



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

«COVID 19, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΕ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ  
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ AMSA»

Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Σοφία Κατσιγιάννη

2021

ΧΙΟΣ

Σοφία Κατσιγιάννη

COVID 19, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΕ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ  
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ AMSA

2021

Πτυχιακή Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Σοφία Κατσιγιάννη

Επιβλέπουσα: Λεκάκου Μαρία

ΧΙΟΣ

## Ευχαριστίες

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελεί το τελικό στάδιο των σπουδών μου στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, στο τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών. Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους καθηγητές μου για τη συμβολή τους στην ολοκλήρωση των σπουδών μου.

Ευχαριστώ θερμά τους καθηγητές του εσπερινού Λυκείου Αιγάλεω, κύριο Ευαγγέλου, κυρία Πεφάνη και την κυρία Κουνδουράκη που με ώθησαν να δώσω πανελλαδικές εξετάσεις και να πιστέψω πως ποτέ δεν είναι αργά και πως όλοι αξίζουμε μια δεύτερη ευκαιρία.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στην επιβλέπουσα καθηγήτρια κυρία Λεκάκου, για την βοήθειά και την στήριξη της στην εκπόνηση αυτής της εργασίας αλλά και την αγάπη και μεταδοτικότητα μέσα και έξω από τις αίθουσες του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Επίσης, να ευχαριστήσω την συνάδελφο κυρία Κουντούρη Μαίρη για την επιλογή του θέματος της πτυχιακής μου εργασίας αλλά και την συνάδελφο Τυρή Ραφαέλα για την πολύτιμη βοήθεια της.

Ευχαριστώ τους γονείς μου που με τον δικό τους τρόπο ήταν δίπλα μου και ας ήταν χιλιόμετρα μακριά με την δική τους συμβουλή πως ποτέ δεν είναι αργά για όνειρα και προσδοκίες για ένα καλύτερο αύριο.

Τέλος, με συγκίνηση, ένα τεράστιο ευχαριστώ στους φίλους μου που έχω ως οικογένεια μου, για την αγάπη, την συμπαράσταση, την στήριξη και την αμέριστη κατανόηση που μου έδειξαν όλα αυτά τα χρόνια και την συνεχή υπενθύμιση αντικρίζοντας τους, πως όλα όσα θέλουμε μπορούμε να τα υλοποιήσουμε.

# Περιεχόμενα

Περίληψη

Κατάλογος Πινάκων

Κεφάλαιο 1 - Μεθοδολογία

1.1 Εισαγωγή

1.2 Ερευνητικό ερώτημα

1.3 Περιορισμοί Έρευνας

1.4 Συλλογή Δεδομένων

Κεφάλαιο 2 - Η επίδραση του Covid 19 στην ναυτιλία.

2.1. COVID 19

2.2. Η επίδραση στη ναυτιλία

Κεφάλαιο 3 - Διερεύνηση των αλλαγών πληρωμάτων πριν και κατά τη διάρκεια της πανδημίας

3.1. Αλλαγές πληρωμάτων ως τις αρχές του 2020.

3.2. Η πρώτη αντίδραση και κρίση

3.3. Ναυτικοί ως εργάτες κλειδιά και διαθεσιμότητα

3.4. Προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου

Κεφάλαιο 4 - Μελέτη της εξέλιξης των περιορισμών σε αερομεταφορές και λιμάνια.

4.1. Απαιτήσεις κρατών και λιμανιών

4.1.1 Ασία

4.1.2 Ευρώπη

4.1.3 Αφρική

4.1.4 Αμερική

4.1.5 Αυστραλία

4.3. Αερομεταφορές

Κεφάλαιο 5 - AMSA, ειδικές απαιτήσεις και επιπτώσεις

5.1 Οι αγγελίες προς ναυτιλομένους της AMSA

5.2 Επιθεωρήσεις πλοίων και επιπτώσεις

6. Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Βιβλιογραφία

## Περίληψη

Η παρούσα εργασία, ασχολείται με τις επιπτώσεις του COVID 19 στις αλλαγές πληρωμάτων και αναλύει τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώθηκαν λόγω των περιορισμών των λιμανιών, ενώ παράλληλα μελετάται η αντιμετώπιση της Αυστραλίας στο θέμα.

Στην πρώτη ενότητα, αναλύεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα, με την μέθοδο της μελέτης περίπτωσης, και αναλύεται το ερευνητικό ερώτημα, οι περιορισμοί της έρευνας και ο τρόπος που συνελέχθησαν τα δεδομένα.

Στην δεύτερη ενότητα αναλύεται η σημασία του όρου COVID 19, η προέλευση του ιού και περιγράφεται η αρχή της πανδημίας καθώς και η επίδραση της στην ναυτιλία.

Στο τρίτο μέρος γίνεται διερεύνηση των αλλαγών πληρωμάτων πριν και κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Περιγράφεται η πορεία που ακολουθούν οι κανονισμοί από την αρχή της πανδημίας ως τώρα, η αντίδραση των ενδιαφερομένων μερών για την κρίση που προέκυψε καθώς και η ανάγκη των ναυτικών να ταξιδεύουν ως εργαζόμενοι-κλειδιά. Επίσης, αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο όπως αυτό διαμορφώθηκε γύρω από τις αλλαγές πληρωμάτων.

Στη συνέχεια, ακολουθεί η παρουσίαση της εξέλιξης των περιορισμών που προέκυψαν σε αερομεταφορές και λιμάνια. Παρατίθεται η λεπτομερής αναφορά στα περιοριστικά μέτρα των κρατών και των λιμανιών, όπως διαμορφώθηκαν ανά ήπειρο, παρουσιάζοντας ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα χωρών.

Το πέμπτο κεφάλαιο πραγματεύεται την περίπτωση της Αυστραλίας και συγκεκριμένα την στάση και το χειρισμό της Αυστραλιανής Αρχής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (AMSA) για το θέμα των πληρωμάτων. Αναλύονται οι νέοι κανονισμοί της AMSA αλλά και ο τρόπος με τον οποίο παρακολουθείται η εφαρμογή τους.

Η εργασία ολοκληρώνεται με την παράθεση των συμπερασμάτων αλλά και τα σημεία για εν δυνάμει περαιτέρω έρευνα, ενώ αναφέρεται και ενδελεχώς η βιβλιογραφία που χρησιμοποιήθηκε.

## **Κατάλογος Πινάκων**

1. Πίνακας 1. Πρωτόκολλο IMO για την επιβίβαση σε πλοίο (IMO,2020)
2. Πίνακας 2. Πρωτόκολλο IMO για την αποβίβαση από πλοίο (IMO,2020)
3. Πίνακας 3 Στατιστικά Λιμενικών Επιθεωρήσεων της Αυστραλίας την περίοδο 26/06 με 23/12/2020, (AMSA,2020).

# 1. Μεθοδολογία έρευνας

## 1.1 Εισαγωγή

Η μέθοδος που επιλέχθηκε για την εκπόνηση της παρούσας έρευνας, είναι η μελέτη περίπτωσης. Ως μελέτη περίπτωσης περιγράφεται η στρατηγική με την οποία ερευνάται εμπειρικά ένα συγκεκριμένο και σύγχρονο φαινόμενο, στο φυσικό του πλαίσιο. (Saunders, 2009) Στη συγκεκριμένη έρευνα, το φαινόμενο που μελετάται είναι οι αλλαγές πληρωμάτων εν μέσω της πανδημίας που δημιουργήθηκε από τον ιό SARS-CoV-2 (WHO, 2020). Η μελέτη περίπτωσης χρησιμοποιείται ευρέως στις κοινωνικές, εκπαιδευτικές και οικονομικές έρευνες. Συνδυάζει την περιγραφή, τη σύγκριση και την αξιολόγηση του αντικειμένου τους, αναλύοντας τις διάφορες πτυχές του ερευνητικού ερωτήματος και οδηγώντας σε βαθύτερη κατανόηση του θέματος. Η μελέτη περίπτωσης ως παρατήρηση ενός φαινομένου σε περιβάλλον μη ελεγχόμενο από τον ερευνητή, απαιτεί προσοχή για να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα (Saunders, 2009). Από την άλλη, η ευελιξία που παρέχει στον ερευνητή και η δυνατότητα σφαιρικής εικόνας του θέματος, την καθιστά ιδανικό τρόπο μελέτης σύγχρονων θεμάτων, στα οποία υπάρχει ήδη θεωρητικό υπόβαθρο αλλά δεν έχουν μελετηθεί επαρκώς και όπου μπορεί να προκύψουν εκτός από τα συμπεράσματα, αφορμές για περαιτέρω έρευνα. Η συλλογή δεδομένων μπορεί να προέλθει από την παρατήρηση, συνεντεύξεις ή βιβλιογραφική ανασκόπηση και μπορεί να περιλαμβάνει τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές μεθόδους συλλογής δεδομένων ή συνδυασμό τους. Τέλος, μπορεί να συνδυαστεί με άλλες μεθόδους έρευνας όπως το ερωτηματολόγιο ή την έρευνα δράσης, είτε πολλαπλές μελέτες περίπτωσης στην ίδια έρευνα. Η εγκυρότητα της μελέτης περίπτωσης εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Παραδείγματος χάριν, η ιστορικότητα και η ωριμότητα είναι παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν την ακρίβεια των αποτελεσμάτων.

## 1.2 Ερευνητικό ερώτημα

Η μελέτη περίπτωσης, επιλέχθηκε ως η καταλληλότερη μέθοδος για να αναπτυχθεί το παρόν θέμα κυρίως λόγω του σύγχρονου χαρακτήρα του. Καθώς ο νέος κορωνοϊός SARS-CoV-2 εμφανίστηκε στα τέλη του 2019, (WHO, 2020), οι επιπτώσεις της γρήγορης μετάδοσης του άρχισαν να επηρεάζουν την ναυτιλία στα μέσα του πρώτου τριμήνου του έτους 2020. Η βιβλιογραφία επομένως είναι αρκετά

πρόσφατη, ενώ τα δεδομένα, τόσο από την ιατρική κοινότητα όσο και από τη νομοθετική σκοπιά, αλλάζουν διαρκώς καθώς το φαινόμενο βρίσκεται σε εξέλιξη την χρονική περίοδο που λαμβάνει χώρα η έρευνα.

Το ερευνητικό ερώτημα της εργασίας αφορά στην περιγραφή του τρόπου με τον οποίο διεξάγονται οι αλλαγές πληρωμάτων εν μέσω πανδημίας, στην ανάλυση των εμποδίων και στον σχολιασμό του κανονισμού της AMSA (Australian Maritime Safety Authority), με στόχο την βαθύτερη κατανόηση του θέματος. Η περίπτωση της Αυστραλίας, που αναλύεται στο τελευταίο κεφάλαιο, αποτελεί μια ξεχωριστή μελέτη περίπτωσης όπου αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο χειρίστηκε μια συγκεκριμένη χώρα το θέμα, με την δημιουργία νέου νομοθετικού πλαισίου και την αυστηρή επιτήρηση αυτού.

### **1.3. Περιορισμοί της έρευνας**

Οι περιορισμοί της παρούσας έρευνας αφορούν κατά κύριο λόγο την ποσότητα της βιβλιογραφίας καθώς το θέμα της εργασίας είναι ένα φαινόμενο που αριθμεί λιγότερο από ένα έτος ζωής. Επιπλέον, λόγω των υγειονομικών μέτρων που ισχύουν στη χώρα συγγραφής της εργασίας, ήταν δύσκολο να συμπεριληφθεί έντυπη βιβλιογραφία, έτσι απαρτίζεται σχεδόν αποκλειστικά από δημοσιεύσεις στο διαδίκτυο. Τέλος, έναν περιορισμό της έρευνας αποτελεί η συλλογή δεδομένων μέσω δευτερογενών πηγών, μια πρακτική που αντιμετωπίζεται διστακτικά από την επιστημονική κοινότητα.

### **1.4. Συλλογή δεδομένων**

Η συλλογή δεδομένων σε μια έρευνα μπορεί να προκύπτει από πρωτογενείς ή δευτερογενείς πηγές. Τα πρωτογενή δεδομένα είναι αυτά που συλλέγονται για μια συγκεκριμένη έρευνα μέσω εκπόνησης έρευνας πεδίου όπως π.χ. ερωτηματολόγιο ή συνέντευξη. Ως δευτερογενή ονομάζονται τα δεδομένα που προϋπάρχουν της έρευνας και αφορούν στατιστικά ή δημοσιεύσεις από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Κάνοντας μια σύντομη ανασκόπηση των αλλαγών πληρωμάτων όπως αυτές διαμορφώνονται στην διάρκεια του έτους 2020, συλλέχθηκαν τα απαιτούμενα δεδομένα μέσω δευτερογενών πηγών.

Η πληθώρα αυτών αφορά στις δημοσιεύσεις των ναυτιλιακών οργανισμών, διαφόρων εντύπων και ηλεκτρονικών μέσων ενημέρωσης, κανονισμούς των κρατών και των λιμανιών, τα περισσότερα από τα οποία ανακτήθηκαν από το διαδίκτυο. Η βιβλιογραφική ανασκόπηση αφορά τόσο ελληνικές όσο και ξενόγλωσσες πηγές που επιλέχθηκαν με κύριο κριτήριο την εγκυρότητα και τον επιστημονικό τους χαρακτήρα. Το θεωρητικό υπόβαθρο, όσο τουλάχιστον αφορά την χρονική περίοδο που λαμβάνει χώρα η έρευνα, είναι σχετικά περιορισμένο έτσι πρωτίστως



συμπεριλαμβάνονται όλες οι δημοσιεύσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αλλά και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου σχετικά με το θέμα. Ένα μεγάλο μέρος των πηγών συγκεντρώνεται σε άρθρα που δημοσιεύτηκαν σε ενημερωτικές ιστοσελίδες, ναυτιλιακές εφημερίδες και περιοδικά, τόσο στην αγγλική αλλά και στην ελληνική γλώσσα. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέλιξη του ζητήματος στο πέρας της χρονιάς, επομένως η βιβλιογραφική ανασκόπηση περιλαμβάνει κείμενα από όλη τη διάρκεια του έτους. Με αυτόν τον τρόπο, καθίσταται δυνατό να περιγραφούν οι διαφοροποιήσεις στη νομοθεσία και την στάση των κρατών και λιμανιών. Αρκετοί φορείς της ναυτασφαλιστικής και συμβουλευτικής βιομηχανίας συγκέντρωσαν χρήσιμες πληροφορίες για το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο σε κάθε χώρα και τις ιδιαιτερότητες του κάθε λιμανιού. Αυτά τα εργαλεία, μαζί με πληροφορίες για τις διαθεσιμότητες των πτήσεων που αποτέλεσαν σημαντικό μέρος του εξεταζόμενου θέματος, έχουν ληφθεί υπόψιν στην παρούσα εργασία. Σημαντική πηγή για τα δευτερογενή δεδομένα αποτέλεσαν και οι δημοσιεύσεις των ναυτιλιακών πρακτόρων, πολλοί από τους οποίους ανέλαβαν ουσιαστικό ρόλο στην συνεχή ενημέρωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Συμπληρωματικά, αντλήθηκαν πληροφορίες από διαδικτυακά σεμινάρια, στα οποία τοποθετήθηκαν στο θέμα καίρια στελέχη ναυτιλιακών οργανισμών αλλά και στελέχη ναυτιλιακών και αεροπορικών εταιρειών, σημαντικά για την ελληνική και παγκόσμια βιομηχανία της ναυτιλίας. Ένα σημαντικό μέρος των πηγών, εστιάζει σε κανονισμούς και πρακτικές δυσκολίες των αλλαγών πληρωμάτων, όπως είναι το αυξημένο κόστος. Ωστόσο, εξίσου ουσιαστική είναι η αναφορά των δημοσιευμάτων στην ανθρωπιστική πλευρά του ζητήματος, καθώς εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικοί βρέθηκαν αποκλεισμένοι εν πλω αλλά και πολλοί αδυνατούν να μεταφερθούν για να εργαστούν. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός κάνει λόγο για την μεγαλύτερη ανθρωπιστική κρίση στη ναυτιλία (IMO, 2020), γεγονός που απασχολεί πολλούς αρθρογράφους και αναλύεται σε μεγάλο βαθμό.

Στη συνέχεια, στο τέταρτο κεφάλαιο αναπτύσσεται ο τρόπος αντιμετώπισης της Αυστραλιανής Λυβέρνησης στο ξέσπασμα της πανδημίας όσον αφορά τις αλλαγές πληρωμάτων αλλά και την εφαρμογή αυστηρών ποινών σχετικά με τα ιδιωτικά συμφωνητικά των ναυτικών. Η κυριότερη πηγή για το κεφάλαιο αυτό είναι η ίδια η AMSA (Australian Maritime Safety Authority), καθώς και άρθρα που έχουν δημοσιευτεί στο διαδίκτυο αναφορικά με τον τρόπο διαχείρισης της Αυστραλίας.

Τέλος, στο κεφάλαιο των συμπερασμάτων παρουσιάζεται η απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα, όπως αυτή προκύπτει από τη σύνθεση και την επεξεργασία των δεδομένων. Η επεξεργασία των δευτερογενών πηγών έχει ως σκοπό την ανακάλυψη νέων πτυχών και διαστάσεων του εξεταζόμενου αντικειμένου και την κατανόησή του σε βάθος (Τσιώλης, 2011). Η εργασία αυτή επιχειρεί να φωτίσει τις διάφορες πτυχές του θέματος, μελετώντας σύγχρονα δεδομένα που αφορούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, στοχεύοντας σε ασφαλή και έγκυρα συμπεράσματα αλλά και δημιουργώντας ένα πλαίσιο στο οποίο μπορούν να στηριχθούν μελλοντικοί ερευνητές.

## **2. Η επίδραση του COVID 19 στην ναυτιλία.**

### **2.1. COVID 19**

Στα τέλη του 2019, στην πόλη Wuhan στην επαρχία Hubei της Κίνας, σημειώθηκε μεγάλος αριθμός κρουσμάτων πνευμονίας, γεγονός που οδήγησε τις υγειονομικές αρχές της χώρας σε περαιτέρω έρευνα. Στις αρχές του Ιανουαρίου του 2020, ανακοινώθηκε ότι βρέθηκε ένα νέο στέλεχος κορονοϊού, που ονομάστηκε SARS-CoV-2 και οδήγησε στην ασθένεια γνωστή ως COVID-19 (ΕΟΔΥ, 2020). Η μετάδοση του νέου αυτού κορονοϊού ήταν μεγάλη και στις 30 Ιανουαρίου ανακηρύχθηκε από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ως δημόσιος κίνδυνος για την υγεία σε παγκόσμιο επίπεδο. Μόλις μισό μήνα αργότερα, στις 15 Φεβρουαρίου του 2020 υπήρχαν 50.580 καταγεγραμμένα κρούσματα κορονοϊού παγκοσμίως και 1.524 θάνατοι (WHO, 2020). Η γρήγορη αυτή μετάδοση, προκάλεσε ανησυχία στην ιατρική κοινότητα αλλά και στις κυβερνήσεις ανά τον κόσμο, καθότι ο ιός επιφέρει σοβαρές αναπνευστικές λοιμώξεις στους νοσούντες. Τα κρούσματα που είχαν πλέον μεταδοθεί εκτός Κίνας και Ασίας, αποτέλεσαν αφορμή για τη δημιουργία μέτρων ασφαλείας για τους ταξιδιώτες.

Στις 21 Φεβρουαρίου του 2020, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δημοσίευσε εγκύκλιο η οποία περιέχει κοινή δήλωση σε συνεργασία με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, ενημερώνοντας για την κατάσταση που επικρατεί λόγω COVID-19 και διασφαλίζοντας ότι θα ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας ώστε να προστατευτούν οι ναυτικοί, οι επιβάτες και όσοι εργάζονται πάνω σε πλοία (IMO, 2020). Στην ίδια εγκύκλιο, αναφέρεται για πρώτη φορά ότι οι χώρες υιοθετούν αυστηρότερα μέτρα, σύμφωνα με τις οδηγίες του WHO (World Health Organisation), για τον περιορισμό της εξάπλωσης και τον έλεγχο των συνόρων τους, γεγονός που έχει επιπτώσεις στη ναυτιλία. Η καθυστέρηση στην χορήγηση ελευθεροκοινωνίας στα πλοία που προσεγγίζουν λιμάνια αλλά και η απαγόρευση εισόδου ή και εξόδου σε ορισμένες χώρες, προκαλούν καθυστερήσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία και δυσκολεύουν τα πληρώματα και τα φορτία. Η προσπάθεια για την αποφυγή των καθυστερήσεων γίνεται προτεραιότητα για τον IMO, ο οποίος καλεί τα κράτη να βοηθήσουν την εμπορική συνέχεια της ναυτιλίας, πάντα έχοντας ως γνώμονα την προστασία της δημόσιας υγείας.

## 2.2. Η επίδραση στη ναυτιλία

Είναι ήδη φανερό ότι η πανδημία που ξέσπασε επηρεάζει τη ναυτιλία σε μεγάλο βαθμό, δυσκολεύοντας τις ήδη απαιτητικές διαδικασίες. Καθοριστική ήταν η πανδημία και για την ζήτηση και προσφορά της αγοράς επηρεάζοντας τις τιμές στα πιο βασικά αγαθά. Σύμφωνα με το Commodity Markets Outlook που εξέδωσε το World Bank για το 2020, αναφέρεται πως η χρήση του αργού πετρελαίου παγκοσμίως έπεσε κατακόρυφα κατά 16% λόγω της μείωσης των μετακινήσεων λόγω των μέτρων. Η παγκόσμια παραγωγή του πετρελαίου τον Μάιο του 2020 έπεσε κατά 12%, ενώ τον Απρίλιο η τιμή του WTI (West Texas Intermediate) έπεσε στα μείον 37.63 δολάρια ανά βαρέλι (Statista, 2020). Ενώ η μεγαλύτερη πτώση παρατηρήθηκε στα αγαθά που σχετίζονται με την ενέργεια, σημαντική ήταν η επίδραση του Covid 19 σε όλων των ειδών τα αγαθά. Σύμφωνα με το World Bank (2020), η ύφεση που επήλθε το 2020 εξαιτίας της πανδημίας, ήταν η μεγαλύτερη κρίση μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ενώ ξεπέρασε κατά πολύ την κρίση του 2008-2009. Οι συνέπειες που αφορούν την παγκόσμια αγορά Προφανώς επηρεάζουν και τη ναυτιλία η οποία μεταφέρει το 90% των παγκόσμιων αγαθών σε όγκο (ICS, 2017). Η επίδραση της πανδημίας είναι προφανής και στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων, η οποία από την κρίση του 2008 και μετά ήταν μια από τις σταθερότερες και αποδοτικές ναυτιλιακές αγορές, με πολλά νεόκτιστα πλοία και παραγγελίες. Σύμφωνα με άρθρο του Hellenic Shipping News, η αγορά των κρουαζιερόπλοιων σημείωσε πτώση σε αξία ίση των 33,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων από τον Ιανουάριο του 2020. Μετά από τις δεκάδες περιπτώσεις κρουαζιερόπλοιων με κρούσματα COVID, η επίδραση της πανδημίας αναμένεται να διαρκέσει και μετά το 2020 για τις κρουαζιέρες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του κρουαζιερόπλοιου Ruby Princess. Τον Μάρτιο του 2020, εντοπίστηκαν τουλάχιστον 900 κρούσματα και αρκετοί θάνατοι σε πληρώματα και επιβάτες κατά την παραμονή του συγκεκριμένου πλοίου στο λιμάνι του Σίδνεϊ στην Αυστραλία (BBC, 2020). Τα λάθη που εντοπίστηκαν στον χειρισμό αυτής της υπόθεσης αλλά και πολλών ακόμη κρουαζιερόπλοιων με κρούσματα COVID, σε συνδυασμό με τα αυστηρά μέτρα που είναι σε ισχύ για τους ταξιδιώτες, έχουν οδηγήσει σε πληθώρα αγκυροβολημένων κρουαζιερόπλοιων ενώ η αγορά της κρουαζιέρας θα χρειαστεί πολύ χρόνο για να ανακάμψει.

### **3. Διερεύνηση των αλλαγών πληρωμάτων πριν και κατά τη διάρκεια της πανδημίας**

#### **3.1. Αλλαγές πληρωμάτων ως τις αρχές του 2020.**

Τα πλοία της εμπορικής ναυτιλίας οφείλουν να είναι επανδρωμένα με επαρκές πλήρωμα, σύμφωνα με την σημαία που φέρουν. Οι διεθνείς συνθήκες SOLAS (Safety Of Life At Sea) και STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping) απαιτούν την έκδοση πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης (Minimum Safe Manning Certificate).

Το πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης κάθε πλοίου ορίζει το ελάχιστο πλήρωμα που πρέπει να υπάρχει σύμφωνα με τα σωστικά μέσα που υπάρχουν διαθέσιμα στο πλοίο. Ωστόσο οι περισσότερες εταιρείες επιλέγουν αριθμό πληρώματος που είναι ικανός να καλύψει όλες τις ανάγκες του πλοίου, σεβόμενες τους χρόνους εργασίας και ανάπαυσης του πληρώματος, όπως ορίζονται από την MLC. Οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών είναι διαμορφωμένες σύμφωνα με την MLC, για το συμφωνηθέν διάστημα μεταξύ της διαχειρίστριας εταιρείας του πλοίου και του ναυτικού. Κατά μέσο όρο, οι συμβάσεις των ναυτικών μπορεί να διαρκέσουν από τέσσερις έως επτά μήνες, αν και αυτό μπορεί να διαφέρει ανάλογα την περίπτωση, και ακολουθούνται από ένα διάστημα παύσης. Ένας ναυτικός εν πλώ δουλεύει 10 έως 12 ώρες ημερησίως συμπεριλαμβάνοντας και τις υπερωρίες, συνήθως για επτά ημέρες την εβδομάδα, κάτω από δύσκολες συνθήκες στις οποίες πρέπει να ανταπεξέλθει, ενώ ταυτόχρονα βρίσκεται μακριά από την ασφάλεια του σπιτιού και της οικογένειάς του.

Στις περισσότερες διαχειρίστριες πλοίων, το τμήμα πληρωμάτων είναι υπεύθυνο για τον επαναπατρισμό και την στελέχωση των πλοίων με ναυτικούς. Συχνά και με την αρωγή κάποιου συνεργαζόμενου πρακτορείου, το τμήμα πληρωμάτων επιλέγει τους ναυτικούς, μεριμνά για την εκπαίδευση και την κατάρτισή τους και υπογράφει τις συμβάσεις εργασίας. Ένα μεγάλο μέρος των υποχρεώσεων του αφορά στην έγκαιρη εύρεση αντικαταστατών για το υπάρχον πλήρωμα και την διοργάνωση των αλλαγών. Για να γίνει αυτό εφικτό, το τμήμα πληρωμάτων οφείλει να είναι ενήμερο για το πρόγραμμα του πλοίου, συντονίζοντας με τον πράκτορα του εκάστοτε λιμανιού τις απαραίτητες διαδικασίες, όπως για παράδειγμα την ώρα που πρέπει να φτάσει ο ναυτικός που πρόκειται να επιβιβαστεί, το μέσο μεταφοράς του από το αεροδρόμιο στο λιμάνι ή και στο ξενοδοχείο εφόσον κρίνεται αναγκαίο. Κατόπιν

αναζήτησης των κατάλληλων πτήσεων, το τμήμα πληρωμάτων με την βοήθεια των ταξιδιωτικών πρακτόρων κλείνει τις πτήσεις και ρυθμίζει τα απαιτούμενα διαδικαστικά όπως τις θεωρήσεις εισόδου (visa), διαβατήρια κλπ. Με τον ίδιο τρόπο ρυθμίζεται ο επαναπατρισμός των ναυτικών που θα αποβιβαστούν από το πλοίο για να επιστρέψουν στον τόπο μόνιμης κατοικίας τους. Η όλη διαδικασία απαιτεί οργάνωση και ευελιξία για να ολοκληρωθεί με τον πιο γρήγορο και οικονομικό τρόπο χωρίς να επιβαρυνθεί το πρόγραμμα του πλοίου.

Οι αλλαγές πληρωμάτων είναι πολύ σημαντικές για την ομαλή λειτουργία ενός πλοίου καθώς προφυλάσσουν τους ναυτικούς από την κόπωση και τα προβλήματα που μπορούν να προκύψουν από τους πολλούς μήνες παραμονής τους στο πλοίο. Λόγω την ασφάλειας των ναυτικών, είναι κατανοητό ότι οι αλλαγές πληρωμάτων δεν μπορούν να αναβληθούν για μεγάλο χρονικό διάστημα. Η παραμονή του ναυτικού εν πλω για περισσότερους μήνες από την προβλεπόμενη σύμβαση προκαλεί συνήθως σωματικές και ψυχολογικές διαταραχές.

Οι αλλαγές των πληρωμάτων πρέπει να ακολουθούν τους διεθνείς κανονισμούς για την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC, 2006) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO, International Labor Organization) αναφέρει ότι η μέγιστη συνεχής περίοδος που πρέπει να υπηρετεί ένας ναυτικός σε πλοίο χωρίς άδεια είναι 11 μήνες. Αυτή η περίοδος μπορεί να ξεπεραστεί σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας», αλλά οποιαδήποτε επέκταση πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή κάθε κατάχρησης και την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών (IMO,2020).

Με το ξέσπασμα της πανδημίας πολλοί ναυτικοί εγκλωβίστηκαν στα πλοία χωρίς να είναι εφικτός ο επαναπατρισμός του, εμφανίζοντας σημάδια κόπωσης, στρες και εξάντλησης. Υπό αυτές τις συνθήκες ο ναυτικός δεν μπορεί να εργαστεί σωστά και βάζει σε κίνδυνο όχι μόνο την προσωπική του ασφάλεια αλλά και του υπόλοιπου πληρώματος και του ίδιου του πλοίου. Εξάλλου έρευνες δείχνουν ότι μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων στη θάλασσα οφείλονται μεταξύ άλλων και στην κόπωση των ναυτικών (IMO,2019).

### **3.2. Η πρώτη αντίδραση και κρίση**

Η πρώτη εγκύκλιος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού εκδόθηκε στις 13 Φεβρουαρίου και περιγράφει το ξέσπασμα του ιού και κάποιες αρχικές υγειονομικές συμβουλές για τα πλοία, σε συνεργασία με τον WHO (World Health Organization). Αναφέρει επίσης τα βήματα που πρέπει να ληφθούν για να διασφαλιστεί η μετακίνηση των πληρωμάτων, επιβατών και εργαζομένων πάνω σε πλοία. Μεγάλη σημασία δίνεται στην αποφυγή καθυστερήσεων, που μπορεί να έχουν σοβαρές επιπτώσεις εμποδίζοντας την εμπορική δραστηριότητα. Στις 13 Φεβρουαρίου, τα κρούσματα του κορωνοϊού συγκεντρώνονται κατά μεγαλύτερο μέρος στην Κίνα, όπου και αριθμούν τις 46.550, ενώ υπάρχει ήδη διασπορά 447 κρουσμάτων σε 24 χώρες (WHO,2020). Καθώς οι πτήσεις και οι αποβιβάσεις στα λιμάνια της Κίνας

είναι ήδη απαγορευτικές, και εφόσον ήδη αρκετοί ναυτικοί είχαν συμπληρώσει τη σύμβαση εργασίας τους από τον πρώτο κιάλας μήνα της έξαρσης του ιού, διαφαίνεται ότι ο επαναπατρισμός των πληρωμάτων για το επόμενο χρονικό διάστημα θα αποτελέσει αντικείμενο έντονης συζήτησης λόγω της μεγάλης δυσκολίας του.

Ταυτόχρονα, υπήρχε ο φόβος για την υγεία του πληρώματος, καθότι και η αποβίβαση για επίσκεψη σε γιατρούς γίνεται απαγορευτική σε αρκετά λιμάνια. Στις 5 Μαρτίου 2020 δημοσιεύεται εγκύκλιος του IMO με σκοπό να συμβουλέψει τις διαχειρίστριες πλοίων σχετικά με το πως να αντιμετωπίσουν κρούσματα κορωνοϊού πάνω στα πλοία.

Στις 27 Μαρτίου, δημοσιεύεται από τον IMO επόμενη εγκύκλιος που πραγματεύεται μια αρχική λίστα με συστάσεις για τις δημόσιες αρχές για το πως μπορούν να διευκολύνουν το ναυτικό εμπόριο κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Η συγκεκριμένη εγκύκλιος, τονίζει ότι η ναυτιλία θα συνεχίσει να διευκολύνει το έργο της παγκόσμιας αγοράς μεταφέροντας καίρια φαρμακευτικά είδη, τρόφιμα και υπηρεσίες ανά τον κόσμο, όπως συνέβαινε ως τότε. Ταυτόχρονα υπόσχεται να λαμβάνει κατεπείγοντος μέτρα για την διασφάλιση της δημόσιας υγείας, όπου κρίνεται απαραίτητο, με γνώμονα πάντα τις ανοιχτές αγορές.

Στα πλαίσια της διευκόλυνσης του παγκόσμιου εμπορίου, η συζήτηση επικεντρώνεται στους τρόπους με τους οποίους μπορούν να γίνουν εφικτές οι αλλαγές πληρώματος με ειδικό χειρισμό των ναυτικών εξαιρώντας τους από τις απαγορεύσεις που αφορούν τους ταξιδιώτες, παράταση των πιστοποιητικών και των συμβάσεών τους, χορήγηση ειδικών αδειών για μετακίνηση από και προς τα λιμάνια και εκπαίδευση των ναυτικών για τα μέτρα προστασίας κατά του ιού.

Παρ'όλες τις πρωτοβουλίες για το αντίθετο, φαίνεται να υπάρχει δυσκαμψία των κρατών και των λιμανιών να ανταπεξέλθουν στην κρίση αυτή. Οι περισσότερες χώρες δεν εξαιρούν τους ναυτικούς από τις απαγορεύσεις μετακίνησης και έτσι οι ναυτικοί που ολοκλήρωσαν τα συμβόλαια τους τον μήνα Μάρτιο, Φεβρουάριο ακόμη και Γενάρη, ιδίως όσων αφορά τα πλοία που ταξιδεύουν σε ασιατικά λιμάνια, αδυνατούν να επαναπατριστούν. Λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι αλλαγές πληρωμάτων καθυστερούν, υπάρχει έντονη διαμαρτυρία των ναυτικών. Στις 17 Μαρτίου με πρωτοβουλία της ΔΟΕ (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές) δίδεται παράταση ενός μήνα στα συμβόλαια των ναυτικών ως τις 16 Απριλίου 2020, γεγονός που συμφωνήθηκε μεταξύ των σωματείων των ναυτικών αλλά και των εταιρειών που αποδέχονται τις συμφωνίες της ΔΟΕ. Το κριτήριο για να δοθούν αυτές οι παρατάσεις αποτελεί η ασφάλεια των ίδιων των ναυτικών αλλά και η προσπάθεια να μην σταματήσουν τα πλοία. Κατόπιν συζητήσεων δόθηκε ακόμη ένας μήνας παράτασης των συμβολαίων, στα τέλη του Απριλίου, με σκοπό να δοθεί χρόνος για να καθοριστούν τα πρωτόκολλα αλλαγής πληρωμάτων (ITF, 2020).

### **3.3. Ναυτικοί ως εργάτες κλειδιά και διαθεσιμότητα**

Το βασικότερο αίτημα των ναυτικών, των διαχειριστριών εταιρειών αλλά και του ΙΜΟ παραμένει η αναγνώριση του καίριου ρόλου των ναυτικών στο κοινωνικό σύνολο, καθώς εργάζονται αδιάκοπα για την παγκόσμια μεταφορά αγαθών όπως τροφή, ενέργεια και πρώτες ύλες.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, απηύθυναν κοινό γράμμα στα Ηνωμένα Έθνη, καλώντας την παγκόσμια ναυτιλία να αναγνωρίσει τον ζωτικό ρόλο των ναυτικών σε αυτή την κρίση. Το γράμμα υποστηρίζει, ότι όλοι οι ναυτικοί ανεξαρτήτως εθνικότητας οφείλουν να αντιμετωπίζονται από τα κράτη ως εργαζόμενοι-κλειδιά. Ταυτόχρονα, καλεί τα Έθνη να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες του επαναπατρισμού των ναυτικών.

Τονίζεται επίσης η ανάγκη να εργαστούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προς μια κοινή κατεύθυνση για να συμφωνήσουν νέα μέτρα προστασίας των ναυτικών αλλά και όλων των εργαζομένων στην ναυτιλία.

Συγκεκριμένα καλούνται οι κυβερνήσεις να διευκολύνουν τις κινήσεις των ναυτικών, παρέχοντας τους στήριξη μέσω της εξαίρεσης τους από τις απαγορεύσεις μετακίνησης. Οι κυβερνήσεις οφείλουν να μεριμνήσουν και για την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών, όπου κρίνεται αναγκαίο, και να συνδράμουν στον επείγον επαναπατρισμό των ναυτικών που διατρέχουν κίνδυνο.

Η εξαίρεση των ναυτικών από τις αυστηρές απαγορεύσεις εισόδου-εξόδου μεταξύ των χωρών έχει πολλαπλή σημασία για την ναυτιλία. Αφενός, την προάσπιση των δικαιωμάτων των ναυτικών που έχουν εργαστεί πέραν της λήξης της συμφωνημένης περιόδου εργασίας τους και επιθυμούν να γυρίσουν στον τόπο μόνιμης κατοικίας τους με ασφάλεια, όπως αναφέρει ο ΙΜΟ. Η ασφάλεια των πλοίων που διακυβεύεται όταν αυτά είναι επανδρωμένα με ναυτικούς που πλέουν για πολλούς μήνες, είναι ακόμη ένας λόγος. Τέλος, η δυνατότητα να συνεχίσουν τα πλοία τα εμπορικά τους ταξίδια χωρίς κίνδυνο και καθυστερήσεις, συνεχίζοντας να μεταφέρουν περισσότερο από 80% των παγκόσμιων αγαθών σε όγκο, σύμφωνα με τον ΙΜΟ. Πολλά από αυτά τα αγαθά είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας υγειονομικής κρίσης όπως τρόφιμα, πρώτες ύλες για την κατασκευή ιατρικού εξοπλισμού και φαρμάκων. Ο ΙΜΟ αναφέρει ότι και τα πληρώματα των κρουαζιερόπλοιων, που συνήθως αριθμούν εκατοντάδες ή και χιλιάδες, πρέπει να θεωρούνται ως εργαζόμενοι - κλειδιά, όπως όλοι οι ναυτικοί ανεξαρτήτως τύπου πλοίου.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), ως φορέας που εκπροσωπεί το 80% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, καλεί τους πλοιάρχους των οποίων τα πλοία

βρίσκονται στα λιμάνια, να ηχήσουν τις σφυρίχτρες τους την Τετάρτη 8 Ιουλίου στις 12.00 τοπική ώρα, ως συμβολική κίνηση αλλά και υπενθύμιση στις κυβερνήσεις για το φλέγον ζήτημα της αλλαγής πληρώματος. Αφορμή για την κίνηση αυτή αποτέλεσε η επερχόμενη σύνοδος κορυφής με επικεφαλής την Βρετανική κυβέρνηση, καθιστώντας τη στιγμή ιδανική για την υπενθύμιση των παρευρισκομένων στη σύνοδο ότι οι ναυτικοί πρέπει να οριστούν ως «εργαζόμενοι - κλειδιά» από όλες τις κυβερνήσεις. Αναφέρεται από τον γενικό γραμματέα του ICS, Guy Platten ότι στόχος είναι οι κυβερνήσεις να μην προφασιστούν ότι δεν έχουν λάβει γνώση για το ζήτημα (ICS,2020). Η κίνηση αυτή είχε πραγματοποιηθεί πρώτη φορά την 1η Μαΐου του 2020, την παγκόσμια ημέρα των εργαζομένων, υπό το σύνθημα «οι ήρωες της θάλασσας φωνάζουν (Heroes at sea shout out)» (Ναυτικά Χρονικά, 2020).

Κατόπιν αυτών των πιέσεων, στις 9 Ιουλίου, δεκατρείς χώρες έχουν υπογράψει το καταστατικό της Διεθνούς Ναυτικής Συνόδου Κορυφής αναφορικά με τις αλλαγές πληρωμάτων (International Maritime Virtual Summit on Crew Changes, 2020), το οποίο υπέβαλαν οι χώρες στην προσπάθεια να προάγουν τους ναυτικούς ως εργαζόμενους-κλειδιά που απαλλάσσονται από τις απαγορεύσεις των ταξιδιωτών. Στις 14 Δεκεμβρίου, οι παρακάτω χώρες-μέλη του IMO έχουν αναγνωρίσει τους ναυτικούς ως εργαζόμενους κλειδιά: Αζερμπαϊτζάν, Μπαχάμες, Μπαγκλαντές, Μπαρμπάντος, Βέλγιο, Βραζιλία, Καναδάς, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Γαλλία, Γκαμπόν, Γεωργία, Γερμανία, Γκάνα, Ελλάδα, Ινδονησία, Ιράν (Ισλαμική Δημοκρατία), Τζαμάικα, Ιαπωνία, Κένυα, Κιριμπάτι, Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ, Μολδαβία, Μαυροβούνιο, Μιανμάρ, Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νιγηρία, Νορβηγία, Παναμάς, Φιλιππίνες, Δημοκρατία της Κορέας, Ρουμανία, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ισπανία, Σουηδία, Ταϊλάνδη, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες, Υεμένη, καθώς και το συνεργαζόμενο μέλος Χονγκ Κονγκ (Κίνα) (IMO,2020).

Ωστόσο σε κάποιες περιπτώσεις, ο ορισμός των ναυτικών ως εργαζομένων κλειδιά εφαρμόστηκε μόνο για ναυτικούς της ίδιας εθνικότητας, επιτρέποντας σε κάποιους μόνο ναυτικούς να επαναπατριστούν.

Στις 25 Ιανουαρίου του 2021, ο IMO εξέδωσε εγκύκλιο με τον αριθμό No.4204/Add.35/Rev.3, όπου παροτρύνει τα κράτη μέλη να ορίσουν τους ναυτικούς ως εργαζόμενους κλειδιά, προκειμένου να διευκολυνθεί η ασφαλής και ανεμπόδιστη κίνηση τους για επιβίβαση ή αποβίβαση σε πλοίο. Επιπλέον, καλεί να αναγνωρίσουν τα διεθνώς αναγνωρισμένα έγγραφα των ναυτικών ως τεκμήρια για την ιδιότητα τους ως εργαζόμενοι-κλειδιά στην διάρκεια του ταξιδιού τους για αλλαγή πληρώματος. Ως εκείνη τη στιγμή, 53 κράτη-μέλη και ένα συνεργαζόμενο μέλος του IMO έχουν αναγνωρίσει τους ναυτικούς ως εργαζόμενους-κλειδιά ενώ παραμένουν 6 κράτη τα οποία καλούνται επειγόντως να ορίσουν τους ναυτικούς αντιστοίχως (IMO, 2021).



Στις 5 Φεβρουαρίου του 2021 ο IMO εξέδωσε νέα εγκύκλιο με αριθ. Νο.4204/Add.35/Rev.4 που περιλαμβάνει τη λίστα των κρατών μελών που έχουν ορίσει τους ναυτικούς τους εργαζόμενους κλειδιά, η λίστα περιλαμβάνει πλέον 55 κράτη-μέλη και ένα συνεργαζόμενο μέλος ενώ καλούνται ξανά τα μέλη που δεν το έχουν κάνει, να δράσουν άμεσα (IMO, 2021).

### 3.4. Προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου

Το παρόν κεφάλαιο επικεντρώνεται στο θεσμικό πλαίσιο και τον τρόπο με τον οποίο αυτό διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας, από την αρχή της εμφάνισης του προβλήματος των αλλαγών πληρωμάτων μέχρι και την ολοκλήρωση της έρευνας. Οι διεθνείς οργανισμοί είχαν καίριο ρόλο στη διαμόρφωση του πλαισίου που θα ανοίξει τον δρόμο για τις αλλαγές αλλά και στην άσκηση πίεσης προς τις κυβερνήσεις που καθυστερούν να λάβουν μέτρα προσπαθώντας να διαφυλάξουν την δημόσια υγεία και αποκλείοντάς συχνά τους ναυτικούς από την μετακίνηση στις χώρες τους. Με χρονολογική σειρά παρατίθενται οι δημοσιεύσεις των διεθνών οργανισμών, των κυβερνήσεων, των λιμενικών αρχών και των σωματείων των ναυτικών και των ναυτλιακών εταιρειών που συνέβαλαν στη δημιουργία νέων κανόνων.

Στις 27 Μαρτίου του 2020, η εγκύκλιος του IMO με τον αριθμό 4204/Προσθήκη 6 περιέχει, μεταξύ άλλων, τα παρακάτω μέτρα για τη διευκόλυνση αλλαγών πληρώματος, όπως αυτά διαμορφώθηκαν μετά από συστάσεις των κρατών μελών.

Συνιστάται στις κυβερνήσεις και στις αρμόδιες εθνικές αρχές:

- Ορισμό ναυτικού προσωπικού, ανεξάρτητα από την ιθαγένεια όταν βρίσκονται στη δικαιοδοσία τους, ως "εργαζόμενοι-κλειδιά" που παρέχουν βασικές υπηρεσίες
- Παροχή ναυτικού με τις κατάλληλες εξαιρέσεις από εθνικούς περιορισμούς ταξιδιού ή μετακίνησης, προκειμένου να διευκολύνουν την είσοδο των ναυτολογημένων στα πλοία όπου υπηρετούν ή την έξοδο τους από αυτά.
- Αποδοχή, μεταξύ άλλων, των επισήμων εγγράφων ταυτοποίησης των ναυτικών, STCW, πιστοποιητικών, συμβάσεων εργασίας και επιστολών διορισμού από τον εργοδότη, ως απόδειξη προς τις αρχές ότι είναι επαγγελματίες ναυτικοί, όπου είναι απαραίτητο.
- Να επιτρέπεται σε επαγγελματίες ναυτικούς να αποβιβάζονται από πλοία στο λιμάνι και η διαμετακόμιση τους στην επικράτεια τους για τους σκοπούς των αλλαγών πληρωμάτων και τον επαναπατρισμό.

- Εφαρμογή των κατάλληλων πρωτοκόλλων έγκρισης και διαλογής ναυτικών που επιθυμούν αποβίβαση από το πλοίο για τον επαναπατρισμό τους.
- Παροχή πληροφορίας σε πλοία και πληρώματα σχετικά με βασικά προστατευτικά μέτρα κατά COVID-19 με βάση τις συμβουλές του ΠΟΥ.

Ο ΙΜΟ ασχολήθηκε με την διαχείριση της ανθρωπιστικής κρίσης των αποκλεισμένων ναυτικών, δημιουργώντας μια ομάδα υπεύθυνη να παρακολουθεί τις εξελίξεις, να συντονίζει τις προσπάθειες, να επικοινωνεί με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, ειδικότερα στις επείγουσες καταστάσεις. Αυτή η αφοσιωμένη ομάδα συχνά συνεργάζεται με άλλους οργανισμούς όπως η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) και το Διεθνές Επιμελητήριο Ναυτιλίας (ICS). Η ομάδα εργάζεται ολόκληρο το 24ωρο ώστε να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα προβλήματα των ναυτικών που επικοινωνούν με τον ΙΜΟ. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από την επικοινωνία της ομάδας με τις κυβερνήσεις, ΜΚΟ, συνδικάτα και διάφορες ενώσεις, ώστε να μπορέσει να βοηθήσει τους ναυτικούς στα διάφορα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Επιπλέον, η Κοινή Ομάδα Διαπραγμάτευσης (JNG) που εκπροσωπεί τους εργοδότες και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων Μεταφορών (ITF) που εκπροσωπούν ναυτικά σωματεία και τα μέλη τους, καλωσόρισαν την εγκύκλιο του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΔΝΟ) (No.4204 / Προσθήκη.14) που εκδόθηκε στις 5 Μαΐου 2020 σε όλα τα κράτη μέλη του ΙΜΟ.

Στις 5 Μαΐου του 2020, ο ΙΜΟ δημοσιεύει νέα εγκύκλιο που καθορίζει το πρωτόκολλο για τις ασφαλείς αλλαγές πληρωμάτων στη διάρκεια της πανδημίας.

Συγκεκριμένα τα πρωτόκολλα για να ανέβει και να κατέβει κάποιος ναυτικός διαμορφώθηκαν ως εξής:

Οι κυβερνήσεις της Ομάδας των είκοσι (G20) δεσμεύτηκαν να περιορίσουν την παρεμπόδιση του εμπορίου και της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας, κρίνοντας αναγκαίο να συνεχίσουν να λειτουργούν κανονικά οι μεταφορές σε αέρα και θάλασσα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες σε συνεργασία με τις αεροπορικές προσπαθούν να διασφαλίσουν την ομαλή τους λειτουργία στη διάρκεια της πανδημίας. Παρόλα αυτά, οι αλλαγές πληρωμάτων δεν μπορούν να είναι εφικτές εάν οι πτήσεις δεν είναι διαθέσιμες και για τους αντικαταστάτες του πληρώματος. Το ίδιο ισχύει και αν τα μέτρα απαγόρευσης δεν επιτρέπουν στους ναυτικούς που έρχονται ή φεύγουν από τα πλοία να ταξιδέψουν. Η εγκύκλιος τονίζει την ανθρωπιστική διάσταση του θέματος για τους ναυτικούς που έχουν εγκλωβιστεί για μεγάλο χρονικό διάστημα στα πλοία (ΙΜΟ,2020).

Πέρα από την τήρηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου το οποίο οφείλουν να ακολουθήσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τις υποχρεώσεις τους ως προς τις συμβάσεις εργασίας, τίθεται και θέμα ασφάλειας. Η επίπτωση της επί μακρόν

παραμονής των ναυτικών στο πλοίο, τόσο στην φυσική και πνευματική υγεία του πληρώματος όσο και στην ασφάλεια των πλοίων, είναι αδιαμφισβήτητη. Η εγκύκλιος τονίζει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν να παρατείνουν άλλο τα συμβόλαια των ναυτικών και οι κυβερνήσεις καλούνται να πάρουν άμεσα θέση σε αυτό το ζήτημα.

Η εγκύκλιος παρέχει ένα πλαίσιο πρωτοκόλλων για να διασφαλίσει ότι οι αλλαγές του πληρώματος μπορούν να γίνουν με ασφάλεια και το συντομότερο δυνατό, εκτιμώντας ταυτόχρονα τις σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία που προκάλεσε ο COVID-19, αναφέροντας ότι:

«Η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, αλλά η τρέχουσα κατάσταση δεν είναι βιώσιμη για την ασφάλεια και την ευημερία του πληρώματος πλοίων και την ασφαλή λειτουργία του θαλάσσιου εμπορίου. Κάθε μήνα περίπου 150.000 ναυτικοί πρέπει να αλλάξουν από και προς τα πλοία τα οποία λειτουργούν για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τους διεθνείς θαλάσσιους κανονισμούς για τη διασφάλιση της ασφάλειας, της υγείας και της ευημερίας του πληρώματος και την πρόληψη της κόπωσης» (ITF, 2020).

Σε συζητήσεις τους η JNG και η ITF συμφώνησαν ότι η κόπωση των ναυτικών δεν πρέπει να υποτιμάται και, ως εκ τούτου, οι κοινωνικοί εταίροι συμφώνησαν να μην παρατείνουν τις συμβάσεις, αλλά να υποστηρίξουν μια περίοδο εφαρμογής όχι μεγαλύτερη από 30 ημέρες (έως τις 15 Ιουνίου 2020), έτσι ώστε οι κυβερνήσεις να έχουν χρόνο να εφαρμόσουν το πλαίσιο των πρωτοκόλλων ως αναφέρονται στην εγκύκλιο επιστολή του IMO.

Επομένως, τα μέρη συμφώνησαν:

1. Να εφαρμοστεί μια μεταβατική περίοδος για τις κυβερνήσεις και τους εργοδότες να εφαρμόσουν το πρωτόκολλο που έχει εκδοθεί από τον IMO, επιτρέποντας έως και 30 ημέρες από τις 15 Μαΐου 2020 να διασφαλιστεί η ασφαλής διευκόλυνση των αλλαγών του πληρώματος.
2. Ότι οι εταιρείες θα εξετάσουν, εάν είναι οικονομικά βιώσιμο και δυνατό, να αναγνωρίσουν οικονομικά κάθε ναυτικό του οποίου η σύμβαση εργασίας έχει λήξει, αλλά που συνέχισε να εργάζεται.
3. Ότι οι εταιρείες, όπου είναι δυνατόν, θα παρέχουν στους ναυτικούς επιπλέον εύρος ζώνης και πρόσβαση στο Διαδίκτυο για να μπορούν να επικοινωνούν με το σπίτι και ότι, όταν αρχίσουν οι αλλαγές θα δοθεί προτεραιότητα στους ναυτικούς σύμφωνα με τον χρόνο εργασίας τους στο πλοίο και θα επαναπατριστούν πρώτα ανεξάρτητα από το βαθμό.

Στα μέσα Μαΐου, ο ICS δημιούργησε μια σύντομη φόρμα του ενός λεπτού με το όνομα «one minute survey for crew changes» με στόχο να καταγραφούν οι αλλαγές

που έχουν γίνει και οι βασικές λεπτομέρειες ώστε να παραχθούν κάποια συμπεράσματα.

Το ερωτηματολόγιο αυτό περιλαμβάνει τις εξής 8 ερωτήσεις:

- 1). Ημερομηνία αλλαγής πληρώματος;
- 2). Όνομα λιμένα / τερματικού;
- 3). Χώρα;
- 4). Ήταν επιτυχής η αλλαγή του πληρώματος; ναι ή όχι
- 5). Είδος αλλαγής πληρώματος που επιτρέπεται από τις αρμόδιες αρχές:
  - Το πλήρωμα μπορεί να ενταχθεί και να φύγει από το πλοίο
  - Το πλήρωμα μπορεί να συμμετάσχει μόνο στο πλοίο
  - Το πλήρωμα μπορεί να βγει μόνο από το πλοίο
- 6). Οι εθνικότητες επιτρέπονται για αλλαγή πληρώματος από τις σχετικές αρχές:
  - Τόσο αλλοδαποί όσο και υπήκοοι της χώρας όπου βρίσκεται ο λιμένας / τερματικός σταθμός
  - Μόνο υπήκοοι της χώρας όπου βρίσκεται ο λιμένας / τερματικός σταθμός
- 7). Η αλλαγή του πληρώματος περιελάμβανε τη χρήση αεροδρομίου στην ίδια χώρα με το λιμάνι / τερματικό σταθμό;
- 8). Εάν είναι δυνατόν, να παρέχετε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την αλλαγή του πληρώματος, όπως εθνικότητες και αριθμό του εμπλεκόμενου πληρώματος, εάν υπήρχαν προβλήματα θεώρησης κ.λπ.

Μέχρι τα τέλη Μαΐου η φόρμα είχε λάβει 1152 απαντήσεις, οι οποίες προσέφεραν μια σκιαγράφηση των αλλαγών του πληρώματος που επιχειρήθηκαν παγκοσμίως στη διάρκεια της πανδημίας. Συγκεκριμένα, τα ευρήματα σε αυτήν την αναφορά βασίζονται σε μέγεθος δείγματος 816 αλλαγών πληρώματος που επιχειρήθηκαν σε λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς σε 73 χώρες τον Μάιο του 2020. Οι αλλαγές πληρώματος έχουν ολοκληρωθεί με επιτυχία σε 50 διαφορετικές χώρες τον Μάιο του 2020.

Στις 8 Ιουνίου 2020, IMO εξέδωσε νέα εγκύκλιο επιστολή με τον αριθ. 4204 /Προσθήκη.21 καλώντας IMO-UNCTAD να δράσουν συνεργατικά για την υποστήριξη της ναυτιλίας, διατηρώντας τα πλοία εν κινήσει, ανοικτούς τους λιμένες και το διασυνοριακό εμπόριο κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.

Οι λιμενικές αρχές, ως αποδέκτες της πίεσης που ασκήθηκε από τους διεθνείς φορείς, κινήθηκαν σε χαμηλότερους τόνους, με λίγες παρεμβάσεις όσον αφορά το θεσμικό πλαίσιο. Μέσω της εγκυκλίου επιστολής του IMO με αριθ. 4204-Add.8, αναφέρεται πως ο Διεθνής Ναυτιλιακός οργανισμός συνεδρίασε, μέσω τηλεδιάσκεψης με 10 φορείς λιμενικών επιθεωρήσεων (Port State Control, PSC), με σκοπό την αρμονική τους δράση και την υιοθέτηση ρεαλιστικής προσέγγισης (IMO, 2020)

Η εγκύκλιος συμπεριλαμβάνει το αποτέλεσμα της συνάντησης, καθώς και τις νέες σχετικές οδηγίες που εκδόθηκαν από τους φορείς των PSC, με τους παρακάτω τίτλους:

1. Η ακτοφυλακή των ΗΠΑ (U.S. Coast Guard, USCG): Επιθεώρηση σκαφών, εξετάσεις και τεκμηρίωση
2. Το Acuerdo De Viña Del Mar (Συμφωνία Λατινικής Αμερικής για το PSC): Προσωρινή καθοδήγηση σχετικά με τον αντίκτυπο του Covid-19 σε σχέση με τις συμβάσεις του IMO και την MLC, 2006
3. Το Μνημόνιο Καραϊβικής: Οδηγίες για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της επιδημίας του Covid-19
4. Μνημόνιο συμφωνίας για τον Ινδικό Ωκεανό: Οδηγίες για την αντιμετώπιση του αντίκτυπου της επιδημίας του Covid-19 που σχετίζεται με τις σχετικές συμβάσεις IMO και MLC 2006
5. Μεσογειακό μνημόνιο: Med MoU στο PSC Circular σχετικά με την πανδημία COVID-19
6. Μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού: Οδηγίες σχετικά με τον αντίκτυπο του COVID-19
7. Μνημόνιο συμφωνίας του Τόκιο:
  - i) Οδηγίες για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της επιδημίας του Covid-19
  - (ii) Αναθεώρηση της καθοδήγησης για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της επιδημίας του Covid-19.

Οι αρχές του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), εξέδωσαν επίσης μια εγκύκλιο με τον αριθμό 97 ως Προσωρινό Οδηγό σχετικά με τον Covid -19 για τις λιμενικές αρχές, στις 15 Σεπτεμβρίου. Η εγκύκλιος πραγματεύεται τις ακόλουθες θεματικές (Paris MoU, 2020):

- Προληπτικά μέτρα για τη διακοπή της εξάπλωσης του COVID-19
- Ζητήματα πιστοποίησης πλοίου και COVID-19
- Θέματα που σχετίζονται με το πλήρωμα και το COVID-19

Τον Σεπτέμβριο του 2020, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO ενέκρινε ψήφισμα καλώντας όλες τις κυβερνήσεις να λάβουν επείγουσα δράση για την επίλυση της ανθρωπιστικής κρίσης και της κρίσης ασφαλείας που αντιμετωπίζει η

διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID-19. Μέσω των εγκυκλίων που αναφέρθηκαν και παραπάνω, άρχισε να δημιουργείται νέο θεσμικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα με τις παρακάτω εγκυκλίους δίνονται πληροφορίες και οδηγίες.

Οι κυβερνήσεις και οι εθνικές αρχές πρέπει να διασφαλίσουν ότι όλα τα εμπορικά πλοία συνεχίζουν να έχουν πρόσβαση σε αγκυροβόλια στο λιμάνι και σε τερματικούς σταθμούς, και να κάνουν ό,τι είναι δυνατόν για να επιτρέψουν να γίνονται αλλαγές στα πληρώματα. Ενθαρρύνονται έντονα να εφαρμόσουν μια σειρά πρωτοκόλλων, τα οποία καθορίζουν γενικά μέτρα και διαδικασίες που έχουν σχεδιαστεί για να διασφαλίσουν ότι οι αλλαγές στο πλήρωμα των πλοίων μπορούν να πραγματοποιηθούν με ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και να τις μοιραστούν ευρέως με τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Τα πρωτόκολλα καλύπτουν όλα τα βασικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της παροχής εξοπλισμού ατομικής προστασίας (PPE), εξετάσεων για COVID-19, ελέγχου θερμοκρασίας και προτάσεων για καθορισμένες λωρίδες στα αεροδρόμια. Σχεδιάστηκαν από μια ευρεία διατομή παγκόσμιων βιομηχανικών ενώσεων και εγκρίθηκαν από τον Γενικό Γραμματέα του IMO, Kitack Lim.

Σχετικά με την ανάπτυξη εμβολίων, ο κ. Lim δήλωσε ότι ο ορισμός «εργαζομένων-κλειδιά» θα πρέπει να συνεπάγεται και προτεραιότητα στον εμβολιασμό, ώστε οι ναυτικοί και οι εργαζόμενοι στη ναυτιλία να μπορούν να επιστρέψουν με ασφάλεια στην εργασία τους.

Ο κανονισμός 2.5 της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ (MLC) ορίζει ότι οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να επαναπατριστούν στο τέλος των συμβάσεών τους. Σύμφωνα με την MLC, τα κράτη σημαίας έχουν ευθύνη έναντι του δικαιώματος επαναπατριsmού των ναυτικών και τα κράτη λιμένα έχουν την υποχρέωση να διευκολύνουν τον επαναπατριsmό καθώς και την αντικατάσταση των ναυτικών. Η ΔΟΕ έχει δηλώσει ότι αυτές οι υποχρεώσεις πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια της πανδημίας με την επιφύλαξη της ανάγκης λήψης μέτρων για την πρόληψη της μετάδοσης.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας της ILO το 2006 (MLC) αναφέρει ότι η μέγιστη συνεχής περίοδος που πρέπει να υπηρετεί ένας ναυτικός σε πλοίο χωρίς άδεια είναι 11 μήνες. Αυτή η περίοδος μπορεί να ξεπεραστεί σε περιπτώσεις «ανωτέρας βίας», αλλά οποιαδήποτε επέκταση πρέπει να συνοδεύεται από κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή κάθε κατάχρησης και την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών. Σύμφωνα με τη ΔΟΕ, χιλιάδες ναυτικοί υποχρεώθηκαν να παραμείνουν στο πλοίο πέραν της μέγιστης περιόδου των 11 μηνών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ναυτικοί δεν μπόρεσαν να πάνε σπίτι τους για 18 μήνες.

Στις 2 Δεκεμβρίου 2020 δημοσιεύθηκε ανανεωμένο πρωτόκολλο το οποίο περιλαμβάνει το πλαίσιο στο οποίο οι κυβερνήσεις και όλα τα εμπλεκόμενα μέρη

οφείλουν να διευκολύνουν την πραγματοποίηση των αλλαγών πληρωμάτων, όπου αυτό είναι δυνατόν. Το πρωτόκολλο αυτό αποτελείται από 2 μέρη, περιλαμβάνοντας έξι βήματα - προορισμούς που απαρτίζουν την διαδρομή ενός ναυτικού από το πλοίο στη μόνιμη κατοικία του και έξι βήματα για την αντίστροφη διαδρομή, δηλαδή την άφιξη ενός ναυτικού από την μόνιμη κατοικία του στο πλοίο.

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΓΙΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΣΕ ΠΛΟΙΟ	
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 1 - ΤΟΠΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ	
Περίοδος	Χρόνος που δαπανάται στον τόπο της συνήθους κατοικίας πριν από την αναχώρηση
Περίοδος	Χρόνος (δυσνητικά) που ξοδεύεται σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.
Περίοδος	Ταξίδι προς το αεροδρόμιο
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 2 - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο αεροδρόμιο αναχώρησης
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 3 - ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ	
Περίοδος	Χρόνος πτήσης
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 4 - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΦΙΞΗΣ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο αεροδρόμιο άφιξης
Περίοδος	Χρόνος μεταφοράς σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.

Περίοδος	Χρόνος (δυναμικά) που ξοδεύεται σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.
Περίοδος	Μεταφορά προς το λιμάνι
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 5 - ΛΙΜΑΝΙ	
Περίοδος	Επιβίβαση στο πλοίο
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 6 - ΠΛΟΙΟ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο πλοίο κατόπιν επιβίβασης

*Πίνακας 1. Πρωτόκολλο ΙΜΟ για την επιβίβαση σε πλοίο (ΙΜΟ,2020)*

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΓΙΑ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ	
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 7 - ΠΛΟΙΟ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο πλοίο πριν την αποβίβαση
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 8 - ΛΙΜΑΝΙ	
Περίοδος	Αποβίβαση από το πλοίο
Περίοδος	Μετακίνηση από το λιμάνι σε επόμενο μεταφορικό
Περίοδος	Χρόνος μεταφοράς σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.



Περίοδος	Χρόνος (δυνητικά) που ξοδεύεται σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 9 - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο αεροδρόμιο αναχώρησης
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 10 - ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ	
Περίοδος	Χρόνος πτήσης
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 11 - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΦΙΞΗΣ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στο αεροδρόμιο άφιξης
Περίοδος	Χρόνος μεταφοράς σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.
Περίοδος	Χρόνος (δυνητικά) που ξοδεύεται σε οποιοδήποτε ξενοδοχείο, προσωρινή διαμονή κ.λπ.
Περίοδος	Μεταφορά στον μόνιμο τόπο κατοικίας
ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ 12 - ΜΟΝΙΜΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	
Περίοδος	Χρόνος παραμονής στον τόπο μόνιμης κατοικίας αμέσως μετά τον επαναπατρισμό

*Πίνακας 2. Πρωτόκολλο IMO για την αποβίβαση από πλοίο (IMO, 2020)*

Στις 12 Δεκεμβρίου του 2020, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) δημοσίευσε μια Γενική Παρατήρηση σχετικά με τα ζητήματα που προέκυψαν από παρατηρήσεις των ITF και ICS ως προς την εφαρμογή της συνθήκης MLC κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Η επιτροπή των εμπειρογνομόνων τονίζει ότι όλες οι χώρες, μπορούν να

συμμετέχουν στο διεθνές νομικό σύστημα και ότι οι διεθνείς υποχρεώσεις πρέπει να γίνονται σεβαστές και να εφαρμόζονται, κατά το μέγιστο δυνατόν.

Πέρα από τους περιορισμούς των κρατών οι ναυτιλιακές εταιρείες ήρθαν αντιμέτωπες και με τις πιέσεις των ναυλωτών, ιδιαίτερα στον κλάδο του ξηρού φορτίου, σχετικά με την απαγόρευση των αλλαγών πληρωμάτων, κάνοντας χρήση των όρων του ναυλοσύμφωνου,. Μέσα από τις νέες ρήτρες που επέβαλαν οι ναυλωτές καθιστούν αδύνατο στο πλοίο να σταματήσει σε άλλο λιμάνι, όπου επιτρέπονταν οι αλλαγές, για να μπορέσει να αποβιβάσει και να επιβιβάσει ναυτικούς, όπου ήταν αναγκαίο.

Στις 18 Δεκεμβρίου του 2020, μέσα από την εγκύκλιο με αριθ.4204/Προσθήκη 36, τονίζεται από τον IMO, το θέμα των ρητρών που απαγορεύουν τις αλλαγές πληρωμάτων στα ναυλοσύμφωνα (no crew change clause). Διανύοντας τον δέκατο μήνα της πανδημίας και με εκατοντάδες χιλιάδες ναυτικούς να παραμένουν εγκλωβισμένοι στα πλοία και άλλους εκατοντάδες χιλιάδες να παραμένουν εγκλωβισμένοι στις χώρες τους αδυνατώντας να εργαστούν, καλεί την σύμπνοια των κυβερνήσεων αλλά και όλων των εμπλεκόμενων μερών συμπεριλαμβανομένων και των ναυλωτών να διευκολύνουν την ανθρωπιστική κρίση αυτή αποφεύγοντας αυτές τις ρήτρες. Η κρίση αυτή άλλωστε, θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την συνέχιση της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας (IMO,2020).

Η ομάδα δράσης για την κρίση των ναυτικών (IMO's Seafarer Crisis Action Team, SCAT) που έχει δημιουργηθεί, παρατήρησε την τάση των ναυλωτών να αποτρέπουν τις αλλαγές πληρωμάτων σε συγκεκριμένα πλοία, απαγορεύοντας τις αλλαγές δρομολογίου. Έτσι τα πλοία αδυνατούν να πλησιάσουν λιμάνια στα οποία είναι εφικτές οι αλλαγές πληρωμάτων. Κάποιοι ναυλωτές, ιδιαίτερα ξηρών φορτίων, απαιτούν τις ρήτρες που απαγορεύουν τις αλλαγές πληρωμάτων στα ναυλοσύμφωνα, απαγορεύοντας την αλλαγή πληρώματος όσο το πλοίο μεταφέρει φορτίο πάνω του. Επιπλέον από την ομάδα δράσης ειδοποιήθηκε για αυτές τις περιπτώσεις, οι ρήτρες αυτές αναφέρονται και στην 107η συνεδρίαση της Νομικής Επιτροπής του IMO, όπου και καταδικάστηκε η χρήση τους. Η επιτροπή, κάλεσε να υποβληθούν σχετικά περιστατικά για το θέμα και στην 108η σύνοδο της. Οι ρήτρες «Χωρίς αλλαγή πληρώματος», υπονομεύουν τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την επίλυση της υπάρχουσας κρίσης και αντικρούονται με τις επείγουσες εκκλήσεις που έγιναν πρόσφατα από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, την Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και το Διοικητικό Όργανο της ΔΟΕ για τον ορισμό των ναυτικών ως εργαζομένων-κλειδιά και τη διευκόλυνση των αλλαγών του πληρώματος (IMO, 2021).

Όπως αναφέρεται, τέτοιες ρήτρες επιδεινώνουν την ψυχική και σωματική κόπωση των εξαντλημένων ναυτικών, υπονομεύουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας, όπως τροποποιήθηκε (MLC, 2006) και απειλούν

περαιτέρω την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Οι ναυλωτές καλούνται να αποφύγουν να απαιτούν τέτοιες ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα, ως ένδειξη εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και ενδιαφέροντος για την ασφάλεια. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων, καλούνται να τις απορρίψουν εάν τους ζητηθούν. Τονίζεται ότι υπάρχουν διαθέσιμες εναλλακτικές ρήτρες που επιτρέπουν αλλαγές στο πλήρωμα κατά τη διάρκεια της πανδημίας και πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Ο IMO υπογραμμίζει ότι η επίλυση της κρίσης αυτής απαιτεί τις καλύτερες προσπάθειες όλων των ενδιαφερομένων. Η εξάλειψη της χρήσης ρητρών «χωρίς αλλαγή πληρώματος» αποτελεί ένα μέρος αυτής της προσπάθειας. Τέλος, επιβεβαιώνει ότι οι γραμματείες του IMO και του ILO δεσμεύονται να βοηθήσουν τα κράτη μέλη, τη βιομηχανία και κυρίως τους ίδιους τους ναυτικούς.

Η BIMCO (Baltic and International Maritime Council), είναι ένας από τους μεγαλύτερους διεθνείς οργανισμούς εφοπλιστών, και ειδικεύεται στις εμπορικές διαπραγματεύσεις. Μία βασική λειτουργία της BIMCO είναι να συντάσσει πολλές από τις ευρέως χρησιμοποιούμενες ρήτρες στα ναυλοσύμφωνα. Αναφορικά με τον COVID-19, έχει δημοσιεύσει την ρήτρα με τίτλο «COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020 (COVID-19 Ρήτρα για τις αλλαγές πληρωμάτων για χρονοναυλώσεις 2020)»

Η ρήτρα αλλαγής πληρώματος COVID-19 έχει συνταχθεί ως απάντηση στις εξαιρετικές συνθήκες που αντιμετωπίζουν πολλοί πλοιοκτήτες των οποίων το πλήρωμα έπρεπε να παραμείνει επί του πλοίου κατά τη διάρκεια των απαγορεύσεων κυκλοφορίας λόγω του COVID-19 για περιόδους που συχνά επεκτείνονταν πέρα από τις συμβάσεις εργασίας τους. Η ρήτρα έχει σχεδιαστεί για να δίνει στους ιδιοκτήτες την ελευθερία να παρεκκλίνουν την πορεία του πλοίου για αλλαγές πληρώματος υπό αυστηρά καθορισμένες συνθήκες. Παρέχει επίσης μια επιλογή για τους ναυλωτές να συμβάλλουν στην αλλαγή του πληρώματος, αναγνωρίζοντας το εξαιρετικό κόστος της αλλαγής πληρώματος που σχετίζεται με το COVID-19 και ότι οι ναυλωτές έχουν κοινό συμφέρον να έχουν ένα αποτελεσματικό, ξεκούραστο και με καλές επιδόσεις, πλήρωμα στο πλοίο .

Οι ναυλωτές οφείλουν να αναρωτηθούν και να γνωρίζουν ρητά εάν οι ιδιοκτήτες σχεδιάζουν ή αναμένουν να αλλάξουν πλήρωμα κάποια στιγμή κατά τη διάρκεια της περιόδου ναύλωσης και εάν ναι, περίπου πότε και πού. Σε περίπτωση που οι ναυλώσεις είναι μακροπρόθεσμες, θα είναι δύσκολο για τους ιδιοκτήτες να είναι εξίσου ακριβείς, αλλά για μικρότερες περιόδους, όπως για παράδειγμα σε χρονοναύλωση που αφορά μεμονωμένο ταξίδι (Time Charter Trip), και σε ναύλωση ταξιδιών (Voyage charter), ένας ιδιοκτήτης θα πρέπει να μπορεί να δηλώνει με σαφήνεια ποια είναι τα σχέδιά του. Εάν μια αλλαγή πληρώματος απαιτεί απόκλιση, οι ναυλωτές θα πρέπει να εξετάσουν εάν μπορούν να προχωρήσουν στη ναύλωση ανάλογα με τις εμπορικές τους ανάγκες (BIMCO, 2020).

Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να είναι προσεκτικοί σχετικά με την αποδοχή ρητρών που απαγορεύουν τις αλλαγές πληρώματος καθότι οι καταστάσεις στο πλοίο ενδέχεται να αλλάξουν πέρα από τον έλεγχο τους, όπως πχ ασθένεια, έκτακτη ανάγκη αλλαγής πληρώματος ή καθυστέρηση του ναυλοσυμφώνου λόγω εξωτερικών παραγόντων . Οποιοσδήποτε δηλώσεις των ιδιοκτητών σχετικά με την ανάγκη για προγραμματισμένες αλλαγές πληρώματος πρέπει να περιορίζονται σε αυτό που μπορούν πραγματικά να εγγυηθούν.

Το κυρίως νόημα είναι ότι τόσο από την μεριά του ιδιοκτήτη όσο και του ναυλωτή, η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με προγραμματισμένες ή πιθανές αλλαγές πληρώματος επιτρέπει στα μέρη να ανακαλύψουν εάν οι απαιτήσεις τους μπορούν να συναντηθούν προτού υπογράψουν ένα δεσμευτικό συμβόλαιο. Η ρήτρα που αφορά τις χρονοναυλώσεις παρέχει την ελευθερία να παρεκκλίνει το πλοίο από την πορεία του για την ανάγκη των πληρωμάτων σε λιμάνια ή μέρη όπου αυτό είναι εφικτό, εάν φυσικά δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί στα λιμάνια του ταξιδιού. Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η ρήτρα αυτή μπορεί να επικαλεστεί όταν η αλλαγή δεν είναι εφικτή να γίνει, και όχι όταν δεν βολεύουν τα λιμάνια ή είναι πιο ακριβή η αλλαγή του πληρώματος εκεί.

Η ρήτρα έχει δύο εναλλακτικές λύσεις - το πλοίο παραμένει ναυλωμένο, αλλά σε ποσοστό 50% με τον διαμοιρασμό του κόστους των καυσίμων ή, εναλλακτικά, το πλοίο είναι εκτός ναύλου και τα καύσιμα να επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Τα μέρη πρέπει να επιλέξουν μία από τις εναλλακτικές λύσεις. Η ρήτρα απαιτεί από τους ναυλωτές να την συμπεριλαμβάνουν και σε περίπτωση υπονάυλωσης. Η ρήτρα αυτή συμφέρει και τα δύο μέρη, τους ιδιοκτήτες καθότι παρέχει την ελευθερία αλλαγής αλλά και τους ναυλωτές καθώς τους παρέχει ξεκάθαρη εικόνα εξ αρχής για τυχόν καθυστερήσεις λόγω αυτού.

## **4. Μελέτη της εξέλιξης των περιορισμών σε αερομεταφορές και λιμάνια.**

### **4.1. Απαιτήσεις κρατών και λιμανιών**

Παρακάτω αναλύονται οι απαγορεύσεις κρατών και λιμανιών όπως αυτές διαμορφώθηκαν στην διάρκεια της έρευνας σε παγκόσμιο επίπεδο. Για λόγους συντομίας, το κεφάλαιο έχει χωριστεί σε ημείρους και αναλύονται οι περιορισμοί και το ισχύον πλαίσιο των αλλαγών πληρωμάτων για ορισμένα παραδείγματα χωρών ανά ήπειρο. Ασφαλώς οι περιορισμοί που αναφέρονται παρακάτω δεν αντιπροσωπεύουν το σύνολο της ηπείρου αλλά αποτελούν έναν οδηγό για το πως κινήθηκαν οι περιορισμοί των λιμανιών ανά τον κόσμο. Τονίζεται δε η πολυπλοκότητα των πληροφοριών που οφείλουν να γνωρίζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για να συντονίσουν αλλαγές πληρώματος σε κάθε χώρα. Σημειώνεται ότι κατά την ολοκλήρωση της έρευνας οι αλλαγές πληρωμάτων δεν επιτρέπονται σε πολλές χώρες και λιμάνια του κόσμου όπως σε Αργεντινή, Κόστα Ρίκα, Παναμά, Μαρόκο, Λιβύη, Τυνησία, Σενεγάλη, Αγκόλα, Σιέρα Λεόνε, Γκάνα, Σαουδική Αραβία, Κατάρ κ.α. (Wilhelmsen, 2021).

#### **4.1.1 Ασία**

##### Σιγκαπούρη

Στις 22 Μαΐου του 2020, η Ναυτιλιακή και Λιμενική αρχή της Σιγκαπούρης εξέδωσε την παρακάτω εγκύκλιο, με τίτλο “Βελτίωση της διαδικασίας αλλαγής πληρώματος για φορτηγά πλοία κάτω από ειδικές συνθήκες στο λιμάνι της Σιγκαπούρης, για την ελαχιστοποίηση του ρίσκου μετάδοσης του ιού COVID-19 στη Σιγκαπούρη”.

Μετά την εφαρμογή αυστηρότερων μέτρων για την είσοδο επισκεπτών που παραμένουν για μικρό χρονικό διάστημα στη Σιγκαπούρη, οι λιμενικές αρχές συνέχισαν να διευκολύνουν την διαδικασία αλλαγής πληρώματος στις παρακάτω ειδικές περιπτώσεις:

- α) το πλήρωμα θα πρέπει να έχει υπηρετήσει τον μέγιστο χρόνο του στο πλοίο (και δεν θα μπορεί να χορηγηθεί περαιτέρω παράταση της σύμβασης εργασίας από το κράτος σημαίας)
- β) συμπονετικοί λόγοι (π.χ. θάνατος μέλους της οικογένειας)
- γ) το πλήρωμα δεν είναι πλέον ιατρικά ικανό να εργαστεί στο πλοίο

Η Ναυτιλιακή και Λιμενική Αρχή της Σιγκαπούρης (ΝΛΑ) εκτιμά την συνεργασία με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες για να διαχειριστεί με επιτυχία τις πολλές περιπτώσεις αλλαγής πληρώματος. Οι διαδικασίες της επέτρεψαν επίσης να παρακολουθήσει το πλήρωμα που απαιτεί επείγουσα ιατρική περίθαλψη.

Εκτοτε, οι λιμενικές αρχές συνεργάστηκαν στενά με τη Ναυτιλιακή Ένωση Σιγκαπούρης (ΝΕΣ), την Ένωση Ναυτιλιακών Σιγκαπούρης (SMOU), τον Οργανισμό Ναυτικών της Σιγκαπούρης (ΟΝΣ) και τη βιομηχανία, καθώς και με άλλους κυβερνητικούς φορείς για την ενίσχυση/βελτίωση των υφιστάμενων διαδικασιών.

Εκτός από τις ειδικές περιστάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, θα λαμβάνονται επίσης υπόψη οι ακόλουθες περιστάσεις για να επιτρέπεται η αλλαγή πληρώματος για φορτηγά πλοία στη Σιγκαπούρη:

- α) πλήρωμα του οποίου η σύμβαση εργασίας έχει λήξει
- β) πρόσθετο πλήρωμα επί του πλοίου του οποίου η λήξη σύμβασης δεν θα επηρέαζε την ασφαλή επάνδρωση του πλοίου
- γ) αλλαγή του πληρώματος λόγω της πώλησης ή της αγοράς του πλοίου
- δ) προσωπικού που δεν ανήκει στο πλήρωμα του πλοίου, όπως επιθεωρητές και μηχανικοί επισκευών

Οι απαιτήσεις για αλλαγή πληρώματος αναθεωρούνται ως εξής:

Λήξη σύμβασης εργασίας (Signing-off)

- α) επιβεβαίωση ότι το πλήρωμα δεν έχει βγει στην ξηρά τις τελευταίες δεκατέσσερις (14) ημέρες πριν κατέβει από το πλοίο, και παρέμεινε υγιές καθ 'όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου,
- β) ιατρικό πιστοποιητικό καταλληλότητας ταξιδιού ( fit-to-travel medical certificate) που έχει εκδοθεί από γιατρό στη Σιγκαπούρη
- γ) απόδειξη λήξης της σύμβασης εργασίας ή ακατάλληλη ιατρική έκθεση, κατά περίπτωση
- δ) σχετική τεκμηρίωση που υποστηρίζει την απαιτούμενη αλλαγή πληρώματος (π.χ. συμφωνία πώλησης / αγοράς πλοίου)

Έναρξη σύμβασης εργασίας (Signing-on)

- α) επιβεβαίωση ότι το πλήρωμα βρισκόταν σε καραντίνα για τουλάχιστον 14 ημέρες πριν από την αναχώρηση της χώρας καταγωγής του και ήταν καλά/υγιές καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου
- β) COVID-19 test (PCR) με αρνητικό αποτέλεσμα στη χώρα καταγωγής το πολύ 48 ώρες πριν από την πτήση αναχώρησής του
- γ) ιατρικό πιστοποιητικό καταλληλότητας ταξιδιού που έχει εκδοθεί από γιατρό στη χώρα καταγωγής του το πολύ 24 ώρες πριν από την πτήση του.

Σχετικά με την μεταφορά αναφέρονται τα εξής:

- α) το πλήρωμα πρέπει να μεταφερθεί απευθείας μετά το πλοίο στο σημείο άφιξης / αναχώρησης στη Σιγκαπούρη
- β) δεν θα επιτρέπεται στο πλοίο να αναχωρήσει από τη Σιγκαπούρη έως ότου το πλήρωμα που πρέπει να κατέβει από το πλοίο αναχωρήσει από τη Σιγκαπούρη ή / και το πλήρωμα που πρέπει να επανδρώσει το πλοίο βρίσκεται πλέον επάνω στο πλοίο. Οι πλοιοκτήτες / διευθυντές / πράκτορες θα πρέπει να υποβάλουν αίτηση για αλλαγή πληρώματος στη Σιγκαπούρη, στέλνοντας e-mail στη διεύθυνση Shipping@mpra.gov.sg και pms@mpra.gov.sg τουλάχιστον 14 ημέρες πριν από την προγραμματισμένη αλλαγή πληρώματος.

Η ναυτιλιακή αρχή διερευνά επίσης άλλες πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την αλλαγή πληρώματος, όπως την ανάπτυξη ενός οδηγού για τις διαδικασίες αλλαγής πληρώματος στη Σιγκαπούρη και τη ναύλωση ειδικών πτήσεων για αλλαγή πληρώματος. Αυτή η εγκύκλιος αντικαθιστά την εγκύκλιο No. 19 του 2020.

### Τουρκία

Στις 28/5/20, η τουρκική αεροπορική Turkish airlines ξεκίνησε ξανά πτήσεις συνδέοντας αρκετές πόλεις στις οποίες δεν υπήρχε πρόσβαση ως τότε. Η απαγόρευση μετακίνησης τις απογευματινές ώρες συνεχίζεται στις περισσότερες πόλεις ενώ δεν υπάρχει απαγόρευση για την πρόσδεση ή φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων, ούτε για το πέρασμα των στενών του Βοσπόρου.

Τα πλοία υπόκεινται σε έλεγχο από τις υγειονομικές αρχές σε περίπτωση που έρχονται από χώρα όπου υπάρχει μετάδοση του COVID 19. Μετά την επιθεώρηση τους στο αγκυροβόλιο, τα πλοία μπορούν να προχωρήσουν στην πρόσδεση και την φόρτωση ή εκφόρτωση. Ωστόσο δεν επιτρέπεται η επιβίβαση και αποβίβαση πληρωμάτων μη τουρκικής καταγωγής.

### Κίνα

Η αλλαγή αλλοδαπού πληρώματος δεν είναι διαθέσιμη στην Κίνα.

Η αλλαγή του πληρώματος κινέζων ναυτικών σε κάποιο λιμάνι έχει ανασταλεί και απαιτείται έγκριση κατά περίπτωση (Waypoint, 2020).

Σύμφωνα με διάφορες πηγές, οι Κινεζικές αρχές έχουν σταδιακά επιτρέψει την αλλαγή ξένων πληρωμάτων σε συγκεκριμένα κινέζικα λιμάνια και οι δύο πρώτες

αλλαγές πληρωμάτων πραγματοποιήθηκαν στο λιμάνι της Shanghai και του Qingdao αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τις πηγές, τα 10 λιμάνια που επιτρέπουν την αλλαγή ξένων πληρωμάτων είναι, από το βόρειο ως το νότιο τμήμα της Κίνας: Dalian, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Fuzhou, Xiamen, Guangzhou, Shenzhen, and Haikou. Αυτά είναι όλα τα κυριότερα λιμάνια της Κίνας για εισαγωγές και εξαγωγές.

Στην περίπτωση αποβίβαση ξένων πληρωμάτων, οι παρακάτω απαιτήσεις πρέπει να ακολουθούνται:

-Συμμόρφωση με τους κινέζικους κανονισμούς εισόδου και διαμονής κατά την περίοδο της πανδημίας.

-Απόκτηση ενός έγκυρου εισιτηρίου αναχώρησης διά ξηράς, αέρος ή θαλάσσης.

-Το σημείο αποβίβασης να έχει τη δυνατότητα να οργανώσει μεταφορά «από σημείο σε σημείο» στην εξερχόμενη πύλη εντός της ίδιας πόλης.

-Το εν λόγω πλοίο να έχει φύγει από το τελευταίο λιμάνι εξωτερικού σε περισσότερες από 14 ημέρες.

-Το πλήρωμα του πλοίου να διατηρεί μια καθαρή απογραφή πρόσφατης υγείας και καραντίνας.

-Η αλλαγή του πληρώματος θα επιτρέπεται στο καθορισμένο κινέζικο λιμάνι μετά την εκκαθάριση από τα Κινέζικα Τελωνεία που θα διενεργούν έναν κατάλληλο έλεγχο καραντίνας μαζί με αρνητικό αποτέλεσμα τεστ COVID και η ναυτιλιακή εταιρεία υποχρεούται να νοικιάσει ένα αυτοκίνητο για να μεταφέρει το ξένο πλήρωμα από το σημείο αποβίβασης στο εξερχόμενο σημείο πύλης απευθείας, εντός της ίδιας πόλης, ή να επιβιβαστεί το πλήρωμα σε ένα άλλο εξερχόμενο πλοίο αμέσως μετά την αποβίβαση χωρίς περαιτέρω παραμονή στην χώρα.

Ακόμη, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να ελέγχουν στενά τις συνθήκες καραντίνας που θέτει κάθε τοπικό λιμάνι και να εφαρμόζει μια διαχείριση σύμφωνα με τις απαιτήσεις καραντίνας που εκδίδονται από το τοπικό λιμάνι.

Εισήχθη επίσης ένας μηχανισμός διακοπής καραντίνας σύμφωνα με τον οποίο οι δραστηριότητες αλλαγής πληρώματος μιας ναυτιλιακής εταιρείας θα αναστέλλονται για 15 ημέρες εάν υπάρχουν 5 περιπτώσεις που έχουν βγει θετικοί στο τεστ για τον COVID-19 στο σύνολο του πλοίου τους ή θα αναστέλλονται για 30 ημέρες εάν υπάρχουν 10 περιπτώσεις που έχουν βγει θετικοί στο COVID-19 τεστ. Εάν υπάρχουν περισσότερα από 10 θετικά τεστ, η ναυτιλιακή εταιρεία δεν θα επιτρέπεται να διενεργεί αλλαγές πληρώματος έως ότου περάσει τη νέα αξιολόγηση που θα διενεργηθεί από τις αρμόδιες αρχές.

### Φιλιππίνες

Σύμφωνα με την απόφαση της κυβέρνησης των Φιλιππίνων, όλοι οι επιβάτες που φτάνουν στις Φιλιππίνες, στο λιμάνι της Μανίλα από την 1η Φεβρουαρίου του 2021



θα μεταφέρονται στην καραντίνα του ξενοδοχείου, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους, και θα υποβάλλονται σε PCR τεστ στο ξενοδοχείο που μένουν κατά την 6η ημέρα της καραντίνας. Οι ταξιδιώτες θα συνεχίσουν να μένουν στο ξενοδοχείο μέχρι να βγει το αποτέλεσμα του μοριακού τεστ.

Σύμφωνα με αυτό το πρωτόκολλο.

- Όλοι οι επιβάτες που ταξιδεύουν στη Μανίλα πρέπει να κάνουν κράτηση τουλάχιστον 7 διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία εγκεκριμένα από τις τοπικές αρχές, προτού ξεκινήσουν το ταξίδι τους.
- Παρέχεται λίστα εγκεκριμένων ξενοδοχείων
- Οι ταξιδιώτες θα είναι υπεύθυνοι για την πληρωμή του PCR TEST και του ξενοδοχείου.
- Κατά την άφιξή τους, οι ταξιδιώτες θα ενημερωθούν από τις αρχές σχετικά με τους κανόνες καραντίνας.

## **4.1.B Ευρώπη**

### Μάλτα

Στους κανονισμούς της Μάλτας, οι χώρες χωρίζονται σε τρεις ομάδες ανάλογα με την ασφάλεια τους: ασφαλείς και λιγότερο ασφαλείς (σημειωμένες με κόκκινο) και μια τρίτη κατηγορία που δεν υπάρχει στον πίνακα.

Οι κανονισμοί διαμορφώνονται ως εξής:

1. Μέλη πληρώματος που προέρχονται από ασφαλείς χώρες δεν υπάρχουν περιορισμοί.
2. Τα μέλη του πληρώματος που προέρχονται από ασφαλείς χώρες με κόκκινο χρώμα πρέπει να παρέχουν αρνητική δοκιμή PCR 72-48 ώρες πριν από την άφιξη.
3. Τα μέλη του πληρώματος που προέρχονται από χώρες που δεν περιλαμβάνονται στη λίστα πρέπει να υποβάλουν αρνητικό τεστ PCR 72-48 ώρες πριν από την άφιξη και θα πρέπει να παραμείνουν σε καραντίνα κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στη Μάλτα έως ότου ανέβουν στο πλοίο. Μόλις φτάσει το πλοίο τους, θα τους επιτραπεί να επιβιβαστούν, και θα πρέπει να συνεχίσουν τις υπόλοιπες ημέρες καραντίνας μέσα στο πλοίο. Οι ναυτικοί που αποβιβάζονται, πρέπει να παραμείνουν σε καραντίνα κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στη Μάλτα, ενώ περιμένουν την πτήση τους.

### Γιβραλτάρ

Σύμφωνα με τις νέες αλλαγές που έγιναν στους κανονισμούς για τον COVID, οι Βρετανικές αεροπορικές εταιρείες δεν θα έχουν πτήσεις από και για το Γιβραλτάρ κάθε Παρασκευή και Τρίτη. Το πρόγραμμα των πτήσεων θα επανεξεταστεί ανάλογα με τις συνθήκες και τα καταγεγραμμένα κρούσματα κορωνοϊού.

Εν συνεχεία της Εγκυκλίου Λιμένα αριθ. 8 του 2020 (με ημερομηνία 5 Απριλίου 2020), πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η αλλαγή του πληρώματος θα επιτρέπεται από την Λιμενική Αρχή του Γιβραλτάρ υπό την προϋπόθεση της συμμόρφωσης με τα ακόλουθα μέτρα:

#### 1. Επιβίβαση

Οι επιβιβάσεις των πληρωμάτων στα πλοία θα επιτρέπονται στα εξωτερικά όρια του λιμανιού (Off Port Limits, OPL). Η διαμονή θα μπορεί να γίνεται μόνο σε προκαθορισμένα ξενοδοχεία. Οι πράκτορες θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά των ναυτικών από και προς το αεροδρόμιο με ειδικά οχήματα. Όλα τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να φορούν μάσκα με φίλτρο FFP2/N95 κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων τους στο Γιβραλτάρ.

#### 2. Αποβίβαση

Οι αποβιβάσεις επιτρέπονται να γίνουν στα εξωτερικά όρια του λιμανιού. Τα άτομα του πληρώματος που θα αποβιβαστούν από το πλοίο πρέπει να μην έχουν εμφανίσει κάποιο σύμπτωμα για 14 μέρες το οποίο θα επιβεβαιώνεται με ειδικό έγγραφο από τον καπετάνιο. Οι πράκτορες είναι υπεύθυνοι για την μεταφορά των ναυτικών στο αεροδρόμιο με τα ειδικά οχήματα. Οι ναυτικοί μπορούν να διαμείνουν στα επιτρεπόμενα ξενοδοχεία με μέγιστη διάρκεια τις δέκα ημέρες. Οι ναυτικοί που αποβιβάζονται θα πρέπει να φορούν μάσκα με φίλτρο FFP2/N95 κατά τις μετακινήσεις τους στο Γιβραλτάρ.

Εάν η αλλαγή πληρώματος συνεπάγεται και διανυκτέρευση των ναυτικών, η μεταφορά αυτού του πληρώματος θα γίνει σύμφωνα με αυτό το πρωτόκολλο:

1. Θα γίνει λήψη επιχρίσματος PCR στο ξενοδοχείο και οι πράκτορες θα είναι υπεύθυνοι να διασφαλίσουν ότι το ξενοδοχείο έχει προβεί σε όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε τα πληρώματα να αντιμετωπίζονται ως δυνητικά μολυσμένα, εκτός εάν απομακρυνθούν από την χώρα με αρνητικό τεστ PCR.
2. Τα δείγματα του πληρώματος θα αποστέλλονται για έλεγχο, θα παραπέμπονται στην κατάλληλη κλινική, ενώ θα είναι δική τους ευθύνη να διασφαλίσουν την έγκαιρη δειγματοληψία και αποστολή του επιχρίσματος.
3. Τα μέλη του πληρώματος πρέπει να παραμείνουν σε απομόνωση έως ότου εκκαθαριστούν από τις ιατρικές ή δημόσιες αρχές υγείας. Όλα τα μέλη του πληρώματος πρέπει να παραμείνουν στα δωμάτιά τους και να σερβίρονται με φαγητό εκεί.

## Ελλάδα

Γενικές πληροφορίες προς όλους τους ταξιδιώτες :

Όλοι οι ταξιδιώτες , ανεξαρτήτως το λόγω ταξιδιού και την χώρα προέλευσης θα πρέπει να έχουν δηλωθεί στην ηλεκτρονική πλατφόρμα PLF (Passenger Locator Form ) το αργότερο μια ημέρα πριν την άφιξη τους στην χώρα. Οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να ελέγχουν το παραπάνω PLF κάθε επιβάτη πριν από την επιβίβαση στο αεροπλάνο και εάν δεν είναι διαθέσιμο, να μην επιτρέπεται η επιβίβαση. Σε περίπτωση που κάποιος επισκέπτης φτάσει στην Ελλάδα και δεν έχει τη συγκεκριμένη φόρμα, τότε οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεούνται να κανονίσουν τον επαναπατρισμό του με δική τους ευθύνη καλύπτοντας όλα τα σχετικά έξοδα.

Εκτός από τα παραπάνω, οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν έντυπο ή ηλεκτρονικό αντίγραφο της φόρμας και να το παρουσιάσουν στους Υγειονομικούς Λειτουργούς / Αστυνομία εκτός εάν δοθεί διαφορετική εντολή όπου θα διεξαχθούν δειγματοληπτικοί έλεγχοι για το Covid-19 και οι επιβάτες θα παραμείνουν σε καραντίνα μέχρι να δοθούν τα αποτελέσματα. Σε περίπτωση που κάποιος επιβάτης βρεθεί θετικός, τότε το άτομο θα τεθεί σε καραντίνα για 14 ημέρες και θα δοθούν περαιτέρω οδηγίες από τον Εθνικό Οργανισμό Δημόσιας Υγείας.

- Όλοι οι επιβάτες θα επιτρέπεται να εισέρχονται στη χώρα μόνο εάν παρουσιάσουν αρνητικό τεστ PCR, το οποίο πρέπει να διεξαχθεί 72 ώρες πριν από την άφιξή τους στην Ελλάδα και από καθορισμένα εργαστήρια των χωρών της προέλευσης ή διέλευσης, ή από δημόσια εργαστήρια ή πιστοποιημένα εργαστήρια από την Εθνική Αρχή της χώρας αυτής. Επιπλέον, εκτός από το αποτέλεσμα, θα πρέπει να φέρουν μαζί τους μια πιστοποίηση του αποτελέσματος του τεστ από πιστοποιημένο διαγνωστικό κέντρο, στην αγγλική γλώσσα, η οποία θα περιλαμβάνει το όνομα του ατόμου, τον αριθμό διαβατηρίου ή τον αριθμό ταυτότητας.

-Όλοι οι ταξιδιώτες θα πρέπει να φορούν προστατευτική μάσκα στις περιοχές του αεροδρομίου κατά την άφιξη, την αναχώρηση και κατά τη διάρκεια της πτήσης, ενώ θα πρέπει επίσης να ακολουθούν τις οδηγίες του προσωπικού του αεροδρομίου. Κατά τη διάρκεια της διαμονής τους στην Ελλάδα, θα πρέπει να ακολουθούν όλες τις τοπικές οδηγίες / προστατευτικά μέτρα, όπως τη διατήρηση της ελάχιστης ασφάλειας, καθώς και τη χρήση μάσκας σε όλα τα μέρη κ.λπ.

Σε περίπτωση που υπάρχουν παραβάσεις στους άνωθεν κανόνες τότε οι Αρχές στην Ελλάδα μπορούν να επιβάλουν κυρώσεις ακόμη και 5000 ευρώ.

Για τους υπηκόους εκτός ΕΕ ισχύει:

- Προσωρινή άρνηση εισόδου στη χώρα για μη υπηκόους της ΕΕ, ενώ οι ναυτικοί εξαιρούνται από αυτό το μέτρο, καθώς και οι πολίτες των ακόλουθων χωρών: Αυστραλία, Ιαπωνία, Νέα Ζηλανδία, Ρουάντα, Νότια Κορέα, Ταϊλάνδη, Σιγκαπούρη, Ουρουγουάη, ΗΑΕ.

## Ηνωμένο Βασίλειο

Από τις 8 Ιουνίου 2020, το Ηνωμένο Βασίλειο έχει υποβάλει υποχρεωτική αυτο-καραντίνα 14 ημερών για τους ταξιδιώτες που φτάνουν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτός ο κανόνας ισχύει για όλους τους εισερχόμενους ταξιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των Βρετανών πολιτών. Υπάρχει, ωστόσο, ένας μακρύς κατάλογος εξαιρέσεων από αυτόν τον κανόνα.

Στα πληρώματα των πλοίων και στους πλοιάρχους, στους πιλότους, στους επιθεωρητές πλοίων και στους τεχνικούς θα χορηγηθεί εξαίρεση από την υποχρεωτική απομόνωση 14 ημερών.

Όλοι οι εισερχόμενοι ταξιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων του πληρώματος κ.λπ. παραπάνω, θα πρέπει ακόμη να συμπληρώσουν μια δήλωση υγείας κατά την άφιξή τους στο Ηνωμένο Βασίλειο και επίσης να παρέχουν ορισμένα στοιχεία επικοινωνίας.

Όλοι οι ταξιδιώτες στο Ηνωμένο Βασίλειο πρέπει να συμπληρώσουν αυτήν τη φόρμα πριν ταξιδέψουν. Κάθε ταξιδιώτης πρέπει να ολοκληρώσει και υποβάλει την φόρμα στοιχείων στην πύλη gov.uk. Η φόρμα είναι στα Αγγλικά επομένως κάθε μέλος του πληρώματος που αντιμετωπίζει δυσκολία με τα Αγγλικά θα χρειαστεί βοήθεια από κάποιον για να το συμπληρώσει. Κατά την άφιξη στα σύνορα του Ηνωμένου Βασιλείου, θα πρέπει να παρουσιάσει αυτήν τη συμπληρωμένη και εγκεκριμένη φόρμα στον Διευθυντή Μετανάστευσης στον έλεγχο των συνόρων.

Το πλήρωμα θα χρειαστεί επίσης μια επιστολή από την διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου που να επιβεβαιώνει ότι οι ναυτικοί θα επιβιβαστούν σε πλοίο στο Ηνωμένο Βασίλειο και επιβεβαίωση ότι ταξινομούνται ως «εργαζόμενοι-κλειδί». Αυτή η επιστολή πρέπει να φέρεται από τους ναυτικούς σε περίπτωση που οι αρχές τους σταματήσουν κατά τη μεταφορά από το αεροδρόμιο προς το πλοίο. Εάν είναι απαραίτητη η διαμονή σε ξενοδοχείο, χρειάζεται ένα αντίγραφο αυτής της επιστολής νωρίτερα από την άφιξή τους, ώστε να γίνει η κράτηση δωματίου καθώς τα ξενοδοχεία στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι κλειστά για το ευρύ κοινό. Τα πληρώματα απαιτείται να έχουν το ναυτικό φυλλάδιο και τη βίβα ναυτικών όπως απαιτείται κατά την άφιξη στο Ηνωμένο Βασίλειο.

## **4.1.Γ Αφρική**

### Νότια Αφρική

Η Νότια Αφρική πραγματοποίησε σημαντικό αριθμό αλλαγών πληρωμάτων στα εννέα εμπορικά λιμάνια της, καθώς η χώρα μείωσε τους περιορισμούς για το COVID-19 στο επίπεδο 2 στις 18 Αυγούστου 2020 και στο επίπεδο 1 στις 21 Σεπτεμβρίου 2020.

Είναι σημαντικός ο αριθμός των ναυτικών που έχουν επαναπατριστεί από τα διάφορα λιμάνια τους, τελευταίους τρεις μήνες. Οι ακριβείς αριθμοί δεν είναι γνωστοί, καθώς δεν υπάρχει μεμονωμένη βάση δεδομένων, ωστόσο, η Νοτιοαφρικανική Αρχή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (SAMSA) καταβάλλει προσπάθεια για να γίνουν περισσότερες αλλαγές.

«Όλες οι κυβερνητικές υπηρεσίες εργάζονται όλο το εικοσιτετράωρο για να διασφαλίσουν ότι εξυπηρετείται η ευημερία και η ψυχική υγεία των ναυτικών μας. Ωστόσο, ορισμένοι περιορισμοί εξακολουθούν να ισχύουν στα λιμάνια λόγω της ανάγκης για προστασία της χώρας. Αν και επιτρέπεται στους ναυτικούς να επιβιβαστούν/ αποβιβαστούν από τα πλοία, δεν τους επιτρέπεται η ακτοπλοϊκή άδεια» (IMEC, 2020).

Σύμφωνα με τη θαλάσσια ειδοποίηση αριθ. 47 του 2020 της SAMSA σχετικά με τους περιορισμούς για αλλαγές πληρώματος στο επίπεδο 1, το ξένο πλήρωμα σύνδεσης πρέπει να προσκομίζει ένα αρνητικό πιστοποιητικό εξέτασης Αλυσιδωτής Αντίδρασης Πολυμεράσης (PCR) ή ένα έγκυρο πιστοποιητικό αρνητικών αποτελεσμάτων τεστ COVID-19. Η δοκιμή πρέπει να ληφθεί όχι περισσότερο από 72 ώρες πριν από την ημερομηνία ταξιδιού, από διαπιστευμένο εργαστήριο και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας στον πρώτο λιμένα εισόδου της Νοτίου Αφρικής. Εάν ένα μέλος του πληρώματος δεν μπορεί να αποδείξει την κατάσταση του COVID-19, θα απομονωθεί σε μια καθορισμένη каранτίνα με δική του επιβάρυνση.

Τα πληρώματα αποβίβασης δεν απαιτείται να προσκομίσουν έγκυρο πιστοποιητικό ελέγχου PCR εάν το πλοίο δεν έχει αλλάξει πλήρωμα ή δεν έχει επισκεφθεί από τρίτους εντός 10 ημερών από την άφιξη στο λιμάνι της Νοτίου Αφρικής.

Το διάστημα από τον Αύγουστο ως τον Οκτώβριο, ενώ η Ν.Αφρική επέτρεπε τις αλλαγές, δεν υπήρχαν διαθέσιμες πτήσεις με αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να ναυλώσουν μεμονωμένα ή σε συνεργασία πτήσεις (charter flights) για να πραγματοποιήσουν τις αλλαγές πληρωμάτων τους.

Η Νότια Αφρική άνοιξε ξανά τα σύνορά της για διεθνή αεροπορικά ταξίδια - με περιορισμούς - την 1η Οκτωβρίου 2020, οπότε τα πληρώματα επαναπατρίζονται μέσω εμπορικών πτήσεων, με τη διευκόλυνση του Υπουργείου Εσωτερικών και Λιμενικής Υγείας.

Ωστόσο, τα κρουαζιερόπλοια εξακολουθούν να απαγορεύεται να προσεγγίζουν τα λιμάνια της χώρας, εκτός από την αποβίβαση του επιστρέφοντος πληρώματος της Νότιας Αφρικής, των πολιτών ή των μόνιμων κατοίκων, καθώς και για αναπλήρωση καυσίμων, ιατρική περίθαλψη ή αναζήτηση και διάσωση.

## Νιγηρία

Ο Οργανισμός Ναυτιλιακής Διοίκησης και Ασφάλειας της Νιγηρίας ("NIMASA") εξέδωσε μια αναγγελία στις 5 Μαΐου MN 05/20 / SN02 που απευθύνθηκε σε όλες

τις ναυτιλιακές εταιρείες, πρακτορεία πληρωμάτων, ναυτικούς, εταιρείες πετρελαίων και χειριστές λιμένων κλπ.

Η ανακοίνωση αναφέρει ότι λόγω της σημασίας του ρόλου των ναυτικών, θα πρέπει να τους παρέχεται διέλευση από και προς τα πλοία με στόχο την αλλαγή πληρώματος σε αγκυροβόλιο, θαλάσσιο λιμένα, τερματικούς σταθμούς και αποβάθρες. Επίσης απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πράκτορες πληρωμάτων να έχουν διαδικασία για τις αλλαγές των ναυτικών, οι οποίες θα πρέπει να ευθυγραμμίζονται με τις εθνικές και διεθνείς πρακτικές, όπως ορίζονται για το COVID-19 από την Προεδρική Ομάδα Εργασίας, το Κέντρο Ελέγχου Νόσων της Νιγηρίας (NCDC), τις Υπηρεσίες Λιμενικής Υγείας (PHS) και τον Νιγηριανό Οργανισμό Ναυτιλιακής Διοίκησης και Ασφάλειας (NIMASA).

Η παράγραφος 3 της ανακοίνωσης αναφέρει ότι θα πρέπει να υπάρχουν ειδικά μέσα μεταφοράς για τους ναυτικούς τα οποία πρέπει να απολυμαίνονται πριν χρησιμοποιηθούν εντός των συνιστώμενων ελάχιστων ωρών πριν από την επιβίβαση στο πλοίο.

Η παράγραφος 4 της ανακοίνωσης σημειώνει ότι υπάρχουν διαθέσιμα κέντρα απομόνωσης που προορίζονται για άτομα που εκτίθενται στο COVID-19.

Η παράγραφος 5 ορίζει ότι οι αλλοδαποί ναυτικοί που φτάνουν στη Νιγηρία μέσω του αεροδρομίου ή λιμανιού πρέπει να συμμορφώνονται με τις αυστηρές εθνικές απαιτήσεις για το COVID-19 και τα βήματα της παρούσας ανακοίνωσης.

Η παράγραφος 6 της ανακοίνωσης ορίζει απαιτήσεις για τους ναυτικούς που καταφθάνουν σε πλοία ως εξής:

Πριν ξεκινήσει οποιοδήποτε ταξίδι από τον τόπο κατοικίας για να ανέβει σε πλοίο ή το αντίστροφο, οι ναυτικοί πρέπει να πληρούν τις Εθνικές απαιτήσεις για το COVID-19 και σε όλες τις τοποθεσίες ταξιδιού, τις τυποποιημένες οδηγίες που εκδίδονται από τους PTF, NCDC και PHF για την πρόληψη της εξάπλωσης του COVID-19 στη Νιγηρία.

Εκτός από άλλες κατευθυντήριες γραμμές, οι ναυτικοί:

1. Οφείλουν να έχουν επιβεβαίωση από την εταιρεία ή / και τον πράκτορά τους για την ημερομηνία και τα μέσα του ταξιδιού του από το σπίτι / την τοποθεσία / τον τόπο διαμονής στο πλοίο στο αγκυροβόλιο.
2. Να έχουν πάντα τα πιστοποιητικά τους ως ναυτικοί.
3. Να έχουν πάντα το ιατρικό πιστοποιητικό καταλληλότητας του πληρώματος
4. Να έχουν αρμόδια εισαγωγική επιστολή από τη ναυτιλιακή εταιρεία.

Η παράγραφος 8 της ανακοίνωσης εξουσιοδοτεί όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες να υποβάλουν τη λίστα πληρώματος στη NIMASA με τις πληροφορίες που περιέχονται παραπάνω πριν φύγουν ή ενταχθούν στο πλοίο.

Τέλος, ισχύουν τα παρακάτω για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους πράκτορες:

1. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ή / και οι πράκτορες πρέπει να συμμορφώνονται αυστηρά με τους όρους για τους ναυτικούς προστατεύοντας την ευημερία, την υγεία, τους μισθούς, την ασφάλεια αλλά και την ασφάλεια των διερχόμενων πλοίων κατά τη διάρκεια και μετά την πανδημία COVID-19.
2. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ή / και οι πράκτορες οφείλουν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν σχέδιο έκτακτης ανάγκης και εκτίμησης κινδύνου (Risk Assessment) για τον COVID-19 για τις εταιρείες τους.

Η εκτεταμένη επίδραση του COVID-19 καθιστά επιτακτική την έκδοση νέων κανονισμών και οδηγιών από κυβερνητικές υπηρεσίες, όπως η NIMASA. Ως εκ τούτου, οι οργανισμοί στη ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να συμμορφώνονται και να παρακολουθούν τις εξελίξεις σε τοπικό και διεθνές επίπεδο (NIMASA, 2020).

#### **4.1.Δ Αμερική**

##### Καναδάς

Το Transport Canada έχει εκδώσει ένα νέο συνημμένο δελτίο ασφάλειας πλοίων που επισημαίνει τον ουσιαστικό χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών και διευκρινίζει τις απαιτήσεις για τους ναυτικούς που ταξιδεύουν στον Καναδά για να ενταχθούν στο πλήρωμα του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα, δεν υπάρχουν ταξιδιωτικοί περιορισμοί σε αυτά τα άτομα υπό την προϋπόθεση ότι κατέχουν ένα έγγραφο ταυτότητας ενός ναυτικού που συμπληρώνεται από διαβατήριο ή άλλη τεκμηρίωση ναυτικών, συμπεριλαμβανομένης της απόδειξης απασχόλησης σε πλοίο σε καναδικό λιμένα και βίζα, εάν απαιτείται.

Η TC έστειλε αυτήν την καθοδήγηση σε αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό την ανακούφιση περαιτέρω σύγχυσης στα διεθνή αεροδρόμια λόγω της επιβολής ακατάλληλων ταξιδιωτικών περιορισμών στους ναυτικούς που ταξιδεύουν ως πληρώματα στον Καναδά.

Πρόσθετες οδηγίες σχετικά με την ικανότητα των ατόμων που δεν ανήκουν στα πληρώματα όπως τεχνικοί, επιθεωρητές, κ.λπ. να ταξιδεύουν προκειμένου να εργαστούν σε πλοία, αναμένεται να εκδοθούν από τις αρμόδιες αρχές του Καναδά για τις Μεταφορές, στη συνέχεια.

Η Transport Canada δημοσίευσε ένα ενημερωτικό δελτίο για την ασφάλεια του πλοίου που επιβεβαιώνει ότι δεν υπάρχει κανένας περιορισμός για την άδεια και την αλλαγή για τα υγιή μέλη του πληρώματος και ζητώντας από όλους τους λιμένες,

τους τερματικούς σταθμούς και τις θαλάσσιες εγκαταστάσεις στον Καναδά να συνεχίσουν να χορηγούν άδεια σε ναυτικούς.

Η Transport Canada έχει επίσης ενημερώσει ότι αυτές οι πληροφορίες έχουν πλέον κοινοποιηθεί πλήρως στην CBSA - η οποία έχει δημιουργήσει την ομάδα εργασίας COVID-19 για να υποστηρίξει την αποτελεσματική ροή πληροφοριών στις περιοχές CBSA.

Περίοδος καραντίνας 14 ημερών: Η Transport Canada (TC), επιβεβαίωσε ότι δεν θα εφαρμοστεί περίοδος καραντίνας 14 ημερών για σκάφη που φτάνουν στον Καναδά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στην εκτίμηση των κινδύνων, για την ασφάλεια της δημόσιας υγείας του Καναδά και την ανάγκη υποστήριξης της ρευστότητας των θαλάσσιων μεταφορών λόγω της μεταφοράς ζωτικών αγαθών από και προς τη χώρα.

Απαίτηση αναφοράς για τα άρρωστα μέλη του πληρώματος: Η TC τόνισε την απαίτηση για τον πλοίαρχο του σκάφους να αναφέρει οποιοδήποτε άρρωστο μέλος του πληρώματος μέσω της έκθεσης των Pre-Arrival Information Reports ( PAIR) και να αναφέρει επίσης οποτεδήποτε αλλάζει η κατάσταση της υγείας ενός μέλους του πληρώματος μετά την υποβολή των PAIR - ακόμη και όταν τα πλοία είναι άγκυρα και στο αγκυροβόλιο.

Πιστοποιητικά ναυτικών: Η TC έχει θεσπίσει μέτρα για την αυτόματη παράταση της ισχύος των καναδικών πιστοποιητικών ναυτικών για περίοδο 6 μηνών.

#### Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

Νέα Ορλεάνη, Χιούστον και Φριπορτ:

Οι αλλαγές πληρωμάτων είναι εφικτές υπό την προϋπόθεση της έγκρισης από την επιτροπή ελέγχου και προστασίας συνόρων. Η επιτροπή θα ανέβει στο πλοίο για επιθεώρηση και έπειτα θα εγκρίνει ή όχι την αλλαγή πληρώματος.

Οι ναυτικοί επιτρέπεται να αποβιβαστούν, ωστόσο, θα απαιτηθούν επιβεβαιωμένες λεπτομέρειες πτήσης και θα χρειαστεί γραπτή επιστολή με λόγο αποβίβασης και προσωπικά στοιχεία και η πτήση αναχώρησης πρέπει να είναι πριν από την ημερομηνία αναχώρησης του πλοίου.

#### Βραζιλία

Σύμφωνα με την τελευταία αναθεώρηση στις 29 Ιανουαρίου του 2021, δεν υπάρχουν περιορισμοί για τα πλοία εφόσον όλα τα μέλη του πληρώματος είναι υγιή. Τα πληρώματα που έχουν επισκεφθεί το Ηνωμένο Βασίλειο, Βόρεια Ιρλανδία ή Νότιο Αφρική τις τελευταίες 14 ημέρες πριν την άφιξή τους στην Βραζιλία, δεν επιτρέπεται να επιβιβαστούν και αποβιβαστούν στη χώρα.

Οι αλλαγές πληρωμάτων επιτρέπονται υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις:



1. Έως τις 15 Ιουνίου 2021: Κάτοχοι του διαβατηρίου και του εγγράφου ταυτότητας των ναυτικών ή του ναυτικού φυλλαδίου του που εκδόθηκε σύμφωνα με τους όρους της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ 108 και 185) ή / και της VISA εργασίας (εάν απαιτείται).
2. Παρουσίαση αρνητικού αποτελέσματος PCR τεστ στην αεροπορική εταιρεία στην αγγλική, ισπανική ή πορτογαλική γλώσσα, το οποίο θα εκτελεστεί 72 ώρες πριν από την επιβίβαση στην πτήση του στη Βραζιλία από εργαστήριο αναγνωρισμένο από την Αρχή Υγείας της χώρας καταγωγής του πληρώματος. Εάν ο χρόνος ταξιδιού είναι μεγαλύτερος από 72 ώρες, το ξένο πλήρωμα πρέπει να πραγματοποιήσει μια νέα δοκιμή και να παρουσιάσει το αρνητικό αποτέλεσμα στην αγγλική, ισπανική ή πορτογαλική γλώσσα στην αεροπορική εταιρεία κατά το check-in πτήσης στη Βραζιλία.
3. Συνιστάται επίσης από την ANVISA να επανεξετάζονται οι ναυτικοί εάν μένουν σε ένα τοπικό ξενοδοχείο πριν ξεκινήσουν.
4. Επίδειξη Δήλωση Υγείας του Ταξιδιώτη (τυπωμένη ή ψηφιακή) που συμπληρώνεται στην αεροπορική εταιρεία, επιβεβαιώνοντας την αποδοχή των υγειονομικών μέτρων που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια της παραμονής του πληρώματος στη Βραζιλία

Άδεια μετακίνησης από το πλοίο στην ακτή θα δίνεται μόνο για ιατρική επίσκεψη και κατόπιν έγκρισης των τοπικών αρχών.

Απαγορεύεται επίσης η είσοδος αλλοδαπών στη χώρα μέχρι νεοτέρας, ενώ δεν υπάρχουν καθόλου πτήσεις για Ηνωμένο Βασίλειο, Βόρεια Ιρλανδία και Νότιο Αφρική.

#### **4.1.Δ Αυστραλία**

##### **Ομοσπονδιακοί**

Οι μη Αυστραλοί πολίτες και οι μη Αυστραλοί κάτοικοι δεν επιτρέπεται να εισέλθουν στην Αυστραλία, μέσω αεροσκάφους ή θαλάσσιου σκάφους, εκτός εάν υπάρχει κάποια εξαίρεση. Το εμπορικό ναυτικό πλήρωμα κατ' εξαίρεση μπορεί να εισέλθει και να αναχωρήσει από την Αυστραλία με την κατάλληλη θεώρηση εισόδου και τη Visa Maritime Crew. Το ναυτικό πλήρωμα δεν υπόκειται στην κατά τα άλλα υποχρεωτική ομοσπονδιακή καραντίνα 14 ημερών, ωστόσο, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις απομόνωσης. Το ναυτικό πλήρωμα στα περισσότερα κράτη και εδάφη υπόκειται σε πρόσθετους ελέγχους και αυτό μπορεί να περιλαμβάνει υποχρεωτική τοπική καραντίνα.

Ομοσπονδιακά θέματα θεώρησης

Οι συντονιστές αλλαγής πληρώματος (συνήθως οι πράκτορες πλοίων, αλλά θα μπορούσε να είναι και άλλα μέρη που κανονίζουν τις αλλαγές πληρώματος) θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι ναυτικοί έχουν έγκυρη βίζα ναυτικού πληρώματος και κάποιο άλλο είδος βίζας που επιτρέπει την είσοδο στην Αυστραλία αεροπορικώς ( Maritime Crew Visa). Υπάρχουν δύο τύποι τουριστικής βίζας και ένας τύπος θεώρησης διέλευσης που μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

Παρόλο που οι ομοσπονδιακοί κανόνες ενδέχεται να επιτρέπουν αλλαγές στο πλήρωμα, οι σχετικοί κανόνες πολιτείας και επικράτειας ισχύουν ταυτόχρονα. Έτσι, για παράδειγμα, παρόλο που οι ομοσπονδιακοί κανόνες επιτρέπουν αλλαγές πληρώματος χωρίς καραντίνα, οποιοσδήποτε ναυτικός που ταξιδεύει στη Δυτική Αυστραλία θα πρέπει, να κάνει καραντίνα 14 ημερών. Επίσης, κάθε λιμάνι μπορεί να έχει και τους δικούς του κανόνες.

#### Queensland

Με τελευταία ενημέρωση στις 27 Νοεμβρίου, το Queensland, είναι η πολιτεία όπου είναι πιο κατάλληλη η νομοθεσία για την πραγματοποίηση αλλαγών στο πλήρωμα σε όλη την Αυστραλία.

#### Victoria

Οι αλλαγές στο πλήρωμα είναι εξαιρετικά δύσκολες αλλά είναι δυνατές. Δεν υπάρχουν προς το παρόν διεθνείς εμπορικές πτήσεις στη Μελβούρνη, ωστόσο υπάρχει δυνατότητα για ναυλωμένες πτήσεις. Αξιοσημείωτη είναι η μεταφορά από πλοίο σε πλοίο, που πραγματοποιήθηκε αν και αποτελεί πολύ σπάνια περίπτωση.

#### Tasmania

- Όλα τα πλοία που αναχωρούν από ξένα λιμάνια πρέπει να περάσουν μια περίοδο 14 ημερών πριν μπορέσουν να αγκυροβολήσουν σε ένα λιμάνι της Τασμανίας.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες των λιμενικών πρακτόρων δεν επιτρέπεται η αλλαγή πληρώματος ούτε δίνεται άδεια στο πλήρωμα για παράκτια μετακίνηση.

- Όλο το πλήρωμα που φτάνει από το διεθνές ή το εγχώριο λιμάνι μπορεί να μεταφερθεί απευθείας στο πλοίο ή να απομονωθεί στο ξενοδοχείο μέχρι να μπορέσει να το κάνει. Μόλις επιβιβαστούν πρέπει να φορούν προστατευτικά μέσα όταν βρίσκονται γύρω από τα άλλα μέλη του πληρώματος έως ότου λήξει η περίοδος αυτο-απομόνωσης 14 ημερών.

#### New South Wales

Με τελευταία ενημέρωση στις 22 Δεκεμβρίου 2020, αναφέρεται ένα ξέσπασμα του COVID-19 στα βορειοανατολικά τμήματα του Σίδνεϊ το οποίο προκάλεσε τις τοπικές αρχές να απομονώσουν τμήματα της πόλης. Η κατάσταση είναι εξαιρετικά

ρευστή και ο πρωθυπουργός της Νέας Νότιας Ουαλίας είχε δηλώσει ότι ενδέχεται να επιβληθούν περαιτέρω περιορισμοί στο άμεσο μέλλον. Εν τω μεταξύ, σε άλλα μέρη της Αυστραλίας, άλλες αρχές έχουν δημιουργήσει σκληρά σύνορα μεταξύ της Πολιτείας της Νέας Νότιας Ουαλίας (της πολιτείας στην οποία βρίσκεται το Σίδνεϊ) και των άλλων κρατών και εδαφών. Οι ναυτικοί και οι διαχειριστές αλλαγών πληρώματος που κάνουν κράτηση πτήσεων προς την Αυστραλία χρειάζεται να εξετάσουν προσεκτικά τα ταξιδιωτικά τους σχέδια, καθώς πριν από την τρέχουσα αύξηση των κρουσμάτων, το Σίδνεϊ και η Νέα Νότια Ουαλία παρουσίασαν ήδη υψηλό κίνδυνο αποτυχίας στις αλλαγές του πληρώματος. Στην τρέχουσα επιδημία, αυτός ο κίνδυνος μπορεί τώρα να είναι ακόμη μεγαλύτερος.

Θεωρητικά, μια αλλαγή πληρώματος μπορεί να γίνει αφού το πλήρωμα κατά την άφιξη απομονωθεί σε ένα ξενοδοχείο 14 ημερών καραντίνας. Το πλήρωμα που αποβιβάζεται μπορεί να μεταβεί κατευθείαν στο αεροδρόμιο και να αναχωρήσει. Ωστόσο, οι αλλαγές πληρώματος στη Νέα Νότια Ουαλία, αναφέρονται να είναι εξαιρετικά δύσκολες και χρονοβόρες. Το σύστημα χαρακτηρίζεται από έντονη γραφειοκρατία και απουσία βοήθειας από μέρους των αρχών έτσι η αλλαγή πληρώματος είναι δυνατή, αλλά υπάρχει μεγάλη πιθανότητα αποτυχίας.

#### South Australia

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση στις 27 Νοεμβρίου του 2020: η ικανότητα αλλαγής πληρώματος είναι πολύ περιορισμένη λόγω γενικής έλλειψης διαθεσιμότητας πτήσεων, ωστόσο, έχουν γίνει κάποιες αλλαγές πληρώματος στη Νότια Αυστραλία. Τον Νοέμβριο του 2020, υπήρξε ένα ξέσπασμα του COVID-19, το οποίο επιβάρυνε την κατάσταση, η οποία παραμένει ρευστή κατά τον χρόνο συγγραφής της εργασίας.

#### West Australia

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση στις 27 Νοεμβρίου του 2020, οι αλλαγές πληρώματος είναι τεχνικά δυνατές, αν και στην πράξη είναι εξαιρετικά δύσκολο οπουδήποτε εκτός του Περθ.

Η Αυστραλιανή δύναμη συνόρων (ABF) σημειώνει ότι παραμένουν οι ακόλουθες ρυθμίσεις για το ναυτικό πλήρωμα που φθάνει στην Αυστραλία:

1. Το ναυτικό πλήρωμα μπορεί να εισέλθει και να αναχωρήσει από την Αυστραλία
2. Το ναυτικό πλήρωμα δεν υπόκειται στην υποχρεωτική απομόνωση 14 ημερών, ωστόσο, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτο-απομόνωσης που καθορίζονται σε αυτή τη συμβουλή.
3. Από τις 23 Δεκεμβρίου 2020, το ABF θα εκδώσει μια «απαίτηση περιορισμού του πληρώματος» στους πλοιοκτήτες. Ο πλοίαρχος ή / και ο πράκτορας του πλοίου θα λάβουν ένα email από την ABF με τις ακόλουθες λεπτομέρειες:

-Όνομα σκάφους

- Όνομα του Ναυτικού
- Όνομα πράκτορα
- Ημερομηνία και ώρα που το σκάφος θα υποχρεωθεί να περιορίσει το πλήρωμα στο πλοίο για να ολοκληρώσει την απαίτηση αυτο-απομόνωσης 14 ημερών
- Περιορισμός ημερομηνίας / ώρας λήξης επί του σκάφους

Οι τρέχουσες συμβουλές για το ναυτικό πλήρωμα που φθάνει στην Αυστραλία για ένα διεθνές θαλάσσιο ταξίδι θα εξακολουθούν να ισχύουν, όπως:

- 1.Όλο το πλήρωμα πρέπει να παραμείνει επί του σκάφους ενώ το σκάφος είναι αγκυροβολημένο στην Αυστραλία.
- 2.Το πλήρωμα μπορεί να αποβιβαστεί για να εκτελέσει βασικές λειτουργίες του σκάφους και πρέπει να φοράει ατομικό προστατευτικό εξοπλισμό (Personal Protective Equipment, PPE) κατά την εκτέλεση αυτών των λειτουργιών
- 3.Το νέο πλήρωμα πρέπει να περιορίζει την αλληλεπίδρασή του με μέλη του πληρώματος σε εκείνες τις αλληλεπιδράσεις που είναι κρίσιμες για την ασφαλή λειτουργία και φόρτωση / εκφόρτωση του σκάφους
- 4.Το πλήρωμα πρέπει επίσης να χρησιμοποιεί μέσα προσωπικής προστασίας σε δημόσιους χώρους επί του πλοίου.

Αυτοί οι περιορισμοί ισχύουν έως ότου παρέλθουν 14 ημέρες από τότε που το πλοίο αναχώρησε από το τελευταίο ξένο λιμάνι πριν από την Αυστραλία και όπου δεν υπάρχουν αναφορές για αδιαθεσία στα πληρώματα ή υπάρχει πιθανό κρούσμα COVID-19 επί του πλοίου.

### Νέα Ζηλανδία

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση στις 28 Οκτωβρίου 2020, για πλοία ή πλήρωμα που το προηγούμενο λιμάνι τους ήταν η Κίνα, το πλήρωμα θα παραμείνει στο πλοίο. Εάν απαιτείται να αλληλεπιδράσουν με το προσωπικό του λιμένα ή των συνόρων, το προσωπικό θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τις συμβουλές υγείας και ασφάλειας που παρέχονται σχετικά με την αναπνευστική προστασία και τη χρήση μέσων προσωπικής προστασίας.

Η ασθένεια μέλους του πληρώματος αναμένεται να υποβάλλεται τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την άφιξη του σκάφους και η κατάσταση υγείας του πληρώματος να ενημερώνεται 12 έως 24 ώρες πριν από την άφιξη.

Για την αξιολόγηση της κατάστασης της υγείας στο πλοίο και για να διασφαλιστεί ότι οι υπάλληλοι υγείας μπορούν να είναι προετοιμασμένοι για οποιαδήποτε πιθανή ανάγκη σχετικά με την υγεία σε ένα πλοίο, ζητούνται πρόσθετες ερωτήσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας ελευθεροκοινωνίας.

Οι πρόσθετες ερωτήσεις είναι οι εξής:

1. Έχει αναχωρήσει ή διέλθει το πλοίο από κάποιο εξωτερικό λιμάνι τις τελευταίες 14 ημέρες;
2. Υπάρχουν επιβάτες ή πλήρωμα στο πλοίο που έχουν αναχωρήσει ή διέλθει από κάποιο λιμάνι στο εξωτερικό τις τελευταίες 14 ημέρες;
3. Υπάρχουν επιβάτες ή πλήρωμα στο πλοίο που είχαν επαφή με άτομο που έχει επιβεβαιώσει ή υποψιαστεί το COVID-19 τις τελευταίες 14 ημέρες;

Εάν αναφερθεί κάποια ασθένεια, το προσωπικό της δημόσιας υγείας οφείλει:

- Να ενημερώσει τον υπεύθυνο του λιμενικού οργανισμού και τα γραφεία συνόρων για όλους τους ασθενείς ταξιδιώτες.
- Να μην επιτρέψει την ελευθεροκοινωνία (εκκαθάριση υγείας) εάν υπάρχει υποψία ότι υπάρχει ασθένεια που αντιμετωπίζεται με καραντίνα ( από τις 11 Μαρτίου 2020, το COVID-19 είναι μια ασθένεια καραντίνας) - ακολουθούνται οι κανονικές διαδικασίες για άρρωστους ταξιδιώτες, εάν δεν υπάρχει λογική υποψία για κίνδυνο καραντίνας, δηλαδή εάν τα συμπτώματα δεν συμπίπτουν με αυτά του COVID-19 ή δεν υπάρχει ιστορικό ταξιδιού τις τελευταίες 14 ημέρες (πλοίο ή επιβάτες).
- Να μην επιτρέψει την ελευθεροκοινωνία και να ενημερώσει επείγοντως το Υπουργείο Υγείας και να συναντήσει το πλοίο κατά την άφιξή του, εάν υπάρχει ιστορικό ταξιδιού ή διέλευσης από οποιοδήποτε λιμάνι στο εξωτερικό τις τελευταίες 14 ημέρες (από το πλοίο, το πλήρωμα ή επιβάτες), είτε κάποια υποψία μόλυνσης από COVID -19.
- Εφαρμογή του σχεδίου αντιμετώπισης περιστατικών έκτακτης ανάγκης για τη δημόσια υγεία για τη διαχείριση ύποπτων ασθενειών
- Ολοκλήρωση εκτίμησης κινδύνου
- διαχείριση περιπτώσεων και επαφών, όπως ορίζονται στο πλαίσιο « Ill Traveller Response»
- Εξασφάλιση κατάλληλης θεραπείας για ασθενείς
- Απαιτήση απομόνωσης για όλες τις στενές επαφές του πιθανού κρούσματος έως ότου εκκαθαριστεί η υπόνοια περίπτωσης ή 14 ημέρες εάν επιβεβαιωθεί ύποπτη υπόθεση.

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση, οι αλλαγές πληρωμάτων είναι εφικτές στη Νέα Ζηλανδία εκτός από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Ισχύει από τις 28 Οκτωβρίου: Το Tauranga / Mount Maunganui ανέστειλε τις αλλαγές του πληρώματος με άμεση ισχύ μέχρι νεωτέρας.
- Ισχύει από τις 21 Οκτωβρίου: Τα λιμάνια του Auckland ανέστειλαν την ανταλλαγή διεθνούς πληρώματος με άμεση ισχύ μέχρι νεωτέρας.

Άδειες μετακίνησης του πληρώματος στην ακτή θα δοθεί σε όποιον πληροί τα παρακάτω κριτήρια:

- Είναι σε καραντίνα για τουλάχιστον 14 ημέρες στο πλοίο στο οποίο έφτασαν και κανείς δεν έχει εισέλθει στο πλοίο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου των 14 ημερών.
- Δεν έχει συμπτώματα καθ' όλη τη διάρκεια των 14 ημερών
- Όλο το πλήρωμα έχει υποβληθεί σε εξετάσεις για τον COVID-19 με αρνητικό αποτέλεσμα μετά την άφιξη στα ύδατα της Νέας Ζηλανδίας και το αποτέλεσμα κοινοποιήθηκε στα Λιμάνια του Ωκλαντ
- Το πλήρωμα αποβίβασης πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένο από το Υπουργείο Υγείας

Δεν θα παρέχεται παράκτια άδεια για πλήρωμα πλοίων που δεν πληροί τα παραπάνω κριτήρια, με εξαίρεση επείγοντα ιατρικά περιστατικά τα οποία θα πρέπει να ζητηθούν μέσω των αντιπροσώπων. Αυτή η αλλαγή της κατάστασης πρόκειται να συμβαδίσει με τη διαταγή ναυτικών συνόρων αριθ. 2 που υπέβαλε η κυβέρνηση της Νέας Ζηλανδίας στις 8 Σεπτεμβρίου 2020.

Όλοι οι επισκέπτες σε διεθνή πλοία (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά πρακτόρων, παρόχων, εργολάβων κ.λπ.) πρέπει να προ-εγγραφούν στην ηλεκτρονική φόρμα επισκεπτών μέσω του λιμενικού πράκτορα. Αυτό γίνεται για την καταγραφή των λεπτομερειών για τυχόν μέρη που επισκέπτονται που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες σε ένα διεθνές πλοίο που είναι ελλειμνισμένο στα λιμάνια του Auckland.

Όλοι οι επισκέπτες πρέπει να συμμορφώνονται με τις τελευταίες παραγγελίες δημόσιας υγείας COVID-19. Αυτό περιλαμβάνει την υποχρεωτική εντολή τεστ COVID, καθώς οποίος ταξιδεύει στο πλοίο ή εργάζεται γύρω από ένα διεθνές πλοίο πρέπει τώρα να δοκιμάζεται COVID-19 κάθε δεκαπενθήμερο για την πρόληψη και τον περιορισμό του κινδύνου εμφάνισης του COVID-19.

Λόγω της αύξησης του αριθμού των κρουσμάτων COVID-19, η Νέα Ζηλανδία έχει μεταβεί στο επίπεδο κινδύνου 2. Το Auckland βρίσκεται επί του παρόντος στο επίπεδο ειδοποίησης 3 και επιτρέπονται μόνο τα απαραίτητα ταξίδια από και προς την πόλη. Οι άνθρωποι στο Ωκλαντ έχουν οδηγίες να μείνουν στο σπίτι τους εκτός από την απαραίτητη προσωπική τους κίνηση - συμπεριλαμβανομένου του να πάνε στη δουλειά, στο σχολείο εάν πρέπει, ή για τοπική αναψυχή. Καθώς η Ναυτιλία / Μεταφορές χαρακτηρίζεται ως βασική βιομηχανία, αυτή τη στιγμή δεν επηρεάζεται από την αλλαγή στα επίπεδα Ειδοποίησης.

Τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών αναψυχής, απαγορεύεται η είσοδος τους στη Νέα Ζηλανδία (ξηρά, λιμάνια και χωρικά ύδατα (εκτός από την διέλευση)), εκτός εάν εξαιρούνται συγκεκριμένα όπως αναφέρονται παρακάτω:

- Εάν το σκάφος βρίσκεται σε κίνδυνο και / ή είναι απαραίτητο το σκάφος να φτάσει στη Νέα Ζηλανδία για να σώσει ανθρώπινη ζωή.
- Ένα πλοίο της Ανταρκτικής

- Ένα φορτηγό πλοίο που επιτρέπει τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου.
- Ένα αλιευτικό πλοίο, το οποίο εκφορτώνει τα αλιεύματά του, ή ανεφοδιάζεται ή και τα δύο
- Ένα πλοίο ξένου κράτους που έχει λάβει διπλωματική άδεια από το Υπουργείο Εξωτερικών και Εμπορίου.
- Ένα πλοίο όπου υπάρχει επιτακτική ανάγκη να φτάσει στη Νέα Ζηλανδία για προμήθειες και ανεφοδιασμό, ή και τα δύο · Ή να παραδώσει το πλοίο σε μια εταιρεία, συμπεριλαμβανομένου του σκοπού επισκευής ή αλλαγής πορείας .
- Ένα πλοίο στο οποίο χορηγήθηκε άδεια από τον Γενικό Διευθυντή Υγείας ή τον Πρωθυπουργό (μετά από διαβούλευση με τυχόν αρμόδιες υπηρεσίες) για ανθρωπιστικούς λόγους ή άλλες ειδικές ανάγκες.

## 4.2. Αερομεταφορές

Σημαντική τροχοπέδη για τις αλλαγές πληρωμάτων, αποτέλεσαν οι διαθέσιμες πτήσεις. Λόγω των μέτρων απαγόρευσης εισόδου και εξόδου στις περισσότερες χώρες με σκοπό τον έλεγχο της διασποράς των κρουσμάτων, οι διαθέσιμες πτήσεις μειώθηκαν δραματικά, ενώ οι συνδέσεις ορισμένων χωρών διακόπηκαν για ορισμένα χρονικά διαστήματα στην διάρκεια της πανδημίας.

Ως αποτέλεσμα, ο επαναπατρισμός των πληρωμάτων δεν ήταν εφικτός συχνά, ακόμη και σε περιπτώσεις όπου μπορούσαν να ξεπεραστούν οι τοπικές απαγορεύσεις. Οι αεροπορικές εταιρείες διέκοψαν ή μείωσαν τις πτήσεις, με αποτέλεσμα συχνά να μην υπάρχουν διαθέσιμες πτήσεις που να εξυπηρετούν από τους τόπους κύριας κατοικίας των ναυτικών ως το λιμάνι και αντίστροφα.

Η αντιπαράθεση των αεροπορικών εταιρειών και των αερολιμένων με τα μέτρα πρόληψης κατά της μετάδοσης του κορωνοϊού ήταν σημαντική. Μέσω αεροπορικών πτήσεων μεταδόθηκαν τα πρώτα κρούσματα εκτός Κίνας. Οι πτήσεις αποτέλεσαν από τις αρχές του 2020 μέρη με υψηλό κίνδυνο μετάδοσης και επιβολή υγειονομικών μέτρων. Πολύ σύντομα, με την ενημέρωση σχετικά με τον ιό, άρχισαν να ακυρώνονται ταξίδια προσωπικά και επαγγελματικά και έτσι να μειώνεται σημαντικά η ζήτηση για αερομεταφορές.

Καθώς ο Covid-19 εξελίχθηκε σε παγκόσμια πανδημία, οι αεροπορικές εταιρείες εφάρμοσαν άμεσα αυστηρά μέτρα μείωσης του κόστους για να διαχειριστούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την ιστορική αυτή ύφεση, χωρίς όμως να μπορούν να την αποφύγουν. Μειώθηκαν οι πτήσεις ενώ κατά διαστήματα υπήρξε επιβολή μέγιστου ορίου επιβατών και μεγάλα κόστη απολύμανσης. Ταυτόχρονα κάποιες χώρες όπως η Αυστραλία, επέβαλαν όριο ατόμων που επιτρέπεται να πετούν προς την χώρα. Σύμφωνα με τον απολογισμό της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (International Air Transport Association, IATA), η καθαρή ζημιά των αεροπορικών για το 2020 υπολογίζεται στα \$84 δις δολάρια, ενώ η πρόβλεψη για το 2021 υπολογίζεται στα \$15 δις δολάρια.

Ως αποτέλεσμα των περιορισμών ταξιδιού που επιβλήθηκαν από την κυβέρνηση λόγω του COVID-19, δεν είναι διαθέσιμες πτήσεις για επαναπατρισμό ή τοποθέτηση προσωπικού πλοίων. Τα πρωτόκολλα ελέγχου της μετανάστευσης και της υγείας εμποδίζουν επίσης την ικανότητα των εμπορικών πλοίων να πραγματοποιούν ζωτικά απαραίτητες αλλαγές πληρώματος.

Οι αεροπορικές και οι ναυτιλιακές εταιρείες φαίνεται να αντιμετωπίζουν κοινές προκλήσεις κατά την πραγματοποίηση αλλαγών στο πλήρωμα, ενώ καλούνται να συμμορφώνονται με τους εκάστοτε περιορισμούς μετανάστευσης και καραντίνας που έχουν εισαχθεί από τις περισσότερες κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο.

Καθώς οι αρχές συνεχίζουν να πολεμούν το COVID-19, το διεθνές προσωπικό μεταφορών που εκμεταλλεύεται αεροσκάφη και πλοία ή διέρχεται διεθνή σύνορα για καθήκον, επηρεάζεται συχνά από εθνικούς περιορισμούς που έχουν σχεδιαστεί για τους επιβάτες. Οι περιορισμοί αυτοί εφαρμόζονται και στο πλήρωμα που δεν αλληλεπιδρά με τις τοπικές κοινότητες, θέτοντας σε κίνδυνο την ικανότητα των αεροπορικών και των ναυτιλιακών εταιρειών να διατηρούν τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού σε λειτουργία.

Η IATA και η ICS συνεργάζονται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) σχετικά με συστάσεις προς τις κυβερνήσεις για τυποποιημένες διαδικασίες και πρωτόκολλα για την τοποθέτηση πληρώματος, αποτρέποντας παράλληλα την περαιτέρω εξάπλωση του COVID-19. Διατηρώντας τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, οι βιομηχανίες των αερομεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ψυχή της παγκόσμιας οικονομίας, μετακινώντας τα παγκόσμια αγαθά και προϊόντα που είναι απαραίτητα για να επιτρέψει στην κοινωνία να συνεχίσει να λειτουργεί αποτελεσματικά σε όλη την κρίση του COVID-19. Σύμφωνα με στοιχεία της IATA, οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν πληγεί σοβαρά, μεταφέρουν, εκτός από τους επιβάτες, περίπου το 35% του παγκόσμιου εμπορίου από αξία, συμπεριλαμβανομένων κρίσιμων φαρμάκων και ιατρικών προμηθειών. Επομένως αποτελούν βασικό μέρος στο πρόβλημα της μεταφοράς του πληρώματος παγκοσμίως αλλά και σημαντικοί αποδέκτες της οικονομικής και υγειονομικής κρίσης που επέφερε η πανδημία.



## **5. - AMSA, ειδικές απαιτήσεις και επιπτώσεις**

### **5.1 Οι αγγελίες προς ναυτιλλόμενους της AMSA**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξεταστεί μεμονωμένα η αντιμετώπιση της Αυστραλίας στην κρίση που προέκυψε εξαιτίας της πανδημίας στις αλλαγές πληρωμάτων.

Η Αυστραλία είναι μια νησιωτική ήπειρος, που στηρίζεται στην ναυτιλία σε μεγάλο βαθμό για την διεξαγωγή του εμπορίου της. Οι θαλάσσιες μεταφορές από και προς τη χώρα είναι ζωτικής σημασίας για την Αυστραλία και τα υπόλοιπα νησιώτικα κράτη της Ωκεανίας. Στην έκθεση της UNCTAD αναφέρεται ότι, το 2020 έφτασαν 15394 πλοία στα λιμάνια της χώρας. Το 2016, οι αυστραλιανές αρχές είχαν εκδώσει την αναγγελία προς ναυτιλλόμενους με αριθμό 17/2016, η οποία έθεσε τη μέγιστη συνεχή περίοδο που ο ναυτικός μπορεί να υπηρετήσει σε πλοίο χωρίς να λάβει άδεια. Περιγράφει επίσης την προσέγγιση σχετικά με την συμμόρφωση ως προς το συγκεκριμένο ζήτημα.

Η Αυστραλία εξέδωσε την αναγγελία προς ναυτιλλόμενους με τον τίτλο 04/2020, με θέμα τον επαναπατρισμό των ναυτικών στις 26 Ιουνίου του 2020. Στη συγκεκριμένη αναγγελία, οι Αυστραλιανές αρχές τονίζουν ότι δεν θα δέχονται πλοία με ναυτικούς που έχουν ξεπεράσει το χρονικό όριο των συμβάσεων εργασίας και εργάζονται με ληγμένη σύμβαση. Στη συνέχεια, ορίζεται η μέγιστη περίοδος που μπορεί να παραμείνει ένας ναυτικός στο πλοίο με σύμβαση εργασίας στους έντεκα μήνες. Η αναγγελία αυτή προξένησε έντονους σχολιασμούς στην ναυτιλιακή κοινότητα, καθώς η Αυστραλία φαίνεται να δημιουργεί μεν αυστηρό πλαίσιο ελέγχου της εκμετάλλευσης των ναυτικών, χωρίς όμως να μπορεί να διευκολύνει τις αλλαγές πληρωμάτων στα δικά της λιμάνια.

Σε πολλές περιπτώσεις, οι αλλαγές πληρωμάτων ήταν αδύνατες στα αυστραλιανά λιμάνια και τα πλοία που έφτασαν τα χωρικά ύδατα της Αυστραλίας αλλά δεν ακολουθούσαν την αναγγελία 04/2020, ήταν σε προβληματική θέση. Η Δυτική Αυστραλία παρέχει ένα ιδιαίτερα διορατικό παράδειγμα ως προς τις δυσκολίες στην πραγματοποίηση αλλαγών στο πλήρωμα. Το κράτος έκλεισε τα σύνορά του στις αρχές Απριλίου του τρέχοντος έτους και εξέδωσε την πρώτη εξαίρεση για το ναυτικό πλήρωμα στις 5 Απριλίου.

Οι αρχές ανακάλεσαν την συγκεκριμένη αναγγελία προς ναυτιλλόμενους εκδίδοντας την επόμενη με το νούμερο 05/2020 στις 30 Οκτωβρίου. Δύο εβδομάδες αργότερα, εκδίδονται τα Maritime Crew Directions παρ' όλα αυτά οι διαφορές που εντοπίζονται δεν είναι σημαντικές ανάμεσα στα προηγούμενα σύνολα κανόνων.

Στη συνέχεια οι Αυστραλιανές αρχές εξέδωσαν την αγγελία προς ναυτιλλόμενους με αριθμό 10/2020, η οποία αντικαθιστά τα προηγούμενα, και σε μια προσπάθεια εξομάλυνσης, αφήνει δικλείδα για να μείνει υπό προϋποθέσεις ένας ναυτικός περισσότερους από 11 μήνες στο πλοίο.

Σε δημοσίευση της AMSA στις 21 Ιανουαρίου 2021 αναφέρονται:

1. Όταν οι επιθεωρητές εντοπίζουν ότι ένας ναυτικός έχει έγκυρη συμφωνία εργασίας για ναυτικούς (SEA), υπογεγραμμένη από όλα τα μέρη, και έχει υπηρετήσει σε σκάφος για λιγότερο από 11 μήνες χωρίς να λάβει άδεια, δεν θα ληφθούν μέτρα.
2. Όταν οι επιθεωρητές αναγνωρίζουν ότι ένας ναυτικός έχει έγκυρη σύμβαση και έχει υπηρετήσει σε πλοίο για περισσότερο από 11 συνεχείς μήνες, ο πλοίαρχος θα πρέπει να υποβάλλει σχέδιο για τον επαναπατρισμό του ναυτικού, εγκεκριμένο από τη σημαία του πλοίου. Το σχέδιο πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τον επαναπατρισμό του ναυτικού προτού υπηρετήσει τη μέγιστη συνεχή περίοδο 14 μηνών.
3. Όταν οι επιθεωρητές αναγνωρίζουν ότι ο ναυτικός δεν διαθέτει έγκυρη σύμβαση, ο πλοίαρχος θα πρέπει να ανανεώσει με μια έγκυρη σύμβαση ή να βρει άλλον τρόπο για να επαναπατριστεί ο ναυτικός.
4. Καμία επέκταση υπηρεσίας χωρίς άδεια μετά από 14 μήνες δεν θα γίνει αποδεκτή από την AMSA, εκτός εάν ο κύριος ή ο ιδιοκτήτης αποδείξει στην AMSA ότι:
  - α. έχουν καταβληθεί όλες οι πιθανές προσπάθειες για τον επαναπατρισμό του ναυτικού χωρίς επιτυχία
  - β. ο ναυτικός έχει δώσει γραπτή επιβεβαίωση αποδοχής της επέκτασης και
  - γ. έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα σχέδιο επαναπατρισμού του ναυτικού εντός ενός μηνός.

Η νέα αναγγελία έχει ισχύ ως τις 28 Φεβρουαρίου του 2021. Επιπλέον, επεκτάθηκε αυτόματα η διάρκεια ορισμένων πιστοποιητικών που εκδόθηκαν από την AMSA και λήγουν την περίοδο μεταξύ 26 Μαρτίου 2020 και 31 Ιανουαρίου 2021.

Η αναπροσαρμογή αυτή του νομοθετικού πλαισίου, δεν αρκεί για να αντιμετωπιστεί η κρίση των αλλαγών πληρωμάτων, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν να μην μπορούν να πραγματοποιήσουν αλλαγές στην Αυστραλία. Τόσο οι εθνικές όσο και οι πολιτειακές αρχές φαίνεται να μην έχουν αλλάξει την προσέγγισή τους στο θέμα, αφού ακόμη δεν έχουν δημιουργηθεί κανόνες που να διευκολύνουν τα ταξίδια των ναυτικών στη χώρα.

Όπως αναφέρει ο Γενικός Διευθυντής Επιχειρήσεων της AMSA, Allan Schwartz, η ευελιξία εκ μέρους των ρυθμιστικών αρχών η οποία ήταν απαραίτητη όταν ξεκίνησε η πανδημία COVID-19, δεν πρέπει να συνεχιστεί καθώς η διατήρηση ναυτικών στα πλοία για περισσότερο από 11 μήνες δεν είναι βιώσιμη λύση. Μάλιστα τονίζει ότι ο

χρόνος ήταν αρκετός για τις ναυτιλιακές εταιρείες ώστε να προσαρμοστούν και να ανακαλύψουν νέους τρόπους και σχέδια για τις αλλαγές πληρωμάτων.

## 5.2 Επιθεωρήσεις πλοίων και επιπτώσεις

Από την έκδοση της εγκυκλίου 04/2020, 12 πλοία έχουν κρατηθεί από τις Αυστραλιανές αρχές για θέματα MLC (Maritime Labour Convention), από τα οποία προέκυψαν πέντε κρατήσεις πλοίων που αφορούσαν άμεσα την συγκεκριμένη εγκύκλιο.

Οι Αυστραλιανές αρχές έχουν συζητηθεί έντονα καθώς στηρίζουν την αυστηρή επιβολή των άνωθεν μέσων, με επιθεωρήσεις πλοίων που φτάνουν στα αυστραλιανά λιμάνια και τιμωρία των παραβατών.

Στον παρακάτω πίνακα, αναγράφονται οι επιθεωρήσεις πλοίων που αφορούν την περίοδο 26 Ιουνίου με 23 Δεκεμβρίου 2020 (AMSA, 2020). Οι 1598 επιθεωρήσεις είχαν ως αποτέλεσμα να εντοπισθούν 257 παραβάσεις που αφορούσαν μόνο την σχετική εγκύκλιο 04/2020. Από τα 166 πλοία όπου εντοπίστηκαν παραβάσεις, 12 κρατήθηκαν από τις λιμενικές αρχές.

Πληροφορίες	Αριθμοί
Συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων από την λιμενική αρχή	1598
Συνολικός αριθμός παραβάσεων που εκδόθηκαν για το MN04 / 2020. Από τις οποίες	257 (σε 166 πλοία) . 12 πλοία συνελήφθησαν

*Πίνακας 3 Στατιστικά Λιμενικών Επιθεωρήσεων της Αυστραλίας την περίοδο 26/06 με 23/12/2020, (AMSA,2020).*

Ωστόσο, στην περίπτωση της τρέχουσας πανδημίας, η κράτηση πλοίων για παραβίαση των κανόνων διάρκειας υπηρεσίας των ναυτικών δεν αποτελούν το πιο βοηθητικό τρόπο αντιμετώπισης, όπως σχολιάζεται στην ναυτιλιακή κοινότητα. Οι κρατήσεις πλοίων στα αγκυροβόλια των αυστραλιανών λιμανιών έως ότου αντιμετωπιστούν όλα τα ευρήματα των επιθεωρήσεων, δεν μπορεί να αποτελεί τη λύση στο πρόβλημα. Ωστόσο, η AMSA σκοπεύει να εφαρμόσει μια πολιτική επιβολής που εμποδίζει τα πλοία να πλεύσουν έως ότου μπορέσουν να αντιμετωπιστούν όλες οι μη συμμορφώσεις, τότε είναι πιθανό τα πλοία να μπορούν να κρατούνται σε αγκυροβόλια σε λιμάνια γύρω από την Αυστραλία.

Η ναυτιλία είναι εξαιρετικά σημαντική για την Αυστραλία. Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της UNCTAD, λόγω COVID, οι θαλάσσιες μεταφορές μετέφεραν περίπου 99,93 τοις εκατό κατά βάρος όλων των εμπορευμάτων και αγαθών εντός και εκτός της χώρας. Από αξία, οι θαλάσσιες μεταφορές μεταφέρουν περίπου το 85 τοις εκατό του φορτίου. Τα λιμάνια στην Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών και εξαγωγών των χωρών τους, καθώς και ορισμένες υπηρεσίες μεταφόρτωσης για τα μικρότερα κράτη του Ειρηνικού. Το μερίδιο αγοράς της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι πιθανότατα ακόμη υψηλότερο το 2020, καθώς η αεροπορική βιομηχανία έχει επηρεαστεί εξαιρετικά αρνητικά κατά τη διάρκεια του COVID.

Οι λιμένες της Αυστραλίας διακινούνται συλλογικά περίπου 592,9 δισ. Δολάρια φορτίου ετησίως και οι επιχειρήσεις γύρω από την εφοδιαστική αλυσίδα εφοδιασμού υποστηρίζουν ένα τεράστιο αριθμό θέσεων εργασίας. Σε μια μελέτη του 2013, το Αυστραλιανό Συμβούλιο Logistics υπολόγισε ότι η βιομηχανία απασχολεί περίπου 1,2 εκατομμύρια άτομα, ποσοστό που αντιπροσωπεύει περίπου το 10% του σημερινού εργατικού δυναμικού της Αυστραλίας.

Άμεσα ή έμμεσα, οι θέσεις εργασίας στην Αυστραλία σε βιομηχανίες όπως φορτηγά, αποθήκευση, σιδηρόδρομος, εξόρυξη, γεωργία, logistics, γενικά καταστήματα λιανικής και σούπερ μάρκετ εξαρτώνται απόλυτα από την απρόσκοπτη ναυτιλία.

Εάν τα πλοία κρατούνται έχουν ως αποτέλεσμα να καθυστερούν και να μπλοκάρουν λιμάνια σε όλη τη χώρα, τότε μπορούμε να φανταστούμε μόνο τις συνέπειες για την απασχόληση και πώς θα εμπόδιζε την ικανότητα λήψης αγαθών, τροφίμων και ιατρικών προμηθειών σε καταστήματα, σούπερ μάρκετ, ιατρικές πρακτικές, νοσοκομεία και τις Αυστραλιανές οικογένειες.

## **6. Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα**

Μελετώντας τις αλλαγές πληρωμάτων στην διάρκεια του COVID 19, η παρούσα εργασία παρουσιάζει τις παραμέτρους που τις επηρέασαν και αναλύει τον τρόπο με τον οποίο εν τέλει πραγματοποιήθηκαν. Το συγκεκριμένο θέμα απασχόλησε σε μεγάλο βαθμό την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα από το ξέσπασμα της πανδημίας ως και το χρόνο συγγραφής της παρούσας εργασίας.

Ο IMO και άλλοι διεθνείς οργανισμοί, έκαναν καίριες παρεμβάσεις, ασκώντας πίεση στα κράτη με στόχο να δημιουργήσουν ή να επισπεύσουν διαδικασίες που θα άνοιγαν τον δρόμο για τις αλλαγές πληρωμάτων. Είναι φανερό από την έρευνα ότι δεν υπήρξε καθυστέρηση στην κινητοποίηση των διεθνών φορέων αφού ήδη από τα τέλη Φεβρουαρίου ο παγκόσμιος διάλογος άρχισε να επικεντρώνεται στο παρόν θέμα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες κλήθηκαν να διοργανώσουν αλλαγές πληρωμάτων την περίοδο που άρχισαν να εξαπλώνονται τα κρούσματα του κορωνοϊού, να κλείνουν τα λιμάνια και να περιορίζονται οι πτήσεις, χωρίς φυσικά επιτυχία και με αποτέλεσμα να αρχίσουν να καθυστερούν σημαντικά οι αλλαγές των πληρωμάτων τους. Σημαντικό ρόλο όπως προκύπτει, είχαν οι ίδιοι οι ναυτικοί και τα σωματεία τους, εκφράζοντας τις ανάγκες τους και απαιτώντας το δικαίωμα τους να επαναπατριστούν, ενώ συνάντησαν πολλαπλά εμπόδια από τις αρχές του 2020.

Η πίεση που ασκήθηκε από τα εμπλεκόμενα μέρη φαίνεται ότι δεν κατέστη δυνατή για να διευκολύνει τις αλλαγές πληρωμάτων, οι οποίες εν τέλει καθυστέρησαν σημαντικά. Η ισορροπία ανάμεσα στην ασφάλεια των κρατών και στα δικαιώματα των ναυτικών ήρθε μήνες μετά την εμφάνιση του προβλήματος αυτού. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, όπου ακόμη και κατά την ολοκλήρωση της παρούσας έρευνας δεν επιτρέπονται ακόμη οι αλλαγές πληρωμάτων ή είναι εξαιρετικά δύσκολες, θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι η ισορροπία δεν έχει βρεθεί ακόμη.

Το θεσμικό πλαίσιο που λειτούργησε ως μοχλός για την πραγματοποίηση των αλλαγών, άρχισε να δημιουργείται στο δεύτερο τρίμηνο του έτους, όταν ήταν πλέον φανερό ότι η κατάσταση θα αργήσει να επανέλθει στα προ του 2020 επίπεδα. Οι διεθνείς οργανισμοί κάλεσαν τις χώρες να συμμετέχουν ενεργά διευκολύνοντας την μετακίνηση των ναυτικών παγκοσμίως, όμως οι χώρες δεν ανταποκρίθηκαν άμεσα. Αυτή η καθυστέρηση φαίνεται να οφείλεται στην γενικότερη δυσκαμψία που προέκυψε λόγω των πληροφοριών που καλούνταν να διαχειριστούν τα κράτη αλλά και της μεγάλης γραφειοκρατίας. Κάθε κράτος και συχνά κάθε λιμάνι, όπως αναφέρεται στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας, είχε μια διαφορετική λίστα με μια μακρά διαδικασία που όφειλαν να ακολουθήσουν οι εταιρείες για να συμβαδίζουν με το νομικό πλαίσιο. Ταυτόχρονα, οι αλλαγές στις λίστες αυτές ήταν διαρκείς,

δυσκολεύοντας ακόμη περισσότερο την διοργάνωση των αλλαγών από τα τμήματα πληρωμάτων. Κατά την διάρκεια της συγγραφής της παρούσας εργασίας, υπήρξαν σημαντικές αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο τόσο παγκόσμια, όσο και στους κανόνες των χωρών/λιμανιών που χρησιμοποιήθηκαν ως παραδείγματα, απαιτώντας διαρκή και ενδελεχή έλεγχο.

Η έκταση που έλαβε το ζήτημα, χάρη στην έντονη διαμαρτυρία του εργατικού δυναμικού της ναυτιλίας, είναι σημαντική. Μάλιστα γίνεται λόγος για την μεγαλύτερη ανθρωπιστική κρίση στην σύγχρονη ιστορία του κλάδου. Τα συστατικά που κρίθηκαν απαραίτητα για την αντιμετώπιση της κρίσης αυτής όπως προέκυψαν κατόπιν της έρευνας ήταν η προσαρμοστικότητα και η ταχύτητα. Τόσο οι διαχειρίστριες εταιρείες όσο και οι ναυτικοί, χρειάστηκε να επιδείξουν κατανόηση της παρούσας κατάστασης και ευελιξία έως ότου να καταστεί εφικτός ο επαναπατρισμός. Αξιοσημείωτο αποτελεί το σχόλιο στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών ελληνόκτητου στόλου σε σχετική παρουσίαση όπου τονίζεται η κατανόηση και υπομονή που επέδειξαν οι έλληνες ναυτικοί σε αυτήν την καθυστέρηση, σε αντίθεση με τα πληρώματα άλλων εθνικοτήτων, επιδεικνύοντας ότι η ναυτοσύνη, ως πολιτισμικό χαρακτηριστικό συνέβαλε στην αντιμετώπιση της κρίσης.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες ωστόσο, ήρθαν αντιμέτωπες με μια άλλη κρίση που αφορά στην ασφάλεια των πλοίων τους αλλά και στο σημαντικά αυξημένο κόστος αλλαγών πληρωμάτων. Οι ναυλωμένες πτήσεις, τα πολλαπλά τεστ και οι ημέρες καραντίνας στα ξενοδοχεία που επέβαλε κάθε κράτος, οδήγησαν σε αύξηση του κόστους αλλαγής πληρώματος στο διπλάσιο σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, σύμφωνα με εκτίμηση ναυτιλιακών πρακτόρων, γεγονός που θα μπορούσε να μελετηθεί εκτενέστερα σε επόμενη έρευνα. Σημαντικό κόστος μετατέθηκε και στους ναυλωτές, που παρά την προσπάθεια να αποτρέψουν τις αλλαγές, συχνά επιβαρύνθηκαν από τις καθυστερήσεις που προέκυψαν.

Ένα από τα συμπεράσματα που προκύπτει, αποτελεί ο ρόλος των πρακτόρων των λιμανιών αλλά και των ταξιδιωτικών πρακτόρων που φάνηκε να είναι καίριος στην αντιμετώπιση της παρούσας κατάστασης. Οι πράκτορες αποτέλεσαν κέντρο συλλογής δεδομένων, πληροφόρησης και καθοδήγησης των ναυτιλιακών εταιρειών σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό αφού διενεργούν ως μεσάζοντες μεταξύ των εταιρειών και των λιμενικών αρχών που διαρκώς διαφοροποιούν τις διαδικασίες τους. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες οι οποίοι πέρα από το κλείσιμο των πτήσεων ανέλαβαν και συμβουλευτικό ρόλο με την εύρεση πιθανών τρόπων σύνδεσης του τόπου μόνιμης κατοικίας των ναυτικών με το πλοίο. Ο τρόπος αυτός μεταφοράς συχνά απαιτούσε εφευρετικότητα, συνδυάζοντας μεταφορικά μέσα, για παράδειγμα οδική μετακίνηση προς μια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη συνέχεια πτήση προς τον τελικό προορισμό, αλλά και συνεργασίες μεταξύ εταιρειών για παράδειγμα με την ναύλωση ενός αεροπλάνου από περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες με στόχο την μείωση των εξόδων.

Ένα βασικό αποτέλεσμα της έρευνας είναι η καθυστέρηση των κρατών να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες και να διευκολύνουν το έργο του ναυτιλιακού εμπορίου. Οι νέες πληροφορίες που είχαν να διαχειριστούν οι κυβερνήσεις εν όψει πανδημίας, καθώς και ο όγκος των νέων θεσμικών πλαισίων για την καθυστέρηση της μετάδοσης του ιού επιβαρύνει τις κυβερνήσεις που φαίνεται να παραμέλησαν την ναυτιλία. Παρά την ζωτική της σημασία για το παγκόσμιο εμπόριο, εφοδιάζοντας τα κράτη με τις πρώτες ύλες που χρειάζονταν για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας αυτής κρίσης, φαίνεται ότι η παγκόσμια ναυτιλία και το κύριο εργατικό της δυναμικό, οι ναυτικοί, δεν είχαν την αντιμετώπιση που τους αρμόζει.

Η κυβέρνηση της Αυστραλίας, εφάρμοσε ένα αυστηρό πλαίσιο με σκοπό την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών που ωστόσο δεν συνοδευόταν από τα αντίστοιχα μέτρα διευκόλυνσης των διαδικασιών για την αλλαγή των πληρωμάτων. Η απουσία ευελιξίας των αυστραλιανών αρχών είχε μεν ως στόχο να πιέσει τις ναυτιλιακές να βρουν μια λύση χωρίς να καθυστερήσουν άλλο οι αλλαγές του πληρώματος, όμως μοιάζει να αντικρούει τα ίδια τα λεγόμενα της, αφού οι αλλαγές δεν ήταν εφικτές στα Αυστραλιανά λιμάνια. Τα αυστηρά μέτρα της Αυστραλίας οδήγησαν περισσότερο σε ποινές και κρατήσεις και λιγότερο σε ανακούφιση των ναυτικών, όπως σχολιάζει ο ναυτιλιακός τύπος.

Η παρούσα έρευνα περιορίστηκε στην ηλεκτρονικά δημοσιευμένη βιβλιογραφία που προέκυψε για το ζήτημα στη διάρκεια του 2020, ως τις αρχές του 2021. Ωστόσο, καθώς οι συνέπειες της πανδημίας στη ναυτιλία συνεχίζονται, περαιτέρω έρευνα θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε δεύτερο χρόνο, όπου πιθανώς να υπάρχουν περισσότερα και ολοκληρωμένα δεδομένα για την διεξαγωγή της. Εξάλλου, οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί αποτελούν πλέον κομμάτι των μεταφορών και πιθανώς τα κράτη και οι διεθνείς οργανισμοί να εμπλουτίσουν το πλαίσιο με ανανεωμένα και περισσότερα αποτελεσματικά μέτρα.

Συνοπτικά, από την έρευνα προκύπτει ότι η παγκόσμια κρίση επηρέασε σημαντικά τον κλάδο της ναυτιλίας αλλά και το θέμα της έρευνας, τον επαναπατρισμό των πληρωμάτων εν μέσω πανδημίας. Τα εμπλεκόμενα μέρη επέδειξαν ευελιξία, όμως οι σημαντικές καθυστερήσεις είχαν ως συνέπεια τον εγκλωβισμό πολλών ναυτικών στα πλοία για σημαντικό χρονικό διάστημα. Ο χρόνος που παρήλθε από το ξέσπασμα της πανδημίας COVID 19 μέχρι και την ολοκλήρωση της συγγραφής της παρούσας εργασίας, φαίνεται να είναι καθοριστικός για την προσαρμογή στη νέα πραγματικότητα και τον τρόπο που οργανώνονται και διεξάγονται οι αλλαγές πληρωμάτων τώρα αλλά και στο μέλλον. Η κρίση αυτή αποτελεί μια δοκιμή για την ναυτιλία, όχι απόλυτα επιτυχημένη, αλλά σίγουρα ικανή να βελτιώσει την ανταπόκριση της σε επόμενες προκλήσεις.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΈΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, 2020. Η ΈΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΕΞΟΜΑΛΥΝΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ. [online] Διαθέσιμο στη:

<<https://www.ugs.gr/gr/press-releases/2020/press-release-20200713/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].

Amsa.gov.au. 2020. Understanding The Effects Of COVID-19 On Seafarers. [online] Διαθέσιμο στη:

<<https://www.amsa.gov.au/news-community/campaigns/understanding-effects-covid-19-seafarers>> [Ημερομηνία πρόσβασης 20 Δεκεμβρίου 2020].

Bimco.org. 2020. COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020. [online] Διαθέσιμο στη:

<<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/covid-19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020>> [Ημερομηνία πρόσβασης 2 Φεβρουαρίου 2021]

Capital Link. 2020. Addressing the Industry's Crewing Challenge During the Covid-19 Era and Beyond.[online] Διαθέσιμο στη:

<<http://webinars.capitallink.com/2020/crewing/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 8 Ιανουαρίου 2021]

Eody.gov.gr. 2020. [online] Διαθέσιμο στη:

<<https://eody.gov.gr/neos-koronaios-covid-19/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 20 Δεκεμβρίου 2020].

Gard.no. 2020. Are We All In The Same Boat? Crew Changes In The Time Of ... - GARD. [online] Διαθέσιμο στη:

<<http://www.gard.no/web/updates/content/30699176/are-we-all-in-the-same-boat-crew-changes-in-the-time-of-pandemic>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].

Hellenicshippingnews.com. 2020. Seafarers Special Flights Gain Traction For Crew Change In Foreign Ports | Hellenic Shipping News Worldwide. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.hellenicshippingnews.com/seafarers-special-flights-gain-traction-for-crew-change-in-foreign-ports/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].



Iata.org. 2020. IATA And ICS: Governments Must Facilitate Ship Crew Changes. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-15-01/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 20 Δεκεμβρίου 2020].

Ics-shipping.org. 2020. The COVID-19 Pandemic: The Crew Change Crisis. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.ics-shipping.org/current-issue/the-covid-19-pandemic-the-crew-change-crisis/>> [[Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].

ILO. 2021. Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). [ebook] Geneva: International Labour Organization. Διαθέσιμο στη: <[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms\\_741024.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_741024.pdf)> [Ημερομηνία πρόσβασης 8 Φεβρουαρίου 2021].

Intercargo. 2021. COVID-19: Updates and Operational Considerations - Intercargo. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.intercargo.org/operational-considerations-for-managing-covid-19-cases-on-board-ships/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 2 Φεβρουαρίου 2021].

Imo.org. 2020. IMO Formally Endorses Industry COVID-19 Crew Change Protocols. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/41-crew-change-protocols.aspx>> [Ημερομηνία πρόσβασης 20 Δεκεμβρίου 2020].

IMO, 2020. Coronavirus (COVID-19) – Recommended Framework Of Protocols For Ensuring Safe Ship Crew Changes And Travel During The Coronavirus (COVID-19) Pandemic. [online] Διαθέσιμο στη: <[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].

Imo.org. 2020. Crew Changes: A Humanitarian, Safety And Economic Crisis. [online] Διαθέσιμο στη: <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020].

Isalos net, 2020. Isalos.Net / Αλλαγές Πληρωμάτων, Επιβατική & Εμπορευματική Κίνηση: Η Νέα Πραγματικότητα Για Το 2021. [video] Διαθέσιμο στη: <<https://www.youtube.com/watch?v=Y9ULFtTiUjs>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Νοεμβρίου 2020].

Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, 2020. Marine Notice MN 05/20/SN02. Lagos: Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

Parismou.org. 2020. Paris MoU guidance on COVID-19 updated and available for the industry | Paris MoU. [online] Διαθέσιμο στη:  
<<https://www.parismou.org/paris-mou-guidance-covid-19-updated-and-available-industry>> [Ημερομηνία πρόσβασης 2 Φεβρουαρίου 2021].

Saunders, M., Lewis, P. and Thornhill, A., 2009. Research Methods For Business Students. 5th ed. Pearson Education Limited.

Stannard, S., 2020. COVID-19 in the maritime setting: the challenges, regulations and the international response. International Maritime Health, 71(2), pp.85-90.

UNCTAD. 2020. COVID-19 and maritime transport: Impact and responses. [ebook] Geneva: UNCTAD, doc no.UNCTAD/DTL/TLB/INF/2020/1. Διαθέσιμο στη:  
<[https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf)>  
[Ημερομηνία πρόσβασης 5 Φεβρουαρίου 2021].

Waypointports.com. 2020. Coronavirus (COVID-19), Restrictions At Ports / Countries – Waypoint. [online] Διαθέσιμο στη:  
<<https://www.waypointports.com/covid-19/>> [Ημερομηνία πρόσβασης 15 Δεκεμβρίου 2020]

Wilhelmsen. 2021. COVID-19 Global Port Restrictions Map - Wilhelmsen. [online] Διαθέσιμο στη:  
<<https://www.wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>> [ Ημερομηνία πρόσβασης 5 Φεβρουαρίου 2021]