

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**Ο ISPS ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟ ΚΟΣΤΟΣ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ
ΛΙΜΕΝΩΝ**

Ουρανία Χόρτη

Διπλωματική Εργασία

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

Πειραιάς, Νοέμβριος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας /Ζητήματα Copyright

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

Η Δηλούσα

Ουρανία Χόρτη

Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παρδάλη Αγγελική (Επιβλέπουσα)
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος
- Τζαννάτος Ερνέστος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την καθηγήτρια και επιβλέπουσα της Διπλωματικής εργασίας μου Παρδάλη Αγγελική για τις χρήσιμες παρατηρήσεις και την καθοδήγηση της καθόλη της διάρκεια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος.

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στον σύζυγο μου και τους γονείς μου για όλη τους την στήριξη αλλά και ένα μεγάλο ευχαριστώ στην κόρη μου που αποτελεί πηγή έμπνευσης σε κάθε μου βήμα.

Ουρανία Χόρτη

Στον Ευγένιο και την Ευαγγελία

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	viii
ABSTRACT	viii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	4
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	4
1.2 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	6
1.3 ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ CLUSTER	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ	9
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΚΝΟΜΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ.....	9
2.2 Η ΣΧΕΣΗ SAFETY-SECURITY ΚΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	9
2.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ (SAFETY).....	11
2.4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ (SECURITY).....	12
2.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟΝ ISPS	15
3.1 ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΗΞΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	15
3.2 ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ	16
3.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	18
3.4 ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA)	20
3.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ο ISPS ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	23
4.1 ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.....	23
4.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS	25
4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)	26
4.4 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY PLAN)	28
4.5 ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (ΣΑΛΕ)	31
4.6 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PFSO).....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	34
5.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	34
5.2 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	34

5.3 ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ	35
5.4 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	36
5.5 ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ	37
5.6 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ.....	38
5.7 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	40
6.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	40
6.2 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	40
6.3 Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS	41
6.4 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS.....	42
6.5 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥΣ ΚΡΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ UNCTAD	46
7.1 Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΗΣ UNCTAD.....	46
7.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	47
7.3 ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΧΡΗΣΤΗ.....	50
7.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΟΣΤΟΣ	51
7.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΕΞΟΔΑ	52
7.6 ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	55
7.7 Η ΕΡΕΥΝΑ WENDELIN	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....	60
8.1 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	60
8.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ	68
9.1 Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	68
9.2 ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ Ο ISPS ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	69
9.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	70
9.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ.....	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	74
10.1 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	74
10.2 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	76
10.3 ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΛΠ	77
10.4 Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	80

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	84
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	89
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	89
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΑΓΓΛΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	93

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 (ISPS Code - Μέσο κόστος ανά μονάδα, UNCTAD, 2007)	49
Διάγραμμα 2 (ISPS Code – Μέσο Αρχικό Κόστος για 5 χρόνια, UNCTAD, 2007)	49
Διάγραμμα 3 (Τα συστήματα χρηματοδότησης , όπως υποδεικνύονται από τους λιμένες της έρευνας, UNCTAD, 2007)	53
Διάγραμμα 4 (Μέθοδος ανάκαμψη, UNCTAD, 2007)	54
Διάγραμμα 5 (Ετήσια έξοδα, UNCTAD, 2007).....	55
Διάγραμμα 6 (Επιπρόσθετα μέτρα, UNCTAD, 2007)	56
Διάγραμμα 7 (Περιγραφή Οργανισμού)	61
Διάγραμμα 8 (Διαχείριση Λιμένα)	62
Διάγραμμα 9 (Διαχείριση Λιμένα)	62
Διάγραμμα 10 (Κατανομή Κόστους)	63
Διάγραμμα 11 (Αποτελέσματα ISPS στον Λιμένα)	64
Διάγραμμα 12 (Απορρόφηση Εξόδων).....	64
Διάγραμμα 13 (Οργανισμός Επίβλεψης)	65
Διάγραμμα 14 (Πολιτική τιμών στα πλοία).....	65
Διάγραμμα 15 (Πολιτική τιμών στα φορτία).....	65
Διάγραμμα 16 (Χρηματοδότηση για την εφαρμογή του ISPS)	66
Διάγραμμα 17 (Πηγή Χρηματοδότησης).....	66
Διάγραμμα 18 (Έμμεση επίδραση του ISPS Code, UNCTAD 2007)	73

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας (ISPS) από τους λιμένες και ο τρόπος με τον οποίο οι διατάξεις του Κώδικα επηρέασαν το κόστος και την ανταγωνιστικότητα των σύγχρονων λιμένων. Μέσα από συνεντεύξεις με Υπεύθυνους Ασφαλείας στους λιμένες αλλά και με γνώμονα την βιβλιογραφική έρευνα επιχειρήθηκε να αναλυθεί το κόστος που επήλθε με την επιβολή των διατάξεων για την ασφάλεια και ποιό ήταν τελικά το αποτέλεσμα στην ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Η τάση διεθνοποίησης των τελευταίων ετών τόσο στο οικονομικό πλέγμα όσο και στο θεσμικό δημιουργεί νέες συνθήκες δράσεις για όλους όσους συμμετέχουν στην οικονομική πραγματικότητα με άξονα πάντα την ασφάλεια, το ερώτημα είναι ποιό είναι το κόστος που καλείται να επωμιστεί ο λιμένας.

ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ: ISPS, Κόστος, Λιμένας

ABSTRACT

This thesis investigates the adoption of the International Security Code (ISPS) from the ports and the manner in which the provisions of the Code affected the cost and their competitiveness. Through interviews with Security Officers at ports and oriented literature research we tried to analyze the costs brought by the imposition of safety provisions and what was ultimately the result of the competitiveness for the ports. The trans-nationalization trend of recent years in both the economic fabric and the institutional actions creates new conditions for all those involved in economic reality driven always by safety, the question is what is the cost required that ports have to handle.

KEY WORDS: ISPS, Cost, Port

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο η εφαρμογή του Κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) επηρέασε το κόστος και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων που τον εφαρμόζουν. Το ερώτημα στο οποίο θα προσπαθήσουμε να δώσουμε απάντηση είναι αν από πλευράς οικονομικών όρων ο λιμένας επιβαρύνθηκε από την τήρηση των Κανονισμών Ασφαλείας.

Για την απάντηση του ερωτήματος προετοιμάστηκαν ερωτηματολόγια τα οποία και στάλθηκαν ηλεκτρονικά στους λιμένες της Ελλάδος τα οποία είναι Ανώνυμες Εταιρείες ενώ παράλληλα προετοιμάστηκαν και στάλθηκαν ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια και στους μεγαλύτερους λιμένες του κόσμου τα οποία διακινούν εμπορευματοκιβώτια. Πέρα από την αρχική ηλεκτρονική αποστολή των ερωτηματολογίων προσπάθησα να έρθω και σε επαφή με τους Υπεύθυνους Ασφαλείας τηλεφωνικώς. Από τους 13 Ελληνικούς λιμένες απάντησαν μόνο οι 3. Από 100 ερωτηματολόγια που στάλθηκαν στους υπόλοιπους λιμένες που κάλυπταν τα κυριότερα του κόσμου απαντήθηκαν μόλις τα 25 εκ των οποίων τα 12 ήταν σωστά συμπληρωμένα. Το σύνολο των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων δίνει ένα δείγμα (15) το οποίο είναι πού μικρό ώστε να υπάρξει κάποιο ασφαλές συμπέρασμα. Παρόλα αυτά η έρευνα έχει συμπεριληφθεί στο σύνολο της στην εργασία και τα ευρήματα της θεωρούνται ενδεικτικά.

Με βάση τον μικρό αριθμό των ερωτηματολογίων η εργασία βασίστηκε σε βιβλιογραφικά ευρήματα και σε συνεντεύξεις Υπεύθυνων Ασφαλείας λιμένων, οι οποίοι απάντησαν στα ερωτηματολόγια και μου έδωσαν επιπλέον πληροφορίες.

Η παρούσα εργασία διαιρείται σε δυο κύρια επίπεδα, σε αυτό στο οποίο θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε και να εξετάσουμε το θεσμικό πλαίσιο ασφαλείας των λιμένων όπως αυτό προβλέπεται και περιγράφεται στον Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (ISPS, International Ship and Port Facility Security Code) και σε εκείνο στο οποίο θα αξιολογηθεί το κόστος που προέρχεται από τις εν λόγω ρυθμίσεις για τον

λιμένα και στο κατά πόσο αυτό το κόστος επηρεάζει εν τέλει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων.

Η ασφάλεια στις μεταφορές είναι το ίδιο όπως όταν μιλάμε για την ασφάλεια ενός υπολογιστή και των λειτουργικών του προγραμμάτων. Δεν υπάρχει καμία γραμμή κανένα όριο στο οποίο να μπορούμε να μιλάμε για μέτρα τα οποία διασφαλίζουν τους χρήστες 100%. Κάθε ημέρα οι προγραμματιστές που επιθυμούν να «χακάρουν» έναν υπολογιστή αυξάνουν τις γνώσεις και τις ικανότητες τους. Το ίδιο συμβαίνει και με τα άτομα εκείνα τα οποία θέλουν να πλήξουν με τις κακόβουλες ενέργειες τους το πλοίο, τον λιμένα ή την ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτό σημαίνει πως όλοι όσοι ασχολούνται με την ασφάλεια στην ναυτιλία από την ίδια την εταιρεία, τους ναυτικούς, τους εργαζόμενους στον λιμένα μέχρι τους Διεθνείς Οργανισμούς οφείλουν να βρίσκονται σε μια συνεχή έρευνα.

Τα τελευταία χρόνια ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO, International Maritime Organization) έχει κάνει μια ιδιαίτερα συντονισμένη προσπάθεια να περιορίσει τους κινδύνους και να εξασφαλίσει την ασφάλεια στο πλοίο και στον λιμένα. Η εφαρμογή του κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) είναι πλέον επιβεβλημένη τόσο για το πλοίο όσο και για τις σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εγγυώνται ταχύτητα και ασφάλεια στους χρήστες τους.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO, International Maritime Organization) εποπτεύει και επικυρώνει μια πληθώρα μέτρων και κανονισμών οι οποίοι αποβλέπουν στο να βελτιώσουν τις συνθήκες στα πλαίσια των οποίων ασκείται το ναυτιλιακό επάγγελμα αλλά και να το πλαισιώσουν με την απαιτούμενη ασφάλεια προκειμένου να αποφευχθούν ατυχήματα που κοστίζουν την ανθρώπινη ζωή, επιβαρύνουν το περιβάλλον και απειλούν την εθνική κυριαρχία (τρομοκρατία).

Η βελτίωση των διαδικασιών ελέγχου στα θαλάσσια σύνορα και στους λιμένες αποτελεί βασικό προβλεπόμενο μέτρο αντιμετώπισης πολλών μη νόμιμων πράξεων όπως η παράνομη μεταφορά φορτίων.

Οι παράγοντες του συστήματος ασφαλείας είναι το πλοίο, η πλοιοκτήτρια εταιρεία και η λιμενική εγκατάσταση. Αν κάποιος από αυτούς τους παράγοντες δεν λειτουργεί ορθά και

αποτελεσματικά με βάση το διεθνές, κοινοτικό και εθνικό δίκαιο τότε το σύστημα ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών και του θαλάσσιου εμπορίου βρίσκεται σε κίνδυνο.

Οι δεσμίδες μέτρων είναι υποχρεωτικές και εξειδικευμένες, αφού προσπαθούν να καλύψουν όλα τα πιθανά ενδεχόμενα ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων. Παρόλα αυτά θεσπίζεται διακριτική ευχέρεια του κάθε συμβαλλόμενου κράτους να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας και το είδος των προβλεπόμενων υλικών και επιχειρησιακών μέτρων ασφαλείας στις διεθνείς και κοινοτικές διατάξεις για να επιτευχθεί ο απαιτούμενος αποτελεσματικός έλεγχος ασφαλείας.

Όπως είναι ευκόλως αντιληπτό οι παραπάνω ενέργειες δημιουργούν ένα τεράστιο και αναπόφευκτο κόστος για την ναυτιλιακή εταιρεία, το πλοίο και τον λιμένα. Το λιμενικό management είναι αυτό που καλείται να διαχειριστεί και να καταλείψει αυτό το κόστος με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα και παράλληλα να αναπτύξει τέτοιο επίπεδο υπηρεσιών που θα αναγάγουν τον λιμένα σε εξέχων διαμετακομιστικό κόμβο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση μας κρίσιμο θεωρείται να ορίσουμε την έννοια του λιμένα. Ως λιμένας ορίζεται μια πύλη από την οποία μεταφέρονται τα φορτία και οι επιβάτες από και προς τα πλοία στην/από την ξηρά (Goss, R. 1990c, p. 207-219). Εντούτοις και υπό το φώς της εξέλιξης των λιμένων σε κρίκους στην αλυσίδα logistics με συλλογικές δράσεις, σύγχρονες υποδομές και έντονο ενδολιμενικό ανταγωνισμό ο παραπάνω ορισμός είναι ελλιπής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε ένα πληρέστερο ορισμό ο οποίος και αναφέρει ότι:

«Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα σε νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή» (Ανακοίνωση COM, 1997).

Σύμφωνα με την UNCTAD οι λιμένες ορίζονται σαν χώροι διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατ' επέκταση ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία οφείλουν να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους (TrujilloL., 1999). Φυσικά και αυτός ο ορισμός στοχεύει στην περιγραφή μεγάλων και σύγχρονων λιμένων με σύνθετες λειτουργίες.

Σύμφωνα με τον Robinson ο ορισμός του λιμένα διατυπώνεται ως εξής:

«Οι σύγχρονοι λιμένες αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων Logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή» (Robinson, 2002, p. 241-255)

Οι λιμένες είναι μια «κοινότητα» και το είδος των φορτίων που διαχειρίζονται διαφοροποιεί την λιμενική κοινότητα, οι φορείς που την συνθέτουν είναι οι εξής (MartinJ.,2001, p.279-292):

1. Φορείς παροχής υποδομής και υπηρεσιών
2. Φορείς παροχής διαχείριση υπηρεσιών διαχείρισης φορτίου
3. Φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς
4. Φορείς παροχής υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς
5. Φορείς αντιπρόσωποι του φορτίου

Άλλος ένας ενδιαφέρον ορισμός είναι αυτός του Heaver (Heaver, 1993) ο οποίος δεν αναφέρεται στον όρο λιμένα αλλά στον όρο τερματικό, αφού ήδη έχει γίνει σαφές ότι η βασική παραγωγική μονάδα στον λιμένα είναι το τερματικό (Παρδάλη Α, 2007, σελ.87).

Έτσι οι τερματικοί σταθμοί είναι ειδικά σχεδιασμένοι έτσι ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες διαχείρισης του φορτίου και οι ανάγκες των ολοκληρωμένων συστημάτων logistics. Το αποτέλεσμα είναι όλο και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον για τις υπηρεσίες των τερματικών σταθμών (Heaver, 1993, p. 227-248).

Η πληθώρα των ορισμών του λιμένα που υπάρχουν και έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς από επιστήμονες και οργανισμούς μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερα πλαίσια (Robinson, 2002, p.241-255):

1. Στο μορφολογικό πλαίσιο όπου οι λιμένες αντιμετωπίζονται ως μέρος εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων
2. Στο πλαίσιο λειτουργικής αποτελεσματικότητας όπου μιλάμε για λειτουργικά συστήματα (UNCTAD, 2007)
3. Στο πλαίσιο οικονομικών οντοτήτων
4. Στο πλαίσιο διακυβέρνησης της λιμενικής πολιτικής

Σε αυτό το σημείο να τονίσουμε ότι οι παραπάνω ορισμοί αναφέρονται στις διαδικασίες logistics αφήνοντας έξω την εξυπηρέτηση των επιβατών από τους λιμένες. Οι μεταφορές των επιβατών είναι πολύ σημαντικές παρά το γεγονός ότι οι εμπορευματικές μονοπωλούν τις διεθνείς έρευνες.

1.2 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τον International Maritime Organization (IMO) ως λιμενική εγκατάσταση νοείται ο χώρος όπου λαμβάνει χώρα η διεπαφή πλοίου/λιμένα και περιλαμβάνει τα αγκυροβόλια, τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα, τις περιοχές φόρτωσης/εκφόρτωσης αλλά και αποθήκευσης των εμπορευμάτων αλλά και τις περιοχές διακίνηση των επιβατών (IMO World Maritime Day, 2005). Μέσα από τα χρόνια και στα πλαίσια της οικονομικής παγκοσμιοποίησης οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν αλλάξει μορφή επενδύοντας τόσο στην υποδομή (π.χ κρηπιδώματα, αποθήκες κτλ) όσο και στην ανωδομή (π.χ γερανογέφυρες). Τα σύγχρονα τερματικά διαχειρίζονται ένα τεράστιο όγκο εμπορευματοκιβωτίων και αποτελούν πλέον κρίκους στην εφοδιαστική αλυσίδα (Gujar, G., & Acciario, M. (2008), *Maritime Economics & Logistics*, p. 4-17).

Η Παγκόσμια τράπεζα έχει κατηγοριοποιήσει την οργάνωση των λιμενικών εγκαταστάσεων στις εξής 4 κατηγορίες (World Bank, 2000, p. 16):

1. Public Service Port

Το μοντέλο αυτό παρουσιάζει έντονο κρατικό χαρακτήρα. Η δημόσια Λιμενική Αρχή παρέχει όλες τις υπηρεσίες και είναι υπεύθυνη για την ομαλή λειτουργία τις λιμενικής εγκατάστασης.

2. Tool Port

Η Λιμενική Αρχή έχει στην κυριότητα και την ευθύνη της περαιτέρω ανάπτυξη και συντήρησης της λιμενικής υποδομής και ανωδομής. Η εμπορική λειτουργία αναλαμβάνεται από ιδιωτικές επιχειρήσεις μέσω συμβολαίων με τα οποία η λιμενική αρχή παραχωρεί αυτή την δυνατότητα.

3. Landlord Port

Το μοντέλο Landlord χαρακτηρίζεται από τον μεικτό προσανατολισμό του. Η Λιμενική Αρχή λειτουργεί ως ιδιοκτήτης της γης και ως ρυθμιστικός παράγοντας, ενώ την

λειτουργία αναλαμβάνουν εξολοκλήρου ιδιωτικοί φορείς. Η λιμενική υποδομή εκχωρείται σε ιδιώτες οι οποίοι κα επενδύουν στην ανωδομή.

1.3 ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ CLUSTER

Ο λιμένας είναι ένας από τους πιο σύνθετους οργανισμούς ο οποίος αναπτύσσει δραστηριότητες που σχετίζονται με το πλοίο, τα χερσαία μέσα μεταφοράς και τους επιβάτες. Αν δεχτούμε τον λιμένα ως κρίκο σύνδεσης των θαλάσσιων με τα χερσαία μέσα μεταφορά τότε η κύρια λειτουργία του είναι να μεταβιβάζει και να διαχειρίζεται φορτία και επιβάτες από τα θαλάσσια στα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντιστρόφως (Παρδάλη Α, 2007, σελ.90). Έτσι το λιμενικό προϊόν είναι η ποσότητα του φορτίου σε τόνους ή TEUs ή ο αριθμός των επιβατών που διαχειρίζεται ο κάθε τερματικός σταθμός του λιμένα σε μια ορισμένη χρονική περίοδο (Παρδάλη Α, 2007, σελ.90). Η κύρια αυτή λειτουργία κατηγοριοποιείται σε 4 επιμέρους λειτουργίες (Παρδάλη Α, 2001, σελ.44-45).

1. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
2. Χειρισμός φορτίου στην αποβάθρα
3. Παραλαβή και διανομή φορτίων
4. Λειτουργίες Logistics

Εκτός από το λιμενικό προϊόν στο λιμένα παράγονται και τα συμπληρωματικά προϊόντα. Τέτοια προϊόντα μπορούν να θεωρηθούν η σύνδεση του λιμένα με την ενδοχώρα, η ρυμούλκηση, η πλοήγηση κτλ. (Παρδάλη Α, 2007, σελ.90). Εκτός φυσικά από τα συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος υπάρχει μια πληθώρα άλλων προϊόντων που παράγεται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή αφού ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων έλκεται από τον λιμένα. Οι επιχειρήσεις αυτές μπορεί να είναι βιομηχανίες, εμπορικές επιχειρήσεις, τράπεζες και ασφαλιστικές επιχειρήσεις κτλ. Έτσι το συνολικά προϊόν του λιμενικού cluster αποτελείται από το άθροισμα του λιμενικού προϊόντος, των συμπληρωματικών του και των προϊόντων των άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή (Παρδάλη Α, 2007, σελ.92).

Οι δραστηριότητες που εκτελούνται σε έναν λιμένα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ειδικότητα του λιμένα και το μέγεθός του. Για παράδειγμα, οι δραστηριότητες που εκτελούνται σε ένα λιμένα εμπορευματοκιβωτίων είναι διαφορετικές από τις δραστηριότητες ενός λιμένα πετρελαιοειδών ή ένα μικρό λιμένα που μπορεί να μην προσφέρει κάποιες υπηρεσίες που προσφέρουν τα μεγαλύτερα. Ως εκ τούτου, είναι αρκετά δύσκολο να πούμε τι είναι ακριβώς λιμενικές δραστηριότητες. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές, οι περισσότεροι από τους λιμένες προσφέρουν συνήθως μερικές από τις ακόλουθες υπηρεσίες (Παρδάλη Α. 2001, σελ 44-45):

- I. Παροχή υπηρεσιών προς τα πλοία
- II. Χειρισμός του φορτίου
- III. Λειτουργία παραλαβής και παράδοσης του φορτίου
- IV. Λειτουργίες logistics
- V. Άλλες υπηρεσίες, όπως παροχή εφοδίων προς τα πλοία, δεξαμενισμούς πλοίων, παραλαβή/διαχείριση αποβλήτων κτλ (Banomyong R., 2005).

Στα πλαίσια της παγκόσμιας ανάπτυξης οι λιμενικές υπηρεσίες συνεχώς επεκτείνονται για ανταποκριθούν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό. Πέρα από την εξέλιξη του λιμένα οι ρόλοι του μπορούν να εστιαστούν στους εξής (Χλωμούδης Κ. Πάλλης Αθανάσιος Α., 2001, σελ. 51):

- Διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών
- Παροχή προστασίας από τα στοιχεία της φύσης
- Παροχή υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων
- Βάση για βιομηχανική ανάπτυξη
- Ένας τερματικός σταθμός – τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΚΝΟΜΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Τόσο στον κώδικα ISPS όσο και στα διάφορα έγγραφα των διεθνών οργανισμών δεν συναντά κανείς τον όρο «τρομοκρατία» και όπως προκύπτει δεν υπάρχει διεθνώς αποδεκτός ορισμός της λέξης. Στον SOLAS και συγκεκριμένα στο Κεφάλαιο XI-2 παράγραφος 13 ορίζεται ως «περιστατικό ασφαλείας κάθε ύποπτη πράξη ή κατάσταση που απειλεί την ασφάλεια ενός πλοίου συμπεριλαμβανομένων των κινητών μονάδων γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης και των ταχύπλων σκαφών ή μιας λιμενικής εγκατάστασης ή κάποια διεπαφή πλοίου – λιμένα ή κάποια δραστηριότητα πλοίο προς πλοίο.

2.2 Η ΣΧΕΣΗ SAFETY-SECURITY ΚΑΙ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Είναι πλέον κοινώς αποδεκτό ότι το 80% των ναυτικών ατυχημάτων τόσο στα ανοιχτά της θάλασσας όσο και κατά τη διάρκεια ελλιμενισμού του πλοίου οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Στα πλαίσια αυτής της διαπίστωσης έγιναν προσπάθειες, οι οποίες και εντάθηκαν τα τελευταία χρόνια, από όλες τις χώρες που έχουν να παρουσιάσουν μια αξιόλογη δραστηριότητα στον ναυτιλιακό κομμάτι, να ληφθούν μέτρα και κανονισμοί και να δοθούν κατευθυντήριες γραμμές που να αφορούν και να διασφαλίζουν την ασφάλεια στο πλοίο και στον λιμένα. Ο όρος «ασφάλεια» όπως περιγράφεται παραπάνω στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο «safety». Πρόκειται λοιπόν για την ασφάλεια του ατόμου στα πλαίσια εκτέλεσης των καθηκόντων του για την αποφυγή ατυχημάτων.

Από την άλλη η ανάγκη για προστασία από τρομοκρατικές ενέργειες, διακίνηση όπλων μαζικής καταστροφής και κλοπές οδήγησε στην υιοθέτηση του όρου security ώστε να περιγράφεται με τον καλύτερο τρόπο η ανάγκη για τέτοιου είδους ασφάλεια στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Ο Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (ISPS, International Ship and Port Facility Security Code) χρησιμοποιεί ευρέως τις έννοιες safety και security διαχωρίζοντας τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για την αντίστοιχη αποτροπή περιστατικών ρήξης της ασφάλειας στο πλοίο στην ναυτιλιακή εταιρεία και στον λιμένα. Τον εν λόγω Κώδικα θα μπορούσαμε να τον αποκαλέσουμε πολύ-επίπεδο και αυτό γιατί προσπαθεί να συγκεράσει αυτές τις δύο έννοιες/όρους, αυτόν του Safety και αυτόν του Security. Παράλληλα ο κώδικας καλύπτει αυτά τα δύο επίπεδα ασφάλειας τόσο για το πλοίο όσο και για τον λιμένα και προσαρμόζεται αναλόγως. Συγκεκριμένα ο IMO (International Maritime Organization) αναφέρει « Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (ISPS Code)» αποτελεί μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, που αναπτύχθηκε ως απάντηση στις αντιληπτές απειλές για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στον απόηχο των επιθέσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες της 11ης Σεπτεμβρίου 2001» (<http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx>). Τα χτυπήματα στο World Trade Center οδήγησαν σε μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις και στην άμεση επιβολή μέτρων ασφάλειας. Ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε κάποιο λιμένα θα είχε σοβαρό οικονομικό αντίκτυπο στις θαλάσσιες μεταφορές δεδομένου του όγκου των φορτίων που διακινούνται μέσω θαλάσσης.

Αρκετά σημαντικό για να προχωρήσουμε στην ανάλυση μας είναι να μπορέσουμε να ξεχωρίσουμε και να περιγράψουμε επακριβώς τις έννοιες safety και security οι οποίες στα ελληνικά αποδίδονται με τον όρο «ασφάλεια» έχουν όμως διακριτή διαφορά. Σε γενικές γραμμές, με τον όρο safety εννοούμε τη μείωση του κινδύνου ή την εμφάνιση απώλειας, τραυματισμό ή θάνατο που συνέβη λόγω κάποιων τυχαίων γεγονότων ή φυσικών αιτιών, όπως οι φυσικές καταστροφές, ενώ με τον όρο «security» μιλάμε για την μείωση του κινδύνου ή την εμφάνιση απώλειας, τραυματισμό ή θάνατο που θα συμβεί

(http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/imo.pdf).

2.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ (SAFETY)

Σε κάθε λιμένα αναπτύσσονται εργασιακές πρακτικές που προστατεύουν την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις κάτω από τις οποίες παρέχεται η κάθε είδους λιμενική εργασία. Προς αυτή την κατεύθυνση, δηλ. της προστασίας του εργαζόμενου στο λιμένα, ο International Labor Organization (ILO), μέσω Διεθνών Συνθηκών και άλλων κειμένων καθόρισε Κώδικες Συμπεριφοράς (ILO, 2005). Η ασφάλεια στους λιμένες είναι ευθύνη του κάθε ατόμου που έχει άμεση ή έμμεση εργασιακή σχέση με τον χώρο του λιμένα. Πέραν όμως από την ατομική ευθύνη υπάρχει και συλλογική ευθύνη ως προς τη συνεργασία για την ανάπτυξη ασφαλών συστημάτων εργασίας και την εξασφάλιση εφαρμογής τους (ILO, 2005:12).

Ο διεθνής Οργανισμός Εργασίας έχει πάντοτε μεταξύ άλλων ως προτεραιότητα τη διασφάλιση του δικαιώματος για ασφαλή εργασία και υγιή χώρο εργασίας (safety). Παράλληλα η διαφάνεια των πληροφοριών για την ταυτότητα των ναυτικών και των εργαζομένων στους λιμένες απέκτησε ιδιαίτερη σημασία (Κέρη Π. Μαυρομάτη, 2013, σελ.179). Η ανάγκη επένδυσης των κρατών και των φορέων των λιμένων στην εκπαίδευση και την κατάρτιση των εργαζομένων είναι πλέον επιτακτική κυρίως δε για την αναγνώριση και την προστασία από διάφορους κινδύνους

Η ασφάλεια στους λιμένες επιτυγχάνεται με τη λήψη μέτρων στους τομείς της εργασίας και της υγείας (safety) (Μυλωνόπουλος, Δ. , 2004):

- Στον τομέα της εργασίας, η πρόληψη αναφέρεται στο διαχωρισμό των ανθρώπων από τα οχήματα και μηχανήματα, στην ανθεκτικότητα των επιφανειών των χώρων του λιμένα, στην ανύψωση των φορτίων, στην πυροπροστασία και στην πυρόσβεση, στις οδικές αρτηρίες, στις περιοχές διαχείρισης του φορτίου, στην πρόσβαση στις εγκαταστάσεις στις αποθήκες και στα υπόστεγα, στον εξοπλισμό ατομικής προστασίας και στην παραβολή των πλοίων.

- Στον τομέα της υγείας, η πρόληψη αναφέρεται στις επαγγελματικές ασθένειες, στην κόπωση, στο θόρυβο, στον καπνό, στις δονήσεις, στις επικίνδυνες ουσίες και στο φυσικό περιβάλλον (θερμοκρασία, κλιματικές συνθήκες κ.α.).

Η διαχείριση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στους λιμένες και των προσώπων που επηρεάζονται από τις λιμενικές λειτουργίες πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ των κινδύνων λειτουργίας και του κόστους εξάλειψης ή περιορισμού των ατυχημάτων. Για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι απαραίτητη η αξιολόγηση του πραγματικού κόστους των τραυματισμών και της βλάβης της υγείας (ILO, 2005:20).

Παράλληλα σπουδαίο ρόλο παίζει και η προστασία του περιβάλλοντος, ενδεικτικά σύμφωνα με τους Ν. 2344/1995 και Ν. 3013/2002 αρμόδια για θέματα φυσικών καταστροφών στην χώρα μας είναι η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Η Γ.Γ.Π.Π. έχει εκπονήσει το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας γνωστό ως «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» (ΥΑ 1299/2003, ΦΕΚ 423/Β).

2.4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ (SECURITY)

Η ασφάλεια που αποδίδεται με τον αγγλικό όρο security αναφέρεται στην αποφυγή διάπραξης έκνομων ενεργειών στο χώρο του λιμένα είτε αυτές αφορούν τις εγκαταστάσεις είτε τα πρόσωπα, είτε τα πλοία που είναι παραβεβλημένα (ILO-IMO, 2004:1).

Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν την τοποθέτηση βομβών, τη δολιοφθορά, τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση, το λαθρεμπόριο, την παραβίαση φορτίου και τους λαθρεπιβάτες. Το νομικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένα (security) περιλαμβάνει την αναθεωρημένη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), την μετέπειτα υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code) και τον Κανονισμό

(ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι λιμένες σε πολλές περιπτώσεις καταφεύγουν στην σύναψη συνεργασίας με εταιρείες παροχής φύλαξης προκειμένου να καταφέρουν να εναρμονιστούν με τις επιταγές του ISPS.

2.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Οι ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο της λιμενικής βιομηχανίας έχουν μεταβάλλει δραματικά τις απαιτήσεις των χρηστών του λιμενικού προϊόντος. Η παροχή ενός συγκεκριμένου επιπέδου υπηρεσιών έχει καταστήσει επιτακτική την ανάγκη να πληρείται ένα συγκεκριμένο επίπεδο προδιαγραφών ποιότητας.

Ένας κοινά αποδεκτός ορισμός ορίζει την ποιότητα ως ένα σύνολο ιδιοτήτων και χαρακτηριστικών μιας υπηρεσίας που στηρίζουν την ικανότητα της να ικανοποιεί συγκεκριμένες και προκαθορισμένες ανάγκες (Γκιζιάκης, 2001).

Η ποιότητα σχετίζεται με την αξία (Feigenbaum A. V., 1993), την ικανότητα προς χρήση (Juran J. M., 1988), τις προδιαγραφές (Gilmore, 1994), τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, την ανταπόκριση στις προσδοκίες του πελάτη και την αποφυγή απωλειών (Ross, 1989). Η ποιότητα μεταβάλλεται από λιμένα σε λιμένα και ανάλογα με την χρονική περίοδο.

Στη ναυτιλιακή κοινότητα η έννοια της ποιότητας είναι διαδεδομένη και αποτελεί κυρίαρχο στόχο τόσο για την ναυτιλιακή εταιρεία όσο και για τον λιμένα. Μια συνολική περιγραφή της ποιότητας για τον λιμένα υπάρχει στο εγχειρίδιο του ISO 9000/2000.

Τα βασικότερα στοιχεία που συνθέτουν την ποιότητα είναι (Παρδάλη Α, 2007, σελ.102):

1. Η χρονική συνέπεια και η αξιοπιστία κατά τη παραγωγή του λιμενικού προϊόντος τόσο συνολικά όσο και κατά φάση της παραγωγικής διαδικασίας (π.χ ταχύτητα φορτοεκφόρτωσης, ταχύτητα διαχείρισης του φορτίου μέσα στον τερματικό σταθμό, ταχύτητα στη διεκπεραίωση των εγγράφων κτλ).

2. Η ασφάλεια και οι συνθήκες ασφάλειας (safety και security) κατά την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος συνολικά ή κατά παραγωγική φάση (ζημιές, φθορές, απώλειες κτλ) (safety και security).

Με βάση τα παραπάνω το κυριότερο στοιχείο ποιότητας του λιμενικού προϊόντος είναι η μείωση των καθυστερήσεων σε όλες τις φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας. Η αύξηση του επιπέδου ασφαλείας αποτρέπει την απώλεια πόρων που οφείλονται σε ζημιές ή καθυστερήσεις. Όσο βελτιώνεται η ποιότητα του λιμενικού προϊόντος (μείωση καθυστερήσεων και αύξηση της ασφαλείας) στην ίδια τιμή θα αυξηθεί και η ζητούμενη ποσότητα. Φυσικά σημαντικό ρόλο παίζει και η βελτίωση της ποιότητας των συμπληρωματικών προϊόντων (Παρδάλη Α, 2007, σελ.103).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟΝ ISPS

3.1 ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΡΗΞΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Πέρα φυσικά από τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 τρομοκρατικές ενέργειες έχουν συμβεί και στα πλαίσια της ναυτιλιακής βιομηχανίας και παρακάτω αναφέρουμε τις σημαντικότερες εξ αυτών (Mazaheri A., 2008, p.6-7):

1. Ο Achille Lauro, ήταν ένα Αιγυπτιακό κρουαζιερόπλοιο, το οποίο κατέλαβαν στις 7 Οκτωβρίου του 1985 τέσσερις άνδρες, οι οποίοι εκπροσωπούσαν το Μέτωπο Απελευθέρωσης της Παλαιστίνης και πήραν τον έλεγχο του πλοίου ενώ αυτό έπλεε από την Αλεξάνδρεια προς το Πορτ Σάιτ. Ένας επιβάτης δολοφονήθηκε στην εν λόγω δράση.
2. Εννέα τουρίστες σκοτώθηκαν από παλαιστίνιους ενόπλους επί του σκάφους City of Poros, το οποίο ήταν ένα ελληνικό επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, το βράδυ της 11ης Ιουλίου 1988.
3. *Our lady of Mediatrix* ήταν ένα πλοίο με σημαία Φιλιππίνων. Την 26η Φεβρουαρίου 2000, δύο βόμβες που ήταν κρυμμένες μέσα σε δύο κοντέινερ, εξερράγησαν και με 45 θύματα .
4. Μια επίθεση από την Αλ-Κάιντα εναντίον USS Cole στις 12 Οκτωβρίου 2000 είχε συμβεί ενώ το Cole ήταν αγκυροβολημένο σε λιμένα της Υεμένης στο Άντεν, 17 ναύτες σκοτώθηκαν και 39 από αυτούς τραυματίστηκαν.
5. Στις 11 Δεκεμβρίου 2001, το πλοίο California, βομβαρδίστηκε στην Ινδονησία. Στην επίθεση σκοτώθηκαν 10 και τραυματίστηκαν 46.¹
6. Μια άλλη τρομοκρατική επίθεση, και πάλι από την Αλ-Κάιντα, ξεκίνησε εναντίον ενός γαλλικού πετρελαιοφόρου (Limburg) στις 6 Οκτωβρίου του 2002, ενώ ήταν στον Κόλπο

¹ Για το συγκεκριμένο ατύχημα το πόρισμα δεν είναι βέβαιο και πιθανολογείται η έκρηξη να οφείλεται σε ατύχημα (ICG Asia Report No 31, 2002b)

του Άντεν και μετέφερε 397.000 βαρέλια αργού πετρελαίου. Ένας ναύτης σκοτώθηκε και άλλα 12 μέλη του πληρώματος τραυματίστηκαν και περίπου 100.000 βαρέλια πετρελαίου χύθηκαν προκαλώντας μόλυνση.

7. Θανατηφόρα ήταν και η τρομοκρατική επίθεση που ξεκίνησε από την Abu- Sayyaf τρομοκρατική ομάδα κατά του Supper Ferry 14 στις 27 Φεβρουαρίου 2004 στη Μανίλα στην οποία και έχασαν τη ζωή τους 116 άνθρωποι. Η έκρηξη συνέβη από μια ωρολογιακή βόμβα που ήταν κρυμμένη επί του σκάφους .

8. Μια άλλη επίθεση της Αλ-Κάιντα πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2004, έναντι τερματικού σταθμού πετρελαίου κοντά στη Βασόρα του Ιράκ. Δύο ναύτες του Ναυτικού των ΗΠΑ και ένας αμερικανός φρουρός σκοτώθηκαν. Η επίθεση κατέστρεψε το τερματικό και το έκλεισε για δύο ημέρες.

Αυτά τα γεγονότα και ειδικά το περιστατικό στο Limburg² έδειξαν την πιθανή ευπάθεια της ναυτιλίας να αντιμετωπίσει τρομοκρατικές επιθέσεις και έκανε την κοινωνία της ναυτιλίας ανήσυχη για τρομοκρατικές επιθέσεις. Χρησιμοποιώντας ένα πλοίο θα μπορούσαν να περάσουν λαθραία όπλα ή ακόμα και να γίνουν επιθέσεις σε πλοία ή οι υποδομές, όπως γέφυρες, λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις, αποκλεισμός ενός λιμένα, βύθιση ενός πλοίου, ή ακόμα και μια επίθεση εναντίον επιβατηγού πλοίου από την έκρηξη μιας βόμβας. Όλα αυτά τα πιθανά σενάρια ενέχουν και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Εξάλλου οι περισσότερες χώρες και οργανισμοί έχουν σχεδόν ίδια ιδέα για την τρομοκρατία και τις τρομοκρατικές επιθέσεις, αλλά ο καθένας θα κατηγοριοποιήσει τις δράσεις ως τρομοκρατικές σύμφωνα με τους δικούς του προσδιορισμούς.

3.2 ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Πριν από την 11η Σεπτεμβρίου τα θέματα ασφαλείας στον τομέα των μεταφορών περιορίζονταν κυρίως γύρω από την αποτροπή κλοπών τον περιορισμό του λαθρεμπορίου κτλ. Η ημέρα αυτή υπήρξε καθοριστική για την προστασία των

²Το περιστατικό αυτό έπαιξε σημαντικό ρόλο στη γέννηση του ISPS όπως σημαντικό ρόλο έπαιξε στην γέννηση του SOLAS ο Τιτανικός.

μεταφορών από την τρομοκρατία. Η κυβέρνηση των ΗΠΑ ήταν η πρώτη που προχώρησε στη λήψη μέτρων προς αυτή την κατεύθυνση. Τα βασικότερα μέτρα που επιβλήθηκαν από τις ΗΠΑ είναι τα ακόλουθα (Παρδάλη Α, 2007, σελ.359-362).

1. Customs – Trade Partnership Against Terrorism (C-TRAT) (2001)

Αφορά μια πρωτοβουλία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που στόχο της έχει την ανάπτυξη συνεργασίας που θα ενισχύει την ασφάλεια τόσο ολόκληρης της αλυσίδας μεταφορών όσο και των συνόρων. Οι Τελωνειακές Αρχές των ΗΠΑ και οι διάφορες ιδιωτικές επιχειρήσεις που εμπλέκονται στη μεταφορική αλυσίδα οφείλουν να συμμορφώνονται με τις συστάσεις και να ενισχύουν την ασφάλεια χωρίς όμως να τους επιβάλλονται κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Το πρόγραμμα είναι εθελοντικό. Η προσπάθεια στηρίζεται σε αξιολόγηση των διαδικασιών. Οι πρακτικές ασφαλείας επικεντρώνοντας στα εξής:

- ✓ Εμπορευματοκιβώτια (έλεγχος, επιθεωρήσεις, φύλαξη, σφραγίδες)
- ✓ Φυσική υποδομή (συστήματα παρακολούθησης, φωτισμός, περίφραξη χώρων, συναγερμοί)
- ✓ Πρόσβαση (εργαζόμενοι, επισκέπτες διανομείς)
- ✓ Ασφάλεια προσωπικού (έλεγχος εργασιακού περιβάλλοντος)
- ✓ Εκπαίδευση ασφαλείας και γνώση απειλών
- ✓ Ασφάλεια διεργασιών
- ✓ Ασφάλεια τεχνολογίας

2. American Maritime Transportation Security Act of 2002

Τα βασικά μέτρα δρουν ως επικύρωση των νέων κανονισμών της SOLAS και του ISPS code (εμπεριέχονται τόσο οι υποχρεωτικοί όσο και οι προαιρετικοί κανόνες του)

3. Container Security Initiative (CSI) (2002)

Αφορά την προσπάθεια σύναψης διμερών συμφωνιών μεταξύ ΗΠΑ και άλλων χωρών για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων. Ούτως ώστε να γίνεται έλεγχος των εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες φόρτωσης. Στους συμβαλλόμενους λιμένες οι τελωνειακοί υπάλληλοι σε συνεργασία με ομάδα

ειδικών του U.S Bureau of Customs and Border Protection αποφασίζουν ποια εμπορευματοκιβώτια θα επιθεωρούνται πριν φορτωθούν στο πλοίο. Ο κύριος στόχος είναι η βελτίωση της ασφάλειας χωρίς όμως να επιβραδυνθεί η εμπορευματική ροή. Το πρόγραμμα αυτό βασίζεται στα εξής τέσσερα σημεία

- ✓ Στη χρήση αυτοματοποιημένης πληροφόρησης
- ✓ Στον προέλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων
- ✓ Στη χρήση Τεχνολογία ανίχνευσης
- ✓ Στη χρήση έξυπνων, σφραγισμένων εμπορευματοκιβωτίων
- ✓

4. Κανόνας των 24 ωρών (2002)

Πρόκειται για ένα μονομερές μέτρο που επιβάλλεται από της ΗΠΑ και αφορά στα εμπορευματοκιβώτια που φορτώνονται σε πλοία που προορίζονται για λιμένες της Αμερικής και εστιάζει στην συλλογή πληροφοριών σε σχέση με το φορτίο. Οι μεταφορείς οφείλουν να επιβάλλουν μια δήλωση φορτίου στις αμερικάνικες Τελωνειακές αρχές 24 ώρες πριν την φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου, εγγράφως σε τυποποιημένη φόρμα ή ηλεκτρονικά.

3.3 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η διαμόρφωση μια κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στους λιμένες έλαβε χώρα το 1992 μέσα από την “Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια των θαλασσών». Η Ευρωπαϊκή Ένωση αύξησε την παρέμβαση της λόγω της στρατηγικής σημασίας της θαλάσσιας μεταφοράς. Η “Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια των θαλασσών» περιλαμβάνει 4 άξονες κοινοτικής πολιτικής οι οποίοι αποτελούν μέχρι και σήμερα τη βάση των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια και είναι οι παρακάτω:

1. Σύγκλιση για την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών
2. Ομοιόμορφος τρόπος ελέγχου της εφαρμογής των διεθνών κανονισμών
3. Ενίσχυση της ανάπτυξης της ναυτιλιακής υποδομής

4. Ουσιαστική συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη διαμόρφωση των απαραίτητων διεθνών κανονισμών, πάντα στα πλαίσια δράσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) (Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006 σελ150-156)

Σε αυτό το σημείο να τονίσουμε ότι μέχρι και το 1995 η εφαρμογή ελέγχου από το κράτος του λιμένα (port state control) στην επικράτεια των κρατών μελών ήταν προαιρετική με αναπόφευκτο αποτέλεσμα την έλλειψη συγκεκριμένων κριτηρίων.

Η Ευρωπαϊκή ένωση με το πέρασμα των ετών έδωσε αυξανόμενη σημασία στην ασφάλεια (safety και security) εστιάζοντας δεσμίδες μέτρων στις εξής κατευθύνσεις (Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006 σελ150-220-226):

- ✓ Προστασία του περιβάλλοντος
- ✓ Επιθεώρηση πλοίων
- ✓ Ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών
- ✓ Απελευθέρωση των θαλάσσιων αερομεταφορών

Επιπλέον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε να υιοθετήσει τον Κανονισμό 725/2004 που περιλαμβάνει άμεσα και αυστηρά μέτρα για άμεση και εναρμονισμένη εφαρμογή του Κώδικα ISPS. Αρχικά χαρακτήρισε τις προαιρετικές διατάξεις του Κώδικα σε υποχρεωτικές. Παράλληλα επέκτεινε την εφαρμογή του στο σύνολο των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες σε εσωτερικά δρομολόγια και απομακρύνονται περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια από τις ακτές και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν. Ιδρύθηκε επίσης μια ρυθμιστική επιτροπή (MARSEC) για την εποπτεία και την εφαρμογή του τεχνικού παραρτήματος του Κανονισμού. Τέλος το 2004 υπογράφηκε συμφωνία μεταξύ των ΗΠΑ και της ΕΕ η οποία αφορούσε σε όλα τα εμπορευματοκιβώτια που κινούνται δια θαλάσσης και που ανεξάρτητα από την προέλευση τους διέρχονται από την ΕΕ και προορίζονται για της ΗΠΑ. Στο πρόγραμμα αυτό συμμετέχουν όλα οι λιμένες της ΕΕ που καλύπτουν τις απαιτήσεις (Παρδάλη Α, 2007, σελ. 364-365).

3.4 ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA)

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων αποτελεί προσθήκη στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) όπως αυτή επικυρώθηκε το 1974. Γενικά θεωρείται ως η σημαντικότερη όλων των διεθνών συνθηκών σχετικά με την ασφάλεια. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, σε απάντηση στο ναυάγιο του επιβατικού πλοίου ‘Titanic’, η δεύτερη το 1929 και η τρίτη το 1948 με πρωτοβουλία της Βρετανίας η οποία λόγω της ανάπτυξης των νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία, απαιτούσε αναθεώρηση. Έτσι, οδηγηθήκαμε στη Σύμβαση του 1960, που υιοθετήθηκε στις 17 Ιουνίου 1960 και τέθηκε σε ισχύ στις 26 Μαΐου 1965 η οποία ήταν ο πρώτος σημαντικός στόχος για τον IMO μετά από τη δημιουργία του και αντιπροσώπευσε ένα ιδιαίτερο βήμα προς τον εκσυγχρονισμό των κανονισμών και στην παράλληλη πορεία με τις τεχνικές εξελίξεις στη ναυπηγική βιομηχανία (IMO World Maritime Day, 2005).

Παρά το γεγονός ότι από την δεκαετία του 80 και ύστερα από την θέσπιση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) υπήρξαν έντονες συζητήσεις στα συμβαλλόμενα μέρη του οργανισμού για την καταγραφή και υιοθέτηση μέτρων τα οποία να αποβλέπουν στην προστασία των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων από επιθέσεις δεν υπήρξε εν τέλει κάποια οργανωμένη ενέργεια. Το κλίμα δεν ήταν ώριμο και οι πολιτικό/οικονομικές ανάγκες των δεκαετιών αυτών δεν αναγνώριζαν την προστασία από την τρομοκρατία σαν πρωταρχικό μέλημα στο ναυτιλιακό τομέα.

Οι τροποποιήσεις στη Σύμβαση SOLAS του 1974 υιοθετήθηκαν από τη διπλωματική διάσκεψη σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια και στόχευαν στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας στα σκάφη και στις σχέσεις μεταξύ πλοίων - λιμένων. Αυτές οι τροποποιήσεις δημιουργούν ένα νέο κεφάλαιο της SOLAS που ασχολείται συγκεκριμένα με τη θαλάσσια ασφάλεια, η οποία περιέχει στη συνέχεια την υποχρεωτική απαίτηση για τα σκάφη να συμμορφώνονται με το νέο διεθνή κώδικα ασφάλειας ISPS Code. Ο Κώδικας

ISPS περιέχει οδηγίες σχετικές με την ασφάλεια των πλοίων, τις απαιτήσεις για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρίες. Με την κατάληψη των αεροπλάνων στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 και την πρόσκρουση της στην καρδιά των Ηνωμένων Πολιτειών έγινε ξεκάθαρο πως οι έλεγχοι θα έπρεπε να ενταθούν ακόμα και σε πλοία και σε λιμενικές εγκαταστάσεις προκειμένου να αποφευχθεί ένα αντίστοιχο τρομακτικό τρομοκρατικό χτύπημα (Security in Maritime Transport, Ιούλιος 2003). Επομένως, η αναθεώρηση των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια στους λιμένες μετά από 26 χρόνια κρίθηκε απαραίτητη και γι' αυτό άλλωστε ο κώδικας ISPS έγινε δεκτός ομόφωνα από τους εμπειρογνώμονες αμφοτέρων ομάδων/κρατών.

3.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Όλοι οι λιμένες οι οποίοι και εναρμονίστηκαν με τον ISPS Code ανήκουν σε συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης SOLAS και τα περισσότερα έχουν αναθέσει ορισμένα καθήκοντα ασφαλείας σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας (RSO). Οι περισσότερες κυβερνήσεις αυτών των λιμένων είχαν επικαλεστεί αναγνωρισμένα κρατικά νομοθετικά όργανα και κανονιστικά κείμενα ώστε να εξασφαλίζεται η εθνική εφαρμογή του κώδικα, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της αρχικής και μεταγενέστερης συμμόρφωσης (IMO, Chapterxi-2, London 2001).

Με λίγες εξαιρέσεις, μεταξύ άλλων σε σχέση με τους περιορισμούς των πόρων, οι κυβερνήσεις θεωρούν ότι η συμμόρφωση με τον κώδικα ISPS με τους αντίστοιχους εθνικούς λιμένες τους έχει επιτευχθεί χωρίς ιδιαίτερα μεγάλες δυσκολίες(<http://www.kathimerini.gr/172811/article/oikonomia/epixeirhseis/prosarmozontai-ston-kwdika-isps-limania-kai-naytiliakes>). Η συμμόρφωση με τις υποχρεωτικές διατάξεις του μέρους Α του Κώδικα επιτεύχθηκε κυρίως με βάση την καθοδήγηση που παρέχεται στο μέρος Β του Κώδικα. Οι πλειοψηφία των κυβερνήσεων έδειξαν ότι τα πρόσθετα μέτρα που αφορούν τους αντίστοιχους εθνικούς λιμένες και οι τομείς της ναυτιλίας έχουν υιοθετηθεί για τη συμπλήρωση του κώδικα ISPS και των απαιτήσεων του (IMO World Maritime Day, 2005).

Η επιδιωκόμενη επαρκής ασφάλεια και η πληρέστερη δυνατή προστασία των προσώπων και των αγαθών σε όλες τις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες εξαρτάται από την πολιτική βούληση, τους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους του κάθε συμβαλλόμενου κράτους. Παράγοντες διαμόρφωσης της πολιτικής βούλησης ασφάλειας του κάθε συμβαλλόμενου κράτους είναι κυρίως η προστασία της εθνικής υγείας, της εθνικής ασφάλειας και δημόσιας τάξης με παράλληλο σεβασμό των θεμελιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων καθώς και ο σεβασμός των δικαιωμάτων των κυρίαρχων κρατών της σημαίας και του λιμένα καθώς και του παράκτιου κράτους (United Nations, OECD, Report, 2002)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ο ISPS ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

4.1 ΜΕΡΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Όπως στην περίπτωση των περισσότερων κανονισμών στην ναυτιλία έτσι και σε αυτή ο κώδικας χωρίζεται σε δυο μέρη πρόκειται δηλαδή για ένα διμερές έγγραφο το οποίο και περιγράφει τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων. Στο πρώτο μέρος περιέχονται οι υποχρεωτικές απαιτήσεις των οποίων και η εφαρμογή είναι υποχρεωτική και η μη εναρμόνιση οδηγεί σε κυρώσεις ενώ στο δεύτερο μέρος απαριθμείται μια σειρά εθελοντικών μέτρων τα οποία όμως η ΗΠΑ απαιτούν από τα πλοία που προσεγγίζουν τις ακτές τους να εφαρμόζονται υποχρεωτικά (IMO, SOLAS/CONF.5/34).

Ο Κώδικας ισχύει και είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια και συμπεριλαμβάνει τα επιβατηγά πλοία, τα φορτηγά πλοία 500 GT και άνω, καθώς και όλες τις κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης ενώ αφορά επίσης και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα εν λόγω πλοία (IMO World Maritime Day, 2005).

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (ISPS Code) αποτελεί μια οργανωμένη προσπάθεια από την πλευρά του IMO να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε απάντηση των τρομοκρατικών επιθέσεων την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ.

Η καταγραφή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων λαμβάνει χώρα το 2004 ενώ δίνεται ένα άτυπο περιθώριο προσαρμογής έως το 2009. Στην ουσία, ο κώδικας προσεγγίζει την ανάγκη για διασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ως μια δραστηριότητα διαχείρισης κινδύνου (Risk Management) και προκειμένου να καθορίσει ποια μέτρα ασφαλείας είναι κατάλληλα και θα πρέπει να εφαρμοστούν θα πρέπει να γίνει μια εκτίμηση κινδύνου αποκλειστικά και μεμονωμένα σε κάθε περίπτωση (<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>).

Σύμφωνα με τον IMO:

«Ο σκοπός του κώδικα είναι να παρέχει ένα τυποποιημένο, συνεκτικό πλαίσιο για την αξιολόγηση των κινδύνων, που επιτρέπει στις κυβερνήσεις να αντισταθμίσουν τις αλλαγές στην απειλή με αλλαγές στην ευπάθεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέσω προσδιορισμού των κατάλληλων επιπέδων ασφαλείας και τα αντίστοιχα μέτρα ασφαλείας» (IMO World Maritime Day, 2005).

Οι στόχοι του κώδικα είναι να εντοπίσει και να προλάβει ενδεχόμενες απειλές ασφαλείας (security), να καθιερώσει ευθύνες και αρμοδιότητες των συμβαλλόμενων μερών, να διασφαλίσει την συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών και να οριοθετήσει ένα ολοκληρωμένο επίπεδο ασφαλείας.

Βασικά, ο κώδικας ISPS έχει εφαρμοστεί για να εξασφαλιστεί ότι η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, στα πλοία και στις διεπαφές λιμένα / πλοίο, θα είναι πάντα στη θέση τους. Δεδομένου ότι ο πυρήνας του κώδικα ISPS έχει βασιστεί σε δραστηριότητες διαχείρισης κινδύνου, οι συνεχείς αξιολογήσεις κινδύνου πρέπει να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, για να επιβεβαιωθεί ότι παρέχεται η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών (Security in maritime transport, 2003). Ως εκ τούτου, ο κύριος στόχος του κώδικα ISPS είναι να θεσπίσει ένα ομοιόμορφο και διεθνές πλαίσιο για τις αξιολογήσεις των κινδύνων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και της θαλάσσιας βιομηχανίας.

Οι γενικοί στόχοι του κώδικα ISPS, όπως ανέφερε ο IMO, είναι οι εξής:

- I. Δημιουργία ενός διεθνούς πλαισίου, που αφορά στη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων. Η Κυβέρνηση, οι τοπικές διοικήσεις της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας να εργαστούν συντονισμένα για τον εντοπισμό και την αξιολόγηση απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων κατά περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές.

- II. Θέσπιση των αντίστοιχων ρόλων και διαχωρισμό των ευθυνών όλων αυτών των ενδιαφερομένων μερών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα.
- III. Διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής επεξεργασίας καθώς και ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας.
- IV. Παροχή μιας μεθοδολογίας για την εκτίμηση της ασφάλειας, ώστε να τίθενται σε εφαρμογή σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας.
- V. Να διασφαλιστεί η εμπιστοσύνη ότι είναι επαρκής ανάλογα τα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (ISPS Code) στην τελική του μορφή υιοθετεί το κείμενο το οποίο παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος ψηφίσματος όπως αυτό διατίθεται στα ενδιαφερόμενα μέρη, προσκαλεί τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόσουν τις διατάξεις του από την 1 Ιουλίου του 2004, επιζητά από τον Διεθνή Επιτροπή Ασφαλείας να προχωρήσει σε τροποποιήσεις όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, προβλέπει τη διανομή επικυρωμένων αντίγραφων του στα συμβαλλόμενα όσο και στα μη συμβαλλόμενα μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Ασφαλείας.

4.2 ΠΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS

Δεδομένου ότι ο κώδικας ISPS βασίζεται στην αξιολόγηση του κινδύνου, το πρώτο βήμα που πρέπει να πραγματοποιήσει ο κώδικας αποτελεί τον εντοπισμό/προσδιορισμό του κινδύνου και αξιολόγηση της ασφάλειας. Η αξιολόγηση της ασφάλειας είναι μια διαδικασία που εντοπίζει αδυναμίες στις υπάρχουσες υποδομές και φυσικές δομές, στις βάσεις δεδομένων, στα συστήματα πληροφόρησης, στα συστήματα επικοινωνίας, στα συστήματα ατομικής προστασίας, στις διαδικασίες ή σε άλλους τομείς που μπορεί να οδηγήσουν σε παραβιάσεις της ασφάλειας γεγονός το οποίο μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για τα πρόσωπα ή τις ιδιότητες. Προτείνει επίσης επιλογές για την εξάλειψη ή τον μετριασμό των κινδύνων και των συνεπειών τους, που θα προσδιοριστούν. Δύο αξιολογήσεις ασφαλείας έχουν ληφθεί υπόψη στο κωδικό, το Πλοίο και Αξιολόγησης

Ασφάλειας του και αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΛΕ). Μετά την εφαρμογή της πρώτης και αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, το Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (SSP) και το σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) πρέπει να παρασκευάζονται. Αυτό σημαίνει ότι οι εκτιμήσεις της ασφάλειας είναι βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας για την ανάπτυξη και την ενημέρωση των σχεδίων ασφαλείας. Για κάθε σχέδιο ασφαλείας, υπάρχει ένας αξιωματικός ασφαλείας ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας.

Γενικά οι λιμένες οφείλουν (ISPS 14,5 και 14,6, 2005):

- I. Να συγκεντρώνουν, να αναλύουν και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με απειλές
- II. Να διατηρούν πρωτόκολλα επικοινωνίας μεταξύ πλοίων και λιμένων
- III. Να ελέγχουν και να περιορίζουν την αυθαίρετη πρόσβαση/επιβίβαση στο πλοίο
- IV. Να προλαμβάνουν την λαθραία εισαγωγή όπλων, πυρομαχικών και εκρηκτικών
- V. Να κατέχουν ολοκληρωμένα συστήματα συναγερμού σε περιπτώσεις επιθέσεων
- VI. Να προβλέπουν εκπαίδευση και ασκήσεις ετοιμότητας για το προσωπικό ασφαλείας
- VII. Επίσης οι αρχές του λιμένα είναι σε θέση να αρνηθούν κατάπλου ή ακόμα και να εκδιώξουν πλοίο εάν συντρέχουν οι απαραίτητοι λόγοι κοινοποιώντας το γεγονός αυτό στις Αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων η ακόμα και στα ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη

4.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)

Σημαντικό μέρος των διατάξεων του Κώδικα αφορά στη λειτουργία και στην σύνδεση πλοίου-λιμένα όπου η ανάπτυξη ενός σχεδίου ασφαλείας (security plan) , η εφαρμογή και η τήρηση του όπως και ο ορισμός υπεύθυνων ποιότητας και ασφαλείας ανάγονται σε ζωτικούς στόχους.

Ο ISPS Code δίνει μεγάλη σημασία στο κομμάτι της αξιολόγησης των λιμενικών εγκαταστάσεων μέσα από μια σειρά μέτρων προσδιορισμού των δομών και των υποδομών των λιμένων που θεωρούνται υψηλού κίνδυνου. Αρχικά περιγράφονται και εντοπίζονται οι κίνδυνοι και οι απειλές καθώς και σε ποιο βαθμό αυτές αναμένονται να εμφανιστούν ούτως ώστε να υιοθετηθούν τα αναγκαία μέτρα ασφαλείας αλλά και να αναπτυχθεί το αντίστοιχο πλάνο ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Plan). Όπως σε όλες τις περιπτώσεις αξιολόγησης αυτή διενεργείται από διαπιστευμένους επιθεωρητές σύμφωνα με τις οδηγίες του Τμήματος Β του κώδικα.

Ειδικότερα η αξιολόγηση ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής βασικά στοιχεία (ISPS Code 15,5, 2005):

- I. Προσδιορισμός και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών που είναι σημαντικά για την προστασία
- II. Προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές και την πιθανότητα εμφάνισής τους, προκειμένου να καθορισθούν και να ιεραρχηθούν μέτρα ασφαλείας
- III. Προσδιορισμό, επιλογή και ιεράρχηση των αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών και το επίπεδο αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας
- IV. Αναγνώριση της αδυναμίας, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, τις πολιτικές και τις διαδικασίες

Με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης συντάσσεται μια αναφορά η οποία αναφέρει τον τρόπο με τον οποίο και διενεργήθηκε ο έλεγχος/αξιολόγηση, τυχόν τρωτά σημεία καθώς και συστάσεις ώστε να διορθωθούν και ευθυγραμμιστούν τα τρωτά αυτά σημεία με τις απαιτήσεις του κώδικα. Η αναφορά αυτή είναι απόρρητη και πρόσβαση έχουν μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις προκειμένου να εναρμονιστούν με τους παραπάνω κανονισμούς και ανάλογα με τις ξεχωριστές απαιτήσεις ασφαλείας των κρατών στην εδαφική κυριότητα των οποίων εντάσσονται προχώρησαν σε μια σειρά λήψης συγκεκριμένων μέτρων ώστε και να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους που προέρχονται

από τεχνολογικούς και οργανωτικούς/κοινωνικούς παράγοντες καθώς επίσης και από ατομικές συμπεριφορές και αντιλήψεις.

4.4 ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY PLAN)

Ένα σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης είναι βιώσιμης σημασίας και απαραίτητο, για αυτό το λόγο και θα πρέπει να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί βάση της αξιολόγησης της ασφάλειας για κάθε λιμενική εγκατάσταση και φυσικά οφείλει να είναι κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Το σχέδιο πρέπει να καλύπτει και τα τρία επίπεδα ασφάλειας, όπως αυτά ορίζονται στον Κώδικα. Το περιεχόμενο κάθε μεμονωμένου Σχεδίου Ασφαλείας ποικίλλει ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε λιμενική εγκατάσταση. Οι διατάξεις του Κώδικα και του Κοινοτικού Κανονισμού ΕΚ/725/2004 καθορίζουν της ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το περιεχόμενο του Σχεδίου Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (United Nations, OECD, Report, 2002).

Το πλάνο αυτό οφείλει να καλύπτει τις εξής παραμέτρους (ISPS code 16,3, 2005):

1. Μέτρα που αποβλέπουν στην αποτροπή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικίνδυνων υλικών και συσκευών στο πλοίο τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να βλάψουν τους ανθρώπους, τα πλοία και τους λιμένες
2. Καθορισμό όλων των περιοχών που είναι συναφείς με την ασφάλεια του λιμένα (<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226>)
3. Συντονισμό των μέτρων ασφαλείας για περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά ασφαλείας
4. Διαδικασίες ενοποίησης με άλλα προληπτικά σχέδια και σχέδια έκτακτης ανάγκης
5. Καθορισμό ελεγχόμενων και απαγορευμένων σε μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα περιοχών στις λιμενικές εγκαταστάσεις

6. Μέτρα για την αποφυγή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο πλοίο (<http://www.g4s.com/enGB/United%20Kingdom/Media%20Centre/Case%20Studies/Ports%20and%20airports/Maritime%20security/>)
7. Διαδικασίες που αποτελούν απάντηση σε απειλές ασφαλείας και διατήρηση των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου και της επαφής πλοίου και λιμένα
8. Διαδικασίες ανταπόκρισης σε οδηγίες που σχετίζονται με το επίπεδο ασφαλείας
9. Διαδικασίες για την εκκένωση χώρων
10. Οργάνωση και εκτέλεση προγραμμάτων εκπαίδευσης και γυμνασίων
11. Συντονισμός σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις
12. Διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών ασφαλείας
13. Προσδιορισμό του Αξιωματικού Ασφαλείας του λιμένα συμπεριλαμβανομένου 24ώρων στοιχείων επικοινωνίας
14. Σημεία ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου
15. Τροποποίηση και ενημέρωση του Ship Security Plan μέσα από σαφείς διαδικασίες
16. Διαδικασίες για την διευκόλυνση του πληρώματος να αποβεί στο λιμένα καθώς και του προσωπικού της εταιρείας καθώς και εκπροσώπων οργανισμών (πχ ITF) να επισκεφτούν το πλοίο.
17. Προσδιορισμό της οργανωτικής δομής που στηρίζει και διασφαλίζει την ασφάλεια του λιμένα.
18. Πρόβλεψη εξειδικευμένων μέτρων για τις διαφορές περιοχές της λιμενικής εγκατάστασης και διαφοροποίηση των επιπέδων ασφαλείας (Οδηγία ΕΚ/2005/65, άρθρο 7 Παράρτημα II)
19. Μέτρα πρόσβασης
20. Διαδικασίες έλεγχου πρόσβασης
21. Διαδικασίες και μέτρα σε περίπτωση αλλαγής του επιπέδου ασφαλείας
22. Απαιτήσεις και διαδικασίες αναφοράς συμβάντων ασφαλείας στις αρμόδιες αρχές
23. Μέτρα για την προστασία της υγείας και της ζωής του προσωπικού των λιμένων (ILO, 2005)

Σε γενικές γραμμές τα μέτρα Ασφαλείας τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά που πρέπει να προβλέπονται σε ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Ασφαλείας προσδιορίζονται για κάθε

επίπεδο ασφαλείας και είναι τουλάχιστον τα ακόλουθα σχετικά με (ISPS Code 16,3, 2005):

1. Την πρόσβαση στην λιμενική εγκατάσταση
2. Τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της λιμενικής εγκατάστασης
3. Τη μεταφορά φορτίου
4. Την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου
5. Τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών
6. Την παρακολούθηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης

Είναι απαραίτητο το άτομο που διεξάγει τους εσωτερικούς ελέγχους για την ορθή εφαρμογή του πλάνου ασφαλείας να προέρχεται από ανεξάρτητη από το λιμένα αρχή. Το πλάνο ασφαλείας για τον λιμένα επικυρώνεται από το κράτος στο οποίο το έδαφος βρίσκονται και οι λιμενικές εγκαταστάσεις και το οποίο τελικά είναι και αυτό που εγκρίνει, τροποποιεί και διορθώνει το πλάνο όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Το πλάνο ασφαλείας για τον λιμένα είναι δυνατόν να διατηρείται ηλεκτρονική μορφή με βασική όμως προϋπόθεση να είναι αδύνατη η πρόσβαση, η διαγραφή και η αλλοίωση του από μη εξουσιοδοτημένα άτομα. Το δε περιεχόμενο του θα πρέπει να εναρμονίζεται με τις ιδιαίτερες συνθήκες της κάθε λιμενικής εγκατάστασης και φυσικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις των σχετικών διεθνών και κοινοτικών κανόνων.

Τη βασική αρμοδιότητα προετοιμασίας και καταγραφή του πλάνου ασφαλείας φέρει ο αξιωματικός ασφαλείας του λιμένα ο οποίος φέρει εν τέλει και τη συνολική/τελική ευθύνη για την εφαρμογή του πλάνου.

Είναι ξεκάθαρο πως κάθε λιμένας στο κόσμο το οποίο και συμβαδίζει με τον Κώδικα διαμορφώνει το πλάνο ασφαλείας του ανάλογα με τις ανάγκες και το ιδιαίτερα πολιτικό/οικονομικά χαρακτηριστικά του. Με βάση λοιπόν αυτά τα ιδιαίτερα για κάθε κράτος χαρακτηριστικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι άλλοι λιμένες παρουσιάζουν ιδιαίτερος αυστηρά μέτρα ασφαλείας σε αντίθεση με άλλα τα οποία να μην τηρούν τις προδιαγραφές του κώδικα χωρίς όμως να εμφανίζουν υψηλά/έντονα σημεία ασφαλείας.

4.5 ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (ΣΑΛΕ)

Η τροποποίηση του ΣΑΛΕ είναι κομμάτι το οποίο και διαχειρίζεται ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης ο οποίος είναι υπεύθυνος για την αποτελεσματική λειτουργία του Σχεδίου. Το ΣΑΛΕ πρέπει να επανεξετάζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις (ISPS Code, 2005)

1. Όταν τροποποιείται η Αξιολόγηση της Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης
2. Εφόσον, εντοπισθούν προβλήματα στην οργάνωση ή αμφισβητηθεί η σκοπιμότητα των σημαντικών στοιχείων του εγκεκριμένου ΣΑΛΕ
3. Μετά από συμβάντα ή απειλή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ή που είναι δυνατόν να προσβάλλουν τη λιμενική εγκατάσταση
4. Όταν αλλάξει η ιδιοκτησία ή ο επιχειρησιακός έλεγχος της λιμενικής εγκατάστασης

Η έγκριση αυτή μπορεί να δίδεται από το συμβαλλόμενο κράτος ή εκ μέρους αυτού με ή χωρίς τροποποιήσεις των προτεινόμενων αλλαγών. Κατά της έγκρισης του ΣΑΛΕ το συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να υποδεικνύει ποιες διαδικαστικές ή υλικές τροποποιήσεις πρέπει να του υποβληθούν προς έγκριση (IMO, Conference Resolution, London 2007).

4.6 ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PFSO)

Σύμφωνα με τον κώδικα σε κάθε λιμενική εγκατάσταση ορίζεται υποχρεωτικά ένα Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ο οποίος και είναι ο αποκλειστικός αρμόδιος για την ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αναθεώρηση, και τη συντήρηση του σχεδίου ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί τον συνδετικό κρίκο με τους Αξιωματούχους ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των

εταιρειών. Τα καθήκοντα του είναι δυνατόν να μεταβιβαστούν σε άλλο καταρτισμένο προσωπικό αλλά παρόλα αυτά η τελική ευθύνη παραμένει δική του.

Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση με βάση της κατευθυντήριες γραμμές που προβλέπονται στο Β μέρος του Κώδικα ένα παράλληλα οι γνώσεις του θα πρέπει να καλύπτουν τα εξής πεδία καθηκόντων για τα οποία και φέρει την ευθύνη (ISPS, 2005):

- I. Διεξαγωγή επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της
- II. Διασφάλιση της εφαρμογής και διατήρησης του PFSP και την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του, ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις και να συμπεριλαμβάνονται συναλλαγές της Λιμενικής Εγκατάστασης
- III. Διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων
- IV. Υποστήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων όσο αφορά την επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο
- V. Την αναφορά προβλημάτων ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης στις αρμόδιες αρχές
- VI. Την συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες οργανισμών ασφαλείας
- VII. Την απαίτηση Σύνταξης Δήλωσης Ασφαλείας
- VIII. Την εχεμύθεια στη διαχείριση στοιχείων και πληροφοριών που συνδέονται με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης
- IX. Διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό το οποίο και είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης και εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας, και συντήρησης του εξοπλισμού μέσα από τις απαραίτητες δοκιμές
- X. Συνεργασία με τις υπηρεσίες ασφάλειας και συντονισμένη εφαρμογή του PFSP με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου

Πέρα των παραπάνω καθηκόντων ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης οφείλει να αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για την διενέργεια και τον συντονισμό τακτικών γυμνασίων τα οποία και διενεργούνται με βάση τα σχέδια ασφαλείας των

λιμένων και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS. Κατά την εκτέλεση των γυμνασίων λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της και ο τύπος των πλοίων που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση. Η αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του Υπεύθυνου Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), του Υπεύθυνου Ασφαλείας του Πλοίου (ΥΑΠ) και του Υπεύθυνου Ασφαλείας της Εταιρείας (ΥΑΕ) είναι υποχρεωτική όπως ορίζεται από τον κώδικα (ISPSA/11.10 και ISPSA/12.9). Ο ΥΑΛΕ οφείλει να παρέχει την απαραίτητη υποστήριξη για την εκπλήρωση των καθηκόντων τόσο του ΥΑΕ και του ΥΑΠ όπως αυτά περιλαμβάνονται στις διατάξεις του ISPS Κεφάλαιο Χ1-2 και του Μέρους Α του Κώδικα ISPS(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005β).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

5.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις που εναρμονίζονται με τον Κώδικα είναι υποχρεωμένες να λειτουργούν πάντα σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται (International Maritime Organization, 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34).

Κατά την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας είναι υψίστης σημασίας να αποφεύγονται καθυστερήσεις σε οποιαδήποτε υπηρεσία και να μειώνεται στο ελάχιστο οποιαδήποτε παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες.

Τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να λαμβάνονται σε κάθε ένα επίπεδο και οφείλουν να είναι καταγεγραμμένα στο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων με σαφείς οδηγίες για την εφαρμογή τους και αφορούν τις εξής παραμέτρους:

- I. Την πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση
- II. Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
- III. Την μεταφορά φορτίου
- IV. Τη παραλαβή των εφοδίων του πλοίου
- V. Την μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και
- VI. Την παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης

5.2 ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη, ενώ αυτές που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά πρέπει να είναι μόνιμα κλειστές. Παράλληλα γίνεται έλεγχος των οχημάτων και της ταυτότητας όλων

των προσώπων που εισέρχονται σε αυτή (επιβατών, επισκεπτών, προσωπικού του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης) και επιβεβαίωση των λόγων εισόδου.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Πρέπει να υπάρχει περιορισμός των σημείων πρόσβασης και πρόσθετο προσωπικό που να εξασφαλίζει την επαρκή φύλαξη ενώ σε αυτό το επίπεδο έχουμε αυξημένες έρευνες σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα και συνίσταται η χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Στο επίπεδο αυτό παρέχονται οδηγίες, τόσο από τα μέρη που αντιμετωπίζουν το συμβάν που προκάλεσε την ανάγκη λήψης αυξημένων μέτρων ασφαλείας, όσο και από το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης και συμπεριλαμβάνονται μέτρα όπως αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση, με χορήγηση άδειας εισόδου μόνο στα μέρη, τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν, αύξηση των περιπολιών ασφαλείας, ακόμα και εκκένωση ολόκληρης της Εγκατάστασης.

5.3 ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 :

Σε αυτό το επίπεδο περιλαμβάνεται:

- I. Η ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από αυτές τις ζώνες
- II. Η ύπαρξη φυλάκων ασφαλείας που θα ελέγχουν τη πρόσβαση σε αυτές
- III. Η παροχή καρτών ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής.

Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχει σαφής σήμανση των οχημάτων που έχουν πρόσβαση σε αυτές και ενδείκνυται η χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων ή συστημάτων επιτήρησης για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών αυτών.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Ουσιαστικά, αυτό το επίπεδο επιβάλλει αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της εισόδου σε αυτές που επιτυγχάνεται με χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρηση με αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών και με θέσπιση περιοριστικών μέτρων όσο αφορά τη στάθμευση δίπλα σε προσδεμένα πλοία .

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Περιλαμβάνει τον ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή σε θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια. Στις περιοχές αυτές θα απαγορεύεται η είσοδος, θα προετοιμάζεται και θα διενεργείται επισταμένη έρευνα η οποία θα επεκτείνεται σε ολόκληρη της τη Λιμενική Εγκατάσταση.

5.4 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τα μέτρα ασφαλείας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου, το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ1: Διεξάγεται ο τυπικός έλεγχος του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης του εντός του Λιμένα.

Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει :

- I. Έλεγχος ως προς τη φύση του φορτίου
- II. Έλεγχος για τη διασφάλιση ότι το μεταφερόμενο φορτίο είναι σύμφωνο με το αναγραφόμενο στο δελτίο αποστολής
- III. Έλεγχος των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου μετά την είσοδο στην Λιμενική Εγκατάσταση και μετά την αποθήκευση του

Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται

- I. Με οπτική εξέταση
- II. Με υλική εξέταση
- III. Με με χρήση εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ2: Λαμβάνονται επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας με σκοπό να επιτευχθεί εξονυχιστικός έλεγχος των όσων αναφερθήκαν παραπάνω γεγονός που επιτυγχάνεται με συχνότερους και λεπτομερέστερους ελέγχους, με αύξηση της συχνότητας της χρήσης εξοπλισμού ανίχνευσης και με τον σωστό συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφαλείας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3: Σε αυτό το επίπεδο τα μέτρα που λαμβάνονται, πάντα μετά από την υπόδειξη αρμοδίων και των όσων αναγράφονται στο Σχέδιο Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης περιλαμβάνουν πολλές φορές τον περιορισμό ή την αναστολή των μετακινήσεων του φορτίου και όλων των σχετικών εργασιών και τον έλεγχο του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και ουσιών που υπάρχουν στην Λιμενική Εγκατάσταση και τη θέση τους.

5.5 ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1: Είναι υποχρεωτικός ο έλεγχος των εφοδίων και η ακεραιότητα της συσκευασίας τους και γίνονται αποδεκτά μόνο και εφόσον έχει προηγηθεί αποδεδειγμένα παραγγελία τους. Ο έλεγχος των εφοδίων γίνεται είτε με οπτική και υλική εξέταση, είτε με σαρωτές ή άλλες ανιχνευτικές συσκευές. Επιπρόσθετα συνίσταται η έρευνα του οχήματος μεταφοράς, και επιβεβαίωση των στοιχείων του οδηγού και του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2: Με αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης, διεξάγεται λεπτομερέστερος και συχνότερος έλεγχος των εφοδίων του πλοίου και του οχήματος

μεταφοράς, το οποίο πλέον θα συνοδεύεται εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης, απαγορεύεται η είσοδος εφοδίων, τα οποία θα παραμείνουν στον λιμένα πέρα από κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3: Τα επιπρόσθετα μέτρα αυτού του επιπέδου περιλαμβάνουν την προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, τόσο σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση όσο και σε κάποιο μέρος της.

5.6 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1- ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2: Σε αυτά τα επίπεδα, στο ΣΑΛΕ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3: Σε αυτό το επίπεδο, οι αποσκευές υποβάλλονται σε εκτενέστερη εξέταση (π.χ. ακτινοσκόπηση από δυο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον).

Να τονίσουμε ότι το κόστος μελετήθηκε συνολικά για όλα τα επίπεδα ασφαλείας και όχι για κάθε ένα ξεχωριστά.

5.7 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η οργάνωση ασφάλειας της Λιμενική Εγκατάστασης πρέπει να είναι σε θέση να παρακολουθεί, ολόκληρη την Εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά της συμπεριλαμβανομένων των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, τα πλοία που βρίσκονται προσδεμένα και τις ζώνες γύρο από τα πλοία. Αυτό θα πρέπει να είναι εφικτό τόσο κατά τη διάρκεια της ημέρας όσο και κατά τη διάρκεια της νύχτας όπως και σε περιόδους περιορισμένης ορατότητας (παρακολούθηση και καταγραφή με υπέρυθρες ακτίνες) (ISPS, 2005). Η επίτευξη επαρκούς παρακολούθησης επιτυγχάνεται με τον συνδυασμό επαρκούς φωτισμού, του διορισμού φρουρών ασφαλείας, οι οποίοι θα κάνουν περιπολίες

πεζοί, με οχήματα ή στη θάλασσα και χρήσης αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης.

Όταν θα τεθούν σε χρήση οι αυτόματες συσκευές, θα πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή και παρακολουθείται συνεχώς, γνωστό μόνο στους υπεύθυνους ασφαλείας.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1: Το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί όλους τους χώρους της εγκατάστασης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2: Εφαρμόζονται πρόσθετα μέτρα για την αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία περιλαμβάνουν για παράδειγμα αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού και του εξοπλισμού επιτήρησης καθώς και διορισμό πρόσθετου προσωπικού ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των περιπολιών.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3: Λαμβάνονται ακόμα πιο αυξημένα μέτρα παρακολούθησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

6.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κόστος είναι κάθε δυνατή να αξιολογηθεί σε χρήμα εκροή της επιχείρησης (ανάλωση υλικών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών) όπως πρώτες ύλες, καύσιμα και λοιπά υλικά, διαρκούς χρήσεως εμπορεύματα, εργασία, κεφάλαιο που είναι απαραίτητα για τη διατήρηση της παραγωγικής ετοιμότητας της επιχείρησης, την παραγωγή και τη διάθεση του προϊόντος στα πλαίσια των αποφάσεων των διοικούντων (Πάγγειος Ι.Κ,1993).

Η μέθοδος υπολογισμού του κόστους, καθώς και η κατανομή του σε κατηγορίες εξαρτάται από τη χρήση για την οποία το προορίζει η διοίκηση του τερματικού. Τρεις είναι οι βασικοί σκοποί που επιδιώκονται με τον επιμερισμό του συνολικού κόστους σε κατηγορίες (Παρδάλη Α., 2007, σελ 314):

- ✓ Ο λογιστικός κοστολογικός έλεγχος για την παρακολούθηση της εξελεγκτικής τάσης κάθε κατηγορίας κόστους
- ✓ Η παρακολούθηση της αποδοτικότητας κάθε επένδυσης
- ✓ Η χάραξη τιμολογιακής πολιτικής

6.2 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Ένας σημαντικός παράγοντας ποιότητας όπως έχουμε ήδη αναφέρει είναι η ασφάλεια (safety και security). Η διαχείριση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας απαιτεί την εφαρμογή πολιτικών, διαδικασιών και τεχνολογίας για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα αλλά και την προστασία της υποδομής και των μέσων της εφοδιαστικής αλυσίδας από κλοπές, καταστροφές, τρομοκρατικές ενέργειες, λαθρεμπόριο και εισροή όπλων μαζικής καταστροφής. Στους λιμένες η ποιότητα είναι συνδεδεμένη με (Παρδάλη Α., 2007, σελ 347-348):

- ✓ Το επίπεδο της λιμενικής υποδομής-αλωδομής

- ✓ Το επίπεδο εξειδίκευσης και εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού
- ✓ Το επίπεδο οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας
- ✓ Το επίπεδο της τεχνολογίας και της πληροφόρησης
- ✓ Το θεσμικό πλαίσιο

Ο χρήστης επιλέγει να εξυπηρετηθεί από τον λιμένα με βάση την ποιότητα του προσφερόμενου λιμενικού προϊόντος, η οποία αποτελεί ένα συνδυασμό τιμής, αξιοπιστίας και ταχύτητας. Το κυριότερο λοιπόν, στοιχείο της ποιότητας του λιμενικού προϊόντος είναι η μείωση των καθυστερήσεων αλλά και τα άρτια μέτρα ασφαλείας που αυτό λαμβάνει και που συμπεριλαμβάνονται στην τελική τιμή του λιμενικού προϊόντος.

6.3 Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS

Η ανάλυση του σχετικού κόστους που προκύπτει από την εφαρμογή του Κώδικα αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και συνδέεται άμεσα και με το κόστος ποιότητας. Έτσι θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι υποκατηγορίες του κόστους που συνδέεται με την ασφάλεια αλλά και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι (Jean-Paul, BrianSlack, 2002, p. 215-222):

- I. Το κόστος πρόληψης
- II. Το κόστος σχεδιασμού
- III. Το κόστος ελέγχου διαδικασιών
- IV. Το κόστος συλλογής και ανάλυσης των απαιτούμενων πληροφοριών
- V. Το κόστος ανθρώπινου δυναμικού
- VI. Το κόστος αξιολόγησης των διαδικασιών
- VII. Το κόστος εκπαίδευσης αλλά και
- VIII. Το κόστος που προκύπτει από τη μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του Κώδικα

Το πως λοιπόν ο κάθε λιμένας αποφασίζει να διαχειριστεί αυτά τα κόστη αποτελεί μέρος της επιχειρησιακής στρατηγικής του και της οικονομικής πολιτικής που αποφασίζει να

ακολουθήσει προκειμένου να επιβιώσει στον ολοένα αυξανόμενο ανταγωνιστικό χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Στα επόμενα μέρη θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τον τρόπο διαχείρισης αυτού του κόστους και να αξιολογήσουμε τις συνέπειες, θετικές και αρνητικές, τις οποίες επιφέρει στο λιμένα σαν παραγωγική επιχείρηση.

6.4 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS

Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια (security) δημιουργεί δαπάνες που επιβαρύνουν το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Συγκεκριμένα τους λιμένες ως μέρος της αλυσίδας αυτής επιβαρύνονται με τα ακόλουθα κόστη (Παρδάλη Α, 2007, σελ 368):

- ✓ Κόστος πληροφοριακής υποδομής.. Σε μεγάλους λιμένες όπως αυτό της Αμβέρσας η χρήση Ακτίνων X είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη προκειμένου να ελέγχεται επακριβώς το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων.
- ✓ Κόστος εγκατάστασης τεχνολογίας ελέγχου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι κάμερες ασφαλείας. Οι κάμερες ασφαλείας ειδικότερα μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στις ΗΠΑ έγιναν μια αναγκαία πραγματικότητα. Η εγκατάσταση τους επομένως στους λιμένες ώστε να παρακολουθούνται και να καταγράφονται οι κινήσεις είναι ένα μέτρο που ακολουθείται σχεδόν σε όλους τους λιμένες υψηλών προδιαγραφών.
- ✓ Κόστος διατήρησης των συστημάτων ασφαλείας διαχρονικά
- ✓ Κόστος αναμόρφωσης των λειτουργιών. Η περίφραξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία συναντάται και σε όλους τους λιμένες των συμβαλλόμενων κρατών αποτελεί τον πρώτιστο τρόπο περιορισμού της εισόδου στο λιμένα μη εξουσιοδοτημένων ατόμων. Το κόστος περίφραξης εξαρτάται μέσα σε όλα και από την έκταση του περιφρουρούμενου χώρου και επομένως με ένα απλό συλλογισμό το κόστος για τα μεγάλους λιμένες ενδέχεται να είναι υψηλότερο (<http://www.g4s.com>).
- ✓ Κόστος πρόληψης προσωπικού ασφαλείας και ελέγχου. Το προσωπικό πύλης είναι ένα από παράδειγμα. Πρόκειται για το προσωπικό εκείνο το οποίο και

τοποθετείται στις πύλες εισόδου τόσο για την φορτηγό όσο και την επιβατηγό ναυτιλία με σκοπό να ελέγχει και να περιορίζει την είσοδο στα πλοία μη εξουσιοδοτημένων ατόμων.

- ✓ Κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού
- ✓ Κόστος από την αύξηση του μέσου χρόνου παραμονής του πλοίου στον λιμένα.

Τα επίπεδα ασφαλείας, τα οποία και υποχρεούται πλέον σύμφωνα με τον ISPS να τηρούνται στους λιμένες των συμβαλλόμενων κρατών παίζουν ιδιαίτερο ρόλο στην διαμόρφωση της τελικής τιμής του προϊόντος αλλά εξαρτώνται κι από την έκταση λήψης τους στην οποία ο λιμένας έχει αποφασίσει να προβεί.

Ο Κώδικας προσπαθεί σε κάθε σημείο του να εγγυηθεί την ασφάλεια σε όλα τα επίπεδα μεταφοράς χωρίς όμως να θίγει την αποδοτικότητα κανενός μέλους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα μέτρα είναι βέβαιο πως θα προσθέσουν κόστη και καθυστερήσεις στην αλυσίδα των μεταφορών. Ακόμα κι η ανεπιτυχής εφαρμογή των μέτρων μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφικές συνέπειες με άμεσα και έμμεσα κόστη.

Δυο είναι οι άξονες στους οποίους ο λιμένας θα πρέπει να επικεντρωθεί αναφορικά με τους κανόνες ασφαλείας. Αρχικά στο πώς θα καταφέρει να συνδυάσει την ασφάλεια με την αποδοτικότητα του και την ανταγωνιστικότητα του και κατά δεύτερο πως θα οι κανονισμοί ασφαλείας θα βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες του λιμένα. Εξάλλου ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία στηρίζεται στην αποδοτικότητα και την ασφάλεια.

Ο στόχος της ασφαλείας επικεντρώνεται σε 3 βασικά σημεία τα οποία και συνδέονται με τον λιμένα (Αγγελίδης Ηλίας Ν.,2007, σελ 26):

1. Φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων

Τα εμπορευματοκιβώτια σφραγίζονται είτε από τον παραγωγό είτε από τον φορτωτή τη στιγμή της παραλαβής στην προβλήτα του λιμένα ή κατά τη στιγμή της φόρτωσης του. Η σφραγίδα τους μπορεί να έχει τη μορφή μια απλή πλαστικής ταινίας ή να είναι ένα ηλεκτρονικό υψηλά προηγμένο τεχνολογικά σύστημα.

2. Τα έγγραφα

Τα εμπορευματοκιβώτια συνοδεύονται από μια σειρά εγγράφων με λεπτομέρειες σχετικά με το είδος των εμπορευμάτων, τον λιμένα προορισμού κ.α. Η ηλεκτρονική μορφή αυτών των εγγράφων και η έγκαιρη παράδοση τους στους υπεύθυνους στον λιμένα διευκολύνει την λειτουργία του συστήματος και αποφεύγονται οι καθυστερήσεις.

3. Οι υποδομές

Οι τερματικοί σταθμοί των λιμένων στους οποίους φορτώνεται και εκφορτώνεται το εμπόρευμα αλλά και στις περιπτώσεις της επιβατηγού ναυτιλίας μετακινούνται οι επιβάτες θα πρέπει να ενισχυθούν κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο οποιοσδήποτε έλεγχος να μην προσθέτει καθυστερήσεις και να είναι καλά συντονισμένος.

Η αποδοτικότητα του λιμένα σχετίζεται με την παροχή φθηνών και γρήγορων υπηρεσιών. Η συνέπεια στις αποστολές η οποία περιλαμβάνει την εξάλειψη απωλειών από το φορτίο αλλά και η διαφάνεια των αποστολών ώστε να καταπολεμηθεί η μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής μέσω της θάλασσας αλλά και η διατήρηση των ομαλών ροών των υπηρεσιών στο σύστημα είναι ένας στόχος που ο Κώδικας θέτει τόσο άμεσα όσο και έμμεσα στον λιμένα.

6.5 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥΣ ΚΡΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

Με της υιοθέτηση του ISPS το κόστος για του θαλάσσιους μεταφορείς αυξήθηκε με τον ακόλουθο τρόπο (Παρδάλη Α, 2007, σελ 367):

- ✓ Εγκατάσταση πληροφοριακών συστημάτων
- ✓ Αναβάθμιση των συστημάτων επικοινωνίας
- ✓ Αύξηση του προσωπικού και βελτίωση στην εκπαίδευση του
- ✓ Εφαρμογή τη τεχνολογία ασφαλείας

Πέρα από τους θαλάσσιους μεταφορείς όλοι οι κρίκοι της εφοδιαστικής αλυσίδας επιβαρύνθηκαν με νέες δαπάνες.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι φυσικά ποίος είναι τελικά αυτός που θα επωμιστεί να πληρώσει το κόστος της ασφάλειας; Όλοι συμφωνούν πως η ασφάλεια είναι σημαντική όμως κανένας δεν προτίθεται να αναλάβει να πληρώσει το κόστος αυτό. Η ασφάλεια μπορεί να θεωρηθεί δημόσιο αγαθό το οποίο και είναι αδιαίρετο αφού η κατανάλωση του από ένα άτομο δε μπορεί να το στερήσει από κάποιο άλλο. Έτσι παρόλο που κάποιοι δε πληρώνουν το τίμημα για την ασφάλεια θα συνεχίζουν να την απολαμβάνουν. Αντίθετα ο ιδιωτικός τομέας αφού θα μπορεί να απολαμβάνει το αγαθό της ασφάλειας είτε το πληρώνει είτε όχι τότε θα προτιμήσει να μην το πληρώνει. Έτσι θα οδηγηθούμε σε έλλειψη πόρων και υποβάθμιση της ασφάλειας (Παρδάλη Α., 2007, σελ 370). Για το λόγο αυτό και για να αποφευχθεί αυτή η υποβάθμιση ο ISPS είναι ιδιαίτερα αυστηρός και προβλέπει σημαντικές κυρώσεις όπου υπάρχουν ελλείψεις ασφαλείας (IMO, July 2007).

Το κοινωνικό αλλά και το οικονομικό κόστος για ένα λιμένα το οποίο θα αποτελέσει εισόδο για την εκτέλεση τρομοκρατικών ενεργειών θα οδηγήσει σε ανεπανόρθωτες καταστροφές και αυτό το γνωρίζει πολύ καλά η διοίκηση όλων των λιμένων. Για αυτό το λόγο ο όρος ασφάλεια στην λιμενική αγορά τείνει να ταυτιστεί με τον όρο αποδοτικότητα.

Το πως λοιπόν το κάθε λιμένας αποφασίζει να διαχειριστεί αυτά τα κόστη αποτελεί μέρος της επιχειρησιακής στρατηγικής του και της οικονομικής πολιτικής που αποφασίζει να ακολουθήσει προκειμένου να επιβιώσει στον ολοένα αυξανόμενο ανταγωνιστικό χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Στα επόμενα μέρη θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τον τρόπο διαχείρισης αυτού του κόστους και να αξιολογήσουμε τις συνέπειες, θετικές και αρνητικές, τι οποίες επιφέρει στον λιμένα σαν παραγωγική επιχείρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ UNCTAD

Δεδομένου ότι ο κώδικας ISPS είναι ένας σχετικά νέος κανόνας αφού τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004, μόνο λίγες έρευνες έχουν γίνει σχετικά με τις επιπτώσεις του στα ενδιαφερόμενα μέρη. Αν και υπήρξαν κάποιες προσπάθειες για να εντοπισθούν οι συνέπειες του κώδικα σε διαφορετικά τμήματα τόσο της βιομηχανίας και όσο και στην παγκόσμια επιχείρηση, δεν υπάρχει σχεδόν καμία ακριβής έρευνα για τις επιπτώσεις του κώδικα ISPS στις λιμενικές δραστηριότητες. Οι περισσότερες από τις έρευνες έγιναν για να διαπιστωθεί εάν ο κώδικας ISPS ήταν αποτελεσματικός για την αντιμετώπιση των απειλών για την ασφάλεια στη θάλασσα ή όχι. Άλλες μελέτες σε αυτόν τον τομέα αφορούσαν τις επιπτώσεις του κώδικα στους εφοπλιστές, στους ναυτικούς, στους ιδιοκτήτες φορτίων και άλλα και στα μέρη που εργάζονται στις θαλάσσιες μεταφορές. Δύο σημαντικές παρόμοιες μελέτες, οι οποίες έχουν εστιάσει στις επιπτώσεις του κώδικα στην περιοχή του λιμένα, είναι της UNCTAD (Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη) σχετικά με το κόστος και τη χρηματοδότηση της εφαρμογής του κώδικα ISPS και μια έρευνα από τον Mattias Wengelin για την απόδοση του κώδικα ISPS στους λιμένες της Σουηδίας.

7.1 Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΤΗΣ UNCTAD

Την 1η Ιουλίου 2004, οι τροποποιήσεις του 2002 της Διεθνούς Σύμβασης του 1974 για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και ο νέος Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), τέθηκε σε ισχύ και κατέστη υποχρεωτικός για όλα τα κράτη μέλη της SOLAS. Η SOLAS με τις τροποποιήσεις και ο κώδικας ISPS επιβάλλουν ευρείας κλίμακας υποχρεώσεις σε κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες και λιμενικές εγκαταστάσεις. Η εφαρμογή αυτών των υποχρεώσεων συνεπάγεται δαπάνες και πιθανές οικονομικές επιπτώσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η UNCTAD διεξήγαγε μια παγκόσμια μελέτη που βασίζεται σε ένα σύνολο ερωτηματολογίων

με στόχο να λάβουν πληροφορίες από πρώτο χέρι από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Ο κύριος στόχος ήταν να καθορίσει το εύρος και το μέγεθος των δαπανών που σχετίζονται με την εφαρμογή του ISPS από το 2003 έως το 2005 και να διευκρινιστούν οι μηχανισμοί χρηματοδότησης. Επιπλέον, η μελέτη επεδίωξε να αποσαφηνίσει τα θέματα που αφορούν στη διαδικασία εφαρμογής, το επίπεδο της συμμόρφωσης και άλλες λιγότερο εύκολο να ποσοτικοποιηθούν επιπτώσεις. Λόγω των περιορισμένων απαντήσεων που ελήφθησαν από το τομέα της ναυτιλίας, η έκθεση παρουσιάζει τις απαντήσεις που έλαβε από τους λιμένες και τις κυβερνήσεις μόνο.

Πρόκειται για μια προσπάθεια παγκόσμιου βεληνεκούς ώστε να αναλυθεί ο οικονομικός αντίκτυπος που είχε η εφαρμογή και εναρμόνιση με τις διατάξεις του Κώδικα Ασφαλείας. Τα ερωτηματολόγια που αντλήθηκαν ήταν από 55 λιμένες που βρίσκονταν σε 28 χώρες η πλειοψηφία των οποίων (62%) βρίσκονταν σε αναπτυγμένες χώρες ενώ το 82% ήταν λιμένες της Ασίας και της Ευρώπης. Οι λιμένες που συμμετείχαν στην έρευνα διαχειρίζονται το 16% του παγκόσμιου εμπορίου του 2004.

7.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Υπήρξαν πολλές εικασίες σχετικά με το κόστος ασφαλείας κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, συμπεριλαμβανομένου των δαπανών του ISPS που σχετίζονται με το κόστος. Όπως αναφέρεται στο εισαγωγικό μέρος της παρούσας έκθεσης, οι υπάρχουσες προκαταρκτικές εκτιμήσεις βοήθησαν να σχηματιστεί μια πιο ξεκάθαρη άποψη σχετικά με τις ενδεχόμενες επιπτώσεις στο κόστος από την εφαρμογή του κώδικα ISPS. Παρ' όλα αυτά, εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη να καθοριστεί το εύρος και η τάξη μεγέθους των πραγματικών εξόδων μετά από το πρώτο έτος της υποχρεωτικής εφαρμογής του κώδικα.

Η λιμενική βιομηχανία κλήθηκε να εκτιμήσει το άμεσο αρχικό «εφάπαξ» και το ετήσιο «επαναλαμβανόμενο» κόστος που απαιτείται για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του ISPS.

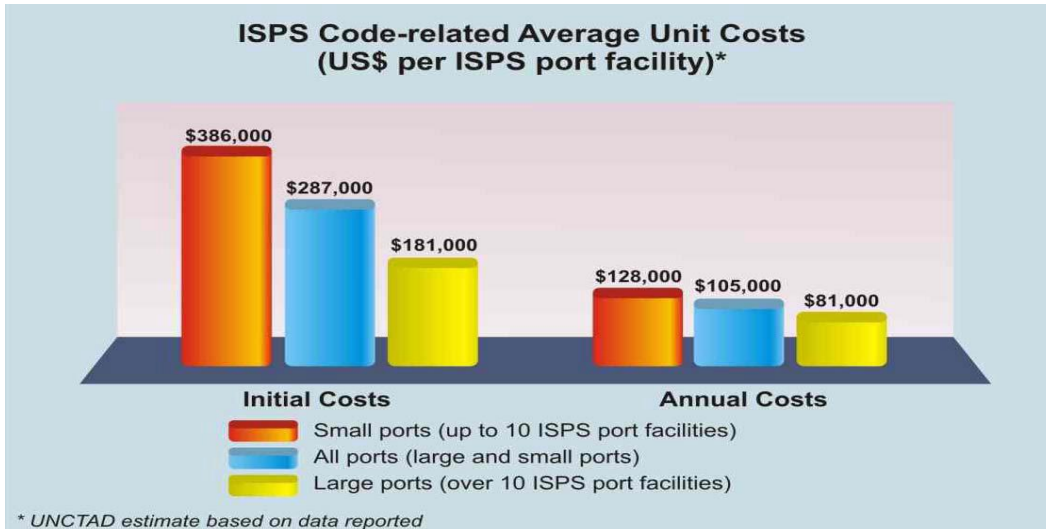
Εκφραζόμενα σε απόλυτες τιμές, τα δηλωθέντα από τους ερωτηθέντες λιμένες αρχικά κόστη κυμαίνονται ανάμεσα σε \$ 3000 το χαμηλότερο σε έναν λιμένα της Ασίας και σε \$ 35.500.000 το υψηλότερο σε ένα Ευρωπαϊκό λιμένα (UNCTAD, 2007, p. 13) . Όσον αφορά τις ετήσιες δαπάνες, τα ποσά κυμαίνονται από \$1.000 έως και \$ 19 εκατομμύρια ΗΠΑ. Το χαμηλότερο κόστος αναφέρθηκε από ένα μικρό λιμένα της Ασίας, το υψηλότερο αναφέρθηκε από ένα μεγάλο ευρωπαϊκό λιμένα που κατατάσσεται στα 15 μεγαλύτερους παγκοσμίως λιμένες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η σύγκριση και να δοθούν αριθμητικά στοιχεία κόστους, το κόστος ανά μονάδα έχει αξιολογηθεί με βάση έναν αριθμό αναφοράς μετά το φιλτράρισμα για ακραίες τιμές. Σημεία αναφοράς που χρησιμοποιούνται περιλαμβάνουν τους ερωτηθέντες λιμένες, ετήσια έσοδα, διακίνηση φορτίων (σε τόνους και TEUs), κλήσεις πλοίων και τον αριθμό τω λιμενικών εγκαταστάσεων που συμβαδίζουν με τον ISPS. Το μέγεθος των αντίστοιχων δειγμάτων που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του κόστους ανά ποικίλλει, ανάλογα με τα δεδομένα που παρέχονται σε σχέση με κάθε παράμετρο.

Το παρακάτω σχήμα τονίζει τις διαφορές του κόστους ανά μονάδα που επικρατεί μεταξύ των λιμένων ανάλογα με τον αριθμό των ISPS λιμενικών εγκαταστάσεων, χωρίς περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το είδος της κίνησης. Το μέσο αρχικό κόστος ανά ISPS λιμενικής εγκατάστασης για μικρότερους λιμένες ανέρχεται σε \$386.000 το οποίο είναι περισσότερο από το διπλάσιο του κόστους για τους μεγαλύτερους λιμένες (\$181.000).

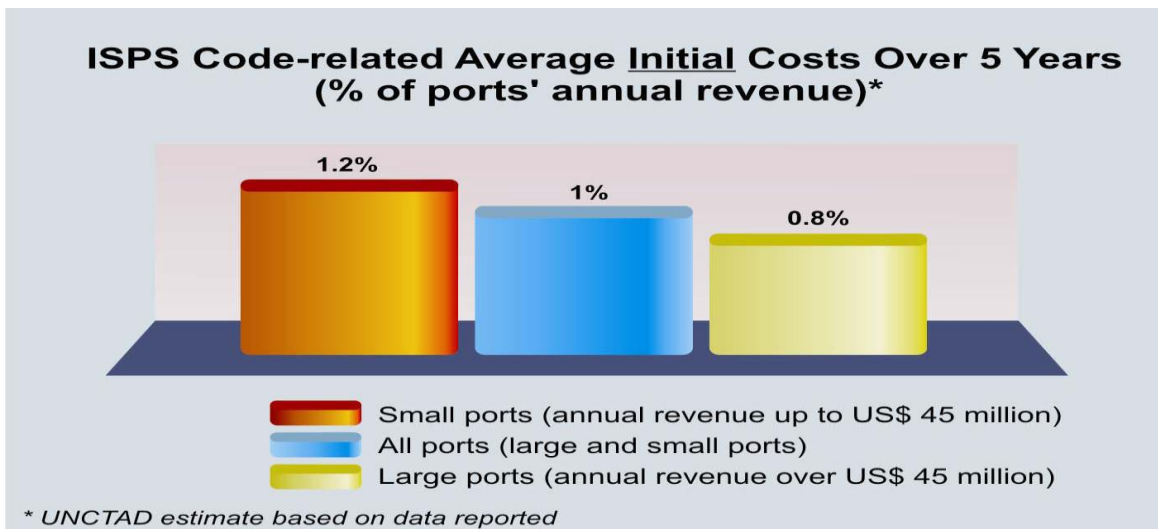
Το μέσο αρχικό κόστος ανά μονάδα για όλες τις θύρες, ανεξάρτητα από τον αριθμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, ανέρχεται σε \$ 287.000. Όσον αφορά τις ετήσιες δαπάνες, το μέσο κόστος ανά μονάδα για μικρότερους λιμένες εξακολουθεί να είναι υψηλότερο (\$128.000) σε σύγκριση με το κόστος για μεγαλύτερους λιμένες (\$ 81.000). Το μέσο ετήσιο κόστος ανά ISPS στις λιμενικές εγκαταστάσεις για όλους, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, ανέρχεται σε \$ 105.000.

Διάγραμμα 1 (ISPS Code - Μέσο κόστος ανά μονάδα, UNCTAD, 2007)



Κατά μέσο όρο τα αρχικά κόστη που συνδέονται με την εφαρμογή του ISPS αντιπροσωπεύουν το 1% των λιμένων που συμμετείχαν στην έρευνα από τα ετήσια έσοδα τους. Μια κατανομή με βάση το μέγεθος των λιμένων της έρευνας δείχνει ότι οι μικρότεροι λιμένες διαθέτουν ένα μεγαλύτερο μερίδιο από τα λειτουργικά τους έσοδα (1,2%) για να χρηματοδοτήσουν τον ISPS σε σύγκριση με το μερίδιο που χρησιμοποιείται από μεγαλύτερους λιμένες (0,8%) (UNCTAD, 2007, p.14).

Διάγραμμα 2 (ISPS Code – Μέσο Αρχικό Κόστος για 5 χρόνια, UNCTAD, 2007)



7.3 ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΧΡΗΣΤΗ

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα λιμένες ερωτήθηκαν σχετικά με τις πηγές που χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των αρχικών και ετήσιων δαπανών τους και αν είχαν ληφθεί ή προβλέπεται να ληφθούν τυχόν συστήματα ανάκτησης του κόστους. Επιπλέον οι λιμένες κλήθηκαν να εντοπίσουν τον υπεύθυνο για την εφαρμογή της στρατηγικής τιμολόγησης και φυσικά ζητήθηκε να διευκρινιστεί η βάση για τις εισφορές ή τις επιβαρύνσεις που εφαρμόζονται ή σχεδιάζονται. Τέλος, το ερωτηματολόγιο έθετε το ερώτημα σχετικά για το ποσοστό των αρχικών και ετήσιων εξόδων που αναμένεται να ανακτηθούν μέσω των συστημάτων ανάκτησης του κόστους.

Η πλειοψηφία λοιπόν, των λιμένων που συμμετείχε στην έρευνα όσο παράδοξο και αν φαίνεται απάντησε πως δεν έχει κάποιο σχέδιο σχετικό με την ανάκτηση του κόστους που προέκυψε από την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας. Παρόλα αυτά το 37%, κυρίως των αναπτυγμένων λιμένων, δείχνουν να σκοπεύουν να εισάγουν κάποιο σχέδιο σχετικό με την απορρόφηση του κόστους αυτού. Το 6% έχει ήδη εισάγει ή σκοπεύει να εισάγει κάποιο σχέδιο παράλληλα με την δημόσια χρηματοδότηση. Η περιορισμένη χρήση των συστημάτων ανάκτησης του κόστους δείχνει ότι η χρέωση των χρηστών του λιμένα θα μπορούσε να είναι πιο δύσκολο τελικά έργο για τους λιμένες σε ορισμένες περιοχές, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να εξηγήσει τον λόγο που κάποιοι λιμένες και τερματικοί σταθμοί δεσμεύονται από τους όρους της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης ή σύμβασης παραχώρησης.

Τα μέτρα ανάκαμψης που έχουν υιοθετηθεί ή πρόκειται να υιοθετηθούν από τους σχετιζόμενους λιμένες περιλαμβάνουν αμοιβές ή επιβαρύνσεις στα φορτία (48%) και στους επιβάτες (17%). Άλλες επιβαρύνσεις αφορούν την επιβολή επιβαρύνσεων ασφάλειας βάση των κλήσεων πλοίου, εισφορές ή τέλη (35%) ή ακόμα και αύξηση του ενοικίου για τις εγκαταστάσεις (9%). Είναι σαφές ότι η πλειοψηφία των λιμένων φαίνεται να στοχεύει αρκετά στους χρήστες του λιμένα, με μια ιδιαίτερη προτίμηση ως προς το φορτίο.

Η έρευνα προχωράει εις βάθος και η πλειοψηφία των λιμένων που συμμετέχουν σε αυτή δεν προσδοκούν να καλύψουν περισσότερο από το μισό αρχικό κόστος το οποίο και σχετίζεται με τα μέτρα που επιβάλλει ο κώδικας ασφαλείας. Το 31% θεωρεί πως θα μπορέσει να καλύψει πάνω από το 80% από του χρήστες τα κόστη που δαπανήθηκαν ενώ μόλις το 8% προσδοκά ότι τα αρχικά κόστη θα καλυφθούν πλήρως από τους χρήστες.

Από τα παραπάνω γίνεται ευκόλως αντιληπτό ότι η μεταβίβαση του συνολικού κόστους που προέκυψε από την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας στους λιμένες στον χρήστη-πελάτη είτε απευθείας στην ναυτιλιακή εταιρεία με μια ενδεχόμενη αύξηση των λιμενικών τελών, είτε στον επιβάτη με αύξηση του εισιτηρίου είτε τελικά στο ίδιο το φορτίο με προσαύξηση των τελών διαχείρισης ενώ μοιάζει να είναι μια εύκολη λύση με άμεση επανάκτηση των δαπανών δεν είναι ούτε η ιδανική ούτε και τελικά τόσο απλά εφαρμόσιμη αφού ο λιμένας θα πρέπει να παραμείνει ανταγωνιστικό και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών του να μην συνοδεύεται από κατακόρυφη αύξηση των τελών που επιβάλλει στους χρήστες αφού αυτοί με την σειρά τους θα αναζητήσουν άλλους λιμένες με χαμηλότερες τιμές. Έτσι η ισορροπία μεταξύ τιμής και υπηρεσίας με την εισαγωγή του Κώδικα Ασφαλείας γίνεται ακόμη πιο λεπτή.

7.4 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΟΣΤΟΣ

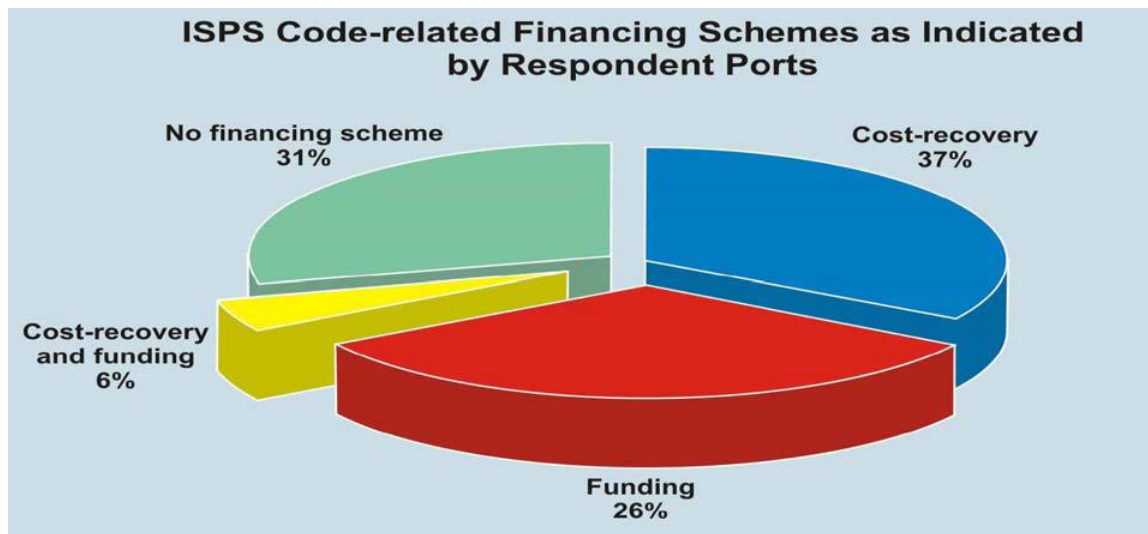
Προκειμένου να αποκτηθεί μια καλύτερη κατανόηση των συνολικών επιπτώσεων στο κόστος από τον κώδικα ISPS, τα παγκόσμια αρχικά αλλά και το ετήσια κόστη εκτιμήθηκαν χρησιμοποιώντας τα εξής τρία σημεία αναφοράς (α) τον όγκο του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου μετρημένο σε τόνους, (β) τη δυναμικότητα του λιμένα στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων και (γ) τον συνολικό αριθμό των δηλωθέντων λιμενικών εγκαταστάσεων που εναρμονίζονται με τις αρχές του Κώδικα Ασφάλεια (UNCTAD 2007, p. 20). Το μερίδιο ερωτηθέντων λιμένων με βάση το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο (τόνοι) εκτιμάται σε περίπου 13%, ενώ το μερίδιό τους από την άποψη της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα και τον συνολικός αριθμός των δηλωμένων ISPS λιμενικών εγκαταστάσεων εκτιμάται σε περίπου 16% και 6% αντίστοιχα. Το μέσο αρχικό κόστος ανά λιμενική εγκατάσταση για μικρότερους λιμένες

ανέρχεται σε \$ 386.000 ποσό το οποίο και είναι περισσότερο από το διπλάσιο του κόστους για μεγαλύτερους λιμένες (\$181.000). Το μέσο αρχικό κόστος ανά μονάδα για όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις, ανεξάρτητα από τον αριθμό των εγκαταστάσεων οι οποίες υπόκεινται στον, ανέρχεται σε \$ 287.000. Όσον αφορά τις ετήσιες δαπάνες, το μέσο κόστος ανά μονάδα για μικρότερους λιμένες είναι υψηλότερο (US \$ 128.000) σε σύγκριση με το κόστος του σε μεγαλύτερους λιμένες (US \$ 81.000 (UNCTAD 2007, p. 42-45). Το μέσο ετήσιο κόστος ανά ISPS στις λιμενικές εγκαταστάσεις για όλους του ερωτηθέντες, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, ανέρχεται στο ποσό των \$ 105. Κατά μέσο όρο τα λειτουργικά έξοδα που προέκυψαν από την εφαρμογή του ISPS και σχετίζονται με το αρχικό κόστος αντιπροσωπεύουν περίπου το 1% από τα ετήσια έσοδα. Η κατανομή των λιμένων που συμμετείχαν στην έρευνα της UNCTAD δείχνει ότι οι μικρότεροι λιμένες αναγκάστηκαν να διαθέσουν ένα μεγαλύτερο μερίδιο των λειτουργικών εσόδων τους για τη χρηματοδότηση του κώδικα ISPS (1,2%) σε σύγκριση με το μερίδιο που διατίθεται από τους μεγαλύτερους λιμένες (0,8%) (UNCTAD 2007, p. 21).

7.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΕΞΟΔΑ

Ένας αριθμός από τους ερωτηθέντες λιμένες έχουν εφαρμόσει ή σχεδιάζουν να εφαρμόσουν συστήματα ανάκτησης του κόστους. Ενδεχομένως, οι λιμένες φαίνεται να ευνοούν την είσπραξη των τελών για διάφορους τύπους χρηστών του λιμένα, ιδιαίτερα φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων κυκλοφορίας. Σε γενικές γραμμές πάντως λιγότερο από την πλήρη ανάκτηση των δύο αρχικών και ετήσιων εξόδων αναμένεται. Όσον αφορά τα τέλη που εφαρμόζονται, οι απαντήσεις που έλαβε δεν ρίχνουν πολύ φως σχετικά με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της βάσης και τα επίπεδα των τελών που σχετίζονται με την απορρόφηση των εξόδων για εναρμόνιση με τον ISPS. (UNCTAD 2007, p.46).

Διάγραμμα 3 (Τα συστήματα χρηματοδότησης, όπως υποδεικνύονται από τους λιμένες της έρευνας, UNCTAD, 2007)

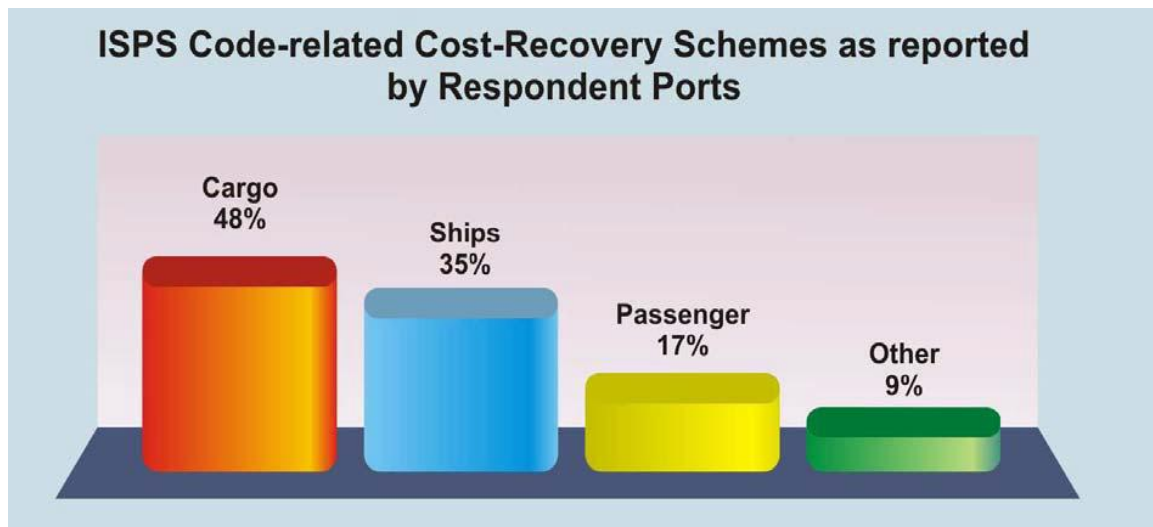


Η έρευνα αποκάλυψε επίσης ότι ορισμένοι λιμένες είχαν λάβει δημόσια χρηματοδότηση και βοήθεια. Ενδεχομένως, στην αναμενόμενη βοήθεια περιλαμβάνονται κυβερνητικές επιχορηγήσεις και επιμερισμός του κόστους των συμφωνιών, κυρίως για τους λιμένες που βρίσκονται σε ανεπτυγμένες περιοχές. Οι λιμένες στις αναπτυσσόμενες χώρες φαίνεται να έχουν ωφεληθεί κατά κύριο λόγο από την τεχνική βοήθεια και την οικοδόμηση ικανοτήτων που παρέχεται από τους διεθνείς οργανισμούς. Οι λιμένες φαίνεται γενικά να έχουν αποδεχθεί τους στόχους που τέθηκαν από τον Κώδικα ISPS και έχει αναφερθεί συνολικά θετική εντύπωση από την εφαρμογή του νέου καθεστώτος της ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την αύξηση της ευαισθητοποίησης, τον ανορθολογισμό των διαδικασιών, την τυποποίηση αξιολόγησης των κινδύνων και τη βελτίωση των επιχειρηματικών πρακτικών. Οι μελέτη των Ηνωμένων εθνών εν τούτοις κατάφερε να υπογραμμίσει και κάποιες από τις αρνητικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τον Κώδικα οι οποίες συνδέονται με την επιχειρησιακή παρέμβαση, επιπτώσεις στο κόστος και τις σχετικές απαιτήσεις για χρηματοδότηση. Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένοι λιμένες έχουν ζητήσει βοήθεια και περαιτέρω υποστήριξη.

Όσον αφορά τον αντίκτυπο του Κώδικα σε διάφορα μέτρα που σχετίζονται με τις επιδόσεις, όπως η αποτελεσματικότητα, η χρήση των ΤΠΕ και την ανάπτυξη απόδοσης

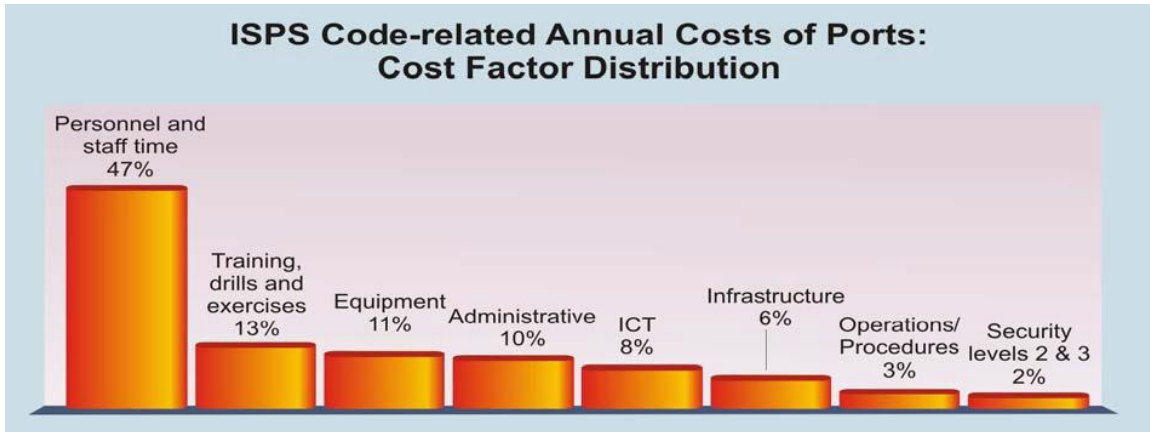
οι αντιλήψεις των συμμετεχόντων λιμένων είναι θετικές. Κάποιοι ωστόσο, ανέφεραν ότι αντιμετώπισαν αύξηση των καθυστερήσεων, και λίγα σημειωθεί, μείωση της ανταγωνιστικότητας, ενώ πολλοί είπαν πως δεν παρατήρησαν καμία επίπτωση σε όλα τα παραπάνω (UNCTAD 2007, p. 25-27).

Διάγραμμα 4 (Μέθοδος ανάκαμψη, UNCTAD, 2007)



Σύμφωνα με την έρευνα τις UNCTAD σχετικά με τις οικονομικές προεκτάσεις της εφαρμογής του κώδικα ασφαλείας και σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι δαπάνες κατανέμονται μεταξύ των διαφόρων κονδυλίων του κόστους οι απαντήσεις που ελήφθησαν δείχνουν ότι κατά μέσο όρο οι δαπάνες για εξοπλισμό απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος του αρχικού κόστους (35%), ακολουθούμενες από τις δαπάνες για την υποδομή (26%). Άλλες δαπάνες περιλαμβάνουν αυτές που σχετίζονται με το προσωπικό (14%), τις ασκήσεις εκπαίδευσης και τα γυμνάσια (8%), τη διοίκηση (6%), τις λειτουργίες και τις διαδικασίες (2%) καθώς και τις αναβαθμίσεις ασφαλείας για τα επίπεδα 2 και 3 (2 %) (UNCTAD, 2007, p. 20).

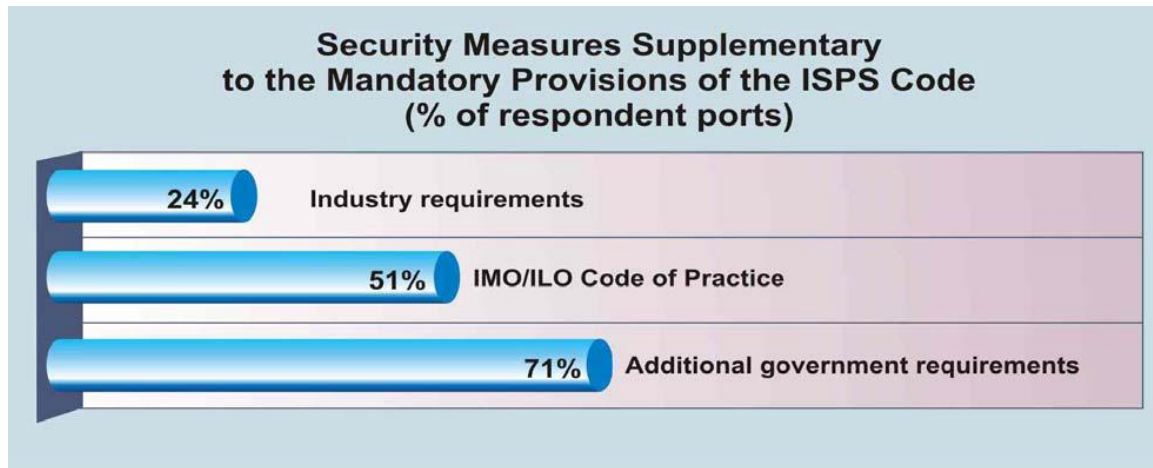
Διάγραμμα 5 (Ετήσια έξοδα, UNCTAD, 2007)



7.6 ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σύμφωνα με την έρευνα το οικονομικό κόστος, που επέφερε η εφαρμογή του κώδικα ήταν υψηλότερο για τους μικρότερους λιμένες από σκοπιά μέσου κόστους (UNCTAD 2007, p. 13-15). Οι μεγαλύτεροι λιμένες φάνηκαν περισσότερο ικανοί να συμβαδίσουν με τις απαιτήσεις που ήταν απόρροια του Κώδικα Ασφαλείας και για αυτό το αρχικό κόστος για εξοπλισμό, υποδομές, προσωπικό κτλ ήταν μικρότερο σε σχέση με αυτό των μικρότερων λιμένων. Επιπλέον, οι υπολογισμοί του εκτιμώμενου παγκόσμιου κόστους που σχετίζεται με τον λιμένα και προέρχεται από την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας είναι ισοδύναμοι με τις αυξήσεις στις διεθνείς πληρωμές των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών κατά περίπου 1% σε σχέση με την αρχική δαπάνη και 0,5% σε σχέση με την ετήσια δαπάνη (UNCTAD 2007, p. 17-18).

Διάγραμμα 6 (Επιπρόσθετα μέτρα, UNCTAD, 2007)



Η πλειοψηφία των λιμένων θεωρεί ότι η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας δεν είχε καμία έμμεση επίδραση τις δραστηριότητες τους. Παρόλα αυτά η εικόνα για την συνολική επίδραση είναι τελείως διαφορετική. Το 64% θεωρεί ότι η εφαρμογή του κώδικα ήταν θετική τόσο για τον λιμένα όσο και για τις δραστηριότητες του. Το 24% θεωρεί ότι επηρεάστηκε αρνητικά ενώ μόλις το 12% των απαντημένων δηλώνει ότι η επιρροή ήταν περιορισμένη.

Οι απαντήσεις που έλαβε η έρευνα της UNCTAD δείχνουν ότι ο τομέας των λιμενικών εγκαταστάσεων κατάφερε την επίτευξη της πλήρους συμμόρφωσης με περιορισμένη ή μηδαμινή δυσκολία. Η εφαρμογή των υποχρεωτικών διατάξεων του Κώδικα ήταν σε μεγάλο βαθμό επιτυχής και συντονισμένη από τους πρώτους μήνες εισαγωγής. Επιπλέον, μια σημαντική πλειοψηφία από τους ερωτηθέντες λιμένες έδειξε ότι μια σειρά μέτρων που συμπληρώνουν τον Κώδικα ISPS ήταν δυνατή και απαραίτητη. Αυτό θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι ο κώδικας μπορεί να θεωρηθεί ως ελάχιστο επίπεδο ασφάλειας επιπλέον μέτρα πρέπει να ληφθούν είτε την κυβέρνηση ή από τον κλάδο. Δεν είναι πάντα σαφές, ωστόσο, ποια από τα συγκεκριμένα μέτρα αποτελούν επέκταση των απαιτήσεων του κώδικα για ολόκληρη τη λιμενική ζώνη ή την εφαρμογή του IMO / ILO πρωτοβουλία που θα πρέπει να ξεκινά από τις κυβερνήσεις, σε αντίθεση με τη βιομηχανία. Τα αριθμητικά στοιχεία που αναφέρονται σε απόλυτους όρους και το εκτιμώμενο μέσο κόστος διαφέρουν μεταξύ των λιμένων. Το κόστος διαφέρει από λιμένα

σε λιμένα και από εγκατάσταση σε εγκατάσταση, ανάλογα με μια ποικιλία παραγόντων, κυριότερο παράγοντα αυτό του μεγέθους. Η αναλογία των εξόδων για ετήσια έσοδα, διακίνηση φορτίων, ISPS λιμενικές εγκαταστάσεις και τις κλήσεις των πλοίων είναι χαμηλότερη για μεγαλύτερους λιμένες σε σύγκριση με τα μικρότερα. Οι απαντήσεις δείχνουν ότι η αρχική εφαρμογή του κώδικα ISPS απαιτεί περισσότερες επενδύσεις σε εξοπλισμό και υποδομή για να θέσει σε εφαρμογή τις απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε να εκτελούνται τα νέα καθήκοντα ασφαλείας. Το προσωπικό και οι απαιτήσεις χρόνου του προσωπικού παράγουν το μεγαλύτερο μέρος από τις δαπάνες που συνδέονται με την ετήσια συντήρηση της συμμόρφωσης με τον κώδικα ISPS. Η διατήρηση και η λειτουργία του νέου συστήματος ασφαλείας θα απαιτούσε κανονικά την πρόσληψη περισσότερου προσωπικού ή να παραταθούν οι ώρες εργασίας του υφιστάμενου προσωπικού. Άλλοι σημαντικοί παράγοντες κόστους, ακόμη μικρότερου μεγέθους από ό, τι του προσωπικού και του χρόνου του προσωπικού, είναι η εκπαίδευση, (γυμνάσια και ασκήσεις) και ο εξοπλισμός. Ο Κώδικας ISPS απαιτεί να διεξάγεται τακτική εκπαίδευση και ασκήσεις και ως εκ τούτου, η σπουδαιότητα των συναφών δαπανών μπορεί να αναμένεται ανάλογη. Οι δαπάνες που προέρχονται από λειτουργικές και διαδικαστικές απαιτήσεις ή αναβαθμίσεις ασφαλείας εξακολουθούν να είναι αμελητέα σε αναλογία προς το υπόλοιπα στοιχεία κόστους.

Η έρευνα της UNCTAD καταλήγει πως οι λιμένες αποδέχθηκαν ομαλά τον Κώδικα Ασφαλείας και τον θεωρούν απολύτως θεμιτό, υπάρχει συνολικά θετική εντύπωση του νέου καθεστώτος ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την αύξηση της ευαισθητοποίησης, τον εξορθολογισμό των διαδικασιών, την τυποποίηση αξιολόγησης των κινδύνων και τη βελτίωση των επιχειρηματικών πρακτικών (UNCTAD 2007, p. 25-27).

Όσον αφορά τον κώδικα ISPS, τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι οι λιμένες που συμμετείχαν στην έρευνα και οι κυβερνήσεις έχουν αποδεχθεί τους στόχους Κώδικας ISPS ως νόμιμους και έχουν μια συνολικά θετική εντύπωση του νέου καθεστώτος ασφάλειας στη θάλασσα. Σε αυτό το πλαίσιο, οι θετικές συνέπειες από την εφαρμογή των μέτρων στις επιδόσεις των διαφόρων λιμένων, όπως η αποτελεσματικότητα και η μείωση της εγκληματικότητας είναι πλέον εμφανείς. Παρ' όλα αυτά, περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS φαίνεται πως συνεχίζουν να

είναι επιθυμητές, ιδίως για να διευκολυνθεί η ομοιόμορφη ερμηνεία τους διεθνώς και η συντονισμένη εφαρμογή τους.

Παράλληλα τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι υπάρχουν διαφορές στις συνέπειες (θετικές και αρνητικές) από την εφαρμογή του κώδικα ISPS μεταξύ των λιμένων, ιδίως μεταξύ των μεγαλύτερων και μικρότερων λιμένων. Επίσης, παρατηρούνται διαφορετικές προσεγγίσεις στους λιμένες από τους κυβερνητικούς μηχανισμούς χρηματοδότησης. Τα επίπεδα κόστους καθώς και οι διαφορετικές προσεγγίσεις χρηματοδότησης, μαζί με τις εκκλήσεις για βοήθεια από ορισμένους λιμένες τονίζουν την ανάγκη για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει ο εναρμονισμός με τον Κώδικα ISPS καθώς και η ανάγκη να κεφαλαιοποιηθούν τα οφέλη που συνδέονται με αυτόν.

7.7 Η ΈΡΕΥΝΑ WENGELIN

Η έρευνα Wengelin βασίζεται σε συνεντεύξεις με Υπεύθυνους Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έξι διαφορετικούς λιμένες της Σουηδίας τα οποία ποικίλλουν σε μέγεθος και γεωγραφική θέση. Επίσης, στην έρευνα λήφθηκαν υπόψη οι επίσημες θέσεις και απόψεις της Σουηδικής Ναυτιλιακής Αρχής, των Σουηδικών τελωνείων, της σουηδικής ακτοφυλακής και του αστυνομικού τμήματος της επαρχίας Skåne.

Ο κύριος στόχος της εργασίας ήταν να διαπιστωθεί εάν τα μέρη τα οποία είναι υπεύθυνα για την ασφάλεια των λιμένων της Σουηδίας καταφέρνουν να εργάζονται μαζί σωστά ως ένα δίκτυο ή όχι. Ο Wengelin στην εργασία του έχει περιγράψει ένα τυπικό σουηδικό λιμένα πριν και μετά την εφαρμογή κώδικα ISPS.

Δεδομένου ότι οι περισσότεροι από τους λιμένες της Σουηδίας αποτελούν μέρος των αστικών περιοχών, στο παρελθόν ήταν ένας τόπος για ψυχαγωγία δίπλα σε ένα μέρος για το εμπόριο. Πριν από την εκτέλεση κώδικα ISPS, οι λιμενικές περιοχές στην Σουηδία ήταν ανοικτές για το κοινό. Δεν υπήρχαν φράχτες και πύλες, οι άνθρωποι θα μπορούσαν να διασχίσουν τον λιμένα εύκολα, χρησιμοποιούσαν την ακτή για ψάρεμα, για να πετούν χαρταετούς και ίσως αγοράζουν και κάτι από τους ναυτικούς.

Μετά την εφαρμογή του κώδικα όλα άλλαξαν ριζικά. Τώρα οι περιφράξεις, οι πύλες και CCTV έκαναν την προηγούμενη ελεύθερη ατμόσφαιρα ιστορία. Σύμφωνα με τον ίδιο τον Wengelin η εφαρμογή του ISPS ήρθε για να προστατέψει ορισμένα κράτη του κόσμου από την εξωτερική πολιτική που αυτά ασκούν και χωρίς να αναφέρει με ακρίβεια ποια κράτη εννοεί η ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία είναι δυο από αυτά. Σε άλλο σημείο την εργασίας αμφισβητεί την προστασία που μπορεί να προσφέρει ο ISPS.

Με βάση την εξωτερική πολιτική που είχε ασκήσει η Σουηδία η εφαρμογή του ISPS από τους λιμένες της έγινε με γνώμονα όχι την προστασία από τρομοκρατικές επιθέσεις αλλά για άλλους λόγους όπως την μείωση των μικροκλοπών και την προστασία του λιμενικού εξοπλισμού.

Η εργασία ολοκληρώνεται με το εξής ερώτημα: «Ποιο είναι το αποτέλεσμα αυτής της στάσης απέναντι στην προστασία από τον πραγματικό κίνδυνο να χρησιμοποιηθεί ο λιμένας ως είσοδος για μια απειλή στο ναυτιλιακό σύστημα μεταφορών; Πρόκειται σίγουρα για αδυναμία η έλλειψη ικανότητας να συγκεντρωθούν όλες οι προσπάθειες για τη διασφάλιση των θαλάσσιων μεταφορών αν σκεφτούμε το σημείο εκκίνησης του κώδικα. Θα μπορούσε επίσης να είναι μια επαρκής προσαρμογή στις τοπικές προϋποθέσεις και μια λογική κατασκευή του ορθολογισμού, δημιουργώντας νόημα για τις δράσεις που πρέπει να ληφθούν. Κανόνες και κανονισμοί δεν ταξιδεύουν καλά με την πάροδο του χρόνου και του χώρου. Η γενεσιουργός αιτία χάνει την δύναμη και τη σημασία της με το πέρας του χρόνου. Αυτό που απομένει είναι να κατασκευαστούν τοπικοί λόγοι που θα δώσουν νόημα στην ύπαρξη του κώδικα, όποιοι και αν είναι αυτοί. Μια άλλη προσέγγιση είναι να αμφισβητηθεί η παγκοσμιοποίηση των κανόνων και των κανονισμών στην παγκόσμια αρένα. Τώρα, έχοντας ορίσει το πρόβλημα, τα ερωτήματα παραμένουν αναπάντητα σε μεγάλο βαθμό.» (Wengelin, 2006)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

8.1 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή στα πλαίσια της εκπόνησης αυτής της εργασίας πραγματοποιήθηκε μια ποσοτική έρευνα. Η έρευνα σχεδιάστηκε με σκοπό να αποτελέσει ένα εργαλείο επιβεβαίωσης και ελέγχου των συμπερασμάτων της έρευνας της UNCATD και της σχετικής βιβλιογραφίας όπως έχει παρουσιαστεί μέχρι τώρα στην εργασία. Λόγω του περιορισμένου αριθμού των ερωτηματολογίων που συμπληρώθηκαν σωστά τα αποτελέσματα της έρευνας θεωρούνται ενδεικτικά από την συγγραφέα. Όπως θα παρουσιαστεί στη συνέχεια τα αποτελέσματα του μικρού δείγματος συγκλίνουν με αυτά της UNCATD.

Η δειγματοληπτική έρευνα με ερωτηματολόγια ή συνεντεύξεις με μεθόδους στατιστικής ανάλυσης είναι η πιο διαδεδομένη μέθοδος εμπειρικής έρευνας. Δεν περιορίζεται μόνο στον επιστημονικό χώρο, αλλά χρησιμοποιείται επίσης από τους άλλους όπως είναι οι δημόσιες εταιρείες δημοσκοπήσεων, γιατί μπορεί να συλλάβει τα χαρακτηριστικά, τις απόψεις και τις τάσεις του πληθυσμού υπό διερεύνηση. Η τυποποίηση των δεδομένων που συλλέγονται παρέχει τη δυνατότητα να προσεγγίσουμε εύκολα έναν πληθυσμό και να τονιστούν γενικές τάσεις (Pawson 1989). Τα στοιχεία που συλλέγονται έχουν σκοπό να περιοριστεί μια απλή περιγραφή ενός φαινομένου και να γίνει μια προσπάθεια για ανάλυση και επεξήγηση των δεδομένων που απεικονίζεται στην σκέψη των ερωτώμενων.

Για την ποσοτική έρευνα προετοιμάστηκε ένα ερωτηματολόγιο με ανοιχτές και κλειστές ερωτήσεις. Τα τυποποιημένα ερωτηματολόγια είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται συνήθως για την ποσοτικοποίηση ενός φαινομένου υπό μελέτη και τη μετατροπή του σε έναν αριθμό μεταβλητών. Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων μετατρέπονται σε δείκτες που αφορούν το φαινόμενο υπό έρευνα, με σκοπό τη στατιστική επεξεργασία τους, η οποία οδηγείται από τα εμπειρικά δεδομένα (Oppenheim 2000). Στο ερωτηματολόγιο δόθηκε έμφαση ώστε να συγκεντρώσει γεγονότα τα οποία είναι αντικειμενικά. Αυτή η προσπάθεια επιβάλλεται και από τη φύση του ερευνητικού μοντέλου. Ως εκ τούτου, οι

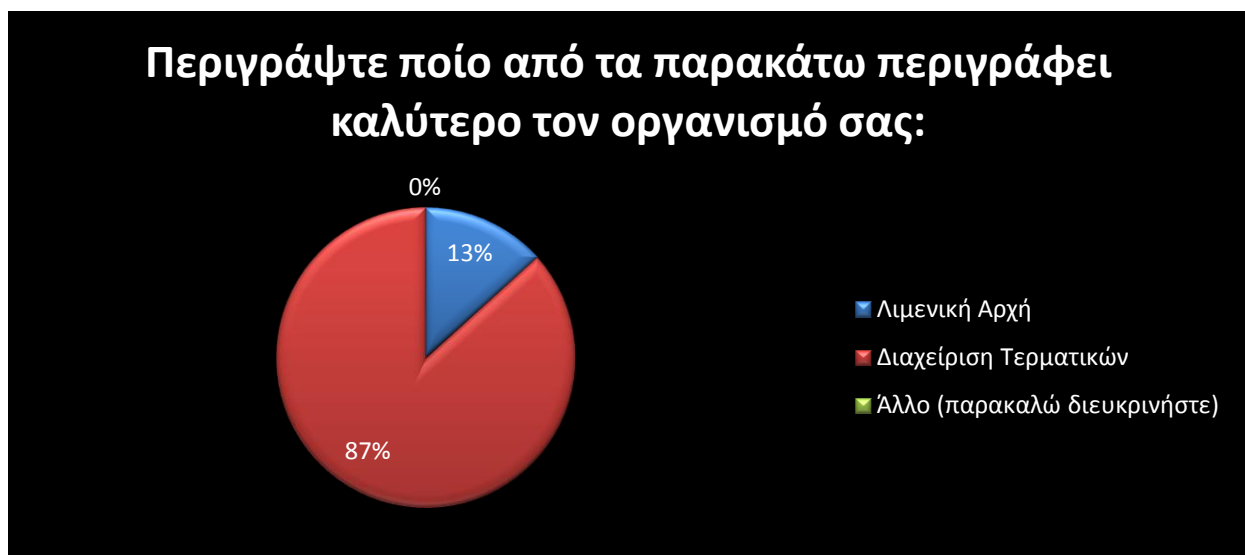
απαντήσεις εφόσον έχουν μετατραπεί σε ποσοτικά δεδομένα μέσω της ανάλυσης τους επιτρέπουν την σύγκριση με άλλες πηγές πληροφοριών και τις παραδοχές τους (Oppenheim 2000) στην περίπτωση μας όπως αυτές τις έρευνας της UNCATD.

Προετοιμάστηκαν 2 εκδόσεις του ίδιου ερωτηματολογίου ένα στην ελληνική γλώσσα και ένα στην αγγλική τα οποία παρατίθενται στο παράρτημα. Το ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από 16 ερωτήσεις. Το ελληνικό στάλθηκε στους 13 ελληνικούς λιμένες που είναι Ανώνυμες Εταιρίες. Το αγγλικό στάλθηκε σε 100 διεθνή λιμένες που διακινούν εμπορευματοκιβώτια. Το σύνολο των ερωτηματολογίων που απαντήθηκε σωστά ήταν 15. Στα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο που ακολουθεί δεν έχει γίνει διάκριση ανάμεσα στις απαντήσεις των ελληνικών και των ξένων λιμένων λόγω του δείγματος που δεν επέτρεπε μια τέτοια σύγκριση.

8.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στην ερώτηση περιγράψτε ποίο από τα παρακάτω περιγράφει καλύτερο τον οργανισμό σας η πλειοψηφία απάντησε Διαχείριση Τερματικών και ένα 13% Λιμενική Αρχή.

Διάγραμμα 7 (Περιγραφή Οργανισμού)



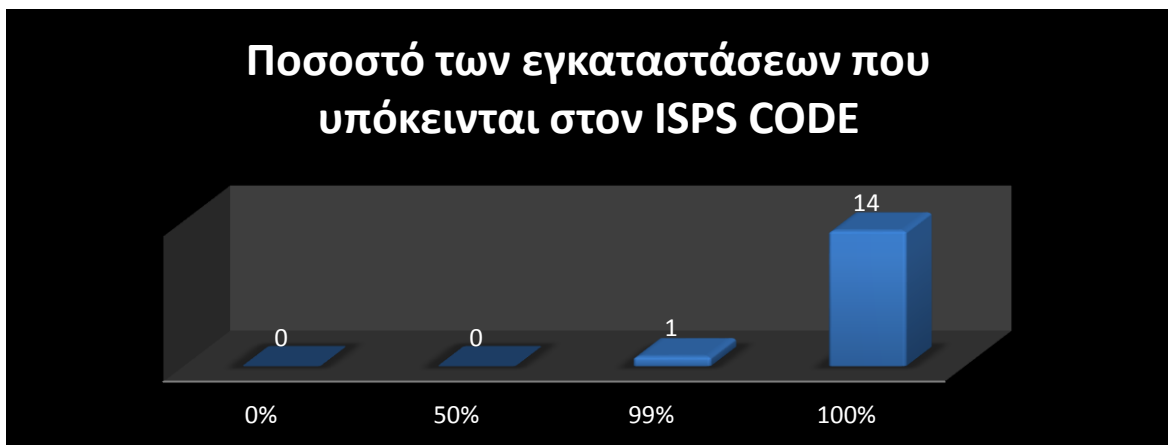
Στην επόμενη ερώτηση η οποία αφορούσε ποιος οργανισμός διαχειρίζεται τον λιμένα το 60% ανήκει στο δημόσιο και έχει δοθεί προς ιδιωτική διαχείριση ενώ μόλις το 13% είναι αμιγώς δημόσιο.

Διάγραμμα 8 (Διαχείριση Λιμένα)



Η τρίτη ερώτηση ζητούσε να διευκρινιστεί το ποσοστό των εγκαταστάσεων του λιμένα που υπόκεινται στον ISPS CODE (ISPS Code port facilities). Από τις απαντήσεις είναι φανερό πως πλέον υπάρχει σχεδόν απόλυτη εναρμόνιση με τον ISPS Code για το σύνολο των εγκαταστάσεων.

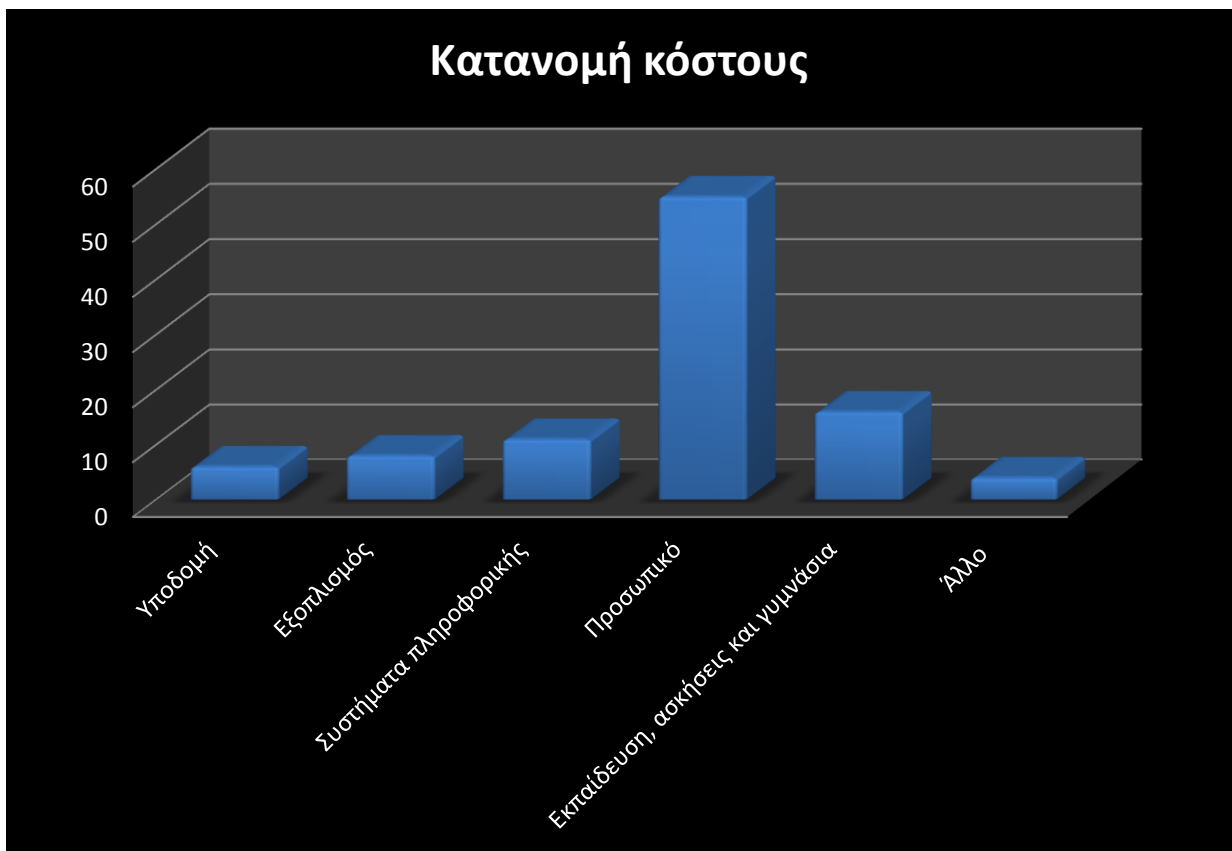
Διάγραμμα 9 (Διαχείριση Λιμένα)



Η επόμενη ερώτηση αφορούσε εκείνους που είχαν απαντήσει ότι δεν εναρμονίζονται στον 100% με τις διατάξεις του ISPS Code. Στο δείγμα ήταν μόνο μια τέτοια περίπτωση της οποίας οι εγκαταστάσεις κατά 99% υπόκεινται στον Κώδικα. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό κατά δήλωσή τους είναι η έλλειψη πόρων.

Οι επόμενες ερωτήσεις αφορούσαν οικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με την εφαρμογή του ISPS Code. Στην ερώτηση για το εφάπαξ αρχικό κόστος για την εφαρμογή του κώδικα ο μέσος όρος ήταν \$ 15.400.00. Ο μέσος όρος των ετήσιων επαναλαμβανόμενων δαπανών για τον ISPS Code είναι \$ 2.700.000. Στο γράφημα που ακολουθεί παρατηρούμε την κατανομή κόστους για τις εφάπαξ επενδύσεις ώστε ο λιμένας να εφαρμόσει τον ISPS Code. Το μεγαλύτερο κομμάτι του κόστους αφορούσε το προσωπικό.

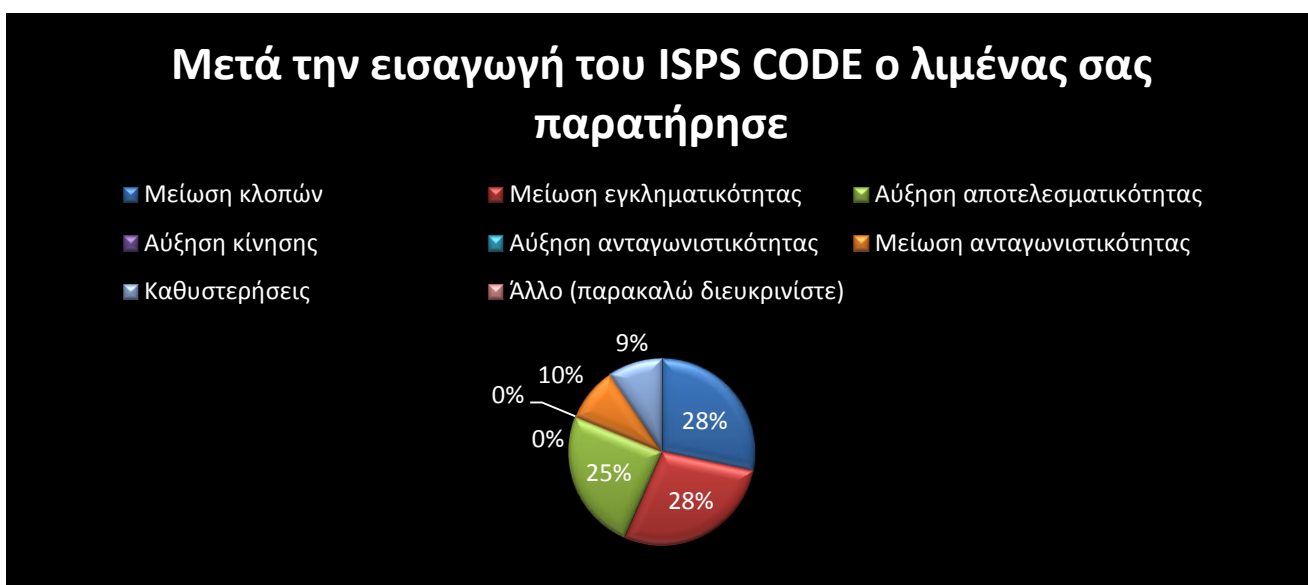
Διάγραμμα 10 (Κατανομή Κόστους)



Στην ερώτηση που αφορά τις βελτιώσεις που εισήγαγε ο Κώδικας στον λιμένα παρατηρούμε ότι υπήρξαν πολλά σημεία βελτίωσης. Ποιο συγκεκριμένα η μεγαλύτερη

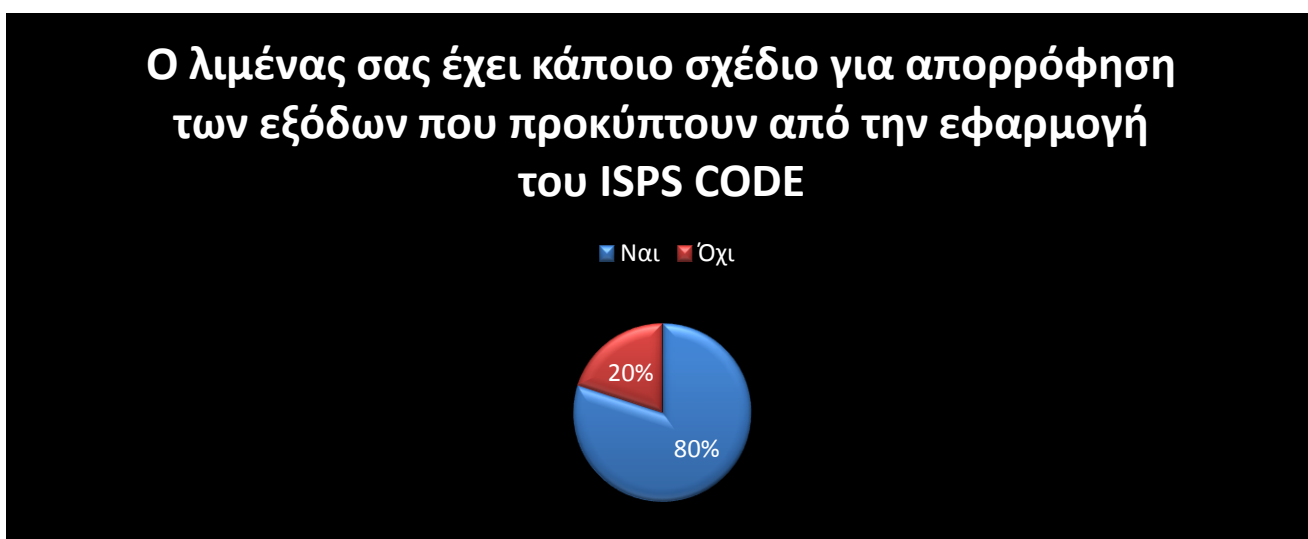
βελτίωση αφορούσε την μείωση της εγκληματικότητας (28%) και ακολουθείτε από μείωση κλοπών, αύξηση της αποτελεσματικότητας. Από την άλλη σαν αρνητική επίπτωση κάποιοι λιμένες ανέφεραν αύξηση των καθυστερήσεων και μείωση της ανταγωνιστικότητας.

Διάγραμμα 11 (Αποτελέσματα ISPS στον Λιμένα)



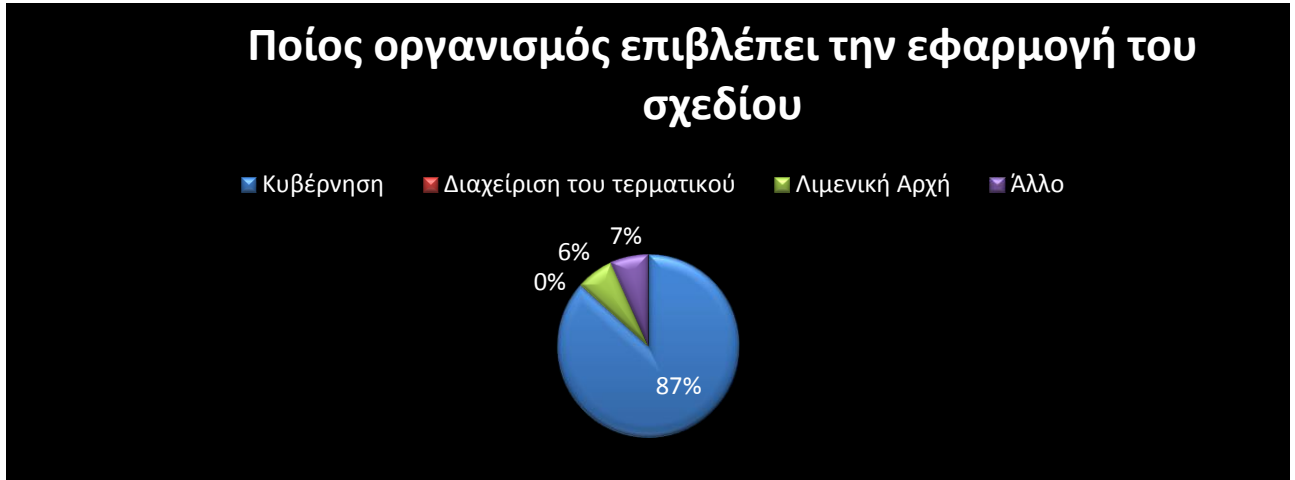
Η πλειοψηφία των λιμένων δήλωσε ότι είχε κάποιο σχέδιο για την απορρόφηση των εξόδων που σχετίζονται με την εφαρμογή του Κώδικα.

Διάγραμμα 12 (Απορρόφηση Εξόδων)



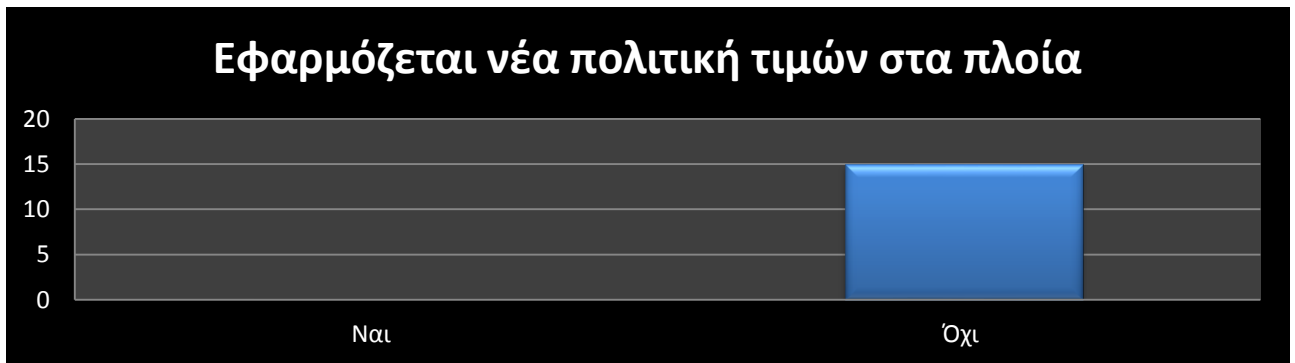
Στην πλειοψηφία των λιμένων οι Κυβερνήσεις είναι αυτές που επιβλέπουν την τήρηση του Κώδικα.

Διάγραμμα 13 (Οργανισμός Επίβλεψης)



Στη συνέχεια οι λιμένες απάντησαν ότι δεν άλλαξαν την πολιτική τιμολόγηση απέναντι στα πλοία . Σε αντίθεση άλλαξε η πολιτική τιμολόγησης των φορτίων

Διάγραμμα 14 (Πολιτική τιμών στα πλοία)



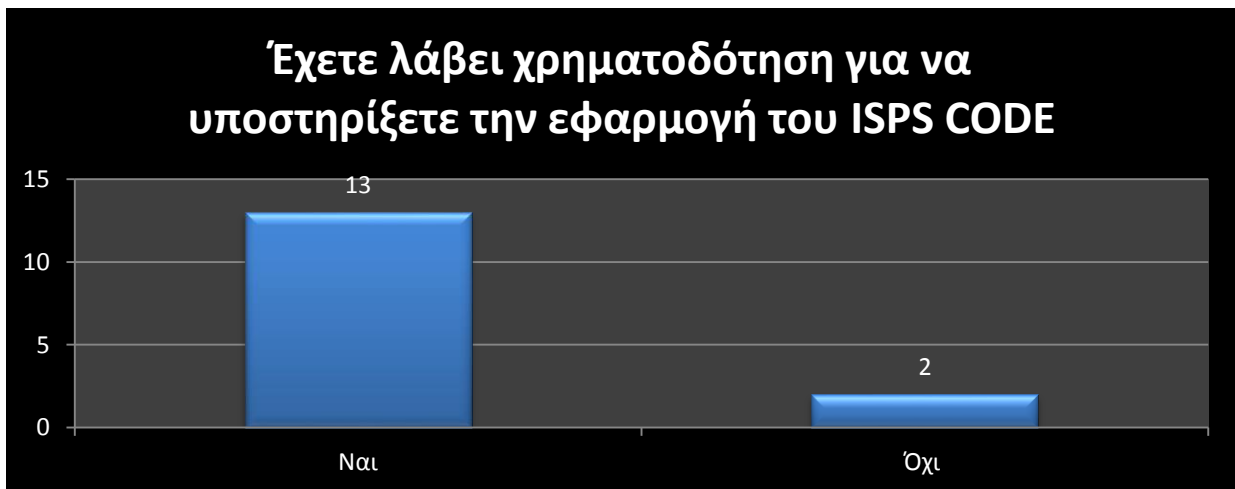
Διάγραμμα 15 (Πολιτική τιμών στα φορτία)



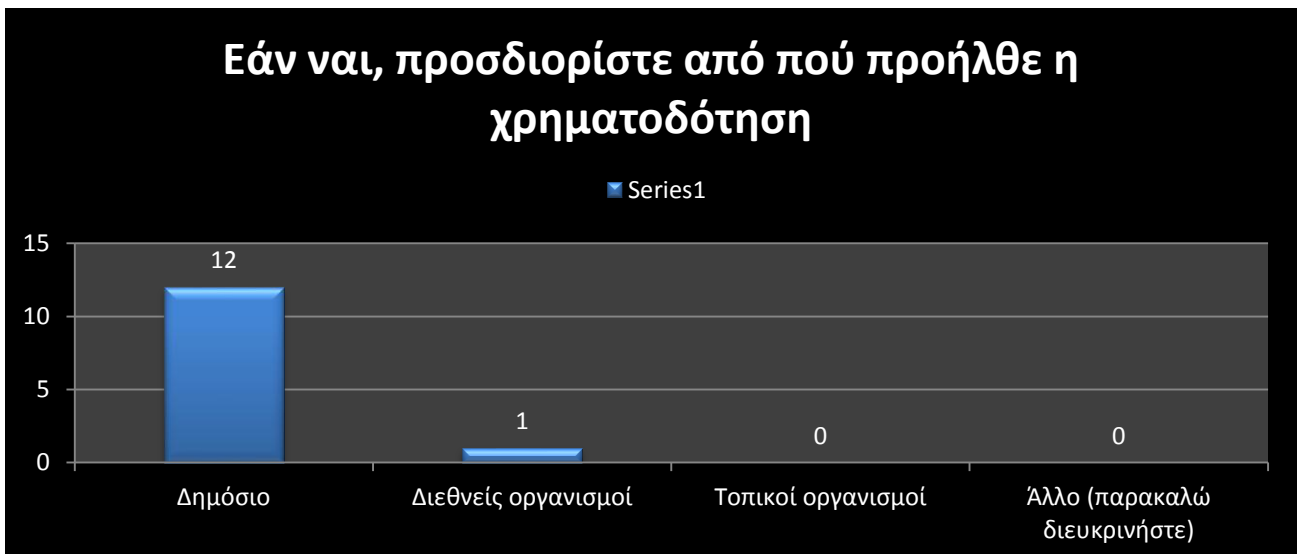
Στην επόμενη ερώτηση σχετικά με το ποσοστό που από το αρχικό και το ετήσιο κόστος ανακτάται από την πολιτική απορρόφησης των εξόδων όλοι οι λιμένες απάντησαν ότι αυτό κυμαίνεται ανάμεσα στο 50-80%.

Στην ερώτηση αν έχει υπάρξει κάποιου είδους χρηματοδότηση για να υποστηρίξουν οι λιμένες την εφαρμογή του ISPS Code η πλειοψηφία απάντησε καταφατικά. Επιπλέον η χρηματοδότηση προήλθε κυρίως από το Δημόσιο.

Διάγραμμα 16 (Χρηματοδότηση για την εφαρμογή του ISPS)



Διάγραμμα 17 (Πηγή Χρηματοδότησης)



Γενικά οι απαντήσεις δείχνουν μια τάση να επιβεβαιώσουν την έρευνα της UNCTAD. Ο Κώδικας αντιμετωπίζεται θετικά από τους λιμένες οι οποίοι φαίνεται να προσπαθούν να απορροφήσουν όσο το δυνατόν το κόστος που προκύπτει. Οι μεγαλύτεροι λιμένες σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι πιο προετοιμασμένοι να διαχειριστούν τα κόστη που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISPS Code σε σχέση με τους μικρότερους λιμένες ενώ παράλληλα το Δημόσιο φαίνεται να χρηματοδότησε τους λιμένες στις περισσότερες των περιπτώσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ

9.1 Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Στα πλαίσια της συνεχούς τεχνολογικής εξέλιξης και υπό το πρίσμα της παγκοσμιοποίησης η δομή και η ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας έχει αλλάξει χαρακτηριστικά. Παράλληλα η τάση διεθνοποίησης των τελευταίων ετών τόσο στο οικονομικό πλέγμα όσο και στο θεσμικό δημιουργεί νέες συνθήκες δράσεις για όλους όσους συμμετέχουν στην οικονομική πραγματικότητα. Είναι χρήσιμο να διερευνήσουμε το κατά πόσο τα υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας ευνοούν επιχειρησιακά τον λιμένα και διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα και την βιωσιμότητα του. Τι εννοούμε όμως με τον όρο ανταγωνιστικότητα (http://epan2.antagonistikotita.gr/uploads/Evretirio_2007_2013_Final.pdf).

Η ανταγωνιστικότητα ενέχει στοιχεία παραγωγικότητας, αποτελεσματικότητας και κερδοφορίας. Αλλά δεν είναι αυτοσκοπός ή απλός στόχος. Είναι ένα ισχυρό μέσο αύξησης του βιοτικού επιπέδου και της κοινωνικής ευημερίας – ένα εργαλείο για την επίτευξη στόχων (europa.eu Competitiveness Advisory Group).

Ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται στον λιμενικό κλάδο προσδιορίζεται κυρίως από δύο βασικούς παράγοντες: το εφάπαξ κόστος του λιμένα και την ύπαρξη των οικονομικών φάσματος (Παρδάλη Α., 1997, σελ 318-319). Το εφάπαξ κόστος αφορά δαπάνες σταθερού κεφαλαίου οι οποίες και δεν επαναλαμβάνονται (αποβάθρες, βυθοκόρησης κτλ) και μπορεί να εμποδίσει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο. Από την άλλη οι οικονομίες φάσματος εντοπίζονται μόνο εφόσον το συνολικό κόστος για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών είναι μικρότερο από το σύνολο των επιμέρους δαπανών για την παροχή αυτών των υπηρεσιών ξεχωριστά.

Η έννοια του λιμενικού ανταγωνισμού είναι ευρέως διαδεδομένη σε όλα τα επίπεδα των επιχειρήσεων και αφορά πιθανές επενδύσεις, κοινοπραξίες, παραχωρήσεις κτλ. Στους

λιμένες η έννοια του ανταγωνισμού συναντάται κυρίως με τις έννοιες ενδολιμενικός και διαλιμενικός ανταγωνισμός.

Η συνεχής βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας σε συνδυασμό με το κατάλληλο μίγμα μάρκετινγκ είναι καθοριστικής σημασίας για την αύξηση του ανταγωνισμού ανάμεσα στους λιμένες της ίδιας χώρας αλλά και σε αυτά διαφορετικών χωρών. Η ικανοποίηση του πελάτη χρήστη είναι ο βασικός στόχος του λιμένα. Η αύξηση του ανταγωνισμού οδηγεί σε καλύτερευση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών όποτε και είναι μια έννοια με θετικό αντίκρισμα στην αγορά.

9.2 ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΦΕΡΕ Ο ISPS ΣΤΗΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Μιλώντας με Υπεύθυνους Ασφαλείας Λιμενικών εγκαταστάσεων (ΥΑΛΕ) αποκόμισα ότι ο ISPS αποτέλεσε ένα είδος «σοκ» για τις λιμενικές διοικήσεις. Από τη μια το μεγάλο εφάπαξ κόστος και από την άλλη η τεράστια γραφειοκρατία απειλούσαν άμεσα το κύριο μέλημα των λιμένων δηλαδή την γρήγορη, χωρίς καθυστερήσεις εξυπηρέτηση του πλοίου. Παρόλο που ο ISPS είναι κοινός για όλους οι λιμένες στους οποίους απευθυνόταν οι διοικήσεις ήταν ανομοιόμορφες και καθόλου προετοιμασμένες. Ο κρατικός παράγοντας φάνηκε να βοηθάει αρκετά στις περισσότερες περιπτώσεις μέσω της χρηματοδότησης ενώ το πρόβλημα της έλλειψης της καθοδήγησης από τον IMO ήταν έντονο. Έτσι η γενική αίσθηση των εμπλεκόμενων ήταν αρχικά ότι ο χρόνος προετοιμασίας ήταν μικρός και οι τεχνικές οδηγίες ασαφής. Στόχος όλων ήταν να απορροφήσουν τους χρόνους ελέγχου με κύρια διέξοδο την πρόσληψη προσωπικού. Τι γινόταν όμως στις περιπτώσεις όπου η πρόσληψη επιπλέον προσωπικού δεν ήταν δυνατή; Ο λιμένας είτε καθυστερούσε στους ελέγχους είτε αύξανε τις τιμές του για να προσλάβει προσωπικό οπότε και γινόταν μη ανταγωνιστικός.

Οι άμεσα εμπλεκόμενοι με τον τομέα της ασφάλειας στους λιμένες επικρίνουν τον ISPS για την γραφειοκρατία που τον συνοδεύει. Από την άλλη με μια σύντομη επαφή με τον IMO η γνώμη του είναι πως η ασφάλεια είναι απαραίτητη και αν η γραφειοκρατία είναι

το «τίμημα» τότε όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να το αποδεχτούν και να βρουν τρόπους να λειτουργήσει ο λιμένας ο οποίος θα παλέψει να παραμείνει ανταγωνιστικός.

Οι λιμένες οφείλουν να προσαρμόσουν τις σχέσεις με τους προμηθευτές και τους πελάτες σε τέτοιο βαθμό ώστε να καταφέρουν να εξασφαλίσουν ανταγωνιστικές αλυσίδες εφοδιασμού, με παράλληλη αντιμετώπιση των κινδύνων για την ασφάλεια και απειλές ευπάθεια. Η σύγχρονη λιμενική κοινότητα απαρτίζεται από συναλλασσόμενους οι οποίοι στοχεύουν στην φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση και μεταφορά του λιμενικού προϊόντος σαν μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας με γνώμονα πλέον την ασφάλεια.

Ο λιμένας αποτελεί πλέον ένα χώρο διασύνδεσης διαφορετικών μέσων μεταφοράς ως κέντρα logistics και υπό το πρίσμα των παγκοσμιοποιημένων απειλών οφείλει μέσα σε όλους τους στόχους του να εγγυάται και την ασφάλεια σε όλους όσους κινούνται μέσα σε αυτό.

Η εισαγωγή και εφαρμογή του ISPS έπαιξε ιδιαίτερο ρόλο στην ποιότητα παροχής λιμενικών υπηρεσιών αφού ανήγαγε την αξιοπιστία και την ασφάλεια του λιμένα και των προϊόντων του σε πρώτης σημασίας στόχους. Από κει και πέρα ο κάθε λιμένας όντας ζωντανός οργανισμός στοχεύει να συνδυάσει τις απαιτήσεις που απορρέουν από τις επιταγές του ISPS με τρόπο τέτοιο ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις, οι οποίες είναι και το «αγκάθι» για τους χρήστες, έτσι ώστε να θεωρούνται ανταγωνιστικά στην σκακιέρα του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Επομένως, ο ρόλος της διοίκησης ποιότητας έχει εξέχουσα σημασία για κάθε ένα λιμένα που εφαρμόζει ή όχι τον κώδικα.

9.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στους λιμένες προκειμένου να καταστούν ανταγωνιστικότερα και να αυξήσουν την ζήτηση των λιμενικών υπηρεσιών του θα πρέπει να εστιάσουν τόσο στην αύξηση της παραγωγικότητας όσο και στην αποδοτικότητα τους. Με τον όρο αποδοτικότητα εννοούμε τη σχέση ανάμεσα στο χρηματικό αποτέλεσμα (καθαρό κέρδος ή ζημιά) της επιχειρηματικής μονάδας προς το σύνολο του επενδυμένου κεφαλαίου σε αυτήν (Παρδάλη Α, 1997. σελ 204). Είναι σαφές ότι η πιστή και αδιάβλητη τήρηση των

κανονισμών ασφαλείας στους σύγχρονους λιμένες οι οποίοι και επιθυμούν να ευθυγραμμιστούν με τις διεθνείς διατάξεις είναι πιθανό να αυξήσει τον χρόνο στα διάφορα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας. Η σημαντική δε αύξηση του χρόνου η οποία μπορεί να είναι και αποτέλεσμα της μη λειτουργικής εφαρμογής των κανόνων και της έλλειψης οργάνωσης αυξάνει σημαντικά το κόστος και επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα και την αποδοτικότητα του λιμένα.

Έτσι από τη μία πλευρά, η αύξηση του επίπεδου ασφάλειας, ως κύριο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανία, παίζει ένα σημαντικό ρόλο στην αποτελεσματικότητά του λιμένα. Καλύτερος έλεγχος της περιοχής του λιμένα, περιορισμός της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και καλύτερο περιβάλλον εργασίας είναι μερικές κύριες και θετικές επιρροές του κώδικα ISPS για τις λιμενικές δραστηριότητες. Από την άλλη πλευρά βέβαια, οι επιπλέον δαπάνες και τα επιπλέον έργα, λόγω του κώδικα ISPS, μπορεί να προκαλέσουν κάποιες δυσκολίες για τους λιμένες και τις δραστηριότητες τους. Ένα από τα κύρια προβλήματα για την εμπλοκή του κώδικα είναι ότι το κόστος των καθυστερήσεων για την αποδοτικότητα. Το πως λοιπόν το κάθε λιμένας αποφασίζει να διαχειριστεί αυτά τα «κόστη» αποτελεί μέρος της επιχειρησιακής στρατηγικής του και της οικονομικής πολιτικής που αποφασίζει να ακολουθήσει προκειμένου να επιβιώσει στον ολοένα αυξανόμενα ανταγωνιστικό χώρο των θαλάσσιων μεταφορών.

9.4 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΡΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ

Για να μπορέσουμε να αξιολογήσουμε την εφαρμογή των διατάξεων του κώδικα ISPS θα πρέπει να εξετάσουμε με μεγάλη προσοχή τις έμμεσες επιπτώσεις, θετικές και αρνητικές που προκύπτουν για τους λιμένες και είναι εξίσου σημαντικές και με τις άμεσες συνέπειες οι οποίες εντοπίζονται και πιο εύκολα.. Ποιος είναι λοιπόν ο αντίκτυπος στα διάφορα μέτρα απόδοσης του λιμένα; Ας δούμε τα μέτρα απόδοσης που σύμφωνα με τους Υπεύθυνους Ασφαλείας, από τους οποίους κα πήρα συνεντεύξεις, δέχονται επιρροή:

1. Ανταγωνιστικότητα

Ξεκάθαρα σε όλες της έκφανσης μιας επιχείρησης του παγκόσμιου στίβου η ανταγωνιστικότητα είναι ένα μέτρο απόδοσης που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη. Τα μέτρα του ISPS έστρεψαν τα βλέμματα των ενδιαφερόμενων (λιμένα, πλοίο, ναυτιλιακή εταιρεία) στη χρυσή τομή της ασφάλειας και του ανταγωνισμού. Υψηλότερο επίπεδο παροχής υπηρεσιών με ανταγωνιστικές τιμές και εξυπηρέτηση. Οι πιο πολλοί λιμένες στον κόσμο που θέλουν να αποτελούν μέρος της παγκόσμιας ναυτιλιακής σκακιέρας παίρνουν μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση.

2. Αποδοτικότητα

Στην πρώιμη έρευνα της UNICTAD η αποδοτικότητα των λιμένων είτε αυξήθηκε (61%) είτε παρέμεινε ίδια. Παράγοντες όπως το πρόσθετο προσωπικό, ο έλεγχος πρόσβασης στις πύλες, τα μέτρα προσυμπτωματικού ελέγχου, ο καλύτερος σχεδιασμός της περιοχής των εμπορευματοκιβωτίων και του χώρου πρόσδεσης των πλοίων αλλά και η καλύτερη εσωτερική οργάνωση συνέβαλαν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας. Έτσι παρόλο που τα μέτρα ασφαλείας είναι σαφέστατα απαιτητικά και οδήγησαν αναπόφευκτα σε αύξηση του κόστους των μεταφορών, η συμμόρφωση συνεπάγεται σημαντική απόδοση γεγονός που προσελκύει πελάτες οι οποίοι πλέον ζητούν ολοένα μεγαλύτερο βαθμό παροχής ασφάλειας.

3. Κίνηση (throughput)

Είναι δύσκολο να μετρηθεί το κατά πόσο η εφαρμογή του ISPS επηρέασε την κίνηση στους λιμένες τόσο τον αναπτυγμένων όσο και των αναπτυσσόμενων λιμένων και αυτό γιατί το συγκεκριμένο μέτρο απόδοσης συνδέεται και με παράγοντες που δεν αφορούν άμεσα και αποκλειστικά την υπόσταση του λιμένα όπως η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας.

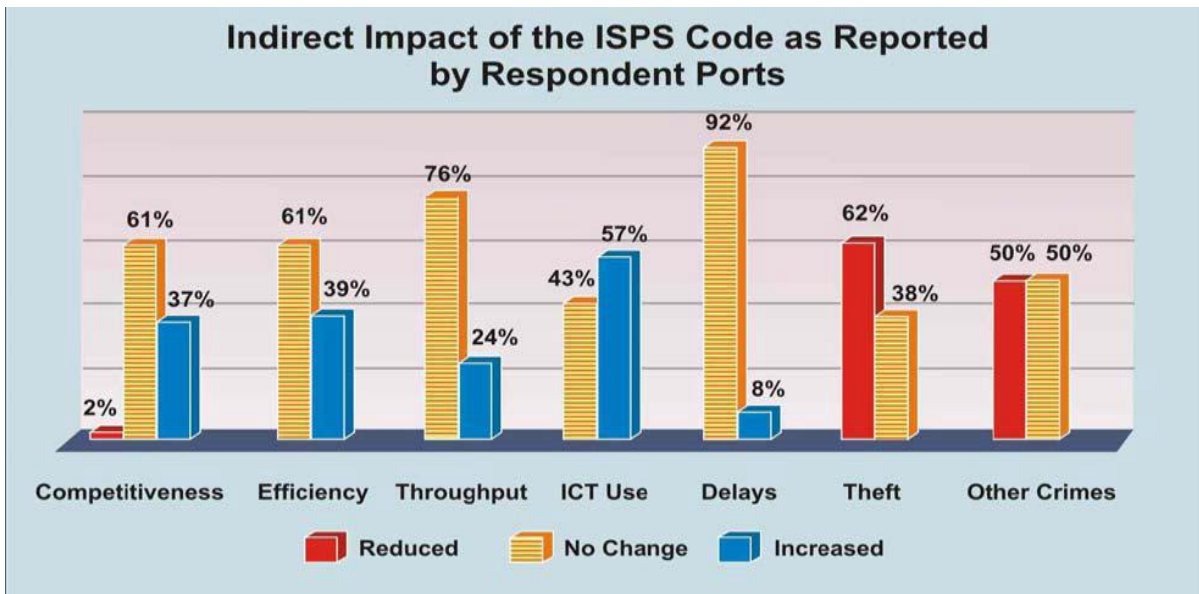
4. Τεχνολογία

Είναι ξεκάθαρο πως δεν μπορεί να υπάρξει ο ISPS αν οι λιμένες δεν υιοθετήσουν σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα (ηλεκτρονικούς υπολογιστές, κάμερες ασφαλείας κτλ)

5. Καθυστερήσεις

Οι διοικήσεις των λιμένων κατάφεραν να υιοθετήσουν λειτουργικά πλάνα, τα οποία πέτυχαν να υπερκεράσουν τις χρονοβόρες διαδικασίες ελέγχων είτε με την μη καθυστέρηση στις λιμενικές εργασίες, είτε με την αύξηση του προσωπικού είτε με την υιοθέτηση προηγμένων τεχνολογιών (ακτίνες χ), που ελαχιστοποιούν τον χρόνο της έρευνας.

Διάγραμμα 18 (Εμμεση επίδραση του ISPS Code, UNCTAD 2007)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της ελληνικής επικράτειας γενικά και ειδικότερα ο λιμένας του Πειραιά όπου και εφαρμόζονται οι κανόνες ασφαλείας είναι αυτές που εξυπηρετούν τα πλοία των διεθνών και εθνικών πλόων. Η ελληνική κυβέρνηση έχει επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των κανόνων για την ασφάλεια και σε λιμενικές εγκαταστάσεις της ελληνικής επικράτειας που περιστασιακά εξυπηρετούν πλοία που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες αλλά αφικνούνται και αναχωρούν στο πλαίσιο ενός διεθνούς πλού όπως προβλέπεται από την Διεθνή Σύμβαση SOLAS στο Κεφάλαιο X1-2 Κανονισμός 2.2 και αρμόδιος για την εφαρμογή είναι ο εκάστοτε Υπουργός Ναυτιλίας. Από αυτό είναι προφανές ότι οι διεθνείς διατάξεις για την ασφάλεια αναγνωρίζουν τα κυριαρχικά δικαιώματα του παράκτιου κράτους για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων όπως άλλωστε και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (ΔΕΔΑΠΛΕ, Εγκύκλιος 65).

10.1 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς, ο μεγαλύτερος λιμένας της Ελλάδας και ένας από τους μεγαλύτερους της Μεσογείου, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Με ιστορία που ξεκινάει από το 1924, όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων, σήμερα ο λιμένας του Πειραιά έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν τον εμπορικό λιμένα, τον επιβατικό λιμένα, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων.

Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας και κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.100 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της. Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών (ΟΛΠ, Ανακοίνωση 2014).

Οι λιμένες έχουν αποτελέσει ιστορικά παράγοντες που ενίσχυναν την τοπική ανάπτυξη. Ο Πειραιάς είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός λιμένας της Ελλάδας με διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων που ξεπερνά το 3,6 εκατομμύριο TEU'S (<http://www.olp.gr/>). Πέραν τούτου και λόγω της στρατηγικής του θέσης, αφού λειτουργεί σαν συνδετικός κόμβος για την Ευρωπαϊκή, την Αφρικανική και την Ασιατική ήπειρο, συγκαταλέγεται και στους σπουδαιότερους και μεγαλύτερους λιμένες της μεσογείου. Ο Σταθμός Διακίνησης των Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) αποτελεί τον μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στην Ανατολική Ευρώπη φέρνοντας τον Πειραιά στην 50^η θέση των μεγαλύτερων λιμένων παγκοσμίως.

Ο λιμένας του Πειραιά παρουσιάζει συνοπτικά τα εξής πλεονεκτήματα:

1. Πλεονεκτική γεωγραφική θέση ανάμεσα σε Ευρώπη – Ασία – Αφρική
2. Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα
3. Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης II
4. Κλιμακωτό τιμολόγιο με προβλεπόμενες εκπτώσεις
5. Ανταγωνιστικά τιμολόγια για αποθήκευση φορτίου
6. Λειτουργία με βάση του διεθνείς κανονισμούς ως προς την ασφάλεια (Safety και Security).

Ο λιμένας είναι ο κύριος κόμβος των λιμένων κρουαζιέρας της χώρας και το σημαντικότερο λιμένα κρουαζιέρας της Ανατολικής Μεσογείου, μετατρέποντάς το σε κύρια Πύλη Τουρισμού και Πολιτισμού της χώρας, για την εξυπηρέτηση των

κρουαζιερόπλοιων και των επιβατών τους. Ο λιμένας του Πειραιά, που με επιτυχία διαχειρίζεται ο ΟΛΠ Α.Ε., αποτελεί την εθνική βάση-κόμβο για την ελληνική κρουαζιέρα.

Με τον Α' Σταθμό Επιβατών Κρουαζιερόπλοιων «Μιαούλης» και τον Β' Σταθμό «Θεμιστοκλής», που εγκαινιάστηκε πρόσφατα ο ΟΛΠ Α.Ε θα μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα 25.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ μέχρι το τέλος του 2013 θα έχει ολοκληρωθεί ο Γ' Σταθμός Επιβατών Κρουαζιέρας «Άγιος Νικόλαος» έκτασης 3.500 τ.μ., παράλληλα με τον λιμένα κρουαζιέρας της Ακτής Μιαούλη

10.2 Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Πειραιάς όντας ένας από τους σημαντικότερους, στο χώρο της ναυτιλίας και των μεταφορών, κόμβους έλαβε εξαρχής σοβαρά το θέμα της ασφάλειας (safety και security) και προσπάθησε να εναρμονιστεί πλήρως με τις διεθνείς αλλά και τις ευρωπαϊκές επιταγές.

Σύμφωνα με την επίσημη σελίδα του ο ΟΛΠ αναφέρει:

“Σε μια εποχή οπού οι νέες Συμφωνίες του ΠΟΕ θα οδηγήσουν σε νέες μεγεθύνσεις των θαλάσσιων μεταφορών, οι λιμένες με τον πολυσύνθετο παραγωγικό τους ρόλο, οφείλουν να ελαχιστοποιήσουν τους κινδύνους κατά προσώπων, φορτίων, πλοίων και εργαζομένων. Ο ΟΛΠ Α.Ε. έχει πλέον αναπτύξει ένα σύγχρονο και αναβαθμισμένο περιβάλλον ασφάλειας, με νέο λογισμικό, μηχανήματα και εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, ώστε δικαίως οι πελάτες του να θεωρούν ότι στα πλαίσια του ISPS είναι πλέον ένας από τους πιο ασφαλή λιμένες, που λειτουργούν 365 ημέρες το χρόνο και 24 ώρες το 24ωρο. Το γεγονός αυτό εξάλλου αποδεικνύουν οι ετήσιες εγκρίσεις των ευρωπαϊκών ελεγκτικών οργάνων και η απουσία σοβαρών γεγονότων κινδύνου” (<http://www.olp.gr/>).

Συγκεκριμένα στον λιμένα του Πειραιά και στα πλαίσια της πλήρους εφαρμογής του Κώδικα στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) μέσα από σημαντικές επενδύσεις στον τομέα της παροχής βελτιωμένων λιμενικών υπηρεσιών έχει θέσει ως

στόχος να ενταχθεί μεταξύ των ασφαλέστερων τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων ανάμεσα στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Μετά από διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στις 10/08/2011 μεταξύ της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ένωσης (IMU) και του ΟΛΠ (Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς) και λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα ζητήματα:

1. Τον κανονισμό 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO
2. Ευρωπαϊκή εμπειρία και πρακτική.
3. Το κόστος υλοποίησης και λειτουργίας συστημάτων ISPS.
4. IMU εκπροσώπους, ο οποίοι και άσκησαν πιέσεις για την ελάχιστη χρέωση για τους χρήστες του λιμένα.
5. Δυσμενείς οικονομικές συνθήκες στην εγχώρια και παγκόσμια αγορά.

10.3 ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΛΠ

Η Διεύθυνση Έλεγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων Και Λιμένων (ΔΕΔΑΠΛΕ) είναι υπεύθυνη για την προετοιμασία των κατάλληλων εισηγήσεων και προτάσεων στην στρατιωτική και πολιτική ηγεσία ως προς τον τρόπο προετοιμασίας και υλοποίησης των νέων απαιτήσεων ασφαλείας (security) για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένου και του λιμένα του Πειραιά, που προβλέπονται από τις νέες διατάξεις της Δ.Σ. SOLAS Κεφαλαίου XI-2 (International Ship and Port facilities Security).

Ο λιμένας του Πειραιά είναι απόλυτα φυλασσόμενος και λειτουργεί με βάση τους κανόνες φύλαξης του ISPS. Οι υπηρεσίες ασφαλείας και ελέγχου του χώρου παρέχονται καθ' όλο το 24ωρο με φυσικούς ελέγχους και ηλεκτρονικά μέσα καταγραφής.

Το πρόσθετο σύστημα παρακολούθησης όλων των πλοίων, τα οποία κινούνται σε ακτίνα 24 ν.μ. από το λιμένα του Πειραιά που εγκατέστησε ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. στα πλαίσια

αναβάθμισης των Σχεδίων Ασφαλείας του Λιμένα ήταν μια κίνηση η οποία και υποδεικνύει την πιστή εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας.

Στα πλαίσια του EU Project MEMO, στο οποίο ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. είναι Leader, ο Οργανισμός προμηθεύτηκε και εγκατέστησε μονάδα RADAR υψηλής ευκρίνειας, η οποία από τον Οκτώβριο μπορεί να μπλοκάρει και να παρακολουθεί στόχους, οι οποίοι δεν εκπέμπουν σήμα AIS. Η σχεδίαση είναι ιντερνετική, που σημαίνει μετά από χορήγηση αδειάς, θα μπορεί η χρήση του Συστήματος να διαχέεται διαδικτυακά σε εταιρίες-χρήστες και σε κρατικές υπηρεσίες, αντλώντας χρήσιμες πληροφορίες για την κίνηση στο λιμένα του Πειραιά. Σημειωτέον ότι το 2010 οι αφίξο/αναχωρήσεις πλοίων στον Πειραιά ανήλθαν σε 26.000.

Το νέο αυτό λειτουργικό σύστημα καθιερώνει συνθήκες υψηλής ασφάλειας στα πλαίσια του ISPS, αφού εκτός του Radar συνδέεται με κάμερες υψηλής ευκρίνειας και σύστημα alarm για όλα τα πλοία, κυρίως για εκείνα που δεν εκπέμπουν σήμα AIS (Automatic Identification System), τα οποία ως μη έχοντας ταυτότητα, καθίστανται αμέσως στόχοι παρακολούθησης.

Με τη λειτουργία του νέου συστήματος, παράλληλα με τα ισχύοντα 7 σχέδια Ασφαλείας (ΣΑΛΕ) και τα νέα αναβαθμισμένα συστήματα ελέγχου διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (ραδιενέργειας κλπ.) στο Ικόνιο, ο Πειραιάς καθίσταται ένας από τους πιο ασφαλής λιμένες της Ευρώπης.

Παράλληλα η Brink's Security Services ανέλαβε από την 1η Ιουνίου 2013 το έργο της στελέχωσης και λειτουργίας των μηχανημάτων ελέγχου ασφαλείας στους χώρους των επιβατικών σταθμών του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά. Η σημασία της ανάθεσης ενός τέτοιου έργου είναι τεράστια καθόσον πρόκειται για την ανάληψη υπηρεσιών σε εφαρμογή του International Ship & Port Security (ISPS) Code στο μεγαλύτερο λιμένα της χώρας. Η Brink'sHellas με πλήρη εξουσιοδότηση ως Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας (RSO) από το Ελληνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τους κανονισμούς του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU) προετοιμάζει τις Αξιολογήσεις και τα Σχέδια Ασφαλείας για τους λιμένες. Η Ομάδα Αξιολόγησης και Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων έχει αναπτύξει επιμορφωτικά

προγράμματα για την κατάρτιση των υπαλλήλων ασφαλείας των λιμένων σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας.

Στα πλαίσια της αναβάθμισης του Εμπορευματικού Σταθμού του Πειραιά και σε συνέχεια της συμφωνίας μεταξύ των δύο διαχειριστών Ο.Λ.Π. Α.Ε. και Σ.Ε.Π. Α.Ε. για την εγκατάσταση και λειτουργία σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας ή ισοδύναμων μέτρων στην κοινή Ελεύθερη Ζώνη Τύπου 1- με στόχο την ένταξη του Πειραιά μεταξύ των ασφαλέστερων τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων των ευρωπαϊκών λιμένων- αφού ελήφθησαν υπόψη:

1. Ο σχετικός κανονισμός 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και οι οδηγίες του IMO
2. Η ευρωπαϊκή εμπειρία και πρακτική.
3. Τα κοστολογικά δεδομένα της εγκατάστασης και λειτουργίας συστημάτων ISPS ή των ισοδύναμων μέτρων.
4. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε την 10-8-2011 στα Κεντρικά Γραφεία του Ο.Λ.Π. Α.Ε. μεταξύ Ο.Λ.Π. Α.Ε., Σ.Ε.Π. Α.Ε. και Δ.Ν.Ε. Οι εκπρόσωποι της Δ.Ν.Ε. διατύπωσαν την άποψη περί της ελάχιστης δυνατής επιβάρυνσης των χρηστών του λιμένα.
5. Τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες της εγχώριας και παγκόσμιας αγοράς.
6. Τα τέλη ISPS τα οποία καταβάλλονται σε όλους τους εμπορευματικούς σταθμούς των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων.

Παράλληλα αποφασίστηκαν τα ακόλουθα:

- α. Η καθιέρωση τέλους ISPS Code ανά έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο εισαγωγής ή εξαγωγής ανταποδοτικού των παρεχομένων υπηρεσιών.
- β. Το τέλος ορίζεται σε 9,80 ευρώ, ποσό το οποίο καλύπτει μέρος του κόστους εφαρμογής των απαιτούμενων συστημάτων ασφαλείας.
- γ. Έναρξη καταβολής του ανωτέρω τέλους ISPS Code από την 15-9-2011

10.4 Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο ΟΛΠ σε μια δύσκολη τετραετία για την Ελλάδα και σε περίοδο κρίσης αναγνωρίζοντας την ανάγκη του λιμένα να διατηρήσει την ανοδική του πορεία έθεσε σε λειτουργία ένα επενδυτικό πρόγραμμα το οποίο και ακολουθήθηκε με επιτυχία και είχε ως συνιστώσα την ασφάλεια όπως αυτή περιγράφεται από τον ΙΜΟ στις παραγράφους του ISPS. Γενικά, ο ΟΛΠ παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το λιμένα όπως προσόρμιση, παραβολή, πυρμονδέτηση, ελλιμενισμό βοηθητικών σκαφών αλλά και υδροδότηση πλοίων, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος αλλά και τηλεφωνικής σύνδεσης. Στόχος για τον Πειραιά όπως μου ανέφεραν οι εργαζόμενοι είναι να διατηρήσει υψηλό το επίπεδο όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών χωρίς καθυστερήσεις σε κανένα από τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας ενώ παράλληλα να εγγυηθεί στον χρήστη/πελάτη την ασφάλεια (safety). Παράλληλα για την διοίκηση του Πειραιά σημαντικό ρόλο παίζει και η ασφάλεια αυτού (security) για αυτό και λαμβάνονται επίσης μια σειρά από μέτρα για την ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Συνοψίζοντας ο ΟΛΠ στα πλαίσια ενός πολύπλευρου επενδυτικού προγράμματος θέτει τους εξής στόχους όσο αφορά την ασφάλεια:

- ✓ Την παροχή ενός ευρέος φάσματος υπηρεσιών ασφαλείας
- ✓ Απορρόφηση των καθυστερήσεων για την άριστη εξυπηρέτηση των χρηστών/πελατών
- ✓ Η λειτουργία του θα στηρίζεται στα διεθνή πρότυπα όλων των σύγχρονων εμπορικών λιμένων, στηριγμένη σε προωθημένα συστήματα πληροφορικής
- ✓ Στο νέο εμπορευματικό σταθμό του ΟΛΠ Α.Ε. εγκαθίστανται προηγμένα συστήματα ελέγχου με πιστοποίηση όλων των χρηστών
- ✓ Ο ΟΛΠ θα παρέχει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη για ζημιά σε πλοίο ή εμπορευματοκιβώτιο στους πελάτες του

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η τρομοκρατία είναι ένα φαινόμενο παγκόσμιο το οποίο πέρα από το γεγονός ότι αποτελεί ένα κοινωνικό πλήγμα μπορεί να δημιουργήσει και μεγάλη αστάθεια στο παγκόσμιο εμπόριο και στις θαλάσσιες μεταφορές. Τα τελευταία χρόνια γίνεται ολοένα και πιο σαφές ότι η «βιομηχανία» της τρομοκρατίας μετατρέπεται σε ένα ακραίο μέσο διεκδίκησης το οποίο και πρέπει να αντιμετωπιστεί από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη με πρωταρχικό ρόλο να παίζουν οι κυβερνήσεις των κρατών.

Ο κώδικας ISPS, ο οποίος έχει σχεδιαστεί για να κάνει το έργο των τρομοκρατών όσο το δυνατόν δυσκολότερο, τέθηκε σε ισχύει στην πλειοψηφία των λιμένων. Ο κώδικας ISPS έχει ως κύρια αποστολή να αντιμετωπιστούν τα θέματα ασφάλειας (safety και security) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αν και ο λόγος για τη γέννηση του κώδικα ISPS ήταν η τρομοκρατία, τα άλλα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως το λαθρεμπόριο, η κλοπή και η πειρατεία μπορούν να αντιμετωπιστούν με επιτυχία μέσα από την εφαρμογή του. Ο κώδικας Ασφαλείας καταφέρνει να ορίσει μια ευρεία έννοια του όρου του κινδύνου ασφαλείας (safety and security) και παράλληλα παρουσιάζει μια ευρεία απαρίθμηση πιθανών απειλών. Σημαντικό δε είναι ότι δεν εστιάζει μόνο στις τρομοκρατικές ενέργειες αλλά προσπαθεί με επιτυχία να συμπεριλάβει όλους τους πιθανούς κινδύνους που συνδέονται με παράνομες πράξεις. Με μια συνολική άποψη, ο κώδικας ISPS ήταν επιτυχής ως προς τον κύριο στόχο του. Το επίπεδο ασφαλείας αυξήθηκε κατακόρυφα στους θαλάσσιους τομείς. Είναι προφανές ότι το ζήτημα των απειλών δεν θα μπορούσε να εξαλειφθεί εντελώς, όμως ο ISPS αποτελεί ένα εξαιρετικά ενθαρρυντικό βήμα για την άμβλυνση των συνεπειών τους στη θαλάσσια μεταφορά.

Από την έρευνα στη βιβλιογραφία αλλά και με συνεντεύξεις με Υπεύθυνους Ασφαλείας στους λιμένες προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής των μέτρων ελέγχου ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις υπόκειται ουσιαστικά στα μέτρα και τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί από τα συμβαλλόμενα κράτη. Η επέκταση των μέτρων μπορεί να προέλθει μόνο με εθνικές διατάξεις. Έτσι είναι συχνό φαινόμενο κάποιο λιμένα να παρουσιάζει έντονα και ενισχυμένα μέτρα ασφαλείας (π.χ ΗΠΑ) ενώ κάποιο άλλο να βασίζεται μόνο στην εκτέλεση όσων προβλέπει ο Κώδικας Ασφαλείας (π.χ. Κωνσταντινούπολη).

Καθότι ένα πιθανό αίτιο της τρομοκρατίας είναι οι ίδιες οι πολιτικές των κρατών που επιθυμούν να είναι κυρίαρχα στις θαλάσσιες μεταφορές και στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο θα ήταν υψίστης κοινής ωφέλειας όλοι οι αρμόδιοι φορείς να ερευνήσουν τα αίτια της τρομοκρατίας υπό το πρίσμα αυτών των πολιτικών.

Η αναγκαία υποδομή, το κατάλληλα εκπαιδευμένο και επαρκές σε αριθμό ανθρώπινο δυναμικό, ο τεχνολογικός εξοπλισμός, τα νομοθετικά αλλά και διοικητικά μέτρα για την ασφάλεια φυσικά και επέφεραν ένα κόστος το οποίο και δεν υπήρχε πριν την θέσπιση του Κώδικα Ασφαλείας. Εν τούτοις και με βάση την κίνηση των λιμένων διαφαίνεται ότι το κόστος αυτό απορροφήθηκε επιτυχώς από το λιμενικό management το οποίο και επαναπροσδιόρισε τους στόχους του λιμένα λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα.

Ολοκληρώνοντας την εργασία είναι σαφές πως ο κύριος στόχος του ISPS έχει επιτευχθεί γεγονός το οποίο δεν εφησυχάζει κανένα από τα εμπλεκόμενα μέρη τα οποία πρέπει να συνεχίσουν να δουλεύουν και να ενημερώνονται αδιάλειπτα προς της κατεύθυνση της ασφάλειας. Οι λιμένες και οι λιμενικές αρχές κατάφεραν να εργαστούν προς τη σωστή κατεύθυνση και να εναρμονιστούν με τις επιταγές του ISPS. Παρά το γεγονός πως όλα οι λιμένες συνομολογούν στο γεγονός ότι αυτή η εναρμόνιση επέφερε ένα υψηλό κόστος, η πληθώρα από αυτά κατάφερε να το διαχειριστεί με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να μην επιβαρυνθούν στο 100% οι χρήστες.

Εκτός από το γεγονός ότι ο ISPS έχει ως επί των πλείστον πολλά πλεονεκτήματα, υπάρχουν και κάποια μειονεκτήματα τα οποία δε θα μπορούσαν φυσικά να εξασθενίσουν τα οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή του. Μερικά μειονεκτήματα, όπως τα επιπλέον έξοδα και τα επιπλέον έργα σε κάποιες περιπτώσεις επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των λιμένων τα οποία υστερούν σε διοικητική οργάνωση. Επιπλέον, όλες οι έρευνες καταλήγουν ο κώδικας ISPS είναι καλά σχεδιασμένος για μεγάλους λιμένες αλλά όχι για τους μικρότερους.

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί πως οι μεγάλοι λιμένες είναι αυτοί που ορίζουν τους βασικούς παράγοντες της αγοράς και επηρεάζουν καθοριστικά τους διεθνείς κανόνες έτσι εκ του προοιμίου οι μικροί λιμένες θα είναι οι χαμένοι παίκτες αν δεν δεχθούν εξωτερική βοήθεια. Ως απόδειξη έρχεται το παράδειγμα των ΗΠΑ που ως ένας από τους

μεγαλύτερους παίκτες στο παγκόσμιο εμπόριο έχουν την δική τους πολιτική η οποία όμως επηρεάζει άμεσα όλους τους υπόλοιπους λιμένες του κόσμου. Συγκεκριμένα η ΗΠΑ κάνουν το μέρος Β του κώδικα υποχρεωτικό για τα πλοία με ξένη σημαία που θέλουν να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα με τους λιμένες των ΗΠΑ, ή ζητώντας 4 ημέρες in advance δήλωση για όλα τα πλοία που θέλουν να εισέλθουν στα θαλάσσια σύνορα των ΗΠΑ, καθώς επίσης και υιοθετώντας τον CSI (Πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων) και το C-TPAT (τελωνειακής-εμπορικής εταιρικής σχέσης κατά της τρομοκρατίας). Παρόλο που η ένωση των δύο τελευταίων προγραμμάτων θεωρητικά δεν είναι υποχρεωτική, είναι αδύνατον να παραμεληθούν από τους ενδιαφερόμενους.

Σε ένα άλλο επίπεδο οι λιμένες καλούνται να εγγυηθούν την λιμενική ασφάλεια με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται καθυστερήσεις. Καθότι ο ISPS από πολλούς θεωρείται μια «γραφειοκρατική άσκηση» εν τούτοις ο λιμένας είναι αυτός που θα πρέπει να αφομοιώσει τους χαμένους χρόνους μέσα από την εφαρμογή λειτουργικών διεργασιών. Άρα, το επίπεδο management κάθε λιμένα είναι αυτό τελικά το οποίο θα καθορίσει στο τέλος το κόστος του ISPS τόσο σε οικονομικά μεγέθη όσο και σε επίπεδα αποτελεσματικότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Αγγελίδης Ηλίας Ν.(2007), *Η ασφάλεια και η παραγωγικότητα στην θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, μετά την εφαρμογή των αμερικάνικων προγραμμάτων ασφαλείας*, Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος (2001), *Έλεγχος ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο*, Εκδόσεις Σταμούλη
- Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006), *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία*, Εκδόσεις Τυποθητώ Δαρδάνος
- Κόκοτος, Δημήτριος Χ., Λιναρδάτος, Διονύσιος Σ., Νικητάκος, Νικήτας Β., Τζαννάτος Ερνέστος Σ (2011), *Τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών στη Ναυτιλία* , Εκδόσεις Σταμούλη
- Κωσταγιόλας Πέτρος και Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2011), *Διαχείριση ποιότητας και ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές: Η σημασία των Υπηρεσιών Πληροφόρησης στις νέες προκλήσεις για τη Θαλάσσια Οικονομία*, Εκδόσεις Παπαζήση.
- Μαυρομάτη Π.Κέρη (2013), *Ασφάλεια Λιμένων και λιμενικών Εγκαταστάσεων*, Εκδόσεις Σταμούλη
- Μυλωνόπουλος, Δ. (2004). *Ναυτιλία. Έννοιες-Τομείς-Δομές*, Εκδόσεις Σταμούλη.
- Πάγγειος Ιωάννης (1993), *Θεωρία Κόστους* Τόμος Α΄, Εκδόσεις Σταμούλη
- Πάλλης Α, Χλωμούδης Κωνσταντίνος Ι. (2001), *Προς μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική : Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας*, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα
- Παρδάλη Αγγελική (2001), *Η Λιμενική Βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων* , Εκδόσεις Σταμούλη
- Παρδάλη Αγγελική (2007), *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*, Εκδόσεις Σταμούλη

- ΔΕΔΑΠΛΕ/ Εγκύκλιος 71, *Αναθεώρηση Αξιολογήσεων Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων* 01/21-01-2010
- ΔΕΔΑΠΛΕ/Εγκύκλιος 5, *Εμπιστευτικότητα χειρισμού θεμάτων Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικών εγκαταστάσεων*
- ΔΕΔΑΠΛΕ/ Εγκύκλιος 61, *Ρύθμιση θεμάτων χειρισμού διαβαθμισμένων πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων* 01/02-06-2008
- ΔΕΔΑΠΛΕ/Εγκύκλιος 65, *Λιμενικές Εγκαταστάσεις περιστασιακής εξυπηρέτησης πλοίων διεθνών πλόων* 01/21-10-2008
- Ευρωπαϊκή Ένωση, *Κανονισμός 725/2004/31-3-2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* 129/6, 29.4.2004
- Οδηγία 2009/16/2κ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ΕΕΕΕ 131/57, 28-5-2009

Ξένη Βιβλιογραφία

- A.N. Oppenheim (2000), *Questionnaire Design, Interviewing and Attitude Measurement*. Bloomsbury Academic
- Banomyong R., 2005, *Measuring the Cash Conversion Cycle in an International Supply Chain*, Annual Logistics Research Network (LRN) Conference Proceedings
- Clark, John Maurice(1961), *Competition as a dynamic process*, Greenwood Press
- Feigenbaum A. V. (1993), *Creating the quality mindset among senior manager*, National Productivity Review
- Gilmore j(1994), *The Experience Economy*, Harvard Business Review Press, Boston, Massachusetts
- Gujar, G., & Acciaro, M. (2008), *Globalization of Services in the Supply Chain: New Chances for Developing Countries*. International Association of Maritime

Economists Annual Conference. Dalian, 2-4 April 2008, Maritime Economics & Logistics

- Heaver T.D. (1993), *Shipping and The Market for Port Services*, in: Blauwens, G., De Brabander G.m Van de Voorde, E. (eds.), *De dynamiek van een haven*, utg. Pelckmans: Kapellen
- ILO-OSH 2001 (2001), *Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems*
- ILO (1991), *Prevention of major industrial accidents, ILO code of practice*.
- ILO (2005), *Safety and health in ports. ILO code of practice*, International Labour Office Geneva
- ILO-IMO (2004), *Security in ports. ILO and IMO code of practice*, Geneva, International Labour Office/London, International Maritime Organization
- IMO, Conference Resolution 6, *Early implementation of the special measures to enhance maritime security*
- IMO, Conference Resolution 7, *Establishment of appropriate measures to enhance security of ships, port facilities, mobile offshore drillings units on location and fixed floating platforms not covered by chapter XI-2 of Solas Convention*
- IMO, Conference Resolution 5, *Promotion to Technical Cooperation and assistance*, SOLAS Convention
- IMO, *International Convention on the safety for the safety of life at sea 1974 as amended (SOLAS Convention)*, Chapter XI-2, IMO, London 2011
- IMO, *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)* IMO, London 2006
- IMO *Recommendations on the safe transport of dangerous goods and related activities in port areas*
- IMO, *ISM CODE*, IMO, London 2002
- IMO, *Security in Maritime transport*, July 2003
- IMO, *World Maritime Day*, 2005
- International Maritime Organization, *Consideration and adoption of the International Ship and Port Facility (ISPS) Code*, 17-12-2002

- International Maritime Organization, *International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS Amendments 2002*, Edition 2003
- Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack (2009), *The Geography of Transport Systems*, Routledge
- M. Juran (1988), *Quality Control Handbook 4th Edition*, Frank M. Gryna
- Mazaheri A. (2008), *How the ISPS Code affects ports and port activities*, University College of Boras
- OECD / DS TI / DOT / MTC (2002), *As hoc Working Group on security*, 22-2-2002
- Pawson R. (1989), *A Measure for Measures, a Manifesto for Empirical Sociology*. London, Routledge.
- Rodrigue, J P and Slack B., (2002) Logistics and National Security, In S.K. Majumdar et al. (eds.) *Science, Technology and National Security*, Easton, PA: The Pennsylvania Academy of Science,
- Ross MacKay (1989), *The Welsh economy*, University College of North Wales, School of Accounting, Banking and Economics
- Kotler P.: *Marketing Management: analysis, planning, implementation and control 9th edition*, Prentice Hall, 1997
- Susan Fridman,(2005), *embracing technology: using telecon-ferencing for meeting success*,Marketingabout.com
- Susan Fridman, (2005), *marketing power in podcasting*, Marketingabout.com
- United Nations Conference on Trade and Development (2007), *Maritime Security, ISPS Code Implementation Costs and Related Financing*
- United Nations, OECD, Report, 2002
- UN Security Council resolution 1373(2001), *Threats to international peace and security caused by terrorist acts*
- Wengelin, Mattias (2006), *The Swedish port security network - An illusion or a fact? Journal of Homeland Security and Emergency Management*, 3, (1): Berkeley Electronic Press

Ιστοσελίδες

- http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=897 τελευταία επίσκεψη: 15/01/2015
- <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx> τελευταία επίσκεψη: 18/04/2015
- http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/mar_sec_submissions/imo.pdf τελευταία επίσκεψη: 18/04/2015
- <http://www.olp.gr/>
- <http://www.g4s.com/en-GB/United%20Kingdom/Media%20Centre/Case%20Studies/Ports%20and%20airports/Maritime%20security/> τελευταία επίσκεψη: 22/04/2015
- <http://www.kathimerini.gr/172811/article/oikonomia/epixeirhseis/prosarmozontai-ston-kwdika-isps-limania-kai-naytiliakas> τελευταία επίσκεψη: 25/04/2015
- <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226> τελευταία επίσκεψη: 28/05/2015
- http://epan2.antagonistikotita.gr/uploads/Evretirio_2007_2013_Final.pdf τελευταία επίσκεψη: 28/05/2015
- <http://www.worldbank.org/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Περιγράψτε ποίο από τα παρακάτω περιγράφει καλύτερο τον οργανισμό σας:

Λιμενική Αρχή

Διαχείριση Τερματικών

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

.....
.....

2. Ο λιμένας σας διαχειρίζεται από οργανισμούς οι οποίοι είναι:

Αμιγώς δημοσίου χαρακτήρα

Ανήκει στο δημόσιο αλλά έχει δοθεί προς ιδιωτική διαχείριση

Είναι ιδιωτικό και διαχειρίζεται από ιδιωτικό οργανισμό

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

.....
.....

3. Παρακαλώ προσδιορίστε το ποσοστό των εγκαταστάσεων που υπόκεινται στον ISPS CODE (ISPS Code port facilities)

0%

50%

99%

100%

4. Εάν το ποσοστό είναι μικρότερο του 100% παρακαλώ προσδιορίστε τις κυριότερες αιτίες

Έλλειψη πόρων

Έλλειψη καθοδήγησης

Οι απαιτήσεις του κώδικα είναι περίπλοκες και ασαφείς

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

.....

.....

5. Εκτιμήστε το εφάπαξ αρχικό ύψος της δαπάνης που δόθηκε μέχρι 1 Ιουλίου 20014 ώστε ο λιμένας να εναρμονιστεί με τις επιταγές του ISPS CODE
..... Euro

6. Εκτιμήστε το ετήσιο συνολικό ύψος των επαναλαμβανόμενων δαπανών ώστε ο λιμένας να ακολουθεί τις επιταγές του ISPS CODE
..... Euro

7. Προσδιορίστε στον βαθμό που είναι εφικτό πως κατανεμήθηκε το ποσοστό του αρχικού κόστους

%Εφάπαξ αρχικό κόστος

Υποδομή

Εξοπλισμός

Συστήματα πληροφορικής

Προσωπικό

Εκπαίδευση, ασκήσεις και γυμνάσια

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

8. Μετά την εισαγωγή του ISPS CODE ο λιμένας σας παρατήρησε κάτι από τα ακόλουθα

Μείωση κλοπών

Μείωση εγκληματικότητας

Αύξηση αποτελεσματικότητας

Αύξηση κίνησης

Αύξηση ανταγωνιστικότητας

Μείωση ανταγωνιστικότητας

Καθυστερήσεις

Άλλο (παρακαλώ διευκρινίστε)

.....

.....

9. Ο λιμένας σας έχει κάποιο σχέδιο για απορρόφηση των εξόδων που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISPS CODE

Ναι

Όχι

10. Ποίος οργανισμός επιβλέπει την εφαρμογή του σχεδίου

Κυβέρνηση

Διαχείριση του τερματικού

Λιμενική Αρχή

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

.....

.....

11. Εφαρμόζεται νέα πολιτική τιμών στα πλοία

Ναι

Όχι

12. Εφαρμόζεται νέα πολιτική τιμών στα φορτία

Ναι

Όχι

13. Διευκρινίστε το ποσοστό που από το αρχικό και το ετήσιο κόστος ανακτάται από την πολιτική απορρόφησης των εξόδων που προέρχονται για την εφαρμογή του ISPS CODE

Αρχικό κόστος: 50% 50%-80% Πάνω από 80%

Ετήσιο κόστος: 50% 50%-80% Πάνω από 80%

14. Έχετε λάβει χρηματοδότηση για να υποστηρίξετε την εφαρμογή του ISPS CODE

Ναι

Όχι

15. Εάν ναι, προσδιορίστε από πού προήλθε η χρηματοδότηση

Δημόσιο

Διεθνείς οργανισμοί

Τοπικοί οργανισμοί

Άλλο (παρακαλώ διευκρινήστε)

.....
.....

16. Τέλος αναφέρεται περιληπτικά τις συνέπειες που επέφερε η εφαρμογή του ISPS CODE στον λιμένα σας

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β. ΑΓΓΛΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

SURVEY QUESTIONNAIRES

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

Information provided will be treated confidentially and will be published in an aggregated format only.

Part I General information

1. Please indicate which of the following most accurately describes your organization.

A port

An organization managing ports

Other, please specify:

.....
.....

2. Your port or ports managed by your organization are:

Publicly owned and operated

Publicly owned and privately operated

Privately owned and operated

Other, please specify:

.....

3. Please specify the proportion of **ISPS Code port facilities** located within your port or ports managed by your organization that hold **approved Port Facility Security Plans**.

0% Up to 50% Up to 99% 100%

4. If the proportion of ISPS Code port facilities holding an approved Port Facility Security Plan is less than 100%, please specify the main reason or reasons.

Lack of resources

Lack of guidance

ISPS Code requirements too complex/vague

Other, please specify:

.....

5. Please estimate the **total initial "one-off"** expenditures required by your port or ports managed by your organization in order to comply with the requirements of the ISPS Code until 1st July of 2014. Please specify the currency used.

Total expenditures:

6. Please estimate the **total annual "recurring"** expenditures required by your port or ports managed by your organization in order to operate and maintain the security regime established by the ISPS Code 1st July of 2014. Please specify the currency used.

Total annual expenditures:

7. Please specify, to the extent possible, the distribution of initial expenditures.

	% of initial "one-off"
Infrastructure
Equipment
Information technology
Personnel and staff time
Training, exercises and drills
Administrative/Procedural
Port operations
Upgrade security to levels 2 and 3

Other, please specify:

.....

Further comments, if any:

.....

8. Please indicate whether your port or ports managed by your organization have, since the implementation of the ISPS Code, experienced any of the following:

	Yes	No
Reduced theft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduced criminal activity	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Increased efficiency	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Increased throughput	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Increased competitiveness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Increased use of information and communications technology	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delays	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduced competitiveness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Other, please specify:

.....

9. Please indicate whether your port or organization has introduced or plans to introduce a cost recovery scheme and/or has reviewed or plans to review its pricing strategy in order to recoup expenditures made or budgeted.

Yes No

10. If yes, please specify the agency or body implementing the cost-recovery scheme.

Government ministry or department

Port operator

Terminal operator Port authority

Other, please specify:

.....

11. Do you have a new price policy for ships

Yes

No

12. Do you have a new price policy for containers

Yes

No

13. Please specify the proportion of total initial and annual expenditures expected to be recovered annually by way of the cost-recovery scheme.

Initial expenditures:

Up to 50%

Between 50% and 80%

Over 80%

Annual expenditures:

Up to 50%

Between 50% and 80%

Over 80%

14. Please indicate whether you have received or expect to receive funds in order to assist your port or ports managed by your organization in complying with the ISPS Code.

Yes

No

15. If Yes, please specify

Public Funds

International Organizations

Local Organization

16. Finally, please summarize the overall impact of the ISPS Code on your port or ports managed by your organization.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....