

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ ΣΤΟ**

**ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΤΗ**

**ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Ελευθερία Πετσίνη

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών

στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Μάρτιος 2022

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μη κερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

### **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής:

- Καθηγητής Ιωάννης Θεοτοκάς (Επιβλέπων Καθηγητής)
- Επ. Καθηγητής Ιωάννης Λαγούδης
- Επ. Καθηγήτρια Μαρία Καρακασνάκη

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.

*Αφιερώνεται στην οικογένεια μου και τον Παναγιώτη που  
με κάνουν καλύτερο άνθρωπο*

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b>  | ΣΕΛ. v    |
| <b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ/ ΕΙΚΟΝΩΝ/ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</b>                                     | ΣΕΛ. vii  |
| <b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b>   | ΣΕΛ. viii |
| <b>ABSTRACT</b>   | ΣΕΛ. ix   |
| <b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>   | ΣΕΛ. 1    |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΕΠΙΔΗΜΙΕΣ</b>  |           |
| 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ   | ΣΕΛ. 3    |
| 1.2 ΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ   | ΣΕΛ. 4    |
| 1.3 ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΕΝΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ                                       | ΣΕΛ. 5    |
| 1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ  | ΣΕΛ. 6    |
| 1.5 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ   | ΣΕΛ. 7    |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Ο COVID-19 ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ</b>                           |           |
| 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ COVID-19  | ΣΕΛ. 12   |
| 2.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ   | ΣΕΛ. 12   |
| 2.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ  | ΣΕΛ. 14   |
| 2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ   | ΣΕΛ. 15   |
| 2.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ   | ΣΕΛ. 16   |
| 2.5.1 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΧΥΔΗΝ<br>ΕΗΡΟΥ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ           | ΣΕΛ. 17   |
| 2.5.2 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ<br>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ                       | ΣΕΛ. 18   |
| 2.5.3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ<br>ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ                      | ΣΕΛ. 19   |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ COVID-19 ΣΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ<br/>ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ</b> |           |
| 3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  | ΣΕΛ. 22   |
| 3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  | ΣΕΛ. 22   |
| 3.3 ΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ  | ΣΕΛ. 24   |
| 3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ COVID-19 ΣΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΩΝ<br>ΠΛΟΙΩΝ                        | ΣΕΛ. 27   |
| 3.5 ΕΡΕΥΝΑ  | ΣΕΛ. 29   |

|   |         |
|---|---------|
| 3.5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ   | ΣΕΛ. 29 |
| 3.5.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ   | ΣΕΛ. 29 |
| 3.5.3 ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑ   | ΣΕΛ. 30 |
| 3.5.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ  | ΣΕΛ. 30 |
| 3.5.5 ΕΥΡΗΜΑΤΑ  | ΣΕΛ. 31 |
| 3.6 SEAFARERS HAPPINESS INDEX   | ΣΕΛ. 32 |
| <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ COVID-19 ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</b>         |         |
| 4.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ   | ΣΕΛ. 36 |
| 4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ          | ΣΕΛ. 38 |
| 4.2.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ  | ΣΕΛ. 39 |
| 4.2.2 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ   | ΣΕΛ. 40 |
| 4.2.3 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ   | ΣΕΛ. 41 |
| 4.2.4 ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ   | ΣΕΛ. 42 |
| 4.2.5 ΤΗΛΕΡΓΑΣΙΑ  | ΣΕΛ. 44 |
| 4.2.6 ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ   | ΣΕΛ. 44 |
| 4.2.7 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ BLANK SAILING  | ΣΕΛ. 46 |
| 4.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ COVID-19 ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ | ΣΕΛ. 46 |
| <b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>   | ΣΕΛ. 48 |
| <b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>  | ΣΕΛ. 50 |
| <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>   | ΣΕΛ. 55 |

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1: Αναφορά της CLIA για τα έτη 2019 και 2020

Πίνακας 2: Κύρια θέματα συνέντευξης

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 1: Οι φάσεις των επιδημιών

Εικόνα 2: Drewry World Container Index

Εικόνα 3: Δειγματοληψία έρευνας

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 1: Seafarers Happiness Index

Διάγραμμα 2: Παραμονή containerships στα κινεζικά λιμάνια

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο να μελετήσει τις επιπτώσεις των επιδημιών στη ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα τις επιπτώσεις στο ανθρώπινο δυναμικό και τη λειτουργία του πλοίου. Αφορμή για την εκπόνηση της εργασίας στάθηκε η υγειονομική κρίση που πλήττει όλο τον πλανήτη εδώ κα 2 χρόνια με σοβαρές συνέπειες σε όλους τους τομείς της ζωής. Παρά τις πρωτοφανείς προκλήσεις τα πλοία δεν σταμάτησαν να πλέουν και να διεκπεραιώνουν το έργο τους, τη μεταφορά δηλαδή αγαθών, πράγμα που υποδηλώνει τον σημαντικότερο ρόλο που διαδραματίζει η ναυτιλία για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των κρατών που πραγματοποιείται μέσω του διεθνούς εμπορίου.

Σκοπός της διπλωματικής είναι να προσεγγίσει και να αναδείξει αφενός τον αντίκτυπο των επιδημιών στους εργαζομένους μιας ναυτιλιακής επιχείρησης αλλά κυρίως στους ναυτικούς που επανδρώνουν τα πλοία με αυταπάρνηση για πολλούς μήνες μη μπορώντας να επιστρέψουν στα σπίτια τους, δημιουργώντας προβλήματα ναυτολόγησης και επαναπατρισμού και αφετέρου τις προκλήσεις που καλείται να διαχειριστεί η επιχείρηση ώστε να βελτιστοποιηθεί η οικονομική και ασφαλή ανάπτυξη του πλοίου στο ευμετάβλητο περιβάλλον με τα πολύπλοκα δεδομένα.

Λέξεις Κλειδιά: επιδημία, κορονοϊός, επιπτώσεις, ναυτικός, αλλαγές πληρωμάτων, επαναπατρισμός, αποτελεσματική λειτουργική διαχείριση, ναυτιλιακές εταιρείες



## **ABSTRACT**

The present thesis aims to study the impact of the epidemics on shipping and more specifically the impact on human resources and the ship operation. The reason for the preparation of this thesis has been the health crisis that has been affecting the world scene for 2 years with serious consequences in all areas of life. Despite the unprecedented challenges, ships have not stopped carrying out their work, i.e., the transport of goods, which indicates the very important role played by shipping for the economic and social development of states through international trade.

The aim of the thesis is to approach and highlight, on the one hand, the impact of epidemics on the employees of a shipping company but mainly on seafarers who man ships selflessly for many months unable to return to their homes, creating problems of embarkation and repatriation and, on the other hand, the challenges that the company is called to manage in order to optimize the economic and safe development of the ship in the volatile environment with complex data.

Key Words: epidemic, covid-19, impacts, seafarer, crew change, repatriation, efficient ship operation, shipping companies

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το ξέσπασμα μιας νόσου, η οποία εξαπλώνεται με γοργούς ρυθμούς και συχνά βγαίνει εκτός ελέγχου ονομάζεται επιδημία. Οι επιδημίες απειλούν την ανθρωπότητα από την στιγμή που άρχισαν να οργανώνονται οι πρώτες κοινότητες και μάλιστα ευθύνεται για την πρόκληση των περισσότερων θανάτων στην διάρκεια της ιστορίας. Η πανδημία του Covid-19 εκτός από μια υγειονομική κρίση προκάλεσε σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομικές αναταραχές με σοβαρές επιπτώσεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές, διατάραξη της εφοδιαστικής αλυσίδας, αμφισβήτηση της εξάρτησης των κρατών από την Κίνα και δυσαρέσκεια για τους πολιτικούς χειρισμούς και τις προσπάθειες απομόνωσης με σκοπό την μείωση της εξάπλωσης του ιού. Σε ένα περιβάλλον που συνεχώς αλλάζει οι επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο κλήθηκαν να ανταποκριθούν στις νέες αλλαγές και να διαχειριστούν τον πιο σημαντικό πόρο της επιχείρησής τους, το ανθρώπινο κεφάλαιο. Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η επίδραση των επιδημιών και ειδικότερα του κορονοϊού στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων και στη λειτουργική διαχείριση τους. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα έπρεπε να βρουν στρατηγικές προσεγγίσεις για αποδοτική διαχείριση. Η αύξηση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας δηλαδή η βελτίωση της απόδοσης της επιχείρησης και η μείωση χωρίς σπασμωδικές κινήσεις του κόστους της επιχείρησης (λειτουργικά κόστη, κόστη ταξιδιού, κόστη κεφαλαίου) ήταν τεράστια πρόκληση σε μια περίοδο οικονομικής ύφεσης.

Η διπλωματική είναι μια προσπάθεια λεπτομερούς καταγραφής και ανάλυσης των επιπτώσεων των επιδημιών στους ναυτικούς και στη λειτουργία του πλοίου. Στόχος της είναι να απαντήσει σε δύο καίρια ερευνητικά ερωτήματα: α. την επιρροή του κορονοϊού στους ναυτικούς παγκοσμίως και β. ποιες προκλήσεις καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες καθ' όλη την διάρκεια της υγειονομικής κρίσης όσον αφορά την λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Η πραγματικότητα της Covid-19 αποτελεί πραγματικότητα περίπου 2 χρόνια μόλις και το θέμα της διπλωματικής εντάσσεται σε μια αρκετά νέα ερευνητική περιοχή.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την παρούσα διπλωματική εργασία, βασίστηκε ως επί το πλείστον στην διερεύνηση της σχετικής ελληνικής και ξενόγλωσσης βιβλιογραφίας. Η ανασκόπηση της βιβλιογραφίας παρουσίασε βασικές έννοιες, οι οποίες βοήθησαν να κατανοήσει ο αναγνώστης την επίδραση των επιδημιών και κυρίως του κορονοϊού στους ναυτικούς και τη λειτουργία του πλοίου. Επίσης, αξιοποιήθηκαν συμπεράσματα συνεντεύξεων από Έλληνες και Ελληνίδες ναυτικούς το έτος 2020. Οι συνεντεύξεις αυτές έγιναν αφενός, λόγω προσωπικού ενδιαφέροντος με σκοπό να κατανοήσω το πως βιώνει ο ναυτικός τον εγκλωβισμό του σε μια κατάσταση, πως δηλαδή επηρεάζει μια οριακή στιγμή, το επάγγελμα και την ψυχική υγεία του σύγχρονου ναυτικού και αφετέρου εργαζόμενη ως ναυτικός εκείνη την χρονική περίοδο ήθελα να αποτυπώσω την εμπειρία, η οποία λειτούργησε και ως κίνητρο για να επιλέξω την συγκεκριμένη θεματική ενότητα για διπλωματική εργασία ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Διπλώματος Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία.

Η εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Στο εναρκτήριο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας με τίτλο «Επιδημίες» εξετάζεται το φαινόμενο. Αναφέρεται τι είναι

η επιδημία, οι φάσεις της, οι βασικοί παράγοντες γέννησης της, οι επιπτώσεις στην δημόσια και ιδιωτική ζωή και γίνεται ιστορική αναδρομή. Στο δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο «Ο Covid-19 και οι επιπτώσεις του», παρουσιάζονται οι επιπτώσεις του κορονοϊού στους τομείς της υγείας, της κοινωνίας, της οικονομίας και της ναυτιλίας. Στο τρίτο κεφάλαιο που τιτλοφορείται «Η επιρροή του Covid-19 στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων» γίνεται ιδιαίτερη μνεία στην ομάδα εργαζομένων των πλοίων, οι οποίοι παρά την σωματική και ψυχική εξάντληση διασφάλισαν την μεταφορά των απαραίτητων αγαθών δείχνοντας αυταπάρνηση. Σημαντικό εργαλείο για το συγκεκριμένο κεφάλαιο ήταν ο Δείκτης Ευτυχίας των ναυτικών (Happiness Index), ο οποίος επιχειρεί μέσα από τις εμπειρίες των ναυτικών να παρουσιάσει το επίπεδο ικανοποίησης τους από την καθημερινότητα τους στο καράβι. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο με τίτλο «Η επιρροή του Covid-19 στη λειτουργική διαχείριση του πλοίου» παρουσιάζεται αφενός, ο ρόλος της λειτουργικής διαχείρισης του πλοίου και τα σημαντικότερα ζητήματα της λειτουργικής διαχείρισης που αντιμετώπισαν προκλήσεις, όπως η ασφάλεια του πλοίου, η εξασφάλιση των προμηθειών και η υποστήριξη των πλοίων από το γραφείο και αφετέρου, τα μέτρα αντιμετώπισης που λήφθηκαν για την προστασία των πληρωμάτων και προτείνεται ένα Σχέδιο Στρατηγικής Αντιμετώπισης του κορονοϊού για τις ναυτιλιακές.

Με την παρούσα διπλωματική εργασία επιδιώκεται η ανάπτυξη καιρίων ζητημάτων που αφορούν άμεσα μια ναυτιλιακή εταιρεία και σχετίζονται με το ανθρώπινο δυναμικό και τη λειτουργία του πλοίου, τα οποία επηρεάστηκαν σημαντικά από την εμφάνιση και εξάπλωση της Covid-19.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΕΠΙΔΗΜΙΕΣ**

### **1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ**

Επιδημία ή επιδημική νόσος είναι η εμφάνιση και η ευρεία διάδοση μίας μολυσματικής ασθένειας. Η λέξη επιδημία προέρχεται από το αρχαιοελληνικό ρήμα «επιδημώ», «επί» + «δήμος» που δηλώνει την διάδοση στον γενικότερο πληθυσμό. Η επιδημία αναφέρεται συνειπώς στο ξέσπασμα μιας νόσου η οποία εξαπλώνεται με γοργούς ρυθμούς και συχνά βγαίνει εκτός ελέγχου σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Όταν αυτή η δεδομένη κατάσταση σημειώνεται σε ευρύτερη γεωγραφική κλίμακα τότε μπορούμε να μιλάμε για επιδημία. Σε αυτό το σημείο θα ξεκαθαρίσουμε κάτι: είναι άλλο να μιλάμε για έξαρση μιας γρίπης, άλλο για επιδημία και εντελώς διαφορετικό για πανδημία- όρους που μπορούμε να τοποθετήσουμε κλιμακωτά ανάλογα την ισχύ και την περίοδο δράσης τους. Αρχικά, ως επιδημία με την μεγαλύτερη και ευρύτερη έννοια εννοούμε μια μόλυνση από ιό σε μια μεγαλύτερη γεωγραφική περιοχή. Με άλλα λόγια, μιλάμε για την εμφάνιση αυξημένου αριθμού κρουσμάτων μιας νόσου όσον αφορά τον αναμενόμενο σε ένα δεδομένο τόπο, σε ένα συγκεκριμένο πληθυσμό και κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

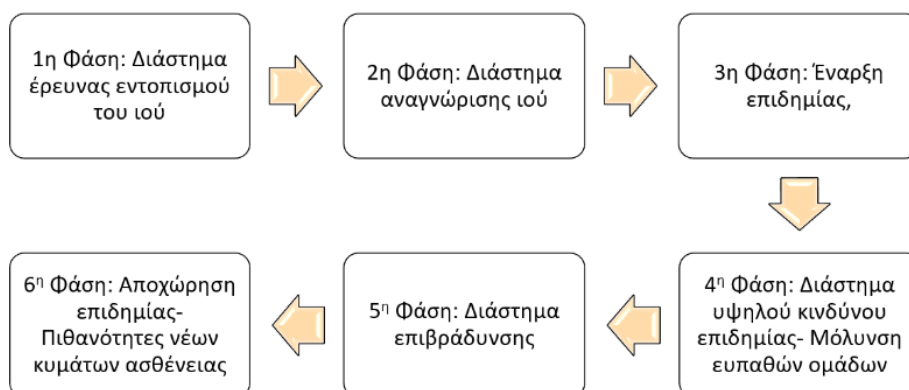
Η επιδημία αποτελεί επείγουσα κατάσταση από άποψη δημόσιας Υγείας με πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Είναι ένα ασυνήθιστο γεγονός που θέτει σε δοκιμασία το όλο σύστημα και αιτεί ταχεία αντιμετώπιση. Πιθανότατα αναδεικνύει αδυναμίες του συστήματος Δημόσιας Υγείας και Επιδημιολογικής Επιτήρησης, καθώς αποτελεί ευκαιρία για αλλαγές και βελτιώσεις αλλά και εκπαίδευση. Μια επιδημία επομένως μπορεί να διερευνάται, με την έννοια της δυνατότητας, για την βελτίωση του συστήματος επιτήρησης και ανίχνευσης επιδημιών καθώς και για την πρόληψη μελλοντικών επιδημιών και την εύρεση βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μέτρων πρόληψης και ελέγχου.

Είναι συχνό αλλά εξίσου λανθασμένο φαινόμενο, ειδικά στις μέρες μας αυτό της σύγχυσης που υπάρχει ανάμεσα στην έννοια της επιδημίας με αυτή της πανδημίας. Μιλάμε για πανδημία με την πιο κλασική έννοια όταν μια επιδημία εξαπλωθεί σε πολλές χώρες ή περιοχές του πλανήτη. Ωστόσο ορισμένοι επιδημιολόγοι κατατάσσουν μια κατάσταση ως πανδημία μόνο όταν η ασθένεια παραμείνει σε ορισμένες από τις πρόσφατες πληγείσες περιοχές μέσω τοπικής μετάδοσης. Σύμφωνα με το λεξικό της Κοινής Νεοελληνικής ο όρος πανδημία, που είναι σύνθετος («παν»+ «δήμος») χρησιμοποιείται από τους ειδικούς για να περιγράψει την εξάπλωση μιας επιδημίας σε πολλές χώρες και διαφορετικούς ηπείρους ταυτοχρόνως πλήττοντας μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Πέραν όμως του φόβου και του άγχους που ξυπνά η λέξη, στην ουσία γίνεται αναφορά στην εξάπλωση μιας νόσου και όχι στην ισχύ ή τα ποσοστά θνησιμότητας. Προκειμένου να υπάρξει πανδημία απαραίτητη προϋπόθεση είναι να κάνουμε λόγο για ασθένεια μεταδοτική.

## 1.2 ΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ

Οι επιδημίες και οι πανδημίες έχουν διάφορες φάσεις στις οποίες επιμερίζονται. Στη συγκεκριμένη ενότητα θα παρουσιαστούν οι διάφορες φάσεις όπως αναφέρονται σε ένα άρθρο της healthline.com με τίτλο «What is a pandemic?» (Lockett, 2020) ότι τις ορίζει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας. Η 1<sup>η</sup> φάση είναι το διάστημα έρευνας. Όταν ένας νέου τύπου ιός εντοπίζεται σε ζώα και ανθρώπους (πρωτογενή κρούσματα) τότε διερευνάται και πιστεύεται ότι θα έχει επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία ωστόσο σε αυτό το στάδιο υπάρχει μικρός κίνδυνος επιδημίας και δεν θεωρείται απειλή. Η 2<sup>η</sup> φάση είναι το διάστημα της αναγνώρισης. Όσο περνάει ο χρόνος παρατηρείται αυξημένη μετάδοση στους ανθρώπους και θεωρείται απειλή για τον πληθυσμό με πιθανό κίνδυνο επιδημίας. Η 3<sup>η</sup> φάση είναι αυτή που θέτει τους ανθρώπους σε μεγάλο κίνδυνο. Αποτελεί το διάστημα έναρξης της επιδημίας. Τα περιστατικά του ιού επιβεβαιώνονται και με τρόπο συνεχή και αποτελεσματικό μεταδίδονται από άνθρωπο σε άνθρωπο από την μία πλευρά ή από ζώο σε άνθρωπο από την άλλη. Ακολουθεί η 4<sup>η</sup> φάση όπου ο παθογενετικός παράγοντας που μολύνει τους οργανισμούς χτύπα ευπαθείς πληθυσμιακές ομάδες γεγονός που σηματοδοτεί υψηλό κίνδυνο επιδημίας. Σε αυτό το σημείο οι αρμόδιοι της δημόσιας υγείας επικοινωνούν την κρισιμότητα της κατάστασης και λαμβάνουν αποτελεσματικά μέτρα για την προστασία της δημόσιας υγείας δηλαδή την προστασία των πολιτών. Όσο γρηγορότερα αποδώσουν τα μέτρα των ειδικών τόσο πιο γρήγορα παρατηρείται μια σταθερή μείωση των περιπτώσεων της ασθένειας χωρίς ωστόσο να έχει εξαλειφθεί η νόσος. Αυτή αποτελεί την 5<sup>η</sup> φάση της επιδημίας όπου χαρακτηρίζεται ως διάστημα επιβράδυνσης. Κλείνοντας, η 6<sup>η</sup> φάση αποτελεί ένα διάστημα προετοιμασίας και παρακολούθησης από τους ειδικούς των Επιστημών της Υγείας για την εξέλιξη του ιού διότι ακόμη και μετά την αποχώρηση μιας επιδημίας υπάρχει πιθανότητα η περίπτωση νέων κυμάτων της ασθένειας.

*Εικόνα 1: Οι φάσεις των επιδημιών*



### **1.3 ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΓΕΝΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ**

Όλες οι επιδημίες εμφανίζουν κοινά αλλά και διαφορετικά σημεία πράγμα που τις κάνει μοναδικές στο είδος τους. Τα σημεία όπου τέμνονται μεταξύ τους οι επιδημίες καθώς και τα σημεία όπου διαφέρουν είναι και αυτά που τις κατατάσσουν σε διάφορα είδη ανάλογα τα χαρακτηριστικά τους. Έτσι μπορούμε να μιλάμε για περιχαρακωμένες επιδημίες, εκτεταμένες επιδημίες ή πανδημίες με κριτήριο τον χώρο. Ανάλογα τον χρόνο από την άλλη πλευρά, θα μπορούσαμε να μιλάμε για χρόνιες επιδημίες, υποξείες επιδημίες, οξείες επιδημίες και επιδημικές εκρήξεις. Τέλος, όσον αφορά τον τρόπο μετάδοσης γίνεται λόγος για επιδημίες από κοινή πηγή, μολυσματικές ή προοδευτικές επιδημίες και μικτές επιδημίες.

Με επιστημονικούς όρους μια επιδημία εμφανίζεται όταν η ανοσία του ξενιστή ξαφνικά μειώνεται είτε σε γνωστό είτε σε νέο παθογόνο υπό μια ενδημική ισορροπία και ξεπερνά το όριο της μετάδοσης. Τα χαρακτηριστικά του ξενιστή όπως η ηλικία, το φύλο, ο γονότυπος, η διατροφή και η κατάσταση υγείας παίζουν σημαντικό ρόλο σε αυτό το σημείο. Οι Mark Woolhouse και Sylvia Gowtage – Sequeria (2010, σελ. 1844-1845) αναφέρουν πως κύριοι παράγοντες δημιουργίας επιδημιών είναι η μεταβολή του παγκόσμιου κλίματος εξαιτίας φυσικών διαδικασιών και ανθρώπινων δραστηριοτήτων, η μόλυνση του νερού ή των τροφίμων και οι αλλαγές στις γεωργικές πρακτικές και χρήσεις της γης όπως για παράδειγμα η μετατροπή των δασών σε γεωργικές εκτάσεις. Επίσης, οι αλλαγές στην κοινωνία και στην ανθρώπινη δημογραφία, το εμπόριο και οι μετακινήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο σε συνδυασμό με την κακή υγεία, τις ιατρικές πρακτικές και την αποτυχία προγραμμάτων δημόσιας υγείας οδηγούν στην εμφάνιση εξάρσεων ασθενειών.

Θα επικεντρωθούμε περισσότερο στον τρόπο μετάδοσης που είναι και ο πιο σημαντικός στον τομέα της υγείας και της έρευνας στις μέρες μας. Οι επιδημίες από κοινή πηγή αφορούν την έκθεση πολλών ατόμων σε μια πηγή ενός νοσογόνου παράγοντα. Συνηθισμένες πηγές μόλυνσης μπορεί να είναι το μολυσμένο νερό ή τα μολυσμένα τρόφιμα. Αιτία μπορεί να είναι βακτήρια, ιοί, παράσιτα και πρωτόζωα, μυκοτοξίνες ή χημικές ουσίες όπως ο υδράργυρος, το αρσενικό κ.α. Στο σημείο αυτό έχουμε ταυτόχρονη έκθεση και εκρηκτικό χαρακτήρα. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η χρονική και τοπική συρροή των κρουσμάτων καθώς γίνεται έκθεση για ένα σχετικά παρατεταμένο χρονικό διάστημα και η χρονική κατανομή των κρουσμάτων γίνεται σε ένα εύρος που ξεπερνά σημαντικά το εύρος διακύμανσης του χρόνου επώασης.

Οι μολυσματικές ή προοδευτικές επιδημίες αφορούν νοσήματα που μεταδίδονται από άνθρωπο σε άνθρωπο αερογενώς ή με άμεση επαφή. Αίτια μόλυνσης ενδέχεται να είναι ιοί και βακτήρια. Η χρονική κατανομή των κρουσμάτων έχει πολύ μεγάλο εύρος, λείπει όμως ο εκρηκτικός χαρακτήρας. Αυτού του είδους οι επιδημίες συντηρούνται με μετάδοση από άτομο σε άτομο μεταξύ των μελών του επίνοσου πληθυσμού, μπορεί να παραταθεί με συνεχείς κύκλους ή τελικά να εξαλειφθεί. Τέλος, τα λοιμώδη νοσήματα προκαλούνται από μεταδιδόμενους παράγοντες, από το περιβάλλον ή από κάποιον άλλον οργανισμό.

## **1.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Οι επιπτώσεις των επιδημιών δεν έχουν αντίκτυπο μόνο στον τομέα της υγείας αλλά εξαπλώνονται και στους τομείς της οικονομίας, της κοινωνίας και της πολιτικής, δηλαδή σε όλους τους τομείς της δημόσιας και ιδιωτικής ζωής. Οι εξάρσεις ασθενειών που εμφανίζονται στον ανθρώπινο πληθυσμό μπορούν να επηρεάσουν αυτόν σε μικρότερο ή σε μεγαλύτερο βαθμό. Η δημόσια υγεία πάντως βρέθηκε πολλές φορές σε δυσοίωνα επίπεδα κινδύνου είτε θέτοντας σε κίνδυνο τα ενεργά οικονομικά τμήματα του πληθυσμού δηλαδή άτομα νεαρής ηλικίας είτε μεγαλύτερους σε ηλικία ανθρώπους. Οι λοιμώδεις ασθένειες είναι υπεύθυνες για όλες τις καταγραφές πανδημιών και ενδέχεται να επιφέρουν χρόνιες συνέπειες και να αυξάνουν τη νοσηρότητα και τη θνησιμότητα. Το κομμάτι εκείνο του πληθυσμού που επηρεάζεται εντόνως είναι το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό των νοσοκομείων το οποίο κατά τις επιδημικές εξάρσεις δυσκολεύονται να φέρουν εις πέρας τα καθήκοντά τους εξαιτίας αφενός του μεγάλου αριθμού ασθενών και της έλλειψης ιατρικών πόρων και προσωπικού και αφετέρου της σωματικής και ψυχολογικής κούρασης αυτών που αναλαμβάνουν την υγειονομική περίθαλψη.

Πέρα από αυτό, η εμφάνιση των επιδημιών επιφέρει δημοσιονομικές συνέπειες στην οικονομία. Οι δαπάνες υγείας αυξάνονται με σκοπό την διαχείριση των σοβαρών επιδημιών, έτσι δημιουργούνται υψηλά κόστη είτε σε ανθρώπινο δυναμικό είτε σε ιατρικά αναλώσιμα. Επιπλέον, κατά την εξάπλωση επιδημιών τα εισπραττόμενα έσοδα ενός κράτους μειώνονται εξαιτίας της επιβράδυνσης της οικονομικής δραστηριότητας, η οποία επιτυγχάνεται λόγω της καραντίνας, της απαγόρευσης κυκλοφορίας και του φόβου που προκαλεί αποτρεπτική συμπεριφορά στο άτομο. Η αποφυγή των κλειστών χώρων εστίασης και των ταξιδιών καθώς και η απουσία μέτρων προστασίας πλήττουν έμμεσα την οικονομία. Αναπόφευκτα μειώνονται τα φορολογικά έσοδα αφού δεν υπάρχει δραστηριότητα και αυτό μπορεί να οδηγήσει στην αύξηση των φορολογικών «βαρών».

Τέλος, οι επιδημικές εξάρσεις δύνανται να επιφέρουν συνέπειες στον κοινωνικό και πολιτικό βίο. Κατά την επιδημία του Έμπολα, για παράδειγμα στη Δυτική Αφρική τα μέτρα που εφαρμόστηκαν για την αντιμετώπιση του ιού αντιμετωπίστηκαν με καχυποψία από την αντιπολίτευση με αποτέλεσμα να υπάρξουν αναταραχές και συγκρούσεις στην περιοχή μεταξύ των πολιτών. Αυτό το κλίμα ευνοεί στην κατάρρευση του θεσμού της κοινωνίας και εξασθενεί τα θεσμικά όργανα. Από την άλλη πλευρά, ο φόβος των ανθρώπων για μια επιδημία που ξεσπά στην περιοχή τους τους αναγκάζει να μετακινηθούν σε άλλη γεωγραφική περιοχή. Τα μεταναστευτικά κύματα μπορεί κάποιες φορές να στιγματιστούν ως φορείς των ιών. Άλλες συνέπειες των επιδημιών στην κοινωνία είναι η ξενοφοβία, η κακοποίηση των γυναικών και η ενδοοικογενειακή βία.

## 1.5 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η παρουσία επιδημιών και πανδημιών στον κόσμο έχει σημαδέψει την ανθρώπινη ιστορία και συνδέεται στενά με κοινωνικό-οικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Πριν από περίπου 10000 χρόνια, εμφανίστηκαν για πρώτη φορά επιδημίες όπως η φυματίωση, η λέπρα, η γρίπη, η ελονοσία και άλλες μολυσματικές ασθένειες όταν δηλαδή δημιουργήθηκαν κοινότητες με την στροφή προς την αγροτική ζωή. Όσο εκπολιτιζόταν ο άνθρωπος και ταξίδευε ανοίγοντας εμπορικούς δρόμους και οικοδομούσε πόλεις με κατακτητικούς πολέμους τόσο πιο πιθανές ήταν οι πανδημίες. Ο Λοιμός στην Αθήνα ή «σύνδρομο του Θουκυδίδη» το 430 π.Χ. ήταν η παλαιότερη καταστροφική επιδημία που έχει καταγραφεί, κατά το δεύτερο έτος του Πελοποννησιακού πολέμου προκαλώντας τον θάνατο σε ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού της Αθήνας. Εκτιμάται πως εμφανίστηκε πρώτα στον Πειραιά, που αποτελούσε την κύρια είσοδο προμηθειών στην πόλη. Η υποχώρηση των Αθηναίων εντός των τειχών είχε ως αποτέλεσμα την συγκέντρωση μεγάλου μέρους του πληθυσμού εντός της πόλης. Έτσι δημιουργήθηκε πρόσφορο έδαφος για την εξάπλωση ασθενειών με ταχύτατο τρόπο. Ο Θουκυδίδης, ο ιστορικός του Πελοποννησιακού Πολέμου αναφέρει πως ο Περικλής και η οικογένεια του νόσησαν και έπειτα κατέληξαν εξαιτίας της φονικής ασθένειας με συμπτώματα που περιλάμβαναν πυρετό, αιμόπτυση και δίψα. Εκτιμάται ότι η ασθένεια ήταν μάλλον ο τυφοειδής πυρετός.

Ομοίως, ο Λοιμός των Αντωνίωνων ή ο «Λοιμός του Γαληνού» το 165 μ.Χ. ξέσπασε στο απόγειο της Ρωμαϊκής κυριαρχίας και διαδόθηκε σε ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου. Πιθανώς πρόκειται για εμφάνιση ευλογιάς. Το πρώτο κύμα της πανδημίας είχε διάρκεια μέχρι το 180 μ.Χ. και έπειτα ενέσκηψε και δεύτερο κύμα γνωστό ως Πανδημία του Κυπριανού. Ο προσωπικός γιατρός του Μάρκου Αυρήλιου, ο Γαληνός ανέφερε συμπτώματα όπως πυρετό, διάρροια, εμετό, δίψα, βήχα κ.α. Αρκετοί ιστορικοί θεωρούν ότι η πανδημία αποτέλεσε το σημείο αναφοράς για την τελική πτώση της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας.

Ο Λοιμός του Ιουστινιανού Α' το 542 μ.Χ. ήταν η πρώτη πανδημία πανώλης, η οποία εμφανίστηκε δέκα μήνες πριν το 541 μ.Χ. στο λιμάνι της Αιγύπτου, Πηλούσιο και εξαπλώθηκε σε όλες τις επαρχίες της Ανατολικής Βυζαντινής Αυτοκρατορίας. Η βουβωνική πανώλη ή «Ιουστινιάνεια πανώλη» έκανε την εμφάνιση της στην Ευρώπη αφού εξαπλώθηκε μέχρι τη Βρετανία και την Ιρλανδία και θεωρείται η πρώτη τεκμηριωμένη πανδημία βουβωνικής πανώλης με υψηλότερη θνησιμότητα. Κατά τον Προκόπιο, ο οποίος παραθέτει πληροφορίες στο έργο του «Ιστορία των Πολέμων», η μετάδοση οφειλόταν κυρίως στη μετακίνηση των στρατευμάτων και στις εμπορικές δραστηριότητες και μπορούσε να προκαλέσει κώμα ή μια μορφή παραφροσύνης και παραισθήσεις. Ακόμη και ο αυτοκράτορας νόσησε από πανώλη και μάλιστα πολύ σοβαρά.

Συνεχίζοντας την αναδρομή αυτή θα αναφερθούμε στη Νόσο του Χάνσεν ή όπως απαντάται διαφορετικά με τον όρο λέπρα. Πρόκειται για μία χρόνια λοιμώδης ασθένεια που προκαλείται από μυκοβακτήρια, και πήρε το όνομά της από τον γιατρό που την



ανακάλυψε. Κατά τον 11<sup>ο</sup> αιώνα εξελίχθηκε σε πανδημία στην Ευρώπη και κατασκευάστηκαν λεπροκομεία με σκοπό την απομόνωση αυτών που νοσούσαν. Το κύριο σύμπτωμα της ασθένειας είναι οι μεμονωμένες κόκκινες ή λευκές κηλίδες στο δέρμα που σιγά-σιγά εξαπλώνονται σε όλο το σώμα. Άλλα συμπτώματα είναι η απώλεια τριχών, η αιμορραγία, η καταστροφή του ρινικού διαφράγματος, η απώλεια της φωνής και της όρασης, δυσκολία στην αναπνοή, προσβολή εσωτερικών οργάνων όπως το ήπαρ κ.α. Αιτίες για την συνέχιση των υψηλών επιπέδων ακόμη και σήμερα σε περιοχές όπως η Βραζιλία, η Ινδονησία, η Ινδία και η νοτιοανατολική Ασία είναι η φτώχεια, η κακή υγιεινή και διατροφή και η έλλειψη υγειονομικής περίθαλψης για τη θεραπεία των διαγνωσμένων πριν από την εμφάνιση βλάβης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην ελληνική ιστορία ως νησί λεπρών αποτελεί η διάσημη Σπιναλόγκα. Το 1904 μεταφέρθηκαν σε αυτή 251 ασθενείς και μετά το 1913 χαρακτηρίστηκε ως Διεθνές Λεπροκομείο καθώς δεχόταν ασθενείς και από άλλες χώρες. Σήμερα, κάθε χρόνο την επισκέπτονται χιλιάδες επισκέπτες που δείχνουν ενδιαφέρον για το μικρό νησάκι της Κρήτης.

Επίσης, ο Μαύρος Θάνατος αναφέρεται στην πανδημία των ετών 1348 – 1353, όπου η ασθένεια εξαπλώθηκε στην Ευρώπη όταν γενοβέζικα εμπορικά πλοία από το λιμάνι της Θεοδοσίας στη Μαύρη Θάλασσα προσέγγισαν την Σικελία γεμάτα με ετοιμοθάνατους και νεκρούς. Οι κακές συνθήκες υγιεινής σε συνδυασμό με την ακαριαία μετάδοση βοήθησαν στο να εξαπλωθεί γρήγορα παντού. Στις αρχές του 1348 είχε εξαπλωθεί σε όλη την Ιταλία και από εκεί στην κεντρική Γαλλία, στην Αγγλία και στην Ολλανδία. Υπολογίζεται ότι χάθηκαν από 100 ως 200 εκατομμύρια ανθρώπους σε Ευρώπη, Ασία και Βόρεια Αφρική. Η μεγάλη αυτή απώλεια του πληθυσμού οδήγησε στην αναδιοργάνωση της κοινωνίας με αποτέλεσμα να χαθούν τα κοινωνικά και πολιτιστικά πρότυπα που ήδη υπήρχαν. Τη συγκεκριμένη περίοδο υπήρξαν θρησκευτικές και εθνοτικές ομάδες που εκδιώχθηκαν επειδή θεωρήθηκαν υπαίτιοι για την επιδημία, χαρακτηριστική περίπτωση η μαζική εξόντωση δύο χιλιάδων Εβραίων στο Στρασβούργο το 1349.

Και φθάνουμε στην Εποχή των Ανακαλύψεων με τις υπερπόντιες εξερευνήσεις που οδήγησαν στην ανακάλυψη της Αμερικής και της δυτικής ακτής της Αφρικής καθώς και στην πραγματοποίηση του πρώτου περίπλου της Γης το 1522. Το 1972 ο καθηγητής Άλφρεντ Κρόσμπι εισάγει τον όρο «Κολομβιανή Ανταλλαγή» για να δηλώσει την μεγάλη μεταφορά φυτών, ζώων, τροφίμων, ανθρώπινων πληθυσμών και μεταδοτικών ασθενειών μεταξύ του Ανατολικού και Δυτικού ημισφαιρίου. Μετά την άφιξη των Ισπανών κονκισταδόρες στην Καραϊβική διάφορες ασθένειες όπως η ευλογιά, η ιλαρά, η ελονοσία, η ανεμοβλογιά, η γρίπη και η βουβωνική πανώλη μεταδόθηκαν στους ιθαγενείς πληθυσμούς που εξολόθρευσαν το 90% της Αμερικής. Το ίδιο έγινε το 1520 με την αυτοκρατορία των Αζτέκων που καταστράφηκε από την ευλογιά που μετέφεραν οι Αφρικανοί σκλάβοι.

Ο Μεγάλος Λοιμός στο Λονδίνο το 1665 ήταν η δεύτερη καταγεγραμμένη εμφάνιση της βουβωνικής πανώλης. Στο ιστορικό μυθιστόρημα του Ντάνιελ Ντεφόε «Το ημερολόγιο του χρόνου της πανούκλας» γίνεται λόγος για την κατάσταση που

επικρατούσε στην πόλη εκείνο το διάστημα. Η ανησυχία των Λονδρέζων όλο και αυξανόταν όσο αυξάνονταν και οι μαζικοί τάφοι. Πιθανότατα η ασθένεια εξαπλώθηκε μέσω των λιμανιών και όχι εξαιτίας των ζώων, γάτων και σκύλων που σφαγιαστήκαν ως πιθανή αιτία. Για την Μεγάλη Φωτιά του 1666 κάποιοι λένε ότι ανέκοψε την ασθένεια αφού σχεδόν έκαψε όλη την πόλη και κάποιοι άλλοι υποστηρίζουν πως αυτό το γεγονός ήταν η χαριστική βολή για την πόλη του Λονδίνου.

Άλλη σημαντική πανδημία είναι η πρώτη εμφάνιση της χολέρας (1817-1824) γνωστή ως ασιατική χολέρα αφού πρωτοεμφανίστηκε στην Καλκούτα και εξαπλώθηκε γρήγορα σε ένα μεγάλο μέρος της Ασίας μέχρι τη Μέση Ανατολή, την Ανατολική Αφρική και τις παράκτιες περιοχές της Μεσογείου. Υπάρχουν επιδημιολόγοι που υποστηρίζουν ότι εξαπλώθηκε παγκοσμίως μέσω ενός Ινδουιστικού προσκυνήματος στον ποταμό Γάγγη. Η συσχέτιση της πανδημίας με την προέλευση αυτού του προσκυνήματος αύξησε το αντι-ασιατικό συναίσθημα που υπήρχε και ιδιαίτερα προς τον λαό και τον πολιτισμό της Ινδίας. Στο ίδιο μήκος κύματος και η τρίτη πανδημία βουβωνικής πανώλης το 1855 που ξεκίνησε από την Κίνα και σιγά-σιγά εξαπλώθηκε στην Ινδία και το Χονγκ Κονγκ όπου προκάλεσε τον θάνατο σε 15 εκατομμύρια θύματα. Εξαπλώθηκε στην επαρχία Γιουνάν μέσω των ψύλλων και θεωρείται σημαντικός παράγοντας για την πρόκληση των δύο εμφύλιων διαμαχών στην Κίνα. Κάτι ανάλογο συνέβη και στην Ινδία όπου χρησιμοποιήθηκαν κατασταλτικές πολιτικές από τους Βρετανούς αποικιοκράτες ως δικαιολογία για το ξεκλήρισμα του πληθυσμού από την πανώλη. Το 1890 απομονώνεται το βακτήριο και αναπτύσσεται το εμβόλιο.

Η Ρωσική γρίπη του 1889 η οποία διήρκησε μέχρι το 1890 ήταν η πρώτη πανδημία γρίπης. Ανιχνεύτηκαν κρούσματα αρχικά στη Σιβηρία και το Καζακστάν όπου και ταξίδεψε στην Ρωσία, στη Φινλανδία και την Πολωνία και έπειτα εξαπλώθηκε στην υπόλοιπη Ευρώπη. Πλοία που ταξίδευαν μέσω του Ατλαντικού Ωκεανού μετέφεραν την ασθένεια και στη Βόρεια Αμερική και την Αφρική. Οι ανθρώπινες απώλειες έφθασαν περίπου στις 360000.

Από αυτή τη μικρή αναδρομή στο παρελθόν δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε στην καταστροφική πανδημία της γρίπης του 1918, μιας ισπανικής γρίπης που πέρασε στον άνθρωπο από τα πτηνά και πολλοί την παρομοιάζουν με την τρέχουσα κατάσταση της επιδημίας του κορονοϊού. Πέραν των ομοιοτήτων που μπορεί να παρουσιάζονται μεταξύ των δυο πανδημιών, υπάρχουν σαφέστατα ασύγκριτες διαφορές αρχικά από το χώρο της διάγνωσης της σύγχρονης ιατρικής μέχρι τον χώρο της θεραπείας με την ετοιμότητα στην αντιμετώπιση. Φημολογείται ότι χρειάστηκε πάνω από δεκαετία για να είναι δυνατή η απεικόνιση του θανατηφόρου ιού της γρίπης από δυο Βρετανούς μικροβιολόγους. Στην πορεία του χρόνου με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την εφεύρεση του ηλεκτρονικού μικροσκοπίου το 1940 τα πράγματα πήραν τον δρόμο τους με την παρέμβαση και την αμεσότητα στην διάγνωση ως απάντηση στην περίοδο του «Σκοταδισμού».

Σημαντική επιδημία είναι αυτή της τύφου (1918-1922 στη Ρωσία) όπου η έξαρσή της συνδέεται με τον πόλεμο και τα στρατεύματα του Ναπολέοντα που λέγεται

χαρακτηριστικά πως αποδεκατίστηκαν εξαιτίας του συγκεκριμένου βακτηρίου. Οι κακές συνθήκες υγιεινής του πολέμου καθώς και οι μεγάλες συγκεντρώσεις στα στρατεύματα ενέτειναν την εξάπλωση και τον πολλαπλασιασμό του βακτηρίου της τύφου με αποτέλεσμα τα υψηλά ποσοστά θνησιμότητας. Αντίθετα, τα σημαντικά βήματα προόδου στις συνθήκες διαβίωσης και την φαρμακολογία βοήθησαν στον περιορισμό της επιδημίας σε κάθε τοπική τότε κοινότητα.

Άλλη επιδημία που μπορούμε να αναφερθούμε στο ταξίδι αυτό της μηχανής του χρόνου είναι η κρίση κρυπτοσποριδίου, ενός παράσιτου που ανιχνεύθηκε μέσα στο νερό το 1993 στο Μιλγουόκι. Γνώρισε μεγάλη έξαρση στην ιστορία των ΗΠΑ, καθώς αποτελούσε την μεγαλύτερη ασθένεια νερού παγκοσμίως. Στην άμεση εξάλειψη της νόσου συντέλεσε η βελτιωμένη διήθηση των υδάτων των εργοστασίων που μέχρι τότε δεν υπήρχε. Μια εξίσου παγκόσμια πανδημία είναι αυτή του HIV/AIDS(1981-2012) που χωρίς καμιά αμφιβολία μπορεί να αποδοθεί και ως νόσος μάστιγα εξαιτίας του υψηλού αριθμού θανάτων. Εμφανίστηκε πρώτη φορά στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό το 1976 και μέχρι και σήμερα αποτελεί λανθασμένα για πολλούς μια νόσο «στίγμα», παρόλη την υπέρμετρη δύναμη της σύγχρονης ιατρικής και τις δεκάδες θεραπείες που έχει εκμαιοσει.

Βεβαίως, δε μπορούμε να μην αναφερθούμε στον ιό του Ebola που εμφάνισε την επιδημία ιογενούς αιμορραγικού πυρετού στη Δυτική Αφρική το 2014 ως 2016 και του ιού Zika στη Βραζιλία το 2015. Τα συμπτώματα του πρώτου μπορεί να είναι πυρετός, πονοκέφαλος και γενικότερα μυϊκοί πόνοι σε όλο το σώμα, ναυτία κ.α. Έπειτα από την έξαρση της επιδημίας προκάλεσε μια σειρά από άλλες σημαντικές επιδημίες. Ο ιός απέκτησε παγκόσμια φήμη όταν ένας επιβάτης ασθένησε και πέθανε στην πολιτεία του Τέξας το 2014 μολύνοντας δύο νοσηλευτές δημιουργώντας πιθανή εστία στις ΗΠΑ. Η νόσος από τον ιό Zika μεταδίδεται από τα κουνούπια καθώς και από την σεξουαλική επαφή. Για πρώτη φορά, με την εμφάνιση της νόσου έγιναν πολλές αναφορές στα κοινωνικά μέσα δικτύωσης δίχως προηγούμενο.

Και τέλος ερχόμαστε στο σήμερα. Το 2020 εμφανίστηκε στην Κίνα συρροή κρουσμάτων πνευμονίας. Οι υγειονομικές αρχές έκαναν λόγω για την ασθένεια του κορονοϊού, μια μεταδοτική ασθένεια που οφείλεται στον ιό SARS-CoV-2. Κάποια από τα συμπτώματα είναι ο πυρετός, ο βήχας, η κόπωση, η απώλεια γεύσης και όσφρησης κ.α. Δύο χρόνια μετά και κανείς δεν πιστεύει πως οδεύουμε στο τέλος διότι ο ιός μεταδίδεται από ασυμπτωματικούς και προσυμπτωματικούς από αυτούς που έχουν κάνει το εμβόλιο και μη. Είναι κρίσιμη η κατάσταση αλλά δεν χρειάζεται πανικός.

Μια σημαντική συνιστώσα που πρέπει να επισημανθεί είναι ότι σε όλο το ταξίδι στη διαδρομή του χρόνου των επιδημιών που έχουν απασχολήσει την παγκόσμια κοινότητα υπάρχουν σημαντικά σημεία τομής μεταξύ τους. Αυτά τα σημεία αναφοράς αφορούν για παράδειγμα τις κακές συνθήκες διαβίωσης και υγιεινής, τους χώρους συγκεντρώσεων που βοηθούν στην έξαρση των επιδημιών καθώς επίσης από την άλλη πλευρά τα άλματα στην ιατρική και την φαρμακολογία με τις δεκάδες θεραπείες και τα εμβόλια που έχουν ανακαλυφθεί ως «σωτήρια» για το ανθρώπινο είδος. Βεβαίως στην

διαδρομή του χρόνου δεν εκλείπουν και αυτοί που δεν δείχνουν εμπιστοσύνη στην επιστήμη και στις θεραπευτικές μεθόδους, οι οποίοι μέσω του διαδικτύου πολλαπλασιάζονται και φτάνουν σε σημείο φανατισμού.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Ο COVID-19 ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ**

### **2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ COVID-19**

Η Covid-19 είναι μια μολυσματική ασθένεια που προκαλείται από τον κορονοϊό SARS-Cov-2. Η ονομασία Covid-19 για την ασθένεια, αποτελεί ένα ακρωνύμιο των γραμμάτων CO, από το corona που σημαίνει κορώνα, VI, από το virus που σημαίνει ιός, D, από το disease που σημαίνει ασθένεια και το 19 από το έτος της πρώτης καταγραφής του ως ασθένειας. Ο ιός αυτός ανιχνεύθηκε πρώτη φορά στην περιοχή Γιουχάν της Κίνας τον Δεκέμβριο του 2019. Έγινε γνωστός στον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Από τότε ο ιός αυτός έχει διασπαρθεί παγκοσμίως και έχει εξελιχθεί πια σε πανδημία. Ο ιός μπορεί να εξαπλωθεί κυρίως από τη μύτη ή το στόμα ενός μολυσμένου ατόμου μέσω υγρών σωματιδίων, όταν δηλαδή οι φορείς του ιού βήχουν, φταρνίζονται, μιλούν κ.α. Έτσι τα μικροσωματίδια αυτά μεταφέρονται στο χώρο με αποτέλεσμα όταν έρθουν σε επαφή με την μύτη, το στόμα ή ακόμα και τα μάτια ενός ατόμου να προσβληθεί από τον ιό. Αυτό συμβαίνει όταν οι άνθρωποι βρίσκονται σε άμεση ή στενή επαφή και κυρίως σε κλειστούς χώρους ή χώρους με πολύ συνωστισμό όπως παραδείγματος χάρη ΜΜΜ, γραφεία, χώρους εστίασης κ.α. Άλλος τρόπος μετάδοσης του ιού είναι και μέσω της αφής με αντικείμενα ή επιφάνειες όπως παραδείγματος χάρη πόμολα, τραπέζια κ.α. και μετά μέσω των εισόδων του ιού στο ανθρώπινο σώμα. Τα όργανα που προσβάλλονται περισσότερο από τον ιό είναι οι πνεύμονες γι' αυτό και η ασθένεια του κορονοϊού είναι επίσης γνωστή ως οξεία αναπνευστική νόσος 2019-nCoV. Κύρια συμπτώματα του Covid-19 είναι ο πυρετός, ο ξηρός βήχας, ο πονόλαιμος, η καταρροή, η δύσπνοια, η διάρροια, η κόπωση, οι μυαλγίες, συμπτώματα που προσιδιάζουν δηλαδή σε μια κοινή γρίπη. Σε σοβαρές περιπτώσεις όμως μπορεί να εμφανιστούν σοβαρή πνευμονία, σύνδρομο οξείας αναπνευστικής δυσχέρειας, πολυοργανική ανεπάρκεια ή ακόμα και θάνατος. Άτομα που ανήκουν σε ομάδα υψηλού κινδύνου όπως π.χ. καρδιοπαθείς, άτομα με σακχαρώδη διαβήτη, νεφρική ανεπάρκεια, πνευμονοπάθειες, ηπατοπάθειες, ηλικιωμένοι κ.α., έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να προσβληθούν από τον ιό. Κύριοι μέθοδοι για την διάγνωση του Covid-19 είναι τα self-test, τα rapid test ή τα μοριακά τεστ (PCR) ενώ κύριο μέτρο πρόληψης για τον κορονοϊό είναι ο εμβολιασμός. Άλλα μέτρα πρόληψης περιλαμβάνουν την χρήση μάσκα σε δημόσιους κλειστούς χώρους ή ακόμα και σε εξωτερικούς χώρους με πολύ συνωστισμό, το πλύσιμο των χεριών, τον αερισμό εσωτερικών χώρων κ.α.

### **2.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ**

Ο κορονοϊός μπορεί με μεγάλη ευκολία να χαρακτηριστεί από πολλούς ερευνητές και επιστήμονες ως η «επιδημία του αιώνα». Ταλανίζει σε μεγάλο βαθμό την κοινή γνώμη, η οποία μέχρι και σήμερα δεν μπορούμε να πούμε πως κινείται σε μια κοινή γραμμή αντιμετώπισης της μεγάλης αυτής πανδημίας στα μέχρι τώρα χρονικά, με τεράστιο πλήγμα στο ανθρώπινο είδος, ακόμα και στο ζωικό βασίλειο χωρίς όμως σημαντικές αναφορές. Ζώα που έχουν διαγνωστεί θετικά στον κορονοϊό μέχρι στιγμής είναι γάτες, σκύλοι, λιοντάρια, τίγρεις, ύαινες και ιπποπόταμοι. Από την άλλη πλευρά, εκατοντάδες χιλιάδες άνθρωποι έχουν χάσει την ζωή τους πρόωρα, πολλοί από αυτούς χρειάστηκε να διασωληνωθούν σε μονάδες εντατικής θεραπείας, αναδεικνύοντας με άσχημο τρόπο την σημασία ενός ισχυρού και αποτελεσματικού συστήματος υγείας. Ας πάρουμε όμως

τα πράγματα από την αρχή. Στον τομέα της υγείας, η πανδημία του κορονοϊού έχει διαταράξει τα συστήματα υγείας παγκοσμίως. Έγινε φανερό ότι τα συστήματα υγείας ανά τον κόσμο δεν έχουν σχεδιαστεί με τον πιο σωστό τρόπο ώστε να αντιμετωπίζουν επαρκώς και αποτελεσματικά τις πανδημίες, και στην προκειμένη την Covid-19. Με το δεδομένο αυτό οι κυβερνήσεις πήραν μέτρα όπως το lockdown με στόχο αφενός τον περιορισμό και την μετάδοση του κορονοϊού, και αφετέρου να δοθεί χρόνος στα συστήματα υγείας ώστε να οργανωθούν και να προμηθευτούν εξοπλισμό, κλίνες ΜΕΘ κ.α. για να ανταποκριθούν στην πανδημία. Τα μέτρα αυτά βέβαια ήταν αναγκαία καθώς χρειαζόταν χρόνος για τους ειδικούς στους τομείς επιστήμης της υγείας μέχρι να βρουν το «αντίδοτο» που θα καταστρέψει ή θα περιορίσει την εξάπλωση του κορονοϊού και θα μας προστατεύσει από τον κοινό σε όλους μας «εχθρό», κοινώς το εμβόλιο.

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν γίνει, η Covid-19 φαίνεται να επηρεάζει σε μέγιστο βαθμό την υγεία του ατόμου, τόσο την σωματική, όσο και την ψυχική υγεία. Οι περισσότεροι άνθρωποι που νοσούν από κορονοϊό, αναρρώνουν εντελώς μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα της τάξεως των λίγων εβδομάδων. Υπάρχει όμως και ένα ποσοστό που δεν καταφέρνει να επιβιώσει. Κάποιοι άλλοι συνεχίζουν να έχουν συμπτώματα ακόμα και μετά την ανάρρωσή τους. Σε σχέση με την σωματική υγεία, αποτελέσματα πρόσφατης αυστραλιανής έρευνας έδειξαν ότι 51% των ανθρώπων που θεραπεύτηκαν από την Covid-19, τρεις μήνες μετά, δήλωσαν ότι υποφέρουν από παρενέργειες, ιδιαίτερα επίμονη κόπωση ακόμα και σε απλές δραστηριότητες όπως το περπάτημα. Συμπτώματα όπως η κόπωση, ο βήχας, ο πονοκέφαλος, η δύσπνοια και ο πόνος στις αρθρώσεις μπορεί να επιμείνουν ακόμα και για μήνες και κυρίως εμφανίζονται σε ηλικιωμένους. Για όσους νοσούντες βέβαια η ίαση επήλθε μετά από διασωλήνωση, η βλάβη που υπέστη γενικότερα το ανοσοποιητικό σύστημα ενός οργανισμού και συγκεκριμένα οι πνεύμονες είναι δύσκολο να υπολογιστεί. Άλλα ζωτικά όργανα που υπάρχει πιθανότητα να βλάψει η Covid-19 είναι η καρδιά και ο εγκέφαλος. Εξετάσεις που έγιναν μήνες μετά την ανάρρωσή τους σε άτομα που νόσησαν από κορονοϊό έδειξαν μόνιμη βλάβη στην καρδιά, ακόμη και σε άτομα που εμφάνιζαν ήπια συμπτώματα. Επομένως ο κίνδυνος καρδιακής ανεπάρκειας ή άλλων προβλημάτων που σχετίζονται με την καρδιά είναι υπαρκτός. Αντίστοιχα, μπορεί να προκαλέσει εγκεφαλικά επεισόδια, σύνδρομο Guillain Barre, σπασμούς, όπως επίσης να αυξήσει και τον κίνδυνο εμφάνισης της νόσου του Αλτσχάιμερ και της νόσου Πάρκινσον. Επιπροσθέτως, η Covid-19 μπορεί να προκαλέσει την συσσώρευση των κυττάρων του αίματος με αποτέλεσμα την δημιουργία θρόμβων. Πολλοί μικροί θρόμβοι φράζουν τα τριχοειδή αιμοφόρα αγγεία τα οποία βρίσκονται στην καρδιά δημιουργώντας σοβαρά καρδιολογικά προβλήματα. Αντίθετα, μεγάλοι σε μέγεθος θρόμβοι είναι ικανοί να προκαλέσουν εγκεφαλικά επεισόδια και καρδιακή προσβολή. Άλλα όργανα που επηρεάζονται από θρόμβους είναι το συκώτι και τα νεφρά. Άρα, βλέπουμε ότι ο κορονοϊός μπορεί να προκαλέσει και μακροπρόθεσμα προβλήματα στην υγεία του ατόμου.

Η ψυχική υγεία του ατόμου είναι εξίσου σημαντική με την σωματική. Η ψυχική υγεία όλων έχει επηρεαστεί σε μικρό ή μεγάλο βαθμό με κάποιον τρόπο, είτε εξαιτίας του φόβου που δημιουργείται για τυχόν μόλυνση μας από τον ιό, είτε εξαιτίας του άγχους που δημιουργείται για τυχόν απώλεια εισοδήματος, εργασίας, είτε λόγω της γενικότερης ανησυχίας που προκαλείται από μέτρα περιορισμού όπως το lockdown

που οδηγεί εντέλει σε μια κοινωνική αποστασιοποίηση. Έρευνες ανά τον κόσμο οδηγούν στο ίδιο συμπέρασμα. Η πανδημία επηρέασε σημαντικά την ψυχική υγεία του ατόμου ανεξαρτήτου ηλικίας και φύλου. Γυναίκες εγκυμονούσες με έναν διαρκή άγχος και φόβο μήπως κολλήσουν αυτές και το έμβρυο ή αν θα επηρεάσει μακροπρόθεσμα ο εμβολιασμός τους το παιδί τους. Έφηβοι με υψηλά επίπεδα στρες, κυρίως όσοι προετοιμάζονται για να δώσουν πανελλήνιες εξετάσεις, αλλά και η γενικότερη απογοήτευση που επικρατεί σε όλο τον κόσμο και που αυξάνεται μέρα με τη μέρα ως αποτέλεσμα της επιδείνωσης της κατάστασης με τις παραλλαγές του ιού και η ανησυχία για την μη ξεκάθαρη εικόνα για το πότε θα επανέλθουμε επιτέλους σε μια κανονικότητα – στην προ Covid 19 κανονικότητα και άλλα αντίστοιχα παραδείγματα. Χαρακτηριστική είναι η διαδικτυακή έρευνα της Ipsos για το World Economic Forum (2020), που ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2020 σε δείγμα 13.000 εργαζομένων από 28 χώρες και ανέδειξε την τεράστια επίδραση της πανδημίας στην ψυχική υγεία των εργαζομένων, με σημαντική αύξηση στα ποσοστά στρες και μοναξιάς. Βασικά συμπεράσματα της έρευνας έδειξαν ότι:

- ❖ 56% εμφάνισε αυξημένο άγχος που σχετίζεται με εργασιακή ανασφάλεια,
- ❖ 55% βρήκε αγχωτικές τις αλλαγές στην καθημερινότητα της εργασίας,
- ❖ 46% παρουσίασε μειωμένη παραγωγικότητα,
- ❖ 45% βίωσε στρες λόγω των πιέσεων από την οικογένεια,
- ❖ 50% δήλωσε δυσκολία να διατηρήσει ισορροπία ανάμεσα στην εργασιακή και προσωπική του ζωή,
- ❖ ενώ 44% δήλωσε ότι εργάζεται σε μη συμβατικές ώρες (πολύ νωρίς το πρωί ή πολύ αργά το βράδυ).

Για όσους βέβαια εργάζονταν από το σπίτι η έρευνα έδειξε ότι:

- ❖ 50% των εργαζομένων ένιωσαν μοναξιά όταν εργάζονταν από το σπίτι,
- ❖ πάνω από το 40% δήλωσε ότι η παραγωγικότητα του μειώθηκε και ότι του ήταν δύσκολο να δουλέψει από το σπίτι,
- ❖ 46% δήλωσε ότι η εργασία από το σπίτι αποδείχθηκε δύσκολη λόγω έλλειψης επαρκών εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού.

### **2.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ**

Ανεξαρτήτως όμως της υγειονομικής κρίσης σοβαρά είναι και τα κοινωνικά προβλήματα τα οποία γεννήθηκαν μέσα στην πανδημία. Μερικά από αυτά είναι :

- ❖ κοινωνική αποστασιοποίηση (ακύρωση εκδηλώσεων όπως γάμοι, βαφτίσια, αθλητικές εκδηλώσεις κ.α.),
- ❖ αυξήθηκαν τα ποσοστά ενδοοικογενειακής βίας,
- ❖ αυξήθηκαν τα ποσοστά κακοποίησης γυναικών,
- ❖ διχασμός του λαού σε εμβολιασμένους και μη εμβολιασμένους,
- ❖ διεύρυνση των κοινωνικών ανισοτήτων. Εκατομμύρια άνθρωποι είδαν την δουλειά τους να εντατικοποιείται σε ωράρια, ρυθμούς και επικινδυνότητα, άλλοι έμειναν στο σπίτι με αναστολή σύμβασης εργασίας, ενώ πολλοί είναι και αυτοί που απολύθηκαν. Είναι

χαρακτηριστικό πως στην Αμερική γύρω στα 38.000.000 άνθρωποι έκαναν αίτηση για επίδομα ανεργίας. Η πανδημία της Covid-19 φαίνεται ότι έπληξε περισσότερο τα πιο ευάλωτα κοινωνικά στρώματα τα οποία βρέθηκαν σε δύσκολη οικονομική κατάσταση για μεγάλο χρονικό διάστημα,

❖ ξενοφοβία κ.α.

#### **2.4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Η επιδημία του Covid-19 δεν γινόταν να μην επηρεάσει με κάποιο τρόπο και την παγκόσμια οικονομία. Οι ειδικοί συμφωνούν ότι πρόκειται για μια κατάσταση που όμοιά της δεν έχει ξαναεμφανιστεί. Μιλάνε χαρακτηριστικά για «παγκόσμια οικονομική καταστροφή». Βιομηχανίες προβαίνουν σε μαζικές απολύσεις, εργοστάσια κλείνουν, τα δημόσια συστήματα υγείας έχουν φτάσει στα όριά τους, κάτι που σημαίνει επιπλέον δαπάνες στον τομέα της υγείας, κ.α. Ο Chang Yong Rhee του Δ.Ν.Τ. αναφέρει χαρακτηριστικά: «Αυτή είναι μια κρίση που δεν μοιάζει με καμία άλλη». Ο Peters (2020, σελ. 1195-1998) επίσης υποστηρίζει πως είναι χειρότερη και από την Παγκόσμια Χρηματοπιστωτική κρίση και η Ασία δεν θα μείνει απρόσβλητη. Ενώ το ΔΝΤ στην αρχή του χρόνου για το 2020 προέβλεπε ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας κατά 3,3% και του παγκόσμιου εμπορίου στο 2,9%, οι αντίστοιχες προβλέψεις λίγους μήνες αργότερα αναθεωρήθηκαν σε -4,9% και -8% αντίστοιχα. Η ανάπτυξη της Ασίας έχει σταματήσει στο μηδέν. Χαρακτηριστικά η Κίνα ανέφερε ότι το ΑΕΠ του πρώτου τριμήνου του 2020 συρρικνώθηκε κατά 6,8% σε σχέση με το 2019, αποκαλύπτοντας πτώση 8,4% στη βιομηχανική παραγωγή. Επειδή όμως η Κίνα αποτελεί το περίπου 20% του Παγκόσμιου ΑΕΠ ως η δεύτερη μεγαλύτερη οικονομία παγκοσμίως, είναι άμεσο επόμενο ότι οι οικονομικές εξελίξεις στην Κίνα επηρεάζουν την παγκόσμια οικονομία. Επομένως η ανάκαμψη της Κίνας εξαρτάται εν μέρει και από τη μαζική αγορά βιομηχανικών και καταναλωτικών αγαθών καθώς και ακατέργαστων προϊόντων από χώρες όπως Η.Π.Α., Νότια Κορέα, Ιαπωνία κ.α. Όμως η επιδημία του κορονοϊού έχει ήδη δημιουργήσει προβλήματα στο παγκόσμιο εμπόριο επηρεάζοντας τόσο τον τομέα της προσφοράς όσο και αυτόν της ζήτησης στην παγκόσμια οικονομία όπως αναφέρει το κορυφαίο διεπιστημονικό περιοδικό The European Journal of Risk Regulation (2020, σελ. 337-342). Πιο ορατές οι επιπτώσεις της οικονομίας είναι στο κομμάτι των διεθνών υπηρεσιών, όπως ο τουρισμός και η αγορά των εμπορευματοκιβωτίων. Λιγότερο ορατές αλλά με σημαντικές μειώσεις είναι οι παγκόσμιες χρηματοοικονομικές συναλλαγές και οι υπηρεσίες τεχνολογίας, πληροφοριών και επικοινωνίας.

Αναμφίβολα, η Covid-19 δημιούργησε οικονομικά προβλήματα και σε αυτό το σημείο είναι που πρέπει να φανεί πόσο καλά λειτουργεί η «παγκόσμια χρηματοοικονομική αρχιτεκτονική» κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσης. Η πανδημία καθόρισε τις οικονομικές εξελίξεις παγκοσμίως και επηρέασε όλες τις χώρες μετατοπίζοντας το ενδιαφέρον από την Ασία, στην Ευρώπη και μετά στην Βόρεια Αμερική και έπειτα σε όλο τον κόσμο. Από τη μια πλευρά κυβερνήσεις μεγάλων χωρών και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν εφαρμόσει κολοσσιαία δημοσιονομικά πακέτα στήριξης για τις οικονομίες των κρατών τους, επίσης τα επίπεδα ύφεσης είναι πολύ υψηλά και οι τιμές του πετρελαίου κυμαίνονται ιστορικά σε χαμηλά επίπεδα. Από την άλλη πλευρά ο



χρυσός και άλλα πολύτιμα μέταλλα βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, γεγονός που κρύβει ασάφεια και κίνδυνο, τα επιτόκια κινούνται προς το μηδέν και η αρνητική ρευστότητα κινείται σε υψηλά επίπεδα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021, σελ. 2021). Η Επιτροπή Ανάπτυξης της Παγκόσμιας Τράπεζας ανακοίνωσε σε δημοσίευσή της, ότι για να περιορίσουμε την πανδημία και για να μετριάσουμε τις υγειονομικές, κοινωνικές και οικονομικές συνέπειές της χρειάζεται πολυμερής συνεργασία.

Όσον αφορά την ελληνική οικονομία, η ύφεση κατά το προηγούμενο έτος ήταν βαριά. Τεράστιο πλήγμα δέχθηκε ο τουρισμός, το λιανικό εμπόριο και η εστίαση. Το δημόσιο έλλειμμα έφτασε σε ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο λόγω υποχώρησης των εσόδων αλλά και κυρίως λόγω των διευρυσμένων μέτρων που πήρε η κυβέρνηση προς ανακούφιση των πληγμένων ομάδων, ενώ πιέσεις εμφανίζονται και στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας κυρίως λόγω της υποχώρησης του τουρισμού.

## **2.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Όπως ανέφερα και παραπάνω η Covid-19 επηρέασε κατά πολύ την παγκόσμια οικονομία. Διάφοροι τομείς της οικονομίας έχουν δεχθεί σοβαρό πλήγμα, ένας από αυτούς και η ναυτιλία. Καθώς οι διεθνείς μεταφορές παίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο εμπόριο και εξαρτώνται άμεσα από τα ταξίδια και τις αλληλεπιδράσεις των ανθρώπων, ήταν άμεσο επόμενο η έξαρση της Covid-19 να δημιουργήσει προβλήματα στον κλάδο της ναυτιλίας όπως είναι οι θαλάσσιες μετακινήσεις, το θαλάσσιο εμπόριο κ.α. Χαρακτηριστική είναι η μελέτη του αντίκτυπου της νόσου Covid-19 στον τομέα της ναυτιλίας στην Ε.Ε του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (2021, σελ. 14), σύμφωνα με την οποία μεταξύ των ετών 2019 και 2020 υπήρξε σημαντική μείωση του αριθμού ελλιμενισμών πλοίων για όλους τους τύπους πλοίων, και αποδίδεται κυρίως στο βαρύ πλήγμα που υπέστη η κυκλοφορία των κρουαζιερόπλοιων και των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων λόγω της υγειονομικής κρίσης. Συγκεκριμένα στα κρουαζιερόπλοια, στα επιβατηγά και στα οχηματαγωγά πλοία διαπιστώθηκε η μεγαλύτερη μείωση θαλάσσιας κυκλοφορίας το 2020 κατά 85,8%, 39% και 22,1% αντίστοιχα. Αντίθετα, ο ελλιμενισμός πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοιων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, πετρελαιοφόρων κ.α. παρουσίασαν ελαφρά μείωση της τάξεως του 5%. Όσον αφορά την παγκόσμια ναυτιλία γενικότερα οι ειδικοί εκτιμούν ότι η επίδραση του κορονοϊού στις ναυτιλιακές αγορές θα είναι μεγαλύτερη από αυτή του SARS το 2003. Μερικές από τις κύριες επιπτώσεις του Covid-19 στην παγκόσμια ναυτιλία σύμφωνα με άρθρο που δημοσιεύθηκε στο Moore Greece (Γαλάνης, 2020) είναι:

- ❖ Τεράστια πτώση στη διακίνηση εμπορευμάτων.
- ❖ Υποχώρηση των ναύλων.
- ❖ Καθυστερήσεις στην παράδοση εμπορευμάτων λόγω των αυστηρών ελέγχων που υπάρχουν λόγω Covid-19 σε όλα τα λιμάνια παγκοσμίως.
- ❖ Πολλοί πλοιοκτήτες οδηγήθηκαν στην πώληση των πλοίων τους σαν scrap λόγω της έλλειψης μεταφοράς φορτίου αλλά και για να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες ανάγκες κεφαλαίου κίνησης και εξυπηρέτησης δανείων.

- ❖ Ακυρώσεις παραγγελιών/ ζήτησης πλοίων έχουν υπάρξει στην ναυπηγική βιομηχανία.
- ❖ Καθυστερήσεις στην αλλαγή πληρωμάτων και στον επαναπατρισμό ναυτικών.
- ❖ Δυσκολίες στην προσέγγιση λιμανιών με μεγάλο επιδημιολογικό φορτίο.
- ❖ Ακύρωση κρουαζιέρων λόγω απαγόρευσης εισόδου στα λιμάνια σχεδόν όλων των τουριστικών προορισμών ανά τον κόσμο.
- ❖ Αύξηση των κενών δρομολογίων όπου τα πλοία δεν φορτώνουν στο μέρος που έχει προγραμματιστεί με αποτέλεσμα περίπου το 9% του στόλου των τακτικών γραμμών να είναι σε αδράνεια.

### **2.5.1 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΟΥ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ**

Η Covid-19 θα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα εξωτερικό απρόβλεπτο γεγονός που το μέγεθος της επιρροής της ακόμη βρίσκεται σε εξέλιξη. Γαβαλάς, Συριόπουλος και Τσατσαρώνης (2021) προσπαθώντας να καλύψουν το ερευνητικό κενό καθώς μέχρι τότε είχαν διεξαχθεί μόνο μακροοικονομικές έρευνες και μελέτες γεγονότων κατάφεραν να διερευνήσουν πως οι εξωτερικοί κραδασμοί, όπως το περιστατικό υγειονομικού ενδιαφέροντος του κορονοϊού, είναι ικανοί να επηρεάσουν τις ναυτιλιακές αγορές. Μελετώντας προσεγγιστικά συμβάντα κάνοντας χρήση μοντέλου αγοράς κατάφεραν να βρουν το πόσο γρήγορα και ολοκληρωμένα αντιδρούν οι αγορές της ναυτιλίας αναλύοντας τους ναυτιλιακούς δείκτες του Dow Jones και του Baltic Exchange όπως οι BDI, BDTI, BCTI και BLPG για να αποδειχθεί ότι η αγορά ξηρού φορτίου, η αγορά των δεξαμενοπλοίων και οι χρηματοπιστωτικές αγορές καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να μειώσουν τον αντίκτυπο της πανδημίας. Διάφορα γεγονότα που εξελίσσονται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μπορούν να επηρεάσουν το συναίσθημα του ατόμου, που ως συνέπεια αλλάζει την συναλλακτική συμπεριφορά, η οποία επηρεάζει τις τιμές των μετοχών και την αξία των περιουσιακών στοιχείων. Με εξαίρεση την αγορά των δεξαμενοπλοίων που δεν παρουσίασε κάποια αξιοσημείωτη αλλαγή, τις πρώτες εβδομάδες της πανδημίας ο BDI και ο DJ αντέδρασαν αρνητικά ωστόσο υπήρξε ανάκαμψη έπειτα από λίγες μέρες υπερεκτιμώντας το συναίσθημα του φόβου. 2 μήνες αργότερα όταν και ανακηρύχθηκε η πανδημία του κορονοϊού εξαιτίας της μείωσης της κατανάλωσης πετρελαίου λόγω lockdown η αγορά των δεξαμενοπλοίων παρουσίασε μια διαφορετική εικόνα σε σχέση με την αγορά του χύδην ξηρού φορτίου. Εξαιτίας της αστάθειας των ναυτιλιακών αγορών, καταλήγουν ότι πλοιοκτήτες και ναυλωτές οφείλουν να προετοιμαστούν λαμβάνοντας υπόψη μέσα αντιστάθμισης κινδύνου για να ελαχιστοποιήσουν τις απώλειες τους, να ενισχύσουν την ρευστότητά τους, αποφεύγοντας τον κίνδυνο μη βιωσιμότητας των εταιρειών τους.

Στο ίδιο μήκος κύματος Μιχαήλ και Μελάς (2020) εξετάζουν τον αντίκτυπο των εξωτερικών γεγονότων στη ναυτιλιακή βιομηχανία που επηρεάζουν τη ναυλαγορά. Με

δεδομένα από την πανδημία του κορονοϊού και χρησιμοποιώντας το μοντέλο παλινδρόμησης με σφάλματα GARCH και το μοντέλο VAR παρατηρούν πως επηρεάζεται ολόκληρο το σύστημα με μια γρήγορη αλλαγή στο μακροοικονομικό περιβάλλον. Το μοντέλο GARCH διατυπώνεται μέσω της εξής εξίσωσης:

$$Freight_t = c + WCalls_t + CCalls_t + Coronavirus_{t-1} + Oil_t + Markets_t + VIX_t + \varepsilon_t$$

όπου  $WCalls_t$  υποδηλώνει τις κλήσεις σε παγκόσμιο λιμάνι,  $CCalls_t$  είναι οι κλήσεις σε λιμάνια της Κίνας,  $Coronavirus_t$  είναι μεταβλητή που μετρά τα κρούσματα κορονοϊού, το  $Oil_t$  αναφέρεται στην τιμή του πετρελαίου Brent και το  $Markets_t$  αναφέρεται σε ένα σύνολο των μεταβλητών της χρηματιστηριακής αγοράς, ο  $VIX_t$  είναι δείκτης που αναφέρεται στον κίνδυνο σε όλη την οικονομία και το  $\varepsilon_t$  είναι το σφάλμα. Από την άλλη το πλεονέκτημα του μοντέλου VAR είναι πως επιτρέπει να αντιληφθούμε την πλήρη έκταση της επίδρασης του κορονοϊού από τα μέτρα περιορισμού που οδήγησαν στη μείωση της βιομηχανικής δραστηριότητας που είχε αντίκτυπο στην ποσότητα εμπορευμάτων που διακινούνταν.

Τα ευρήματα των δύο ήταν πως στην αρχή της πανδημίας η αγορά των dry bulkers και η αγορά των dirty tankers επηρεάστηκαν αρνητικά με μείωση των κλήσεων στα λιμάνια. Πιο συγκεκριμένα όταν αυξάνονταν τα κρούσματα 1% ο BDI μειωνόταν κατά 0,3% και ο BDTI κατά 0,064%. Ο Baltic Dirty Tankers Index λόγω της φύσης του, της χρηματοπιστωτικής αγοράς, του δείκτη VIX που δηλώνει το κλίμα κινδύνου και των τιμών του πετρελαίου δεν δέχθηκε τόσο μεγάλη επιρροή όσο BDI και BCTI διότι τα dirty πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για αποθήκευση των προϊόντων που φέρουν. Τα αποτελέσματα της χρήσης των μοντέλων GARCH και VAR κατέδειξαν την ισχυρή σχέση των ναύλων με τα κρούσματα.

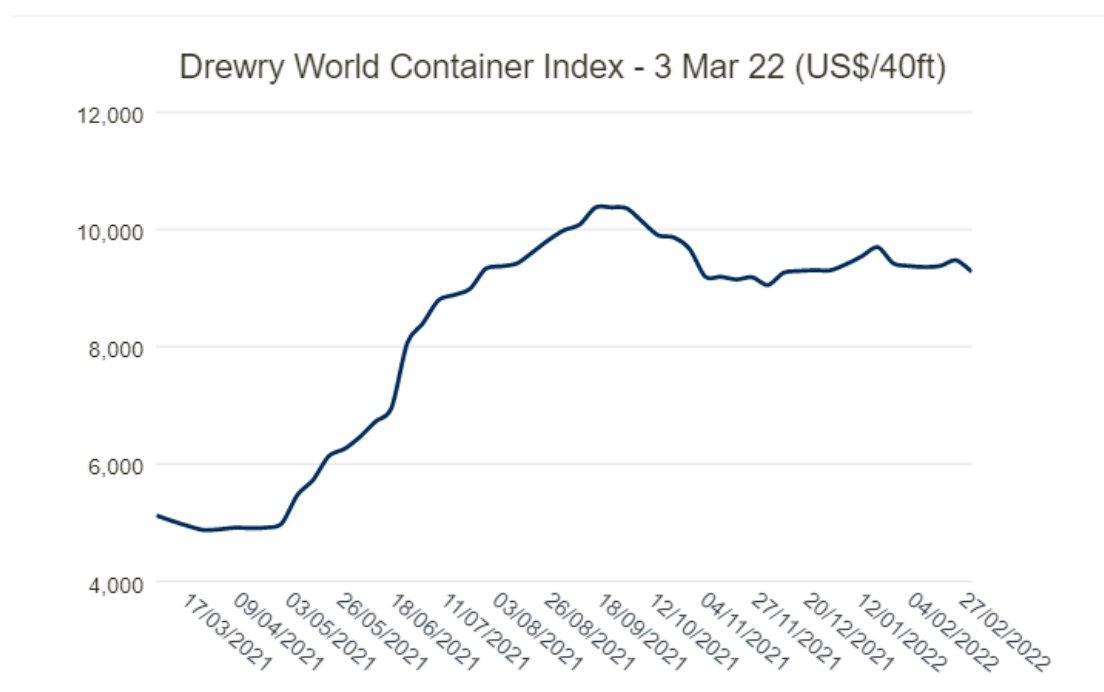
### **2.5.2 Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ**

Ο κλάδος της ναυτιλίας που τα πήγε αναπάντεχα πάρα πολύ καλά καθ' όλη την διάρκεια της πανδημίας είναι η liner ναυτιλία. Η Maersk κατέγραψε κέρδη ρεκόρ. Η αξία των κερδών του α' τριμήνου του 2021 άγγιξε περίπου την αξία των κερδών για όλο το 2020 (Baker, 2021). Αυτό διότι υπήρξε ανοδική πορεία στην αγορά των ναύλων όπως ποτέ άλλοτε. Το φαινόμενο των κενών δρομολογίων (blank sailing), οι μεγαλύτεροι χρόνοι αναμονής για εξασφάλιση χώρου στο πλοίο ή στο κοντέινερ οι οποίοι διαρκούσαν από εβδομάδες μέχρι μήνα και η αύξηση των υπηρεσιών της ναυτιλίας τακτικών γραμμών είχε ως αποτέλεσμα ναυλωτές και διεθνείς ενώσεις να δυσχεραστούν με τους μεταφορείς (Cullinan και Χαραλαμπίδης, 2021). Οι αυξήσεις των ναύλων εξηγούνται επίσης και από την σοβαρή έλλειψη εμπορευματοκιβωτίων. Τα Ε/Κ της Ασίας λόγω των περιορισμών ήταν δύσκολο να επιστρέψουν και κρατήθηκαν σε αποθήκες και σε λιμάνια της Δύσης. Όταν ήρθε η στιγμή της ανάκαμψης της πρώτης εμπορικές συνεργασίες δεν πραγματοποιούνταν λόγω των περιορισμών στα λιμάνια της τελευταίας. Η κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση των

ναυτιλιακών εταιρειών του κλάδου στοχεύοντας στην επέκταση των υπηρεσιών, τον έλεγχο της χωρητικότητας, την ευελιξία των δρομολογίων και τον διαμοιρασμό του κινδύνου είχε ως αποτέλεσμα τις δέκα κορυφαίες εταιρείες να δημιουργήσουν τρεις συμμαχίες οι οποίες ελέγχουν το 90% της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων (2M, Ocean Alliance, The Alliance) που σημαίνει ελέγχουν την αγορά.

Ο Παγκόσμιος Δείκτης Εμπορευματοκιβωτίων (WCI) του οίκου αναλύσεων Drewry για την εβδομάδα της 3ης Μαρτίου 2022 είναι 9279,46 USD ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ft. Αν και μειώθηκε 2,1% αυτή την εβδομάδα σε σχέση με τον προηγούμενο έτος παραμένει υψηλότερος κατά 81% (Drewry, 2022). Μελετώντας τον δείκτη τον τελευταίο χρόνο την εβδομάδα της 23ης Σεπτεμβρίου 2021 έκανε Μ.Ο ρεκόρ 10377 USD. Η μεγάλη επιστροφή στα ρεκόρ κερδών είναι γεγονός και υπάρχουν ενδείξεις ότι θα συνεχιστεί.

Εικόνα 2: Drewry World Container Index



Πηγή: Drewry

### **2.5.3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

Οι δύο κλάδοι που επλήγησαν ανεπανόρθωτα από την υγειονομική κρίση ήταν οι κλάδοι που ασχολούνται με την επιβατική κίνηση, ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα. Η σημασία της ακτοπλοϊκής υπηρεσίας έγκειται στο ότι διακινεί επιβάτες, οχήματα και προϊόντα από ένα σημείο σε ένα άλλο διασφαλίζοντας την διασύνδεση και την κοινωνική συνοχή σε απομακρυσμένα μέρη. Επίσης, επειδή αποτελεί δημόσιο αγαθό το κράτος έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει οικονομικά προσιτή και ασφαλή υπηρεσία. Η δημιουργία θαλάσσιων δρόμων έχει ως στόχο να προσελκύσει επιβάτες και εμπορεύματα έτσι ώστε να εξαιρεθεί η πίεση στο οδικό δίκτυο. Η ηγετική θέση

του κλάδου της κρουαζιέρας αποδεικνύεται από την αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα απέναντι στις διάφορες οικονομικοκοινωνικοπολιτικές κρίσεις και κρίσεις που αφορούν τις ίδιες τις εταιρείες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι αφενός η παγκόσμια οικονομική ύφεση του 2008-2009 που άφησε ανεπηρέαστη την βιομηχανία της κρουαζιέρας (Mass Cruise Tourism Industry/ MCTI) και αφετέρου οι κρίσεις των ίδιων εταιριών κρουαζιέρας που φαίνονται να διαχειρίζονται με τόσο επιτυχημένες στρατηγικές μάρκετινγκ που τις κάνει ακόμη ισχυρότερες απ' ότι πριν με καμία επίπτωση στην ζήτηση των υπηρεσιών τους βλ. Costa Concordia 2012.

Η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων αποτελεί εστία μόλυνσης του κορονοϊού. Έρευνα απέδειξε ότι ταξιδιωτικοί προορισμοί που συνέχισαν να δέχονται κρουαζιερόπλοια είχαν υψηλότερα ποσοστά κρουσμάτων από αυτές που δεν δέχονταν . Ακόμη και έπειτα παρά τα υψηλά ποσοστά εμβολιασμών επιβατών και πληρωμάτων κατά τους μήνες Ιούνιο- Οκτώβριο 2021 καταγράφηκε μετάδοση του κορονοϊού (CDC, 2021) και μάλιστα όσο μεγαλύτερο ήταν το πλοίο τόσο μεγαλύτερη η μόλυνση (Ito, Hanaoka, Kawasaki, 2020, σελ. 5). Στοιχεία που παρουσιάζονται στην αναφορά του 2021 της Cruise Lines International Association δείχνουν ότι για το 2019 ταξίδεψαν 29,7 εκατομμύρια επιβάτες, απασχολούνταν 1,17 εκατομμύρια άνθρωποι και ενίσχυσε την παγκόσμια οικονομία με συνολικά έξοδα 154 δισεκατομμύρια δολάρια ενώ για το 2020 που διακόπηκε η εμπορική δραστηριότητα του κλάδου για κάποιο χρονικό διάστημα οι επιβάτες ανέρχονταν στα 5,8 εκατομμύρια, οι θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν ήταν 576 χιλιάδες και συνολικά η οικονομική συνεισφορά της ανέρχονταν στα 63,4 δισεκατομμύρια.

*Πίνακας 1: Αναφορά της CLIA για τα έτη 2019 και 2020*

|  | <b>2019</b>  | <b>2020</b>   |
|--|--------------|---------------|
| <b>Επιβάτες</b>                        | 29,7 εκατ.   | 5,8 εκατ.     |
| <b>Θέσεις Εργασίας</b>                 | 1,17 εκατ.   | 576 χιλ.      |
| <b>Παγκόσμια Οικονομική Συνεισφορά</b> | 154 δις. USD | 63,4 δις. USD |

Τον Φεβρουάριο του 2020 το Diamond Princess, πολυτελές κρουαζιερόπλοιο τέθηκε σε καραντίνα για 2 εβδομάδες διότι βρέθηκαν θετικοί στον κορονοϊό οι 712 επιβαίνοντες από τους 3711 και 14 από αυτούς πέθαναν. Επίσης, στο Ruby Princess που πραγματοποιούσε κρουαζιέρα από το Σίδνεϊ στη Νέα Ζηλανδία το Μάρτιο του 2020 από τους 2700 επιβάτες βρέθηκαν θετικοί στο κορονοϊό αργότερα 900 άτομα και 28 πέθαναν. Για το πρώτο διάστημα της πανδημίας μέχρι δηλαδή και το πρώτο δεκαήμερο του Μαΐου του 2020 μελέτη διερεύνησε χρησιμοποιώντας Νευρογλωσσικό Προγραμματισμό (NLP) την αντίληψη του κόσμου για τον κλάδο της κρουαζιέρας μέσω του δημόσιου λόγου στο Twitter (Muritala et al, 2020). Τα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης μπορούν να δώσουν μια σχετικά καλή εικόνα της κοινής γνώμης διότι η

ανάλυση των συνομιλιών παρουσιάζει την πραγματική συμπεριφορά των χρηστών καθώς οι αντιδράσεις είναι άμεσες και σε πραγματικό χρόνο. Η τεράστια ροή πληροφορίας από τα ΜΜΕ και μάλιστα με δραματικό ύφος επί 24ώρου βάσεως για τα κρούσματα που έπληξαν τον στόλο του κλάδου της κρουαζιέρας τράβηξαν την προσοχή του κοινού καθώς και το ευάλωτο περιβάλλον του πλοίου ανέδειξε ως επικίνδυνη δραστηριότητα την κρουαζιέρα ακόμη και μετά την πανδημία και επηρέασαν την εμπιστοσύνη των πελατών της βιομηχανίας. Τα ευρήματα έδειξαν ένα αρνητικό συναίσθημα που βασίστηκε σε αντιλήψεις πριν της πανδημίας. Επικρινόμενα σχόλια αφορούσαν την απαλλαγή καταβολής φόρων, την υιοθέτηση του μοντέλου μαζικής κρουαζιέρας κάνοντας προσιτό το προϊόν στην μεσαία τάξη δημιουργώντας ακόμη μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που ενισχύουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου χωρίς περιβαλλοντική συνείδηση, κ.α.

Ο Renaud (2020, σελ. 679-689) στον απόηχο του Covid-19 προτείνει την απομάκρυνση από την βιομηχανία της κρουαζιέρας με αναπτυξιακές εναλλακτικές που θα αλλάξουν τα παγκόσμια ταξιδιωτικά πρότυπα. Βαδίζει πλάι- πλάι με τον φιλόσοφο και κοινωνιολόγο Latour που υποστηρίζει ότι θα πρέπει με το πέρασμα της Covid-19 να δημιουργηθεί ένα νέο οικονομικό σύστημα αμφισβητώντας τους ήδη υπάρχοντες τρόπους παραγωγής (2020). Αντλώντας έμπνευση από τους Ferreira et al (2017) εξέφρασε τον σκεπτικισμό του για την υπερκινητικότητα του ατόμου αναλύοντας ότι οι καπιταλιστικές κοινωνίες επιδείνωσαν την εξάπλωση της Covid-19 μέσω των συχνών ταξιδιών μεγάλων αποστάσεων και των γρήγορων μικρών πτήσεων. Η πανδημία έβαλε φρένο στην υπερκινητικότητα αυτή και δημιούργησε ερωτήματα σχετικά με το γιατί και ποια είναι η ανάγκη της σύγχρονης εποχής να βρίσκεται πάντα εν κινήσει.

Εντούτοις, η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει αποδείξει την ηγετική της θέση όλα αυτά τα χρόνια. Άνθρωποι της MCTA υποστηρίζουν ότι το 2022 αποτελεί κομβικό έτος διότι οδηγεί στη μετάβαση της πλήρους ανάκαμψης του κλάδου το 2023. Ο κλάδος εξάλλου επεδίωξε την συνεργασία με τους ειδικούς και τις κυβερνήσεις με στόχο να προάγει ένα ασφαλές και βιώσιμο περιβαλλοντικά κρουαζιερόπλοιο για να προσελκύσει νέους πελάτες (CLIA, 2022).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ COVID-19 ΣΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

### **3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

Ως ναυτικός ορίζεται το άτομο το οποίο ασκεί επαγγελματική δραστηριότητα σε πλοίο κατά την πλεύση του. Ανάλογα και με τον τύπο του πλοίου (επιβατηγό, κρουαζιερόπλοιο, φορτηγό, πετρελαιοφόρο κ.α.) πάνω σε αυτό εργάζονται: πλοίαρχοι για την διακυβέρνηση, μηχανικοί για τη λειτουργία και συντήρηση των μηχανών, ηλεκτρολόγοι, οικονομικοί αξιωματικοί, κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος και μηχανής, μάγειρες, φροντιστές, θαλαμηπόλοι, εργαζόμενοι στην ψυχαγωγία των θεατών κ.α. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία για να παρέχει κάποιος πλεύσιμη υπηρεσία οφείλει να είναι εφοδιασμένος με ναυτικό φυλλάδιο.

Η ιδιαίτερη σχέση των Ελλήνων με την θάλασσα έκανε δημοφιλές το επάγγελμα αυτό και πολλοί κυρίως νέοι θέλησαν να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα. Δεν είναι τυχαία εξάλλου δύο τινά, πρώτον το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ανήκει σε Έλληνες και δεύτερον την φήμη των Ελλήνων αξιωματικών στο παγκόσμιο γίνεσθαι. Με το πέρασμα του χρόνου το ναυτικό επάγγελμα έγινε ακόμη πιο απαιτητικό. Η ανάπτυξη της οικονομίας και οι τεχνολογικές εξελίξεις που αφορούν τη λειτουργικότητα του πλοίου όπως η σχεδίαση, η κατασκευή και ο εξοπλισμός οδήγησαν στην εντατικοποίηση της εργασίας. Αυτό σε συνδυασμό με τις πρακτικές που ακολουθήθηκαν από το Υπουργείο Ναυτιλίας διαχρονικά και με την σταδιακή ισοσκέλιση των αμοιβών θαλάσσης και στεριάς σε σχέση με την ένταση της εργασίας, είχε ως αποτέλεσμα άνθρωποι του κλάδου της ναυτιλίας να εκτιμούν δυσοίωνα πως μακροπρόθεσμα όλο και λιγότεροι νέοι και νέες θα εξετάσουν την πιθανότητα να ακολουθήσουν μία καριέρα στη θάλασσα.

### **3.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

Το ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων αποτελεί μια ιδιαίτερη ομάδα εργαζομένων με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες. Το επάγγελμα του ναυτικού δεν περιορίζεται στην άσκηση του επαγγέλματος, είναι τρόπος ζωής. Οι ναυτικοί για μεγάλα χρονικά διαστήματα βρίσκονται στη θάλασσα, δεν είναι με την οικογένειά τους και τους αγαπημένους τους. Αν και διανύουμε την εποχή της πληροφορίας και της επικοινωνίας θα ήλπιζε κανείς πως η τελευταία θα είναι προσβάσιμη σε όλους. Ωστόσο εξαιτίας αρκετών παραγόντων όπως η μεγάλη απόσταση του πλοίου από παράκτιες περιοχές, ο καιρός και το κακό δορυφορικό σήμα των πλοίων δημιουργούν πολλές φορές προβλήματα στην καθημερινή επικοινωνία του ναυτικού με την οικογένειά του. Η δυσκολία επικοινωνίας μεταξύ των μελών της οικογένειας παρατηρείται επίσης και κατά το διάστημα που ο ναυτικός επιστρέφει στο σπίτι του κλείνοντας έτσι τον εργασιακό κύκλο του. Χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια η μετάβαση από την ζωή στο πλοίο στην ζωή στην ξηρά. Δεν είναι λίγοι αυτοί που τους παίρνει αρκετό διάστημα για να προσαρμοστούν στα δεδομένα μιας καθημερινότητας στο σπίτι.

Ο χώρος εργασίας του πλοίου είναι εντελώς διαφορετικός με κάποιον αντίστοιχο στην ξηρά. Τα μέλη του πληρώματος διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την ιεραρχία, την ειδίκευση, την εθνικότητα και την εκπαίδευση. Μέσα στα πολυεθνικά πληρώματα υπάρχουν ναυτικοί όπου δεν μιλούν την αγγλική γλώσσα παρά μόνο ελάχιστες

εκφράσεις. Συνεπώς, αφενός δεν μπορούν να επικοινωνήσουν με τους υπόλοιπους, πράγμα που οδηγεί σε προβλήματα κοινωνικοποίησης παρουσιάζοντας ψυχολογικά προβλήματα και επιθετικότητα και αφετέρου δεν κατανοούν τις περιγραφές για την εφαρμογή κανόνων ασφαλείας. Γι' αυτό το λόγο κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή πρακτικών και συστημάτων που θα βοηθήσουν την συνοχή της ομάδας.

Η επαφή με άλλες κουλτούρες, γλώσσες, ήθη και έθιμα διασφαλίζει την διεύρυνση της αντίληψης του ατόμου και επιτρέπει τη βαθύτερη κατανόηση των δικών μας αντιλήψεων και του πολιτισμού. Ωστόσο η συμβίωση στο πλοίο με άτομα άλλης κουλτούρας δεν είναι εύκολη και μπορεί να οδηγήσει στην απομόνωση του ναυτικού. Είναι χαρακτηριστικό της ζωής στο πλοίο η απομόνωση και αυτό οφείλεται σε πολλές συνιστώσες. Ένα πλοίο παράγει έργο όταν κινείται. Το διαρκές ταξίδι σε διαφορετικά γεωγραφικά μήκη και πλάτη της θάλασσας μεταβάλλει τις φυσικές συνθήκες της εργασίας των ναυτικών. Για παράδειγμα σε περιπτώσεις με πολύ κακό καιρό από τροπικές καταιγίδες και τυφώνες, αφού δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν εργασίες για λόγους ασφαλείας αναγκάζονται για μέρες να είναι στις καμπίνες τους περιορίζοντας έτσι τις άσκοπες μετακινήσεις. Επίσης το αίσθημα απομόνωσης αφενός αυξάνεται εξαιτίας του περιορισμένου χρόνου παραμονής στα λιμάνια ιδιαίτερα στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όπου η ευκαιρία εξόδου και η επαφή με τον κόσμο εκτός πλοίου είναι αρκετά περιορισμένη και αφετέρου ο εργασιακός και κοινωνικός χώρος του πλοίου είναι περιορισμένος.

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι συνυφασμένο με τον κίνδυνο και την απειλή. Οι εμπορικές πιέσεις προς το πλοίο αναγκάζουν το πλήρωμα να εργαστεί περισσότερες ώρες και η βιασύνη οδηγεί σε λάθη που μπορούν μοιραία να οδηγήσουν σε ατυχήματα. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις τραυματισμών από πτώσεις, από την μεταφορά βαρέων αντικειμένων, από εκρήξεις, από ηλεκτροπληξία, από απροσεξία κατά την διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης κ.α. ατυχήματα δηλαδή που σχετίζονται με την ασφάλεια του προσωπικού των πλοίων. Από την άλλη πλευρά, οι συγκρούσεις, οι προσaráξεις, οι πυρκαγιές, οι μηχανικές βλάβες κ.α. είναι ατυχήματα ασφάλειας των πλοίων και αφορούν τη ναυσιπλοΐα, τη λειτουργία και την κατασκευή. Είναι κοινά αποδεκτό, ότι μία από τις μεγαλύτερες ανησυχίες ενός πλοίου που βρίσκεται εν πλω είναι η απειλή πειρατείας. Όπου υπάρχει θαλάσσια δραστηριότητα ελλοχεύει και ο κίνδυνος θαλάσσιου εγκλήματος. Αν και η κατάσταση δείχνει να εξομαλύνεται με την πάροδο του χρόνου με την παρουσία ναυτικών δυνάμεων στις παραδοσιακά επικίνδυνες περιοχές και των μέτρων που εφαρμόζονται από τα πλοία όπως γυμνάσια για την εκπαίδευση του πληρώματος, παρακολούθηση από τα ραντάρ, αντλίες νερού κ.α. ο σημερινός χάρτης που δρουν πειρατές σύμφωνα με τη βάση δεδομένων του Εθνικού Οργανισμού Γεωγραφικών Πληροφοριών είναι τα στενά Μαλάκκα, ο κόλπος του Aden και τα στενά του Bab El Mandeb, ο κόλπος της Γουινέας και η Καραϊβική στις ακτές της Βενεζουέλας, στα Μπαρμπάντος και στη Γρενάδα. Το ταξίδι στις ανοιχτές θάλασσες εμπεριέχει κινδύνους που επιδρούν στην ευημερία των ναυτικών.

Η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου και η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος εξαιτίας των ναυτικών ατυχημάτων που προκάλεσαν ρύπανση στο περιβάλλον ανησυχεί ένα μεγάλο ποσοστό των ναυτικών που δεν επιθυμεί να εμπλακεί σε δικαστικές περιπέτειες. Αυτό είναι ένα χαρακτηριστικό που αποτρέπει κάποιους να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα. Αναμφίβολα, αυτό συνέβαλε στο να μεταβληθούν



σημαντικά οι σχέσεις πλοίου-γραφείου και η οργάνωση της εργασίας επί του πλοίου. Οι έχοντες εξουσία στο πλοίο έγιναν πιο αυστηροί και απαιτητικοί καθώς διευρύνθηκαν τα καθήκοντα τους από τις νέες ρυθμίσεις για την ασφάλεια του πλοίου. Οπότε κατανοούμε εν μέρει την υιοθέτηση ενός μοντέλου ισχυρής ηγεσίας στο πλοίο με σαφή ιεραρχία και καταμερισμό των εργασιών. Ωστόσο, αυτό το μοντέλο δεν κρίνεται αρκετό για να διασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του πλοίου.

### **3.3 ΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Το πλοίο είναι ένας ιδιόμορφος χώρος εργασίας που λαμβάνει χώρα στη θάλασσα. Ο ναυτικός ακολουθεί το πλοίο σε όλες του τις μετακινήσεις. Κατά τη διάρκεια της ναυτολόγησής του στο πλοίο, ο ναυτικός δεν ασχολείται μόνο με ότι έχει να κάνει με το είδος φορτίου που μεταφέρει το πλοίο (επιβάτες, οχήματα ή φορτίο) αλλά και με το ίδιο το πλοίο και τις ανάγκες του, ανάγκες για συντήρηση με σκοπό την ασφαλή λειτουργία του. Το κανονικό ωράριο εργασίας των ναυτικών είναι οχτάωρο για όλες τις μέρες της εβδομάδας εκτός Σαββάτου, Κυριακής και αργιών και διαμορφώνεται είτε με την μορφή συνεχούς οχτάωρου, είτε με τη μορφή βαρδιών. Το συνεχές οχτάωρο αρχίζει στις 08:00 το πρωί και τελειώνει στις 17:00 το απόγευμα με ένα διάλειμμα από τις 12:00 έως τη 13:00 το μεσημέρι για μεσημεριανό φαγητό. Αντίθετα το ωράριο εργασίας με την μορφή βαρδιών γίνονται με τη μορφή τετραωρίας. Δηλαδή η πρώτη τετραωρία γίνεται την ημέρα και η δεύτερη τετραωρία γίνεται την νύχτα, ενώ μεσολαβεί μεταξύ της πρώτης από την δεύτερη τετραωρία ένα οχτάωρο για την ξεκούραση του ναυτικού. Το 24ωρο διαιρείται σε έξι τετραωρίες οι οποίες εκτελούνται εναλλάξ από τρεις ναυτικούς. «Οι βάρδιες που υπάρχουν μέχρι και σήμερα είναι οι εξής:

Πρώτη βάρδια: από 00:00-04:00 και αντίστοιχα από 12:00-16:00

Δεύτερη βάρδια: από 04:00-08:00 και αντίστοιχα από 16:00-20:00

Τρίτη βάρδια: από 08:00-12:00 και αντίστοιχα από 20:00-24:00

Πέρα από το κανονικό όμως ωράριο του ναυτικού, ο ναυτικός κάνει και υπερωρίες προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι πρόσκαιρες ή οι επιτακτικές ανάγκες του πλοίου. Η πιο σημαντική ιδιαιτερότητα που κάνει το επάγγελμα επίπονο είναι το εργασιακό περιβάλλον που δεν είναι άλλο από το ίδιο το πλοίο. Διαρκώς αυξάνεται η ανάγκη το καράβι να βρίσκεται συνέχεια εν πλω με σκοπό να αυξάνει τα έσοδα του επιτυγχάνοντας αποδοτικότερη λειτουργία. Τα ποντοπόρα πλοία σύμφωνα με τον E. Goffman παρουσιάζουν χαρακτηριστικά με τα οποία ο κοινωνιολόγος περιγράφει τους κλειστούς ή ολικούς οργανισμούς (total institutions). Κλειστοί οργανισμοί ή ολικοί είναι μέρη εργασίας και διαβίωσης όπου μεγάλος αριθμός ανθρώπων βρίσκεται σε φυσικό περιορισμό και εκτελεί τις δραστηριότητες του, οι οποίες οργανώνονται με γραφειοκρατικό τρόπο (Θεοτοκάς, Λαγουδής, Κωτσιόπουλος, 2014, σελ. 328). Κάποια χαρακτηριστικά των πλοίων που είναι παρόμοια με τα χαρακτηριστικά των κλειστών οργανισμών είναι:

- ❖ Οι πτυχές της ζωής των ναυτικών λαμβάνουν χώρα στο ίδιο μέρος για μεγάλο χρονικό διάστημα και ελέγχονται από τον ανώτερο του πλοίου που δεν είναι άλλος από τον πλοίαρχο.

- ❖ Οι προσωπικές δραστηριότητες οργανώνονται και εκτελούνται σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες των ανθρώπων που συμβιώνουν αναγκαστικά.
- ❖ Το χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των εργασιών είναι σφικτό, ακολουθείται πιστά και υπό την πίεση πολλών κανονισμών.
- ❖ Οι εργασίες έχουν υψηλό βαθμό τυποποίησης, ρουτίνα και είναι μέρος ενός ενιαίου ορθολογικού σχεδίου με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων (Θεοτοκάς, 2019, σελ. 391).

Για το λόγο αυτό στα πλοία υπάρχουν αρκετοί χώροι και μέσα ψυχαγωγίας για τους ναυτικούς όπως γυμναστήρια, βιβλιοθήκες, συσκευές προβολής ταινιών και αναπαραγωγής ήχου κ.α. για να περνά πιο ευχάριστα η ζωή του ναυτικού εντός των πλοίων. Επίσης σχεδόν όλα τα πλοία διαθέτουν συσκευές επικοινωνίας με τις οποίες ο ναυτικός μπορεί να μιλήσει με την οικογένειά του και τους φίλους του.

Όπως σε όλες τις δουλειές στην στεριά υπάρχει μια ιεραρχία για τη σωστή οργάνωση των εργασιών και την απόδοση των ευθυνών, έτσι και στο μικρόκοσμο ενός πλοίου υπάρχει ιεραρχία. Οι βαθμίδες ιεραρχίας στο πλοίο είναι οι εξής: α) ο Πλοίαρχος που έχει το γενικό πρόσταγμα στο πλοίο και φέρεται και ως εκπρόσωπος του Πλοιοκτήτη, β) οι Αξιωματικοί που είναι προϊστάμενοι επιστασίας τόσο στον τομέα της γέφυρας και του καταστρώματος (Αξιωματικοί Γέφυρας και Καταστρώματος) όσο και στον τομέα του μηχανοστασίου (Αξιωματικοί Μηχανής), γ) οι Υπαξιωματικοί που είναι υπεύθυνοι σε ένα συγκεκριμένο τμήμα του πλοίου π.χ. Β΄ Μηχανικός – υπεύθυνος για τη λειτουργία και συντήρηση της μηχανής και δ) το κατώτερο πλήρωμα του πλοίου, οι απλοί υπάλληλοι δηλαδή όπως ναύτες, επίκουροι, θαλαμηπόλοι, καθαριστές μηχανής κ.α. Τα καθήκοντα των ναυτικών περιγράφονται αναλυτικά σε ειδικό νόμο με την ονομασία «Κώδικας Ναυτικού Δικαίου», ο οποίος ρυθμίζει τις εργασιακές σχέσεις μεταξύ των ναυτικών αλλά και γενικότερα θέματα πειθαρχίας. Υπεύθυνος για την εφαρμογή της νομοθεσίας και την επίλυση διαφορών μεταξύ των εργαζομένων του πλοίου είναι ο Πλοίαρχος.

Τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό ο φόρτος εργασίας των ναυτικών, ενώ αντίθετα, αντί να παρατηρείται αύξηση στον αριθμό πληρώματος του πλοίου, παρατηρείται μείωση, στοιχείο που προκαλεί τεράστια κόπωση στα μέλη του πληρώματος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της εντατικοποίησης της εργασίας των ναυτικών είναι αυτό που αναφέρει ο Kahveci σε μια μελέτη που έκανε με τίτλο: «Seafarers are different? A comparison of a car carrier crews and car factory workers» (2003, σελ. 53-72), σε σχέση με ένα πλοίο μεταφοράς αυτοκινήτων, που την δεκαετία του 1970 ήταν επανδρωμένο με πλήρωμα 30 ατόμων και έμενε στο λιμάνι κατά μέσο όρο 270 ώρες, ενώ τη δεκαετία του 2000 το πλήρωμα είχε μειωθεί στα 16 άτομα και ο χρόνος παραμονής στο λιμάνι αντί να αυξηθεί, μειώθηκε στις 13 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πλήρωμα εργαζόταν με κλειστά συμβόλαια ήτοι η διάρκεια εργασίας των αξιωματικών του πλοίου ήταν από 4-7 μήνες ενώ για τα κατώτερα πληρώματα έφτανε στους 9 μήνες, χωρίς όμως καμία εγγύηση για επαναπρόσληψη. Άρα, από αυτό προκύπτουν δυο τινά σε σχέση με το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου. Πρώτον, όλη αυτή η κόπωση που δημιουργείται από την εντατικοποίηση της ναυτικής εργασίας δημιουργεί επιπτώσεις πρωτίστως στην σωματική και ψυχική υγεία των ναυτικών καθώς και σε διάφορους τομείς της λειτουργίας του πλοίου, κυρίως σε ότι έχει να κάνει με την ασφάλεια του πλοίου. Δυνητικές επιπτώσεις της κόπωσης όπως αυτές

αναφέρονται στο Project Martha, «The final report 2017» (2017, σελ. 9) είναι οι τραυματισμοί των ναυτικών από ατυχήματα, αναπηρία, αδύναμη και κακή υγεία του πληρώματος, απουσίες λόγω ασθένειας και απώλειες στο πλοίο. Αυτό σε συνδυασμό με την εισαγωγή του ISPC Code (International Ship and Port Facility Security Code), ο οποίος ρυθμίζει ζητήματα βελτίωσης των επιπέδων ασφάλειας στα πλοία και στα λιμάνια, αυξάνει τον φόρτο εργασίας. Επιπλέον θέτει μια σειρά από κανονισμούς – περιορισμούς στο εργασιακό περιβάλλον του ναυτικού, ένας από τους οποίους περιορίζει την έξοδο των ναυτικών στα λιμάνια, κάνοντας έτσι την εργασία του ναυτικού στο πλοίο κάτι αντίστοιχο του «κατ' οίκον περιορισμού» της ξηράς (Θεοτοκάς, 2019, σελ. 396). Δεύτερον, οι ναυτικοί εργάζονται μερικούς μήνες το χρόνο χωρίς όμως καμία εγγύηση επαναπρόσληψης την επόμενη χρονιά, άρα ζουν σε συνθήκες αβεβαιότητας.

Παράλληλα το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου χαρακτηρίζεται από πολυπολιτισμικότητα. Αυτό σημαίνει προβληματική επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος. Η προβληματική επικοινωνία του πληρώματος σε αυτή την περίπτωση είναι διττή: Πρωτίστως, ναυτικοί από χώρες της Αφρικής, της Λατινικής Αμερικής, τις Φιλιππίνες κ.α. συμβαίνει να μην γνωρίζουν πολύ καλά την αγγλική γλώσσα, , πράγμα που σημαίνει ότι μπορεί να δημιουργηθούν προβλήματα όσον αφορά την κατανόηση εντολών από τους ανωτέρους τους για την εφαρμογή κανόνων ασφαλείας (Pyne and Koester, 2005). Δευτερευόντως, η ανάμειξη πληρωμάτων πολλών εθνικοτήτων οδηγεί και σε προβληματική επικοινωνία μεταξύ του πληρώματος με την έννοια ότι δεδομένου ότι κάποιος ναυτικός μπορεί να μην καταφέρει να μιλήσει με κανέναν από τους συναδέλφους του λόγω διαφορετικής γλώσσας για όλο το χρονικό διάστημα που είναι εντός του караβιού, αλλά επίσης ακόμα και όταν το πλοίο φτάνει στο λιμάνι προορισμού, να μην μπορεί να κατέβει από το πλοίο, είτε λόγω φόρτου εργασίας, είτε λόγω του ότι μπορεί να ανήκει σε εθνικότητα που έχει προβλήματα με τον ISPC Code, να καταφέρνει να μην κοινωνικοποιηθεί καθ' όλο το «μπάρκο» με αποτέλεσμα τη δημιουργία ψυχολογικών προβλημάτων, αντικοινωνική συμπεριφορά κ.α. (Βλάχος, 2018, σελ. 749).

Τέλος, ένα ακόμα χαρακτηριστικό μέσα από το οποίο διαφαίνεται η ιδιαιτερότητα του εργασιακού περιβάλλοντος ενός πλοίου, είναι το γεγονός ότι το ναυτικό επάγγελμα είναι καθαρά ένας ανδροκρατούμενος χώρος. Το ποσοστό των γυναικών μέσα στα πλοία είναι εξαιρετικά μικρό. Ακόμα και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που απασχολούν υψηλό ποσοστό γυναικών στο δυναμικό τους στα γραφεία, όταν πρόκειται για το ναυτικό επάγγελμα, αντιμετωπίζουν τις γυναίκες με προκατάληψη και δυσπιστία υιοθετώντας ακόμα και σήμερα παλιακές αντιλήψεις. Στοιχεία που έφερε στην επιφάνεια ο διαδικτυακός ιστότοπος, ITFSeafarers υποστηρίζει ότι το ποσοστό των γυναικών ναυτικών κυμαίνεται γύρω στο 2% των 1,2 εκατομμυρίων ναυτικών παγκοσμίως. Επίσης, σε ένα άρθρο του Economía, ο Καραμαλέγκος (2020) παρουσιάζει ένα εντυπωσιακό στατιστικό ότι από τις γυναίκες ναυτικούς το 94% εργάζεται σε κρουαζιερόπλοια και μόλις το 6% εργάζεται σε δεξαμενόπλοια, φορτηγά πλοία, επιβατηγά πλοία και άλλου τύπου καράβια, και οι περισσότερες από αυτές απασχολούνται ως ξενοδοχειακό προσωπικό (Belcher et al, 2003, σελ. 9). Ένα γεγονός που σίγουρα συμβάλλει στον μικρό αριθμό των γυναικών στα καράβια αποτελούν οι διακρίσεις που γίνονται με βάση το φύλο, καθώς και φαινόμενα σεξουαλικής

παρενόχλησης. Χαρακτηριστική είναι η μελέτη του Nautilus International (2011), η οποία δείχνει ότι ποσοστό της τάξεως του 55% αναφέρθηκε σε διακρίσεις που έγιναν με βάση το φύλο, ενώ ποσοστό της τάξεως του 41% των γυναικών ναυτικών αναφέρθηκε σε σεξουαλική παρενόχληση που βίωσε. Αντίστοιχα, η ίδια μελέτη για τους άνδρες φανέρωσε ότι μόνο το 3% αναφέρθηκε σε διακρίσεις που έγιναν με βάση το φύλο, ενώ μόλις το 2% αναφέρθηκε σε εμπειρία σεξουαλικής παρενόχλησης.

### **3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ COVID-19 ΣΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Ο αντίκτυπος της πανδημίας Covid-19 που εξαπλώθηκε σε όλο τον παγκόσμιο χάρτη μέσα σε εννέα μήνες ήταν τεράστιος. Η 30<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2020 ήταν η ημερομηνία ορόσημο όπου για τους ναυτικούς πάρθηκαν μια σειρά από αποφάσεις, οι οποίες ανέτρεψαν τα όσα ήξεραν μέχρι τότε και αποκάλυψαν ελλείψεις του συστήματος. Παντού ακούμε για την συμβολή των γιατρών και των νοσηλευτών στη σημερινή κρίση που βιώνουμε, και δικαιολογημένα. Σπανίως όμως γίνεται αναφορά και για την συνδρομή του ναυτιλιακού κλάδου σε αυτή την παγκόσμια κρίση όσον αφορά την προσφορά αγαθών, φαρμάκων, ιατρικών συσκευών κ.α. Ο ναυτιλιακός κλάδος, είναι ένας από τους κλάδους ο οποίος διασφαλίζει την μεταφορά των απαραίτητων αγαθών, όπως φαρμάκων και ιατρικού εξοπλισμού όπου κατά την διάρκεια της υγειονομικής κρίσης φάνηκε η σημαντικότητά του. Από την άλλη πλευρά, οι επιπτώσεις που δημιούργησε ο κορονοϊός στους ναυτικούς ήταν τεράστιες. Αρχικά η πανδημία της Covid-19 δημιούργησε δυο τινά: Από την μία είχαμε τους ναυτικούς οι οποίοι έτυχε να έχουν ξεμπαρκάρι στις αρχές της πανδημίας και οι οποίοι μετά ήταν δύσκολο να ναυτολογηθούν πάλι λόγω των περιορισμών που είχαν τεθεί στις θαλάσσιες μεταφορές και των γενικευμένων lockdowns, και από την άλλη υπήρξαν οι ναυτικοί, οι οποίοι έτυχε η πανδημία να τους βρει εν πλω, και όταν ήρθε η ώρα να ξεμπαρκάρουν γιατί η παραμονή των ναυτικών στην θάλασσα είναι προκαθορισμένη, να υπάρχει δυσκολία στον επαναπατρισμό τους. Σε άρθρο της Καθημερινής (Αθανασίου, 2020) γίνεται λόγος για μια τεράστια «ανθρωπιστική κρίση στην θάλασσα». Παραπάνω από 400.000 ναυτικοί το 2020 βρίσκονταν σε κατάσταση πραγματικής ομηρίας πάνω στα πλοία και πολλοί από αυτούς μάλιστα, έχοντας υπερβεί κατά πολύ τον μέγιστο χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας. Το γεγονός αυτό οδηγεί με την σειρά του σε ψυχική και σωματική εξάντληση.

Τεράστια είναι η επίδραση που είχε ο Covid-19 στην ψυχική υγεία των ναυτικών. Κύρια συναισθήματα που μπορεί να βιώνει ένας ναυτικός μέσα στο πλοίο είναι:

- Άγχος: είτε λόγω απαίτησης για έγκαιρη άφιξη στα λιμάνια με σκοπό να μένουν συνεχώς εφοδιασμένα τα κράτη από φάρμακα, ιατρικό εξοπλισμό κ.α., είτε λόγω της υποχρέωσης για παράδοση του φορτίου σε συμμόρφωση με την σύμβαση παρά την ταλαιπωρία και την κακή ψυχική κατάσταση που βιώνουν οι ναυτικοί, ως εμπορική πίεση για την συνέχιση της μεταξύ τους συνεργασίας κ.α.
- Φόβος: κυρίως για την ίδια την ζωή του από την έκθεση σε κόσμο που ίσως νοσεί από Covid-19 (είτε αυτή πρόκειται για επιβάτες, είτε αυτή πρόκειται κατά την επαφή του με λιμενικούς, στοιβαδόρους εκτός πλοίου κ.α.), αλλά και φόβος για την οικογένειά του (αν είναι όλοι καλά, μην πάθει κανείς κάτι την ώρα που αυτός ταξιδεύει και είναι μακριά)

- Ανησυχία: για το αν θα έχει πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη εξαιτίας των περιορισμών που λαμβάνουν κάποια κράτη λόγω Covid-19
- Απομόνωση
- Εκνευρισμό που οδηγεί πολλές φορές σε συγκρούσεις
- Κατάθλιψη
- Αυτοκτονικές σκέψεις κ.α.

Χαρακτηριστική είναι η μελέτη που έκανε πρόσφατα η Filistos ASCOT (Λυράκος, 2020) σε σχέση με την ψυχολογική κατάσταση των ναυτικών την περίοδο από Φεβρουάριο μέχρι τέλη Μαΐου του 2019 και την αντίστοιχη περίοδο του 2020. Το δείγμα ήταν 2479 ναυτικοί από όλες τις βαθμίδες και από 17 χώρες. Τα πλοία από τα οποία προέρχονταν ήταν κρουαζιερόπλοια, πετρελαιοφόρα και ξηρού φορτίου. Το συμπέρασμα που προέκυψε από την μελέτη ήταν ότι παρατηρήθηκε αύξηση σε όλα τα επίπεδα που σχετίζονται με την ψυχική υγεία, όπως το άγχος, στρες, κατάθλιψη, ψυχική κούραση, προβλήματα ύπνου. Παρατηρήθηκε αύξηση στο ποσοστό των αυτοκτονικών σκέψεων από 12% που ήταν το 2019 στο 22% το 2020, αύξηση στην εμφάνιση παρανοϊκών σκέψεων από 7% που ήταν το 2019 στο 13% το 2020 και τέλος αύξηση του επιπέδου που σχετίζεται με την μη ικανοποίηση του ατόμου από την δουλειά του και την τάση του να θέλει να αλλάξει επάγγελμα, από 6% που ήταν το 2019 σε ποσοστό της τάξεως του 39% το 2020, δηλαδή 6,5 φορές μεγαλύτερη.

Εκτός από ψυχολογική πίεση, τεράστια είναι και η σωματική κούραση που βιώνουν εκατομμύρια ναυτικοί που υπηρετούν στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο. Σωματική κούραση που προέρχεται από τις πολλές ώρες εργασίας, ως αποτέλεσμα της πανδημίας, αλλά και του γεγονότος ότι πολλοί ναυτικοί εξαιτίας των περιορισμών στις μετακινήσεις που έχουν πάρει πολλά κράτη, δεν ξεμπαρκάρουν εγκαίρως από το πλοίο με αποτέλεσμα να οδηγούνται σε εξάντληση, με συνέπειες όχι μόνο για την υγεία τους (μυοσκελετικά προβλήματα, προβλήματα που σχετίζονται από την υπερέκθεση σε ακραίες συνθήκες εργασίας για πολύ καιρό όπως μηχανοστάσιο πλοίου κ.α.) αλλά και για το ίδιο το πλοίο και το περιβάλλον.

Άλλο ένα σοβαρό πρόβλημα που γεννήθηκε μέσα στην πανδημία και που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί είναι ότι στερούνται την απαραίτητη ιατρική περίθαλψη. Και όταν μιλάμε για ιατρική περίθαλψη, στην συγκεκριμένη περίπτωση, δεν εννοούμε αυτή που σχετίζεται μόνο με την Covid-19, δηλ. αρρώστησε ένας ναυτικός από κορονοϊό και στερείται ιατρικής φροντίδας, αλλά και για την ιατρική περίθαλψη που στερείται ένας ναυτικός για οποιαδήποτε ασθένεια του συμβεί εντός του πλοίου και εξαιτίας των περιορισμών και των απαγορεύσεων που υπήρχαν από διάφορα κράτη ανά τον κόσμο, δεν του δινόταν η δυνατότητα να κατέβει στα λιμάνια. Συνεπώς, παρατηρείται ότι ενώ γίνονται προσπάθειες από τα κράτη για να διασφαλιστεί επαρκής ιατρική περίθαλψη για όλους, οι ναυτικοί συχνά παραμελούνται.

Δυσκολία παρατηρήθηκε και στην ανανέωση διπλωμάτων και πιστοποιητικών των ναυτικών κατά την περίοδο της πανδημίας καθώς επίσης προβλήματα εμφανίστηκαν και με ναυτικούς που αν και είχαν συμπληρώσει την απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία, αδυνατούσαν να αναβαθμίσουν το δίπλωμα τους (Στασίνη, 2020).

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί και ένα θέμα που σχετίζεται με τον εμβολιασμό των ναυτικών. Από την μία πλευρά, πληθαίνουν οι χώρες που απαιτούν όσοι επιβαίνουν σε

ένα πλοίο, δηλ. όλο το πλήρωμα ενός πλοίου (παρατηρείται σε έντονο βαθμό σε πλοία ξηρού χύδην φορτίου) να είναι πλήρως εμβολιασμένοι ως προϋπόθεση για την είσοδό τους στα λιμάνια και από την άλλη βλέπουμε ότι δεν υπάρχει πρόνοια στα λιμάνια ανά τον κόσμο για τους ναυτικούς που είναι ήδη σε μάρκο και θέλουν να εμβολιαστούν (Φαφαλιός, 2021). Το ICS παροτρύνει τις κυβερνήσεις να αναγνωρίσουν τους ναυτικούς ως «key workers», με σκοπό να δοθεί προτεραιότητα στον εμβολιασμό τους, όμως παρ' όλα αυτά πολλές χώρες δεν έχουν παρακινηθεί ακόμα από τις εκκλήσεις του ICS και δεν έχουν λάβει μέτρα επί τους θέματος (Poulsso, 2021).

### **3.5 ΕΡΕΥΝΑ**

#### **3.5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η συγκεκριμένη ενότητα έχει στόχο να παρουσιάσει τις ιδέες, τις σκέψεις και τα συναισθήματα των Ελλήνων και Ελληνίδων ναυτικών, οι οποίοι κλήθηκαν μέσα από mini συνεντεύξεις- συζητήσεις στο εργασιακό τους περιβάλλον αλλά και εκτός να απαντήσουν για το πως βίωσαν την περίοδο που εισέβαλλε στις ζωές τους η πανδημία της Covid-19. Οι συνεντεύξεις λειτουργούν ως διερευνητικό εργαλείο και χρησιμοποιούνται σε εμπειρικές μελέτες για την συλλογή δεδομένων. Η ανοικτή συνέντευξη θεωρήθηκε κατάλληλη γιατί έδωσε την δυνατότητα να μελετήσει με άμεσο τρόπο τις σκέψεις του ναυτικού. Το κύριο θέμα της έρευνας και οι ερωτήσεις που αναπτύχθηκαν στην συνέντευξη- συζήτηση είχαν στόχο να μελετήσουν το πως βίωσε ο ναυτικός και τι επίδραση είχε στον ίδιο η πανδημία της Covid-19. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν από το Μάρτιο μέχρι τον Δεκέμβριο του 2020 από προσωπικό ενδιαφέρον κατά την διάρκεια απόκτησης θαλάσσιας υπηρεσίας μου σε επιβατηγό πλοίο και συνέπεσε με τη στιγμή που άρχισαν να επηρεάζονται οι ακτοποϊκές εταιρίες της χώρας που είχαν διασυνδέσεις με την Ιταλία εξαιτίας του γεγονότος ότι τότε ξεκίνησε στην τελευταία το πρώτο κύμα θανάτων με επιβεβαιωμένο θετικό τεστ κορονοϊού και είχε ως συνέπεια την επιβολή αυστηρών μέτρων, όπως η έξοδος από το σπίτι μόνο για τα απολύτως απαραίτητα. Ακολούθησε η προετοιμασία των ερωτήσεων και ο προγραμματισμός. Για την δημιουργία των ερωτήσεων, αρχικά προσδιορίστηκε ο σκοπός και έπειτα καθορίστηκε το πεδίο της δειγματοληπτικής έρευνας, με αυτό τον τρόπο διευκολύνθηκε ο σχεδιασμός των ερωτήσεων της συνέντευξης.

#### **3.5.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

Όλες οι συνεντεύξεις είχαν διάρκεια 10-12λεπτά και κρατήθηκαν σημειώσεις σε αυτά που ειπώθηκαν. Διασφαλίστηκε ότι τα προσωπικά δεδομένα των ναυτικών θα προστατεύονταν. Η κατευθυντήρια γραμμή που ακολουθήθηκε επέτρεψε την σύγκριση των δεδομένων και η τελευταία ερώτηση αφορούσε πρόσθετες σκέψεις και απόψεις. Στη συνέχεια αναλύθηκαν και ερμηνεύθηκαν όσα λέχθηκαν και έγιναν συμπεράσματα.

Πίνακας 2: Κύρια θέματα συνέντευξης

| ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ   |
|--|
| 1. Ερωτήσεις σχετικά με την επίδραση της πανδημίας του κορονοϊού στην ζωή τους |
| 2. Πρόσθετες απόψεις και σχόλια, εαν υπάρχουν                                  |

### **3.5.3 ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑ**

Οι ναυτικοί οι οποίοι κλήθηκαν να συμμετάσχουν ήταν οι άμεσα ενδιαφερόμενοι. Οι απαντήσεις τους έριξαν φως και σκιαγράφησαν τις επιπτώσεις της πανδημίας του κορονοϊού στο επάγγελμά τους. Ερωτήθηκαν 25 ναυτικοί: 22 άνδρες και 3 γυναίκες, με θαλάσσια υπηρεσία μεγαλύτερη ή ίση των 5 ετών σε α. επιβατηγά πλοία, β. φορτηγά πλοία και γ. πλοία τακτικών γραμμών.

Εικόνα 3: Δειγματοληψία Έρευνας



### **3.5.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ**

Οι ερωτήσεις στόχο είχαν να εξετάσουν την επίδραση του κορονοϊού στα ελληνικά πληρώματα. Στην αρχή έγιναν εισαγωγικές ερωτήσεις οι οποίες αφορούσαν την ηλικία, σε τι τύπο πλοίου εργάζονται, την διάρκεια σύμβασης τους, αν έχει υλοποιηθεί η προγραμματισμένη επιστροφή και αν όχι πόσο είναι το χρονικό διάστημα και τέλος πόσο καιρό είναι αναγκαστικά σε άδεια άνευ αποδοχών. Οι επόμενες ερωτήσεις αφορούσαν τις επιπτώσεις στη ζωή του ναυτικού από την υγειονομική κρίση. Σε αυτό το σημείο οι ερωτηθέντες μίλησαν για τις προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι ίδιοι και τι αντίκτυπο είχε στις οικογένειές τους. Έμφαση δόθηκε σε ερωτήσεις που αφορούσαν την επίδραση στην ψυχική υγεία των ναυτικών. Στο τέλος της κύριας συνέντευξης ο ναυτικός είχε το δικαίωμα να σχολιάσει τα προηγούμενα και να προσθέσει ότι κατά την γνώμη του θα ήταν χρήσιμο να ειπωθεί που προηγουμένως δεν είχε την ευκαιρία.

### **3.5.5 ΕΥΡΗΜΑΤΑ**

Η σωματική και η πνευματική κόπωση των ναυτικών εξαιτίας του παρατεταμένου χρονικού διαστήματος που ήταν σε πλοίο την φέρνει ως μία από τις πιο σημαντικές απειλές που κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν διεθνείς οργανισμοί, κράτη και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Παρά το γεγονός ότι οι ναυτικοί με αυταπάρνηση διατήρησαν ομαλή την παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα οι περιορισμοί της πανδημίας είχαν σημαντικό αντίκτυπο στους ίδιους και στις οικογένειές τους. Η καθυστέρηση της αναγνώρισής τους ως «keyworkers» ενέτεινε την δύσκολη κατάσταση που βίωναν και βιώνουν. Η έρευνα έδειξε ότι το 80% των ναυτικών ένιωσαν άγχος και φόβο σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό απ' ότι συνήθιζαν εξαιτίας της κατάστασης. Κάποιοι παρουσίασαν σωματικές εκδηλώσεις στο καρδιακό σύστημα: ταχυκαρδία και αίσθημα άλγους στον θώρακα, και στο αναπνευστικό σύστημα: δύσπνοια και τέλος διαταραχές στον ύπνο. Επίσης κάποιοι αισθάνθηκαν νευρικότητα και σύγχυση, πράγμα που δημιούργησε ανικανότητα ανταπόκρισης στις απαιτήσεις της εργασίας τους επί του πλοίου όπου θα μπορούσαν κάλλιστα να οδηγήσουν σε ατύχημα με καταστροφικές συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή. Τα λάθη εξάλλου από την κακή ψυχική κατάσταση και κούραση είναι κύρια αιτία για ναυτικά ατυχήματα. Από την άλλη πλευρά, αισθήματα άγχους και φόβου βίωσαν στο 100% και οι ναυτικοί οι οποίοι δεν ήταν ναυτολογημένοι καθώς προέβλεπαν τις χειρότερες συνέπειες για τους ίδιους και τις οικογένειές τους. Ως επί το πλείστον το συνολικό εισόδημα της οικογένειας του Έλληνα ναυτικού προέρχεται από την συμβολή του ιδίου κυρίως, υπήρξε λοιπόν δείγμα της έρευνας που έμεινε εκτός πλοίου ακόμη και για 11 μήνες πράγμα που έφερε αίσθημα ανασφάλειας και ανησυχίας στον ίδιο και στην οικογένεια του.

Τα μελανά σημεία που πιστοποιούν την απειλή της Covid-19 στην ψυχική υγεία των ναυτικών είναι ότι στις συνεντεύξεις- συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο αναφέρθηκαν αφενός περιστατικά παραληρήματος κάποιων ναυτικών από τους συναδέλφους τους. «Το παραλήρημα είναι ένα σύνολο εσφαλμένων ιδεών, αντιθέτων προς την πραγματικότητα τις οποίες το υποκείμενο πιστεύει» (Pedinelli et. al., 2008). Είναι μία πραγματικότητα όπου το υποκείμενο κάτι συμβολικό το έχει μετατρέψει σε πραγματικό. Από την άλλη πλευρά, κάποιοι υποστήριζαν πως για να ξεπεράσουν το άλγος της ψυχής τους και την νοσταλγία για την οικογένεια τους κατέφυγαν στην δημιουργία μίας άλλης πραγματικότητας με την κατανάλωση αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, όπου εισέρχονταν για να ξεπεράσουν την οριακή κατάσταση που βίωναν. Η απομόνωση των ναυτικών στις καμπίνες τους μετέτρεψε το συλλογικό εμείς σε ενδοσκοπικό εγώ, ενώ δεν ήταν λίγοι αυτοί που στράφηκαν στις Γραμμές Στήριξης.

Τέλος, το τελευταίο μέρος της συνέντευξης έδωσε την ευκαιρία σε κάποιους να μοιραστούν προσωπικές ιστορίες από το χώρο εργασίας τους. Ένα μέρος αυτών, πράγματι μας γεμίζουν ελπίδα για το μέλλον της ελληνικής ναυτοσύνης ωστόσο, υπήρχαν και κάποιες ιστορίες που βάφουν μελανό το επάγγελμα του ναυτικού και προκαλούν αποτροπιασμό. Μία από τις τρεις γυναίκες ναυτικούς ανέφερε ότι ανώτερος αξιωματικός του πλοίου προσέβαλλε με βάνουσο τρόπο την γενετήσια αξιοπρέπεια της με ασελγείς χειρονομίες. Καθώς η ναυτιλία είναι κατά κόρον πατριαρχική και ο Λόγος του αρσενικού δεσποτικός οφείλουμε να ακούσουμε την φωνή των γυναικών ναυτικών και να ευαισθητοποιηθούμε για την προώθηση μιας αλλαγής. Δυστυχώς, οι γυναίκες



γίνονται δέκτες ανάρμοστων συμπεριφορών, οι οποίες αυξήθηκαν εν μέσω πανδημίας εξαιτίας του αυξανόμενου χρόνου εγκλεισμού.

### **3.6 SEAFARERS HAPPINESS INDEX**

Ο δείκτης ευτυχίας των ναυτικών σχεδιάστηκε το 2015 με σκοπό να παρακολουθήσει τα επίπεδα ικανοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων. Η έρευνα μέσα από 10 ερωτήσεις ενδιαφέρεται να μάθει πόσο ικανοποιημένοι είναι οι ναυτικοί από την διατροφή, την άσκηση, την ανάπαυση, τον φόρτο εργασίας, την εκπαίδευση, τις σχέσεις με τους υπόλοιπους του πληρώματος, το μισθό και την επικοινωνία με την οικογένεια. Η έρευνα είναι ανώνυμη ωστόσο ο ναυτικός καλείται να απαντήσει μια σειρά βασικών ερωτήσεων στο τέλος της έρευνας όπως το φύλο, η ηλικία, η εθνικότητα, σε τι τύπο πλοίου απασχολείται και ποια η σημαία, τι βαθμό κατέχει, πόσο καιρό βρίσκεται στο πλοίο και από πού λαμβάνει τα νέα του για τη ναυτιλία. Ένας όχι και τόσο διαδεδομένος στο ευρύτερο κοινό δείκτης δημοσιεύεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα στον οποίο αποτυπώνεται η ψυχολογική κατάσταση των ναυτικών παγκοσμίως και πιο συγκεκριμένα για το πόσο ευχαριστημένοι είναι από την εργασία τους. Ο Seafarers Happiness Index ουσιαστικά επιχειρεί να παρουσιάσει από τις εμπειρίες των ναυτικών το επίπεδο ικανοποίησης των πληρωμάτων σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Στην παρούσα ενότητα θα επικεντρωθούμε στο πως νιώθουν και ποια προβλήματα αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί μέσω πανδημίας εγκλωβισμένοι στα πλοία. Το πρόβλημα της αλλαγής πληρωμάτων ταλανίζει την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να παραμένουν εγκλωβισμένοι στα πλοία για πάνω από ένα χρόνο, δεδομένου ότι οι αεροπορικές συνδέσεις δεν έχουν αποκατασταθεί. Συγχρόνως πολλά κράτη δεν επιτρέπουν λόγω πανδημίας την αποβίβαση ναυτικών στο λιμάνι τους με απόρροια το θέμα να εξελίσσεται σε ανθρωπιστική αλλά και οικονομική κρίση αφού το 90% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια της θαλάσσιας οδού.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της αναφοράς του γ' τριμήνου του 2021, ο μέσος όρος της βαθμολογίας του δείκτη της ευτυχίας των ναυτικών αυξήθηκε από το προηγούμενο τρίμηνο, 6.59/10 από 5.99/10. Αυτό που παρατηρήθηκε είναι πως βελτιώθηκε η ικανοποίηση των ναυτικών γενικότερα, αλλά πρωταρχικής σημασίας ζητήματα όπως η αλλαγή πληρωμάτων και η αδυναμία πρόσβασης στα λιμάνια δημιουργούν θυμό απογοήτευση και πόνο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αφενός, όλο και μεγαλύτερος αριθμός ναυτικών να μην θέλει να επιστρέψει στη θάλασσα μόλις τελειώσει η ναυτολόγηση του αλλά ούτε και να ασχοληθεί με τον κλάδο της ναυτιλίας, αφετέρου, η ψυχική υγεία γίνεται εύθραυστη με πιθανά μελλοντικά προβλήματα. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι οι πιο ευτυχισμένοι ναυτικοί, σύμφωνα με την αναφορά είναι οι ναυτικοί ηλικίας 16-25 ετών, πράγμα που συνδέεται με τα προηγούμενα λεχθέντα περί σκέψης αλλαγής επαγγελματικής σταδιοδρομίας των μεγαλύτερης σε ηλικία ναυτικών επειδή νιώθουν πίεση και καμία υποστήριξη από την εταιρεία τους. Διακρίνουμε επομένως την επιτυχής προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο επάγγελμα αλλά απ' ότι φαίνεται δεν εφαρμόζεται μια μακροχρόνια προσέγγιση στα θέματα διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων ή είναι τεράστια η απογοήτευση και η μοναξιά επί του πλοίου και αυτό έχει ως συνέπεια το να στρέψουν το ενδιαφέρον τους

μακριά από την θάλασσα. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, ότι χρειάζεται ένας μηχανισμός διαχείρισης της ανισορροπίας προσφοράς - ζήτησης.

Αναλυτικότερα, η τελευταία αναφορά του γ' τριμήνου του 2021 έδειξε ότι υπήρξαν βελτιώσεις στην καθημερινή ζωή των ναυτικών επί του πλοίου. Ο Happiness Index έφτασε σε επίπεδα προ πανδημίας κορονοϊού (γ' τρίμηνο 2019) και αυτό είναι κάτι αισιόδοξο. Από τα αποτελέσματα της έρευνας φάνηκε ότι η επικοινωνία μεταξύ ναυτιλιακού γραφείου και πλοίου καλυτέρευσε. Το να είσαι μακριά από το σπίτι και την οικογένειά σου, μόνος και να μην γνωρίζεις το σημαντικότερο πότε θα επιστρέψεις είναι δυσβάστακτο φορτίο. Οι ναυτικοί θεώρησαν πως πάνω σε αυτό το ζήτημα εξαπατήθηκαν τον προηγούμενο καιρό και ότι οι υπεύθυνοι του γραφείου τους κρατούσαν στο σκοτάδι σχετικά με τις αλλαγές του πληρώματος. Οι ερωτηθέντες στην έρευνα φαίνεται να επιβράβευσαν αυτή την φορά την προσπάθεια οικοδόμησης καλύτερων σχέσεων με γνώμονα τον σεβασμό, την διαφάνεια και την υποστήριξη από το γραφείο. Εντούτοις, κείνο ζήτημα παραμένει η καλής ποιότητας wi-fi αφού σε πλοία που διαθέτουν κακής ποιότητας internet οι ναυτικοί δεν είναι ευχαριστημένοι. Οφείλουν οι υπεύθυνοι να παρέχουν καλής ποιότητας internet και να αξιολογούν τα κόστη. Για να αντιληφθεί κανείς πόσο στοιχίζει αυτή η υπηρεσία σε έναν ναυτικό αρκεί το παρακάτω παράδειγμα που αναφέρθηκε στην ειδική έκδοση του Seafarers Happiness Index για το 2021, «In the shadow of the pandemic»: Για να κατεβάσει κανείς το Fifa22 για το PlayStation5 χρειάζονται 50GB, ένας ναυτικός εάν θα ήθελε να το κατεβάσει θα του κόστιζε 12800 δολάρια αφού τα 100MB στοιχίζουν 25 δολάρια. Οι ναυτικοί θεώρησαν ότι η εταιρεία δεν ενδιαφέρεται για τα πληρώματα της αφού ο χρόνος που μπορούσαν να μιλήσουν στην οικογένεια τους φάνηκε μηδαμινός αυξάνοντας έτσι το συναίσθημα ότι παγιδεύτηκαν στο πλοίο σε μια κρίσιμη στιγμή που οι αλλαγές πληρωμάτων ήταν δύσκολες.

Οι ναυτικοί θεώρησαν ότι δεν είχαν εκπαιδευτεί και ενημερωθεί να αναγνωρίζουν τα σημάδια της κακής ψυχικής υγείας τους. Το αντιλαμβάνονταν μόνο κατά τον επαναπατρισμό τους, όταν το αυξημένο άγχος, η κούραση, η αβεβαιότητα, οι ανησυχίες για την επόμενη μέρα και η απογοήτευση μειώνονταν. Οι ναυτικοί καλούνται να ασχοληθούν με τις προφυλάξεις, την απολύμανση και τη διαβίωση υπό ένα συνεχή φόβο μόλυνσης. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ένιωθαν ότι δεν ήταν ευπρόσδεκτοι στα λιμάνια και τη μη αναγνώρισή του σπουδαίου τους ρόλου τους προκάλεσε ενόχληση και απογοήτευση. Η αναγνώριση τους από όλο και περισσότερα κράτη του IMO ως key workers είναι ένα βήμα για την επίλυση της κρίσης καθώς από τη μία πλευρά, τους εξαιρεί από τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς και τους επιτρέπει είτε να επιστρέψουν στο σπίτι τους, είτε να μπαρκάρουν σε πλοίο και από την άλλη, τους δίνεται προτεραιότητα στον εμβολιασμό. Είναι σημαντικό η Κοινότητα εκτός από το να δείξει σεβασμό στους ναυτικούς, οι οποίοι έχουν κρατήσει την εφοδιαστική αλυσίδα ανοιχτή να δημιουργήσουν ένα σύστημα παγκόσμιων βέλτιστων πρακτικών το οποίο θα υποστηρίζει τους ναυτικούς και θα παρέχει περισσότερους εμβολιασμούς στα λιμάνια.

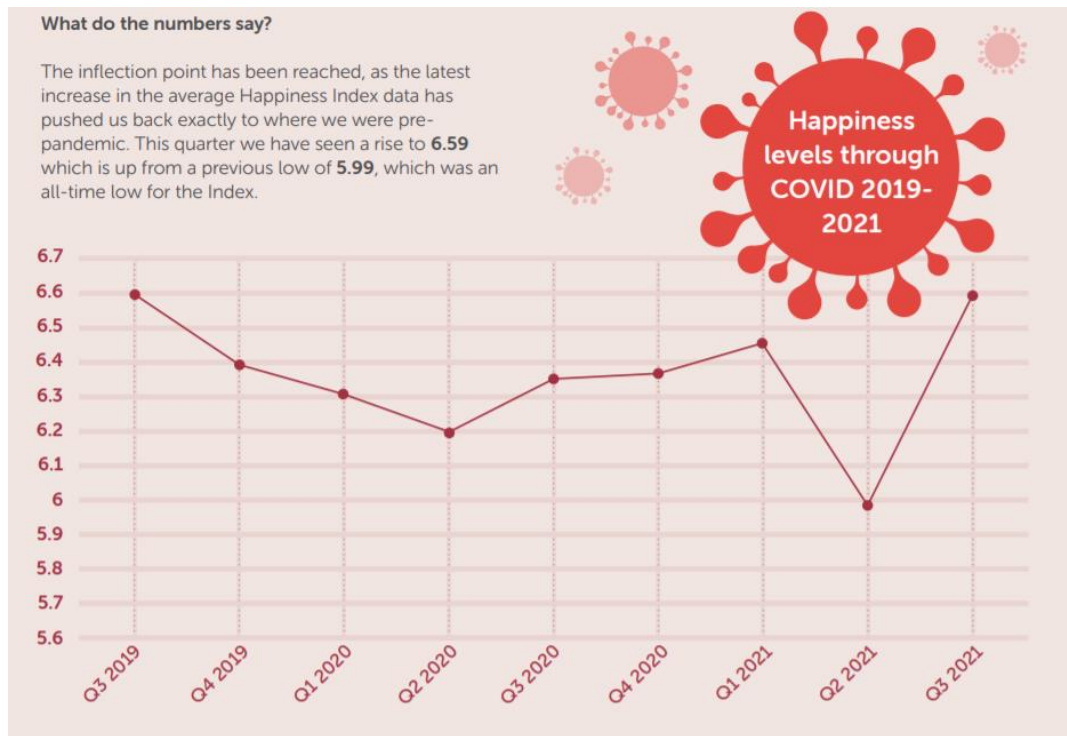
Τα αποτελέσματα του γ' τριμήνου της έκθεσης του Seafarers Happiness Index έδειξαν γενικότερα ότι υπάρχει μια ευρεία και αυξανόμενη ευαρέσκεια σε όλες σχεδόν τις ερωτήσεις που αφορούσαν το πώς αισθάνεται το πλήρωμα. Ωστόσο, αναμφισβήτητα υπάρχουν κάποια ζητήματα που θα πρέπει εντελώς να εξαλειφθούν έτσι ώστε να

μιλάμε για ουσιαστική πρόοδο. Όλοι οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα να εργάζονται σε ένα κατάλληλο εργασιακό περιβάλλον ελεύθερο από παρενοχλήσεις και κάθε είδους καταπίεσης. Γι' αυτό το λόγο, η ECSA (Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) και η ETF (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές) πήραν την πρωτοβουλία από κοινού να προχωρήσουν στην έκδοση Οδηγού για την εξάλειψη των περιπτώσεων παρενόχλησης και καταπίεσης στο χώρο εργασίας προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εμπλεκόμενους φορείς του κλάδου της ναυτιλίας. Οι παρενοχλήσεις, ο εκφοβισμός και η καταπίεση επί του πλοίου είναι παραδείγματα ανεπιθύμητης συμπεριφοράς και υπάρχουν ηθικοί, οικονομικοί και νομικοί λόγοι για την απάλειψή τους. Οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να υιοθετούν προσεγγίσεις μηδενικής ανοχής με επιβολή ορθών πρακτικών. Τέτοιου είδους ανεπιθύμητες συμπεριφορές οδηγούν στη μείωση της αποδοτικότητας του ναυτικού, στην έλλειψη κινήτρων, στην αύξηση του στρες και στις παραιτήσεις. Η κακή ηγεσία και η ανάπτυξη κανόνων δίχως λογική φέρνουν παρόμοια αποτελέσματα.

Τέλος, οι ναυτικοί όλου του κόσμου για άλλη μια φορά με τις απαντήσεις τους έφεραν στο προσκήνιο πρώτον, τον αντίκτυπο που έχει στην καθημερινότητα επί του πλοίου η παρουσία πολυεθνικών πληρωμάτων όπου είναι ο βασικός παράγοντας μη εφαρμογής κάποιων βασικών κανονισμών ασφαλείας, αφού η επικοινωνία κρίνεται ανεπαρκής και δεύτερον όσον αφορά το θέμα της μισθοδοσίας οι απόψεις διίστανται. Υπάρχει μια μερίδα ναυτικών η οποία είναι ικανοποιημένη από τις οικονομικές απολαβές τους, ωστόσο υπάρχει και μια μερίδα ναυτικών όπου όχι μόνο θεωρούν τους εαυτούς τους κακοπληρωμένους αλλά πολλές φορές δέχονται καθυστερήσεις στην καταβολή μισθοδοσίας. Εν μέσω Covid-19 και λαμβάνοντας υπόψη τον πληθωρισμό και το αυξανόμενο κόστος ζωής εκτιμάτε πως χρειάζεται ένας επανυπολογισμός αμοιβών για τα δύο εκατομμύρια ναυτικούς του κόσμου όπου με ασπίδα τον επαγγελματισμό και την αφοσίωσή τους κατάφεραν να παρέχουν αγαθά ζωτικής σημασίας.

Συμπερασματικά, η αναφορά για το γ' τρίμηνο έδειξε ότι υπήρξαν βελτιώσεις στους περισσότερους τομείς των δέκα ερωτήσεων, οι μόνοι τομείς που παρουσιάζουν πτώση είναι η διατροφή και το ζήτημα των αδειών που συνεχίζουν να είναι καίρια. Έχουν περάσει δύο χρόνια από το ξέσπασμα της υγειονομικής κρίσης και φαίνεται ότι υπάρχουν θετικές ενδείξεις στο ότι οι μηχανισμοί ενήργησαν αντιμετωπίζοντας κάποια προβλήματα. Έχει ενδιαφέρον να ρίξουμε μια ματιά και να σχολιάσουμε δυο χρονικά σημεία του δείκτη καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας του κορονοϊού, τα οποία αφορούν: πρώτον, το προηγούμενο τρίμηνο του έτους, δηλαδή το β' τρίμηνο του 2021 όπου οι μεταλλάξεις του κορονοϊού οδηγούν τις κυβερνήσεις σε λήψη περιοριστικών μέτρων και το οποίο κατέγραψε τα χειρότερα επίπεδα ευτυχίας των ναυτικών συγκεντρώνοντας 5.99/10 και δεύτερον, το β' τρίμηνο του 2020 όπου βρισκόμαστε στην αρχή της πανδημίας, όπου συγκέντρωσε την δεύτερη χειρότερη απόδοση.

### Διάγραμμα 1: Seafarers Happiness Index



(ΠΗΓΗ: Seafarers Happiness Index, 2021)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ COVID-19 ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

### **4.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ**

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την επιρροή του κορονοϊού στη λειτουργία της παραγωγικής μονάδας μιας ναυτιλιακής εταιρίας, που δεν είναι άλλο από το πλοίο θα ασχοληθούμε με την έννοια της Λειτουργικής Διαχείρισης Πλοίου. Την Λειτουργική Διαχείριση του στόλου μίας ναυτιλιακής επιχείρησης την αναλαμβάνουν οι Ship Operators του Τμήματος Λειτουργικής Διαχείρισης (Operations Department). Οι ship operators είναι στελέχη που ως κύρια ασχολία έχουν την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων της επιχείρησης σύμφωνα με τις υποχρεώσεις απέναντι στους Ναυλωτές. Το Operations Department είναι η καρδιά της επιχείρησης και αναλαμβάνει τον συντονισμό και την εκτέλεση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την καθημερινή λειτουργία των πλοίων. Ο operator είναι συνήθως πλοίαρχος διότι ως πλοίαρχος από τη μία πλευρά γνωρίζει άριστα τις ιδιαιτερότητες του πλοίου και από την άλλη, το πλήθος των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθήσει το πλήρωμα, οι εργαζόμενοι της ναυτιλιακής επιχείρησης και οι εμπλεκόμενοι στο λιμάνι με σκοπό την παραλαβή ή παράδοση φορτίου χωρίς καθυστερήσεις. Ο operator γνωρίζει πολύ καλά το ναυλοσύμφωνο και τους ειδικούς όρους και παρακολουθεί την εκτέλεση του. Όπου είναι απαραίτητο παρέχει οδηγίες για την επίλυση προβληματικών συνθηκών κατά τη ναύλωση λαμβάνοντας αποφάσεις και συντονίζοντας τους εμπλεκόμενους. Η βασική προτεραιότητα ενός στελέχους του Τμήματος Λειτουργικής Διαχείρισης είναι να διασφαλίζει την ομαλή, προσοδοφόρα και ασφαλή λειτουργία του πλοίου, αυτό θα επιτευχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό μόνο εάν υπάρχει αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος με το γραφείο στη ξηρά.

Μετά το κλείσιμο της συμφωνίας της ναύλωσης του πλοίου από το Chartering Department, το Operation Department θα αναλάβει το πλοίο παρέχοντας συμβουλές και οδηγίες υποστηρίζοντας το πλήρωμα μέχρι ολοκληρωθεί η ναύλωση. Το Operation Department ασχολείται αποκλειστικά με τα ταξίδια των πλοίων. Αφενός, ελέγχει την τήρηση των ναυλοσυμφώνων και αναλαμβάνει δράση σε περίπτωση προβλήματος με το φορτίο, με τους επιβάτες και με το πλήρωμα και αφετέρου, παρακολουθεί την άφιξη στα λιμάνια και ορίζει πράκτορες για να ενεργούν για λογαριασμό του εντολέα τους. Το συγκεκριμένο τμήμα παλαιότερα στελεχωνόταν μόνο από πλοίαρχους Α' Τάξης ωστόσο σήμερα λόγω των αυξημένων απαιτήσεων προσλαμβάνονται οικονομολόγοι και νομικοί. Η δραστηριοποίηση αυτού του τμήματος έχει στόχο την ομαλή και αποτελεσματική λειτουργική διαχείριση του στόλου της επιχείρησης. Οι δραστηριότητες που αναλαμβάνει το Τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης διακρίνονται σύμφωνα με τον Γουλιέλμο (2003, σελ. 290):

- ❖ σε εξωτερικές λειτουργίες, που αφορούν τις σχέσεις με τους εξωτερικούς συνεργάτες όπως για παράδειγμα τους πράκτορες, τους προμηθευτές, τους ναυλωτές κ.α.
- ❖ σε εσωτερικές λειτουργίες, που αφορούν τις σχέσεις μεταξύ των τμημάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης και την ροή της πληροφόρησης ανάμεσα τους.

- ❖ στην παραγωγική μονάδα, τα πλοία όπου θα πρέπει να παρακολουθείται η κίνησή τους και να υποστηρίζονται.

Από την άλλη πλευρά, όπως υποστηρίζει ο Downard (1984, σελ. 132-137) οι δραστηριότητες των στελεχών του τμήματος αυτού ανάμεσα σε άλλες είναι:

- ❖ να σχεδιάζουν προσεκτικά το ταξίδι που έχει να κάνει το πλοίο με βάση το ναυλοσύμφωνο και να υποδείξει τον θαλάσσιο δρόμο που θα πρέπει να ακολουθηθεί με τα λιμάνια φόρτωσης και τα λιμάνια εκφόρτωσης. Οι αποφάσεις του σχεδιασμού αυτού βέβαια για τις liner εταιρίες αλλάζουν καθώς λαμβάνονται σε τακτικό επίπεδο και όχι σε κάθε ταξίδι.
- ❖ να ορίσουν μόνιμους ή περιστασιακούς αντιπροσώπους του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου στο λιμάνι, δηλαδή πράκτορες (agents) και ανάλογα με το ναυλοσύμφωνο να ορίσουν και τους φορτοεκφορτωτές. Ο πράκτορας είναι αυτός που θα χειριστεί τις υποθέσεις του πλοίου στο λιμάνι προσέγγισης όπως η ειδοποίηση άφιξης και αναχώρησης του πλοίου, το αγκυροβόλιο και η παραβολή του στην κατάλληλη θέση κ.α. και θα συνεργαστεί με τον καπετάνιο για τα διάφορα θέματα υποστήριξης του πλοίου όπως για παράδειγμα ο εφοδιασμός σε καύσιμα, σε τρόφιμα και σε άλλα απαραίτητα εφόδια, ο επαναπατρισμός των ναυτικών κ.α. Από την άλλη οι φορτοεκφορτωτές θα αναλάβουν τα θέματα διαχείρισης του φορτίου. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου ναυτιλιακές επιχειρήσεις τακτικών γραμμών διαθέτουν αντιπροσωπευτικά γραφεία στα λιμάνια.
- ❖ να ρυθμίσει σύμφωνα με το ναυλοσύμφωνο τις λεπτομέρειες της διαδικασίας της φορτοεκφόρτωσης. Οι λεπτομέρειες αυτές μπορούν να αφορούν την έγκαιρη άφιξη και την προετοιμασία του πλοίου. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος ώστε το πλοίο να βρίσκεται στον καθορισμένο τόπο και χρόνο για να πραγματοποιηθεί η φορτοεκφόρτωση διότι πιθανές καθυστερήσεις εγείρουν πιθανές απαιτήσεις των φορτωτών.
- ❖ να ρυθμίσουν θέματα προμήθειας καυσίμων (πετρέλευση- bunkering). Για να ρυθμίσει θέματα της πετρέλευσης το στέλεχος θα πρέπει να γνωρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου όπως η χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμου, το είδος του καυσίμου, την κατανάλωση, τα αποθέματα καυσίμου, τις γραμμές φόρτωσης, το νεκρό βάρος κ.α., πληροφορίες που τις λαμβάνει από τον καπετάνιο του πλοίου. Γνωρίζοντας τις τεχνικές λεπτομέρειες ορίζονται οι θαλάσσιοι δρόμοι που θα ακολουθήσει το πλοίο με τα λιμάνια πετρέλευσης και τις τιμές τους. Η δαπάνη κίνησης, δηλαδή το κόστος του καυσίμου ανήκει στα μεταβλητά κόστη και είναι βασικό στοιχείο του ταξιδιού. Λόγω διαφόρων παραγόντων οι τιμές των καυσίμων δέχονται ισχυρό αντίκτυπο και παραμένουν ασταθής. Συνεπώς, για την αποτελεσματική διαχείριση του πλοίου η επιλογή της ταχύτητας είναι κρίσιμος παράγοντας. Εφόσον οι πλοιοκτήτες δε μπορούν να ελέγξουν τη μεταβλητότητα των τιμών παρακολουθούν συστηματικά μέσω εφαρμογής της Bimco, σε περίπτωση που είναι μέλη, τις τιμές και την

διαθεσιμότητα των καυσίμων σε 32 λιμάνια σε όλο τον κόσμο. Επίσης, κάνουν χρήση διάφορων εργαλείων όπως οι συμφωνίες μελλοντικής προμήθειας, οι συμβάσεις ανταλλαγής καυσίμων καθώς και αξιολογούν τη διαχείριση των καυσίμων με τη χρήση βασικών δεικτών απόδοσης (Key Performance Indicator – KPI). Η δημιουργία τέτοιων εργαλείων βοηθά στην αντιστάθμιση του κινδύνου και στη μείωση κόστους προμήθειας καυσίμων.

- ❖ δουλειά του operator είναι να παρέχει γραπτώς οδηγίες για το ταξίδι στον πλοίαρχο. Αυτή η καθοδήγηση με γνώμονα την ευθύνη του πλοιάρχου και τα θέματα ασφαλείας βοηθούν στην πλοήγηση του σκάφους και την ολοκλήρωση του ταξιδιού. Οι πληροφορίες αυτές αναφέρονται στο ίδιο το ταξίδι, δηλαδή στα λιμάνια, στους χρόνους φορτοεκφόρτωσης και γενικότερα στο πλάνο, έπειτα στο φορτίο, δηλαδή στο είδος φορτίου, στα θέματα φορτωτικής και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της φορτοεκφόρτωσης και της μεταφοράς. Επίσης, οδηγίες δίνονται για θέματα που αφορούν τους πράκτορες, στην επικοινωνία με το γραφείο στην ξηρά, στην ταχύτητα του πλοίου, στο ναυλοσύμφωνο και τους όρους του καθώς και σε άλλα κρίσιμα θέματα που προκύπτουν.
- ❖ τέλος, το στέλεχος του τμήματος λειτουργικής διαχείρισης πλοίου από την μία πλευρά, είναι υπεύθυνο για τον έλεγχο των δαπανών του ταξιδιού, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται το κόστος καυσίμων, λιπαντικών καθώς και λιμενικά τέλη, τέλη διέλευσης, πρακτορειακά έξοδα κ.α. (ανάλογα με την μορφή ναύλωσης) και των λειτουργικών δαπανών (Βλάχος, 2018, σελ.83) και από την άλλη, χειρίζονται τυχόν ασφαλιστικές απαιτήσεις για ζημιές ή ελλείψεις.

Η σημαντικότητα του Operation Department μιας ναυτιλιακής επιχείρησης έγκειται στο γεγονός της διανομής της πληροφόρησης από και προς τα άλλα τμήματα και του συντονισμού του συνολικού έργου. Παραδείγματος χάρη, οι operators συνεργάζονται με τα στελέχη του Τμήματος Ναυλώσεων για την πιο συμφέρουσα οικονομικά ναύλωση για κάθε πλοίο παρέχοντας την απαραίτητη πληροφόρηση για την επιλογή αυτή. Επίσης, συνεργάζεται και με στελέχη των αντίστοιχων λειτουργιών αφού χρειάζεται καλά συντηρημένα και αξιόπλοα πλοία (Τεχνικό Τμήμα) επανδρωμένα με τους κατάλληλους (Τμήμα Πληρωμάτων). Η λειτουργική διαχείριση είναι μία από τις σημαντικότερες λειτουργίες σε μια ναυτιλιακή διότι έχει ως έργο της την καθημερινή αποτελεσματική διαχείριση του πλοίου.

#### **4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΗΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΡΟΝΟΙΟΥ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**

Η απομόνωση κάποιων επαγγελματιών από τους χώρους παροχής ιατρικής φροντίδας ανάγκασε τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) να πασχίζει να βελτιώσει την υγεία των ανθρώπων που αναγκαστικά διαμένουν στον εργασιακό τους χώρο. Γι' αυτό το λόγο, το 1967 εκδόθηκε ο *Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για Πλοία* από τον ΠΟΥ, ο οποίος λειτούργησε ως πρακτική καθοδήγηση σε αυτούς που θα παράσχουν βοήθεια στον άρρωστο ναυτικό.

Οι διάφορες επιδημίες αποτέλεσαν συχνό φαινόμενο, ειδικά τα παλαιότερα χρόνια θέτοντας σε κίνδυνο τη λειτουργία και την ασφάλεια του πλοίου. Αν εξαιρέσουμε την πανδημία του κορονοϊού που ξέσπασε το 2019 δημιουργώντας τεράστιες προκλήσεις, το φαινόμενο έχει εξαλειφθεί σε μεγάλο βαθμό λόγω των εντατικών μέτρων πρόληψης τα οποία επιβάλλουν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Η μετάδοση παθογόνων μικροοργανισμών, μέσω άμεσης επαφής, σταγονιδίων, μη ζωντανών φορέων όπως του φαγητού, του ρουχισμού, του νερού κ.α. αποτελούν μεγάλο κίνδυνο μόλυνσης των μελών πληρώματος. Η επιβολή περιορισμών, η απαγόρευση επιβίβασης/ αποβίβασης στο λιμάνι, η άρνηση εισόδου και το κλείσιμο των λιμανιών και η δυσκολία ανεφοδιασμού είχαν σημαντικό αντίκτυπο στην κινητικότητα των πλοίων που επηρέασε σε διαφορετικό βαθμό την κάθε αγορά και ανάλογα το μέγεθος των πλοίων.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα επικεντρωθούμε κυρίως στις επιπτώσεις του κορονοϊού στη λειτουργία του πλοίου. Τα σημαντικότερα ζητήματα της λειτουργικής διαχείρισης που αντιμετώπισαν προκλήσεις είναι η ασφάλεια και οι επιθεωρήσεις των πλοίων, η εξασφάλιση των προμήθειων για αυτά, η υποστήριξη από το γραφείο καθώς άλλαξε ο τρόπος εργασίας και η συμμόρφωση στους λιμένες.

#### **4.2.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ**

Το ζήτημα της ασφάλειας στη θάλασσα αντιμετωπίζεται μέσω του ISM, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης. Το ρυθμιστικό πλαίσιο και οι ασφαλείς πρακτικές του ISM εισάγουν την αλλαγή κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας στις ναυτιλιακές εταιρίες. Ο ISM αποτελεί ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία του πλοίου και για την πρόληψη της ρύπανσης που έχει σκοπό μέσω της επιβολής γραπτής τήρησης και παρακολούθησης των διαδικασιών που γίνονται στο πλοίο να εξασφαλίσει ασφάλεια εν πλω, αποτροπή ανθρώπινου τραυματισμού και απώλειας ζωής και τέλος να αποφευχθεί η ζημιά στο περιβάλλον (Βλάχος, 2018, σελ. 732). Γι' αυτό το λόγο κάθε εταιρεία οφείλει να αναπτύσσει ένα σύστημα ασφαλούς διαχείρισης όπου θα διασφαλίζονται η συμμόρφωση των πλοίων με τις Διεθνείς Συμβάσεις, τους Κώδικες τα πρότυπα και τις οδηγίες των Διεθνών Οργανισμών των Κρατικών Αρχών και των Νηογνομώνων. Όλα αυτά με γνώμονα την ασφάλεια του πλοίου και την αποφυγή ατυχημάτων. Ο κορονοϊός ανάγκασε τους ναυτικούς να μείνουν για τεράστια διαστήματα μακριά από τις οικογένειες τους μέσα στο πλοίο παρά τις συμβάσεις εργασίας που όριζαν εξ αρχής το χρονικό διάστημα της ναυτολόγησης. Η σωματική και ψυχολογική κόπωση υπήρχε περίπτωση να οδηγήσει σε λάθη και παραλείψεις που θα μπορούσαν να παίξουν καθοριστικό ρόλο σε κάποιο ατύχημα ή μοιραία στην απώλεια ανθρώπινης ζωής. Ο άνθρωπος παράγοντας είναι ο κύριος υπεύθυνος, η γενεσιουργός αιτία των ναυτικών ατυχημάτων και γι' αυτό το λόγο ωθούν την ναυτιλιακή κοινότητα να λάβει θεσμικά μέτρα. Σύμφωνα με τον ISM Code, οι διαχειριστές των πλοίων υποχρεούνται να αξιολογήσουν όλους τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί στα πλοία εξαιτίας της Covid-19 και να αναπτύξουν σχέδια για την αντιμετώπιση των κινδύνων για την υγεία των ναυτικών και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Απ' την άλλη, τα πληρώματα των πλοίων αφού λαμβάνουν τις οδηγίες της εταιρείας οφείλουν να εξοικειωθούν με τα σχέδια αντιμετώπισης για την προστασία της υγείας τους.



Η SOLAS διεθνής συνθήκη είναι η πιο σημαντική συνθήκη για την Ασφάλεια Ζωής στη Θάλασσα που εκδόθηκε το 1974 μαζί με τον ISM Code αποτελούν τα βασικότερα εργαλεία αναβάθμισης της ασφάλειας των πλοίων. Την εποχή του κορονοϊού υποχρεώθηκαν πολλές εταιρείες να ακολουθήσουν κανόνες, οδηγίες, πρωτόκολλα, πρακτικές με στόχο την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα. Ήταν δύσκολο. Ο IMO, τα κράτη σημαίας, τα κράτη λιμένος, ο IACS, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ο ILO και η ναυτιλιακή κοινότητα, με τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές, τα P&I Clubs διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο για την εξασφάλιση της υγείας των ναυτικών. Με κάθε κόστος θα έπρεπε να διασφαλιστεί πως κανένας ναυτικός που εργάζεται σε πλοίο δεν θα έπρεπε να μολυνθεί και να μεταφέρει το ιό στο πλοίο. Η ασφάλεια σχετίζεται άμεσα με την ελαχιστοποίηση του κινδύνου. Πρώτα απ' όλα για την υγεία του και την υγεία των συναδέλφων του καθώς και σε περίπτωση συμβάντος η προσέγγιση σε λιμάνι και η μεταγωγή σε νοσοκομείο αρκετές φορές είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί. Η ασφαλής διαχείριση του πλοίου αντιλαμβανόμαστε πως γινόταν ακόμη δυσκολότερη υπόθεση μόλις περιορίστηκε η προσέγγιση των πλοίων στα λιμάνια και η απαγόρευση της «ελευθεροκοινωνίας». Πρόσφατα άρθρο στην Capital.gr (Στάθης, 2021) έφερε στο φως της δημοσιότητας την καταγγελία ενός αρχιμηχανικού ναυτιλιακής επιχείρησης ο οποίος ενώ προσβλήθηκε από τον φονικό ιό μέσα σε πλοίο η εργοδότη εταιρεία δεν μερίμνησε για τη μεταγωγή του σε διαγνωστικό κέντρο και τον ασφαλή επαναπατρισμό αλλά συνέχισε να εργάζεται κανονικά, πράγμα που του προκάλεσε σοβαρά προβλήματα στον πνεύμόν του. Είναι η πρώτη δίκη στην Ελλάδα που έχει ως διακύβευμα το κατά πόσο συνιστά εργατικό ατύχημα η νόσηση από κορονοϊό και έλαβε χώρα στο Μονομελές Πρωτοδικείο Πειραιά. Εκτός από αυτό, δημιουργούνται θέματα που σχετίζονται με την ναύλωση και τις απαιτήσεις που θα αξιώσει ο ναυλωτής σε περίπτωση καθυστέρησης του φορτίου στο λιμάνι. Οι καθυστερήσεις που μπορούν να προκληθούν για παράδειγμα από συνθήκες καραντίνας είτε λόγω υποχρεωτικών αποκλίσεων του δρομολογίου έχει ως αποτέλεσμα την αναστολή πληρωμών ναύλων εξαιτίας της μη διαθεσιμότητας του πλοίου στο λιμάνι αφού δεν κατάφερε να φέρει εις πέρας την εμπορική διαδικασία.

#### **4.2.2 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

Η περιορισμένη πρόσβαση στα πλοία διατάραξε σοβαρά την διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων την περίοδο της πανδημίας. Προ πανδημίας ο Επιθεωρητής Κρατικού Ελέγχου Λιμένων (PSCO) καλούταν μέσα από λεπτομερή επιθεώρηση να διαπιστώσει εάν το σκάφος αποτελεί απειλή και εάν είναι κατασκευασμένο και εξοπλισμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Επίσης, υποχρεούνταν να απαγορεύσει τον απόπλου σε περίπτωση που παρουσιάζονται προβλήματα κατά την επιθεώρηση. Η μείωση των επισκέψεων των εξωτερικών συνεργατών λόγω του κορονοϊού έδωσε χαρά στους αξιωματικούς και στα πληρώματα ωστόσο η γραφειοκρατία αυξήθηκε με σκοπό την ορθή τήρηση των διεθνών συμβάσεων ώστε να αναδειχθεί η πραγματική κατάσταση του πλοίου από τους PSCOs.

«Η ενίσχυση της ασφάλειας της ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα μέσω της διασφάλισης υψηλών τεχνικών προδιαγραφών σχεδιασμού, κατασκευής, ναυπήγησης και συντήρησης πλοίων» είναι το κύριο καθήκον των νηογνώμωνων σήμερα. Οι νηογνώμονες είναι ανεξάρτητοι οργανισμοί οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί από κυβερνήσεις χωρών μέσω δύο διαδικασιών, της κατηγοριοποίησης (classification) και

της πιστοποίησης (certification) να ελέγχουν εάν εφαρμόζονται οι συμβάσεις και οι συνθήκες για την ασφάλεια του πλοίου. Οι ιδιαίτερες περιστάσεις της πανδημίας του κορονοϊού δημιούργησε νέες ανάγκες για επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως. Κατά την περίοδο της πανδημίας οι επιθεωρητές διάφορων νηογνομώνων εκμεταλλευόμενοι την επικοινωνιακή τεχνολογία έκαναν εξ αποστάσεως επιθεωρήσεις. Drones, γυαλιά «HoloLens» κ.α. χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες της επιθεώρησης. Ο Θεοδόσης Στατέλλος, Διευθυντής Ναυτιλιακών και Παράκτιων Δραστηριοτήτων Νότιας Ευρώπης για το Lloyd's Register σε συνέντευξη που έδωσε στην ηλεκτρονική σελίδα newmoney.gr δήλωσε ότι αυξήθηκε το ποσοστό στις «πολύπλοκες» επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν από το Lloyd's Register. Ωστόσο, τα προβλήματα της μη φυσικής παρουσίας του επιθεωρητή στο πλοίο περιορίζει την δυνατότητα παρακολούθησης της συνολικής εικόνας και έρχονται στην επιφάνεια νομικά ζητήματα που έχουν σχέση με την αυθεντικότητα των καταγραφών, που πιστοποιούν το πόρισμα της επιθεώρησης. Η εφαρμογή τέτοιων μοντέλων επιθεώρησης λόγω της μείωσης του κόστους και του χρόνου απασχόλησης ενδεχομένως ενισχύσει την ζήτησή τους μετά πανδημίας. Το ζήτημα που αναδεικνύεται είναι πως η δραστηριοποίηση σε αχαρτογράφητα νερά δυσκολεύει τη λειτουργική διαχείριση του πλοίου. Χρειάζεται οι ναυτιλιακές εταιρείες να γίνουν ευέλικτες και να προσαρμόζονται στα νέα δεδομένα αστραπιαία αναπτύσσοντας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών.

#### **4.2.3 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ**

Οι προμήθειες ως όρος αναφέρονται στις μετακινήσεις αγαθών, την αποθήκευσή και την εσω-επιχειρησιακή παραλαβή τους. Άλλες επιμέρους διαδικασίες των προμηθειών είναι η αναζήτηση των κατάλληλων προμηθευτών, η λήψη προσφορών, η διαχείριση αποθεμάτων και η απόφαση για αγορά νέων. Το Τμήμα Προμηθειών μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι υπεύθυνο για την υποστήριξη της λειτουργίας του πλοίου μέσω της παροχής όλων αυτών που χρειάζεται ένα πλοίο σε επαρκές επίπεδο. Αποστολή δηλαδή του τμήματος είναι να εξασφαλίσει τα απαιτούμενα σε καλή ποιότητα και ποσότητα καθώς και στον απαιτούμενο χρόνο. Σκοπός των εν γένει προμηθειών είναι η επίτευξη χρηματοοικονομικών στόχων, όπως η μείωση του κόστους. (Γκρισέλντα, 2015, σελ. 23- 28)

Για την αδιατάραχτη λειτουργία του πλοίου κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη εξοπλισμού, εφοδίων, αναλωσίμων υλικών και τροφίμων προκειμένου να μην προκύψουν κίνδυνοι από την έλλειψή τους και επηρεαστεί το ταξίδι. Οι αρμοδιότητες του Καπετάνιου και ο Α' Μηχανικού του πλοίου είναι να παρακολουθούν και να επιβεβαιώνουν ότι υπάρχει ο απαραίτητος εξοπλισμός που απαιτείται για την υλοποίηση του ταξιδιού καθώς και να ενημερώνει την εταιρεία πριν την αναχώρηση από το λιμάνι για την ολοκλήρωση της παράδοσης, καταδεικνύοντας προβλήματα που προκύψουν. Είναι απαραίτητο να γίνει προσεκτικός έλεγχος κατά την παράδοση και να υπογραφούν τα τιμολόγια. Το Τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης είναι υπεύθυνο να παρακολουθεί, να ελέγχει, να εγκρίνει τη ζήτηση, να χειρίζεται την αγορά καυσίμων, να προχωρά σε παραγγελία σύμφωνα με την έγκριση που αποκτά και να ενημερώνει τους εμπλεκόμενους, πλοίαρχο και πράκτορα για την παράδοση. Επίσης, ο διευθυντής του τμήματος προμηθειών εξετάζει, ελέγχει και εγκρίνει τις λίστες ζήτησης για προμήθειες, λαμβάνει προσφορές από προμηθευτές και προχωρά σε παραγγελίες εφόσον εγκριθούν καθώς και επικοινωνεί με αυτούς για λεπτομέρειες. Τέλος, ο

πράκτορας του τμήματος προμηθειών ανάμεσα σε άλλα υποστηρίζει τον διευθυντή με τις ζητήσεις που λαμβάνονται από τα πλοία, λαμβάνει τις προσφορές, οργανώνει την παραγγελία και την παράδοση των αναλώσιμων υπό την επίβλεψη του διευθυντή και κανονίζει την προμήθεια των διορθώσεων ναυσιπλοΐας, χαρτών και βιβλίων στα πλοία.

Τα Τμήματα Προμηθειών κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν πολλές προκλήσεις καθώς εν μέσω πανδημίας με το κλείσιμο των λιμανιών και την ακύρωση αεροπορικών πτήσεων έπρεπε να διασφαλιστεί η σωστή λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τους κανόνες ποιότητας, αξιοπιστίας και καλύτερης τιμής. Το ζήτημα που προέκυψε ήταν η δυσκολία εύρεσης των αναλώσιμων προϊόντων. Για παράδειγμα εάν ένα πλοίο πραγματοποιεί ταξίδια στη Δυτική Αφρική ο εφοδιασμός του πλοίου ενέχει δυσκολίες διότι πολλά προϊόντα και υπηρεσίες δεν είναι διαθέσιμα στην αγορά αυτής της γεωγραφικής περιοχής και θα πρέπει η ζήτηση του πλοίου να ανατεθεί σε προμηθευτές από όλο τον κόσμο όπου ο ανεφοδιασμός θα γίνει είτε μέσω εμπορευματοκιβωτίων, είτε μέσω αεροπορικής αποστολής, μέσα που ίσως θα καθυστερήσουν λόγω της κατάστασης. Είδη που είναι απαραίτητα για το πλήρωμα όπως η τροφοδοσία και για την ομαλή λειτουργία του πλοίου όπως χαρτί εκτύπωσης θα τα προμηθευτούν από την τοπική αγορά ακόμη και αν οι τιμές είναι υψηλές. Πλοία που ναυλώνονται για δρομολογημένα ταξίδια σε λιμάνια της Κίνας, Ιαπωνίας και Σιγκαπούρης εφοδιάζονται συνήθως από το λιμάνι της Σιγκαπούρης, διότι θεωρείται μία από τις καλύτερες αγορές ναυτιλιακών ειδών έπειτα από την ανάδειξη του ως ένα από τα πιο πολυσύχναστα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως. Όμως τα πράγματα δυσκόλεψαν έπειτα από τους αυστηρούς περιορισμούς που επιβλήθηκαν για την ανάσχεση της πανδημίας στη νησιωτική χώρα (Γκρισέλντα, 2015).

Τα Τμήματα Προμηθειών οφείλουν να παρέχουν στα πλοία όλα τα μέσα για την ομαλή και συνεχή λειτουργία τους. Τα προβλήματα που προέκυψαν από την πανδημία του κορονοϊού μετέτρεψαν σε ακόμη πιο πολύπλοκη την διαδικασία εξασφάλισης προμηθειών για το πλοίο.

#### **4.2.4 ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ**

Το εργασιακό περιβάλλον στις ναυτιλιακές εταιρείες μεταβλήθηκε ως αποτέλεσμα μιας σειράς ραγδαίων εξελίξεων που επέβαλλε η πανδημία όπως προ είπαμε. Οι κυβερνήσεις του κόσμου υιοθέτησαν μέτρα και προχώρησαν στη σύσταση ταμείων ανάκαμψης για τις επιπτώσεις της πανδημίας. Η υγεία των εργαζομένων ήταν κύριο μέλημα όλων των ναυτιλιακών εταιρειών, κυρίως των ανθρώπων που ερχόντουσαν σε επαφή με τους πελάτες, τους προμηθευτές, τις τράπεζες, τα πληρώματα, τους τεχνικούς κ.α. Οι εργαζόμενοι περιορίστηκαν στο σπίτι τους, άλλοι έχασαν την δουλειά τους και προωθήθηκε η τηλεργασία ως μέτρο πρόληψης για τον περιορισμό της εξάπλωσης της πανδημίας Covid-19. Η τηλεργασία με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της αντικατέστησε το παραδοσιακό εργασιακό μοντέλο. Ο χώρος του σπιτιού για τους περισσότερους έμοιαζε ιδανικός για την άσκηση των επαγγελματικών τους καθηκόντων αφού είχαν αυτονομία και ευελιξία. Πολλοί παράγοντες που αυξάνουν το στρες στον παραδοσιακό χώρο εργασίας όπως ο ρυθμός της εργασίας, οι τεράστιες διαδρομές και μετακινήσεις που παρατηρούνται κυρίως σε μεγάλα αστικά κέντρα και οι τοξικές συναναστροφές με αρνητικούς συναδέλφους δεν υπάρχουν.

Από την άλλη πλευρά, η απομόνωση των εργαζομένων από τους συναδέλφους τους και η ανάγκη για προσωπική επαφή στο χώρο εργασίας, η ανασφάλεια για τη νέα πραγματικότητα που δημιουργεί άγχος, φόβο πιθανής απόλυσης και η αρνητική επιρροή στην καριέρα των φιλόδοξων εργαζομένων από τη μόνιμη τηλεργασία και τέλος η ασάφεια των ορίων μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής (εξάντληση από τις πολλές ώρες εργασίας καθώς δε διατηρούνταν το ωράριο) και το γεγονός ότι οι τηλεδιασκέψεις μετατρέπουν τον ιδιωτικό χώρο σε δημόσιο από το μη αυστηρό κώδικα ένδυσης που υιοθετείται και από το background που επιλέγει να δείξει ο εργαζόμενος, από το προσεγμένο home-office με τη τεράστια βιβλιοθήκη μέχρι το ακατάστατο σαλόνι και τις φωνές των παιδιών είναι άξια συζήτησης.

Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία με θέμα: «Οι ρυθμίσεις στην τηλεργασία στην Ευρώπη σε μια μετά-Covid-19 εποχή» (Miguel, Caprile, Arasan, 2021) παρουσίασε τα πιθανά οφέλη αλλά και τον έντονο σκεπτικισμό της νέας αυτής μορφής οργάνωσης της εργασίας. Ανέδειξε ότι η τηλεργασία θεσμικά δεν είχε κατοχυρωθεί σε αρκετά κράτη και αυτό οδηγούσε στην επιβολή προτύπων και διευκρινήσεων του προτύπου εργασίας (συνθήκες, ώρες εργασίας, περιόδους ανάπαυσης). Κράτη που η τηλεργασία με θεσμικούς ορισμούς και ειδική νομοθεσία καθοριζόταν στον Εργατικό Κώδικα ή σε σχετική νομοθεσία ήταν η Ελλάδα, η Γαλλία, η Ολλανδία, η Μάλτα κ.α. ενώ κράτη όπως η Κύπρος, η Φινλανδία, η Σουηδία κ.α. δεν την είχαν θεσπίσει.

Τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων θα έπρεπε να διασφαλίσουν καλές συνθήκες εργασίας για τους εργαζομένους τους και να προστατεύσουν την ασφάλεια και την υγεία τους ώστε να συνεχίσουν να είναι αποδοτικοί παρά τις νέες συνθήκες εργασίας. Ίσως η εργασία μακριά από το κέντρο- γραφείο να εκτιμήθηκε από τα στελέχη ότι αύξησε την πολυπλοκότητα της επιχείρησης και συνάμα πως για το οτιδήποτε αν προκύψει οι εργαζόμενοι δεν θα είναι άμεσα διαθέσιμοι, εφόσον όμως οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής προχωρούσαν σε ανάπτυξη των ψηφιακών υποδομών και εφάρμοζαν καλές πρακτικές και μηχανισμούς υποστήριξης των εργαζομένων δεν θα ανησυχούσαν τόσο.

Η Covid-19 επιτάχυνε τον ψηφιακό μετασχηματισμό (digitalization) μέσω της αξιοποίησης των νέων ψηφιακών τεχνολογιών στο ναυτιλιακό γραφείο. Σύμφωνα με άρθρο της Ναυτεμπορικής (2020) ο ψηφιακός μετασχηματισμός αναδείχθηκε και πλέον αποτελεί βασική προτεραιότητα και της ΕΕ. Δημιουργήθηκαν ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις και στηρίχθηκε μια πράσινη πολιτική, η οποία μείωσε τα επίπεδα της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Από την άλλη πλευρά, ήρθε στην επιφάνεια το χάσμα μεταξύ των εργαζομένων υψηλής και χαμηλής ειδίκευσης. Η διαφορά μεταξύ αυτών ήταν ότι οι πρώτοι προσαρμόστηκαν αμέσως στο ψηφιακό περιβάλλον ενώ οι τελευταίοι δεν τα κατάφεραν και θα προτιμούσαν να εργάζονταν με αναλογικό τρόπο. Σε άρθρο της ηλεκτρονικής ιστοσελίδας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2021) αναφέρεται ότι σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, κατά το πρώτο μισό του έτους μειώθηκαν κατά 7% οι θέσεις χαμηλής ειδίκευσης και αυξήθηκαν κατά 3% οι θέσεις υψηλής ειδίκευσης. Αυτή ήταν μια σημαντική αλλαγή που τα στελέχη της Διοίκησης του Ανθρώπινου Δυναμικού, αφενός θα πρέπει να αντιμετωπίσουν μέσω της εκπαίδευσης των εργαζομένων τους και αφετέρου οι κυβερνήσεις να βοηθήσουν με

σκοπό την απόκτηση επαγγελματικών δεξιοτήτων των εργαζομένων ώστε να εισχωρήσουν σε κλάδους όπου υπάρχει διαθεσιμότητα θέσεων εργασίας.

Οι εξελίξεις στην πανδημία επηρέασαν καθοριστικά τον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και τον τρόπο που γίνεται η διαχείριση του από το ναυτιλιακό γραφείο. Ωστόσο, επειδή ένα πλοίο είναι μια επένδυση θα πρέπει να λειτουργεί με τρόπο που θα ικανοποιεί τις προσδοκίες των επενδυτών. Καθώς τα κεντρικά γραφεία των ναυτιλιακών εταιρειών λειτουργούν με μειωμένο προσωπικό ή εξ αποστάσεως τα πλοία θα αντιμετωπίσουν καθυστερήσεις και μειωμένα επίπεδα ποιότητας της εξυπηρέτησης από το γραφείο.

#### **4.2.5 ΤΗΛΕΡΓΑΣΙΑ**

Η τηλεργασία είναι μία ευέλικτη μορφή απασχόλησης. Έγινε γνωστή κυρίως την εποχή της πανδημίας της Covid-19 παγκοσμίως ως μέτρο πρόληψης για τον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπήρχε νωρίτερα. Πατέρας της τηλεργασίας θεωρείται ο Jack Nilles, ερευνητής στο Πανεπιστήμιο της Ν. Καλιφόρνια, ο οποίος το 1973 ξεκίνησε ένα έργο τηλεργασίας με συμμετοχή 30 εργαζομένων με στόχο την όσο δυνατόν λιγότερη μετακίνηση. Την ίδια χρονιά εξαιτίας του εμπάργκο στο πετρέλαιο του ΟΠΕΚ αυξήθηκε η τιμή της βενζίνης. Αν και περίμενε κανείς ότι θα χρησιμοποιηθεί από την Αμερική, η τηλεργασία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στις Σκανδιναβικές χώρες. Την δεκαετία του '80 η εξ αποστάσεως εργασία περιοριζόταν σε ένα μικρό φάσμα επαγγελμάτων επειδή δεν ήταν έτοιμες να αλλάξουν την οργάνωση και τις λειτουργίες τους οι επιχειρήσεις. Μέχρι και το 1994 η τηλεργασία ήταν περιορισμένη με εξαίρεση τη Μ. Βρετανία. Έπειτα όμως όλο και περισσότερες χώρες της Ε.Ε. υιοθετούν αυτή τη μορφή απασχόλησης λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης, η οποία επιδρά θετικά στην ανταγωνιστικότητα της κάθε επιχείρησης. Η αλλαγή στις αμερικάνικες εργασιακές συνήθειες από την υπογραφή του νόμου για την ενίσχυση της τηλεργασίας το 2010 ανέπτυξε σε μεγάλο βαθμό εφαρμογές κοινωνικής δικτύωσης, όπως Skype, Google Hangouts, Zoom, Cloud κ.α.

Και ερχόμαστε στο σήμερα, με την πανδημία να αναγκάζει ξαφνικά όλο και περισσότερους ανθρώπους να εργαστούν εξ αποστάσεως. Κύριο μέλημα των επιχειρήσεων η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας μέσω νέων στρατηγικών και πρακτικών. Η νέα τεχνολογία επέτρεψε στις επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον άμεσα. Οι αλλαγές που κάποιος θα εκτιμούσε ότι θα μεσολαβούσαν χρόνια για να πραγματοποιηθούν οι εταιρείες κατάφεραν μέσα σε λίγους μήνες να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ψηφιοποίησης. Η τηλεργασία συνδέθηκε με την ευελιξία των εργασιακών σχέσεων, με την τεχνολογία όπως λέχθηκε και νωρίτερα καθώς και με την συμπίεση του εργατικού κόστους των οικονομιών τύπου Ινδίας και Κίνας.

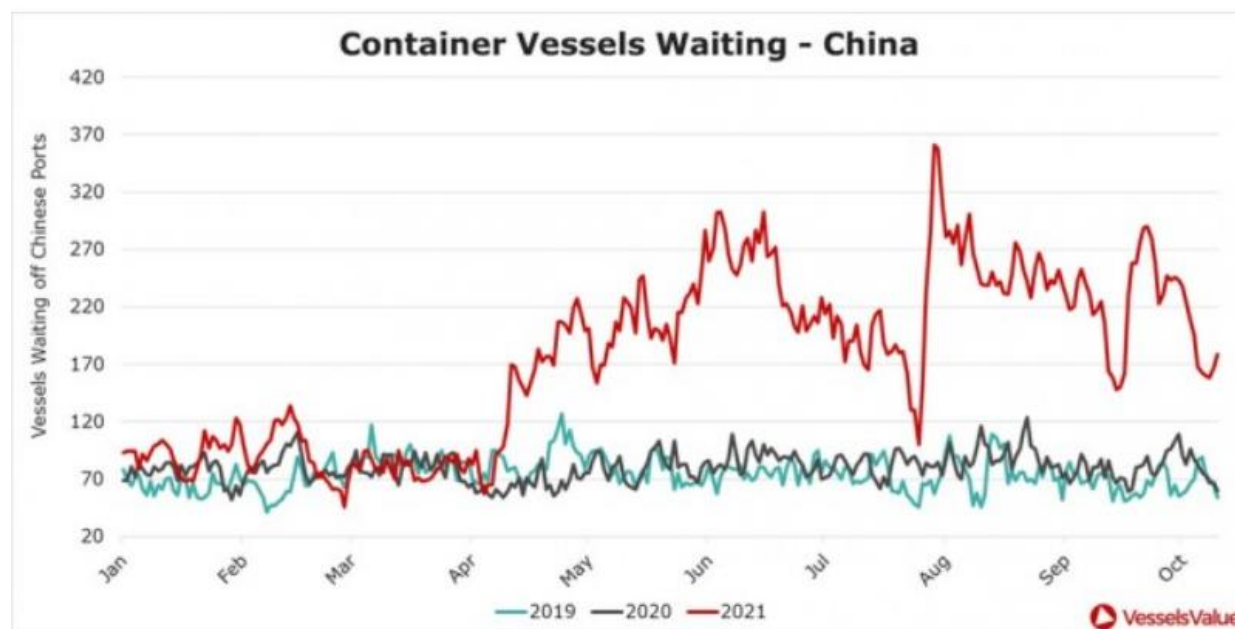
#### **4.2.6 ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ**

Φαινόμενα συμφόρησης παρουσιάζονται είτε λόγω φυσικής διαμόρφωσης των θαλάσσιων περιοχών πχ στα στενά της Σιγκαπούρης και στην Θάλασσα της Μάγχης, όπου αρκετές φορές σε μικρή κλίμακα χάνεται χρόνος επειδή το ένα πλοίο εμποδίζει το άλλο, είτε λόγω κλεισίματος κρίσιμων εμπορικών οδών, όπως στη διώρυγα του Σουέζ από την προσάραξη του πλοίου Ever Given το Μάρτιο του 2021, που προκάλεσε «έμφραγμα» στην παγκόσμια ναυτιλία με επιπτώσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού και

στην δραστηριότητα των χρηματοοικονομικών. Το 2021 η λιμενική συμφόρηση ανήλθε σε άνευ προηγουμένου επίπεδα προκαλώντας χάος στις εφοδιαστικές αλυσίδες επηρεάζοντας κυρίως τις εταιρείες με containerships και bulkers. Σύμφωνα με ανάλυση της Vessels Value λόγω του κορονοϊού και το κλείσιμο των λιμανιών, των εμπορικών διενέξεων Κίνας – Αυστραλίας και το κλείσιμο του Σουέζ οι τερματικοί σταθμοί πλέον έχουν γίνει σημεία συμφόρησης (Cook, 2021). Τα προβλήματα που παρατηρούνται είναι η κακή οργανωτική δομή στα λιμάνια με καθυστερήσεις στις διαδικασίες των φορτοεκφορτώσεων αλλά και στις αδυναμίες του οδικού δικτύου να απορροφήσει τον όγκο των εμπορευμάτων. Στα κινέζικα λιμάνια τα επίπεδα συμφόρησης εκτοξεύτηκαν στα τέλη Ιουλίου στα 361 πλοία (περίοδο που βρισκόταν σε εξέλιξη ο τυφώνας In-Fa στην Ανατολική Κίνα) ενώ τα προηγούμενα δύο χρόνια κατά μέσο όρο τα πλοία που ανέμεναν να ξεφορτώσουν κινούνταν στα 88 πλοία. Η συμφόρηση στην Κίνα τους τελευταίους μήνες του 2021 κινείται κατά μέσο όρο στα 180 containerships. Παρόμοια εικόνα και στη Δυτική Ακτή, με την λιμενική συμφόρηση να αυξάνεται σημαντικά στο Λος Άντζελες και στο Λονγκ Μπιτς.

Αυτή η κατάσταση οδηγεί από την μία πλευρά, να αυξάνονται στα ύψη οι ναύλοι λόγω της περιορισμένης προσφοράς και η ζήτηση για πλοία να βρίσκεται σε άνοδο. Από την άλλη, η λιμενική συμφόρηση αναγκάζει σε εκτροπές πλοίων σε άλλα λιμάνια με συνέπεια οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες των χρονοδιαγραμμάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να επηρεάζονται. Η ενδεχόμενη καθυστέρηση παράδοσης εμπορευμάτων ενός πλοίου είναι μια κοστοβόρα διαδικασία που οδηγεί σε παγκόσμιες ανακατατάξεις στο παγκόσμιο εμπόριο.

*Διάγραμμα 2: Παραμονή containerships στα κινέζικα λιμάνια*



ΠΗΓΗ: VESSELSVALUE, 2021

#### **4.2.7 ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΟΥ BLANK SAILING**

Το Blank Sailing γνωστό και ως Void Sailing είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να δηλώσει την απόφαση μιας ναυτιλιακής εταιρείας ή ενός μεταφορέα να παρακάμψει ένα λιμάνι ή ένα ολόκληρο προγραμματισμένο ταξίδι. Το φαινόμενο δεν είναι καινούργιο, ωστόσο εν μέσω πανδημίας αυξήθηκε ο αριθμός των κενών δρομολογίων που είχε ως συνέπεια την διατάραξη της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για να κατανοήσουμε το Blank Sailing και την σύνδεση του με την λιμενική συμφόρηση θα φέρουμε ένα παράδειγμα: Έστω ότι το φορτίο μας βρίσκεται στο πλοίο Pegasus. Το Pegasus θα αποπλεύσει από το λιμάνι του Ρότερνταμ x ημερομηνία και θα αφιχθεί στο λιμάνι της Σανγκάης y ημερομηνία. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα το πλοίο θα σταματήσει και στα λιμάνια του Ντουμπάι, της Βομβάης και της Σιγκαπούρης. Ωστόσο, εξαιτίας της συμφόρησης στη Σιγκαπούρη το πλοίο θα παρακάμψει το λιμάνι για να αποφύγει την καθυστέρηση και για να είναι εντός του προγράμματος στο υπόλοιπο ταξίδι. Συνεπώς το λιμάνι της Σιγκαπούρης επισημαίνεται ως «κενό δρομολόγιο». Τα φορτία σε αυτό το λιμάνι θα περιμένουν το επόμενο πλοίο, πράγμα χρονοβόρο κάποιες φορές (Kragelund, 2021).

Εκτός από την λιμενική συμφόρηση άλλοι παράγοντες που παίζουν ρόλο για να συμβαίνει το Blank Sailing είναι από την μία πλευρά, η χαμηλή ζήτηση χώρου στα πλοία, όπου επιτρέπει στους μεταφορείς να ενοποιούν τις αποστολές από πολλά πλοία σε ένα διότι είναι πιο οικονομικά αποδοτικό για αυτούς και από την άλλη μειώνουν την χωρητικότητα οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες για να αυξήσουν τους ναύλους τους ακυρώνοντας προγραμματισμένα δρομολόγια. Επίσης τα προβλήματα στο πλοίο, οι απεργίες και εργατικές αναταραχές και οι κακές καιρικές συνθήκες προκαλούν Blank Sailing. Η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων ενός πλοίου αντιλαμβανόμαστε πως δεν είναι πάντα εύκολη υπόθεση.

#### **4.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ COVID-19 ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Ένα σχέδιο θα πρέπει πάντοτε να σχεδιάζεται με γνώμονα το χειρότερο σενάριο. Το συγκεκριμένο σχέδιο του άρθρου της ηλεκτρονικής ιστοσελίδας pwc.com επικεντρώνεται σε τρεις βασικούς άξονες. Ο πρώτος άξονας έχει σαν αντικείμενο τους ναυτικούς και προτεινόμενα μέτρα που θα μπορούσαν να παρθούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση. Ορισμένα προτεινόμενα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Δημιουργία ολοκληρωμένης πολιτικής αντιμετώπισης κρούσματος Covid-19 επί του πλοίου και διασφάλιση από τις ναυτιλιακές εταιρείες ότι έχει κοινοποιηθεί σε όλο το πλήρωμα, με σκοπό να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος μόλυνσης από τον ιό, αλλά ακόμα και στην περίπτωση που κάποιος νοσήσει, να εντοπιστεί εγκαίρως και να απομονωθεί, προκειμένου να μην δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα από τυχόν διασπορά του ιού.
- Υποστήριξη (ψυχική) ναυτικών που επιβαίνουν σε πλοία που δεν μπορούν να επαναπατριστούν λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών αλλά

και αντίστοιχα του πληρώματος αλλαγής που λόγω αποκλεισμού ορισμένων λιμανιών δεν μπορούν να επιβιβαστούν στο πλοίο και άρα να εργαστούν.

- Εντοπισμός των ναυτικών που θα χρειαστεί να παραμείνουν στο πλοίο για διάστημα μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο και ανάπτυξη προγραμμάτων που θα έχουν στόχο την ευημερία αυτών των ατόμων.

Ο δεύτερος άξονας έχει να κάνει με τον εφοδιασμό των πλοίων με προμήθειες, ανταλλακτικά, καύσιμα κ.α. προκειμένου να καθίστανται λειτουργικά τα πλοία, με σκοπό να μεταφέρουν κρίσιμα φορτία ανά τον κόσμο. Ορισμένα προτεινόμενα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Προσδιορισμός των πιο κρίσιμων ανταλλακτικών, προμηθειών κ.α. ανά ομάδες και εκτίμηση του επιθυμητού αποθέματος ασφαλείας στα αγαθά αυτά προκειμένου να αποφευχθούν ελλείψεις τα διαστήματα μέχρι τους επόμενους ανεφοδιασμούς.
- Συνεργασία με προμηθευτές πλοίων, ναυπηγεία και βασικά τρίτα μέρη όπως πράκτορες κ.α. και διασφάλιση ότι θα είναι σε θέση να παρέχουν τις ελάχιστες επιτρεπόμενες υπηρεσίες με σκοπό να καθίστανται λειτουργικά τα πλοία για τα κρίσιμα ταξίδια.
- Αξιολόγηση των διαθέσιμων πολιτικών για εναλλακτική προμήθεια καυσίμων, πάντοτε σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO.
- Προσδιορισμός εναλλακτικών επιλογών για προσωρινή διαθεσιμότητα πληρώματος από εθνικότητες όπου το διάστημα εκτός πλοίου υπερβαίνει το τετράμηνο.

Ο τρίτος άξονας σχετίζεται με τα κεντρικά γραφεία μιας ναυτιλιακής εταιρείας και την προσπάθειά τους για διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της εταιρείας εν καιρώ πανδημίας. Τα μέτρα προς αυτόν τον άξονα προσανατολίζονται από την μία πλευρά κυρίως: α) προς την αναζήτηση κεφαλαίων, β) το μέτρο της τηλεργασίας στους υπαλλήλους, όπου αυτό είναι εφικτό κ.α., και από την άλλη σε μέτρα που έχουν να κάνουν με αυτό που λέμε επικοινωνιακή στρατηγική της εταιρείας και που στόχο έχουν την διατήρηση της φήμης της εταιρείας και της εμπιστοσύνης που αποπνέει στην αγορά. Προτεινόμενα μέτρα αποτελούν: α) η συχνή και καθησυχαστική επικοινωνία της ναυτιλιακής εταιρείας με τα ενδιαφερόμενα μέρη (πελάτες, προμηθευτές κ.α.) β) η επικοινωνία με τις ρυθμιστικές αρχές για ρύθμιση των υποχρεώσεων (πχ. παράταση προθεσμιών) ή η παροχή γνώσεων και υποστήριξης του κλάδου κ.α..



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο ανασκοπικό report της Clarksons αναφέρεται ότι το 2021 ήταν η καλύτερη χρονιά από το 2008. Αν και ο κλάδος της κρουαζιέρας ανέστειλε την δραστηριότητά της το Μάρτιο του 2020 η εμπορική ναυτιλία συνέχισε να λειτουργεί με στόχο να μην διαταραχθεί η παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού. Η αύξηση του όγκου φορτίου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης, η λιμενική συμφόρηση και η περιορισμένη αύξηση του στόλου έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην καλή εικόνα των ναυλαγορών, όπως αποτυπώθηκε στον δείκτη ClarkSea του ναυλομεσιτικού οίκου. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω ενδεικτικά ήταν οι ναύλοι των containerships να εκτοξευθούν κατά 260% σε σύγκριση με το 2020, οι ναύλοι των bulk carriers να φθάσουν στα υψηλότερα επίπεδα για πάνω από μια δεκαετία και τα δεξαμενόπλοια να καταγράψουν σοβαρές απώλειες. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος αρκετά διαφορετικός σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις. Ο κύριος λόγος είναι πως στη ναυτιλία κινούνται μεγάλης έντασης κεφάλαια μέσα σε μία ασταθή αγορά που αυξάνει τον κίνδυνο και την κάνει ευάλωτη σε ενδεχόμενες κρίσιμες καταστάσεις.

Μια ανεπιθύμητη κατάσταση που δημιούργησε ανωμαλίες, προβλήματα και κινδύνους ήταν η εμφάνιση της Covid-19, η οποία μετέτρεψε την εργασία στο πλοίο σε «αιχμαλωσία». Η αναγνώριση των ναυτικών ως key workers, δεν σταμάτησε τις παραβιάσεις των δικαιωμάτων των ναυτικών καθώς δεν εξασφαλίστηκε ούτε το δικαίωμα αποβίβασης και παλιννόστησης έπειτα από υπηρεσία μέγιστης διάρκειας 11 μηνών, ούτε παροχή ιατρικής βοήθειας επί του πλοίου ή στους λιμένες εξαιτίας της υιοθέτησης μιας πληθώρας απαγορευτικών και περιοριστικών μέτρων.

Ο αντίκτυπος της πανδημίας δημιούργησε πρωταρχικής σημασίας ζητήματα αφορούσαν την εργασία και τη ζωή στο πλοίο, την διατάραξη άνευ προηγουμένου στις αλλαγές πληρωμάτων, την αδυναμία πρόσβασης στα λιμάνια και την ανησυχία των ναυτικών για την οικογένειά τους. Τα παραπάνω με την σειρά τους αύξησαν τα προβλήματα ψυχικής υγείας και της κόπωσης εξαιτίας της μη επαρκούς ξεκούρασης των ναυτικών από τις υψηλές απαιτήσεις της εργασίας και των στρεσογόνων γεγονότων επί του πλοίου. Έμμεση βελτίωση στην ψυχική υγεία και την κόπωση αυτή θα μπορούσε να είναι τα χρηματικά μπόνους, η αλλαγή κατανομής εργασιών, η συναισθηματική υποστήριξη και οι δωρεάν συνδέσεις του διαδικτύου με ταχύτητα και αξιοπιστία έτσι ώστε ο ναυτικός να ενημερώνεται, να συμμετέχει στη λήψη αποφάσεων και να ψυχαγωγείται.

Το ζήτημα του shoreleave όσο περνάει ο καιρός αρχίζουν να το αποδέχονται οι ναυτικοί ως μέρος της ζωής τους πλέον και αυτό είναι θλιβερό καθώς σημαίνει πως έχουν χάσει την ελπίδα τους. Εάν γίνεται λόγος για τις επιπτώσεις στην ψυχική υγεία των ανθρώπων στην ξηρά ας αναλογιστούμε τον σύγχρονο ναυτικό όπου ο εγκλεισμός του είναι μια συνεχή κατάσταση. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κάθε εταιρείας ναυτιλιακής αλλά και γενικότερα των επιχειρήσεων δημιουργείται κυρίως από τους πόρους του ανθρώπινου κεφαλαίου. Ο φόβος, το άγχος, ο πόνος, η κούραση, η απομόνωση κ.α. δημιούργησαν ανικανότητα ανταπόκρισης στις καθημερινές απαιτήσεις της εργασίας στο πλοίο όπου θα μπορούσαν να οδηγήσουν και σε ναυτικά ατυχήματα με καταστροφικές συνέπειες.

Επίσης, η Covid-19 επηρέασε και την λειτουργική διαχείριση των πλοίων. Η εξασφάλιση των προμηθειών και της ασφάλειας του πλοίου, η συμμόρφωση στους λιμένες και η αλλαγή του εργασιακού περιβάλλοντος στο ναυτιλιακό γραφείο ως αποτέλεσμα μιας σειράς ραγδαίων εξελίξεων ήταν προκλήσεις που καλούνταν να διαχειριστούν τα στελέχη του Operation Department για να εξασφαλιστεί η ομαλή και η αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου σύμφωνα με τις υποχρεώσεις απέναντι στους ναυλωτές.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι αν και έγιναν αρκετά βήματα για την εξυγίανση του προβλήματος από την στιγμή εμφάνισης του, αν και οι εμπλεκόμενοι έκαναν προσπάθειες προσαρμογής στη νέα κατάσταση πραγμάτων η υγειονομική κρίση του κορονοϊού μάλλον δεν αντιμετωπίστηκε τόσο καλά. Κρίνεται απαραίτητο οι διεθνείς ενώσεις ναυτεργασίας, πλοιοκτησίας να συνεργαστούν με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και να εντείνουν οι προσπάθειες εξασφάλισης αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας επί του πλοίου. Σκοπός όλων θα πρέπει να είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της ζωής στη θάλασσα και η αναγνώριση των εργαζομένων σε αυτή έτσι ώστε να μειωθεί η αποστροφή για το ναυτικό επάγγελμα και να βρεθεί λύση στο τεράστιο πρόβλημα ελλείματος των ναυτικών.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΤΡΟΠΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΕΠΙΔΗΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Το ζήτημα αντιμετώπισης επιδημικών καταστάσεων εντός των πλοίων είναι ένα θέμα που απασχολεί τόσο τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία, όσο και τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ένας σημαντικός παράγοντας προς την αντιμετώπιση των επιδημιών εντός των πλοίων αποτελεί η πρόληψη. Μέσω της πρόληψης όπως υποστηρίζει ο Ulven (2011, σελ. 262- 265) καθίσταται δυνατό να αποφευχθεί η εμφάνιση και συνάμα η εξάπλωση παθογόνων μικροοργανισμών – λοιμογόνων παραγόντων μέσα στο πλοίο, παράγοντες που διαταράσσουν τις υπάρχουσες ισορροπίες και απειλούν την υγεία των ναυτικών. Το πλοίο αποτελεί μια μικρή κοινωνία μέσα στην οποία οι ναυτικοί ζουν 24 ώρες το 24ωρο. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, εάν ένας ναυτικός κολλήσει μια μολυσματική ασθένεια, να την μεταδώσει πολύ εύκολα και στους υπόλοιπους συναδέλφους του, δημιουργώντας έτσι μια επιδημική κατάσταση. Η επιδημία μιας μολυσματικής ασθένειας η οποία προσβάλλει ένα μεγάλο αριθμό ατόμων σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή, θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια και την λειτουργία του πλοίου.

Κύριοι μολυσματικοί παράγοντες αποτελούν: α) τα βακτήρια που προκαλούν ασθένειες όπως η χολέρα και η φυματίωση, β) οι ιοί που είναι υπεύθυνοι για τον κίτρινο πυρετό, την ιλαρά κ.α., γ) τα πρωτόζωα που προκαλούν ελονοσία, δ) οι μύκητες κ.α. Μια μόλυνση όπως αναφέρει ο «Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για πλοία» (2011) μπορεί να μεταδοθεί με τους εξής τρόπους:

- ❖ Μέσω άμεσης επαφής με το μολυσμένο άτομο, όπως π.χ. κατά τη σεξουαλική επαφή, η οποία είναι η οδός μετάδοσης των σεξουαλικά μεταδιδόμενων νοσημάτων όπως ο HIV/AIDS, η σύφιλη, η γονόρροια κ.α.
- ❖ Μέσω των σταγονιδίων, όταν ένα μολυσμένο άτομο βήξει ή φταρνιστεί.
- ❖ Μέσω κοπρανοστοματικής μόλυνσης, όταν κόπρανα μεταφερθούν από ένα μολυσμένο άτομο, συνήθως μέσω των χεριών, στο στόμα ενός υγιούς ατόμου. Αυτός είναι και ο τρόπος μετάδοσης της ηπατίτιδας Α.
- ❖ Μέσω ζωντανών φορέων, όπως είναι τα έντομα, τα οποία είναι υπεύθυνα για ασθένειες όπως η ελονοσία και ο επιδημικός τύφος.
- ❖ Μέσω μη ζωντανών φορέων, όπως είναι το νερό, ο αέρας, το φαγητό κ.α. καθώς και όλα τα άψυχα αντικείμενα που μπορεί να φέρουν μικρόβια όπως είναι τα ρούχα, τα κλινოსκεπάσματα, τα πόμολα από τις πόρτες κ.α..

Γι' αυτό το λόγο, όπως είπαμε και παραπάνω, σημαντικό ρόλο παίζει η πρόληψη. Απλές ενέργειες που πρέπει να παρθούν, και που στόχο έχουν την διατήρηση του υγειονομικού περιβάλλοντος του πλοίου . Οι ενέργειες είναι οι εξής (Βλάχος, 2015):

- ❖ Η υγιεινή των εργαζομένων.
- ❖ Η σωστή διαχείριση των απορριμμάτων και των αποβλήτων του πλοίου.
- ❖ Ο έλεγχος του πόσιμου νερού.
- ❖ Η υγεία του πληρώματος.
- ❖ Η απολύμανση

- ❖ Η αποστείρωση
- ❖ Η εντομοκτονία
- ❖ Τα διεθνή σήματα κάθαρσης.
- ❖ Το πιστοποιητικό της διαδικασίας της μυοκτονίας.

Σε περίπτωση όμως εμφάνισης μιας επιδημίας εντός του πλοίου τα μέτρα που πρέπει άμεσα να παρθούν για να αντιμετωπισθεί μια τέτοια κατάσταση είναι τα εξής:

1. Η κάθαρση του πλοίου: Σε περίπτωση εντοπισμού κάποιας μορφής επιδημίας εντός του πλοίου, το πλοίο τίθεται σε κατάσταση πλήρους απομόνωσης. Τόσο οι ναυτικοί που απαρτίζουν το πλοίο, όσο και ο υλικός εξοπλισμός που το στελεχώνει, απομακρύνονται από το πλοίο για κάποιο χρονικό διάστημα ώστε να ανακοπεί η μετάδοση του λοιμογόνου παράγοντα – παθογόνου μικροοργανισμού στον πληθυσμό (Μαυρομάτη, 2013).
2. Τα σήματα καθάρσεως: Όλα τα πλοία που ταξιδεύουν στο εξωτερικό θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα διεθνή σήματα καθάρσεως προκειμένου να γνωρίζουν οι υπεύθυνοι την επιδημιολογική κατάσταση του πλοίου που εισέρχεται από το εξωτερικό και να πράττουν αναλόγως, πάντοτε σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία και τα ισχύοντα πρωτόκολλα. Τα διεθνή σήματα καθάρσεως των πλοίων είναι τα ακόλουθα: α) QQ -> το πλοίο είναι ύποπτο επιδημιολογικά, β) QC -> το πλοίο είναι επιβεβαιωμένο επιδημιολογικά και, γ) Q -> το πλοίο είναι καθαρό (Μαυρομάτη, 2013).
3. Η απολύμανση: Η διαδικασία κατά την οποία εξαλείφονται όλοι οι παθογόνοι μικροοργανισμοί που προέρχονται από μεταδοτικά νοσήματα ή οποιαδήποτε άλλη πηγή. Η απολύμανση γίνεται είτε με την βοήθεια φυσικών μέσων όπως είναι το φως και η θερμότητα, μέσα που δεν χρησιμοποιούνται τόσο συχνά στις μέρες μας και που δεν είναι και τόσο αποτελεσματικά, είτε με την βοήθεια χημικών απολυμαντικών μέσων όπως είναι η φορμόλη, η φαινόλη που χρησιμοποιείται για την απολύμανση συσκευών και εργαλείων που έχουν σχέση με τα κόπρανα και τα απορρίμματα του πλοίου η χλωριούχος άσβεστος που χρησιμοποιείται για την απολύμανση των τουαλετών των πλοίων κ.α. (Rumpf, Alsos and Ware, 2018).
4. Η μυοκτονία: Η διαδικασία κατά την οποία εξαλείφονται εντός του πλοίου τα ποντίκια και άλλα τρωκτικά. Οι τεχνικές μυοκτονίας που χρησιμοποιούνται είναι οι εξής: α) η παρατεταμένη μυοκτονία: τοποθετούνται φυράματα εντός του πλοίου σε μέρη που «συχνάζουν» τα τρωκτικά με αποτέλεσμα όταν αυτά τα καταναλώσουν για να τραφούν, να δηλητηριάζονται. β) η μυοκτονία άμεσου δράσης: εφαρμόζεται με την τεχνική αέριων στοιχείων, τα οποία τοποθετούνται στο εσωτερικό του πλοίου και προκαλούν ασφυξία στα τρωκτικά.
5. Η εντομοκτονία: η διαδικασία της εντομοκτονίας πρέπει να γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα στα πλοία, πόσο μάλλον σε πλοία που ταξιδεύουν από και προς τρίτες χώρες που παρουσιάζουν έξαρση μιας νόσου που μεταδίδεται μέσω των εντόμων. Τεχνικές εντομοκτονίας αποτελούν η εντομοκτονία με τη χρήση

διοξειδίου του θείου, η οποία αν και είναι πολύ αποτελεσματική, είναι πολύ κοστοβόρα, οπότε χρησιμοποιείται από τις ναυτιλιακές εταιρείες πιο σπάνια καθώς και η εντομοκτονία με τη χρήση ηλεκτρικών συσκευών και κοινών εντομοκτόνων του εμπορίου, όπως είναι το DDT, τα οποία χρησιμοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα (Xu et. al. 2005)

## **ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ COVID-19 ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Οδηγίες και μέτρα πρόληψης για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων σύμφωνα με τον εθνικό οργανισμό δημόσιας υγείας (ΕΟΔΥ) είναι τα εξής:

- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση επιβατών και των πληρωμάτων των πλοίων για την εξέλιξη της επιδημίας του κορονοϊού και τα μέτρα πρόληψης, πριν το ταξίδι.
- Ενημέρωση πριν την επιβίβαση αλλά και κατά την διάρκεια του ταξιδιού σχετικά με τη συμπτωματολογία και τα μέτρα πρόληψης της Covid-19 σε πλήρωμα και επιβάτες π.χ. με ηχητικά μηνύματα, με ενημερωτικά σποτ, με ενημερωτικά φυλλάδια, με συμπλήρωση ειδικού ερωτηματολογίου για ανίχνευση τυχόν επιβατών με συμπτώματα της λοίμωξης και αντίστοιχα οδηγίες και αναφορά στον υπεύθυνο σε περίπτωση που εμφανίσει κάποιος επιβάτης ή μέλος του πληρώματος συμπτώματα.
- Διαθεσιμότητα ενός σχεδίου δράσης έκτακτης ανάγκης και ενός σχεδίου απομόνωσης επί του πλοίου σε περίπτωση ύποπτου περιστατικού Covid-19.
- Προσεκτική υγιεινή των χεριών. Συνίσταται συχνό πλύσιμο των χεριών με νερό και σαπούνι για διάστημα τουλάχιστον 20 δευτερολέπτων. Εναλλακτικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλκοολούχο διάλυμα (αντισηπτικό υγρό) τουλάχιστον 70% ισοπροπυλικής αλκοόλης ή 60% αιθυλικής αλκοόλης. Η χρήση γαντιών δεν υποκαθιστά το πλύσιμο των χεριών.
- Σχολαστική τήρηση των μέτρων υγιεινής.

A. Χρήση απλής χειρουργικής μάσκας κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

B. Αποφυγή επαφής των χεριών με στόμα, μύτη, μάτια για πρόληψη διασποράς μικροβίων.

Γ. Αποφυγή επαφής με άτομα που έχουν συμπτώματα της λοίμωξης. Αξίζει να διευκρινιστεί ο όρος επαφή στην συγκεκριμένη περίπτωση. Είτε μιλάμε για στενή επαφή με κρούσμα Covid-19, είτε για περιστασιακή επαφή (ο κίνδυνος έκθεσης στον ιό είναι χαμηλότερος). Στενή επαφή έχουμε όταν: α) έχουμε έρθει σε επαφή με το κρούσμα σε απόσταση μικρότερη των 2 μέτρων ή για διάστημα μεγαλύτερο από 15 λεπτά, β) έχουμε έρθει σε επαφή με άτομο από την ίδια καμπίνα με το κρούσμα, γ) βρισκόμαστε σε κοντινό περιβάλλον με συμπτωματικό άτομο π.χ. γεύμα στο ίδιο τραπέζι, δ) έχουμε έρθει σε επαφή με

προσωπικό καθαριότητας ή οποιοδήποτε άτομο παρέχει φροντίδα σε ύποπτο κρούσμα, ε) βρισκόμαστε στο ίδιο γκρουπ ταξιδιωτών με το κρούσμα, στ) σε περίπτωση που υπάρξουν πολλά κρούσματα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, όλοι οι επιβαίνοντες θεωρούνται στενές επαφές. Αντίθετα περιστασιακή επαφή έχουμε όταν δεν πληρείται κάποιο από τα κριτήρια της στενής επαφής.

### **ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΥΠΟΠΤΟΥ ΚΡΟΥΣΜΑΤΟΣ- ΑΣΘΕΝΗ COVID-19 ΣΕ ΠΛΟΙΟ/ ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ**

Τα μέτρα διαχείρισης ύποπτου κρούσματος - ασθενή Covid-19 σε πλοίο σύμφωνα με τον εθνικό οργανισμό δημόσιας υγείας (ΕΟΔΥ) είναι τα ακόλουθα:

- Καταγραφή ύποπτου κρούσματος σύμφωνα με την Ναυτιλιακή Δήλωση Υγείας.
- Χορήγηση μάσκας για αποφυγή διασποράς σταγονιδίων και σύσταση προς το ύποπτο κρούσμα - ασθενή σε κάθε περίπτωση να καλύπτει το βήχα του με χαρτομάντηλο ή άλλο μέσο.
- Απομόνωση σε καμπίνα ή άλλο ιδιαίτερο χώρο με προσωπική τουαλέτα. Η σίτιση θα γίνεται επίσης στην καμπίνα του, ενώ η πόρτα του δωματίου θα πρέπει να παραμένει κλειστή.
- Σύσταση για αποφυγή επισκεπτηρίου, πέρα από λόγους φροντίδας του ύποπτου κρούσματος – ασθενούς και καθαρισμού της καμπίνας.
- Σύσταση για περιορισμό του αριθμού των μελών του πληρώματος που έρχεται σε επαφή με το κρούσμα στο ελάχιστο.
- Τα άτομα που θα έρθουν σε επαφή με το ύποπτο κρούσμα - ασθενή (θα μπουν στην καμπίνα του), θα πρέπει να παίρνουν μέτρα ατομικής προστασίας, όπως χειρουργική μάσκα, γάντια, αδιάβροχη ρόμπα.
- Οι ειδικοί υγείας που θα φροντίζουν τον ασθενή καθώς και το προσωπικό καθαριότητας θα πρέπει να φορούν μάσκες υψηλής προστασίας FFP2 ή FFP3, γυαλιά ή προσωπίδα, γάντια, αδιάβροχη ρόμπα με μακριά μανίκια και γαλότσες.
- Ο χρησιμοποιημένος εξοπλισμός θα πρέπει να πετιέται σε κάδο έξω από την καμπίνα του ασθενούς και σε καμία περίπτωση να μην ξαναχρησιμοποιείται.
- Μετά την αφαίρεση του προστατευτικού εξοπλισμού τα χέρια θα πρέπει να πλένονται καλά με νερό και σαπούνι. Σε καμία περίπτωση η χρήση γαντιών δεν υποκαθιστά το πλύσιμο των χεριών.

Σε σχέση με την καθαριότητα της καμπίνας απομόνωσης του ασθενούς, τα μέτρα που πρέπει να παρθούν σύμφωνα πάλι με τον ΕΟΔΥ είναι τα ακόλουθα:

- Το προσωπικό καθαριότητας θα πρέπει να εισέρχεται στην καμπίνα έχοντας λάβει όλα τα μέτρα ατομικής προστασίας και για όσο χρόνο βρίσκεται εκεί δεν θα πρέπει να αγγίζει με τα χέρια του το στόμα, τη μύτη και τα μάτια του, όπως επίσης να τρώει ή να καπνίζει εντός του δωματίου.
- Ο καθαρισμός της καμπίνας θα πρέπει να γίνεται σε καθημερινή βάση. Απαιτείται απολύμανση όλων των επιφανειών που έρχεται σε επαφή ο ασθενής όπως πόμολα, τουαλέτα κ.α. καθώς και έκτακτος καθαρισμός όταν οι επιφάνειες λερωθούν από βιολογικά υγρά.
- Ο καθαρισμός των επιφανειών θα πρέπει να γίνεται δύο φορές, δηλ. διπλό πέρασμα με απολυμαντικά με αντική δράση, όπως είναι η αιθυλική αλκοόλη 70°, κοινώς το οινόπνευμα 70° ή το διάλυμα υποχλωριώδους νατρίου σε διάλυση 1:10.
- Τέλος υφασμάτινες επιφάνειες όπως κρεβάτια, ταπετσαρίες επίπλων κ.α. θα πρέπει να καθαρίζονται με συσκευές ατμού και πάντα με θερμοκρασία μεγαλύτερη των 70° ώστε να σκοτώνονται όλα τα μικρόβια.

Γενικά μέτρα για τους επιβάτες και το πλήρωμα του πλοίου σύμφωνα με τον Εθνικό Οργανισμό Δημόσιας Υγείας αποτελούν τα ακόλουθα:

- Ο υπεύθυνος υγείας του πλοίου οφείλει να ενημερώσει τους επιβαίνοντες του πλοίου για την εμφάνιση του ύποπτου κρούσματος και αντίστοιχα οι επιβαίνοντες με τη σειρά τους να ενημερώσουν τον υπεύθυνο για το αν έχουν έρθει σε στενή επαφή με το ύποπτο κρούσμα καθώς και αν παρουσιάζουν ή παρουσιάσουν οι ίδιοι συμπτώματα.
- Ο υπεύθυνος υγείας του πλοίου οφείλει να αναζητήσει όλα τα άτομα που ήρθαν σε επαφή με το ύποπτο κρούσμα και να καταγράψει σε δελτίο εντοπισμού επιβάτη (Passenger Locator Form) τα στοιχεία τους (όνομα, αριθμός καμπίνας, είδος επαφής, τηλέφωνο). Οι στενές επαφές του ύποπτου κρούσματος θα πρέπει να παραμείνουν 14 ημέρες καραντίνα στην καμπίνα τους ή απομονωμένοι σε ιδιαίτερο χώρο στην ξηρά. Σε περίπτωση που επιβεβαιωθεί το κρούσμα εργαστηριακά, οι στενές επαφές συνίσταται να παραμείνουν απομονωμένοι στην ξηρά ή να επαναπατριστούν σύμφωνα με τις οδηγίες του ΠΟΥ. Οι περιστασιακές επαφές του ύποπτου κρούσματος οφείλουν να συμπληρώσουν το δελτίο εντοπισμού επιβάτη και να παρακολουθούν την υγεία τους για 14 ημέρες από την έκθεσή τους, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες που θα τους δοθούν, και σε περίπτωση που εμφανίσουν συμπτώματα να επικοινωνήσουν με τις υπηρεσίες υγείας και να μείνουν απομονωμένοι σε ιδιαίτερο χώρο στην οικία τους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνικές Βιβλιογραφικές Αναφορές**

- Βλάχος, Γ. Π., (2015). *Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Βλάχος, Γ. Π., (2018). *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Γουλιέλμος, Α., (2003). *Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.
- Θεοτοκάς, Γ., (2019). *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα.
- Ίδρυμα Ευγενίδου, (2011). *Διεθνής Οδηγός για πλοία*, 3<sup>η</sup> έκδοση, Αθήνα.
- Μαυρομάτη, Κ., (2013). *Ασφάλεια Λιμένων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων*, Εκδόσεις: Σταμούλη, Αθήνα.
- Λεξικό Κοινής Νεοελληνικής, (1998). Εκδόσεις Ινστιτούτου Νεοελληνικών Σπουδών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.
- Stopford, M., (2018). *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
- Αθανασίου, Λ., (2020). *Σε κατάσταση ομηρίας περισσότεροι από 400000 ναυτικοί*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/economy/shipping/561200995/lia-athanasioy-se-katastasi-omirias-perissoteroi-apo-400-000-naytikoi/>
- Αλλαγή πληρωμάτων... ώρα μηδεν*, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2021/07/02/allages-pliromaton-ora-miden/>
- Αλλαγές πληρωμάτων: Αναπάντητα ερωτήματα και αβεβαιότητας συνέχεια*, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2021/09/26/allages-pliromaton-anapantita-erotimata-kai-avevaiotitas-synecheia/>
- Ασφάλεια στη Ναυτιλία: Ο απόηχος της Covid-19*, (2021). Ναυτικά Χρονικά, (Αρ. Τεύχους 240, 06/07/2021) Ανακτήθηκε από <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/naftikachronika-issues/240.pdf>
- Αστρινκτ Πράνκε ντε Ολιβιέρα, (2020). *Τηλεργασία και ψηφιακή αδιακρισία*. Ανακτήθηκε από <https://www.dw.com/el/%CF%84%CE%B7%CE%BB%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%88%CE%B7%CF%86%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%AF%CE%B1/a-53555260>
- Γαλάνης, Δ., (2020). *Covid-19: Επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία*. Ανακτήθηκε από <https://www.moore-greece.gr/el-gr/insights/articles/2020/impact-of-covid19-on-shipment>
- Γκρισέλντα, Γ., (2015) *Διαδικασία προμηθειών διαχειρίστριας ναυτιλιακής εταιρείας ποntonόπων πλοίων- Μελέτη περίπτωσης Lotus Shipping Company Ltd*, MSc thesis, Πειραιάς, Πανεπιστήμιο Πειραιά. Ανακτήθηκε από:



[https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/8709/Gkriselnta\\_Giannis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/8709/Gkriselnta_Giannis.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Γεωργίου, Γ., (2020). *Η επίδραση του κορονοϊού στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία*. Ανακτήθηκε από <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/419600-H-epidrash-toy-koronaioy-sthn-pagkosmia-naytiliakh-biomhchania>

*Γυναίκες στη Ναυτιλία: Το νόμισμα με τις πολλές όψεις* (2020) Ανακτήθηκε από <https://www.economia.gr/%CE%B3%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%AF%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CE%BD%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%B9/>

Δημουλάς, Β., (2020). *Drones και γυαλιά AR στη νέα εποχή επιθεωρήσεων πλοίων*. Ανακτήθηκε από <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/444974-Bureau-Veritas-Drones-kai-AR-gyalia-sth-nea-epochh-epithewrhsewn-ploiwn>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2021). *Ένας χρόνος από την έξαρση του COVID-19: Απάντηση στη δημοσιονομική πολιτική*, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, Βρυξέλλες, σελ. 2021

*Η πανδημία μετασχηματίζει την αγορά εργασίας*, (2020). Ανακτήθηκε από <https://m.naftemporiki.gr/story/1662868>

Λυράκος, Δ., (2020). *Covid-19: Οι συνέπειες στην ψυχολογική κατάσταση των ναυτικών*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/economy/shipping/561200995/lia-athanasioy-se-katastasi-omirias-perissoteroi-apo-400-000-naytikoi/>

*Οδηγίες προς τις υγειονομικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων που παραμένουν σε μακροχρόνιο ελλιμενισμό σε λιμένες κατά τη διάρκεια της πανδημίας*. Ανακτήθηκε από <https://eody.gov.gr/odigies-pros-tis-ygeionomikes-arches-kai-toys-foreis-ekmetalleyisis-ploion-poy-paramenoy-n-se-makrochronio-ellimenismo-se-limenes-ee-kai-eoch-kata-ti-diarkeia-tis-pandimias-covid-19/?print=print>

*Όταν η λέπρα, η «ιερή νόσος» χτύπησε την Κρήτη*, (2020). Ανακτήθηκε από <https://agonaskritis.gr/%CF%8C%CF%84%CE%B1%CE%BD-%CE%B7-%CE%BB%CE%AD%CF%80%CF%84%CE%B1-%CE%B7-%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%AE-%CE%BD%CF%8C%CF%83%CE%BF%CF%82-%CF%87%CF%84%CF%8D%CF%80%CE%B7%CF%83%CE%B5-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BA/>

*Πανδημία Covid-19 στην Ιταλία*, (2020). Ανακτήθηκε από [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1\\_COVID-19\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_COVID-19_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%99%CF%84%CE%B1%CE%BB%CE%AF%CE%B1)

ΠΟΥ: Η πρωτοβουλία για την προτεραιότητα των ναυτικών στους εμβολιασμούς, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2021/07/24/pou-i-protovoulia-gia-tin-proteraiotita-ton-naftikon-stous-emvoliasmous/>

Προβλήματα σχετικά με τους εμβολιασμούς στα λιμάνια αντιμετωπίζουν ναυτικοί, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.thedockrat.gr/%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B2%CE%BB%CE%AE%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%87%CE%B5%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-%CE%B5%CE%BC%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC/>

Στάθης, Π., (2021), Τα δικαστήρια αποφασίζουν αν ο Covid-19 είναι εργατικό ατύχημα. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/epikairota/3603342/ta-dikastiria-apofasizoun-an-o-covid-19-einai-ergatiko-atuxima>

Στασίνη, Α., (2020). Covid-19: Ποιες είναι οι επιπτώσεις στους ναυτικούς σήμερα και πως αναμένεται να διαμορφωθεί ο κλάδος στο προσεχές διάστημα. Ανακτήθηκε από <https://libertypress.gr/covid-19-naytikoi/>

Ψηφιακός μετασχηματισμός: σημασία, οφέλη και πολιτική της ΕΕ, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.europarl.europa.eu/news/el/headlines/society/20210414STO02010/psifia-kos-metaschimatismos-simasia-ofeli-kai-politiki-tis-ee>

Covid-19: Το χρονικό της μάχης του πλανήτη κατά της πανδημίας, (2020). Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/world/561098038/covid19-to-chroniko-tis-machis-toy-planiti-kata-tis-pandimias/>

2021, το έτος που η λιμενική συμφόρηση είχε την τιμητική της, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2021/11/10/2021-to-etos-pou-i-limeniki-symforisi-eiche-tin-timitiki-tis/>

2021, η καλύτερη χρονιά για τη ναυτιλία από το 2008, (2021). Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2022/01/14/2021-i-kalyteri-chronia-gia-ti-naftilia-apo-to-2008/>

### **Ξενόγλωσσες Βιβλιογραφικές Αναφορές**

Belcher, P., Sampson, H., Thomas, M., Veiga, J., και Zhao, M., (2003). *Women Seafarers. Global Employment, Policies and Practices*, ILO/SIRC, Γενεύη.

Downard, J. M., (1984) *Running costs (Ship management series)*, Εκδόσεις Fairplay, Ηνωμένο Βασίλειο.

Kahveci, E., (2003). *Seafarers are Different? A Comparison of Car Carrier Crews and Car Factory Workers*, Proceedings of SIRC' Third Symposium, Cardiff University.

Pedinielli, J., Bertagne, P., Gimenez, G. and Pirlot, G. (2008) *Κλινικές Δομές: Νευρώσεις, Ψυχώσεις, Διαστροφές*, Εκδόσεις Opportuna, Αθήνα.

- Baker, J. (2021). *Maersk posts record first- quarter earnings*, Lloyd's List (5 May).
- CDC, (2021). *Temporary extension & modification of framework for Conditional Sailing Order (CSO)* Available from <https://www.cdc.gov/quarantine/cruise/pdf/CDC-CSO-Extension-10-25-21-p.pdf>
- CLIA, (2021). *State of the cruise industry outlook*. Available from [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry\\_optimized.ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx)
- CLIA, (2022). *State of the cruise industry outlook*. Available from [https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx)
- Cullinane, K., Haralambides, H., (2021). *Global trends in maritime and port economics the Covid-19 pandemic and beyond*, (2 July).
- Drewry, (2022). *World container index*, London: Drewry Shipping Consultants Ltd. Available from <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
- Ferreira, A. , Bertolini, L. , Naess, P., (2017). *Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research*, Taylor and Francis, [Online] Applied Mobilities p. 16-31 Available from <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23800127.2017.1283121>
- Gavalas, D., Syriopoulos, T., Tsatsaronis, M., (2021). *Covid-19 impact on the shipping industry: An event study approach*, (12 November).
- Ioannides, D., Gyimothy, S. (2020). *The Covid-19 crisis as an opportunity for escaping the unsustainable global tourism path*, p. 624-632 (23 April).
- Ito, H., Hanaoka, S., Kawasaki, T., (2020). *The cruise industry and the Covid-19 outbreak*. (30 April).
- Latour, B., (2020). *Imaginer les gestes-barrières contre le retour à la παραγωγή avant-crise*. AOC (30 March). Available from <https://aoc.media/opinion/2020/03/29/imaginer-les-gestes-barrieres-contre-le-retour-a-la-production-davant-crise/>
- Muritala, B., Hernandez- Lara, A., Sanchez- Rebull, M., Perera- Lluna, A., (2020). *#CoronavirusCruise: Impact and implications of the Covid-19 outbreaks on the perception of cruise tourism*, (7 December).
- Michail, N., Melas, K., (2020). *Shipping markets in turmoil: Analysis of the Covid-19 outbreak and its implications*, (28 April).
- Nautilus International, (2011). *Bulling Discrimination and Harassment Survey 2010*, Report (11 August).
- Pauksztat, B., Grech, M., Kitada, M., (2022). *The impact of the Covid-19 pandemic on seafarers' mental health and chronic fatigue: Beneficial effects of onboard peer support, external support and Internet access*, (23 December 2021).

Project Martha, *The Final Report 2017*.

Renaud, L., (2020). *Reconsidering global mobility- distancing from mass cruise tourism in the aftermath of Covid-19*, p. 679-689 (21 April).

Robyn Pyne, Thomas Koester, (2005). *Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain*, The archive of Transport, Vol XVII, 3-4

Rumpf S. B., Alsos I. G., Ware C., (2018). *Prevention of microbial species introductions to the arctic: The efficacy of footwear disinfection measures on cruise ships*. UiT Munin.

Theotokas, I., Lagoudis, I., Kotsiopoulos, N., (2014). *Leadership Profiling of Ocean Going Ship Masters*, The Asian Journal of Shipping and Logistics (30 March).

Ulven J., (2011). *The challenge and prevention of epidemics experience from offshore petroleum installations and its extrapolation to ships*, International Maritime Health, Vol. 4

Woolhouse, M. and Gowtage-Sequeria, S. (2010) *Host Range and Emerging and Reemerging Pathogens*, CDC, p. 1844-1845 (12 December).

Xu Y., Sun J., Chen Y., Yiang Z. K., Huang L. Y., Wang L., Tun Z., (2005). *Study on the method of disinfection of daily life garbage in internationally sailing ships*.

Cook, C., (2021). *Vessels Value Report: 2021 Port Congestion*, Container-news [online], (6 November) Available from <https://container-news.com/vesselsvalue-report-2021-port-congestion/>

Boyon, N., (2020). *The covid-19 pandemic's impact on workers' lives*, Ipsos [online], (December). Available from <https://www.ipsos.com/en/covid-19-pandemics-impact-workers-lives>

EMSA, (2020). *Αντίκτυπος της νόσου Covid-19 στον τομέα της ναυτιλίας στην Ε.Ε*, Ανακτήθηκε από <https://www.emsa.europa.eu/tags/download/6856/4436/23.html>

ECSA and ETF, *Οδηγίες προς Ναυτιλιακές Εταιρίες « Εξάλειψη των περιπτώσεων παρενόχλησης και καταπίεσης στο χώρο εργασίας, Ίσες ευκαιρίες και Διαφορετικότητα στην Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Βιομηχανία*. Ανακτήθηκε από <https://www.ecsa.eu/sites/default/files/2018-03/Guidelines%20to%20shipping%20companies%20GR.pdf>

European Agency for Safety and Health at Work, (2021). *Regulating telework in a post Covid-19 Europe*. Available from [Regulating telework in a post-COVID-19 Europe](#)

*European Journal of Risk Regulation*, Τόμος 11, Ειδικό Τεύχος 2: Taming Covid-19 by regulation, σελ. 337-342, εκδόθηκε από το Cambridge University Press 2020.

Happy at Sea, (2021). *Seafarers Happiness Index: Quarter 3 2021*, [online]. Available from <https://www.happyatsea.org/news/>

- Kragelund, L., (2021). *Blank Sailings disrupt Container Logistics: Increasing Surcharges*, Container-xchange [online], 23 December. Available from <https://www.container-xchange.com/blog/blank-sailing/>
- Lockett, E. (2020) *What Is a Pandemic?*, Healthline [online], (25 March). Available from <https://www.healthline.com/health/what-is-a-pandemic>
- Peters, M., (2020). *The disorder of things: Quarantine unemployment, the decline of neoliberalism and the Covid-19 lockdown crash*, Taylor and Francis [online], (7 May). Available from <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00131857.2020.1759190>
- Pirates and time travel*, (2019). Available from <https://adventuresinmapping.com/>
- Poulsson, E., (2021). *Μείζον θέμα ο εμβολιασμός των ναυτικών*. Ανακτήθηκε από <https://www.naftikachronika.gr/2021/11/25/esben-poulsson-meizon-thema-o-emvoliasmos-ton-naftikon/>
- Protecting seafarers' health during Covid-19: What ship operators do?*, (2020). Available from <https://safety4sea.com/cm-protecting-seafarers-health-during-covid-19-what-can-ship-operators-do/>
- Sanz de Miguel, P., Caprile, M. and Arasanz, J., (2021). *Regulating telework in a post-Covid-19 Europe*, [online]. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available from [Regulating telework in a post-COVID-19 Europe](#)
- Shipping industry responding to Covid-19. Keeping the lights on with a response strategy plan*. Available from <https://www.pwc.com/gr/en/industries/shipping-covid-19.html>
- The Seafarers Happiness Index*, (2021). Available from <https://www.happyatsea.org>
- UNCTAD, (2020). *Covid-19 and maritime transport: Impact and responses*. Available from [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf)
- Women Seafarers*, (2017). Available from <https://www.itfseafarers.org/en/issues/women-seafarers>