



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
& ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

Τίτλος Διατριβής:

Προμελέτη της Εμπειρίας των Ναυτικών κατά τη Διάρκεια της Πανδημίας Covid-19

Τίτλος Αγγλικά:

Preliminary Study on Seafarers' Experience during the Covid-19 Pandemic

Όνοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Δέσποινα Μαρινάκη

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Δρ. Αλκιβιάδης Ι. Κορρές

Φεβρουάριος 2022



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

ΚΟΡΡΕΣ ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ - ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΑΠΟΥΤΣΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
& ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Δέσποινα Μαρινάκη του Δημητρίου, με αριθμό μητρώου 8056113 φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Η δηλούσα

Ημερομηνία

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΑΡΙΝΑΚΗ



Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	1
Abstract	2
Κεφάλαιο 1- Εισαγωγή	3
1.1 Διατύπωση του Προβλήματος	4
1.2 Σκοπός της Έρευνας	6
1.3 Θεωρητικό Πλαίσιο	6
1.4 Ερευνητικά Εργαλεία	7
1.5 Σημαντικότητα της Έρευνας	8
1.6 Περίγραμμα Διπλωματικής	8
Κεφάλαιο 2- Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας	9
2.1 Η εμφάνιση της Νόσου Covid-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία	9
2.2 Ανθρωπιστική Κρίση στη Θάλασσα	12
2.2.1 Κρίση Αλλαγής Πληρώματος (Crew Change Crisis)	13
2.2.2 Επιπτώσεις στην Συνολική Υγεία των Ναυτικών	16
2.2.3 Οικονομικές Επιπτώσεις για τους Ναυτικούς	18
2.3 Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης	20
2.3.1. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC,2006)	20
2.3.2. Πρόσθετα Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης	25
2.3.3. Η Διακήρυξη του Ποσειδώνα (Neptune Declaration)	26
2.3.4. Ο ρόλος των Κυβερνήσεων	29
2.3.5. Η Ομάδας Δράσης για την Κρίση των Ναυτικών (SCAT)	33
2.4 Η περίπτωση της Αλιείας	35
Κεφάλαιο 3- Μεθοδολογία Έρευνας	39



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



3.1	Ερευνητικός Σχεδιασμός	39
3.2	Ερευνητικό Εργαλείο	40
3.3	Δειγματοληψία	42
3.4	Περιορισμοί Έρευνας	42
Κεφάλαιο 4- Ανάλυση Δεδομένων		44
4.1	Συνθήκες Εργασίας του Κλάδου υπό το πρίσμα της πανδημίας Covid-19	48
4.2	Κρίση Αλλαγής Πληρώματος	49
4.2.1	Επαναπατρισμός και Αντικατάσταση	49
4.2.2	Διάρκεια Συμβολαίου	50
4.3	Σωματική Υγεία Ναυτικών και Ασφάλεια Ναυτικών	51
4.4	Ψυχική Υγεία των Ναυτικών	53
4.4.1	Συναισθήματα	54
4.4.2	Χρόνια απουσία από την Οικογένεια	56
4.4.3	Συνθήκες που βελτιώνουν την Ψυχική Υγεία	57
4.5	Οικονομική Κατάσταση Ναυτικών	58
Κεφάλαιο 5- Συμπεράσματα & Προτάσεις		59
5.1	Συμπεράσματα	59
5.2	Προτάσεις	60
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		62

Περιεχόμενα Σχημάτων & Πινάκων

Σχήμα 1-Θεματικός Χάρτης	466
Πίνακας 1-Δημογραφικός Πίνακας Δείγματος	47



Περίληψη

Η πανδημία της Covid-19 έχει επηρεάσει σημαντικά την ανθρωπότητα και τις οικονομικές δραστηριότητες. Καθώς πολλές χώρες αντιμετωπίζουν προκλήσεις προκειμένου να διασφαλίσουν τις αλυσίδες εφοδιασμού τους, η σημασία της ναυτιλακής δραστηριότητας είναι περισσότερο από ποτέ εμφανής, όπως και η συνεισφορά των ναυτικών είναι ζωτικής σημασίας για την υποστήριξη της συνεχούς λειτουργίας των πλοίων. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, οι αυστηροί περιορισμοί στα ταξίδια και το κλείσιμο των συνόρων δημιουργεί μία άνευ προηγουμένου κρίση αλλαγής πληρώματος, φέρνοντας τους ναυτικούς αντιμέτωπους με ποικίλες προκλήσεις, που αφορούν στην υγεία, την ασφάλεια και την ευημερία του πληρώματος εν γένει. Ναυτικοί μένουν εγκλωβισμένοι στα πλοία, χωρίς την προοπτική επαναπατρισμού, ενώ ταυτόχρονα γίνονται επεκτάσεις των συμβολαίων τους, σηματοδοτώντας τη μη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς. Από την άλλη πλευρά, ναυτικοί μένουν εγκλωβισμένοι στην ξηρά, καθώς τα μέτρα πρόληψης που σχετίζονται με την πανδημία δημιουργούν εμπόδια στην ανάληψη συμβάσεων εργασίας σε πλοία. Έτσι, η απαιτητική φύση της ναυτικής εργασίας εντείνεται, επιφέροντας πολύπλοκους κινδύνους για την ψυχική και σωματική υγεία των ναυτικών, την ασφάλεια τους, αλλά και την οικονομική τους κατάσταση. Στο παρόν έγγραφο διεξάγονται συνεντεύξεις με Έλληνες ναυτικούς, προκειμένου να διερευνηθεί ο αντίκτυπος της πανδημίας στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Συλλέγοντας δεδομένα από 21 συμμετέχοντες, τα κυριότερα ευρήματα αφορούν σε αναγκαστικές επεκτάσεις συμβολαίων και παράταση της παραμονής των ναυτικών εντός των πλοίων, χωρίς τη δυνατότητα αποσυμπίεσης στην στεριά, γεγονός που προκαλεί αρνητικά συναισθήματα, επιδεινώνει την ψυχική υγεία, ενώ παράλληλα η σωματική κούραση συσσωρεύεται. Καθώς εξελίσσεται η πανδημία, η ψυχολογική υποστήριξη, η φροντίδα υγείας και οι οικονομικές λύσεις είναι ζωτικής σημασίας για τους ναυτικούς.

Λέξεις Κλειδιά: Κρίσης Αλλαγής Πληρώματος, Επαναπατρισμός, Αντικατάσταση Ναυτικών, Ψυχική Υγεία Ναυτικών



Abstract

The Covid-19 pandemic has had a profound effect on humanity and economic activity. As many countries face challenges in securing their supply chains, the importance of shipping is more than ever apparent, as well as the contribution of seafarers is vital to supporting the continuous operation of ships. However, during the pandemic, severe travel restrictions and border closures create an unprecedented crew change crisis, facing seafarers with a variety of challenges related to health, safety and well-being of crews in general. Seafarers remain stranded on ships, with no prospect of repatriation, while at the same time their contracts are being extended, signaling non-compliance with international maritime regulations. On the other hand, seafarers remain stranded on land as pandemic-related precautionary measures create barriers to employment on board. Thus, the demanding nature of seafaring work intensifies, posing complex risks to the mental and physical health, safety of seafarers, but also their financial situation. This paper conducts interviews with Greek seafarers in order to investigate the impact of the pandemic on seafarers' working conditions. Collecting data from 21 participants, the main findings are related to forced contract extensions and the extension of seafarers' stay on ships, which causes negative emotions, worsens mental health, while at the same time physical fatigue accumulates. As the pandemic unfolds, psychological support, health care and financial solutions are vital for seafarers.

Key Words: Crew Change Crisis, Repatriation, Replacement of Seafarers, Mental Health of Seafarers

Κεφάλαιο 1- Εισαγωγή

Τον Δεκέμβριο του 2019, εκδηλώθηκε για πρώτη φορά, στην πόλη Γουχάν της Κίνας η νόσος Covid-19, που αφορά σε σοβαρό οξύ αναπνευστικό σύνδρομο. Αυτό οδήγησε ταχύτατα σε πανδημία¹. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κήρυξε την Covid-19 παγκόσμια πανδημία στις 11 Μαρτίου 2020². Ξεκινώντας από την Κίνα, τα κρούσματα εξαπλώθηκαν γρήγορα στην Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα, την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες, λαμβάνοντας παγκόσμιες διαστάσεις.

Οι επιπτώσεις της πανδημίας ήταν αισθητές σε όλους τους τομείς με κυριότερους τον οικονομικό κλάδο και τη ναυτιλία, γκρεμίζοντας τους βασικούς πυλώνες στήριξης των σύγχρονων παγκόσμιων οικονομιών, καθώς το παγκόσμιο εμπόριο αντιμετώπισε ποικίλες προκλήσεις. Λόγω του διασυνδεδεμένου κόσμου στον οποίο ζούμε, μια παγκόσμια πανδημία ήταν αναμενόμενο να πυροδοτήσει μία σειρά προβλημάτων στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού³.

Αισθητές και απρόβλεπτες ήταν επίσης, οι επιπτώσεις στην κοινωνία, τα συστήματα υγείας και τους εργασιακούς χώρους με την ευρύτερη έννοια. Η πανδημία και τα μέτρα που εφαρμόστηκαν άλλαξαν τους χώρους εργασίας και αμφισβήτησαν την επαγγελματική υγεία και ασφάλεια με πρωτοφανείς τρόπους παγκοσμίως⁴, έχοντας βαθιά επίδραση σε οργανισμούς και εργαζόμενους. Μεγάλο μέρος των εργαζομένων έχασε τη δουλειά του ή/και τα εργασιακά του δικαιώματα⁵. Παράλληλα, υψηλά επίπεδα ψυχικής δυσφορίας άρχισαν να αναφέρονται σε

¹ Wu F, Z. S. (2020, February 3). A new coronavirus associated with human respiratory disease in China. *US National Library of Medicine National Institutes of Health* .

² Sohrabi, C., Alsafi, Z., O'Neill, N., Khan, M., Kerwan, A., Al-Jabir, A., και συν. (2020). World Health Organization declares global emergency: A review of the 2019 novel coronavirus (COVID-19). *International Journal of Surgery* , 76, 71-76.

³ Ibn-Mohammed, T., Mustapha, K., Godsell, J., Adamu, Z., Babatunde, K., Akintade, D., και συν. (2021). A critical analysis of the impacts of COVID-19 on the global economy and ecosystems and opportunities for circular economy strategies. *Resources, Conservation & Recycling* , 164, 1-23.

⁴ Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., & Jensen, R. (2020). *Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic*. World Maritime University.

⁵ Coibion, O., Gorodnichenko, Y., & Weber, M. (2020). Labor markets during the COVID-19 crisis: A preliminary view. *National Bureau of Economic Research* , 1-15.



διάφορους κλάδους, ενώ οι εργαζόμενοι πρώτης γραμμής, όπως στον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης, βίωσαν σημαντική συναισθηματική δυσφορία⁶.

1.1 Διατύπωση του Προβλήματος

Η απροσδόκητη και ταχεία εξάπλωση της Covid-19 σε όλο τον κόσμο παρέλυσε πολλές βιομηχανίες στα περισσότερα έθνη⁷. Επακόλουθο της παγκόσμιας εξάπλωσης του Covid-19 ήταν οι προοδευτικοί περιορισμοί σε διάφορους κλάδους της οικονομίας και της κοινωνίας. Ο εκθετικός ρυθμός μετάδοσης της νόσου, οδήγησε τις παγκόσμιες κυβερνήσεις σε υποχρεωτικά lockdown ή/και κλείσιμο συνόρων, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σε μια προσπάθεια απομόνωσης των κρουσμάτων, αλλά και για να περιοριστεί η εξάπλωση της μετάδοσης ιού. Τα κυβερνητικά αυτά μέτρα που χρησιμοποιήθηκαν για τον περιορισμό της πανδημίας, περιόρισαν ταυτόχρονα τα ταξίδια, αλλά και τις οικονομικές δραστηριότητες.

Ωστόσο, τα θαλάσσια λιμάνια, παρέμειναν ανοιχτά για τις εμπορικές συναλλαγές, ώστε να διασφαλιστεί η ακεραιότητα των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού⁸. Παρά τη δραματική επιβράδυνση που παρουσίασε αρχικά ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών, κατά το τρίτο τρίμηνο του έτους 2020, παρουσιάστηκαν ελπιδοφόρα σημάδια ανάκαμψης του παγκόσμιου εμπορίου. Έτσι, η ναυτιλιακή βιομηχανία συνέχισε να εξασφαλίζει τη διακίνηση του 80% των αγαθών, συμπεριλαμβανομένων τροφίμων, καυσίμων και άλλων εμπορευμάτων, που διακινούνται μέσω

⁶ Xiang, Y.-T., Yang, Y., Li, W., Zhang, L., Zhang, Q., Cheung, T., και συν. (2020). Timely mental health care for the 2019 novel coronavirus outbreak is urgently needed. *The Lancet Psychiatry*, 7 (3), 228-229.

⁷ Dorofeeva, A., Kurganov, V., Fillipova, N., & Pashkova, T. (2020). Ensuring the integrity of transportation and logistics during the COVID-19 pandemic. *Transportation Research Procedia*, 96-105.

⁸ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.



θαλάσσης⁹, φέρνοντας όμως τους ναυτικούς ανά τον κόσμο σε επισφαλείς καταστάσεις, κατά την περίοδο της πανδημίας.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα συνεχίστηκε, σε βάρος της υγείας, αλλά και της ασφάλειας¹⁰ του 1.5 εκατομμυρίου απασχολούμενων ναυτικών, που βρίσκονται εντός των πλοίων¹¹. Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί και το κλείσιμο των συνόρων προκάλεσαν σημαντικά προβλήματα στις αλλαγές πληρωμάτων, με αποτέλεσμα την παράταση του χρόνου των ναυτικών στο πλοίο, αρκετές φορές πέραν του νομικά επιτρεπόμενου ορίου¹². Η αδιάκοπη εξάρτηση σε παγκόσμιο επίπεδο από το θαλάσσιο εμπόριο, προκάλεσε αρκετές δυσκολίες στους ναυτικούς, των οποίων οι συμβάσεις εργασίας παραβιάστηκαν, με αποτέλεσμα να καταναγκάζονται να εργαστούν στη θάλασσα για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το προβλεπόμενο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μεγάλη ψυχική τους πίεση, χαμηλότερα επίπεδα ευημερίας και αυξημένο κίνδυνο ατυχημάτων¹³. Επιπλέον, η άδεια στην ξηρά περιορίστηκε ή δεν επιτρεπόταν καθόλου σε πολλά λιμάνια¹⁴, κάτι που επέφερε αρκετές δυσκολίες στη λήψη ιατρικής βοήθειας¹⁵. Πρόσθετες προκλήσεις που αντιμετωπίστηκαν ήταν ο φόβος μόλυνσης, η εργασιακή ανασφάλεια και η αβεβαιότητα¹⁶.

⁹ UNCTAD. (2020, September 9). *COVID-19: Shipping data hints to some recovery in global trade*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://unctad.org/news/covid-19-shipping-data-hints-some-recovery-global-trade>

¹⁰ Cotton, S. (2020, September 24). *Beyond the limit of safe shipping - ITF General Secretary's UN address*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/beyond-limit-safe-shipping-itf-general-secretarys-un-address>

¹¹ Βλ. Υποσημείωση 8

¹² Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.

¹³ Βλ. Υποσημείωση 8

¹⁴ Doumbia-Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: protecting seafarers. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 19, 279-293; Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>

¹⁵ Hebbar, A. A., & Mukesh, N. (2020). COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International Maritime Health*, 71 (4), 217-228.

¹⁶ Slišković, A. (2020). Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67 (4), 799-809.



1.2 Σκοπός της Έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να συμβάλει στη βιβλιογραφία με νέους τρόπους, αλλά και να εντοπίσει τις προκλήσεις για τους Έλληνες εργαζόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία, κατά την περίοδο της πανδημίας Covid-19, επικεντρώνοντας την προσοχή στις συνθήκες επαναπατρισμού και αντικατάστασης των ναυτικών, στην ασφάλεια και τη σωματική και ψυχική υγεία τους, εξετάζοντας παράλληλα τον αντίκτυπο των μέτρων που εφαρμόστηκαν για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού (κλείσιμο συνόρων, ταξιδιωτικοί περιορισμοί), σε όλα τα παραπάνω.

Στα πλαίσια της παρούσας έρευνας, διεξάγεται μια προμελέτη των επιπτώσεων της πανδημίας στις εργασιακές συνθήκες των Ελλήνων ναυτικών, ενώ παράλληλα συγκεντρώνονται στοιχεία για το πώς διαμορφώνονται οι εμπειρίες τους υπό το πρίσμα της πανδημίας Covid-19.

1.3 Θεωρητικό Πλαίσιο

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, οι κίνδυνοι για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, συμπεριλαμβανομένων των ψυχοκοινωνικών κινδύνων, αποτελούσαν ανησυχία ήδη πριν από την εμφάνιση του ιού¹⁷. Ωστόσο, οι περισσότερες θεωρίες εργασιακού άγχους έχουν επικεντρωθεί σε χρόνιους εργασιακούς στρεσογόνους παράγοντες ρουτίνας, δηλαδή σε περιβάλλοντα σταθερής κατάστασης και όχι ενόψει ενός σοκ, όπως είναι μία πανδημία.

Επιπλέον, οι συστηματικές εμπειρικές μελέτες για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί στην υγεία και την ασφάλεια, κατά την περίοδο της πανδημίας, εξακολουθούν να είναι αρκετά περιορισμένες. Ωστόσο, οι αναφορές των μέσων ενημέρωσης καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος αυτών των προκλήσεων.

¹⁷ Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.



Εξετάζοντας και μελετώντας τη δράση διεθνών οργανισμών και βασικών φορέων του ναυτιλιακού κλάδου, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF), ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), αλλά και τη Σύμβαση της Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006), τη Διακήρυξη του Ποσειδώνα, θα αναλυθεί σε βάθος η **κρίση αλλαγής πληρώματος**, η οποία κινδυνεύει να διαβρώσει το σύνολο των δικαιωμάτων που έχουν κερδηθεί από τους ναυτικούς, και οδήγησε, κατά το τελευταίο έτος σε μία άνευ προηγουμένου ανθρωπιστική κρίση στη θάλασσα.

1.4 Ερευνητικά Εργαλεία

Η έρευνα αυτή στοχεύει συνολικά στην ανάλυση των συνθηκών εργασίας των Ελλήνων ναυτικών εν καιρώ πανδημίας και τον εντοπισμό των εμποδίων που σχετίζονται με την επιτυχή προστασία της συνολικής τους υγείας, αλλά και την προστασία των δικαιωμάτων τους όσον αφορά στον επαναπατρισμό και την αντικατάστασή τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, η παρούσα έρευνα παρουσιάζει μια κριτική ανασκόπηση του καταλόγου των αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας στους ναυτικούς, καταγράφει τις εμπειρίες τους και προσφέρει προοπτικές για το πώς μπορεί να αξιοποιηθεί προς μία θεμελιώδη, διαρθρωτική αλλαγή στη δυναμική των εργασιακών συνθηκών των ναυτικών.

Τα ερωτήματα τα οποία έχει σκοπό να επιλύσει η εν λόγω έρευνα είναι τα ακόλουθα:

- Πως επηρέασαν τα μέτρα περιορισμού, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, τις εργασιακές συμβάσεις των ναυτικών; Υπήρξαν επεκτάσεις συμβολαίων και κατά πόσο παραβιάστηκαν οι κανονισμοί της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας;
- Ποιες είναι οι νέες προκλήσεις για την σωματική και ψυχική υγεία, αλλά και ασφάλεια των ναυτικών που προκάλεσε η πανδημία Covid-19;
- Ποια είναι τα συναισθήματα των ναυτικών αναφορικά με την τρέχουσα κατάσταση εργασίας τους;



1.5 Σημαντικότητα της Έρευνας

Τα αποτελέσματα και συμπεράσματα της έρευνας αυτής, θα μας δώσουν σαφή στοιχεία για μια ενδεικτική κατάσταση που επικράτησε και επικρατεί στους Έλληνες ναυτικούς, από την αρχή της πανδημίας έως και σήμερα, όσον αφορά τις συνθήκες επαναπατριsmού και αντικατάστασης των που απασχολούνται σε πλοία ή παραμένουν στη στεριά. Η παρουσίαση της κατάστασης αυτής θα αναδείξει ζητήματα που θα απασχολήσουν δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, υποστηρίζοντας την έρευνα για την αξιολόγηση παρέμβασης φορέων διοίκησης, συνδικάτων και ναυτλιακών εταιριών, διασφαλίζοντας ένα εγγυημένο βασικό επίπεδο προστασίας για όλους τους εργαζόμενους στη θάλασσα.

Σημειώνεται ότι η έρευνα αυτή αποτελεί ένα σημαντικό πρώτο βήμα για την κατανόηση των κινδύνων ψυχοκοινωνικής υγείας για τους Έλληνες ναυτικούς και τα ευρήματά της υπογραμμίζουν τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την προστασία της ευημερίας των ναυτικών και τον απρόσκοπτο επαναπατριsmό τους, κατά την περίοδο της πανδημίας.

Η καταγραφή των εμπειριών των Ελλήνων ναυτικών και η ανάδειξη των προκλήσεων με τις οποίες ήρθαν αντιμέτωποι, είναι ιδιαίτερα σημαντικά βήματα για τη συμπλήρωση της διεθνούς βιβλιογραφίας.

1.6 Περίγραμμα Διπλωματικής

Η διάρθρωση της παρούσας διπλωματικής είναι η εξής:

Στο 2ο Κεφάλαιο, γίνεται η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, συμπεριλαμβανομένων Δελτίων και Ανακοινώσεων Τύπου, συνεντεύξεων με εκπροσώπους των προαναφερθέντων Διεθνών Οργανισμών, επιστημονικών άρθρων και συμπερασμάτων ποικίλων ερευνών.

Στο 3ο Κεφάλαιο, περιγράφεται το μεθοδολογικό πλαίσιο για την εκπόνηση της έρευνας. Αναφέρονται, επίσης, τα εργαλεία της έρευνας, η δειγματοληψία, οι παραδοχές και οι περιορισμοί της.



Στο 4ο Κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας, κατόπιν επεξεργασίας των δεδομένων.

Στο 5ο Κεφάλαιο, παρατίθενται σχόλια επί των αποτελεσμάτων, καθώς και προτάσεις για μελλοντική έρευνα.

Κεφάλαιο 2- Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας

2.1 Η εμφάνιση της Νόσου Covid-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ταχεία εξάπλωση της νόσου Covid-19 στον ναυτιλιακό τομέα, συναντήθηκε για πρώτη φορά στην βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα στον κλάδο της κρουαζιέρας, έναν από τους πρώτους τομείς που δέχτηκε περιορισμούς, κατόπιν αναφορών κρουσμάτων Covid-19 μεταξύ μελών του πληρώματος και επιβατών σε κρουαζιερόπλοια¹⁸.

Συγκεκριμένα, στην Ιαπωνία (Γιοκοχάμα), το Φεβρουάριο 2020, συναντάται ο μεγαλύτερος αριθμός κρουσμάτων στο κρουαζιερόπλοιο Diamond Princess¹⁹, όταν το ξέσπασμα ενός κρούσματος εντός του κρουαζιερόπλοιου, οδήγησε σε καραντίνα περίπου 3.700 μελών πληρώματος και επιβατών²⁰.

Ενώ το μεγαλύτερο μέρος της προσοχής των μέσων ενημέρωσης και του κοινού στράφηκε σε ατυχείς επιβάτες που ήταν απομονωμένοι σε πλοία ή είχαν νοσήσει, οι εργαζόμενοι στα κρουαζιερόπλοια και συχνά φορείς του ιού στα πλοία.

¹⁸ Moriarty, L. F., Plucinski, M., & Marston, B. (2020). *Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships – Worldwide, February–March 2020*. MMWR Morb Mortal Wkly Rep.

¹⁹ Βλ. Υποσημείωση 18

²⁰ Feuer, W. (2020, February 4). *Princess Cruises quarantines 3,700 for two weeks on ship after 10 aboard test positive for coronavirus*. Ανάκτηση November 13, 2021, από CNBC: <https://www.cnbc.com/2020/02/04/princess-cruises-quarantines-3700-after-10-passengers-test-positive-for-virus.html>



Μετά την έναρξη της καραντίνας του πλοίου, τα μέλη του πληρώματος συνέχισαν να εκτελούν τα καθήκοντά τους²¹. Οι ναυτικοί παρουσίαζαν αδυναμία να διατηρήσουν κοινωνική απόσταση σε κοινόχρηστους χώρους διατροφής και διαβίωσης, ενώ ταυτόχρονα υπήρχε έλλειψη ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού και περιορισμένο δικαίωμα άρνησης επικίνδυνης εργασίας²². Η διαδικασία καραντίνας για το πλήρωμα ήταν ανέφικτη, λόγω της έλλειψης πόρων και ιδιαιτερότητας των συνθηκών. Επιπλέον, η περιορισμένη εκπαίδευση και η ανεπαρκής πληροφόρηση σχετικά με τον νέο ιό, οδήγησε τους υπεύθυνους για τη διαχείριση της καραντίνας ναυτικού, να αντιμετωπίσουν πρωτοφανείς επαγγελματικούς κινδύνους. Η περίπτωση του Diamond Princess αποτέλεσε προοίμιο της ανθρωπιστικής κρίσης και της κρίσης υγείας και ασφάλειας, εν γένει, στη θάλασσα²³.

Αντίστοιχα, πρωτοφανείς επαγγελματικούς κινδύνους αντιμετώπισαν οι εργαζόμενοι που υπηρετούσαν σε όλους τους τύπους πλοίων παγκοσμίως. Οι ναυτικοί, οι οποίοι είναι μεταξύ των εργαζομένων που έχουν πληγεί περισσότερο στη διάρκεια της πανδημίας, αντιμετωπίζουν μακροπρόθεσμη διάβρωση των δικαιωμάτων τους που κατέκτησαν βάσει της MLC, 2006, σύμβαση που θα αναλυθεί εκτενέστερα παρακάτω. Οι εκτεταμένες περίοδοι στο πλοίο προκαλούν μεγαλύτερο κίνδυνο δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία των ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων σωματικής και ψυχικής υγείας.

Χιλιάδες ναυτικοί που έχουν εγκλωβιστεί σε πλοία έχουν εκφράσει την εξάντληση, την κούραση, την αγχώδη κατάθλιψη και το ψυχικό στρες. Ένας σωματικά και ψυχικά κουρασμένος

²¹ Dragicevic, N. (2020, November 24). *What we learned about COVID-19 from the Diamond Princess*. Ανάκτηση November 4, 2021, από CBC: <https://www.cbc.ca/documentaries/the-nature-of-things/what-we-learned-about-covid-19-from-the-diamond-princess-1.5814190>; Moriarty, L. F., Plucinski, M., & Marston, B. (2020). *Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships — Worldwide, February–March 2020*. MMWR Morb Mortal Wkly Rep.

²² Ratcliffe, R., & Fonbuena, C. (2020, March 6). *Inside the cruise ship that became a coronavirus breeding ground*. Ανάκτηση November 4, 2021, από The Guardian: <https://www.theguardian.com/global-development/2020/mar/06/inside-the-cruise-ship-that-became-a-coronavirus-breeding-ground-diamond-princess>

²³ Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>



ναυτικός έχει πολύ μεγαλύτερο κίνδυνο να εμπλακεί σε ένα περιστατικό που προκαλεί ναυτικό ατύχημα²⁴. Ο αυξανόμενος αριθμός των εγκλωβισμένων ναυτικών σηματοδοτεί ότι η ανθρωπιστική «κρίση αλλαγής πληρώματος» κινδυνεύει να διαβρώσει την MLC, 2006, το οποίο θα έβλαπτε την ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών καθώς και την ακεραιότητα των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού και, ως εκ τούτου, την παγκόσμια οικονομία.

Με αφορμή την έξαρση της πανδημίας, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) πρότεινε πως πρέπει να γίνει προσεκτική αξιολόγηση του κινδύνου, ενώ τα περιοριστικά μέτρα που παρεμβαίνουν στη διεθνή κυκλοφορία ανθρώπων και αγαθών, δικαιολογούνται μόνο στην αρχή μιας πανδημίας, δίνοντας τον απαραίτητο χρόνο σε διάφορες χώρες να λάβουν αποτελεσματικά μέτρα ετοιμότητας²⁵.

Σε αντίθεση με τις προτάσεις του ΠΟΥ, ορισμένες χώρες επέβαλαν περιορισμούς στην ανταλλαγή ναυτικών. Για παράδειγμα, η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών ζήτησε από όλο το πλήρωμα να παραμείνει στο πλοίο «εκτός από τη διεξαγωγή συγκεκριμένων δραστηριοτήτων»²⁶. Επιπρόσθετα, η Ναυτιλιακή και Λιμενική Αρχή της Σιγκαπούρης ανακοίνωσε προληπτικά μέτρα που απαγορεύουν ρητά την ανταλλαγή πληρωμάτων και τις άδειες²⁷, ενώ λίγες μέρες αργότερα το Υπουργείο Μεταφορών της Κίνας ξεκίνησε της απαγορεύσεις στους αλλοδαπούς ναυτικούς να

²⁴ Lefkowitz, R. Y., & Slade, M. D. (2019). *Seafarer Mental Health Study*. London: ITF Seafarers' Trust & Yale University.

²⁵ World Health Organization. (2020, February 29). *Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak*. Ανάκτηση November 4, 2021, από World Health Organization: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak>

²⁶ U.S. Coast Guard. (2020, March 9). *Marine Safety Information Bulletin: Novel Coronavirus – Update (Change 1)*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.nam.org/wp-content/uploads/2020/03/MSIB-02-20_Change-1_Novel-Coronavirus_09MAR20.pdf

²⁷ Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>



πραγματοποιούν αλλαγές πληρώματος σε κινεζικά λιμάνια²⁸. Παρόμοιες απαγορεύσεις για τις άδειες και τις ανταλλαγές πληρωμάτων των ναυτικών έχουν εφαρμοστεί σε πολλές χώρες²⁹.

2.2 Ανθρωπιστική Κρίση στη Θάλασσα

Ο Γενικός Γραμματέας του ΔΝΟ δήλωσε ρητά ότι «Οι ναυτικοί δεν μπορούν να παραμείνουν στη θάλασσα επ' αόριστον. Πέραν της ανθρωπιστικής κρίσης που έχει προκληθεί από την ουσιαστική παγίδευση τους στα πλοία, τα ζητήματα ασφάλειας που προκύπτουν από υπερβολικά κουρασμένους και ψυχικά εξουθενωμένους ναυτικούς προκαλούν μεγάλη ανησυχία. Εάν δεν επιλυθεί η κρίση αλλαγής πληρώματος, τα πλοία δεν θα μπορούν πλέον να λειτουργούν με ασφάλεια»³⁰. Η κρίση όπως φαίνεται, απειλεί ταυτόχρονα την ευημερία των ναυτικών, αλλά και θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας³¹.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κρίσης ασφαλείας αποτελεί το πετρελαιοφόρο Wakashio, το οποίο, μεταφέροντας χύδην φορτίο, έσπασε στη μέση το καλοκαίρι του 2020(BBC, 2020). Η έκθεση από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) ρίχνοντας περισσότερο φως στις συνθήκες γύρω από την καταστροφή αυτή, αποκάλυψε πως στο εν λόγω πετρελαιοφόρορο υπηρετούσε ανεπαρκές προσωπικό, ενώ ταυτόχρονα δύο (2) από τα είκοσι (20) άτομα του πληρώματος, βρισκόντουσαν στη θάλασσα για περισσότερο από δώδεκα μήνες³².

²⁸ CNNS. (2020, March 31). 交通运输部：外籍船员不得在中国换班. Ανάκτηση November 4, 2021, από <https://www.cnss.com.cn/html/currentevents/20200331/335136.html>

²⁹ Βλ. Υποσημείωση 27

³⁰ IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

³¹ Βλ. Υποσημείωση 30

³² Degnarain, N. (2020, October 11). *Wakashio's Skeleton Crew: Mauritius Oil Spill Ship Was 17% Understaffed*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/10/11/wakashios-skeleton-crew-mauritius-oil-spill-ship-was-17-understaffed/?sh=37ef3796618f>



Την ίδια περίοδο, κατά προσέγγιση 300.000 ναυτικοί παραμένουν εγκλωβισμένοι σε πλοία, με ορισμένους να εργάζονται περισσότερο από 17 μήνες, χωρίς την παρουσία διαλείμματος. Στον αντίποδα, 300.000 εργαζόμενοι δεν μπορούν να ενταχθούν σε πλοία και ενδέχεται να αντιμετωπίσουν την ανεργία λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών που επιβλήθηκαν από τις κυβερνήσεις και των μέτρων καραντίνας σε διάφορα μέρη του κόσμου.

Επιπλέον, μερικές φορές οι ναυτικοί «δωροδοκήθηκαν και πολύ συχνά απειλήθηκαν» να παρατείνουν τις συμβάσεις τους για να συνεχίσουν να κινούνται τα πλοία και να αποφύγουν να παραμείνουν στα λιμάνια για μεγάλο χρονικό διάστημα³³.

Πολλοί ναυτικοί έχουν εκφράσει ανησυχίες για τις συνέπειες εάν υψώσουν τις φωνές τους για την προσωπική τους κούραση και τον αντίκτυπο που θα έχει αυτό στην ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου, από φόβο μήπως χάσουν μελλοντικές ευκαιρίες εργασίας, καθώς η άρνηση της παράτασης της σύμβασης εργασίας μπορεί να σημαίνει το τέλος της ναυτιλιακής τους σταδιοδρομίας³⁴.

2.2.1 Κρίση Αλλαγής Πληρώματος (Crew Change Crisis)

Η πανδημία έχει δημιουργήσει μία άνευ προηγουμένου κρίση αλλαγής πληρώματος, η οποία έχει οδηγήσει εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικούς να επηρεαστούν και σε πολλές περιπτώσεις να

³³ Hines, J., & Burt, J. (2020, October 20). *Seafarers forced to spend up to 18 months on ships, International Transport Workers' Federation says*. Ανάκτηση November 4, 2021, από ABC Capricornia: <https://www.abc.net.au/news/2020-10-20/seafarers-spend-18-months-without-leaving-cargo-ships/12780960>

³⁴ ITF. (2020, September 24). *Beyond the limit of safe shipping - ITF General Secretary's UN address*. Ανάκτηση November 4, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/beyond-limit-safe-shipping-itf-general-secretarys-un-address>



μείνουν εγκλωβισμένοι σε πλοία, μετά το πέρας της λήξης των συμβάσεων τους, χωρίς την προοπτική του επαναπατρισμού, προκαλώντας ανθρωπιστική κρίση στη θάλασσα³⁵.

Πολλές κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο άρχισαν, δοκιμαστικά, να ανοίγουν ξανά τα εδαφικά σύνορα, τα διεθνή λιμάνια και αεροδρόμιά τους, αν και με ποικίλες απαιτήσεις καραντίνας, εμβολιασμού και διεξαγωγής τεστ. Παράλληλα, πολλοί έχουν επιβεβαιώσει τη δέσμευσή τους να επιβάλουν ταξιδιωτικούς περιορισμούς για τον περιορισμό της εξάπλωσης της Covid-19. Ως αποτέλεσμα, η δυνατότητα των ναυτικών να ταξιδεύουν μεταξύ των πλοίων που αποτελούν τον χώρο εργασίας τους και της χώρας διαμονής τους εξακολουθεί, σε πολλά μέρη, να περιορίζεται σοβαρά³⁶.

Οι επανειλημμένες παρατάσεις των συμβολαίων τους έδειξαν ότι οι συμβάσεις τους δεν μπορούν να διατηρηθούν χωρίς σοβαρές συνέπειες για την υγεία και την ασφάλειά τους και κατά συνέπεια για την ασφάλεια των πλοίων που εκμεταλλεύονται και στα οποία εργάζονται.

Στην κορύφωση της κρίσης αλλαγής πληρώματος τον Οκτώβριο του 2020, παρατηρείται ότι περίπου 400.000 ναυτικοί είχαν αποκλειστεί στη θάλασσα λόγω του κλεισίματος των συνόρων³⁷ και των ταξιδιωτικών περιορισμών που επιβάλλονται από πολλές κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και οι ναυτικοί, οι οποίοι έχουν εγκλωβιστεί στη στεριά, καθώς οι πολιτικές που σχετίζονται με την Covid-19 τους εμποδίζουν να αναλάβουν νέες συμβάσεις εργασίας σε πλοία. Αυτό προκαλεί σημαντικά οικονομικά προβλήματα στους ίδιους και τις οικογένειες τους³⁸. Το γεγονός ότι δεν υπάρχει δυνατότητα να ταξιδέψουν για να

³⁵ Global Maritime Forum. (2020). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Global Maritime Forum: <https://www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration>

³⁶ IMO. (2020, September 25). *400,000 seafarers stuck at sea as crew change crisis deepens*. Ανάκτηση November 1, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/32-crew-change-UNGA.aspx>

³⁷ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.

³⁸ IMO. (2021, February 28). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



επιβιβαστούν σε πλοία, καθιστά τις αλλαγές πληρώματος δύσκολες - ή αδύνατες, προκαλώντας ένα φαύλο κύκλο στην κρίση αλλαγής πληρώματος. Υπήρξαν ακόμη περιπτώσεις, όπου λόγω απαγόρευσης αποβίβασης σε αλλοδαπούς υπηκόους, λόγω των περιοριστικών μέτρων, ο ναυλωτής αναγκάστηκε να αλλάξει την πορεία του πλοίου και ναυτικοί που περίμεναν στην περιοχή για να ενταχθούν στο πλοίο, τελικά δεν τα κατάφεραν³⁹, με σημαντικές οικονομικές συνέπειες για τους ίδιους και τις οικογένειές τους.

Επιπλέον, σημαντικός είναι ο αριθμός των ναυτικών, οι οποίοι ταξιδεύουν με αεροπλάνο από και προς τα πλοία. Η περιορισμένη διαθεσιμότητα εμπορικών και διεθνών πτήσεων⁴⁰, που προκαλεί η πανδημία, μειώνει σημαντικά τις ταξιδιωτικές επιλογές για τους ναυτικούς και έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερες τιμές εισιτηρίων για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων και τους πράκτορες επάνδρωσης, γεγονός που επιδεινώνει περαιτέρω τις προκλήσεις της αλλαγής του πληρώματος και του επαναπατρισμού των ναυτικών. Το κλείσιμο των συνόρων σημαίνει ότι ορισμένοι δεν μπορούν να διέλθουν μέσω ξένων χωρών ή να ταξιδέψουν στα αεροδρόμια για να επιστρέψουν στην πατρίδα τους⁴¹.

Ωστόσο, το κλείσιμο των συνόρων δεν είναι το μόνο εμπόδιο που κρατάει τους ναυτικούς αποκλεισμένους στη θάλασσα. Με το άνοιγμα των συνόρων, οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετώπισαν δαπανηρές αλλαγές πληρώματος, λόγω της περιορισμένης διαθεσιμότητας πτήσεων κατά το μεγαλύτερο μέρος του 2020⁴².

³⁹ IMO. (2020). *Testimonies of stranded seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Testimonies-of-stranded-seafarers.aspx>

⁴⁰ Cotton, S., & Ahmed, B. (2020, October 5). ITF and JNG Joint Statement: On Seafarers' Rights and the Present Crew Change Crisis. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-and-jng-joint-statement-seafarers-rights-and-present-crew-change-crisis>

⁴¹ IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

⁴² Bockmann, M. W. (2020, August 20). *Cost of repatriation is deterring crew changes, say seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133409/Cost-of-repatriation-is-deterring-crew-changes-say-seafarers>



Έτσι, πολλοί ναυτικοί εξακολουθούσαν να μην μπορούν να επιστρέψουν στα σπίτια τους επειδή δεν μπορούσαν να αντικατασταθούν από τα τόσο αναγκαία πληρώματα. Ως αποτέλεσμα, οι ναυτικοί αναφέρουν ότι τα συμβόλαιά τους παρατείνονται για μήνες πέρα από την αρχική ημερομηνία λήξης τους, αναγκάζοντάς τους να παραμείνουν στο πλοίο αντί να επανενωθούν με τις οικογένειές τους.

2.2.2 Επιπτώσεις στην Συνολική Υγεία των Ναυτικών

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι προκλήσεις για την υγεία και την ασφάλεια των ναυτικών, υπήρχαν και πριν από την πανδημική έξαρση⁴³. Η απαιτητική φύση των ναυτιλιακών εργασιών, οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες στη θάλασσα, οι ψυχοκοινωνικοί κίνδυνοι, ο παρατεταμένος χρόνος αποχωρισμού από το οικογενειακό και σταθερό κοινωνικό περιβάλλον, τα εμπόδια στην επικοινωνία μεταξύ πληρωμάτων διαφορετικών εθνικοτήτων, οι ανωμαλίες ύπνου και ανάπαυσης είναι κάποιες από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι της ναυτιλιακής βιομηχανία, ενώ σημαντικός παράγοντας που αποτελεί πραγματικό κίνδυνο είναι η κόπωση⁴⁴. Γενικά, η εργασία στη θάλασσα παραμένει ένα από τα πιο επικίνδυνα επαγγέλματα, ενώ αρκετές μελέτες δείχνουν ότι οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν πολύπλοκους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια τους⁴⁵.

⁴³ Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.

⁴⁴ Shan, D., & Neis, B. (2020). Employment-related mobility, regulatory weakness and potential fatigue-related safety concerns in short-sea seafaring on Canada's Great Lakes and St. Lawrence Seaway: Canadian seafarers' experiences. *Safety Science*, 121, 165-176.

⁴⁵ Sampson, H., Ellis, N., Acejo, I., Turgo, N., & Tang, L. (2018, October). *The working and living conditions of seafarers on cargo ships in the period 2011-2016*. Ανάκτηση November 4, 2021, από Cardiff University: https://orca.cardiff.ac.uk/117480/1/Sampson_The%20working%20and%20living%20conditions%20of%20seafarers.pdf; Slišković, A. (2020). Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67 (4), 799-809.



Σε έρευνα των Lefkowitz & Slade (2019), διαπιστώθηκε ότι το 25% των ναυτικών που

συμμετείχαν στην έρευνα, παρουσίασαν στοιχεία που υποδηλώνουν κατάθλιψη, το 17% ότι είχαν υψηλά επίπεδα άγχους, ενώ το 20% είχαν αυτοκτονικό ιδεασμό. Επιπρόσθετα, έχει διαπιστωθεί ότι κατά μέσο όρο, οι αυτοκτονίες αποτελούσαν το 5,9% των συνολικών θανάτων ανάμεσα στους ναυτικούς⁴⁶. Σε έρευνα των Sampson & Ellis (2019), διαπιστώθηκε ότι η απομόνωση, η μοναξιά, η έλλειψη άδειας στην ξηρά, οδηγεί τους ναυτικούς σε προδιάθεση ψυχικής ασθένειας⁴⁷. Σε ορισμένους ναυτικούς με μεγαλύτερες περιόδους εργασίας, παρατηρούνται σημαντικά υψηλότερα επίπεδα κατάθλιψης και άγχους, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, αλλά όχι πριν από αυτή⁴⁸.

Τέλος, κάποιοι ερευνητές χρησιμοποιώντας ένα πολυμεταβλητό μοντέλο, η αύξηση της διάρκειας παραμονής εντός του πλοίου, οδηγεί τους ναυτικούς στην εμφάνιση υψηλότερων επιπέδων κατάθλιψης, άγχους και γενικών ψυχιατρικών διαταραχών, κατά τη διάρκεια της πανδημίας⁴⁹.

Σε αυτό το πλαίσιο, σκληρή και δύσκολη για τους ναυτικούς ήταν η μακροχρόνια απουσία από τις οικογένειες τους. Παρά τα μεγάλα συμβόλαια που έχουν υπογράψει στο παρελθόν, η περίοδος Covid-19, ήταν κάτι πολύ διαφορετικό και είχε μεγαλύτερη επίδραση στην ψυχική υγεία και κατ' επέκταση στην οικογενειακή ζωή. Για παράδειγμα, ένας 35χρονος Αρχιμηχανικός από το Ηνωμένο Βασίλειο, ο Matt, δεν μπορεί να εξηγήσει στα παιδιά του που πάντα ρωτάνε, πότε θα γυρίσει σπίτι⁵⁰.

Η κατάσταση στο σπίτι αναφέρθηκε ως βασική πρόκληση από ερωτηθέντες ναυτικούς. Αυτό περιλαμβάνει ανησυχίες για οικογενειακά θέματα, θέματα υγείας και οικονομικής κατάστασης

⁴⁶ Iversen, R. T. (2012). The mental health of seafarers. *Int Marit Health* , 63 (2).

⁴⁷ Sampson, H., & Ellis, N. (2019). *Seafarers' mental health and wellbeing*. Ανάκτηση November 4, 2021, από iosh: <https://iosh.com/media/6306/seafarers-mental-health-wellbeing-full-report.pdf>

⁴⁸ Βλ. Υποσημείωση 43

⁴⁹ Baygi, F., Khonsari, N. M., Agoushi, A., Gelsefid, S. H., Gorabi, A. M., & Qorbani, M. (2021). Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. *BMC Psychiatry* , 21 (222), 1-9.

⁵⁰ IMO. (2020). *Testimonies of stranded seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Testimonies-of-stranded-seafarers.aspx>



στο σπίτι, καθώς και για την κατάσταση στη χώρα καταγωγής τους γενικά. Σημαντικές ήταν οι αναφορές περιορισμένης ή αδύνατης επικοινωνίας με άτομα οικογενειακού περιβάλλοντος, λόγω ακριβών ή ανύπαρκτων διαθέσιμων μέσων επικοινωνίας⁵¹.

Είναι προφανές πως η πανδημία Covid-19, σε συνδυασμό με τα μέτρα που στοχεύουν στον περιορισμό της, εντείνουν και αυξάνουν τις απαιτητικές πτυχές της ναυτικής εργασίας⁵², με αρνητικές συνέπειες για την ψυχική, αλλά και τη σωματική υγεία των ναυτικών.

2.2.3 Οικονομικές Επιπτώσεις για τους Ναυτικούς

Η πανδημία Covid-19 έφερε επίσης στο φως αναποτελεσματικότητες στον τρόπο με τον οποίο η ναυτιλιακή βιομηχανία διαχειρίζεται και προστατεύει τους ναυτικούς. Εκτός από τις πολυάριθμες αναφορές για εγκλωβισμένους εργάτες, υπάρχουν και εργαζόμενοι ανίκανοι να ενταχθούν στο πλοίο. Για παράδειγμα, ένας 33χρονος Ινδός, πατέρας δύο παιδιών (<3 ετών), προσπάθησε να μπει σε ένα πλοίο για να κερδίσει τα προς το ζην για την οικογένειά του, αλλά δεν τα κατάφερε. Ο ίδιος εξήγησε πως η πανδημία έχει φέρει οικονομική αβεβαιότητα. Ταυτόχρονα, ένας 26χρονος χαμηλόβαθμος ναυτικός βρισκόταν στο σπίτι του χωρίς αμοιβή για 10 μήνες, επειδή η έλλειψη διεθνών εμπορικών πτήσεων δεν του επέτρεπε να ταξιδέψει για να ενταχθεί στο πλοίο. Ως αποτέλεσμα, δυσκολεύεται ολοένα και περισσότερο να συντηρήσει τους γονείς και τον μικρότερο του αδερφό⁵³.

⁵¹ Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.

⁵² Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>

⁵³ IMO. (2020). *Testimonies of stranded seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Testimonies-of-stranded-seafarers.aspx>



Επιπλέον, εγείρεται το ερώτημα πώς θα επηρεαστεί η μελλοντική σταδιοδρομία των ναυτικών και κατά πόσο κινδυνεύει ο κλάδος αυτός από περιορισμένες προσλήψεις⁵⁴

Εκτός από σημαντικές απώλειες τζίρου που έχουν καταγραφεί, παρόμοια πορεία ακολουθεί και η απασχόληση των ναυτικών⁵⁵, όπου παρατηρείται σοβαρή μείωση τόσο των ναυτικών όσο και του προσωπικού ξηράς (γραφείων) στα τμήματα που έχουν πληγεί περισσότερο, όπως η κρουαζιέρα, οι εταιρίες μεταφοράς αυτοκινήτων και τα φέρυ μποτ⁵⁶.

Τα εθνικά μέτρα για την απασχόληση των ναυτικών και του προσωπικού ξηράς εμφανίζουν επίσης αναποτελεσματικότητες. Οι κύριες προκλήσεις σχετίζονται αρχικά με το γεγονός ότι τα μέτρα στήριξης ισχύουν μόνο για ένα μέρος των ναυτικών, π.χ. μόνο για ημεδαπούς υπηκόους.

Όσον αφορά στο προσωπικό του γραφείου, οι εταιρείες μπορούν να στραφούν στα γενικά προγράμματα στήριξης που είναι διαθέσιμα σε εθνικό επίπεδο, όμως τα περισσότερα από αυτά αφορούν κανόνες που τους επιτρέπουν να αναστείλουν προσωρινά τις συμβάσεις των εργαζομένων. Έτσι, ενώ το προσωπικό λαμβάνει οικονομική υποστήριξη, η απώλεια μισθού δεν καλύπτεται επαρκώς. Πρόσθετα μέτρα σχετίζονται αναστολές κοινωνικών εισφορών για το εν λόγω προσωπικό.

Είναι σαφές ότι διαφορετικά τμήματα του ναυτιλιακού κλάδου, χρειάζονται διαφορετικούς τρόπους στήριξης. Γενικά, επιδιώκεται εξίσου τόσο η εθνική υποστήριξη, όσο και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁵⁴ Love, A. (2021, March 25). *How are maritime careers expected to change after Covid-19?* Ανάκτηση November 10, 2021, από Ship Technology: <https://www.ship-technology.com/features/how-are-maritime-careers-expected-to-change-after-covid-19/>

⁵⁵ Whiting, K. (2020, June 19). *Stuck at sea: How to save the world's seafarers and the supply systems they support.* Ανάκτηση November 10, 2021, από World Economic Forum: <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/shipping-seafarers-covid-19-mental-health-supply-systems/>

⁵⁶ European Community Shipowners' Associations. (2020). *ECSA COVID-19 Survey Report May 2020.*



2.3 Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης

2.3.1. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC,2006)

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention), η οποία χαρακτηρίζεται και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων» των ναυτικών, αναγνωρίζει τον ανθρώπινο παράγοντα ως τον σημαντικότερο στην ασφαλή δραστηριότητα των πλοίων, ενώ παράλληλα ενσωματώνει πρότυπα με σκοπό να προστατέψει την ανθρώπινη ζωή και περιουσία στη θάλασσα, το θαλάσσιο περιβάλλον, υποστηρίζοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Η εν λόγω Σύμβαση, συμβάλλει στον καθορισμό προτύπων σε παγκόσμια κλίμακα, που αφορούν στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών που εργάζονται, μεταξύ άλλων, εντός των πλοίων.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 έχει, παράσχει ελάχιστα πρότυπα εργασίας για τους διεθνείς ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων των εργασιακών και κοινωνικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος άδειας και επαναπατρισμού, της υγειονομικής περίθαλψης, της πρόνοιας και της κοινωνικής ασφάλισης⁵⁷. Η εξάλειψη όλων των μορφών καταναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας και η εξάλειψη των διακρίσεων όσον αφορά την απασχόληση και την εργασία, αποτελούν θεμελιώδεις απαιτούμενες αρχές της ναυτικής εργασίας. Επιπλέον, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα σε έναν ασφαλή χώρο εργασίας που συμμορφώνεται με τα πρότυπα ασφαλείας, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο, προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, μέτρα πρόνοιας και κοινωνική προστασία⁵⁸.

Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων εθνικών προτύπων, κάθε μέλος της Σύμβασης, οφείλει να λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο που ενέχει η κόπωση των ναυτικών, ιδίως εκείνων των οποίων τα

⁵⁷ International Labour Office. (2006). *Maritime Labour Convention*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Maritime Labour Convention: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/--normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf

⁵⁸ Βλ. Υποσημείωση 57; Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>



καθήκοντα περιλαμβάνουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου⁵⁹.

Κάθε κράτος-μέλος της Σύμβασης, διασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες διατάξεις στους νόμους και τους κανονισμούς του, που ορίζουν:

- τις συνθήκες υπό τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται επαναπατρισμό
- τη μέγιστη διάρκεια περιόδων υπηρεσίας στο πλοίο, στο πέρας της οποίας ο ναυτικός δικαιούται επαναπατρισμό, περίοδος που δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των 12 μηνών
- τα ακριβή δικαιώματα που πρέπει να παρέχουν οι πλοιοκτήτες στους ναυτικούς, όσον αφορά στον επαναπατρισμό των τελευταίων, συμπεριλαμβανομένης της κάλυψης εξόδων και του τρόπου μεταφοράς.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι ανάμεσα στις γενικές υποχρεώσεις των μελών, η Σύμβαση προβλέπει, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί που βρίσκονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους-μέλους, έχουν δικαίωμα επαναπατριsmού στην περίπτωση που η σύμβαση εργασίας τους λήγει ενώ βρίσκονται στο εξωτερικό⁶⁰.

Επιπλέον, στη Σύμβαση περιλαμβάνονται διατάξεις για την προστασία της υγείας των ναυτικών, αλλά και την πρόσβαση τους σε ιατρική περίθαλψη. Συγκεκριμένα, η ιατρική περίθαλψη που παρέχεται οφείλει να είναι *«όσο το δυνατόν συγκρίσιμη με αυτή που είναι γενικά διαθέσιμη στους εργαζόμενους στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, ιατρικό εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για διάγνωση και θεραπεία και ιατρική πληροφόρηση και εμπειρογνωμοσύνη»*⁶¹. Οι ναυτικοί, επίσης, έχουν το δικαίωμα δωρεάν πρόσβασης σε ιατρική περίθαλψη και μπορούν να επισκέπτονται έναν γιατρό, χωρίς καθυστέρηση, στα λιμάνια προσέλευσης, ενώ τονίζεται η λήψη μέτρων προληπτικού χαρακτήρα

⁵⁹ Βλ. Υποσημείωση 57

⁶⁰ Βλ. Υποσημείωση 57

⁶¹ Βλ. Υποσημείωση 57



για την προάσπιση της συνολικής υγείας των ναυτικών, χωρίς οι δράσεις να περιορίζονται μόνο σε θεραπεία ασθενών ή τραυματισμένων ασθενών⁶².

Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006) του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) ορίζει ότι η μέγιστη συνεχής περίοδος που πρέπει να υπηρετήσει ένας ναυτικός σε ένα πλοίο χωρίς άδεια είναι 11 μήνες, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικοί αναγκάστηκαν να παραμείνουν σε πλοία πέρα από τη μέγιστη περίοδο των 11 μηνών. Σε ορισμένες, ακόμα, περιπτώσεις, δεν μπορούσαν να επιστρέψουν στα σπίτια τους για 18 μήνες⁶³.

Με δεδομένο ότι η νόσος Covid-19 ήταν μία περίπτωση «ανωτέρας βίας», ο ILO διευκρίνισε, σε ενημερωτικό σημείωμα, πως ορισμένοι κανονισμοί της MLC 2006, θα μπορούσαν να παραβιαστούν προσωρινά, χωρίς να παραβιάζεται η Σύμβαση. Η προϋπόθεση για την παραβίαση ορισμένων κανόνων ήταν η εμφάνιση μιας ακαταμάχητης δύναμης ή ενός απρόβλεπτου γεγονότος, πέρα από τον έλεγχο του κράτους, καθιστώντας ουσιαστικά αδύνατη την εκπλήρωση της υποχρέωσης⁶⁴.

Το κλείσιμο των συνόρων ήταν απαραίτητο μέτρο για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού και οι ναυτικοί αποδέχθηκαν ότι αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση των συμβολαίων και τις καθυστερήσεις στις προγραμματισμένες αλλαγές πληρώματος. Τον Μάρτιο 2020, η ITF ανακοίνωσε ότι ο οργανισμός τους «συμφώνησε στην παράταση των Συμφωνιών Απασχόλησης Ναυτικών για έως και ένα μήνα προκειμένου να μετριάσει τα προβλήματα σχετικά με την αντικατάσταση του πληρώματος» και ανέφερε ότι δεν θα αμφισβητήσει τις παρατάσεις συμβάσεων κατά την περίοδο μεταξύ Μαρτίου και Απριλίου 2020. Τονίστηκε, ωστόσο, ότι «η παράταση θα

⁶² Βλ. Υποσημείωση 57

⁶³ IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx> ; Hines, J., & Burt, J. (2020, October 20). *Seafarers forced to spend up to 18 months on ships, International Transport Workers' Federation says*. Ανάκτηση November 4, 2021, από ABC Capricornia: <https://www.abc.net.au/news/2020-10-20/seafarers-spend-18-months-without-leaving-cargo-ships/12780960>

⁶⁴ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.



παρέχεται μόνο όταν μεμονωμένοι ναυτικοί «συναινέσουν σε τέτοιες επεκτάσεις»⁶⁵. Ωστόσο, η συναίνεση είναι σε μεγάλο βαθμό αμφισβητούμενη, όταν κανείς δεν επιτρέπεται να αποβιβαστεί από το πλοίο του και οι εργαζόμενοι κινδυνεύουν να μπουκωθούν στη «μαύρη λίστα», από τις υπηρεσίες επάνδρωσης, επειδή παραπονιούνται ή αρνούνται να παρατείνουν τις συμβάσεις τους.

Τα εμπλεκόμενα μέρη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους βάσει της MLC, 2006 και η μη συμμόρφωση δικαιολογείται μόνο όταν αυτό είναι ουσιαστικά και αντικειμενικά αδύνατο λόγω της εμφάνισης ενός ακαταμάχητου γεγονότος. Αν και οι αρχές ενθαρρύνονται να είναι ρεαλιστικές στην προσέγγισή τους όταν έρχονται αντιμέτωπες με τέτοιες εξαιρετικές περιστάσεις, θα πρέπει επίσης να διασφαλίζεται ότι η πανδημία COVID-19 δεν χρησιμοποιείται ως δικαιολογία για την παραβίαση της MLC, 2006⁶⁶.

Για παράδειγμα, ο Παναμάς, έδρα μεγάλου ναυτιλιακού μητρώου, είναι ένα από τα κράτη σημαίας που επέτρεψε παρατάσεις συμβάσεων έως και έξι μήνες⁶⁷. Τον Μάρτιο 2020 ανακοίνωσε παράταση συμβάσεων έως και 90 ημέρες⁶⁸, ενώ τον Ιούνιο του ίδιου έτους επέτρεψε περαιτέρω παρατάσεις για επιπλέον τρεις μήνες, επεκτείνοντας τη διάρκεια συμβάσεων σε μέγιστο 17 μηνών⁶⁹.

⁶⁵ ITF. (2020, March 19). *ITF agrees to crew contract extensions*. Ανάκτηση November 4, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-agrees-crew-contract-extensions>

⁶⁶ ILO. (2021, February 3). *Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_741024/lang-en/index.htm

⁶⁷ BIMCO. (2020). *Panama Maritime Authority to stop grant of extension to Seafarer's Employment Agreement*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.bimco.org/news/ports/20200908_panama-stops-granting-of-extension-by-14-sept

⁶⁸ *MMN-05/2020 - PRESS RELEASE COVID-19*. (2020, March 23). Ανάκτηση November 4, 2021, από Panama Ship Registry: <https://panamashipregistry.com/marine-notice/press-release-covid-19/>

⁶⁹ *Panama's Crew Change Policies Receive Praise and Criticism*. (2020, June 24). Ανάκτηση November 4, 2021, από The Maritime Executive: <https://www.maritime-executive.com/article/panama-s-crew-change-policies-receive-praise-and-criticism-1>



Αυτές οι επιτρεπόμενες επεκτάσεις έχουν στείλει ανάμεικτα μηνύματα στη ναυτιλιακή

βιομηχανία, λόγω έλλειψης συγκεκριμένων όρων ή μια σαφή ημερομηνία λήξης. Αυτό δημιούργησε εντάσεις, καθώς η έλλειψη ενιαίων, διεθνώς, κανόνων προκάλεσε αύξηση του αριθμού των εγκλωβισμένων ναυτικών. Ήταν ένα μέτρο έκτακτης ανάγκης λόγω ανωτέρας βίας που εγκρίθηκε ευρέως από τους ενδιαφερόμενους στον κλάδο της ναυτιλίας. Αλλά πόσο ακόμη πρέπει να διαρκέσουν αυτά τα συμβόλαια και πότε τελειώνει η «ανωτέρα βία»; Οποιαδήποτε παράταση πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή οποιασδήποτε κατάχρησης και την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών. Αυτή η κρίση αλλαγής πληρώματος, που προκαλείται από έκτακτους περιορισμούς στην κινητικότητα του πληρώματος, έχει επίσης δημιουργήσει ακούσια μια σύγχρονη μορφή καταναγκαστικής εργασίας⁷⁰.

Από την άλλη, ορισμένοι ναυλωτές έχουν στραφεί στη χρήση ρητρών «χωρίς αλλαγή πληρώματος», ιδιαίτερα στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, φοβούμενοι ότι η αλλαγή πληρώματος μπορεί να οδηγήσει σε εμφάνιση κρουσμάτων. Αυτό είναι ένα παράδειγμα ορισμένων ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου που χρησιμοποιούν την πανδημία ως δικαιολογία για να παραβιάσουν τους κανονισμούς MLC, 2006. Εάν το κόστος είναι το μόνο εμπόδιο, το ζήτημα δεν μπορεί να θεωρηθεί πλέον «ανωτέρα βία»⁷¹.

Είναι λοιπόν, ζωτικής σημασίας οι αλλαγές πληρώματος για την πρόληψη της εξάντλησης και την προστασία της υγείας και ασφάλειας των ναυτικών, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου⁷², αλλά κρίνονται και απαραίτητες για τη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς για την ασφάλεια, την υγεία και την ευημερία του πληρώματος, προκειμένου να διατηρηθεί η ακεραιότητα των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, που είναι ζωτικής σημασίας.

⁷⁰ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.

⁷¹ Lloyd's List. (2020, November 2). *Intercargo calls out charterers preventing crew changes*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134511/Intercargo-calls-out-charterers-preventing-crew-changes>

⁷² IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>



2.3.2. Πρόσθετα Μέτρα για την Αντιμετώπιση της Κρίσης

Κατά τη διάρκεια έκτακτης διαδικτυακής Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC- Maritime Safety Committee), οι κυβερνήσεις κλήθηκαν, από όλα τα Κράτη-Μέλη του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO- International Maritime Organization) να λάβουν επείγουσα δράση για να επιλύσουν την ανθρωπιστική κρίση και κρίση ασφάλειας που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ως αποτέλεσμα της πανδημίας Covid-19⁷³.

Η συνιστώμενη δράση που ενέκρινε με ψήφισμα η επιτροπή, ήταν η διευκόλυνση της αλλαγής του πληρώματος, η ευκολότερη πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη και ταξίδια των ναυτικών, κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Επιπρόσθετα, τονίζεται η ανάγκη να οριστούν οι ναυτικοί ως «βασικοί εργαζόμενοι» (key workers), οι οποίοι παρέχουν βασική υπηρεσία⁷⁴, με πρόσβαση στις απαραίτητες ασφαλείς ρυθμίσεις ταξιδιού, αλλά και με σκοπό να μπορούν να ταξιδεύουν μεταξύ των πλοίων που αποτελούν τον χώρο εργασίας τους και των χωρών διαμονής τους, καθώς και να αποβιβάζονται από τα πλοία τους για να αναζητήσουν ιατρική περίθαλψη στην ξηρά.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή έλαβε πρακτικά μέτρα για τη στήριξη της ναυτιλίας και των ναυτικών, εγκρίνοντας ένα σύνολο πρωτοκόλλων, για τη διασφάλιση ασφαλών αλλαγών πληρώματος και τη διεξαγωγή ασφαλών ταξιδιών, κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Στα πρωτόκολλα αυτά περιλαμβάνονται πρακτικά βήματα για την ένταξη και αποχώρηση ναυτικών στα πλοία, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη την ανάγκη συμμόρφωσης και αυστηρής τήρησης των μέτρων προστασίας έναντι της Covid-19 (διεξαγωγή τεστ, καραντίνα), καθώς, επίσης και τα μέτρα για την πρόληψη μόλυνσης εντός των πλοίων.

⁷³ IMO. (2020, September 22). *IMO resolution calls for Government action on crew change crisis*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/29-MSC-Ex-Session-seafarer-resolution.aspx>

⁷⁴ IMO. (2020, November 12). *IMO formally endorses industry COVID-19 crew change protocols*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/41-crew-change-protocols.aspx>



Έτσι, κατά τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών τα κράτη μέλη κλήθηκαν να λάβουν επείγουσα δράση⁷⁵ και να ορίσουν τους ναυτικούς και το λοιπό προσωπικό ως βασικούς εργαζόμενους (key workers) και να εφαρμόσουν σχετικά μέτρα για να επιτρέψουν στους εγκλωβισμένους ναυτικούς να επαναπατριστούν και σε άλλους να ενταχθούν σε πλοία και να εξασφαλίσουν την πρόσβαση στην ιατρική περίθαλψη. Σημειώνοντας, παράλληλα, τα πρόσφατα θετικά νέα σχετικά με την ανάπτυξη εμβολίων κατά της Covid-19, ο καθορισμός των ναυτικών ως βασικοί εργαζόμενοι θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία λαμβάνουν εμβολιασμό προτεραιότητας, ώστε να μπορούν να εργάζονται και να διατηρούν ζωτικές τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού⁷⁶.

2.3.3. Η Διακήρυξη του Ποσειδώνα (Neptune Declaration)⁷⁷

Η Διακήρυξη του Ποσειδώνα για την ευημερία των ναυτικών και την αλλαγή πληρώματος στοχεύει στην προώθηση της ευημερίας των ναυτικών και ξεκίνησε ως απάντηση στην κρίση αλλαγής πληρώματος, η οποία, όπως ειπώθηκε νωρίτερα, είχε ως αποτέλεσμα περίπου 400.000 ναυτικούς να εγκλωβιστούν σε πλοία λόγω των ταξιδιωτικών απαγορεύσεων που σχετίζονται με τον κορονοϊό.

⁷⁵ International Labour Organization (ILO). (2020, September 15). *Stranded seafarers: A "humanitarian crisis"*. Ανάκτηση November 3, 2021, από International Labour Organization: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_755390/lang--en/index.htm

⁷⁶ IMO. (2020, December 1). *IMO welcomes UN resolution on keyworker seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx>

⁷⁷ Η Διακήρυξη του Ποσειδώνα αναπτύχθηκε από μια ειδική ομάδα ενδιαφερομένων από όλη τη θάλασσα αλυσίδα, συμπεριλαμβανομένων A. M. Nomikos; Cargill; Dorian LPG; GasLog; Global Maritime Forum; International Chamber of Shipping; International Maritime Employers' Council; International Transport Workers' Federation; ONE; Philippine Transmarine Carriers; Sustainable Shipping Initiative; Synergy Group; V. Group; World Economic Forum.(The Editorial Team of Safety4Sea, 2021)



Αναγνωρίζοντας ότι έχουν κοινή ευθύνη για την επίλυση της κρίσης αλλαγής πληρώματος, περισσότερες από 850 εταιρείες και οργανισμοί έχουν υπογράψει τη Διακήρυξη του Ποσειδώνα για την ευημερία των ναυτικών και την αλλαγή πληρώματος⁷⁸.

Η Διακήρυξη του Ποσειδώνα προτρέπει στην εφαρμογή τεσσάρων κύριων δράσεων για την αντιμετώπιση της κρίσης⁷⁹.

Αναγνώριση των ναυτικών ως βασικών εργαζομένων και παροχή προτεραιότητας στους εμβολιασμούς Covid-19:

Η μετάβαση των ναυτικών, οι οποίοι αναγνωρίζονται ως βασικοί εργαζόμενοι (σύμφωνα με το ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ που εγκρίθηκε την 1η Δεκεμβρίου 2020) πέρα από τα σύνορα, θα πρέπει να διευκολύνεται βάσει διεθνών συμφωνημένων πρωτοκόλλων υγείας υψηλού επιπέδου. Οι κυβερνήσεις και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς οφείλουν να συνεργάζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των ναυτικών, ανεξαρτήτως εθνικότητας, στα εμβόλια Covid-19, αναγνωρίζοντας, έτσι τον καθοριστικό τους ρόλο στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού και το εμπόριο. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τη θέσπιση μιας τυποποιημένης μορφής δελτίων υγείας των ναυτικών που περιέχουν αδιάψευστα στοιχεία σχετικά με τον εμβολιασμό και την διεξαγωγή τεστ. Η αναγνώριση του ναυτικού ως βασικού εργαζομένου για ναυτικούς είναι απαραίτητη για την εξαίρεση αυτών των επαγγελματιών από συγκεκριμένους ταξιδιωτικούς περιορισμούς, επιτρέποντάς τους να ταξιδεύουν μεταξύ της χώρας διαμονής τους και των πλοίων και να επαναπατρίζονται στο τέλος των συμβολαίων τους. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας για να επιτραπεί η πραγματοποίηση αλλαγών πληρώματος. Με

⁷⁸ Global Maritime Forum. (2020). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Global Maritime Forum: <https://www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration>

⁷⁹ Global Maritime Forum. (2020). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Global Maritime Forum: <https://www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration> ; Intercargo. (2021, January 26). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από INTERCARGO: <https://www.intercargo.org/neptune-declaration/> ; Tsamopoulos, M. (2021, January 27). *Διακήρυξη του Ποσειδώνα» για την κρίση αλλαγής πληρωμάτων – Ποιοι υπογράφουν*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Newmoney: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/diakirixi-tou-posidona-gia-tin-antimetopisi-tis-krisis-allagis-plieromatou/>



αυτόν τον τρόπο το εμπόριο βασικών αγαθών, συμπεριλαμβανομένων ιατρικών προμηθειών και τροφίμων, δεν παρεμποδίζεται από την πανδημία και τα σχετικά μέτρα περιορισμού⁸⁰.

Θέσπιση και εφαρμογή πρωτοκόλλων υγείας υψηλού επιπέδου σε παγκόσμια κλίμακα:

Η ναυτιλιακή βιομηχανία και οι κυβερνήσεις θα πρέπει να εφαρμόσουν το Συνιστώμενο Πλαίσιο Πρωτοκόλλων (Recommended Framework of Protocols) για τη διασφάλιση ασφαλών αλλαγών πληρώματος. Για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου της Covid-19 και για την οικοδόμηση εμπιστοσύνης, οι αλλαγές πληρώματος μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφαλή τρόπο και με μέτρα παγκοσμίως αποδεκτά, η εφαρμογή του Πλαισίου Πρωτοκόλλων θα πρέπει να βασίζεται στο υψηλότερο δυνατό πρότυπο. Τα πρωτόκολλα αλλαγής πληρώματος STAR, συνιστώνται σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς βασίζονται στην υπάρχουσα βέλτιστη πρακτική. Τα πρωτόκολλα αυτά δημιουργήθηκαν για να συμπληρώσουν τη Διακήρυξη του Ποσειδώνα, ενώ η εφαρμογή τους λαμβάνει υπόψη την αλλαγή των συστάσεων και των κατευθυντήριων γραμμών από διεθνείς υγειονομικές αρχές, όπως ο ΠΟΥ.

Αύξηση συνεργασίας μεταξύ διαχειριστριών εταιρειών και ναυλωτών για την διευκόλυνση στις αλλαγές πληρωμάτων:

Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές θα πρέπει να μοιράζονται όλες τις σχετικές πληροφορίες με διαφάνεια και να συνεργάζονται, προκειμένου να διασφαλίζουν ότι οι απαραίτητες αλλαγές πληρώματος μπορούν να πραγματοποιηθούν με τον μικρότερο δυνατό αντίκτυπο όσον αφορά το κόστος και τις καθυστερήσεις. Καμία σύμβαση ναύλωσης δεν θα πρέπει να περιέχει ρήτρες, οι οποίες εμποδίζουν την πραγματοποίηση των απαραίτητων αλλαγών πληρώματος, καθώς αυτό θα αποτελούσε σοβαρό εμπόδιο στην ασφαλή διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου και την προστασία της ευημερίας και των δικαιωμάτων των ναυτικών. Θα μπορούσε, λόγω χάρη να επιτραπεί η εκτροπή πλοίων σε λιμάνια όπου μπορούν να πραγματοποιηθούν αλλαγές πληρώματος⁸¹. Έτσι,

⁸⁰ IMO. (2021, February 28). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

⁸¹ International Labour Organization (ILO). (2020, September 15). *Stranded seafarers: A "humanitarian crisis"*. Ανάκτηση November 3, 2021, από International Labour Organization: https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_755390/lang--en/index.htm



μειώνεται ο κίνδυνος διακοπής του εμπορίου που οφείλεται στην νόσο Covid-19, και δημιουργεί, επίσης, οφέλη στους ναυλωτές.

Η διευκόλυνση, λοιπόν, των αλλαγών του πληρώματος με βάση υγειονομικά πρωτόκολλα υψηλής ποιότητας είναι μια κοινή ευθύνη που θα δημιουργήσει οφέλη για όλους ελαχιστοποιώντας τον κίνδυνο εξάπλωσης της Covid-19 στα πλοία, παράλληλα με την ελαχιστοποίηση των διαταραχών στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, συμβάλλοντας παράλληλα στη θαλάσσια ασφάλεια και ευημερία των ναυτικών.

Διασφάλιση αεροπορικής συνδεσιμότητας στους βασικούς θαλάσσιους κόμβους για τους ναυτικούς.

Η συνεργασία της αεροπορικής με την ναυτιλιακή βιομηχανία κρίνεται απαραίτητη, ώστε να διασφαλιστεί η ικανότητα αερομεταφοράς των ναυτικών, μεταξύ των μεγάλων κόμβων αλλαγής πληρώματος και των ναυτικών χωρών. Στη συνεργασία αυτή, η συμμετοχή κυβερνήσεων, αρμόδιων υπηρεσιών και υπουργείων, οδηγεί στη δημιουργία ενός καθολικά αποδεκτού και εναρμονισμένου πλαισίου προτύπων για την επικύρωση αξιόπιστων δεδομένων υγείας για τους ναυτικούς για τη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων.

2.3.4. Ο ρόλος των Κυβερνήσεων

Οι κυβερνήσεις ανά τον κόσμο, έχουν επανειλημμένα παροτρυνθεί να συμμετάσχουν σε συζητήσεις σε εθνικό και διεθνές επίπεδο σχετικά με την εφαρμογή του Συνιστώμενου Πλαισίου Πρωτοκόλλων για τη Διασφάλιση Ασφαλών Αλλαγών Πληρώματος. Επιπρόσθετα, μία από τις συνιστώμενες δράσεις της Συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, είναι οι ναυτικοί να οριστούν «βασικοί εργαζόμενοι», αλλά και το σύνολο του ναυτικού προσωπικού, το προσωπικό



αλιευτικών σκαφών, το προσωπικό του ενεργειακού τομέα ανοικτής θάλασσας και το προσωπικό παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια, ανεξαρτήτως εθνικότητας⁸².

Καλούνται με τη σειρά τους να παρέχουν στο προσωπικό αυτό την απαραίτητη υποστήριξη, όπως εξαιρέσεις από εθνικούς περιορισμούς ταξιδιών ή μετακίνησης, για να τους επιτραπεί να επιβιβαστούν ή να αποχωρήσουν από πλοία και να διέλθουν μέσω εθνικών εδαφών (για παράδειγμα σε ένα αεροδρόμιο) για επαναπατρισμό. Επίσης, καλούνται να ενθαρρύνουν τη χρήση προληπτικών μέτρων, όπως δοκιμές (test) στο πλήρωμα πριν από την επιβίβαση για τη μείωση του κινδύνου μόλυνσεων του πληρώματος, με σκοπό τη διευκόλυνση ασφαλών και γρήγορων αλλαγών του πληρώματος κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

Πράγματι, όταν η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου φιλοξένησε τη Διεθνή Ναυτιλιακή Σύνοδο Κορυφής για τις Αλλαγές Πληρώματος με 15 συμμετέχουσες χώρες (Ηνωμένο Βασίλειο, Κύπρος, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Γεωργία, Ελλάδα, Ινδονησία, Ολλανδία, Νορβηγία, Φιλιππίνες, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής), σε κοινή ανακοίνωσή τους, τόνισαν ότι για την προστασία της «*συνεχούς λειτουργίας των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού για τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας των εθνικών μας οικονομιών και τη σημασία της διευκόλυνσης της ασφαλούς και αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών*», είναι κρίσιμο να διασφαλιστεί ότι «*οι ναυτιλιακές εταιρείες [μπορούν] να συνεχίσουν να πραγματοποιούν αλλαγές πληρώματος σε όλο τον κόσμο, παρά τους περιορισμούς που εφαρμόζουν πολλές εθνικές αρχές ως απάντηση στην πανδημία*».

Οι δεσμεύσεις από 13 από αυτές τις κυβερνήσεις (εκτός από την Κύπρο και τη Γεωργία) ήταν να ορίσουν τους ναυτικούς ως «*βασικούς εργαζόμενους*» για τη διευκόλυνση της αλλαγής πληρώματος και πράγματι υπήρξαν κάποιες βελτιώσεις⁸³. Χάρη στη δέσμευση αυτών των 13 χωρών, και ενός αυξανόμενου αριθμού άλλων, όπως το Χονγκ Κονγκ, η Σιγκαπούρη, η Μαλαισία,

⁸² IMO. (2021, February 28). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

⁸³ Meade, R. (2020, July 9). *Countries commit to tackling crew change crisis*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132996/Countries-commit-to-tackling-crew-change-crisis>



η Βραζιλία⁸⁴ και αργότερα η Κίνα⁸⁵, η αλλαγή πληρώματος κατέστη δυνατή σε πολλά μεγάλα λιμάνια.

Έτσι λοιπόν, τα έκτακτα μέτρα που υιοθέτησαν μέχρι σήμερα οι κυβερνήσεις για τον περιορισμό της πανδημίας Covid-19, δεν μπορούν πλέον να χρησιμοποιηθούν ως έγκυρος λόγος για τη μη συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις. Ενώ οι αρχές ενθαρρύνονται να είναι ρεαλιστικές στην προσέγγισή τους όταν έρχονται αντιμέτωπες με τέτοιες εξαιρετικές περιστάσεις, θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν ότι η πανδημία Covid-19 δεν χρησιμοποιείται ως δικαιολογία για την παραβίαση του MLC, 2006.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η παροχή στους ναυτικούς, άμεσης πρόσβασης σε ιατρική περίθαλψη, ιατρικές εγκαταστάσεις και διευκόλυνση της ιατρικής εκκένωσης όσων χρειάζονται επείγουσα ιατρική φροντίδα, όταν η απαιτούμενη ιατρική περίθαλψη δεν μπορεί να παρασχεθεί επί του πλοίου ή στο λιμάνι προσέλευσης. Οι κυβερνήσεις οφείλουν να διευκολύνουν επείγουσες περιπτώσεις επαναπατρισμού και να αντιμετωπίζουν την κατάσταση, όπου λόγω απρόβλεπτης επέκτασης χρόνου ταξιδιού, οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν τη λήξη των απαραίτητων ιατρικών συνταγών⁸⁶. Ακόμα και σε περιπτώσεις όπου παραβιάζονται διατάξεις της MLC, 2006, θα πρέπει να γίνονται διαβουλεύσεις με τους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους τους για να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη όλες οι ασφαλείς επιλογές.

Οι κυβερνήσεις και οι εθνικές αρχές θα πρέπει να συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση σε αγκυροβόλια και τους τερματικούς σταθμούς και να κάνουν ό,τι είναι δυνατό για να επιτρέπουν την αλλαγή του πληρώματος. Ενθαρρύνονται έντονα να εφαρμόσουν μια σειρά πρωτοκόλλων, τα οποία καθορίζουν γενικά μέτρα και διαδικασίες που έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίσουν ότι οι αλλαγές πληρώματος πλοίων μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια κατά τη διάρκεια της

⁸⁴ Foo-Nielsen, A. C. (2020a, August 5). *CHANGES TO CREW CHANGE REQUIREMENTS IN THE MAJOR HUBSPOTS*. Ανάκτηση November 10, 2021, από BIMCO: <https://www.bimco.org/news/ports/20200805-latest-crew-change-requirements>

⁸⁵ Βλ. Υποσημείωση 85

⁸⁶ IMO. (2020, September 22). *IMO resolution calls for Government action on crew change crisis*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/29-MS-C-Ex-Session-seafarer-resolution.aspx>



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



πανδημίας Covid-19. Τα πρωτόκολλα αυτά, που έχουν σχεδιαστεί από ένα ευρύ φάσμα παγκόσμιων βιομηχανιών και έχουν εγκριθεί από το Γενικό Γραμματέα του IMO, καλύπτουν όλα τα βασικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της παροχής ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού, των test για τον Covid-19, του ελέγχου θερμοκρασίας και των προτάσεων για καθορισμένες λωρίδες στα αεροδρόμια.

Έτσι λοιπόν, η αναγνώριση των ναυτικών ως βασικών εργαζομένων για τη διευκόλυνση των αλλαγών του πληρώματος, την παροχή πρόσβασης σε υπηρεσίες που βασίζονται στην ξηρά, η διασφάλιση της συνεχούς συμμόρφωσης των πλοίων με τους διεθνείς νόμους και κανονισμούς, όπως η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006), η συνεχής διαβούλευση και συνεργασία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, είναι οι βασικοί τομείς υποστήριξης που μπορούν οι κυβερνήσεις να προσφέρουν στους ναυτικούς, κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

Από την άλλη, οι **ναυτιλιακές επιχειρήσεις**, με δεδομένους τους περιορισμούς που επιβλήθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας και αποδεκάτισαν τα δρομολόγια εμπορικών πτήσεων, στράφηκαν σε πτήσεις τσάρτερ, προκειμένου να επιτευχθεί η αλλαγή πληρώματος.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις άλλαξαν τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται και αντιμετωπίζονται οι αλλαγές πληρωμάτων. Κατά τη διάρκεια του πρώτου κύματος της πανδημίας, το 2020, και προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των ναυτικών που παραμένουν εγκλωβισμένοι στη θάλασσα για μεγάλες χρονικές περιόδους, το 77% των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έδωσε λύση στο πρόβλημα με τη χρήση πτήσεων τσάρτερ. Η στροφή προς τη χρήση τέτοιων πτήσεων, σπάνια παρατηρείται πριν από το 2020⁸⁷.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες αναμένουν αυξημένες δαπάνες για την αλλαγή πληρώματος από 10% έως 40%.

⁸⁷ Hand, M. (2021, January 21). *77% of shipping businesses used charter flights for crew change due to pandemic - survey*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Seatrade Maritime News: <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/77-shipping-businesses-used-charter-flights-crew-change-due-pandemic-survey>

2.3.5. Η Ομάδα Δράσης για την Κρίση των Ναυτικών (SCAT)

Ο ΔΝΟ, παρεμβαίνοντας με ταχύτητα, δημιούργησε μια πολυτμηματική Ομάδα Δράσης για την Κρίση Ναυτικών (SCAT- Seafarer Crisis Action Team), έχοντας σκοπό να παρακολουθεί τις εξελίξεις, να συντονίζει τις προσπάθειες και να επικοινωνεί με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε να παρέχει υποστήριξη σε επείγουσες καταστάσεις⁸⁸.

Η δράση της SCAT, επικεντρώθηκε στην επικοινωνία με εκπροσώπους εθνικών κυβερνήσεων, ΜΚΟ, συνδικαλιστικών οργανώσεων, αλλά και στον προσανατολισμό των ναυτικών προς τη σωστή οργάνωση, για την εξεύρεση λύσεων⁸⁹.

Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα δύο ναυτικών, οι οποίοι ήρθαν σε επικοινωνία με την Ομάδα SCAT. Στην πρώτη περίπτωση, τον Απρίλιο 2020, έστειλε κλήση βοήθειας στον ΔΝΟ, όταν η σύμβασή του επρόκειτο να παραταθεί για έναν ακόμη μήνα. Ο ναυτικός ισχυρίστηκε ότι η εταιρεία του δεν μπορούσε να λάβει μέτρα για την αλλαγή του πληρώματος, παρόλο η επιλογή αυτή είχε καταστεί εφικτή από το κράτος. Παρά το γεγονός, ότι η σωματική κατάσταση του ίδιου και των συναδέλφων του, δεν ήταν κρίσιμη, περιέγραψε σοβαρές επιπτώσεις στην ψυχική του υγεία. Η διπλωματική παρέμβαση της SCAT βοήθησε στην επίλυση της υπόθεσης και το κράτος σημαίας επιβεβαίωσε ότι θα βοηθούσε τον ναυτικό με το συμβόλαιο και τον επαναπατρισμό του⁹⁰.

Στη δεύτερη περίπτωση, το Μάιο του ίδιου έτους, ένας ναυτικός επικοινωνήσε με την SCAT, εξηγώντας πως βρίσκεται ήδη 100 μέρες σε ανοικτή θάλασσα, όταν κάποιοι συνάδελφοι του μετράνε 140, χωρίς την προοπτική της αλλαγής πληρώματος. Ο ίδιος ναυτικός, εξαντλημένος,

⁸⁸ IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

⁸⁹ Βλ. Υποσημείωση 88

⁹⁰ Editorial Team, Safety4Sea. (2020, October 8). *IMO establishes Seafarer Crisis Action Team*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Safety4Sea: <https://safety4sea.com/imo-establishes-seafarer-crisis-action-team/>



ανησυχούσε καθώς έβλεπε πως η επέκταση της σύμβασης του για άλλους δύο μήνες, ήταν η πρώτη επιλογή του εργοδότη του.

Σε μία διαφορετική περίπτωση κρουαζιερόπλοιου⁹¹ το 2020, μια Πρεσβεία ζήτησε από την Ομάδα Δράσης SCAT του IMO να παρέμβει σε μια υπόθεση που επηρέαζε περισσότερους από 450 υπηκόους της σε έξι (6) κρουαζιερόπλοια σε ευρωπαϊκή χώρα.

Συγκεκριμένα, παρόλο που η πλειονότητα των εργαζομένων είχε ολοκληρώσει τις συμβάσεις του, ο επαναπατρισμός τους ήταν ανεπιτυχής. Η αβεβαιότητα του επαναπατρισμού και το σωρευμένο άγχος, οδήγησε έναν ναυτικό σε απόπειρα αυτοκτονίας τον Μάιο. Παρά το σοβαρό τραυματισμό του, ο ναυτικός επέζησε, με βαθιές, ωστόσο, ψυχολογικές επιπτώσεις σε όλους τους ναυτικούς του πληρώματος⁹².

Παρά τη σκληρή δέσμευση για επαναπατρισμό των ναυτικών μέσω πτήσεων τσάρτερ και την καθημερινή επαφή μεταξύ της Πρεσβείας και της εταιρείας διαχείρισης πλοίων, η εταιρεία ακύρωσε το σχέδιο επαναπατρισμού, τέσσερις ημέρες πριν από την εφαρμογή του. Μετά από εξαντλητικές προσπάθειες για την επίλυση του ζητήματος, η Πρεσβεία ζήτησε τελικά την παρέμβαση της SCAT στις 16 Ιουνίου 2020. Δύο ημέρες αργότερα (18 Ιουνίου 2020) πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση και ασκήθηκαν πιέσεις στην εταιρεία, προκειμένου να διευθετήσει την κατάσταση. Στα μέσα του επόμενου μήνα, περισσότεροι από 350 ναυτικοί κατάφεραν να επαναπατριστούν.

Υπήρξαν, ακόμη, πολλές περιπτώσεις ναυτικών που δεν τους χορηγήθηκε άδεια να βγουν στην ξηρά για να λάβουν επείγουσα ιατρική περίθαλψη, παραβιάζοντας τις διατάξεις της MLC, 2006, παρά το γεγονός ότι παρουσίαζαν συμπτώματα που δεν σχετίζονταν με τον Covid-19.

Για παράδειγμα, ένας 45χρονος Ρώσος ναυτικός ξεκίνησε να δείχνει σημάδια εγκεφαλικού επεισοδίου. Ένας πάροχος ιατρικής βοήθειας εξ αποστάσεως επιβεβαίωσε την διάγνωση

⁹¹ IMO. (2021, February 28). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

⁹² Βλ. Υποσημείωση 91



εγκεφαλικού. Ωστόσο, το πλοίο βρισκόταν σε μεγάλη απόσταση από το κοντινότερο λιμάνι και οι λιμενικές αρχές απέρριψαν την παροχή επείγουσας ιατρικής βοήθειας, λόγω των περιορισμών που ήταν σε ισχύ για την πανδημία⁹³.

Η ιατρική εκκένωση τελικά εγκρίθηκε μετά την παρέμβαση των υπηρεσιών του ΟΗΕ και κατόπιν αρκετών αιτημάτων και παρεμβάσεων διαφόρων οργανισμών και φορέων, οι οποίοι ζητούσαν άμεση κυβερνητική παρέμβαση⁹⁴.

Ακόμα μία ιατρική περίπτωση προέκυψε τον Μάιο 2020, όπου ο ΙΜΟ έλαβε πληροφορίες σχετικά με μια κατάσταση ενός αξιωματικού, ο οποίος υπέφερε από τρομερό πόνο λόγω ενός οιδήματος. Οι τελωνειακές αρχές απέρριψαν το αίτημα επίσκεψης γιατρού στο πλοίο. Όμως ο κίνδυνος σήψης ήταν πολύ υψηλός και ο επικεφαλής αξιωματικός χρειαζόταν άμεση χειρουργική επέμβαση. Η προσπάθεια ιατρικής εκκένωσης ήταν, για άλλη μία φορά ανεπιτυχής, λόγω των απαιτήσεων καραντίνας 14 ημερών, αλλά και επειδή δεν υπήρχαν διαθέσιμα ξενοδοχεία καραντίνας να τον φιλοξενήσουν. Η Ομάδα Δράσης SCAT, ενημερώθηκε για την υπόθεση και βοήθησε στην γρήγορη επίλυση της υπόθεσης⁹⁵.

Στις 15 Μαΐου, μία ημέρα αφότου ο ΙΜΟ ενημερώθηκε για την κατάσταση, η SCAT έλαβε επιβεβαίωση ότι ο ναυτικός μπόρεσε να αποβιβαστεί και μεταφερόταν σε ξενοδοχείο. Εφόσον το αποτέλεσμα του τεστ Covid-19 ήταν αρνητικό, θα μεταφερόταν στο νοσοκομείο για την επέμβαση που χρειαζόταν επείγοντως⁹⁶.

2.4 Η περίπτωση της Αλιείας

Ένας κλάδος λιγότερος ρυθμισμένος⁹⁷ και μια εντελώς διαφορετική περίπτωση αποτελούν οι ναυτικοί στον αλιευτικό κλάδο, οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στις παραπάνω προσπάθειες για

⁹³ Βλ. Υποσημείωση 91

⁹⁴ Βλ. Υποσημείωση 91

⁹⁵ Βλ. Υποσημείωση 91

⁹⁶ Βλ. Υποσημείωση 91

⁹⁷ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.



την αντιμετώπιση της κρίσης. Οι «ψαράδες» αντιμετωπίζουν ένα είδος περιθωριοποίησης μεταξύ των ναυτικών. Πολλές φορές, αποκλείονται από τον ορισμό τους ως «ναυτικοί» και δεν καλύπτονται από τις πολιτικές που αφορούν τους ναυτικούς.

Προηγούμενες έρευνες σχετικά με την εργασία στη βιομηχανική αλιεία επιβεβαιώνουν αυτές τις παρατηρήσεις. Η εργασία στο ψάρεμα είναι εξαιρετικά, οι εργαζόμενοι συχνά βιώνουν σωματική και ψυχική κακοποίηση, συχνά αναγκάζονται να εργάζονται για 18, 20 ή και περισσότερες ώρες την ημέρα. Επίσης, αντιμετωπίζουν ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης και ενδέχεται να υπόκεινται σε παράνομες κρατήσεις από τους μισθούς τους⁹⁸. Οι εργαζόμενοι που αποφασίζουν να φύγουν από καταχρηστικές ή κακές συνθήκες εργασίας πριν από τη λήξη μιας σύμβασης πρέπει να πληρώσουν για τον επαναπατρισμό τους, δηλαδή για το ταξίδι επιστροφής στη χώρα καταγωγής τους⁹⁹. Οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία μπορεί επίσης να βιώσουν κακές συνθήκες εργασίας (Jensen & Oldenburg, 2019), αλλά η σοβαρότητα του κλάδου της αλιείας είναι πολλές φορές μεγαλύτερη (Vandergeest, Marschke, & MacDonnell, 2021).

Η πανδημία, όμως, έχει δημιουργήσει νέα στρώματα προβλημάτων στους εργαζόμενους στην αλιεία. Οι εργαζόμενοι πιέζονται να παρατείνουν τις συμβάσεις όταν το πλήρωμα αντικατάστασης δεν είναι διαθέσιμο, λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών και η πρόσβασή τους στις υπηρεσίες της ξηράς έχει περιοριστεί σοβαρά. Ενώ η φύση της εργασίας στην αλιεία εξηγεί εν μέρει αυτές τις δυσκολίες, μια σειρά θεσμικών λόγων βοηθούν επίσης να εξηγηθεί γιατί οι ναυτικοί που εργάζονται στην αλιεία είναι ιδιαίτερα περιθωριοποιημένοι¹⁰⁰.

⁹⁸ Marschke, M., & Vandergeest, P. (2016). Slavery scandals: Unpacking labour challenges and policy responses within the off-shore fisheries sector. *Marine Policy*, 39-46.

⁹⁹ Vandergeest, P., & Marschke, M. (2021). Beyond slavery scandals: Explaining working conditions among fish workers in Taiwan and Thailand. *Marine Policy*, 132.

¹⁰⁰ Vandergeest, P., Marschke, M., & MacDonnell, M. (2021). Seafarers in fishing: A year into the COVID-19 pandemic. *Marine Policy*, 134, 1-9.



Η αλιεία θεωρείται συχνά ως συμπληρωματικός κλάδος προς τη ναυτιλία, από βασικούς σημαντικούς διεθνείς οργανισμούς. Επομένως, πολλές φορές οι ναυτικοί στην αλιεία δεν περιλαμβάνονται στις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας¹⁰¹.

Για παράδειγμα, η MLC, 2006 παρέχει στους ναυτικούς το δικαίωμα επαναπατριsmού χωρίς κόστος για τους εαυτούς τους και προσδιορίζει με λεπτομέρεια τις διάφορες ευθύνες και υποχρεώσεις των κρατών όσον αφορά τη διευθέτηση και την πληρωμή του επαναπατριsmού. Επιπλέον, περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη στην ξηρά¹⁰² και την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στην ξηρά¹⁰³. Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπάρχει μέγιστη περίοδος υπηρεσίας 11 μηνών σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης. Ωστόσο, οι εργαζόμενοι σε αυτόν τον κλάδο έχουν αποκλειστεί ρητά από τη Σύμβαση αυτή¹⁰⁴.

Ταυτόχρονα, ορισμένες κυβερνήσεις κάνουν διακρίσεις μεταξύ των εργαζομένων στη ναυτιλία και των εργαζομένων στην αλιεία, με τρόπους που μειώνουν σημαντικά τα δικαιώματα των τελευταίων. Λόγου χάρη, στη Σιγκαπούρη τα αλιευτικά σκάφη δεν μπορούν να εισέλθουν στον κύριο λιμένα, αλλά στο λιμάνι που υπάγεται στη δικαιοδοσία της Υπηρεσίας Τροφίμων της Σιγκαπούρης. Οι εργαζόμενοι που φτάνουν σε αυτό το λιμάνι δεν καλύπτονται από τον νόμο περί εμπορικής ναυτιλίας της Σιγκαπούρης¹⁰⁵.

Τέλος, πολλές αλιευτικές εταιρείες δε διαθέτουν τους πόρους που απαιτούνται για να μεριμνήσουν για αλλαγές πληρώματος ενόψει των ταξιδιωτικών περιορισμών, όπως συνέβη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες παρά την έλλειψη εμπορικών πτήσεων, στράφηκαν σε πτήσεις τσάρτερ για τις αλλαγές πληρωμάτων.

¹⁰¹ Βλ. Υποσημείωση 100

¹⁰² Κανονισμός 4.1

¹⁰³ Κανονισμός 4.4

¹⁰⁴ «...η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, δημόσια ή ιδιωτικά, που συνήθως ασκούν εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που ασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες δραστηριότητες...»

¹⁰⁵ Βλ. Υποσημείωση 100



Επί του παρόντος και παρά το γεγονός ότι η αλλαγή πληρώματος είναι γενικά δυνατή σε πολλά λιμάνια, ο αριθμός των ανθρώπων που έχουν εγκλωβιστεί στη θάλασσα παραμένει απαράδεκτα υψηλός, ενώ ταυτόχρονα παρατηρείται ότι πολλές χώρες εξακολουθούν να μην επιτρέπουν τις αλλαγές πληρωμάτων¹⁰⁶.

Παρά τις σημαντικές προσπάθειες των Διεθνών Οργανισμών και όλων των εμπλεκόμενων φορέων, το ζήτημα απέχει ακόμη πολύ από το να επιλυθεί. Η πανδημία έχει επηρεάσει την καθημερινή ζωή και ευημερία των ναυτικών με άνευ προηγουμένου τρόπο, προκαλώντας ανθρωπιστική κρίση στη θάλασσα. Είναι προφανές πως οι ναυτικοί ήταν οι αφανείς ήρωες αυτής της πανδημίας, ως εργαζόμενοι πρώτης γραμμής της ναυτιλιακής βιομηχανίας που μεταφέρουν περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου, συμπεριλαμβανομένων ζωτικής σημασίας τροφίμων και ιατρικών αγαθών, ενέργειας και πρώτων υλών, καθώς και βιομηχανικών αγαθών σε όλο τον κόσμο. Διαδραματίζουν, λοιπόν ζωτικό ρόλο στη διασφάλιση της παγκόσμιας ροής αγαθών, από την οποία εξαρτάται ο κόσμος.

Οι ναυτικοί υπήρξαν ταυτόχρονα παράπλευρα θύματα της κρίσης, καθώς οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί έχουν αφήσει δεκάδες χιλιάδες από αυτούς εγκλωβισμένους σε πλοία ή χωρίς να μπορούν να ενταχθούν σε πλοία.

Από τον Ιούλιο του 2021 μέχρι και σήμερα, υπολογίζεται ότι ακόμα υπάρχουν περίπου 250.000 ναυτικοί που παραμένουν στα εμπορικά πλοία, δεν μπορούν να επαναπατριστούν και έχει επέλθει η λήξη των συμβολαίων τους¹⁰⁷.

Αυτός δεν είναι αποδεκτός τρόπος αντιμετώπισης των ναυτικών, οι οποίοι είναι οι εργαζόμενοι πρώτης γραμμής. Η κόπωση μετά από παρατεταμένες περιόδους στη θάλασσα έχει σημαντικές επιπτώσεις στο σωματική και ψυχική τους ευημερία. Αυξάνει επίσης τον κίνδυνο θαλάσσιων συμβάντων και κατ' επέκταση περιβαλλοντικών καταστροφών και θέτει ευρύτερες απειλές για

¹⁰⁶ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.

¹⁰⁷ IMO. (2021, February 28). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>



την ακεραιότητα των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, οι οποίες εξαρτώνται από ασφαλείς και αξιόπιστες θαλάσσιες μεταφορές. Απαιτούνται περισσότερο πρακτικές και ρεαλιστικές προσεγγίσεις, σε αυτήν την πρωτόγνωρη συνθήκη της πανδημίας.

Κεφάλαιο 3- Μεθοδολογία Έρευνας

3.1 Ερευνητικός Σχεδιασμός

Σημαντικό στοιχείο κάθε έρευνας αποτελεί ο σχεδιασμός της, ενώ κυριότερος στόχος του σχεδιασμού είναι ότι ανταποκρίνεται στον ίδιο το σκοπό της έρευνας. Για τη συγκέντρωση όλων των απαραίτητων πληροφοριών και προκειμένου η φύση του προβλήματος να καθοριστεί με σαφήνεια, χρησιμοποιήθηκαν **δευτερογενείς πηγές πληροφόρησης**, συμπεριλαμβανομένων επιστημονικών άρθρων, αναφορών, πρακτικών συσκέψεων, αλλά και ανακοινώσεων τύπου μέσω διαδικτύου. Λόγω του περιορισμένου κόστους και χρόνου, αλλά και του εύρους του θέματος, η πρόσβαση σε δευτερογενείς πηγές διευκόλυνε τον ερευνητή, ενώ παράλληλα δεν υπήρχε ο κίνδυνος ατελούς ή απαρχαιωμένης πληροφόρησης, που ενέχουν τα δευτερογενή δεδομένα, λόγω της επίκαιρης φύσης της πανδημίας Covid-19.

Κατόπιν συστηματικής αναζήτησης λέξεων-κλειδιών σε βάσεις δεδομένων όπως το Science Direct και Google Scholar, αλλά και δημοσιεύσεις Διεθνών Οργανισμών αναφορικά με την περίοδο της πανδημίας, έγινε η σύνθεση της ερευνητικής περιοχής, παραθέτοντας τις υπάρχουσες διατυπωμένες θεωρίες, αλλά και αποτελέσματα προηγούμενων ποσοτικών και ποιοτικών ερευνών.

Οι βασικές λέξεις-κλειδιά που χρησιμοποιήθηκαν για την αναζήτηση της βιβλιογραφικής ανασκόπησης ήταν “repatriation”, “crew change”, “maritime labour”, “Covid-19 in the shipping industry”.



Εξετάστηκαν έρευνες που αναφέρονται στις συνθήκες του κλάδου που μελετήθηκε, πριν, αλλά και κατά τη διάρκεια της πανδημίας, ώστε να εντοπιστούν ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις και πιθανές νέες προκλήσεις που εμφανίστηκαν. Ο όγκος των πληροφοριών επί του ζητήματος επαναπατρισμού και αντικατάστασης των ναυτικών γενικά είναι μεγάλος, ενώ παράλληλα οι έρευνες για τις επιπτώσεις της πανδημίας έχουν δυναμικό χαρακτήρα, καθώς η πανδημία βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη, σκοπός της έρευνας ήταν να συμπεριληφθούν όσο το δυνατόν περισσότερες θεωρητικές πηγές, αλλά και σύγχρονες μελέτες που ανταποκρίνονται στη φύση του επίκαιρου αυτού προβλήματος.

3.2 Ερευνητικό Εργαλείο

Το ερευνητικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα έρευνα για τη συλλογή των δεδομένων, είναι η **ημιδομημένη συνέντευξη**, στην οποία περιλαμβάνονται ερωτήσεις ανοιχτού τύπου. Όλες οι πληροφορίες που θα συλλεχθούν από τις συνεντεύξεις, θα αναλυθούν **ποιοτικά**, ώστε ο ερευνητής να ερμηνεύσει τις παρατηρήσεις, αλλά και να ανακαλύψει υποκείμενα νοήματα.

Λόγω των συνθηκών εργασίας κάποιων ναυτικών (εν πλω), οι ερωτήσεις της συνέντευξης αποστέλλονται στους συμμετέχοντες με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο. Έτσι οι πληροφορίες θα καταγραφούν ηλεκτρονικά και τα δεδομένα αρχειοθετούνται με σκοπό μελλοντικές μελέτες. Επιλέγεται η μορφή των ανοιχτών ερωτήσεων, ώστε να δοθεί στους συμμετέχοντες η πλήρης ελευθερία να εκφράσουν τις σκέψεις και τα συναισθήματά τους με αυθόρμητο τρόπο. Επιπλέον, υπάρχει δυνατότητα εξαγωγής των απαραίτητων δεδομένων για τα ζητήματα που εξετάζει η παρούσα έρευνα, ενώ παράλληλα υπάρχει η πιθανότητα να προκύψουν ορισμένα θέματα που δεν έχουν προβλεφθεί από τον ερευνητή.

Σημειώνεται ότι εξασφαλίζεται το απόρρητο και η ανωνυμία του κάθε ερωτώμενου, ενώ παρουσιάζεται μόνο η ηλικία και το μικρό όνομα του κάθε συμμετέχοντα.

Ο μέσος χρόνος διεξαγωγής της κάθε συνέντευξης προσεγγίζει τα 15 λεπτά και οι ερωτήσεις που επιλέχτηκαν να συμπεριληφθούν είναι οι παρακάτω:

1. Μπορείς να περιγράψεις πως η πανδημία διαμόρφωσε τις συνθήκες εργασίας σου και ποια είναι η τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά την εργασία σου;

2. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας που βιώνουμε, εργάζεσαι ή εργαζόσουν σε πλοίο;

- Ποια είναι/ήταν η διάρκεια του συμβολαίου σου;
- Υπήρξε επέκταση του συμβολαίου σου; Αν ναι, που οφείλεται;
- Πως είναι/ήταν η ατμόσφαιρα στο πλοίο;
- Πώς είναι/ήταν να είσαι μακριά από την οικογένειά σου;
- Ποιες προκλήσεις αντιμετώπισες ή αντιμετώπιζεις όσον αφορά στην ασφάλεια και την υγεία σου;

3. Ποια είναι η κατάσταση που αντιμετωπίζεις ως ναυτικός στη στεριά;

- Προσπάθησες ή προσπαθείς να εργαστείς σε πλοίο; Πως επηρέασε η πανδημία αυτή τη διαδικασία;
- Η αδυναμία να μπεις σε κάποιο πλοίο έχει προκαλέσει οικονομικές δυσκολίες για εσένα και την οικογένειά σου;
- Φοβάσαι για το οικονομικό μέλλον σου;

4. Υπάρχει κάτι που θα ήθελες να προσθέσεις;



3.3 Δειγματοληψία

Ο πληθυσμός της παρούσας έρευνας είναι όλοι οι Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι κατά τη διεξαγωγή της έρευνας απασχολούνται σε πλοία ή βρίσκονται στη στεριά, ηλικίας 18 και άνω. Το κριτήριο για την επιλογή του δείγματος ήταν η εύκολη πρόσβαση του ερευνητή σε άτομα του κύκλου του. Επιπλέον, κάθε συμμετέχοντας προωθούσε τη συνέντευξη σε άτομο του δικού του κύκλου και έτσι συμπληρώθηκε ένας ικανοποιητικός αριθμός συμπληρωμένων συνεντεύξεων.

Οι ερωτήσεις των συνεντεύξεων εστάλησαν συνολικά σε είκοσι επτά (27) άτομα, ενώ οι απαντήσεις που συλλέχθηκαν είναι είκοσι μία (21). Τα δεδομένα συλλέχθηκαν διαδικτυακά μεταξύ 30 Νοεμβρίου και 15 Ιανουαρίου. Ναυτικοί σε εμπορικά πλοία, αλλά και άνεργοι ναυτικοί προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στην έρευνα, προκειμένου να δώσουν μια αρχική εικόνα για την επικρατούσα κατάσταση, αλλά και να καταγράψουν τις εμπειρίες τους κατά τη διάρκεια της πανδημικής κρίσης.

3.4 Περιορισμοί Έρευνας

Κυριότερος περιορισμός της έρευνας είναι η επιλογή μη πιθανοτικού δείγματος, λόγω της εύκολης πρόσβασης του ερευνητή σε συγκεκριμένες ομάδες ατόμων και της διαθεσιμότητας αυτών. Αυτό μπορεί να επιφέρει προβλήματα γενίκευσης στον ευρύτερο πληθυσμό¹⁰⁸.

Για την ακριβέστερη κατανόηση των συνθηκών τις οποίες αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί, είναι αναγκαίο να μελετηθούν εκτενέστερα όλες οι προεκτάσεις της πανδημίας Covid-19, όπως επίσης και σε άλλα χρονικά πλαίσια. Με δεδομένο ότι η πανδημία δεν έχει τελειώσει, τα δεδομένα που θα προκύψουν από μελλοντικές έρευνες, ενδέχεται να είναι διαφοροποιημένα.

¹⁰⁸ Cohen, L., Manion, L., & Morrison, K. (2007). *Research Methods in Education*. New York: Routledge.



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Σημαντικός, επίσης, περιορισμός της έρευνας είναι το γεγονός ότι διεξάγεται αποκλειστικά

σε Έλληνες ναυτικούς, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη άλλες εθνικότητες που απασχολούνται σε ελληνικά ή όχι πλοία.



Κεφάλαιο 4- Ανάλυση Δεδομένων

Ο τρόπος με τον οποίο αναλύονται τα δεδομένα που έχουν συλλεχτεί από τις συνεντεύξεις είναι η θεματική ανάλυση. Αποτελεί μία εύχρηστη μέθοδο με την οποία εντοπίζονται, περιγράφονται και θεματοποιούνται τα επαναλαμβανόμενα νοηματικά δεδομένα που έχουν προκύψει από τις συνεντεύξεις¹⁰⁹.

Το πλεονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι ότι παρέχεται ευελιξία στον ερευνητή ο οποίος είναι «ελεύθερος» να προσδιορίσει θεματικά την ανάλυση του, βάσει των ερευνητικών ερωτημάτων που έχει θέσει στην αρχή διεξαγωγής της έρευνας. Αυτό προϋποθέτει σαφήνεια των στόχων της έρευνας αναφορικά με το τι επιδιώκει να μάθει ο ερευνητής¹¹⁰.

Τα θέματα που εξάγονται με αυτή τη μέθοδο, ενδέχεται να προκύπτουν μέσα από τις ίδιες τις συνεντεύξεις (επαγωγική μέθοδος), να στηρίζονται εξ αρχής σε πληροφορίες και χαρακτηριστικά που ενδιαφέρουν τον ερευνητή (παραγωγική μέθοδος) ή συνδυασμό των δύο μεθόδων. Στην προκειμένη περίπτωση, τα θέματα έχουν προκύψει τόσο από τα δεδομένα που συλλέχθηκαν από τις ημιδομημένες συνεντεύξεις, όσο και το ερευνητικό πεδίο που έχει σχεδιαστεί από τον ερευνητή¹¹¹.

Προκειμένου ο ερευνητής να αποκτήσει εξοικείωση με το ερευνητικό πεδίο, προέβη σε προσεκτική και επαναλαμβανόμενη ανάγνωση του συνόλου των δεδομένων, ενώ ταυτόχρονα αναζητήθηκαν επαναλαμβανόμενα νοήματα και θέματα που αφορούν στο υπό εξέταση θέμα. Στο επόμενο στάδιο ανάλυσης, τα δεδομένα κωδικοποιούνται, σχηματίζοντας κατηγορίες, ανάλογα με τα νοήματα που λαμβάνει ο ερευνητής.

¹⁰⁹ Braun, V., & Clarke, V. (2006, January). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 77-101.

¹¹⁰ Willig, C. (2008, January). *Qualitative Research in Psychology*.

¹¹¹ Fereday, J., & Cochrane, E. M. (2006, March). Demonstrating Rigor Using Thematic Analysis: A Hybrid Approach of Inductive and Deductive Coding and Theme Development. *International Journal of Qualitative Methods*, 80-92.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Βάσει της κωδικοποίησης των δεδομένων γίνεται η αναζήτηση των θεμάτων, τα οποία στη συνέχεια επανεξετάζονται, ώστε να συμπεριληφθούν στην ανάλυση μόνο εκείνα που ανταποκρίνονται στα ερευνητικά ερωτήματα.

Στο σημείο αυτό, τονίζεται πως τα θέματα δεν «εδράζονται» στα δεδομένα και απλώς αναδύονται». «... Εάν τα θέματα ‘εδράζουν’ κάπου, εδράζουν στο μυαλό μας, στις σκέψεις μας για τα δεδομένα και στις συνδέσεις που κάνουμε καθώς τα νοηματοδοτούμε»¹¹². Γι’ αυτό το λόγο, ο ρόλος του ερευνητή καθίσταται ιδιαίτερα σημαντικός και καλείται με προσοχή να κατανοήσει και να ερμηνεύσει το υλικό που υπάρχει στη διάθεσή του.

Έτσι, κατόπιν επαναλαμβανόμενης και προσεκτικής ανάγνωσης των ερευνητικών δεδομένων, στο Σχήμα 1 παρουσιάζετα ο θεματικός χάρτης της έρευνας με μπλε χρώμα, ενώ με κόκκινο χρώμα σημειώνονται οι υποκατηγορίες των κύριων θεμάτων, ενώ στον Πίνακα 1 εμφανίζονται αναλυτικά τα στοιχεία των ατόμων που συμμετείχαν στην έρευνα.

¹¹² Braun, V., & Clarke, V. (2006, January). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 77-101.



Σχήμα 1-Θεματικός Χάρτης

ΑΑ	Όνομα	Φύλο	Ηλικία	Θέση
1	Εύη	Γυναίκα	27	Δόκιμος Γέφυρας
2	Νίκος	Άντρας	40	Α' Μηχανικός
3	Σπύρος	Άντρας	59	Α' Μηχανικός
4	Ραφαήλ	Άντρας	28	Δόκιμος Μηχανής
5	Μανώλης	Άντρας	45	Υποπλοίαρχος
6	Δημήτρης	Άντρας	29	Δόκιμος Γέφυρας
7	Τάσος	Άντρας	29	Γ' Μηχανικός
8	Μάνος	Άντρας	35	Α' Μηχανικός
9	Λευτέρης	Άντρας	23	Δόκιμος Ανθυποπλοίαρχος
10	Θωμάς	Άντρας	29	Ηλεκτρολόγος Μηχανικός
11	Αντώνης	Άντρας	34	Β' Μηχανικός
12	Γιάννης	Άντρας	58	Α' Καπετάνιος
13	Στέλιος	Άντρας	23	Ανθυποπλοίαρχος
14	Παναγιώτης	Άντρας	26	Δόκιμος Μηχανής
15	Μιχάλης	Άντρας	29	Γ' Μηχανικός
16	Ειρήνη	Γυναίκα	35	Θαλαμηπόλος
17	Μιχάλης	Άντρας	54	Λογιστής πλοίου
18	Χρήστος	Άντρας	28	Γ' Μηχανικός
19	Ηλίας	Άντρας	25	Δόκιμος Πλοίαρχος
20	Ελευθέριος	Άντρας	27	Β' Μηχανικός
21	Παναγιώτης	Άντρας	30	Β' Μηχανικός

Πίνακας 1-Δημογραφικός Πίνακας Δείγματος

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το επάγγελμα του ναυτικού και η εργασία στη θάλασσα είναι από τα περισσότερα επικίνδυνα επαγγέλματα, γεγονός που φέρνει τους ναυτικούς αντιμέτωπους



με ποικίλους κινδύνους. Μετά το ξέσπασμα της πανδημίας, οι ναυτικοί σε όλους τους τύπους πλοίων, αλλά και στη στεριά, αντιμετώπισαν πρωτοφανείς επαγγελματικούς κινδύνους, που αφορούν τόσο στην καταπάτηση εργασιακών δικαιωμάτων, όσο και την ψυχική και σωματική τους υγεία και ασφάλεια.

4.1 Συνθήκες Εργασίας του Κλάδου υπό το πρίσμα της πανδημίας Covid-19

Η πανδημία Covid-19 και τα μέτρα που έχουν ληφθεί για τον περιορισμό της εξάπλωσης της, προκαλούν την εντατικοποίηση της απαιτητικής φύσης της ναυτικής εργασίας, δημιουργώντας πολλαπλά προβλήματα, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι ερωτηθέντες.

Ένα από τα κύρια θέματα που προέκυψε από τη συστηματική μελέτη των δεδομένων είναι το γεγονός ότι η πανδημία έχει προκαλέσει αρκετές δυσκολίες σε ένα ήδη απαιτητικό και δύσκολο επάγγελμα, ενώ ήταν μια πρωτόγνωρη κατάσταση η οποία έφερε αντιμετώπους τους ναυτικούς με ποικίλες προκλήσεις. Για παράδειγμα:

«Κατά τη διάρκεια της πανδημίας...οι ναυτικοί ζήσανε καταστάσεις που ήταν δύσκολο να τις διαχειριστούν»

Νίκος, 40

«Η πανδημία ήρθε και έκανε τις συνθήκες δυσκολότερες»

Εύη, 27

«Οι συνθήκες στην έναρξη ήταν πρωτόγνωρες για όλους... βρισκόμαστε σε αχαρτογράφητα νερά»

Σπύρος, 59

«Η πανδημία έχει σίγουρα φέρει μεγάλες αλλαγές στην εμπορική ναυτιλία... με άσχημο τρόπο»

Παναγιώτης, 30



4.2 Κρίση Αλλαγής Πληρώματος

Κατά τη μελέτη της βιβλιογραφίας γίνεται σαφές ότι η πανδημία έχει δημιουργήσει μια πρωτοφανή ανθρωπιστική κρίση στη θάλασσα, καθώς ένας μεγάλος αριθμός ναυτικών παραμένει εγκλωβισμένος σε πλοία, με αναγκαστικές επεκτάσεις συμβολαίων, ενώ από την άλλη υπάρχουν άνεργοι ναυτικοί, οι οποίοι δυσκολεύονται να συνάψουν νέες συμβάσεις εργασίας. Έτσι έχουν προκύψει καθυστερήσεις στον επαναπατρισμό των εργαζόμενων ναυτικών και στην αντικατάστασή τους, καθώς οι αλλαγές πληρωμάτων είναι σπάνιες ή ανέφικτες εν όψει της πανδημίας Covid-19.

4.2.1 Επαναπατρισμός και Αντικατάσταση

«Με την έλευση της πανδημίας το πρώτο πράγμα που συνέβη ήταν... να μην είναι δυνατή η αλλαγή πληρωμάτων. Αυτό είχε ως συνέπεια...οι ναυτικοί που βρίσκονταν για αρκετό καιρό μέσα στο πλοίο και ήθελαν να επιστρέψουν στις οικογένειες του να μην μπορούν και οι ναυτικοί που ήθελαν να φύγουν ταξίδι για βιοποριστικούς λόγους να μην έχουν αυτή τη δυνατότητα»

Νίκος, 40

«Οι εταιρίες δεν μπορούν να εγγυηθούν το πότε θα ναυτολογηθεί κάποιος ή ακόμα και για την ημερομηνία επαναπατρισμού του, αυτό τον καθιστά προσωρινά άνεργο... και αναγκασμένο να εργάζεται για περισσότερο απ' όσο θέλει/ μπορεί... Μέχρι να ναυτολογηθώ πέρασα πολλές αναβολές»

Εύη, 27

«Η διαδικασία του να μπει σε πλοίο είναι το ίδιο δύσκολη με το να βγεις από ένα πλοίο. Οι αλλαγές πληρωμάτων γίνονται πολύ σπάνια...»

Τάσος, 29

4.2.2 Διάρκεια Συμβολαίου

Το κλείσιμο των εδαφικών συνόρων, διεθνών λιμανιών και αεροδρομίων που επέβαλαν πολλές κυβερνήσεις ανά τον κόσμο, οι απαιτήσεις καραντίνας και η δέσμευση πολλών κρατών να επιβληθούν ταξιδιωτικοί περιορισμοί, είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία των ναυτικών να ταξιδέψουν προς το χώρο εργασίας τους ή να επιστρέψουν στα σπίτια τους. Με αυτόν τον τρόπο προέκυψαν προβλήματα στον επαναπατρισμό και την αντικατάσταση των ναυτικών με άμεση συνέπεια τις επεκτάσεις συμβολαίων τους. Στην πλειονότητα των ερωτηθέντων εντοπίζεται επέκταση συμβολαίων και ανησυχία ότι μπορεί να προκύψει.

«Έγινε αναγκαστική επέκταση μέχρι να βρούμε λιμάνι που να μπορούμε να επαναπατριστούμε»

Μανόλης, 45

«Υπήρξε επέκταση συμβολαίου λόγω αποκλεισμού λιμένων και αεροδρομίων»

Σπύρος, 59

«Φυσικά και υπήρχε επέκταση λόγω αυστηρών μέτρων ή κλειστά λιμάνια λόγω Covid»

Μάνος, 35

«Δούλεψα με βμηνη σύμβαση...πήρε παράταση άλλους 4 μήνες με αποτέλεσμα να κάτσω σύνολο 10 μήνες λόγω του ότι καμία χώρα δεν επέτρεπε αλλαγές πληρωμάτων»

Τάσος, 29



«Επέκταση συμβολαίου δεν υπήρξε... ίσως υπάρξει λόγω έλλειψης ατόμων»

Θωμάς

«Πάντα έχω στο μυαλό μου ότι μπορεί να επεκταθεί... στο πλοίο επικρατεί η εξής κατάσταση... ο Α' Μηχανικός και ο ανθυποπλοίαρχος... ήταν προγραμματισμένο να επαναπατριστούν από Ασία... Αυτό όμως δε θα γίνει καθώς η Ασία έκλεισε τα σύνορά της»

Εύη 27

«Η διάρκεια του συμβολαίου μου... επεκτάθηκε κατά 1 μήνα... η εταιρία κατάφερε και έκανε αλλαγές πληρωμάτων μόνο για τους Έλληνες... Πολλοί μέσα στο πλοίο έχουν ξεπεράσει κατά πολλούς μήνες το συμβόλαιό τους»

Αντώνης, 34

«Η διάρκεια του συμβολαίου μου ήταν 9 μήνες 6 το κανονικό και 3 μήνες επέκταση λόγω την δυσκολίας αντικατάστης μου»

Μιχάλης, 29

4.3 Σωματική Υγεία Ναυτικών και Ασφάλεια Ναυτικών

Οι προκλήσεις που αφορούν στην ασφάλεια και τη σωματική υγεία με τις οποίες ήρθαν αντιμέτωποι οι ναυτικοί κατά τη διάρκεια της πανδημίας ήταν οι δυσκολίες στη λήψη ιατρικής βοήθειας, η περιορισμένη ή εντελώς απαγορευμένη άδεια στην ξηρά, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει



αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων¹¹³. Επιπρόσθετα, ο φόβος μόλυνσης αποτελεί ακόμα μία πρόκληση, καθώς «σε σχέση με την πανδημία, ο φόβος του ναυτικού είναι να μην αρρωστήσει κάποιος μέλος του πληρώματος» (Γιάννης, 58).

«Ο ναυτικός ...γνωρίζει ότι... μπορεί η ζωή του να διατρέξει σοβαρό κίνδυνο. Γιατί ούτε κάποιος γιατρός υπάρχει μέσα στο πλοίο, ο οποίος θα μπορέσει να του δώσει πρώτες βοήθειες, αλλά ούτε και το νοσοκομείο είναι εύκολα προσβάσιμο»

Νίκος, 40

«Δεν μπορώ να βγω σε κάποιο λιμάνι να αγοράσω είδη πρώτης ανάγκης ή να ξεφύγω λίγο...κάποια λιμάνια είναι υποανάπτυκτα και δεν υπάρχει η υποτυπώδης υγειονομική περίθαλψη ή ατομική προστασία. Ερχόμαστε σε επαφή με πολύ κόσμο που δε ξέρουμε εάν έχει εμβολιαστεί ή εάν νοσεί»

Μάνος, 35

«[οι προκλήσεις είναι] συνεχείς. Δυστυχώς λόγω της πανδημίας στα περισσότερα λιμάνια δεν σε δέχονται να πας σε γιατρό ή νοσοκομείο»

Μανόλης, 45

¹¹³ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5; Doumbia-Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: protecting seafarers. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 19, 279-293; Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>; Hebbar, A. A., & Mukesh, N. (2020). COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International Maritime Health*, 71 (4), 217-228; Slišković, A. (2020). Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67 (4), 799-809.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



«Για τους ναυτικούς το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο, γιατί απλά δεν έχουν το νοσοκομείο δίπλα τους, ούτε η μεταφορά σε νοσοκομείο μπορεί να γίνει άμεσα, αλλά ίσως και μετά από 10-15 μέρες. Άρα λογικά μειώνονται τραγικά οι πιθανότητες επιβίωσης σε περίπτωση σοβαρής ασθένειας ή τραυματισμού»

Γιάννης, 58

«Πέρασα κορονοϊό μέσα στο καράβι και αυτό δεν ήταν επειδή έγινε κάποια αλλαγή πληρωμάτων, αλλά επειδή επέτρεψαν σε εξωτερικό συνεργείο να κάνει μια επισκευή και κόλλησαν όλοι. ...Ο κορονοϊός υπάρχει, αλλά οι εταιρίες τον επικαλούνται μόνος προς όφελός τους»

Στέλιος, 23

«...καταλήγεις να δουλεύεις πολλές ώρες κι έτσι δημιουργεί υπερκόπωση. Από την κούραση μπορεί να προκληθεί κάποιο ατύχημα είτε στο καράβι είτε στον εαυτό μου»

Ηλίας, 25

Ταυτόχρονα τα μέτρα προστασίας στα πλοία δείχνουν να έχουν αυξηθεί, καθώς «έχουν ενσωματωθεί μέτρα προστασίας στα καράβια», ενώ επίσης αναφέρεται «υπερβολική τήρηση κανόνων υγιεινής καθώς και υγείας... φορούσαμε μάσκες όλες τις ώρες εργασίας, κυρίως όταν εργαζόμασταν περισσότερα από ένα άτομα... και όλες τις ώρες στους κοινόχρηστους χώρους» (Ραφαήλ, 28). Επιπλέον, ο κίνδυνος ατυχημάτων αναφέρεται με έμμεσο τρόπο από έναν ερωτηθέντα, ο οποίος αναφέρει πως «...η απόδοση στη δουλειά έχει πέσει σε μεγάλο βαθμό» (Τάσος, 29).

4.4 Ψυχική Υγεία των Ναυτικών

Η μακροχρόνια παραμονή εντός των πλοίων έχει σημαντική επίδραση στους ναυτικούς, προκαλώντας ποικίλες διαταραχές στην ψυχική τους υγεία. Παράλληλα η μακροχρόνια απουσία από τον οικογενειακό κλοιό και η εργασιακή ανασφάλεια προκαλεί με τη σειρά της αβεβαιότητα



και ανησυχίες αναφορικά με οικογενειακά θέματα, θέματα υγείας, αλλά και οικογενειακής κατάστασης. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η αυξημένη ψυχολογική πίεση, τα χαμηλότερα επίπεδα ευημερίας¹¹⁴, ενώ η απομόνωση, η μοναξιά και η έλλειψη άδειας στην ξηρά φέρνει τους ναυτικούς αντιμέτωπους με ψυχικές ασθένειες¹¹⁵.

Σημαντικό είναι πως για τους ναυτικούς οι οποίοι εργάζονται για μεγαλύτερες περιόδους, γεγονός που οφείλεται στις συνθήκες της πανδημίας και στις επεκτάσεις συμβολαίων, τα επίπεδα κατάθλιψης και άγχους παρουσιάζονται αυξανόμενα¹¹⁶. Οι επαναλαμβανόμενες παρατάσεις των συμβολαίων των ναυτικών και η αβεβαιότητα εν γένει, είχαν σοβαρές συνέπειες για την ψυχική υγεία των ναυτικών.

4.4.1 Συναισθήματα

Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων επιβεβαιώνουν την ήδη υπάρχουσα βιβλιογραφία όσον αφορά την αρνητική επίδραση στην ψυχολογία των ατόμων, την αβεβαιότητα που έχει προκαλέσει η πανδημία Covid-19 και την εμφάνιση αρνητικών συναισθημάτων, όπως μοναξιά, νευρικότητα, αγανάκτηση, κούραση και θυμό.

«...απαγορεύεται να βγεις στην ξηρά με αποτέλεσμα να είσαι συνέχεια κλεισμένος μέσα στο καράβι. Δυστυχώς το κλείσιμο συνεχώς μέσα στο πλοίο έχει επιδράσει αρνητικά στην ψυχολογία μας... [η ατμόσφαιρα μέσα στο πλοίο είναι] καταθλιπτική».

Μανόλης, 45

¹¹⁴ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.

¹¹⁵ Sampson, H., & Ellis, N. (2019). *Seafarers' mental health and wellbeing*. Ανάκτηση November 4, 2021, από [iosh: https://iosh.com/media/6306/seafarers-mental-health-wellbeing-full-report.pdf](https://iosh.com/media/6306/seafarers-mental-health-wellbeing-full-report.pdf)

¹¹⁶ Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.



«Δεν μπορώ να βγω σε κάποιο λιμάνι... και η ψυχολογική κόπωση συσσωρεύεται»

Μάνος, 35

«Μη γνωρίζοντας την ημερομηνία επιστροφής δημιουργήθηκε το αίσθημα της ανασφάλειας»

Σπύρος, 59

«Η ανάγκη που έχουν να γυρίσουν σπίτι τους είναι επιτακτική. Ξεπερνάνε τα προσωπικά τους όρια και η ψυχολογία τους είναι πεσμένη. Μια εξωτερική δύναμη τους καθιστά ανήμπορους να επιλέξουν για τον εαυτό τους. Είναι φυσικό και επόμενο να είναι κουρασμένοι και θυμωμένοι με κάτι που δεν μπορούν να παλέψουν»

Εύη, 27

«Όλο αυτό σαφώς και μας επηρέαζε αρνητικά στην ψυχολογία, καθώς το μέλλον μας για τον επαναπατρισμό φαινόταν αβέβαιο. Πολλοί μέσα στο πλοίο είχαν ξεπεράσει κατά πολλούς μήνες το συμβόλαιό τους και κάπου εκεί ξεκίνησαν να υπάρχουν νεύρα και φυσικά άρνηση για δουλειά. Μακριά από τις οικογένειές τους... και χωρίς τη δυνατότητα να βγουν για μία βόλτα σε κάποιο λιμάνι δε μπορούσαν να το διαχειριστούν. Σαφώς επηρεασμένοι... προσπαθούσαμε να ηρεμήσουμε τους αγανακτισμένους»

Αντώνης, 34

«Επειδή όλοι ήταν μέσα σε αυτή την αβεβαιότητα και με πολλούς μήνες μέσα στο καράβι... υπήρχαν μικρές εντάσεις και το κλίμα όσο πέρανε ο καιρός ήταν όλο και χειρότερο»

Τάσος, 29

«Έτσι υπήρξε μια κατάσταση που κανείς δεν ήταν προετοιμασμένος... πράγμα το οποίο τους έκανε πιο νευρικούς»

Νίκος, 40



«Έχει δυσκολέψει η αλλαγή πληρωμάτων έχοντας σαν αποτέλεσμα ψυχολογική πίεση στα άτομα»

Λευτέρης, 23

«...δεν μπορούμε να εξερενήσουμε το μέρος και μας στερείται αυτό που μας χρειάζεται σαν εκτόνωση. ...νιώθεις σαν να είσαι σε μια πλωτή φυλακή»

Ηλίας, 25

«Η ατμόσφαιρα στο πλοίο όταν είχαμε παραμείνει όλοι παραπάνω από την σύμβαση που είχαμε υπογράψει... γινόταν πιο φορτική και δύσκολη... όσο περισσότερο μένεις μέσα σε ένα καράβι τόσο λιγοστεύει η υπομονή σου»

Ελευθέριος, 27

4.4.2 Χρόνια απουσία από την Οικογένεια

«Η ατμόσφαιρα είναι ανησυχητική λόγω της αβεβαιότητας που δημιούργησε η πανδημία. Το να λείπεις από την οικογένειά σου για μεγάλο διάστημα είναι λυπηρό»

Θωμάς

«Είναι δύσκολο [να είσαι μακριά από την οικογένειά σου], απλά έχεις ένα χρονικό περιθώριο που ανυπομονείς να έρθει. Να τελειώσει η σύμβασή σου και να επιστρέψεις υγιής. Όταν αυτό δε συμβαίνει στρεσάρεσαι κι εσύ και η οικογένειά σου»

Μάνος, 35

«Είναι πολύ δύσκολο να είσαι μακριά από την οικογένειά σου καθώς η μεγαλύτερη δυσκολία του βαποριού είναι η μοναξιά»



4.4.3 Συνθήκες που βελτιώνουν την Ψυχική Υγεία

Για τους ερωτηθέντες η σημαντική είναι η ατμόσφαιρα στο πλοίο και πως αυτή διαμορφώνεται «ανάλογα με τα άτομα» (Λευτέρης, 23) ή όπως αναφέρει ο Δημήτρης (29):

«αυτό έχει να κάνει με τους ανθρώπους που συνεργάζεσαι»,

ενώ ταυτόχρονα, όπως αναφέρει ο Μάνος (35):

«Προσπαθούμε μόνοι μας να κρατάμε καλό κλίμα».

Επιπλέον, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, γίνονται αρκετές αναφορές για περιορισμένη ή αδύνατη επικοινωνία με άτομα του οικογενειακού περιβάλλοντος, λόγω ανύπαρκτων ή ακριβών μέσων επικοινωνίας. Στην περίπτωση του δείγματος της παρούσας έρευνας η δυσκολία αυτή φαίνεται να μην υπάρχει, καθώς «Είναι δύσκολο [να είσαι μακριά από την οικογένεια σου], αλλά υπάρχει επικοινωνία μέσω ίντερνετ» (Λευτέρης, 23). «Κάποιες εταιρίες κάνουν δώρο ίντερνετ» (Μάνος, 35), ή όπως αναφέρει η Εύη (27):

«Οι εταιρίες γνωρίζουν πόσο σημαντικό ρόλο παίζει η επικοινωνία των ναυτικών με τις οικογένειές τους, στην ψυχολογία άρα και στην απόδοσή τους... Έτσι, έχουν αρχίσει να επενδύουν στην ποιότητα ζωής του ναυτικού, ...παρέχοντας πρόσβαση σε μέσα επικοινωνίας»,

«Θα έπρεπε το ίντερνετ σε όλες τις εταιρίες να είναι δωρεάν... Το διαδίκτυο δυστυχώς είναι η μόνη διέξοδος του ναυτικού, ώστε να μπορεί να μιλήσει με τα κοντινά του πρόσωπα»

4.5 Οικονομική Κατάσταση Ναυτικών

Αναφορικά με την οικονομική κατάσταση των ναυτικών, έχει ήδη αναφερθεί ο τρόπος με τον οποίο η πανδημία έχει προκαλέσει οικονομική αβεβαιότητα. Οι ανησυχίες και ο φόβος αποκατάστασης εμφανίζεται και στους συμμετέχοντες της παρούσας έρευνας. Το οικονομικό μέλλον φαίνεται «αβέβαιο», ενώ «σίγουρα» υπήρξαν οικονομικές δυσκολίες λόγω καθυστέρησης εύρεσης εργασίας». Για παράδειγμα:

«Η πανδημία έκανε τη ναυτολόγησή μου δύσκολη, καθώς ήμουν περίπου τρεις μήνες σε αναμονή και χωρίς εργασία. Αυτό φυσικά και επηρέασε την οικονομική μου κατάσταση καθώς και την καθημερινότητα μου μιας και χρειαζόταν να βρω τρόπους να καλύψω τα έξοδά μου με διάφορες εργασίες»

Εύη, 27

Στην ερώτηση αν υπάρχει φόβος για το οικονομικό μέλλον, ο Γιάννης, 58 απαντάει πως «Με την πανδημία αυτή ναι», ενώ ο Σπύρος (59) αναφέρει πως το «Το μέλλον είναι αβέβαιο οπότε κατά κάποιο τρόπο υπάρχει φόβος για το αύριο».

Κεφάλαιο 5- Συμπεράσματα & Προτάσεις

5.1 Συμπεράσματα

Ο σκοπός της παρούσας έρευνας ήταν να συμβάλει στη διεθνή βιβλιογραφία αναφορικά με τις εμπειρίες και τις προκλήσεις των Ελλήνων ναυτικών, κατά τη διάρκεια της πανδημίας Covid-19. Τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα της έρευνας αποτελούν ένα πρώτο βήμα στην κατανόηση του τρόπου με τον οποίο έχουν διαμορφωθεί οι συνθήκες την περίοδο αυτή.

Στην παρούσα έρευνα, εξετάστηκαν οι επιπτώσεις της πανδημίας, όπως κατανοούνται από την οπτική γωνία των ναυτικών και αποκαλύπτουν μια σειρά από ελλείψεις και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί στα πλοία και στη στεριά, ενώ επίσης καταγράφονται οι εμπειρίες τους, μέσα στα πλαίσια της υγειονομικής κρίσης.

Οι ερωτηθέντες αναφέρθηκαν σε ακυρώσεις αλλαγών πληρώματος, οικονομική αβεβαιότητα, ψυχολογική κούραση, ενώ άλλες προκλήσεις περιλαμβάνουν ανησυχίες για την υγεία και την οικονομική ασφάλεια.

Οι συμμετέχοντες στην παρούσα έρευνα ανέφεραν ότι τα προληπτικά μέτρα που θεσπίστηκαν από εθνικές και τοπικές κυβερνητικές αρχές, περιόρισαν την πρόσβαση των πληρωμάτων στην ακτή, τόσο για αναψυχή, όσο και για τις απαραίτητες προσωπικές αγορές ή ακόμα και για ιατρική περίθαλψη. Η έλλειψη άδειας στην ξηρά αποτελεί μία από τις κυριότερες ανησυχίες των ναυτικών και συνδέεται στενά με την ψυχική τους υγεία και τις εντάσεις στο πλοίο.

Επιπλέον, από τα σχόλια των ναυτικών εντοπίζεται πως το «κλείδωμα» εντός του πλοίου για μεγάλο χρονικό διάστημα σε συνδυασμό με την εργασιακή αβεβαιότητα ενδέχεται να συμβάλει σε αρνητικά συναισθήματα, όπως η αγανάκτηση, η ψυχολογική κούραση, νευρικότητα και άγχος. Στην πλειονότητα τους τα συμβόλαια των ναυτικών επεκτάθηκαν, γεγονός που προκάλεσε περαιτέρω συσσώρευση άγχους και ψυχικής κούρασης.



Οι ναυτικοί δεν αντιλήφθηκαν έλλειψη συμμόρφωσης με τις προφυλάξεις για την Covid-19, καθώς τηρήθηκε η χρήση μέτρων ατομικής προστασίας, αν και κατά περιπτώσεις αναφέρεται έλλειψη συμμόρφωσης από άλλα άτομα με τα οποία έπρεπε να αλληλεπιδρούν, γεγονός που προκαλεί την ανησυχία του για πιθανή έκθεση σε λοίμωξη.

Από τα σχόλια των ερωτηθέντων παρατηρείται πως εκτός από τις αλλαγές πληρωμάτων χωρίς καθυστερήσεις, το ίντερνετ είναι ένας τομέας ο οποίος χρειάζεται ενδεχομένως περισσότερη υποστήριξη, καθώς αποτελεί τον μοναδικό τρόπο να επικοινωνούν οι ναυτικοί με τις οικογένειές τους, ενώ ταυτόχρονα είναι ακριβό για τους ίδιους.

5.2 Προτάσεις

Συνιστώνται περαιτέρω μελέτες για την αξιολόγηση του αντίκτυπου της Covid-19 σε θέματα ψυχολογικής υγείας στη θάλασσα, αλλά και όλες οι προεκτάσεις μιας τέτοιας πανδημίας. Περισσότερο περιεκτικές συνεντεύξεις και δια ζώσης συζητήσεις, θα μπορούσαν να δώσουν σαφέστερη εικόνα για τις σκέψεις και τα συναισθήματα των ατόμων αναφορικά με την πανδημία.

Καθώς ο αριθμός των συμμετεχόντων είναι περιορισμένος, γεγονός που εμποδίζει τη γενίκευση στον ευρύτερο πληθυσμό, δίνοντας μόνο μια ενδεικτική εικόνα για την επικρατούσα κατάσταση, προτείνεται η επέκταση του δείγματος για την καλύτερη κατανόηση των εμπειριών των ναυτικών και των προκλήσεων που αντιμετώπισαν ή/και αντιμετωπίζουν.

Συνίσταται επίσης μελέτη της εμπειρίας ναυτικών λοιπών εθνικοτήτων, ώστε να εξεταστούν οι συνθήκες που επικράτησαν σε όλες τις χώρες παγκοσμίως, αλλά και οι εμπειρίες ξένων πληρωμάτων που υπηρετούν σε πλοία ελληνικών συμφερόντων.



Ό,τι κι αν συνέβη κατά τη διάρκεια της πανδημίας, η προσωρινή χαλάρωση της εργασίας, η επιβολή των κανονισμών στη θάλασσα δεν θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την επιστροφή της καταναγκαστικής εργασίας στη ναυτιλία¹¹⁷.

Για την ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου, αλλά και την προστασία της υγείας και ασφάλειας των ναυτικών, ζωτικής σημασίας είναι η αλλαγή πληρώματος, που συμμορφώνεται με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς.

Τα Ινστιτούτα Ναυτικής Κατάρτισης θα πρέπει να αντιμετωπίζουν σοβαρά τα ζητήματα ψυχικής υγείας των ναυτικών και να παρέχουν κατάλληλη εκπαίδευση. Θα πρέπει να εξετάσουν μηχανισμούς για την αύξηση της υποστήριξης σε δόκιμους ναυτικούς, σχεδιάζοντας προγράμματα καθοδήγησης και ευαισθητοποίησης σχετικά με την ψυχική υγεία στο χώρο εργασίας.

Θα πρέπει να διασφαλίζονται κατάλληλα εκπαιδευτικά προγράμματα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ναυτικών, με τις επικρατούσες συνθήκες. Επιπλέον, οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα σε αποτελεσματικές διαδικασίες καταγγελίας κατά του εκφοβισμού στο χώρο εργασίας.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι ναυτικοί έχουν επαρκή διαλείμματα για την αποφυγή της κόπωσης, η οποία με τη σειρά της προκαλεί σημαντικά προβλήματα. Η βελτίωση της συνολικής υγείας των ναυτικών θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω της βελτίωσης της διαδικασίας πρόσβασης σε υγειονομική περίθαλψη, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ιατρικής περίθαλψης εντός του πλοίου, αλλά και μέσω τηλεϊατρικής.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να προβούν σε εφαρμογή αποτελεσματικών προστατευτικών μέτρων, διασφάλιση παροχής ιατρικής περίθαλψης, υποστήριξη ψυχικής υγείας, βελτιώσεις στο σύστημα Διαχείρισης κινδύνου κόπωσης και βιώσιμα σχέδια επαναπατριsmού.

Συνολικά, η ψυχική υγεία είναι αναπόσπαστο κομμάτι των ευρύτερων ζητημάτων υγείας και επηρεάζεται από πληθώρα περιβαλλοντικών παραγόντων. Η κακή ψυχική υγεία έχει

¹¹⁷ Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



δραματικό αντίκτυπο στους τραυματισμούς και τις ασθένειες, που με τη σειρά τους έχουν αντίκτυπο σε ευρύτερα ανθρώπινα και λειτουργικά ζητήματα. Ως εκ τούτου, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να προσπαθήσει να αποστιγματίσει θέματα ψυχικής υγείας και να προωθήσει ένα περιβάλλον χωρίς αποκλεισμούς, υποστηρικτικό στο χώρο εργασίας στη θάλασσα¹¹⁸.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Baygi, F., Khonsari, N. M., Agoushi, A., Gelsefid, S. H., Gorabi, A. M., & Qorbani, M. (2021). Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. *BMC Psychiatry*, 21 (222), 1-9.

BBC. (2020, August 16). *Mauritius oil spill: Wrecked MV Wakashio breaks up*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://www.bbc.com/news/world-africa-53797009>

Beukelaer, C. (2021). COVID-19 border closures cause humanitarian crew change crisis at sea. *Marine Policy*, 132, 1-5.

¹¹⁸ Lefkowitz, R. Y., & Slade, M. D. (2019). *Seafarer Mental Health Study*. London: ITF Seafarers' Trust & Yale University.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ & ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



BIMCO. (2020). *Panama Maritime Authority to stop grant of extension to Seafarer's Employment Agreement*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.bimco.org/news/ports/20200908_panama-stops-granting-of-extension-by-14-sept

Bockmann, M. W. (2020, August 20). *Cost of repatriation is deterring crew changes, say seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133409/Cost-of-repatriation-is-deterring-crew-changes-say-seafarers>

Braun, V., & Clarke, V. (2006, January). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology* , 77-101.

Cairns, J. (2020, November 23). *'Real hope' surrounding COVID vaccines 'cannot be overstated' – WHO chief*. Ανάκτηση November 3, 2021, από UN News Global Perspective Human Stories: <https://news.un.org/en/story/2020/11/1078372>

CNNS. (2020, March 31). 交通运输部: 外籍船员不得在中国换班. Ανάκτηση November 4, 2021, από <https://www.cnss.com.cn/html/currentevents/20200331/335136.html>

Cohen, L., Manion, L., & Morrison, K. (2007). *Research Methods in Education*. New York: Routledge.

Coibion, O., Gorodnichenko, Y., & Weber, M. (2020). Labor markets during the COVID-19 crisis: A preliminary view. *National Bureau of Economic Research* , 1-15.

Cotton, S. (2020, September 24). *Beyond the limit of safe shipping - ITF General Secretary's UN address*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/beyond-limit-safe-shipping-itf-general-secretarys-un-address>

Cotton, S., & Ahmed, B. (2020, October 5). *ITF and JNG Joint Statement: On Seafarers' Rights and the Present Crew Change Crisis*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/itf-and-jng-joint-statement-seafarers-rights-and-present-crew-change-crisis>

Degnarain, N. (2020, October 11). *Wakashio's Skeleton Crew: Mauritius Oil Spill Ship Was 17% Understaffed*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2020/10/11/wakashios-skeleton-crew-mauritius-oil-spill-ship-was-17-understaffed/?sh=37ef3796618f>

Dorofeeva, A., Kurganov, V., Phillipova, N., & Pashkova, T. (2020). Ensuring the integrity of transportation and logistics during the COVID-19 pandemic. *Transportation Research Procedia* , 96-105.

Doumbia-Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: protecting seafarers. *WMU Journal of Maritime Affairs* , 19, 279-293.



Dragicevic, N. (2020, November 24). *What we learned about COVID-19 from the Diamond Princess*.

Ανάκτηση November 4, 2021, από CBC: <https://www.cbc.ca/documentaries/the-nature-of-things/what-we-learned-about-covid-19-from-the-diamond-princess-1.5814190>

Editorial Team, Safety4Sea. (2020, October 8). *IMO establishes Seafarer Crisis Action Team*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Safety4Sea: <https://safety4sea.com/imo-establishes-seafarer-crisis-action-team/>

European Community Shipowners' Associations. (2020). *ECSA COVID-19 Survey Report May 2020*.

Fereday, J., & Cochrane, E. M. (2006, March). Demonstrating Rigor Using Thematic Analysis: A Hybrid Approach of Inductive and Deductive Coding and Theme Development. *International Journal of Qualitative Methods* , 80-92.

Feuer, W. (2020, February 4). *Princess Cruises quarantines 3,700 for two weeks on ship after 10 aboard test positive for coronavirus*. Ανάκτηση November 13, 2021, από CNBC: <https://www.cnn.com/2020/02/04/princess-cruises-quarantines-3700-after-10-passengers-test-positive-for-virus.html>

Foo-Nielsen, A. C. (2020a, August 5). *CHANGES TO CREW CHANGE REQUIREMENTS IN THE MAJOR HUBSPOTS*. Ανάκτηση November 10, 2021, από BIMCO: <https://www.bimco.org/news/ports/20200805-latest-crew-change-requirements>

Foo-Nielsen, A. C. (2020b, October 12). *CHINA OPENS UP 10 PORTS FOR FOREIGN CREW CHANGE AND IMPLEMENTS A CIRCUIT-BREAKER MECHANISM*. Ανάκτηση November 10, 2021, από BIMCO: <https://www.bimco.org/news/ports/20201012-china-opens-up-10-ports-for-foreign-crew-change>

Global Maritime Forum. (2020). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Global Maritime Forum: <https://www.globalmaritimeforum.org/neptune-declaration>

Hand, M. (2021, January 21). *77% of shipping businesses used charter flights for crew change due to pandemic - survey*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Seatrade Maritime News: <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/77-shipping-businesses-used-charter-flights-crew-change-due-pandemic-survey>

Hebbar, A. A., & Mukesh, N. (2020). COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International Maritime Health* , 71 (4), 217-228.

Hines, J., & Burt, J. (2020, October 20). *Seafarers forced to spend up to 18 months on ships, International Transport Workers' Federation says*. Ανάκτηση November 4, 2021, από ABC Capricornia: <https://www.abc.net.au/news/2020-10-20/seafarers-spend-18-months-without-leaving-cargo-ships/12780960>



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



Ibn-Mohammed, T., Mustapha, K., Godsell, J., Adamu, Z., Babatunde, K., Akintade, D., και συν. (2021). A critical analysis of the impacts of COVID-19 on the global economy and ecosystems and opportunities for circular economy strategies. *Resources, Conservation & Recycling*, 164, 1-23.

ILO. (2021, February 3). *Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_741024/lang--en/index.htm

IMO. (2020, September 25). *400,000 seafarers stuck at sea as crew change crisis deepens*. Ανάκτηση November 1, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/32-crew-change-UNGA.aspx>

IMO. (2021). *Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

IMO. (2020, November 12). *IMO formally endorses industry COVID-19 crew change protocols*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/41-crew-change-protocols.aspx>

IMO. (2020, September 22). *IMO resolution calls for Government action on crew change crisis*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/29-MSC-Ex-Session-seafarer-resolution.aspx>

IMO. (2020, December 1). *IMO welcomes UN resolution on keyworker seafarers*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/44-seafarers-UNGA-resolution.aspx>

IMO. (2021, February 28). *In Focus: Supporting seafarers on the frontline of COVID-19*. Ανάκτηση November 3, 2021, από <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/pages/support-for-seafarers-during-covid-19.aspx>

IMO. (2020). *Testimonies of stranded seafarers*. Ανάκτηση November 10, 2021, από International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Testimonies-of-stranded-seafarers.aspx>

Intercargo. (2021, January 26). *The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change*. Ανάκτηση November 3, 2021, από INTERCARGO: <https://www.intercargo.org/neptune-declaration/>

International Labour Office. (2006). *Maritime Labour Convention*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Maritime Labour Convention: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf



International Labour Organization (ILO). (2020, September 15). *Stranded seafarers: A "humanitarian crisis"*. Ανάκτηση November 3, 2021, από International Labour Organization:

https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_755390/lang--en/index.htm

ITF. (2020, September 24). *Beyond the limit of safe shipping - ITF General Secretary's UN address*.

Ανάκτηση November 4, 2021, από <https://www.itfglobal.org/en/news/beyond-limit-safe-shipping-itf-general-secretarys-un-address>

ITF. (2020, March 19). *ITF agrees to crew contract extensions*. Ανάκτηση November 4, 2021, από

<https://www.itfglobal.org/en/news/itf-agrees-crew-contract-extensions>

Iversen, R. T. (2012). The mental health of seafarers. *Int Marit Health* , 63 (2).

Jensen, H.-J., & Oldenburg, M. (2019). Potentially traumatic experiences of seafarers. *Journal of Occupational Medicine and Toxicology* , 1-6.

Leah F. Moriarty, M., Mateusz M. Plucinski, P., Barbara J. Marston, M., Ekaterina V. Kurbatova, M. P., Barbara Knust, D., & L., E. (2020). Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships Worldwide, February–March 2020. *Morbidity and Mortality Weekly Report* , 69 (12).

Lefkowitz, R. Y., & Slade, M. D. (2019). *Seafarer Mental Health Study*. London: ITF Seafarers' Trust & Yale University.

Lloyd's List. (2020, November 2). *Intercargo calls out charterers preventing crew changes*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List:

<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134511/Intercargo-calls-out-charterers-preventing-crew-changes>

Love, A. (2021, March 25). *How are maritime careers expected to change after Covid-19?* Ανάκτηση November 10, 2021, από Ship Technology: <https://www.ship-technology.com/features/how-are-maritime-careers-expected-to-change-after-covid-19/>

Marschke, M., & Vandergeest, P. (2016). Slavery scandals: Unpacking labour challenges and policy responses within the off-shore fisheries sector. *Marine Policy* , 39-46.

Meade, R. (2020, July 9). *Countries commit to tackling crew change crisis*. Ανάκτηση November 10, 2021, από Lloyd's List: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1132996/Countries-commit-to-tackling-crew-change-crisis>

MMN-05/2020 - PRESS RELEASE COVID-19. (2020, March 23). Ανάκτηση November 4, 2021, από Panama Ship Registry: <https://panamashipregistry.com/marine-notice/press-release-covid-19/>

Moriarty, L. F., Plucinski, M., & Marston, B. (2020). *Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships — Worldwide, February–March 2020*. MMWR Morb Mortal Wkly Rep.



Panama's Crew Change Policies Receive Praise and Criticism. (2020, June 24). Ανάκτηση November 4, 2021, από The Maritime Executive: <https://www.maritime-executive.com/article/panama-s-crew-change-policies-receive-praise-and-criticism-1>

Pauksztat, B., Andrei, D. M., & Grech, M. R. (2022). Effects of the COVID-19 pandemic on the mental health of seafarers: A comparison using matched samples. *Safety Science*, 146, 1-11.

Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., & Jensen, R. (2020). *Seafarers' experiences during the COVID-19 pandemic*. World Maritime University.

Ratcliffe, R., & Fonbuena, C. (2020, March 6). *Inside the cruise ship that became a coronavirus breeding ground*. Ανάκτηση November 4, 2021, από The Guardian: <https://www.theguardian.com/global-development/2020/mar/06/inside-the-cruise-ship-that-became-a-coronavirus-breeding-ground-diamond-princess>

Sampson, H., & Ellis, N. (2019). *Seafarers' mental health and wellbeing*. Ανάκτηση November 4, 2021, από iosh: <https://iosh.com/media/6306/seafarers-mental-health-wellbeing-full-report.pdf>

Sampson, H., & Ellis, N. (2020, December 20). Stepping up: the need for Proactive Employer Investment in Safeguarding Seafarers' Mental Health and Wellbeing. *Maritime Policy & Management*.

Sampson, H., Ellis, N., Acejo, I., Turgo, N., & Tang, L. (2018, October). *The working and living conditions of seafarers on cargo ships in the period 2011-2016*. Ανάκτηση November 4, 2021, από Cardiff University: https://orca.cardiff.ac.uk/117480/1/Sampson_The%20working%20and%20living%20conditions%20of%20seafarers.pdf

Shan, D. (2021, June 21). *Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID-19 pandemic*. Ανάκτηση November 4, 2021, από International Labour Review: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/ilr.12220>

Shan, D., & Neis, B. (2020). Employment-related mobility, regulatory weakness and potential fatigue-related safety concerns in short-sea seafaring on Canada's Great Lakes and St. Lawrence Seaway: Canadian seafarers' experiences. *Safety Science*, 121, 165-176.

Slišković, A. (2020). Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67 (4), 799-809.

Sohrabi, C., Alsafi, Z., O'Neill, N., Khan, M., Kerwan, A., Al-Jabir, A., και συν. (2020). World Health Organization declares global emergency: A review of the 2019 novel coronavirus (COVID-19). *International Journal of Surgery*, 76, 71-76.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ &

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



The Editorial Team of Safety4Sea. (2021, January 26). *New initiative launched to resolve the crew change crisis*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Safety4Sea: <https://safety4sea.com/new-initiative-launched-to-resolve-the-crew-change-crisis/>

Tsamopoulos, M. (2021, January 27). *Διακήρυξη του Ποσειδώνα» για την κρίση αλλαγής πληρωμάτων – Ποιοι υπογράφουν*. Ανάκτηση November 3, 2021, από Newmoney: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/diakirixi-tou-posidona-gia-tin-antimetopisi-tis-krisis-allagis-pliromaton/>

U.S. Coast Guard. (2020, March 9). *Marine Safety Information Bulletin: Novel Coronavirus – Update (Change 1)*. Ανάκτηση November 4, 2021, από https://www.nam.org/wp-content/uploads/2020/03/MSIB-02-20_Change-1_Novel-Coronavirus_09MAR20.pdf

UNCTAD. (2020, September 9). *COVID-19: Shipping data hints to some recovery in global trade*. Ανάκτηση November 2, 2021, από <https://unctad.org/news/covid-19-shipping-data-hints-some-recovery-global-trade>

Vandergeest, P., & Marschke, M. (2021). Beyond slavery scandals: Explaining working conditions among fish workers in Taiwan and Thailand. *Marine Policy*, 132.

Vandergeest, P., Marschke, M., & MacDonnell, M. (2021). Seafarers in fishing: A year into the COVID-19 pandemic. *Marine Policy*, 134, 1-9.

Whiting, K. (2020, June 19). *Stuck at sea: How to save the world's seafarers and the supply systems they support*. Ανάκτηση November 10, 2021, από World Economic Forum: <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/shipping-seafarers-covid-19-mental-health-supply-systems/>

Willig, C. (2008, January). *Qualitative Research in Psychology*.

World Health Organization. (2020, February 29). *Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak*. Ανάκτηση November 4, 2021, από World Health Organization: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak>

Wu F, Z. S. (2020, February 3). A new coronavirus associated with human respiratory disease in China. *US National Library of Medicine National Institutes of Health*.

Xiang, Y.-T., Yang, Y., Li, W., Zhang, L., Zhang, Q., Cheung, T., και συν. (2020). Timely mental health care for the 2019 novel coronavirus outbreak is urgently needed. *The Lancet Psychiatry*, 7 (3), 228-229.