



# ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ (port security)

Πακετο Νο. 3

# «ΑΣΦΑΛΕΙΑ»

- = SECURITY

- ΟΧΙ SAFETY

- εντελώς διαφορετική έννοια

- (αν και στα Ελληνικά περιγράφεται από την ίδια λέξη)

# Ομοιότητες-διαφορές

- **ΚΟΙΝΟΣ ΣΤΟΧΟΣ:** Λήψη μέτρων για αποφυγή περιστατικών που έχουν κακή-καταστροφική έκβαση (απώλεια πλοίου, απώλεια ζωής, τραυματισμός, ρύπανση, κλπ)
- **SAFETY:** περιστατικά **δεν** προκαλούνται από πρόθεση (πχ, κόπωση υλικού, κακές καιρικές συνθήκες, ανθρώπινο λάθος, κλπ)
- **SECURITY:** περιστατικά **προκαλούνται** από πρόθεση (πχ, τρομοκρατική ενέργεια, κλοπή, άλλη παράνομη πράξη)

# Σημαντική διαφορά;

- Είναι αρκετή για να είναι επιτακτική μια διαφορετική προσέγγιση
- **!(ΠΡΟΣΟΧΗ) Η μέχρι στιγμής προσέγγιση ΔΕΝ είναι τόσο διαφορετική..**

# Ασφάλεια λιμένων

Νομικό οπλοστάσιο

- ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS (2002)
- ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΚ 725/2004
- ΟΔΗΓΙΑ ΕΚ 2005/65
- ΚΛΠ



# ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS

- International Ship and Port Security Code
- Υιοθέτηση από τον IMO (διπλωματική συνδιάσκεψη) 12/12/2002
- Προθεσμία εφαρμογής 1/7/2004

Δυο μέρη:

- Υποχρεωτικό (μέρος Α)
- Προαιρετικό (μέρος Β)

# ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 725/2004

- Κανονισμός (ΕΚ) Νο. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναβάθμιση της ασφάλειας πλοίων και λιμένων.
- Ενσωματώνει στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία τις διατάξεις του κώδικα ISPS
- Μερικές από τις διατάξεις του Μέρους Β είναι τώρα στο Μέρος Α
- Έχει αντικείμενο μόνο το άμεσο ship-port interface

# ΟΔΗΓΙΑ 2005/65

- Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναβάθμιση της ασφάλειας λιμένων
- Επεκτείνεται και μέχρι την περίμετρο των λιμένων
- Προθεσμία εφαρμογής 15/6/2007



# ΚΛΠ (1)

- Προτεινόμενος Κανονισμός ΕΚ για “supply chain security”
- Προβλέπει μέτρα για ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα (από παραγωγή έως κατανάλωση)
- Εισάγει πρότυπα ασφάλειας για παρόχους υπηρεσιών μεταφορών
- Έννοια του «**secure operator**».
- Οποιοσ εφαρμόζει εθελοντικά μέτρα που αυξάνουν την ασφάλεια, πρέπει να απολαμβάνει κάποια οφέλη



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 17.11.2005  
COM(2005) 576 final

**GREEN PAPER**  
**ON A EUROPEAN PROGRAMME FOR CRITICAL INFRASTRUCTURE**  
**PROTECTION**

(presented by the Commission)

# ΚΛΠ (2)

- Πράσινη Βίβλος για το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα προστασίας κρίσιμων υποδομών (European Programme for Critical Infrastructure Protection- EPCIP)- 2005
- Επικοινωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την προστασία των θαλασσίων υποδομών (Maritime Infrastructure Protection)

# ΚΛΠ (3)

- Security and Accountability for Every (SAFE) Port Act (ΗΠΑ)
- Container Security Initiative (ΗΠΑ)
- 24-hr rule (ΗΠΑ)
- International Port Security Program (ΗΠΑ)
- C-PTAT (ΗΠΑ)
- Συμφωνίες ΕΕ-ΗΠΑ (διμερείς και γενικές)



# Ανοικτά θέματα

- Ορισμός του λιμένος: πως ακριβώς ορίζεται;
- Νομικό πλαίσιο, οριοθέτηση, κλπ αλλάζει από χώρα σε χώρα και από λιμένα σε λιμένα



# Ισορροπίες

- 100% ασφάλεια δεν υπάρχει
- Άρα, πόση ασφάλεια θέλουμε;
- Πρέπει να υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στα προτεινόμενα μέτρα και τις πιθανές επιπτώσεις τους
- Χρήση μεθόδων “risk assessment”

# Ανοικτά λιμάνια τέλος;

- «Λιμάνια-φρούρια» μη επιθυμητά στις τοπικές κοινωνίες
- Αδύνατο για λιμάνια μέσα ή κοντά σε αστικές περιοχές
- Περιοχές χαμηλού ρίσκου ανοικτές και προσβάσιμες



# Αρμοδιότητες

- Πολλοί αρμόδιοι φορείς υπάρχουν
- Πολλά μοντέλα υπάρχουν
- Επιτακτική ανάγκη να ξεκαθαρίσει ποιος είναι αρμόδιος για θέματα ασφάλειας και τι ακριβώς είναι η αρμοδιότητα αυτή
- Όχι κενά, όχι επικαλύψεις στις αρμοδιότητες



# Έλεγχοι

- Να αποφευχθεί κάθε νέο νομοθέτημα να εισάγει ένα νέο επίπεδο γραφειοκρατίας στο σύστημα
- Τα νομοθετήματα να μην μειώνουν την αποδοτικότητα και να μην αυξάνουν πολύ το κόστος

# Κόστος- χρηματοδότηση

- Ποιος πληρώνει και πόσο
- Επίπτωση στον ανταγωνισμό (level playing field)
- Λιμένες με αυξημένο κόστος security σε μειονεκτική θέση;

# ESPO

## ΟΔΗΓΙΑ 2005/65

- Πόσοι λιμένες θα καλυφθούν;
- Ποιες είναι οι αρμόδιες αρχές;
- Εμπλέκονται οι λιμενικές αρχές; (η κάποιος άλλος;)
- Ποια είναι η κατάσταση της αξιολόγησης της λιμενικής ασφάλειας;
- Ποιες είναι οι τελευταίες ιδέες σχετικά με τα όρια του λιμένος και τις περιοχές ανοικτής πρόσβασης;

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - Ι

- Πόσο όλα αυτά τα μέτρα άραγε θα αυξήσουν την ασφάλεια των λιμένων;
- Κανείς δεν ξέρει στα σίγουρα

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - II

- Υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους αυτών των μέτρων;
- Έκθεση της Κομισιόν (1/8/2006) για τη χρηματοδότηση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών:
- Για τα πλοία: Αν και ανά πλοίο το κόστος είναι υψηλό (~€100 000), ως ποσοστό είναι χαμηλό (~ 0.0006 – 0.0015 % των ολικών επενδύσεων).

# Κόστος για τους λιμένες;



Study on Maritime Security Financing

TREN/05/ST/S07.487/00

Final Report



ROTTERDAM MARITIME GROUP  
i.c. with the Swedish Maritime Administration and CETEMAR

- Μεγάλη διακύμανση στο ύψος, ανάλογα με τον τύπο
- Σημαντικές διακυμάνσεις και στην κατανομή (ποιος πληρώνει τι)
- Ανάγκη για μεγαλύτερη διαφάνεια

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - III

- Υπάρχει κάποια εκτίμηση της επίπτωσης που θα έχουν τα μέτρα αυτά στο στόχο να μετατοπιστούν φορτία από την ξηρά στη θάλασσα;
- Κεντρικός στόχος της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών
- Ερώτημα μέχρι στιγμής αναπάντητο

# Επιπτώσεις port security σε

- Ναυτιλία μικρών αποστάσεων
- Θαλάσσιες λεωφόρους
- Intermodality
- **?????**



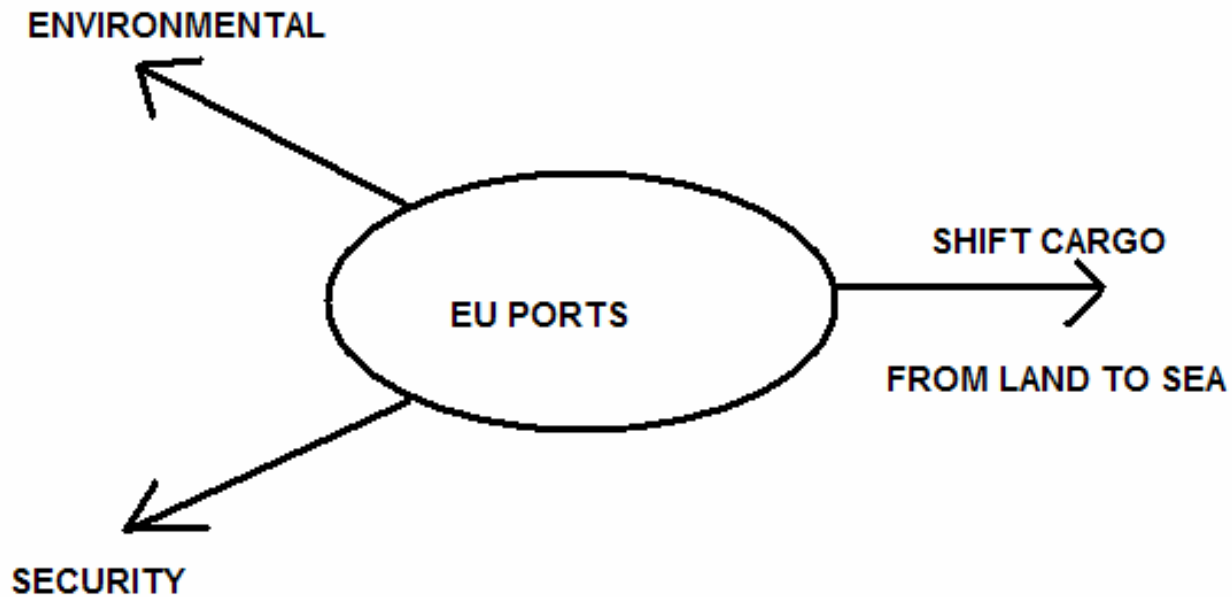


# Επίπτωση περιβαλλοντικών μέτρων; (και αντιστρόφως)

## ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΕ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ (ΚΑΙ) ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

- The Health and Safety in the Workplace Directive,
- The Waste Reception Facilities Directive,
- The Wild Birds Directive,
- The Habitats Directive,
- The Bathing Water Directive,
- The Dangerous Substances Directive,
- The Urban Waste Water Treatment Directive,
- The Shellfish Directive,
- The Water Framework Directive,
- The Environmental Impact Assessment Directive,
- The Strategic Environmental Assessment Directive, and
- The Environmental Liability Directive.

# Προς τα που πάμε;



# ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - IV

- Πως συμβιβάζεται ο στόχος της μέγιστης ασφάλειας με το στόχο τα λιμάνια να είναι χώροι ανοικτοί στο κοινό, για περίπατο, αναψυχή, κλπ;



# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Πολλά από τα ερωτήματα που έχουν τεθεί δεν έχουν ακόμη απαντηθεί
- Τομέας ακόμη εν πολλοίς παρθένος
- Ανάγκη για διαφορετική προσέγγιση;

# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ II

- Ο δρόμος για ένα καθεστώς πραγματικά αναβαθμισμένης ασφάλειας χωρίς να τρωθεί η ανταγωνιστικότητα και η λειτουργικότητα των λιμένων είναι ακόμη μακρύς και δύσβατος