



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

**“ ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ PORT STATE CONTROL ΚΑΙ ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ
Ο COVID – 19 ”**

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Μακρυγιάννης Νικόλαος – Άγγελος, ΑΜ: 2232021013

Αύγουστος, 2023

ΧΙΟΣ

(Μακρυγιάννης Νικόλαος – Άγγελος, ΑΜ: 2232021013)

(Οι έλεγχοι των Port State Control και οι αλλαγές που επέφερε ο Covid – 19)

Αύγουστος, 2023

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
«Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.»**

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Μακρυγιάννης Νικόλαος – Άγγελος

Επιβλέπουσα: Θανοπούλου Ελένη

Σύμβουλος Σπουδών/Αιευθύντρια Σπουδών: Αθανασοπούλου Βικτωρία

ΧΙΟΣ

Ευχαριστίες

Αυτή η εργασία σηματοδοτεί την ολοκλήρωση του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών μου στο πεδίο του ΠΜΣ "Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές Εμπόριο – ΝΑ.Μ.Ε.," που διεξάγεται στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Το επίκεντρο αυτής της διπλωματικής είναι οι αντίκτυποι που προέκυψαν από την πανδημία του Covid-19 στη διαδικασία και τη λειτουργία των Port State Control.

Θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες προς την καθηγήτριά μου, κ. Θανοπούλου Ελένη, για την αμέριστη υποστήριξή της και την εμπειρογνωμοσύνη της καθ' όλη τη διάρκεια της συγγραφής αυτής της διατριβής. Η συμβουλή της και οι καθοδηγήσεις της αποτέλεσαν κρίσιμο παράγοντα για την επίτευξη των στόχων αυτής της έρευνας.

Δεν μπορώ παρά να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου προς την οικογένειά μου και όλους τους αγαπημένους που με στήριξαν και με ενθάρρυναν να ακολουθήσω αυτήν την απαιτητική ακαδημαϊκή πορεία. Η στήριξή τους ήταν ουσιαστική καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της πορείας.

Τέλος, θέλω να απευθύνω τις ευγνωμοσύνες μου προς όλους τους καθηγητές του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών. Οι ποικίλες γνώσεις που μοιραστήκαν μαζί μας και ο ενθουσιασμός τους για τον τομέα της ναυτιλίας με έκαναν να ανακαλύψω νέες πτυχές και να ενδιαφερθώ ακόμη περισσότερο για αυτόν.

Είμαι ευγνώμων για την πορεία αυτής της μοναδικής εκπαιδευτικής εμπειρίας και την υποστήριξη που λάβαμε από ~~όλους όσους έλες και όλους που όσες~~ συνέβαλαν σε αυτήν.

Πρόλογος

Το ξέσπασμα της πανδημίας του Covid - 19 στις αρχές του 2020 είχε βαθύ αντίκτυπο σε όλες τις πτυχές της κοινωνίας και σε διάφορους τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ένας από τους τομείς που επηρεάστηκε περισσότερο σε αυτόν τον κλάδο είναι οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών και πιο συγκεκριμένα, οι διαδικασίες και το προσωπικό που συμμετέχει στους ελέγχους κράτους λιμένα. Οι διαδικασίες ελέγχου κράτους λιμένα διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων, που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου.

Η πανδημία είχε ως αποτέλεσμα τη παρεμπόδιση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η οποία με τη σειρά της επηρέασε τη χρηματοοικονομική σταθερότητα και τις λειτουργίες των επιθεωρητών κράτους λιμένα.

Ο στόχος της παρούσας μελέτης ~~Μέσα από την παρούσα~~ μελέτης ~~στοχεύεται~~ είναι να διερευνηθεί ο αντίκτυπος της πανδημίας του Covid - 19 στους ελέγχους κράτους λιμένα, αναλύοντας τις επιδράσεις στα διάφορα Memorandums of Understanding (MoUs) και κατ' επέκταση στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες ελέγχου και επιθεώρησης κράτους λιμένα.

Λέξεις – Κλειδιά: MoUs, PSC, Covid – 19, επιθεωρητές, κράτος λιμένα, σημαία

Abstract

The outbreak of the Covid - 19 pandemic in early 2020 had a profound impact on all aspects of society and various sectors of the economy, including the shipping industry. One of the most affected sectors in this industry is the port service providers and more specifically, the procedures and the Prussian—MA EINAL AYNATON????-personnel involved in port state controls. Port State control procedures play a critical role in the efficient operation of ports, which are the backbone of global trade.

The pandemic resulted in the disruption of shipping activity, which in turn affected the financial stability and operations of port state inspectors.

This study aims to investigate the impact of the Covid-19 pandemic on port state controls, analyzing the effects on the various Memorandums of Understanding (MoUs) and by extension on the applied port state control and inspection procedures.

Keywords: MoUs, PSC, Covid – 19, inspectors, port state, flag

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος	4
Abstract	5
1 Εισαγωγή	9
2 Θεωρητικό υπόβαθρο – Η διαδικασίες του ελέγχου κράτους λιμένα	10
2.1 Εννοιολογική προσέγγιση	10
2.2 Διεθνές πλαίσιο που διέπει τις επιθεωρήσεις κράτους – λιμένα.....	11
2.3 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των κρατικών λιμενικών αρχών	15
2.3.1 Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός – Paris MoU	18
2.3.2 Ασία και Ειρηνικός - Tokyo MoU	19
2.3.3 Λατινική Αμερική - Acuerdo de Viña del Mar	20
2.3.4 Καραϊβική – Caribbean MoU	21
2.3.5 Δυτική και Κεντρική Αφρική - MoU της Abuja.....	21
2.3.6 Μαύρη Θάλασσα - MoU της Μαύρης Θάλασσας.....	22
2.3.7 Μεσόγειος – MoU της Μεσογείου.....	23
2.3.8 Ινδικός Ωκεανός – MoU του Ινδικού ωκεανού.....	24
2.3.9 MoU του Ριάντ.....	25
3. Συνέπειες της πανδημίας του Covid – 19 στους ελέγχους κράτους λιμένα	27
3.1 Αρχή και εξάπλωση της πανδημίας του Covid – 19	27
3.2 Επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου.....	30
3.2.1 Επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο	31
3.2.1 Αλλαγές στις διαδικασίες και λειτουργίες των λιμένων και στην εφοδιαστική αλυσίδα	32
3.3 Προκλήσεις που προέκυψαν στον έλεγχο και τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα	34

3.3.1	Αυξημένος φόρτος εργασίας και επιθεωρήσεων	34
3.3.2	Αλλαγές στα κριτήρια και τις προτεραιότητες επιθεώρησης	35
3.3.3	Επιπτώσεις στη συμμόρφωση με το νομοθετικό πλαίσιο και την επιβολή κανόνων 37	
3.3.4	Προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες και ψηφιοποίηση.....	40
4	Εξέταση των αλλαγών στις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα σε MoUs – συγκριτική ανάλυση προ και μετά Covid – 19	42
4.1	Περιγραφή μεθοδολογίας.....	42
4.2	Εξέταση των αλλαγών στις επιθεωρήσεις κράτους στο Paris MoU	42
5	Συμπεράσματα	51
	Βιβλιογραφία	53

Περιεχόμενα Πινάκων

Πίνακας 1: Αριθμός πλοίων που επιθεωρήθηκαν 2015-2020.....	43
Πίνακας 2: Κωδικοί και κατηγορίες ελλείψεων.....	46
Πίνακας 3: Κατηγορίες ελλείψεων 01-07	47
Πίνακας 4: Κατηγορίες ελλείψεων 08-99	47

Περιεχόμενα Εικόνων

Εικόνα 1: Εξέλιξη κρουσμάτων πανδημίας από το 2020 έως και σήμερα	28
Εικόνα 2: Εξέλιξη θανάτων πανδημίας από το 2020 έως και σήμερα.....	28
Εικόνα 3: Εξέλιξη εμβολιασμού παγκοσμίως, ανά ημέρα.....	30
Εικόνα 4: Αλλαγές σε εισαγωγές και εξαγωγές κατά τη διάρκεια του Covid - 19 (πρώτο κύμα)	31

Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή, ανάμεσα στα έτη του αριθμού των πλοίων που επιθεωρήθηκαν.....	44
Διάγραμμα 2: Αριθμός κρατήσεων πλοίων στο λιμάνι.....	45
Διάγραμμα 3: Μεταβολές στο κριτήριο 07 – πυρασφάλεια	48
Διάγραμμα 4: Μεταβολές στο κριτήριο 10 – ασφάλεια κατά την πλοήγηση.....	49
Διάγραμμα 5: Μεταβολές στο κριτήριο 11 – σωστικά μέσα	49
Διάγραμμα 6: Μεταβολές στο κριτήριο 15 – ISM.....	50

1 Εισαγωγή

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας για την παγκόσμια οικονομία, με το θαλάσσιο εμπόριο να αντιπροσωπεύει πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο (United Nations Conference on Trade and Development, 2020). Τα λιμάνια είναι οι πύλες μέσω των οποίων διακινείται το εμπόριο και οι διαδικασίες επιθεώρησης κράτους λιμένα αποτελούν ουσιαστικό μέρος του οικοσυστήματος. Η πανδημία είχε ως αποτέλεσμα σημαντική μείωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας το πρώτο διάστημα εμφάνισης της. Οι συνέπειες αυτές δημιούργησαν σημαντικές οικονομικές δυσκολίες για τις ναυτιλιακές εταιρείες όπως και για τις υπηρεσίες ελέγχου κράτους λιμένα με αποτέλεσμα να οδηγήσουν σε μείωση της ικανότητάς τους να εκτελέσουν το έργο τους και στην δυνατότητα τους να επενδύουν σε νέο εξοπλισμό και υποδομές.

Εκτός αυτού, η μείωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας λόγω της εξάπλωσης της πανδημίας με τη σειρά της, οδήγησε σε μείωση του όγκου φορτίου, με αποτέλεσμα τη μείωση της ανάγκης για υπηρεσίες διακίνησης φορτίου και ρυμουλκών. Το κλείσιμο των λιμανιών και η μείωση του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν σε λιμάνια οδήγησαν επίσης σε μείωση της ζήτησης για υπηρεσίες στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, η πανδημία οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των πλοίων που αντιμετώπιζαν καθυστερήσεις, γεγονός που δυσκόλεψε περαιτέρω τη λειτουργία των υπηρεσιών ελέγχου κράτους λιμένα.

Για να μετριαστεί ο αντίκτυπος της πανδημίας, έχουν ~~συμφωνηθεί υπογραφεί διάφορα μέτρα—διάφορα MoUs~~ μεταξύ των οργανισμών ελέγχου κράτους λιμένα και άλλων ενδιαφερόμενων μερών. Αυτά ~~τα MoUs~~ είχαν ως στόχο την παροχή οικονομικής υποστήριξης στις υπηρεσίες επιθεώρησης και τη διασφάλιση ότι θα μπορούν να συνεχίσουν να λειτουργούν κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Τα MoUs έχουν επίσης ως στόχο να διασφαλίσουν ότι οι υπηρεσίες επιθεώρησης θα είναι σε θέση να επενδύσουν σε νέο εξοπλισμό και υποδομές, κάτι που είναι απαραίτητο για την αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων.

Η έρευνα αυτού του θέματος στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, θεωρείται υψίστης σημασίας, καθώς στοχεύεται στο να κατανοηθεί ο αντίκτυπος της πανδημίας του Covid - 19 στη διενέργεια ελέγχων κράτους λιμένα και πώς έχουν ενσωματωθεί οι αλλαγές σε διαφορετικά MoUs για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας. Η προσέγγιση αυτή είναι ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία στο σύνολό της, καθώς και για την παγκόσμια οικονομία, η οποία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων. Επιπλέον, η μελέτη του θέματος θα παράσχει πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο

χειρισμού παρόμοιων καταστάσεων στο μέλλον και πώς να διασφαλιστεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σε θέση να προσαρμοστεί στις αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο.

2 Θεωρητικό υπόβαθρο – Η διαδικασία του ελέγχου κράτους λιμένα

2.1 Εννοιολογική προσέγγιση

Όπως έχει αναφερθεί στη σχετική βιβλιογραφία ο κρατικός έλεγχος λιμένων (Port State Control - PSC) είναι μία μέθοδος ελέγχου που εστιάζει στο κατά πόσο η εφαρμογή των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων οι οποίες έχουν θεσπιστεί για την εξασφάλιση των συνθηκών εργασίας της ασφάλειας και της πρόληψης ρύπανσης από τη λειτουργία των εμπορικών πλοίων, είναι επιτυχημένη η όχι (Imo.org, 2019; ILO, 2007).

Όπως αναφέρεται στο Paris MoU (Memorandum of Understanding), ο κρατικός έλεγχος λιμένων συνιστά στην ουσία την επιθεώρηση ξένων πλοίων που βρίσκονται σε εθνικούς λιμένες για να επαληθευτεί ότι οι συνθήκες επί του πλοίου συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα. Τα πρότυπα για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα τίθενται από το Μνημόνιο του Παρισιού (Parismou.org, 2023).

Βάσει των διατάξεων του διεθνούς δικαίου, οι οποίες θα αναλυθούν περαιτέρω στη συνέχεια, ο πλοιοκτήτης έχει σαν πρωταρχική του ευθύνη να διασφαλίζει τη συμμόρφωση του πλοίου του με τις διατάξεις αυτές, και το κράτος σημαίας του πλοίου έχει ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης αυτής (ILO, 2007). Παρόλα αυτά, το σύνολο των κρατών δεν έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν τα πλοία τους σε τακτά χρονικά διαστήματα, και ■ ειδικότερα όταν τα πλοία τους βρίσκονται μακριά από τους δικούς τους λιμένες. Έτσι η διαδικασία του κρατικού ελέγχου λιμένων εστιάζει στην παρακολούθηση και τον έλεγχο της υλοποίησης των διεθνών αλλά και των εγχώριων κανονισμών στον τομέα της ναυτιλίας.

Ενώ ο κρατικός έλεγχος λιμένων, σαν μία έννοια υπάρχει πολλά έτη πριν, ο όλο και αυξανόμενος αριθμός των επιθεωρήσεων που διεξάγονται, ο συντονισμός αλλά και η ανταλλαγή δεδομένων τα οποία παράγονται, συντελούν στην ανάπτυξη του τομέα. Επιπροσθέτως οι κυβερνήσεις αλλά και οι ναυτιλιακές αρχές κατά τα τελευταία έτη θεωρούν

τη διαδικασία ως ένα όλο και σημαντικότερο μέσο για την παρακολούθηση, τον έλεγχο και την αξιολόγηση της εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων (International Maritime Organization, 2012).

Όπως γίνεται αντιληπτό, ο πλοιοκτήτης στην ουσία έχει την πλήρη ευθύνη για τη συμμόρφωση στους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς αλλά και τις υποχρεώσεις που αφορούν κάθε κράτος ξεχωριστά. Έτσι όπως αναφέρεται στη βιβλιογραφία, ένα κράτος σημαίας θα πρέπει να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, έτσι ώστε να εξασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα αναφορικά με τους τομείς της κατασκευής και της συντήρησης των πλοίων, της ασφάλειας του πληρώματος, των συνθηκών εργασίας και της κατάρτισης των εργαζομένων και τέλος του σχεδιασμού πλάνου για την πρόληψη των συγκρούσεων ανάμεσα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους (KaranC, 2021).

Όπως αναφέρεται στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), η ART 94 το άρθρο 94 θέτει κανόνες σχετικά με τη σημασία που διαδραματίζουν τα κράτη μέλη, όσον αφορά τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των διεθνών κανονισμών και διαδικασιών. Όπως αναφέρεται, η συγκεκριμένη υποχρέωση επαναλαμβάνεται στο άρθρο 27 της σύμβασης, και εστιάζει στη ρύπανση από το πετρέλαιο. Τη βάση του κρατικού ελέγχου λιμένων στα πλαίσια αυτά αποτελούν τα πιστοποιητικά ασφαλείας τα οποία εκδίδονται από το κράτος σημαίας. Τα πιστοποιητικά αυτά συνοδεύονται κι από άλλες απαιτήσεις που συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια του πληρώματος και την κατάλληλη επάνδρωση του πλοίου (Imo.org, 2019).

Στη συνέχεια, γίνεται αναλυτικότερη αναφορά στο διεθνές πλαίσιο που διέπει τις επιθεωρήσεις κράτους – λιμένα

2.2 Διεθνές πλαίσιο που διέπει τις επιθεωρήσεις κράτους – λιμένα

Κάνοντας μία αναδρομή στο πλαίσιο που διέπει τις επιθεωρήσεις κράτους – λιμένα, η πρώτη συμφωνία έγινε το 1978 και ονομάστηκε «*The Hague Memorandum of Understanding*». Η συμφωνία αυτή, έγινε από μία πληθώρα οργανισμών στον τομέα της ναυτιλίας. Τη βάση της εκπόνησης της συμφωνίας, αποτέλεσε η καταστροφή του «*Amoco Cadiz*» το 1978, που προκάλεσε καταστροφική ρύπανση του περιβάλλοντος στις Γαλλικές ακτές βρετανικές ακτές (Parismou.org, 2023).

Το γεγονός αυτό κατέδειξε την ανάγκη θεσμοθέτησης αυστηρότερων πολιτικών αναφορικά με την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολούθως στην Ευρώπη στις αρχές του 1982 υπεγράφη το Memorandum of Understanding του Παρισιού (Paris MoU) από 14 συνολικά χώρες εκ των οποίων ανάμεσά τους βρίσκονταν και η Ελλάδα. Το Μνημόνιο του Παρισιού είναι μια περιφερειακή συμφωνία μεταξύ ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία συντονίζει και εναρμονίζει τις δραστηριότητες της επιθεώρησης κράτους λιμένα (Parismou.org, 2023). Το Paris MoU ουσιαστικά θέτει την βάση για τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα. Σήμερα, οι χώρες που συμμετέχουν στο Memorandum of Understanding του Παρισιού είναι συνολικά 27. Οι τομείς τους οποίους κάλυψε το MoU, παρουσιάζονται στο σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 1: Τομείς κάλυψης του Paris MoU

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Ο στόχος του Paris MoU είναι να πραγματοποιείται ο έλεγχος των πλοίων τα οποία έχουν χαμηλά επίπεδα ασφαλείας με τη χρήση ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου, ο οποίος διεξάγεται από τις αρχές του κράτους λιμένα. Βασικός σκοπός της διαδικασίας είναι ο περιορισμός της λειτουργίας των πλοίων αυτών μεταξύ των κοινοτικών λιμένων. Τα πλοία τα

οποία φέρουν σημαίες κρατών, τα οποία με τη σειρά τους δεν έχουν επικυρώσει κανόνες των διεθνών συμβάσεων, αντιμετωπίζονται βάσει της αρχής της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης».

Η διαδικασία της επιλογής των πλοίων εκείνων τα οποία θα πρέπει απαραίτητως να περάσουν την διεργασία της επιθεώρησης πραγματοποιείται βάσει του εξειδικευμένου συστήματα στόχευσης που τίθεται από το Paris MoU, και εφαρμόζεται από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών της Ε.Ε. στοχεύοντας στην ολοκλήρωση των προσπαθειών αναφορικά με την παρακολούθηση και έλεγχο των προτύπων που παρουσιάζονται στο σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 2: Πρότυπα που τίθενται από το Paris MoU

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Στην ουσία όπως γίνεται αντιληπτό από τα προηγούμενα, η διαδικασία του ελέγχου κράτους λιμένα συμπεριλαμβάνει τις διεργασίες επιθεώρησης των ξένων πλοίων που γίνονται στους εθνικούς λιμένες έχοντας σαν τελικό στόχο να αξιολογηθεί η κατασκευή, η διαχείριση, ο βαθμός της ασφάλειας, οι γνώσεις του προσωπικού που υπηρετεί τα πλοία και ο εξοπλισμός τους, βάσει των απαιτήσεων που έχουν τεθεί από τις διεθνείς συμβάσεις.

Το βασικό πλαίσιο που έχει θεσπιστεί σήμερα σε διεθνές επίπεδο για τον ορισμό των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα, καθιερώνεται κυρίως μέσω της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών για ναυτικούς (STCW) και της Διεθνούς

Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία (MARPOL) (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, 1974, 1978 και 1973). Αυτές οι συμβάσεις έχουν επικυρωθεί από πολλές χώρες και εφαρμόζονται μέσω της εθνικής νομοθεσίας. Ο κανονισμός SOLAS 74/78 ειδικότερα, χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της νομικής βάσης αναφορικά με το πεδίο της εργασίας των στελεχών των επιθεωρητών κράτους λιμένα . Πολύ σημαντικό να αναφερθεί σε αυτό το σημείο είναι η διεθνής σύμβαση MLC, 2006 (Maritime Labor Convention) που υλοποιήθηκε το 2006. Η σύμβαση αυτή η οποία εγκρίθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) τον Φεβρουάριο του 2006 ήρθε να παρέχει διεθνή πρότυπα για την παγκόσμια βιομηχανία και ταυτόχρονα, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς και να εξασφαλίζει τα οικονομικά τους συμφέροντά τους.

Formatted: Greek

Formatted: Greek

Η ευρωπαϊκή κοινότητα, ξεκίνησε να διεισδύει στο πεδίο των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα μέσω της κοινοτικής οδηγίας 95/21. Η οδηγία αυτή, αρχικά σχετιζόταν με την ενσωμάτωση των διατάξεων του Paris MoU, οι οποίες αρχικά ενσωματώνονταν αυτούσια στο κοινοτικό δίκαιο. Η πιο σημαντική ρύθμιση στον κλάδο που μελετάται επήλθε μέσω της κοινοτικής οδηγίας 2009/72 η οποία, τροποποίησε την προηγούμενη οδηγία και έθεσε συγκεκριμένους μετρήσιμους στόχους ενώ παράλληλα, για πρώτη φορά περιόρισε το προηγούμενο καθεστώς αναφορικά με τη διακριτική ευχέρεια επιλογής των πλοίων εισάγοντας την έννοια των υποχρεωτικών επιθεωρήσεων αλλά και άλλους κανόνες με δεσμευτικό χαρακτήρα.

Από τις αρχές του 2011, εφαρμόστηκε η νέα κοινοτική οδηγία 2009/16, η οποία ενσωματώθηκε και στη νομοθεσία της Ελλάδας μέσω του Π.Δ. 16/2011. Η εφαρμογή της οδηγίας αφορά στο σύνολο των τύπων πλοίων τα οποία φέρουν ξένη σημαία ανεξαρτήτως της χωρητικότητάς τους. Επίσης, η οδηγία επηρεάζει τα πλοία που εισέρχονται σε λιμένες ή αγκυροβολούν στα ύδατα ενός κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι κατηγορίες των πλοίων οι οποίες εξαιρούνται από την ισχύ της κοινοτικής οδηγίας, συμπεριλαμβάνουν τα πολεμικά, τα βοηθητικά, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής και τα αλιευτικά σκάφη. Επιπροσθέτως συμπεριλαμβάνονται τα σκάφη εκείνα τα οποία ανήκουν σε κάποια δημόσια αρχή και αξιοποιούνται για μη εμπορικούς λόγους ενώ παράλληλα, συμπεριλαμβάνονται και τα σκάφη αναψυχής τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς λόγους (International Maritime Organization, 2012).

Μετά το 2011, σημειώθηκαν πολλές αλλαγές στο νομικό πλαίσιο για τον έλεγχο των κρατών λιμένων. Μια αξιοσημείωτη αλλαγή ήταν η υιοθέτηση των Τροποποιήσεων της

Μανίλα του 2010 στη Σύμβαση STCW, η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο του 2012 (International Maritime Organization, 2012). Αυτές οι τροποποιήσεις ενίσχυσαν τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης για το πλήρωμα των πλοίων και εισήγαγαν κάποια νέα πρότυπα για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Μια άλλη αλλαγή ήταν η υιοθέτηση των κατευθυντήριων γραμμών του 2011 για την εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (International Labour Organization, 2012). Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές παρείχαν επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυτικών βάσει του MLC, και επίσης έγινε αναλυτικότερη αναφορά στις διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις και την επιβολή αυτών από τα κράτη λιμένα.

Ως επί το πλείστον, στις ισχύουσες συμβάσεις σημειώνεται μία προειδοποίηση ότι η διαδικασία της επιθεώρησης δεν θα πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα τη λειτουργία και το ταξίδι του πλοίου. Επιπροσθέτως τα πλοία εκείνα τα οποία επιλέγονται για τη διενέργεια μιας επιθεώρησης, δεν θα πρέπει να επιλέγονται κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά αντίθετα, η επιλογή θα πρέπει να γίνεται ανεξάρτητα και να είναι ομοιόμορφη (International Maritime Organization, 2012).

Συνολικά, το νομικό πλαίσιο για τον έλεγχο των κρατών λιμένων θεσπίζεται μέσω ενός συνδυασμού διεθνών συμβάσεων και εθνικής νομοθεσίας και αποσκοπεί στη διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων, καθώς και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των δικαιωμάτων του πληρώματος.

2.3 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των κρατικών λιμενικών αρχών

Τα παράκτια κράτη έχουν ορισμένα δικαιώματα επί των διερχομένων πλοίων, και πιο συγκεκριμένα αναφορικά με τους τομείς της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης. Τα δικαιώματα αυτά των κρατών, επηρεάζουν τα διερχόμενα πλοία εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης των 200 ναυτικών μιλίων. Εντός της περιοχής αυτής, τα παράκτια κράτη έχουν το κυρίαρχο δικαίωμα αναφορικά με ορισμένες δραστηριότητες στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η εκμετάλλευση, η εξερεύνηση και η διαχείριση των πόρων της θάλασσας και του βυθού.

Σε περίπτωση που ένα πλοίο βρίσκεται εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα του κράτους σημαίας ισχύει ταυτόχρονα με εκείνη των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Βάσει των διατάξεων του Διεθνούς Θαλάσσιου Δικαίου αλλά

και της συνθήκης UNCLOS, το παράκτιο κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει μέχρι ένα βαθμό, έλεγχο στα πλοία που φέρουν ξένη σημαία και βρίσκονται εντός της αρμοδιότητας της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης τους. Εν τούτοις, βάσει των διατάξεων της συνθήκης, τα παράκτια κράτη έχουν την εξουσιοδότηση αποκλειστικά και μόνο για να πραγματοποιήσουν επεμβάσεις στη λειτουργία ενός πλοίου όπου έχει, ή είναι πιθανόν να έχει επίδραση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Οποιοδήποτε τύπου τέτοιες επεμβάσεις, διευθετούνται με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα των άλλων κρατών (Priaaf.org, 2023).

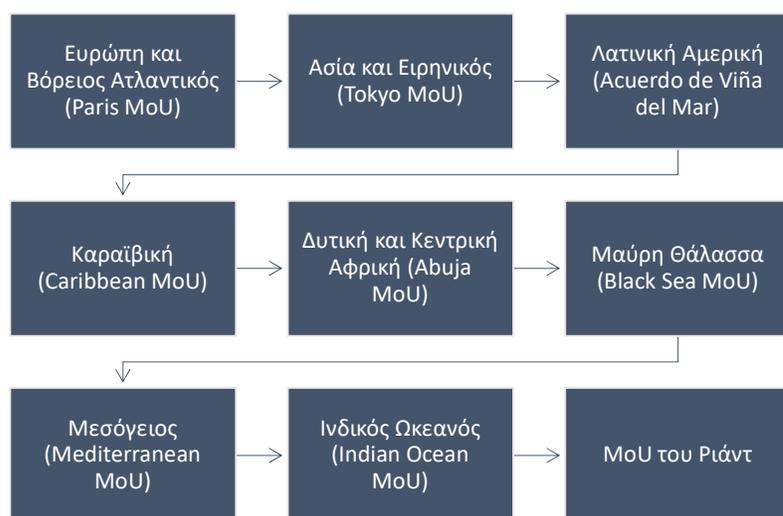
Αν εξαιρέσουμε την εδαφική αρμοδιότητα, άλλοι οργανισμοί που παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις κράτους λιμένα στα ξένα πλοία εντός των λιμένων τους, είναι ο IMO και ο ILO. Το κράτος σημαίας του οποίου τη σημαία φέρει ένα πλοίο, είναι καταχωρημένο και ευθύνεται πλήρως αναφορικά με τους κανόνες δικαίου που διέπουν το πλοίο αυτό, την εφαρμογή τους και την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού καθώς και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Αναφορικά με άλλα στοιχεία όπως είναι η λειτουργία του πλοίου, η επάνδρωση του και ο εξοπλισμός του, βάσει των διεθνών διατάξεων που έχουν θεσμοθετηθεί από τους προηγούμενους οργανισμούς, ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας (Imo.org, 2019).

Σήμερα έχει αναγνωριστεί διεθνώς ότι τα ξένα εμπορικά πλοία υπόκεινται στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κάθε παράκτιου κράτους όταν βρίσκονται στα εσωτερικά του ύδατα. Έτσι, τα κράτη έχουν το δικαίωμα να διενεργήσουν επιθεώρηση κράτους – λιμένα, για δύο βασικούς λόγους. Αρχικά εφόσον φέρουν το δικαίωμα του «self-reflection» των πολιτών αλλά και του περιβάλλοντος από τους κινδύνους οι οποίοι μπορούν να παρουσιαστούν από την ελαττωματική λειτουργία των πλοίων. Στη συνέχεια, το δικαίωμα διενέργειας επιθεώρησης ασκείται για να επιβληθούν οι διεθνείς συμβάσεις αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων έτσι ώστε με αυτό τον τρόπο να παρεμποδιστούν τα σκάφη που θεωρούνται αναξιόπιστα για πλεύση στα εσωτερικά ύδατα (Imo.org, 2019).

Οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τις κρατικές λιμενικές αρχές, συντελούν στην προστασία των υδάτων, εφόσον εντοπίζονται γρήγορα τα υποβαθμισμένα πλοία. Την εποπτεία της λειτουργίας των επιθεωρήσεων από τις κρατικές λιμενικές αρχές, όσον αφορά στα ευρωπαϊκά λιμάνια, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως έχει αναλάβει το Paris MoU. Το βασικό κείμενο, το οποίο ρυθμίζει τη λειτουργία του Paris MoU αναπροσαρμόζεται σε ετήσια βάση έτσι ώστε με αυτόν τον τρόπο να προσαρμόζεται ανάλογα στις νέες απαιτήσεις που ισχύουν διεθνώς για την ασφάλεια του πλοίου αλλά και σχετικά με την προστασία του

περιβάλλοντος και τους κανόνες που επιτάσσονται από τον IMO αλλά και άλλους σημαντικούς κανόνες που ορίζονται από την Ε.Ε. που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια (Imo.org, 2019).

Έτσι ο IMO προώθησε τη δημιουργία διαφόρων περιφερειακών οργάνων αλλά και συμφωνιών αναφορικά με το πεδίο του ελέγχου των πλοίων. Έτσι, στη συνέχεια υπεγράφησαν και άλλα MoU έτσι ώστε να καλύπτεται το σύνολο των ωκεανών του πλανήτη. Οι χώρες στις οποίες έχουν υπογραφεί μέχρι σήμερα τα MoU, παρουσιάζονται στο σχήμα που ακολουθεί.



Σχήμα 3: Υπογραφή MoUs

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Imo.org, 2019

Οι συμφωνίες αυτές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως είναι προσδιοριστικές του κανονιστικού πλαισίου αναφορικά με τους ελέγχους που διενεργούνται στα πλοία και παρέχουν τις κατάλληλες οδηγίες στους επιθεωρητές, που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια ελέγχων κράτους λιμένα. Παράλληλα βάσει των τυπικών των συμφωνιών, δημοσιεύονται σε ετήσια βάση τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων έτσι ώστε το σύνολο των λιμανιών αλλά και των πλοιοκτητών καθώς και των εκάστοτε επιθεωρητών των πλοίων να έχουν γνώσεις σχετικά με το ιστορικό τους (Imo.org, 2019). Έτσι, όταν θεωρείται αναγκαίο, τα πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις διεθνείς οδηγίες και κανονισμούς συνήθως κρατούνται στο λιμάνι, και

σε περίπτωση που κριθεί αναγκαίο, ο κατάπλους των πλοίων τα οποία έχουν επανειλημμένα κρατηθεί από τα λιμάνια, απαγορεύεται.

Στη συνέχεια γίνεται μια αναλυτικότερη αναφορά στα MoUs που παρουσιάστηκαν στο σχήμα που προηγήθηκε.

2.3.1 Ευρώπη και Βόρειος Ατλαντικός – Paris MoU

Το Memorandum of Understanding του Παρισιού (MoU) αναφορικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα είναι μια πολυμερής συμφωνία μεταξύ ορισμένων ναυτιλιακών εθνών που βασικός της στόχος είναι να διασφαλίσει ότι τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας και περιβάλλοντος.

Ένα από τα κύρια στοιχεία του Paris MoU είναι οι επιθεωρήσεις, οι οποίες διενεργούνται από τα κράτη μέλη. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται σε πλοία που επισκέπτονται λιμάνια εντός της περιοχής που αναφέρονται στο Paris MoU και αποσκοπούν στην επαλήθευση της συμμόρφωσης τους με διεθνείς κανονισμούς όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) (Parismou.org, 2023).

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο του Paris MoU είναι η εστίαση στη στόχευση πλοίων υψηλού κινδύνου. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν μια προσέγγιση βάσει του υπολογιζόμενου κινδύνου για τον εντοπισμό πλοίων που είναι πιο πιθανό να μην συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και αυτά τα πλοία υπόκεινται σε συχνότερες επιθεωρήσεις. Αυτή η προσέγγιση στόχευσης βασίζεται στο ιστορικό συμμόρφωσης ενός πλοίου, τον τύπο και την ηλικία του πλοίου και την κατάσταση της σημαίας του πλοίου (Parismou.org, 2023).

Επιπλέον, το MoU του Παρισιού έχει ένα σύστημα επακόλουθων ενεργειών, οι οποίες λαμβάνονται όταν διαπιστωθεί ότι τα πλοία δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς. Αυτές οι ενέργειες μπορεί να περιλαμβάνουν την κράτηση του πλοίου έως ότου τεθεί σε συμμόρφωση ή την απαίτηση να κάνει επισκευές ή βελτιώσεις προτού του επιτραπεί να αναχωρήσει από το λιμάνι (Parismou.org, 2023).

2.3.2 Ασία και Ειρηνικός - Tokyo MoU

Το Memorandum of Understanding του Τόκιο (MoU) είναι μια περιφερειακή συμφωνία μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών πολλών χωρών στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, με στόχο τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας και περιβάλλοντος των πλοίων που πλέουν στα ύδατά τους. Το MoU ιδρύθηκε για πρώτη φορά το 1993 και έκτοτε έχει αναθεωρηθεί αρκετές φορές, με την πιο πρόσφατη αναθεώρηση να πραγματοποιείται το 2019. Οι κύριες αρχές του MoU του Τόκιο ορίζουν τις επιθεωρήσεις, τη συμμόρφωση και τη συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών.

Ένα από τα κύρια στοιχεία του MoU του Τόκιο είναι η επιθεώρηση των πλοίων. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), το MoU του Τόκιο διεξάγει περίπου 30.000 επιθεωρήσεις πλοίων κάθε χρόνο. Οι επιθεωρήσεις αυτές πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές αρχές των χωρών μελών και αποσκοπούν στο να διασφαλίσουν ότι τα πλοία που επιχειρούν στα ύδατά τους πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος που ορίζονται στις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Οι επιθεωρήσεις καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τομέων, συμπεριλαμβανομένης της δομής, του εξοπλισμού, του πληρώματος και της τεκμηρίωσης του πλοίου (IMO, 2020).

Ένα άλλο βασικό στοιχείο του MoU του Τόκιο είναι η συμμόρφωση με τις διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις. Το MoU απαιτεί τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα των χωρών μελών να συμμορφώνονται με τα πρότυπα που ορίζονται σε συμβάσεις όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), και τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών για Ναυτικούς (STCW) (IMO, 2020). Επιβάλλοντας τη συμμόρφωση με αυτές τις συμβάσεις, το MoU του Τόκιο στοχεύει να διασφαλίσει ότι τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή είναι ασφαλή και δεν αποτελούν κίνδυνο για το περιβάλλον.

Τέλος, το MoU του Τόκιο προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών. Το MoU ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των χωρών μελών και επίσης διευκολύνει την ανταλλαγή προσωπικού μεταξύ χωρών για σκοπούς εκπαίδευσης και τεχνικής βοήθειας (IMO, 2020). Αυτή η συνεργασία βοηθά να διασφαλιστεί ότι οι ναυτιλιακές αρχές των χωρών μελών είναι σε θέση να συνεργαστούν αποτελεσματικά για τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας και περιβάλλοντος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

2.3.3 Λατινική Αμερική - Acuerdo de Viña del Mar

Το Memorandum of Understanding της Λατινικής Αμερικής (MoU), γνωστό και ως Acuerdo de Viña del Mar, είναι ένα έγγραφο που περιγράφει τις αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη συνεργασία και τον συντονισμό μεταξύ των χωρών της Λατινικής Αμερικής. Το Μνημόνιο αυτό εγκρίθηκε για πρώτη φορά το 1992 κατά την διάρκεια της έκτης συνάντησης του Περιφερειακού Δικτύου Λειτουργικής Συνεργασίας των Ναυτιλιακών Αρχών της Νότιας Αμερικής, της Κούβας, του Μεξικού και του Παναμά. Αρχικά υπογράφηκε από την Αργεντινή, τη Βραζιλία, την Κολομβία, τη Χιλή, το Εκουαδόρ, το Μεξικό, το Παναμά, το Περού, την Ουρουγουάη και την Βενεζουέλα.

Το βασικότερο στοιχείο του μνημονίου αυτού είναι η δέσμευση που αναλαμβάνουν οι Ναυτιλιακές Αρχές της περιοχής να διατηρούν ένα αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης ώστε να διασφαλιστεί, χωρίς διακρίσεις με βάση τη σημαία, ότι τα ξένα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες τους συμμορφώνονται με τα πρότυπα που έχουν οριστεί στις Διεθνείς Συμβάσεις (Organization of American States., 2001).

Ένα άλλο βασικό στοιχείο του MoU είναι η προώθηση της οικονομικής ολοκλήρωσης και συνεργασίας. Το MoU ενθαρρύνει τις χώρες της Λατινικής Αμερικής να συνεργαστούν για τη βελτίωση των εμπορικών και επενδυτικών σχέσεων, καθώς και για την ανάπτυξη υποδομών και άλλων έργων που θα διευκολύνουν τη ροή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των χωρών (Organization of American States., 2001). Αυτή η συνιστώσα συνάδει με τη συνάντηση περιφερειακών εμπορικών συμφωνιών, όπως η Συμφωνία του Ειρηνικού, η οποία στοχεύει στην αύξηση του εμπορίου και των επενδύσεων μεταξύ των χωρών μελών της (Pacific Alliance, 2017).

Ένα τρίτο στοιχείο του MoU που αναφέρεται είναι η δέσμευση για κοινωνική ανάπτυξη και μείωση της φτώχειας. Το MoU καλεί τις συμμετέχουσες χώρες να συνεργαστούν για να βελτιώσουν το βιοτικό επίπεδο των πληθυσμών τους, ιδιαίτερα εκείνων που είναι πιο αδύνατοι, όπως οι στωχοί, οι γυναίκες και τα παιδιά (Organization of American States., 2001). Αυτό το στοιχείο είναι σύμφωνα με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών έως το 2030, οι οποίοι επικεντρώνονται, μεταξύ άλλων, στον τερματισμό της φτώχειας, την

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

2.3.4 Καραϊβική – Caribbean MoU

Το Memorandum of Understanding της Καραϊβικής (MoU) επικεντρώνεται στην παρουσίαση των προσπαθειών συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ των χωρών της περιοχής της Καραϊβικής για την αντιμετώπιση του ζητήματος της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι κύριες συνιστώσες του Μνημονίου της Καραϊβικής περιλαμβάνουν τη δημιουργία περιφερειακού δικτύου θαλάσσιας ασφάλειας, τη δημιουργία περιφερειακού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών και την εφαρμογή ενός περιφερειακού εκπαιδευτικού προγράμματος για την ασφάλεια στη θάλασσα (Caribbean MoU, 2020).

Η δημιουργία ενός περιφερειακού δικτύου θαλάσσιας ασφάλειας είναι η κύρια συνιστώσα του MoU για την Καραϊβική. Αυτό το δίκτυο στοχεύει στη βελτίωση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των χωρών της περιοχής της Καραϊβικής για την αντιμετώπιση θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα. Το δίκτυο έχει σχεδιαστεί για να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και πόρων, καθώς και τον συντονισμό των επιχειρήσεων θαλάσσιας ασφάλειας (Caribbean MoU, 2020).

Η δημιουργία ενός περιφερειακού συστήματος ανταλλαγής θαλάσσιων πληροφοριών είναι ένα ακόμη βασικό στοιχείο του MoU για την Καραϊβική. Το σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τη διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των χωρών της περιοχής της Καραϊβικής. Το σύστημα θα επιτρέπει στις χώρες να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με περιστατικά ασφάλειας στη θάλασσα αλλά και για απειλές και τρωτά σημεία της θαλάσσιας ασφάλειας (Caribbean MoU, 2020).

Η εφαρμογή ενός περιφερειακού προγράμματος εκπαίδευσης για τη θαλάσσια ασφάλεια αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο του MoU για την Καραϊβική. Αυτό το πρόγραμμα έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει τις δεξιότητες και τις γνώσεις του προσωπικού ναυτιλιακής ασφάλειας στην περιοχή της Καραϊβικής. Το πρόγραμμα θα περιλαμβάνει εκπαίδευση σε επιχειρήσεις, απειλές και τεχνολογίες θαλάσσιας ασφάλειας (Caribbean MoU, 2020).

2.3.5 Δυτική και Κεντρική Αφρική - MoU της Abuja

Σύμφωνα με το Memorandum of Understanding (MoU) της Abuja ο κύριος στόχος του είναι η εναρμόνιση των διαδικασιών ελέγχου από το κράτος λιμένα και των πρακτικών όλων των χωρών στην περιοχή, με στόχο την εξάλειψη της λειτουργίας ανεπαρκών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στην περιοχή, με στόχο να διασφαλιστεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος των πλοίων και η προώθηση της περιφερειακής συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών.

2.3.6 Μαύρη Θάλασσα - MoU της Μαύρης Θάλασσας

Συνεχίζοντας με την ανάλυση, το Memorandum of Understanding της Μαύρης Θάλασσας είναι μια περιφερειακή συμφωνία μεταξύ χωρών που περιβάλλουν τη Μαύρη Θάλασσα με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης και της διατήρησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), το MoU υπογράφηκε για πρώτη φορά το 1992 και έχει επί του παρόντος 11 υπογράφοντες, μεταξύ των οποίων η Βουλγαρία, η Γεωργία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Τουρκία και η Ουκρανία (IMO, 2021).

Ένα από τα κύρια στοιχεία του MoU της Μαύρης Θάλασσας είναι η σύσταση μιας Ομάδας Συντονισμού και Παρακολούθησης (Coordinating and Monitoring Group - CMG), η οποία είναι υπεύθυνη για την επίβλεψη της εφαρμογής του Μνημονίου και τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των ~~συμμετεχόντων υπογράφωντων~~ χωρών (IMO, 2021). Η CMG αποτελείται από εκπροσώπους από κάθε χώρα και συνεδριάζει τακτικά για να συζητήσει θέματα σχετικά με τη διαχείριση και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μαύρης Θάλασσας.

Ένα άλλο βασικό στοιχείο του MoU της Μαύρης Θάλασσας είναι οι απαιτήσεις που θέτει για τις υπογράφοντες χώρες έτσι ώστε να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν εθνικά σχέδια δράσης για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μαύρης Θάλασσας (IMO, 2021). Αυτά τα σχέδια δράσης περιγράφουν συγκεκριμένα μέτρα που θα πρέπει να λάβει κάθε χώρα για να αντιμετωπίσει ζητήματα όπως η ρύπανση, η υπεραλίευση και η υποβάθμιση των οικοτόπων. Η Ομάδα Συντονισμού και Παρακολούθησης είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση της εφαρμογής αυτών των σχεδίων δράσης και την παροχή υποστήριξης και βοήθειας στις χώρες, όπως απαιτείται.

Εκτός από αυτά τα στοιχεία, το MoU της Μαύρης Θάλασσας περιλαμβάνει επίσης διατάξεις για τη διαχείριση συγκεκριμένων τύπων ρύπανσης, όπως πετρελαιοκηλίδες και επικίνδυνα απόβλητα (IMO, 2021). Οι συμμετέχουσες υπογράφοντες χώρες πρέπει να διαθέτουν σχέδια αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών για την αντιμετώπιση αυτών των τύπων συμβάντων και να συντονίζουν τις προσπάθειές τους απόκρισης με άλλες χώρες της περιοχής.

2.3.7 Μεσόγειος – MoU της Μεσογείου

Ύστερα, το Memorandum of Understanding της Μεσογείου, είναι μια περιφερειακή συμφωνία που στοχεύει στην ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Μεσογείου. Το Μνημόνιο αυτό ιδρύθηκε το 2002 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και έχει υπογραφεί από 13 μεσογειακές χώρες (Κροατία, Κύπρος, Αίγυπτος, Γαλλία, Ελλάδα, Ισραήλ, Ιταλία, Λίβανος, Μάλτα, Μονακό, Σλοβενία, Ισπανία, και Τουρκία) (IMO, 2020).

Ένα από τα κύρια στοιχεία του MoU της Μεσογείου είναι η εστίασή του στην ασφάλεια στη θάλασσα. Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC), η περιοχή της Μεσογείου είναι ιδιαίτερα επιρρεπής σε θαλάσσια ατυχήματα λόγω της υψηλής πυκνότητας κυκλοφορίας και των πολυσύχναστων λιμανιών (EC, 2019). Το MoU στοχεύει να αντιμετωπίσει αυτό το ζήτημα προωθώντας την εφαρμογή διεθνών προτύπων ασφάλειας και ενθαρρύνοντας την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών του (IMO, 2020). Για παράδειγμα, το MoU διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις πλοίων που επιχειρούν στη Μεσόγειο για να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφαλείας και παρέχει προγράμματα εκπαίδευσης για το ναυτικό προσωπικό (IMO, 2020).

Ένα άλλο βασικό στοιχείο του MoU της Μεσογείου είναι η έμφαση που δίνει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Μεσόγειος Θάλασσα είναι γνωστή για την πλούσια βιοποικιλότητά της και φιλοξενεί πολλά απειλούμενα είδη (EC, 2019). Το MoU της Μεσογείου στοχεύει στη διαφύλαξη αυτής της βιοποικιλότητας προωθώντας την εφαρμογή διεθνών περιβαλλοντικών συμβάσεων και ενθαρρύνοντας την υιοθέτηση βιώσιμων θαλάσσιων πρακτικών (IMO, 2020). Για παράδειγμα, το MoU της Μεσογείου διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις στα πλοία για να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους περιβαλλοντικούς

κανονισμούς, όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) (IMO, 2020).

Ένα τρίτο στοιχείο του MoU της Μεσογείου είναι η εστίασή του στη συνεργασία και τον συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών του. Το MoU Προωθεί την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών του για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (IMO, 2020). Για παράδειγμα, το MoU της Μεσογείου παρέχει μια πλατφόρμα στα κράτη μέλη για να ανταλλάσσουν πληροφορίες για θαλάσσια συμβάντα και να συντονίζουν τις προσπάθειές τους σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης (IMO, 2020).

2.3.8 Ινδικός Ωκεανός – MoU του Ινδικού ωκεανού

Συνεχίζοντας την ανάλυση, γίνεται αναφορά στο Memorandum of Understanding του Ινδικού ωκεανού. Το MoU του Ινδικού ωκεανού είναι μια περιφερειακή συμφωνία μεταξύ 20 χωρών που βρίσκονται γύρω από τον Ινδικό Ωκεανό για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Τα κύρια στοιχεία του MoU περιλαμβάνουν τακτικές επιθεωρήσεις πλοίων, εφαρμογή διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών.

Ένα από τα βασικά στοιχεία του MoU του Ινδικού ωκεανού είναι η τακτική επιθεώρηση πλοίων στο λιμάνι. Σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), διεξάγονται επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα για να διασφαλιστεί ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης (IMO, 2019). Σύμφωνα με το MoU του Ινδικού ωκεανού, οι χώρες μέλη διενεργούν επιθεωρήσεις κράτους λιμένα σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους, καθώς και σε ξένα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια τους (Indian Ocean MoU, 2020). Οι επιθεωρήσεις αυτές αποσκοπούν στον εντοπισμό και την αντιμετώπιση τυχόν ελλείψεων που ενδέχεται να θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο του MoU του Ινδικού ωκεανού είναι η εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων. Το MoU του Ινδικού ωκεανού όπως και άλλα MoUs, βασίζεται σε πολλές συμβάσεις του IMO. Εφαρμόζοντας αυτές τις συμβάσεις, τα κράτη μέλη

διασφαλίζουν ότι τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια τους πληρούν τα ίδια πρότυπα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης με τα πλοία σε άλλα μέρη του κόσμου.

Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών αποτελεί κρίσιμη συνιστώσα του MoU του Ινδικού ωκεανού. Το MoU του Ινδικού ωκεανού ενθαρρύνει τις χώρες μέλη να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να συνεργάζονται για την επιβολή των κανονισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης (Μνημόνιο Ινδικού Ωκεανού, 2020). Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών για τα μη συμμορφούμενα πλοία, τη διεξαγωγή κοινών επιθεωρήσεων και τη συνεργασία για την ανάπτυξη και την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών για τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα. Μέσω της συνεργασίας, τα κράτη μέλη μπορούν να εντοπίσουν και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα τους κινδύνους για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη ρύπανση στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

2.3.9 MoU του Ριάντ

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση των MoUs, γίνεται αναφορά στον Memorandum of Understanding του Ριάντ. Μέλη του μνημονίου αυτού είναι συνολικά έξι χώρες και η ίδρυση του έγινε το 2004. Τα μέλη του μνημονίου αυτού είναι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, το Βασίλειο του Μπαχρέιν, το Βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας, το Σουλτανάτο του Ομάν, το κράτος του Κατάρ και το κράτος του Κουβέιτ. Το μνημόνιο αυτό υπογράφηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO). Βάση των πρακτικών από την δέκατη έκτη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στην πόλη Ριάντ στις 26 Σεπτεμβρίου του 2012 αποφασίστηκε ότι το μνημόνιο αυτό θα είναι νομικά, διοικητικά και οικονομικά ανεξάρτητο από την γενική γραμματεία του Συμβουλίου.

Το μνημόνιο του Ριάντ έχει ως στόχο την οργάνωση του ελέγχων κράτους σημαίας ώστε να διασφαλίζεται ότι τα πλοία που επισκέπτονται αυτές τις χώρες συμμορφώνονται με τα διεθνή και τοπικά πρότυπα, κυρίως με τις διεθνείς συμφωνίες που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ολοκληρώνοντας την ανάλυση των MoUs, γίνεται αναφορά στο Memorandum of Understanding του Ριάντ, γνωστό και ως MoU μεταξύ του Συμβουλίου Συνεργασίας του Κόλπου (ΣΣΚ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το MoU του Ριάντ είναι μια διμερής συμφωνία

Formatted: Greek
Formatted: Greek
Formatted: Greek

Formatted: Greek

Formatted: Highlight
Formatted: Indent: First line: 0 cm

του απασκάλει στην ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των δύο περιοχών σε διάφορους τομείς όπως το εμπόριο, οι επενδύσεις και η ασφάλεια (GCC-EU, 2017). Τα κύρια στοιχεία του MoU του Ριάντ μπορούν να κατηγοριοποιηθούν γενικά σε τρεις τομείς: πολιτική συνεργασία, οικονομική συνεργασία και συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας.

Πρώτον, η πολιτική συνεργασία είναι ένα από τα κύρια στοιχεία του MoU του Ριάντ. Η συμφωνία απασκάλει στην ενίσχυση του πολιτικού διάλογου μεταξύ του Συμβουλίου Συνεργασίας του Κόλπου και της ΕΕ και στην ενίσχυση της συνεργασίας σε τομείς όπως τα ανθρώπινα δικαιώματα, η δημοκρατία και η χρηστή διακυβέρνηση (GCC-EU, 2017). Το MoU είναι επίσης ένα Μικτό Συμβούλιο και Μικτή Επιτροπή για τη διευκόλυνση των τακτικών συναντήσεων μεταξύ των δύο περιοχών και για τη συζήτηση θεμάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος (GCC-EU, 2017). Σύμφωνα με μια μελέτη του Al-Rasheed (2015), η συνιστώσα της πολιτικής συνεργασίας του MoU είναι σημαντική καθώς επιτρέπει στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Συνεργασίας του Κόλπου και την ΕΕ να αντιμετωπίσουν κοινές προκλήσεις και ευκαιρίες με πιο συντονισμένο και αποτελεσματικό τρόπο.

Δεύτερον, η οικονομική συνεργασία είναι ένα άλλο κρίσιμο στοιχείο του MoU του Ριάντ. Η συμφωνία στοχεύει στην προώθηση του εμπορίου και των επενδύσεων μεταξύ του ΣΣΚ και της ΕΕ και στην ενίσχυση της συνεργασίας σε τομείς όπως η ενέργεια, το περιβάλλον και οι μεταφορές (GCC-EU, 2017). Το MoU του Ριάντ δημιουργεί επίσης ένα Κοινό Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη διευκόλυνση των επαφών μεταξύ επιχειρήσεων των δύο περιοχών και για την παροχή μιας πλατφόρμας για την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών (GCC-EU, 2017). Σύμφωνα με έκθεση του Επιχειρηματικού Φόρουμ GCC-EU (2018), η συνιστώσα οικονομικής συνεργασίας του Memorandum of Understanding είναι επωφελής και για τα δύο περιοχές, καθώς επιτρέπει στο ΣΣΚ και την ΕΕ να εισέλθουν σε νέες αγορές και να εκμεταλλευτούν τις εμπορικές και επενδυτικές ροές.

Τέλος, η συνεργασία στον τομέα της ασφάλειας αποτελεί βασικό στοιχείο του MoU του Ριάντ. Η συμφωνία στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας σε τομείς όπως η καταπολέμηση της τρομοκρατίας, το οργανωμένο έγκλημα και το έγκλημα στον κυβερνοχώρο (GCC-EU, 2017). Το Μυθριάνη Συνεννόηση δημιουργεί επίσης μια Κοινή Επιτροπή Ασφάλειας για τη διευκόλυνση των τακτικών συναντήσεων μεταξύ των δύο περιοχών και για τη συζήτηση θεμάτων αμοιβαίου ενδιαφέροντος (GCC-EU, 2017). Σύμφωνα με μια μελέτη του Al-Elass (2018), η συνιστώσα της συνεργασίας στον τομέα της ασφάλειας του MoU είναι σημαντική.

Formatted: Highlight

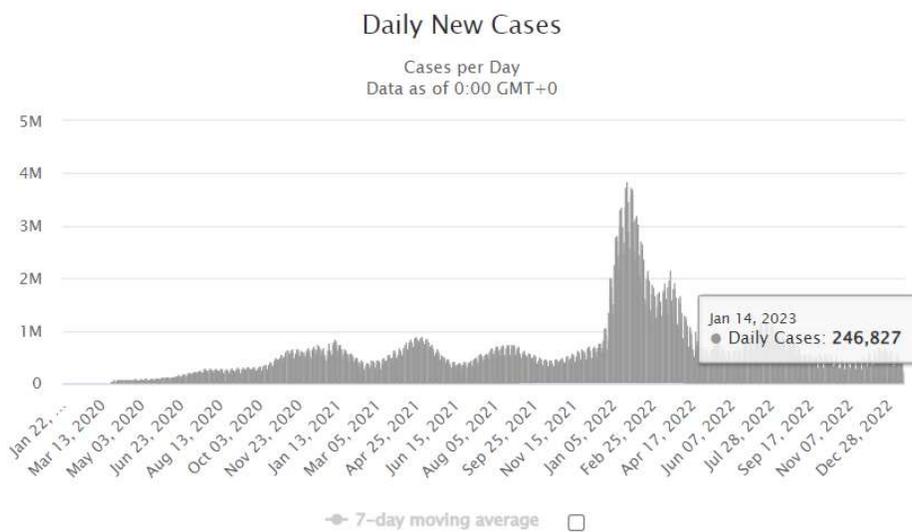
Formatted: Highlight

καθώς επιτρέπει στο ΣΣΚ και την ΕΕ να αντιμετωπίσουν κοινές προκλήσεις ασφαλείας και να ενισχύσουν την ικανότητά τους να ανταποκρίνονται σε αναδυόμενες απειλές.

3. Συνέπειες της πανδημίας του Covid – 19 στους ελέγχους κράτους λιμένα

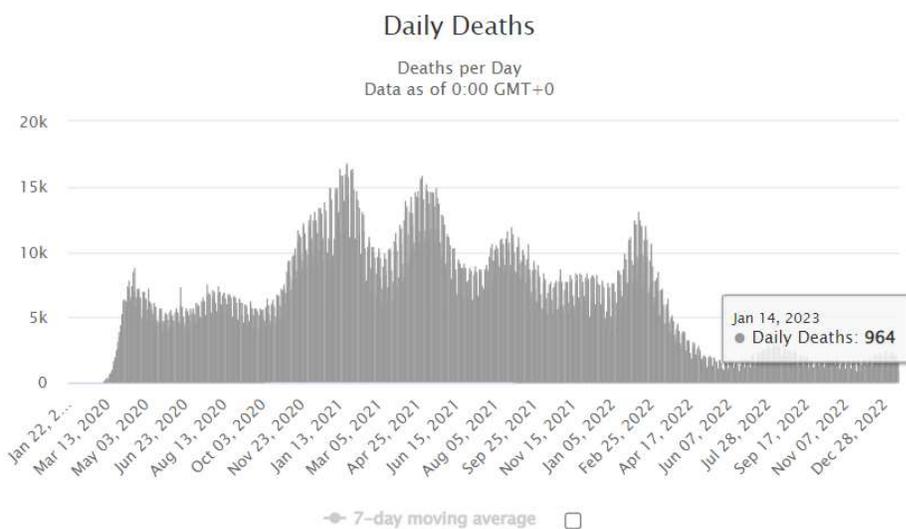
3.1 Αρχή και εξάπλωση της πανδημίας του Covid – 19

Η πανδημία του Covid-19, που προκλήθηκε από τον νέο κορονοϊό SARS-CoV-2, εμφανίστηκε για πρώτη φορά στη Γουχάν της Κίνας τον Δεκέμβριο του 2019 (Wang, et al., 2020). Ο ιός εξαπλώθηκε γρήγορα στην Κίνα και σε άλλες χώρες, με αποτέλεσμα ο Π.Ο.Υ να κηρύξει τον Covid-19 ως πανδημία, στις 11 Μαρτίου του 2020 (World Health Organization, 2020). Από τον Ιανουάριο του 2022, ο ιός έχει μολύνει πάνω από 106 εκατομμύρια ανθρώπους παγκοσμίως, με πάνω από 2 εκατομμύρια θανάτους να έχουν καταγραφεί (World Health Organization, 2022). Ο ιός είχε σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια υγεία και την οικονομία, οδηγώντας σε εκτεταμένα lockdown και αλλαγές στην καθημερινή ζωή (Das, et al., 2021). Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζεται η εξέλιξη της πανδημίας σε όρους κρουσμάτων και θανάτων.



Εικόνα 1: Εξέλιξη κρουσμάτων πανδημίας από το 2020 έως και σήμερα

Πηγή: Worldometers.info, 2023



Εικόνα 2: Εξέλιξη θανάτων πανδημίας από το 2020

Πηγή: [Worldometers.info](https://www.worldometers.info), 2023

Μέσα από έρευνες που διενεργήθηκαν, προέκυψε ότι οι ηλικιωμένοι και εκείνοι με υποκείμενες παθήσεις υγείας που αποτελούν ευάλωτο πληθυσμό, διατρέχουν υψηλότερο κίνδυνο σοβαρής ασθένειας ή θανάτου από Covid-19 (Zhou, et al., 2020). Ωστόσο, τα νεότερα άτομα μπορούν επίσης να επηρεαστούν και να μεταδώσουν τον ιό σε άλλους (Liu, et al., 2021). Αυτό οδήγησε σε εκκλήσεις για εκτεταμένες δοκιμές και ανίχνευση επαφών προκειμένου να ελεγχθεί η εξάπλωση του ιού (Feng, et al., 2021).

Οι προσπάθειες οι οποίες έγιναν παγκοσμίως για τον έλεγχο της εξάπλωσης του ιού είχαν μικτά αποτελέσματα. Μια μελέτη για τα lockdown το 2020 διαπίστωσε ότι ήταν αποτελεσματικά στη μείωση της εξάπλωσης του ιού, αλλά οδήγησαν επίσης σε δυσμενείς οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις (Gao, et al., 2021). Η χρήση μη φαρμακευτικών παρεμβάσεων όπως η χρήση μάσκας και τα μέτρα φυσικής απόστασης έχουν επίσης αποδειχθεί ότι είναι αποτελεσματικοί, στη μείωση της μετάδοσης (Longini, et al., 2020).

Εκτός των μέτρων αυτών, αναπτύχθηκαν εμβόλια για να βοηθήσουν στον έλεγχο της εξάπλωσης του ιού και στη μείωση σοβαρών ασθενειών και θανάτων (Polack, et al., 2020). Από τον Ιανουάριο του 2022, πάνω από 1,5 δισεκατομμύρια δόσεις εμβολίων Covid-19 έχουν χορηγηθεί παγκοσμίως (World Health Organization, 2022). Ωστόσο, η διστακτικότητα όσον αφορά στον εμβολιασμό και οι ανισότητες στην πρόσβαση και διανομή των εμβολίων έχουν σημειωθεί ως προκλήσεις στην παγκόσμια αντιμετώπιση της πανδημίας (Das, et al., 2021).

Σύμφωνα με ββ έρευνας των Mathieu et al., (2020) το 69,1% του παγκόσμιου πληθυσμού έχει λάβει τουλάχιστον μία δόση εμβολίου για τον Covid - 19 ενώ, 13,21 δισεκατομμύρια δόσεις έχουν χορηγηθεί παγκοσμίως και 1,77 εκατομμύρια χορηγούνται σε ημερήσια βάση. Επίσης, το 25,9% των ανθρώπων σε χώρες χαμηλού εισοδήματος έχουν λάβει τουλάχιστον μία δόση. Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η πορεία του εμβολιασμού παγκοσμίως.

Formatted: Highlight



Εικόνα 3: Εξέλιξη εμβολιασμού παγκοσμίως, ανά ημέρα

Πηγή: Mathieu et al., 2023

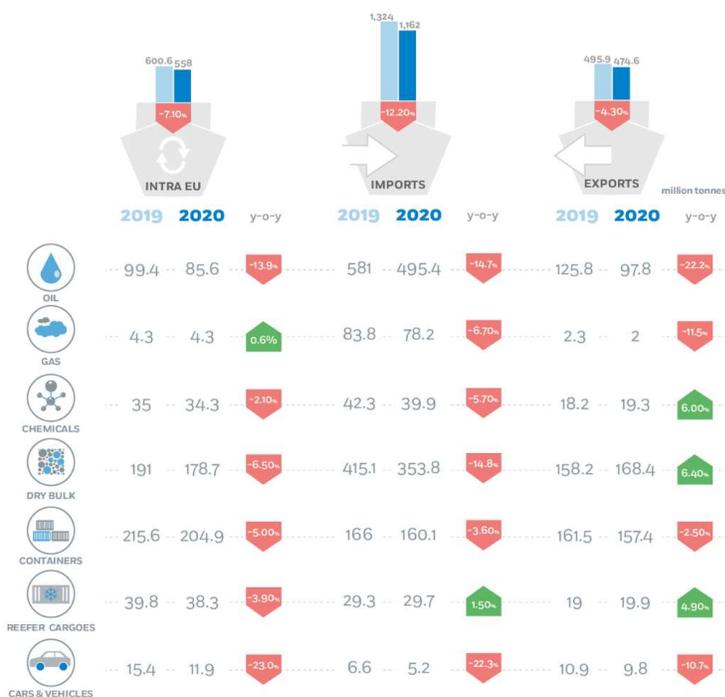
Όπως γίνεται αντιληπτό από τα προαναφερθέντα, αρχικά η πανδημία ήταν σε ένα βαθμό «ανεξέλεγκτη» και επηρέασε τους πληθυσμούς και την οικονομία παγκοσμίως. Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στις επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο και τον κλάδο της ναυτιλίας.

3.2 Επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου

Το ξέσπασμα του Covid - 19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία. Σύμφωνα με μελέτη του WTO (2020), το παγκόσμιο εμπόριο σημείωσε μια συρρίκνωση της τάξεως του 32% το 2020 λόγω της πανδημίας. Η συρρίκνωση αυτή είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων των διαταραχών της εφοδιαστικής αλυσίδας, της μειωμένης ζήτησης για αγαθά και των ταξιδιωτικών περιορισμών.

3.2.1 Επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο

Μία από τις σημαντικότερες επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο ήταν οι διακοπές της λειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το ξέσπασμα του Covid - 19 στην Κίνα, όπου κατασκευάζονται πολλά προϊόντα, οδήγησε σε κλείσιμο εργοστασίων και καθυστερήσεις στην παραγωγή. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ελλείψεις αγαθών και υψηλότερες τιμές για τους καταναλωτές. Σύμφωνα με μελέτη του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ) (2020), η διακοπή των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού οδήγησε σε μείωση των εξαγωγών σε πολλές χώρες, συμπεριλαμβανομένων των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ιαπωνίας και της Γερμανίας. Οι εισαγωγές, οι εξαγωγές και το θαλάσσιο εμπόριο εντός της ΕΕ μειώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2020. Με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα έως και τον Δεκέμβριο του 2020, εκτιμάται ότι το θαλάσσιο εμπόριο της ΕΕ μειώθηκε περισσότερο, σε σχέση με το παγκόσμιο εμπόριο κατά 9,3% το 2020, που αντιστοιχεί σε απώλεια 226 εκατομμυρίων τόνων εμπορίου (Euroopa.eu, 2020). Στην εικόνα που ακολουθεί περιγράφεται η μείωση ανά τομέα.



Εικόνα 4: Αλλαγές σε εισαγωγές και εξαγωγές κατά τη διάρκεια του Covid - 19

Πηγή: Euroopa.eu, 2020

Όπως αναφέρεται σε σχετική μελέτη του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ (WEF) (2020), η πανδημία προκάλεσε διακοπές στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, με πολλές εταιρείες να αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην απόκτηση πρώτων υλών και εξαρτημάτων, καθώς και καθυστερήσεις στην παράδοση αγαθών. Αυτό είχε σημαντικό αντίκτυπο στον ναυτιλιακό τομέα, καθώς πολλά πλοία καθηλώθηκαν στη θάλασσα ή σε λιμάνια λόγω του κλεισίματος των συνόρων και της αναστολής του εμπορίου. Μια μελέτη από το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (International Transport Workers' Federation - ITF) (2020) διαπίστωσε ότι αυτές οι διακοπές στις αλυσίδες εφοδιασμού οδήγησαν σε αυξημένο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και σε καθυστερήσεις στην παράδοση των αγαθών.

3.2.1 Αλλαγές στις διαδικασίες και λειτουργίες των λιμένων και στην εφοδιαστική αλυσίδα

Η πανδημία είχε επίσης σημαντικό αντίκτυπο στη ναυτιλία. Σύμφωνα με μια μελέτη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS) (2020), η πανδημία οδήγησε σε μείωση της ναυτιλιακής δραστηριότητας, με πολλά πλοία να ακινητοποιούνται. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την έλλειψη ναυτιλιακής ικανότητας και υψηλότερους ναύλους. Η μελέτη διαπίστωσε επίσης ότι η πανδημία οδήγησε σε νέες προκλήσεις και ζητήματα στον κλάδο της ναυτιλίας, με πολλά πλοία να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις στα λιμάνια λόγω αυξημένων υγειονομικών ελέγχων και απαιτήσεων καραντίνας.

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία ήταν ιδιαίτερα σοβαρές στις αναπτυσσόμενες χώρες. Σύμφωνα με μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας (2020), η πανδημία οδήγησε σε μείωση των εξαγωγών και των εισαγωγών σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, με ιδιαίτερα σοβαρό αντίκτυπο στις χώρες που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το εμπόριο. Η μελέτη διαπίστωσε επίσης ότι η πανδημία οδήγησε σε μείωση των εμβασμάτων, τα οποία αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος για πολλές αναπτυσσόμενες χώρες.

Επιπροσθέτως, σύμφωνα με μελέτη του ILO (2020), η πανδημία οδήγησε σε απώλειες και μείωση των ωρών εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας, με πολλούς εργαζόμενους να λαμβάνουν μειωμένο εισόδημα και να νοιώθουν αυξημένη αβεβαιότητα. Η εφαρμογή των ταξιδιωτικών περιορισμών και των μέτρων καραντίνας δημιούργησε προκλήσεις για τις

ναυτιλιακές εταιρείες να αντικαταστήσουν τα μέλη του πληρώματος που είχαν εγκλωβιστεί σε πλοία για μεγάλες χρονικές περιόδους. Αυτό οδήγησε σε έλλειψη μελών πληρώματος, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρείες (IMO, 2020). Επιπλέον, η πανδημία άσκησε πίεση στην ψυχική υγεία των μελών του πληρώματος που είχαν αποκλειστεί σε πλοία για παρατεταμένες χρονικές περιόδους (IMO, 2020).

Ως απάντηση, ελήφθησαν διάφορα μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων του Covid - 19 στον ναυτιλιακό τομέα. Ένα από τα κύρια μέτρα ήταν η εφαρμογή κατευθυντήριων γραμμών για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία των ναυτικών και του πληρώματος των πλοίων κατά τη διάρκεια της πανδημίας του Covid - 19 (IMO, 2020). Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάναν μέτρα όπως η παροχή ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού για τα μέλη του πληρώματος και η εφαρμογή μέτρων κοινωνικής απόστασης στα πλοία.

Ένα άλλο μέτρο που ελήφθη για τον μετριασμό των επιπτώσεων του Covid - 19 στον ναυτιλιακό τομέα είναι η εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της συμφόρησης στα λιμάνια. Για παράδειγμα, το λιμάνι του Λος Άντζελες εφάρμοσε μέτρα όπως η μείωση του χρόνου αναμονής των περιστεροφής φορητών και η χρήση συστημάτων απομακρυσμένων πυλών για τη μείωση της συμφόρησης στο λιμάνι (Λος Άντζελες Λιμενικό Τμήμα, 2020). Αυτά τα μέτρα συνέβαλαν στη μείωση των καθυστερήσεων και στην αύξηση του κόστους για τις επιχειρήσεις που βασίζονται στο λιμάνι για την εισαγωγή και εξαγωγή αγαθών.

Εκτός των προαναφερθέντων μέτρων, οι κυβερνήσεις επίσης παρείχαν οικονομική στήριξη στον ναυτιλιακό τομέα για τον μετριασμό των επιπτώσεων του Covid - 19. Για παράδειγμα, η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών παρείχε οικονομική βοήθεια στον ναυτιλιακό τομέα μέσω του νόμου CARES, ο οποίος περιλάμβανε διατάξεις για την επιστροφή ορισμένων δαπανών που σχετιζόνταν με την πανδημία (Υπουργείο Μεταφορών Ηνωμένων Πολιτειών, 2020).

Συμπερασματικά, το ξέσπασμα του Covid - 19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία. Η πανδημία οδήγησε σε διακοπές της εφοδιαστικής αλυσίδας, μειωμένη ζήτηση για αγαθά και καθυστερήσεις στις αποστολές προϊόντων. Αυτές οι επιπτώσεις επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες βασίζονται στο εμπόριο. Στη συνέχεια, περιγράφονται οι προκλήσεις που δημιουργήθηκαν για τον έλεγχο και τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα από την εξάπλωση της πανδημίας του Covid - 19.

3.3 Προκλήσεις που προέκυψαν στον έλεγχο και τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα

3.3.1 Αυξημένος φόρτος εργασίας και επιθεωρήσεων

Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα είναι ζωτικής σημασίας διαδικασία για την εξασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος. Βασική αρμοδιότητα κράτους λιμένα είναι να διεξάγει επιθεωρήσεις σε ξένα πλοία προκειμένου να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους διεθνείς νόμους και κανονισμούς. Ωστόσο, η πανδημία του Covid - 19 δημιούργησε πολλές προκλήσεις στο πεδίο αυτό, ιδίως όσον αφορά τον αυξημένο φόρτο εργασίας και τις επιθεωρήσεις. Στη συνέχεια, εξετάζονται αναλυτικότερα οι προκλήσεις αυτές.

Μία από τις κύριες προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι επιθεωρητές κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια της πανδημίας του Covid - 19 είναι η αύξηση του φόρτου εργασίας. Αυτό οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση του διεθνούς εμπορίου και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, η οποία οδήγησε σε συσσώρευση επιθεωρήσεων που θα έπρεπε να διεξαχθούν. Σύμφωνα με έκθεση του International Chamber of Shipping (ICS) (2021), η πανδημία οδήγησε [APXΙΚΑ:::](#) σε σημαντική μείωση των παγκόσμιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, που έφθασε μέχρι και το 40% στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων και έως και 60% στη χύδην ναυτιλία.

Αυτή η μείωση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων οδήγησε συνακόλουθα σε μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα συσσώρευση επιθεωρήσεων που θα έπρεπε να διεξαχθούν μετέπειτα.

Αυτή η αύξηση του φόρτου εργασίας επιδεινώθηκε περαιτέρω λόγω της ανάγκης διενέργειας πιο εκτεταμένων και λεπτομερών επιθεωρήσεων λόγω της πανδημίας του Covid - 19. Σύμφωνα με τον IMO (2021), οι αρχές που διενεργούν επιθεωρήσεις στο κράτος λιμένα κλήθηκαν να διεξάγουν πιο εκτεταμένες και λεπτομερείς επιθεωρήσεις πλοίων προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα μέτρα που σχετίζονταν με τον Covid - 19, όπως τα μέτρα για την πρόληψη της εξάπλωσης του ιού μεταξύ του πληρώματος στα πλοία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα αυξημένο φόρτο εργασίας για τις αρχές που διενεργούν επιθεωρήσεις στο κράτος λιμένα, καθώς απαιτήθηκε να διενεργούν περισσότερες επιθεωρήσεις προκειμένου να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με αυτά τα μέτρα.

Μια άλλη πρόκληση που αντιμετώπισαν οι επιθεωρητές κατά τη διάρκεια της πανδημίας του Covid - 19 ήταν ο αυξημένος κίνδυνος λοιμώξεων μεταξύ του προσωπικού των

επιθεωρητών. Σύμφωνα με μια έκθεση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (2021), το προσωπικό διατρέχει υψηλότερο κίνδυνο να προσβληθεί από τον Covid - 19 λόγω της φύσης της εργασίας του, η οποία περιλαμβάνει τη στενή επαφή με ναυτικούς και άλλο προσωπικό στα πλοία. Αυτός ο αυξημένος κίνδυνος μόλυνσης οδήγησε σε μείωση του αριθμού του προσωπικού των επιθεωρητών, επιδεινώνοντας περαιτέρω την αύξηση του φόρτου εργασίας.

Εκτός από αυτές τις προκλήσεις, οι επιθεωρητές αντιμετώπισαν επίσης δυσκολίες στη διεξαγωγή επιθεωρήσεων λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών και των μέτρων καραντίνας που εφαρμόστηκαν σαν μία λύση για τον περιορισμό της πανδημίας του Covid - 19. Σύμφωνα με έκθεση του ILO, (2021), πολλές αρχές επιθεωρήσεων δεν μπόρεσαν να διενεργήσουν επιθεωρήσεις λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών και μέτρων καραντίνας, που δυσκόλεψαν το προσωπικό να ταξιδέψει σε πλοία για τη διενέργεια επιθεωρήσεων. Αυτό μείωσε περαιτέρω τον αριθμό των επιθεωρήσεων που μπορούν να διεξαχθούν, επιδεινώνοντας την αύξηση του φόρτου εργασίας.

Συμπερασματικά, η πανδημία Covid - 19 οδήγησε στην εμφάνιση πολλών προκλήσεων όσον αφορά στην εργασία και λειτουργία των επιθεωρητών κράτους λιμένα ιδίως όσον αφορά τον αυξημένο φόρτο εργασίας και τις επιθεωρήσεις. Η μείωση του διεθνούς εμπορίου και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων οδήγησε σε συσσώρευση επιθεωρήσεων που θα έπρεπε να διεξαχθούν, ενώ η ανάγκη διεξαγωγής εκτενέστερων και λεπτομερέστερων επιθεωρήσεων λόγω της πανδημίας του Covid - 19 αύξησε περαιτέρω τον φόρτο εργασίας για τις αρχές επιθεωρήσεων. Επιπλέον, ο αυξημένος κίνδυνος λοιμώξεων μεταξύ του προσωπικού και οι δυσκολίες στη διενέργεια επιθεωρήσεων λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών και των μέτρων καραντίνας παρεμπόδισαν περαιτέρω τις λειτουργίες των επιθεωρητών. Αυτές οι προκλήσεις έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των λειτουργιών των επιθεωρητών κράτους λιμένα και υπογραμμίζουν την ανάγκη για την καταβολή συνεχών προσπαθειών για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας του Covid - 19 στον τομέα αυτόν.

3.3.2 Αλλαγές στα κριτήρια και τις προτεραιότητες επιθεώρησης

Το ξέσπασμα του Covid - 19 στις αρχές του 2020 είχε σημαντικό αντίκτυπο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών του ελέγχου και

επιθεώρησης του κράτους λιμένα. Οι επιθεωρητές κράτους λιμένα είναι υπεύθυνοι για την επιθεώρηση των πλοίων στο λιμάνι για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της πανδημίας παρουσιάστηκαν διάφορες προκλήσεις ιδίως όσον αφορά τις αλλαγές στα κριτήρια και τις προτεραιότητες επιθεώρησης.

Μία από τις κύριες προκλήσεις που είχαν να αντιμετωπίσουν οι επιθεωρητές κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια του Covid - 19 ήταν η διακοπή των τυπικών διαδικασιών επιθεώρησης. Η πανδημία οδήγησε σε κλείσιμο λιμανιών και περιορισμούς στην κυκλοφορία των ανθρώπων, καθιστώντας δύσκολη την έγκαιρη και αποτελεσματική διεξαγωγή επιθεωρήσεων στα πλοία από τους αξιωματικούς των αρχών κράτους λιμένα (IMO, 2020). Επιπλέον, η ανάγκη εφαρμογής μέτρων κοινωνικής απόστασης και άλλων πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας ήταν μέτρα που ενίσχυσαν την πολυπλοκότητα της διαδικασίας επιθεώρησης (IMO, 2020). Ως αποτέλεσμα, πολλά πλοία καθυστέρησαν στο λιμάνι, προκαλώντας σημαντικές διακοπές στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού (IMO, 2020).

Μια άλλη πρόκληση που αντιμετώπισαν οι επιθεωρητές κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια του Covid - 19 ήταν ο αυξημένος κίνδυνος μη συμμόρφωσης με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς. Η πανδημία οδήγησε σε σημαντική πτώση του παγκόσμιου εμπορίου, προκαλώντας οικονομικό άγχος στις ναυτιλιακές εταιρείες (IMO, 2020). Αυτό, με τη σειρά του, οδήγησε σε αυξημένη πίεση στα πλοία να λειτουργούν με χαμηλότερο κόστος, οδηγώντας ενδεχομένως σε μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς ασφάλειας, περιβάλλοντος και εργασίας (IMO, 2020). Επιπλέον, η πανδημία οδήγησε επίσης σε έλλειψη μελών πληρώματος, καθιστώντας δύσκολο για τα πλοία να πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις πληρώματος που ορίζονται από τους διεθνείς κανονισμούς (IMO, 2020).

Ύστερα, μια τρίτη πρόκληση που είχαν να αντιμετωπίσουν οι επιθεωρητές κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια του Covid - 19 ήταν η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις με βάση τον κίνδυνο. Με τους περιορισμένους διαθέσιμους πόρους και χωρητικότητα, οι αξιωματικοί των αρχών κράτους λιμένα είχαν να αντιμετωπίσουν το δύσκολο έργο να καθορίσουν ποια πλοία έπρεπε να επιθεωρηθούν πρώτα, με βάση το επίπεδο κινδύνου που ενέχουν για την ασφάλεια, το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία (IMO, 2020). Αυτό οδήγησε σε μια αλλαγή της εστίασης από τις συνήθεις επιθεωρήσεις σε επιθεωρήσεις βάσει κινδύνου, με έμφαση στα πλοία που αποτελούν τον μεγαλύτερο κίνδυνο για την ασφάλεια και το περιβάλλον (IMO, 2020). Αυτή η αλλαγή εστίασης οδήγησε επίσης σε αύξηση της

συνεργασίας μεταξύ των επιθεωρητών του κράτους λιμένα, καθώς και σε αυξημένη ανταλλαγή πληροφοριών και στοιχείων που μπορεί να επηρεάσουν την έκβαση της επιθεώρησης (IMO, 2020).

Συνοπτικά, αναλύοντας την κατηγορία των προκλήσεων αυτών παρατηρείται ότι το ξέσπασμα του Covid - 19 οδήγησε στην εμφάνιση μιας σειράς ζητημάτων για τον έλεγχο του κράτους λιμένα, ιδίως όσον αφορά τις αλλαγές στα κριτήρια και τις προτεραιότητες επιθεώρησης. Η πανδημία οδήγησε στη διακοπή των τυπικών και συνήθων διαδικασιών επιθεώρησης, σε αυξημένο κίνδυνο μη συμμόρφωσης με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς και στην ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις επιθεωρήσεις με βάση τον κίνδυνο. Αυτές οι προκλήσεις οδήγησαν με τη σειρά τους, σε μετατόπιση της εστίασης από τις συνήθεις επιθεωρήσεις, σε επιθεωρήσεις βάσει κινδύνου, με έμφαση στα πλοία που αποτελούν τον μεγαλύτερο κίνδυνο για την ασφάλεια και το περιβάλλον. Για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, οι επιθεωρητές κράτους λιμένα πρέπει να συνεργάζονται στενά και ανταλλάσσουν πληροφορίες συχνότερα.

3.3.3 Επιπτώσεις στη συμμόρφωση με το νομοθετικό πλαίσιο και την επιβολή κανόνων

Η πανδημία Covid - 19 έφερε άνευ προηγουμένου προκλήσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αντιμετωπίζουν οι επιθεωρητές του κράτους λιμένα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης και της επιβολής των ναυτιλιακών κανονισμών. Η πανδημία διατάραξε τις τυπικές εργασίες των επιθεωρητών του κράτους λιμένα, οδηγώντας σε αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο διεξάγουν επιθεωρήσεις. Στη συνέχεια εξετάζονται ορισμένες προκλήσεις που είχαν να αντιμετωπίσουν οι επιθεωρητές του κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια του Covid - 19 και ο αντίκτυπος αυτών στη συμμόρφωση και την επιβολή κανόνων.

Μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίστηκε κατά τη διάρκεια του Covid - 19 είναι η διακοπή των διαδικασιών επιθεώρησης. Σύμφωνα με έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (ICS) (2021), η πανδημία οδήγησε σε σημαντική μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα, με αποτέλεσμα πολλές χώρες να αναγκαστούν να αναστείλουν εντελώς τις επιθεωρήσεις. Αυτό οδήγησε σε συσσώρευση πλοίων που είναι σε αναμονή για να επιθεωρηθούν, με αποτέλεσμα μεγάλες καθυστερήσεις και διαταραχές στα χρονοδιαγράμματα. Επιπλέον, μέσα από την έκθεση ICS σημειώθηκε ότι η μείωση των

επιθεωρήσεων οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των σκαφών που λειτουργούν χωρίς έγκυρα πιστοποιητικά, γεγονός που μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Έμφαση πρέπει να δοθεί στο Ένα-ακόμη πρόβλημα/ζήτημα που προέκυψε κατά τη διάρκεια του Covid - 19 που είναι ο αυξημένος κίνδυνος μετάδοσης της πανδημίας του Covid -19 στα πλοία. Σύμφωνα με έκθεση του IMO, (2021), τα πλοία έχουν αναγνωριστεί ως πιθανοί φορείς μετάδοσης του Covid - 19, με τα μέλη του πληρώματος να είναι ιδιαίτερα ευάλωτα στη μόλυνση. Οι αξιωματικοί που διενεργούν τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα έπρεπε να προσαρμόσουν τις διαδικασίες επιθεώρησης για να ελαχιστοποιήσουν τον κίνδυνο μετάδοσης, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής πρωτοκόλλων ατομικού προστατευτικού εξοπλισμού (PPE), της μείωσης του αριθμού των αξιωματικών στα πλοία κατά τις επιθεωρήσεις και της διεξαγωγής επιθεωρήσεων εξ αποστάσεως όπου αυτό ήταν δυνατό. Αυτά τα μέτρα είχαν σημαντικό αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητα των λειτουργιών της PSC, με ορισμένες αναφορές να υποδηλώνουν ότι οι αξιωματικοί που διενεργούν τις επιθεωρήσεις αφιερώνουν περισσότερο χρόνο σε διαδικασίες που σχετίζονται με τον Covid - 19 παρά σε πραγματικές επιθεωρήσεις (ICS, 2021).

Ένα ακόμη στοιχείο που ενίσχυσε την εμφάνιση προκλήσεων όσον αφορά στην συμμόρφωση με το νομοθετικό πλαίσιο και την επιβολή κανόνων, ήταν, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η μείωση του αριθμού επιθεωρητών που ήταν διαθέσιμοι για επιθεωρήσεις. Σύμφωνα με έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency - EMSA) (2021), πολλοί επιθεωρητές αναγκάστηκαν να πάρουν άδεια λόγω ασθένειας ή καραντίνας που σχετίζονταν με τον Covid - 19, οδηγώντας σε έλλειψη προσωπικού διαθέσιμου για επιθεωρήσεις. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα περαιτέρω καθυστερήσεις και διακοπές στις λειτουργίες επιθεωρήσεων κράτους λιμένα, με τα πλοία να πρέπει να βρίσκονται για μεγάλα διαστήματα σε αναμονή για επιθεώρηση. Επιπλέον, στην έκθεση του EMSA αναφέρθηκε ότι η έλλειψη προσωπικού οδήγησε σε αύξηση του φόρτου εργασίας για τους υπόλοιπους αξιωματικούς, οδηγώντας σε κόπωση και υψηλότερο κίνδυνο σφαλμάτων.

Εκτός των προαναφερθέντων, η πανδημία είχε αντίκτυπο στην ικανότητα των επιθεωρητών κράτους λιμένα να επιβάλλουν κανονισμούς. Η διαδικασία εκτέλεσης των ελέγχων PSC είναι μια πολύ δύσκολη και απαιτητική διαδικασία για τα πληρώματα και τους επιθεωρητές. Η επιθεώρηση κράτους σημαίας ξεκινάει με το που φτάσει το πλοίο στο λιμάνι.

Ο επιθεωρητής συνοδευόμενος από τον ναυτικό πράκτορα του πλοίου ελέγχει το πλήρωμα και τα πιστοποιητικά του. Στη συνέχεια ο επιθεωρητής κάνει πολύ λεπτομερές ελέγχους στο πλοίο και στα έγγραφα που πρέπει τα πλοία να ενημερώνουν καθημερινά. Η επιθεώρηση αυτή μπορεί να κρατήσει αρκετές ώρες αναλόγως βέβαια την κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο. Κατά τον έλεγχο αυτό ο επιθεωρητής μπορεί να κάνει σχόλια για την κατάσταση του πλοίου ή του πληρώματος τα οποία η εταιρεία πρέπει να διορθώσει. Αυτά τα σχόλια θα ελεγχθούν στο κοντινό μέλλον σε κάποιο άλλο λιμάνι από το PSC. Το επόμενο που μπορεί να κάνει ένας επιθεωρητής είναι να κάνει κράτηση στο πλοίο. Αυτό συμβαίνει όταν τα σφάλματα που βρίσκει είναι λίγο πιο σοβαρά και επείγουν άμεσης διόρθωσης. Το πλοίο αναγκάζεται να μείνει στο λιμάνι και να επιδιορθώσει τα σφάλματα άμεσα ώστε να μπορεί να συνεχίσει το ταξίδι του. Τέλος αν ο επιθεωρητής κρίνει ότι το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση την οποία είναι ανίκανο να συνεχίσει το ταξίδι του ή δεν τηρούνται οι βασικοί κανονισμοί που ελέγχονται από το PSC ο επιθεωρητής μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση στο λιμάνι για το συγκεκριμένο πλοίο. Κάποιοι λόγοι για τους οποίους θα μπορούσε να γίνει αυτό είναι αν το πλοίο αυτό του έχει γίνει κράτηση πάνω από 3 φορές ή όταν το πλοίο στο οποίο έχει γίνει κράτηση για κάποιον λόγο και του έχει προσδιοριστεί συγκεκριμένο λιμάνι για την επισκευή του και εκείνο δεν το επισκέπτεται.

Σύμφωνα με έκθεση της ITF (2021), η πανδημία οδήγησε σε μείωση του αριθμού των κυρώσεων και των προστίμων που επιβλήθηκαν από τις αρχές επιθεώρησης κράτους λιμένα, καθώς πολλές χώρες ήταν πιο επιεικείς προς τα πλοία που είχαν πληγεί από τη πανδημία. Η έκθεση ITF σημείωσε ότι αυτό οδήγησε σε μείωση των κινήτρων για τα πλοία να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς, καθώς είναι λιγότερο πιθανό να τιμωρηθούν για μη συμμόρφωση. Επιπλέον, η έκθεση ITF υποδήλωσε ότι η μείωση των κυρώσεων και των προστίμων οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των πλοίων που λειτουργούσαν χωρίς έγκυρα πιστοποιητικά, γεγονός που μπορεί να έχει σοβαρές επιπτώσεις για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

Συμπερασματικά, η πανδημία Covid - 19 έφερε άνευ προηγουμένου προκλήσεις για την επιθεώρηση κράτους λιμένα συμπεριλαμβανομένων των διαταραχών στις διαδικασίες επιθεώρησης, του αυξημένου κινδύνου μετάδοσης του Covid - 19, του μειωμένου αριθμού επιθεωρητών που είναι διαθέσιμοι για επιθεωρήσεις και την μειωμένη ικανότητα επιβολής κανονισμών. Αυτές οι προκλήσεις είχαν σημαντικό αντίκτυπο στη συμμόρφωση και την επιβολή κανονισμών, με τα πλοία να λειτουργούν χωρίς έγκυρα πιστοποιητικά.

3.3.4 Προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες και ψηφιοποίηση

Η εξάπλωση της πανδημίας του Covid - 19 δημιούργησε σημαντικές προκλήσεις για τις λειτουργίες επιθεώρησης του κράτους λιμένα παγκοσμίως. Με τον ξαφνικό και άνευ προηγουμένου χαρακτήρα της πανδημίας, οι υπηρεσίες αυτές έπρεπε να προσαρμοστούν γρήγορα στις μεταβαλλόμενες συνθήκες, προκειμένου να διασφαλίσουν την ασφάλεια των λιμανιών τους και των πλοίων που τα επισκέπτονται. Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετώπισαν οι υπηρεσίες της PSC κατά τη διάρκεια της πανδημίας ήταν η ανάγκη προσαρμογής στις νέες τεχνολογίες και την ψηφιοποίηση προκειμένου να συνεχίσουν αποτελεσματικά τις δραστηριότητές τους.

Ένας από τους βασικούς τρόπους με τους οποίους οι υπηρεσίες επιθεώρησης κράτους λιμένα χρειάστηκε να προσαρμοστούν στις νέες τεχνολογίες κατά τη διάρκεια της πανδημίας ήταν μέσω της αυξημένης χρήσης των επιθεωρήσεων εξ αποστάσεως. Καθώς πολλοί επιθεωρητές κράτους λιμένα δεν μπορούσαν να ταξιδέψουν σε πλοία που βρίσκονταν στο λιμάνι λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών και μέτρων καραντίνας, οι εξ αποστάσεως επιθεωρήσεις έγιναν ένα σημαντικό εργαλείο για τις υπηρεσίες επιθεώρησης έτσι ώστε το προσωπικό να συνεχίσει τις επιθεωρήσεις του και να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας και περιβάλλοντος. Σύμφωνα με έκθεση του IMO, η χρήση των τηλε-επιθεωρήσεων αυξήθηκε δραματικά κατά τη διάρκεια της πανδημίας, με πολλές υπηρεσίες επιθεωρήσεων να αναπτύσσουν νέα εργαλεία και διαδικασίες για την αποτελεσματική διεξαγωγή αυτών των επιθεωρήσεων (IMO, 2021).

Η αυξημένη χρήση των εξ αποστάσεως επιθεωρήσεων οδήγησε επίσης στην ανάγκη προσαρμογής των υπηρεσιών της υπηρεσίας επιθεωρήσεων κράτους λιμένα στις νέες ψηφιακές τεχνολογίες προκειμένου να διευκολυνθούν οι επιθεωρήσεις αυτές. Για παράδειγμα, η χρήση εργαλείων τηλεδιάσκεψης και εικονικής πραγματικότητας γίνεται σήμερα ολοένα και πιο κοινή, επιτρέποντας στους επιθεωρητές να πραγματοποιούν επιθεωρήσεις εξ αποστάσεως και να μπορούν να ελέγξουν το πλοίο και το πλήρωμά του σε πραγματικό χρόνο. Επιπλέον, η χρήση ψηφιακών εργαλείων όπως το λογισμικό ανάλυσης δεδομένων και τα συστήματα ψηφιακών αναφορών γίνεται ολοένα και πιο σημαντική, καθώς οι υπηρεσίες επιθεώρησης έπρεπε να βασίζονται περισσότερο σε ψηφιακά δεδομένα και πληροφορίες για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων και τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς (IMO, 2021).

Η αυξημένη χρήση ψηφιακών τεχνολογιών οδήγησε επίσης σε νέες προκλήσεις για τους οργανισμούς επιθεώρησης κράτους λιμένα, όπως είναι παραδείγματος χάριν εκείνες που σχετίζονται με το απόρρητο των δεδομένων και την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο. Καθώς οι υπηρεσίες επιθεώρησης κράτους λιμένα έπρεπε να βασίζονται περισσότερο σε ψηφιακά δεδομένα και πληροφορίες κατά τη διάρκεια της πανδημίας, υπήρξαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και την ακεραιότητα αυτών των δεδομένων και την πιθανότητα για επιθέσεις στον κυβερνοχώρο ή παραβιάσεις δεδομένων. Σύμφωνα με μια έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων και Λιμένων (International Association of Ports and Harbors - IAPH), πολλές υπηρεσίες επιθεώρησης κράτους λιμένα χρειάστηκε να επενδύσουν σε νέα μέτρα και πρωτόκολλα κυβερνοασφάλειας προκειμένου να προστατεύσουν τα ψηφιακά τους συστήματα και τα δεδομένα τους από απειλές στον κυβερνοχώρο (IAPH, 2021).

Μια άλλη πρόκληση που αντιμετώπισαν οι υπηρεσίες της επιθεώρησης κράτους λιμένα κατά τη διάρκεια της πανδημίας ήταν η ανάγκη προσαρμογής στις νέες τεχνολογίες και την ψηφιοποίηση, προκειμένου να διευκολυνθεί η επικοινωνία και η συνεργασία με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Καθώς πολλοί αξιωματικοί της υπηρεσίας δεν μπορούσαν να ταξιδέψουν σε πλοία στο λιμάνι, η ανάγκη για αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των φορέων επιθεωρήσεων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών, όπως οι πλοιοκτήτες, οι χειριστές και οι λιμενικές αρχές έγινε όλο και πιο σημαντική. Σύμφωνα με μια έκθεση του ITF, πολλές υπηρεσίες επιθεωρήσεων χρειάστηκε να επενδύσουν σε νέα εργαλεία ψηφιακής επικοινωνίας και συνεργασίας προκειμένου να διευκολυνθούν αποτελεσματικά αυτές οι αλληλεπιδράσεις (ITF, 2021).

Εκτός των προηγούμενων, το ξέσπασμα της πανδημίας του Covid - 19 οδήγησε σε σημαντική μείωση του αριθμού των επισκέψεων πλοίων σε λιμάνια παγκοσμίως. Σύμφωνα με έκθεση της UNCTAD, ο αριθμός των επισκέψεων πλοίων σε λιμάνια παγκοσμίως μειώθηκε κατά περίπου 20% από την αρχή της πανδημίας (UNCTAD, 2021). Αυτή η μείωση των επισκέψεων πλοίων είχε σημαντικό αντίκτυπο στις λειτουργίες των αρχών επιθεώρησης κράτους λιμένα, καθώς τα πρακτορεία επιθεωρήσεων έπρεπε να προσαρμοστούν στον μειωμένο αριθμό πλοίων που κατέπλεαν στα λιμάνια τους και στην επακόλουθη μείωση των εσόδων. Σύμφωνα με έκθεση του ICS, πολλά πρακτορεία επιθεωρήσεων χρειάστηκε να εφαρμόσουν μέτρα εξοικονόμησης κόστους, όπως η μείωση του αριθμού του προσωπικού και η περικοπή της εκπαίδευσης και της ανάπτυξης, προκειμένου να περιορίσουν τη μείωση των εσόδων (ICS, 2021).

4 Εξετάζοντας τις αλλαγές στις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα σε MoUs – συγκριτική ανάλυση προ και μετά Covid – 19

4.1 Περιγραφή μεθοδολογίας

Στις προηγούμενες ενότητες της εργασίας έγινε μια αναφορά στις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα, στα διάφορα MoUs τα οποία εφαρμόζονται σε διαφορετικούς λιμένες κρατών και περιοχών, αλλά και στις συνέπειες που είχε η εξάπλωση της πανδημίας στις διαδικασίες επιθεώρησης. Όπως έγινε κατανοητό από τα δεδομένα που αναλύθηκαν σε θεωρητικό επίπεδο, η πανδημία δημιούργησε ένα σύνολο προκλήσεων που συνδέονται με τη διαδικασία επιθεωρήσεων των πλοίων από το κράτος λιμένα. Οι προκλήσεις αυτές συμπεριλάμβαναν τις εξής: αυξημένο φόρτο εργασίας και επιθεωρήσεων, αλλαγές στα κριτήρια και τις προτεραιότητες επιθεώρησης και επιπτώσεις στη συμμόρφωση με το νομοθετικό πλαίσιο και την επιβολή κανόνων. Επιπροσθέτως, η πανδημία ανέδειξε την ανάγκη προσαρμογής στις νέες τεχνολογίες και την ανάγκη ψηφιοποίησης.

Στην ενότητα αυτή πρόκειται να γίνει μια συγκριτική ανάλυση, χρησιμοποιώντας δημοσιευμένα ερευνητικά δεδομένα και σχετικές μελέτες έτσι ώστε να δοθεί απάντηση στο βασικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας, δηλαδή αν παρατηρούνται διαφορές στις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα σύμφωνα με τα αντίστοιχα MoUs, πριν και μετά την εξάπλωση της πανδημίας του Covid – 19.

Για να δοθεί απάντηση στο ερευνητικό ερώτημα που έχει τεθεί, η ανάλυση επικεντρώνεται στο Paris MoU που εφαρμόζεται σε χώρες της Ευρώπης και του Βόρειου Ατλαντικού.

4.2 Εξέταση των αλλαγών στις επιθεωρήσεις κράτους στο Paris MoU

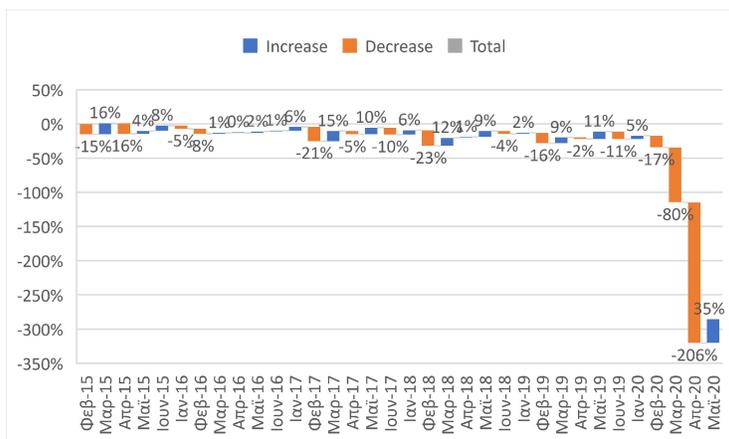
Όπως αναφέρθηκε σε σχετική μελέτη των Akyurek και Bolat, (2020), λιγότερα πλοία αναμένεται να επισκεφθούν τα διεθνή λιμάνια κι έτσι, αναμένεται να γίνουν λιγότεροι έλεγχοι σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια. Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η εξέλιξη των επιθεωρήσεων. Επίσης, στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η ποσοστιαία αλλαγή του πλήθους των επιθεωρήσεων μεταξύ των ετών 2015-2020.

Πίνακας 1: Αριθμός πλοίων που επιθεωρήθηκαν 2015-2020

Μήνας/Έτος	Αριθμός πλοίων που επιθεωρήθηκαν
Ιαν-15	1600
Φεβ-15	1389
Μαρ-15	1662
Απρ-15	1436
Μαϊ-15	1500
Ιουν-15	1629
Ιαν-16	1557
Φεβ-16	1446
Μαρ-16	1468
Απρ-16	1468
Μαϊ-16	1498
Ιουν-16	1518
Ιαν-17	1608
Φεβ-17	1330
Μαρ-17	1561
Απρ-17	1488
Μαϊ-17	1653
Ιουν-17	1499
Ιαν-18	1601
Φεβ-18	1302
Μαρ-18	1479
Απρ-18	1498
Μαϊ-18	1641
Ιουν-18	1573
Ιαν-19	1602
Φεβ-19	1385
Μαρ-19	1516
Απρ-19	1482
Μαϊ-19	1665
Ιουν-19	1497
Ιαν-20	1577
Φεβ-20	1345
Μαρ-20	746
Απρ-20	244
Μαϊ-20	375

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Akyurek και Bolat, 2020; Parismou.org, 2023

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή, ανάμεσα στα έτη του αριθμού των πλοίων που επιθεωρήθηκαν.

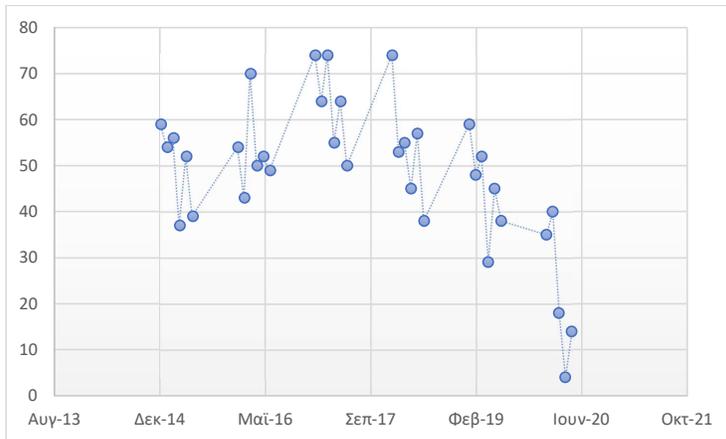


Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή, ανάμεσα στα έτη του αριθμού των πλοίων που επιθεωρήθηκαν

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Akyurek και Bolat, 2020; Parismou.org, 2023

Μέσα από τα στοιχεία αυτά, που παρατίθενται προκύπτει το συμπέρασμά ότι τον Μάρτιο του 2020, υπήρξε δραματική μείωση στον αριθμό των επιθεωρήσεων σε σύγκριση με τα στοιχεία της τελευταίας πενταετίας.

Επιπροσθέτως γίνεται ένας έλεγχος αναφορικά με το πλήθος των πλοίων τα οποία έμειναν στο λιμάνι διότι παρουσίασαν ορισμένες ελλείψεις όσον αφορά στα κριτήρια επιθεώρησης που τίθενται από το *Paris MoU*. Η διαχρονική εξέλιξη των κρατήσεων αυτών πλοίων παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.



Διάγραμμα 2: Αριθμός κρατήσεων πλοίων στο λιμάνι

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Akyurek και Bolat, 2020; Parismou.org, 2023

Όπως μπορεί να γίνει αντιληπτό από το προηγούμενο διάγραμμα, με τη μείωση των επιθεωρήσεων που επέφερε η πανδημία του Covid -19 λόγω των προκλήσεων που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη ενότητα, παρατηρείται παράλληλα και σημαντική μείωση των πλοίων που κρατούνται στο λιμάνι και τους απαγορεύονταν να ταξιδέψουν λόγω της μη τήρησης των οριζόμενων προτύπων του Paris MoU.

Για να γίνουν καλύτερα κατανοητά τα προηγούμενα αποτελέσματα, παρουσιάζονται στη συνέχεια ορισμένα στατιστικά στοιχεία που έχουν να κάνουν με τις ελλείψεις που ανιχνεύτηκαν κατά τη διαδικασία της επιθεώρησης των πλοίων σύμφωνα με τα κριτήρια τα οποία θέτει το Paris MoU. Για τη διευκόλυνση της κατανόησης της μεταβολής, στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες στις οποίες μπορεί να παρουσιάσουν ελλείψεις σύμφωνα με το Paris MoU και οι αντίστοιχοι κωδικοί που τις συνοδεύουν.

Πίνακας 2: Κωδικοί και κατηγορίες ελλείψεων

Κωδικός	Περιγραφή της κατηγορίας έλλειψης
1	Certificates and Documentation
2	Structural Condition
3	Water / Weathertight Condition
4	Emergency Systems
5	Radio Communication
6	Cargo Operations Including Equipment
7	Fire Safety
8	Alarms
9	Working & Living Conditions
10	Safety of Navigation
11	Life Saving Appliances
12	Dangerous Goods
13	Propulsion & Auxiliary Machinery
14	Pollution Prevention
15	ISM
16	ISPS
18	MLC, 2006
99	Other

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Στους πίνακες που ακολουθούν, ανάλογα με την εκάστοτε κατηγορία έλλειψης που ανιχνεύτηκε, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα ανάμεσα στην προ Covid – 19 και αντίστοιχα, τη μετά της εξάπλωσης του Covid – 19 εποχή.

Πίνακας 3: Κατηγορίες ελλείψεων 01-07

Κωδικός έλλειψης	01	02	03	04	05	06	07
Φεβ-19	4,67	6,54	4,67	10,75	2,34	0,47	15,89
Φεβ-20	8,23	4,53	6,58	5,35	2,06	0,82	13,99
Μαρ-19	13,01	3,52	6,23	7,59	4,61	0,54	18,43
Μαρ-20	9,09	6,49	6,49	9,09	2,6	0	15,58
Απρ-19	8,15	5,58	3	12,88	6,01	0,43	12,88
Απρ-20	17,65	5,88	0	5,88	5,88	0	11,76
Μαϊ-19	12,09	6,05	6,05	7,44	2,33	0,47	13,02
Μαϊ-20	8,08	6,06	9,09	10,1	2,02	0	10,1
Ιουν-19	19,89	4,55	7,39	6,25	2,84	1,14	12,5
Ιουν-20	20,2	3,03	4,04	3,03	4,04	0	22,22

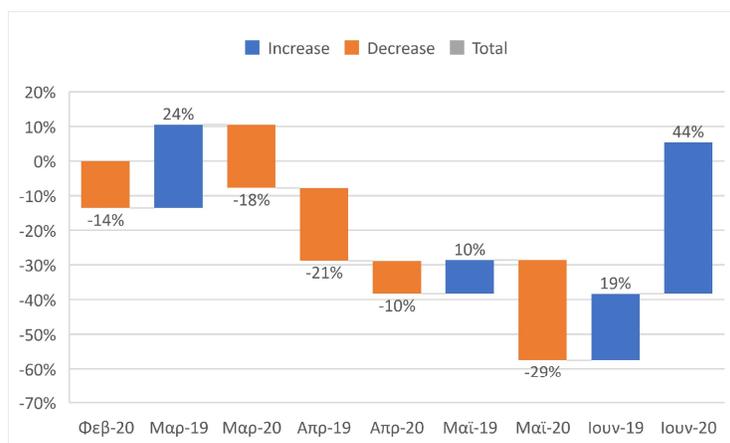
Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Πίνακας 4: Κατηγορίες ελλείψεων 08-99

Κωδικός έλλειψης	08	09	10	11	12	13	14	15	16	18	99
Φεβ-19	1,4	0,93	14,02	13,55	0	2,8	3,27	12,15	0	6,54	0
Φεβ-20	1,65	0,41	15,64	7,82	0	6,58	4,12	11,11	0	10,7	0,41
Μαρ-19	0	0	11,65	12,47	0	1,9	3,25	8,67	0	8,13	0
Μαρ-20	0	1,3	14,29	9,09	0	1,3	2,6	14,29	0	7,79	0
Απρ-19	0,86	0	9,44	12,45	0,43	2,58	4,72	8,15	0	11,16	1,29
Απρ-20	0	5,88	11,76	23,53	0	0	0	11,76	0	0	0
Μαϊ-19	0	1,4	10,7	7,44	0,47	1,86	6,05	13,95	0	10,23	0,47
Μαϊ-20	0	0	19,19	6,06	0	0	10,1	5,05	0	11,11	3,03
Ιουν-19	1,7	0,57	9,86	6,82	0	3,41	1,7	14,2	0	6,82	0,57
Ιουν-20	0	2,02	13,13	7,07	0	0	1,01	12,12	0	8,08	0

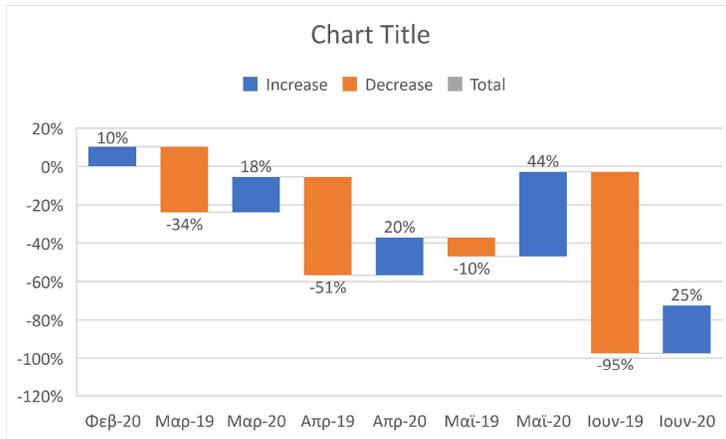
Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη των ελλείψεων που φαίνεται να παρουσίασαν την ισχυρότερη μεταβολή κατά τη διάρκεια του διαστήματος που μελετάται. Όπως προκύπτει από την ανάλυση των δεδομένων των προηγούμενων πινάκων, οι μεγαλύτερες ελλείψεις παρατηρήθηκαν στους τομείς της πυρασφάλειας, της ασφάλειας στο πλοίο, της εξασφάλισης σωστικών μέσων και του ISM (The International Safety Management). Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζονται οι μεταβολές αυτές.



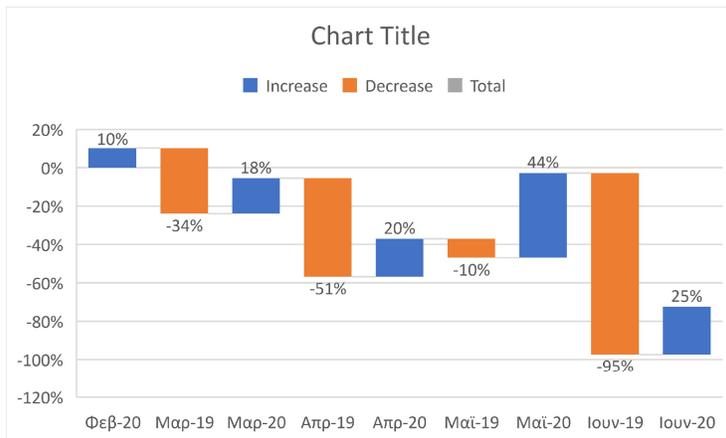
Διάγραμμα 3: Μεταβολές στο κριτήριο 07 – πυρασφάλεια

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023



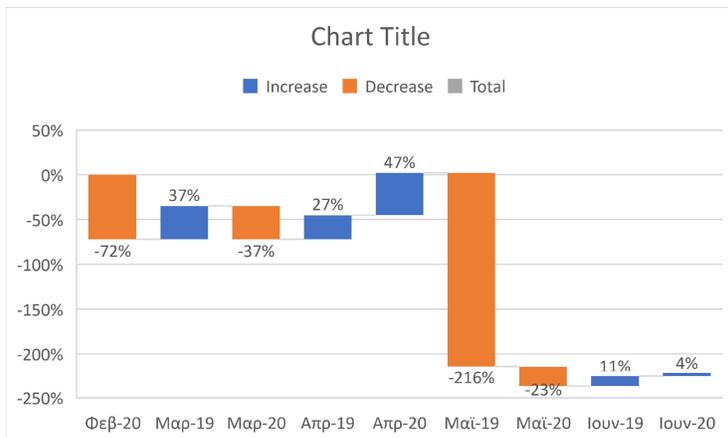
Διάγραμμα 4: Μεταβολές στο κριτήριο 10 – ασφάλεια κατά την πλοήγηση

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023



Διάγραμμα 5: Μεταβολές στο κριτήριο 11 – σωστικά μέσα

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023



Διάγραμμα 6: Μεταβολές στο κριτήριο 15 – ISM

Πηγή: Ίδια επεξεργασία από Parismou.org, 2023

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, οι ελλείψεις που σχετίζονται με την πυρασφάλεια μειώθηκαν συνολικά, εκτός από τον Ιούνιο του 2020 σε σύγκριση με το 2019. Οι κρατήσεις πλοίων που έγιναν από τα λιμάνια, λόγω της κατηγορίας ελλείψεων με κωδικό «πρόωση και βοηθητικά μηχανήματα» μειώθηκε σε σύγκριση με το 2019 κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Αντίθετα, οι ελλείψεις που σχετίζονται με τον κωδικό «ασφάλεια κατά την πλοήγηση» αυξάνονται συνεχώς την ίδια περίοδο και οι ελλείψεις που σχετίζονται με τον κωδικό «Πιστοποιητικά και Έγγραφα» σημείωσαν αύξηση σε όλους τους μήνες εκτός από τον Μάρτιο του 2020.

Εκτός των μεγάλων διακυμάνσεων οι οποίες παρατηρήθηκαν στα διαγράμματα που παρουσιάστηκαν προηγουμένως, μέσα από την ανάλυση των διαθέσιμων δεδομένων παρατηρείται επίσης ότι μεταξύ Φεβρουαρίου 2019–2020, Απριλίου 2019–2020 και Ιουνίου 2019–2020 αυξήθηκαν οι ελλείψεις που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά.

Αναλυτικότερα, κατά τη διάρκεια της πανδημίας του Covid - 19, παρατηρήθηκε αύξηση της ελλείψεως εγγράφων που σχετίζονται με τις κρατήσεις πλοίων στο λιμάνι, που πιθανότατα οφείλεται σε ληγμένα πιστοποιητικά πλοίων και έγγραφα πληρώματος. Ο αυξημένος αριθμός κρατήσεων των πλοίων λόγω του κωδικού «ασφάλεια κατά την πλοήγηση» του Paris MoU, πιθανότατα σχετίζεται με καταγγελίες που έγιναν για την ασφάλεια των πλοίων.

5 Συμπεράσματα

Βασικός σκοπός της παρούσας μελέτης ήταν να εστιάσει και να αναλύσει τις διαδικασίες επιθεωρήσεων του κράτους λιμένα, και τις αλλαγές που επέφερε στις διαδικασίες αυτές η πανδημία του Covid – 19.

Όπως προέκυψε από τα δεδομένα που αναλύθηκαν στην παρούσα έρευνα, η συνεχιζόμενη πανδημία Covid - 19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στον ναυτιλιακό τομέα, ιδιαίτερα διαδικασίες ελέγχου του κράτους λιμένα. Η πανδημία έφερε αρχικά για ένα διάστημα ΑΡΧΙΚΑ ΓΙΑ ΕΝΑ ΔΙΑΣΤΗΜΑ σημαντική κρίση στο παγκόσμιο εμπόριο και οδήγησε σε μείωση του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των επιθεωρήσεων του κράτους λιμένα. Διάφορα MoUs, όπως το Paris MoU, στο πεδίο αυτό διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της συνεχούς ασφάλειας των πλοίων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια αυτής της δύσκολης περιόδου.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, παρατηρήθηκε ότι εφαρμοστήκαν μέτρα όπως η επέκταση της ισχύος των πιστοποιητικών, η αναβολή των επιθεωρήσεων και η εισαγωγή εξ αποστάσεως επιθεωρήσεων για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας στις επιθεωρήσεις. Αυτό βοήθησε να διασφαλιστεί ότι τα πλοία εξακολουθούν να τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος, παρά τον μειωμένο αριθμό επιθεωρήσεων αλλά όχι στον ίδιο βαθμό με προ Covid.

Εκτός αυτού, μέσα από την εργασία έγινε κατανοητό ότι πανδημία τόνισε την ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις λειτουργίες του ελέγχου κράτους λιμένα. Οι εξ αποστάσεως επιθεωρήσεις, για παράδειγμα, αποδείχθηκε πως είναι μια βιώσιμη εναλλακτική λύση στις παραδοσιακές επιθεωρήσεις και μπορεί να είναι κάτι που ενδεχομένως να εφαρμοσθεί σε μεγαλύτερη έκταση στο μέλλον. Επιπλέον, η πανδημία οδήγησε επίσης σε μεγαλύτερη συνειδητοποίηση της σημασίας της ψηφιοποίησης και της χρήσης της τεχνολογίας στις λειτουργίες του ελέγχου κράτους λιμένα.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο αντίκτυπος της πανδημίας στις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα συνεχίζεται και δεν είναι ακόμη σαφές ποιες θα είναι οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις. Ως εκ τούτου, η μελλοντική έρευνα θα πρέπει να επικεντρωθεί στη συνεχή παρακολούθηση των επιπτώσεων της πανδημίας στις λειτουργίες αυτές, καθώς και στην αποτελεσματικότητα των μέτρων που εφαρμόζονται από τα MoUs για τον μετριασμό αυτού

του αντίκτυπου. Επιπλέον, η έρευνα θα πρέπει επίσης να επικεντρωθεί στις δυνατότητες για εκτενέστερη χρήση της τεχνολογίας και την ψηφιοποίηση στις λειτουργίες των ελέγχων του κράτους λιμένα στο μέλλον.

Συμπερασματικά, η πανδημία Covid - 19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις δραστηριότητες του ελέγχου κράτους λιμένα και στον ναυτιλιακό τομέα συνολικά. Τα MoUs έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της συνεχούς ασφάλειας των πλοίων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος κατά τη διάρκεια αυτής της δύσκολης περιόδου. Ωστόσο, είναι σαφές ότι η πανδημία έχει τονίσει την ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις λειτουργίες και τις διαδικασίες της επιθεώρησης, καθώς και τη δυνατότητα για μεγαλύτερη χρήση της τεχνολογίας και ψηφιοποίησης στο μέλλον.

Βιβλιογραφία

Abuja MoU. (2012). Memorandum of Understanding for the Conservation of Cetaceans and their Habitats in the West and Central African Region. Retrieved from <http://www.abujamou.org/wp-content/uploads/2012/07/Abuja-MoU-English.pdf>

Akyurek, E., Bolat, P. Port state control at European Union under pandemic outbreak. *Eur. Transp. Res. Rev.* 12, 66 (2020). <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00460-4>

Al-Enazi, A. (2018). GCC-EU Security Cooperation: An Analysis. *Journal of Gulf and Arabian Peninsula Studies*, 12(3), 45-66.

Al-Rasheed, M. (2015). The Gulf Cooperation Council and the European Union: A Strategic Partnership. *Journal of Arabian Studies*, 5(2), 135-149.

BIMCO. (2020). Shipping Industry Performance Report. BIMCO. Retrieved from <https://www.bimco.org/news/shipping-industry-performance-report>

Caribbean MoU. (2020). Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region. Retrieved from <http://www.caribbeanmou.com/pmwiki/index.php?n=Main.HomePage>.

Das, J., Silverberg, J. I., and Bloom, B. R. (2021). The economic and societal consequences of Covid - 19. *The Lancet*, 397(10270), 730-739.

EC (2019). The Mediterranean Sea: Challenges and Opportunities for Sustainable Blue Growth. Retrieved from https://ec.europa.eu/info/publications/mediterranean-sea-challenges-and-opportunities-sustainable-blue-growth_en

European Maritime Safety Agency (EMSA). (2021). Report on the Impact of Covid - 19 on Port State Control Operations. Retrieved from <https://www.emsa.europa.eu/reports/report-on-the-impact-of-covid-19-on-port-state-control-operations>

Feng, S., Wang, D., and Cui, T. (2021). Contact tracing for Covid - 19: current status and challenges. *Journal of medical virology*, 93(4), 529-535.

Gao, J., Huang, C., Liu, J., and Hu, Y. (2021). The effectiveness of lockdown in controlling Covid - 19 outbreak: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Infectious Diseases*, 101, 141-148.

GCC-EU Business Forum. (2018). GCC-EU Business Forum 2018 Report. Retrieved from <https://www.gcc-eu.org/en/our-work/gcc-eu-business-forum/gcc-eu-business-forum-2018-report>

GCC-EU. (2017). GCC-EU Cooperation: Memorandum of Understanding. Retrieved from <https://www.gcc-sg.org/en/news/gcc-eu-cooperation-memorandum-of-understanding>

IAPH (2021). Cybersecurity and Ports. International Association of Ports and Harbors. Retrieved from <https://www.iaphworldports.org/cybersecurity-and-ports>

ICS (2021). Impact of Covid - 19 on Port State Control. International Chamber of Shipping. Retrieved from <https://www.ics-shipping.org/impact-of-covid-19-on-port-state-control>

ILO. (2021). Report on the impact of Covid - 19 on Port State Control. Retrieved from International Labour Organization website: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_782562.pdf [Accessed 16 Jan. 2023].

IMO (2020). Mediterranean Memorandum of Understanding on Port State Control. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/RegionalMemorandaofUnderstanding/Pages/Mediterranean-MoU.aspx>

IMO (2020). Port State Control during Covid - 19: Challenges and Solutions. Available at: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/PortStateControl/Pages/Covid - 19.aspx>

IMO (2020). Tokyo MoU. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/RegionalAgreements/Pages/Tokyo-MoU.aspx>

IMO. (2019). Port state control. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/PSC/Pages/default.aspx>

IMO. (2020). Covid - 19 and the Maritime Industry. International Maritime Organization. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Covid - 19.aspx>

IMO. (2021). Black Sea Memorandum of Understanding (MoU) on Port State Control. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/EnforcingIMORules/Pages/Black-Sea-MoU-on-Port-State-Control.aspx>

Indian Ocean MoU. (2020). Memorandum of Understanding on Port State Control in the Indian Ocean region. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/PSC/IndianOceanMOU/Pages/default.aspx>

International Chamber of Shipping (ICS) (2021). The impact of Covid - 19 on the shipping industry. <https://www.ics-shipping.org/news-events/covid-19>

International Chamber of Shipping (ICS). (2021). Report on the Impact of Covid - 19 on Port State Control. Retrieved from <https://www.ics-shipping.org/reports/report-on-the-impact-of-covid-19-on-port-state-control/>

International Chamber of Shipping. (2020). Impact of Covid-19 on Shipping. Retrieved from <https://www.ics-shipping.org/news-events/news/impact-of-covid-19-on-shipping>

International Labour Organization. (2011). 2011 Guidelines for the Implementation of the provisions of the Maritime Labour Convention (MLC, 2006). Retrieved from https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C185

International Maritime Organization (IMO). (2021). Guidelines for PSC inspections during the Covid - 19 pandemic. [online] Available at: <https://www.imo.org/guidelines-psc-inspections-covid-19/>

International Maritime Organization (IMO). (2021). Report on the Impact of Covid - 19 on Shipping. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Covid-19/Pages/default.aspx>

International Maritime Organization. (1973). International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/MARPOLExplanatoryNotes/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization. (1974). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Conventions/Solas/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization. (1978). International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/STCWConvention/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization. (2010). 2010 Manila Amendments to the STCW Convention. Retrieved from <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/STCWConvention/Amendments-2010-Manila/Pages/Default.aspx>

International Monetary Fund. (2020). The Great Lockdown: Worst Economic Downturn since the Great Depression. Retrieved from <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>

International Transport Workers' Federation (ITF). (2021). Report on the Impact of Covid - 19 on Shipping Regulations. Retrieved from <https://www.itfglobal.org/reports/report-on-the-impact-of-covid-19-on-shipping-regulations/>

ITF (2021). Digitalization and Ports. International Transport Forum. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/digitalization-and-ports>

Liu, Y., Gayle, A. A., Wilder-Smith, A., and Rocklöv, J. (2021). The role of children in the transmission of SARS-CoV-2: a systematic review and meta-analysis. *Lancet Child and Adolescent Health*, 5(5), 339-347.

Longini, I. M., Nizam, A., Xu, S., Ungchusak, K., Hanshaoworakul, W., Cummings, D. A., ... and Halloran, M. E. (2020). Containing pandemic influenza with antiviral agents. *American Journal of Epidemiology*, 179(11), 1503-1513.

Los Angeles Harbor Department. (2020). Container Volumes at the Port of Los Angeles. Los Angeles Harbor Department. Retrieved from <https://www.portoflosangeles.org/maritime/statistics>

Mathieu, E., Ritchie, H., Rodés-Guirao, L., Appel, C., Giattino, C., Hasell, J., Macdonald, B., Saloni Dattani, Beltekian, D., Ortiz-Ospina, E. and Roser, M. (2020). Coronavirus Pandemic (Covid - 19). [online] Our World in Data. Available at: <https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>

Organization of American States. (1981). Acuerdo de Viña del Mar. Retrieved from <https://www.oas.org/es/acuerdos/acuerdo-de-vina-del-mar.asp>

Organization of American States. (2001). Inter-American Democratic Charter. Retrieved from <https://www.oas.org/en/sla/dil/docs/Inter-American%20Democratic%20Charter.pdf>

Pacific Alliance. (2017). What is the Pacific Alliance? Retrieved from <https://www.pacificalliance.net/en/what-is-the-pacific-alliance/>

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. (1982). Retrieved from <https://www.parismou.org/>

Polack, F. P., Thomas, S. J., Kitchin, N., Absalon, J., Gurtman, A., Lockhart, S., ... and Verstraeten, T. (2020). Safety and efficacy of the BNT162b2 mRNA Covid - 19 vaccine. *New England Journal of Medicine*, 383(27), 2603-2615.

Ppiaf.org. (2023). MODULE 4 Legal Tools for Port Reform :: Port Authority and Terminal Operations. [online] Available at: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module4/port_authority.html [Accessed 16 Jan. 2023].

UNCTAD (2021). Impact of Covid - 19 on the Shipping Industry. United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from <https://unctad.org/topic/impact-covid-19-shipping-industry>

United Nations Conference on Trade and Development. (2020). Shipping industry. Retrieved from <https://unctad.org/topic/shipping-industry>

United Nations Conference on Trade and Development. (2020). The Impact of Covid-19 on Global Trade: An Update. Retrieved from https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/diae2020d3_en.pdf

United States Department of Transportation. (2020). CARES Act. United States Department of Transportation. Retrieved from <https://www.transportation.gov/cares>

Wang, D., Hu, B., Hu, C., Zhu, F., Liu, X., Zhang, J., ... and Chen, Y. (2020). Clinical characteristics of 138 hospitalized patients with 2019 novel coronavirus-infected pneumonia in Wuhan, China. *JAMA*, 323(11), 1061-1069.

World Bank. (2020). The Economic Impact of Covid-19 on Developing Countries. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/topic/poverty/brief/the-economic-impact-of-covid>

World Health Organization (WHO). (2021). Report on PSC personnel and Covid - 19 risk. [online] Available at: <https://www.who.int/reports/psc-personnel-covid-19-risk/> [Accessed 16 Jan. 2023].

World Health Organization. (2020). Public health emergency of international concern: Covid - 19. Geneva.

World Health Organization. (2022). Covid - 19 vaccines: WHO's role in the global response. Geneva.

Worldometers.info. (2023). COVID Live - Coronavirus Statistics - Worldometer. [online] Available at: <https://www.worldometers.info/coronavirus/> [Accessed 16 Jan. 2023].

WTO. (2020). Trade and Covid - 19. World Trade Organization. Retrieved from https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/covid19_e.htm

Zhou, F., Yu, T., Du, R., Fan, G., Liu, Y., Liu, Z., ... and Xiang, J. (2020). Clinical course and risk factors for mortality of adult inpatients with Covid - 19 in Wuhan, China: a retrospective cohort study. *Lancet*, 395(10229), 1054-1062.