



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**«COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ – Η ΜΕΤΑ ΤΟΝ
ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟ ΕΠΟΧΗ»**

**Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό
Πρόγραμμα Σπουδών**

Όλγα Μώλου
2212016107

24 Σεπτεμβρίου 2021

ΧΙΟΣ

Όλγα Μώλου
2212016107

**«COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ – Η ΜΕΤΑ ΤΟΝ
ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟ ΕΠΟΧΗ»**

24 Σεπτεμβρίου 2021

**Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό
Πρόγραμμα Σπουδών**

**Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών**

Εισηγήτρια: Όλγα Μώλου

Επιβλέπων Καθηγητής: κα Μαρία Λεκάκου

ΧΙΟΣ

ABSTRACT

The paper provides an overview of the impact and response to the COVID-19 pandemic in the shipping industry and more specifically to seafarers. With shipping accounting for 80% of world trade, the work addresses issues related to tackling the shipping industry, governments and international organizations in the pandemic. It also addresses the impact of the COVID-19 pandemic on the nearly 2 million seafarers worldwide, who as key workers enable and define world trade. The paper examines the serious challenges faced by seafarers regarding quarantine requirements, restrictions on crossing the border by closing them, repatriation and change of crew, abandonment, renewal of certificates and licensing of seafarers, supply and ship research.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία παρέχει μια επισκόπηση του αντίκτυπου και της αντίδρασης στην πανδημία COVID-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία και πιο συγκεκριμένα στους ναυτικούς. Με τη ναυτιλία να είναι υπεύθυνη για το 80% του παγκόσμιου εμπορίου, η εργασία ασχολείται με θέματα που σχετίζονται με την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, των κυβερνήσεων και των διεθνών οργανισμών στην πανδημία. Αντιμετωπίζει, επίσης, τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στα σχεδόν 2 εκατομμύρια ναυτικούς παγκοσμίως, οι οποίοι ως βασικοί εργαζόμενοι επιτρέπουν και καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο. Η εργασία εξετάζει τις σοβαρές προκλήσεις που έχουν αντιμετωπίσει οι ναυτικοί σχετικά με τις απαιτήσεις καραντίνας, τους περιορισμούς στη διέλευση των συνόρων με το κλείσιμο αυτών, τον επαναπατρισμό και την αλλαγή του πληρώματος, την εγκατάλειψη, την ανανέωση των πιστοποιητικών και την αδειοδότηση των ναυτικών, τον εφοδιασμό και τις έρευνες επί των πλοίων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1.1. Εισαγωγή	1
1.2. Ανασκόπηση της Βιβλιογραφίας.....	2
1.3. Σκοπός & Στόχοι Εργασίας	3
1.4. Παρουσίαση Μεθοδολογίας Εργασίας.....	4
1.5. Διάρθρωση Εργασίας.....	4
2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19.....	6
2.1. Κρίσιμα Ζητήματα.....	6
2.1.1. Αλλαγή Πληρώματος	6
2.1.2. Εγκατάλειψη Ναυτικών	8
2.1.3. Κρουαζιερόπλοια	8
2.1.4. Λιμένες.....	9
2.2. Παγκόσμια Διακυβέρνηση	9
2.2.1. Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)	10
2.2.2. Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ)	10
2.2.3. IMO	11
2.2.4. ILO.....	12
2.2.5. ICAO	13
2.3. Στάση από τις Κυβερνήσεις & τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία	14
2.3.1. Κυβερνήσεις.....	14
2.3.2. Ναυτιλιακή Βιομηχανία.....	15
3. ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ COVID-19	18
3.1. Περιορισμοί στους Λιμένες Εισόδου.....	18
3.2. Μέτρα επί του Σκάφους.....	19

3.2.1. Μέτρα Προστασίας & Υγιεινής	21
3.2.2. Μέτρα για τη Διαχείριση Διεπαφής Πλοίου/Ακτής	23
3.2.3. Μέτρα για τη Διαχείριση Επιβίβασης & Αποβίβασης	24
3.3. Διαχείριση Περιστατικών COVID-19 εν Πλω	26
3.3.1. Ύποπτες Περιπτώσεις Μόλυνσης.....	27
3.3.2. Ιχνηλάτηση / Αναγνώριση Επαφών	29
3.3.3. Λήψη Αποφάσεων σε Πιθανή Υπόθεση COVID-19 επί του Σκάφους	32
3.3.4. Αναφορά στο Επόμενο Λιμάνι Κλήσης	32
3.3.5. Προφυλάξεις στην Ιατρική Εγκατάσταση των Πλοίων.....	33
3.3.6. Καθαρισμός, Απολύμανση & Διαχείριση Απορριμμάτων	33
3.3.7. Αποβίβαση Υπόπτων Κρουσμάτων.....	34
3.3.8. Διαχείριση Υπόπτων Κρουσμάτων Μόλις το Πλοίο Αφίχθει σε Λιμάνι	34
3.3.9. Προμήθειες & Εξοπλισμός.....	36
3.4. Ιατρική Περίθαλψη Ναυτικών σε Λιμάνια.....	36
3.5. Άλλα Ιατρικά Ζητήματα κατά τη Διάρκεια του COVID-19.....	37
3.5.1. Καθοδήγηση Ψυχικής Υγείας για τους Ναυτικούς.....	37
3.5.2. Αντιμετώπιση Κρίσης & Έκτακτης Ανάγκης Ψυχικής Υγείας.....	38
3.5.3. Λήξη & Ανανέωση Ιατρικών Πιστοποιητικών & Πιστοποιητικών Υγιεινής Πλοίων	38
3.5.4. Ανανέωση Ιατρικών Συνταγών.....	39
4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	41
4.1. Σκοπός της έρευνας	41
4.2. Ερευνητικά ερωτήματα	41
4.2. Σχεδιασμός ερωτηματολογίου	42
4.3. Δειγματοληψία έρευνας	42
4.4. Πληθυσμός και δείγμα της έρευνας	42

4.5. Επεξεργασία δεδομένων	43
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	44
5.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	44
5.2. Στοιχεία εργαζομένων	47
5.3. Συμπεριφορά και συναισθήματα κατά τη διάρκεια των ταξιδιών	48
5.4. Η εποχή του Κορονοϊού.....	60
5.5. Η μετά Κορονοϊό εποχή.....	65
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (SPSS).....	80

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Εισαγωγή

Η πανδημία Covid-19 αναφέρθηκε για πρώτη φορά τον Δεκέμβριο του 2019 στο Γουχάν της Κίνας και έκτοτε εξαπλώθηκε σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου. Στις 11 Μαρτίου 2020, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) κήρυξε παγκοσμίως τη πανδημία Covid-19 με 118.000 κρούσματα σε περισσότερες από 110 χώρες, με διαρκή κίνδυνο περαιτέρω παγκόσμιας εξάπλωσης (TIME Magazine, 2020).

Στις περισσότερες περιπτώσεις, ο COVID-19 είναι μια ήπια, αυτό-περιοριζόμενη ασθένεια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να προκαλέσει πιο σοβαρή ασθένεια, όπως πνευμονία και θάνατο. Ο χρόνος από την αρχική επαφή με τον ιό μέχρι την εμφάνιση των συμπτωμάτων είναι συνήθως 5 έως 7 ημέρες, αν και μπορεί να είναι έως και 14 ημέρες. Σε πιο σοβαρές περιπτώσεις, τα συμπτώματα συνήθως επιδεινώνονται σταδιακά αφού εμφανιστούν για πρώτη φορά (TIME Magazine, 2020).

Τα έθνη απάντησαν κλείνοντας τα σύνορά τους για να μετριάσουν την εξάπλωση του ιού. Κατά συνέπεια, τα εμπορικά πλοία ήταν γενικά περιορισμένα στις λιμενικές τους δραστηριότητες, όπου στις περισσότερες περιπτώσεις δεν επιτρέπεται στα μέλη του πληρώματος να αποβιβαστούν. Η πρόσθετη δραματική μείωση των διεθνών πτήσεων και το γεγονός ότι, λόγω των περιορισμών, οι περισσότερες πρεσβείες δεν μπόρεσαν να εκδώσουν τις απαραίτητες θεωρήσεις, οι αλλαγές των πληρωμάτων επηρεάστηκαν σοβαρά, οδηγώντας, ουσιαστικά, σε «φυλάκιση» των ναυτικών επί άγνωστων χρονικών περιόδων. Επίσης, επηρεάστηκαν αρνητικά οι ναυτικοί που περιμένουν να προσχωρήσουν σε πλοία με νέες συμβάσεις εργασίας. Οι εκθέσεις της Early Inchcape Shipping Services (ISS) έδειξαν ότι από τις 132 χώρες που παρακολουθούνταν παγκοσμίως, μόνο 36 επέτρεψαν τον επαναπατρισμό του πληρώματος τους υπό αυστηρούς και ασυνήθιστους κανόνες και προϋποθέσεις (Inchcape Shipping Services, 2021).

Η υπόθεση που υπογραμμίζει αυτή τη μελέτη είναι ότι ο αντίκτυπος της πανδημίας Covid-19 στους ναυτικούς που έχουν ήδη απασχοληθεί σε εμπορικά σκάφη ή αναμένουν την απασχόληση τους ήταν και είναι πολύ σημαντικός, ο οποίος μάλιστα υποτιμάται από τις αρχές, τους εργοδότες και το ευρύ κοινό. Ο σκοπός αυτής της μελέτης είναι να διερευνήσει τον αντίκτυπο της πανδημίας Covid-19 στους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία, μεταφέροντας τόσο ξηρά όσο και υγρά φορτία, είτε σε επιβατηγά πλοία, και απασχολώντας πληρώματα από διαφορετικές εθνότητες.

Αυτή η σημαντική πρόκληση για τη δημόσια υγεία απαιτεί στενή συνεργασία μεταξύ κρατών σημαίας και λιμένων, ναυτιλιακών εταιρειών και άλλων παρόχων θαλάσσιων υπηρεσιών, για την προστασία της υγείας των ναυτικών (και των επιβατών, κατά περίπτωση), καθώς και του κοινού.

Επειδή ένα πλοίο είναι ένα κλειστό περιβάλλον, αφού βρίσκεται στη θάλασσα για 14 ή περισσότερες ημέρες και εάν δεν υπάρχουν ναυτικοί που εμφανίζουν σημάδια ασθένειας, ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί απαλλαγμένο από τον COVID-19 και επομένως ασφαλές. Οποιαδήποτε αλλαγή πληρώματος ή επίσκεψη προσωπικού από την ξηρά, συμπεριλαμβανομένου ενός καπετάνιου, μπορεί να εισαγάγει τον ιό επί του σκάφους παρά την καραντίνα και τις δοκιμές βέλτιστης πρακτικής. Επομένως, οι ναυτικοί πρέπει να επαγρυπνούν για τα συμπτώματα του COVID-19 στον εαυτό τους και στους άλλους και να αναφέρουν τέτοια συμπτώματα αμέσως στον υπεύθυνο για ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου.

1.2. Ανασκόπηση της Βιβλιογραφίας

Ο αριθμός των πλοίων στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο την 1^η Ιανουαρίου 2019 ανερχόταν 53.629 (Statista, 2021).

Ο παγκόσμιος πληθυσμός των ναυτικών που έχουν πιστοποιηθεί να εργάζονται σε εμπορικά πλοία διεθνώς εκτιμάται σε 1.647.500, εκ των οποίων οι 774.000 είναι αξιωματικοί και 873,500 είναι ναυτικοί διαφόρων ειδικοτήτων (ratings). Η Κίνα, οι Φιλιππίνες, η Ινδονησία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ινδία και η Ουκρανία εκτιμάται ότι είναι οι έξι μεγαλύτερες χώρες εφοδιασμού για όλους τους ναυτικούς. Σύμφωνα με αυτήν την έκθεση, η κατάσταση προσφοράς-

ζήτησης του 2019 δείχνει έλλειψη 16.500 αξιωματικών και πλεόνασμα 119.000 ναυτικών άλλων βαθμών, με συνολικό πλεόνασμα 102.500 ναυτικών, γεγονός που υποδηλώνει ότι περίπου 1,53 εκατομμύρια ναυτικοί βρίσκονταν σε απασχόληση ανά πάσα στιγμή (International Chamber of Shipping, 2021).

Κατά μέσο όρο, οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών έχουν διάρκεια περίπου 8 μήνες για τους ναυτικούς διαφόρων ειδικοτήτων και 5 μήνες για τους αξιωματικούς. Ο μέσος χρόνος διακοπών ανέρχεται σε 3 μήνες, ενώ υπάρχουν παραλλαγές ανάλογα με τη χώρα προέλευσης και κατάταξης των ναυτικών. Στην περίπτωση των σκαφών που είναι νηολογημένα σε αναγνωρισμένα κράτη σημαίας, οι ναυτιλιακές εταιρείες διαπραγματεύονται μεμονωμένες συμβάσεις εργασίας με τους ναυτικούς βάσει εθνικών συλλογικών συμβάσεων με όρους και προϋποθέσεις που τηρούν τη Σύμβαση της ILO, MLC-2006 (International Labour Organisation, 2021). Για την περίπτωση σκαφών που είναι νηολογημένα με Σημαίες Ευκολίας (FOC), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) παρέχει Συμφωνίες με τη μορφή Ειδικών Συμφωνιών και Συλλογικών Συμφωνιών Διαπραγμάτευσης που ρυθμίζουν την απασχόληση των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία FOC (International Transport Federation, 2021).

1.3. Σκοπός & Στόχοι Εργασίας

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό την παρουσίαση της υπάρχουσας κατάστασης της πανδημίας COVID-19 που βιώνει ο πλανήτης και τον τρόπο με τον οποίο αυτή αλληλοεπιδρά με τον τομέα της ναυτιλίας και συγκεκριμένα με τον κλάδο των ναυτικών. Στόχος είναι να μπορέσει ο αναγνώστης να κατανοήσει την επικινδυνότητα και τις δυσκολίες που έχει επιφέρει η πανδημία COVID-19 στην εργασιακή ζωή και καθημερινότητα των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.4. Παρουσίαση Μεθοδολογίας Εργασίας

Για συγγραφή της εργασίας χρησιμοποιήθηκε η δευτερογενής έρευνα, προκειμένου να προσεγγισθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια το εξεταζόμενο αντικείμενο. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε αναζήτηση βιβλιογραφικών πηγών και στοιχείων σε στατιστικές υπηρεσίες, σε βιβλιοθήκες πανεπιστημίων και σε ιστοσελίδες στο διαδίκτυο.

Τέλος, η χρήση πρωτογενούς έρευνας με ερωτηματολόγιο κρίθηκε αναγκαία για την αντικειμενικότητα της εργασίας.

1.5. Διάρθρωση Εργασίας

Η παρούσα εργασία αποτελείται από τρία κεφάλαια τα οποία παρουσιάζονται ακολούθως:

- Κεφάλαιο 1

Αποτελεί το εισαγωγικό κεφάλαιο της εργασίας στο οποίο βρισκόμαστε, όπου περιλαμβάνονται η εισαγωγή της εργασίας, μια βιβλιογραφική ανασκόπηση, ο σκοπός και οι στόχοι της εργασίας, αλλά και η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τη συγγραφή της.

- Κεφάλαιο 2

Παρουσιάζεται και αναλύεται η ναυτιλία και η πανδημία COVID-19. Συγκεκριμένα, αναλύονται ορισμένα κρίσιμα ζητήματα, όπως η αλλαγή του πληρώματος, το φαινόμενο της εγκατάλειψης των ναυτικών, το τομέας των κρουαζιερόπλοιων και οι λιμένες. Ακολούθως, παρουσιάζεται και αναλύεται η παγκόσμια διακυβέρνηση (ΟΗΕ, ΠΟΥ, IMO, ILO και ICAO), αλλά και η γενικότερη στάση από τις κυβερνήσεις και τη ναυτιλιακή βιομηχανία απέναντι στη πανδημία COVID-19.

- Κεφάλαιο 3

Παρουσιάζονται όλες οι απαραίτητες οδηγίες που έχουν δημοσιευθεί από τους φορείς της ναυτιλίας σχετικά με τη προστασία της υγείας των ναυτικών από τη πανδημία COVID-19. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται και αναλύονται οι περιορισμοί των ναυτικών στους λιμένες εισόδου, τα

μέτρα επί του σκάφους, η διαχείριση περιστατικών COVID-19 εν πλω, η ιατρική περίθαλψη των ναυτικών στους λιμένες και άλλα ιατρικά ζητήματα κατά τη διάρκεια του COVID-19.

- Κεφάλαιο 4

Παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας μέσω της ανάλυσης του πληθυσμού και του δείγματος, της μεθοδολογίας δειγματοληψίας, των περιορισμών κ.α.

- Κεφάλαιο 5

Παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας μέσω της χρήσης περιγραφικής στατιστικής

- Κεφάλαιο 6

Παρουσιάζονται τα γενικά συμπεράσματα της εργασίας και προτείνονται ενέργειες για περαιτέρω έρευνα.

2. ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΠΑΝΔΗΜΙΑ COVID-19

2.1. Κρίσιμα Ζητήματα

Τα κρίσιμα ζητήματα που έχουν επηρεάσει τον διεθνή ναυτιλιακό τομέα κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 περιλαμβάνουν το κλείσιμο των συνόρων σε αεροπορικές εταιρείες και το κλείσιμο των λιμένων σε κρουαζιερόπλοια με πολλούς τρόπους, όπως: απαιτήσεις καραντίνας και περιορισμοί στο προσωπικό που διασχίζει τα σύνορα σε ορισμένες χώρες, αλλαγή πληρώματος και επαναπατρισμός ναυτικών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εργάζονται σε κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής, πιστοποίηση και αδειοδότηση ναυτικών και ανεφοδιασμό, επισκευές, έρευνες πλοίων και πιστοποίηση.

2.1.1. Αλλαγή Πληρώματος

Εάν η ναυτιλία πρόκειται να εκπληρώσει τον ζωτικό της ρόλο στη διατήρηση της λειτουργίας της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι τα πληρώματα μπορούν να αλλάξουν στα απαιτούμενα διαστήματα. Ωστόσο, οι περιορισμοί που θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο, οι οποίοι σε ορισμένες περιπτώσεις εμποδίζουν τους ναυτικούς να αποβιβαστούν για αλλαγή πληρώματος, είχε ως αποτέλεσμα την παράταση της υπηρεσίας των ναυτικών επί του πλοίου για πολλούς μήνες στη θάλασσα, πολύ πέρα από τα καθορισμένα όρια. Σε πολλές περιπτώσεις, δεν ήταν δυνατόν να αντικατασταθούν οι ναυτικοί μετά από μακρόχρονες περιηγήσεις ή να επαναπατριστούν αεροπορικώς στις χώρες καταγωγής τους. Τέτοιες καταστάσεις δεν είναι βιώσιμες για την ασφάλεια και την ευημερία των μελών του πληρώματος και την ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου (Doubbia-Henry, 2003).

Σύμφωνα με το Πρότυπο A2.4 της MLC 2006, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα ετήσιας άδειας τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα

εργασίας. Η ελάχιστη περίοδος υπηρεσίας επί του πλοίου για τους ναυτικούς μετά την οποία έχουν δικαίωμα επιστροφής, σύμφωνα με το πρότυπο A.2.5, πρέπει να είναι μικρότερη από 12 μήνες (IMO, 2020b).

Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τη Σύμβαση για τα Έγγραφα Ταυτότητας του ILO (Αναθεωρημένη), το 2003, όπως τροποποιήθηκε (αριθ. 185), οι ναυτικοί δικαιούνται ένα μοναδικό ταξιδιωτικό έγγραφο. Αν και η Σύμβαση αριθ. 185 έχει επικυρωθεί μόνο από 35 χώρες, η προηγούμενη Σύμβαση αριθ. 108 που εξακολουθεί να ισχύει, έχει επικυρωθεί από 64 χώρες, δεσμεύοντας συνολικά 104 χώρες να δεχτούν έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών (SIDs). Αυτές οι δύο Συμβάσεις καθιερώνουν το δικαίωμα για τους ναυτικούς που εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο να έχουν πρόσβαση σε παράκτιες εγκαταστάσεις και παράκτια άδεια, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για τη γενική ευημερία τους. Το να μπορέσει ένας ναυτικός να μεταβεί στην ξηρά, μετά τη συμφωνημένη περίοδο υπηρεσίας, είναι απαραίτητο για τους ίδιους. Ένας από τους σημαντικούς στόχους των SID είναι να διευκολύνει την παράκτια άδεια. Ένα έγκυρο SID, συνοδευόμενο από έγκυρο διαβατήριο, επιτρέπει στον ναυτικό να διαμετακομίσει και να μεταφερθεί σε άλλο πλοίο, να διαμετακομίσει για να προσχωρήσει σε πλοίο σε άλλη χώρα ή να επαναπατριστεί. Ενώ οι ανησυχίες για τη δημόσια υγεία μπορεί να αποτελούν λόγο άρνησης εισόδου για τους ναυτικούς να μεταβούν στην ξηρά για άδεια, η άρνηση αυτή πρέπει να ακυρώνεται για τους ναυτικούς που επιθυμούν να μεταφερθούν στην ξηρά για σκοπούς διέλευσης και μεταφοράς, καθώς και για αντικατάσταση πληρώματος, ακόμη και στο πλαίσιο της παγκόσμιας πανδημίας (Doubbia-Henry, 2003).

Οι κυβερνήσεις πρέπει να διασφαλίζουν ότι μπορούν να γίνουν αποτελεσματικές και ασφαλείς αλλαγές στο πλήρωμα των πλοίων, έτσι ώστε οι αλυσίδες εφοδιασμού να παραμένουν ανοιχτές. Κάθε μήνα, περίπου 150.000 ναυτικοί πρέπει να αλλάζουν και, ως εκ τούτου, να διέρχονται από και προς τα πλοία που εκτελούν την υπηρεσία τους, σύμφωνα με τους διεθνείς θαλάσσιους κανονισμούς για την ασφάλεια, την υγεία και την ευημερία του πληρώματος και για την πρόληψη της κόπωσης (IMO, 2020a). Μέχρι τα μέσα Ιουνίου 2020, περίπου 300.000 ναυτικοί χρειάστηκαν διεθνείς πτήσεις για τη μετάβαση πληρώματος. Επιπλέον, 70.000 ναυτικοί στα κρουαζιερόπλοια περιμένουν τον επαναπατρισμό τους. Επιπλέον, το πλήρωμα σε εμπορικά αλιευτικά σκάφη, το

οποίο παρέχει μια σημαντική πηγή στη παγκόσμια διατροφή, πρέπει, επίσης, να αλλάζει περιοδικά για να αποφεύγεται η κόπωση. Στις 10 Ιουνίου 2020, μόνο το 30% των κυβερνήσεων παγκοσμίως επέτρεπαν να γίνουν αλλαγές στο πλήρωμα. Αυτή η κατάσταση δεν είναι βιώσιμη, τόσο για την ασφάλεια όσο και για την ευημερία των ναυτικών και για την ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου (IMO, 2020b).

2.1.2. Εγκατάλειψη Ναυτικών

Η εγκατάλειψη των ναυτικών είναι μια από τις ανησυχίες που έχουν προκύψει κατά τη διάρκεια της πανδημίας, όπως για παράδειγμα, στην περίπτωση ενός πλοίου με ισπανική σημαία με 15 ναυτικούς. Ορισμένες κυβερνήσεις έχουν αναλάβει δράση για τον επαναπατρισμό των ναυτικών τους, συμπεριλαμβανομένης της κυβέρνησης της Ινδίας, που επέστρεψε 20.000 ναυτικούς σε τρεις φάσεις έως τα τέλη Μαΐου 2020 (IMO, 2020b).

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών (ITF), που εκπροσωπεί τους ναυτικούς παγκοσμίως, έχει κάνει έκκληση για προστασία και μεταχείριση των ναυτικών. Έθεσε, επίσης, ανησυχίες σχετικά με τον αντίκτυπο του κλεισίματος των πρεσβειών σε ορισμένες χώρες, οι οποίες έχουν αφήσει τους ναυτικούς χωρίς πρόσβαση σε βοήθεια στους λιμένες (IMO, 2020b).

2.1.3. Κρουαζιερόπλοια

Η κρουαζιέρα, ένας κρίσιμος τομέας της βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών αναψυχής, έχει επίσης επηρεαστεί σοβαρά από την πανδημία. Σε αντίθεση με άλλους τύπους εμπορικών αποστολών, έχει αναστείλει τις δραστηριότητές της παγκοσμίως. Σε ορισμένες χώρες, τα κρουαζιερόπλοια έχουν απαγορευτεί να εισέρχονται στα χωρικά ύδατα. Για παράδειγμα, ο Καναδάς απαγόρευσε τα κρουαζιερόπλοια μέχρι το φθινόπωρο του 2020 (IMO, 2020a).

Χιλιάδες ναυτικοί έπρεπε να παραμείνουν στα κρουαζιερόπλοια, καθώς δεν τους επιτρεπόταν να αποβιβαστούν σε λιμάνια για τον επαναπατρισμό στις

πατρίδες τους. Πολλοί από αυτούς τους ναυτικούς δεν έχουν καν πληρωθεί. Οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί υπέφεραν σε μεγάλο άγχος και κοινωνική απομόνωση, το οποίο είχε αντίκτυπο στην υγεία τους και σε ορισμένες περιπτώσεις οδήγησε σε αυτοκτονία (IMO, 2020a).

2.1.4. Λιμένες

Η εμπορική ναυτιλία, η αλιεία και η βιομηχανία κρουαζιέρας χρειάζονται όλες λιμάνια για τη φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου, ψαριού και επιβατών, αντίστοιχα. Από την έναρξη της πανδημίας, λιμάνια σε όλο τον κόσμο ανέφεραν τεράστια μείωση των κλήσεων από εμπορευματοκιβώτια, επιβατικά πλοία και κρουαζιερόπλοια (Notteboom και Pallis, 2020). Στις 22 Μαΐου 2020, σημειώθηκε μείωση 61-62% στη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας των λιμένων σε όλο τον κόσμο, κυρίως λόγω της πτώσης των κλήσεων επιβατών. Ωστόσο, πολλά λιμάνια βλέπουν τώρα μια επιστροφή στην εργασία (WPSP, 2020).

2.2. Παγκόσμια Διακυβέρνηση

Πρόσφατα εκφράστηκε η άποψη (Blanco και Rosales, 2020) ότι «με την τρέχουσα κρίση COVID-19, οι μηχανισμοί διακυβέρνησης σε διαφορετικές κλίμακες επέδειξαν προβλήματα συντονισμού, άνισων ικανοτήτων και αξιώσεων εξουσίας. Ομοίως, οι κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις της κρίσης επηρεάζουν διαφορετικά τις χώρες και τις κοινότητες, λόγω των διαφορετικών επιπέδων ετοιμότητας της υγειονομικής κατάστασης τους, των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης και της ικανότητας υποδομής».

Ωστόσο, από τη θετική πλευρά, η ανταπόκριση ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην πανδημία ήταν εξαιρετική. Η βιομηχανία έχει ενώσει και ανέπτυξε νέα πρωτόκολλα για την άρση των εμποδίων στις αλλαγές πληρώματος. Ο Γενικός Γραμματέας του IMO ενέκρινε μια σειρά πρωτοκόλλων που εκπονήθηκαν από τις παγκόσμιες βιομηχανικές ενώσεις που εκπροσωπούν διάφορους τομείς της βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών. Τα

πρωτόκολλα περιέχουν γενικά μέτρα και διαδικασίες που έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίζουν ότι οι αλλαγές στο πλήρωμα του πλοίου μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πανδημίας (Blanco και Rosales, 2020).

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι κυβερνήσεις και οι αρμόδιες εθνικές αρχές έχουν την ευχέρεια να συμμορφώνονται με τα μέτρα που ισχύουν και να πραγματοποιούν ότι είναι δυνατόν για να γίνουν οι αλλαγές στα πληρώματα. Οι συστάσεις που διατυπώνονται ισχύουν για τις αρχές της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και άλλες σχετικές εθνικές αρχές, όπως οι υγειονομικές αρχές, τα τελωνεία, η μετανάστευση, οι έλεγχοι των συνόρων, κλπ. Αντιμετωπίζουν τους ρόλους των ναυτιλιακών εταιρειών και των, συμπεριλαμβανομένων των πρακτορείων πληρώματος και των ναυτικών, και καλύπτουν τους θαλάσσιους λιμένες, τα αεροδρόμια και τις αεροπορικές εταιρείες που συμμετέχουν σε ταξιδιωτικές επιχειρήσεις για αλλαγές στα πληρώματα των πλοίων (Blanco και Rosales, 2020).

2.2.1. Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)

Ένας από τους πιο σημαντικούς τομείς που αξίζει να επισημανθεί σε σχέση με την επίπτωση του COVID-19 στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η συνεργασία και η αλληλεγγύη που δείχνουν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Ηνωμένων Εθνών. Σε απάντηση στην πανδημία και τις επιπτώσεις της, ο ΙΜΟ, ο ΙΛΟ, ο ΠΟΥ και ο ΙΣΑΟ ένωσαν τις δυνάμεις τους για να αντιμετωπίσουν τα ζητήματα που εμπίπτουν στις αντίστοιχες εντολές τους για να διασφαλίσουν ότι έχει παρασχεθεί αποτελεσματική και ολιστική καθοδήγηση στις κυβερνήσεις και στη θαλάσσια βιομηχανία.

2.2.2. Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ)

Στις 24 Φεβρουαρίου 2020, ο ΠΟΥ παρέιχε οδηγίες για τη διαχείριση περιπτώσεων COVID-19 στα πλοία, βάσει του Εγχειριδίου για τη διαχείριση εκδηλώσεων δημόσιας υγείας επί των πλοίων (ΙΜΟ, 2020c). Ο διεθνής ιατρικός

οδηγός του ΠΟΥ για τα πλοία (WHO, 2007) υποστηρίζει μία από τις βασικές αρχές της MLC 2006, και συγκεκριμένα, την απαίτηση να διασφαλιστεί ότι στους ναυτικούς παρέχεται προστασία υγείας και ιατρική περίθαλψη που είναι όσο το δυνατόν πιο ασύγκριτη με εκείνη που διατίθεται γενικά στους εργαζόμενους στη ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, στον ιατρικό εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις διάγνωσης και θεραπείας και σε ιατρικές πληροφορίες και εμπειρογνωμοσύνη (WHO, 2021).

2.2.3. IMO

Σε απάντηση σε αιτήματα των κρατών μελών για ομοιόμορφες συστάσεις σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης ορισμένων ζητημάτων, έως τις 25 Ιουνίου 2020, ο IMO είχε εκδώσει 23 εγκύκλιες επιστολές για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της πανδημίας. Αυτές περιλαμβάνουν κοινές δηλώσεις με άλλους οργανισμούς του ΟΗΕ, καθώς και οδηγίες που εκδόθηκαν από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Εξασφαλίζει, επίσης, την παγκόσμια διανομή όλων των σχετικών οδηγιών και πληροφοριών, ενώ ίδρυσε μια Ομάδα Κρίσεων Ναυτικών. Στις 20 Απριλίου 2020, ο Γενικός Γραμματέας του IMO έγραψε σε όλα τα κράτη μέλη του Οργανισμού προτρέποντάς τους να αναγνωρίσουν τους ναυτικούς ως «βασικούς εργαζόμενους», να άρουν τυχόν εμπόδια στην τεκμηρίωσή τους και να άρουν τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς, ώστε να μπορούν να επιστρέψουν στην πατρίδα τους στο τέλος των συμβάσεων εργασίας τους (IMO, 2020d).

Στις ανακοινώσεις του σχετικά με αυτό το θέμα, ο Γενικός Γραμματέας του IMO τόνισε δύο σημαντικές ανησυχίες (IMO, 2020d):

- Τη κρίσιμη σημασία ότι η ροή του εμπορίου από τη θάλασσα δεν πρέπει να διαταραχθεί άσκοπα. Ταυτόχρονα, η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος πρέπει, επίσης, να παραμείνουν υψίστης σημασίας.
- Τη σημασία του να θυμόμαστε τους εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικούς στο πλοίο που είναι ακούσια στην πρώτη γραμμή της παγκόσμιας πανδημίας. Ο επαγγελματισμός τους διασφαλίζει ότι τα προϊόντα που

χρειαζόμαστε όλοι παραδίδονται με ασφάλεια και με ελάχιστο αντίκτυπο στο πολύτιμο περιβάλλον. Αυτοί είναι άνθρωποι που είναι συνήθως μακριά από το σπίτι και την οικογένεια τους. Η υγεία και η ευημερία τους είναι εξίσου σημαντικά με εκείνα των άλλων ανθρώπων.

Στις 8 Ιουνίου, ο Γενικός Γραμματέας του IMO και ο Γενικός Γραμματέας της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) κάλεσε τις κυβερνήσεις να διευκολύνουν τις αλλαγές του πληρώματος και να διασφαλίσουν την ευημερία του, διευκολύνοντας τον επαναπατρισμό και την ασφαλή επιστροφή των ναυτικών, του θαλάσσιου προσωπικού, του προσωπικού των αλιευτικών σκαφών και του προσωπικού παροχής υπηρεσιών σε λιμάνια. Τόνισαν ότι ένας τέτοιος χαρακτηρισμός («βασικού εργαζόμενοι) θα διασφαλίσει ότι το εμπόριο βασικών αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των ιατρικών προμηθειών και των τροφίμων, δεν θα παρεμποδίζεται από την πανδημία και τα σχετικά μέτρα περιορισμού. Μάλιστα, ζήτησαν μια πρακτική και ρεαλιστική προσέγγιση σε θέματα αλλαγής πληρώματος, εφοδιασμού, επισκευών, έρευνας και πιστοποίησης και την αδειοδότηση ναυτικών (IMO και UNCTAD, 2020).

2.2.4. ILO

Η MLC 2006, ως το παγκόσμιο όργανο που καθορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης τους στα πλοία, καθορίζει, μεταξύ άλλων, τα δικαιώματα των ναυτικών στην ασφάλεια και την υγεία, για μια μέγιστη περίοδο υπηρεσίας επί του σκάφους, μια αμειβόμενη άδεια ασθενείας και μια παράκτια άδεια. Δυστυχώς, αυτά τα δικαιώματα δεν ήταν πάντα εγγυημένα στην πράξη κατά τη διάρκεια της πανδημίας (ILO, 2020).

Στις 7 Απριλίου, ο ILO δημοσίευσε ένα ενημερωτικό σημείωμα για θέματα ναυτικής εργασίας και τον κοροναϊό (COVID-19), συμπεριλαμβανομένης της κοινής δήλωσης των αξιωματικών της ειδικής επιτροπής ειδικών ταξιδιών της MLC 2006, όπως αυτή τροποποιήθηκε (ILO, 2020). Αυτό το ενημερωτικό σημείωμα αποσκοπεί στην παροχή καθοδήγησης σχετικά με τον καλύτερο τρόπο αντιμετώπισης των περιπλοκών της τρέχουσας κρίσης υπό το φως των διατάξεων» της MLC 2006. Οι διαβουλεύσεις που

πραγματοποιήθηκαν για το σκοπό αυτό, οι οποίες προβλέπονται στο πλαίσιο της MLC 2006, θεωρήθηκαν ως απαραίτητες και σημαντικές για να διασφαλιστεί ότι όλες οι χώρες, ανεξάρτητα από τις εθνικές συνθήκες, μπορούν να συνεργαστούν με το διεθνές νομικό σύστημα και ότι οι διεθνείς υποχρεώσεις τηρούνται και εφαρμόζονται, στο μέτρο του δυνατού, ενώ συνεχίζονται οι προσπάθειες για τη βελτίωση των υφιστάμενων συνθηκών. Επομένως, οι κυβερνήσεις ενθαρρύνονται έντονα να συμβουλευονται τις εθνικές οργανώσεις των ναυτικών και εφοπλιστών, προκειμένου να αντιμετωπίσουν ορισμένα ζητήματα στο τρέχον πλαίσιο που δημιουργήθηκε από την πανδημία COVID-19 υπό το φως της MLC 2006 (ILO, 2020).

Το ενημερωτικό σημείωμα εξηγεί ότι, για τα συμβαλλόμενα μέρη της MLC 2006, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης, η μη συμμόρφωση με τη MLC 2006, είναι δυνατή μόνο σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας. Στο πλαίσιο της πανδημίας, σημειώνει ότι οι τρέχουσες συνθήκες ενδέχεται να καταστήσουν ουσιαστικά αδύνατη τη συμμόρφωση με ορισμένες από τις υποχρεώσεις που ορίζονται στη MLC 2006 και ότι αυτές οι περιστάσεις θα μπορούσαν να αποτελούν περιπτώσεις ανωτέρας βίας (United Nations, 2001). Ωστόσο, οι περιστάσεις δεν ακυρώνουν ή καταγγέλλουν την υποχρέωση, αλλά παρέχουν δικαιολογία για μη εκτέλεση, ενώ παραμένει η εν λόγω περίπτωση. Σε μια τέτοια περίπτωση, η συμμόρφωση πρέπει να επαναλαμβάνεται όταν δεν θα υπάρχουν πλέον οι παράγοντες που προκαλούν και αιτιολογούν τη μη εκτέλεση (ILO, 2020).

Τα εμπλεκόμενα μέρη θα πρέπει, επομένως, να καταβάλουν κάθε προσπάθεια συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις τους βάσει της MLC 2006, και η μη συμμόρφωση μπορεί να δικαιολογηθεί μόνο όταν η συμμόρφωση είναι ουσιαστικά και αντικειμενικά αδύνατη λόγω της εμφάνισης ενός ανεπιθύμητου συμβάντος (ILO, 2020).

2.2.5. ICAO

Στις 26 Μαΐου 2020, τρεις διεθνείς οργανισμοί, ο IMO, ο ILO και ο ICAO, δημοσίευσαν μια κοινή καθοδήγηση σχετικά με τον COVID-19, η οποία λαμβάνει υπόψη τον Ιατρικό Οδηγό Πλοίων του ΠΟΥ. Η καθοδήγηση απαιτεί

τη διευκόλυνση των αλλαγών του πληρώματος σε λιμάνια και αεροδρόμια στο πλαίσιο της πανδημίας. Μέχρι τα μέσα Ιουνίου, περίπου 150.000 ναυτικοί περιμένουν ακόμη διεθνείς πτήσεις για αλλαγές πληρώματος. Η κοινή δήλωση και των τριών οργανισμών είναι ένα εξαιρετικό παράδειγμα συνεργασίας σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ των υπηρεσιών των Ηνωμένων Εθνών (IMO, 2020d).

2.3. Στάση από τις Κυβερνήσεις & τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία

2.3.1. Κυβερνήσεις

Στη σύνοδο κορυφής τους στις 26 Μαρτίου 2020, αντιμετωπίζοντας τις διαταραχές στο διεθνές εμπόριο, στο πλαίσιο της πανδημίας, οι ηγέτες της G20 επιβεβαίωσαν ότι (G20 Leaders Statement, 2020):

- «Σύμφωνα με τις ανάγκες των πολιτών μας, θα εργαστούμε για να διασφαλίσουμε τη ροή ζωτικών ιατρικών προμηθειών, κρίσιμων γεωργικών προϊόντων και άλλων αγαθών και υπηρεσιών διασυννοριακά, και θα εργαστούμε για την επίλυση των διαταραχών στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, για την υποστήριξη της υγείας και της ευεξίας των ανθρώπων».
- «Δεσμευόμαστε να συνεχίσουμε να συνεργαζόμαστε για να διευκολύνουμε το διεθνές εμπόριο και να συντονίσουμε τις απαντήσεις με τρόπους που να αποφεύγουν την άσκοπη παρέμβαση στη διεθνή κυκλοφορία και εμπόριο. Τα έκτακτα μέτρα που στοχεύουν στην προστασία της υγείας θα είναι στοχευμένα, αναλογικά, διαφανή και προσωρινά.
- «Αναθέτουμε στους Υπουργούς Εμπορίου των κρατών να εκτιμήσουν τον αντίκτυπο της πανδημίας στο εμπόριο. Επαναλαμβάνουμε τον στόχο μας να συνειδητοποιήσουμε ένα ελεύθερο, δίκαιο, χωρίς διακρίσεις, διαφανές, προβλέψιμο και σταθερό εμπορικό και επενδυτικό περιβάλλον και να διατηρήσουμε τις αγορές μας ανοιχτές».

Μετά από αυτό το ισχυρό μήνυμα των ηγετών της G20, έχουν αναληφθεί ενέργειες από περισσότερες από 50 χώρες, συμπεριλαμβανομένης της

Σιγκαπούρης και του Ηνωμένου Βασιλείου (Nautilus International, 2020) για να δοθεί η δυνατότητα στους ναυτικούς να αποβιβαστούν και να μεταφερθούν στις χώρες καταγωγής τους. Για παράδειγμα, η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης έχει αναγνωρίσει επίσημα τον σημαντικό ρόλο του ναυτικού και έχει διερευνήσει πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της υποστήριξης τους. Η εθνική απαγόρευση εισόδου ή διέλευσης μέσω Σιγκαπούρης έχει επανεξεταστεί και οι αλλαγές του πληρώματος επιτρέπονται πλέον υπό ειδικές περιστάσεις (Hand, 2020).

2.3.2. Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Η απάντηση στον COVID-19 από τους ενδιαφερόμενους στη ναυτιλιακή βιομηχανία αξίζει επαίνους και αντανακλά το κοινό τους ενδιαφέρον να συνεργαστούν με τους αρμόδιους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών για την παροχή ολοκληρωμένης και συνεκτικής καθοδήγησης στα κράτη μέλη, στις οργανώσεις εφοπλιστών και ναυτικών και σε άλλες μη κυβερνητικές οργανώσεις, ώστε να περιορίσουν τον αντίκτυπο της πανδημίας στη βιομηχανία και ιδίως στους ναυτικούς (IMO, 2020g).

Οι ενδιαφερόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS) και του ITF, έχουν παράσχει κοινή καθοδήγηση για τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς. Ο ICS έχει, επίσης, ετοιμάσει μια σειρά εγγράφων καθοδήγησης που έχουν δημοσιευτεί από τον IMO, συμπεριλαμβανομένης της καθοδήγησης για τους χειριστές των πλοίων για την προστασία της υγείας των ναυτικών (IMO, 2020g).

Οι ενδιαφερόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία κάλεσαν τις κυβερνήσεις να διασφαλίσουν ότι, όταν εφαρμόζουν μέτρα για την προστασία της δημόσιας υγείας και αντιμετωπίζουν το COVID-19, δεν εισάγουν εμπόδια στις επιχειρήσεις των πλοίων και των λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της κυκλοφορίας των ναυτικών και του θαλάσσιου προσωπικού, όπως ορίζεται από τα Όργανα του IMO και της MLC 2006. Σε σχέση με τις αλλαγές του πληρώματος, οι οργανώσεις εφοπλιστών και ναυτικών έχουν παροτρύνει από κοινού τις κυβερνήσεις να διευκολύνουν τη μετάβαση του πληρώματος και τον επαναπατρισμό των ναυτικών (IMO, 2020f). Από την άποψη αυτή, ορισμένα μέτρα έχουν κριθεί απαραίτητα, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε

ελλιμενισμένα λιμάνια, τη διευκόλυνση αλλαγών του πληρώματος στους λιμένες, τη διευκόλυνση των λιμενικών και συναφών εργασιών και μέτρα προστασίας της υγείας στους λιμένες (IMO, 2020g).

Ο IMO, ο ILO, ο ICAO και ο ΠΟΥ, σε συνεργασία με τους θαλάσσιους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των κυβερνήσεων, παρέιχαν, επίσης, καθοδήγηση στα κράτη μέλη, στη ναυτιλία, στην αλιεία, στους λιμένες και στις αεροπορικές βιομηχανίες, που καλύπτουν μια σειρά θεμάτων τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη. Το ανθρώπινο στοιχείο έχει εμφανιστεί εμφανώς στην παρεχόμενη καθοδήγηση, δεδομένου ότι οι ναυτικοί είναι αυτοί που καθιστούν δυνατή τη ναυτιλία και επιτρέπουν την παράδοση των αγαθών που χρειάζονται σε όλες τις χώρες σε όλο τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των χερσαίων χωρών, για τις οποίες τα εμπορεύματα φτάνουν στα λιμάνια τρίτων χωρών και στη συνέχεια μεταφέρονται μέσω ξηράς (IMO, 2020g).

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, είναι ζωτικής σημασίας για όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό να προστατεύεται από τη μόλυνση του COVID-19, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που βρίσκονται επί του πλοίου και των στελεχών που ενδέχεται να χρειαστεί να επιβιβαστούν προσωρινά σε πλοία ή να αλληλοεπιδράσουν με ναυτικούς. Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί η απαραίτητη διαφάνεια στις απαιτήσεις καθενός από τα μέρη για τη διαχείριση των σχετικών κινδύνων, γεγονός που απαιτεί μια ρεαλιστική επίλυση διαφορών σχετικά με τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες (IMO, 2020g).

Σε εγκύκλιο επιστολή της 27^{ης} Μαρτίου 2020, ο Γενικός Γραμματέας του ILO επανέλαβε προηγούμενες προσκλήσεις και τόνισε την κρίσιμη σημασία της διασφάλισης ότι η ροή του εμπορίου από τη θάλασσα δεν θα διαταραχθεί άσκοπα. Υπενθύμισε ότι οι ναυτικοί βρίσκονται στην πρώτη γραμμή κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας πανδημίας του COVID-19 και ότι απαιτείται μια πρακτική και ρεαλιστική προσέγγιση σε ασυνήθιστους καιρούς σε θέματα, όπως η αλλαγή πληρώματος, η προμήθεια, η επισκευή, η έρευνα και η πιστοποίηση και η αδειοδότηση των ναυτικών (IMO, 2020g).

Ο ΠΟΥ έχει παράσχει οδηγίες σχετικά με την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση των ΜΑΠ για την υποστήριξη αποφάσεων που απαιτούν τη χρήση ΜΑΠ με σκοπό την ελαχιστοποίηση του κινδύνου μόλυνσης για ναυτικούς, θαλάσσιο προσωπικό, προσωπικό αλιευτικών σκαφών, επιβάτες και άλλα άτομα σε πλοία. Η καθοδήγηση ισχύει, επίσης, για το

προσωπικό της ξηράς που επιβιβάζεται σε πλοία, όπως πιλότοι, λιμενικοί, αξιωματικοί ελέγχου του λιμένα και πράκτορες πλοίων (IMO, 2020g).

Σε συνεννόηση με τον IMO και τον ILO, τα καθεστώτα ελέγχου από το κράτος λιμένα (PSC) συμφώνησαν να βοηθήσουν στην επίλυση του επείγοντος προβλήματος των αλλαγών του πληρώματος και του επαναπατρισμού των ναυτικών και στην αντιμετώπιση των ζητημάτων που αφορούν τις έρευνες και τις ανανεώσεις των πιστοποιητικών κατά τη διάρκεια της πανδημίας (IMO, 2020h). Ενώ τα καθεστώτα ελέγχου του κράτους λιμένα θεωρούν γενικά ότι οι αλλαγές και ο επαναπατρισμός του πληρώματος δεν εμπίπτουν άμεσα στην αρμοδιότητά τους, συμφώνησαν ότι μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο μέσω των επιθεωρήσεών τους σε πλοία, για την παρακολούθηση και την επιβολή της συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς. Για παράδειγμα, τα καθεστώτα ελέγχου από το κράτος λιμένα μπορούν να εξετάσουν ζητήματα ασφάλειας που προκύπτουν από την κόπωση του πληρώματος, ειδικά σε περιπτώσεις όπου η παράταση των συμβάσεων των ναυτικών παραβιάζει τις μέγιστες περιόδους που ορίζονται στη MLC 2006. Τα καθεστώτα ελέγχου του κράτους λιμένα θεωρούν, επίσης, ότι βρίσκονται σε θέση να παρέχουν πολύτιμες πληροφορίες για συγκεκριμένες καταστάσεις (IMO, 2020g).

3. ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ COVID-19

3.1. Περιορισμοί στους Λιμένες Εισόδου

Σύμφωνα με τον Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό (ΔΥΚ) και άλλους διεθνείς κανονισμούς, τα συμβαλλόμενα κράτη δεν πρέπει να αρνούνται να χορηγούν στους ναυτικούς άδεια εισόδου σε λιμένα, επιβίβαση ή αποβίβαση, εκφόρτωση ή φόρτωση φορτίου για λόγους δημόσιας υγείας. Σε περίπτωση που εντοπιστεί μια πηγή μόλυνσης επί του σκάφους, τότε πρέπει να πραγματοποιηθεί η απαραίτητη απολύμανση και άλλα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη της εξάπλωσης της μόλυνσης. Παρ' όλα αυτά, πολλές κυβερνήσεις έχουν θεσπίσει εθνικούς και τοπικούς περιορισμούς, όπως (International Chamber of Shipping, 2020):

- Καθυστερημένη απόσταση από το λιμάνι.
- Αποτροπή επιβίβασης ή αποβίβασης του πληρώματος ή των επιβατών, κατά περίπτωση.
- Αποτροπή εκφόρτωσης ή φόρτωσης φορτίου με καύσιμα, νερό, τρόφιμα και προμήθειες.
- Επιβολή καραντίνας ή άρνηση εισόδου πλοίου σε λιμένα (σε ακραίες περιπτώσεις).

Παρ' όλο που τέτοια μέτρα μπορούν να διαταράξουν σοβαρά τη θαλάσσια κυκλοφορία και ενδέχεται να παραβιάζουν τον Διεθνή Υγειονομικό Κανονισμό (ΔΥΚ), τη Σύμβαση του IMO για τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας (Σύμβαση FAL) και άλλες θαλάσσιες αρχές σχετικά με τα δικαιώματα και τη μεταχείριση των ναυτικών (και των επιβατών, κατά περίπτωση), η πραγματικότητα είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν παρά να τηρήσουν αυτούς τους εθνικούς και τοπικούς περιορισμούς λόγω της σοβαρής ανησυχίας για τον COVID-19 και του δυνητικού κινδύνου για τη δημόσια υγεία (International Chamber of Shipping, 2020).

Ωστόσο, είναι κρίσιμο τα κράτη των λιμένων να δέχονται όλους τους τύπους πλοίων για ελλιμενισμό και να αποβιβάζουν ύποπτα περιστατικά,

καθώς είναι δύσκολο να δοκιμαστούν, να απομονωθούν και να αντιμετωπιστούν επί του σκάφους. Η ILO και ο IMO, στην εγκύκλιο επιστολή 4204.Προσθήκη 1 σχετικά με το COVID-19, με τίτλο «Εφαρμογή και επιβολή σχετικών μέσων του IMO», ενημέρωσαν ότι κατά τη διάρκεια της συνεχιζόμενης επιδημίας του COVID-19, η αποτελεσματική προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών πρέπει να παραμείνει προτεραιότητα (International Chamber of Shipping, 2020).

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ILO (MLC, 2006):

- Τα κράτη σημαίας πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλοι οι ναυτικοί σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους καλύπτονται από κατάλληλα μέτρα για την προστασία της υγείας τους και ότι έχουν πρόσβαση σε άμεση και επαρκή ιατρική περίθαλψη ενώ εργάζονται στο πλοίο.
- Τα κράτη των λιμένων πρέπει να διασφαλίζουν ότι σε όλους τους ναυτικούς που βρίσκονται σε πλοία στην επικράτειά τους οι οποίοι χρειάζονται άμεση ιατρική περίθαλψη, έχουν πρόσβαση σε ιατρικές εγκαταστάσεις στην ξηρά.

Μαζί με τα κράτη σημαίας, οι εταιρείες και οι πλοίαρχοι θα πρέπει να συνεργάζονται με τις υγειονομικές αρχές του κράτους λιμένα για να διασφαλίζουν ότι τα μέτρα δημόσιας υγείας έχουν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά.

3.2. Μέτρα επί του Σκάφους

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, οι διαχειριστές των πλοίων υποχρεούνται να αξιολογούν όλους τους εντοπισμένους κινδύνους για τα πλοία και το προσωπικό τους και να θεσπίζουν κατάλληλες διασφαλίσεις. Ως αποτέλεσμα, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αναπτύξουν σχέδια και διαδικασίες για την αντιμετώπιση των κινδύνων που συνδέονται με την πανδημία COVID-19 για την υγεία των ναυτικών και την ασφάλεια της λειτουργίας των πλοίων τους (ILO, 2020).

Ενώ τα μέτρα ασφάλειας και υγείας στην εργασία στα πλοία, συμπεριλαμβανομένων διαφόρων σχεδίων και διαδικασιών, ενδέχεται να έχουν ήδη καθοριστεί στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας (SMS), οι διαχειριστές των πλοίων μπορούν να εντοπίσουν την ανάγκη τροποποίησης ή

αναθεώρησης ορισμένων μέτρων υπό το φως της πανδημίας COVID-19. Τα μέτρα επί του πλοίου για την αντιμετώπιση των κινδύνων που σχετίζονται με τον COVID-19 ενδέχεται να καλύπτουν τα ακόλουθα (International Chamber of Shipping, 2020):

- Πληροφορίες για τον κοροναϊό (COVID-19):
 - ✓ Συμπτώματα και περίοδος επώασης
 - ✓ Μετάδοση
 - ✓ Προσωπική προστασία
 - ✓ Πρόληψη λοιμώξεων
 - ✓ Δοκιμές και θεραπεία
 - ✓ Ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση
- Μέτρα επί των πλοίων για την αντιμετώπιση κινδύνων που σχετίζονται με το COVID-19:
 - ✓ Μέτρα για την προστασία της υγείας και την πρόληψη λοιμώξεων
 - Παρακολούθηση και έλεγχος
 - Εξοπλισμός ατομικής προστασίας (ΜΑΠ)
 - Δοκιμές και αξιολόγηση
 - Τηρούμενες αποστάσεις (SSD)
 - Καθαρισμός και απολύμανση
 - ✓ Μέτρα για τη διαχείριση των κινδύνων κατά την επιβίβαση
 - ✓ Μέτρα για τη διαχείριση των κινδύνων κατά την αποβίβαση
 - ✓ Μέτρα για τη διαχείριση κινδύνων που σχετίζονται με τη διεπαφή πλοίου / ακτής
- Διαχείριση κρούσματος COVID-19 στο πλοίο:
 - ✓ Απαιτούμενες ενέργειες εάν κάποιο άτομο στο πλοίο εμφανίζει συμπτώματα COVID-19
 - ✓ Ορισμός μιας ύποπτης περίπτωσης COVID-19
 - ✓ Προσδιορισμός στενών επαφών και ανίχνευσης επαφών
 - ✓ Μέτρα για τον περιορισμό της έκθεσης σε άλλα άτομα επί του πλοίου
 - ✓ Απομόνωση υποψιών περίπτωσης COVID-19
 - ✓ Φροντίδα για ύποπτα κρούσματα COVID-19
 - ✓ Αποβίβαση ύποπτων περιπτώσεων COVID-19
 - ✓ Καθαρισμός και απολύμανση του πλοίου

Τα πλοία πρέπει να λαμβάνουν πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τα μέτρα που έχει εισάγει η εταιρεία για την αντιμετώπιση των κινδύνων που σχετίζονται με το COVID-19. Οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί εξοικειώνονται με τα σχέδια και τις διαδικασίες του πλοίου τους που σχετίζονται με την προστασία της υγείας κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, ιδίως εκείνων που σχετίζονται με ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν εάν κάποιος επιβάτης εμφανίζει συμπτώματα μόλυνσης COVID-19, προκειμένου να ξεκινήσουν τη διαχείριση της πιθανής επιδημίας (ILO, 2020).

3.2.1. Μέτρα Προστασίας & Υγιεινής

Οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων πρέπει να παρέχουν στους ναυτικούς και στους επιβάτες, κατά περίπτωση, γενικές πληροφορίες σχετικά με τον COVID-19 και τα ισχύοντα τυποποιημένα μέτρα και προφυλάξεις για την προστασία της υγείας. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη στα πλοία πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με την εμφάνιση του COVID-19 και τυχόν νέα διαθέσιμα στοιχεία και οδηγίες. Συνιστάται να ελέγχουν τακτικά τον ιστότοπο του ΠΟΥ για συμβουλές και οδηγίες περί COVID-19 (International Chamber of Shipping, 2020).

Η μετάδοση του COVID-19 από άνθρωπο σε άνθρωπο θεωρείται ότι συμβαίνει κυρίως μέσω της εξάπλωσης σταγονιδίων. Ένα άτομο με COVID-19 βήχει ή φτερνίζεται, διαδίδει σταγονίδια στον αέρα και πάνω σε αντικείμενα και επιφάνειες σε κοντινή απόσταση. Άλλα άτομα αναπνέουν αυτά τα σταγονίδια ή αγγίζουν τα αντικείμενα ή τις επιφάνειες και στη συνέχεια αγγίζουν τα μάτια, τη μύτη ή το στόμα τους. Οι ναυτικοί επί του πλοίου ή εκείνοι που βρίσκονται σε άδεια θα πρέπει να ενημερώνουν τους παρόχους υγειονομικής περίθαλψης εάν έχουν επισκεφτεί μια περιοχή με εξάπλωση COVID-19 στη κοινότητα τις τελευταίες 14 ημέρες, ή αν ήρθαν σε στενή επαφή με κάποιον με αναπνευστικά συμπτώματα που είχε πάει σε μια περιοχή με εξάπλωση του COVID-19. Οι ναυτικοί με πυρετό, βήχα ή δυσκολία στην αναπνοή πρέπει να αναζητήσουν αμέσως ιατρική βοήθεια (IMO, 2020a).

Οι προληπτικές προφυλάξεις κατά της Προστασίας και Ελέγχου Λοιμώξεων (IPC) υπογραμμίζουν τη ζωτική σημασία της υγιεινής των χεριών και του αναπνευστικού. Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να παρέχουν συγκεκριμένη καθοδήγηση και εκπαίδευση στους ναυτικούς σχετικά με (International Chamber of Shipping, 2020):

- Συχνό πλύσιμο των χεριών χρησιμοποιώντας σαπούνι και νερό ή τρίψιμο με βάση το αλκοόλ (τουλάχιστον 65-70%) για 20 δευτερόλεπτα.
- Πλύσιμο των χεριών όταν αυτό κρίνεται απαραίτητο, όπως για παράδειγμα μετά από βοήθεια σε έναν άρρωστο ναυτικό ή μετά από επαφή με επιφάνειες που ενδέχεται να έχουν μολυνθεί, κλπ.
- Αποφυγή αγγίγματος του προσώπου, συμπεριλαμβανομένου του στόματος, της μύτης και των ματιών με άπλυτα χέρια.
- Κάλυψη της μύτης και του στόματος με τη χρήση ιστού μιας χρήσης κατά το φτέρνισμα, το βήχα, σκουπίζοντας και φυσώντας τη μύτη και απόρριψη του χρησιμοποιημένου ιστού αμέσως σε κάδο απορριμμάτων. Σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας ιστού, κάλυψη της μύτης και του στόματος σε έναν λυγισμένο αγκώνα.
- Απόσταση τουλάχιστον ενός μέτρου από άλλα άτομα, ιδιαίτερα με εκείνα που βήχουν ή φτερνίζονται ή μπορεί να έχουν πυρετό.
- Προσεκτικός χειρισμός του κρέατος, του γάλατος ή των ζωικών προϊόντων, για την αποφυγή διασταυρούμενης μόλυνσης με άψητα τρόφιμα, σύμφωνα με τις ορθές πρακτικές ασφάλειας των τροφίμων.

Είναι σημαντικό να δίνεται στους ναυτικούς ο απαραίτητος χρόνος και η ευκαιρία να καθαρίζουν τα χέρια τους μετά από βήχα, φτέρνισμα, με τη χρήση ιστών ή μετά από πιθανή επαφή με αναπνευστικές εκκρίσεις ή αντικείμενα ή επιφάνειες που ενδέχεται να έχουν μολυνθεί (IMO, 2020a).

Παρ' όλο που οι μάσκες προσώπου μπορεί να παρέχουν κάποια προστασία, ειδικά εάν υπάρχει κίνδυνος έκθεσης όταν υπάρχει αλληλεπίδραση με άτομα εκτός του πλοίου, η συνήθης χρήση μάσκας προσώπου δεν συνιστάται γενικά ως προστασία έναντι του COVID-19. Ο ΠΟΥ συμβουλεύει ότι είναι σκόπιμο να χρησιμοποιείται μάσκα όταν βήχουμε ή φτερνιζόμαστε, ενώ εάν ένα άτομο είναι υγιές, θα πρέπει να φοράει μάσκα προσώπου εάν δεν μπορεί να διατηρήσει τη κοινωνική απόσταση τουλάχιστον ενός μέτρου. Οι

έγκυοι ναυτικοί πρέπει να διασφαλίζουν ότι συνεχίζουν να λαμβάνουν τους απαραίτητους ελέγχους και υποστήριξη ενώ ταξιδεύουν (IMO, 2020a).

3.2.2. Μέτρα για τη Διαχείριση Διεπαφής Πλοίου/Ακτής

Η πανδημία COVID-19 δημιούργησε ζητήματα για τη διεπαφή του πλοίου μεταξύ ναυτικών και προσωπικού με βάση την ακτή κατά τη διάρκεια κλήσεων σε λιμένες. Αυτά τα ζητήματα σχετίζονται συχνά με τους ναυτικούς και τους εργαζόμενους στην ξηρά, όπως πράκτορες, επιθεωρητές, πλοίαρχους, κλπ., ακολουθώντας διαφορετικές διαδικασίες για τον μετριασμό του κινδύνου μόλυνσης (International Chamber of Shipping, 2020).

Σύμφωνα με τον Κώδικα ISM, οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να αξιολογούν όλους τους εντοπισμένους κινδύνους για τα πλοία και το προσωπικό τους και να θεσπίζουν κατάλληλες διασφαλίσεις. Ως αποτέλεσμα, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα έπρεπε να έχουν αναπτύξει σχέδια και διαδικασίες για την αντιμετώπιση των κινδύνων που συνδέονται με τη διασύνδεση των ναυτικών με το προσωπικό της ξηράς ως μέρος των εργασιών του πλοίου. Οι επισκέψεις στο πλοίο πρέπει να περιορίζονται σε εκείνες που είναι απολύτως απαραίτητες και πρέπει να πραγματοποιούνται από όσο το δυνατόν λιγότερο προσωπικό (International Chamber of Shipping, 2020).

Πριν φτάσει ένα πλοίο σε ένα λιμάνι, ο διαχειριστής του πλοίου πρέπει να κοινοποιήσει τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες του σε όλες τις αναμενόμενες οντότητες ή το προσωπικό με βάση την ακτή που μπορεί να έρθει στο πλοίο. Περαιτέρω καθοδήγηση για τους πλοιοκτήτες σχετικά με την προστασία της υγείας των ναυτικών και τη διαχείριση της αλληλεπίδρασης με στελέχη που βρίσκονται στο πλοίο κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 παρέχονται στο «ICS COVID-19: Οδηγίες για τη διασφάλιση ασφαλούς διασύνδεσης πλοίου μεταξύ πλοίου και προσωπικού με βάση την ακτή» (IMO, 2020b).

3.2.3. Μέτρα για τη Διαχείριση Επιβίβασης & Αποβίβασης

Η επιβίβαση των ναυτικών και των επιβατών στα πλοία πρέπει να αντιμετωπίζεται προσεκτικά, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος ενός ατόμου που έχει προσβληθεί από COVID-19 να επιβιβαστεί στο πλοίο ή να μεταδώσει τον ιό σε άτομα που βρίσκονται επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιβίβασης (IMO, 2020b).

Κατά τη στιγμή της επιβίβασης, τα πλοία θα πρέπει να απαιτούν από τους ναυτικούς και τυχόν επιβάτες να συμπληρώνουν μια κάρτα εντοπισμού, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί από το πλοίο ή να παρασχεθεί στην αρμόδια δημόσια αρχή για να βοηθήσει στην ανίχνευση και την επικοινωνία προσώπων σε περίπτωση μόλυνσης ή τη δυνατότητα μετάδοσης ασθενειών στο πλοίο. Τα πλοία θα πρέπει να ελέγχουν εάν οι αρμόδιες αρχές δημόσιας υγείας απαιτούν τη χρήση συγκεκριμένης κάρτας πριν από τη χρήση του δείγματος και πάντα συμμορφώνονται με τυχόν σχετικές απαιτήσεις αυτών των σχετικών υγειονομικών αρχών (IMO, 2020b).

Οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων θα πρέπει να εξετάζουν την εισαγωγή διαδικασιών για τη μείωση του κινδύνου από τους οποίους οι ναυτικοί και τυχόν επιβάτες φέρουν τη μόλυνση COVID-19 σε ένα πλοίο. Σε αυτά περιλαμβάνονται ερωτηματολόγια διαλογής, θερμομέτρηση, καραντίνα και δοκιμές. Ένα ερωτηματολόγιο διαλογής (αυτό-δήλωση για την υγεία) που σχετίζεται με τον COVID-19 μπορεί να βοηθήσει τα πλοία να ελέγξουν τα άτομα που επιβιβάζονται σε πλοία για τυχόν συμπτώματα ή πρόσφατο ιατρικό ιστορικό, ειδικά σχετικό με το COVID-19. Όποιος αναφέρει συμπτώματα που υποδηλώνουν COVID-19 δεν πρέπει να επιτρέπεται να επιβιβάζεται (IMO, 2020f).

Ομοίως, η επιβίβαση δεν πρέπει να προχωρά για όσους καταγράφουν θερμοκρασία 38 °C ή μεγαλύτερη. Ενώ η μέτρηση της θερμοκρασίας του σώματος είναι ένα χρήσιμο μέτρο που πρέπει να εφαρμόζουν οι πλοιοκλήτες, δεν είναι απολύτως αποτελεσματικό, καθώς επιστημονικά στοιχεία έχουν δείξει ότι ορισμένα μολυσμένα άτομα μπορεί να μην έχουν υψηλή θερμοκρασία σώματος και μερικά μπορεί να μην εμφανίζουν καν συμπτώματα. Ομοίως, μια αυξημένη θερμοκρασία σώματος μπορεί να οφείλεται και σε άλλους λόγους. Τα στοιχεία δείχνουν ότι τα ασυμπτωματικά άτομα εξακολουθούν να μεταφέρουν

τον ιό και να τον μεταδίδουν σε άλλους, επομένως οι δοκιμές μπορούν να βοηθήσουν στον εντοπισμό τέτοιων ατόμων που δεν ταυτοποιούνται από άλλα μέτρα ελέγχου. Ο έλεγχος είναι πιο αποτελεσματικός όταν συνδυάζεται με μια περίοδο καραντίνας πριν από την επιβίβαση (IMO, 2020f).

Προς το παρόν, οι δοκιμές πρέπει να διεξάγονται μόνο από εκπροσώπους των υγειονομικών λιμενικών αρχών υγείας και συνιστώνται μόνο δοκιμές αλυσιδωτής αντίδρασης πολυμεράσης (PCR). Μια δοκιμή PCR περιλαμβάνει ένα επίχρισμα της μύτης ή του λαιμού και προσδιορίζει την παρουσία του ιού. Αυτή η πρόταση μπορεί να αλλάξει όταν γίνονται διαθέσιμες νέες δοκιμές. Σε όλους τους ναυτικούς που έχουν δείξει θετικά αποτελέσματα δεν πρέπει να επιτρέπεται να επιβιβάζονται στο πλοίο και να λάβουν περαιτέρω ιατρική αξιολόγηση, δεδομένου ότι μια αρνητική δοκιμή PCR δεν εγγυάται ότι ο ναυτικός δεν έχει μολυνθεί με COVID-19. Η ικανότητα των χειριστών των πλοίων να ελέγχουν τους ναυτικούς πριν από την επιβίβαση τους εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι πέρα από τον έλεγχό τους, όπως για παράδειγμα η διαθεσιμότητα δοκιμών σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς (IMO, 2020f).

Ορισμένες χώρες που προμηθεύουν ναυτικούς στον παγκόσμιο στόλο ενθαρρύνουν τους ναυτικούς να ελέγχονται πριν φύγουν από τη χώρα διαμονής τους. Ωστόσο, οι διαχειριστές των πλοίων πρέπει να παραμείνουν προσεκτικοί σχετικά με τις κλινικές εξετάσεις πριν από την απασχόληση ή τους οργανισμούς επάνδρωσης που διεξάγουν δοκιμές για το COVID-19. Λόγω του κινδύνου ότι ένας ναυτικός μπορεί στη συνέχεια να μολυνθεί ενώ ταξιδεύει στο πλοίο, ο πιο αποτελεσματικός χρόνος για τη δοκιμή COVID-19, για τη μείωση του κινδύνου μόλυνσης στο πλοίο, είναι στο λιμάνι ή στον τερματικό σταθμό πριν από την επιβίβαση, με τον ναυτικό να είναι απομονωμένος στην ξηρά ενώ αναμένεται το αποτέλεσμα της δοκιμής (IMO, 2020f).

Περαιτέρω καθοδήγηση για τους πλοιοκτήτες σχετικά με την επιβίβαση των ναυτικών παρέχεται στα σημεία 5 και 6 του προτεινόμενου Πλαισίου Πρωτοκόλλων από την ILO, για την εξασφάλιση ασφαλών αλλαγών στο πλήρωμα των πλοίων κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο να απαιτούν από τους ναυτικούς να ολοκληρώνουν μια περίοδο αυτό-αποστάσεως μετά την επιβίβαση, προκειμένου να παρακολουθούν την υγεία τους. Αυτό μπορεί να

μην είναι απαραίτητο εάν έχει ολοκληρωθεί η απομόνωση 14 ημερών στη χώρα επιβίβασης (IMO, 2020f).

Η αποβίβαση των ναυτικών και οποιωνδήποτε επιβατών από τα πλοία πρέπει να αντιμετωπίζεται προσεκτικά, ώστε να μειώνεται ο κίνδυνος μόλυνσης με COVID-19 κατά την αποβίβαση, συμπεριλαμβανομένης της αλληλεπίδρασης με οποιοδήποτε προσωπικό ή υποδομές στο λιμάνι / τερματικό σταθμό. Οι ναυτικοί πρέπει να παρακολουθούνται πριν από την αποβίβαση, ώστε να διασφαλίζεται ότι, όσο είναι εύλογα εφικτό, είναι αρκετά υγιείς, ώστε να αποβιβάζονται και να ταξιδεύουν για σκοπούς επαναπατρισμού. Τα μέτρα παρακολούθησης και αξιολόγησης της υγείας των ναυτικών και τυχόν επιβατών κατά τη στιγμή της αποβίβασης περιλαμβάνουν έλεγχο ερωτηματολογίων, μέτρηση της θερμοκρασίας και δοκιμές (τεστ) (IMO, 2020f).

Προς το παρόν, οι δοκιμές πρέπει να διενεργούνται μόνο από εκπροσώπους των υγειονομικών λιμενικών αρχών. Κάθε ναυτικός που έχει θετικό τεστ θα πρέπει να υποβάλει περαιτέρω ιατρική αξιολόγηση στην ξηρά πριν από το ταξίδι. Περαιτέρω καθοδήγηση για τους πλοιοκτήτες σχετικά με την αποβίβαση των ναυτικών παρέχονται στα σημεία P7 και P8 του προτεινόμενου Πλαισίου Πρωτοκόλλων του IMO για την εξασφάλιση ασφαλών αλλαγών πληρώματος του πλοίου κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 (εγκύκλιος επιστολή 4204. Προσθήκη 14 (5 Μαΐου 2020)) (IMO, 2020f).

3.3. Διαχείριση Περιστατικών COVID-19 εν Πλω

Παρά την ανάπτυξη και την εφαρμογή μέτρων για τον μετριασμό του κινδύνου μόλυνσης από COVID-19 στα πλοία, υπάρχει ο κίνδυνος να μολυνθεί το προσωπικό ή οι επιβάτες του πλοίου και να αρχίσουν να εμφανίζονται συμπτώματα COVID-19 (International Chamber of Shipping, 2020).

Κατά την ανάπτυξη σχεδίων για τη διαχείριση μεμονωμένων περιπτώσεων ή εστιών, οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις επιχειρησιακές εκτιμήσεις του ΠΟΥ (WHO Operational Considerations for Managing COVID-19 Cases/Outbreaks On Board Ships, Guidance, 25 Αυγούστου 2020), η οποία θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε

συνδυασμό με το Εγχειρίδιο WHO για τη διαχείριση εκδηλώσεων δημόσιας υγείας στα πλοία (International Chamber of Shipping, 2020).

3.3.1. Ύποπτες Περιπτώσεις Μόλυνσης

Ο COVID-19 επηρεάζει διαφορετικούς ανθρώπους με διαφορετικούς τρόπους. Σύμφωνα με τον ΠΟΥ, ενδέχεται να εμφανιστούν τα ακόλουθα συμπτώματα:

Πίνακας 1. Κοινά και λιγότερο κοινά συμπτώματα COVID-19

Λιγότερο Κοινά Συμπτώματα	Κοινά Συμπτώματα
Πόνοι	Πυρετός
Ρινική συμφόρηση	Ξηρός βήχας
Πονοκέφαλος	Κούραση
Επιπεφυκίτιδα	
Πονόλαιμος	
Διάρροια	
Απώλεια ή αλλαγή γεύσης / μυρωδιάς	
Εξάνθημα στο δέρμα	
Αποχρωματισμός δακτύλων και ποδιών	

ΠΗΓΗ: WHO (2021)

Όποιος εμφανίζει τα παραπάνω συμπτώματα πρέπει να αναφέρει αμέσως στο άτομο που είναι υπεύθυνο για την ιατρική περίθαλψη επί του σκάφους. Εκείνη τη στιγμή ενεργοποιείται το σχέδιο διαχείρισης της επιδημίας, όπου το άτομο που θεωρείται ύποπτη περίπτωση COVID-19 πρέπει να απομονώνεται στην καμπίνα του και να περιμένει περαιτέρω αξιολόγηση. Αυτή η αξιολόγηση θα πρέπει να εξακριβώσει εάν υπάρχει άλλη πιθανή αιτία, όπως για παράδειγμα αλλεργία, αμυγδαλίτιδα, κλπ. (WHO, 2021).

Κατά τη στιγμή της αξιολόγησης, δεν συνιστάται δοκιμή (τεστ) για επιβεβαίωση μιας περίπτωσης COVID-19 στο πλοίο. Επομένως, η εκτίμηση του κατά πόσον ένας ναυτικός είναι πιθανό να έχει μολυνθεί από COVID-19 και όχι από άλλη αναπνευστική λοίμωξη πρέπει να βασίζεται σε παράγοντες, όπως (WHO, 2021):

- ιστορικό ταξιδιού
- πρόσφατη άδεια στην ξηρά
- πρόσφατη επαφή με επισκέπτες του πλοίου
- πρόσφατη επαφή με άτομα με συμπτώματα που υποδηλώνουν COVID-19.

Εάν ο COVID-19 δεν μπορεί να αποκλειστεί ως ενδεχόμενο, ο ναυτικός πρέπει να αντιμετωπίζεται ως θετικό περιστατικό μέχρι την περαιτέρω εκτίμηση στην ακτή ή μέχρι να εξαφανιστούν εντελώς τα συμπτώματα και να ολοκληρωθεί μια περίοδος απομόνωσης. Ο ΠΟΥ συνιστά επί του παρόντος την απομόνωση για δέκα ημέρες από την έναρξη των συμπτωμάτων, με τουλάχιστον τρεις επιπλέον ημέρες χωρίς συμπτώματα (WHO, 2021).

Παρακάτω παρουσιάζονται οι παράγοντες κινδύνου για σοβαρή ασθένεια από COVID-19 (WHO, 2021):

- ηλικία άνω των 60 ετών
- υποκείμενες μη μεταδοτικές ασθένειες (π.χ. διαβήτης, υπέρταση, καρδιακές παθήσεις, εγκεφαλοαγγειακές παθήσεις, χρόνια νεφρική νόσος, ανοσοκαταστολή ή καρκίνος)
- κάπνισμα

Οι οδηγίες και ορθές πρακτικές για την επιτυχή διαχείριση των περιστατικών COVID-19 είναι οι κάτωθι:

- Απομόνωση του ασθενή στον ασθενή στην καμπίνα του και βεβαίωση ότι φορά ιατρική μάσκα όταν έρχεται σε επαφή με άλλα άτομα. Ο ασθενής πρέπει να έχει πρόσβαση σε μπάνιο που δεν χρησιμοποιείται από άλλα άτομα.
- Όλοι όσοι εισέρχονται στο ίδιο δωμάτιο με μια ύποπτο κρούσμα πρέπει να διαθέτει όλα τα απαραίτητα ΜΑΠ, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν ιατρική μάσκα, αδιαπέραστη στολή, γάντια και γυαλιά. Η επαφή με την ύποπτη υπόθεση πρέπει να περιορίζεται σε δύο ακόμη ναυτικούς το πολύ. Επίσης, πρέπει να πραγματοποιείται σχολαστικός

καθαρισμός των χεριών αμέσως πριν και μετά την έξοδο από την καμπίνα του ασθενούς.

- Η υποστηρικτική θεραπεία μπορεί να περιλαμβάνει την ανακούφιση του πόνου και του πυρετού, τη διασφάλιση της λήψης αρκετού νερού και οξυγόνου και άλλων θεραπειών, εάν είναι απαραίτητο και σύμφωνα με τις οδηγίες του TMAS.
- Για την ανακούφιση του πόνου και του πυρετού πρέπει να χορηγείται παρακεταμόλη. Οι συμβουλές σχετικά με τη χρήση του Ibuprofen είναι αντικρουόμενες, επομένως θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο μετά από διαβούλευση με γιατρό. Οποιοδήποτε πρόσθετο φάρμακο πρέπει, επίσης, να συζητείται με έναν γιατρό στην ξηρά πριν συνταγογραφηθεί στο σκάφος.
- Η κατάσταση του ασθενούς πρέπει να αξιολογείται τακτικά, δύο ή τρεις φορές την ημέρα, είτε αυτοπροσώπως είτε τηλεφωνικώς. Εάν υπάρχει κάποια επιδείνωση της κατάστασης του ασθενούς, θα πρέπει να γίνεται επικοινωνία με το TMAS. Ο ασθενής πρέπει, επίσης, να έχει έναν εύκολο και αξιόπιστο τρόπο να επικοινωνήσει με άλλους σε περίπτωση ανησυχίας.
- Η υγειονομική αρχή του εκάστοτε λιμένα θα πρέπει να ενημερώνεται για το ύποπτο κρούσμα COVID-19 επί του σκάφους το συντομότερο δυνατό.

3.3.2. Ιχνηλάτηση / Αναγνώριση Επαφών

Όλοι οι ναυτικοί και οι επιβάτες στο πλοίο πρέπει να επικοινωνούν απευθείας και να ρωτούν για τις τρέχουσες και τις πρόσφατες ασθένειες. Εάν κάποιο άτομο πληροί τα κριτήρια για ύποπτο κρούσμα θα πρέπει να απομονώνεται και να αντιμετωπίζεται κατάλληλα με όλες τις πιθανές περιπτώσεις να καταγράφονται στο κατάλληλο ιατρικό ημερολόγιο. Μια στενή επαφή είναι ένα άτομο που, για παράδειγμα (International Chamber of Shipping, 2020):

- Έμεινε στην ίδια καμπίνα με ένα ύποπτο κρούσμα COVID-19.

- Είχε στενή επαφή εντός ενός μέτρου ή βρισκόταν σε κλειστό περιβάλλον με ένα ύποπτο κρούσμα COVID-19.
- Συμμετείχε στην ίδια ομάδα ταξιδιού χωρίς καραντίνα πριν από την επιβίβαση στο πλοίο.
- Είναι εργαζόμενος ιατρικής υποστήριξης ή άλλο άτομο που παρέχει άμεση φροντίδα σε ύποπτο ή επιβεβαιωμένο κρούσμα COVID-19.

Εάν εντοπιστεί εκτεταμένη μετάδοση σε ένα πλοίο, τότε όλα τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο θα μπορούσαν να θεωρηθούν στενές επαφές που είχαν έκθεση υψηλού κινδύνου. Σε τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να ζητηθεί από τις στενές επαφές να απομονωθούν στην καμπίνα τους, εάν αυτό είναι εφικτό, δεδομένου του ρόλου τους επί του πλοίου και των επιχειρησιακών απαιτήσεων. Εάν αυτό δεν είναι δυνατό, τότε θα πρέπει να υπάρχει (International Chamber of Shipping, 2020):

- Αυτό-παρακολούθηση για συμπτώματα COVID-19, συμπεριλαμβανομένου του πυρετού οποιουδήποτε βαθμού, βήχα ή δυσκολίας στην αναπνοή, για 14 ημέρες από την τελευταία έκθεση του ατόμου.
- Άμεση απομόνωση και επικοινωνία με τις υπηρεσίες υγείας σε περίπτωση εμφάνισης συμπτωμάτων εντός 14 ημερών. Εάν δεν εμφανιστούν συμπτώματα εντός 14 ημερών από την τελευταία έκθεση, το άτομο επαφής δεν θεωρείται πλέον πιθανό να αναπτύξει COVID-19.
- Εφαρμογή SSD, χρήση ιατρικής μάσκας, διασφάλιση τακτικού πλυσίματος χεριών και καλή αναπνευστική υγιεινή.

Οι υγειονομικές αρχές του κράτους λιμένα πρέπει να ενημερώνονται για τυχόν ύποπτα περιστατικά και μπορούν, επίσης, να καθοδηγούν τον τρόπο διαχείρισης των στενών επαφών και άλλων, σύμφωνα με τις εθνικές τους απαιτήσεις. Τέτοιες απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν:

- Ενεργή παρακολούθηση από τις λιμενικές υγειονομικές αρχές για 14 ημέρες από την τελευταία έκθεση.
- Καθημερινή παρακολούθηση (συμπεριλαμβανομένου του πυρετού οποιουδήποτε βαθμού, βήχα ή δυσκολίας στην αναπνοή).

Τα μέτρα καραντίνας πρέπει να ακολουθούν την καθοδήγηση του ΠΟΥ για θέματα καραντίνας ατόμων στο πλαίσιο του COVID-19. Οποιοδήποτε προσωπικό τρίτου μέρους που μπορεί να έχει επισκεφθεί ή να παραμείνει στο

πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή των εργασιών του μπορεί, επίσης, να πρέπει να προσδιοριστεί ως στενή επαφή. Ομοίως, τα πλοία θα πρέπει να ενημερώνονται ως μέρος της αναγνώρισης στενών επαφών και ανίχνευσης εάν κάποιο από αυτά τα άτομα νιώσουν στη συνέχεια αδιαθεσία με συμπτώματα COVID-19 μετά την αποβίβαση (International Chamber of Shipping, 2020).

Η εφαρμογή συγκεκριμένων προφυλάξεων μπορεί να τροποποιηθεί μετά από αξιολόγηση του κινδύνου μεμονωμένων περιπτώσεων και συμβουλών από τις λιμενικές υγειονομικές αρχές. Μόλις το πλοίο αγκυροβοληθεί, οι αρχές του κράτους λιμένα πρέπει να συνεχίσουν την αξιολόγηση των στενών επαφών και να συμβουλεύουν για τεστ, ιατρική διαχείριση, περαιτέρω απομόνωση / καραντίνα, πρόσθετο εντοπισμό επαφών, κλπ. Οι λιμενικές αρχές πρέπει να διενεργούν αξιολογήσεις κινδύνου για να εντοπίζουν όλες τις επαφές και οδηγίες που πρέπει να ακολουθούν μέχρι να είναι διαθέσιμα τα εργαστηριακά αποτελέσματα. Όλα τα άτομα που πληρούν τον ορισμό μιας στενής επαφής θα πρέπει να καλούνται να συμπληρώνουν μια κάρτα εντοπισμού (International Chamber of Shipping, 2020).

Οι στενές επαφές θα πρέπει είτε να παραμείνουν στο πλοίο στην καμπίνα τους, είτε κατά προτίμηση σε μια καθορισμένη εγκατάσταση στην ξηρά, έως ότου είναι διαθέσιμο το εργαστηριακό αποτέλεσμα για την ύποπτη υπόθεση. Η μεταφορά σε μια χερσαία εγκατάσταση μπορεί να είναι δυνατή μόνο εάν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι αναστροφής, όπου πραγματοποιείται επιβίβαση / αποβίβαση επιβατών ή μεταφορά φορτίου. Τα άτομα επί του σκάφους που δεν πληρούν τον ορισμό της στενής επαφής θα θεωρούνται ότι έχουν έκθεση χαμηλού κινδύνου και θα πρέπει να τους ζητηθεί να συμπληρώσουν τις κάρτες εντοπισμού με τα στοιχεία επικοινωνίας τους και τις τοποθεσίες όπου θα μείνουν για τις επόμενες 14 ημέρες. Θα πρέπει, επίσης, να λαμβάνουν λεπτομέρειες για τα συμπτώματα του COVID-19 και πληροφορίες για τον τρόπο μετάδοσης της νόσου (International Chamber of Shipping, 2020).

3.3.3. Λήψη Αποφάσεων σε Πιθανή Υπόθεση COVID-19 επί του Σκάφους

Εάν ένα κρούσμα COVID-19 δεν μπορεί να αποκλειστεί ικανοποιητικά, ο ναυτικός πρέπει να αντιμετωπίζεται ως θετικό περιστατικό μέχρι την περαιτέρω εκτίμηση στην ακτή ή την πλήρη επίλυση των συμπτωμάτων και μια περίοδο απομόνωσης για δέκα ημέρες από την έναρξη των συμπτωμάτων, συν τουλάχιστον τρεις επιπλέον ημέρες χωρίς συμπτώματα. Το ανωτέρω είναι ο μοναδικός και πιο σημαντικός παράγοντας στην προσπάθεια ελέγχου της εξάπλωσης της νόσου (IMO, 2020h).

Δεδομένου ότι δεν πρέπει να επιτρέπεται να εργάζεται ο ναυτικός, θα πρέπει να πραγματοποιείται εκτίμηση επικινδυνότητας για να διασφαλίζεται ότι μπορεί να αναλάβει με ασφάλεια εργασίες στο πλοίο. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει διαβούλευση με τη διαχείριση της ακτής, το TMAS ή έναν γιατρό της εταιρείας. Αυτό πρέπει, επίσης, να πραγματοποιείται και σε στενή επαφή με το κράτος σημαίας (IMO, 2020h).

3.3.4. Αναφορά στο Επόμενο Λιμάνι Κλήσης

Ενημέρωση της αρμόδιας αρχής του επόμενου λιμένα κλήσης εάν υπάρχει ύποπτη υπόθεση επί του σκάφους. Για πλοία με διεθνές ταξίδι, οι Διεθνείς Κανονισμοί Υγείας (IHR) ορίζουν ότι το MDH πρέπει να συμπληρώνεται και να αποστέλλεται στην αρμόδια αρχή, σύμφωνα με τις τοπικές απαιτήσεις τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους θανούντες ναυτικούς (WPSP, 2020).

Ο ίδιος ο πλοίαρχος θα πρέπει να καθορίζει εάν η απαραίτητη χωρητικότητα μεταφοράς, απομόνωσης και φροντίδας για το άτομο είναι διαθέσιμη στο επόμενο λιμάνι κλήσης. Το πλοίο μπορεί να χρειαστεί να προχωρήσει, με δική του ευθύνη, σε άλλο κοντινό λιμάνι, εάν η χωρητικότητα δεν είναι διαθέσιμη, ή εάν δικαιολογείται από την κρίσιμη ιατρική κατάσταση της ύποπτης υπόθεσης (WPSP, 2020).

3.3.5. Προφυλάξεις στην Ιατρική Εγκατάσταση των Πλοίων

Τα ΜΑΠ πρέπει να χρησιμοποιούνται από άτομα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη. Για τις ύποπτες περιπτώσεις πρέπει να λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις (International Chamber of Shipping, 2020):

- Όλες οι ύποπτες περιπτώσεις πρέπει να είναι απομονωμένες.
- Οι ασθενείς πρέπει να καλύπτουν τη μύτη και το στόμα τους με έναν ιστό όταν βήχουν ή φτερνίζονται ή έναν λυγισμένο αγκώνα. Στη συνέχεια, πρέπει να καθαρίζουν τα χέρια τους με τρίψιμο των χεριών, με βάση το αλκοόλ (τουλάχιστον 65-70%) ή σαπουνί και νερό για 20 δευτερόλεπτα
- Πρέπει να πραγματοποιείται προσεκτικό πλύσιμο των χεριών μετά από επαφή με αναπνευστικές εκκρίσεις, π.χ. βλέννα και αίμα.
- Οι ύποπτες περιπτώσεις πρέπει να φορούν ιατρική μάσκα, μόλις εντοπιστούν και να αξιολογηθούν σε ιδιωτικό δωμάτιο με την πόρτα κλειστή, ιδανικά κάποιο δωμάτιο απομόνωσης.
- Κάθε άτομο που μπαίνει στο δωμάτιο πρέπει να χρησιμοποιεί ΜΑΠ που θα πρέπει να περιλαμβάνουν ιατρική μάσκα που να καλύπτει το στόμα και μύτη, γυαλιά ή αδιαπέραστη στολή.
- Μετά από προκαταρκτική ιατρική εξέταση, εάν ο υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη πιστεύει ότι υπάρχει ύποπτο κρούσμα, ο ασθενής θα πρέπει να παραμείνει απομονωμένος. Άτομα με αναπνευστικά συμπτώματα που δεν θεωρούνται ύποπτα περιστατικά δεν πρέπει να επιστρέφουν σε μέρη όπου θα έρθουν σε επαφή με άλλα άτομα που βρίσκονται επί του σκάφους.

3.3.6. Καθαρισμός, Απολύμανση & Διαχείριση Απορριμμάτων

Οι ασθενείς, οι καμπίνες και οι στενές επαφές θα πρέπει να καθαρίζονται χρησιμοποιώντας πρωτόκολλα καθαρισμού και απολύμανσης για μολυσμένες καμπίνες. Οι επιφάνειες πρέπει να καθαρίζονται εκτενώς με ζεστό νερό, απορρυπαντικό και εφαρμογή κοινών απολυμαντικών (π.χ. υποχλωριώδες νάτριο). Μόλις ένας ασθενής εγκαταλείψει το πλοίο, η καμπίνα απομόνωσης ή οι χώροι απομόνωσης πρέπει να καθαρίζονται και να απολυμαίνονται διεξοδικά

από το προσωπικό (χρησιμοποιώντας ΜΑΠ) που εκπαιδεύεται για τον καθαρισμό επιφανειών μολυσμένων με μολυσματικούς παράγοντες (International Chamber of Shipping, 2020).

Οι επαφές πρέπει να αντιμετωπίζονται ως μολυσματικές, σύμφωνα με τις διαδικασίες χειρισμού μολυσματικών υλικών επί του πλοίου. Κατά το χειρισμό αυτών των αντικειμένων πρέπει να γίνεται χρήση γαντιών και να καλύπτονται κατά τη μεταφορά στο πλυντήριο ρούχων / πλυντήριο πιάτων / κατάλληλο κάδο. Πρέπει να υπάρχουν τακτικές επικοινωνίες μεταξύ τμημάτων των σε όλα τα πλοία (ιατρικά, πλυντήρια, υπηρεσία δωματίου, κλπ.) σχετικά με τα άτομα που βρίσκονται σε απομόνωση (International Chamber of Shipping, 2020).

3.3.7. Αποβίβαση Υπόπτων Κρουσμάτων

Κατά την αποβίβαση μιας ύποπτης περίπτωσης COVID-19, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε απαίτηση ή καθοδήγηση της λιμενικής αρχής, πρέπει να λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις (International Chamber of Shipping, 2020):

- Η αποβίβαση πρέπει να ελέγχεται για να αποφευχθεί οποιαδήποτε επαφή με άλλα άτομα επί του πλοίου.
- Ο ασθενής (ύποπτη περίπτωση COVID-19) πρέπει να φορά ιατρική μάσκα κατά την αποβίβαση.
- Το προσωπικό του πλοίου που συνοδεύει τον ασθενή (ύποπτη περίπτωση COVID-19) κατά τη διάρκεια της αποβίβασης πρέπει να φοράει κατάλληλα ΜΑΠ, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν ιατρική μάσκα, αδιαπέραστη στολή (εάν υπάρχει), γάντια και προστασία των ματιών (γυαλιά).

3.3.8. Διαχείριση Υπόπτων Κρουσμάτων Μόλις το Πλοίο Αφίχθει σε Λιμάνι

Σε κάθε ναυτικό που απαιτεί ιατρική φροντίδα, ανεξάρτητα από την πιθανή διάγνωση, πρέπει να επιτρέπεται να αποβιβάζεται από το πλοίο για να

λάβει την απαραίτητη ιατρική φροντίδα. Η διαχείριση των ναυτικών που είναι ύποπτοι ότι έχουν COVID-19, αλλά δεν χρειάζονται περαιτέρω ιατρική περίθαλψη, πρέπει να αναλαμβάνεται από τις τοπικές λιμενικές υγειονομικές αρχές (International Chamber of Shipping, 2020).

Τουλάχιστον, όλοι οι ναυτικοί με συμπτώματα που υποδηλώνουν το COVID-19, και έχουν προσδιοριστεί ως στενές επαφές, θα πρέπει να δοκιμάζονται με τεστ PCR κατά την άφιξη τους σε λιμάνι. Στην ιδανική περίπτωση πραγματοποιούνται τεστ σε όλους τους ναυτικούς του πλοίου. Μόλις είναι διαθέσιμα τα αποτελέσματα των δοκιμών, θα πρέπει να διαχωρίζονται εκείνα με θετικό αποτέλεσμα από αυτά που είναι αρνητικά. Εάν είναι δυνατόν, τα «θετικά» ή τα «αρνητικά» αποτελέσματα θα πρέπει να παραμένουν στο πλοίο, ενώ τα άλλα θα πρέπει να διαχειρίζονται στην ξηρά σε κατάλληλο κατάλυμα. Εναλλακτικά, και οι δύο ομάδες (αποτελέσματα) μπορούν να διαχειρίζονται στην ξηρά σε ξεχωριστούς χώρους / εγκαταστάσεις. Εκείνοι με αρχικό αρνητικό τεστ θα πρέπει να παρακολουθούνται στενά και να επαναλαμβάνεται το τεστ αν εμφανίσουν συμπτώματα (International Chamber of Shipping, 2020).

Ναυτικοί που έχουν ολοκληρώσει οποιαδήποτε απαιτούμενη περίοδο απομόνωσης (εάν οι δοκιμές παραμένουν αρνητικές) ή καραντίνα (εάν οι δοκιμές είναι θετικές) μπορεί να επιτραπεί να επανέλθουν σε πλοίο ή να επαναπατριστούν. Στην περίπτωση μεγάλου αριθμού ναυτικών, μολυσμένο με COVID-19, θα πρέπει να πραγματοποιείται μια πλήρης αλλαγή του πληρώματος (καλύτερη ιατρική λύση), παράλληλα με ένα βαθύ καθαρό καθαρισμό και απολύμανση του πλοίου πριν από την επιβίβαση των νέων ναυτικών. Μόλις η λιμενική αρχή θεωρήσει ότι τα μέτρα που εφαρμόστηκαν έχουν ολοκληρωθεί ικανοποιητικά, θα πρέπει να επιτρέπεται στο πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του. Τα μέτρα που λαμβάνονται πρέπει να καταγράφονται στα έγκυρα πιστοποιητικά υγιεινής του πλοίου. Τόσο οι λιμένες επιβίβασης όσο και αποβίβασης πρέπει να ενημερώνονται για τις επαφές επί του σκάφους και για τυχόν μέτρα που έχουν ληφθεί (International Chamber of Shipping, 2020).

3.3.9. Προμήθειες & Εξοπλισμός

Τα κράτη σημαίας ρυθμίζουν τη μεταφορά ιατρικών προμηθειών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στη MLC 2006. Επί του σκάφους θα πρέπει να είναι διαθέσιμα άφθονα αναλώσιμα και εξοπλισμός, όπως περιγράφεται στον Διεθνή Ιατρικό Οδηγό Πλοίων, Τρίτη Έκδοση (International Chamber of Shipping, 2020).

Ο ΠΟΥ έχει δημοσιεύσει μια λίστα προτεινόμενων ιατρικών προμηθειών για COVID-19. Ο IMHA ενημέρωσε ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εξοπλισμού πρέπει να βρίσκεται ήδη επί του σκάφους και έχει προτείνει ότι οποιοσδήποτε άλλος εξοπλισμός που είναι απίθανο να είναι επί του σκάφους πρέπει να παρέχεται από τη λιμενική υγειονομική αρχή (International Chamber of Shipping, 2020).

3.4. Ιατρική Περίθαλψη Ναυτικών σε Λιμάνια

Σύμφωνα με τη MLC 2006, τα κράτη λιμένα πρέπει να διασφαλίσουν ότι στους ναυτικούς που βρίσκονται σε πλοία στην επικράτειά τους και χρειάζονται άμεση ιατρική περίθαλψη, να έχουν πρόσβαση σε ιατρικές εγκαταστάσεις στην ξηρά. Ωστόσο, η ιατρική βοήθεια σε ναυτικούς στα λιμάνια είναι πλέον περιορισμένη και, πριν από την αποστολή ενός ναυτικού στην ξηρά για ιατρική περίθαλψη, το πρόσωπο ή τα άτομα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη πρέπει να βρίσκονται σε άμεση επαφή με την παραλήπτη ιατρική υπηρεσία. Εναλλακτικά, μια τέτοια επαφή μπορεί να γίνει από μια υπηρεσία TMAS που εμπλέκεται στη φροντίδα του ναυτικού (International Chamber of Shipping, 2020).

Περαιτέρω ιατρική περίθαλψη μπορεί να κανονιστεί μέσω του πράκτορα του πλοίου ή άλλων λιμενικών μεσαζόντων. Αυτό είναι απαραίτητο, καθώς τα νοσοκομεία και οι κλινικές ενδέχεται να μην επιτρέπεται ή να μην επιθυμούν να δεχτούν ασθενείς που διατρέχουν κίνδυνο μόλυνσης ή πιθανώς κίνδυνο πρόκλησης μόλυνσης ή θεωρούνται μη επείγοντες. Εάν ένας ναυτικός δεν μπορεί να μεταφερθεί στην ξηρά για ιατρική περίθαλψη, το άτομο ή τα άτομα που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη πρέπει να ζητήσουν συμβουλές

από μια υπηρεσία TMAS ή άλλη ιατρική συμβουλή με εμπειρία στο χειρισμό ιατρικών ζητημάτων και να εντοπίσουν πιθανές επαφές στην ξηρά, εάν αυτό δεν έχει ήδη γίνει (International Chamber of Shipping, 2020).

Οι επισκέπτες των πλοίων και άλλοι μεσάζοντες στα λιμάνια πρέπει να ενημερώνονται για την κατάσταση των ναυτικών και να προσπαθούν να μεσολαβούν όπου είναι δυνατόν. Σε μερικούς ναυτικούς που είχαν ανάγκη από ιατρική φροντίδα τους απειράπη η αποβίβαση τους για επείγουσα θεραπεία. Υπήρξαν, επίσης, περιπτώσεις όπου αποδείχθηκε δύσκολο να διαχειριστεί σωστά η απομάκρυνση των ναυτικών που έχουν πεθάνει στο πλοίο (International Chamber of Shipping, 2020).

Οι εθνικοί και τοπικοί περιορισμοί επηρεάζουν τους ναυτικούς που χρειάζονται επείγουσα ιατρική περίθαλψη, τόσο για τις περιπτώσεις COVID-19 όσο και για τις περιπτώσεις εκτός COVID-19. Ο ILO, ο IMO και ο ΠΟΥ έχουν υπενθυμίσει σε όλα τα κράτη μέλη ότι οι ναυτικοί είναι βασικοί εργαζόμενοι και δικαιούνται ιατρική περίθαλψη και βοήθεια βάσει των IHR, SOLAS, MLC και STCW. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα πρέπει να επικοινωνούν με το κράτος σημαίας και τις τηλε-ϊατρικές τους υπηρεσίες για επείγουσα βοήθεια. Οι εθνικές ενώσεις εφοπλιστών πρέπει να ενημερώνονται, ώστε να μπορούν να ειδοποιούν το ICS που θα αναλάβει δράση σε διεθνές επίπεδο (International Chamber of Shipping, 2020).

3.5. Άλλα Ιατρικά Ζητήματα κατά τη Διάρκεια του COVID-19

3.5.1. Καθοδήγηση Ψυχικής Υγείας για τους Ναυτικούς

Οι περιστάσεις που σχετίζονται με τη συνεχιζόμενη πανδημία του COVID-19 μπορεί να δημιουργήσουν μοναδικές προκλήσεις για τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Οι ναυτικοί μπορεί να βαρεθούν, να απογοητευτούν ή να νιώσουν μοναξιά, και οι οικογένειές τους μπορεί επίσης να αντιμετωπίζουν δυσκολίες. Ο καθένας αντιδρά διαφορετικά στα γεγονότα και οι αλλαγές στις σκέψεις, τα συναισθήματα και τη συμπεριφορά ποικίλλουν μεταξύ των ανθρώπων με την πάροδο του χρόνου. Οι ναυτικοί πρέπει να καλλιεργήσουν

το μυαλό τους, καθώς και το σώμα τους και να ζητήσουν περαιτέρω υποστήριξη εάν αυτό απαιτείται (International Chamber of Shipping, 2020).

Τα άτομα με χαμηλή διάθεση ή άγχος μπορεί να εμφανίσουν τα ακόλουθα βραχύβια συμπτώματα (International Chamber of Shipping, 2020):

- Γρηγορότερος, ακανόνιστος ή πιο αισθητός καρδιακός παλμός.
- Αίσθημα ζάλης.
- Πονοκέφαλοι.
- Πόνοι στο στήθος ή απώλεια όρεξης.

3.5.2. Αντιμετώπιση Κρίσης & Έκτακτης Ανάγκης Ψυχικής Υγείας

Το πρόσθετο άγχος που οφείλεται στον COVID-19 μπορεί να επηρεάσει την ψυχική υγεία και οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να λαμβάνουν σοβαρά τη κατάσταση έκτακτης ανάγκης για την ψυχική υγεία, τόσο σοβαρά όσο μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης για τη σωματική υγεία. Οι ναυτικοί μπορεί να πιστεύουν ότι αντιμετωπίζουν κρίση ψυχικής υγείας και δεν αισθάνονται πλέον ικανοί να αντιμετωπίσουν ή να ελέγξουν την κατάστασή τους. Έτσι, μπορεί να αισθάνονται (International Chamber of Shipping, 2020):

- Μεγάλη συναισθηματική δυσφορία ή άγχος.
- Αδυναμία αντιμετώπισης της καθημερινής ζωής ή της εργασίας.
- Τάσεις αυτοτραυματισμού ή ακόμα και αυτοκτονίας, ή και παραισθήσεις.

Εάν συμβεί αυτό, οι ναυτικοί θα πρέπει να ζητούν άμεση αξιολόγηση από ειδικούς και συμβουλές για την καλύτερη πορεία δράσης από έναν επαγγελματία ψυχικής υγείας.

3.5.3. Λήξη & Ανανέωση Ιατρικών Πιστοποιητικών & Πιστοποιητικών Υγιεινής Πλοίων

Ο ILO, ο IMO και ο ΠΟΥ έχουν ενθαρρύνει την έκδοση κοινών δηλώσεων σχετικά με ιατρικά πιστοποιητικά των ναυτικών, πιστοποιητικά υγιεινής των πλοίων και ιατρική περίθαλψη των ναυτικών στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW και την MLC 2006, η

μέγιστη ισχύς των ιατρικών πιστοποιητικών είναι δύο χρόνια. Εάν η περίοδος ισχύος ενός ιατρικού πιστοποιητικού λήξει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, το ιατρικό πιστοποιητικό θα συνεχίσει να ισχύει μέχρι τον επόμενο λιμένα, όπου είναι διαθέσιμος ένας αναγνωρισμένος ιατρός, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες (International Chamber of Shipping, 2020).

Ο ILO έχει αναγνωρίσει ότι οι περιορισμοί που επιβάλλονται για τον περιορισμό της πανδημίας μπορεί, υπό ορισμένες συνθήκες, να συνιστούν μια κατάσταση ανωτέρας βίας στην οποία καθίσταται ουσιαστικά αδύνατη η ανανέωση του ιατρικού πιστοποιητικού εντός της μέγιστης περιόδου των τριών μηνών που προβλέπεται από τη Σύμβαση STCW και την MLC 2006 (International Chamber of Shipping, 2020).

Επίσης, Ο ILO και ο IMO ενθαρρύνθηκαν να υιοθετήσουν μια ρεαλιστική και πρακτική προσέγγιση όσον αφορά την επέκταση των ιατρικών πιστοποιητικών, όπως είναι απολύτως απαραίτητο, και να ενημερώσουν σχετικά τα πλοία, τους ναυτικούς και τις σχετικές διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιρειών. Οι αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα ενθαρρύνονται, επίσης, να ακολουθούν παρόμοια προσέγγιση όσον αφορά τα ιατρικά πιστοποιητικά και την αποδοχή τους κατά την άσκηση διαδικασιών ελέγχου σύμφωνα με την MLC 2006. Τα ιατρικά πιστοποιητικά πρέπει να ανανεώνονται μόλις βελτιωθεί η κατάσταση (International Chamber of Shipping, 2020).

3.5.4. Ανανέωση Ιατρικών Συνταγών

Λόγω της σημερινής αβεβαιότητας και του χρόνου που απαιτείται για την επίλυση των αλλαγών του πληρώματος, οι ναυτικοί θα πρέπει να ζητούν, χωρίς καθυστέρηση, πρόσβαση σε μακροχρόνια «προσωπικά» φάρμακα με ιατρική συνταγή, ώστε να μπορούν να αγοραστούν και να παραδοθούν ως βασικά είδη (International Chamber of Shipping, 2020).

Η εθνική νομοθεσία διαφέρει ανά χώρα και δεν είναι πάντοτε δυνατή η λήψη ορισμένων τύπων φαρμάκων, η χρήση επαναλαμβανόμενων συνταγών ή η επικύρωση ηλεκτρονικών συνταγών, ειδικά ανάλογα με τους ισχύοντες περιορισμούς. Οι ναυτικοί των οποίων τα φάρμακα εξαντλούνται πρέπει (International Chamber of Shipping, 2020):

- Να ενημερώνουν τον πλοίαρχο του πλοίου σχετικά με την ανάγκη λήψης επαναλαμβανόμενης συνταγής, παρέχοντας ακριβείς λεπτομέρειες για το φάρμακο που απαιτείται, συμπεριλαμβανομένης της σωστής δοσολογίας.
- Όπου είναι δυνατόν, να λαμβάνεται ηλεκτρονική συνταγή από τον γιατρό πριν οι ναυτικοί φθάσουν σε λιμάνι, ώστε να επιτραπεί στον λιμενικό πράκτορα να επαληθεύσει ότι είναι αποδεκτό να αγοράσει το φάρμακο.
- Όσον αφορά το απόρρητο και την εμπιστευτικότητα και οι ναυτικοί δεν επιθυμούν να ειδοποιήσουν τη διαχείριση του πλοίου, θα πρέπει να επικοινωνούν με το κέντρο.
- Να ζητούν προμήθειες για αποστολή από τη χώρα διαμονής τους, εάν είναι δυνατόν. Ωστόσο, αυτό μπορεί να είναι δύσκολο υπό τους τρέχοντες περιορισμούς και η παράδοση μπορεί να καθυστερήσει. Τα δέματα που περιέχουν συνταγές μπορεί, επίσης, να υποβληθούν σε καραντίνα, ανάλογα με τις εθνικές και εταιρικές πολιτικές σχετικά με την πρόληψη της μετάδοσης του COVID-19.

4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.1. Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της έρευνας είναι να προσδιορίσει την ασφάλεια επί του πλοίου, τις απόψεις και στάσεις των ναυτικών σχετικά με τη πανδημία Covid-19 καθώς και τις επιπτώσεις της στην εργασία τους και συμπεριφορά τους. Επιπρόσθετα, σκοπός της εργασίας είναι να αποτυπώσει τις στάσεις και απόψεις των ναυτικών σχετικά με το μέλλον της εργασίας τους και την πανδημία Covid-19.

4.2. Ερευνητικά ερωτήματα

Για την αντικειμενικότητα της έρευνας δημιουργήθηκαν, βάσει του θεωρητικού μέρους της εργασίας καθώς και άλλων αντίστοιχων ερευνών, τα παρακάτω ερευνητικά ερωτήματα:

1. Ποια είναι η συμπεριφορά των ναυτικών κατά την διάρκεια των ταξιδιών όσον αφορά την ασφάλεια;
2. Ποια είναι τα συναισθήματα των ναυτικών κατά την διάρκεια των ταξιδιών όσον αφορά την ασφάλεια;
3. Ποια θεωρούν ως σημαντικά εμπόδια ασφαλείας στο πλοίο οι ναυτικοί;
4. Ποιος είναι ο βαθμός αρνητικού επηρεασμού των ναυτικών από την πανδημία Covid-19 στην συμπεριφορά τους και την εργασία τους;
5. Ποιο είναι το ποσοστό νόσησης και εμβολιασμού των ναυτικών;
6. Για ποιους λόγους έκαναν το εμβόλιο για την πανδημία Covid-19;
7. Ποιες ενέργειες γίνονται από τις ναυτιλιακές εταιρίες για την αποτροπή και την προστασία των ναυτικών από την πανδημία Covid-19;
8. Πως προβλέπουν το μέλλον της πανδημίας Covid-19;
9. Σε ποιο βαθμό η πανδημία Covid-19 επηρέασε τους ναυτικούς όσον αφορά το μέλλον της εργασίας τους;

Για να δοθούν απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα που δημιουργήθηκαν παραπάνω θα χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία της περιγραφικής στατιστικής.

4.2. Σχεδιασμός ερωτηματολογίου

Ο σχεδιασμός του ερωτηματολογίου (βλ. Παράρτημα Α) στηρίχθηκε στα ανωτέρω ερευνητικά ερωτήματα που παρουσιάστηκαν παραπάνω και τα οποία στηρίχθηκαν στο θεωρητικό μέρος της εργασίας καθώς και σε αντίστοιχες έρευνες.

4.3. Δειγματοληψία έρευνας

Το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε σε ηλεκτρονική μορφή μέσω του Google Forms προκειμένου να πραγματοποιηθεί η έρευνα στο μικρότερο κόστος και στο συντομότερο χρόνο. Η δειγματοληψία που ακολουθήθηκε περιλαμβάνει τη δειγματοληψία ευκολίας. Συγκεκριμένα, αναζητήθηκαν φίλοι και γνωστοί που εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίοι μπορούν να διανέμουν το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο σε ναυτικούς. Από τους φίλους και γνωστούς ζητήθηκε να αποσταλεί το ερωτηματολόγιο σε άλλους φίλους και γνωστούς με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μία μορφή χιονοστιβάδας.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε το χρονικό διάστημα 20 Ιουνίου – 20 Αυγούστου 2021.

4.4. Πληθυσμός και δείγμα της έρευνας

Ως πληθυσμός της έρευνας θεωρείται όλοι οι εν ενεργεία Έλληνες ναυτικοί, Ελληνικών και μη ναυτιλιακών εταιριών οι οποίοι διαθέτουν πρόσβαση στο διαδίκτυο δεδομένου ότι το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε σε ηλεκτρονική μορφή.

Το δείγμα της έρευνας καθορίστηκε στα 232 ερωτηματολόγια το οποίο είναι αρκετά ικανοποιητικό και αντιπροσωπευτικό σύμφωνα με τις αρχές ακαδημαϊκής δεοντολογίας.

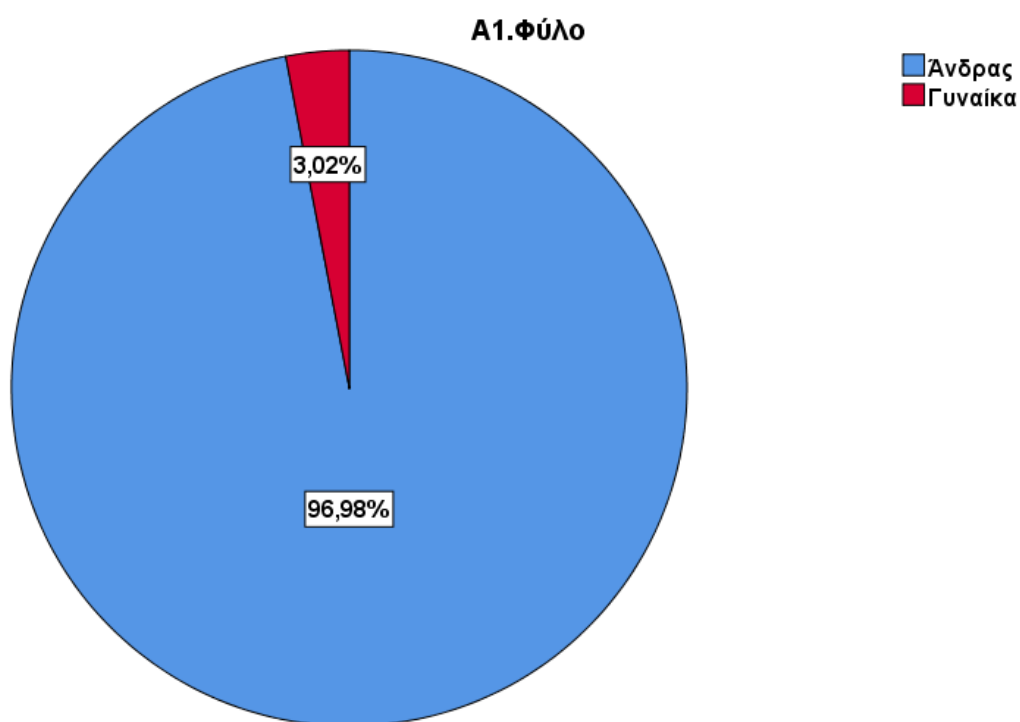
4.5. Επεξεργασία δεδομένων

Έπειτα από τη συλλογή των δεδομένων μέσω του ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε επεξεργασία τους μέσω του λογισμικού SPSS Version 26.

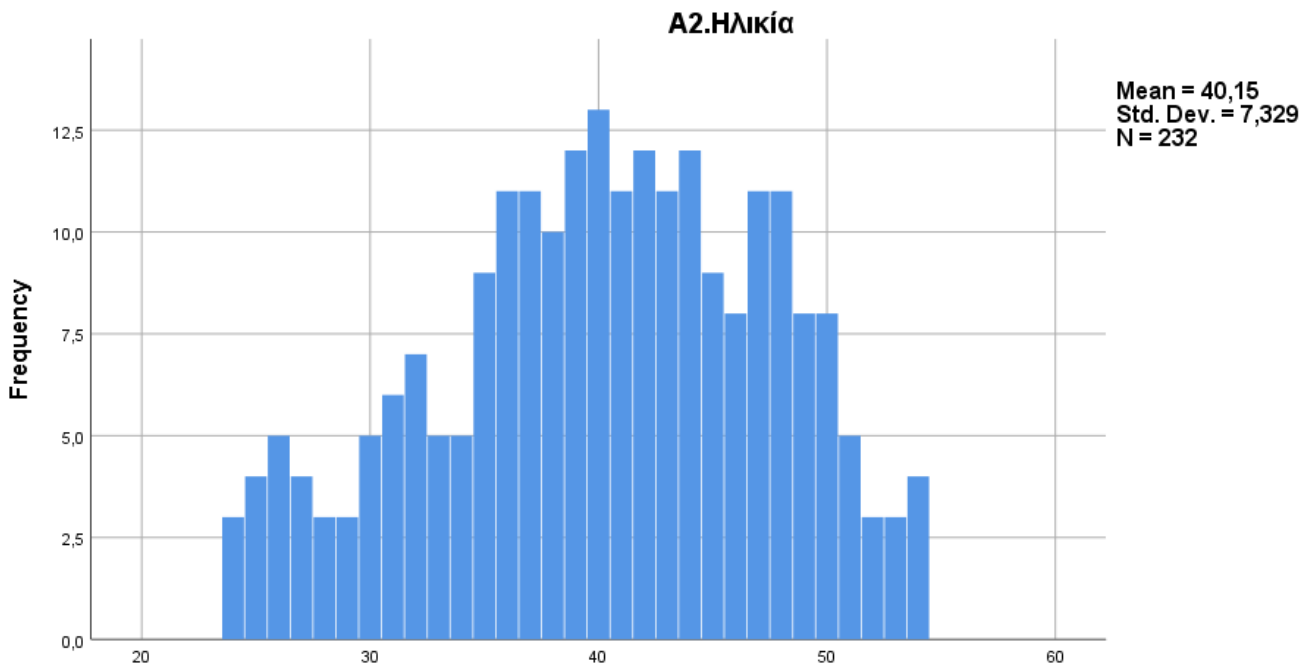
5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά

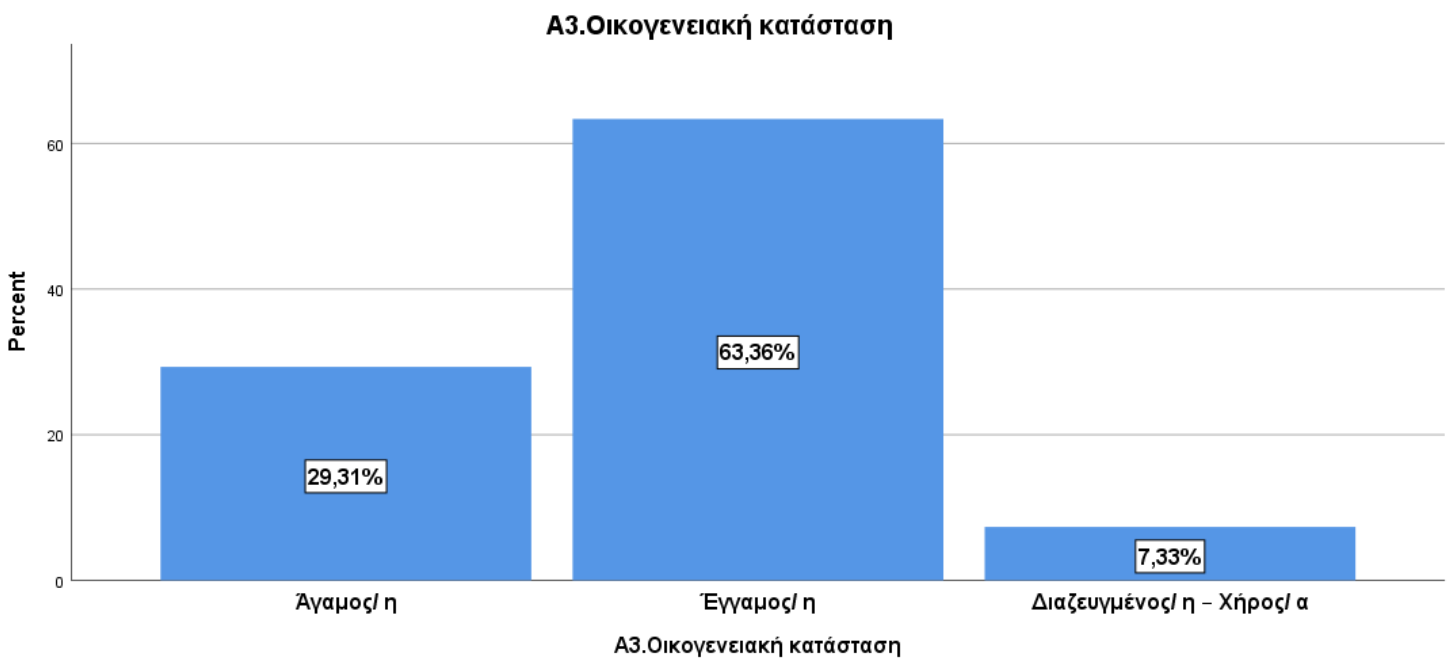
Στο παρακάτω, πρώτο Γράφημα της έρευνας, μπορούμε να παρατηρήσουμε το φύλο των συμμετεχόντων της έρευνας. Αναλυτικότερα, η συντριπτική πλειοψηφία αυτών, με ποσοστό 96,98%, είναι άνδρες, ενώ το υπόλοιπο 3,02% είναι γυναίκες.



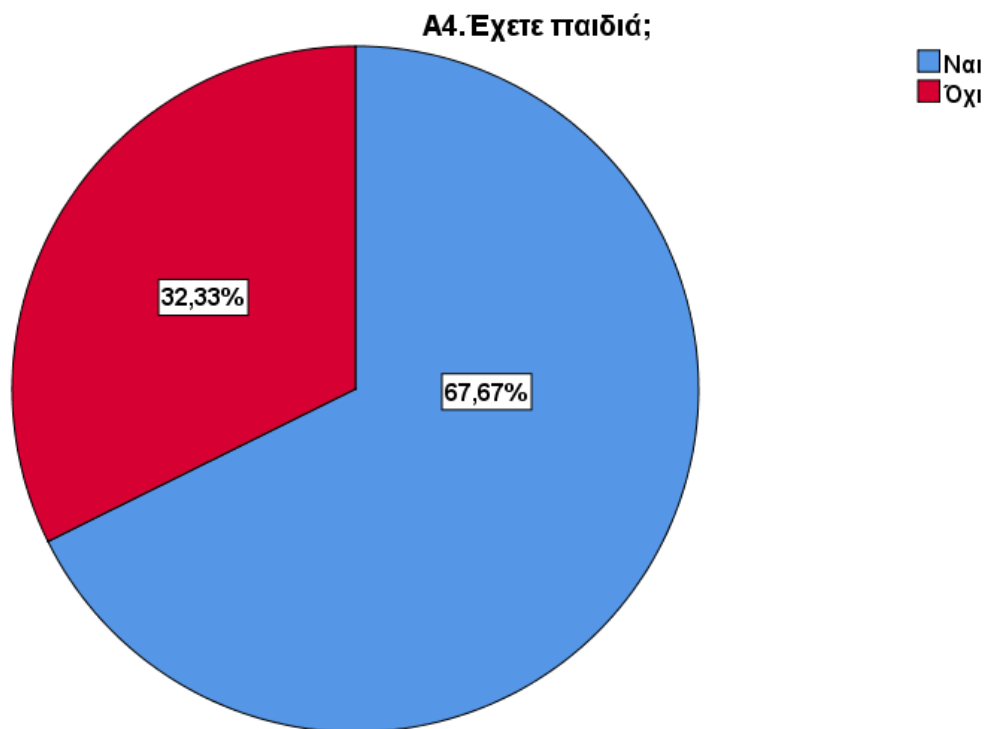
Στην περίπτωση του μέσου όρου της ηλικίας των συμμετεχόντων της έρευνας αυτός εντοπίζεται στα 40,15 έτη, με την τυπική απόκλιση να ανέρχεται στα 7,329 έτη.



Όσον αφορά την οικογενειακή κατάσταση των συμμετεχόντων, το μεγαλύτερο μέρος αυτών είναι έγγαμο (63,36%), ενώ σε χαμηλότερα ποσοστά ακολουθούν οι άγαμοι (29,31%) και οι διαζευγμένοι/χήροι (7,33%).

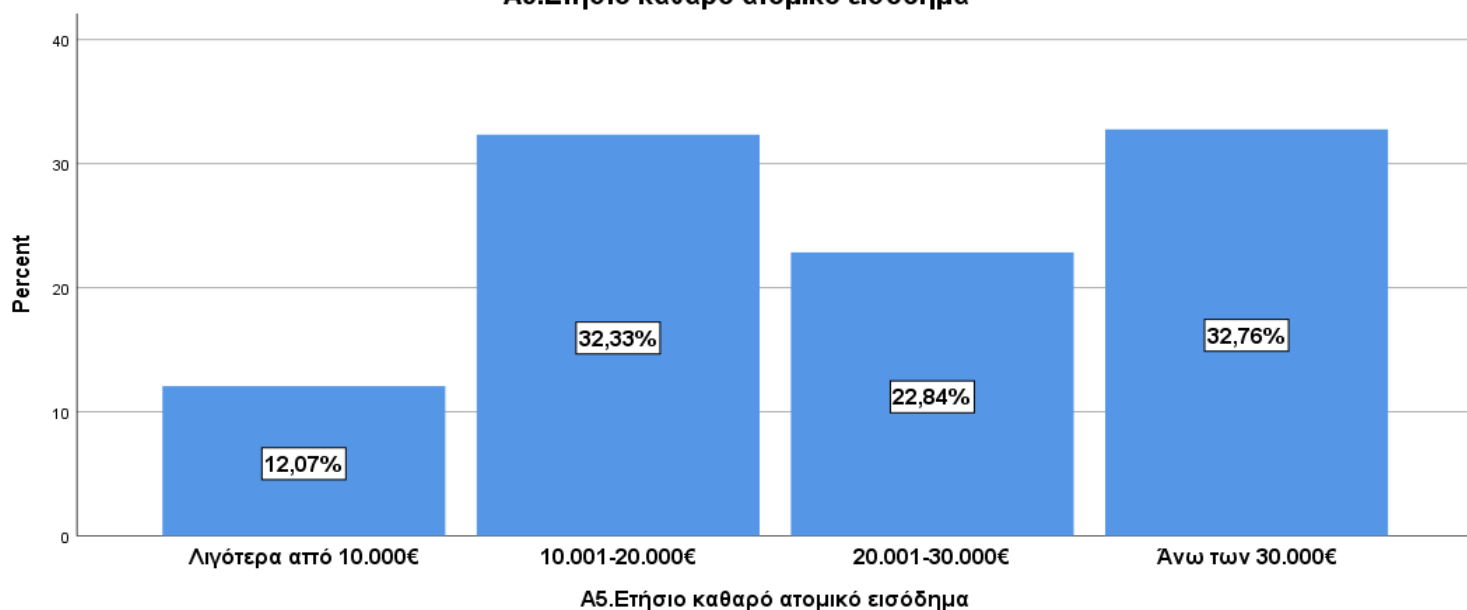


Στην ερώτηση εάν οι ερωτηθέντες που συμμετείχαν στην έρευνα έχουν παιδιά, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών απάντησε θετικά (67,67%), με το υπόλοιπο 32,33% να απαντάει αρνητικά.



Στην περίπτωση του ετήσιου καθαρού ατομικού εισοδήματος, το 32,76% και 32,33% των ερωτηθέντων ανέφερε πως λαμβάνει ετήσιο καθαρό ατομικό εισόδημα άνω των 30.000 Ευρώ και 10.001-20.000 Ευρώ, αντίστοιχα, ενώ σε χαμηλότερα ποσοστά εντοπίζονται οι ερωτηθέντες που ανέφεραν πως λαμβάνουν ετήσιο καθαρό ατομικό εισόδημα 20.001-30.000 Ευρώ (22,84%) και λιγότερα των 10.000 Ευρώ (12,07%), αντίστοιχα.

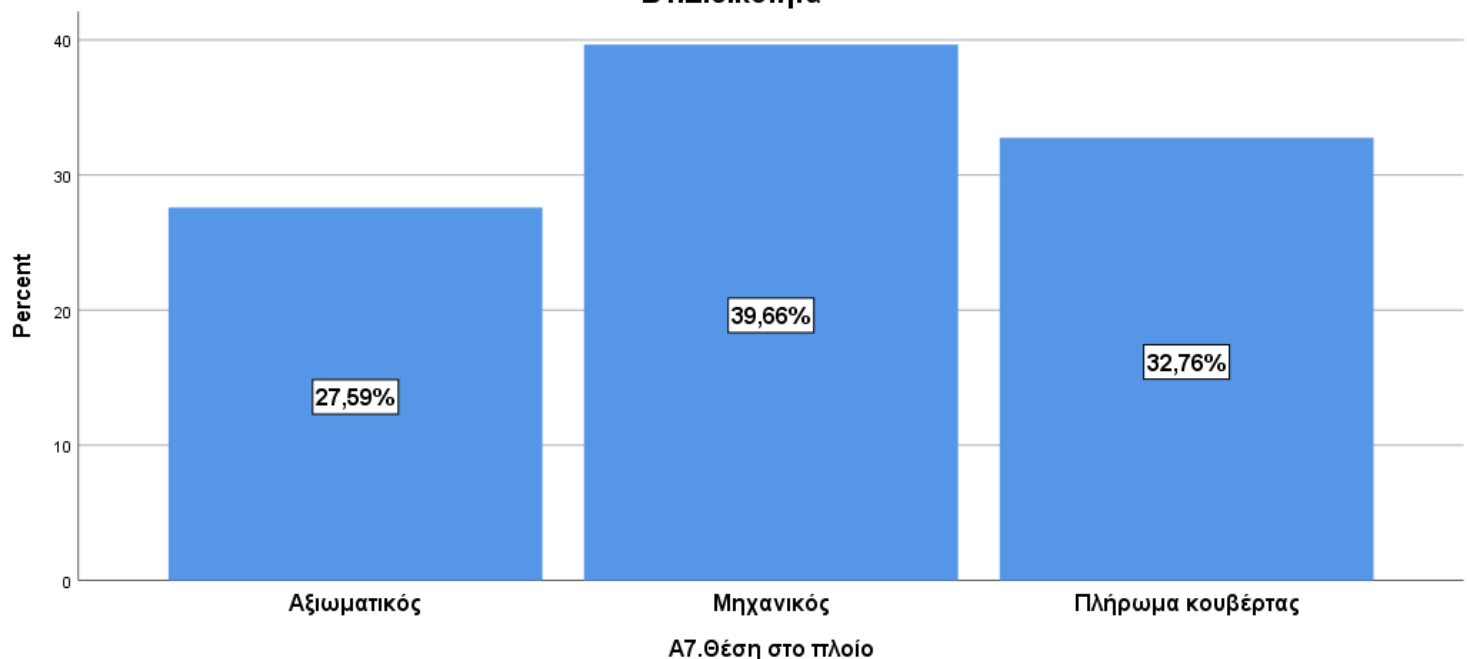
A5.Ετήσιο καθαρό ατομικό εισόδημα



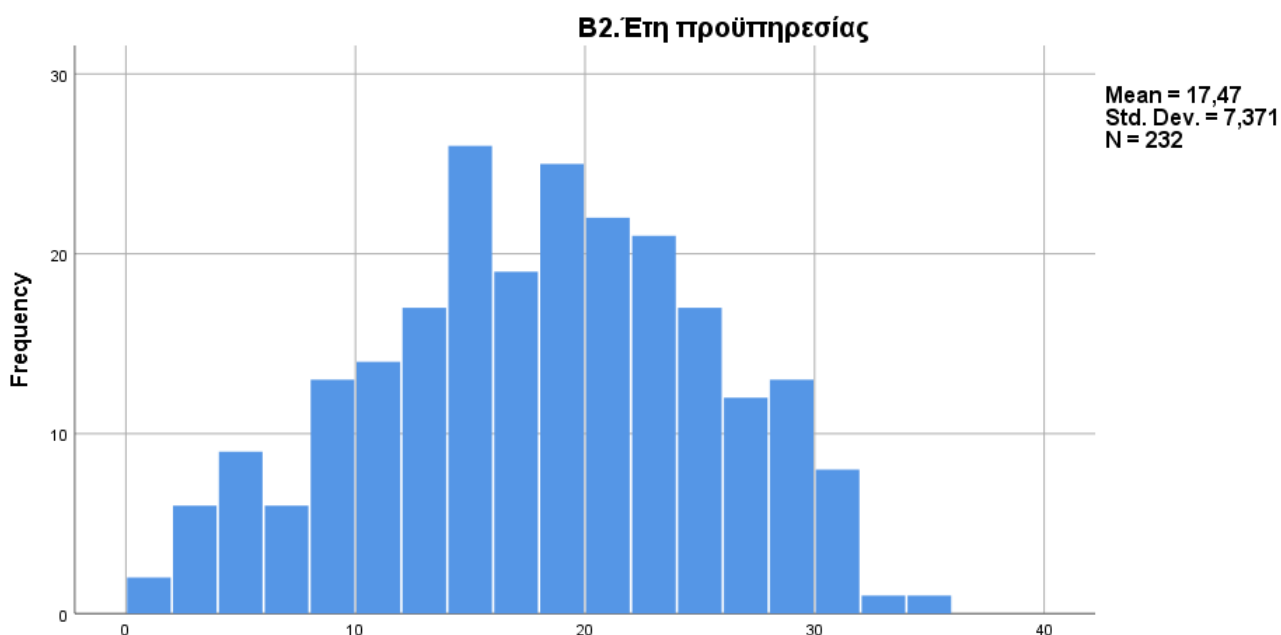
5.2. Στοιχεία εργαζομένων

Επιπρόσθετα, το 39,66% των ερωτηθέντων ανέφερε πως κατέχει τη θέση του μηχανικού στο πλοίο, το 32,76% τη θέση του πληρώματος κουβέρτας, ενώ το 27,59% ανέφερε πως κατέχει θέση αξιωματικού.

B1.Ειδικότητα



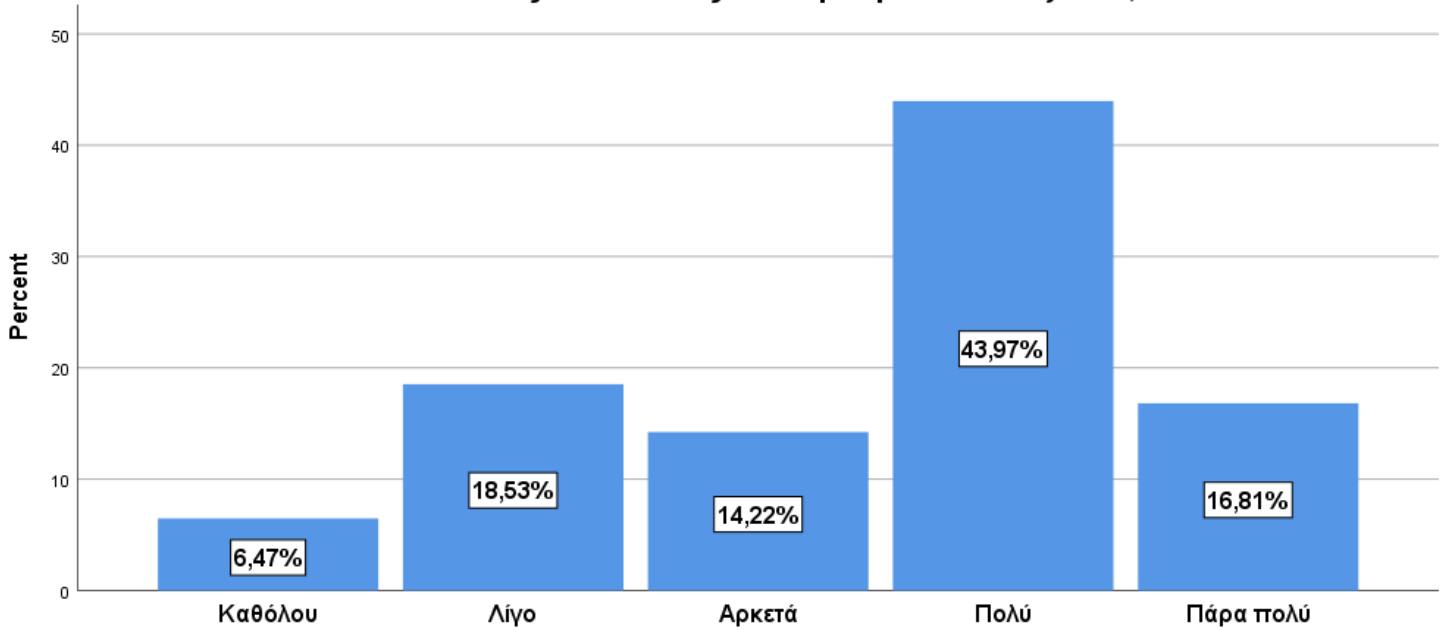
Μάλιστα, ο μέσος όρος των ετών προϋπηρεσίας των ερωτηθέντων ναυτικών ανέρχεται στα 17,47 έτη, με την τυπική απόκλιση να εντοπίζεται στα 7,371 έτη.



5.3. Συμπεριφορά και συναισθήματα κατά τη διάρκεια των ταξιδιών

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από το παρακάτω γράφημα, το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων της έρευνας ανέφερε πως του λείπει ύπνος κατά τη διάρκεια των ταξιδιών σε μεγάλο (43,974%) και πολύ μεγάλο βαθμό (16,81%). Από την άλλη πλευρά, το 14,22% ανέφερε πως κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του λείπει αρκετά ο ύπνος, ενώ το 18,53% και 6,47% των ερωτηθέντων ανέφερε πως του λείπει λίγο και καθόλου, αντίστοιχα.

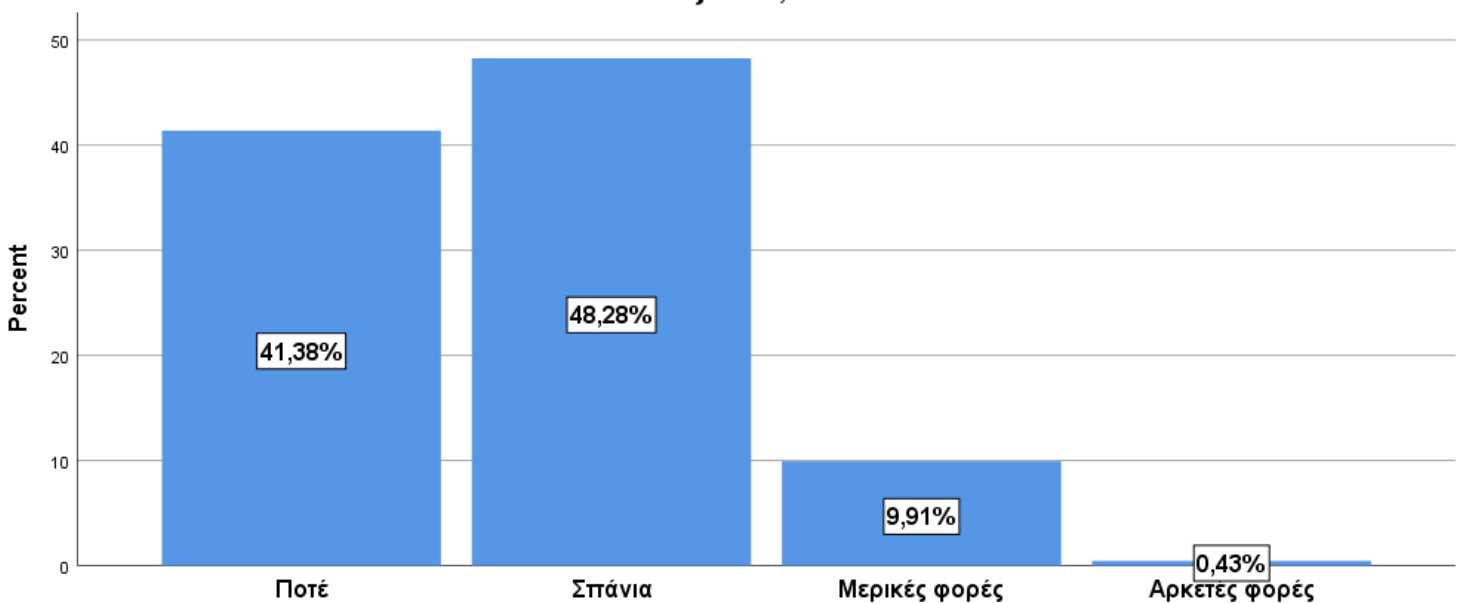
Γ1.Νιώθετε ότι σας λείπει ύπνος κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;



Β1.Νιώθετε ότι σας λείπει ύπνος κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Βέβαια, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, σε ποσοστό 48,28% και 41,38%, ανέφερε πως σπάνια και ποτέ, αντίστοιχα, εξακολουθεί να νιώθει εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών μετά από ύπνο. Από την άλλη πλευρά, μόνο το 9,91% και 0,43% των ερωτηθέντων ανέφερε πως μερικές αλλά και αρκετές φορές εξακολουθεί να νιώθει εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών μετά από ύπνο.

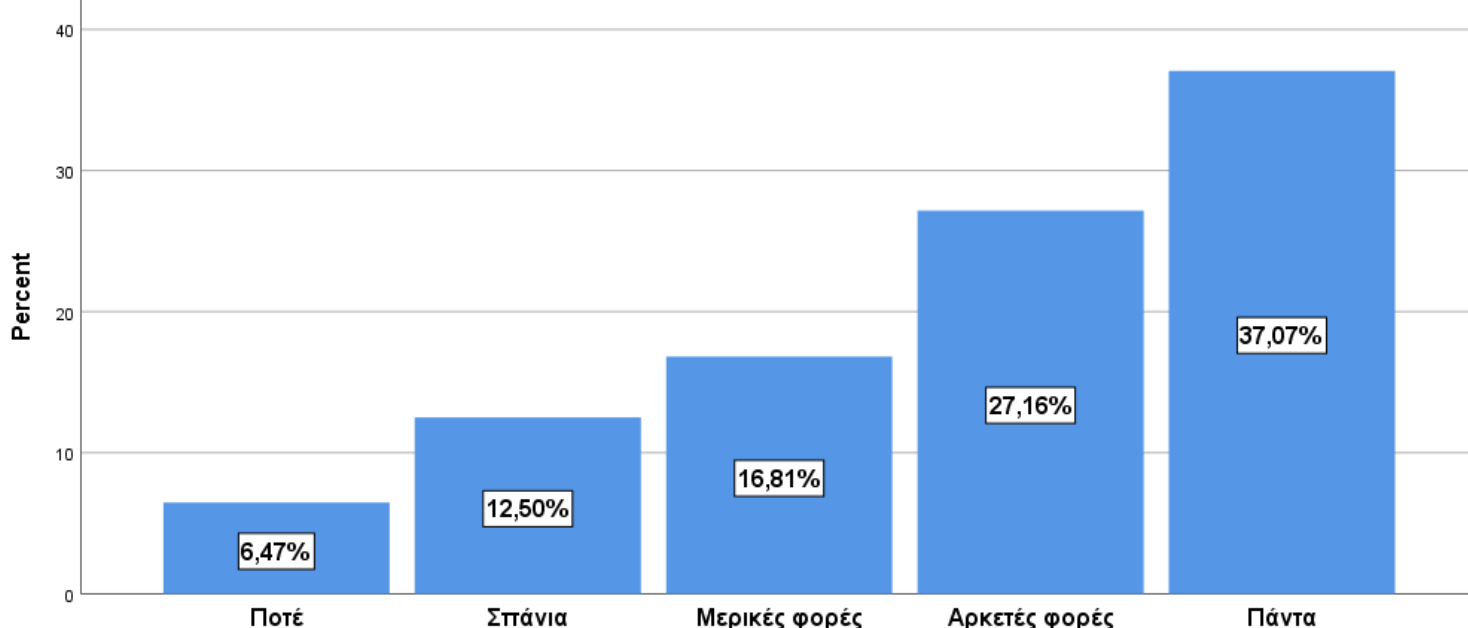
Γ2.Υπάρχουν φορές που ενώ έχετε κοιμηθεί εξακολουθείτε να νιώθετε εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;



Β2.Υπάρχουν φορές που ενώ έχετε κοιμηθεί εξακολουθείτε να νιώθετε εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Στο ίδιο μοτίβο, το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων της έρευνας ανέφερε πως πάντα και αρκετές φορές δυσκολεύεται λόγω κούρασης να συγκεντρωθεί σε μια εργασία ρουτίνας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών (37,07% και 27,16%, αντίστοιχα). Από την άλλη πλευρά, το 16,81% ανέφερε πως κατά τη διάρκεια των ταξιδιών δυσκολεύεται μερικές φορές λόγω κούρασης να συγκεντρωθεί σε μια εργασία ρουτίνας, ενώ το 12,50% και 6,47% των ερωτηθέντων ανέφερε πως δυσκολεύεται σπάνια και καθόλου, αντίστοιχα.

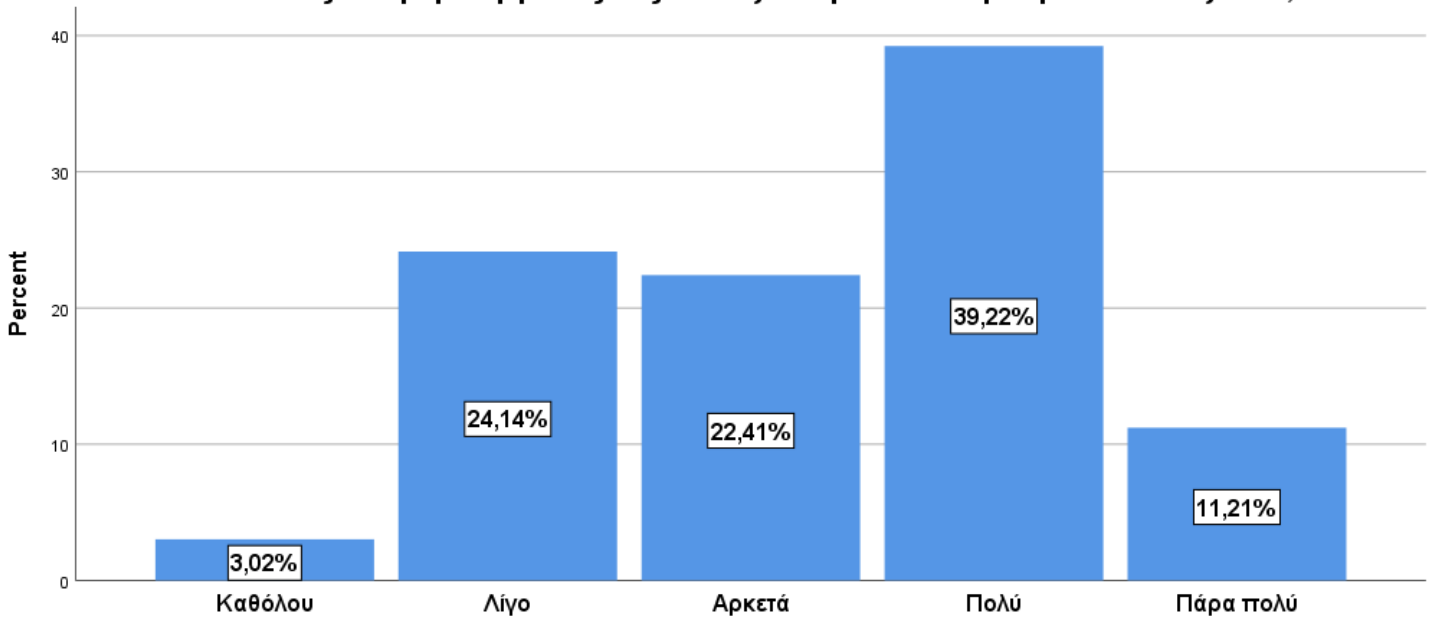
Γ3. Δυσκολεύεστε λόγω κούρασης να συγκεντρωθείτε σε μια εργασία ρουτίνας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;



Β3. Δυσκολεύεστε λόγω κούρασης να συγκεντρωθείτε σε μια εργασία ρουτίνας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Επιπρόσθετα, το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων της έρευνας ανέφερε πως το ωράριο εργασίας είναι πολύ, αρκετά και πάρα πολύ εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών, με ποσοστά 39,22%, 22,41% και 11,21%, αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, το 24,14% και 3,02% των ερωτηθέντων ανέφερε πως το ωράριο εργασίας είναι λίγο και καθόλου εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών, αντίστοιχα.

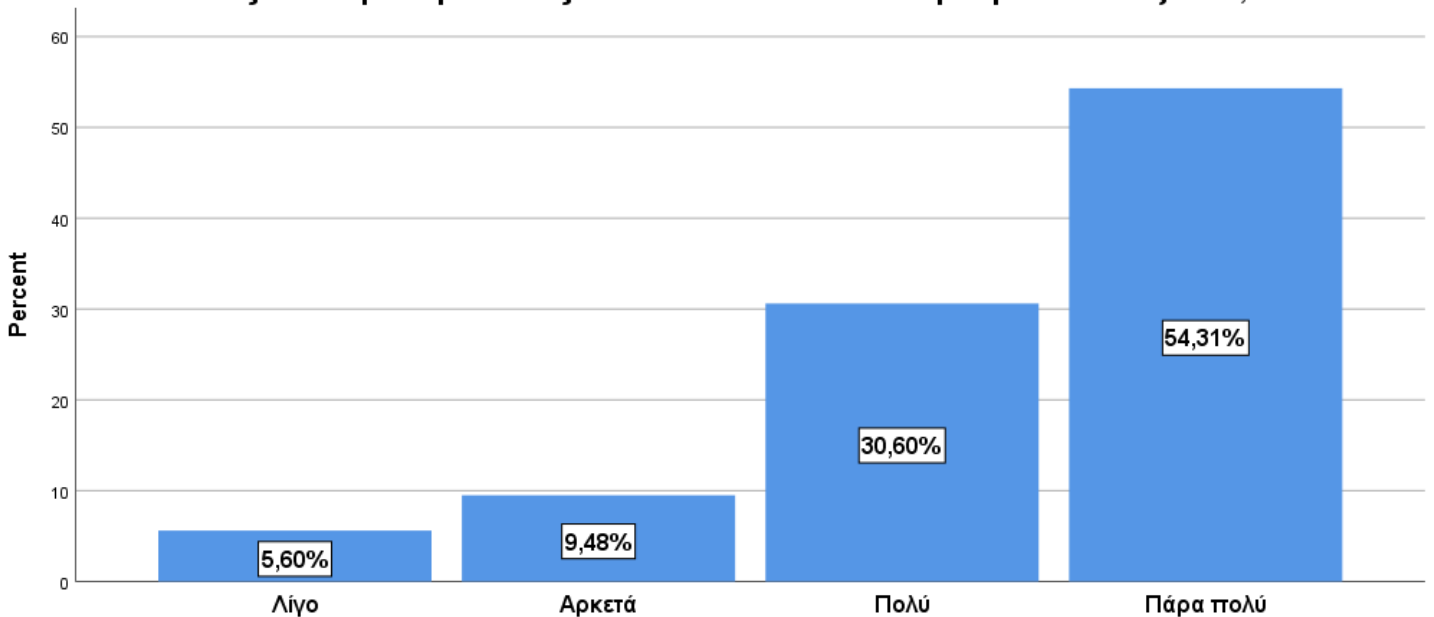
Γ4.Νιώθετε πως το ωράριο εργασίας σας είναι εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;



Β4.Νιώθετε πως το ωράριο εργασίας σας είναι εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

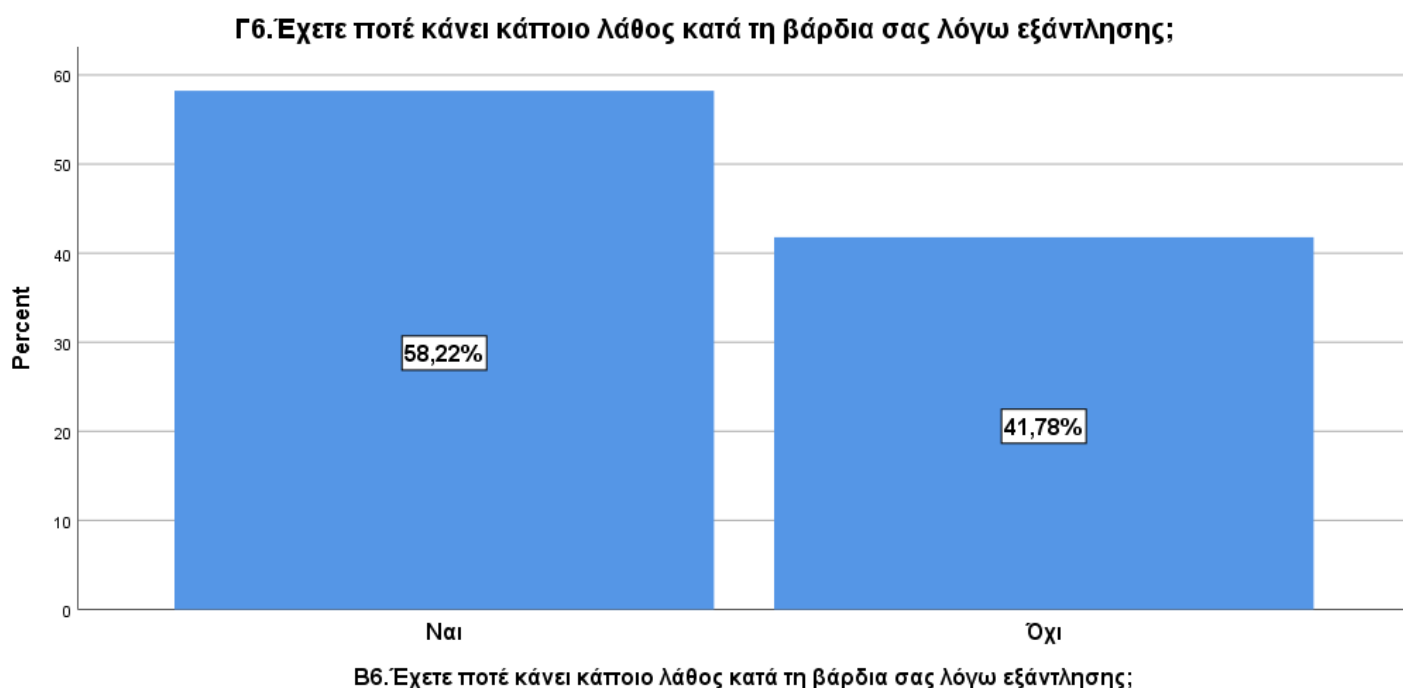
Στην ερώτηση εάν λείπει στους ερωτηθέντες η οικογένεια τους όσο εκείνοι είναι στο πλοίο κατά τη διάρκεια ταξιδιών, το μεγαλύτερο μέρος αυτών ανέφερε πως τους λείπει πάρα πολύ και πολύ, με ποσοστά 54,31% και 30,60%, αντίστοιχα. Αντίθετα, το 9,48% και 5,60% των ερωτηθέντων ανέφερε πως τους η οικογένεια αρκετά και λίγο, αντίστοιχα.

Γ5.Σας λείπει η οικογένειά σας όσο είστε στο πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;



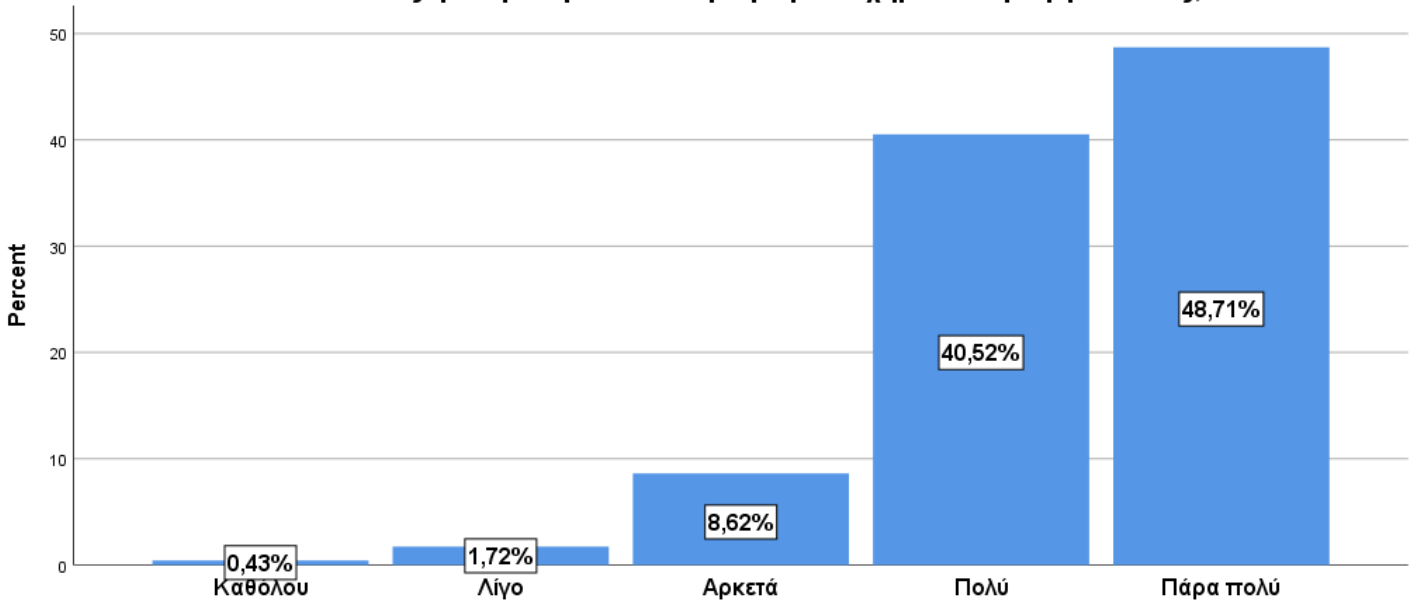
Β5.Σας λείπει η οικογένειά σας όσο είστε στο πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Επίσης, στη ερώτηση εάν οι ερωτηθέντες έχουν κάνει ποτέ κάποιο λάθος κατά τη βάρδια του λόγω της εξάντλησης, οι απόψεις είναι σχετικά μοιρασμένες. Το 58,22% των ερωτηθέντων ανέφερε πως έχει κάνει λάθος κατά τη βάρδια του λόγω εξάντλησης, ενώ το υπόλοιπο 41,78% ανέφερε πως δεν έχει κάνει.



Επιπρόσθετα, η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων, σε ποσοστό 48,71%, 40,52% και 8,62%, ανέφερε πως πιστεύει πως η κούραση ευθύνεται για μικροατυχήματα στην εργασία, σε πολύ μεγάλο, μεγάλο, και μέτριο βαθμό, αντίστοιχα. Αντίθετα, το 1,72% και 0,43% των ερωτηθέντων ανέφερε πως πιστεύει πως η κούραση ευθύνεται σε μικρό και ανύπαρκτο βαθμό, για μικροατυχήματα στην εργασία, αντίστοιχα.

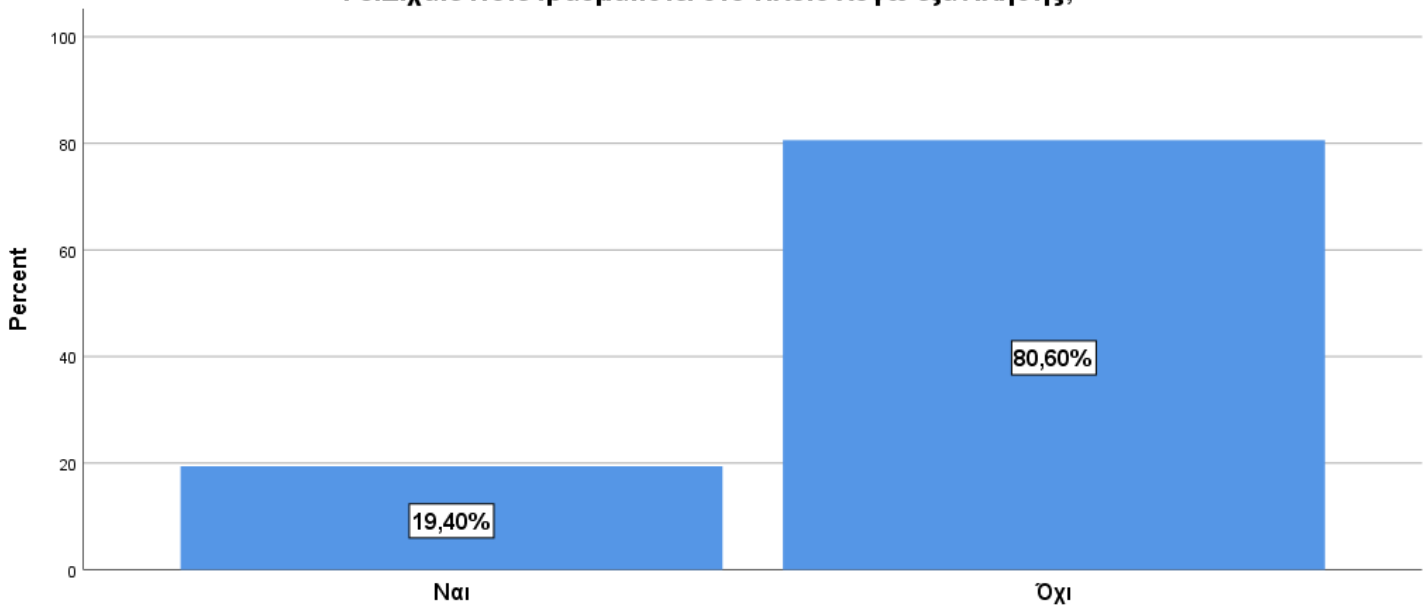
Γ7.Πιστεύετε πως η κόυραση ευθύνεται για μικροατυχήματα στην εργασία σας;



Β7.Πιστεύετε πως η κόυραση ευθύνεται για μικροατυχήματα στην εργασία σας;

Επίσης, στη ερώτηση εάν οι ερωτηθέντες είχαν ποτέ τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης, οι απόψεις είναι σαφείς. Το 80,60% των ερωτηθέντων ανέφερε πως έχει δεν τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης, ενώ το υπόλοιπο 19,40% ανέφερε πως έχει τραυματιστεί.

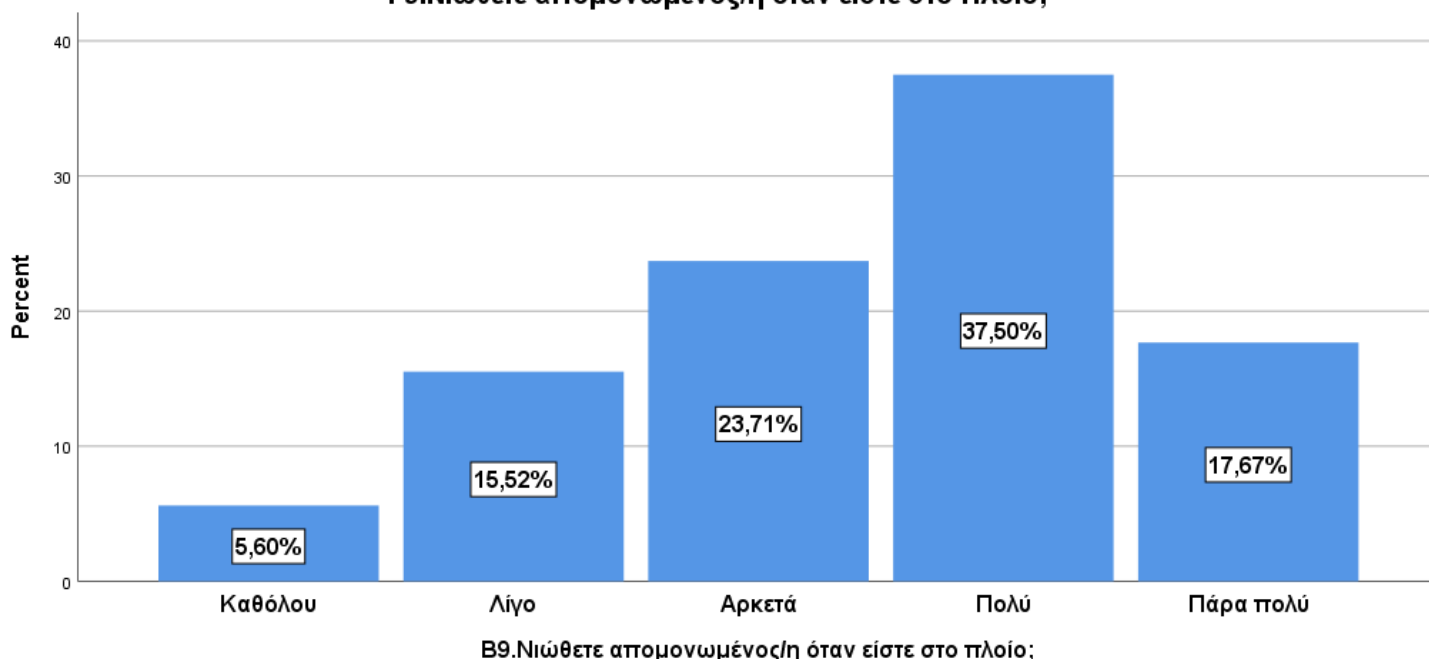
Γ8.Είχατε ποτέ τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης;



Β8.Είχατε ποτέ τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης;

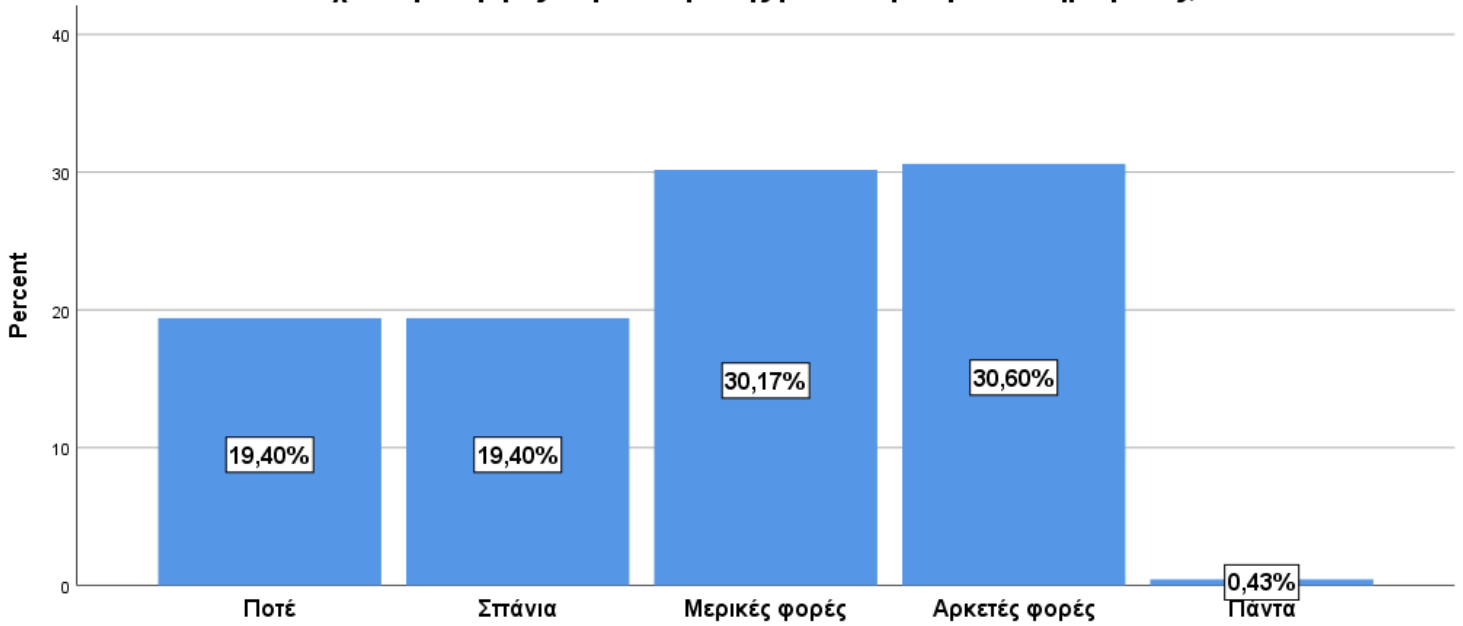
Μάλιστα, το 37,50% και 17,67% των ερωτηθέντων ανέφερε πως νιώθει πολύ και πάρα πολύ απομονωμένο όταν είναι στο πλοίο, αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, ένα ποσοστό της τάξεως του 23,71% των ερωτηθέντων ανέφερε πως νιώθει αρκετά απομονωμένο όταν είναι στο πλοίο, ενώ το 15,52% και 5,60% ανέφερε πως νιώθει λίγο και καθόλου απομονωμένο.

Γ9.Νιώθετε απομονωμένος/η όταν είστε στο πλοίο;



Όσον αφορά τις προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος, το 30,60%, 30,17% και 0,43% των ερωτηθέντων ανέφερε πως έχει προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος μερικές φορές, αρκετές φορές και πάντα, αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, ένα ποσοστό της τάξεως του 19,40% των ερωτηθέντων ανέφερε πως σπάνια έχει προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος, ενώ το 19,40% ανέφερε πως δεν έχει προστριβές.

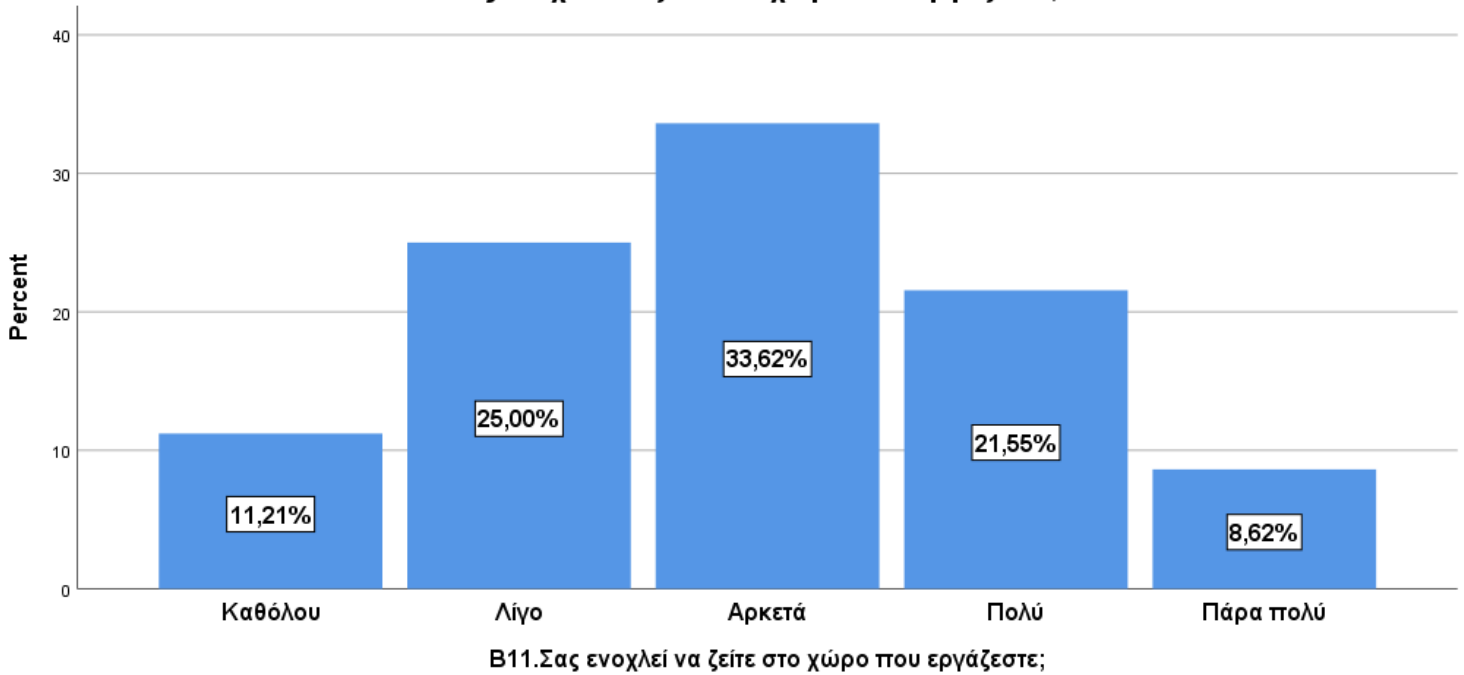
Γ10. Έχετε προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος;



Β10. Έχετε προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος;

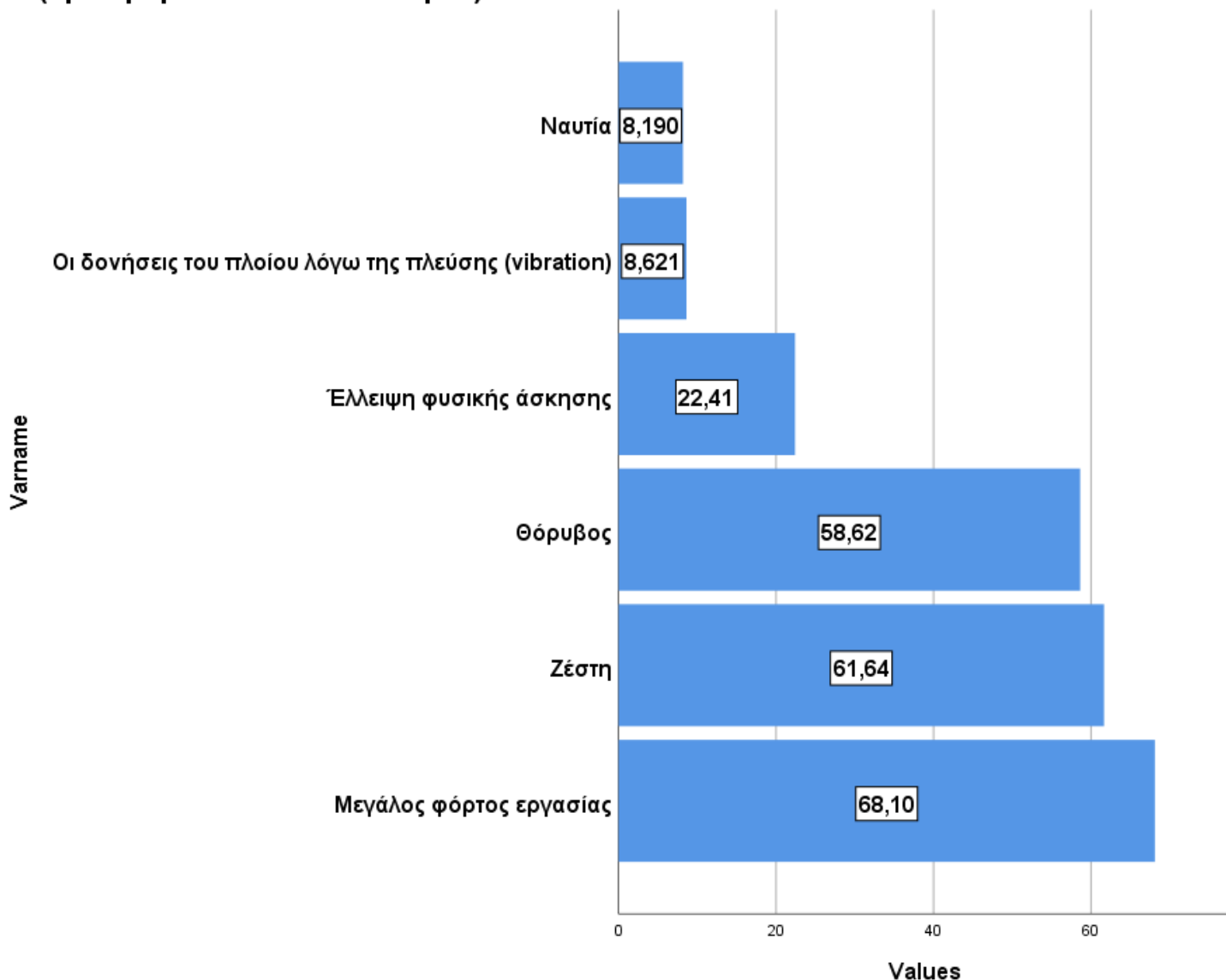
Στην ερώτηση εάν ενοχλεί τους ερωτηθέντες να ζουν στο χώρο που εργάζονται το 33,62% αυτών ανέφερε πως το ενοχλεί αρκετά, ενώ το 21,55% και 8,62% ανέφερε πως το ενοχλεί πολύ και πάρα πολύ, αντίστοιχα. Από την άλλη πλευρά, το 25% και 11,21% των ερωτηθέντων ανέφερε πως το να ζει στον χώρο που εργάζεται το ενοχλεί λίγο και καθόλου, αντίστοιχα.

Γ11.Σας ενοχλεί να ζείτε στο χώρο που εργάζεστε;



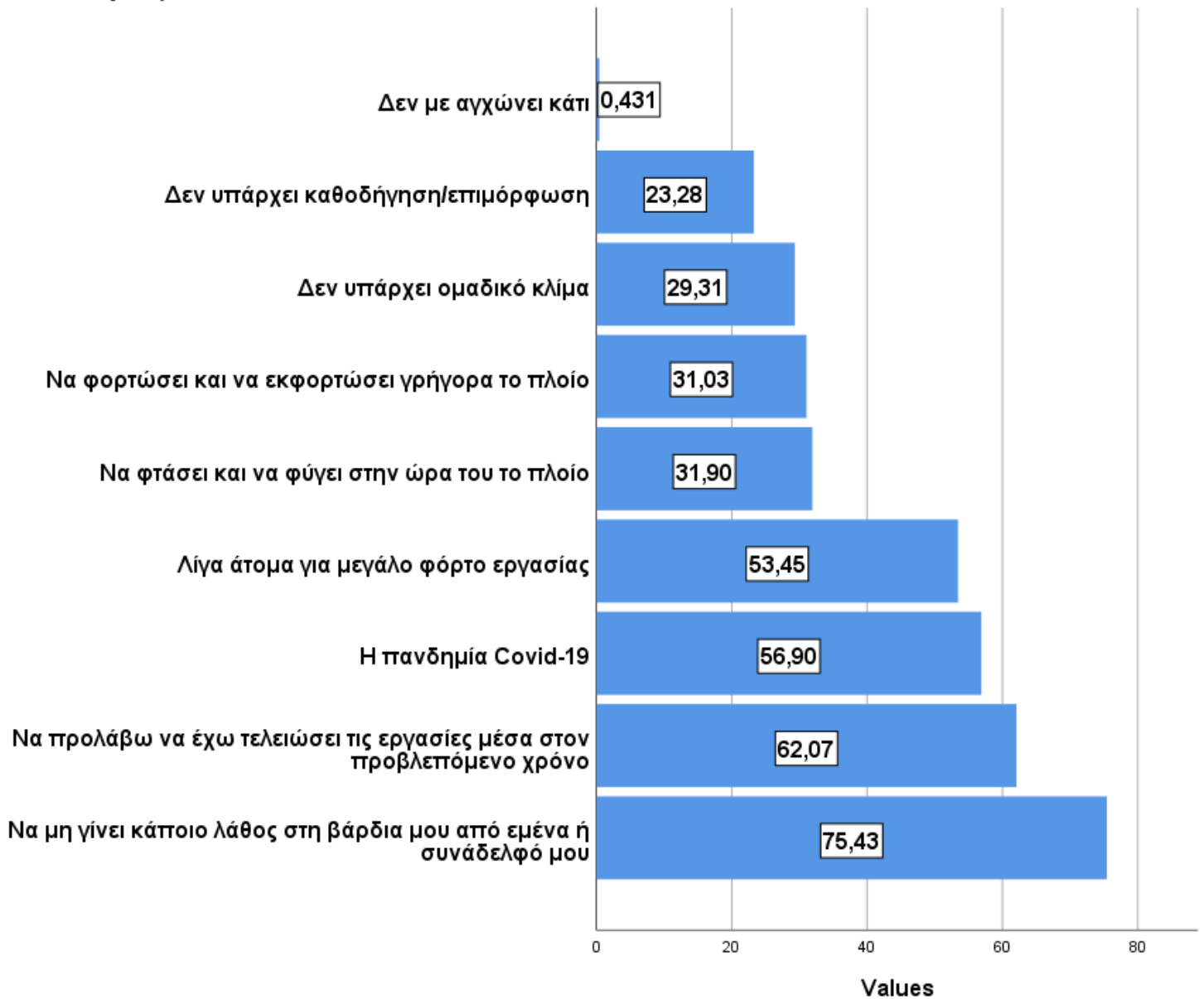
Στο παρακάτω γράφημα μπορούμε να παρατηρήσουμε αυτά τα στοιχεία που ενοχλούν περισσότερο τους ερωτηθέντες όταν είναι στο πλοίο. Στις πρώτες τρεις θέσεις και με σειρά προτεραιότητας εντοπίζεται ο μεγάλος φόρτος εργασίας, η ζέστη και ο θόρυβος, ενώ στις επόμενες θέσεις εντοπίζεται η έλλειψη φυσικής κατάστασης, οι δονήσεις του πλοίου λόγω πλεύσης και η ναυτία.

**Γ12.Από τα παρακάτω επιλέξτε αυτά που σας ενοχλούν περισσότερο όταν είστε στο πλοίο:
(Ερώτηση Πολλαπλών Επιλογών)**



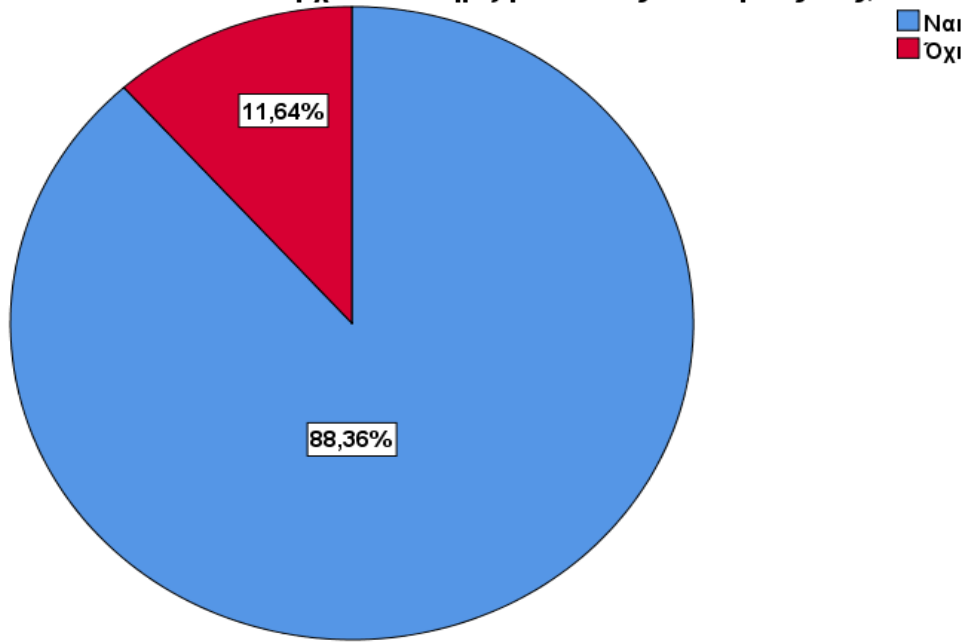
Στο παρακάτω γράφημα μπορούμε να παρατηρήσουμε αυτά τα στοιχεία που προκαλούν άγχος στους ερωτηθέντες. Στις πρώτες τρεις θέσεις και με σειρά προτεραιότητας εντοπίζεται το να μην γίνει κάποιο λάθος στη βάρδια, να μην ολοκληρωθούν οι εργασίες μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο, η πανδημία Covid-19 και να υπάρχουν λίγα άτομα για μεγάλο φόρτο εργασίας. Στις επόμενες θέσεις και με μικρότερη σημαντικότητα ως προς το άγχος, οι ερωτηθέντες ανέφεραν την σωστή ώρα άφιξης και αναχώρησης του πλοίου, την απουσία ομαδικού κλίματος, την γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου και την ανυπαρξία καθοδήγησης.

Γ13.Επιλέξτε όποια από τα παρακάτω σας προκαλούν άγχος: (Ερώτηση Πολλαπλών Επιλογών)



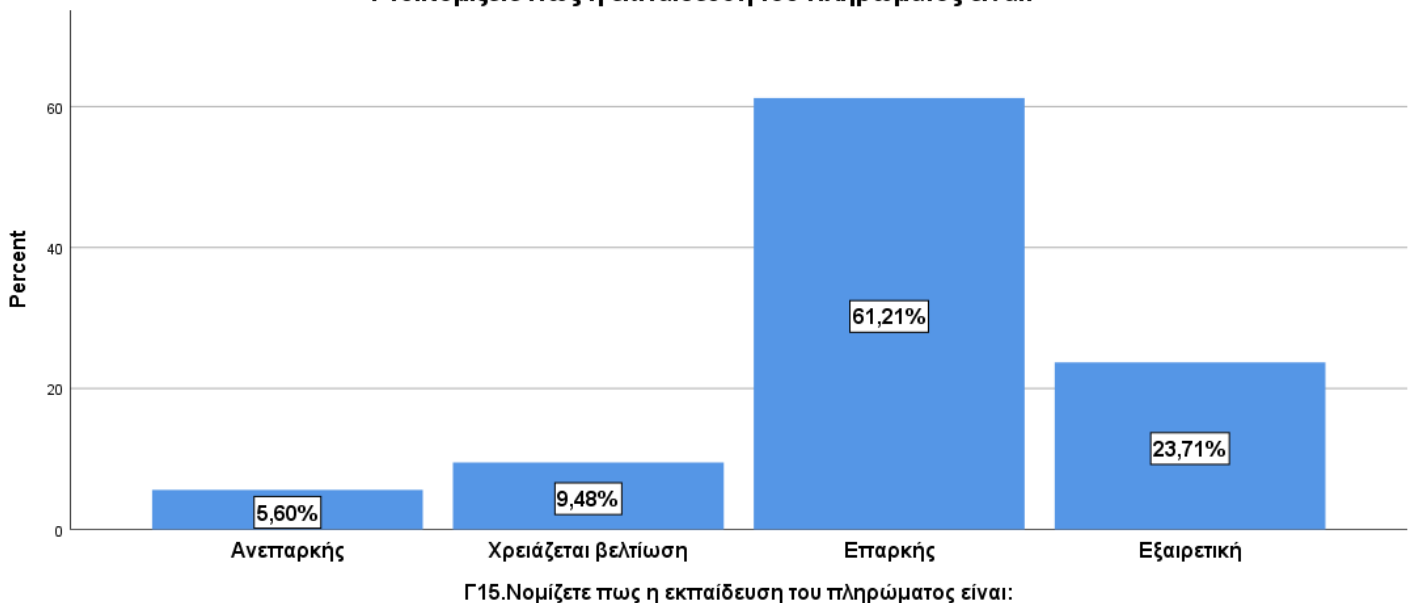
Επιπρόσθετα, στη ερώτηση εάν υπάρχει υποστήριξη από τους ανώτερους, το 88,36% των ερωτηθέντων ανέφερε πως υπάρχει υποστήριξη, σε αντίθεση με το υπόλοιπο 11,64% που ανέφερε πως δεν υπάρχει υποστήριξη από τους ανώτερους.

Γ14.Υπάρχει υποστήριξη από τους ανωτέρους σας;

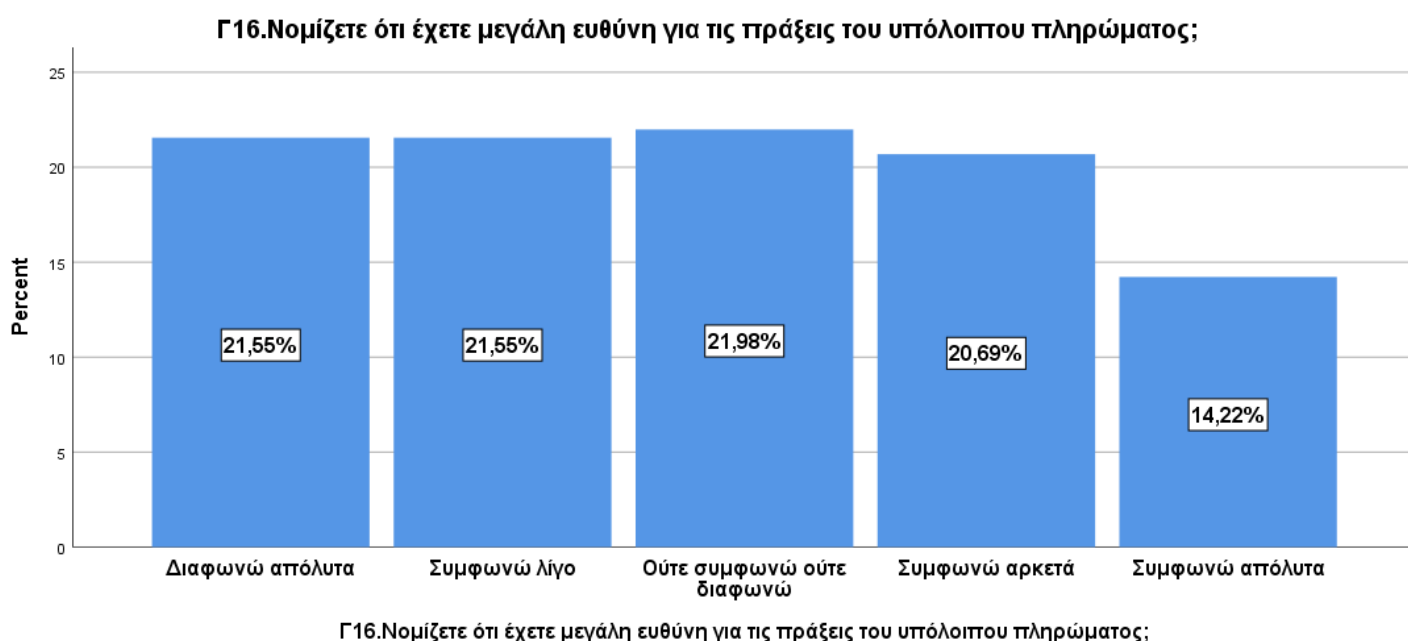


Στην περίπτωση της εκπαίδευσης του πληρώματος, το 61,21% και 23,71% των ερωτηθέντων θεωρεί πως είναι επαρκής και εξαιρετική, αντίστοιχα, ενώ το 9,48% και 5,60% ανέφερε πως η εκπαίδευση του πληρώματος χρειάζεται βελτίωση και είναι ανεπαρκής, αντίστοιχα.

Γ15.Νομίζετε πως η εκπαίδευση του πληρώματος είναι:



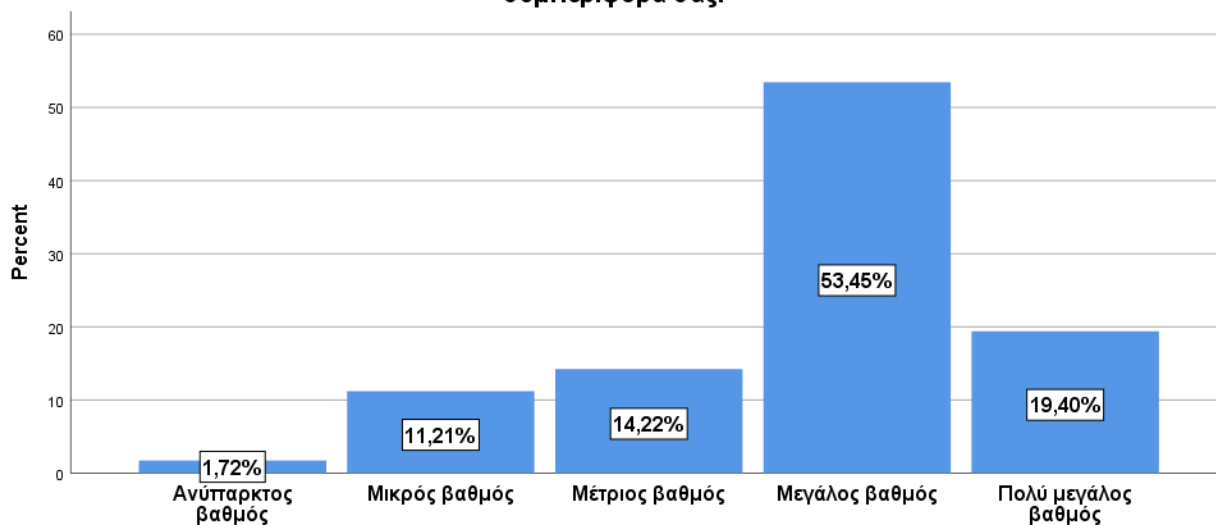
Όσον αφορά την ερώτηση εάν οι ερωτηθέντες θεωρούν πως έχουν μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος, οι απόψεις δίστανται. Αναλυτικότερα, το 21,55% και 21,55% των ερωτηθέντων ανέφερε πως διαφωνεί απόλυτα και συμφωνεί λίγο με το ότι έχει μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος, ενώ το 21,98% ούτε συμφωνεί αλλά ούτε διαφωνεί με αυτή την πρόταση. Τέλος, το 20,69% και 14,22% των ερωτηθέντων ανέφερε πως συμφωνεί αρκετά και απόλυτα με το ότι έχει μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος.



5.4. Η εποχή του Κορονοϊού

Σύμφωνα με το παρακάτω γράφημα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων δηλώνει ότι η πανδημία Covid-19 έχει επηρεάσει σε μεγάλο και πολύ μεγάλο βαθμό τη συμπεριφορά του με ποσοστά 53,45% και 19,4% αντίστοιχα. Ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά ο μέτριος, μικρός και ανύπαρκτος βαθμός με ποσοστά 14,22%, 11,21% και 1,72% αντίστοιχα.

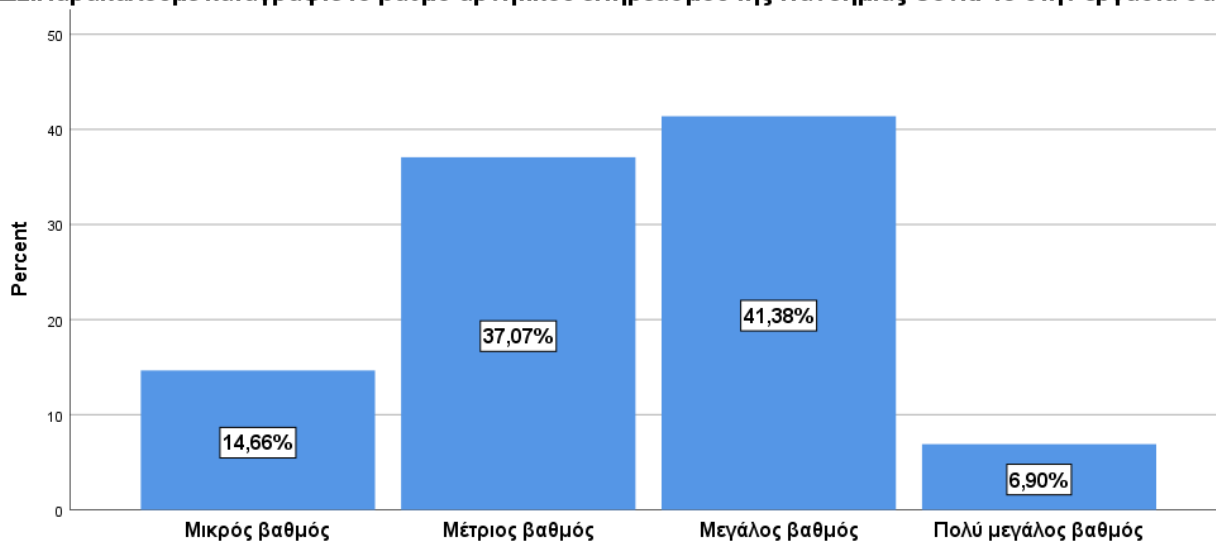
Δ1. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην συμπεριφορά σας.



Δ1. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην συμπεριφορά σας.

Λαμβάνοντας υπόψη το παρακάτω γράφημα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων δηλώνει μεγάλο βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 με ποσοστό 41,38%. Ακολουθούν ο μέτριος βαθμός, ο μικρός βαθμός και ο πολύ μεγάλος βαθμός με ποσοστά 37,07%, 14,66% και 6,9% αντίστοιχα.

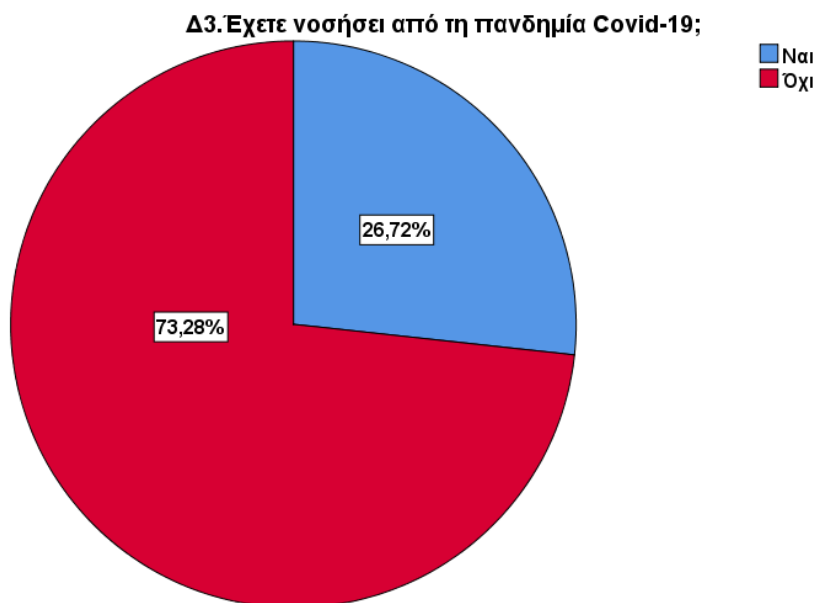
Δ2. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην εργασία σας



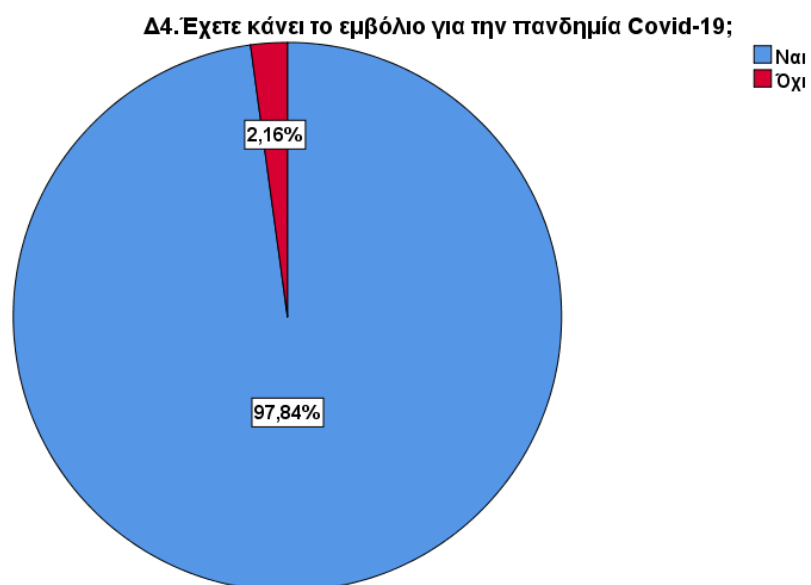
Δ2. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην εργασία σας

Βάσει του παρακάτω γραφήματος παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δεν έχει νοσήσει από τη πανδημία Covid-19 (ή δεν έχει

διαπιστώσει ότι έχει νοσήσει) σε ποσοστό 73.28% ενώ ακολουθούν οι ερωτηθέντες που έχουν νοσήσει με ποσοστό 26.72%.



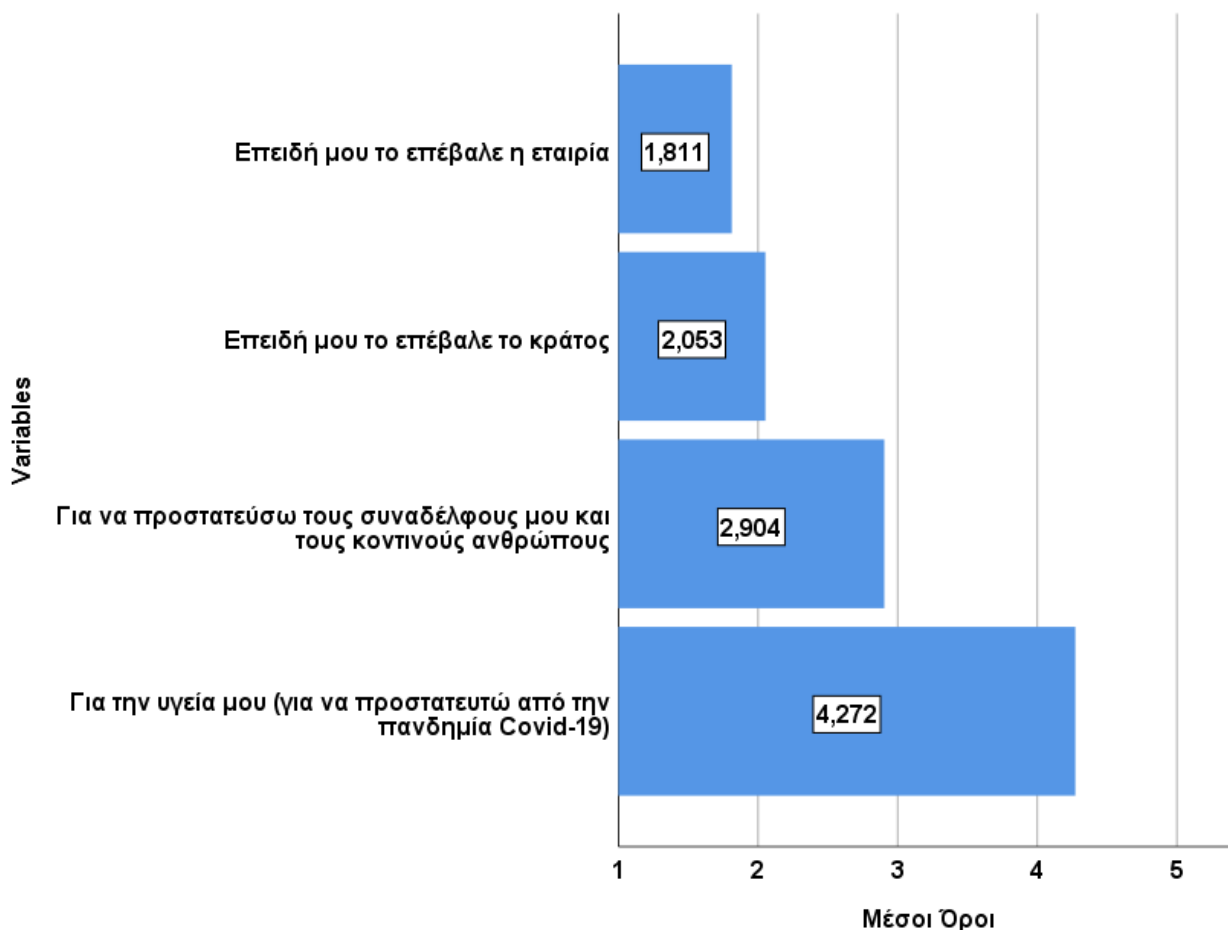
Λαμβάνοντας υπόψη το παρακάτω γράφημα παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών έχει κάνει το εμβόλιο σε ποσοστό 97.84% ενώ ακολουθούν εκείνου που δεν το έχουν κάνει με ποσοστό 2.16%.



Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζονται ο βαθμός των αιτίων για τους ερωτηθέντες που έκαναν τον εμβολιασμό. Όπως παρατηρούμε, το μεγαλύτερο μέρος των ναυτικών έκανε το εμβόλιο για να προστατεύσει την υγεία του.

Ακολουθούν με μικρότερη βαρύτητα η προστασία των συναδέλφων και κοντινών ανθρώπων, η επιβολή από το κράτος και η επιβολή από την εταιρία.

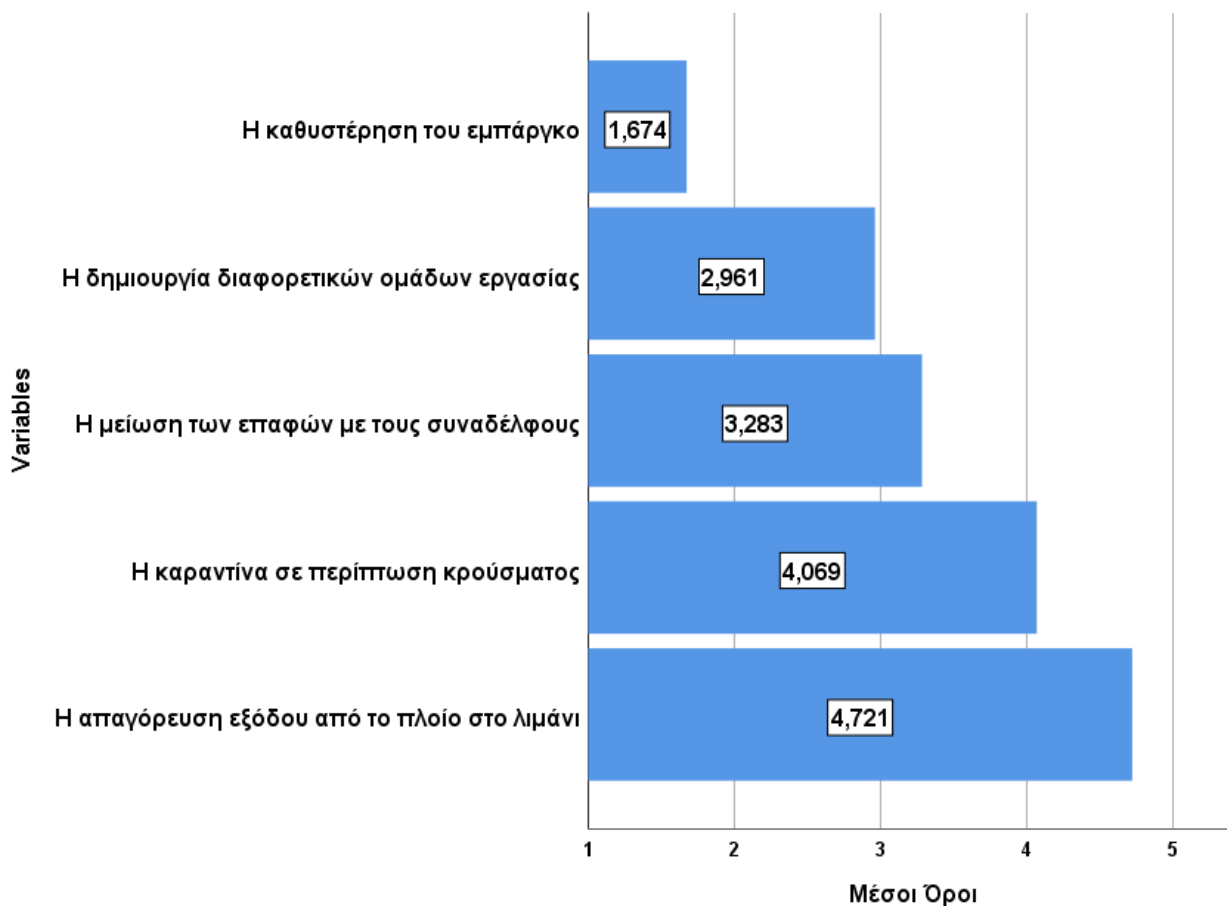
Δ5. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των αιών που πραγματοποιήσατε τον εμβολιασμό για την πανδημία Covid-19



1: Ανύπαρκτος βαθμός, 2: Μικρός βαθμός, 3: Μέτριος βαθμός, 4: Μεγάλος βαθμός, 5: Πολύ μεγάλος βαθμός

Βάσει του παρακάτω γραφήματος παρατηρούμε ότι η απαγόρευση εξόδου από το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη αρνητική επίπτωση της πανδημίας Covid-19. Ακολουθεί με εξίσου σημαντική βαρύτητα η πραγματοποίηση καραντίνας σε περίπτωση κρούσματος και η μείωση των επαφών με τους συναδέλφους. Η δημιουργία διαφορετικών ομάδων εργασίας και η καθυστέρηση του εμπόργκο αποτελούν μείζονος σημασίας αρνητικές επιπτώσεις της πανδημίας.

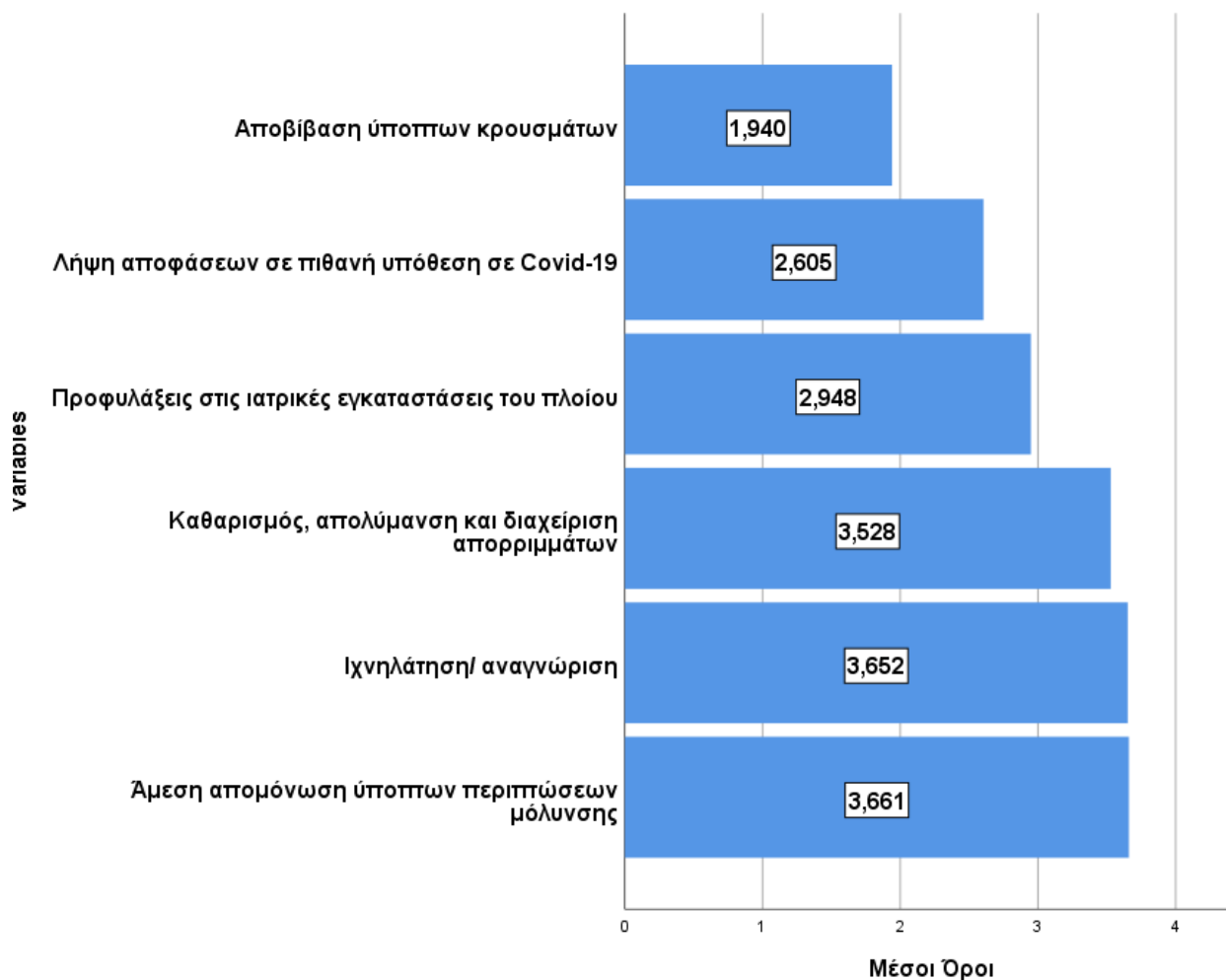
Δ6. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας Covid-19



1: Ανύπαρκτος βαθμός, 2: Μικρός βαθμός, 3: Μέτριος βαθμός, 4: Μεγάλος βαθμός, 5: Πολύ μεγάλος βαθμός

Παρατηρώντας το παρακάτω γράφημα καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η άμεση απομόνωση ύποπτων περιστατικών μόλυνσης, η ιχνηλάτηση/ αναγνώριση επαφών και ο καθαρισμός/ απολύμανση των χώρων αποτελούν ενέργειες που εφαρμόζονται σε μεγάλο βαθμό στα πλοία ως ενέργειες προστασίας από τη πανδημία Covid-19. Ακολουθούν σε μέτριο βαθμό η προφυλάξεις στις ιατρικές εγκαταστάσεις του πλοίου και σε μικρό βαθμό η λήψη αποφάσεων σε πιθανή υπόθεση στη πανδημία και η αποβίβαση ύποπτων κρουσμάτων.

Δ7. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω ενεργειών για την προστασία της πανδημίας Covid-19 επί του πλοίου

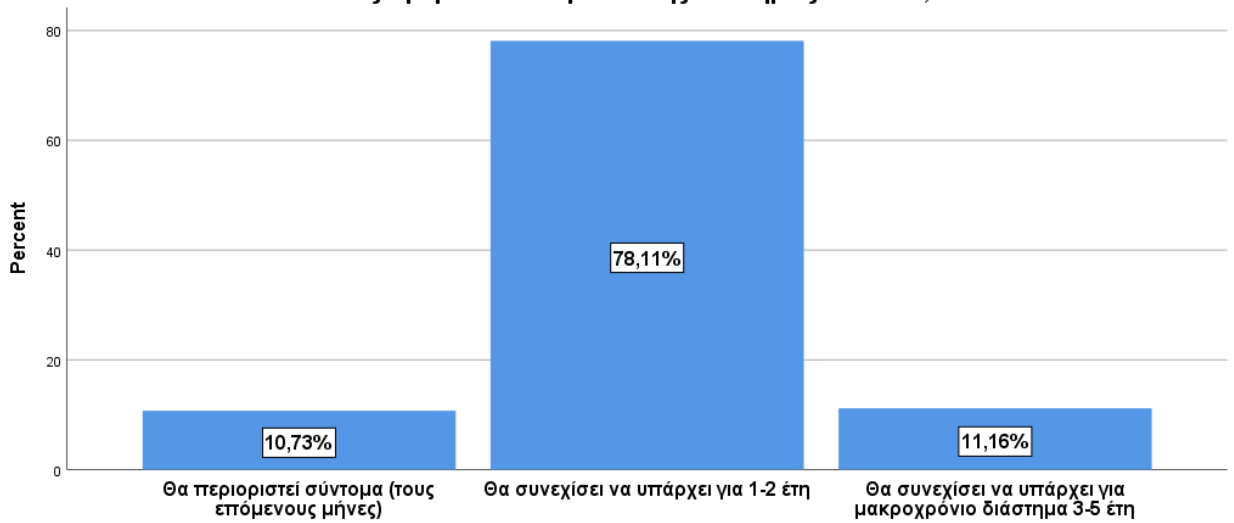


1: Ανύπαρκτος βαθμός, 2: Μικρός βαθμός, 3: Μέτριος βαθμός, 4: Μεγάλος βαθμός, 5: Πολύ μεγάλος βαθμός

5.5. Η μετά Κορονοϊό εποχή

Παρατηρώντας το παρακάτω γράφημα παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των ναυτικών προβλέπει ότι η πανδημία θα συνεχιστεί για τα επόμενα 1-2 έτη σε ποσοστό 78,11%. Ακολουθούν με μικρότερο βαθμό οι ερωτηθέντες που θεωρούν ότι η πανδημία θα συνεχιστεί να υπάρχει για μακροχρόνιο διάστημα 3-5 ετών και εκείνοι που θεωρούν ότι θα περιοριστεί τους επόμενους μήνες με ποσοστά 11.16% και 10.73% αντίστοιχα.

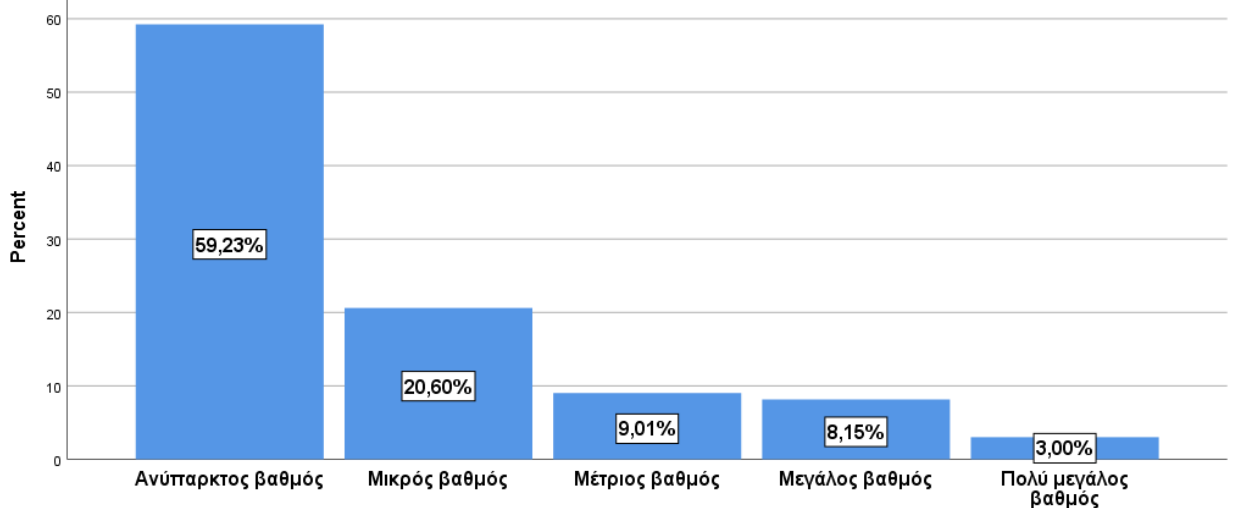
Ε1.Πως προβλέπεται το μέλλον της πανδημίας Covid 19;



Ε1.Πως προβλέπεται το μέλλον της πανδημίας Covid 19;

Η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δηλώνει ότι δεν έχει αναθεωρήσει το μέλλον της εργασίας της με ποσοστό 59.23%. Ακολουθούν εκείνοι που δηλώνουν μικρό, μέτριο, μεγάλο και πολύ μεγάλο βαθμό αναθεώρησης με ποσοστά 20.6%, 9.01%, 8.15% και 3% αντίστοιχα.

Ε2.Σε ποιο βαθμό η πανδημία Covid-19 σας έκανε να αναθεωρήσετε το μέλλον της εργασίας σας;



Ε2.Σε ποιο βαθμό η πανδημία Covid-19 σας έκανε να αναθεωρήσετε το μέλλον της εργασίας σας;

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Για το άμεσο μέλλον, η πανδημία COVID-19 θα συνεχίσει να έχει τεράστιο αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των κρουαζιερόπλοιων, και επομένως και στο παγκόσμιο εμπόριο και τα ταξίδια. Ο αντίκτυπος της στους ναυτικούς παγκοσμίως, είτε στους θαλάσσιους είτε στους λιμενικούς τομείς, ήταν και συνεχίζει μέχρι αυτή τη στιγμή να είναι καταστροφικός. Οι κυβερνητικές στάσεις, με βάση τις ανησυχίες τους για την υγεία των πολιτών, έδειξαν τα όρια της συνεργασίας. Στην αρχή της πανδημίας, πολλές χώρες έκλεισαν τα θαλάσσια σύνορα τους στη ναυτιλία, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολλές ανησυχίες για την υγεία και την ασφάλεια των ναυτικών. Και όμως, οι ναυτικοί ανταποκρίθηκαν δυναμικά στη πανδημία. Τα διδάγματα που αντλήθηκαν περιλαμβάνουν την ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη αναγνώριση στους ναυτικούς, καθώς όλη η ανθρωπότητα στηρίζεται για τα αγαθά που χρειάζονται καθημερινά και που καθιστούν δυνατό το παγκόσμιο εμπόριο.

Η δράση που πρέπει να αναληφθεί πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχει ένας πιο ισχυρός θαλάσσιος τομέας για το μέλλον. Είναι σαφές ότι θα υπάρχει πλέον αυξημένη ανάγκη προόδου με μεγαλύτερη ολοκλήρωση της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού, τη ψηφιοποίηση, τη τυποποίηση, την ανάπτυξη ενιαίων καναλιών για την απλούστευση της υποβολής των πληροφοριών που απαιτούνται από τις αρχές για διατυπώσεις φορτίου και για τη διευκόλυνση και μείωση του διοικητικού φόρτου για τους παρόχους δεδομένων των πλοίων.

Καθώς η πανδημία COVID-19 έχει επηρεάσει κάθε χώρα σε όλο τον κόσμο, η ανάπτυξη μιας κοινής προσέγγισης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της διατήρησης της ασφάλειας των πολιτών και των οικονομιών ζωντανών θα προσφέρει μαθήματα τα οποία, εάν μάθουν, σίγουρα θα εξασφαλίσουν ένα καλύτερο μέλλον για την ανθρωπότητα στο σύνολό της.

Από την πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε 233 ναυτικούς Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων συμπεραίνουμε ότι η πανδημία έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην συμπεριφορά τους και την εργασία τους. Αν και παρατηρούν ότι ο πλοίαρχος και η ναυτιλιακή εταιρία λαμβάνει τα

περισσότερα μέτρα προστασίας, ωστόσο ανησυχούν για τις επιπτώσεις της πανδημίας.

Ένα ερώτημα που δημιουργείται για μελλοντική έρευνα είναι σε ποιο βαθμό η πανδημία έχει αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών εκτός από το πλοίο. Ακόμη ένα εύλογο ερώτημα που δημιουργείται σχετίζεται με την αντοχή των ναυτικών στις αντίξοες συνθήκες επί του πλοίου που η πανδημία τις επιβαρύνει ακόμα περισσότερο.

Ως ενέργεια και μέτρα για τις ναυτιλιακές εταιρίες προτείνεται η απασχόληση ψυχολόγων που θα επισκέπτονται τα πλοία ανά χρονικά διαστήματα και θα υποστηρίζουν την ψυχολογία των ναυτικών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση

- 1) Blanco M. L, Rosales A., (2020). *Global governance and COVID-19: The implications of fragmentation and inequality*, E-International Relations.
- 2) Doumbia-Henry C., (2003). *Current maritime labour law issues: An internationally uniform identity document for seafarers*. WMU J Marit Aff 2(2).
- 3) G20 Leaders' Statement (2020). *Statement on COVID-19*, Extraordinary Leaders' Summit.
- 4) Hand M., (2020). *Singapore to allow crew changes where seafarer contracts have expired*, Seatrade Maritime News, 25.
- 5) ILO (2020). *Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19)*, including a joints tatement of the Officers of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended.
- 6) IMO (2020a). *Coronavirus (COVID-19) - Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*, Circular Letter No. 4204/Add. 14.
- 7) IMO (2020b). *Coronavirus (COVID-19)–Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*, Circular Letter No. 4204/Add. 14.
- 8) IMO (2020c). *Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships*, Circular Letter No. 4204/Add. 3.
- 9) IMO (2020d). *Personal message from IMO Secretary-General Kitack Lim to seafarers*.
- 10) IMO (2020f). *Recommended framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the coronavirus (COVID-19) pandemic*, Circular Letter No.4204/Add.14.
- 11) IMO (2020g). *Personal protective equipment*, Circular Letter No.4204/Add. 15.

- 12)IMO (2020h). *Guidance for flag States regarding surveys and renewals of certificates during the COVID-19 pandemic*, Circular Letter No. 4204/Add. 19.
- 13)IMO and UNCTAD (2020). *Joint statement in support of keeping ships moving, ports open and cross-border trade flowing during the COVID-19 pandemic*.
- 14)International Chamber of Shipping (ICS) (2020). *Coronavirus (COVID-19) - Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers*. Version 3.0, London
- 15)Nautilus International (2020). *Covid-19: UK government designates seafarers as key workers*", News.
- 16)Notteboom T, Pallis T., (2020). *IAPH-WPSP Port Economic Impact Barometer*.
- 17)United Nations (2001). *Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts*, International Law Commission.
- 18)WHO (2021). *International medical guide for ships*, 3rd edn, Geneva.
- 19)WPSP (2020). *Global Survey on impact of COVID19 on ports: Regional differences becoming more pronounced*.

Ηλεκτρονική

- 20)International Chamber of Shipping (ICS) (2021). *Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers*.
- 21)<https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/> (Πρόσβαση 10/05/2021).
- 22)International Labour Organisation (ILO) (2021). *Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006)*.
- 23)https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_SECTION:MLCA_AMEND_A2 (Πρόσβαση 8/05/2021).
- 24)International Transport Federation (ITF) (2021).
- 25)<https://www.itfglobal.org/en> (Πρόσβαση 12/05/2021).
- 26)Inchcape Shipping Services (2021). *COVID-19 Crew Change Implications*.
- 27)<https://www.iss-shipping.com/pages/coronavirus-port-country-implications> (Πρόσβαση 10/05/2021).

- 28) Statista (2021). *Number of ships in the world merchant fleet as of January 1, 2020, by type.*
- 29) <https://www.statista.com/statistics/264024/number-of-merchant-ships-worldwide-by-type/> (Πρόσβαση 8/05/2021).
- 30) TIME Magazine (2020). *World Health Organization Declares COVID-19 a 'Pandemic. Here' s What That Means.*
- 31) <https://time.com/5791661/who-coronavirus-pandemic-declaration/> (Πρόσβαση 10/05/2021).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

Το παρόν ερωτηματολόγιο χρησιμοποιείται στο πλαίσιο έρευνας που πραγματοποιείται για την εκπόνηση της πτυχιακής μου εργασίας, στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Σχολής Επιστημών της Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Επισημαίνεται ότι το ερωτηματολόγιο και η επεξεργασία των δεδομένων είναι ανώνυμα και αφορούν μόνο τη συγκεκριμένη εργασία. Απαιτούμενος χρόνος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου 4-5 λεπτά.

Σας ευχαριστώ για την συμμετοχή σας.

Όλγα Μώλου

Email: stt16107@stt.aegean.gr

Α. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

A1. Ηλικία

A2. Φύλο

Άνδρας	<input type="radio"/>
Γυναίκα	<input type="radio"/>

A3. Οικογενειακή κατάσταση

Άγαμος/η	<input type="radio"/>
Έγγαμος/ η	<input type="radio"/>
Διαζευγμένος/ η – Χήρος/ α	<input type="radio"/>

A4. Ετήσιο οικογενειακό εισόδημα (Καθαρό)

Λιγότερα από 10.000€	<input type="radio"/>
10.0001-20.000€	<input type="radio"/>

20.001-30.000€	<input type="radio"/>
30.001-40.000€	<input type="radio"/>
Άνω των 40.000€	<input type="radio"/>

B. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥ

B1. Ειδικότητα

Αξιωματικός-Υπαξιωματικός	<input type="radio"/>
Μηχανικός	<input type="radio"/>
Πλήρωμα κουβέρτας	<input type="radio"/>

A5. Έτη προϋπηρεσίας

Λιγότερα από 5	<input type="radio"/>
6-10 έτη	<input type="radio"/>
11-20 έτη	<input type="radio"/>
Περισσότερα από 20 έτη	<input type="radio"/>

Γ. ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ, ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΕΞΑΝΤΛΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

Γ1. Νιώθετε ότι σας λείπει ύπνος κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ2. Υπάρχουν φορές που ενώ έχετε κοιμηθεί εξακολουθείτε να νιώθετε εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Ποτέ	
Σπάνια	
Μερικές φορές	
Αρκετές φορές	
Πάντα	

Γ3. Δυσκολεύεστε λόγω κόπωσης να συγκεντρωθείτε σε μια εργασία ρουτίνας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Ποτέ	
Σπάνια	
Μερικές φορές	
Αρκετές φορές	
Πάντα	

Γ4. Νιώθετε πως το ωράριο εργασίας σας είναι εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ5. Σας λείπει η οικογένειά σας όσο είστε στο πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ6. Έχετε ποτέ κάνει κάποιο λάθος κατά τη βάρδια σας λόγω εξάντλησης;

Ναι	
Όχι	
Δεν απαντώ	

Γ7. Πιστεύετε πως η κόουραση ευθύνεται για μικροατυχήματα στην εργασία σας;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ8. Είχατε ποτέ τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης;

Ναι	
Όχι	
Δεν απαντώ	

Γ9. Νιώθετε απομονωμένος/η όταν είστε στο πλοίο;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ10. Έχετε προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος;

Ποτέ	
Σπάνια	
Μερικές φορές	
Αρκετές φορές	
Πάντα	

Γ11. Σας ενοχλεί να ζείτε στο χώρο που εργάζεστε;

Καθόλου	
Λίγο	
Αρκετά	
Πολύ	
Πάρα πολύ	

Γ12. Από τα παρακάτω επιλέξτε αυτά που σας ενοχλούν περισσότερο όταν είστε στο πλοίο:

Ζέστη	
Θόρυβος	
Μεγάλος φόρτος εργασίας	
Ναυτία	
Οι δονήσεις του πλοίου λόγω της πλεύσης (vibration)	
Έλλειψη φυσικής άσκησης	
Άλλο	

Γ13. Επιλέξτε όποια από τα παρακάτω σας προκαλούν άγχος:

Να φορτώσει και να εκφορτώσει γρήγορα το πλοίο	
Να φτάσει και να φύγει στην ώρα του το πλοίο	
Να μη γίνει κάποιο λάθος στη βάρδια μου από εμένα ή συνάδελφό μου	
Να προλάβω να έχω τελειώσει τις εργασίες μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο	
Λίγα άτομα για μεγάλο φόρτο εργασίας	
Δεν υπάρχει ομαδικό κλίμα	
Δεν υπάρχει καθοδήγηση/επιμόρφωση	
Η πανδημία Covid-19	

Δεν με αγχώνει κάτι	
Άλλο	

Γ14. Υπάρχει υποστήριξη από τους ανωτέρους σας;

Ναι	
Όχι	
Δεν απαντώ	

Γ15. Νομίζετε πως η εκπαίδευση του πληρώματος είναι:

Ανεπαρκής	
Χρειάζεται βελτίωση	
Επαρκής	
Εξαιρετική	

Γ16. Νομίζετε ότι έχετε μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος;

Διαφωνώ απόλυτα	
Συμφωνώ λίγο	
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	
Συμφωνώ αρκετά	
Συμφωνώ απόλυτα	

Δ. Η ΕΠΟΧΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ

Δ1. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην συμπεριφορά σας.

Ανύπαρκτος βαθμός	
Μικρός βαθμός	
Μέτριος βαθμός	
Μεγάλος βαθμός	
Πολύ μεγάλος βαθμός	

Δ2. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην εργασία σας

Ανύπαρκτος βαθμός	
Μικρός βαθμός	
Μέτριος βαθμός	

Μεγάλος βαθμός	
Πολύ μεγάλος βαθμός	

Δ3. Έχετε νοσήσει από τη πανδημία Covid-19;

Όχι	
Ναι	

Δ4. Έχετε κάνει το εμβόλιο για την πανδημία Covid-19;

Όχι	
Ναι	

Δ5. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των αιτιών που πραγματοποιήσατε τον εμβολιασμό για την πανδημία Covid-19

	Ανύπαρκτος βαθμός	Μικρός βαθμός	Μέτριος βαθμός	Μεγάλος βαθμός	Πολύ μεγάλος βαθμός
Για την υγεία μου (για να προστατευτώ από την πανδημία Covid-19)					
Για να προστατεύσω τους συναδέλφους μου και τους κοντινούς ανθρώπους					
Επειδή μου το επέβαλε το κράτος					
Επειδή μου το επέβαλε η εταιρία					
Άλλοι λόγοι					

Δ6. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας Covid-19

	Ανύπαρκτος βαθμός	Μικρός βαθμός	Μέτριος βαθμός	Μεγάλος βαθμός	Πολύ μεγάλος βαθμός
Η απαγόρευση εξόδου από το πλοίο στο λιμάνι					

Η καθυστέρηση του εμπόργκο					
Η καραντίνα σε περίπτωση κρούσματος					
Η μείωση των επαφών με τους συναδέλφους					
Η δημιουργία διαφορετικών ομάδων εργασίας					

Δ7. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω ενεργειών για την προστασία της πανδημίας Covid-19

	Ανύπαρκτος βαθμός	Μικρός βαθμός	Μέτριος βαθμός	Μεγάλος βαθμός	Πολύ μεγάλος βαθμός
Άμεση απομόνωση ύποπτων περιπτώσεων μόλυνσης					
Ιχνηλάτηση/ αναγνώριση					
Λήψη αποφάσεων σε πιθανή υπόθεση σε Covid-19					
Προφυλάξεις στις ιατρικές εγκαταστάσεις του πλοίου					
Καθαρισμός, απολύμανση και διαχείριση απορριμμάτων					
Αποβίβαση ύποπτων κρουσμάτων					

Ε. Η ΜΕΤΑ ΚΟΡΟΝΟΙΟ ΕΠΟΧΗ

Ε1. Πως προβλέπεται το μέλλον της πανδημίας Covid 19;

Θα περιοριστεί σύντομα (τους επόμενους μήνες)	
Θα συνεχίσει να υπάρχει για 1-2 έτη	
Θα συνεχίσει να υπάρχει για μακροχρόνιο διάστημα 3-5 έτη	

Ε2. Σε ποιο βαθμό η πανδημία Covid-19 σας έκανε να αναθεωρήσετε το μέλλον της εργασίας σας;

Ανύπαρκτος βαθμός	
Μικρός βαθμός	
Μέτριος βαθμός	
Μεγάλος βαθμός	
Πολύ μεγάλος βαθμός	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ (SPSS)

Α1. Φύλο

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ανδρας	225	97,0	97,0	97,0
	Γυναίκα	7	3,0	3,0	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Α2. Ηλικία

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	24	3	1,3	1,3	1,3
	25	4	1,7	1,7	3,0
	26	5	2,2	2,2	5,2
	27	4	1,7	1,7	6,9
	28	3	1,3	1,3	8,2
	29	3	1,3	1,3	9,5
	30	5	2,2	2,2	11,6
	31	6	2,6	2,6	14,2
	32	7	3,0	3,0	17,2
	33	5	2,2	2,2	19,4
	34	5	2,2	2,2	21,6
	35	9	3,9	3,9	25,4
	36	11	4,7	4,7	30,2
	37	11	4,7	4,7	34,9
	38	10	4,3	4,3	39,2
	39	12	5,2	5,2	44,4
	40	13	5,6	5,6	50,0
	41	11	4,7	4,7	54,7
	42	12	5,2	5,2	59,9
	43	11	4,7	4,7	64,7
44	12	5,2	5,2	69,8	
45	9	3,9	3,9	73,7	
46	8	3,4	3,4	77,2	
47	11	4,7	4,7	81,9	
48	11	4,7	4,7	86,6	
49	8	3,4	3,4	90,1	

50	8	3,4	3,4	93,5
51	5	2,2	2,2	95,7
52	3	1,3	1,3	97,0
53	3	1,3	1,3	98,3
54	4	1,7	1,7	100,0
Total	232	100,0	100,0	

A3. Οικογενειακή κατάσταση

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Άγαμος/ η	68	29,3	29,3	29,3
	Έγγαμος/ η	147	63,4	63,4	92,7
	Διαζευγμένος/ η – Χήρος/ α	17	7,3	7,3	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

A4. Έχετε παιδιά;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	157	67,7	67,7	67,7
	Όχι	75	32,3	32,3	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

A5. Ετήσιο καθαρό ατομικό εισόδημα

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Λιγότερα από 10.000€	28	12,1	12,1	12,1
	10.001-20.000€	75	32,3	32,3	44,4
	20.001-30.000€	53	22,8	22,8	67,2
	Άνω των 30.000€	76	32,8	32,8	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

B1. Ειδικότητα

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Αξιωματικός	64	27,6	27,6	27,6

Μηχανικός	92	39,7	39,7	67,2
Πλήρωμα κουβέρτας	76	32,8	32,8	100,0
Total	232	100,0	100,0	

B2. Έτη προϋπηρεσίας

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	2	,9	,9	,9
	2	3	1,3	1,3	2,2
	3	3	1,3	1,3	3,4
	4	5	2,2	2,2	5,6
	5	4	1,7	1,7	7,3
	6	3	1,3	1,3	8,6
	7	3	1,3	1,3	9,9
	8	6	2,6	2,6	12,5
	9	7	3,0	3,0	15,5
	10	8	3,4	3,4	19,0
	11	6	2,6	2,6	21,6
	12	9	3,9	3,9	25,4
	13	8	3,4	3,4	28,9
	14	13	5,6	5,6	34,5
	15	13	5,6	5,6	40,1
	16	7	3,0	3,0	43,1
	17	12	5,2	5,2	48,3
	18	12	5,2	5,2	53,4
	19	13	5,6	5,6	59,1
	20	12	5,2	5,2	64,2
	21	10	4,3	4,3	68,5
	22	14	6,0	6,0	74,6
	23	7	3,0	3,0	77,6
	24	10	4,3	4,3	81,9
	25	7	3,0	3,0	84,9
	26	5	2,2	2,2	87,1
	27	7	3,0	3,0	90,1
	28	7	3,0	3,0	93,1
	29	6	2,6	2,6	95,7
	30	6	2,6	2,6	98,3
	31	2	,9	,9	99,1
	33	1	,4	,4	99,6
	35	1	,4	,4	100,0

Total	232	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

Γ1. Νιώθετε ότι σας λείπει ύπνος κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	15	6,5	6,5	6,5
	Λίγο	43	18,5	18,5	25,0
	Αρκετά	33	14,2	14,2	39,2
	Πολύ	102	44,0	44,0	83,2
	Πάρα πολύ	39	16,8	16,8	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ2. Υπάρχουν φορές που ενώ έχετε κοιμηθεί εξακολουθείτε να νιώθετε εξάντληση κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ποτέ	96	41,4	41,4	41,4
	Σπάνια	112	48,3	48,3	89,7
	Μερικές φορές	23	9,9	9,9	99,6
	Αρκετές φορές	1	,4	,4	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ3. Δυσκολεύεστε λόγω κόπωσης να συγκεντρωθείτε σε μια εργασία ρουτίνας κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ποτέ	15	6,5	6,5	6,5
	Σπάνια	29	12,5	12,5	19,0
	Μερικές φορές	39	16,8	16,8	35,8
	Αρκετές φορές	63	27,2	27,2	62,9
	Πάντα	86	37,1	37,1	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ4. Νιώθετε πως το ωράριο εργασίας σας είναι εξαντλητικό κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	7	3,0	3,0	3,0
	Λίγο	56	24,1	24,1	27,2
	Αρκετά	52	22,4	22,4	49,6
	Πολύ	91	39,2	39,2	88,8
	Πάρα πολύ	26	11,2	11,2	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ5. Σας λείπει η οικογένειά σας όσο είστε στο πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Λίγο	13	5,6	5,6	5,6
	Αρκετά	22	9,5	9,5	15,1
	Πολύ	71	30,6	30,6	45,7
	Πάρα πολύ	126	54,3	54,3	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ6. Έχετε ποτέ κάνει κάποιο λάθος κατά τη βάρδια σας λόγω εξάντλησης;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	131	56,5	58,2	58,2
	Όχι	94	40,5	41,8	100,0
	Total	225	97,0	100,0	
Missing	3	7	3,0		
Total		232	100,0		

Γ7. Πιστεύετε πως η κούραση ευθύνεται για μικροατυχήματα στην εργασία σας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	1	,4	,4	,4
	Λίγο	4	1,7	1,7	2,2
	Αρκετά	20	8,6	8,6	10,8
	Πολύ	94	40,5	40,5	51,3

	Πάρα πολύ	113	48,7	48,7	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ8. Είχατε ποτέ τραυματιστεί στο πλοίο λόγω εξάντλησης;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	45	19,4	19,4	19,4
	Όχι	187	80,6	80,6	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ9. Νιώθετε απομονωμένος/η όταν είστε στο πλοίο;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	13	5,6	5,6	5,6
	Λίγο	36	15,5	15,5	21,1
	Αρκετά	55	23,7	23,7	44,8
	Πολύ	87	37,5	37,5	82,3
	Πάρα πολύ	41	17,7	17,7	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ10. Έχετε προστριβές λόγω κούρασης με άλλα μέλη του πληρώματος;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ποτέ	45	19,4	19,4	19,4
	Σπάνια	45	19,4	19,4	38,8
	Μερικές φορές	70	30,2	30,2	69,0
	Αρκετές φορές	71	30,6	30,6	99,6
	Πάντα	1	,4	,4	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ11. Σας ενοχλεί να ζείτε στο χώρο που εργάζεστε;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Καθόλου	26	11,2	11,2	11,2
	Λίγο	58	25,0	25,0	36,2

Αρκετά	78	33,6	33,6	69,8
Πολύ	50	21,6	21,6	91,4
Πάρα πολύ	20	8,6	8,6	100,0
Total	232	100,0	100,0	

Γ12. Από τα παρακάτω επιλέξτε αυτά που σας ενοχλούν περισσότερο όταν είστε στο πλοίο:

	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
a Ζέστη	143	27,1%	61,6%
Θόρυβος	136	25,8%	58,6%
Μεγάλος φόρτος εργασίας	158	29,9%	68,1%
Ναυτία	19	3,6%	8,2%
Οι δονήσεις του πλοίου λόγω της πλεύσης (vibration)	20	3,8%	8,6%
Έλλειψη φυσικής άσκησης	52	9,8%	22,4%
Total	528	100,0%	227,6%

a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Γ13. Επιλέξτε όποια από τα παρακάτω σας προκαλούν άγχος:

	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
a Να φορτώσει και να εκφορτώσει γρήγορα το πλοίο	72	8,5%	31,0%
Να φτάσει και να φύγει στην ώρα του το πλοίο	74	8,8%	31,9%
Να μη γίνει κάποιο λάθος στη βάρδια μου από εμένα ή συνάδελφό μου	175	20,7%	75,4%
Να προλάβω να έχω τελειώσει τις εργασίες μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο	144	17,1%	62,1%
Λίγα άτομα για μεγάλο φόρτο εργασίας	124	14,7%	53,4%
Δεν υπάρχει ομαδικό κλίμα	68	8,1%	29,3%
Δεν υπάρχει καθοδήγηση/επιμόρφωση	54	6,4%	23,3%

Η πανδημία Covid-19	132	15,6%	56,9%
Δεν με αγχώνει κάτι	1	0,1%	0,4%
Total	844	100,0%	363,8%

a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Γ14. Υπάρχει υποστήριξη από τους ανωτέρους σας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	205	88,4	88,4	88,4
	Όχι	27	11,6	11,6	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ15. Νομίζετε πως η εκπαίδευση του πληρώματος είναι:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ανεπαρκής	13	5,6	5,6	5,6
	Χρειάζεται βελτίωση	22	9,5	9,5	15,1
	Επαρκής	142	61,2	61,2	76,3
	Εξαιρετική	55	23,7	23,7	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ16. Νομίζετε ότι έχετε μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Διαφωνώ απόλυτα	50	21,6	21,6	21,6
	Συμφωνώ λίγο	50	21,6	21,6	43,1
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	51	22,0	22,0	65,1
	Συμφωνώ αρκετά	48	20,7	20,7	85,8
	Συμφωνώ απόλυτα	33	14,2	14,2	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ14. Υπάρχει υποστήριξη από τους ανωτέρους σας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	Ναι	205	88,4	88,4	88,4
	Όχι	27	11,6	11,6	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ15. Νομίζετε πως η εκπαίδευση του πληρώματος είναι:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ανεπαρκής	13	5,6	5,6	5,6
	Χρειάζεται βελτίωση	22	9,5	9,5	15,1
	Επαρκής	142	61,2	61,2	76,3
	Εξαιρετική	55	23,7	23,7	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Γ16. Νομίζετε ότι έχετε μεγάλη ευθύνη για τις πράξεις του υπόλοιπου πληρώματος;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Διαφωνώ απόλυτα	50	21,6	21,6	21,6
	Συμφωνώ λίγο	50	21,6	21,6	43,1
	Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	51	22,0	22,0	65,1
	Συμφωνώ αρκετά	48	20,7	20,7	85,8
	Συμφωνώ απόλυτα	33	14,2	14,2	100,0
	Total	232	100,0	100,0	

Δ1. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην συμπεριφορά σας.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ανύπαρκτος βαθμός	4	1,7	1,7	1,7
	Μικρός βαθμός	26	11,2	11,2	12,9
	Μέτριος βαθμός	33	14,2	14,2	27,2
	Μεγάλος βαθμός	124	53,2	53,4	80,6
	Πολύ μεγάλος βαθμός	45	19,3	19,4	100,0
	Total	232	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		

Total		233	100,0	
-------	--	-----	-------	--

Δ2. Παρακαλούμε καταγράψτε το βαθμό αρνητικού επηρεασμού της πανδημίας Covid-19 στην εργασία σας

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μικρός βαθμός	34	14,6	14,7	14,7
	Μέτριος βαθμός	86	36,9	37,1	51,7
	Μεγάλος βαθμός	96	41,2	41,4	93,1
	Πολύ μεγάλος βαθμός	16	6,9	6,9	100,0
	Total	232	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		233	100,0		

Δ3. Έχετε νοσήσει από τη πανδημία Covid-19;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	62	26,6	26,7	26,7
	Όχι	170	73,0	73,3	100,0
	Total	232	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		233	100,0		

Δ4. Έχετε κάνει το εμβόλιο για την πανδημία Covid-19;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	227	97,4	97,8	97,8
	Όχι	5	2,1	2,2	100,0
	Total	232	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		233	100,0		

Δ5. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των αιτιών που πραγματοποιήσατε τον εμβολιασμό για την πανδημία Covid-19

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
--	---	---------	---------	------	----------------

Για την υγεία μου (για να προστατευτώ από την πανδημία Covid-19)	228	1	5	4,27	,960
Για να προστατεύσω τους συναδέλφους μου και τους κοντινούς ανθρώπους	228	1	5	2,90	,993
Επειδή μου το επέβαλε το κράτος	228	1	5	2,05	,932
Επειδή μου το επέβαλε η εταιρία	228	1	5	1,81	1,189
Valid N (listwise)	228				

Δ6. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω αρνητικών επιπτώσεων της πανδημίας Covid-19

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Η απαγόρευση εξόδου από το πλοίο στο λιμάνι	233	3	5	4,72	,504
Η καθυστέρηση του εμπόργκο	233	1	4	1,67	,627
Η καραντίνα σε περίπτωση κρούσματος	233	3	5	4,07	,529
Η μείωση των επαφών με τους συναδέλφους	233	2	5	3,28	,823
Η δημιουργία διαφορετικών ομάδων εργασίας	233	2	4	2,96	,684
Valid N (listwise)	233				

Δ7. Παρακαλούμε προσδιορίστε το βαθμό των παρακάτω ενεργειών για την προστασία της πανδημίας Covid-19 επί του πλοίου

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Άμεση απομόνωση ύποπτων περιπτώσεων μόλυνσης	233	2	5	3,66	,886
Ιχνηλάτηση/ αναγνώριση	233	1	5	3,65	,912
Λήψη αποφάσεων σε πιθανή υπόθεση σε Covid-19	233	1	5	2,61	,718
Προφυλάξεις στις ιατρικές εγκαταστάσεις του πλοίου	233	1	5	2,95	,849
Καθαρισμός, απολύμανση και διαχείριση απορριμμάτων	233	2	5	3,53	,938

Αποβίβαση ύποπτων κρουσμάτων	233	1	5	1,94	,927
Valid N (listwise)	233				

E1. Πως προβλέπεται το μέλλον της πανδημίας Covid 19;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Θα περιοριστεί σύντομα (τους επόμενους μήνες)	25	10,7	10,7	10,7
	Θα συνεχίσει να υπάρχει για 1-2 έτη	182	78,1	78,1	88,8
	Θα συνεχίσει να υπάρχει για μακροχρόνιο διάστημα 3-5 έτη	26	11,2	11,2	100,0
	Total	233	100,0	100,0	

E2. Σε ποιο βαθμό η πανδημία Covid-19 σας έκανε να αναθεωρήσετε το μέλλον της εργασίας σας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ανύπαρκτος βαθμός	138	59,2	59,2	59,2
	Μικρός βαθμός	48	20,6	20,6	79,8
	Μέτριος βαθμός	21	9,0	9,0	88,8
	Μεγάλος βαθμός	19	8,2	8,2	97,0
	Πολύ μεγάλος βαθμός	7	3,0	3,0	100,0
	Total	233	100,0	100,0	