

## **ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА COVID-19 КРИЗАТА ВЪРХУ ЖИВОТА И РАБОТАТА НА МОРЯЦИТЕ**

**Георги Стоянов Недев**  
докторант, Технически Университет-Варна

***Резюме:** Тази статия има за цел да представи проблемите, породени от COVID-19 кризата, на които са подложени моряците.*

***Ключови думи:** COVID-19; Морски лица*

## **THE EFFECTS OF THE COVID-19 CRISIS ON THE LIFE AND WORK OF SEAFARERS**

**Georgi Stoyanov Nedev**  
PhD Student, Technical University-Varna

***Abstract:** This article aims to present the problems caused by the COVID-19 crisis to which seafarers are subjected.*

***Keywords:** COVID-19; Seafarers*

## **Въведение.**

Световната криза, предизвикана от пандемичното разпространение на COVID-19 доведе до значителни промени в живота на моряците, които работят на борда на корабите от световния морски флот. Значителни промени настъпиха на борда на корабите, поради постоянно променящата се ситуация в различните държави и въвеждането на различни изисквания за справяне с пандемията. Допълнителните изисквания, задължения, условия и правила доведоха до значителна загуба на интерес към морската професия и следователно до значителен недостиг и повишено търсене на морски кадри.

Тъй като държавите въведоха забрани за пътуване, затвориха граници и наложиха мерки за забавяне на разпространението на вируса, моряците не можеха да пътуват по сушата и вместо това бяха блокирани вкъщи без препитание или на борда за дълги периоди от време, изпитвайки самота, психични проблеми и липса на достъп до основни консумативи.

**Целта** на тази статия е да се изследват отрицателните ефекти на COVID-19 върху живота на морското население в океана, обсъждат се често пренебрегваните борби, които имат моряците и се подчертава отчаяната нужда от помощ, която им беше необходима, за да се запази тяхното благосъстояние.

**Обект** на изследване е морската индустрия, по време на пандемията от COVID-19.

Темата на статията е изключително актуална в условията на нарастваща глобална сложност и регулаторен натиск за корабоплаването породен от COVID-19, чиито ефект все още се усеща на места по света.

## **Видове проблеми, пред които са изправени морските лица по време на кризата.**

Първият основен проблем е свързан с липсата на възможност моряците да слязат и да се върнат в родните си страни. Това доведе до по-дълги контракти на борда, които често надхвърлят първоначалните договори. По време на пандемичните времена се е налагало на много моряци да остават на борда повече от 11 месеца, както е по изискванията на Морската Трудова Конвенция (Maritime Labour Convention, MLC). Пример за това са кораби, плаващи под флага на Либерия, която позволи на компаниите да задържат моряците на борда до 14 месеца, докато търсят варианти да извършат смяната на екипажа [1]. Либерия за съжаление не е единствената държава, която позволи това.

Динамичната промяна на ситуацията доведе до това да се променят изискванията за извършването на смени. Пристанището в Сингапур е показателен пример за това как ежедневно се променяха изискванията за извършването на смени. При така често променящата се обстановка е почти невъзможно да се планира извършването на смяна в това пристанище.

На много моряци не е дадена възможността да се върнат при семействата си, дори при приключване на договора им или когато е необходимо по спешност. Моряците на брега пък са изправени пред предизвикателството да търсят начин да изхранват семействата си докато чакат работа. Това не само увеличава емоционалния стрес, води до финансови затруднения, но и до други трудности, пред които са изправени семействата на моряците. Има случаи в които моряците не могат да получат очакваните заплати и обезщетения, докато са блокирани на кораба.

Трябва да се има и в предвид, че се получава и увеличено натоварване за моряците на борда. Екипажите работят на 10-12 часа, седемдневни смени в морето. Трябва да работят с повишено внимание при изпълнение на служебните си задължения, иначе има риск от злополуки и инциденти. Да не говорим и за изискванията за работното време и почивка или така нареченото „Work and Rest Hours”.

Почти всички пристанища въведоха правилото „Никой да не се качва на борда и никой да не слиза“ с цел да се намали броят на заболелите. Голяма част от моряците не биха искали да слязат на брега поради опасността да се разболеят от вируса, но и продължителното седене на борда също не е полезно за здравето. Тези затруднения са често срещани дори сега. Според данни на Global Maritime Forum от четвъртото тримесечие на 2022 година, 2,7% от моряците на борда на корабите са надвишили 11 месеца и все още не могат да се приберат вкъщи. Към м. април 2023г. този процент е 2,2% [2]. Също така се забелязва, че много страни (предимно в Азия) са започнали отново да въвеждат ограничения и изисквания за извършването на смени на екипажи.

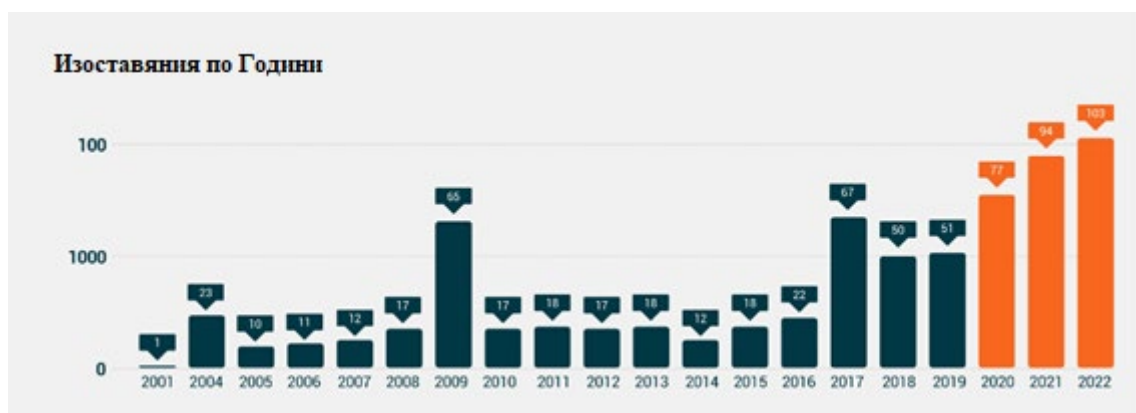
Вторият основен проблем, който е свързан със затварянето на морските пристанища и ограниченият характер на търговската дейност, доведе до това, много кораби да бъдат неактивни или са с намалено търсене. Поради този факт, компаниите бяха принудени да намалят персонала си, което доведе до съкращения и несигурност сред моряците. Освен това ограниченията на пандемията се отразиха пряко върху заплащането и обезщетенията на моряците. С намалени приходи и несигурни бъдещи перспективи, някои компании са избрали да намалят заплатите или да забавят плащането. Това увеличава финансовата нестабилност и още повече затруднява моряците да издържат семействата си или да плащат дълговете си. Наложено се да се промени и броят на хората в екипажните списъци. Броят на екипажа на борда намален до минимумът поради финансови икономии от страна на фирмите. В допълнение

различните нива на инфлация, данъци и други финансови задължения доведоха до това, заплатите на морските лица да намаляят в различните държави. Въпреки че има спогодба между Международната Федерация на Транспортните Работници (International Transport Workers' Federation, ITF) и представители на корабособствениците (Joint Negotiating Group, JNG) от 03.09.2021г., за увеличаване на заплатите на моряците с 4.5 % (3 % от Януари 2022г. и 1.5 % от 1 Януари 2023г.) това не е достатъчно, за да се справят с нарастващата инфлация по света [3]. Забавянето или отказът от изплащане на заплати добавя огромен стрес и напрежение към вече взискателната работна среда на моряците. Докато се движат по моретата, те се тревожат за финансовата си стабилност и въздействието, което тя може да има върху близките им у дома. Освен това невъзможността да получат плащане навреме означава, че моряците не са в състояние да посрещнат основните си нужди. Те не успяват да отделят средства за основни доставки и услуги, което допълнително влошава условията им на живот и компрометираща тяхното здраве и безопасност. В някои случаи моряците съобщават, че не могат да получат достъп до медицинска помощ или да закупят необходимите лекарства поради финансовите ограничения, наложени от забавени или отказани заплати.

Освен това липсата на икономическа подкрепа в този труден момент прави предизвикателство за моряците да планират бъдещето си. Те може да не са в състояние да спестяват за семействата си, за собствен бизнес, за пенсионирането си или да инвестират във възможности за собственото си развитие, в по-нататъшно образование или обучение. Това възпрепятства професионалното им израстване и ограничава способността им да осигурят по-добри перспективи за заетост в бъдеще.

По време на COVID-19 пандемията, достъпът до адекватно обучение и развитие също беше ограничен. Заради честите затваряния и ограничения, наложени за да се предотврати разпространението на вируса се налага периодично да се премине в дистанционен "on-line" начин на преподаване. Възможно е да се извърши обучение дистанционно при някои условия (технологични и организационни), но трябва да се има предвид, че ще има разлика в резултатите и подготовката на моряците. Необходима е и промяна в подхода и методологията на преподаване при преминаване в модел основно базиран на теория и на почти никаква практика [4, 5].

Трябва да се спомене и факта, че случаите на изоставяне на корабите през последните години се увеличават. Според изследване на организацията RightShip ясно се вижда, че броят на корабите, които са оставени на произвола с всяка година се увеличават [фиг. 1].



[фиг. 1] Изследване на RightShip за броя изоставени кораби по години

На фигурата ясно се вижда, че през последните няколко години броят на изоставените кораби продължава да се увеличава [6].

Като цяло намаленото търсене на корабни услуги поради намаленото

производство и последващите намалени договори оказаха пагубно въздействие върху живота на морските лица на море.

От повишена самота и влошаващо психично здраве, до финансови борби и ограничен достъп до основни доставки, тези негативни ефекти от COVID-19 направиха и без това предизвикателния живот на моряците още по-труден през тези безпрецедентни времена.

Много моряци не могат да слизат на пристанищата, което води до проблеми с психичното здраве и намалена удовлетвореност от работата поради постоянната несигурност и липсата на контакт с близките им. Освен това спадът в световната търговия в резултат на пандемията доведе до намаляване на търсенето на морски услуги, което доведе до съкращения и безработица за безброй моряци.

Това оказва значително влияние не само върху финансовата им стабилност, но и върху чувството им за цел и идентичност. Това от своя страна за съжаление води до повишаване на случаите на самоубийство на борда [7].

Международната мрежа за хуманно отношение и помощ на моряците (International Seafarers' Welfare and Assistance Network, ISWAN) докладва през март 2020г., че броят на докладваните самоубийства и броят на докладваните мисли в моряците за самоубийство са се удвоили по време на пандемията. Проблем е, че не може с точност да се докаже дали и с колко точно се е увеличил броят на самоубийствата на борда понеже много от компаниите не желаят да се говори на тази тема от притеснения за накърняване на репутацията, която имат, както и поради факта, че много често не може да се докаже дали причината е на психична основа или поради инцидент настъпил на борда.

Други фактори, които влияят върху психиката на моряците са продължително излагане на шум и вибрации, изолацията, самотата, чувство на несигурност на борда; липсата на адекватна информация от страна на фирмите; на места липсата на комуникация на моряците и семействата, високите изисквания на работата, видът на кораб на който са, продължителността на работното време, нощните или нередовни смени и произтичащият от тях лош сън, лоша сплотеност между членовете на екипа, лошо управление, лоша социална подкрепа, липса на автономия в работата, несигурност на графика, продължителен престой в морето и прекомерна ангажираност към работата.

Всичките тези фактори, влияещи върху психичното здраве, водят до появата на симптоми на пост-травматичен стрес, безпокойство, стрес, умора и недостиг на сън, депресия и много други [8].

Друг проблем, пред който са изправени моряците по време на COVID-19 кризата е достъпът до адекватна медицинска и дентална грижа. Според Морската трудова конвенция MLC всеки член, подписал конвенцията трябва да осигури на борда и на брега адекватна медицинска и дентална грижа докато членовете на екипажа работят на борда [9]. Липсата на достъп до медицински грижи, поради въведените ограничения противоречи на цялата концепция. Също така трябва да се имат предвид недостигът на адекватни медицински консумативи, материали и инструменти за поддръжка на корабите и трудностите при намирането на плодове и зеленчуци или храна като цяло.

Загубата на талантиливи морски кадри е видима повече от всякога. Професията се превърна в нежелана за много млади моряци. Пример за това е дефицитът на офицери, породен от COVID-19 кризата и войната в Украйна. Според доклад на консултантската агенция Drewry има голям недостиг на морски кадри, както от управленския, така и от изпълнителския състав [10]. Дефицитът в началото на 2023г. е достигнал 8-9%, което е най-високият показател от 17 години насам. Прогнозира се това да продължи поне до 2028г. според проучванията базирани на ограниченият брой нови моряци, които са готови да започнат да правят кариера по моретата и океаните [11].

## **Заклучение.**

Пандемията от COVID-19 има дълбоки и трайни последици върху живота на моряците. Въпреки, че на 05.05.2023г. генералният директор на Световната Здравна Организация (СЗО) Tedros Adhanom Ghebreyesus обяви края на извънредната ситуация породена от COVID-19 и въпреки, че в последната година пандемията е в низходяща тенденция, е необходимо да се направят съответните промени, за да се подобри животът на моряците и посоченото по-горе да не се повтаря. Конкретни идеи има, но изпълнението на някои от тях може да се окаже доста трудно.

Пример за това са:

- Гарантиране на извършването на смени, чрез организиране на транспорт за морски лица, дори и при наложени ограничения на местно ниво;
- По-добра комуникация между моряците, фирмите и правителствата на местно и национално ниво за да се гарантира извършването на смените;
- Осигуряване на снабдяването с необходимата храна и консумативи;
- По-добро заплащане за да се развива отрасъла;
- Гарантиране на достъпа до медицинска грижа;
- Създаването на планове за реагиране при такива извънредни ситуации.

До Декември 2025г. Международната Морска Организация (International Maritime Organization, IMO) очаква да се изготвят планове, с които ще се избегне повтаряне на такава ситуация. Вземайки в предвид факта, че отнема няколко време преди да се въведе конкретна промяна в конвенция или нормативен документ, може да се каже, че ще трябват няколко години преди реално да се види някаква промяна. Истината е, че след пандемията живота на моряците се подобри, има още какво да се направи за тях.

## **Литература и интернет източници:**

- [1]. THE REPUBLIC OF LIBERIA Marine Advisory “Postponement of annual leave with pay and maximum period of shipboard service for seafarers during Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) pandemic”. No: 23/2020
- [2]. The Neptune, “Declaration Crew Change Indicator First Quarter 2023”. 04.2023г.; <https://cms.globalmaritimeforum.org/wp-content/uploads/2023/04/The-Neptune-Declaration-Crew-Change-Indicator-First-Quarter-2023.pdf>
- [3]. Maritime Magazine “Seafarers awarded pay increase of 4.5% in 2022-2023”. 13.09.2021г.; <https://maritimemag.com/seafarers-awarded-pay-increase-of-4-5-in-2022-2023/>
- [4]. Chavdar Alexandrov, Grozdyu Grozev, Georgi Dimitrov, Avgustin Hristov “On Education And Training In Maritime Communications And The GMDSS During The Covid-19”, “Nikola Vaptsarov Naval Academy (Bulgaria)”, 06.11.2023г., <https://doi.org/10.53656/ped21-6s.09on>
- [5]. Sivkov, J., V. Atanasov, Ch. Alexandrov, Education Practice for Electrical Engineering Students in COVID-19 Situation. Lesson Learned and Future Application, 22-nd International Symposium on Electrical Apparatus and Technologies SIELA 2022 – Proceedings, Burgas 2022, ISBN 978-1-7281-4345-3, pp. 263-266
- [6]. RightShip, “Climbing cases of seafarer abandonment places profits above people as \$40 million is lost in unpaid crew wages”, 07.02.2023. <https://rightship.com/insights/rightship-climbing-cases-seafarer-abandonment-places-profits-above-people-40-million-lost>
- [7]. maritime.bg, Ръст на самоубийствата сред моряци; 23.02.2023г., <https://www.maritime.bg/74456/>
- [8]. Samantha K. Brooks, Neil Greenberg; Mental health and wellbeing of seafaring personnel during COVID-19: Scoping review; 22.09.2022г., <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/1348-9585.12361>
- [9]. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) - Regulation 4.1
- [10]. Mariska Buitendijk „Drewry: Seafarer costs to accelerate on rising officer shortfall“. 16.06.2021г., <https://swzmaritime.nl/news/2022/06/16/drewry-seafarer-costs-to-accelerate-on-rising-officer-shortfall/>
- [11]. Safety for Sea Editorial Team „Drewry reports highest officer shortage on record“. 08.06.2023г., <https://safety4sea.com/drewry-reports-highest-officer-shortage-on-record/>