

Examensarbete, Högskolan på Åland, Utbildningsprogrammet för Sjöfart

# **SJÖFARARNAS ARBETSRESOR UNDER CORONAPANDEMIN**

Conny Modig



2021:49

Datum för godkännande: 20.12.2021  
Handledare: Bengt Malmberg

# EXAMENSARBETE

## Högskolan på Åland

<b>Utbildningsprogram:</b>	Sjöfart
<b>Författare:</b>	Conny Modig
<b>Arbetets namn:</b>	Sjöfararnas arbetsresor under coronapandemin
<b>Handledare:</b>	Bengt Malmberg
<b>Uppdragsgivare:</b>	-

### Abstrakt

I mitt examensarbete skriver jag om hur arbetsresor har sett ut för sjöfarare under corona pandemin. Reserestriktionerna till följd av pandemin har orsakat stora bekymmer för sjöfarare när det är dags för dom att åka hem från sin arbetsplats och för dem som skall resa för att byta av dom.

Hur ser arbetsresorna ut egentligen och vilka förberedelser måste man göra före resan påbörjas?

Beroende på vart man har rest har procedurerna varierat kraftigt.

Jag har använt mig av litteraturstudier och intervjuer med sjöfarare som rest under pandemin.

### Nyckelord (sökord)

Covid-19, IMO, Restrictions

<b>Högskolans serienummer:</b>	<b>ISSN:</b>	<b>Språk:</b>	<b>Sidantal:</b>
2021:49	1458-1531	Svenska	26 sidor

<b>Inlämningsdatum:</b>	<b>Presentationsdatum:</b>	<b>Datum för godkännande:</b>
25.11.2021	16.12.2021	20.12.2021

# DEGREE THESIS

## Åland University of Applied Sciences

<b>Study program:</b>	Bachelor of Marine Technology
<b>Author:</b>	Conny Modig
<b>Title:</b>	Seafarers' Business Trips during the Corona Pandemic
<b>Academic Supervisor:</b>	Bengt Malmberg
<b>Technical Supervisor:</b>	-

<b>Abstract</b>
<p>In my thesis I am writing about how seafarers' journeys to and from work have been done during the corona pandemic. Travel restrictions due to the pandemic have caused a lot of trouble for seafarers when it is time for them to return home from their workplace and also for those who are about to make the journey to replace them.</p> <p>How are these journeys conducted and what preparations are mandatory to do before the journey commences?</p> <p>The procedures have varied greatly depending on where the journey took place.</p> <p>I have used literary studies and interviews with seafarers who have travelled during the pandemic.</p>

<b>Keywords</b>
Covid-19, IMO, Restrictions

<b>Serial number:</b>	<b>ISSN:</b>	<b>Language:</b>	<b>Number of pages:</b>
2021:49	1458-1531	Swedish	26 pages

<b>Handed in:</b>	<b>Date of presentation:</b>	<b>Approved on:</b>
25.11.2021	16.12.2021	20.12.2021

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>ORDLISTA</b>	<b>6</b>
<b>1. INLEDNING</b>	<b>7</b>
1.1 Syfte	7
1.2 Frågeställningar	8
1.3 Avgränsningar	8
<b>2. BAKGRUND</b>	<b>9</b>
2.1 IMO	9
2.2 ILO	10
2.3 WHO	10
2.4 THL	10
2.5 IMO Protokoll	10
2.5.1 Bosättningsort	11
2.5.2 Flygplats för avgång	11
2.5.3 Flygplan	12
2.5.4 Flygplats för ankomst	12
2.5.5 Hamn	12
2.5.6 Fartyg	12
2.5.7 Hemresa	12
2.6 Allmänt	12
2.6.1 Påverkan på sjöfarten	13
2.7 Tidslinje för Finlands agerande	13
2.8 Diamond Princess	15
2.9 Carnival Cruise Line	16
<b>3 Metod</b>	<b>17</b>
3.1 Forskningsetiska frågor	18
<b>4 Resultat</b>	<b>18</b>
4.1 Vilka förberedelser måste du göra innan resan påbörjades?	18
4.2 Fanns det restriktioner på flygplatsen?	19
4.3 Fanns det restriktioner på flygplanet?	19
4.4 Vilka åtgärder togs efter att flyget hade landat?	20
4.5 Fanns det krav på stopp mellan flygplatsen och hamnen?	20
4.6 Fanns det restriktioner i hamnen?	21
4.7 Fanns det speciella åtgärder när du kom ombord?	21
4.8 Gällde samma procedurer på hemresan?	22

<b>5 Diskussion</b>	<b>22</b>
5.1 Förberedelser före resan påbörjas	22
5.2 Procedurer under resans gång	22
5.3 Väl ombord på det egna fartyget	23
5.4 Varför har sjöfarare fått resa när gränserna varit stängda?	23
5.5 Varför är det viktigt att besättnings byten sker?	24
5.6 Egna kommentarer	24
<b>KÄLLOR</b>	<b>25</b>
<b>BILAGOR</b>	<b>26</b>
Bilaga 1	26

## ORDLISTA

I det här arbetet använder jag mig av ord och förkortningar som jag förklarar här nedan.

PCR	Ett slags coronatest.
ISPS	International Ship and Port facility Security code.
CDC	Centre of Disease Control
Handover	En lista på vad som har gjorts och vad som skall göras som ges vid besättningsbyte.
Essential workers	Väsentliga arbetare t.ex sjukvårdspersonal och brandmän.
Lounge	Område på en flygplats där första klass passagerare kan slappna av och vänta på sitt flyg.

# 1. INLEDNING

Jag har valt detta ämne för att det i skrivandets stund är ett väldigt relevant och intressant ämne. Sedan coronaviruset blev ett globalt fenomen i början av år 2020 har i stort sätt alla människor på jorden blivit påverkade av det till en viss grad.

Inte minst de sjöfarare som befann sig ombord på sina arbetsplatser när reserestriktionerna trädde i kraft. För dessa hundratusentals individer var hemgång inte längre något att ta för givet, åtminstone inte vid den tidpunkt dom hade tänkt sig från början.

Nästan omedelbart började IMO få bollen i rullning för att kunna möjliggöra arbetsresor för de sjömän som satt kvar på sina fartyg och det lika stora antalet sjömän som var hemma och skulle byta av dessa.

Sakta men säkert fick sjöfarare tillstånd att göra arbetsresor igen och det är dom resorna jag har undersökt i detta arbete för att se hur dom har gått till i verkligheten. Hurudana förberedelser har gjorts före man påbörjar resan? Hur har det sett ut under resans gång? Och hur var det när man väl kom fram till arbetsplatsen?

## 1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att ta reda på hur arbetsresorna för sjöfarare har sett ut under pandemin.

## 1.2 Frågeställningar

- Vilka förberedelser måste man göra före resan påbörjas?
- Vilka restriktioner finns det under resans gång?
- Vilka procedurer genomförs när du kommit ombord?

- Gäller samma procedurer på hemresan?

### **1.3 Avgränsningar**

Jag kommer att avgränsa mitt arbete till att endast undersöka arbetsresor som gjorts under coronapandemin, av personer som jobbar till sjöss.

Jag gör även avgränsningar för att resorna skall ha skett med kommersiella flygplan och alla resornas utgångspunkt är Åland.



## 2. BAKGRUND

### 2.1 IMO (International Maritime Organization)

Sjöfarten är en ytterst internationell bransch, och kan endast fungera om alla flaggstater ställer lika höga krav på säkerheten och miljöpåverkan hos fartyg. Därför bestämde FN under ett möte i Geneve år 1948 att man skulle skapa en internationell organisation som skulle sätta kraven för alla flaggstater att följa. Denna organisation fick namnet “Inter-Governmental Maritime Consultative Organization” eller IMCO som det förkortades, namnet ändrades år 1982 till IMO som det ännu kallas idag (*Brief History of IMO*, n.d.).

Det tog tio år men år 1958 trädde IMO konventionen i kraft. IMO:s första uppgift var att ta fram en ny version av SOLAS och den var färdig år 1960. Sedan fortsatte de med att se över bl.a Lastlinjekonventionen och IMDG koden för farligt gods. I Början låg fokusen på säkerheten men med tiden dök ett annat problem upp och det var miljöpåverkan. Stora mängder olja hade börjat transporteras på världshaven. Detta kulminerade i Torrey Canyon olyckan år 1967, då 120 000 ton olja läckte ut i havet. IMO började då jobba på sätt att förhindra tänker olyckor och minimera deras påverkan på miljön, men de arbetade också med hur man skall rengöra tankar och behandla svartvatten, detta resulterade i MARPOL. Under åren togs flera andra konventioner fram såsom STCW, GMDSS och ISPS (*Brief History of IMO*, n.d.).

I dagsläget består IMO av 174 medlemsstater och tre associerade medlemmar som är Färöarna, Hong Kong och Macau. Huvudkontoret ligger i London och generalsekreterare är Kitack Lim från Sydkorea. Generalsekreteraren väljs vart 4:e år och Mr Lim valdes för första gången in i den 1:a januari 2016 för sin fyra års period men har nyligen blivit vald att sitta i fyra år till fram till den 31:a december 2023. Man får bara sitta i två perioder alltså åtta år. Sedan måste en ny generalsekreterare väljas (*Member States, IGOs and NGOs*, n.d., *Secretary-General*, n.d.).

I kapitel 2.5 kommer jag hänvisa till ett protokoll som tagits fram av IMO.

## 2.2 ILO

International Labour Convention eller ILO som den förkortas är det högsta styrande organet inom arbetskraft i världen. Deras motto lyder “Advancing social justice, promoting decent work” vilket i stora drag översätts till “Avancera social rättvisa, främja anständigt arbete”. Organisationen grundades år 1919 och har idag 187 medlemsstater. Speciellt för sjöfarten så skapades en ny convention år 2006 som fick namnet Maritime Labour Convention (MLC). MLC är ett organ inom ILO. MLC trädde i kraft 2013 och har idag 98 medlemsstater vilka täcker 91% av världens tonnage. Syftet med MLC är att säkerställa ett omfattande globalt skydd för sjöfarares rättigheter och säkerställa att alla länder, företag och redare följer lika villkor för att undvika orättvis konkurrens från parter som inte håller samma standard (*International Labour Organization, n.d., Maritime Labour Convention, 2006, n.d.*).

## 2.3 WHO

World Health Organization eller WHO som den förkortas är ett organ inom Förenta Nationerna vars mål är att göra världen en mer hälsosam plats. WHO grundades år 1948 och är idag det ledande organet i världen och har som huvudsyssla att säkerställa sjukvård och hälsovård över hela världen. Det var WHO som klassade Covid-19 som en pandemi och det är de som har sett till att vaccinerna har tagits fram (*About WHO, n.d.*).

## 2.4 THL

Institutet för hälsa och välfärd är Finlands egna organ som arbetar med hälsa och sjukvård. THL kom till år 2009 när Folkhälsoinstitutet och Forsknings- och utvecklingscentralen för social- och hälsovården gick ihop med varandra (*Historia - THL, n.d.*).

## 2.5 IMO:s protokoll

IMO har i samarbete med bl.a ILO och WHO tagit fram ett protokoll innehållande rekommendationer över hur arbetsresor skall ske på ett säkert sätt. Rekommendationerna bör implementeras av regeringar och alla inblandade parter så långt det är möjligt, modifieringar får göras vid behov. Syftet med detta protokoll är att uppehålla den globala handeln som

kräver sjöfart, genom att möjliggöra arbetsresor och att skydda den resande samt de personer som den resande kommer i kontakt med. Rekommendationerna riktar sig såväl mot rederierna och åt ländernas regeringar (IMO, 2021).

Följande rekommendationer framgår i IMO:s protokoll

IMO uppmanar samtliga medlemmar i FN att klassificera sjöfarare som nödvändiga arbetare, samt prioritera sjöfarare för vaccination.

IMO delar upp arbetsresan på följande sätt:

1. Bosättningsort
2. Flygplats för avgång
3. Flygplan
4. Flygplats för ankomst
5. Hamn
6. Fartyg

Rekommendationerna innehåller men är inte begränsade till det följande.

### **2.5.1 Bosättningsort**

Sjöfararen skall följa de riktlinjer som gäller för platsen där hen bor t.ex säkerhetsavstånd och munskydd samt hålla ett öga på sin hälsa under ledigheten och meddela rederiet vid symptom. Sjöfararen skall bekanta sig med de regler och riktlinjer som gäller för resan. Eventuella krav på corona test, vaccination och karantän skall följas. All dokumentation som krävs för resan skall förberedas.

### **2.5.2 Flygplats för avgång**

Sjöfararen skall följa de regler som råder på flygplatsen t.ex munskydd, säkerhetsavstånd och handdesinficering. Onödiga besök på restauranger, affärer och allmänna toaletter bör undvikas. Nödvändig dokumentation t.ex vaccinationsintyg bör kunna uppvisas vid behov. Även flygplatserna uppmanas göra åtgärder t.ex designera speciella zoner och gångvägar för att minska kontakten mellan människor.

### **2.5.3 Flygplan**

Sjöfararen skall följa de instruktioner som ges av flygbolaget och flygets besättning samt hantera sitt egna bagage om möjligt.

### **2.5.4 Flygplats för ankomst**

Sjöfararen skall följa de regler som gäller för flygplatsen och hela landet t.ex granskning av kroppstemperaturen, coronatest, munskydd och dokumentation. Senast vid gränskontrollen bör sjöfararen bli försedd med ett visum eller annan dokumentation där det framgår att personen i fråga utför en arbetsresa.

### **2.5.5 Hamn**

För att undvika att onödig tid spenderas i hamnområdet bör fartyget vara förtöjt före sjöfararen tar sig in på hamnområdet. Transport till fartyget skall ordnas. Sjöfararen skall hantera sitt egna bagage och följa regler gällande t.ex munskydd och handdesinficering.

### **2.5.6 Fartyg**

Ombord på fartyget skall fartygets och flaggstatens regler följas. IMO rekommenderar att ett säkerhetsavstånd på en meter hålls, munskydd och handdesinficering används, måltider äts i sin egna hytt samt att besök i byssan eller pentry avrådes.

### **2.5.7 Hemresa**

Vid hemresa är arbetsresan indelad i samma delar men i omvänd ordning och samma riktlinjer gäller.

## **2.6 Allmänt**

Coronaviruset är en virusfamilj som hos människor orsakar förkylning och ibland lunginflammation. Covid-19 som är en variation av coronaviruset upptäcktes i Kina i december 2019. Covid-19 smittar mellan människor genom att små droppar av viruset överförs från person till person vid t.ex hosta och nysning. Dropparna kan också fastna på ytor som sedan vidrörs av en person som då får smittan på det viset. Covid-19 spred sig utanför Kina i rask takt och den 11 Mars 2020 klassar WHO att spridningen klassas som en pandemi. Arbetet med att få fram ett vaccin ger resultat och i December 2020 godkänns det

första vaccinet. I skrivandets stund härjar Covid-19 fortfarande (*Coronavirus Disease (COVID-19)*, n.d.).

### **2.6.1 Påverkan på sjöfarten**

Spridningen av Covid-19 tvingade många länder att stänga sina gränser vilket ledde till att sjöfarare som befann sig på sin arbetsplats inte längre fick resa hem och deras avbytare fick inte resa till jobbet. I Juli 2021 är det uppskattningsvis 250 000 sjöfarare som sitter fast på sin arbetsplats och ett lika stort antal av sjöfarare som brådskande borde byta av dessa. Trots att IMO lyckades i sitt uppdrag att få länder att designera sjöfarare som “essential workers” vilket gjorde att de fick göra arbetsresor så betydde det väldigt begränsade antal kommersiella flygplan som ännu trafikerade och de förhöjda biljettpriserna att många fortfarande var strandsatta (*Frequently Asked Questions about How COVID-19 Is Impacting Seafarers*, n.d.).

## **2.7 Tidslinje för Finlands agerande**

Källor (*Finland COVID: 179,534 Cases and 1,302 Deaths - Worldometer*, n.d.; Helsingfors, 2021)

### **Februari 2020**

Regeringen tilldelades en lägesrapport samt beredskap om att viruset sprids den 26 februari. Statsminister Sanna Marin lämnade en upplysning till riksdagen den 27 februari. I slutet av månaden är totala antalet smittade 3 st i Finland.

### **Mars 2020**

Regeringen fattade beslut om rekommendationer kring offentliga tillställningar, distansarbete samt icke arbetsrelaterade resor den 12 mars. Regeringen i samverkan med republikens president Sauli Niinistö konstaterar att undantagsförhållanden enligt beredskapslagen råder i Finland den 16 mars. Finland meddelade sina åtgärder om att begränsa internationell rörelsefrihet åt WHO den 20 mars. Statsrådet fattade beslut angående evakueringsflyg för resande som inte kan återvända till Finland med kommersiella flyg den 24 mars. Regeringen beslutade att begränsa trafiken in och ut från Nyland den 27 mars. Ministerierna tilldelades en tjänstemanna arbetsgrupp för att klargöra utförbarhet av inresande av arbetstagare i kritiska branscher den 30 mars. Under mars månad föreslog regeringen ändringar i lagen om

sjöarbetsavtal för en tillfällig förkortning av samarbetsförhandlingarnas längd. I slutet av månaden är totala antalet smittade 1418 st i Finland.

### **April 2020**

En tilläggsbudgetproposition för att trygga kritisk godstrafik beviljades för rederibolag till en summa av högst 600 miljoner euro den 9 april. Statsrådet avskaffade begränsningen av rörelsefrihet i Nyland den 15 april. Regeringen beslutade att bistå utvecklingen av ett vaccin mot coronaviruset och blev samtidigt medlem i det internationella vaccininstitutet. I slutet av månaden är totala antalet smittade 4995 st i Finland.

### **Maj 2020**

Begränsningarna som gällde för gränstrafiken började stegvis läggas ned från och med den 14 maj. Regeringen lämnade ett förslag om temporär ändring av lagen om smittsamma sjukdomar vilket skulle innebära att restauranger och kaféer skulle få öppnas den 1 juni. I slutet av månaden är totala antalet smittade 6859 st i Finland

### **Juni 2020**

En avveckling av restriktionerna skedde den 1 juni. Vilket innebar lättnader gällande bland annat arrangeranden av evenemang, restaurangers öppethållningstider samt begränsningar kring sammankomster. Den 12 juni beslutade statsrådet att fortsättningsvis begränsa rörelsen över gränsen fram till den 14 juli 2020. Statsrådet upphävde undantagsförhållandet den 16 juni. I slutet av månaden är totala antalet smittade 7214 st i Finland

### **Juli 2020**

Inreserestriktionerna avskaffades delvis den 13 juli. Statsrådet beslutade att Finland skulle ansluta sig till det internationella vaccininstitutet den 23 juli, medlemskapet inleddes den 1 augusti. Gränskontroller infördes delvis den 27 juli. En förordning angående trafikplikt för att stötta sjöfarten utfärdades. I slutet av månaden är totala antalet smittade 7432 st i Finland.

### **Augusti 2020**

Restriktionerna lättas ytterligare angående offentliga tillställningar och distansarbete den 1 augusti. Rekommendationer att använda munskydd kom den 13 augusti. Testningsstrategin för coronaviruset effektiviserades. Ytterligare inreserestriktioner införs den 24 augusti.

Mobilapplikationen Coronablinkern lanseras den 31 augusti. I slutet av månaden är totala antalet smittade 8086 st i Finland.

### **September 2020**

Regeringen fattade beslut om tillämpning av hybridstrategin i gränstrafiken den 11 september. Inreserestriktionerna lättas på grund av coronaläget den 28 september. I slutet av månaden är totala antalet smittade 9992 st i Finland.

### **Oktober 2020**

Restaurangernas öppet- och serveringstider begränsas den 8 oktober. Ytterligare begränsningar i trafiken över gränserna sker den 12 oktober. I slutet av månaden är totala antalet smittade 16113 st i Finland.

### **November 2020**

Restaurangernas öppet- och serveringstider begränsas ytterligare, begränsningarna varierar mellan olika landskap beroende på epidemiläget. Regeringen behandlar ibruktagandet av beredskapslagen. I slutet av månaden är totala antalet smittade 24912 st i Finland.

### **December 2020**

Regeringen godkände en vaccinationsstrategi. Beslut tas att inreserestriktionerna förllängs tills 12 januari 2021. Vaccinationen inleds för personer inom social- och hälsovården. I slutet av året är totala antalet smittade 36107 i Finland.

## **2.8 Diamond Princess**

Största smittspridningen när det gäller sjöfart, skedde på kryssningsfartyget M/S Diamond Princess i februari 2020. Ombord på fartyget befann sig 2666 passagerare och 1045 besättningsmedlemmar. En person som hade klivit av den 25 januari i Hong Kong hade testats positiv för coronaviruset meddelade Hong Kongs regering den 1 februari. Fartyget kom fram till Yokohama den 3 februari men människorna ombord fick inte kliva av fartyget. Den 5 februari konstaterades de första 10 fallen av coronavirus ombord. Personerna ombord sattes i karantän samma dag, dom skulle hållas i sina hytter. Den 13 februari tilläts personer över 80 år, i hytter utan fönster och som har kroniska sjukdomar att kliva av fartyget. Den 15 februari bestäms det att alla passagerare skall testas för coronaviruset, tidigare var det endast dom som uppvisade symptom. Mellan den 19 och 21 februari tilläts 970 passagerare som inte

uppvisar symptom och har testats negativt att kliva av fartyget. Dessa skall sitta i 14 dagars karantän hemma. När passagerarna äntligen fick embarkera den 23 februari så hade totala antalet bekräftade smittor ombord stigit till 691 st (Nakazawa et al., 2020).

Denna händelse skedde i början av coronapandemin och var en ögonöppnare för många. Om denna händelse inte hade skett på just detta fartyg så hade det onekligen hänt på något annat kryssningsfartyg. Detta kan ses som startskottet för nedstängningen av kryssningsbranschen (Nakazawa et al., 2020).

## **2.9 Carnival Cruise Line**

Eftersom flygtrafiken stagnerade under år 2020 uppstod problem när besättningsbyten skulle ske internationellt. Kryssningsfartyg med sina enorma mängder besättning påverkades starkt av det här. Ett av de stora kryssnings rederierna Carnival Cruise Line hittade på en spännande lösning för just detta problem. Vid nedstängningen av kryssningsbranschen i mars 2020 fann sig Carnival med 27 fartyg och ca 29 000 besättningsmedlemmar. Eftersom nedstängningen skulle vara långvarig så kunde inte besättningarna stanna kvar ombord. En minimibemanning skulle stanna kvar ombord på fartygen men detta betydde att över 26 000 besättningsmedlemmar skulle skickas hem. Flyg hittades åt några men långt ifrån alla. Carnival bestämde sig för att lösa problemet på egen hand. Eftersom vintersäsongen höll på att närma sig sitt slut så befann sig de flesta fartygen i karibien. Fartygen samlades på ett ställe utanför Floridas kust och besättningarna delades upp enligt deras hemländers geografiska läge: västeuropeer på ett fartyg, östeuropeer på ett annat, asiater på ytterligare ett annat osv. Fartygen bunkrade förnödenheter och satte sedan kurs mot varsitt mål. Fartyget med östeuropeer satte kurs mot Dubrovnik i Kroatien och fartyget med asiater hade Manilla i Filippinerna som mål. Under sommaren nådde operationen sitt slut. Totalt användes nio fartyg för denna operation och över 10 000 besättningsmedlemmar återvände hem (The Maritime Executive, 2020).



## 3 METOD

De metoder jag har använt mig av i detta arbete är litteraturstudier och även fem stycken semistrukturerade intervjuer.

Till litteraturstudierna har jag använt mig av information som finns på internet. Till största del IMO:s egna webbsida och den finska regeringens årsberättelse för året 2020. En stor del av arbetet grundar sig i ett protokoll som utfärdats av IMO som finns tillgängligt på internet.

De fem semistrukturerade intervjuer jag höll kommer förbli anonyma till namn men deras yrken och arbetsplatser var de följande. Den första intervjun gjorde jag med en person som jobbar som *staff captain* på ett kryssningsfartyg som nyligen hade rest till sin arbetsplats i Karibien från Åland. Den andra intervjun gjorde jag med en person som jobbar som maskinist ombord på en av de svenska isbrytarna som nyligen hade rest upp till Luleå i Sverige från Åland. Den tredje intervjun gjorde jag med en person som jobbar som styrman på ett offshore fartyg som regelbundet gör resor mellan Åland och Norge. Den fjärde intervjun gjorde jag med en person som jobbar som överstyrman på en passagerarfärja som hade gjort en resa mellan Åland och Italien. Den femte och sista intervjun gjorde jag med en person som jobbar som befälhavare på ett nybygge i Kina som snart skulle resa dit.

Intervjuerna var muntliga och bandades in och skrevs sedan ned.

### 3.1 Forskningsetiska frågor

De fyra huvudkraven är informationskravet, nyttjandekravet, konfidentialitetskravet samt samtyckeskravet. Samtliga respondenter fick ta ställning till de ovannämnda kraven.

## 4 RESULTAT

I detta kapitel redogör jag för resultaten från intervjuerna . Först kommer en allmän sammanställning och sedan har citat valts ut från intervjuerna.

### 4.1 Vilka förberedelser måste man göra innan resan påbörjades?

Beroende på vart resan har gått så har svaren varit väldigt varierande. Inom EU har det krävts ganska få förberedelser medans om resan har gått utanför EU har flera förberedelser tillkommit. Ett nyligen taget och negativt coronatest har varit ett krav i de flesta av fallen, enda undantaget var en resa från Åland till Sverige där personen i fråga redan var svensk medborgare. Efter att vaccinerna rullade ut krävs även vaccinationsintyg. Onlineblanketter har varit ett vanligt krav både från rederierna och regeringarna. Isolering har varit rekommenderat för tiden mellan coronatestet och resans påbörjande, dock ej obligatorisk. För att resa till Kina krävdes utöver alla ovannämnda förberedelser även, en skriftlig inbjudan, visum samt ett utdrag ur folkregistret.

*Man måste få ett Invitation letter alltså en inbjudan för att överhuvudtaget få komma till Kina. Då måste man ha någon där på plats som bjuder in dig och i mitt fall är det nån på varvet som bjuder in mig. Sen skall man ha intyg över att man har fått sina vaccin. Du skall ha ett utdrag ur folkregistret från det landet du är registrerad. Där dom ser typ vem du är; vem du är gift med, hur många barn du har, dina föräldrar. Du skall ha ett visum också, då fyller du i en massa information och skickar ner det till dom. Sen när dom har kollat igenom det så får du en tid till kinesiska ambassaden i det land du är registrerad i. Du skall ha ett passfoto till visumet och då får du flera a4 sidor på hur det här fotot skall se ut. Jag fick ändå ta om fotot flera gånger för att jag hade typ fel tröja på mig. 48h innan måste man även ta ett coronatest och det togs på flygplatsen. När man hade gjort testet så skickade man en massa kopior och bilagor och allt ner till kina och då fick man en qr kod som svar och den hade olika färg beroende på om den var godkänd eller ej. Först när qr koden var grön så fick man tillåtelse att resa. (Respondent E, Kina)*

### 4.2 Fanns det restriktioner på flygplatsen?

I början av pandemin var det strikta restriktioner på flygplatserna. Stora kontroller av PCR tester, vakter som var utplacerade för att se till att munskydd bars och även handskar. Vid tidpunkten för intervjuerna har dock de flesta restriktioner lättats på. De som ännu förekommer är munskyddstvång men på flera flygplatser är det endast en rekommendation. I väntsalrar är fortfarande hälften av sittplatserna avspärrade och markeringar på golvet

indikerar var du skall stå när du t.ex står i en kö. Många restauranger och butiker håller fortfarande stängt men de håller på öppnas upp. I loungeutrymmen där det tidigare var självplockning av mat och dryck gäller nu servering.

*Jag kan inte säga att jag stötte på några restriktioner på flygplatserna som så, inte ens krav på munskydd fastän jag använde det självmant. På många ställen var vartannat säte avspärrat i väntsalar och dylikt. I lounge utrymmen gällde servering där man annars får plocka åt sig själv. Jämfört med ett år sedan så har de ändrats mycket. Då var det mycket större koller av PCR tester. Det var mera kontroll då det var vakter ute som såg till att man hade mask på sig och handskar och såna grejer, nu kände jag inte alls att det var på det sättet.*

*(Respondent A, Puerto Rico)*

### **4.3 Fanns det restriktioner på flygplanet?**

Ombord på flygplanen är munskydd fortfarande obligatoriskt. Endast godkända munskydd får användas så inga hemmasyddas tillåts. Serveringen har varierat i vissa fall serverades endast handsprit medans i andra fall serverades mat och dryck som normalt. Munskyddet får endast avlägsnas under förtäring av mat eller dryck. I de flesta av fallen skedde ombordstigning och avstigning sektionvis, t.ex fem rader åt gången för att undvika trängsel. Alla säten är i bruk så inget säkerhetsavstånd där inte.

*Jo dom är hårda med att man skall ha munskydd, man kommer inte ens ombord om man inte har det. Man måste ha det på sig under hela flygningen. Ett tag så serverade dom ingenting, men nu har dom börjat ingen och då får man ta av sig munskyddet när man äter eller dricker. Man får inte ha hemmasyddas masker utan dom måste vara godkända. När vi klev av så gjorde vi det sektionvis, 5 rader i taget och samma när vi klev ombord.*

*(Respondent B, Sverige)*

### **4.4 Vilka åtgärder togs efter att flyget hade landat?**

I flera av fallen skedde avstigningen sektionvis och munskydd var obligatoriska. Endast en av de intervjuade upplevde att mer seriösa åtgärder togs efter att flyget hade landat. I de flesta fallen verkade som om det antogs att om alla papper och dylikt var i sin ordning när man klev ombor på flyget så finns det ingen anledning till att kolla dom igen. Vid inresa till Norge var det däremot annorlunda. Samtliga papper som krävdes för att stiga på flyget skulle uppvisas igen och även ytterligare papper skulle fram som var specifika för att komma in i Norge. Väntsalar med tillfälligt upplagda väggar och stolarna placerade med 3 - 4 meters avstånd

från varandra användes medans man väntade på sitt bagage. Eskorterade av ordningsvakter gick man efter sitt bagage två personer åt gången.

*I Oslo skulle man visa att man är sjöman, det var en lång passkontroll, lägg fram alla papper, jag skrev även ut mitt entry Norway. Pass och sjömanspass lade man fram. Sen när det var klart sade dom att då måste du sätta dig där och vänta och då kom det två coronapoliser typ och visa in en i en hage och så fick man sitta där i 30 minuter och vänta på att alla som klev av det flyget skulle vidare till karantän, då gick vi efter några vakter. Sedan fick två och två hämta sina väskor tillsammans med en vakt, sätts iväg i nästa kö och vänta kanske en timme och sedan testas. Sedan in i en till hage där stolar och allt var avskilt med tre fyra meter, där satt man i 30 minuter tills det kom en till polis så fick man gå med mellanrum till varandra till en buss och sätta sig separat. Mellan oss och chauffören var det helt tapetserat med plast.*

*(Respondent C, Norge)*

#### **4.5 Fanns det krav på stopp mellan flygplatsen och hamnen?**

Här var det stor variation mellan de olika svaren. Vid inresa till Sverige och Italien fanns det inga krav, ej heller till Puerto Rico men vid en tidigare resa hade två dagars karantän på ett hotell varit obligatoriskt i väntan på ett svar på coronatest. Vid inresa till Norge gällde en veckas karantän på ett hotell i den staden du landat i. Vid inresa till Kina var det två veckors karantän i staden man landat i plus ytterligare en veckas karantän i staden där varvet låg. I Italien var det masktvång även om du var ute i friska luften.

*Den här gången så åkte jag direkt till båten. Det varierar mellan länder. Förra gången fick jag sitta i två dygn i ett hotell. Jag fick testa mig när jag hade landat och sitta på hotel tills svaret kom.*

*(Respondent A, Puerto Rico)*

#### **4.6 Fanns det restriktioner i hamnen?**

Här stämde alla svar överens med varandra. Ingen upplevde några corona relaterade restriktioner i hamnarna, endast munskydd. Normala ISPSkontroller med pass var det som krävdes.

*Alltid när du ska in i norska hamnar är det ISPS kontroller med pass och grejjer men inte egentligen några coronaspecifika åtgärder.*

*(Respondent C, Norge)*

#### **4.7 Fanns det speciella åtgärder när du kom ombord?**

Tre stycken av de intervjuade upplevde inte några andra åtgärder förutom att munskydd och handsprit skulle användas. En av de intervjuade berättade att det nog togs coronaspecifika

åtgärder vid ombordstigning och besättningsbyte. Vid handover för bryggbefäl samlades inte alla styrmän på bryggan utan endast en av de nyligen ombordstigna styrmännen var närvarande, för att minska risken för smittspridning. Samma procedur gäller nere i maskin och även för matroserna på däck. Den sista av dom intervjuade fick sitta i karantän efter att han stigit ombord istället för att göra det på ett hotell på land. Ett coronatest togs då vid ombordstigning och ytterligare ett togs på dag nr 12, om svaret på det andra testet var negativt fick han komma ut ur karantän på dag 14.

*Jo. Rederiet har för att möta CDC (Center of Disease Control) måste vi testas direkt när vi kommer ombord på landgången. Och sen sitter vi i karantän ombord i en hytt, det är det jag gör just nu. På det fartyg jag är på nu måste jag sitta två veckor i karantän. På dag 12 testas vi och om det är negativt får jag komma ut dag 14. Men vi är upplagda det fartyg jag är på, vi är inte i service. Men dom fartyg som är i service så har en vecka karantän. Orsaken till detta är att på dom fartyg som är i trafik måste alla i besättningen vara fullt vaccinerade och på dom fartyg som inte är det så behöver man inte vara vaccinerad. Där är också riskfaktorer inblandade, normalt har vi 2-3 doktorer och några sjukskötare ombord men det har vi inte nu. Så skulle man få corona ombord här så skulle man inte kunna bekämpa det på samma sätt.*

*(Respondent A, Puerto Rico)*

*När vi kom ombord måste vi ha en crew change alltså vi måste ha en handover mellan bryggbefäl, maskinbefäl och även dom på däck. Men då försökte vi minimera riskerna såpass att det var typ endast överstyrman en styrman och kapten uppe på bryggan istället för att båda styrmäns skulle vara där. Så att bara en styrman utsattes, den andra fick sitta i en hytt eller i ett utrymme typ dagrum där det bara var påmönstrade som satt. Samma var det med matroserna, dom är fyra stycken men då satt man bara en matros att gå med munskydd och träffa en annan matros. Samma i maskin och elektriker och kock. Först när dom som skulle hems taxi kom och dom klev av så fick vi röra oss fritt ombord.*

*(Respondent C, Norge)*

#### **4.8 Gällde samma procedurer på hemresan?**

Samtliga respondenter var överens att det i stort sett var samma procedurer på hemresan som på ditresan. En avvikelse var att på hemresan från Italien till Åland krävdes inget coronatest. I ett av fallen togs coronatestet redan ombord på fartyget före hemresan påbörjades. I detta fall försöker man ta testet så sent som möjligt då testsvaren måste vara färsk under hela resan. I ett annat fall togs testet på flygplatsen. En av respondenterna nämnde att frivillig karantän uppmanades vid hemkomst till Åland.

*Nej det är nog mer eller mindre samma, vi måste testas innan vi går av fartyget. Då försöker man testas så sent som möjligt då det är många länder som kräver ett högst 72h gammalt test.*

*(Respondent A, Puerto Rico)*

## **5 DISKUSSION**

### **5.1 Förberedelser före resan påbörjas**

Sjöfararen måste själv ha koll på vilka papper som krävs och vilka procedurer som skall följas. I vissa fall hjälper rederiet till och förser sjöfararen med en checklista över vad som skall göras, i andra fall är det upp till sjöfararen själv att ta reda på vad som krävs.

En av respondenterna efterlyste någon form av program eller applikation som skulle göra det enklare att veta vad som krävs för att få resa till, eller igenom ett land. Då hans arbetsresa tog honom igenom flera länder och alla hade olika krav och det gjorde det svårt och mödosamt att hitta all information som krävdes.

### **5.2 Procedurer under resans gång**

Hur såg resorna ut i verkligheten? Stöter man på IMO:s rekommendationer?

Resornas komplikation varierade mycket beroende på området man reste i. Resor innanför EU verkade inte vara några större problem. Då räckte det i princip med att man kunde uppvisa ett negativt testresultat och bar ansiktsmask. Utanför EU som t.ex Norge och Kina hade man striktare regler att följa

Att det hela har rört sig om arbetsresor för sjöfarare har onekligen underlättat resandet då många gränser har varit helt stängda för fritidsresor.

IMO:s rekommendationer är till stor del bara rent bondförnuft så det skulle vara alarmerande om någon hade stött på någonting som avvek kraftigt från rekommendationerna.

### **5.3 Väl ombord på det egna fartyget**

Hur ser det ut ombord på fartygen just nu?

När respondenterna väl hade kommit ombord på sina fartyg var procedurerna varierande. Det finns en mängd olika fartygstyper. Allting från små lastfartyg med en besättning på under tio personer till stora kryssningsfartyg där enbart besättningen räknas i tusental.

Alla fartyg har berörts av coronapandemin men till olika grader. Min egna erfarenhet av passagerarfartyg ger mig en inblick i detta. Under en nästan ett år lång period var det obligatoriskt för besättningen att bära ansiktsmask när man rörde sig nån annanstans än i sin egen hytt, detta togs med en nypa salt men ute bland passagerarna bar man alltid ansiktsmask, till och med på bildäck. Även passagerarna rekommenderas att bära ansiktsmask.

#### **5.4 Varför har sjöfarare fått resa när gränserna varit stängda?**

Allt eftersom nästan alla sorters resor i princip förbjöds i hela världen, även arbetsresor så har IMO och ILO arbetat hårt för att göra det möjligt med arbetsresor. IMO uppmanade alla medlemsstater att designera sjömän som “essential workers” för att dessa skulle få möjlighet att resa. Detta tog sin tid och i början av pandemin när tusentals sjömän var strandsatta ombord på sin egen arbetsplats så såg det ganska mörkt ut. Men allt eftersom världen anpassade sig och tillstånd gavs så har besättningsbyten kunnat utföras med mindre och mindre ansträngning.

#### **5.5 Varför är det viktigt att besättnings byten sker?**

Det låter kanske inte så farligt att stanna lite extra på sin arbetsplats men när dagarna blir veckor som blir till månader så uppstår det problem.

Många sjömän har redan jobbat flera månader på sitt arbetspass 10 - 12 timmars dagar sju dagar i veckan med arbeten som kräver konstant koncentration. Många orkar inte ge hundra procent längre och när krafterna minskar så minskar också koncentrationen. Risken för misstag, skador och olyckor ökar kraftigt när besättningen är utmattad (*Frequently Asked Questions about How COVID-19 Is Impacting Seafarers*, n.d.).

ILO säger att ett arbetspass inte får överstiga 11 månader utan ledighet, under pandemin har hundratusentals sjömän tvingats stanna ombord längre än 11 månader (*Frequently Asked Questions about How COVID-19 Is Impacting Seafarers*, n.d.).

## **5.6 Egna kommentarer**

Även om mina intervjuer inte kommer i närheten av att vara heltäckande för situationen i världen tycker jag ändå att de var givande och intressanta.

Tyvär innebär tidpunkten för intervjuerna att mycket har hunnit öppnats upp och restriktioner har i överlag minskat. Men några av respondenterna berättade och jämförde med hur det var tidigare under pandemin då restriktionerna var mycket skarpare.

Det är en självklarhet att man skall kunna resa både till och från jobbet och även om det ännu är lite bekymmersamt att resa så går vi åt rätt håll. Med lite tur så klarar vi oss igenom den här pandemin så att samhället kan återgå till det normala.



# KÄLLOR

*About WHO.* (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from <https://www.who.int/about>

*Brief History of IMO.* (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from

<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

*Coronavirus disease (COVID-19).* (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from

<https://www.who.int/health-topics/coronavirus>

*Finland COVID: 179,534 Cases and 1,302 Deaths - Worldometer.* (n.d.). Retrieved November 25,

2021, from <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/finland/>

*Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers.* (n.d.). Retrieved November

25, 2021, from

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/FAQ-on-crew-changes-and-repatriation-of-seafarers.aspx>

Helsingfors, S. (2021). *Regeringens årsberättelse 2020.*

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163062/VN\\_2021\\_36.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163062/VN_2021_36.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

*Historia - THL.* (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from

<https://thl.fi/sv/web/thlfi-sv/thl/vad-ar-thl-/historia>

IMO. (2021). *INDUSTRY RECOMMENDED FRAMEWORK OF PROTOCOLS FOR ENSURING SAFE SHIP CREW CHANGES AND TRAVEL DURING THE CORONAVIRUS (COVID-19) PANDEMIC.*

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC%201636%20protocols/MSC.1-Circ.1636%20-%20Industry%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols%20For%20Ensuring%20Safe%20Ship%20Crew%20Changes%20And%20Travel.pdf>

*International Labour Organization.* (n.d.). Retrieved September 13, 2021, from

<https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>

*Maritime Labour Convention, 2006*. (n.d.). Retrieved September 13, 2021, from

<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>

*Member States, IGOs and NGOs*. (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from

<https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>

Nakazawa, E., Ino, H., & Akabayashi, A. (2020). Chronology of COVID-19 Cases on the Diamond Princess Cruise Ship and Ethical Considerations: A Report From Japan. *Disaster Medicine and Public Health Preparedness*, 14(4), 506–513.

*Secretary-General*. (n.d.). Retrieved November 29, 2021, from

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Default.aspx>

The Maritime Executive. (2020, July 17). *Carnival Cruise Line Completes Crew Repatriation Efforts*.

The Maritime Executive.

<https://www.maritime-executive.com/article/carnival-cruise-line-completes-crew-repatriation-efforts>

# BILAGOR

## Bilaga 1

Frågor jag ställde i mina fem intervjuer.

1. Vilka förberedelser måste du göra innan resan påbörjades?
2. Fanns det restriktioner på flygplatsen? Vilka?
3. Fanns det restriktioner på flygplanet? Vilka?
4. Vilka åtgärder togs efter att flyget hade landat?
5. Fanns det krav på stop mellan flygplatsen och hamnen?
6. Fanns det restriktioner i hamnen?
7. Fanns det speciella åtgärder när du kom ombord?
8. Gällde samma procedurer på hemresan?