

ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ (ISPS
CODE) ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ
ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

ΝΙΚΗ ΨΑΡΟΜΙΧΑΛΑΚΗ

A.M.: 23117033

Επιβλέπον Καθηγητής: Κος Κωνσταντίνος Αραβώσης

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2020

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η συγκεκριμένη μεταπτυχιακή εργασία για τη λήψη του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, έχει συγγραφεί από εμένα προσωπικά και δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό.

Η εργασία αυτή έχοντας εκπονηθεί από εμένα, αντιπροσωπεύει τις προσωπικές μου απόψεις επί του θέματος. Οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης μεταπτυχιακής αναφέρονται στο σύνολό τους, δίνοντας πλήρεις αναφορές στους συγγραφείς, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο».

Η Δηλούσα

Νίκη Ψαρομιχαλάκη

Αθήνα, Ιανουάριος 2020

Copyright © ΝΙΚΗ ΨΑΡΟΜΙΧΑΛΑΚΗ, 2020

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών και του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Ευχαριστίες

Εκ προοιμίου θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν και με στήριξαν επιστημονικά και ψυχικά καθ' όλη τη διάρκεια παρακολούθησης του μεταπτυχιακού προγράμματος και εκπόνησης αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας.

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τη βαθιά ευγνωμοσύνη μου στους γονείς μου, Μιχαήλ και Μαρία, που με στήριξαν και υποστηρίζουν κάθε βήμα της πορείας μου, συμβάλλοντας στην προσωπική και επαγγελματική εξέλιξη μου, αποτελώντας το πρότυπο και το φάρο μου. Χάρη στην συνεχή υποστήριξη, συμπαράσταση, ενθάρρυνση, υπομονή και ανιδιοτελή αγάπη μπορώ να πραγματοποιώ τα όνειρα μου.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύντροφο μου Αλέξανδρο, που στήριξε την επιλογή μου, παρότρυνε να ολοκληρώσω την προσπάθεια αυτή και συμπαραστάθηκε σε κάθε δυσκολία, δίνοντας μου καθημερινά το κίνητρο της εξέλιξης και της δύναμης να συνεχίσω.

Contents

ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ	9
EXTENDED ABSTRACT	12
ΟΡΙΣΜΟΙ	14
Κάθε δραστηριότητα μη συνδεδεμένη με Λιμενική Εγκατάσταση, κατά την οποία λαμβάνει χώρα μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων από ένα πλοίο σε άλλο.	20
Διαδικασία συλλογής δεδομένων	28
Δεδομένα και υποθέσεις εργασίας	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΈΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (PORT SECURITY)	30
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	30
1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ & ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΠΡΙΝ ΤΟΝ ISPS	32
1.2 Η ΕΝΟΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	37
1.2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	38
1.2.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΓΕΝΕΕΣ	39
1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	45
1.4 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (MARITIME SECURITY POLICY)	51
2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ	51
2.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1982 (UNCLOS)	51
2.2.1 UNCLOS ΚΑΙ Ο ΔΝΟ (ΙΜΟ)	51
2.2.2 ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ UNCLOS ΚΑΙ ΤΟΥ ΙΜΟ	52
2.3 ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΙΜΟ (ΙΜΟ TREATY INSTRUMENTS)	53
2.3.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)	53
2.3.1.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.	53
2.3.1.2 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.	56
2.3.1.3 ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΙΜΟ	56
2.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS) 1974	56

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

2.4.1 ΑΝΑΛΗΨΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΙΜΟ - Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ SOLAS	58
2.5 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ & ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ISPS CODE)	60
2.5.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ	61
2.5.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	62
2.6 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	63
2.6.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 725/2004 – «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ»	63
2.6.2 ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ - «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ»	64
2.6.3 ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ν. 3622/2007 (ΦΕΚ 281/Α')	64
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)	66
3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	66
3.2 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	68
3.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS	68
Δ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ & ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ (CRISIS MANAGEMENT).....	81
4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	81
4.1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ	82
4.1.3 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ	83
4.2 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ	84
4.2.1 ΣΤΑΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ	85
4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	88
4.3.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	90
4.3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	90
4.3.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	92
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΑΞΟΥ (CASE STUDY – PORT OF NAXOS).....	95
5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	97
5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΥΣΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	97
5.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ.....	98
5.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ	100

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

5.4.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	103
5.4.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΚΥΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ	104
5.4.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ	107
5.4.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ (CONCLUSIONS)	120
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	124
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	136

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1: Τροποϊήσεις της «SOLAS, 1974».....	60
Πίνακας 3.1: Ανάλυση Τρωτότητας.....	78
Πίνακας 3.2: Αξιολόγηση/Διαβάθμιση Κινδύνου των Κρίσιμης Σημασίας Περιουσιακών Στοιχείων και Υποδομών της Λιμενικής Εγκατάστασης.....	80
Πίνακας 3.3: Διαβάθμιση Συντελεστών Κινδύνου.....	82
Πίνακας 5.1: Στοιχεία αφίξεων Κρουαζιέρας 2015-2019.....	98
Πίνακας 5.2: Ιεράρχηση Κινδύνων.....	109
Πίνακας 5.3: Προσδιορισμός Αδυναμιών	111
Πίνακας 5.4: Σύνοψη Τρωτοτήτων.....	114
Πίνακας 5.5: Προτάσεις Βελτίωσης Κινδύνων	116

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1.1: Φάσεις Ανάπτυξης Λιμένων.....	43
Σχήμα 3.1: Διαδικασία Εκπόνησης ΑΑΛΕ	72
Σχήμα 3.2: Ενέργειες Βήματος 2	76
Σχήμα 4.1: Κυριότερα Χαρακτηριστικά των Κρίσεων	85
Σχήμα 4.2: Στοιχεία Διαχείρισης Κρίσεων	89
Σχήμα 5.1.A : Ζώνη Διεπαφής Πλοίου – Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου	104
Σχήμα 5.1.B: Ζώνη Διεπαφής Πλοίου – Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου	105
Σχήμα 5.2: Συνολική Κατάσταση Κινδύνων Λιμενικής Εγκατάστασης	108

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο, «Achille Lauro»	33
Εικόνα 1.2: Το στρατιωτικό πλοίο «USS Cole»	35
Εικόνα 1.3: Το γαλλικό δεξαμενόπλοιο «Limburg»	36

ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Εδώ και πολλά χρόνια ο αστάθμητος παράγοντας του τυχαίου γεγονότος και κάθε απρόβλεπτη συνέπεια που μπορεί να προκαλέσει αυτό, αποτελεί το αδύναμο σημείο στην διαδικασία της διαχείρισης εταιρειών, οργανισμών, κρατών και εν γένει του έλεγχου της αντίδρασης και των επιπτώσεων στο άψυχο και έμψυχο δυναμικό.

Η κατάλληλη προετοιμασία για την αντιμετώπιση των κρίσιμων καταστάσεων είναι το κλειδί της επιτυχούς αντίδρασης ώστε να αντιμετωπιστούν οι παράγοντες των απειλών, αλλά και για να επανακτηθεί το απολεσθέν έδαφος.

Η εφαρμογή μιας ορθής μεθοδολογίας ανάλυσης επικινδυνότητας (risk assessment) η οποία θα εντοπίσει την εμφάνιση των πιθανών κινδύνων, την συχνότητα αυτών καθώς και τις επιπτώσεις τους, θα μας βοηθήσει να τους εξαλείψουμε ή να τους μειώσουμε διότι εξ αιτίας του απρόβλεπτου ανθρωπίνου παράγοντα έχουμε δυσκολίες στην απολυτή αντιμετώπιση αυτών.

Για αυτόν τον λόγο ο σχεδιασμός των σεναρίων αντίδρασης σε συνδυασμό με την εκπαίδευση και τις συχνές ασκήσεις, θα προετοιμάσουν τον ανθρώπινο παράγοντα και εμμέσως την επιχείρηση /οργανισμό / κράτος να υιοθετήσει τις καλύτερες τεχνικές και συγχρόνως να διατηρήσει κατά την διάρκεια που εξελίσσεται η κρίση, υψηλό ψυχολογικό προφίλ.

Στον χώρο της ναυτιλίας η διαχείριση των κρίσεων εντάχθηκε στο πρόσφατο παρελθόν, με τους κώδικες ασφαλούς διαχείρισης (ISM Code) και ασφάλειας σε λιμένες και πλοία (ISPS Code). Ο κώδικας ασφαλούς διαχείρισης αποτελεί το μέσω αντίδρασης του διεθνή οργανισμού IMO, ως απάντηση στα συχνά και σοβαρά ναυτικά ατυχήματα. Ο ISPS Code αποτελεί την συνέχεια του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης στον χώρο της ασφάλειας του πλοίου και του λιμένα από εχθρικές πράξεις.

Η προσέγγιση των πιθανών κινδύνων, ο περιορισμός της έκθεσης σε αυτούς και τέλος το σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση τους, είναι τα βήματα μέσω των οποίων θα φτάσουμε στο καλύτερο επιθυμητό αποτέλεσμα σε ότι αφορά την επιχειρησιακή συνέχεια (business continuity) του εκάστοτε οργανισμού και εν προκειμένω τους φορείς διαχείρισης λιμένων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Οι φυσικές καταστροφές, τα εμπορικά προβλήματα, τα ατυχήματα και η δολιοφθορά είναι από τα συνήθη γεγονότα τα οποία δύναται να δημιουργήσουν πρόβλημα στην βιωσιμότητα ενός λιμένα. Θα πρέπει να λάβουμε υπ όψιν μας ότι κανένα σχέδιο διαχείρισης κρίσης δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί από κοινού σε όλα τα λιμάνια. Ο ανθρώπινος παράγοντας και τα ανθρώπινα λάθη δεν γίνεται να προβλεφθούν. Έτσι λοιπόν αργά η γρήγορα ένας οργανισμός θα είναι υποχρεωμένος να έρθει αντιμέτωπος μια κατάσταση η οποία πολύ πιθανόν να επηρεάσει την πορεία του.

Σύμφωνα με τους χαρακτήρες λειτουργίας και οργάνωσης, ορίζεται η μεθοδολογία η οποία θα συμπεριλαμβάνει συγκεκριμένο σχέδιο καθοδήγησης και έλεγχου για τις χρονικές περιόδους πριν, κατά την διάρκεια και μετά την εμφάνιση του καταστροφικού γεγονότος. Περιορισμός των επιπτώσεων μιας κρίσης καθώς και η ταχυτάτη ανάκαμψη του φορέα διαχείρισης λιμένα από αυτήν, αποτελεί βασικό σκοπό του σχεδίου διαχείρισης κρίσεων.

Το σχέδιο διαχείρισης κρίσεων θα περιλαμβάνει και θα επεξηγεί επακριβώς τις διαδικασίες δράσης και τους ρόλους που ανατίθενται στα στελέχη μιας επιχείρησης, αποκλείοντας τα άτομα για τα οποία δεν έχει προκαθοριστεί υποχρέωση ανταπόκρισης.

Την σημερινή εποχή όλο και περισσότεροι οργανισμοί συνειδητοποιούν την αναγκαιότητα ενός σχεδίου διαχείρισης κρίσης, καθώς και την ετοιμότητα μιας ομάδας διαχείρισης και εφαρμογής αυτού έχοντας την πλήρη αντίληψη της μεθοδολογίας ενός «crisis management tool» – «Εργαλείο διαχείρισης Κρίσεων», αλλά και την δυνατότητα εκπόνησης ενός σχεδίου διαχείρισης κρίσεων.

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται, μέσα από μία ιστορική ανασκόπηση, την εις βάθος κατανόηση της έννοιας της ασφάλειας των λιμένων και της μεθοδολογίας διαχείρισης μίας κρίσης που συναντάται σε λιμένες και οφείλεται σε αδυναμίες και ελλείψεις των συστημάτων ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, θέτοντας ως πρωταρχικό στόχο την ανάλυση της επικινδυνότητας με την πιθανότητα εκδήλωσης ενός καταστροφικού γεγονότος το οποίο μπορεί και να πλήξει την επιχειρησιακή συνέχεια του φορέα διαχείρισης.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρούμε μία ιστορική αναδρομή και αναφορά στα τρομοκρατικά γεγονότα που έπληξαν τον τομέα της ναυτιλίας και οδήγησαν τους διεθνείς οργανισμούς στον καθορισμό των μέτρων και των σχετικών οδηγιών – νομοθετημάτων για την πρόληψη και την αποφυγή τρομοκρατικών χτυπημάτων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Ταυτόχρονα, θα διασαφηνιστούν οι έννοιες που θα μας απασχολήσουν στις επόμενες ενότητες και αποτελούν τη βάση της ανάλυσης μας. Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει αναφορά στην ευρύτερη πολιτική της θαλάσσιας ασφάλειας σύμφωνα με το Διεθνές, Ευρωπαϊκό και Εθνικό δίκαιο για την πολιτική ασφάλειας των λιμένων και ανάλυση των απαιτήσεων του κώδικα ISPS. Στο τρίτο κεφάλαιο θα εστιάσουμε στην έννοια της Αξιολόγησης Ασφάλειας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης, όπως αυτή ορίζεται από το ευρύτερο νομικό και εμπειρικό πλαίσιο, αναλύοντας τα στάδια για την εκπόνηση της.

Στη συνέχεια, στο τέταρτο κεφάλαιο θα αναλύσουμε την έννοια της Κρίσης και της Διαχείρισης Κινδύνων, μέσα από μοντέλα ανάλυσης που συναντάμε στην διεθνή βιβλιογραφία και σε εφαρμογές αυτής στον χώρο της λιμενικής βιομηχανίας και της ευρύτερης ναυτιλιακής κοινότητας. Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε μία μελέτη εφαρμογής – περίπτωσης (case study) των εργαλείων αξιολόγησης ασφάλειας, διαχείρισης κινδύνων και της μεθοδολογίας που αναπτύξαμε στις παραπάνω ενότητες σε ελληνικό λιμένα της επιλογής μας, πραγματοποιώντας μία ανάλυση επικινδυνότητας και προτείνοντας λύση για την βέλτιστη εφαρμογή και την επίτευξη επιχειρησιακής συνέχειας, ενώ θα κλείσουμε με τα γενικά συμπεράσματα και την συνολική ανασκόπηση της εργασίας.

Λέξεις κλειδιά: ασφάλεια λιμένων, κώδικας ISPS, διαχείριση κρίσεων

EXTENDED ABSTRACT

For many years the indisputable factor of random occurrence and any unforeseen consequence that it can cause, is the weak point in the process of managing companies, organizations, states and in general the control of reaction and impact on inanimate and inactive potential.

Proper preparation for dealing with critical situations is the key to a successful response to address the threat factors and also to regain lost ground.

Applying a proper risk assessment methodology that will identify the occurrence of potential risks, their frequency and their impacts will help us eliminate or reduce them because of the unforeseen human factor we have difficulties in absolute treatment of them.

For this reason, designing reaction scenarios in combination with training and frequent exercises will prepare the human factor and indirectly the business / organization / state to adopt the best techniques and at the same time maintain the high psychological crisis during the crisis. Profile.

In the field of shipping, crisis management has been integrated in the recent past with ISM Code and ISPS Code. The Code of Safe Governance is the response by the international organization IMO, in response to the frequent and serious maritime accidents. The ISPS Code is a continuation of the Code of Safe Administration in the field of ship and port security by hostile acts.

Approaching the potential risks, limiting exposure to them and finally the action plan to address them are the steps to achieve the best desired outcome in terms of the business continuity of the organization and in this case port management bodies.

Natural disasters, commercial problems, accidents and sabotage are common occurrences that can create a problem for a port's viability. We must bear in mind that no crisis management plan can be implemented jointly in all ports. The human factor and human mistakes cannot be predicted. So, sooner or later, an organization will have to face a situation that is likely to affect its course.

According to the function and organization characters, the methodology is defined which will include a specific guidance and control plan for the periods before, during and after

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

the catastrophic event. Reducing the impact of a crisis and the rapid recovery of the port management body from it is a key objective of the crisis management plan.

The crisis management plan will include and explain precisely the action procedures and roles assigned to executives of a business, excluding those for whom no response has been predetermined.

Through a historical review, the following thesis deals with an in-depth understanding of port security, crisis management and the methodology encountered in ports due to the weaknesses and shortcomings of port facility security systems. The primary objective is the risk assessment of catastrophic events to measure the affect on operational continuity of the port management.

In the first chapter of the thesis we attempt a historical retrospective and reference of the terrorist incidents that hit the shipping sector and led international organizations to define measures and related directives – legislations to prevent and avoid terrorist attacks. At the same time, the concepts that will be discussed in the following sections form the basis of our analysis. The second chapter will address the broader maritime security policy in line with the international, European and national port security strategy and analyze the requirements of the ISPS Code. In the third chapter, we will focus on the concept of Port Security Assessment, as defined by the broader legal and empirical framework, analyzing the steps for its preparation. Furthermore, in the fourth chapter we will analyze the concept of Crisis and Risk Management, through specific models that we find in international literature as well as its applications in the port industry field and also in the wider maritime community.

Finally, in the fifth chapter we will attempt to use a case study about the security assessment, risk management and the methodology we developed in the above sections in a Greek port of our choice, performing a risk analysis and proposing a solution in order to reach an optimal implementation and achieve business continuity. We are going to conclude with general assumptions and an overview of the whole study.

Key words: port security, ISPS code, crisis management

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, θα ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί, εκτός εάν ορίζεται ρητά με διαφορετικό τρόπο:

1. *AIS (Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης - Automatic Identification System):*

Όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο V, Κανονισμό 19 της Δ.Σ. SOLAS.
2. *Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας - (AOA)- Recognized Security Organization (RSO):*

Ο οργανισμός ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη σε θέματα ασφάλειας και την απαραίτητη γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα, είναι αναγνωρισμένος από μια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση (για λιμενικές εγκαταστάσεις) ή την Αρχή της Σημαίας του Κράτους της (για πλοία) και είναι εξουσιοδοτημένος να διενεργεί δραστηριότητες αξιολόγησης ή διαπίστωσης ή έγκρισης ή πιστοποίησης, οι οποίες απαιτούνται Μέρος Α του Κώδικα ISPS.
3. *Αντίδραση - Response:*

Οποιαδήποτε ενέργεια που πραγματοποιείται για την αντιμετώπιση ενός περιστατικού ασφάλειας.
4. *Αξιολόγηση Απειλής - Threat Assessment:*

Ένα εργαλείο υποστήριξης λήψης αποφάσεων που βοηθά στην δημιουργία και την ιεράρχηση των απαιτήσεων της ασφάλειας και στον σχεδιασμό και την ορθολογική κατανομή των πόρων. Η αξιολόγηση προσφέρει μια εκτίμηση του εντοπισμού και των συνεπειών της κάθε απειλής, βάσει διαφόρων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας και πρόθεσης μιας επίθεσης.
5. *Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμένα - Port Security*

Μια διαδικασία που περιλαμβάνει αξιολογήσεις απειλής, κρισιμότητας και τρωτότητας για τον εντοπισμό των

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- Assessment:* δυνητικών σημείων αδυναμίας ενός λιμένα που μπορούν να εκμεταλλευτούν τρομοκράτες και παρέχει συστάσεις για την ελαχιστοποίηση ή το μετριασμό τους.
6. *Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) - Port Facility Security Assessment (PFSA):* Μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί πιθανές απειλές, τρωτότητες, συνέπειες, ισχύοντα προστατευτικά μέτρα, διαδικασίες και λειτουργίες.
7. *Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου - Ship Security Officer (SSO):* Το άτομο επί του πλοίου, το οποίο αναφέρει στον Πλοίαρχο για την συνολική διαχείριση και επίβλεψη των πολιτικών, προγραμμάτων και διαδικασιών ασφάλειας του πλοίου και έχει οριστεί από την Εταιρεία ως ο υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής και διατήρησης του Σχεδίου Ασφάλειας του πλοίου καθώς και ως σύνδεσμος μεταξύ του Υπευθύνου Ασφάλειας της Εταιρείας και των Υπευθύνων Ασφάλειας των Λιμενικών Εγκαταστάσεων.
8. *Απαγορευμένο Όπλο – Prohibited Weapon:* Ένα πυροβόλο όπλο, μαχαίρι ή άλλη συσκευή ή ουσία, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για κακόβουλη πράξη και η ύπαρξη ή η χρήση του οποίου ρυθμίζεται από την ισχύουσα νομοθεσία.
9. *Αποβίβαση – Disembark:* Κάθε φορά που επιβάτες και πλήρωμα αποβιβάζονται από το πλοίο, σε λιμένα προσέγγισης ή στον τελικό προορισμό.
10. *Αριθμός Αναγνώρισης Πλοίου – Ship Identification Number:* Ο αριθμός IMO του πλοίου.
11. *Αρμόδια Αρχή – Designated Authority* Ο Οργανισμός ή η Αρχή που αναγνωρίζεται από ένα Συμβαλλόμενο κράτος, ως υπεύθυνος για τη διασφάλιση

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

- (DA) : της εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα ISPS που αφορούν την ασφάλεια Λιμενικής Εγκατάστασης και τη διασύνδεση πλοίου / Λιμενικής Εγκατάστασης.
12. *Αρχείο* *Διαρκούς*
Σύνοψης - Continuous
Synopsis *Record*
(CSR): Το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης εκδίδεται από τη Αρχή της Σημαίας του πλοίου και αποτελεί το αρχείο της ιστορίας του πλοίου, όσον αφορά τις πληροφορίες που καταγράφονται, πρέπει δε να είναι πάντα διαθέσιμο στο πλοίο. Η Εταιρεία υποχρεούται να τηρεί το Αρχείο αυτό συνεχώς ενημερωμένο καθώς και τεκμηρίωση των αλλαγών. Για τα πλοία που είναι κατασκευασμένα πριν από την 1/7/2004, το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα περιέχει την ιστορία του πλοίου από την 1/7/2004. Σε περίπτωση οποιωνδήποτε αλλαγών των καταχωρήσεων του Αρχείου η Αρχή, στα πλοία που φέρουν τη Σημαία της, θα εκδίδει εντός τριών μηνών μια αναθεωρημένη και ενημερωμένη έκδοση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης.
- Η Αρχή, εν αναμονή της έκδοσης μιας αναθεωρημένης και ενημερωμένης έκδοσης του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης, μπορεί να εξουσιοδοτήσει είτε την Εταιρεία είτε τον Πλοίαρχο του πλοίου να τροποποιήσει το Αρχείο ώστε να απεικονίσει τις αλλαγές. Σε τέτοιες περιπτώσεις η Εταιρεία θα ενημερώνει εγκαίρως την Αρχή σχετικά. Οποιοσδήποτε προηγούμενες καταχωρήσεις στο Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να τροποποιούνται, διαγράφονται, ή παραποιούνται. Όταν ένα πλοίο μεταφέρεται στη Σημαία άλλου κράτους ή το πλοίο πωλείται σε έναν άλλο ιδιοκτήτη (ή αναλαμβάνεται από άλλο ναυλωτή «γυμνού πλοίου») ή μια άλλη Εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου, το Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης θα παραμένει στο πλοίο. Όταν ένα πλοίο πρόκειται να μεταφερθεί στη Σημαία άλλου

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

Κράτους, η Εταιρεία θα ειδοποιήσει την Αρχή για το όνομα του Κράτους στην Σημαία του οποίου το πλοίο πρόκειται να μεταφερθεί, έτσι ώστε να μπορέσει η Αρχή να διαβιβάσει στο Κράτος εκείνο ένα αντίγραφο του Αρχείου που να καλύπτει την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας το πλοίο έφερε την Σημαία της. Όταν ένα πλοίο μεταφέρεται στη Σημαία ενός άλλου Κράτους η Κυβέρνηση του οποίου είναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, τότε η Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση του Κράτους την Σημαία του οποίου έφερε το πλοίο έως τώρα, θα διαβιβάσει στην Αρχή της νέας Σημαίας το συντομότερο δυνατόν μετά από την μεταφορά, ένα αντίγραφο του Αρχείου που να καλύπτει την περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας το πλοίο έφερε την Σημαία της, μαζί με τα οποιαδήποτε προηγούμενα Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης που είχαν εκδοθεί στο πλοίο από άλλα Κράτη.

Όταν ένα πλοίο μεταφέρεται στη σημαία άλλου Κράτους, η Αρχή θα επισυνάψει τα προηγούμενα Αρχεία Διαρκούς Σύνοψης στο Αρχείο που θα εκδώσει στο πλοίο, για να παρέχει έτσι ένα συνεχές αρχείο της ιστορίας του.

*13. Γυμνάσια και Ασκήσεις
–Drills and Exercises :*

Η συχνή και διεξοδική εκπαίδευση που διενεργεί η Λιμενική Εγκατάσταση με σκοπό τη διασφάλιση της ικανότητας του προσωπικού για τη διεκπεραίωση όλων των καθηκόντων ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας και για τον εντοπισμό και αντιμετώπιση τυχών ελλείψεων της ασφάλειας.

*14. Δήλωση Ασφάλειας
(ΔΑ) – Declaration of
Security (DoS):*

Η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή μεταξύ δύο πλοίων, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα ασφάλειας, τα οποία θα εφαρμόσει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος. Η Δήλωση Ασφάλειας μεταξύ μιας Λιμενικής Εγκατάστασης και ενός

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

πλοίου παρέχει τα μέσα για τη διατήρηση της ασφάλειας καθ' όλο το διάστημα παραμονής του πλοίου εντός της εγκατάστασης και την ορθή αντιμετώπιση των καιρίων ζητημάτων ασφάλειας, ορίζοντας τις ευθύνες για τις ρυθμίσεις και τις διαδικασίες ασφάλειας μεταξύ του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης.

*15. Δήλωση Συμμόρφωσης
– Statement of Compliance:*

Το έγγραφο που εκδίδεται από τη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, το οποίο πιστοποιεί ότι μια Λιμενική Εγκατάσταση πληροί τις απαιτήσεις του εγκεκριμένου Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, βάσει αρχικής ή προσωρινής πιστοποίησης των δραστηριοτήτων ασφάλειάς της. Στην Δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης ενδεικτικά αναφέρονται:

- Η Λιμενική Εγκατάσταση,
- Ότι η Λιμενική Εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις διατάξεις του Κανονισμού XI-2 και του Μέρους Α του Κώδικα,
- Η περίοδος ισχύος της, η οποία πρέπει να καθορίζεται από τη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, αλλά δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη και
- Οι επακόλουθες ρυθμίσεις επιθεώρησης που ορίζονται από τη Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση καθώς και επιβεβαίωση της διενέργειάς τους.

Η Δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης έχει τη μορφή που ορίζεται στο Μέρος Β, παράρτημα 2 του Κώδικα. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

15. *Διαχείριση Κινδύνου - Risk Management:* Μια συστηματική αναλυτική διαδικασία για τον υπολογισμό της πιθανότητας ότι μια απειλή θα προκαλέσει ζημιές σε περιουσιακό στοιχείο ή άτομα και για τον εντοπισμό ενεργειών με σκοπό τη μείωση του κινδύνου και τον μετριασμό των συνεπειών μιας επίθεσης. Σύμφωνα με τις αρχές διαχείρισης κινδύνου, ενώ ο κίνδυνος γενικά δεν μπορεί να εξαλειφθεί, η ενισχυμένη προστασία από γνωστές ή δυνητικές απειλές δύναται να τον μειώσει.
16. *Διαχείριση συνεπειών - Consequence management :* Οι ενέργειες που λαμβάνονται κατόπιν εκδήλωσης επίθεσης, που αποσκοπούν στην προστασία της ανθρώπινης ζωής, στη μείωση των τραυματισμών, στον περιορισμό των ζημιών και στην άσκηση ελέγχου της πληγείσας περιοχής.
17. *Διαχειριστής- Operator:* Ο ιδιοκτήτης, ο οργανισμός ή το άτομο που είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία της Λιμενικής Εγκατάστασης.
18. *Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου- International Ship Security Certificate (ISS Certificate):* Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται ή θεωρείται από την Αρχή ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας για λογαριασμό της Αρχής, μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση και για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Η επιθεώρηση αυτή είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ασφάλειας και κάθε σχετικός εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS, του Μέρους Α του Κώδικα και του εγκεκριμένου Σχεδίου Ασφάλειας του πλοίου, ότι η κατάστασή τους είναι καθ' όλα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Μια τουλάχιστον ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου έκδοσης

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

του Πιστοποιητικού αυτού, η οποία και καταχωρείται στο Πιστοποιητικό. Το Πιστοποιητικό υπόκειται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το Κράτος στο οποίο υπάγεται ο λιμένας στον οποίο βρίσκεται το πλοίο, αλλά οι επιθεωρήσεις αυτές συνήθως δεν περιλαμβάνουν εξέταση του Σχεδίου Ασφάλειας του πλοίου.

19. *Διεπαφή πλοίου/ λιμένα*
- *Ship/port interface:*

Οι αλληλεπιδράσεις που λαμβάνουν χώρα όταν ένα πλοίο επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από διαδικασίες στις οποίες περιλαμβάνεται η κίνηση προσώπων, εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

20. *Δραστηριότητα μεταξύ πλοίων - Ship to ship activity:*

Κάθε δραστηριότητα μη συνδεδεμένη με Λιμενική Εγκατάσταση, κατά την οποία λαμβάνει χώρα μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων από ένα πλοίο σε άλλο.

21. *Επιβίβαση - Embark:*

Αναφέρεται σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή που το πλήρωμα ή οι επιβάτες επιβιβάζονται στο πλοίο, είτε πρόκειται για λιμάνι προσέγγισης ή για την αρχική επιβίβαση στο πλοίο.

22. *Επίγνωση -Awareness:*

Γνώση των λειτουργιών, της γεωγραφικής θέσης, της υποδομής, των απειλών και της τρωτότητας πλοίου, λιμένα ή Λιμενικής Εγκατάστασης.

23. *Επιθεώρηση* -
Inspection:

Έλεγχος για τον εντοπισμό ύπαρξης απαγορευμένων όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών, που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για κακόβουλη πράξη που διακυβεύει την ασφάλεια πλοίου, λιμένα ή Λιμενικής Εγκατάστασης.

24. *Επιθεώρηση*
Ασφάλειας – Security
Survey:

Η επιθεώρηση για τον έλεγχο και τη βελτίωση της στρατηγικής του μετριασμού, των προστατευτικών μέτρων και των ενεργειών του ΣΑΠ ή του ΣΑΛΕ.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

25. *Επιθεώρηση πιστοποίησης Verification:* - Η επιθεώρηση του ΣΑΠ ή του ΣΑΛΕ και των συναφών διαδικασιών καθώς και ο έλεγχος της λειτουργικής κατάστασης του σχετικού εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας και επιτήρησης, που αναφέρονται στο ΣΑΠ ή στο ΣΑΛΕ.
26. *Επίπεδο ασφάλειας Security level:* - Ένα επίπεδο ενεργειών που προσδιορίζεται από την Αρχή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης και αποτελεί τον υπολογισμό της πιθανότητας απόπειρας ή πραγματοποίησης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.
27. *Επίπεδο Ασφάλειας 1 - Security Level 1:* - Το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται πάντοτε ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας. Με άλλα λόγια, πρόκειται για τα συνήθη, καθημερινά μέτρα ασφάλειας.
28. *Επίπεδο Ασφάλειας 2 - Security Level 2:* - Το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται ενδεδειγμένα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια χρονική περίοδο, ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Το Επίπεδο Ασφάλειας 2 συνεπάγεται ότι υπάρχει αυξημένη απειλή κακόβουλης πράξης κατά λιμένα, Λιμενικής Εγκατάστασης ή πλοίου και βάσει πληροφοριών είναι πιθανόν τρομοκράτες να δραστηριοποιηθούν εντός συγκεκριμένης περιοχής ή κατά συγκεκριμένης κατηγορίας στόχων. Αυτό το επίπεδο κινδύνου υποδεικνύει ότι ένας συγκεκριμένος τομέας της βιομηχανίας μπορεί να διακυβεύεται, αλλά δεν έχει εντοπισθεί συγκεκριμένος στόχος.
29. *Επίπεδο Ασφάλειας 3 - Security Level 3:* - Το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα ασφάλειας, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή όταν επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λιμένα, Λιμενικής Εγκατάστασης ή πλοίου, παρόλο

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου. Το Επίπεδο Ασφάλειας 3 συνεπάγεται ότι η απειλή κακόβουλης πράξης ή κάποιο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια είναι πιθανόν να λάβει χώρα ή επίκειται και βάσει πληροφοριών, τρομοκράτες έχουν επιλέξει συγκεκριμένους στόχους. Τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για το επίπεδο αυτό δεν προβλέπεται να επιβληθούν για μεγάλα διαστήματα, αλλά για περιορισμένη χρονική περίοδο.

30. *Εταιρεία - Company :* Η Εταιρεία, όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο ΙΧ, Κανονισμό 1 της Δ.Σ. SOLAS.
31. *Ζώνη Περιορισμένης Πρόσβασης - Restricted Area:* Χώροι που είναι σημαντικοί για τη λειτουργία, τον έλεγχο ή την ασφάλεια και στους οποίους ισχύουν περιορισμοί εισόδου.
32. *Κανονισμός-Regulation:* Ένας κανονισμός της Δ.Σ. SOLAS.
33. *Κεφάλαιο - Chapter:* Ένα κεφάλαιο της Δ.Σ. SOLAS.
34. *Εκτίμηση Κινδύνου:* Η εκτίμηση κινδύνου είναι το γινόμενο της πιθανότητας εκδήλωσης του κινδύνου επί την συνέπεια μιας δεδομένης παραβίασης ασφάλειας. Εκφράζεται από τον τύπο:

$$EK = \Delta\P \times \Delta E$$

όπου EK = Εκτίμηση Κινδύνου (ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ)
ΔΠ = Πιθανότητα εκδήλωσης κινδύνου
ΔΕ = Επιπτώσεις της εκδήλωσης του κινδύνου

35. *Κράτος Λιμένα - Port State:* Η κυβέρνηση που ασκεί έλεγχο σε λιμάνια και χωρικά ύδατα. Σημείωση: ο IMO χρησιμοποιεί γενικά τον όρο Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση για να αναφερθεί στην εθνική κυβερνητική αρχή

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

που η ναυτιλιακή κοινότητα θεωρεί ως Κράτος λιμένα. Ο όρος «Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση» αντανακλά ένα βαθμό εμπλοκής στις δραστηριότητες του ΙΜΟ. Ωστόσο, αναμένεται ότι τα Κράτη των Λιμένων που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ως προς τον ΙΜΟ, θα εφαρμόσουν τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS, προκειμένου να επιτρέψουν στα λιμάνια τους να συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο.

36. Κώδικας ISPS - ISPS
Code:

Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, ο οποίος αποτελείται από το μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται υποχρεωτικές) και το μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές), όπως υιοθετήθηκε στις 12/12/2002 και όπως ενδέχεται να τροποποιηθεί από τον ΙΜΟ.

37. Λιμένας - Port:

Η περιοχή του λιμένα και οι παρακείμενες θαλάσσιες οδοί προσέγγισης μέσω των οποίων διεξάγεται η ναυσιπλοΐα και το ναυτικό εμπόριο ή η μετακίνηση ατόμων, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών στη ξηρά (και κατ' επέκταση χώρων αποθήκευσης φορτίου και συνδυασμένων μεταφορών) και η θαλάσσια περιοχή (συμπεριλαμβανομένων αγκυροβολίων και σημείων προσέγγισης), όπως ορίζονται από την αρμόδια Αρχή.

38. Λιμένας Προσέγγισης -
Calling Port:

Λιμένας στον οποίο προσεγγίζει ένα πλοίο και στον οποίο επιτρέπεται η αποβίβαση επιβατών και πληρώματος από το πλοίο για να επισκεφθούν το λιμένα. Στους λιμένες προσέγγισης συνήθως δεν πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις αποσκευών των επιβατών και εφοδίων του πλοίου.

39. Λιμενική Εγκατάσταση -
Port facility:

Ο χώρος, όπως ορίζεται από το Συμβαλλόμενο Κράτος ή την αρμόδια Αρχή, όπου λαμβάνει χώρα διασύνδεση

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

πλοίου/λιμένα. Η Λιμενική Εγκατάσταση περιλαμβάνει κατά περίπτωση περιοχές όπως αγκυροβόλια, θέσεις αναμονής και θαλάσσια προσέγγιση.

40. *Μη συμμόρφωση* - *Non-conformity:* Είναι η παρατηρούμενη κατάσταση κατά την οποία αντικειμενικά στοιχεία επιβεβαιώνουν την μη εκπλήρωση μιας καθορισμένης απαίτησης του Κώδικα ISPS. Επίσης, η μη τήρηση στόχων ή απαιτήσεων, όπως ορίζονται από την Εταιρεία.
41. *Οργανισμός (IMO)* - *Organization (IMO) :* Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).
42. *Παρατήρηση* - *Observation:* Η καταγραφή γεγονότων κατά τη διάρκεια επιθεώρησης, που τεκμηριώνονται από αντικειμενικά στοιχεία. Οι παρατηρήσεις ενδέχεται να υποδεικνύουν μια πιθανή μελλοντική έλλειψη, αλλά κατά τη γνώμη του Επιθεωρητή δεν αποτελούν μη συμμορφώσεις. Οι παρατηρήσεις καταγράφονται και παρουσιάζονται στον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου ή τον Υ.Α.Λ.Ε. ανάλογα μετά το πέρας της επιθεώρησης.
43. *Περιστατικό ασφάλειας* - *Security Incident:* Κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίσταση η οποία απειλεί την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών ή Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/λιμένα ή δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο.
44. *Πλοίο - Ship:* Οποιοδήποτε σκάφος συμπεριλαμβανομένης κινητής μονάδας γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης, που απαιτείται να διαθέτει Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ή

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- άλλο Πιστοποιητικό ασφάλειας που απαιτείται από μια Κυβέρνηση.
45. *Πρόληψη - Prevention:* Οι διαδικασίες και τα προγράμματα που μειώνουν την τρωτότητα.
46. *Σ.Π.Α.Π. -Ship Security Alert System (SSAS):* Σύστημα Προειδοποίησης Ασφάλειας Πλοίου
47. *Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση - Contracting Government (CG):* Η «Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση» στην επικράτεια της οποίας βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και αναφορά στην «Αρμόδια Αρχή».
48. *Σύμβαση - Convention:* Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του 1974, όπως ισχύει κάθε φορά (Δ.Σ. SOLAS).
49. *Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας Λιμένα - Port Security Advisory Committee:* Παρέχει ένα πλαίσιο επικοινωνίας και συντονισμού για τον εντοπισμό απειλών και τη μείωση δυνητικών σημείων αδυναμίας λόγω τρομοκρατικών ενεργειών εντός και γύρω από το λιμάνι. Η Επιτροπή απαρτίζεται από κυβερνητικούς και εμπορικούς φορείς και άλλες ομάδες ή άτομα που ενδιαφέρονται για τη διατήρηση και τη βελτίωση της ασφάλειας στην περιοχή του λιμένα.
50. *Σύνδεσμος επικοινωνίας ναυτικής ασφάλειας - Focal point for maritime security:* Ο φορέας που ορίζεται από κάθε Κράτος Μέλος της Ε. Κοινότητας ως σύνδεσμος επικοινωνίας μεταξύ της Ε. Επιτροπής και άλλων Κρατών Μελών καθώς και για να διευκολύνει, να παρακολουθεί και να ενημερώνει σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων ναυτικής ασφάλειας.
51. *Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα- Port Security Plan:* Είναι το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων που αποσκοπούν στην προστασία ενός λιμένα και των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου,

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός του λιμένα από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Περιγράφει επίσης τη διαδικασία με την οποία μια Συμβουλευτική Επιτροπή Ασφάλειας Λιμένα θα αξιολογήσει τα δυνητικά σημεία αδυναμίας ενός λιμένα και θα αναπτύξει διαδικασίες ασφάλειας για τη μείωσή τους.

52. Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης - Port Facility Security Plan (PFSP):

Είναι το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων τα οποία αποσκοπούν στην προστασία της Λιμενικής Εγκατάστασης και των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης από τον κίνδυνο να λάβει χώρα περιστατικό που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

53. Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) - Company Security Officer (CSO):

Το άτομο στην ξηρά το οποίο έχει οριστεί από την Εταιρεία ως ο Υπεύθυνος για την κατάρτιση και αναθεώρηση του Σχεδίου Ασφάλειας πλοίου καθώς και ως σύνδεσμος μεταξύ των Υπευθύνων Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και των Αξιωματικών ασφάλειας των πλοίων της Εταιρείας. Είναι ο υπεύθυνος της Εταιρείας που φέρει την ευθύνη για την ανάπτυξη, διατήρηση και εφαρμογή των πολιτικών και Σχεδίων Ασφάλειας της Εταιρείας.

54. Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ) - Port Facility Security Officer (PFSO):

Είναι το άτομο το οποίο έχει οριστεί ως υπεύθυνο για την εκπόνηση, εφαρμογή, αναθεώρηση και διατήρηση του Σχεδίου Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης καθώς και ως σύνδεσμος μεταξύ των Αξιωματικών Ασφάλειας των πλοίων και των Υπευθύνων Ασφάλειας των Εταιρειών. Ο ΥΑΛΕ μπορεί να είναι υπεύθυνος για περισσότερες από μία Λιμενικές

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

Εγκαταστάσεις εφόσον ανήκουν στον ή διαχειρίζονται από τον ίδιο Οργανισμό ή εταιρεία.

55. Υποδομή
Infrastructure:
- Τα φυσικά και ηλεκτρονικά συστήματα που είναι αναγκαία για τις ελάχιστες λειτουργίες της οικονομίας και της κυβέρνησης. Ενδεικτικά περιλαμβάνουν, χωρίς όμως να περιορίζονται σε αυτά, τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, τραπεζικές και χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, μεταφορές, συστήματα ύδρευσης και υπηρεσίες έκτακτων αναγκών, τόσο κυβερνητικού όσο και ιδιωτικού χαρακτήρα.
56. Ύποπτο όχημα
Suspicious vehicle:
- Ένα όχημα του οποίου το σύνολο των συνθηκών γύρω από την εμφάνισή του ή τις κινήσεις του, συμπεριλαμβανομένης, χωρίς όμως να περιορίζεται σε αυτή, της λειτουργίας του που είναι αντίθετη από αυτή που υποδεικνύεται από τις τεκμηριωμένες οδηγίες και που θεωρείται ύποπτη σύμφωνα με την εμπειρία και την εκπαίδευση των υπεύθυνων της εγκατάστασης, προκαλούν σε ειδική και αντικειμενική βάση υποψίες ασυνήθιστης ή παράξενης συμπεριφοράς.

Διαδικασία συλλογής δεδομένων

Η παρούσα μελέτη βασίστηκε στη συλλογή δευτερογενών δεδομένων και κυρίως στην ερευνητική αξιολόγηση και προσέγγιση αυτών με στόχο την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Η αναφορά σε δευτερογενή δεδομένα γίνεται με βάση του ότι η ενασχολούμενη με το παρόν θέμα δεν διεξήγαγε κάποια έρευνα κάνοντας χρήση ερευνητικού εργαλείου (ερωτηματολογίου) για τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων, αλλά περιορίστηκε στη μελέτη σχετικών με το θέμα ιστοσελίδων και βάσεων δεδομένων μέσα από τις οποίες αποκόμισε τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν.

Συγκεκριμένα μελετήθηκαν στοιχεία από συγκεκριμένες ιστοσελίδες λιμένων που βρίσκονται στο διαδίκτυο αλλά και έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, κάνοντας παράλληλη χρήση της Ευρωπαϊκής και Ελληνικής νομοθεσίας τόσο για την παρουσίαση των κανονισμών και απαιτήσεων που διέπουν το πλαίσιο της ασφάλειας αλλά και της λιμενικής στρατηγικής που υιοθετείται και για την ενημέρωση της ακαδημαϊκής κοινότητας.

Δεδομένα και υποθέσεις εργασίας

Για την εκπόνηση της μελέτης έχουν ληφθεί υπόψη τα παρακάτω ενδεικτικά στοιχεία:

1. Η τοπογραφία της εγκατάστασης, η γεωγραφική της θέση, τα φυσικά και τεχνητά όρια της καθώς και η σχέση της εγκατάστασης με το ευρύτερο λιμάνι στο οποίο ανήκει.
2. Τα ειδικά χαρακτηριστικά λειτουργίας, διαχείρισης και τρωτότητας της εγκατάστασης.
3. Το γεγονός ότι πράξεις που απειλούν την ασφάλεια της εγκατάστασης μπορούν να συμβούν οποιαδήποτε στιγμή και χωρίς καμία προειδοποίηση.
4. Η πιο σημαντική παράμετρος της ασφάλειας της εγκατάστασης και της εφαρμογής του ΣΑΛΕ, σύμφωνα με την Πολιτική Ασφάλειας της Λιμενικής εγκατάστασης, είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής.
5. Η διατήρηση της απρόσκοπτης λειτουργίας της εγκατάστασης αποτελεί επίσης βασική παράμετρο της εφαρμογής των διαδικασιών ασφάλειας.
6. Η μελέτη λαμβάνει υπ' όψιν το σχέδιο ασφάλειας του εκάστοτε λιμένα μαζί με τις μελλοντικές επεκτάσεις του.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

7. Τις απαιτήσεις σε θέματα ασφάλειας, της διαδικασίας επιβίβασης αποβίβασης επιβατών των πλοίων που προσεγγίζουν το λιμένα.
8. Το ευρύτερο νομικό πλαίσιο που ορίζει τις απαιτήσεις για την διασφάλιση της πολιτικής ασφάλειας στους λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΈΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (PORT SECURITY)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ξεκίνημα του νέου αιώνα βρήκε την ανθρωπότητα να κινείται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς σε μια νέα εποχή, την εποχή της παγκοσμιοποίησης, της τεχνολογίας και της επικοινωνίας. Μια εποχή με καινούργιες ευκαιρίες και δυνατότητες αλλά και με νέους εντελώς διαφορετικούς κινδύνους. Τα δεδομένα της σύγχρονης πραγματικότητας και το γεγονός ότι τρομοκρατικές ενέργειες καταγράφονται πλέον οπουδήποτε και οποτεδήποτε, καταδεικνύουν ότι το φαινόμενο της τρομοκρατίας λαμβάνει με γοργούς ρυθμούς ολοένα και μεγαλύτερες διαστάσεις, απειλώντας όλες τις χώρες του κόσμου και κυρίως όλες τις εκφάνσεις της καθημερινότητας των ανθρώπων. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν θα μπορούσαν να εξαιρεθούν του κινδύνου μιας τρομοκρατικής ενέργειας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αντιλήφθηκε τον κίνδυνο αυτό από πολύ νωρίς και κυρίως μετά από δύο σοβαρότατες τρομοκρατικές επιθέσεις που πραγματοποιήθηκαν στη δεκαετία 1980-1990. Ωστόσο, η επιτακτική ανάγκη για την ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, όπως είναι κατανοητό, γίνεται αντιληπτή παγκοσμίως κατά την τελευταία περίπου δεκαπενταετία και ειδικότερα μετά τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 στις Η.Π.Α., όπου ο κόσμος εκτός των άλλων προαναφερθέντων προβλημάτων αντιμετωπίζει τεράστια αβεβαιότητα και κλίμα ανησυχίας. Τα κύματα κλονισμού και η έλλειψη εμπιστοσύνης από εκείνα τα τραγικά γεγονότα έχουν διαδωθεί σε όλο τον κόσμο και οι επιπτώσεις γίνονται αισθητές σχεδόν σε κάθε άποψη της ζωής μας. Οι προληπτικές και λειτουργικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και τη προστασία έχουν τοποθετηθεί στην κορυφή των καταλόγων προτεραιότητας των σχεδιαστών πολιτικής. Η ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια είναι παγκοσμίως επιτακτική και αναγνωρισμένη από τις κυβερνήσεις και τη ίδια τη βιομηχανία.

Ως συνέπεια της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, η ναυτιλιακή κοινότητα κατέδειξε την πλήρη υποστήριξη της στην ανάγκη να νικηθεί η τρομοκρατία και οποιεσδήποτε άλλες απειλές στην ασφάλεια των πλοίων. Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα όπου κατ' εξοχή όλοι οι κρίκοι στην αλυσίδα μεταφορών πρέπει να περιληφθούν προκειμένου να επιτευχθούν απτά

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

αποτελέσματα. Όλοι οι κρίκοι αυτοί πρέπει να φέρουν το μερίδιο ευθύνης τους, διαφορετικά η πιο αδύνατη σύνδεση μεταξύ τους θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών προκειμένου αυτοί να διεισδύσουν στο σύστημα.

Η ασφάλεια στην θάλασσα και στον αέρα είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που δημιουργείται από την τρομοκρατία και τις παράνομες πράξεις και υπό αυτήν τη μορφή αυτά απαιτούν τη παγκόσμια προσοχή και τις λύσεις που μόνο οι αντίστοιχοι διεθνείς οργανισμοί, δηλαδή ο International Maritime Organization (ΔΝΟ) και ο International Civil Aviation Organization (ICAO) μπορούν να παρέχουν.

Η «ασφάλεια στη θάλασσα», συνδέεται συνήθως με τα πλοία και με τα λιμάνια, αλλά δεν πρέπει να αφηφούμε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί μέρος ενός μεγαλύτερου τομέα της ασφάλειας, της «ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας», η οποία επιδιώκει να εξασφαλίσει την διακίνηση των αγαθών από τον παραγωγό μέχρι τον τελικό χρήστη.

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

Οι παράγοντες του συστήματος ασφάλειας είναι είναι το πλοίο, η πλοιοκτήτρια εταιρεία και η λιμενική εγκατάσταση. Αν κάποιος από τους παραπάνω παράγοντες δε λειτουργεί ορθά και αποτελεσματικά σύμφωνα με το διεθνές, κοινοτικό και εθνικό δίκαιο, τότε το σύστημα ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και του θαλάσσιου εμπορίου βρίσκεται σε κίνδυνο.

Τα μέτρα αυτά είναι υποχρεωτικά και εξειδικευμένα, καθώς προσπαθούν να καλύψουν όλα τα πιθανά ενδεχόμενα ατυχημάτων και επικίνδυνων συμβάντων. Ωστόσο, θεσπίζεται η διακριτική ευχέρεια του κάθε συμβαλλόμενου κράτους να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των μέτρων ασφάλειας και το είδος των προβλεπόμενων υλικών και επιχειρησιακών μέτρων ασφάλειας στις διεθνείς και κοινοτικές διατάξεις για να επιτευχθεί ο απαιτούμενος αποτελεσματικός έλεγχος ασφάλειας.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Ωστόσο, τα συμβάντα στο πρόσφατο παρελθόν, απέδειξαν ότι καμία χώρα στον κόσμο δεν είναι ασφαλής κατά των τρομοκρατών. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις μπορούν, για διάφορα κίνητρα, να προκύψουν σε οποιαδήποτε στιγμή και σε οποιονδήποτε τόπο. Ακόμη και η ναυτιλία δεν μπορεί να ξεφύγει από αυτό το γεγονός. Οι μεταφορές ως προς την ασφάλεια είναι ο πιο αδύναμος κρίκος. Η ασφάλεια των μεταφορών σε όλα τα σημεία θα μπορούσε να βελτιωθεί από μια παράλληλη «πολλαπλή προσέγγιση».

Επιπλέον, γίνεται αντιληπτό ότι όλες οι περιγραφόμενες ενέργειες δημιουργούν ένα μεγάλο κόστος τόσο για την ναυτιλιακή εταιρεία και το πλοίο όσο και για το λιμένα. Στα πλαίσια αυτού, η διοίκηση του λιμένα καλείται να διαχειριστεί και να διανείμει το κόστος αυτό ώστε να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του και να αναπτύξει το βέλτιστο επίπεδο υπηρεσιών που θα αναβαθμίσουν το λιμένα σε εξέχων διαμετακομιστικό κόμβο.

1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ & ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΩΔΙΚΕΣ ΠΡΙΝ ΤΟΝ ISPS

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS, «Ορισμοί», παράγραφος 13, ο όρος «τρομοκρατία» στον κλάδο της ναυτιλίας, αναφέρεται ως συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (security) και με τον ορισμό αυτό νοείται κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίπτωση η οποία απειλεί την ασφάλεια πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών, ή Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/ λιμένα ή δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ).

Η τρομοκρατία στη θάλασσα δεν είναι ένα νέο φαινόμενο, και το ζήτημα της ασφάλειας στα πλοία είχε απασχολήσει τους ειδικούς εδώ και πολύ καιρό καθότι η ιστορία της ναυτιλίας είναι γεμάτη από επιθέσεις ενάντια σε πλοία.

Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω τα σημαντικότερα μεγάλα γεγονότα που κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές (Mazaheri A., 2008, p.6-7).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Οκτώβριος, 1985.

Το κρουαζιερόπλοιο «Achille Lauro» καταλαμβάνεται στην Αίγυπτο από πάνοπλους Παλαιστίνιους, που ζητούσαν από το Ισραηλινό κράτος να απελευθερώσει κρατούμενους συμπατριώτες τους και είχε ως αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του ένας Αμερικανός τουρίστας(Εφημερίδα το ΒΗΜΑ).



Εικόνα 1.1: Το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο, «Achille Lauro», 7 Οκτωβρίου του 1985,

πηγή: <https://www.tovima.gr>

Μετά το περιστατικό αυτό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ασχολήθηκε για πρώτη φορά με το θέμα της ασφάλειας στα επιβατηγά πλοία. Έτσι το 1985, ο ΙΜΟ εξέδωσε την Απόφαση Α.545 (13), «Μέτρα για να αποτραπούν οι πράξεις από την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία ενάντια σε πλοία», και τον Σεπτέμβριο του 1986, η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (ΜSC) ενέκρινε την εγκύκλιο 443 «Μέτρα για να αποτραπούν οι παράνομες πράξεις ενάντια στους επιβάτες και το πλήρωμα στα πλοία», που προοριζόταν για εφαρμογή στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια άνω των 24 ωρών και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν.

Με την εγκύκλιο αυτή, συστήθηκε στα κράτη να υιοθετήσουν σχετικά μέτρα ασφάλειας συμπεριλαμβανομένου της κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας και του διορισμού υπευθύνων ασφάλειας στα πλοία και στα λιμάνια. Αυτό ήταν ένα προσωρινό μέτρο, μέχρι που τέθηκε σε ισχύ, το 1992, η Συνθήκη για την «Καταστολή εκνόμων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας» (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Maritime Navigation- 1988), με αντικείμενο, την ανάληψη, από τα κράτη μέλη, της υποχρέωσης, να λαμβάνουν μέτρα κατά των ατόμων που διενεργούν πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών, όπως η κατάληψη του πλοίου, ή η τοποθέτηση συσκευών ή η άσκηση βίας ενάντια στους επιβαίνοντες.

Στόχος της Σύμβασης αυτής είναι, η διασφάλιση, ότι τα άτομα που θα προβαίνουν σε τέτοιες ενέργειες θα τιμωρούνται αυστηρά ή θα καθίσταται δυνατό να εκδίδονται για να δικαστούν σε άλλες χώρες.

Η εφαρμογή της επεκτάθηκε αργότερα και στις πλωτές πλατφόρμες, ενώ το 1996, εκδόθηκε η Εγκύκλιος 754 της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, για την «ασφάλεια σε ακτοπλοϊκά πλοία», όπου προτάθηκαν πρόσθετα μέτρα στον τομέα της ασφάλειας και εισήχθη η έννοια των 3 επιπέδων ασφάλειας (χαμηλό - μεσαίο - υψηλό) για την εφαρμογή των ανάλογων σε κάθε περίπτωση διαδικασιών.

Τα μέτρα που προτάθηκαν σε περιπτώσεις αυξημένων επιπέδων ασφαλείας ήταν 4 (MCR/Circ. 754: Passenger Ferry Security', §5 Application of measures):

- Η καθιέρωση περιοχών ελεγχόμενης πρόσβασης στις προβλήτες για τους επιβάτες και τα οχήματα (φρουροί, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης).
- Ο έλεγχος της πρόσβασης των εισερχόμενων στα λιμάνια και στα πλοία (εξακρίβωση της ταυτότητας ατόμων που διέρχονται από τα σημεία ελέγχου, κατοχή ειδικών πασών των εργαζομένων στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις κ.τ.λ.).
- Ο έλεγχος των αποσκευών και των οχημάτων των επιβατών.
- Η διασφάλιση της μη δυνατότητας πρόσβασης για τους επιβάτες σε συγκεκριμένους κρίσιμους χώρους στα πλοία όπως πχ στην γέφυρα, το μηχανοστάσιο κλπ.

Οι προτάσεις της Εγκυκλίου απευθύνονταν σε ακτοπλοϊκά πλοία διεθνών γραμμών και στους λιμένες που τα εξυπηρετούν, με την επισήμανση ότι κατά την κρίση των Κρατών-Μελών δύνανται να τα επεκτείνουν και σε ακτοπλοϊκά πλοία διεθνών μεταφορών φορτίων.

Τα βασικότερα προτεινόμενα μέτρα περιλάμβαναν :

1. Την υποχρέωση κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας για τα πλοία και τα λιμάνια, για τον προσδιορισμό των απαραίτητων ενεργειών σε καταστάσεις ανάγκης και απειλής, ανάλογα με το τιθέμενο κάθε φορά επίπεδο ασφαλείας.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

2. Την υποχρέωση διορισμού κατάλληλα εκπαιδευμένων υπευθύνων ασφαλείας στα λιμάνια και τα πλοία.
3. Την υποχρέωση διαβίβασης από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα λιμάνια προς τις Αρχές του Κράτους των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένου των ονομάτων των υπευθύνων ασφαλείας.
4. Την λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της διακίνησης με επιβατηγά πλοία υλικών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τρομοκρατικούς σκοπούς.

Οκτώβριος, 2000

Επίθεση κατά του USS COLE 7 (Terrorist attack on USS Cole, CRS report for Congress RS20721, 30 January,2001), ενώ αυτό βρισκόταν στο λιμάνι του Aden στην Υεμένη για ανεφοδιασμό. Ένα ταχύπλοο σκάφος φορτωμένο με εκρηκτικά, προσέκρουσε με ταχύτητα στα πλευρά του θωρηκτού, ανοίγοντας ένα ρήγμα 40 ποδών, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν δεκαεπτά (17) αμερικανοί ναύτες και να τραυματιστούν σαράντα (40).



Εικόνα 1.2 : Το στρατιωτικό πλοίο USS Cole, 12 Οκτωβρίου 2000, πηγή:

<https://en.wikipedia.org>

Στις 18 Οκτωβρίου του 2001 ξεκίνησε από τις δυνάμεις του NATO η επιχείρηση «Active Endeavour» (www.nato.int), στα πλαίσια της οποίας διενεργούνται από τα πολεμικά πλοία νηοψίες σε εμπορικά πλοία. Οι νηοψίες αυτές, περιλαμβάνουν τον έλεγχο του πλοίου, του φορτίου, των ναυτικών και των συνοδευτικών τους εγγράφων και αρχικά επικεντρώθηκαν στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η επιλογή των πλοίων που ελέγχονται γίνεται

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

με κριτήρια όπως μεταξύ άλλων τους ναυλωτές, την σημαία του πλοίου και τις καταγεγραμμένες διαδρομές του.

Οκτώβριος, 2002

Επίθεση κατά του Γαλλικού δεξαμενόπλοιου 'Limburg' (www.globalsecurity.org), λίγο έξω από την Υεμένη όταν μια βάρκα με εκρηκτικά εξερράγη δίπλα του. Ένας ναυτικός σκοτώθηκε (counterterrorism 2006. Calendar published by National Counterterrorism center), το πλοίο υπέστη τεράστιες ζημιές και 8.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα.



Εικόνα 1.3 :Το γαλλικό δεξαμενόπλοιο «Limburg», 07 Οκτωβρίου 2002, πηγή:

www.in.gr

Όλα τα παραπάνω περιστατικά, με αποκορύφωμα τις επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου του 2001 και τη συνεχή υποκίνηση και πίεση των Η.Π.Α., ο ΔΝΟ επιδίωξε να επαναξιολογήσει επειγόντως την κατάσταση των διεθνών κανονισμών που εξετάζουν την ασφάλεια. Έτσι πραγματοποίησε τις ειδικές συνεδριάσεις ενός Intersessional Working Group του Maritime Safety Committee, οι οποίες ολοκληρώθηκαν με την έγκριση της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, SOLAS, και ενός νέου διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security). Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίηση της και ο κώδικας ISPS λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή με αυτή καθ' αυτή τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

1.2 Η ΕΝΟΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Προτού προβούμε στην ανάλυση μας θεωρείται κρίσιμο 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). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε έναν πληρέστερο ορισμό ο οποίος 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 τη λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή» (Ανακοίνωση Com, 2001).

Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυτπογόνων χερσαίων μεταφορών εξασφαλίζοντας τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετώντας τόσο τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, όσο και της ευρύτερης περιφέρειας τους αποτελώντας πόλο έλξης και ανάπτυξης. Στα πλαίσια της σύγχρονης και σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. Ο καθορισμός του όρου «λιμένα» έχει απασχολήσει τη διεθνή και την ελληνική βιομηχανία.

Το σύγχρονο λιμάνι αποτελεί ένα κρίκο στην ευρύτερη μεταφορική αλυσίδα, που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντίστροφα. Το λιμάνι υπηρετεί μια ευρύτερη ενδοχώρα αποτελώντας βασικό στοιχείο στην περιφερειοποίηση του.

Κάθε σύγχρονο λιμάνι στα πλαίσια της φιλοσοφίας των συνδυασμένων μεταφορών καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρολό ως συνδετικός κρίκος, μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορικών μεσών και μιας σειράς χερσαίων μεσών μεταφοράς όπως και θα αναλύσουμε και παρακάτω, συντονίζοντας εργασίες έτσι ώστε να είναι οργανωμένες με τέτοιο τρόπο και σε τέτοιο βαθμό που στόχος του είναι η μείωση του κόστους παραγωγής των συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών αλλά και η μείωση του συνολικού κόστους της μεταφοράς (Παρδάλη Α. 2001, σελ.41).

Λόγω της μη γραμμικής φύσης της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας της μεταβλητότητας των συνθηκών διαχείρισης καθ' όλη τη διάρκεια των ετών, φαίνεται ότι

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

δεν μπορούμε να συζητήσουμε τη φύση της αναπτυξιακής πορείας όλων των λιμένων. Δεν μπορεί κάθε λιμάνι να ανέλθει στη σκάλα ανάπτυξης εξαιτίας συγκεκριμένων φραγμών ανάπτυξης, γεωγραφικής θέσης ή της οικονομικής και πολιτικής κατάστασης της ενδοχώρας του.

Το 1990, η διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (UNTACD) πρότεινε ένα θεωρητικό μοντέλο ταξινόμησης θαλάσσιων λιμένων, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική ανάπτυξης των λιμένων, το φάσμα των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών και το επίπεδο της ενσωμάτωσης της τεχνολογίας της πληροφορικής (IT) στις οντότητες που λειτουργούν ως τμήμα της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών. Αυτή ήταν μια απόπειρα να συνοψίσουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων λιμένων την περίοδο πριν από τη δεκαετία του 1960, μετά την εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων σε ευρύτερη κλίμακα στη δεκαετία του '70 και την ανάπτυξή τους ξεκινώντας από την δεκαετία του 1980 χάρη στη χρήση σύγχρονων, υψηλής απόδοσης συσκευών και εξοπλισμού, τεχνολογιών πληροφορικής και συνδυασμένων μεταφορών.

1.2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

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 διακίνησης των επιβατών (IMO World Maritime Day, 2005). Στο πέρασμα των χρόνων και στα πλαίσια της οικονομικής παγκοσμιοποίησης οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν αλλάξει μορφή επενδύοντας τόσο στην υποδομή όσο και στην ανωδομή. Τα σύγχρονα τερματικά διαχειρίζονται έναν τεράστιο όγκο εμπορευματοκιβωτίων και αποτελούν πλέον κρίκους στην εφοδιαστική αλυσίδα (Gujar, G., & Acciaro, 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. 6):

- **Public Service Port** το μοντέλο παρουσιάζει έντονο κρατικό χαρακτήρα, με τη Λιμενική Αρχή να είναι υπεύθυνη για την ομαλή λειτουργία της λιμενικής εγκαταστάσης

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- **Tool Port** όπου η Λιμενική Αρχή έχει την ευθύνη της περεταίρω ανάπτυξης και συντήρησης της λιμενικής υποδομής και ανωδομής ενώ η εμπορική λειτουργία αναλαμβάνεται από ιδιωτικές επιχειρήσεις μέσω συμβάσεων παραχώρησης.
- **Landrold Port** στο μοντέλο είναι υψηλότερος ο βαθμός προσαρμοστικότητας των ιδιωτικές επιχειρήσεις στις αλλαγές της αγοράς σε σχέση με μια κρατική Λιμενική Αρχή.
- **Private Port – Fully Privatised Port** με κύριο χαρακτηριστικό ότι ο ιδιωτικός τομέας έχει την πλήρη κατοχή της γης, της υποδομής, της ανωδομής, του εξοπλισμού του λιμένα και την πλήρη ευθύνη της συνολικής λιμενικής λειτουργίας και παροχής. Εδώ παρουσιάζεται μεγαλύτερη ευελιξία συγκριτικά με έναν κρατικό λιμένα στην πραγματοποίηση επενδύσεων και στην ανταπόκριση των μεταβαλλόμενων απαιτήσεων της αγοράς.

1.2.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΓΕΝΕΕΣ

Πρώτος οργανισμός που επιχείρησε να κατηγοριοποιήσει τους λιμένες είναι ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών μέσω της συνδιάσκεψης (UNCTAD) που πραγματοποιήθηκε στη Γένοβα το 1992. Αυτή η κατηγοριοποίηση βασίζεται σε τρία κριτήρια: 1) την πολιτική ανάπτυξης του λιμένα, τη στρατηγική και τη «συμπεριφορά» του, 2) τους στόχους και την επέκταση των δραστηριοτήτων του λιμένα, 3) την ολοκληρωμένη προσέγγιση των δραστηριοτήτων του λιμένα και της οργάνωσης του (Παρδάλη Α. 2001, σελ.59).

Η προσέγγιση της UNCTAD που παρατίθεται κατωτέρω, αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των χαρακτηριστικών της εξέλιξη στις λιμενικής βιομηχανίας ανάλυση και καταγραφή των χαρακτηριστικών των λιμένων (UNCTAD. Port Marketing and the Third Generation Port 1992, UNCTAD GENEVA). Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD, 1992) κατατάσσει τους λιμένες σε τρεις διαφορετικές γενιές λιμένων, που αναλύονται συνοπτικά παρακάτω.

Πρώτη Γενιά Λιμένων

Μέχρι την δεκαετία του 1960 τα λιμάνια αποτελούν απλές γεωγραφικές περιοχές για τα φορτία, οι οποίες παρεμβαίνουν μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών. Οι λειτουργίες που επιτελούνται αφορούν μονό τη φόρτωση, εκφόρτωση και αποθήκευση. Τα λιμάνια αυτά χαρακτηρίζονται από μονοπωλιακή δύναμη και αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών (Παρδάλη Α. 2001, σελ.60).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Οι φορείς διαχείρισης των λιμανιών είναι οι καθ' ύλην αρμόδιοι για την διάθεση της χερσαίας ζώνης του λιμανιού και τον έλεγχο της κίνησης των πλοίων σε αυτό. Η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, όπως και άλλες σχετικές υπηρεσίες που αναφέρθηκαν παραπάνω, πραγματοποιούνται από ιδιωτικές εταιρείες. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα λιμάνια πρώτης γενιάς έχουν ως βασικό κύκλο εργασιών τους τη διαχείριση συμβατικών μη μοναδοποιημένων φορτίων και χύδην φορτίων (Παρδάλη Α. 2001, σελ.60).

Δεύτερη Γενιά Λιμένων

Οι Οργανισμοί Λιμένων κινούνται στην κατεύθυνση αλλαγής μοντέλου αναζητώντας ένα νέο ρολό με την δραστηριοποίηση σε τομείς που υπερβαίνουν την απλή διαχείριση πόρων του λιμανιού (URENIO, 2008). Παρουσιάζεται μία διεύρυνση της γκάμας των παρεχόμενων υπηρεσιών με αποτέλεσμα να προστίθεται αξία στο μεταφερόμενο προϊόν. Στα λιμάνια, δημιουργούνται βιομηχανικά πάρκα τα οποία εισάγουν πρώτες ύλες που παραδίδονται δια θαλάσσης, όπως σιδηρομέταλλευμα, χάλυβας, αργό πετρέλαιο, αλουμίνιο, χαρτοπολτός, τεχνητά λιπάσματα, ζάχαρη, αλεύρι και άλλα γεωργικά φορτία.

Το λιμάνι δεύτερης γενιάς θεωρείται κέντρο μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών. Η δραστηριότητα του επεκτείνεται και σε άλλες υπηρεσίες πλέον των παραδοσιακών της φόρτωσης και μεταφόρτωσης φορτίων, όπως τυποποίηση και συσκευασία. Στόχος είναι πλέον να μπορεί να παρουσιάζει οικονομική ανάπτυξη σε βιώσιμα νούμερα ο φορέας διαχείρισης και στην συνέχεια να μπορέσει αφενός να καλύψει το λειτουργικό κόστος του και να μετατρέψει τα έσοδα αυτά σε επενδύσεις και πιθανώς σε διανομή μερίσματος σε κάποιες φορές στους μετόχους (Παρδάλη, 2001).

Τρίτη Γενιά Λιμένων

Τα λιμάνια τρίτης γενιάς έκαναν την εμφάνισή τους στη δεκαετία του 1980 και αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της ευρύτερης εφοδιαστικής αλυσίδας (Παρδάλη Α. 2001, σελ.61). Η ταχεία ανάπτυξη των αγορών και η ανάγκη για εναρμόνιση της λιμενικής βιομηχανίας με τις διεθνείς τάσεις, οδήγησε τα λιμάνια στο να μετατραπούν σε μέρος ενός ευρύτερου δικτύου μεταφορών (logistics), με στόχο την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας VAS (Value Added. Services) (Verhoeven, 2010). Οι ισχυροί ιδιωτικοί φορείς που είναι οργανωμένοι σε παγκόσμια κλίμακα, όπως οι μεταφορείς, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και οι φορείς παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, αγωνίζονται στο να αποκτήσουν τον έλεγχο των δικτύων logistics με γνώμονα το λιμάνι,

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ενώ οι λιμενικές αρχές πολύ συχνά φαίνεται ότι παραμένουν τοπικοί θεατές με περιορισμένη επιρροή σε αυτές τις αγορές διαδικασίες.

Στον επιχειρησιακό τομέα, οι λιμένες τρίτης γενιάς χαρακτηρίζονται από ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος υπηρεσιών που περιλαμβάνει τέσσερις τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Το πρώτο περιλαμβάνει υπηρεσίες μεταφοράς, αποθήκευσης και πλοήγησης με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, οργάνωση και διαχείριση. Σημαντικό ρόλο στη γενιά αυτή διαδραματίζουν οι δεξιότητες (τεχνογνωσία), η ηλεκτρονική επεξεργασία και ανταλλαγή δεδομένων.

Η δεύτερη περιοχή περιλαμβάνει την επέκταση της βιομηχανικής λειτουργίας των λιμένων δεύτερης γενιάς με περιβαλλοντικές λειτουργίες που αφορούν τα πλοία, με ενέργειες που είναι απαραίτητες για την προστασία του περιβάλλοντος. Ο τρίτος τομέας περιλαμβάνει μια αποτελεσματική διοικητική-εμπορική διακίνηση πληροφοριών φορτίου, την απαραίτητη τράπεζα, ασφάλιση και νομικές υπηρεσίες για το λιμάνι. Ο τέταρτος τομέας επικεντρώνεται στη νέα λειτουργία διανομής που προκύπτει από την ενσωμάτωση των θαλάσσιων λιμένων στην ολοκληρωμένη έννοια της αλυσίδας χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών (Γιαννόπουλος, 1998).

Ωστόσο, η προσπάθεια της UNCTAD να κατηγοριοποιήσει τους λιμένες σε γενιές, είναι επαρκώς αντιπροσωπευτική μόνο όσον αφορά την εξέλιξη των λιμένων μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1990 και αυτό γιατί η αποτελεσματική εφαρμογή των διαδικασιών logistics, που άρχισαν να αναπτύσσονται κατά την τρίτη γενιά, προϋποθέτει την ύπαρξη ενός επιχειρησιακού περιβάλλοντος σχετικής βεβαιότητας, γεγονός όμως που δημιουργεί προβλήματα γιατί η σύγχρονη πραγματικότητα είναι ευμετάβλητη και απαιτεί την προσαρμογή των λιμένων στις απαιτήσεις που επιβάλλουν οι εκάστοτε συνθήκες.

Οι Raixao και Marlow, καθώς και άλλοι μελετητές, θέλοντας να αποτυπώσουν την εξέλιξη που επέφεραν οι συνεχείς αλλαγές στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, αποδίδουν τον ορισμό «Λιμάνια τέταρτης γενιάς» στους λιμένες που προσαρμόστηκαν και έγιναν περισσότερο "ευέλικτα" από το 2000 και μετά.

Επιπλέον, οι αλλαγές που σημειώθηκαν κοντά στα λιμάνια την δεκαετία του 1990 που συνδέονται με την εισαγωγή της έννοιας "Just-in-time", έκαναν τους θαλάσσιους λιμένες να ξεκινήσουν να μιμούνται τις αλλαγές που συμβαίνουν στις αλυσίδες θαλάσσιων μεταφορών, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό τη διαδικασία μεταφοράς φορτίου και

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

πληροφοριών, έχοντας ως στόχο την εξάλειψη της σπατάλης των πόρων και της ενέργειας, καθώς και τον περιορισμό των «νεκρών» χρόνων.

Μέσα από μία διαρκή προσπάθεια εξέλιξης των υπηρεσιών που προσφέρουν και των δραστηριοτήτων τους στη συνολική μεταφορική αλυσίδα, προέβλεπαν στην κάλυψη των εξειδικευμένων απαιτήσεων των χρηστών. Τόσο οι δραστηριότητες που αφορούν την εκπαίδευση, το μάρκετινγκ, την καινοτομία, την διαχείριση ανθρωπίνων πόρων και την ανταλλαγή πληροφοριών, που αποτελούν τις νέες κυρίες δραστηριότητες που αναπτύσσονται στα λιμάνια στα τέλη του 20^{ου} αιώνα, στηρίζονται σε σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες υψηλής τεχνολογίας (Παρδάλη, 2001; UNCTAD, 1991).

Τέταρτη Γενιά Λιμένων

Σε αυτή τη γενιά μπορούν να ενταχθούν οι λιμένες εκείνοι, που έχοντας αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες και ακολουθήσει τις εξελίξεις στον κλάδο των logistics, αναπτύσσουν συνεργασίες με άλλα λιμάνια για την πραγματοποίηση κοινών δράσεων συμπληρωματικού χαρακτήρα. Θα δημιουργηθούν με τον τρόπο αυτό «λιμενικές κοινότητες». Βασικές προϋποθέσεις των λιμανιών τέταρτης γενιάς είναι η πλήρης αυτοματοποίηση της λειτουργίας των τερματικών σταθμών και η λειτουργία τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας. (Marlow B. et.al. 2003, σελ.355-376).

Στην συγκεκριμένη περίπτωση ο λιμένας κάνει χρήση των νέων τεχνολογιών και των εξελίξεων στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναπτύσσοντας συνεργασίες με άλλους λιμένες για την πραγματοποίηση κοινών δράσεων συμπληρωματικού χαρακτήρα. Η συμπληρωματικότητα διαφαίνεται στο παρακάτω σχήμα μέσω της πλήρους αυτοματοποίησης της λειτουργίας των τερματικών σταθμών και της λειτουργίας τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας (Paixo and Marlow, 2003).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ



Σχήμα 1.1: Φάσεις Ανάπτυξης Λιμένων, Πηγή: Ραϊχας και Marlow (2003)

Έτσι το 1999, η UNCTAD καθόρισε την έννοια του λιμένα τέταρτης γενεάς. Τα κριτήρια που έχουν ληφθεί υπόψη είναι η ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών, η χρήση των ΤΠ, η ανάπτυξη της λιμενικής κοινότητας, η παρουσία του συγκροτήματος λιμένων (port cluster) και του κέντρου εφοδιασμού, η ποιότητα των συνδέσεων με την ενδοχώρα από την χερσαία ζώνη και με την εξωχώρα από την θαλάσσια ζώνη. Σε αντίθεση με τους λιμένες τρίτης γενιάς, τα λιμάνια τέταρτης γενεάς διαδραματίζουν έναν υπερεθνικό ρόλο δημιουργώντας έναν κόμβο, δηλαδή τον κύριο περιφερειακό λιμένα από όπου το φορτίο μεταφέρεται δια θαλάσσης σε μικρότερους απομακρυσμένους λιμένες.

Πέμπτη Γενιά Λιμένων

Τα λιμάνια πέμπτης γενιάς (5 GP) δημιουργήθηκαν ως αποτέλεσμα της δυναμικής ανάπτυξης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χαρακτηρίζονται από μια διαφορετική προσέγγιση στη λειτουργία των μεταφορών, του περιβάλλοντος και του αστικού ιστού. Το 2011, ο Flynn εισήγαγε μια πρόταση στο να συμπεριληφθούν δύο ομάδες ενδιαφερομένων: οι χρήστες των λιμένων (stakeholders) και η τοπική κοινότητα, ως χαρακτηριστικό του λιμένα πέμπτης γενιάς.

Η UNCTAD τονίζει ότι οι επενδύσεις σε λιμενικούς κόμβους υλοποιούνται συνήθως από τον ιδιωτικό τομέα και ιδιαίτερα από ισχυρούς διεθνείς οργανισμούς που εξειδικεύονται στη λειτουργία λιμενικών τερματικών (κυρίως τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων). Φαίνεται ότι μια κατάλληλη συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου σε μία σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, οδηγεί σε συνεργασία που επιτρέπει τη δημιουργία σύγχρονων λιμανιών τρίτης, τέταρτης ή και πέμπτης γενιάς από την αρχή,

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

κατασκευάζοντας σύγχρονα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων που χρησιμοποιούν τεχνολογίες αιχμής για τη μεταφορά φορτίων και λύσεις ΤΠ, καθώς και μια σύγχρονη προσέγγιση για την καθοδήγηση των οικονομικών διαδικασιών στο λιμάνι και του κύκλου της αγοράς.

Σε σχέση με την ανωτέρω τάση άμεσης εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα στους λιμένες, η UNCTAD προτείνει στις λιμενικές αρχές να στρέψουν την προσοχή τους από τις θαλάσσιες μεταφορές σε πιο μακροπρόθεσμες μορφές διαμόρφωσης του μέλλοντος τους. Αυτές περιλαμβάνουν την εκπλήρωση της κυριότητας και των στρατηγικών τους σε πέντε τομείς: σχεδιασμός της πολιτικής λιμένων, κανονιστική ρύθμιση έναντι παρόχων λιμενικών υπηρεσιών (αδειοδότηση) και την εποπτεία στον τομέα της εξασφάλισης θεμιτών ανταγωνιστικών συνθηκών (κίνδυνος υπερβολικών τιμολογίων ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης) και διασφάλισης ενός ελάχιστου επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο λιμάνι (ασφάλεια), την παρακολούθηση της εγγύτητας του λιμένα, καθώς και την κατάρτιση του προσωπικού που είναι αναγκαίο για τη λειτουργία των λιμενικών υπηρεσιών.

Συνοψίζοντας παρατηρούμε ότι οι λιμένες της πέμπτης γενιάς θα πρέπει να συνδυάζουν τις ακόλουθες λειτουργίες:

- Εμπορευματικά κέντρα που θα μειώσουν το χρόνο παράδοσης του φορτίου,
- Σημεία σύνδεσης των υδάτινων και χερσαίων ροών των επιβατών,
- Βιομηχανικά κέντρα με πλήρη διαχείριση των διατροφικών μεταφορών,
- Ττα κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης ως σημεία σύνδεσης για τη μεταφορά πολυτροπικών φορτίων.

Ταυτόχρονα ο λιμένας θα πρέπει να συνεργάζεται ενεργά με τις τοπικές, τις περιφερειακές και τις εθνικές αρχές προκειμένου να αντιμετωπίσει τις συγκρούσεις και να θέσει προτεραιότητες που θα επιτρέψουν μια αδιάσπαστη ανταλλαγή φορτίου μεταξύ του λιμένα και της ενδοχώρας του καθώς και να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας, με προοδευτικά μικρότερες εξωτερικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Συνοψίντας τα παραπάνω, είναι φανερό ότι ο ρόλος που οι σύγχρονοι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, καθώς και η συμβολή τους στην βιωσιμότητα των τοπικών και εθνικών οικονομιών, είναι θεμελιώδης.

Η Ελλάδα υπήρξε ένα ακόμη τυπικό παράδειγμα του πανευρωπαϊκού προβλήματος της άνισης ανάπτυξης των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, με την κυριαρχία των οδικών μεταφορών έναντι των υπολοίπων. Το δεδομένο αυτό, σε συνδυασμό με άλλα σημαντικά ζητήματα, όπως η μέχρι το 2004 έλλειψη χερσαίων συνόρων με την ΕΕ, οι αρχικά μεγάλες ανάγκες για υποδομές, τόσο σε κεντρικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο λόγω της γεωγραφίας, η υστέρηση στην επένδυση σε λιμενικές υποδομές (σε σχέση με άλλα μέσα), καθώς και το γεγονός πως η χώρα, λόγω του ανάγλυφου αλλά και άλλων αιτιών, έχει περιορισμένη και μη εκσυγχρονισμένη σιδηροδρομική υποδομή σε σύγκριση με τα Ευρωπαϊκά δεδομένα, ή ακόμα και με άλλες χώρες συνοχής, όπως η Ισπανία και Πορτογαλία, δεν επέτρεψαν διαχρονικά την ανάπτυξη διατροφικότητας. Τέλος, ενώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν ποσοστό της τάξης του 10% των συνολικών επενδύσεων στις λιμενικές υποδομές, στην Ελλάδα οι ανάλογες επενδύσεις στους λιμένες γίνονται σχεδόν αποκλειστικά από δημόσιους πόρους.

1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Παραδοσιακά, η έννοια της προσβασιμότητας, σχετίζεται με τη δυνατότητα αξιοποίησης του περιβάλλοντος χώρου, με τις αρχιτεκτονικές ρυθμίσεις που γίνονται στους δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους, ώστε να είναι όλοι οι χώροι προσπελάσιμοι από τα άτομα με αναπηρίες. Η προσβασιμότητα μπορεί να θεωρηθεί ως «δυνατότητα πρόσβασης» και ωφέλεια από κάποιο σύστημα ή οντότητα (Lawton et al, 2014). Η ιδέα επικεντρώνεται στη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες ή ειδικών αναγκών ή στην πρόσβαση μέσω της χρήσης βοηθητικής τεχνολογίας (Goldberg, L. 1996). Ωστόσο, η έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της προσβασιμότητας φέρνει οφέλη για όλους (FCC, 1999).

Στόχος των λιμένων είναι η βελτίωση των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει το λιμάνι σε πλοία, φορτία και επιβάτες. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν στην επίβλεψη, διαχείριση και ρύθμιση της ενδολιμενικής κυκλοφορίας, στη μέριμνα για την πλοήγηση, ρυμούλκηση, παραβολή και αγκυροβόληση των πλοίων, στην φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση και διαμετακόμιση εμπορευμάτων, στη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων, στην εξυπηρέτηση του εφοδιασμού και της συντήρησης των πλοίων, στην ηλεκτρονική πληροφόρηση και γενικά στην εξυπηρέτηση κάθε χρήστη του λιμένος.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Κύριος στόχος, διατηρώντας πάντα τον παράγοντα ασφάλεια (security) σε υψηλό επίπεδο, είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των ενδιαφερομένων μερών και των χρηστών στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπηρεσιών. Οι προτάσεις παρέμβασης αποσκοπούν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, στην ενίσχυση της συμμόρφωσης της συνολικής λιμενικής λειτουργίας με την ισχύουσα εθνική, ευρωπαϊκή και διεθνή νομοθεσία, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας, με απώτερο στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα και την παροχή υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας προς τους πελάτες του.

Μια σημαντική συνιστώσα των αποδοτικών και ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών αποτελεί αναμφίβολα και το επίπεδο της προσβασιμότητας τόσο των χρηστών των λιμενικών υπηρεσιών, όσο και όλων των ενδιαφερομένων με τη γενικότερη λιμενική λειτουργία.

Η προσβασιμότητα φυσικών προσώπων (συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία), οχημάτων, εμπορευμάτων, εφοδίων, πληροφοριών και κεφαλαίων που δυσχεραίνει εξαιτίας υφισταμένων προβλημάτων προσβασιμότητας, αποτρέπει πελάτες από την χρήση των λιμενικών υπηρεσιών και επιβαρύνει την ανταγωνιστικότητα και τη θέση του λιμένα στο περιβάλλον που προαναφέρθηκε. Επιπρόσθετα η ελλιπής προσβασιμότητα, όπως αυτή νοείται στα προαναφερόμενα, αποτρέπει το σύγχρονο λιμένα να αναπτύξει νέα λιμενικά προϊόντα και να απευθυνθεί σε νέες αγορές, εκμεταλλευόμενος τα όποια πλεονεκτήματα και ισχυρά χαρακτηριστικά (γεωγραφικής θέσης, υποδομών κ.λπ.) διαθέτει.

Οι δυσκολίες πρόσβασης στο λιμένα, αφορούν τόσο την φυσική προσβασιμότητα στις λιμενικές εγκαταστάσεις, όσο και τον βαθμό προσβασιμότητας σε αναγκαίες πληροφορίες και σχετικές υπηρεσίες (ΟΛΠ Α.Ε, 2007). Τα κυριότερα προβλήματα μπορούν να καταταχθούν στις ακόλουθες 4 κατηγορίες :

1. Φυσικά εμπόδια, ελλιπής χωροταξική κατανομή και ελλείψεις υποδομών, ΤΠΕ και σήμανσης/σηματοδότησης, τόσο σε ότι αφορά τη διαχείριση της χερσαίας, όσο και τη διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
2. Εμπόδια που προκύπτουν από συγκεκριμένες πολιτικές, διαδικασίες και συστήματα.
3. Εμπόδια-δυσκολίες αναφορικά με την προσβασιμότητα σε πληροφορίες.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

4. Εμπόδια που προκαλούνται εξαιτίας εσφαλμένης διαχείρισης και πρακτικών αντιμετώπισης, καθώς και υπέρμετρης γραφειοκρατίας.

Για την βέλτιστη αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων οι βασικές παράμετροι τις οποίες πρέπει να λάβουν υπόψη τους οι διαχειριστές των λιμανιών είναι οι εξής :

1. Η ανάπτυξη διαδικασιών και συστημάτων προσβασιμότητας που στηρίζονται στην χρήση νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας, με στόχο τη βελτιστοποίηση και την επιτάχυνση της εξυπηρέτησης των διαφόρων κατηγοριών χρηστών, χωρίς έκπτωση στις απαιτήσεις ασφάλειας και λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις μεταβαλλόμενες λειτουργικές συνθήκες σε περιπτώσεις καταστάσεων επειγόντων - εκτάκτων περιστατικών και ανωμαλιών,
2. η ασφάλεια των εργαζομένων, των επισκεπτών και των χρηστών, εντός του εργασιακού περιβάλλοντος των λιμενικών εγκαταστάσεων,
3. η ασφάλεια των υποδομών, των περιουσιακών στοιχείων και γενικότερα της εφοδιαστικής αλυσίδας από έκνομες ενέργειες,
4. η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λιμενική λειτουργία,
5. η αλληλεπίδραση της λιμενικής λειτουργίας με τον περιβάλλοντα χώρο και τη γειτνιάζουσα αστική περιοχή,
6. οι ιδιαίτερες ανάγκες που προκύπτουν για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία (κινητικές δυσκολίες κ.λπ.),
7. οι πρόσθετες λιμενικές δραστηριότητες/υπηρεσίες και σχετικές αγορές, που θα μπορούσε η βελτιωμένη προσβασιμότητα να επιτρέψει στον λιμενικό οργανισμό να αναπτυχθεί.

1.4 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η έννοια της «ασφάλειας» έχει διττή σημαία. Η ασφάλεια αναφέρεται στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) στο χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας (security) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία (Μυλωνόπουλος, 2006).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Ένα αρκετά κομβικό σημείο για την ανάλυσή της παρούσας εργασίας είναι ο διαχωρισμός των εννοιών (safety) και (security) οι οποίες παρουσιάζουν διακριτές και ουσιώδεις διαφορές και για την οικονομική ανάπτυξη του λιμένα ο παράγοντας «ασφάλεια» έχει πρωταρχική σημασία. Οι έννοιες αυτές παρουσιάζονται στις επόμενες παραγράφους.

Ασφάλεια εργασίας (safety)

Εργασιακό περιβάλλον

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). Με βάση τη Συνθήκη με αριθ. 152 και τη Σύσταση με αριθ. 160 ο ILO θέσπισε Κώδικα που καλύπτει όλες τις πτυχές της εργασίας στους λιμένες όπου τα αγαθά φορτο-εκφορτώνονται και οι επιβάτες απο-επιβιβάζονται στα πλοία.

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).

Στις πραγματικές οικονομικές δαπάνες των ατυχημάτων και της ασθένειας περιλαμβάνεται το κόστος των αξιώσεων άμεσης ζημίας, του χαμένου χρόνου και των αποζημιώσεων για τραυματισμούς, καθώς επίσης και των επακόλουθων δαπανών όπως είναι ο χρόνος που δαπανά η διοίκηση για τη αντίκρουση των υποβληθεισών αξιώσεων και την αναπλήρωση των εργαζομένων. Επίσης δεν πρέπει να αγνοούνται οι δαπάνες των ατυχημάτων που δεν επιφέρουν τραυματισμό καθώς μπορούν να συνιστούν προειδοποίηση για ενδεχόμενα σοβαρότερα γεγονότα στο μέλλον.

Η έκβαση ενός γεγονότος μπορεί να κυμανθεί από τον μηδενικό τραυματισμό ως το θανάσιμο τραυματισμό. Μια προσέγγιση "συνολικής απώλειας" στην πρόληψη ατυχήματος αναγνωρίζει αυτό το γεγονός και συμπεριλαμβάνει την έρευνα για τα γεγονότα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

μη-τραυματισμών (ILO, 2005:21). Στη διαχείριση της ασφάλειας η αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα ουσιαστικό εργαλείο, διότι παρέχει μια υγιή βάση για τη βελτίωση της ασφάλειας. Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας βασισμένο στον κίνδυνο απαιτεί διοικητικό μηχανισμό για να προσδιορισθούν οι δραστηριότητες που πρέπει να αναληφθούν. Μια προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο, επιτρέπει τη συνεχή βελτίωση των προτύπων, σε αντίθεση με ένα σύστημα βασισμένο στην ποιότητα που απαιτεί μόνο την εμμονή σε σταθερά πρότυπα.

Τα συστήματα αξιολόγησης του κινδύνου μπορούν να είναι ποιοτικά ή ποσοτικά. Στην ποιοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με τις μεθόδους όπως η ανάλυση στόχου, ο προσδιορισμός των ανθρώπινων παραγόντων και η διαμόρφωση της απόδοσης. Στην ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος εκτιμάται με βάση την πιθανότητα και τη δριμύτητα της έκβασης ενός κινδύνου (ILO, 2005:22). Αυτή είναι η μέθοδος που χρησιμοποιείται συνηθέστερα για να αξιολογήσει την απειλή των κινδύνων στους λιμένες.

Ασφάλεια λιμένα (Security)

Η ασφάλεια λιμένα 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).

Η αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σημαίνει μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. 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.

Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν το βασικό πλαίσιο ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Σε κάθε λιμένα πρέπει να αναπτύσσεται ένα αποτελεσματικό σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων. Στο σχέδιο αυτό προβλέπεται με κάθε λεπτομέρεια η προετοιμασία, η πρόληψη και οι δραστηριότητες απόκρισης των αρμοδίων φορέων ανά επίπεδο απειλής.

Ο φορέας διαχείρισης της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριώνει το σχέδιο ασφάλειας με γραπτή μορφή. Στο σχέδιο αυτό πρέπει να προβλέπονται οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την πρόληψη ή την αποτροπή έκνομων γεγονότων στην ασφάλεια των μεταφορών.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ 2003:10):

- α) να προσδιορισθούν επαρκείς πόροι που απαιτούνται για να εκτελεσθούν τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας,
- β) να καθορισθούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλισθεί ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση,
- γ) να ελέγχονται οι προσβάσεις στη λιμενική εγκατάσταση,
- δ) να εποπτεύεται η ασφάλεια του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου,
- ε) να εξασφαλίζεται ότι η επικοινωνία ασφάλειας είναι εύκολα διαθέσιμη και σε ετοιμότητα.

Περισσότερο αναλυτικά η δομή και η ανάλυση επικινδυνότητας για την εκδήλωση μιας έκνομης ενέργειας είτε σε λιμάνι είτε σε λιμενική εγκατάσταση υπόχρηη στον κώδικά ISPS θα πραγματοποιηθεί στα παρακάτω κεφάλαια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (MARITIME SECURITY POLICY)

2.1 ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΑΙΟ

Η κύρια σύμβαση που καθοδηγεί την ναυτιλιακή βιομηχανία και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με τη θάλασσα ζητήματα είναι η σύμβαση του 1982 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) (United Nations Convention of the Law of the Sea).

2.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ 1982 (UNCLOS)

2.2.1 UNCLOS ΚΑΙ Ο ΔΝΟ (IMO)

Ο IMO διαδραματίζει τον ρόλο του ειδικευμένου φορέα εντός του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών και ιδρύθηκε με τη σύμβαση για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (η «Σύμβαση του ΔΝΟ», The IMO Convention). Παρά το γεγονός ότι ο ΔΝΟ αναφέρεται ρητά μόνο σε ένα από τα άρθρα της UNCLOS αρκετές διατάξεις στην εν λόγω Σύμβαση αναφέρονται στον αρμόδιο διεθνή οργανισμό σε σχέση με την υιοθέτηση των διεθνών κανόνων και προτύπων της ναυτιλίας σε θέματα που αφορούν την υγιεινή και ασφάλεια (safety) στη θάλασσα (και Security). Ο "Αρμόδιος Διεθνής Οργανισμός", όταν χρησιμοποιείται στον ενικό στην UNCLOS ισχύει αποκλειστικά για IMO.

Στο Άρθρο 1 της Σύμβασης του ΔΝΟ ορίζεται το συνολικό πεδίο της ασφάλειας (safety) του ΔΝΟ (και άλλες δραστηριότητες). Η αποδοχή και η νομιμότητα της εντολής του IMO, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, υποδεικνύεται από το γεγονός ότι:

- 168 κυρίαρχα κράτη που αντιπροσωπεύουν όλες τις περιοχές του κόσμου είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του IMO και συνεπώς, μέλη του IMO.
- Όλα τα μέλη μπορούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις των οργάνων του IMO υπεύθυνα για τη σύνταξη και την έκδοση συστάσεων που περιέχουν την ασφάλεια (safety) και πρότυπα κανόνων της αντιρρύπανσης.
- Όλα τα κράτη, είτε είναι μέλη του IMO ή είτε είναι μέλη των Ηνωμένων Εθνών, καλούνται να συμμετάσχουν στις διασκέψεις του IMO οι οποίες αποσκοπούν στην έγκριση νέων συβάσεων και κανονισμών του ΔΝΟ.

2.2.2 ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ UNCLOS ΚΑΙ ΤΟΥ IMO

Η UNCLOS είναι μια «σύμβαση ομπρέλα», επειδή οι περισσότερες από τις διατάξεις της είναι γενικού χαρακτήρα και δύναται να υλοποιηθούν μόνο μέσω ειδικών επιχειρησιακών ρυθμίσεων σε άλλες διεθνείς συμφωνίες.

Αυτό αντικατοπτρίζεται στη γλώσσα της UNCLOS η οποία απαιτεί από τα κράτη να "λαμβάνουν υπόψη" (*take account of*), "συμμορφώνονται με" (*conform to*), "να θέτουν σε ισχύ" ή (*or*), "εφαρμογή" (*implement*)

Οι σχετικοί διεθνείς κανόνες και πρότυπα που αναπτύχθηκαν από ή μέσω του «αρμόδιου διεθνούς οργανισμού» (δηλαδή του IMO). Οι τελευταίες αναφέρονται ποικιλοτρόπως ως:

- «ισχύοντες διεθνείς κανόνες και πρότυπα»,
- «διεθνώς συμφωνημένους κανόνες, πρότυπα και συνιστάμενες πρακτικές και διαδικασίες»,
- «γενικώς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και πρότυπα»,
- «γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς»,
- «τα ισχύοντα διεθνή όργανα» ή
- «γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές».

Οι διατάξεις αυτές καθιερώνουν την υποχρέωση με την UNCLOS και τα συμβαλλόμενα κράτη να εφαρμόζουν τους κανόνες και τα πρότυπα του IMO (αν και η συγκεκριμένη μορφή αυτής της εφαρμογής βασίζεται σε μεγάλο βαθμό από την ερμηνεία που δόθηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη για την UNCLOS). Μια διάκριση θα πρέπει επίσης να γίνει, μεταξύ των πράξεων, των δύο κυριότερων οργανισμών του IMO, που περιέχουν τέτοιες διατάξεις:

- Οι συστάσεις που ενέκρινε η συνέλευση του IMO και για τα θέματα ασφάλειας η επιτροπή θαλάσσιας ασφάλειας του IMO (MSC).
- Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας που περιέχονται στις συνθήκες του IMO.

2.3 ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΙΜΟ (IMO TREATY INSTRUMENTS)

2.3.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Οργανισμός, ο οποίος αποτελεί ειδικευμένο οργανισμό του Ο.Η.Ε., διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948, ως ΙΜCΟ (International Maritime Cooperation Organization). Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον ΙΜCΟ, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας).

Οι δύο κυριότερες Συμβάσεις, οι οποίες υιοθετήθηκαν στο πέρασμα των χρόνων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), είναι η **Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea)** και το συνοδευτικό αυτής κώδικα, Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων - **International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)** και η **Διεθνής Σύμβαση για την Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος (MARPOL)**. Η εφαρμογή αυτών των δύο Συμβάσεων είναι πλήρως υποχρεωτική από όλα τα Κράτη Μέλη του Οργανισμού.

2.3.1.1 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.

Τα όργανα που συγκροτούν τον ΙΜΟ είναι (Βλάχος,2007):

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ: είναι το ανώτατο διοικητικό όργανο του ΙΜΟ και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Συνέρχεται μια φορά κάθε δύο χρόνια, αν και μπορεί να συγκληθεί έκτακτα, σε ειδικές περιστάσεις, εφόσον το ζητήσει το 1/3 των μελών ή το Συμβούλιο.

Οι αποφάσεις της δεν είναι δεσμευτικές, αλλά συχνά ενσωματώνονται στην εσωτερική νομοθεσία ενός κράτους- μέλους ή στις διεθνείς συμβάσεις σε μετέπειτα στάδιο. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, το διορισμό του Γενικού Γραμματέα του ΙΜΟ, τη μελέτη του προϋπολογισμού, καθώς και την εξέταση

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

εκθέσεων και τροποποιήσεων των συμβάσεων. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο και οι αποφάσεις λαμβάνονται με σχετική πλειοψηφία.

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ: έχει σημαντική ανεξαρτησία έναντι της Συνελεύσεως και συνέρχεται δύο φορές το χρόνο (Βλάχος,2007). Είναι υπεύθυνο για την εξέταση και διατύπωση σχολίων στις διάφορες εκθέσεις των Επιτροπών, πριν την παρουσίασή τους ενώπιον της Συνελεύσεως. Έχει εκτεταμένες διοικητικές αρμοδιότητες όσον αφορά στο προσωπικό του Οργανισμού. Στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου συμμετέχουν και αντιπρόσωποι των εθνικών υπουργείων των κρατών-μελών, καθώς και εμπειρογνώμονες, που ανήκουν κυρίως σε τμήματα μεταφορών. Το Συμβούλιο του ΙΜΟ, αποτελείται από σαράντα κράτη-μέλη από τα οποία η εκλογή των εκπροσώπων χωρών εξασφαλίζεται ανάλογα με:

- Την κατοχή, βάση στοιχείων, του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο.
- Την ύπαρξη ουσιωδών συμφερόντων για το ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: μέχρι το 1978 τα κράτη-μέλη της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας ήταν 14, από τα οποία 8 έπρεπε να διαθέτουν μεγάλους εμπορικούς στόλους. Σήμερα δέχεται όλα τα κράτη ως μέλη της σύμφωνα με το άρθρο 28 της Συμβάσεως του ΙΜΟ. Συνέρχεται δυο φορές το χρόνο. Αποτελεί το κατεξοχήν τεχνικό όργανο του ΙΜΟ και συχνά στις Συνδιασκέψεις της μετέχουν εμπειρογνώμονες από τα υπουργεία μεταφορών των κρατών- μελών. Στο έργο της συνεπικουρείται από μεγάλο αριθμό υποεπιτροπών, που ο τίτλος τους υποδηλώνει και τον τομέα ενασχολήσεως.

Κάθε Υποεπιτροπή μελετά προτάσεις που προτάσσονται από κάθε χώρα και παραπέμπονται στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας για λήψη μέτρων. Όταν οι προτάσεις γίνουν δεκτές, παίρνουν την μορφή των Διεθνών Συμβάσεων προς τις συμβαλλόμενες χώρες.

Η ΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ αρχικά δημιουργήθηκε από το Συμβούλιο ως add hoc επιτροπή με σκοπό να εξετάσει τις πιθανές επιπτώσεις στο ναυτικό δίκαιο μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Torrey Canyon το 1967 (Αν.Γκατζόλη,2014). Με την ισχύ των τροποποιήσεων της συμβάσεως του ΙΜΟ (1975) είναι πλέον ένα από τα κύρια όργανα του οργανισμού.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ όπου ιδρύθηκε από τη Συνέλευση, με σκοπό να αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή για τη θαλάσσια ρύπανση, που ήταν υπεύθυνη για την προετοιμασία της Συμβάσεως για την Πρόληψη της Θαλάσσιας

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Ρυπάνσεως από τα πλοία (MARPOL 1973/78). Με την καθιέρωση της ΜΕΡC ως κύριο όργανο του ΙΜΟ (Jensen,2007) δόθηκε εξίσου μεγάλη σημασία στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αυτόν της ναυτικής ασφάλειας. Η ΜΕΡC επικεντρώνει το ενδιαφέρον της σε ζητήματα θαλάσσιας ρυπάνσεως και έχει τον πρώτο λόγο σε ενδεχόμενες τροποποιήσεις της MARPOL 1973/78.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ στην 28η σύνοδο του Συμβουλίου το 1969 ιδρύθηκε η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας, για να ανταποκριθεί στη βαθμιαία επιθυμία των αναπτυσσόμενων κρατών προς αναζήτηση τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη βιομηχανίες τους. Από το 1977 αποτελεί κύριο όργανο του ΙΜΟ και αναφέρεται στη Συνέλευση διά μέσου του Συμβουλίου. Εποπτεύει τη χρηματοδότηση των κρατών, η οποία προέρχεται από το Πρόγραμμα Αναπτύξεως και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος του Ο.Η.Ε.

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΩΝ: αποτελεί επικουρικό όργανο, που ιδρύθηκε από το Συμβούλιο και είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες του ΙΜΟ σχετικά με τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας των πλοίων. Το κύριο έργο της συνίσταται στην απλοποίηση των μεθόδων της γραφειοκρατικής διαδικασίας, την τεκμηρίωση και τήρηση των τύπων που απαιτούνται στη διεθνή ναυτιλία, όταν ένα πλοίο εισέρχεται ή φεύγει από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς. Σήμερα όλες οι επιτροπές του ΙΜΟ, ανεξάρτητα από το αντικείμενο τους, δέχονται στις συνόδους τους όλα τα κράτη-μέλη χωρίς διακρίσεις.

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ το όργανο αυτό έχει 300, περίπου, ειδικούς επιστήμονες και διοικητικούς υπαλλήλους ως προσωπικό και εξακολουθεί να είναι μια από τις μικρότερες υπηρεσίες στο σύστημα του Ο.Η.Ε. Το έργο της συνίσταται στην προπαρασκευή των διεθνών συμβάσεων και στην υποβολή εκθέσεων για θέματα προς συζήτηση. Η Γραμματεία δεν μπορεί να πάρει πολιτικές πρωτοβουλίες παρά μόνο εκπροσωπεί τον ΙΜΟ με την παρουσία του Γενικού Γραμματέα στις συζητήσεις για διεθνή ζητήματα(Kasouledes,1988).

ΟΙ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ συγκαλούνται από το Γενικό Γραμματέα μετά από σύμφωνη γνώμη της Συνελεύσεως μολονότι η αρχική προετοιμασία γίνεται από κάποια Επιτροπή. Για κάθε άρθρο του σχεδίου προς έγκριση, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των 2/3 των συμμετεχόντων. Οι Συνδιασκέψεις του Οργανισμού υιοθετούν ένα τελικό σχέδιο που υποβάλλεται στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών για επικύρωση. Η σύμβαση ή το πρωτόκολλο καθίστανται αυτόματα διεθνές δίκαιο μόνο όταν ένας συγκεκριμένος αριθμός κρατών-μελών υπογράψει και επικυρώσει την τελική πρόταση.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

2.3.1.2 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.

Ο ΙΜΟ επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκολύνσεως των μεταφορών, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς και στα θέματα νομικής φύσεως. Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται κατά τη διάρκεια των διαφόρων Συνόδων της Συνελεύσεως του ΙΜΟ είναι η απόφαση για τη σύγκληση Διεθνών Συνδιασκέψεως (Conferences) που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση Διεθνών Συμβάσεων (Conventions), Συστάσεων (Resolutions), Πρωτοκόλλων (Protocols), Κωδίκων (Codes) και Οδηγιών (Guidelines), τις οποίες αφού υπογράψουν και επικυρώσουν τα κράτη-μέλη τις ενσωματώνουν στην εθνική τους νομοθεσία (όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή) (Βλάχος,2007).

2.3.1.3 ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

Παρόλο που η UNCLOS ορίζει τα χαρακτηριστικά και την έκταση των εννοιών της σημαίας, του παράκτιου κράτους και του λιμένα δικαιοδοσίας πράξεις του ΔΝΟ καθορίζουν πώς πρέπει να ασκείται αυτή η δικαιοδοσία του κράτους, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση. Η επιβολή αυτών των ρυθμίσεων είναι κατά κύριο λόγο η ευθύνη του κράτους της σημαίας (Βλάχος,2007).

2.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (SOLAS) 1974

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας, η οποία άλλωστε ήταν και η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης από τα Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενός οργανισμού του οποίου η δραστηριότητα μέχρι και σήμερα έχει αφιερωθεί κατά μεγάλο μέρος στην προετοιμασία Κωδίκων, Κανόνων, Κανονισμών και Συμβάσεων, που αφορούν τη προστασία της ζωής στη θάλασσα. Ένα Γραφείο το οποίο με τα χρόνια εξελίχθηκε στον ΙΜΟ, που δεν είναι άλλος από τον σημερινό διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ΙΜΟ, του οποίου ίσως η παλαιότερη και σημαντικότερη σύμβαση είναι η γνωστή, SOLAS, η οποία αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μπορεί να υποστηρίξει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με τη σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Η πρώτη έκδοση της Σύμβασης ήταν το 1914 μετά τον όλεθρο του Τιτανικού. Η δεύτερη έκδοση το 1929. Η τρίτη έκδοση το 1948. Η τέταρτη έκδοση το 1960. Και τέλος, η πέμπτη έκδοση η οποία καθιερώθηκε και στην οποία αναφερόμαστε μέχρι σήμερα είναι αυτή του 1974, η οποία έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί πολλές φορές μέχρι σήμερα και έχει ως κύριο στόχο τον προσδιορισμό των ελάχιστων προτύπων για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, σε συνάρτηση με την ασφάλειά τους.

Το 1960 ο IMO (πλέον Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - International Maritime Organization - IMO), υιοθέτησε τη νέα SOLAS 1960, η οποία τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1965. Η σύμβαση αυτή θεωρήθηκε ως ένα σημαντικό βήμα εκσυγχρονισμού των κανονισμών και σύμπλευσης τους με τις τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτική βιομηχανία (Βλάχος,2011).

Ως αποτέλεσμα, το 1974, πρόέκυψε μια νέα σύμβαση SOLAS, η οποία περιείχε, όχι μόνο τις ως τότε τροποποιήσεις, αλλά προέβλεπε και μια νέα διαδικασία με την οποία αυτές θα τίθενται σε ισχύ. Δηλαδή δεν απαιτούνταν πλέον η πλειοψηφία των εμπλεκόμενων μερών και άμεση εφαρμογή των διατάξεων, αλλά η ψήφιση τους και ο καθορισμός μιας σχετικά μικρής (κατά το δυνατόν) χρονικής περιόδου, μετά το πέρας της οποίας οι διατάξεις θα τίθενται σε πλήρη ισχύ. Η SOLAS 1974, τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980. Στο μεταξύ είχε προστεθεί σε αυτή και το πρωτόκολλο του 1978 για την ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων και την πρόληψη της ρύπανσης το οποίο τέθηκε σε ισχύ το Μάιο του 1980). Η Σύμβαση του 1974 μέχρι σήμερα έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί επανειλημμένως.

Ο κύριος στόχος της Σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων συμβατές με την ασφάλειά τους. Τα μέλη σημαίας (flag state) είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του, καθώς και ως απόδειξη ότι αυτό έχει γίνει θα φέρουν μια σειρά από τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στη σύμβαση. Επίσης περιέχει διατάξεις ελέγχου που επιτρέπουν τα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν πλοία εφ' όσον υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνεται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης - η διαδικασία αυτή είναι γνωστή ως έλεγχος του κράτους λιμένα (Port State Control).

2.4.1 ΑΝΑΛΗΨΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΙΜΟ - Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ SOLAS

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), τον Νοέμβριο του 2001, κατά την 22η συνεδρίαση της Διάσκεψης, υιοθέτησε ομόφωνα την Απόφαση με αριθμό Α. 924 (22), σχετικά με την αναθεώρηση και την ανάπτυξη νέων μέτρων και τρόπων για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων, καθώς και την ασφάλεια των πλοίων.

Έτσι την 12η Δεκεμβρίου του 2002, στο πλαίσιο Αποφάσεων, που υιοθετήθηκαν κατά την Συνέλευση των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων του ΙΜΟ, γνωστή ως «Diplomatic Conference on Maritime Security», που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, εγκρίθηκαν, η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea), και η θέσπιση ενός Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ειδικότερα τροποποιήθηκε:

- το Κεφάλαιο V της SOLAS (Special measures to enhance maritime safety), έτσι ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία της εγκατάστασης του συστήματος αυτόματου εντοπισμού στα πλοία (Automatic Identification System - AIS),
- το Κεφάλαιο XI της SOLAS (Special measures to enhance maritime safety) απαριθμήθηκε σε XI-1, ώστε να απαιτούνται:
- η σήμανση των υπόχρεων πλοίων με έναν μοναδικό αριθμό αναγνώρισης και η τήρηση στα πλοία ενός αρχείου διαρκούς σύνοψης (Continuous Synopsis Record –CSR) και τέλος
- προστέθηκε ένα νέο κεφάλαιο XI-2 (Special measures to enhance maritime security)- ISPS CODE.

Η σημερινή αναφορά γίνεται ως «**SOLAS, 1974**» όπως αυτή έχει τροποποιηθεί και η σημερινή Δομή της Σύμβασης, (Έγκριση: 1 Νοεμβρίου 1974. Έναρξη ισχύος: 25 Μαΐου 1980) φαίνεται παρακάτω (Πίνακας 2.1 : Τροποϊήσεις της «**SOLAS, 1974**»)

Πίνακας 2.1: Τροποϊήσεις της «**SOLAS, 1974**»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι	Γενικές Διατάξεις (General Provisions)
-------------------	--

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II	Υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (Construction-Subdivision and stability, machinery and electrical installations)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ II	Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς (Fire protection, fire detection and fire extinction)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ III	Σωστικά Μέσα και Διατάξεις (Life-saving appliances and arrangements)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV	Ραδιοεπικοινωνίες (Radiocommunications)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ V	Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Safety of navigation)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI	Μεταφορά των εμπορευμάτων (Carriage of goods)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII	Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων (Carriage of dangerous goods)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII	Πυρηνικά σκάφη(Nuclear ships)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX	Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών (Management for the Safe Operation of Ships)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ X	Μέτρα ασφάλειας για ταχύπλοο σκάφος (Safety measures for high) speed craft)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI	Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια (Special measures to enhance maritime safety)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI	Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια (Special measures to enhance maritime security)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII	Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τις μεταφορές χύδην φορτίου (Additional safety measures for bulk carriers)

2.5 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ & ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ISPS CODE)

Ο Κώδικας ISPS αποτελεί το Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την Απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλόμενων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS 74), Κρατών. (N.3622/2007 – ΦΕΚ 281/Α/20.12.2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις»).

Ο κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη, αποτελώντας ένα διμερές έγγραφο που περιγράφει τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων. Στο πρώτο μέρος εμπεριέχονται οι υποχρεωτικές απαιτήσεις των οποίων η εφαρμογή είναι υποχρεωτική και η μη εναρμόνιση οδηγεί σε κυρώσεις ενώ στο δεύτερο μέρος απαριθμείται μια σειρά εθελοντικών μέτρων (IMO, SOLAS/CONF.5/34).

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (ISPS CODE) αποτελεί μια οργανωμένη προσπάθεια από τον IMO να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων σε απάντηση των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Η καταγραφή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων λαμβάνει χώρα το 2004 ενώ δίνεται ένα άτυπο περιθώριο προσαρμογής έως το 2009. 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 ασφάλειας είναι κατάλληλα και θα πρέπει να εφαρμοστούν σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (IMO).

Οι στόχοι στους οποίους προσβλέπει ο IMO μέσω της κύρωσης και εφαρμογής του Κώδικα ISPS είναι οι ακόλουθοι:

- η θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου για τη συνεργασία μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών, κρατικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας,
- ο προσδιορισμός ρόλων, αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων,

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- η διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών,
- η παροχή μιας ενιαίας μεθοδολογίας για τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας, ώστε να τίθενται σε εφαρμογή σχέδια και διαδικασίες προσαρμογής σε μεταβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας και τέλος
- η διασφάλιση της πεποίθησης ότι εφαρμόζονται επαρκή και ανάλογα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

Ο Κώδικας ISPS βασίζεται στην αξιολόγηση του κινδύνου, έτσι το πρώτο βήμα που πρέπει να πραγματοποιηθεί είναι ο εντοπισμός/προσδιορισμός του κινδύνου καθώς και η αξιολόγηση της ασφάλειας. Έτσι, για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, θα πρέπει να πληρούνται κάποιες απαιτήσεις/προϋποθέσεις. Στις απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων (ISPS 14,5 και 14,6, 2005):

- η συλλογή και η αξιολόγηση πληροφοριών όσον αφορά απειλές για την ασφάλεια και η ανταλλαγή των πληροφοριών αυτών,
- η διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας μεταξύ πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων,
- η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αυτών,
- η πρόληψη της εισόδου σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών,
- η παροχή μέσων σήμανσης συναγερμού σε περιπτώσεις απειλών για την ασφάλεια ή επεισοδίων που αφορούν την ασφάλεια,
- η ύπαρξη σχεδίων ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία βασίζονται σε αξιολογήσεις ασφάλειας,
- η διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων για τη διασφάλιση της εξοικείωσης με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας.

2.5.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ

Οι διατάξεις του Κώδικα ISPS ισχύουν για όλα τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες, για τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 Κ.Ο.Χ / GT που εκτελούν διεθνείς πλόες, για τις κινητές μονάδες υποθαλάσσιων γεωτρήσεων στην ανοικτή

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

θάλασσα καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν μία τουλάχιστον από τις παραπάνω κατηγορίες πλοίων(ΙΜΟ Word Maritime Day, 2005).

2.5.2 ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο καθορισμός του επιπέδου ασφάλειας που θα πρέπει κάθε στιγμή να εφαρμόζεται τόσο από τα πλοία όσο και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις είναι ευθύνη/υποχρέωση/αρμοδιότητα των συμβαλλομένων κρατών και η ευθύνη αυτή σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να μεταβιβαστεί. Το μέρος Α του Κώδικα ορίζει τρία επίπεδα ασφάλειας για διεθνή χρήση (Εξαδάκτυλος, Π. 2014):

- I. **Επίπεδο ασφάλειας 1, κανονικό** - το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις.
Πρέπει να λαμβάνονται τα ελάχιστα μέτρα ασφαλείας Δεν υπάρχει συγκεκριμένος κίνδυνος Τά μέτρα που λαμβάνονται είναι μέτρα που λαμβάνονται καθημερινά μέτρα ρουτίνας.
- II. **Επίπεδο ασφάλειας 2, αυξημένο** - το επίπεδο που εφαρμόζεται για όσο καιρό υπάρχει αυξημένος κίνδυνος επέλευσης συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Σε αυτό το επίπεδο αυξάνουν οι πιθανότητες και υπάρχει κίνδυνος να συμβεί κάποιο περιστατικό άρα πρέπει να ληφθούν και λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα από αυτά του επιπέδου 1.
- III. **Επίπεδο ασφάλειας 3, εξαιρετικό** - το επίπεδο που εφαρμόζεται σε χρονικές περιόδους κατά τις οποίες επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Σε αυτό το επίπεδο πρέπει να ληφθούν επιπλέον και συγκεκριμένα προστατευτικά μέτρα διότι ένα σοβαρό περιστατικό έχει γίνει ή είναι παρα πολύ πιθανόν να γίνει η επικείμενο

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις που εναρμονίζονται με τον Κώδικα είναι υποχρεμένες να λειτουργούν πάντα σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται.

Σον καθορισμό του επιπέδου ασφάλειας το Κράτος θα πρέπει μεταξύ άλλων να λαμβάνει υπόψη του, διάφορους παράγοντες όπως τις γενικές αλλά και ειδικές πληροφορίες για την ύπαρξη απειλών ασφάλειας, τον βαθμό αξιοπιστίας των πληροφοριών, το κατά πόσο οι απειλές αυτές επίκεινται και τις πιθανές συνέπειες τυχόν συμβάντος ασφάλειας.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Επιπλέον, το επίπεδο ασφάλειας είναι δυνατόν να καθορίζεται ενιαία έτσι ώστε να αφορά όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις της Χώρας, υφίσταται ωστόσο η δυνατότητα να διαφοροποιείται από περιοχή σε περιοχή αλλά και από λιμενική εγκατάσταση σε λιμενική εγκατάσταση.

Η αλλαγή από επίπεδο ασφάλειας σε επίπεδο ασφάλειας μπορεί να γίνει σταδιακά από το επίπεδο 1 στο επίπεδο 2 και στη συνέχεια στο επίπεδο 3, αλλά τίποτα δεν εμποδίζει την απευθείας μετάβαση από το επίπεδο 1 στο επίπεδο 3.

Τα μέτρα που θα πρέπει να εφαρμόζονται κάθε φορά από την λιμενική εγκατάσταση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι χαμηλότερα από το ισχύον για την εγκατάσταση επίπεδο ασφάλειας. Όπως είναι αυτονόητο όλο το προσωπικό ασφάλειας θα πρέπει να είναι ενημερωμένο για το ισχύον επίπεδο ασφάλειας και να γνωρίζει τις ευθύνες και αρμοδιότητές του ανάλογα με το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας (International Maritime Organization, 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34).

2.6 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

2.6.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) 725/2004 – «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ»

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, θέλοντας λοιπόν να διασφαλίσει ότι τα μέτρα που ενέκρινε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός στις 12 Δεκεμβρίου 2002 (Κώδικας ISPS) εφαρμόζονται ομοιογενώς στους κόλπους της Κοινότητας και Διασφάλιση Λιμένων, εκτιμώντας ότι ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν η εφαρμογή τους επεκταθεί τουλάχιστον στα επιβατηγά πλοία κατηγορίας Α, που πραγματοποιούν καθορισμένες εθνικές θαλάσσιες μεταφορές (δρομολόγια εσωτερικού), καθώς και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που υποδέχονται αυτά, εξέδωσε την 31^η Μαρτίου 2004 τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 «για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων από σκόπιμες παράνομες ενέργειες» με έναρξη ισχύος την 1η Ιουλίου 2005.

Ο κύριος στόχος του κανονισμού (ΕΚ) 725/2004, είναι η θέσπιση και η εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Επιπλέον, στους στόχους του συγκαταλέγεται η παροχή της βάσης για την εναρμονισμένη ερμηνεία

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

και εφαρμογή, καθώς και για τον κοινοτικό έλεγχο, των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, τα οποία ενέκρινε η Διπλωματική Διάσκεψη του ΔΝΟ στις 12 Δεκεμβρίου 2002, που τροποποίησε τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) του 1974 και θεσπίζει τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS).

2.6.2 ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ - «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ»

Η ΕΕ επέκτεινε επίσης το πεδίο της ασφάλειας στη θάλασσα πέρα από αυτό των πλοίων και σε επίπεδο λιμενικών εγκαταστάσεων ώστε να συμπεριλάβει και μέτρα που καλύπτουν κάθε λιμένα εντός των ορίων που καθορίζονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, καθώς και τη διασφάλιση ότι τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 επωφελούνται από την αυξημένη ασφάλεια στις ζώνες λιμενικής δραστηριότητας. Ο κύριος στόχος της παρούσας οδηγίας, που εγκρίθηκε την 26^η Οκτωβρίου 2005, είναι η εισαγωγή κοινοτικών μέτρων με σκοπό την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων ενόψει απειλών για συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται σε όλα τα λιμάνια στα οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) 725/2004.

2.6.3 ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ν. 3622/2007 (ΦΕΚ 281/Α')

Σε ικανοποίηση της σχετικής απαίτησης του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 για έγκριση εθνικού προγράμματος εφαρμογής του, αλλά και στα πλαίσια ενσωμάτωσης της Οδηγίας 65/2005/ΕΚ, στο εθνικό δίκαιο, εκδόθηκε στα τέλη του 2007 ο Νόμος 3622/2007 (ΦΕΚ 281 Α). Με τον Νόμο αυτό θεσμοθετείται το κατάλληλο μέσο – εργαλείο εναρμονισμένης εφαρμογής μέτρων σε εθνικό επίπεδο για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία καθώς και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες της επικράτειας.

Ορισμένες διατάξεις του Ν. 3622/2007 (ΦΕΚ 281/ Α') τροποποιήθηκαν με το άρθρο 12 του Ν. 4150/2013 (ΦΕΚ 102 Α).

Η ελληνική πολιτεία έχει υιοθετήσει πλήρως τους διεθνείς κανονισμούς για την ενίσχυση των μέτρων για την ασφάλεια πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων εναντίον απειλών διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών.

Συγκεκριμένα έχουν υιοθετηθεί και εφαρμόζονται:

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- **Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (Κώδικας ISPS)** με πεδίο εφαρμογής: (α) επιβατηγά πλοία διεθνών πλοίων περιλαμβανομένων και ταχύπλων σκαφών, (β) φορτηγά πλοία διεθνών πλοίων περιλαμβανομένων και ταχύπλων σκαφών 500 ΚΟΧ και άνω, (γ) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης, και (δ) λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα παραπάνω πλοία.
- **Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου** με πεδίο εφαρμογής ευρύτερο εκείνου του Κώδικα ISPS αφού περιλαμβάνει και τα επιβατηγά πλοία κατηγορίας Α, και, επί πλέον, απαιτεί την θέσπιση εθνικού προγράμματος για την εφαρμογή του.
- **Οδηγία 2005/65/ΕΚ** με την οποία η ΕΕ θεσπίζει μέτρα ασφαλείας σε όλους τους λιμένες κρατών – μελών οι οποίοι περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι υπόχρεες για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004.

Η ελληνική πολιτεία, αναγνωρίζοντας τη σημασία των κανονισμών ασφαλείας τόσο στην τρέχουσα λειτουργία αλλά και στην περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, απεφάσισε έγκαιρα την ενσωμάτωση των κανονισμών στο εθνικό δίκαιο (Ν. 3622/2007 30) και ανέλαβε πρωτοβουλίες για την εφαρμογή τους.

Η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε πολλούς ελληνικούς λιμένες είναι εξαιρετικά σύνθετη υπόθεση κυρίως λόγω των ιδιαίτερων χωροταξικών χαρακτηριστικών των μικρότερων λιμένων (π.χ. η χερσαία ζώνη στην οποία πρέπει να εφαρμοστούν τα μέτρα ασφαλείας είναι σε άμεση γεινίαση με τον αστικό ιστό που περιβάλλει τον λιμένα).

Το ΥΝΑ συνεχίζει την εφαρμογή της πολιτικής για την καθολική εφαρμογή των κανονισμών και τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας στους ελληνικούς λιμένες που είναι υπόχρεοι. Απόδειξη της σημασίας που αποδίδει το ΥΝΑ στα μέτρα αυτά είναι: (α) η τροποποίηση του Ν.3622/2007 (που βρίσκεται σε νομοπαρασκευαστικό στάδιο) ώστε να βελτιωθεί το θεσμικό πλαίσιο εφαρμογής των μέτρων, και (β) το γεγονός ότι η ανάγκη εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας αποτελεί ένα από τα κριτήρια της πολυκριτηριακής ανάλυσης για την ιεράρχηση των έργων για την βελτίωση των υποδομών στους ελληνικούς λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)

3.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να περιγραφεί ο τρόπος και η μεθοδολογία εκπόνησης μελετών αξιολόγησης ασφάλειας λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων σε συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία, τις συστάσεις και τις κατευθυντήριες οδηγίες αρμοδίων εθνικών και διεθνών φορέων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη ναυτιλία και στη ναυσιπλοΐα.

Αναμφίβολα η προστασία από έκνομες (SOLAS, Κεφ. XI-2) ενέργειες των λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων που εξυπηρετούνται από αυτές, συμβάλει στην διαμόρφωση και εξασφάλιση ενός περιβάλλοντος ομαλότητας και ασφάλειας, το οποίο επιτρέπει την ελεύθερη ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Στα πλαίσια αυτά, απαιτείται να υπάρχει συνεχής μέριμνα για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που τα εξυπηρετούν και για το λόγο αυτόν, έχουν θεσπισθεί νομοθετικές ρυθμίσεις σε Διεθνές, Κοινοτικό και Εθνικό επίπεδο.

Οι βασικές νομοθετικές ρυθμίσεις για την ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων που τα εξυπηρετούν είναι ο Κώδικας ISPS, ο Κανονισμός ΕΚ 725/2004, ο Ν.3622/2007, ο Ν.2960/2001, το Π.Δ 56/2004, ο ΚΔΝΔ και μια σειρά Υπουργικών Αποφάσεων και Εγκυκλίων των Αρμοδίων Αρχών, όπου προβλέπονται οι υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων στην αλυσίδα των μεταφορών και οι κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Παράλληλα στον χώρο της Λιμενικής Εγκατάστασης εφαρμόζονται και οι Διατάξεις περί Ελευθέρων Ζωνών.

Η Αξιολόγηση Ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) (Port Facility Security Assessment - PFSA) είναι μια διαδικασία η οποία εντοπίζει τις όποιες υφιστάμενες τρωτότητες - αδυναμίες στη φυσική δομή, στα συστήματα προστασίας του προσωπικού, στις διαδικασίες ασφαλείας (security processes) ή σε άλλες περιοχές λειτουργίας οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε παραβιάσεις της ασφάλειας (security) στους χώρους μιας λιμενικής εγκατάστασης.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Παράλληλα, η αξιολόγηση της ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) εξασφαλίζει την εφαρμογή μιας συστηματικής και αναλυτικής διαδικασίας με στόχο τον προσδιορισμό των μέτρων ασφάλειας ή/και των διαδικασιών ασφάλειας που μειώνουν τις τρωτότητες - αδυναμίες των περιουσιακών στοιχείων και υποδομών, καθώς και των προσώπων και των λειτουργιών σε αποδεκτά επίπεδα. Επίσης, η διοίκηση μιας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να έχει υπόψη αυτές τις πληροφορίες προκειμένου να λαμβάνει τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή των προληπτικών μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας που έχουν σαν στόχο την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας και των λοιπών απειλών που ενδεχομένως αντιμετωπίζει.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS (ISPS CODE 15,5, 2005) η αξιολόγηση ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης εκπονείται από το συμβαλλόμενο στον IMO κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση σαν προϋπόθεση για την εν συνεχεία προετοιμασία - εκπόνηση του Σχεδίου Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ). Το συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να αναθέτει την εκπόνηση της αξιολόγησης ασφαλείας μιας συγκεκριμένης λιμενικής εγκατάστασης που βρίσκεται στην επικράτειά του σε κάποιο Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας (ΑΟΑ) μετά από ειδική εξουσιοδότησή του.

Οι αξιολογήσεις ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ) θα πρέπει να επανεξετάζονται περιοδικά και να ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες απειλές ή/και ελάσσονες αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση (έκταση, λειτουργίες, κλπ) και να επανεξετάζονται και να ενημερώνονται πάντοτε όταν πραγματοποιούνται σημαντικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση.

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης, ετοιμάζεται μια έκθεση των αποτελεσμάτων της ΑΑΛΕ η οποία αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή των τρωτοτήτων που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και τέλος μια περιγραφή των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που θα μπορούσαν να ληφθούν για τη μείωση των εν λόγω τρωτοτήτων της. Η αναφορά αυτή είναι απόρρητη και πρόσβαση έχουν μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα.

3.2 ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο διενεργείται η Μελέτη Αξιολόγησης Ασφάλειας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΛΕ) αποτελούν - το Κεφάλαιο XI-2 της SOLAS 74, ο Κώδικας ISPS, το Π.Δ. 56/2004, ο Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004, ο Ν. 3622/2007 και οι κατευθυντήριες εγκύκλιοι της Αρμόδιας Αρχής (ΔΕΔΑΠΛΕ-γ') σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις Λιμενικές.

Η Ελληνική Κυβέρνηση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4.3, 4.4 & 4.5 του Μέρους Β του Κώδικα ISPS και τις προβλέψεις της παραγράφου 5 του άρθρου 3 του Κανονισμού 725/2004/ΕΚ, έχει αναγνωρίσει και έχει καταρτίσει λίστα με «Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας» (Α.Ο.Α.), με βάση την παρ. 2 του Άρθρου 5 του Ν. 3622/2007 και της ΥΑ 4442.20/01/2010 (ΦΕΚ Β'479/20-04-2010), η οποία αναρτάται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΑΑΝ) .

3.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Ο Κώδικας ISPS 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 κινδύνου. Σύμφωνα με τις οριζόμενες απαιτήσεις του Κώδικα για την αξιολόγηση της ασφάλειας και πιο συγκεκριμένα στην παράγραφο 4.1 του Μέρους Β του Κώδικα ISPS απαιτεί, από τη Λιμενική Εγκατάσταση να λαμβάνει μέτρα και να διασφαλίζει ότι η Αξιολόγηση Ασφάλειας προστατεύεται από αναρμόδια πρόσβαση, τροποποίηση ή γνωστοποίηση του περιεχομένου της σε τρίτους λόγω της εμπιστευτικής φύσεως των περιεχομένων πληροφοριών.

Κώδικα ISPS περιγράφονται και εντοπίζονται οι κίνδυνοι και οι απειλές καθώς και σε ποιο βαθμό αυτές αναμένονται να εμφανιστούν ούτως ώστε να υιοθετηθούν τα αναγκαία μέτρα ασφάλειας και να αναπτυχθεί το αντίστοιχο πλάνο ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plan). Στον Κώδικα ISPS στο Μέρος Α, Τμήμα 15.5 (ISPS CODE 15.5, 2005) απαιτείται όπως η ΑΑΛΕ περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- I. Προσδιορισμό και εκτίμηση των κριτικής σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών μιας λιμενικής εγκατάστασης.
- II. Προσδιορισμό των πιθανών απειλών που αντιμετωπίζουν τα περιουσιακά στοιχεία και οι υποδομές μιας λιμενικής εγκατάστασης και εκτίμηση των

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

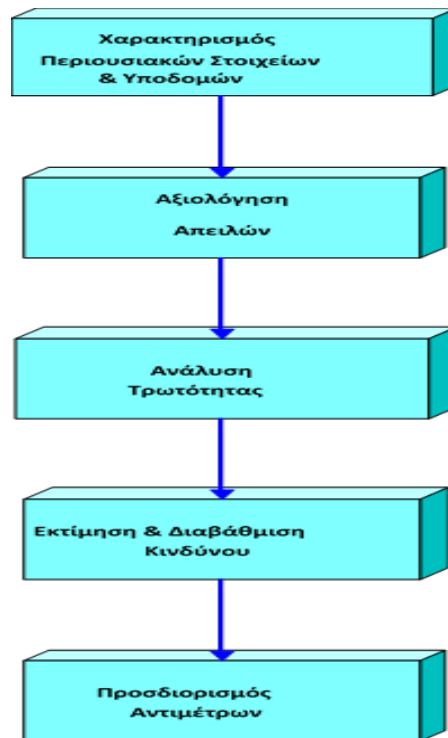
πιθανοτήτων να λάβουν χώρα οι απειλές αυτές, προκειμένου να καθιερωθούν και δοθεί προτεραιότητα στα αναγκαία αντίμετρα ασφαλείας.

III. Προσδιορισμό των τρωτοτήτων - αδυναμιών (**vulnerabilities - weaknesses**), περιλαμβανομένων του ανθρώπινου παράγοντα στις υποδομές, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

IV. Προσδιορισμό, επιλογή και προτεραιότητα των αντιμέτρων (**counter measures**) και των διαδικαστικών αλλαγών ως και εκτίμηση του επιπέδου αποτελεσματικότητάς τους για τη μείωση των τρωτοτήτων (αδυναμιών).

Η όλη διαδικασία που ακολουθείται για την εκπόνηση μιας ΑΑΛΕ περιγράφεται συνοπτικά στο Σχήμα 3.1 (**Σχήμα 3.1: Διαδικασία Εκπόνησης ΑΑΛΕ**) και αναλύεται στις επόμενους παραγράφους.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ



Σχήμα 3.1: Διαδικασία Εκπόνησης ΑΑΛΕ , ίδια επεξεργασία

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η διαδικασία της αναγνώρισης και της αποτίμησης είναι σημαντική, καθώς παρέχει τη βάση για την εστίαση των στρατηγικών μετριασμού σε εκείνα τα πάγια στοιχεία και τις υποδομές που είναι σημαντικό να προστατευτούν από ένα περιστατικό ασφαλείας. Αυτή η διαδικασία λαμβάνει υπόψη την απώλεια ζωών, την οικονομική σημασία του λιμανιού, τη συμβολική αξία και την παρουσία κυβερνητικών εγκαταστάσεων.

Η Α.Α.Λ.Ε. εξετάζει όλες τις πιθανές μορφές της τρομοκρατίας. Η προσέγγιση αυτή δίνει τη δυνατότητα εξέτασης πραγματικών και δυνητικών απειλών στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η προσέγγιση αυτή βρίσκεται σε συμφωνία με την πρόθεση του Μέρους Β, Τμήμα 15.10 του Κώδικα ISPS που αφορά την παροχή συμβουλών από τις αντίστοιχες εθνικές υπηρεσίες ασφαλείας σε θέματα που σχετίζονται με πιθανούς στόχους στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τις συνέπειες και τα είδη των τρομοκρατικών επιθέσεων, όπως επίσης τη γνωστή ικανότητα και τις προθέσεις των τρομοκρατικών ενεργειών.

Στο πλαίσιο αυτό και προκειμένου οι λιμενικές εγκαταστάσεις να εναρμονιστούν με τους παραπάνω κανονισμούς και ανάλογα με τις ξεχωριστές απαιτήσεις ασφάλειας των κρατών

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

στην εδαφική κυριότητα των οποίων εντάσσονται, προχώρησαν σε μια σειρά συγκεκριμένων μέτρων ώστε να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους που προέρχονται από τεχνολογικούς και οργανωτικούς / κοινωνικούς παράγοντες καθώς επίσης και από ατομικές συμπεριφορές και αντιλήψεις. Στη συνέχεια παρατίθενται και αναλύονται τα στάδια εκπόνησης της ΑΑΛΕ.

Α. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η εστίαση της προσοχής βρίσκεται σ' εκείνα τα περιουσιακά στοιχεία που υποστηρίζουν τις κρίσιμης σημασίας λειτουργίες μιας λιμενικής εγκατάστασης (κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές) καθώς και τις σχετικές διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα στη λιμενική εγκατάσταση που η δριμύτητα των συνεπειών μιας επίθεσης ή ενός συμβάντος ασφαλείας πάνω σ' αυτά θα είχε σαν αποτέλεσμα σημαντικές συνέπειες σε ανθρώπινες ζωές αλλά και σημαντικές καταστροφές στα περιουσιακά στοιχεία της λιμενικής εγκατάστασης.

Τα περιουσιακά στοιχεία και οι υποδομές μιας λιμενικής εγκατάστασης εξετάζονται και διαβαθμίζονται με βάση τη κρισιμότητά τους με τη χρησιμοποίηση συγκεκριμένων κριτηρίων διαβάθμισης με στόχο το προσδιορισμό αυτών που δεν έχουν μεγάλη σημασία από άποψη λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης και αυτών που θεωρούνται ως μεγάλης και κρίσιμης σημασίας για τη λειτουργία της, λόγω του ότι η επιχειρησιακή τους ετοιμότητα είναι απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. .

Τρία, κυρίως, είναι τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια χαρακτηρισμού των περιουσιακών στοιχείων και υποδομών μιας λιμενικής εγκατάστασης, ήτοι η κρισιμότητα της λειτουργίας τους, η δριμύτητα των συνεπειών μιας επίθεσης ή ενός συμβάντος ασφαλείας και η ικανότητα για ανάκαμψη, που χαρακτηρίζουν ένα περιουσιακό στοιχείο ή μια υποδομή μιας λιμενικής εγκατάστασης σαν κρίσιμης ή μη σημασίας.

Τα περιουσιακά στοιχεία και οι υποδομές που δεν έχουν χαρακτηριστεί σαν κρίσιμης σημασίας, απαιτούν γενικής φύσεως μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας για να προστατευθούν, ενώ, αντίθετα, τα κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία – στόχοι απαιτούν περαιτέρω ανάλυση και εκτίμηση των απειλών και των συνεπαγομένων κινδύνων που αντιμετωπίζουν για την εν συνεχεία λήψη συγκεκριμένων μέτρων ασφαλείας τους (specific security measures) με βάση το επίπεδο του κινδύνου που αντιμετωπίζει το κάθε ένα από

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

αυτά με απώτερο στόχο τον υποβιβασμό των εν λόγω κινδύνων (risk mitigation). Τα περισσότερα περιουσιακά στοιχεία είναι συνήθως χειροπιαστά (π.χ. άνθρωποι, εγκαταστάσεις, εξοπλισμοί, συσκευές, κλπ) και άλλα όχι (π.χ. λειτουργίες, πληροφορίες, διαδικασίες, φήμη, κλπ).

Κάθε επί μέρους περιουσιακό στοιχείο και υποδομή της Λιμενικής Εγκατάστασης χαρακτηρίζεται με βάση τους ακόλουθους χαρακτηρισμούς, ήτοι:

- **Πολύ Υψηλής Κρισιμότητας**, τα περιουσιακά στοιχεία και υποδομές υποστηρίζουν πολλαπλές λειτουργίες (πάνω από τρεις λειτουργίες), έχουν χαρακτηριστεί σαν καταστροφικής σημασίας από άποψη επιπτώσεων συνεπειών και απαιτείται πολύ μεγάλη περίοδος διακοπής λειτουργίας/δαπάνες.
- **Υψηλής Κρισιμότητας**, τα περιουσιακά στοιχεία και υποδομές υποστηρίζουν τρεις λειτουργίες, έχουν χαρακτηριστεί σαν κρίσιμης σημασίας από άποψη επιπτώσεων - συνεπειών και απαιτείται μεγάλη περίοδος διακοπής λειτουργίας/δαπάνες.
- **Μέσης Κρισιμότητας**, περιουσιακά στοιχεία και υποδομές μπορεί να υποστηρίζουν δύο λειτουργίες, έχουν χαρακτηριστεί από άποψη συνεπειών σαν οριακές και απαιτείται μέση περίοδος διακοπής λειτουργίας/δαπάνες.
- **Χαμηλής Κρισιμότητας**, περιουσιακά στοιχεία και υποδομές, υποστηρίζουν μία μόνο λειτουργία, έχουν χαρακτηριστεί από άποψη επιπτώσεων - συνεπειών ως αμελητέες και απαιτείται μικρή περίοδος διακοπής λειτουργίας/δαπάνες.

B. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΕΙΛΩΝ

Στο 2^ο Βήμα της Αξιολόγησης Ασφαλείας που αποτελεί την Αξιολόγηση των Απειλών που αντιμετωπίζει η Λιμενική Εγκατάσταση, εστάζεται η προσοχή στο προσδιορισμό των πιθανών απειλών κατά της Λιμενικής Εγκατάστασης σε σχέση με τα κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές της που προσδιορίστηκαν στο προηγούμενο Βήμα 1.

Για την εκτίμηση των απειλών που ενδεχομένως αντιμετωπίζει η Λιμενική Εγκατάσταση ακολουθούνται οι παρακάτω ενέργειες:

- Μια γενική περιγραφή των υφισταμένων απειλών. Η γενική περιγραφή των υφισταμένων απειλών απαιτείται προκειμένου να υπολογισθεί η πιθανότητα των

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

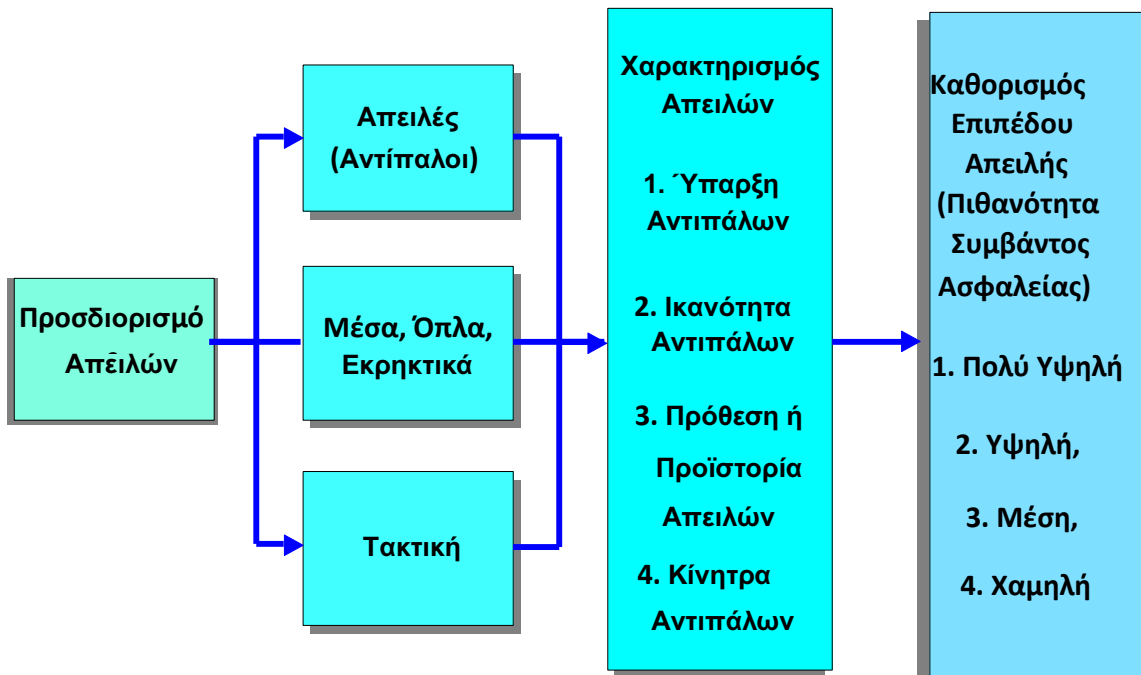
- αντιπάλων της Λιμενικής Εγκατάστασης να προσπαθήσουν να πραγματοποιήσουν μια επίθεση ή γενικότερα να προκαλέσουν ένα συμβάν ασφαλείας. Αυτή η περιγραφή περιλαμβάνει τις κατηγορίες των αντιπάλων, τη τακτική που χρησιμοποιούν και τις ικανότητές τους (π.χ ο αριθμός των προσώπων που απαρτίζουν την ομάδα, τα όπλα τα οποία διαθέτουν, το εξοπλισμό τους, τα μέσα μετακίνησής τους, κλπ) για την κάθε απειλή.
- Προσδιορισμός των απειλών που σχετίζονται με τη Λιμενική Εγκατάσταση. Οι απειλές πρέπει επίσης να προσδιορισθούν σε σχέση με τη συγκεκριμένη Λιμενική Εγκατάσταση. Ο προσδιορισμός αυτός περιλαμβάνει τις κατηγορίες των αντιπάλων, τον τρόπο δράσης τους, το είδος του εξοπλισμού που χρησιμοποιούν, τους τύπους όπλων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν και τους τύπους των συμβάντων ασφαλείας ή των ενεργειών που θα μπορούσαν να πραγματοποιήσουν σε βάρος της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Όπως προαναφέρθηκε, η κάθε απειλή εξετάζεται σε όρους αντιπάλων της Λιμενικής Εγκατάστασης, των ικανοτήτων που διαθέτουν καθώς και της ελκυστικότητας του στόχου (Λιμενικής Εγκατάστασης ή επί μέρους περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της). Κοινοί τύποι αντιπάλων μιας λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να είναι τρομοκράτες, εγκληματικές οργανώσεις, δολιοφθορείς, λαθρέμποροι ναρκωτικών, κλέφτες, ανταγωνιστές, χάκερς (hackers) και άλλοι.

Προκειμένου να εκτιμηθεί εάν κάποιος αντίπαλος αποτελεί πραγματική απειλή για τη Λιμενική Εγκατάσταση, εξετάζονται τόσο οι προθέσεις όσο και η ικανότητά τους να δημιουργήσουν ένα συμβάν ασφαλείας σ' αυτή καθώς επίσης και η προϊστορία προηγούμενων παρόμοιων (επιτυχών ή όχι) επιθέσεων κατά λιμενικών εγκαταστάσεων ή/και των περιουσιακών τους στοιχείων και υποδομών που προσδιορίστηκαν στο Βήμα 1.

Στη διαγραμματική απεικόνιση που ακολουθεί (**Σχήμα 3.2: Ενέργειες Βήματος 2**) παρουσιάζονται τα επί μέρους Βήματα που ακολουθούνται στο παρόν Βήμα 2 προκειμένου να εκτιμηθούν οι απειλές που αντιμετωπίζει η λιμενική εγκατάσταση.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ



Σχήμα 3.2: Ενέργειες Βήματος 2, Ίδια επεξεργασία

Η αξιολόγηση των απειλών μιας Λιμενικής Εγκατάστασης βασίζεται σε πληροφορίες και υποθέσεις για την εξεταζόμενη Λιμενική Εγκατάσταση που προσδιορίζουν τα είδη των απειλών (τρομοκρατία, δολιοφθορές, διακίνηση ναρκωτικών, κλοπές κλπ) θεωρώντας την αξιολόγηση ως μια δυναμική διαδικασία, δηλαδή ότι οι απειλές που αντιμετωπίζονται από την Λιμενική Εγκατάσταση επανεξετάζονται και επανεκτιμώνται για τυχόν αλλαγές ή διαφοροποίησή τους, σε σχέση με τους τύπους των εξυπηρετούμενων πλοίων. Στη συνέχεια και μετά τον καθορισμό των απειλών καθορίζεται και το πώς ένας αντίπαλος της Λιμενικής Εγκατάστασης θα μπορούσε να το υλοποιήσει.

Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ

Η Αξιολόγηση Ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης είναι η διαδικασία η οποία περιλαμβάνει εκτός από τον υπολογισμό της πιθανότητας πραγματοποίησης μιας επίθεσης εναντίον κάποιας λιμενικής εγκατάστασης (απειλή) και τον υπολογισμό της πιθανότητας επιτυχίας της επίθεσης αυτής ή γενικότερα της πραγματοποίησης ενός συμβάντος

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ασφαλείας με την εκμετάλλευση των αδυναμιών της (τρωτότητα). Με βάση την εκτίμηση των δύο αυτών πιθανοτήτων, μπορούν να ληφθούν αποφάσεις για την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων ασφαλείας για τη προστασία της λιμενικής εγκατάστασης.

Ένα Αποτελεσματικό Σύστημα Ασφαλείας πρέπει να διαθέτει την ικανότητα ανίχνευσης των αντιπάλων μιας λιμενικής εγκατάστασης και παράλληλα της καθυστέρησής τους τόσο χρόνο όσος απαιτείται για τις δυνάμεις αποτροπής να επέμβουν και να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο. Τα συνήθη χαρακτηριστικά ενός αποτελεσματικού συστήματος ασφαλείας θεωρούνται τα ακόλουθα:

- **Εντοπισμός (Detection):** Η αποκάλυψη των ενεργειών ενός αντιπάλου της Λιμενικής Εγκατάστασης, που περιλαμβάνει την ανίχνευση κεκαλυμμένων ή απροκάλυπτων ενεργειών
- **Καθυστέρηση (Delay):** Η καθυστέρηση μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση σταθερών ή ενεργών εμποδίων (π.χ. περίφραξης, θυρών, χρηματοκιβωτίων, κλειδαριών, κλπ) ή με τη χρήση εμποδίων με ενεργοποίηση αισθητήρων (π.χ. συστήματα ανίχνευσης παρείσφρησης - Intrusion Detection Systems).
- **Απόκριση (Response):** Οι ενέργειες που αναλαμβάνονται από το προσωπικό απόκρισης (συνήθως από το προσωπικό ασφαλείας ή τις τοπικές δυνάμεις καταστολής, π.χ. λιμενική αρχή, κλπ), μπορεί να εμποδίσουν την επιτυχία μιας ενέργειας των αντιπάλων μιας λιμενικής εγκατάστασης. Η απόκριση συνίσταται στην διακοπή και την αδρανοποίησή τους.

Όσο πιο αποτελεσματικό είναι ένα σύστημα ασφαλείας, τόσο μικρότερη είναι η πιθανότητα για την επίτευξη μιας επιτυχούς επίθεσης κατά της Λιμενικής Εγκατάστασης και των περιουσιακών της στοιχείων και υποδομών ή γενικότερα της πραγματοποίησης ενός συμβάντος ασφαλείας.

Υπάρχουν δύο προσεγγίσεις πάνω στην εφαρμόσιμη μεθοδολογία ανάλυσης της τρωτότητας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Η προσέγγιση που βασίζεται στη μέθοδο των σεναρίων απειλών - κινδύνων και αυτής που στηρίζεται στις απειλές κατά της Λιμενικής Εγκατάστασης ή των επί μέρους περιουσιακών της στοιχείων ή υποδομών.

Οι προσεγγίσεις αυτές είναι ταυτόσημες στην αρχή, αλλά διαφέρουν στο βαθμό της ανάλυσης των σεναρίων απειλών και των συγκεκριμένων αντιμέτρων που εφαρμόζουν

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

για το κάθε σενάριο κινδύνου. Ωστόσο και οι δύο προσεγγίσεις έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας ομάδας επισημανθέντων πιθανών κρίσιμης σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών - στόχων και μπορούν εξ ίσου καλά να εκτιμήσουν τις τρωτότητες ασφαλείας και να προσδιορίσουν την απαιτούμενη προστασία.

Η Ανάλυση των Τρωτοτήτων (Vulnerability Analysis) της Λιμενικής Εγκατάστασης και των κρίσιμης σημασίας περιουσιακών της στοιχείων – στόχων, καθώς και ο βαθμός πιθανότητας επιτυχίας του κάθε σεναρίου απειλής, σύμφωνα με την προηγούμενη θεωρητική τεκμηρίωση της έννοιάς της, περιλαμβάνει τρία επί μέρους βήματα, όπως αυτά εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα (**Πίνακας 3.1: Ανάλυση Τρωτότητας**).

Πίνακας 3.1: Ανάλυση Τρωτότητας

ΒΗΜΑΤΑ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
<p>1^ο Χρησιμοποίηση σεναρίων απειλών για το προσδιορισμό των τρωτοτήτων των κρίσιμης σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της Λιμενικής Εγκατάστασης.</p>	<p>Χρησιμοποίηση ανάλυσης που στηρίζεται στα ήδη εκπονηθέντα και επιλεγέντα σενάρια κινδύνου - κινδύνων για να τεκμηριωθεί η πιθανότητα υλοποίησης των υφισταμένων απειλών ασφαλείας που προέρχονται από τους αντιπάλους της Λιμενικής Εγκατάστασης ενάντια στα κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές της.</p>
<p>2^ο Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των υφισταμένων μέτρων ασφαλείας (existing security measures).</p>	<p>Προσδιορισμός - εντοπισμός των υφισταμένων αλλά και εφαρμοζόμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας για τη προστασία των κρίσιμης σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών – στόχων της Λιμενικής Εγκατάστασης και υπολογισμός του επιπέδου αποτελεσματικότητάς τους στο να μειώνουν τη τρωτότητα του κάθε περιουσιακού στοιχείου για κάθε απειλή ή αντίπαλο.</p>

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

<p>3^ο Προσδιορισμός τρωτοτήτων και υπολογισμός του βαθμού τρωτότητας (identification and estimation of the degree of vulnerability).</p>	<p>Προσδιορισμός των πιθανών τρωτοτήτων για κάθε κρίσιμης σημασίας περιουσιακό στοιχείο – στόχο για κάθε απειλή. Υπολογισμός του βαθμού τρωτότητας για κάθε κρίσιμης σημασίας περιουσιακό στοιχείο και υποδομή – στόχο για κάθε ανεπιθύμητο γεγονός που σχετίζεται με απειλές ή συμβάντα ασφαλείας και κατ' αυτό το τρόπο για κάθε απειλή που έχει εφαρμογή ή αντίπαλο (πιθανότητα επιτυχίας ενός συμβάντος ασφαλείας).</p>
---	---

Δ. ΕΚΤΙΜΗΣΗ & ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Επόμενο βήμα στη διαδικασία Αξιολόγησης της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι η προετοιμασία της Αξιολόγησης Κινδύνου (Risk Assessment). Η αξιολόγηση κινδύνου αναλύει την πιθανότητα να λάβει χώρα ένα συμβάν ασφαλείας (απειλή - threat), την αξία των περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της Λιμενικής Εγκατάστασης που υφίσταται τις συνέπειες του συμβάντος ασφαλείας (επιπτώσεις – συνέπειες - consequences) και την πιθανότητα το συμβάν αυτό να είναι επιτυχές (τρωτότητα - vulnerability) που προσδιορίστηκαν στα προηγούμενα Βήματα στη διαδικασία της Αξιολόγησης Ασφαλείας, προκειμένου να προσδιοριστεί το επίπεδο του κινδύνου για το κάθε κρίσιμης σημασίας περιουσιακό στοιχείο και την υποδομή της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Σε αυτό το βήμα δίνεται η δυνατότητα στην ομάδα που πραγματοποιεί την Αξιολόγηση, να προσδιορίσει ποια από τα κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές της Λιμενικής Εγκατάστασης αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο κίνδυνο σε συνάρτηση με το κάθε είδος απειλής που αντιμετωπίζει. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα επιμέρους βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν προκειμένου να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αξιολόγησης κινδύνου των κρίσιμης σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της εξεταζόμενης Λιμενικής Εγκατάστασης (**Πίνακας 3.2: Αξιολόγηση/Διαβάθμιση Κινδύνου των Κρίσιμης Σημασίας Περιουσιακών Στοιχείων και Υποδομών της Λιμενικής Εγκατάστασης**).

Πίνακας 3.2: Αξιολόγηση/Διαβάθμιση Κινδύνου των Κρίσιμης Σημασίας Περιουσιακών Στοιχείων και Υποδομών της Λιμενικής Εγκατάστασης

ΒΗΜΑΤΑ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ
<p>1° Εκτίμηση κινδύνου</p>	<p>Ως μια συνάρτηση αφ' ενός μεν των συνεπειών από κάποιο συμβάν ασφαλείας, (προσδιορισμός του σχετικού βαθμού κινδύνου της Λιμενικής Εγκατάστασης σε όρους αναμενόμενων αποτελεσμάτων σε κάθε περιουσιακό στοιχείο – στόχο).</p> <p>Αφ' ετέρου της πιθανότητας να λάβει χώρα το εν λόγω συμβάν ασφαλείας (μια συνάρτηση της απειλής ή των αντιπάλων, όπως εκτιμήθηκαν στο Βήμα 2) και του βαθμού της τρωτότητας του περιουσιακού στοιχείου – στόχου (πιθανότητα επιτυχίας του συμβάντος ασφαλείας, όπως εκτιμήθηκαν στο Βήμα 3).</p>
<p>2° Διαβάθμιση των κινδύνων</p>	<p>Διαβάθμιση των κινδύνων με βάση το σχετικό βαθμό κινδύνου του κάθε κρίσιμης σημασίας περιουσιακού στοιχείου ή και της ίδιας της Λιμενικής Εγκατάστασης.</p>

E. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Οι παράγοντες και οι συντελεστές αξιολόγησης των κινδύνων που ενδεχόμενα θα απειλήσουν τα περιουσιακά στοιχεία και δραστηριότητες της Λιμενικής Εγκατάστασης όπως έχουν προσδιορισθεί στα προηγούμενα βήματα είναι η αξία των κρίσιμης σημασίας περιουσιακών στοιχείων και υποδομών της (επιπτώσεις - συνέπειες από την υλοποίηση μιας απειλής - consequences), οι απειλές που αντιμετωπίζουν (threats – πιθανότητα πραγματοποίησης μιας απειλής) και οι τρωτότητες τις οποίες παρουσιάζουν (vulnerabilities – πιθανότητα η απειλή αυτή να είναι επιτυχής) σε σχέση πάντα με το κάθε σενάριο κινδύνου και για όλα τα επί μέρους κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Η κλίμακα διαβάθμισης των ανωτέρω περιγραφέντων στοιχείων του κινδύνου από «1 – 4» χρησιμοποιείται ώστε να προσδιορισθεί ο συνολικός κίνδυνος που αντιμετωπίζουν τα εν λόγω επί μέρους κρίσιμης σημασίας περιουσιακά στοιχεία και υποδομές της Λιμενικής Εγκατάστασης και σε τελική ανάλυση η ίδια η Λιμενική Εγκατάσταση, οι υποδομές της, τα σκάφη της, οι εργαζόμενοι, οι επιβάτες, οι επισκέπτες καθώς και ο εξοπλισμός της,

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

σύμφωνα με το παρακάτω πίνακα (**Πίνακα 3.3: Διαβάθμιση Συντελεστών Κινδύνου**). Η κατανομή στην κλίμακα γίνεται από τους ΑΟΑ, σύμφωνα με τη χαρτογράφηση και εκτίμηση της εξεταζόμενης εγκατάστασης, την εμπειρία και τις γνώσεις που διαθέτουν. Στη συνέχεια η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να εφαρμόσει ανάλογα με την ένταση του κινδύνου στρατηγικές μετρίωσης (προστατευτικά μέτρα).

Για την αξιολόγηση των κινδύνων, η συνηθέστερη χρησιμοποιούμενη μέθοδος είναι η μέθοδος του υπολογισμού των επιπτώσεων που θα έχει για την λιμενική εγκατάσταση η εφαρμογή απειλής ή απειλών σε κρίσιμης σημασίας υποδομές και της εκτίμησης των πιθανοτήτων εκδήλωσης των απειλών προκειμένου να προσδιοριστεί η αριθμητική αξία του κινδύνου για την εγκατάσταση αυτή για κάθε απειλή που αντιμετωπίζει. Το τυπολόγιο που χρησιμοποιείται φαίνεται παρακάτω (Τύπος 1) και βαθμονομείται (**Πίνακας 3.3: Διαβάθμιση Συντελεστών Κινδύνου**) χρησιμοποιώντας το σύστημα βαθμονόμησης που καθορίζεται στο αυστραλιακό πρότυπο (AS/NZ STANDARD 4360:2004).

$$EK = \Delta\P \times \Delta E \text{ (Τύπος 1)}$$

Όπου: EK = Εκτίμηση Κινδύνου (ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ)

ΔΠ = Πιθανότητα εκδήλωσης κινδύνου

ΔΕ = Επιπτώσεις της εκδήλωσης του κινδύνου

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πίνακας 3.3: Διαβάθμιση Συντελεστών Κινδύνου

ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΔΡΑΣΗ
Πολύ Υψηλός	(Μετρίασε)
Υψηλός	(Εξέτασε)
Μέτριος	(Τεκμηρίωσε)
Χαμηλός	(Τεκμηρίωσε)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ (CRISIS MANAGEMENT)

4.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Οι Mac and Topping (2007) όρισαν την κρίση ως ένα συμβάν το οποίο *«προκαλεί σοβαρή συναισθηματική και κοινωνική δυσφορία, η οποία μπορεί να συμβεί οποιαδήποτε στιγμή και χωρίς καμία προειδοποίηση»*.

Ομοίως, ο Winkleman (1999) εξήγησε ότι μια κρίση είναι *«ένα απροσδόκητο γεγονός το οποίο απειλεί την λειτουργία και την ύπαρξη οργανισμών»*.

Είναι φανερό ότι μία κατάσταση κρίσης ασκεί μεγάλη πίεση στον οργανισμό - επιχείρηση, ο οποίος καλείται να την αντιμετωπίσει δίνοντας ακριβείς, πλήρεις και έγκαιρες απαντήσεις. Τα στελέχη μάλιστα που εργάζονται στη διαχείριση κρίσεων υποστηρίζουν ότι ο τρόπος με τον οποίον η επιχείρηση θα απαντήσει μέσα στο πρώτο εικοσιτετράωρο καθορίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την εξέλιξη και την τύχη της κρίσης, προς μια θετική ή αρνητική κατεύθυνση. Η λανθασμένη, καθυστερημένη ή μη αντιμετώπιση μίας κρίσης μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες για έναν οργανισμό-επιχείρηση, οδηγώντας ενδεχομένως στην παύση της λειτουργίας του ή στην απόλυτη κατάρρευση (Liu et al., 2011).

Η κρίση (ASIS International, 2005), για έναν οργανισμό εμπεριέχει μια σειρά στοιχείων και παραγόντων όπως:

- 1) Αιφνιδιασμό ανεξαρτήτως τύπου λόγο απρόοπτων γεγονότων.
- 2) Απειλή σχετικά με τους πόρους και τους ανθρώπους.
- 3) Αναξιόπιστες και ελλείψεις πληροφορίες.
- 4) Την απώλεια έλεγχου.
- 5) Περιορισμένο χρόνο (λήψης αποφάσεων και αντιδράσεων).
- 6) Ορατές και αόρατες συνέπειες στους ανθρώπους και τους πόρους.
- 7) Απαιτήσεις για την αντίδραση που υπερβαίνουν το ανθρώπινο δυναμικό και τους πόρους.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Η κατανόηση των τριών παραμέτρων (δυνάμεων) που δύναται να οδηγήσουν έναν οργανισμό – επιχείρηση σε κρίση αναφέρονται παρακάτω. Η αντίληψη αυτών των παραμέτρων θα μας βοηθήσει στην δημιουργία κατάλληλων σχεδίων διαχείρισης αυτής.

1) Το γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές αλλαγές (καταλυτικό γεγονός – triggering event).

2) Αντιληπτική αδυναμία αντιμετώπισης (perceived inability to cope).

3) Απειλή επιβίωσης (threat to survival), οι αλλαγές που απειλούν την επιβίωση της επιχείρησης.

4.1.2 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ

Κάθε κρίση συγκροτείται από τα δυσμενή αποτελέσματα που δημιουργεί η εκδήλωση ενός φαινομένου ή ενός συνόλου συνυπαρχόντων και συσχετιζόμενων φαινομένων με ενιαία εκδήλωση. Αν δεν υπάρχουν δυσμενείς συνθήκες δε δημιουργείται κρίση. Οι προϋποθέσεις δηλαδή για να δημιουργηθεί μια κρίση είναι να εκδηλωθεί ένα φαινόμενο και να προκαλέσει δυσμενή αποτελέσματα (Σφακιανάκης, 2006).

Τα δυσμενή αποτελέσματα του φαινομένου είναι ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του φαινομένου. Άρα και τα χαρακτηριστικά της κρίσης είναι ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του φαινομένου αιτίου της. Σύμφωνα με τον Σφακιανάκη (2006), τα κυριότερα χαρακτηριστικά ενός φαινομένου είναι:

- Η φύση και η αιτιολογία του (φυσικό, οικονομικό, κοινωνικό κλπ).
- Το μέγεθός του (συγκρίνεται με μια πρότυπη μονάδα βάσει μιας κλίμακας).
- Η ισχύς του (η συνολική ενέργεια του στο χρόνο εκδηλώσεώς του).
- Η διάρκειά του.
- Η συχνότητά του.
- Ο τρόπος εκδήλωσής του (ξαφνικό, σφοδρό, ήπιο κλπ).
- Ο τρόπος εξελίξεώς του (αργή και γρήγορη).
- Οι συνέπειες εκδήλωσής του (δυσμενείς, ευμενείς, μεγάλες, μικρές κλπ).

Ωστόσο, λόγω αυτής της λογικής σχέσης, τα χαρακτηριστικά του φαινομένου αποδίδονται και στην κρίση, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται παρερμηνείες και συγχύσεις αφού τα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

χαρακτηριστικά των φαινομένων είναι μετρήσιμα ενώ αυτά των κρίσεων δεν είναι. Στο παρακάτω σχήμα (**Σχήμα 4.1: Κυριότερα Χαρακτηριστικά των Κρίσεων**), παρουσιάζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά των κρίσεων, όπως αυτά έχουν αποτυπωθεί στην υπάρχουσα βιβλιογραφία.



Σχήμα 4.1: Κυριότερα Χαρακτηριστικά των Κρίσεων, ίδια επεξεργασία

4.1.3 ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Κάθε κρίση χαρακτηρίζεται από 4 διαφορετικά και διακριτά στάδια (Steven Fink, 2000) και όσο «αφήνουμε» χρόνο στην κρίση να ανέπτυξη τα στάδια της χωρίς εμείς να λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα τόσο η εξέλιξη της θα είναι ταχύτερη και η διαχείριση της αδύνατη. Τα στάδια αυτά είναι τα ακόλουθα:

1) Προειδοποιητικό στάδιο – οιωνεί (Prodromal crisis stage): Η επιχείρηση έρχεται αντιμέτωπη με ένα πλήθος από ενδείξεις οι οποίες προειδοποιούν για την επερχόμενη κρίση.

2) Εκδήλωση της κρίσης – Κορύφωση (Acute crisis stage): Η αντίδραση της επιχείρησης περιορίζεται στον έλεγχο των ζημιών που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί (συνοδεύεται από κόστος για την επιχείρηση).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

3) Στάδιο επιπτώσεων (Chronic crisis stage): Τα συμπτώματα είναι αρκετά εμφανή και πάντα παρόντα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ριζική αντιμετώπιση.

4) Στάδιο ύφεσης - επίλυσης κρίσης (Crisis resolution stage): Πραγματοποιείται η επίλυση της κρίσης και ο οργανισμός επιστρέφει στις δραστηριότητες του.

4.2 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΡΙΣΕΩΝ

Διαχείριση Κρίσεων (Crisis Management) καλείται το σύνολο των προληπτικών, παρεμβατικών και συντονιστικών ενεργειών, οι οποίες πραγματοποιούνται, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά από μια ανεπιθύμητη κατάσταση, από μεμονωμένα άτομα ή συγκροτημένες ομάδες και έχουν στόχο την προσπάθεια άμβλυσης των δυσμενών αποτελεσμάτων και επιπτώσεων της στον Οργανισμό και το ευρύτερο περιβάλλον του (Φιλολία Παπαγεωργίου, Στεφανάτος, 2005).

Η Διαχείριση Κρίσεων είναι εξ' ορισμού, μια δυναμική και συνεχής διεργασία, η οποία αρχίζει πολύ πιο πριν από την εμφάνιση του ανεπιθύμητου γεγονότος, συνεχίζεται κατά τη διάρκεια του περιστατικού και τελειώνει με εκ νέου προετοιμασία και αναθεώρηση των σχεδίων, αφού έχουν ληφθεί υπόψη οι εμπειρίες από το προηγούμενο περιστατικό, με σκοπό την αποφυγή της επανάληψης του.

Στο πλαίσιο αυτό να σημειωθεί ότι η Διαχείριση Κρίσεων συγκεντρώνει και οργανώνει:

- 1. Τεχνικές μετριασμού του κινδύνου και της αβεβαιότητας,** κάτι που θα επιτρέψει μεγαλύτερο και καλύτερο έλεγχο του οργανισμού και με αυτόν τον τρόπο δημιουργικότερη άσκηση του ρόλου της διοίκησης.
- 2. Σειρά ενεργειών ή διαδικασιών με σκοπό την αναγνώριση, μελέτη και πρόβλεψη καταστάσεων κρίσης και ενεργοποίηση των κατάλληλων μηχανισμών** που θα επιτρέψουν στον οργανισμό να αποτρέψει ή να αντιμετωπίσει την κρίση.
- 3. Μίγμα εφαρμοσμένης κοινής λογικής, εμπειρίας που πηγάζει από το προσωπικό, το επίπεδο των στελεχών και από το περιβάλλον τους και του χρόνου που πρέπει να αφιερωθεί στο πρόβλημα,** με σκοπό να ληφθούν υπ' όψιν όλα τα πιθανά σενάρια και να αναπτυχθούν ευέλικτα σχέδια τα οποία θα γίνουν κατανοητά και θα ερευνηθούν από τον καθένα που συμμετέχει στην εφαρμογή τους.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Μια τυπική μορφή διαχείρισης κρίσεων δίνει μια ισχυρή έμφαση στη διαχείριση της αντιμετώπισης και δίνει πολύ μικρή προσοχή στο πριν και το μετά της κρίσιμης κατάστασης. Η αποτελεσματική διαχείριση χρειάζεται μόνο να αναζητά τη μείωση του μεγέθους και την κλίμακα της ζημιάς, πριν συμβεί η κρίση και να εγκαταστήσει κατάλληλα προειδοποιητικά συστήματα.

4.2.1 ΣΤΑΔΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ

Η διαχείριση μιας κρίσης ξεκινά πριν καν εμφανιστεί η κρίση μέσω της πρόληψης και της προετοιμασίας της επιχείρησης και τερματίζεται όταν έχει επιτευχθεί ο στόχος της ολοκληρωτικής αποκατάστασης της ζημιάς και της επαναφοράς της επιχείρησης στην προγενέστερη της κρίσης κατάσταση. Την διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων την διαιρούμε σε στάδια ανάλογα με τους στόχους που καλείται να εκπληρώσει.

Λαμβάνοντας υπόψη την πρόσφατη βιβλιογραφία, συμπεραίνουμε ότι το πλαίσιο του καθορισμού ενός σχεδίου διαχείρισης κρίσεων ενσωματώνει μια διεργασία βασισμένη σε τέσσερα στάδια που παρουσιάζονται παρακάτω (Φιλολία, Παπαγεωργίου, Στεφανάτος, 2005):

1^ο Διαχείριση της Πρόληψης - Πρόληψη

Αναφέρεται στην περίοδο πριν από την κρίση. Στόχος είναι η προετοιμασία του οργανισμού και η κατάρτιση πλάνου διαχείρισης κρίσεων.

2^ο Διαχείριση της έναρξης της κρίσης - Προετοιμασία

Πρόκειται για το στάδιο που αναφέρεται στην κρίση. Στόχος είναι η γρήγορη και αποτελεσματική αντιμετώπιση της κρίσης έτσι ώστε να αποτραπεί η επιδείνωση της κατάστασης.

3^ο Διαχείριση των επιπτώσεων της κρίσης - Ανταπόκριση

Πρόκειται για το στάδιο που αναφέρεται στις ενέργειες για την διευθέτηση των επιπτώσεων από την κρίση.

4^ο Διαχείριση ανάκαμψης των επιπτώσεων – Ανάκαμψη / Αποκατάσταση

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πρόκειται για το στάδιο που αναφέρεται στις ενέργειες για την επαναφορά της δομής, των συστημάτων και των ανθρώπων σε μια λειτουργική κατάσταση ίδια ή και βελτιωμένη σε σχέση με την κατάσταση που ήταν το περιβάλλον πριν την έναρξη της κρίσης.

Δεδομένου ότι η περίοδος διαχείρισης της έναρξης μπορεί να είναι πολύ σύντομη, τα στελέχη και οι διευθυντές θα πρέπει να αναπτύξουν καλύτερες μεθόδους διαχείρισης του κινδύνου πριν η κρίση ξεσπάσει, τη μείωση του κινδύνου και την εφαρμογή συστημάτων για την έγκαιρη προειδοποίηση.

Όπως είναι φανερό υπάρχει άρρηκτη σχέση μεταξύ των τεσσάρων τμημάτων και δε νοείται ολοκληρωμένο σχέδιο με την απουσία κάποιου από τα παραπάνω στοιχεία. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, η ιδανική κατανομή των φάσεων αυτών μέσα στο χρονικό μιας κρίσης είναι η εξής: η ανάληψη ενεργειών πρόληψης και προετοιμασίας όταν ο οργανισμός βρίσκεται σε κατάσταση ισορροπίας δηλαδή πριν την κρίση. Έπειτα η φάση της ανταπόκρισης συμβαίνει στη διάρκεια της κρίσης και τέλος η ανάκαμψη και η αποκατάσταση συμβαίνουν αμέσως μετά το τέλος της κρίσης (Φιλολία, Παπαγεωργίου, Στεφανάτος, 2005).

Διαχείριση της έναρξης της κρίσης - Προετοιμασία

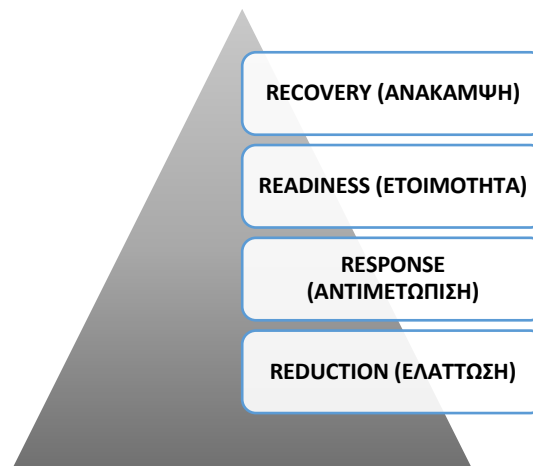
Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται όλα τα μέτρα που λαμβάνονται για την εξασφάλιση της ικανότητας για αποτελεσματική ανταπόκριση σε περίοδο κρίσης. Οι δραστηριότητες προετοιμασίας συνίστανται στον προγραμματισμό, από πλευράς λειτουργιών και επικοινωνίας, των κυρίων παραμέτρων αντίδρασης, του τρόπου διαχείρισης, των πόρων που απαιτούνται καθώς επίσης και της εκπαίδευσης και της δοκιμαστικής εφαρμογής των σχεδίων δράσης.

Η **Προληπτική διαχείριση κρίσεων** έχει χαρακτήρα ανασταλτικό και δίνει έμφαση στην πρόδρομη φάση. Δομείται με τέτοιο τρόπο ώστε να λαμβάνονται τα προειδοποιητικά μηνύματα έγκαιρα δίνοντας την ευκαιρία στην επιχείρηση να αποφύγει τις ενδεχόμενες κρίσεις ή αν αυτό δεν είναι εφικτό να τις αντιμετωπίσει επιτυχώς. Η προληπτική διαχείριση εξασφαλίζει χρόνο, δυνατότητα ανάπτυξης σχεδίων και ευελιξία. Όμως δεσμεύει ανθρώπινο δυναμικό και πόρους δίχως το έργο της να είναι οφθαλμοφανές προκαλώντας αίσθημα δυσπιστίας για την προσφορά της.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Η **Αντιδραστική διαχείριση κρίσεων** έχει χαρακτήρα κατασταλατικό και δίνει έμφαση στην φάση της έναρξης της κρίσης. Η δομή της δεν δίνει την δυνατότητα για έγκαιρη λήξη των προειδοποιητικών σημάνσεων με αποτέλεσμα την αδυναμία προετοιμασίας της επιχείρησης για την επερχόμενη κρίση. Σαν συνέπεια είναι το μεγαλύτερο κόστος για την επιχείρηση λόγω της κρίσης. Σε αρκετές επιχειρήσεις έχει ανεκτό ρόλο αφού δεν δεσμεύει πολλούς πόρους και ανθρώπινο δυναμικό όπως η προληπτική διαχείριση.

Τέσσερα στοιχεία δημιουργούν την βάση για την διαχείριση της κρίσης και εμφανίζονται στο παρακάτω σχήμα (**Σχήμα 4.2: Στοιχεία Διαχείρισης Κρίσεων**).



Σχήμα 4.2: Στοιχεία Διαχείρισης Κρίσεων, ίδια επεξεργασία

Ωστόσο πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι αδύνατο να αποτραπούν συνολικά οι κρίσεις. Όμως οι προσπάθειες να προληφθούν αυξάνουν την πιθανότητα αποφυγής ή μείωση της σοβαρότητας των συνεπειών τους. Στη φάση αυτή, οι ενέργειες είναι ουσιαστικές και απαραίτητες προκειμένου να προτείνουν και να κετευθύνουν τις δραστηριότητες στο στάδιο της προετοιμασίας.

Διαχείριση των επιπτώσεων της κρίσης

Η φάση αυτή αφορά την ανταπόκριση και εμπεριέχει δράσεις οι οποίες αναλαμβάνονται από τον οργανισμό, σε μια προσπάθεια ελέγχου των συνεπειών μιας κρίσης. Οι δράσεις αυτές έχουν σαν κύριο στόχο το μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων και

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

αποτελεσμάτων της κρίσης και πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι αυτές οφείλουν να είναι συνεχείς, επαναλαμβανόμενες και ταυτόχρονες, λόγω της αβεβαιότητας που περιβάλλει τις κρίσεις και τις έκτακτες καταστάσεις.

Σε αυτό το στάδιο οι ενέργειες που αναλαμβάνονται χαρακτηρίζονται από ένα σύμπλεγμα συντονιστικών δράσεων και μεθόδων επικοινωνίας, οι οποίες εξαρτώνται άμεσα από τη φύση και τη σοβαρότητα της κρίσης (Φιλολία, Παπαγεωργίου, Στεφανάτος, 2005).

Η φάση της ανταπόκρισης μπορεί να χαρακτηριστεί από τρία διακεκριμένα βήματα:

1° Αξιολόγηση της κατάστασης

2° Ενεργοποίηση του επιχειρησιακού σχεδίου

3° Ενεργοποίηση του σχεδίου επικοινωνίας

4° Διαχείριση ανάκαμψης των επιπτώσεων – Ανάκαμψη / Αποκατάσταση

Σε αυτό στάδιο επιδιώκεται η ανάκαμψη και η αποκατάσταση και η φάση αυτή αποτελείται από ποικίλες δράσεις όπως επίσημη δήλωση – ανακοίνωση του οργανισμού η οποία γνωστοποιεί το τέλος της κρίσης, διατήρηση της επαφής με τα ΜΜΕ και τους συνεργαζόμενους φορείς, παροχή υποστήριξης στα μέλη του οργανισμού .

Οι κρίσεις μπορούν να έχουν θετικά ή αρνητικά αποτελέσματα στην επαγγελματικά αλλά και τη δημόσια εικόνα ενός οργανισμού. Σε κάθε περίπτωση ο οργανισμός δεν πρέπει να αγνοήσει τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες που πρέπει να αναλάβει μετά τη διαχείριση της κρίσης.

4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Στο πλαίσιο ενασχόλησης μας με τη διαχείριση του κινδύνου πρέπει πρωτίστω να ορίσουμε την έννοια του κινδύνου. Ένας ορισμός που δόθηκε από το εγχειρίδιο διοίκηση έργων (PMI, 2004) είναι ο εξής:

«Κίνδυνος είναι ένα αβέβαιο γεγονός ή κατάσταση που σε περίπτωση που προκύψει, έχει θετική ή αρνητική συνέπεια σε κάποια δραστηριότητα, τομέα ή στο σύνολο ενός οργανισμού». Επομένως, ο κίνδυνος είναι ένας παράγοντας που δε γίνεται να είναι γνωστό αν θα εμφανιστεί ή όχι.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Οι κίνδυνοι μπορούν να διαχωριστούν τόσο στο επίπεδο της φύσης τους όσο και στο επίπεδο της προσέλευσης τους. Ως προς το επίπεδο τη φύση τους χωρίζονται σε ευκαιρίες και απειλές και όσον αφορά την προσελευσή τους σε εσωτερικούς και εξωτερικούς. Κάθε κίνδυνος αποτελείται από μια συγκεκριμένη δομή (αίτια, κίνδυνος, συνέπεια) και κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά (πιθανότητα, βαρύτητα και έκθεση).

Συνδέοντας τη δομή του κινδύνου με τα χαρακτηριστικά θα μπορούσαμε να πούμε πως όσα περισσότερα είναι τα αίτια τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα εμφάνισης του κινδύνου. Όσον αφορά την έκθεση κάθε κινδύνου αποτελεί το γινόμενο της πιθανότητας εμφάνισης κάποιου κινδύνου με τη βαρύτητα του. Η συνέπεια περιγράφεται από τη βαρύτητα η οποία φανερώνει και πόσο σημαντική είναι. Ωστόσο, κάθε κίνδυνος μπορεί να έχει παραπάνω από μια συνέπειες.

Η διαχείριση κινδύνων αποτελεί μια σημαντική διαδικασία η οποία πρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε όλους τους οργανισμούς - επιχειρήσεις. Ένας ορισμός που έχει δοθεί είναι ο εξής *«Διαχείριση κινδύνων είναι η συστηματική διαδικασία του εντοπισμού, της ανάλυσης, της αντίδρασης στους κινδύνους και της παρακολούθησης αυτών»* (PMBOK, 2004).

Η διαχείριση κινδύνων βοηθάει τόσο στον εντοπισμό ευκαιριών κέρδους και βελτίωσης της αποτελεσματικότητας του οργανισμού - επιχείρησης, όσο και στην αποφυγή ή μείωση των απωλειών που μπορεί να προκύψουν σε αυτόν. Ωστόσο, για την επίτευξη μιας αποτελεσματικής διαδικασίας διαχείρισης κινδύνων, το πρώτο βήμα είναι η αξιολόγηση των αναγκών ύπαρξης της διαδικασίας και των πρακτικών διαχείρισης κινδύνων που ήδη υπάρχουν στον εκάστοτε οργανισμό.

Συμπερασματικά, η αξιολόγηση των αναγκών ύπαρξης της διαχείρισης κινδύνων και των ήδη υπάρχοντων πρακτικών διαχείρισης κινδύνων, βοηθάει στον εντοπισμό τυχόν ελλείψεων στον οργανισμό και δημιουργεί τα θεμέλια για την ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης κινδύνων, μιας πολιτικής διαχείρισης κινδύνων και του απαραίτητου μηχανισμού στήριξης αυτών.

Η εκτίμηση των κινδύνων μπορεί να είναι είτε ποιοτική είτε ποσοτική - εφόσον αυτό είναι εφικτό και σκοπός του Σχεδίου Διαχείρισης Κρίσεων πρέπει να είναι η πλήρης υποστήριξη του υπεύθυνου της ομάδας διαχείρισης κρίσεων (Decision Maker). Στη φάση αυτή

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

συνήθως πραγματοποιείται και ο οικονομικός προϋπολογισμός του σχεδίου έπεται από μία ανάλυση κόστους - κέρδους (cost– benefit analysis).

4.3.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Στην προσπάθεια μιας αποτελεσματικής και επιτυχημένης διαχείρισης κινδύνων, έχει μεγάλη σημασία ο σχεδιασμός της αντιμετώπισης των κρίσεων (Σφακιανάκης, 2006). Σύμφωνα με την παραπάνω παραδοχή, η πρόβλεψη και η πρόνοια για τις κρίσεις υποστασιοποιείται με το σχεδιασμό της αντιμετώπισης τους που αποτελεί και το πρώτο βήμα της διαδικασίας διαχείρισης κινδύνων.

Τα σχέδια αντιμετώπισης κινδύνων, ανεξάρτητα από το ονόματα που τους αποδίδονται (σχέδια έκτακτων αναγκών, σχέδια πρόληψης και αποτροπής κρίσεων, σχέδια ανασυγκρότησης, κλπ), περιέχουν όλα τα μέτρα που πρέπει να παρθούν πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τις κρίσεις για να ελαχιστοποιηθούν οι ζημιές που από τη φύση τους τις προκαλούν (Σφακιανάκης, 2006).

Σύμφωνα με τον ίδιο συγγραφέα, οι κρίσεις δεν προσδιορίζονται χρονικά και γι αυτό πρέπει να καταρτίζονται να αναθεωρούνται και να συμπληρώνονται συνεχώς ανεξάρτητα από τις μικρές ή μεγάλες πιθανότητες εφαρμογής τους.

Κάθε κρίση δεν είναι ένα απλό και μονοσήμαντο γεγονός. Είναι ένα σύνθετο, πολύπλοκο και πολυδραστικό γεγονός που πλήττει πολλούς συγχρόνως και για να είναι αποτελεσματικό ένα σχέδιο αντιμετώπισης της, πρέπει να ακολουθεί μια βασική αρχή. Να προβλέπει όλα όσα συγκροτούν την κρίση (όλες τις δυσμενείς συνέπειες) και για κάθε ένα από αυτά να αντιπαραθέτει ένα μέτρο. Σύμφωνα με αυτή την αρχή καθορίζεται και το περιεχόμενο ενός σχεδίου.

4.3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Η βασικότερη και πιο σημαντική φάση της διαδικασίας διαχείρισης κινδύνων, είναι η λήψη μέτρων σχετικά με τους κινδύνους που έχουν εντοπιστεί. Σε μια ανάλυση ρίσκου γίνεται ανάλυση τόσο για τα αρνητικά όσο και για τα θετικά αποτελέσματα ενός γεγονότος που μπορεί να συμβεί. Τα είδη της ανάλυσης κινδύνων είναι τρία, η ποιοτική (qualitative) ανάλυση, η μερικώς ποσοτική (semi- quantitative) ανάλυση και η ποσοτική (quantitative) ανάλυση (Σφακιανάκης, 2006).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Η ανάλυση και η διαχείριση του κινδύνου ή επικινδυνότητας (Risk Assessment) μπορεί να είναι απλό καθήκον για την διαχείριση μιας κρίσης. Η διαδικασία είναι απλή, αρχικά προσδιορίζονται οι απειλές, τα πιθανότερα ατυχήματα και γενικά κάθε τι που αποτελεί κίνδυνο για τον οργανισμό. Στην συνέχεια διαμορφώνεται ο βέλτιστος τρόπος διαχείρισης αυτών των κινδύνων. Τέλος δεσμεύονται οι πόροι και το ανθρώπινο δυναμικό για την αντιμετώπιση των απειλών.

Αρκετές φορές οι πόροι που προορίζονται για την διαχείριση του κινδύνου ή/και ο αριθμός των μελών του προσωπικού είναι περιορισμένοι με αποτέλεσμα να καθίσταται τη διαδικασία αντιμετώπισης των κινδύνων περίπλοκη. Σε μία τέτοια κατάσταση όπου η ικανότητα που έχει ένας οργανισμός να αντιμετωπίζει τις αναγνωρισμένες απειλές είναι περιορισμένη ή όταν ο αριθμός των απειλών είναι τόσο μεγάλος που ο οργανισμός δεν μπορεί να χειριστεί όλες κατευθείαν, τότε τίθεται το θέμα των προτεραιοτήτων.

Τα βασικά βήματα της αποτελεσματικής ανάλυσης και διαχείρισης κινδύνου (Risk Assessment), φαίνονται παρακάτω:

Δυναμική διαδικασία αναγνώρισης και υπολογισμού της πιθανότητας εμφάνισης του συνόλου των απειλών, η οποία πραγματοποιείται από κάθε εταιρεία ξεχωριστά.



Κατηγοριοποίηση των κυριότερων κινδύνων.



Αναγνώριση όλων των μεθόδων για την αντιμετώπιση των κινδύνων που Εντοπίστηκαν.



Όταν δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί ένας κίνδυνος, σχεδιασμός αντίστοιχων αμυνών όπου μειώνουν το ρίσκο σε ένα ανεκτό επίπεδο.



Το αποτέλεσμα του Risk Assessment θα πρέπει να είναι ένα χαρτοφυλάκιο ελέγχων και αμυνών που θα μειώνουν κάθε υπαρκτό κίνδυνο σε ανεκτά επίπεδα.

Είναι κανόνας ότι οι επί μέρους διοικήσεις ενός λιμένα θα πρέπει να αναπτύξουν σε όλα τα στελέχη τους συνείδηση για το safety and security. Θα πρέπει να προωθήσουν αυτή την αντίληψη σε όλα τα επίπεδα της διοίκησης και των υπολοίπων εργαζομένων και όχι μονό την εφαρμογή των κανόνων αυτής με σκοπό να εργάζονται με ασφάλεια, αλλά και να αποφεύγουν την δημιουργία ατυχημάτων παντός τύπου καθώς και ατυχημάτων από έκνομες ενέργειες.

4.3.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Ο στόχος της εφαρμογής ενός συστήματος ασφάλειας είναι να μειωθεί στο ελάχιστο η επικινδυνότητα. Η μεθοδολογία της εφαρμογής ενός συστήματος ανάλυσης επικινδυνότητας έχει ως σκοπό να βοηθήσει την διοίκηση να αποφασίσει για τις προτεραιότητες και να σχεδιάσει τους στόχους βάσει των οποίων θα μείψει τις πιθανές απειλές και την επικινδυνότητα. Σε κάθε περίπτωση, η μείωση της επικινδυνότητας θα επιτευχθεί με την επιλογή και το σχεδιασμό μέσων, προϋποθέσεων και οδηγιών.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Εάν δεν είναι δυνατόν η επικινδυνότητα να μειωθεί στο μέγιστο τότε αυτή θα ελεγχθεί με φυσικούς ελέγχους ή με ένα δεδομένο σύστημα εργασίας. Εξελιγμένοι τρόποι και συστήματα διεργασίας πρέπει να εφαρμοστούν ώστε να υπάρχει η δυνατότητα μετρήσιμων στοιχείων ανάλυσης κίνδυνου. Επιπλέον, πρέπει να εφαρμοστούν ειδικές δράσεις ώστε να αναπτυχθεί συνείδηση ασφάλειας.

Ωστόσο, πρέπει να υπάρχει πάντα ο απόλυτος συσχετισμός μεταξύ του risk assessment και το safety management. Η διοίκηση ενός λιμένα θα πρέπει λαμβάνοντας υπ όψιν τις επιταγές της εθνικής νομοθεσίας και των διεθνών κωδίκων, να καθορίσει και να εφαρμόσει τις υποχρεωτικές διαδικασίες των συστημάτων ασφάλειας.

Επιπλέον, θα πρέπει να εκπονήσει και να κοινοποιήσει τις διαδικασίες εφαρμογών και περιοδικών αναθεωρήσεων και ελέγχων των εφαρμοζόμενων συστημάτων ασφάλειας. Η εκπόνηση των διαδικασιών ασφάλειας θα πρέπει να βασίζονται σε αποτελέσματα μεθοδολογιών risk assessment σε συσχετισμό με safety management, καθώς το **risk assessment** βρίσκει και προσδιορίζει τους κινδύνους και το **Safety management system** τους διαχειρίζεται.

Το (SMS) θα πρέπει να υποστηρίζεται από ένα risk assessment αιτιολογημένο ορθά, καταγεγραμμένο, δομημένο και να συμπεριλαμβάνει όλες τις εργασίες του λιμένος (ρουτίνας και μη ρουτίνας). Σε ότι αφορά όσους δραστηριοποιούνται στις εργασίες του λιμένα δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει μόνο τους εργαζομένους, αλλά και όλους όσους εμπλέκονται στις διάφορες χρήσεις του λιμένα (στελέχοι, επιβατικό κοινό, αναδόχους, κλπ).

Η αξιολόγηση των κινδύνων για να προσδιορίσει τις αναγκαίες προφυλάξεις μπορεί να είναι ποιοτική ή ποσοτική. Οι εκτιμήσεις κινδύνου θα πρέπει να γίνονται από εξειδικευμένη ομάδα, ειδικά όταν επιλέγουν τις κατάλληλες ποσοτικές μεθόδους αξιολόγησης του κινδύνου, και στη συνέχεια να ερμηνεύουν τα αποτελέσματα.

Μια αναλυτική προσέγγιση των κινδύνων είναι απαραίτητη για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα σε σχέση με το λιμάνι προσέγγισης, συμπεριλαμβανομένης της των γεγονότων του παρελθόντος και των ατυχημάτων. Εξετάζει τους πιθανούς κινδύνους και τα μέσα για την αποφυγή τους. Η διαδικασία της αξιολόγησης είναι συνεχής, έτσι ώστε οι νέοι κίνδυνοι και οι κίνδυνοι που έχουν αλλάξει να ταχτοποιηθούν σωστά και να αντιμετωπιστούν. Επιπλέον, θα πρέπει:

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

- Να προσδιορίζει και να αναλύει τον κίνδυνο.
- Να προσδιορίζει ένα στάνταρ επίπεδο αποδεκτού κινδύνου.
- Να πραγματοποιείται μια κοστολόγηση αναληφθέντων μέτρων με σκοπό την μείωση του κινδύνου.

Στόχος της προγραμματισμένης αξιολόγησης του κινδύνου, είναι να καθοριστούν και να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Οι τεχνικές αξιολόγησης του κινδύνου που θα ακολουθηθούν είναι ουσιαστικά οι ίδιες για τα μεγάλα και μικρά λιμάνια, αλλά η εκτέλεση και η λεπτομέρεια θα διαφέρουν σημαντικά και θα πρέπει να εξετάζεται ενδελεχώς πριν αναληφθεί. Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η διαδικασία της διαχείρισης των κινδύνων πρέπει να επαναλαμβάνεται ανα τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να εντοπιστούν νέοι κίνδυνοι και πιθανή αλλαγή συμπεριφοράς ήδη εντοπισμένων κινδύνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΝΑΞΟΥ (CASE STUDY – PORT OF NAXOS)

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα όπου εφαρμόζονται οι κανόνες ασφάλειας εξυπηρετούν πλοία τόσο των διεθνών όσο και εθνικών πλόων. Η ελληνική κυβέρνηση έχει επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των κανόνων για την ασφάλεια και σε λιμενικές εγκαταστάσεις που περιστασιακά εξυπηρετούν πλοία που δεν εκτελούν διεθνείς πλόες αλλά αφικνούνται και αναχωρούν στο πλαίσιο ενός διεθνούς πλοίου, όπως προβλέπεται στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS στο κεφ XI-2 Κανονισμός 2.2.

Στο παρόν κεφάλαιο θα προβούμε στην εξέταση μιας θεωρητικής μελέτης περίπτωσης, κάνοντας μια ποιοτική ανάλυση, όπου μέσα από τον προσδιορισμό των στοιχείων που συνθέτουν και διασφαλίζουν την ασφάλεια της εξεταζόμενης λιμενικής εγκατάστασης, θα διεξάγουμε την Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Η αναγκαιότητα υλοποίησης των διεξαγόμενων συμπερασμάτων σε συνάρτηση με την προσέγγιση που έχουμε αναπτύξει και τις απαιτήσεις που ορίζονται στα παραπάνω κεφάλαια, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, εκ της οποίας απορρέουν οι εφαρμοστέες λειτουργικές διαδικασίες συνεπικουρία δεδομένων προδιαγεγραμμένων υλικοτεχνικών υποδομών, επέβαλε την εκπόνηση της δεδομένης μελέτης στο πλαίσιο ανάδειξης όλων εκείνων των στοιχείων που θα διασφαλίσουν στον εξεταζόμενο λιμένα τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την οικονομική βιωσιμότητά του καθώς και την παρουσία των βέλτιστων πρακτικών για την επίτευξη της επιχειρηματικής συνέχειας.

Η περιοχή μελέτης που θα εξετάσουμε είναι η Λιμενική Εγκατάσταση της Νάξου και περιλαμβάνει το τμήμα κατά μήκος της χερσαίας ζώνης του λιμένα Νάξου καθώς και την υδάτινη ζώνη διεπαφής. Η ένταξη του λιμένα σε ενοποιημένες λιμενικές κοινότητες, θα τον κατατάξει μεταξύ των πιο εκσυγχρονισμένων ανταγωνιστικών ομάδων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αναδεικνύοντας λιμενικούς δείκτες απόδοσης, αναγκαίους και προσμετρήσιμους στους πίνακες αξιολόγησης της ναυτιλιακής αγοράς, επηρεάζοντας θετικά με αυτόν τον τρόπο, την προσβασιμότητα στην λιμενική εγκατάσταση.

Ο Λιμένας Νάξου αποτελεί μια λιμενική εγκατάσταση ISPS με σημαντικά αυξανόμενη επισκεψιμότητα διεθνούς κρουαζιέρας (Port of Call). Σύμφωνα με τα συλλεγόμενα στοιχεία από την οικεία Λιμενική Αρχή, η αυξανόμενη κινητικότητα που παρατηρείται ήδη τα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

τελευταία έτη αναμένεται να παρουσιάσει περαιτέρω αυξητικές τάσεις, σύμφωνα με το ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης κρουαζιερικού προϊόντος που έχει αναπτύξει ο εξεταζόμενος Λιμένας.

Πίνακας 5.1: Στοιχεία αφίξεων Κρουαζιέρας 2015-2019, πηγή: ΕΛΙΜΕ (2019),

ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2015 - 2019 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ									
α/α	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ	2019		2018		2017		2016		2015	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	622	1.098.091	524	961.632	576	1.055.559	625	1.094.135	621	980.149
2	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	592	980.771	474	749.286	406	620.570	572	783.893	636	791.927
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	550	787.490	484	702.256	501	699.304	596	722.517	600	649.914
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	420	767.673	413	735.832	410	679.681	481	748.916	407	647.347
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	199	413.716	221	468.046	271	567.047	274	505.111	242	459.882
6	ΡΟΔΟΣ	258	308.194	210	237.808	248	274.903	299	314.689	340	342.063
7	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	204	307.043	187	297.929	131	181.693	165	238.780	170	219.805
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	132	265.956	78	139.944	84	128.067	86	147.915	59	96.612
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	133	259.261	90	144.074	50	61.598	77	85.463	112	149.227
10	ΠΑΤΜΟΣ	156	112.721	124	103.126	136	110.878	147	91.785	192	124.476
11	ΝΑΥΠΛΙΟ	88	34.704	75	57.894	86	29.689	94	51.551	62	46.075
12	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	37	32.500	24	13.616	43	28.972	49	26.560	52	37.762
13	ΣΥΡΟΣ	82	26.748	80	18.071	75	24.543	90	26.403	53	21.986
14	ΜΗΛΟΣ	38	23.641	27	16.667	23	9.222	32	14.735	28	15.394
15	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	20	17.226	17	14.284	17	13.104	29	25.175	8	5.742
16	ΒΟΛΟΣ	22	12.574	27	31.336	9	7.618	46	37.445	57	67.096
17	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	55	10.107	43	9.154	39	7.742	44	12.904	38	10.391
18	ΣΑΜΟΣ	42	9.674	96	14.737	39	10.008	51	43.659	19	10.893
19	ΓΥΘΕΙΟ	19	9.674	18	8.642	16	6.738	33	13.019	23	10.448
20	ΣΥΜΗ	22	9.386	17	6.669	10	5.580	30	14.206	36	16.728
21	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	11	9.288	8	7.281	11	8.020	28	28.132	31	38.549
22	ΙΤΕΑ	45	5.168	35	3.628	74	14.423	92	14.848	83	17.851
23	ΚΩΣ	19	5.150	10	4.153	16	6.451	41	19.222	41	18.277
24	ΠΑΡΟΣ	27	4.871	17	2.476	16	3.916	23	3.127	25	3.679
25	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	6	4.865	5	1.502	4	2.424	23	18.876	35	26.356
26	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	7	3.180	1	260	5	2.482	29	13.923	53	24.894
27	ΚΑΒΑΛΑ	7	2.699	5	1.954	6	3.226	19	6.042	22	12.783
28	ΧΙΟΣ	5	2.328	10	1.766	7	16.445	43	21.933	42	25.229
29	ΔΗΜΝΟΣ	8	2.035	2	346	2	381	14	4.072	41	15.787
30	ΡΕΘΥΜΝΟ	24	1.769	16	741	21	1.301	3	400	11	1.076
31	ΣΚΙΑΘΟΣ	8	1.716	8	8.119	6	3.111	18	6.232	23	8.220
32	ΣΑΜΟΣ	42	9.674	96	14.737	39	10.008	51	43.659	19	10.893
33	ΝΑΞΟΣ	16	1.293	22	3.459	16	4.236	27	2.470	23	4.738

Η προτεινομένη λύση που θα παρουσιάσουμε και αφορά την τεχνική δια-συνδεσιμότητα και την ανάπτυξη των συστημάτων ασφαλείας, βασίστηκε στις ανάγκες που απορρέουν από τις κατευθύνσεις για τα σχέδια ασφαλείας που έχουν παρόμοιες λιμενικές εγκαταστάσεις από την εθνική νομοθεσία, εναρμονιζόμενες με τις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς κρουαζιέρας και τα σύγχρονα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τεχνικών προδιαγραφών.

Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με την επισκόπηση που γίνεται στις επόμενες παραγράφους, κατατανοούμε ότι η ορθή εφαρμογή του ΣΑΛΕ, βάσει της Υπουργικής

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

απόφασης 3113.11/43730/2017¹, δίνει τη δυνατότητα στο Δ.Λ.Τ Νάξου της αύξησης των εσοδών μέσω της είσπραξης των τελών ασφαλείας. Βασική προϋπόθεση της απόφασης είναι η ορθή εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας.

5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η Νάξος αποτελεί το μεγαλύτερο νησί των Κυκλάδων, στο Αιγαίο Πέλαγος με τη Λιμενική Εγκατάσταση «ΝΑΞΟΥ» να βρίσκεται στα Δυτικά της νήσου. Χαρτογραφώντας τη Λιμενική Εγκατάσταση, παρατηρούμε ότι αποτελεί έναν λιμένα που λειτουργεί ως αναπτυξιακός μοχλός του εμπορίου της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Ο λιμένας της Νάξου έχει κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση πολλών νησιών εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους. Η Λιμενική Εγκατάσταση χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή εγκατάσταση εφαρμογής του κώδικα ISPS, καθώς εμπίπτει στις υποπεριπτώσεις της προϋπόθεσης (α) του άρθρου 2 της Υ.Α. 4433.7/12/2008 (ΦΕΚ 1020Β΄/02.6.08).

Ως προς τις υπάρχουσες υποδομές της, η Λιμενική εγκατάσταση δεν διαθέτει καθόλου περιήραξη παρά μόνο μία ανοιγόμενη κινητή πύλη. Ο φωτισμός της λιμενικής εγκατάστασης είναι ελλιπής, και προέρχεται από τους πυλώνες φωτισμού που βρίσκονται στον προβλήτα εξυπηρέτησης εσωτερικής ακτοπλοΐας

5.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΓΕΙΤΝΙΑΖΟΥΣΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Το εμπορικό και επιβατικό λιμάνι της Νάξου, τμήμα του οποίου αποτελεί η λιμενική εγκατάσταση Νάξου, βρίσκεται εντός της Βόρειας Παραλιακής Ζώνης της Χώρας Νάξου και στα ανατολικά του υπάρχουν ένα τουριστικό και αλιευτικό καταφύγιο τα οποία εξυπηρετούν μικρά τουριστικά και αλιευτικά σκάφη αντίστοιχα.

Το προσωπικό του Λιμεναρχείου Νάξου με την 24ωρη παρουσία του μεριμνά για την ασφάλεια του λιμανιού.

¹ Υπ.Απ 3113.11/43730/2017 : Καθορισμός ανταποδοτικών τελών για την παροχή υπηρεσιών ενίσχυσης της ασφαλείας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων. Η είσπραξη ανταποδοτικού τέλους προϋποθέτει την ύπαρξη βεβαίωσης της οικείας Λιμενικής Αρχής, χρονικής διάρκειας ισχύος τριών (03) μηνών και με την αίρεση ότι δεν έχουν μεταβληθεί οι προϋποθέσεις για την έκδοση της, ότι (α) διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΣΑΛΕ), και (β) διαθέτει το απαιτούμενο από το εγκεκριμένο Σχέδιο, προσωπικό, υποδομές και εξοπλισμό ασφαλείας για το επίπεδο ασφαλείας

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Εντός του λιμανιού βρίσκονται, μία πύλη εισόδου η οποία κλειδώνει κατά το χρονικό διάστημα αναμονής κατάπλου Ε/Γ – Ο/Γ πλοίων, και σκίαστρα αναμονής επιβατών εσωτερικής ακτοπλοΐας.

Στο νοτιοανατολικό κρηπίδωμα του προβλήτα, έχει διαμορφωθεί χώρος αναμονής ταξί, ο οποίος χρησιμοποιείται κατά τον χρόνο άφιξης Ε/Γ πλοίων.

Μετά την κεντρική πύλη εισόδου - εξόδου, εκτείνεται χώρος στον οποίον παρατηρούνται οι κάτωθι δραστηριότητες:

- αναμονή ενοικιαζόμενων οχημάτων
- αναμονή τουριστικών λεωφορείων
- αναμονή λεωφορείων ΚΤΕΛ
- αναμονή τουριστικών – ξενοδοχειακών καταλυμάτων.

Σε απόσταση περίπου των 50 μέτρων από την κεντρική πύλη, υπάρχει πλατεία και πεζόδρομος ο οποίος οδηγεί στον αρχαιολογικό χώρο της Πύλης της Αριάδνης, ενώ δραστηριοποιούνται και πλήθος επιχειρήσεων εστίασης, εμπορικές επιχειρήσεις κ.λ.π.

Στον κεντρικό προβλήτα εξυπηρετούνται τα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία εσωτερικής ακτοπλοΐας(όχι κατηγορίας Α), μη υπόχρεα Φ/Γ πλοία καθώς και περιηγητικά και τουριστικά επιβατηγά πλοία.

Κατά την διάρκεια εορταστικών περιόδων καθώς και των θερινών μηνών παρατηρείται αύξηση στη κίνηση του λιμένα.

5.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ

Η πολιτική του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου, όπου αποτελεί το φορέα διαχείρισης του λιμένα Νάξου, είναι η εξασφάλιση ενός ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος στην περιοχή ευθύνης του, μέσω της εφαρμογής και διατήρησης των απαιτούμενων μέτρων για την αποτροπή έκνομων ενεργειών, που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την προστασία ατόμων, φορτίων και των περιουσιακών στοιχείων της λιμενικής εγκατάστασης καθώς και των πλοίων που βρίσκονται σε διεπαφή με αυτή.

Επιπρόσθετα, με σκοπό την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει η Λιμενική Εγκατάσταση, το Δ.Λ.Τ. Νάξου εντάσσει στη πολιτική του και την ασφάλεια

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

πληροφοριακών συστημάτων, αφού ο τομέας επικοινωνίας και ροής πληροφοριών παίζει σημαντικό ρόλο στη προσπάθεια που καταβάλλεται από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (Τοπικό – Εθνικό - Διεθνές επίπεδο), για την επίτευξη του μέγιστου δυνατού επιπέδου ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νάξου, που έχει επίγνωση των ευθυνών του εν προκειμένω, εγγυάται τις υποχρεώσεις του σε θέματα ασφαλείας και καθορίζει ότι όλες οι δραστηριότητες που αναλαμβάνονται από το προσωπικό του μέσα στη λιμενική εγκατάσταση, θα επιβεβαιώσουν την υποχρέωσή του να επιτύχει μέσα στα νόμιμα όρια του λιμένα, τους ακόλουθους στόχους, κατά σειρά προτεραιότητας.

A) Οι στόχοι του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου:

1. Η προστασία της ανθρώπινης ζωής (επιβαινόντων, επισκεπτών πληρωμάτων, προσωπικού της λιμενικής εγκαταστάσεως, κ.λπ.) από παράνομες ενέργειες.
2. Η παροχή των απαραίτητων διαδικασιών και πρακτικών ασφαλείας για το πλοίο, την απρόσκοπτη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης και τις υποδομές της λιμενικής εγκατάστασης ώστε να προστατεύεται η ασφάλεια τόσο της λιμενικής εγκατάστασης όσο και της ευρύτερης περιοχής.
3. Η καθιέρωση προληπτικών μέτρων και μεθόδων προστασίας, μετριασμού του κινδύνου για επιβαίνοντες, πλήρωμα, το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης, τα πλοία και τα φορτία τους.
4. Η βελτίωση των ικανοτήτων και της επαγρύπνησης του προσωπικού της εταιρείας σε θέματα ασφαλείας.
5. Η ανάπτυξη σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων, σχετικά με την εκδήλωση συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια.
6. Ο οργανωτικός και λειτουργικός εκσυγχρονισμός, τόσο με την υιοθέτηση νέων μεθόδων και πρακτικών, όσο και με τη χρήση σύγχρονων μέσων, τεχνικών και συστημάτων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

B) Αυτοί οι στόχοι θα επιτευχθούν:

1. Με την Αξιολόγηση της Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης και το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης για τη συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση.
2. Με περιεκτική εκπαίδευση του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης και τη συνεχή ενημέρωσή του.
3. Προωθώντας τη συνειδητοποίηση ασφαλείας σε όλο το προσωπικό.
4. Με κανονικές τεκμηριωμένες αναθεωρήσεις, τακτικούς εσωτερικούς ελέγχους των διαδικασιών και των συνεχών αξιολογήσεων της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών και του Σχεδίων Ασφαλείας, προκειμένου να επιτραπεί η διαρκής ενημέρωση και βελτίωση του σχεδίου.
5. Με την αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμό με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα μέτρα ασφαλείας είναι ανάλογα με την τρέχουσα απειλή και ανταποκρίνονται στις υπάρχουσες απειλές και ότι τα οποιαδήποτε σχέδια αντιμετώπισης απρόβλεπτων συμβάντων ή έκτακτης ανάγκης εφαρμόζονται χωρίς καθυστέρηση.
6. Με τον κατάλληλο εξοπλισμό ελέγχου πρόσβασης.
7. Την κάλυψη των βασικών στόχων της προσβασιμότητας με προσανατολισμό στην αντίληψη της αειφόρου ανάπτυξης του λιμένα συσχετίζοντας οδηγίες του Δ.Ν.Ο (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός), την ελληνική νομοθεσία και τους χρονικούς περιορισμούς οι όποιοι τίθενται από την εφαρμογή αυτής και οι όποιοι εναρμονίζονται με αναγκαίες και υποχρεωτικές προσαρμογές του διεθνούς κώδικα ασφάλειας ISPS ευρωπαϊκή οδηγία 725/2004 και 2010/65/EE Safe sea net architecture και FAL Convention.

5.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Η λιμενική εγκατάσταση Νάξου βρίσκεται εντός της ΒΑ παραλιακής ζώνης της Χώρας Νάξου (πρωτεύουσα της νήσου) και εν συνεχεία του υπάρχοντος τουριστικού και αλιευτικού καταφυγίου που εξυπηρετούν μικρά αλιευτικά και τουριστικά σκάφη. Η λιμενική εγκατάσταση εξυπηρετεί μία με δύο φορές το χρόνο κρουαζιερόπλοια (Κ/Ζ) μεσαίου και μεγάλου μεγέθους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, και περίπου 30 με 40 Φ/Γ πλοία ως

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

επί το πλείστον τους χειμερινούς μήνες, τα οποία εμπíπτουν στον Κώδικα ISPS καθόσον εκτελούν διεθνής πλόες.

Επίσης στη λιμενική εγκατάσταση εξυπηρετούνται:

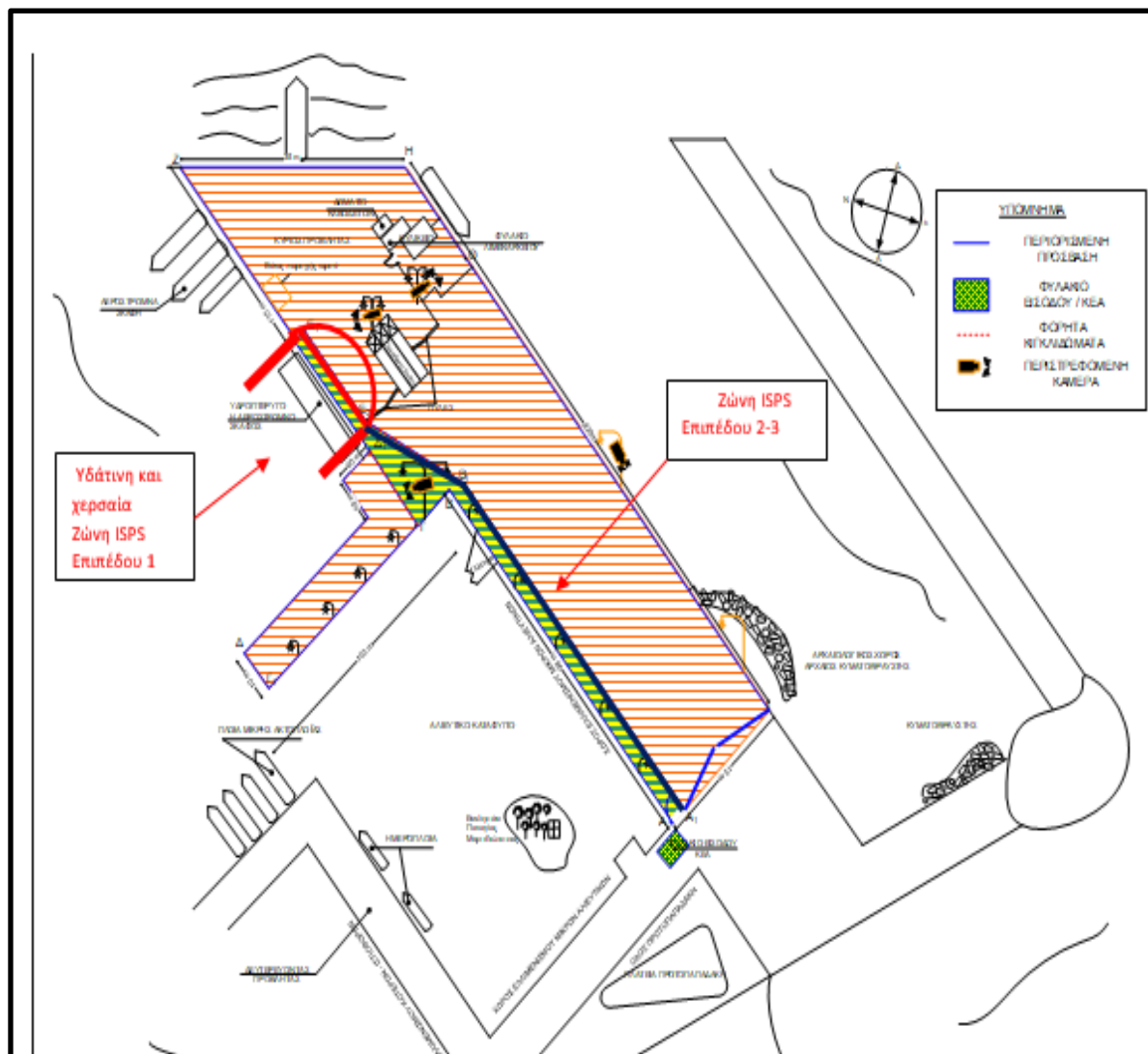
- Φ/Γ πλοία όλων των τύπων, κυρίως Δ/Ξ και χύδην φορτίου που εκτελούν εσωτερικούς πλόες. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα δρομολόγια – από και προς τους λιμένες. Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων πραγματοποιείται με οχήματα καθόσον η εγκατάσταση δεν διαθέτει εξοπλισμό διαχείρισης φορτίων.
- Ε/Γ – Ο/Γ πλοία που εκτελούν πλόες με όμορες νήσους των Κυκλάδων(π.χ Πάρος, Σύρος, Θήρα) αλλά και σύνδεση με την ενδοχώρα (Πειραιάς).
- Αλιευτικά σκάφη.
- Κατά την καλοκαιρινή περίοδο δραστηριοποιούνται επίσης περιηγητικά και τουριστικά επιβατικά σκάφη τα οποία εκτελούν τοπικούς πλόες.

Εντός της εγκατάστασης υφίστανται δυο πύλες (κεντρική και πλάγια) καθώς και σκιάδες αναμονής επιβατών οι οποίες κλειδώνουν κατά το χρονικό διάστημα αναμονής κατάπλου των Ε/Γ – Ο/Γ με λουκέτα από όργανα της οικείας Λιμενικής Αρχής.

Η Λιμενική Εγκατάσταση, μέχρι το σημείο των δύο πυλών, παραμένει ανοιχτή στο κοινό και στο χώρο του Νότιου τμήματος του κρηπιδώματος του προβλήτα (εντός της εγκατάστασης) έχει διαμορφωθεί χώρος παραμονής των τοπικών ταξί, η οποία χρησιμοποιείται μόνο κατά την άφιξη Ε/Γ πλοίων. Στα σχήματα που ακολουθούν γίνεται η οπτική χαρτογράφηση της λιμενικής εγκατάστασης (Σχήμα 5.1 Α & 5.1 Β: Ζώνη Διεπαφής Πλοίου – Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου).

Από τα στοιχεία που αφορούν την χρήση της εγκατάστασης από υπόχρεα πλοία διαπιστώνεται ότι συντρέχει η Προϋπόθεση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 2 της Υ.Α Αριθ. 4433.7/29/08 //21.10.08 (ΦΕΚ Β΄ 1020/2.6.2008) για τον χαρακτηρισμό και ανάδειξη της Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου ως «Λιμενική Εγκατάσταση Περιστασιακής Εξυπηρέτησης» πλοίων διεθνών πλοίων. Για τον λόγο αυτό όλα τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας που θα παρουσιάσουμε, θα εφαρμόζονται με μέριμνα του ΥΑΛΕ τουλάχιστον 24 ώρες πριν τον δηλωθέντα χρόνο άφιξης του υπόχρεου πλοίου στο λιμένα και μέχρι την ασφαλή απομάκρυνσή του πλοίου από την έξοδο του λιμένα.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ



Σχήμα 5.1.A : Ζώνη Διεπαφής Πλοίου – Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου, ίδια επεξεργασία

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ



Σχήμα 5.1.Β: Ζώνη Διεπαφής Πλοίου – Λιμενικής Εγκατάστασης Νάξου, ίδια επεξεργασία

5.4.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Το πρόβλημα που διαπιστώθηκε και πρέπει να αντιμετωπίσουμε με την υλοποίηση της παρούσης μελέτης περίπτωσης είναι, ότι παρόλο που η εγκατάσταση που μελετάμε διαθέτει εγκεκριμένο σχέδιο από το ΥΕΝ και το οποίο είναι κατατεθειμένο στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) και κατ' επέκταση η υφιστάμενη υλικοτεχνική υποδομή και η εφαρμογή του έχει ανακοινωθεί στο διεθνές σύστημα GISIS, δίνοντας την δυνατότητα στο λιμάνι να δέχεται διεθνείς πλώες, δεν υφίστανται ως πάγιο στοιχείο ο εξοπλισμός, και φυσικά η εφαρμοσμένη λειτουργία του συστήματος ασφάλειας.

Ο κίνδυνος που απορρέει είναι πρωτίστως μια πιθανή εκδηλωθείσα έκνομη ενέργεια, και δευτερευόντως σε επικείμενο έλεγχο από την επιτροπή ελέγχου ασφάλειας λιμένων της

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ευρωπαϊκής ένωσης, να αφαιρεθεί το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας, έχοντας ως αποτέλεσμα την αναστολή λειτουργίας διεθνών πλοών από και προς το λιμάνι.

Το γεγονός ότι το λιμάνι δεν έχει ορθή εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας δημιουργεί πρόβλημα στην ανάπτυξη του διεθνούς κρουαζιερικού προϊόντος, διότι ένα από τα βασικότερα στοιχεία για την προσέγγιση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων διεθνών πλοών, είναι το εθνικά εφαρμοσμένο επίπεδο ασφάλειας, στο οποίο είναι υπόχρεο έκαστο λιμάνι. Επίσης όπως αναφέραμε παραπάνω, το γεγονός αυτό αποκλείει από την διοίκηση του λιμένα την δυνατότητα είσπραξης από τα υπόχρεα προς απόδοση καταπλέοντα πλοία, του θεσπιζομένου τέλους ασφάλειας.

Επιπλέον κάποια συμπληρωματικά προβλήματα που έχουν εντοπιστεί για την λιμενική εγκατάσταση μελέτης είναι ότι δεν υφίστανται οι κατάλληλες υποδομές φυσικής και τεχνικής ασφάλειας (φωτισμός, περίφραξη, ζώνες πρόσβασης κ.λπ.) τόσο της χερσαίας όσο και της υδάτινης ζώνης, οι οποίες θα εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ελεγχόμενης πρόσβασης στην χωροταξική διάσταση του λιμένα. Επιπλέον, δεν υφίσταται χώρος εξοπλισμένος με ακτινοσκοπικά μηχανήματα ελέγχου αποσκευών καθώς και μεταλλική πύλη ελέγχου επιβατών.

Ωστόσο, η ενδυνάμωση του τουριστικού προϊόντος είναι επιτακτική ανάγκη για την περιοχή, το οποίο θα προέρχεται από την αύξηση της επιβατικής κίνησης δια μέσου της προσέλκυσης εταιρειών κρουαζιέρας. Η επίτευξη του στόχου αυτού συνδέεται άρρηκτα με την πλήρη προσαρμογή των διαδικασιών συστημάτων ελέγχου.

Σκοπός είναι να αναδειχθεί η ασφάλεια του προορισμού, στον χώρο υποδοχής και παραμονής του πλοίου, ο έλεγχος της διακίνησης των επιβατών με σκοπό την αποτροπή παράπλευρης μετάθεσης του κινδύνου στο πλοίο και κατ' επέκταση στο επόμενο προς Αποκτήθηκε πρόσβαση την λιμάνι.

Η απόκτηση του αναγκαίου εξοπλισμού σε συνδυασμό με την εκπαίδευση και προσαρμογή των στελεχών του φορέα στη νέα διαδικασία, είναι η προτεινομένη λύση στα προαναφερθέντα προβλήματα.

5.4.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΚΥΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Στη συνέχεια, συνυπολογίζοντας τους παραπάνω παράγοντες, τις τεχνικές που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

εφαρμογής μιας σειράς σεναρίων που αποτελούν απειλές και τις συνέπειες από την εφαρμογή των απειλών αυτών, καταλήγουμε στα αποτελέσματα που αποτυπώνονται στον πίνακα που ακολουθεί στο Παράρτημα Ι.

Στο σημείο αυτό, έχοντας καταγράψει και αξιολογήσει τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές της λιμενικής εγκατάστασης, έχουν εκτιμηθεί και καταγραφεί οι πιθανοί κίνδυνοι - απειλές που απορρέουν από τις αδυναμίες - τρωτότητες του εξεταζόμενου λιμένα. Για το λόγο αυτό, λάβαμε δέκα-εννέα (19) σενάρια απειλών – πιθανών κινδύνων όπου για κάθε έναν κίνδυνο έγινε η μέτρηση της πιθανότητας εκδήλωσής του και η ταξινόμηση του στην κλίμακα «1-5». Στη συνέχεια συνεκτιμήθηκε το μέγεθος των επιπτώσεων που απορρέουν από την εκδήλωση του κάθε κινδύνου η επικινδυνότητα για κάθε σενάριο κινδύνου και συνολικά για τον εξεταζόμενο λιμένα.

Οι κίνδυνοι που εξετάζονται στην παρούσα μελέτη είναι στρατηγικοί, οικονομικοί, κανονιστικοί, διαχειριστικοί και επιχειρησιακοί. Στην ποιοτική μέτρηση της πιθανότητας που ακολουθήθηκε, η ταξινόμηση έγινε βάσει του εύρους συχνότητας εκδήλωσης του εξεταζόμενου κινδύνου με κλίμακα «1 – 5» η οποία αντικατοπτρίζει το εύρος της συχνότητας που δύναται να εμφανιστεί κάθε ένα σενάριο. Στην ποιοτική μέτρηση των επιπτώσεων, έγινε αξιολόγηση των επιπτώσεων που δύναται να επιφέρει κάθε σενάριο (αμελητέο, μικρό, σημαντικό, σοβαρό καταστροφικό), χρησιμοποιώντας την ίδια κλίμακα ταξινόμησης και κατανεμήθηκε κάθε κίνδυνος σύμφωνα με τη σημαντικότητα της επίπτωσης με την οποία συνδέεται. Για παράδειγμα στην κλίμακα «1» η επίπτωση θεωρείται αμελητέα (αμελητέος τραυματισμός – αμελητέες συνέπειες στο προσωπικό – στο σύστημα) ενώ στην κλίμακα «5» η επίπτωση θεωρείται καταστροφική (θάνατος – απώλεια συστήματος).

Έπειτα πραγματοποιήθηκε ποιοτική ανάλυση και συσχετίστηκε ο κάθε κίνδυνος με τις επιπτώσεις που απορρέουν από την εκδήλωσή του (πολύ υψηλός, υψηλός, υψηλός, μέτριος, χαμηλός) με σκοπό να αποτυπώθούν οι ενέργειες που οφείλουν να γίνουν από τους αρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς, για τον μετριασμό των κινδύνων. Στο Παράρτημα 2 της παρούσας, περιγράφονται όλοι οι ποιοτικοί δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση της επικινδυνότητας που ακολουθήθηκε.

Έχοντας προβεί στη συγκέντρωση, εκτίμηση και αξιολόγηση όλων των απαιτούμενων παραμέτρων συμπερένουμε ότι η εξεταζόμενη λιμενική εγκατάσταση, εμφανίζει «Υψηλό»

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

επίπεδο επικινδυνότητας. Ωστόσο το 79% των κινδύνων βρίσκονται σε διαδικασία εξέλιξης, καθώς ο φορέας κάνει με σημαντικές προσπάθειες μετριασμού για την ντιμετώπιση τους. Το υπόλοιπο ποσοστό κατανέμεται ως εξής (**Σχήμα 5.2: Συνολική Κατάσταση Κινδύνων Λιμενικής Εγκατάστασης**):

- 5% σε διαδικασία παρακολούθησης, οι δράσεις μετριασμού κινδύνου ολοκληρώθηκαν και γίνεται παρακολούθηση,
- 0% επιλυμένοι, από δράσεις μετριασμού,
- 16% ανοικτοί, έχουν εντοπιστεί νέοι κίνδυνοι και αναμένεται δράση,
- 0% κλειστοί, δεν υπάρχει πλέον ανησυχία, απορρίφθηκε



Σχήμα 5.2: Συνολική Κατάσταση Κινδύνων Λιμενικής Εγκατάστασης, ίδια επεξεργασία

5.4.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑΣ

ΙΕΡΑΡΧΙΣΗ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ (RISK PRIORITIZATION)

Το ουσιαστικό προϊόν της ανάλυσης και εκτίμησης διακινδύνευσης είναι η τεκμηριωμένη ιεράρχιση των παραγόντων διακινδύνευσης που μελετήθηκαν στην παραπάνω ενότητα και να αναγνωριστούν εκείνοι που βρίσκονται εκτός αποδεκτού επιπέδου ελέγχου. Στη συνέχεια ιεραρχούνται ανάλογα και οι αναγνωρισμένες αδυναμίες της εγκατάστασης (σε υποδομές, τεχνικά μέσα αλλά και διαδικασίες και πρακτικές υλοποίησης μέτρων ασφαλείας), άρα και τα επίπεδα τρωτότητας αυτής σε συγκεκριμένους τομείς και βάσει συγκεκριμένων σεναρίων απειλών που εμφανίζονται ως ιδιαίτερα πιθανά να επιτύχουν τους σκοπούς τους εφόσον εκδηλωθούν.

Στον Πίνακα 5.2 (Πίνακας 5.2: Ιεράρχηση Κινδύνων) που ακολουθεί παρατίθενται συνοπτικά και τεκμηριωμένα τα ακριβή συμπεράσματα της ανάλυσης και εκτίμησης διακινδύνευσης (risk assessment), όπως αυτά έχουν εκτιμηθεί για τη λιμενική εγκατάσταση, με ιεράρχιση των κινδύνων που κατά προτεραιότητα χρήζουν μέτρων αντιμετώπισης, σε βάθος κάποιου χρονικού ορίζοντα.

Πίνακας 5.2: Ιεράρχηση Κινδύνων, ίδια επεξεργασία

A/A	ΚΙΝΔΥΝΟΣ	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ
1	Τοποθέτηση βόμβας ή εκρηκτικών και πρόκληση έκρηξης σε κρίσιμης σημασίας υποδομές	ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ
2	Πρόκληση έκρηξης από πεζούς βομβιστές αυτοκτονίας που μεταφέρουν σάκους ή ζώνες με εκρηκτικά	ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ
3	Χρήση πλοίου για πρόκληση ζημιών στην εγκατάσταση	ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ
4	Δολιοφθορά σε ευαίσθητες περιοχές	ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ
5	Χρήση γειτονικής εγκατάστασης για παρακολούθηση	ΥΨΗΛΗ
6	Εξωτερική επίθεση με πυροβόλα όπλα ή/και βλήματα σε κρίσιμης σημασίας υποδομές	ΥΨΗΛΗ
7	Είσοδος ατόμων ή οχημάτων χωρίς άδεια	ΥΨΗΛΗ
8	Λαθραία εισαγωγή όπλων ή εκρηκτικών	ΥΨΗΛΗ
9	Παράνομη χρήση φορτίου	ΥΨΗΛΗ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

10	Βίαιη, μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση από κινούμενο όχημα με στόχο την ζημία ή καταστροφή περιουσιακών στοιχείων ή ελλιμενισμένου πλοίου	ΥΨΗΛΗ
11	Δολιοφθορά σε ευαίσθητες περιοχές	ΥΨΗΛΗ
12	Δολιοφθορά σε γειτονική περιοχή που επηρεάζει την εγκατάσταση	ΥΨΗΛΗ
13	Τοποθέτηση βόμβας ή εκρηκτικών και πρόκληση έκρηξης σε κρίσιμης σημασίας υποδομές	ΥΨΗΛΗ

Σύμφωνα με τα ευρήματα του παραπάνω πίνακα μέσω της ανάλυσης και εκτίμησης της διακινδύνευσης εντοπίστηκαν για την εξεταζόμενη λιμενική εγκατάσταση οι παρακάτω αδυναμίες, οι οποίες συγκεντρώνονται και παρουσιάζονται βάσει τις απαιτήσεις του κώδικα στους πίνακες που ακολουθούν (**Πίνακας 5.3: Προσδιορισμός Αδυναμιών**) στη συνέχεια χαρτογραφήθηκαν και συγκεντρώθηκαν οι τρωτότητες της (**Πίνακας 5.4: Σύνοψη Τρωτοτήτων**).

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

Πίνακας 5.3: Προσδιορισμός Αδυναμιών, ίδια επεξεργασία

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)
ISPS Μέρος Β 15.7.1	
<u>Χώροι πρόσβασης και εισόδου</u>	<p>Υπάρχει μόνο μία πύλη εισόδου εξόδου πεζών και οχημάτων η οποία οδηγεί σε περιοχή πολλαπλών δραστηριοτήτων όπως αναμονή ταξί, λεωφορείων, λειτουργία επιχειρήσεων εστίασης, μικρή πλατεία</p> <p>Η ύπαρξη μόνο ενός σημείου εισόδου εξόδου δυσχεραίνει τη διαδικασία εκκένωσης για την οποία δεν έχουν προσδιορισθεί σημεία συγκέντρωσης καθώς δεν υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ της λιμενικής εγκατάστασης και των χώρων ελεύθερης πρόσβασης ώστε να μπορεί να γίνει καταγραφή των ατόμων που εκκελώνουν την εγκατάσταση.</p> <p>Η λιμενική εγκατάσταση εξυπηρετείται από μία μόνο οδική αρτηρία και δεν υπάρχει εναλλακτική δίοδος διαφυγής σε περίπτωση μπλοκαρίσματος της.</p> <p>Δεν υπάρχει περίφραξη πέραν της κινητής ανοιγόμενης πόρτας εισόδου παραπλευρώς του σκίαστρου αναμονής επιβατών ακτοπλοΐας.</p>
Χώροι προσέγγισης, αγκυροβολίας, ελιγμών και πλευρίσματος	<p>Οι έλεγχοι των χώρων πρόσβασης και εισόδου, προσέγγισης εκτελούνται από το προσωπικό ασφαλείας που ενεργοποιείται 24 ώρες πριν την άφιξη του υπόχρεου πλοίου.</p> <p>Οι έλεγχοι των χώρων προσέγγισης και παραβολής περιορίζονται σε αυτούς που εκτελεί το Λιμεναρχείο.</p> <p>Δεν τηρούνται οι διαδικασίες, μέτρα ή / και εξοπλισμός για τον έλεγχο της θαλάσσιας περιοχής εντός και γύρω από την εγκατάσταση.</p> <p>Δεν υπάρχει ηλεκτρονικός εξοπλισμός ελέγχου κίνησης πλοίων και χώρων προσέγγισης και ελιγμών.</p>

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)
ISPS Μέρος Β 15.7.2	
Εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίου	Δεν τηρούνται οι διαδικασίες ελέγχου και έρευνας φορτίων, εμπορευμάτων. Δεν υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός για τη ζύγιση των μεταφερόμενων φορτίων.
Τερματικά και χώροι αποθήκευσης	ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΝΤΑΙ
Εξοπλισμός χειρισμού φορτίου	ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΝΤΑΙ
ISPS Μέρος Β 15.7.3	
Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας	Δεν υπάρχουν μέτρα προστασίας του συστήματος διανομής ηλεκτρικού ρεύματος από κακόβουλες ενέργειες. Δεν υπάρχει εναλλακτική μονάδα τροφοδοσίας
Συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών	Το τηλεφωνικό δίκτυο είναι υπόγειο και πιθανή δολιοφθορά του θα επιφέρει διακοπή των τηλεπικοινωνιών.
ISPS Μέρος Β 15.7.4	
Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων στο λιμάνι	Η Εγκατάσταση δεν διαθέτει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας πλοίων.
ISPS Μέρος Β 15.7.5	
Μονάδες ισχύος	Παρατηρήθηκε ότι το σημεία σύνδεσης με το δίκτυο ενέργειας της ΔΕΗ είναι εύκολα προσβάσιμα.
Σωληνώσεις μεταφοράς φορτίου	Δεν υπάρχουν
Παροχές νερού	Δεν υπάρχουν
ISPS Μέρος Β 15.7.6	
Γέφυρες	Δεν υπάρχουν

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)
Σιδηρόδρομοι	Δεν υπάρχουν
Δρόμοι	Λόγω της ιδιομορφίας της Λιμενικής Εγκατάστασης δεν υπάρχουν προσδιορισμένες ανά κατεύθυνση λωρίδες κίνησης οχημάτων.
ISPS Μέρος B 15.7.7	
Πλοία εξυπηρέτησης του λιμανιού, ρυμουλκά, φορηγίδες, πλοηγίδες και σταθμοί πλοήγησης	Δεν υπάρχουν
ISPS Μέρος B 15.7.8	
Εξοπλισμός Ασφαλείας	Δεν υπάρχει ακτινοσκοπικός εξοπλισμός ελέγχου πεζών και χειραποσκευών πέρα από φορητούς ανιχνευτές μετάλλων.
Συστήματα Επιτήρησης	Το υπάρχον κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης καλύπτει περισσότερο τον κεντρικό προβλήτα του λιμανιού και λιγότερο την υπόχρηη λιμενική εγκατάσταση.
Συστήματα Ασφαλείας	Δεν υπάρχει περίφραξη που να οριοθετεί την Λιμενική εγκατάσταση πέραν της κινητής ανοιγόμενης πόρτας παραπλεύρως του σκίαστρου αναμονής επιβατών ακτοπλοΐας. Δεν υπάρχει περιμετρικός φωτισμός της εγκατάστασης και ο φωτισμός είναι ανεπαρκής.
ISPS Μέρος B 15.7.9	

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)
Ύδατα που συνορεύουν με τη λιμενική εγκατάσταση	Δεν απαγορεύεται η πρόσβαση του κοινού, ενώ αναπτύσσονται δραστηριότητες στα γειτνιάζοντα καταφύγια σκαφών(τουριστικό και αλιευτικό).
ISPS Μέρος Β 15.3.3	
Συστήματα Ασφαλείας Προσωπικού	Το Φυλάκιο του Λιμεναρχείου όπου συστεγάζεται το Κέντρο Ελέγχου Ασφαλείας δεν προσφέρει οποιαδήποτε προστασία στο προσωπικό από πιθανή εκδήλωση έκνομης ενέργειας

Πίνακας 5.4: Σύνοψη Τρωτοτήτων

A/A	ΤΡΩΤΟΤΗΤΑ
1	Δυσκολία παρακολούθησης των γειτονικών εγκαταστάσεων,
2	Ελλιπής εξοπλισμός παρακολούθησης,
3	Μη 24ωρη φύλαξη του χώρου
4	Σημεία ελέγχου πρόσβασης
5	Εκκένωση της εγκατάστασης
6	Οδοί πρόσβασης προς τη λιμενική εγκατάσταση.
7	Περίφραξη της λιμενικής εγκατάστασης.
8	Φωτισμός. Εντός της εγκατάστασης υπάρχουν περιοχές με ανεπαρκή φωτισμό.
9	Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (cctv)
10	Μη 24 παρακολούθηση της εγκατάστασης. Τα οχήματα έχουν τη δυνατότητα να εισέλθουν σε ώρες που δεν φυλάσσεται η εγκατάσταση και να μην τους πραγματοποιηθεί κανένας έλεγχος.
11	Το σύστημα παροχής και διανομής ενέργειας.
12	Δεν υπάρχουν λιμενικές υπηρεσίες για τα πλοία (Ρ/Κ, πλοηγίδες).
13	Τη θαλάσσια περιοχή που γειτνιάζει με τη λιμενική εγκατάσταση.
14	Η διακίνηση φορτίων

5.4.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ

Η ιεράρχηση της εκτιμώμενης διακινδύνευσης (risk) που προηγήθηκε παραπάνω, αναδεικνύει τις αδυναμίες – τρωτότητες της εξεταζόμενης λιμενικής εγκατάστασης και τις αντίστοιχες δυνητικές απειλές που κατά προτεραιότητα πρέπει να αντιμετωπισθούν με σκοπό το αναγνωρισμένο επίπεδο διακινδύνευσης να επανέλθει τάχιστα σε αποδεκτά επίπεδα ελέγχου.

Η επαναφορά επιτυγχάνεται με προσδιορισμό και λήψη κατάλληλων άμεσων διορθωτικών μέτρων (όταν πρόκειται για πολύ υψηλή διακινδύνευση) και με σχεδιασμό κατάλληλων μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων διορθωτικών ενεργειών που συνθέτουν ένα σχέδιο δράσης / πρόγραμμα βελτίωσης (όταν πρόκειται για αναγνωρισμένη υψηλή διακινδύνευση).

Μεταξύ των δύο ακραίων επιπέδων διακινδύνευσης, υπάρχει πάντα μια ζώνη που αποτελεί και το στόχο της εκάστοτε μελέτης για τον προσδιορισμό των προληπτικών μέτρων που οδηγούν στην ελαχιστοποίηση του κινδύνου, τα οποία όμως εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την επάρκεια των διατιθέμενων οικονομικών πόρων σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα των επιπτώσεων που επιφέρονται στην εγκατάσταση και στην επιχειρησιακή λειτουργία της.

Οι προτάσεις βελτίωσης - αντίμετρα που ακολουθούν, έχουν ληθεί υπόψει με βάσει τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS, τις αναγνωρισμένες αδυναμίες της εγκατάστασης που παρουσιάστηκαν και συνιστούν ουσιαστικά την αποκαλούμενη διαχείριση διακινδύνευσης (risk management) (**Πίνακας 5.5: Προτάσεις Βελτίωσης Κινδύνων**).

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πίνακας 5.5: Προτάσεις Βελτίωσης Κινδύνων

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
ISPS Μέρος Β 15.7.1		
Χώροι πρόσβασης και εισόδου	<p>Υπάρχει μόνο μία πύλη εισόδου εξόδου πεζών και οχημάτων η οποία οδηγεί σε περιοχή πολλαπλών δραστηριοτήτων όπως αναμονή ταξί, λεωφορείων, λειτουργία επιχειρήσεων εστίασης, μικρή πλατεία</p> <p>Η ύπαρξη μόνο ενός σημείου εισόδου εξόδου δυσχεραίνει τη διαδικασία εκκένωσης για την οποία δεν έχουν προσδιορισθεί σημεία συγκέντρωσης καθώς δεν υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ της λιμενικής εγκατάστασης και των χώρων ελεύθερης πρόσβασης ώστε να μπορεί να γίνει καταγραφή των ατόμων που εκκελώνουν την εγκατάσταση.</p> <p>Η λιμενική εγκατάσταση εξυπηρετείται από μία μόνο οδική αρτηρία και δεν υπάρχει εναλλακτική δίοδος διαφυγής σε περίπτωση μπλοκαρίσματος της.</p> <p>Δεν υπάρχει περίφραξη πέραν της κινητής ανοιγόμενης πόρτας εισόδου παραπλεύρως του σκίαστρου αναμονής επιβατών ακτοπλοΐας. Υπάρχει δυνατότητα επαφής μεταξύ των επιβατών, πληρωμάτων των υπόχρεων πλοίων με τους επιβάτες ακτοπλοΐας.</p>	<p>Καθορισμός πυλών εισόδου εξόδου.</p> <p>Εγκατάσταση ακτινοσκοπικού εξοπλισμού (μαγνητική πύλη) ελέγχου επιβατών, πληρωμάτων, επισκεπτών.</p> <p>Εγκατάσταση ακτινοσκοπικού εξοπλισμού (x-ray) χειραποσκευών.</p> <p>Χρήση του ανωτέρω εξοπλισμού από κατάλληλα εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό ασφαλείας.</p> <p>Εφαρμογή διαδικασιών ελέγχου πρόσβασης πεζών και οχημάτων.</p> <p>Προμήθεια εξοπλισμού ελέγχου οχημάτων.</p> <p>Τοποθέτηση κινητών μεταλλικών τοιχίων για την οριοθέτηση της Λιμενικής Εγκατάστασης.</p> <p>Πιστή εφαρμογή των διαδικασιών του ΣΑΛΕ για την έκδοση εξουσιοδότησης πρόσβασης πεζών και οχημάτων .</p>

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
Χώροι προσέγγισης, αγκυροβολίας, ελιγμών και πλευρίσματος	<p>Οι έλεγχοι των χώρων πρόσβασης και εισόδου, προσέγγισης εκτελούνται από το προσωπικό ασφαλείας που ενεργοποιείται 24 ώρες πριν την άφιξη του υπόχρεου πλοίου. Οι έλεγχοι των χώρων προσέγγισης και παραβολής περιορίζονται σε αυτούς που εκτελεί το Λιμεναρχείο.</p> <p>Δεν τηρούνται οι διαδικασίες, μέτρα ή / και εξοπλισμός για τον έλεγχο της θαλάσσιας περιοχής εντός και γύρω από την εγκατάσταση. Δεν υπάρχει ηλεκτρονικός εξοπλισμός ελέγχου κίνησης πλοίων και χώρων προσέγγισης και ελιγμών.</p>	<p>Εγκατάσταση κάμερας νέας τεχνολογίας για την κάλυψη του θαλάσσιου μετώπου και των χώρων προσέγγισης και ελιγμών.</p> <p>Θαλάσσιες περιπολίες από το προσωπικό φύλαξης ή με την συνδρομή του προσωπικού του Λ/Χ ΝΑΞΟΥ.</p>
ISPS Μέρος B 15.7.2		
Εγκαταστάσεις υποδοχής φορτίου	<p>Δεν τηρούνται οι διαδικασίες ελέγχου και έρευνας φορτίων, εμπορευμάτων.</p> <p>Δεν υπάρχει ο κατάλληλος εξοπλισμός για τη ζύγιση των μεταφερόμενων φορτίων.</p>	<p>Εφαρμογή διαδικασιών ελέγχου συνοδευτικών εγγράφων φορτίου.</p> <p>Λειτουργία γεφυροπλάστιγγας.</p>
Τερματικά και χώροι αποθήκευσης	(ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ)	
Εξοπλισμός χειρισμού φορτίου	(ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ)	
ISPS Μέρος B 15.7.3		

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας	<p>Δεν υπάρχουν μέτρα προστασίας του συστήματος διανομής ηλεκτρικού ρεύματος από κακόβουλες ενέργειες.</p> <p>Παρατηρήθηκε ότι η τα σημεία σύνδεσης με το δίκτυο ενέργειας της ΔΕΗ είναι εύκολα προσβάσιμα και ευάλωτα</p> <p>Δεν υπάρχει εναλλακτική μονάδα τροφοδοσίας .</p>	<p>Να περιφραχθούν τα σημεία σύνδεσης με το δίκτυο ενέργειας της ΔΕΗ.</p> <p>Να εγκατασταθεί εναλλακτική γεννήτρια παροχής ρεύματος.</p> <p>Σε όλο τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό ασφαλείας να τοποθετηθούν UPS για την αδιάλειπτη λειτουργία τους.</p>
Συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών	Το τηλεφωνικό δίκτυο είναι υπόγειο και πιθανή δολιοφθορά του θα επιφέρει διακοπή των τηλεπικοινωνιών.	-
ISPS Μέρος B 15.7.4		
Συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων στο λιμάνι	Η Εγκατάσταση δεν διαθέτει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας πλοίων.	Εγκατάσταση εξοπλισμού διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων.
ISPS Μέρος B 15.7.5		
Μονάδες ισχύος	Παρατηρήθηκε ότι το σημεία σύνδεσης με το δίκτυο ενέργειας της ΔΕΗ είναι εύκολα προσβάσιμα..	<p>Να περιφραχθούν τα σημεία σύνδεσης με το δίκτυο ενέργειας της ΔΕΗ .</p> <p>Να εγκατασταθεί εναλλακτική γεννήτρια παροχής ρεύματος.</p> <p>Σε όλο τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό ασφαλείας να τοποθετηθούν UPS για την αδιάλειπτη λειτουργία τους.</p>
Σωληνώσεις μεταφοράς φορτίου	Δεν υπάρχουν	

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
Παροχές νερού	Δεν υπάρχουν	
ISPS Μέρος B 15.7.6		
Γέφυρες	Δεν υπάρχουν	
Σιδηρόδρομοι	Δεν υπάρχουν	
Δρόμοι	Λόγω της ιδιομορφίας της Λιμενικής Εγκατάστασης δεν υπάρχουν προσδιορισμένες ανά κατεύθυνση λωρίδες κίνησης οχημάτων.	<p>Να καθορισθούν τα σημεία εισόδου εξόδου της εγκατάστασης.</p> <p>Να καθορισθούν λωρίδες κίνησης οχημάτων ανά κατεύθυνση.</p>
ISPS Μέρος B 15.7.7		
Πλοία εξυπηρέτησης του λιμανιού, ρυμουλκά, φορτηγίδες, πλοηγίδες και σταθμοί πλοήγησης, λάντζες.	Δεν υπάρχουν	Όταν η Λιμενική Εγκατάσταση θα συνεργάζεται με εξωτερικό φορέα για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών, θα πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες ελέγχου ασφαλείας σκαφών και πληρωμάτων.
ISPS Μέρος B 15.7.8		

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
Εξοπλισμός Ασφαλείας	Στο ένα και μοναδικό σημείο ελέγχου πρόσβασης δεν υπάρχει ακτινοσκοπικός εξοπλισμός ελέγχου πεζών και χειραποσκευών πέρα από φορητούς ανιχνευτές μετάλλων.	Εγκατάσταση ακτινοσκοπικού εξοπλισμού(μαγνητική πύλη) ελέγχου επιβατών, πληρωμάτων, επισκεπτών. Εγκατάσταση ακτινοσκοπικού εξοπλισμού(x-ray) χειραποσκευών. Χρήση ανωτέρω εξοπλισμού από κατάλληλα εκπαιδευμένο και έμπειρο προσωπικό ασφαλείας.
Συστήματα Επιτήρησης	Το υπάρχον κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV) καλύπτει περισσότερο τον κεντρικό προβλήτα του λιμανιού και λιγότερο την υπόχρη λιμενική εγκατάσταση.	Ενίσχυση του υπάρχοντος συστήματος με εγκατάσταση μίας κάμερας στο νότιο τμήμα της οροφής του σκιάστρου αναμονής επιβατών.
Συστήματα Ασφαλείας	Δεν υπάρχει περίφραξη που να οριοθετεί την Λιμενική εγκατάσταση πέραν της κινητής ανοιγόμενης πόρτας παραπλεύρως του σκιάστρου αναμονής επιβατών ακτοπλοΐας. Δεν υπάρχει περιμετρικός φωτισμός της εγκατάστασης και ο φωτισμός είναι ανεπαρκής.	Να τοποθετηθούν κινητά μεταλλικά τοιχεία για την οριοθέτηση της περιμέτρου της Λιμενικής Εγκατάστασης Να τοποθετηθεί περιμετρικός φωτισμός κατά μήκος της περίφραξης.
ISPS Μέρος Β 15.7.9		

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πάγια στοιχεία και υποδομές	Αναγνώριση των Αδυναμιών (Περιλαμβάνει ανθρώπινους παράγοντες, υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες)	Προτάσεις βελτίωσης
Ύδατα που συνορεύουν με τη λιμενική εγκατάσταση	Δεν απαγορεύεται η πρόσβαση του κοινού, ενώ αναπτύσσονται δραστηριότητες στα γεινιάζοντα καταφύγια σκαφών(τουριστικό και αλιευτικό).	Επιτήρηση του θαλάσσιου μετώπου .

Σύμφωνα με όλα όσα έχουν καταγραφεί στον παραπάνω πίνακα, είναι κατανοητό ότι με την εφαρμογή των κατάλληλων προτεινόμενων μέτρων, η εξεταζόμενη λιμενική εγκατάσταση θα διασφαλήσει το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας διαχειρίζοντας με αποτελεσματικότητα τους κινδύνους (crisis management) και εξασφαλίζοντας μια σημαντική θέση στον εμπορικό και ναυτικό χάρτη που θα επιφέρει αύξηση της αποδοτικότητας της, οικονομική βιωσιμότητα και κατ' επέκταση επιχειρησιακή συνέχεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ (CONCLUSIONS)

Σε αυτή την εργασία παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν όλες οι απαιτήσεις και οι προδιαγραφές που σχετίζονται με την πολιτική ασφάλειας στους λιμένες καθώς και οι λόγοι που καθιστούν αναγκαία την εφαρμογή της. Σύμφωνα με τον κανονισμό ΕΚ 725/2004 (Μέρους Α 14.1 & Μέρους Β παρ 16.12), αλλά και τον ΕΚ 65/2005, προβλέπεται ότι οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται.

Τα συστήματα ασφαλείας, τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφαλείας οφείλουν να εφαρμόζονται σε κάθε λιμενική εγκατάσταση κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση ή/και καθυστέρηση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες του πλοίου, είδη και υπηρεσίες, σε συνδυασμό με τους τρόπους αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στη λιμενική εγκατάσταση.

Στα πλαίσια αυτά απαιτείται η ανάπτυξη και εγκατάσταση καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης και ελέγχου πρόσβασης, το οποίο να καθιστά δυνατές μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό της κάθε λιμενικής εγκατάστασης, τους επισκέπτες και τους επιβάτες οι οποίοι θα πρέπει να μπορούν να αποδεικνύουν την ταυτότητά τους, δηλαδή θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι όσα οχήματα και άτομα εισέρχονται στην λιμενική εγκατάσταση έχουν συγκεκριμένη εργασία, ή είναι χρήστες του λιμένα, ή είναι επιβάτες.

Το πρόβλημα στην πλειοψηφία των λιμενικών εγκαταστάσεων, εκτός από τον ελλιπή καθορισμό χερσαίας και υδάτινης ζώνης λιμένα, καθώς και αγκυροβολίου, είναι το ότι τα σημεία ελέγχου προσβασιμότητας επιβατών, αποσκευών και άλλων υφιστάμενων υπό έλεγχο ειδών είναι μεταβαλλόμενα αναλόγως των εν γένει προϋποθέσεων προσόρμισης πλοίων (μήκος πλοίου, καιρικές συνθήκες είδος πλοίου κ.τ.λ.). Σε περίπτωση που η υφιστάμενη προβλήτα της λιμενικής εγκατάστασης δεν επιτρέπει την παραβολή κρουαζιερόπλοιου (όπως και στην μελέτη περίπτωσης για το ΔΛΤ Νάξου), και εφ' όσον δεν υφίσταται προσδιορισμένο αγκυροβόλιο τα πλοία έρχονται σε διεπαφή με τη Λιμενική Εγκατάσταση με την χρήση λαντζών, σε σημεία της προβλήτας τα οποία, έχουν την δυνατότητα να υποδεχθούν την δεδομένη ναυπήγηση της λάντζας. Με τον τρόπο αυτό

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

επιτυγχάνεται η συνεχής από-επιβίβαση επιβατών ανεξάρτητα από την κατεύθυνση πιθανών ανέμων.

Ο έλεγχος αυτός απαιτεί για κάθε σημείο στο οποίο πραγματοποιείται, να υφίσταται υλικοτεχνική υποδομή όπως αυτή προδιαγράφεται στο εγκεκριμένο από Υπουργείο Ναυτιλίας σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Κιριακές υποδομές, εξοπλισμός ελέγχου - κάμερες κ.τ.λ.. Επίσης σοβαρά προβλήματα προκύπτουν από το κόστος κατασκευής των κτιριακών εγκαταστάσεων καθώς και από τον χρόνο για την έκδοση αδειών από την πολεοδομία εφόσον και εαν υφίσταται πρωτίστως το master plan του λιμένα.

Στην πλειοψηφία των λιμενικών εγκαταστάσεων των Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων λόγω έλλειψης των υποδομών ασφάλειας, δεν δίδεται η δυνατότητα εφαρμογής της Υπ. Απ 3113.11/43730/2017 περί καθορισμού ανταποδοτικών τελών για την παροχή υπηρεσιών ενίσχυσης της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων, με αποτέλεσμα πρωτίστως την μη είσπραξη δημόσιου χρήματος εκ μέρους της διοίκησης του φορέα και δευτερευόντως απώλεια εσόδων για το εκάστοτε Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία βάσει της απόφασης θα τα επένδυε για την βελτιστοποίηση του συστήματος ασφαλείας.

Η ασφάλεια, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενες ενότητες είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την έννοια της οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς αποτελεί, πέρα από νομική απαίτηση σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, σημαντική προϋπόθεση για την προσέγγιση πλοίων. Η επισκεψιμότητα των πλοίων αποτελεί πηγή εσόδων και κατ' επέκταση στόχο για κάθε λιμένα. Η είσπραξη λιμενικών τελών και οι οικονομικές εισροές από τους χρήστες του λιμένα, βελτιστοποιούν τους φορείς εξασφαλίζοντας ικανά έσοδα για την εξέλιξη και επέκτασή τους.

Στο πλαίσιο αυτό, απόλυτα φανερό, ότι οι συντονισμένες δράσεις για την διαχείριση και εξάλιψη όλων των πιθανών εμποδίων, που δυσχεραίνουν την οικονομική ανάπτυξη αποτελούν και προτεραιότητα για κάθε λιμένα. Η δυνατότητα να αντιμετωπίσουμε με ευέλικτες και αποτελεσματικές παρεμβάσεις, τρέχουσες και ξαφνικές απειλές είναι ζωτικής σημασίας για κάθε κατάσταση κρίσης. Ακόμα και τα καλύτερα συστήματα μπορούν να αποτύχουν σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ελλείψει κατάλληλων και αποτελεσματικών εργαλείων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Για την ορθή και βέλτιστη ανάλυση των διαδικασιών εφαρμογής της ασφάλειας καθώς και την ανάγκη για διαρκή αναγνώριση και αξιολόγηση των απειλών που εμφανίζονται με την πάροδο του χρόνου, είναι επιτακτική η ανάγκη για την δημιουργία νέων εργαλείων και μεθόδων βασιζόμενων στην μεθοδολογία της διαχείρισης των κρίσεων. Η κατάλληλη προετοιμασία για την αντιμετώπιση των κρίσιμων καταστάσεων είναι το κλειδί της επιτυχούς αντίδρασης ώστε να αντιμετωπιστούν οι παράγοντες των απειλών, αλλά και για να επανακτηθεί το απολεσθέν έδαφος.

Η εφαρμογή μιας ορθής μεθοδολογίας ανάλυσης επικινδυνότητας (risk assessment) η οποία θα εντοπίσει την εμφάνιση των πιθανών κινδύνων, την συχνότητα αυτών καθώς και τις επιπτώσεις τους, θα μας βοηθήσει να τους μειώσουμε διότι εξ αιτίας του απρόβλεπτου ανθρωπίνου παράγοντα έχουμε δυσκολίες στην απολυτή αντιμετώπιση αυτών. Ταυτόχρονα θα ενδυναμώσει το τουριστικό προϊόν κάθε τόπου, εξασφαλίζοντας κερδοφορία και αποτελεσματικότητα διευρύνοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες του εκάστοτε φορέα διαχείρισης λιμένα.

Για αυτόν τον λόγο ο σχεδιασμός των σεναρίων αντίδρασης συνεπικουρία με την εκπαίδευση και τις συχνές ασκήσεις, θα προετοιμάσουν τον ανθρώπινο παράγοντα και εμμέσως την επιχείρηση /οργανισμό / κράτος να υιοθέτησε τις καλύτερες τεχνικές και συγχρόνως να διατήρησει κατά την διάρκεια που εξελίσσεται η κρίση, το υψηλό ψυχολογικό προφίλ. Η προσέγγιση των πιθανών κινδύνων, ο περιορισμός της έκθεσης σε αυτούς και τέλος το σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση τους είναι τα βήματα μέσω των οποίων θα φτάσουμε στο καλύτερο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Οι φυσικές καταστροφές, τα εμπορικά προβλήματα, τα ατυχήματα και η δολιοφθορά είναι από τα συνήθη γεγονότα τα οποία δύναται να δημιουργήσουν πρόβλημα στην βιωσιμότητα ενός οργανισμού. Θα πρέπει να λάβουμε υπ όψιν μας ότι κανένα σχέδιο διαχείρισης κρίσης δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί από κοινού γι αυτόν τον λόγο θα πρέπει να γίνεται αναγκαία η χρήση των απαραίτητων εργαλείων. Ο ανθρωπίνος παράγοντας και τα ανθρώπινα λάθη δεν γίνεται να προβλεφθούν. Έτσι λοιπόν αργά η γρήγορα ένας οργανισμός θα είναι υποχρεωμένος να αντιμετωπίσει μια κατάσταση η οποία πολύ πιθανόν να επηρεάσει την πορεία του.

Κάθε οργανισμός αποτελεί μια οντότητα με διαφορετικό χαρακτήρα λειτουργίας και οργάνωσης, βάσει του οποίου ορίζεται η μεθοδολογία η οποία θα συμπεριλαμβάνει

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

συγκεκριμένο σχέδιο οργάνωσης καθοδήγησης και έλεγχου για τις χρονικές περιόδους πριν, κατά την διάρκεια και μετά την εμφάνιση του καταστροφικού γεγονότος. Ο περιορισμός των επιπτώσεων μιας κρίσης καθώς και η ταχυστάτη ανάκαμψη του οργανισμού από αυτήν, είναι ο βασικός σκοπός του σχεδίου διαχείρισης κρίσεων για την βιωσιμότητα του οργανισμού και την επιχειρησιακή του συνέχεια.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Αγγελίδης Ηλίας Ν. (2007) «Η ασφάλεια και η παραγωγικότητα στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, μετά την εφαρμογή των αμερικάνικων προγραμμάτων ασφάλειας», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
2. Αναγνωστόπουλος Κ, Π., (2009), «Διαχείριση κινδύνων έργων», 1^η Έκδοση, Εκδόσεις Επίκεντρο, Αθήνα
3. Βαρουζάκης, Δ. (2006), «Το σύγχρονο περιβάλλον στις θαλάσσιες μεταφορές στον τομέα του security. Τα νέα μέτρα, η εφαρμογή και οι επιπτώσεις τους», Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
4. Βλάχος Γ. (2007), «Διεθνής Ναυτιλιακή πολιτική», 2^η Έκδοση – Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
5. Γιαννόπουλος, Γ (1998), «Θαλάσσιες μεταφορές», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
6. Γκίλλα, Ε. (2005) «Θέματα ασφάλειας λιμένων. Η Ελληνική Περίπτωση», Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς
7. ΔΕΔΑΠΛΕ / Εγκύκλιος 5. «Εμπιστευτικότητα Χειρισμού θεμάτων Σχεδίων Λιμενικών Εγκαταστάσεων»
8. ΔΕΔΑΠΛΕ / Εγκύκλιος 65. «Λιμενικές Εγκαταστάσεις περιστασιακής εξυπηρέτησης πλοίων διεθνών πλόων»
9. ΔΕΔΑΠΛΕ / Εγκύκλιος 71. «Αναθεώρηση Αξιολογήσεων Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων 01/21.01.2010»
10. Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός 725/ 2004/ 31.03.2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την «Βελτίωση της ασφάλεια στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις», Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 129/ 6/ 29.04.2004
11. Θ. Τσιλούλης, (2016), «Διαχείριση και Αξιολόγηση Κινδύνου στην Εργασία και στο Πλοίο (Risk Assessment and Management in Shipping)», Διπλωματική Εργασία, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Πλοιάρχων
12. Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Λεκάκου Β. Μαρία, Πάλλης Α. Αθανάσιος (2006), «Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη Ναυτιλία», Εκδόσεις Τυποθήτω Δαρδάνος, Αθήνα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

13. Κ.Υ.Α 3113.11/43730/2017 «Καθορισμός ανταποδοτικών τελών για την παροχή υπηρεσιών ενίσχυσης της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων»
14. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις
15. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 της Επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21^{ης} Απριλίου 2004 για την κατάταξη εμπορευμάτων στη συνδυασμένη ονοματολογία
16. Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., Μαρούδα Μ., Περράκης Σ., Πλατιάς Χ., Τσάλτας Γ., (2007) «Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα», Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα
17. Μαυρομάτη Π. Κέρη (2013), «Ασφάλεια Λιμένων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
18. Μυλωνόπουλος Δ. (2004), «Ναυτιλία. Έννοιες – Τομές – Δομές», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
19. Νόμος 2960/2001 - ΦΕΚ 281/Α'/20.12.2007 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας», όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του Νόμου 4646/ 2019 – ΦΕΚ 201/Α/ 12.12.2019
20. Νόμος 3622/2007 - ΦΕΚ 281/Α'/20.12.2007 «Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις»
21. Οδηγία 2005/ 65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25.11.2005
22. Οδηγία 2009/ 16/ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ΕΕΕ 131/ 57, 28.05.2009
23. Π.Δ. 56 / 2004 – ΦΕΚ 47/Α'/11.02.2004 Κύρωση των Τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS) '74» που υιοθετήθηκαν με τη διάσκεψη των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων της διεθνούς σύμβαση την 21^η Δεκεμβρίου 2002
24. Παρδάλη Αγγελική (2001), «Η Λιμενική Βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων», Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα
25. Παρδάλη Αγγελική (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

26. Πρεσβέλου, Κ. (2010), «Ασφάλεια και λιμένες. Η εφαρμογή του ISPS CODE στην αντιμετώπιση της πειρατείας των έκνομων ενεργειών», Τμήμα Πολιτικής Προστασίας, Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης
27. Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας / Σύμβαση του Μοντέγκο Μπαίου , Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 179 της 23/06/1998 σ. 0003 - 0134.
28. Σφακιανάκης, Μ. (2006), «Διοικητική Κρίσεων», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα
29. Τσαγκαλίδου, Ε. (2017), «Διαχείριση κρίσεων στο διεθνές περιβάλλον», Μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων
30. Υ.Α 4433.7/12/08 - ΦΕΚ Β΄ 1020/2.6.2008) για τον χαρακτηρισμό και ανάδειξη Λιμενικής Εγκατάστασης σε Εγκατάσταση Περιστασιακής Εξυπηρέτησης πλοίων
31. Υ.Α. 4442.20/ 01/ 2010 «Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο του παραρτήματος IV της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26^{ης} Οκτωβρίου 2005 σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων ((L310 της 25.11.2005) και καθορισμός απαιτήσεων, διαδικασιών και τρόπου ελέγχου για την αναγνώριση Οργανισμών Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων, έναντι ενδεχόμενων κινδύνων από μη νόμιμες ενέργειες σύμφωνα με τον Ε.Κ. 725 / 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και αξιολογήσεων ασφάλειας λιμένα σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2005/65 σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων»
32. Φιλόλια Α., Παπαγεωργίου Η., Στεφανάτος Στ., (2005), «Ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης κρίσεων & ανθρώπινος παράγοντας», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα
33. Φυγετάκης, Δ. (2007), «Διαχείριση Κρίσεων στην εμπορική ναυτιλία. Συσχέτιση με τον κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM) και με τον κώδικα ασφάλειας λιμένων και πλοίων (ISPS)», Διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα
34. Χόρτη Ουρανία, (2015), «Ο ISPS και η επιδρασή στο κόστος και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. «Federal Communications Commission». FCC on Telecommunications Accessibility for the Disabled. 1999.
2. Fink, Steven, (2000) "Crisis Management – Planning for the inevitable", Amacom, New York
3. Gilmore, G., (1994), "The experience economy", Harvard Business Review Press, Boston, Massachusetts
4. Goldberg, L. (1996). «Electronic Curbcuts: Equitable Access to the Future». Getty Center for the History of Art and the Humanities and the Getty Art History Information Program, Cyberspace/Public Space: The Role of Arts and Culture in Defining a Virtual Public Sphere.. Αρχαιοθετήθηκε από το πρωτότυπο στις April 27, 1999.
5. Goss, R. (1990) "Economic Policies and Seaports. Maritime Policy and Management" Port Authorities, Maritime Policy Management, Vol. 17, No 4
6. Gujar, G., & Acciaro, M. (2008), "Globalization of services in supply chain :new chances for developing countries" International Association of Maritime Annual Conference. Dalian, 2-4 April 2008, Maritime Economists & Logistics
7. Hamidovic, H. (2012), "An introduction to crisis management", Isaca Journal, Volume 5
8. Heath, R. J. (1994) "Integrating crisis management: some principles and practices", Abstracts from the First International Congress of Local Authorities Confronting Disasters and Emergencies. Tel Aviv.: IULA
9. Heaver, T.D. (1993), "Shipping and the market for the port services", in: Blauwens, G., De Brabander G.m Van de Voorde, E. (eds), De dynamiek van een haven, utg. Pelckmans:Kapellen
10. Henry, Shawn Lawton; Abou-Zahra, Shadi; Brewer, Judy (2014). The Role of Accessibility in a Universal Web. Proceeding W4A '14 Proceedings of the 11th Web for All Conference Article No. 17. ISBN 978-1-4503-2651-3.
11. ILO, (2005), "Safety and health in ports. ILO code of practice", International Labour Office Geneva
12. ILO-IMO, (2004), "Security in ports. ILO and IMO code of practice", Geneva, International Labour Office/ London, International Maritime Organization
13. IMO, Conference Resolution 5, "Promotion to technical cooperation and assistance, SOLAS Convention"

**ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ**

14. IMO, Conference Resolution 6, “Early implementation of special measures to enhance security”
15. IMO, Conference Resolution 7, “Establishment of appropriate measures to enhance security of ships, port facilities, mobile offshore drillings units on location fixed floating platforms not covered by chapter XI – 2 of SOLAS Convention
16. IMO, International Convention on the safety for the safety of life at the sea 1974 as amended (SOLAS Convention), Chapter XI-2, IMO, London 2011IMO, International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE), IMO, London 2006
17. IMO, ISM CODE, IMO, London 2002
18. IMO, Recommendations on the safe transport of dangerous goods and related activities in port areas
19. IMO, Security Maritime Transport, July 2003
20. IMO, World Maritime Day, 2005
21. International Maritime Organization, Consideration and adoption of the International Ship and Port Facility (ISPS) Code, 17.02.2002
22. International Maritime Organization, International and Port Facility Security Code and SOLAS amendments 2002, Edition, 2003
23. M. Flynn, P. Lee, The next step on the port generations ladder: customer centric and community ports, T. Notteboom, Current Issues in Shipping, Ports and Logistics, University Press Antwerp, Brussels 2011, p. 497- 510.
24. Mac Neil W., and Topping, K. (2007), “Crisis management in sxg=hools: Evidence based prevention. Journal of Educational Inquiry
25. Marlow B. and Paixio A.C. (2003) “Fourth generation ports. A question of agility?”, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management
26. Marlow B. and Paixio A.C. (2003), “Measuring lean ports performance”, International Journal of Transport Management Vol. 1
27. Mazaheri A.,(2008),”How the ISPS code affects ports and port activities”, University College of Boras
28. Nooteboom, T. and J-P Rodrigue (2005) “Port regionalization: towards a new phase in port development”, Maritime Policy & Management., Vol. 32, NO. 3, PP. 297-313.
29. Notteboom .T, 2010, Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update , Journal of Transport Geography 18 (2010) 567–583

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

30. Notteboom, Theo & Rodrigue, Jean-Paul. (2005). Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development. Maritime Policy & Management. Vol 32. 10.1080/03088830500139885.
31. OECD/ITF. 2013. Efficient hinterland transport infrastructure and services for large container ports. Discussion paper 2013-19, OECD Publishing.
32. Pardali, A. (2005), "The way of 3rd generation port can boost local employment the case of Piraeus", European Research studies, Vol. VIII
33. Patrick Verhoeven (2010) A review of port authority functions: towards a renaissance?, Maritime Policy & Management, 37:3, 247-270, DOI: 10.1080/03088831003700645
34. PMI, (2004), "A guide to the project management body of knowledge: PMBOK guide – 3rd ed., Project Management Institute
35. Port marketing and the challenge of the third generation port, UNCTAD, TD/B/C.4/AC.7/14, Geneva 1991, p. 23.
36. Steven Fink, (2000) "Crisis management – planning for the inevitable", Amacom, New York
37. The fourth generation port, UNCTAD Ports Newsletter, 1999, No. 19, p. 10, [http://unctad.org/en/ Docs/posdtetibm15.en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/posdtetibm15.en.pdf)
38. United Nations, OECD, Reports 2002
39. Warford, R. (1994) "ASIS International, Business Continuity Guideline, USA 2005, PP.7LA quake: Los Angeles City", Rescue, 7 (3)
40. Winkleman, M. (1999, "The right stuff. Chief Executive"

LINKS

1. Αρτίκης Π. Γ. «Εισαγωγή στη Διαχείριση Κινδύνου», on line, Διαθέσιμο

από:

<https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/ODE154/%CE%94%CE%B9%CE%B1%CF%86%CE%AC%CE%BD%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82%01%20%CE%95%CE%B9%CF%83%CE%B1%CE%B3%CF%89%CE%B3%CE%AE%20%CF%83%CF%84%CE%B7%20%CE%94%CE%B9%CE%B1%CF%87%CE%B5%CE%AF%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B7%20%CE%9A%CE%B9%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CE%BD%CE%BF%CF%85.pdf> Αποκτήθηκε πρόσβαση την 01.12.2019

2. Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Διαθέσιμο από:
<https://www.tovima.gr/2010/10/07/world/b-san-simera-7-10-1985-b-br-peirateia-sto-kroyazieroploio-akile-laoyro/>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 01.12.2019
3. Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ΕΛΙΜΕ, on line, Διαθέσιμο από:
<https://www.elime.gr/>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.01.2020
4. Η έννοια των λιμένων, on line, Διαθέσιμο από:
<https://www.europarl.europa.eu/portal/el/>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.12.2019
5. Ηλεκτρονική Εφημερίδα «In.gr», on line, Διαθέσιμο από:
<https://www.in.gr/2002/10/07/world/ereyna-gia-to-limburg-ksekina-i-antitromokratiki-dieythynsi-tis-eisaggelias-toy-parisioy/>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 15.10.2019
6. Πέτρος Γ. Εξαδάκτυλος (2014), «Βασικές Γνώσεις Ασφάλειας Πλοίου – Security awareness – ISPS CODE – Πειρατεία Ένοπλη Ληστεία»,
https://cptpetrosexadaktilos.weebly.com/uploads/4/4/3/0/44300259/isps_3_t.pdf,
Αποκτήθηκε πρόσβαση την 12.12.2019
7. Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής,
<http://www.ven.gr/wide/ven.chtm?prnbn=25226>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.10.2019
8. Χαραλαμπίδης, Μ. «Διαχείριση κινδύνων. Διδάγματα από την κρίση και προοπτικές», on line, Διαθέσιμο από:
<https://www.hba.gr/5Ekdosis/UplPDFs/syllogikostomos/6b%20Xaralampidis%20123-138.pdf>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 01.12.2019
9. Anonymous, “Risk Assessment”:
https://www.ccohs.ca/oshanswers/hsprograms/risk_assessment.html, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 01.12.2019
10. European Journal of Operational Research, (2016), “Risk assessment and risk management: Review of recent advances on their foundation”, Volume 253, Issue 1, on

line, Διαθέσιμο από:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0377221715011479>, Αποκτήθηκε

πρόσβαση την 02.12.2019

11. «Federal Communications Commission» (1999), FCC on Telecommunications Accessibility for the Disabled, on line, Διαθέσιμο από:
http://transition.fcc.gov/Bureaus/Common_Carrier/Orders/1999/fcc99181.txt,
Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.12.2019
12. Goldberg, L. (1996). «Electronic Curbcuts: Equitable Access to the Future». Getty Center for the History of Art and the Humanities and the Getty Art History Information Program, Cyberspace/Public Space: The Role of Arts and Culture in Defining a Virtual Public Sphere, on line, Διαθέσιμο από:
<https://web.archive.org/web/19990427111220/http://www.ahip.getty.edu/cyberpub/goldberg.html>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.12.2019
13. Henry, Shawn Lawton; Abou-Zahra, Shadi; Brewer, Judy (2014), The Role of Accessibility in a Universal Web. Proceeding W4A '14 Proceedings of the 11th Web for All Conference Article No. 17, on line, Διαθέσιμο από:
<https://dl.acm.org/doi/10.1145/2596695.2596719>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 10.12.2019
14. IMO, Brief History of IMO, 2020
<http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, Access granted on 22 December 2019
15. International Maritime Organization ,IMO, on line, Διαθέσιμο από:
<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 02.11.2019
16. The USS Cole bombing (12 October 2000), on line, Διαθέσιμο από:
https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cole_bombing, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 15.10.2019
17. The World Bank, on line, Διαθέσιμο από: <https://www.worldbank.org/>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 02.11.2019
18. Verhoeven, P. (2010). “A review of port authority functions: Towards a renaissance?”, Maritime Policy & Management, on line, Διαθέσιμο από:
<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088831003700645>, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 12.12.2019
19. Yacob Khojasteh (2018), “Supply Chain Risk Management: Advanced Tools, Models, and Developments”, Sprinder Nature Singapore Pte Ltd 2018, Διαθέσιμο από:

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

https://books.google.gr/books?id=2jkuDwAAQBAJ&pg=PA9&lpq=PA9&dq=risk+assessment+%CF%80%CE%B1%CF%80%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%83&source=bl&ots=zylj9rVZD5&sig=ACfU3U1y_kVtr0K9BKo2CRLX0P3NufWwZA&hl=el&sa=X&ved=2ahUKewjeh624vKPnAhXEhqQKHTGIBGw4ChDoATABegQIChAB#v=onepage&q=risk%20assessment%20%CF%80%CE%B1%CF%80%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%83&f=false, Αποκτήθηκε πρόσβαση την 02.12.2019

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Αα	Σύστημα	Υποσύστημα	Κίνδυνος	Μέτρηση Πιθανότητας (1 - 5)	Πιθανότητα	Μέτρηση Επιπτώσεων (1 - 5)	Επιπτώσεις	Εκτίμηση επικινδύνότητας	Τρέχουσα Κατάσταση
001	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Χρήση γειτονικής εγκατάστασης για παρακολούθηση	3	Περιστασιακό	3	Σημαντικό	H	Σε Εξέλιξη
002	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Εξωτερική επίθεση με πυροβόλα όπλα ή/και βλήματα σε κρίσιμης σημασίας υποδομές	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
003	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης -Περίφραξη	Είσοδος ατόμων ή οχημάτων χωρίς άδεια	4	Σποραδικό	3	Σημαντικό	M	Σε Εξέλιξη
004	Διαχειρησιακό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης	Λαθραία εισαγωγή όπλων ή εκρηκτικών	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
005	Οικονομικό	Ασφάλεια - Διαχείριση φορτίου	Παράνομη χρήση φορτίου	4	Σποραδικό	2	Μικρό	L	Σε Εξέλιξη
006	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης -Περίφραξη	Βίαιη, μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση από κινούμενο όχημα με στόχο την ζημία ή καταστροφή περιουσιακών στοιχείων ή ελλιμενισμένου πλοίου	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
007	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Δολιοφθορά σε ευαίσθητες περιοχές	3	Περιστασιακό	4	Σοβαρό	E	Σε Εξέλιξη
008	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Δολιοφθορά σε γειτονική περιοχή που επηρεάζει την εγκατάσταση	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Αα	Σύστημα	Υποσύστημα	Κίνδυνος	Μέτρηση Πιθανότητας (1 - 5)	Πιθανότητα	Μέτρηση Επιπτώσεων (1 - 5)	Επιπτώσεις	Εκτίμηση επικινδύνότητας	Τρέχουσα Κατάσταση
009	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης	Τοποθέτηση βόμβας ή εκρηκτικών και πρόκληση έκρηξης σε κρίσιμης σημασίας υποδομές	4	Σποραδικό	5	Καταστροφικό	E	Ανοικτό
010	Οικονομικό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Μπλοκάρισμα χειραίων εισόδων της εγκαταστάσεως	5	Σπάνιο	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
011	Οικονομικό	Ασφάλεια-Επιτήρηση Θαλάσσιου μετώπου	Πρόκληση έκρηξης από πεζούς βομβιστές αυτοκτονίας που μεταφέρουν σάκουσ ή ζώνες με εκρηκτικά	4	Σποραδικό	5	Καταστροφικό	E	Ανοικτό
012	Οικονομικό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης	Αποστολή φακέλου με επικίνδυνο περιεχόμενο	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
013	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-Επιτήρηση εγκατάστασης	Χρήση πλοίου για μεταφορά ατόμων και εξοπλισμού για δολιοφθορά	5	Σπάνιο	3	Σημαντικό	M	Σε Εξέλιξη
014	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια	Ομηρία ατόμου επί πλοίου	4	Σποραδικό	2	Μικρό	L	Παρακολούθηση

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Αα	Σύστημα	Υποσύστημα	Κίνδυνος	Μέτρηση Πιθανότητας (1 - 5)	Πιθανότητα	Μέτρηση Επιπτώσεων (1 - 5)	Επιπτώσεις	Εκτίμηση επικινδυνότητας	Τρέχουσα Κατάσταση
015	Επιχειρησιακό	Ασφάλεια-έλεγχος Πρόσβασης	Ομηρία ατόμου εντός της εγκαταστάσεως	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Ανοικτό
016	Οικονομικό	Ασφάλεια-Επιτήρηση Θαλάσσιου μετώπου	Χρήση πλοίου για πρόκληση ζημιών στην εγκατάσταση	4	Σποραδικό	5	Καταστροφικό	E	Σε Εξέλιξη
017	Κανονιστικό	Ασφάλεια-έκτακτες ανάγκες	Εμπρησμός στις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό της λιμενικής εγκατάστασης	4	Σποραδικό	4	Σοβαρό	H	Σε Εξέλιξη
018	Διαχειρησιακό	Ασφάλεια Δικτύων	Δολιοφθορά - υποκλοπή σε δίκτυα Η/Υ	4	Σποραδικό	3	Σημαντικό	M	Σε Εξέλιξη
019	Διαχειρησιακό	Ασφάλεια Δικτύων	Αποκάλυψη ευαίσθητων πληροφοριών	5	Σπάνιο	3	Σημαντικό	M	Σε Εξέλιξη

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Κάθε κίνδυνος έχει βαθμολογηθεί με βάση την πιθανότητα εμφάνισης του και τις ενδεχόμενες επιπτώσεις που θα προκαλέσει, χρησιμοποιώντας το σύστημα βαθμονόμησης που καθορίζεται στο AS/NZ STANDARD 4360:2004 Διαχείρισης Κινδύνου.

Η βαθμονόμηση εξηγείται στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 1 - Τύποι Θεμάτων / Κινδύνων	
Τύπος	Περιγραφή
Στρατηγικό	Σχετικό με στρατηγική αποστολή και στόχους
Οικονομικό	Σχετικό με οικονομικό αντίκτυπο (κόστος, έσοδα, προϋπολογισμούς).
Κανονιστικό	Σχετικό με νομικές και συμβατικές υποχρεώσεις.
Διαχειρηστικό	Σχετικό με τη λήψη αποφάσεων, πόρους, πολιτικές κ.λ.π.
Επιχειρησιακό	Σχετικό με υπηρεσίες παράδοσης των ΤΠΕ, υποστήριξη ή διαχείριση

Πίνακας 2 - Ποιοτική Μέτρηση της Πιθανότητας		
Επίπεδο	Περιγραφή	Εύρος συχνότητων
1	Τακτικό	Μια φορά μεταξύ 4 και 30 ημερών
2	Συχνό	Μια φορά μεταξύ 1 και 3 μηνών
3	Περιστασιακό	Μια φορά μεταξύ 3 και 12 μηνών
4	Σποραδικό	Μια φορά μεταξύ 1 και 3 χρόνων
5	Σπάνιο	Μια φορά μεταξύ 3 και 10 χρόνων

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πίνακας 3 - Ποιοτική Μέτρηση Επιπτώσεων		
Επίπεδο	Περιγραφή	Επιπτώσεις
1	Αμελητέο	A) Αμελητέος τραυματισμός B) Αμελητέες συνέπειες στο προσωπικό Γ) Αμελητέες συνέπειες στο σύστημα
2	Μικρό	A) Ελαφρύς τραυματισμός B) Μικρές επιρροές στο προσωπικό Γ) Ελαφρές ζημιές στο σύστημα
3	Σημαντικό	A) Αξιοσημείωτες επιπτώσεις στο προσωπικό ή / και στο σύστημα
4	Σοβαρό	A) Σοβαρός τραυματισμός B) Σοβαρές συνέπειες στο εργαζόμενο προσωπικό Γ) Μεγάλες ζημιές στο σύστημα
5	Καταστροφικό	A) Θάνατος B) Απώλεια συστήματος

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

Πίνακας 4 - Πίνακας Ποιοτικής Ανάλυσης Κινδύνων

Πίνακας 4 - Πίνακας Ποιοτικής Ανάλυσης Κινδύνων					
Πιθανότητα	Επιπτώσεις				
	1	2	3	4	5
1	H	H	E	E	E
2	M	H	H	E	E
3	L	M	H	E	E
4	L	L	M	H	E
5	L	L	M	H	H

Χρωμ. Χαρακτηρισμός	Περιγραφή
Πολύ Υψηλός	Δεν πρέπει να ξεκινήσουν ή να συνεχιστούν εργασίες έως ότου ληφθούν άμεσα τεκμηριωμένα μέτρα μείωσης του κινδύνου. Αν η μείωση δεν είναι δυνατή, θα πρέπει να απαγορεύεται η δραστηριότητα.
Υψηλός	Να μην αρχίσουν εργασίες μέχρι τη λήψη μέτρων μεσοπρόθεσμων ή μακροπρόθεσμων για τη μείωση του κινδύνου (πρόγραμμα βελτίωσης). Μπορεί να απαιτηθούν επιπλέον πόροι.
Μέτριος	Δεν απαιτούνται πρόσθετα μέτρα. Απαιτείται παρακολούθηση για την επιβεβαίωση της επάρκειας των μέτρων.
Χαμηλός	Δεν απαιτείται κάποια δράση.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ & ΧΡΗΣΗ ΒΕΛΤΙΣΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΝΑΞΟΥ

Πίνακας 5 - Τύποι Κατάστασης Κινδύνων/Θεμάτων	
Τύπος	Περιγραφή
Ανοικτό	Εντοπίστηκε νέος κίνδυνος και αναμένεται δράση.
Κλειστό	Δεν υπάρχει πλέον ανησυχία, απορρίφθηκε, κλπ.
Σε εξέλιξη	Γίνονται δράσεις επεξεργασίας / μετριασμού κινδύνου
Παρακολούθηση	Οι δράσεις επεξεργασίας / μετριασμού κινδύνου ολοκληρώθηκαν και γίνεται παρακολούθηση
Επιλυμένο	Έχει επιλυθεί μέσω της επεξεργασίας / δράσεων μετριασμού με αποτέλεσμα αποδεκτό από τα ενδιαφερόμενα μέρη.