



Brussels, 09 July 2026

To:

Mr Apostolos Tzitzikostas Commissioner for Sustainable Transport and Tourism
Ms Roxana Mînzatu Executive Vice-President for Social Rights and Skills, Quality Jobs and Preparedness

Copy to :

Secretariat-General of the European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)
Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion (DG EMPL)
Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries (DG MARE)
Committee on Transport and Tourism (TRAN), European Parliament
Committee on Employment and Social Affairs (EMPL), European Parliament
European Maritime Safety Agency (EMSA)
European Economic and Social Committee (EESC)
International Labour Organization (ILO)
Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO)
International Transport Workers' Federation (ITF)
European Transport Workers' Federation (ETF)
International Chamber of Shipping (ICS)
European Community Shipowners' Associations (ECSA)
Sectoral Social Dialogue Committee for Maritime Transport

Subject: Urgent Need for a European Legislative Initiative to Protect Seafarers Serving in Warlike and High-Risk Maritime Areas

Dear Commissioner,

Dear Executive Vice-President,

I am writing to bring to your attention an issue that has now reached critical proportions for international maritime labour, maritime safety and the protection of fundamental social rights: the exposure of thousands of seafarers to armed hostilities without an adequate and binding framework of protection at European Union level.

During recent meetings with Greek seafarers and representatives of maritime trade unions, I received detailed accounts and evidence demonstrating that a significant number of crews continue to transit maritime areas affected by active hostilities, missile attacks, unmanned aerial vehicle (UAV) strikes, the threat of naval mines, and other serious risks to the life and physical integrity of maritime workers.

The situation in the Red Sea and the Gulf of Aden, together with the broader destabilisation of critical international maritime trade routes, has created an operating environment that, from the standpoint of actual risk, increasingly resembles a theatre of armed hostilities. Nevertheless, the European legal order still lacks a specific, coherent and binding regulatory framework ensuring the protection of seafarers required to operate under such conditions.

The European Union and its Member States collectively represent the world's leading maritime power. Such a position entails not only economic leadership but also a heightened responsibility to establish common rules guaranteeing a high level of protection for seafarers, particularly where they are required to perform their duties in conditions comparable to those prevailing in areas of armed hostilities.

The issue is not exclusively a matter of labour law. It concerns international maritime law, the protection of human life at sea, the safeguarding of fundamental social rights and compliance with international conventions binding upon the Member States of the European Union.

This issue is not confined to a single Member State or to one national shipping industry. It concerns the European maritime sector as a whole and reveals a significant regulatory gap at European Union level. Although certain Member States and international collective arrangements within the shipping industry have developed specific provisions governing the management of risks associated with warlike or high-risk maritime areas, those arrangements remain fragmented and uneven in their application. These disparities result in different levels of protection for workers performing the same duties while being exposed to identical risks, thereby undermining the objective of upward social convergence pursued by the European Union. Consequently, seafarers' rights concerning prior information, the right to refuse service on voyages transiting, insurance protection, repatriation, and compensation in the event of injury or death continue to depend largely on the applicable contractual regime, the flag State of the vessel, or individual collective bargaining arrangements. The absence of common European minimum standards of protection creates unequal treatment among seafarers and renders a legislative initiative at European Union level imperative.

The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) of the International Labour Organization, which has been ratified by the Member States of the European Union and constitutes the cornerstone of the international legal framework governing the protection of seafarers, imposes clear obligations concerning the safety, health and decent working and living conditions of crews. Likewise, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, together with the fundamental principles of the international law of the sea, establish the obligation to adopt all necessary measures to safeguard human life in maritime navigation.

The need for enhanced protection has also been recognised by the international maritime social partners themselves through the agreements concluded between the International Transport Workers' Federation (ITF) and the Joint Negotiating Group (JNG), which provide for specific arrangements applicable to designated Warlike Operations Areas, thereby demonstrating that the need for special protection of seafarers is already an internationally acknowledged principle.

Furthermore, Article 31 of the Charter of Fundamental Rights of the European Union guarantees every worker the right to working conditions which respect his or her health, safety and dignity, while Council Directive 89/391/EEC imposes upon employers a duty to prevent

and minimise occupational risks. These obligations are not suspended by geopolitical crises, nor may they yield to purely commercial or business considerations.

It is equally significant that the International Maritime Organization (IMO) itself, through repeated statements by its Secretary-General, has recognised that attacks against merchant vessels constitute a direct threat to the safety and security of seafarers and to the freedom of international navigation. Similarly, the International Labour Organization (ILO) and international seafarers' organisations have repeatedly stressed that seafarers must not be treated as expendable labour during periods of geopolitical conflict.

Nevertheless, despite the gravity of the situation, significant regulatory gaps continue to exist. In practice, a considerable number of seafarers find themselves confronted with a de facto situation of coercion, under the threat of losing their employment or suffering occupational disadvantage, without enjoying an effective and genuinely enforceable right to refuse service on voyages transiting warlike or high-risk maritime areas.

The practical ability to exercise the right to refuse work where there exists an imminent risk to life or physical integrity constitutes an essential element of effective occupational safety and health protection. The mere theoretical existence of legal rights is insufficient where the worker remains exposed to the risk of dismissal, loss of employment or other adverse professional consequences.

Moreover, there is currently no uniform European framework governing prior information and informed consent of crews, insurance and compensation arrangements, psychological support following armed attacks, repatriation procedures, or minimum standards for risk assessment prior to the transit of vessels through areas affected by active hostilities.

This situation raises serious concerns regarding compatibility not only with international maritime and labour law but also with the Charter of Fundamental Rights of the European Union, particularly in relation to respect for human dignity, the right to life and physical integrity, the protection of health and safety at work, and the prohibition of abusive forms of coercion in employment.

Under the present circumstances, I consider that the European Commission cannot confine its response to general appeals or non-binding guidance.

A concrete legislative initiative at European Union level is required in order to establish an explicit and legally protected right for seafarers to refuse service in warlike operations areas without suffering adverse employment consequences, to introduce mandatory minimum standards for the protection of crews operating in such environments, to establish uniform European rules governing insurance cover and compensation schemes, to impose enhanced due diligence obligations upon shipowners and ship managers with regard to the deployment of vessels and crews in warlike or high-risk maritime areas, and to establish a European mechanism for monitoring, assessing and regularly updating navigational risks arising in areas affected by geopolitical instability.

The European Union, as one of the world's foremost maritime powers and as a Union founded, pursuant to Article 2 of the Treaty on European Union, upon respect for human dignity and fundamental social rights, has a responsibility to assume an active regulatory role in this field.

It is neither legally, politically nor morally acceptable for the risks arising from armed hostilities to be transferred exclusively to those who work at sea. The protection of the lives and dignity of seafarers cannot be left solely to private contractual arrangements nor depend upon the contractual regime applicable to a particular vessel.

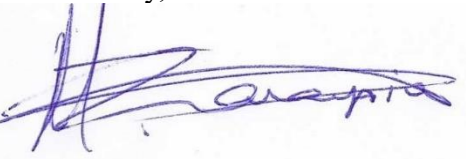
Seafarers ensure the uninterrupted functioning of global trade and international supply chains under conditions of extreme risk. Their protection cannot depend exclusively upon private contractual arrangements or the goodwill of market operators.

I therefore call upon you, within the scope of your powers to submit legislative proposals under the Treaties, to consider the submission of a proposal for a Directive or a Regulation establishing common minimum standards for the protection of seafarers serving in warlike or high-risk maritime areas.

The protection of seafarers is not merely a matter of social policy; it is an essential prerequisite for the safety and security of international navigation, the resilience of global supply chains, and the credibility of the European Union as a leading global maritime power.

I look forward to your response and to the actions that the European Commission intends to take with regard to this matter.

Yours sincerely,



Maria Zacharia
Member of the European Parliament



Parlement européen

Βρυξέλλες, 09 Ιουλίου 2026

Προς:

Τον Επίτροπο Βιώσιμων Μεταφορών και Τουρισμού, Απόστολο Τζιτζικώστα.

Την Εκτελεστική Αντιπρόεδρο για τα Κοινωνικά Δικαιώματα, τις Δεξιότητες, την Ποιοτική Απασχόληση και την Ετοιμότητα, Roxana Mînzatu.

Κοινοποίηση:

Στη Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Στη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (DG MOVE).

Στη Γενική Διεύθυνση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ένταξης (DG EMPL).

Στη Γενική Διεύθυνση Θαλάσσιων Υποθέσεων και Αλιείας (DG MARE).

Στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Στην Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (EMPL) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

Στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (EESC).

Στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO).

Στον Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Στη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF).

Στην Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF).

Στο Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS).

Στην Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA).

Στην Επιτροπή Κοινωνικού Διαλόγου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Sectoral Social Dialogue Committee for Maritime Transport).

Θέμα: Ανάγκη άμεσης ευρωπαϊκής νομοθετικής παρέμβασης για την προστασία των ναυτικών που υπηρετούν σε εμπόλεμες και υψηλού κινδύνου θαλάσσιες ζώνες

Αξιότιμοι κύριοι και κυρίες,

Με την παρούσα επιστολή επιθυμώ να θέσω υπόψη σας ένα ζήτημα το οποίο έχει πλέον λάβει εξαιρετικά σοβαρές διαστάσεις για τη διεθνή ναυτική εργασία, τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία θεμελιωδών κοινωνικών δικαιωμάτων: την ουσιαστική έκθεση χιλιάδων ναυτικών σε συνθήκες ένοπλης σύρραξης χωρίς επαρκές και δεσμευτικό πλαίσιο προστασίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τις πρόσφατες συναντήσεις μου με Έλληνες ναυτικούς και εκπροσώπους ναυτεργατικών φορέων, μου μεταφέρθηκαν στοιχεία και μαρτυρίες που καταδεικνύουν ότι μεγάλος αριθμός πληρωμάτων εξακολουθεί να διέρχεται από θαλάσσιες περιοχές στις οποίες υφίστανται ενεργές εχθροπραξίες, επιθέσεις με πυραύλους ή μη επανδρωμένα αεροσκάφη, κίνδυνος

ναρκοθέτησης και σοβαρές απειλές κατά της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των εργαζομένων στη ναυτιλία.

Η κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν, αλλά και η ευρύτερη αποσταθεροποίηση κρίσιμων θαλάσσιων εμπορικών διαδρόμων, έχουν δημιουργήσει ένα περιβάλλον το οποίο, από άποψη πραγματικού κινδύνου, προσεγγίζει πλέον συνθήκες εμπόλεμου θεάτρου επιχειρήσεων. Παρά ταύτα, η ευρωπαϊκή έννομη τάξη εξακολουθεί να στερείται ειδικού, συνεκτικού και δεσμευτικού κανονιστικού πλαισίου για την προστασία των ναυτικών που εργάζονται υπό τέτοιες συνθήκες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της αποτελούν σήμερα τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως. Η θέση αυτή δεν συνεπάγεται μόνο οικονομική ισχύ, αλλά και αυξημένη ευθύνη για τη διαμόρφωση κοινών κανόνων που διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας των ναυτικών, ιδίως όταν αυτοί καλούνται να εργασθούν υπό συνθήκες που προσομοιάζουν σε ένοπλη σύρραξη.

Το ζήτημα δεν είναι αποκλειστικά εργασιακό. Είναι ζήτημα διεθνούς ναυτικού δικαίου, προστασίας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, εφαρμογής θεμελιωδών κοινωνικών δικαιωμάτων και συμμόρφωσης προς διεθνείς συμβάσεις δεσμευτικές για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το πρόβλημα αυτό δεν αφορά αποκλειστικά ένα κράτος μέλος ή μία εθνική ναυτιλιακή αγορά. Αφορά το σύνολο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και αναδεικνύει ένα σημαντικό κανονιστικό κενό σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παρότι σε ορισμένα κράτη μέλη και στο πλαίσιο διεθνών συλλογικών συμφωνιών της ναυτιλιακής βιομηχανίας έχουν αναπτυχθεί ειδικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση κινδύνων που συνδέονται με εμπόλεμες ή υψηλού κινδύνου θαλάσσιες περιοχές, οι ρυθμίσεις αυτές παραμένουν αποσπασματικές και μη ομοιόμορφες. Οι αποκλίσεις αυτές οδηγούν σε διαφορετικό επίπεδο προστασίας για εργαζομένους που εκτελούν την ίδια εργασία και εκτίθενται στους ίδιους κινδύνους, γεγονός που αντίκειται στον στόχο της ανοδικής κοινωνικής σύγκλισης που επιδιώκει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Ως αποτέλεσμα, τα δικαιώματα των ναυτικών ως προς την ενημέρωση, την άρνηση συμμετοχής σε επικίνδυνα δρομολόγια, την ασφαλιστική προστασία, τον επαναπατρισμό και την αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού ή θανάτου εξακολουθούν να εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το εφαρμοστέο συμβατικό καθεστώς, τη σημαία του πλοίου ή τις επιμέρους συλλογικές συμφωνίες. Η απουσία κοινών ευρωπαϊκών ελάχιστων προτύπων προστασίας δημιουργεί συνθήκες άνιση μεταχείρισης των ναυτικών και καθιστά επιτακτική την ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Maritime Labour Convention 2006 της International Labour Organization, η οποία έχει κυρωθεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης και αποτελεί τον πυρήνα του διεθνούς καθεστώτος προστασίας των ναυτικών, επιβάλλει σαφείς υποχρεώσεις ως προς την ασφάλεια, την υγεία και τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων. Παράλληλα, η Σύμβαση SOLAS, ο ISPS Code, καθώς και οι θεμελιώδεις αρχές του διεθνούς δικαίου της θάλασσας κατοχυρώνουν την υποχρέωση λήψης όλων των αναγκαίων μέτρων για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη ναυσιπλοΐα.

Η ανάγκη αυτή έχει αναγνωρισθεί και από τους ίδιους τους διεθνείς κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας μέσω των συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ της International Transport Workers' Federation (ITF) και του Joint Negotiating Group (JNG), οι οποίες προβλέπουν

ειδικές ρυθμίσεις για τις λεγόμενες Warlike Operations Areas, γεγονός που καταδεικνύει ότι η ανάγκη ειδικής προστασίας των ναυτικών αποτελεί ήδη διεθνώς αναγνωρισμένη αρχή.

Περαιτέρω, το άρθρο 31 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατοχυρώνει το δικαίωμα κάθε εργαζομένου σε συνθήκες εργασίας που σέβονται την υγεία, την ασφάλεια και την αξιοπρέπεία του, ενώ η Οδηγία 89/391/ΕΟΚ επιβάλλει στους εργοδότες την υποχρέωση πρόληψης και περιορισμού των επαγγελματικών κινδύνων. Οι υποχρεώσεις αυτές δεν αναστέλλονται λόγω γεωπολιτικών κρίσεων ούτε μπορούν να υποχωρούν έναντι αποκλειστικά εμπορικών ή επιχειρηματικών σκοπιμοτήτων.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι η ίδια η International Maritime Organization, μέσω επανειλημμένων παρεμβάσεων του Γενικού Γραμματέα της, έχει αναγνωρίσει ότι οι επιθέσεις κατά εμπορικών πλοίων συνιστούν ευθεία απειλή κατά της ασφάλειας των ναυτικών και της ελευθερίας της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Αντιστοίχως, η International Labour Organization και οι διεθνείς οργανώσεις ναυτεργατών έχουν επανειλημμένα επισημάνει ότι οι ναυτικοί δεν μπορούν να αντιμετωπίζονται ως αναλώσιμο εργατικό δυναμικό εν μέσω γεωπολιτικών συγκρούσεων.

Ωστόσο, παρά τη σοβαρότητα της κατάστασης, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρά ρυθμιστικά κενά.

Στην πράξη, μεγάλος αριθμός ναυτικών βρίσκεται αντιμέτωπος με ένα ιδιότυπο καθεστώς εξαναγκασμού, υπό τον φόβο απώλειας εργασίας ή επαγγελματικού αποκλεισμού, χωρίς να διαθέτει πραγματικό και αποτελεσματικό κατοχυρωμένο δικαίωμα άρνησης συμμετοχής σε δρομολόγια που διέρχονται από εμπόλεμες ή υψηλού κινδύνου περιοχές.

Η πραγματική δυνατότητα άσκησης του δικαιώματος άρνησης εργασίας υπό συνθήκες άμεσου κινδύνου για τη ζωή ή τη σωματική ακεραιότητα αποτελεί κρίσιμο στοιχείο της αποτελεσματικής προστασίας της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία. Η απλή θεωρητική ύπαρξη δικαιωμάτων δεν αρκεί όταν ο εργαζόμενος βρίσκεται αντιμέτωπος με τον κίνδυνο απώλειας της απασχόλησής του ή επαγγελματικών δυσμενών συνεπειών.

Επιπλέον, δεν υπάρχει ενιαίο ευρωπαϊκό πλαίσιο που να ρυθμίζει: την προηγούμενη ενημέρωση και συναίνεση των πληρωμάτων, την ασφαλιστική και αποζημιωτική κάλυψη, την ψυχολογική υποστήριξη μετά από περιστατικά ένοπλων επιθέσεων, τις διαδικασίες επαναπατρισμού, ούτε τα ελάχιστα πρότυπα αξιολόγησης κινδύνου πριν από τη διέλευση πλοίων από ζώνες ενεργών εχθροπραξιών.

Η κατάσταση αυτή δημιουργεί σοβαρά ζητήματα συμβατότητας όχι μόνο με το διεθνές εργατικό και ναυτικό δίκαιο, αλλά και με τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, ιδίως ως προς: την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, το δικαίωμα στη ζωή και στη σωματική ακεραιότητα, την προστασία της υγείας και ασφάλειας στην εργασία, καθώς και την απαγόρευση καταχρηστικών μορφών εξαναγκασμού στην απασχόληση.

Υπό τις παρούσες συνθήκες, θεωρώ ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν μπορεί να περιορίζεται σε γενικές εκκλήσεις ή μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές.

Απαιτείται συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θεσμοθέτηση ρητού και προστατευμένου δικαιώματος άρνησης υπηρεσίας σε εμπόλεμες θαλάσσιες ζώνες χωρίς δυσμενείς συνέπειες για τον ναυτικό, την καθιέρωση υποχρεωτικών ελάχιστων προτύπων προστασίας πληρωμάτων, τη δημιουργία ενιαίων κανόνων ασφαλιστικής και αποζημιωτικής κάλυψης, την επιβολή αυξημένων υποχρεώσεων δέουσας επιμέλειας στις πλοιοκτήτριες εταιρείες και στους διαχειριστές πλοίων, καθώς και τη συγκρότηση ευρωπαϊκού

μηχανισμού παρακολούθησης και αξιολόγησης κινδύνου για τη ναυσιπλοΐα σε περιοχές γεωπολιτικής αστάθειας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, ως μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως και ως ένωση που θεμελιώνεται (κατά το άρθρο 2 ΣΕΕ) στον σεβασμό της ανθρώπινης αξιοπρέπειας και των κοινωνικών δικαιωμάτων, οφείλει να αναλάβει ενεργό κανονιστικό ρόλο.

Δεν είναι νομικά, πολιτικά ούτε ηθικά αποδεκτό να μετακυλιεται ο κίνδυνος ένοπλων συγκρούσεων αποκλειστικά στους εργαζόμενους της θάλασσας. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής και της αξιοπρέπειας των ναυτικών δεν μπορεί να αποτελεί αντικείμενο αποκλειστικά ιδιωτικής διαπραγμάτευσης ούτε να εξαρτάται από το εφαρμοστέο συμβατικό καθεστώς κάθε πλοίου.

Οι ναυτικοί διασφαλίζουν τη συνέχεια του παγκόσμιου εμπορίου και της εφοδιαστικής αλυσίδας υπό συνθήκες ακραίου κινδύνου. Η προστασία τους δεν μπορεί να εξαρτάται αποκλειστικά από ιδιωτικές συμβατικές ρυθμίσεις ή από την καλή θέληση της αγοράς.

Σας καλώ, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς σας για την υποβολή νομοθετικών προτάσεων σύμφωνα με τις Συνθήκες, να εξετάσετε την υποβολή πρότασης οδηγίας ή κανονισμού, με τον οποίο θα θεσπίζονται ενιαία ελάχιστα πρότυπα προστασίας των ναυτικών που υπηρετούν σε εμπόλεμες ή υψηλού κινδύνου θαλάσσιες περιοχές.

Η προστασία των ναυτικών δεν αποτελεί μόνο ζήτημα κοινωνικής πολιτικής· αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυσιπλοΐας, την ανθεκτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων και την αξιοπιστία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως παγκόσμιας ναυτιλιακής δύναμης.

Αναμένω τις ενέργειές σας επί του ζητήματος αυτού.

Με εκτίμηση,



Μαρία Ζαχαρία
Μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου