέπουν οι τροποποιήσεις της Σύμβασης. Σε αυτό το μεταβατικό διάστημα μια χώρα θα μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά ικανότητας σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις παρόλα αυτά από την 1η Ιουλίου του 2013 η εκπαίδευση των νέων ναυτικών θα γίνεται σύμφωνα με τα νέα πρότυπα πιστοποίησης της αναθεωρημένης Σύμβασης STCW2010.

1η Ιανουαρίου 2014

Μετά από την 1η Ιανουαρίου 2014 όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδεύονται σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές.

1η Ιανουαρίου 2017

Η μεταβατική περίοδος τελειώνει. Από το Φεβρουάριο του 2017 και έπειτα όλοι ανεξαιρέτως οι εν ενεργεία ναυτικοί πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις της Σύμβασης έχοντας στην κατοχή τους ένα πιστοποιητικό ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW καλύπτοντας τις λειτουργίες που εκτελούνται επί του σκάφους. Οι εκάστοτε διοικήσεις των χωρών θα εκδίδουν, θα αναγνωρίζουν και θα θεωρούν πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW πριν το 2010 για αυτούς που ξεκίνησαν την εκπαίδευση πριν τον Ιούλιο του 2013.

1.5.1 Τροποποιήσεις στη Μανίλα 2010

Τον Ιούνιο του 2010, μια διπλωματική διάσκεψη στη Μανίλα ενέκρινε μια σειρά εκτεταμένων και περιεκτικών τροποποιήσεων στη διεθνή σύμβαση του 1978 για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών - γνωστή σε όλους μας πιο βολικά ως σύμβαση STCW - και τον σχετικό κώδικα. Το μέσο αυτό έχει περιγραφεί ως ένας από τους τέσσερις πυλώνες του παγκόσμιου ρυθμιστικού συστήματος ναυτιλίας, μαζί με δύο άλλες συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), τη σύμβαση SOLAS και τη σύμβαση MARPOL και τη σύμβαση ναυτικής εργασίας της ΔΟΕ. Οι τροπολογίες που εγκρίθηκαν σηματοδοτούν την πρώτη σημαντική αναθεώρηση του μέσου από εκείνες που εγκρίθηκαν το 1995, οι οποίες αναθεώρησαν πλήρως την αρχική σύμβαση STCW του 1978. Η ναυτιλιακή βιομηχανία εξαρτάται από ικανούς και άρτια καταρτισμένους ναυτικούς για να εξασφαλίσει την ασφάλεια της θαλάσσιας ζωής, της ασφάλειας στη θάλασσα, της αποτελεσματικότητας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας και διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η αναθεωρημένη σύμβαση STCW στοχεύει να παρέχει τα διεθνή πρότυπα που είναι απαραίτητα για την κατάρτιση ινστιτούτων και εκπαιδευτών για την ανάπτυξη των απαιτούμενων δεξιοτήτων και ικανοτήτων για τον σημερινό ναυτικό.

Το ITF έχει δημιουργήσει αυτές τις οδηγίες για να βοηθήσει τους ναυτικούς να κατανοήσουν τις αναθεωρήσεις και να εντοπίσουν τις πληροφορίες που τους ενδιαφέρουν περισσότερο. Υποστηρίζω αυτή την προσπάθεια να καταστούν οι απαιτήσεις της Σύμβασης προσιτές σε όλους και πιστεύω ότι αυτός ο οδηγός θα υποστηρίξει την επίτευξη των στόχων της Σύμβασης STCW και του Κώδικα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΩΡΑΡΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

2.1 ΩΡΑΡΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

Παρόλο που οι νέοι κανονισμοί αρχίζουν να ισχύουν την 1η Ιανουαρίου 2012, υπάρχουν δύο μεταβατικές ρυθμίσεις σχετικά με την πιστοποίηση που εκδόθηκε σύμφωνα με τις προηγούμενες απαιτήσεις της σύμβασης:

«Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017, ένα συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να εξακολουθήσει να εκδίδει, να αναγνωρίζει και να εγκρίνει πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης που εφαρμόστηκαν αμέσως πριν από την 1η Ιανουαρίου 2012 για τους ναυτικούς που έχουν ξεκινήσει εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης ή εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα πριν από την 1η Ιουλίου 2013.

Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2017, ένα μέρος μπορεί να συνεχίσει να ανανεώνει και να επικυρώνει τα πιστοποιητικά και τις επικυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης που εφαρμόστηκαν αμέσως πριν από την 1η Ιανουαρίου 2012.»

Καταλληλότητα για τους κανονισμούς

Μία από τις κυριότερες αλλαγές στον Κώδικα που επηρεάζουν αφορά άμεσα τις απαιτήσεις σχετικά με την καταλληλότητα για καθήκοντα και τις ώρες ανάπαυσης που περιέχονται στο Κεφάλαιο VIII - Πρότυπα περί φυλακής. Αυτά εναρμονίστηκαν με τις απαιτήσεις της σύμβασης για τη ναυτική εργασία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία αναμένεται να τεθεί σε ισχύ κατά το πρώτο εξάμηνο του 2013.

Επί του παρόντος, η καταλληλότητα για τις απαιτήσεις φόρου που περιέχονται στον κώδικα STCW του 1995 απαιτεί:

1. Όλα τα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί καθήκον αξιωματικού που είναι επιφορτισμένος με ρολόι ή με βαθμολογία που αποτελεί μέρος του ρολογιού πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον 10 ώρες ανάπαυσης σε κάθε περίοδο 24 ωρών.

2. Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να χωριστούν σε δύο περιόδους, εκ των οποίων η μία είναι τουλάχιστον 6 ωρών.

3. Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης που ορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε περίπτωση ασκήσεων έκτακτης ανάγκης ή σε άλλες επιτακτικές συνθήκες λειτουργίας.

4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, η ελάχιστη περίοδος δέκα ωρών μπορεί να μειωθεί σε τουλάχιστον 6 συνεχείς ώρες, υπό την προϋπόθεση ότι η μείωση αυτή δεν θα υπερβαίνει τις δύο ημέρες και θα παρέχονται 70 ώρες ανά εβδομάδα ανά επτά Ημέρα.

Έχουν γίνει πολλές αλλαγές και έχουν προστεθεί πρόσθετες απαιτήσεις στους αναθεωρημένους κανονισμούς σχετικά με την καταλληλότητα των δασμών στον Κώδικα STCW 2010. Από την 1η Ιανουαρίου 2012 οι ναυτικοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες κανονιστικές απαιτήσεις:

1. Οι διοικήσεις λαμβάνουν υπόψη τον κίνδυνο που συνεπάγεται η κόπωση των ναυτικών, ιδίως εκείνων των οποίων τα καθήκοντα αφορούν την ασφαλή και ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

2. Όλα τα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί καθήκον ως αξιωματικός υπεύθυνος για ρολόι ή ως βαθμολογία που αποτελεί μέρος του ρολογιού, καθώς και εκείνους των οποίων τα καθήκοντα αφορούν καθορισμένη ασφάλεια, πρόληψη της ρύπανσης και καθήκοντα ασφαλείας, πρέπει να διαθέτουν περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον:

1. Ανάπαυση τουλάχιστον 10 ωρών σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και ανάπαυση 77 ωρών σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών.

2. Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να χωριστούν σε δύο περιόδους, το ένα εκ των οποίων είναι τουλάχιστον 6 ώρες και τα διαστήματα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνουν τις 14 ώρες.

3. Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης που ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 δεν χρειάζεται να τηρούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή σε άλλες επιτακτικές συνθήκες λειτουργίας. Τα γυμνάσια, τα πυροσβεστικά μέσα και τα ασκήσεις σωστικών σκαφών και τα ασκήσεις που προβλέπονται από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και από διεθνείς πράξεις, διεξάγονται κατά τρόπο που ελαχιστοποιεί τη διαταραχή των περιόδων ανάπαυσης και δεν προκαλεί κόπωση.

4. Οι διοικήσεις απαιτούν να αναρτώνται τα χρονοδιαγράμματα παρακολούθησης όπου είναι εύκολα προσβάσιμα. Τα χρονοδιαγράμματα καταρτίζονται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή στις γλώσσες εργασίας του πλοίου και στα αγγλικά.

5. Όταν ο ναυτικός είναι σε ετοιμότητα, όπως όταν ο χώρος μηχανοστασίου είναι αφύλακτος, ο ναυτικός πρέπει να διαθέτει επαρκή περίοδο αντιστάθμισης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης διαταράσσεται από την έκκληση για εργασία.

6. Οι διοικήσεις απαιτούν να τηρούνται αρχεία ημερήσιων ωρών ανάπαυσης των ναυτικών σε τυποποιημένη μορφή, στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου και στα αγγλικά, ώστε να επιτρέπεται η παρακολούθηση και ο έλεγχος της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος τμήματος. Οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο των εγγράφων που τους αφορούν και τα οποία θεωρούνται από τον πλοίαρχο ή από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο και τους ναυτικούς.

7. Κανένα στοιχείο του παρόντος τμήματος δεν θεωρείται ότι βλάπτει το δικαίωμα του πλοίαρχου του πλοίου να απαιτεί από έναν ναυτικό να εκτελεί όλες τις ώρες εργασίας που απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των ατόμων επί του πλοίου ή του φορτίου ή για το σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Κατά συνέπεια, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το χρονοδιάγραμμα των ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει όλες τις απαιτούμενες ώρες εργασίας μέχρι να αποκατασταθεί η κανονική κατάσταση. Το συντομότερο δυνατό, μετά την αποκατάσταση της κανονικής κατάστασης, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει ότι όλοι οι

ναυτικοί που έχουν εκτελέσει την εργασία τους σε προγραμματισμένη περίοδο ανάπαυσης διαθέτουν επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

8. Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τις απαιτούμενες ώρες ανάπαυσης στις παραγράφους 2.2 και 3 ανωτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος ανάπαυσης δεν είναι μικρότερη από 70 ώρες σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών.

Εξαιρέσεις από την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης που προβλέπεται στην παράγραφο 2.2 δεν επιτρέπονται για περισσότερες από δύο διαδοχικές εβδομάδες. Το διάστημα μεταξύ δύο περιόδων εξαίρεσης επί του σκάφους δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το διπλάσιο της διάρκειας της εξαίρεσης. Οι ώρες ανάπαυσης που προβλέπονται στην παράγραφο 2.1 μπορούν να χωριστούν σε τρεις περιόδους (κατά τη διάρκεια εξαιρέσεων), εκ των οποίων η μία είναι τουλάχιστον 6 ωρών και καμία από τις δύο άλλες περιόδους δεν είναι μικρότερη από μία ώρα. Τα διαστήματα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες. Οι εξαιρέσεις δεν υπερβαίνουν τις δύο περιόδους 24 ωρών σε οποιαδήποτε περίοδο 7 ημερών. Οι εξαιρέσεις πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να λαμβάνουν υπόψη τις οδηγίες σχετικά με την πρόληψη της κόπωσης στο τμήμα B-VIII / 1 ".

Πρέπει να σημειωθεί ότι πολλές διοικήσεις δεν θεωρούν ότι οι "επιτακτικοί λειτουργικοί όροι" περιλαμβάνουν δραστηριότητες ρουτίνας που συνδέονται με την κανονική λειτουργία του σκάφους, όπως το λιμάνι που φθάνει και αναχωρεί και τις εργασίες φορτίου.

Οι παραβιάσεις του κώδικα STCW όσον αφορά την καταλληλότητα των διατάξεων για τα τέλη μπορεί να οδηγήσουν σε έλλειψη ενός πλοίου από έναν υπάλληλο ελέγχου του κράτους του λιμένα και, ανάλογα με τη σοβαρότητα του αδικήματος, μπορεί να οδηγήσει σε κράτηση πλοίου. Σημαντικές παραβιάσεις της καταλληλότητας για τους κανονισμούς των δασμών ενδέχεται να οδηγήσουν σε δίωξη σε ορισμένα κράτη.

<http://www.westpandi.com/Publications/News/Archive/STCW---Manila-Amendments-to-the-STCW-Convention-and-Code/>

2.2 Ακατάπαυστα Ωράρια Εργασίας

Πέρα από τις πολλές ώρες εργασίας ανα βδομάδα, άλλα αποδεικτικά στοιχεία δείχνουν ότι σε πολλά πλοία το πλήθος συνεχόμενων ωρών εργασίας ήταν πράγματι καθ' υπέρβαση των προβλεπόμενων από το νόμο. Διαπιστώθηκε ότι το 36% του δείγματος δεν ήταν σε θέση να λαμβάνει τακτικά 10 ώρες ανάπαυσης σε κάθε εικοσιτετράωρο και το 18% του δείγματος δεν ήταν σε θέση να έχει τουλάχιστον 6 συνεχείς ώρες ανάπαυσης σε κάθε εικοσιτετράωρο.

Αναφέρθηκαν επίσης πολύωρες διάρκειες συνεχούς βάρδιας, με το 17% να δηλώνει ότι η ημερήσια διάρκεια της βάρδιας τους υπερέβαινε τακτικά τις 12 ώρες. Πάνω από το ήμισυ του δείγματος (55%) έκρινε ότι οι ώρες εργασίας τους παρουσίαζαν κίνδυνο για την προσωπική τους υγεία και ασφάλεια. Πράγματι, σχεδόν το ήμισυ του δείγματος πιστεύουν ότι κατά τις ώρες εργασίας τους παρουσιάστηκε κίνδυνος για την ασφάλεια των δραστηριοτήτων του πλοίου τους.

Η έρευνα έδειξε επίσης ότι πάνω από το 60% δήλωσε ότι οι ώρες εργασίας τους είχε αυξηθεί κατά τα τελευταία 5 έως 10 χρόνια. Οι ερωτηθέντες έδωσαν επίσης ευρύ φάσμα παραδειγμάτων από συμβάντα που θεωρούνται ως άμεσο αποτέλεσμα της κόπωσης. Οι πρώτες ώρες του πρωινού ήταν οι πιο δύσκολες από την άποψη της αίσθησης των επιπτώσεων της κόπωσης.

Περισσότερο από το 80% του δείγματος ανέφερε ότι η κόυραση αυξάνεται με τη διάρκεια της υπηρεσίας. Οι μεγάλες χρονικές διάρκειες της υπηρεσίας δεν είναι κάτι στο σπάνιο (30% ανέφεραν ασυνήθιστα μεγάλη χρονική διάρκεια υπηρεσίας για 26 εβδομάδες ή και παραπάνω).

2.3 Θέματα Υγείας των Εργαζομένων

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου έχουν βρεθεί στοιχεία κακής κατάστασης υγείας των ναυτεργατών από έρευνα των αρχείων περιστατικών εισαγωγής στο νοσοκομείο. Εφίσταται ιδιαίτερη προσοχή σε ψυχοκοινωνικά προβλήματα που συνδέονται με την εργασία στη θάλασσα. Οι ναυτικοί ζουν στο χώρο εργασίας τους 24 ώρες την ημέρα, μέσα σε ένα κοινωνικά ανεξάρτητο περιβάλλον, το οποίο συρρικνώνονται περαιτέρω λόγω θεμάτων που αφορούν την ιεραρχία ή και την εθνικότητα. Οι ερευνητές ωστόσο επισημαίνουν πως η προσαρμογή από τη ζωή στο πλοίο στη ζωή στην ξηρά είναι αυτό το οποίο παρουσιάζει ίσως το πιο σημαντικό στοιχείο διαταραχής που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί.

Αν και οι ναυτικοί μπορούν να επωφεληθούν οικονομικά από την επιλογή ενός τέτοιου τρόπου ζωής, το συναισθηματικό κόστος τόσο για το ναυτικό όσο και για την οικογένειά του μπορεί να υπερτερούν έναντι κάθε οικονομικής ανταμοιβής όπως έχει δείξει έρευνα κατά την οποία έγινε συνέντευξη 35 γυναικών, οι σύζυγοι των οποίων ήταν ναυτικοί. Σίγουρα όταν προσπαθούμε να κατανοήσουμε την κόπωση και τις συνέπειές της είναι λάθος να επικεντρωθούμε αποκλειστικά στην κατάσταση εργασίας και να μην εξετάσουμε την επιρροή στο μετέπειτα χρόνο.

Σύμφωνα με έρευνες που διεξήχθησαν από το Matheson και τους συνεργάτες του το 2001 κατά τις οποίες χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο για την αξιολόγηση της κατάστασης της υγείας αλιέων από τη Σκωτία και έγινε συλλογή δεδομένων από τις υπηρεσίες ατυχημάτων και επειγόντων περιστατικών, από τα 1.150 ερωτηματολόγια που επεστράφηκαν στο Matheson, βρέθηκε ότι η έλλειψη ύπνου και η κόπωση αναφέρθηκαν ως οι κύριοι παράγοντες που πιστεύεται ότι επηρεάζουν την υγεία των αλιέων, ακολουθούμενοι από την έλλειψη σωματικής άσκησης και την οικονομική πίεση.

Carter T. "Working at sea and psychosocial health problems. Report of an International maritime health association workshop. Travel medicine and infectious, 2005

Matheson C., Lawrie T., Morrison S., Ritchie L., Murphy E., Bond C. "Health in the Catching sector of the fishing industry". University of Aberdeen, 2001

Ύπνος

Τα άτομα που δεν κοιμούνται τόσο ώστε να ξεκουραστεί ο οργανισμός, συχνά αντιμετωπίζουν την επόμενη μέρα νύστα και αδιαθεσία. Ο ύπνος είναι αναγκαία διαδικασία καθώς αν κάποιος δεν κοιμηθεί επί σειρά ημερών εμφανίζει συμπτώματα πέραν της κούρασης, όπως να ονειρεύεται (να έχει ψευδαισθήσεις) καθώς είναι ξύπνιος και να φτάσει σε επιπτώσεις και επιπλοκές που οδηγούν ακόμη και στον θάνατο.

Σημαντικός παράγοντας για την εργασία λοιπόν, είναι ο εργαζόμενος να ξεκουράζεται τόσο ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στην καθημερινότητα πάνω στο πλοίο. Μια σειρά μελετών έχουν δείξει ότι ο ύπνος διαταράσσεται στη θάλασσα. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι συχνά η ποιότητα του ύπνου και όχι η διάρκειά του είναι αυτό το οποίο μειώνεται. Αυτό ασφαλώς δείχνει ότι ο ύπνος στη θάλασσα, μπορεί να μην έχει την ίδια αναζωογονητική δράση με αυτόν στην ξηρά. Η διαίρεση στις βάρδιες δημιουργεί επίσης προσκόμματα στον ύπνο και η επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα στη θάλασσα μπορεί να βελτιωθεί με την ύπαρξη μιας ενιαίας περιόδου ύπνου πριν από την έναρξη των εργασιών.

Σύνδρομο Χρόνιας Κόπωσης

Το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης είναι κάτι που μακροχρόνια απειλεί την υγεία των εργαζομένων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση σοβαρής κόπωσης που προκαλεί ανικανότητα προς επιτέλεση των καθημερινών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό και με άλλα συμπτώματα, στα οποία περιλαμβάνονται πόνοι των οστών, των μυών και των αρθρώσεων, διαταραγμένος ύπνος, έλλειψη συγκέντρωσης και πονοκέφαλοι. Τα συνοδά συμπτώματα δεν είναι ομοιογενή. Τα όρια του συνδρόμου χρόνιας κόπωσης δεν είναι εντελώς ξεκάθαρα και υπάρχει μεγάλη διχογνωμία μεταξύ των ειδικών ως προς το εάν συνιστά ψυχιατρική κατάσταση ή αποτελεί νόσημα οργανικής φύσης που υποκρύπτει αυτοάνοση ή λοιμώδη αιτιολογία. Το σύνδρομο χρόνιας κόπωσης συνοδεύεται συχνά από ψυχιατρικά ενοχλήματα, όπως κατάθλιψη ή αγχώδεις διαταραχές, αλλά όχι πάντα.

Σύνδρομο Burn Out

Το σύνδρομο burn-out ή σύνδρομο εργασιακής εξάντλησης ή σύνδρομο επαγγελματικής εξουθένωσης επίσης είναι ένα καίριο θέμα σχετικά με την υγεία των ναυτεργατών. Το

σύνδρομο αυτό αναπαριστά μία ψυχολογική διαταραχή που προσβάλλει τους εργαζόμενους και εκδηλώνεται με αίσθημα αποπραγματοποίησης και αρκετά σωματικά ενοχλήματα ακαθόριστης προέλευσης όπως η ταχυκαρδία, το κάψιμο στο στομάχι και η αϋπνία. Ωστόσο, η κατάσταση μπορεί να περιέχει και ποικίλες άλλες παραμέτρους, ως προς τη συμπεριφορά και ως προς την ψυχολογία.

Η φύση του συνδρόμου είναι τέτοια ώστε να δικαιολογεί την εικασία πως σε όλα τα επαγγέλματα όπου το αποτέλεσμα μιας αρκετά κοπιώδους και υπεύθυνης προσπάθειας δεν αναδεικνύεται, αναμένεται κόπωση και μείωση της προσφοράς του εργαζόμενου. Το σύνδρομο burn-out περιγράφεται σε εργαζόμενους όλων των κατηγοριών, των οποίων το είδος της θέσης τους απαιτεί τη συνεχή διοχέτευση σημαντικού συναισθηματικού αποθέματος στη δουλειά τους.

2.4 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ

Μια σειρά από Συμβάσεις και Συστάσεις του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας διαμορφώνουν σε παγκόσμια κλίμακα το πλαίσιο των συνθηκών προστασίας της υγείας και της ασφάλειας της υγείας των ναυτικών. Η Ελληνική Νομοθεσία είναι προσαρμοσμένη αναλογικά στις διεθνείς Συμβάσεις, Συστάσεις.

➤ Ελάχιστη ηλικία απασχόλησης των ναυτικών

Από το 1976 προτάθηκε μια νέα Διεθνής Σύσταση (153/76) που περιέχει ειδικά μέτρα για την προστασία των νέων ναυτικών. Συγκεκριμένα αναφέρεται σε ναυτικούς κάτω των 18 ετών. Αυτή η προστασία αφορά την υγεία, την ασφάλεια τους και την προαγωγή της γενικής ευεξίας τους.

➤ Ιατρικές εξετάσεις πριν από την ναυτολόγηση

Η πρώτη Διεθνής Σύμβαση που αναφέρεται στη φυσική κατάσταση και υγεία των ατόμων που πρόκειται να ναυτολογηθούν χρονολογείται από το 1921 (Διεθνής Σύμβαση 16/1921). Σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση προβλέπεται κύκλος ιατρικών εξετάσεων σε άτομα 14-18 ετών. Σύμφωνα μάλιστα με το άρθρο 3 της Σύμβασης αυτής οι εξετάσεις πρέπει να επαναλαμβάνονται κάθε έτος. Προβλέπεται μάλιστα για πρώτη φορά το ειδικό πιστοποιητικό υγείας. Το μέτρο των ιατρικών εξετάσεων πριν από την ναυτολόγηση γενικεύεται για όλους τους ναυτικούς με τη Σύμβαση 73/1946 που τέθηκε όμως σε ισχύ 9 έτη αργότερα. Η Σύμβαση αυτή προβλέπει ότι το είδος των εξετάσεων θα διαφέρει ανάλογα με την ηλικία και

το είδος της απασχόλησης του ναυτικού. Με την εφαρμογή της Σύμβασης αυτής γενικεύτηκε η χρήση του πιστοποιητικού υγείας για τους ναυτικούς. Με τη Διεθνή Σύμβαση αυτή εξαιρέθηκαν από την εφαρμογή του μέτρου ναυτικοί σε πλοία κάτω των 200 τόνων ,όπως επίσης και ναυτικοί σε αλιευτικά και ποταμόπλοια. Ακόμη, η Σύμβαση αυτή δεν αφορά άτομα που απασχολούνται ευκαιριακά "εν ορμώ" στο πλοίο. Η Σύμβαση αυτή έχει υπογραφεί από τις περισσότερες χώρες και τηρείται κανονικά μέχρι σήμερα. Η Ελλάδα δεν έχει υπογράψει αυτή την Σύμβαση. Ο θεσμός όμως των ιατρικών εξετάσεων πριν από την ναυτολόγηση ισχύει, σύμφωνα με το Π.Δ. 591/1975 που τροποποίησε προηγούμενα διατάγματα. Σύμφωνα με το Π.Δ. αυτό η ιατρική εξέταση είναι υποχρεωτική για τους ναυτικούς όπως και για τους υποψήφιους μαθητές των σχολών του Εμπορικού Ναυτικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

3.1 Ιστορική Αναδρομή

Αρχικά, αυτό που επικρατεί ως άποψη είναι πως τα αποτελέσματα απώλειας ενός πλοίου ή και του φορτίου αυτού είναι οι προσκρούσεις, οι συγκρούσεις και οι εκπυρσοκροτήσεις, παρατηρεί κανείς λοιπόν πως τα παραπάνω δεν είναι οι βασικές αιτίες. Για να γίνει αντιληπτό το κύριο αίτιο των παραπάνω καθίσταται απαραίτητη πρώτα η μελέτη και η παρατήρηση των στατιστικών δεδομένων καθώς και η μελέτη των πραγματικών λόγων του συγκεκριμένου ατυχήματος. Είναι γεγονός πως τα πλοία όταν συγκρούονται με ένα αντικείμενο σημαίνει πως για κάποιο συγκεκριμένο λόγο κατέληξαν και οδηγήθηκαν εκεί. Γι' αυτό τον λόγο το βαθύτερο στοιχείο που συμβάλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση του αποτελέσματος είναι η ανθρώπινη δράση. Όπως φαίνεται είναι η βασικότερη αιτία πρόκλησης ατυχημάτων, αυτό γίνεται γιατί ο εργασιακός χώρος του πλοίου ως επί το πλείστον έχει ιδιόμορφα χαρακτηριστικά, τα οποία είναι σπάνια σε άλλες βιομηχανικές μονάδες.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ως τώρα ως έννοια το ανθρώπινο στοιχείο (παράγοντας) δεν έχει λάβει την αξιολόγηση που του αναλογεί. Επίσης, περίπου το 90% των θαλάσσιων συγκρούσεων οφείλεται σε κάποιο ανθρώπινο λάθος. Για παράδειγμα οι προσαράξεις πραγματοποιούνται κυρίως λόγω αμελούς πλοήγησης καθώς και λόγω έλλειψης του αναγκαίου εξοπλισμού, επίσης, οι εκρήξεις συχνά οφείλονται στην κακή λειτουργία του συστήματος αδρανούς αερίου, πράγμα το οποίο συμβαίνει γιατί είναι ελλιπής η κατάρτιση του πληρώματος, τέλος κρίνεται απαραίτητή η συντήρησή του πλοίου σε άριστη κατάσταση λειτουργίας. Βλέπουμε λοιπόν πως η ανθρώπινη δράση αποτελεί σημαντικό ρόλο στην πρόκληση ατυχήματος. Ειδικότερα, ακόμη και το πιο σύγχρονο πλοίο έχει πιθανότητα λόγω λανθασμένης χρήσης, να κάνει ένα ταξίδι μοιραίο. ``Οι νέες απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW πάνω σ' αυτό το κρίσιμο θέμα είναι σύμφωνες με τις αντίστοιχες διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας του 2006 του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας ``.

Η αλήθεια είναι ότι οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν να κάνουν με την αποκλειστική συσχέτιση του ανθρώπου με την εμπορική ναυτιλία και την ανάμειξη του στα ναυτικά

ατυχήματα, είναι λίγες σε αριθμό. Βρίσκουμε λοιπόν μόνο την Διεθνή Σύμβαση (Δ.Σ.) για τα «Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εκτέλεσης Φυλακών των Ναυτικών» (Standards Of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW). Ο επόμενος πίνακας περιλαμβάνει τις βασικές αιτίες που οδηγούν σε ανθρώπινο λάθος.

ΑΙΤΙΕΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΛΑΘΟΥΣ

ΑΙΤΙΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Ακατάλληλη εποπτεία	38	6.2
Ακατάλληλη μέθοδος	92	15.0
Απροσεξία	118	19.2
Έλλειψη Επικοινωνίας	22	3.6
Χωρίς αιτία	96	15.7
Άγνωστη Αιτία	246	40.1
Άλλα αίτια	1	0.2
Σύνολο	613	100

ΠΗΓΗ: J. Wardley Smith, (1973), "Oil Spills from Tankers", ITOPF.

3.2 ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ο ορισμός της έννοιας του ναυτικού ατυχήματος δόθηκε για πρώτη φορά με τον νόμο 1774/1939• Ο νομοθέτης κάνει μνεία των συνεπειών που προκαλούν τα "θαλάσσια συμβεβηκότα" δηλαδή την "φθορά, βλάβη ή απώλεια εις ελληνικόν εμπορικόν πλοίον ή πλωτόν ναυπήγημα". Είναι σαφές πως με τον ορισμό αυτό του ναυτικού ατυχήματος αναγνωρίζονται μόνο οι υλικές ζημιές και όχι οι ζημιές σε φυσικά πρόσωπα. Αυτές όμως οι υλικές ζημιές μπορούν να προκληθούν απο την κόπωση των εργαζομένων διότι δεν τηρείται η εφαρμογή του ωραρίου εργασίας.

Ο Jensen και οι συνεργάτες του το 2004 διεξήγαγαν μελέτη χρησιμοποιώντας ερωτηματολόγια σε 6.461 ναυτικούς από 11 διαφορετικές χώρες, όπου εξετάζουν τους διάφορους παράγοντες που μπορεί να σχετίζονται με τον τραυματισμό. Όλος περιέργως, κατά την έρευνα δε βρέθηκαν αποδεικτικά στοιχεία για τη σύνδεση μεταξύ των εκτεταμένων ωρών εργασίας και της αύξησης της πιθανότητας τραυματισμού, όμως φάνηκε μια σειρά από άλλα πολύ σημαντικά αποτελέσματα.

Τα παραπάνω στοιχεία έδειξαν σημαντικά υψηλότερη συχνότητα εμφάνισης ατυχημάτων και τραυματισμών στο υπόλοιπο πλήρωμα σε σύγκριση με τους αξιωματικούς, καθώς επίσης και σημαντικά υψηλότερη συχνότητα εμφάνισης ατυχημάτων και τραυματισμών σε νεότερους ναυτικούς σε σύγκριση με τους παλαιότερους.

Ακόμη μια μελέτη της κόπωσης των ναυτικών που εργάζονταν στα ταχύπλοα σκάφη στο Χονγκ Κονγκ, βρήκε επίσης πως οι νεότεροι ναυτικοί βιώνουν μεγαλύτερη ζημία στην απόδοσή τους ανάλογα με την εκτιμώμενη δυσκολία του ταξιδιού. Η εμπειρία πάνω στη λειτουργία των ταχύπλοων σκαφών διαπιστώθηκε επίσης ότι ήταν σημαντική.

Από την παραπάνω έρευνα διαπιστώθηκε επίσης πως όντως η νυχτερινή εργασία ήταν πιο κοπιαστική, αλλά ακόμα πιο κουραστική ήταν η αλλαγή στο ρυθμό και το ωράριο των βαρδιών.

Jensen O. C., Sorensen J. F. L., Canals M. L., Hu Y. P., Nikolic N., Thomas M. "Incidence of self-reported occupational injuries in seafaring: an international study"

3.3 Συσχετισμός της Κόπωσης με την Πρόκληση Ατυχημάτων στο Πλοίο

Όταν κάποιος ερευνά το θέμα της κόπωσης των εργαζομένων, μια καλή μέθοδος είναι η εκ των υστέρων ανάλυση των συμβάντων, προκειμένου να προσδιοριστούν οι παράγοντες κινδύνου. Έρευνα πάνω σε στοιχεία από 66 περιστατικά συγκρούσεων που συνέβησαν μεταξύ των ετών 1994 και 2003 έδειξε πως ένας μεγάλος αριθμός των ατυχημάτων που μελετήθηκαν ήταν το αποτέλεσμα της ύπαρξης μόνο δύο σκοπών, οι οποίοι ακολουθούσαν ένα χρονοδιάγραμμα κατά το οποίο εκτελούσαν εναλλάξ δύο εξάωρα τη μέρα. Τα επίπεδα επάνδρωσης όσον αφορά τις υπηρεσίες φύλαξης του πλοίου είναι ένας από τους κυριότερους παράγοντες συγκρούσεων και προσαράξεων και σε γενικές γραμμές τα σκάφη άνω των 500gt θα πρέπει να έχει τουλάχιστον τρεις φύλακες στη γέφυρα του πλοίου.

Από έρευνα της ακτοφυλακής των Ηνωμένων Πολιτειών όπου μελετήθηκαν περιπτώσεις ατυχήματος όπου ομοίως βρήκαν στοιχεία κούρασης των ναυτών, όταν οι ναυτικοί ερωτήθηκαν για την αιτία των ατυχημάτων, η κόπωση αναφέρθηκε ως η αιτία από το 17% των περιπτώσεων. Το αντίστοιχο ποσοστό των αξιωματικών που απέδωσαν την αιτία των ατυχημάτων σε κόπωση των εργαζομένων ήταν στο 23%. Το ποσοστό συνεισφοράς του παράγοντα της κόπωσης στα ατυχήματα τελικά προσδιορίστηκε στο 16% για ατυχήματα που αφορούσαν κρίσιμες βλάβες στο πλοίο και στο 33% για ατυχήματα που αφορούσαν σωματικές βλάβες στο πλήρωμα. Ένα ποσοστό ίσο με 23% θεωρήθηκε ως συνδυασμός και των δύο περιπτώσεων.

Από άλλη έρευνα, έχει διαπιστωθεί πως η κόπωση μπορεί να είναι αιτία για ένα ποσοστό ίσο με 11 έως 23 τοις εκατό των περιστατικών συγκρούσεων και προσαράξεων, αν και η έλλειψη συστηματικών διαδικασιών υποβολής εκθέσεων καθιστά αυτές τις εκτιμήσεις δύσκολες. Ειδικότερα η κόπωση στον κλάδο της αλιείας μπορεί να συνδεθεί με τους εποχικούς ρυθμούς εργασίας και το ζήτημα της μεταφοράς από και προς τους τόπους αλιείας.

Είναι επίσης δυνατόν να προσδιοριστούν και άλλοι παράγοντες κινδύνου που μπορεί να προδιαθέτουν τους αλιείς για την πρόκληση ατυχήματος και τραυματισμού.



Marine Accident Investigation Branch (MAIB). “Bridge Watchkeeping Safety Study”. 2004

Raby M., Lee J. D. “Fatigue and workload in the maritime industry”. *Stress, Workload and Fatigue* 566-578, New Jersey 2001

Gander P. “A review of fatigue management in the maritime sector”. Massey University Sleep/Wake research centre, 2005

Conway G. A. “Casting their lot upon the water: commercial fishing safety”. *The Lancet*, 360, 503-504, 2002

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ STCW

4.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ STCW

Αφού λοιπόν αναλύσαμε την σύμβαση, τις τροποποιήσεις της καθώς και άλλα σημαντικά κομμάτια όπως ωράρια εργασίας και ανάπαυσης των εργαζομένων, μπορούμε συμπερασματικά να καταλήξουμε στην επίδραση της σύμβασης και στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που αυτή επέφερε.

Πρώτο βασικό πλεονέκτημα της σύμβασης είναι ότι πλέον τίθεται σε ισχύ η λήψη αυστηρών υποχρεωτικών μέτρων έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν και να προληφθούν οι κίνδυνοι που προκύπτουν εν πλω κατά τη μεταφορά. Αυτό έχει ελαττώσει σημαντικά τα ατυχήματα που επηρεάζουν δραστικά το περιβάλλον. Έχει περιοριστεί ο αριθμός των μικροατυχημάτων λόγω κόπωσης του εργαζομένου. Έχει, με αρκετή ακρίβεια, εντοπιστεί το σύνολο των δραστηριοτήτων και ενεργειών οι οποίες επιβαρύνουν το περιβάλλον και συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Για οποιαδήποτε τέτοια δραστηριότητα έχουν οριστεί τα προληπτικά μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται και να ελέγχονται περιοδικά από ανεξάρτητες αρχές. Είναι εύκολα αντιληπτό λοιπόν πόσο αυστηρά είναι πλέον τα μέτρα και πως η συμμόρφωση είναι απαραίτητη. Με τον τρόπο αυτό τίθεται μια υποχρέωση στα κράτη. Πλέον δεν έχουν τη δυνατότητα αποφυγής των αρμοδιοτήτων τους καθώς οι κανονισμοί θα πρέπει να τηρούνται αυστηρά. Τα κράτη που επιδεικνύουν συμμόρφωση με τους κανονισμούς της Σύμβασης εγγράφονται σε ένα είδος «Λευκής Λίστας». Η «Λευκή Λίστα» θα περιλαμβάνει τις κυβερνήσεις των κρατών που έχουν υποβάλλει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της Σύμβασης STCW/2010. Σε διαφορετική περίπτωση οι επιπτώσεις αλλά και οι κυρώσεις που δέχεται το εκάστοτε κράτος είναι εξαιρετικά σοβαρές.

Η STCW δίνει βάση στις σωστές πρακτικές, ώστε διαμέσου αυτών να δημιουργήσει και να διατηρήσει μια γενικότερη ασφάλεια στη θάλασσα. Το σύνολο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον κόσμο υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις διατάξεις της STCW . Ένα δεύτερο σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι εντατικοποιήθηκαν τα προγράμματα εκπαίδευσης των ναυτικών τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας τους . Άρα για τον περιορισμό των ατυχημάτων έχουν παρθεί τα κατάλληλα μέτρα προς τη σωστή κατεύθυνση, που εστιάζονται κυρίως στην εκπαίδευση των πληρωμάτων. Ακόμα, οι συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης είναι αισθητά σε υψηλότερο επίπεδο σύμφωνα με τα διεθνή

πρότυπα τα οποία είναι σήμερα αποδεκτά από την πλειοψηφία των σημαιών. Στις μέρες μας, οι έλεγχοι για την υγιεινή και τον εξοπλισμό διευκόλυνσης των πληρωμάτων από τα Port State Controls, είναι εξαιρετικά εντατικοί. Κάτι επίσης πολύ σημαντικό είναι η επιβολή μεγίστου ημερήσιου ωραρίου εργασίας. Παραπτώματα επιφέρουν μεγάλα και αυστηρά πρόστιμα. Με την ενίσχυση του ρόλου των Port State Controls δόθηκε η δυνατότητα αύξησης της ασφάλειας. Αυτό πραγματοποιήθηκε καθώς δόθηκε η δυνατότητα κράτησης των πλοίων που δεν πληρούν τις ανάλογες προϋποθέσεις και της απαγόρευσης του απόπλου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις οδηγίες του Κράτους Λιμένα. Αυτό διασφαλίζει τόσο την υγεία του πληρώματος και των επιβατών και προλαμβάνει τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα, μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης έχουν σχεδόν εκλείψει οι περιπτώσεις "πλαστών" πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι με τους οποίους αυτά θα μπορούσαν να αποκτηθούν. Όμως, οι έλεγχοι του παράκτιου κράτους σε αλλοδαπό πλοίο πρέπει να ασκούνται με τη δέουσα προσοχή διότι ενδεχόμενη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου στο λιμάνι χωρίς δικαιολογία, εξαναγκάζει σε αποζημιώσεις. Εκτός από τα κοινωνικά οφέλη, προκύπτουν και κάποια δευτερογενή οφέλη, τα ιδιωτικά. Η επιχείρηση που εφαρμόζει τους κανόνες και την σχετική νομοθεσία γύρω από την σύμβαση αποκτά μεγαλύτερη αξιοπιστία και κερδίζει την εμπιστοσύνη των πελατών και κατά συνέπεια αποκτά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Αυτό συμβαίνει επειδή υφίσταται εντατικός έλεγχος σε όλες τις δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης, κάτι που εξασφαλίζει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα. Χάρη αυτού και λόγω της ασφάλειας και της προστασίας που παρέχει ως εταιρεία κερδίζει την προτίμηση και την εμπιστοσύνη των πελατών. Επιπλέον τα συστήματα αξιολόγησης και εκπαίδευσης που αναφέρθηκαν παραπάνω έχουν πολλαπλά οφέλη για την εταιρεία αφού μέσω της εντατικοποίησης των προγραμμάτων εκπαίδευσης των ναυτικών προκύπτει το κέρδος. Πολύ σημαντικό ακόμα είναι ότι ο έλεγχος απαιτεί καταγραφή, ανάλυση και οργάνωση των πληροφοριών (μέσω των βιβλίων, πληροφοριακών συστημάτων) και αυτό δημιουργεί έναν πολύ καλό τρόπο αξιολόγησης που βοηθά στην διεξαγωγή συμπερασμάτων. Τέλος ο έλεγχος που ασκείται στους εργαζομένους κατά την διάρκεια όλων των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, δίνει στην διοίκηση την δυνατότητα να οριοθετεί τις κινήσεις, τις λειτουργίες και τις ικανότητες του προσωπικού (μέσω των πιστοποιητικών που είναι απαραίτητα).

4.2 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗ/ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Ως πιθανό μειονέκτημα θα μπορούσε να θεωρηθεί η ύπαρξη μεγάλης γραφειοκρατίας η οποία πολλές φορές δυσχεραίνει την έκδοση των απαραίτητων πιστοποιητικών. Ένα άλλο μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι οι πληροφορίες και η σωστή εφαρμογή της σύμβασης δεν μπορεί να είναι μετρήσιμη. Δηλαδή τα αποτελέσματα που προκύπτουν δεν μπορούν να καταγραφούν στο σύνολο και πρέπει να χωριστούν ανάλογα με την σημαντικότητα τους. Το κόστος είναι πολύ υψηλό για να επιτευχθεί η σωστή λειτουργία του κώδικα και αυτό το κόστος δεν έχει συσχετιστεί με τα οφέλη, δηλαδή κατά πόσο αξίζει να πραγματοποιεί αυτά τα έξοδα η επιχείρηση. Ωστόσο μια διευκρίνιση είναι απαραίτητη. Η εφαρμογή της συνθήκης με τους όρους που περιέχει φαντάζει σωτήρια όσον αφορά την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλασσίου περιβάλλοντος. Δεν είναι όμως λίγες οι περιπτώσεις που ορισμένοι κανονισμοί ή ακόμη και ολόκληρες συμβάσεις δεν εφαρμόζονται ποτέ ουσιαστικά και παραμένουν ένα καλοσχεδιασμένο πρόγραμμα στα χαρτιά. Αυτό έχει μια λογική βάση. Τυπικά μια Σύμβαση η οποία πρέπει να τεθεί σε ισχύ. Δεν λαμβάνεται όμως υπόψη ο ανθρώπινος παράγοντας που μπορεί είτε εκούσια συνήθως λόγω κάποιου οικονομικού κινήτρου είτε ακούσια λόγω απροσεξίας, κόπωσης ή ελλιπούς κατάρτισης να παραβεί τους κανονισμούς της Σύμβασης με καταστροφικές πολλές φορές συνέπειες. Συνεπώς καλό θα ήταν να ληφθεί στα σοβαρά η εφαρμογή της Σύμβασης και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο των ωραρίων εργασίας και ξεκούρασης. Είναι σημαντικό ο εργαζόμενος να ξεκουράζεται διότι όπως αναφέραμε παραπάνω ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος αυξάνεται όσο μεγαλώνει η διάρκεια της βάρδιας πάνω από τις 8 ώρες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η κόπωση των ναυτεργατών αποτελεί ένα θέμα που στην πλειονότητα των περιπτώσεων δε λαμβάνει τη δέουσα προσοχή και σημασία από τους αρμόδιους φορείς. Παρ' όλα αυτά είναι κάτι που παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη ναυσιπλοΐα. Ως ένας από τους κυριότερους παράγοντες που συντελούν στην κόπωση των ναυτεργατών, οι βάρδιες και οι ώρες εργασίας είναι ένα θέμα υψίστης σημασίας αναφορικά με την ασφάλεια τόσο των ναυτεργατών όσο και του πλοίου. Πλέον οι ώρες εργασίας γίνονται ολοένα και λιγότερο τυποποιημένες και προγραμματισμένες, κάτι που απαιτεί επαυξημένη προσαρμοστικότητα από το προσωπικό. Πρέπει να υποστηρίζεται η εφαρμογή ενός σταθερού συστήματος αλλαγής βάρδιας σε όλες τις περιπτώσεις. Επίσης πρέπει να υποστηρίζεται η υγιής εφαρμογή των σχετικών νομικών διατάξεων και να τηρούνται όλες οι προβλεπόμενες κυρώσεις για τη μη τήρησή τους.

Καθώς δεν είναι λίγα τα περιστατικά απεργίας των ναυτεργατών για την τήρηση των θεμάτων ασφαλείας των πλοίων, την κανονική αμοιβή των εργατών, τη σωστή τήρηση των ωραρίων κτλ, οι ιδιωτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα επωφεληθούν σημαντικά από την τήρηση των κανονισμών και των διατάξεων σχετικά με τα θέματα κόπωσης. Θα πρέπει να υποστηρίζεται η χρήση νέων πλοίων, βελτιωμένων από άποψη ασφαλείας του πληρώματος. Οι Έλληνες επιχειρηματίες που γενικά προτιμούν την αγορά παλαιών πλοίων θα πρέπει οπωσδήποτε να αλλάξουν νοοτροπία. Θα πρέπει να υπάρχει σωστή ισορροπία μεταξύ φόρτου εργασίας και αποδοχών των εργαζομένων.

Παράγοντες όπως η παγκοσμιοποίηση, ο αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών και η εξοικονόμηση θέσεων εργασίας αποτελούν εμπόδια για την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων. Αυτό που πρέπει να γίνει λοιπόν είναι η σωστή υποστήριξη των εργαζομένων τόσο από το κράτος, όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Καταλαβαίνουμε λοιπόν πόσο σημαντική είναι η εφαρμογή της σύμβασης STCW στις μέρες μας αλλά και τις αλλαγές που επέφερε στο σύνολο της ναυτιλιακής δραστηριότητας ως προς τα πληρώματα που επανδρώνουν τα πλοία, τις εταιρείες ακόμα και τα κράτη που εμπλέκονται στην εφαρμογή της. Οι υπηρεσίες της ναυτιλίας έχουν γίνει πραγματικά αποδοτικότερες και ασφαλέστερες και αναμένονται περαιτέρω βελτιώσεις με την καθολική εφαρμογή της μέσα στα επόμενα χρόνια.

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Διεθνείς κανονισμοί- Ναυτιλιακή πολιτική και Δίκαιο της θάλασσας (Κεφάλαιο Τρίτο- Η Διεθνής Σύμβαση STCW. Σύγραμμα Ευγενίδου Ιδρύματος)
- STCW Convention-Code Edition 2001
- Κορρές Άλκης, Θανόπουλος Ιωάννης, Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης, Interbooks, Αθήνα 2005.
- Μαλτέζος Σ. Αθανάσιος, Η Διαχείριση των Ανθρώπινων Πόρων στη Ναυτιλία, σελ 112, Πανεπιστήμιο Πειραιά 2013.
- Διεθνείς συμβάσεις - κανονισμοί - κώδικες. Αλεξόπουλος Α. - Φουρναράκης Ν. (2005)

Ξένη βιβλιογραφία

- International Transport Federation (ITF). “Seafarer fatigue: Wake up to the dangers”.
- Carter T. “Working at sea and psychosocial health problems. Report of an International maritime health association workshop. Travel medicine and infectious, 2005
- Matheson C., Lawrie T., Morrison S., Ritchie L., Murphy E., Bond C. “Health in the Catching sector of the fishing industry”. University of Aberdeen, 2001
- J. Wardley Smith, (1973), "Oil Spills from Tankers", ITOPF.
- Marine Accident Investigation Branch (MAIB). “Bridge Watchkeeping Safety Study”. 2004
- Raby M., Lee J. D. “Fatigue and workload in the maritime industry”. Stress, Workload and Fatigue 566-578, New Jersey 2001
- Gander P. “A review of fatigue management in the maritime sector”. Massey University Sleep/Wake research centre, 2005
- Conway G. A. “Casting their lot upon the water: commercial fishing safety”. The Lancet, 360, 503-504, 2002

Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία

- Wikipedia (STCW, IMO, US Coast Guard)
https://en.wikipedia.org/wiki/STCW_Convention
- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- <http://www.ics-shipping.org>
- <http://www.e-nautilia.gr/ta-wraria-ergasias-ton-nautikwn-kai-oi-wres-ksekourasis>
- (<http://www.westpandi.com/Publications/News/Archive/STCW---Manila-Amendments-to-the-STCW-Convention-and-Code/>)
- <http://www.westpandi.com/Publications/News/Archive/STCW---Manila-Amendments-to-the-STCW-Convention-and-Code/>

