



# Διαχείριση της κόπωσης πληρωμάτων

Πόσο σημαντικό πρόβλημα είναι η κόπωση του ναυτικού στο πλοίο; Κατά πόσο σχετίζεται με ατυχήματα στη θάλασσα; Ποιες είναι οι σκληρές συνθήκες εργασίας του ναυτικού, ποιες πρακτικές εφαρμόζονται και ποιες είναι οι ενδελεχόμενες; Απαντήσεις και προτάσεις από την έρευνα του υποψήφιου διδάκτορα του Πανεπιστημίου Αιγαίου κ. Δημήτρη Σ. Ντάτσιου, πλοιάρχου Α' τάξης Ε.Ν. με εμπειρία ετών ως διευθυντικό στέλεχος ναυτιλιακών εταιρειών. Η έρευνα είναι στην αγγλική γλώσσα και έχει τον τίτλο «Shipping Companies Shipboard Fatigue Management Insights»

**Σ**τόχος του ερευνητικού προγράμματος του κ. Ντάτσιου είναι η διερεύνηση της αντίληψης των πρακτικών καθώς και των τρόπων αντιμετώπισης που ακολουθούν οι ναυτιλιακές εταιρείες όσον αφορά την κόπωση των πληρωμάτων τους. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με βάση την επαγωγική μέθοδο, έπετα από συλλογή ποιοτικών δεδομένων που έχουν ποσοτικοποιηθεί και αναλυθεί με στατιστικά επαγωγικά μοντέλα. Για το λόγο αυτό, η έρευνα πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια ενός ερωτηματολογίου 16 ερωτήσεων προς 80 ναυτιλιακές εταιρείες. Στη συνέχεια, παρατίθεται σε μετάφραση μέρος της έρευνας του κ. Ντάτσιου:

## Η ΕΡΕΥΝΑ

«Οι ναυτικοί αναλαμβάνουν όλο και πιο βαρύ φόρτο εργασίας, υποστηρίζονται από μικρότερο α-

ριθμό κατώτερου πληρώματος και εργάζονται περισσότερες ώρες με λιγότερο χρόνο ανάπαυσης τόσο στο πλοίο όσο και στην ξηρά. Το ιδιάζον επάγγελμα του ναυτικού συνεπάγεται ξεκούραση και ύπνο σε περιβάλλον εργασίας 24 ωρών την ημέρα. Ο ναυτικός βιώνει εναλλαγές χρονικών ζωνών, θόρυβο, ζέστη, κρύο και διαρκή κίνηση. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, συχνά ο ύπνος είναι δύσκολος. Επιπλέον, τα απαιτητικά ωράρια εργασίας με βάρδιες, οι ανάγκες του πλοίου και τα χρονοδιαγράμματα τόσο των τακτικών όσο και των έκτακτων εργασιών συντελούν στη συσσώρευση έντονης κόπωσης.

Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Εργασίας κατά Βάρδιες των Ναυτικών (STCW), είναι αποδεκτό για έναν ναυτικό να εργάζεται μέχρι και 98 ώρες την εβδομάδα. Αυτό υπερβαίνει κατά

πολύ το όριο των 72 ωρών την εβδομάδα που προβλέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση Οργάνωσης της Εργασίας ILO 180, ενώ σχεδόν διπλασιάζει το μέγιστο των 48 ωρών την εβδομάδα που προβλέπεται από την ευρωπαϊκή οδηγία για το ωράριο εργασίας.

Διεθνείς μελέτες για θαλάσσια ατυχήματα έχουν δείξει ότι η κόπωση εξακολουθεί να είναι είτε η κύρια αιτία είτε ο καθοριστικός παράγοντας για τη σημαντική αύξηση των θυμάτων στη θάλασσα. Έχει αποτέλεσμα την απώλεια ανθρώπινων ζωών και την καταστροφή του περιβάλλοντος και περιουσιών. Ο καταστροφικός ρόλος της κόπωσης, αντίθετα με την απόδοση στην εργασία, οδηγεί στην πρόκληση λαθών και ενίοτε σε θανάτους. Υπό το φως των σκέψεων αυτών, το ζήτημα της κόπωσης των ναυτικών έχει μεγάλη σημασία στον τομέα της ναυτιλίας και των διε-