

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ



Θέμα: Πολιτική, Ανάπτυξη και Ασφάλεια των Διεθνών Λιμένων

ΟΝΟΜΑ/ΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ : ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ ΦΩΤΙΟΣ

ΑΡ. ΜΗΤΡΩΟΥ : 4048

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2020

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ. Βασιλόπουλος Δημήτριος

ΘΕΜΑ: Πολιτική, Ανάπτυξη και Ασφάλεια των Διεθνών Λιμένων

ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ : Κυριακίδης Φώτιος

Α.Γ.Μ : 4048

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Ονοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : κ. Τσούλης Νικόλαος

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	5
Εισαγωγή	5
10 Κεφάλαιο: Εφαρμοσμένη πολιτική στους διεθνείς λιμένες.	7
1.1 Διεθνείς οργανισμοί για τις πολιτικές των διεθνών λιμένων	7
1.2 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις	13
1.2.1 SOLAS και ασφάλεια στη θάλασσα.....	13
1.2.2 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (Κωδικός ISPS).....	14
1.2.3 Η Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας 1988 (Σύμβαση SUA, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοκόλλων του 1988 και του 2005)	14
1.2.4 Πρωτόκολλα του 2005 στη Σύμβαση SUA.....	15
1.2.5 Πρωτόκολλο της Σύμβασης SUA του 2005 έναντι του Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας των σταθερών πλατφορμών που βρίσκονται στο Continental Shelf (Πρωτόκολλο SUA 1988) - Άρθρο 2α (Σειρά αδικημάτων)	16
1.2.6 Αναγνώριση και παρακολούθηση μεγάλων αποστάσεων (LRIT)	17
1.2.7 Βοηθώντας κράτη μέλη	17
1.3 Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη ναυτική ασφάλεια.....	18
1.3.1 Θαλάσσιος εξοπλισμός	19
1.3.2 Ασφάλεια στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.....	20
1.3.3 Ασφάλεια επιβατικών πλοίων και επιθεώρηση πλοίου	20
1.3.4 Έλεγχος πλοίων και πληροφοριών	22
1.3.5 Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου	24
Κεφάλαιο 2 : «Μακροχρόνια ανάπτυξη των διεθνών λιμένων».....	26
2.1 : Μοντέλα ανάπτυξης λιμένων	26
2.1.1 Αλληλεπίδραση με λιμένες πόλεις	33
2.1.2 Ρόλος λιμενικής αρχής.....	35
2.1.3 Ο ρόλος των λιμενικών χειριστών	38
2.1.4 Ρόλοι του Υπουργείου Μεταφορών	38
2.1.5 Λειτουργίες θύρας	40
2.2 Η ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και η συμβολή των εμπορικών πλοίων.	44
2.3 Διεθνής κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας	47
Φώτιος Κυριακίδης	Σελίδα 3 από 57

Κεφάλαιο 3 : «Κανόνες ασφαλείας στους διεθνείς λιμένες».....	49
3.1 : Ο Κώδικας ISPS για τις λιμενικές εγκαταστάσεις	49
3.2 Ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης	50
3.3 Τακτική επιθεώρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων	52
Συμπεράσματα.....	54
Βιβλιογραφία.....	56

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία δεν αποτελεί προϊόν λογοκλοπής, είναι προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας, η βιβλιογραφία και οι πηγές που έχω χρησιμοποιήσει, έχουν δηλωθεί κατάλληλα με παραπομπές και αναφορές. Τα σημεία όπου έχω χρησιμοποιήσει ιδέες, κείμενο ή/και πηγές άλλων συγγραφέων, αναφέρονται ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Επισημαίνεται πως η συγκεκριμένη επιλογή βοηθά στον περιορισμό της λογοκλοπής διασφαλίζοντας έτσι το/τη συγγραφέα.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια προσπάθεια ανάδειξης και προσέγγισης του ζητήματος ανάπτυξης των διεθνών λιμένων. Κατά το πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην υπάρχουσα νομοθεσία και στην πολιτική, που εφαρμόζεται στους διεθνείς λιμένες. Κατά το δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια παρουσίαση της ανάπτυξης των διεθνών λιμένων, ενώ κατά το τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους κανόνες ασφάλειας στους διεθνείς λιμένες.

Εισαγωγή

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας ισχυρός παράγοντας όσον αφορά την οικονομική και περιφερειακή ισορροπημένη ανάπτυξη, καθώς και επίσης έχει μεγάλη επιρροή στην εθνική ολοκλήρωση στην παγκόσμια οικονομική αγορά. Οι λιμένες αποτελούν σημαντική οικονομική δραστηριότητα στις παράκτιες περιοχές. Όσο υψηλότερη είναι η διακίνηση αγαθών και επιβατών από έτος σε έτος, τόσο περισσότερες υποδομές, παροχές και συναφείς υπηρεσίες απαιτούνται. Αυτά θα αποφέρουν διάφορα οφέλη για την οικονομία και τη χώρα. Οι λιμένες είναι επίσης σημαντικοί για την υποστήριξη οικονομικών δραστηριοτήτων στην ενδοχώρα, δεδομένου ότι λειτουργούν ως κρίσιμη σύνδεση μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών. Ως προμηθευτής θέσεων εργασίας, οι λιμένες δεν εξυπηρετούν μόνο μια οικονομική αλλά και μια κοινωνική λειτουργία. Όσον αφορά το φορτίο που μεταφέρεται, η θαλάσσια μεταφορά είναι το φθηνότερο και πιο αποτελεσματικό σύστημα μεταφοράς σε σύγκριση με άλλα συστήματα. Οι βιομηχανίες απαιτούν ένα

ασφαλές και φθινό μέσο εξαγωγής τελικών προϊόντων και εισαγωγής πρώτων υλών. Ως εκ τούτου, η πλειονότητα των βιομηχανιών στον κόσμο βρίσκονται στις παράκτιες ζώνες, κοντά στα μεγάλα λιμάνια. Αυτές οι βιομηχανίες με τη σειρά τους, επηρεάζουν τη ζωή των εργαζομένων και των έμμεσων ευεργετών. Αυτή η έκθεση επιδιώκει να μελετήσει τον ρόλο που διαδραματίζουν τα λιμάνια στην ανάπτυξη ενός έθνους.

1ο Κεφάλαιο: Εφαρμοσμένη πολιτική στους διεθνείς λιμένες.

1.1 Διεθνείς οργανισμοί για τις πολιτικές των διεθνών λιμένων

Αρχικά ο Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός ιδρύθηκε το 1948 ως μέρος των Ηνωμένων Εθνών, αλλά ο οποίος δεν άρχισε να λειτουργεί μέχρι το 1959. Το όνομα άλλαξε το 1982 σε ΔΝΟ . Ο ρόλος του είναι να διατυπώνει συμβάσεις και συνθήκες για την κάλυψη των περισσότερων πτυχών της θαλάσσιας ρύθμισης. Αυτά ισχύουν μόνο όταν εγκριθούν από επαρκείς μεμονωμένες χώρες που επισημαίνουν ένα καθορισμένο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, όπως περιγράφεται λεπτομερώς σε κάθε κείμενο της σύμβασης. Σε πρώιμο στάδιο της IMO δόθηκε διακυβέρνηση παλαιότερων προϋπάρχουσων συνθηκών, συμπεριλαμβανομένης της SOLAS (ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα) που χρονολογείται από το 1914 και η OILPOL.

Από τις συμβάσεις που κληρονομήθηκαν, η SOLAS εξακολουθεί να υπάρχει, αλλά η OILPOL έχει μετατραπεί σε MARPOL και έχουν προστεθεί αρκετές ακόμη συμβάσεις και κωδικοί όπως STCW, GMDSS, ISM, ISPS, Ballast Water Management κλπ . Πολλοί από τους κωδικούς είναι δευτερεύοντες στις κύριες συμβάσεις.

Μέσω των συμβάσεων και των κωδικών, ο IMO καθορίζει τεχνικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις για τα πλοία και τον εξοπλισμό τους. Σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW, ο IMO θέτει πρότυπα προσόντων για πλοιάρχους, αξιωματικούς και προσωπικό παρακολούθησης και ως εκ τούτου στοχεύει στη βελτίωση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων. Το έργο του IMO πραγματοποιείται μέσω δύο κύριων επιτροπών, της επιτροπής ασφαλείας στη θάλασσα (MSC) και της επιτροπής προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος (MEPC) και επτά συνδεδεμένων υποεπιτροπών. Επιπλέον, υπάρχει ένας μικρός αριθμός άλλων επιτροπών όπως η νομική επιτροπή, η επιτροπή διευκόλυνσης (η οποία ασχολείται με τα διεθνή πρωτόκολλα και τα έγγραφα τεκμηρίωσης) και η επιτροπή τεχνικής συνεργασίας που ασχολείται με συγκεκριμένους τομείς των δραστηριοτήτων του IMO.

Οι δύο κύριες επιτροπές συνεδριάζουν δύο φορές το χρόνο και οι άλλες επιτροπές και οι υποεπιτροπές μία φορά. Οποιαδήποτε από τις επιτροπές ή τις υποεπιτροπές μπορεί να δημιουργήσει ομάδες εργασίας για την ανάπτυξη ή διερεύνηση συγκεκριμένων τομέων ενδιαφέροντος. Αυτές οι ομάδες εργασίας μπορούν να αποτελούνται από εκπροσώπους του κράτους σημαίας και συμβουλευτικές ομάδες ή ειδικούς φορείς εμπειρογνομosύνης που κρίνονται κατάλληλοι. Οι προτάσεις τους θα συζητηθούν περαιτέρω σε κατάλληλες συνεδριάσεις και θα γίνουν επίσημες πολιτικές του IMO μόνο εάν γίνουν δεκτές από συνεδριάσεις της αρμόδιας κύριας επιτροπής.

Η πολιτεία σημαίας που είναι μέλη του ΔΝΟ ψηφίζει για την έγκριση κανονισμών στα στάδια της επιτροπής πριν από την έγκριση του συμβουλίου. Ορισμένοι βιομηχανικοί φορείς και περιβαλλοντικές ΜΚΟ επιτρέπεται να παρευρίσκονται και να συνεισφέρουν σε συναντήσεις και συζητήσεις, αλλά δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.

Η δομή και τα δικαιώματα ψήφου του ΔΝΟ μαζί με τη μέθοδο με την οποία τίθενται σε ισχύ οι συμβάσεις σημαίνει ότι οι άμεσες αποφάσεις δεν είναι το σήμα κατατεθέν του. Αυτή ήταν η αιτία πολλών επικρίσεων που της διατυπώθηκαν ειδικά τα τελευταία χρόνια σχετικά με την περιβαλλοντική ρύθμιση. Ωστόσο, ενώ ορισμένες χώρες και υπερεθνικά όργανα, όπως η ΕΕ, μπορεί να το απογοητεύσουν, είναι οι κυβερνήσεις των κρατών μελών που δεν ψηφίζουν υπέρ της θέσπισης κανονισμών ή επικύρωσης συμβάσεων που πρέπει πραγματικά να είναι το επίκεντρο της κριτικής.

Αν και ο ΔΝΟ είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και την έγκριση του διεθνούς κανονισμού της ναυτιλίας, δεν έχει κανένα ρόλο αστυνόμευσης ή επιβολής. Αυτές οι υποχρεώσεις εμπίπτουν σε πρώτο βαθμό στα κράτη σημαίας, αλλά επειδή ορισμένα κράτη - και οι πλοιοκτήτες - είναι υπεροπτικά στην επιβολή και εφαρμογή των κανόνων, στη δεκαετία του 1980 δημιουργήθηκε η έννοια του ελέγχου από το κράτος λιμένα (PSC) που επιτρέπει στα κράτη λιμένα να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ακολουθούνται οι κανόνες.

Οι δραστηριότητες PSC μπορούν να προσδιοριστούν από μεμονωμένα κράτη, αλλά η δομή που έχει αναπτυχθεί αφορά κυρίως ομάδες γειτονικών κρατών που καθιερώνουν περιφερειακές ομάδες με πολιτικές και επιβολή που καθορίζονται μεταξύ τους. Μεταξύ των ομάδων που έχουν συσταθεί, ο MoU στο Παρίσι και ο

ΜοU στο Τόκιο είναι οι πιο γνωστοί, αλλά υπάρχουν αρκετοί άλλοι που καλύπτουν τις περισσότερες από τις ακτές και τα λιμάνια του κόσμου. Πολλοί από αυτούς έχουν ιστότοπους όπου δημοσιοποιούνται λεπτομέρειες για πολιτικές και δραστηριότητες. Τα πλοία που λειτουργούν είναι μια εμπορική και ανταγωνιστική επιχείρηση, αλλά όπως σε όλους τους τομείς του εμπορίου, οι επαγγελματίες βρίσκουν συχνά ότι οι εμπορικές ενώσεις επιτρέπουν στις εταιρείες να ασκούν πιέσεις και να παλεύουν για τα καλύτερα συλλογικά τους συμφέροντα, καθώς και τη διάδοση πληροφοριών για θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

Σχεδόν κάθε ναυτικό έθνος έχει μια εθνική ένωση εφοπλιστών και μερικά από αυτά έχουν συγκεντρωθεί σε περιφερειακούς και διεθνείς ομίλους για την προώθηση της ναυτιλίας σε ευρύτερη κλίμακα. Ο μεγαλύτερος από τους διεθνείς οργανισμούς είναι πιθανώς το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) . Η δήλωση αποστολής της είναι να προωθήσει τα συμφέροντα των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης σε όλα τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής και της λειτουργίας των πλοίων.

Το ICS αριθμεί περίπου 36 εθνικές ενώσεις μεταξύ των μελών του. Ενώ τα περισσότερα από τα ανοιχτά μητρώα είναι αξιοσημείωτα λόγω της απουσίας τους, ορισμένοι από τους ιδιοκτήτες θα είναι μέλη άλλων εθνικών ενώσεων. Έχει μεγάλη επιρροή στον IMO, όπου συχνά παρουσιάζει προτάσεις σε συνδυασμό με άλλους φορείς πλοιοκτητών.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα εθνικά όργανα έχουν ελάχιστη ή καθόλου άμεση πρόσβαση στο εκτελεστικό όργανο λήψης αποφάσεων, εκτός εάν συνενωθούν για να σχηματίσουν μια πανευρωπαϊκή ένωση. Η ECSA (Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστών) είναι το σώμα που έχει συσταθεί για το σκοπό αυτό από τις διάφορες οργανώσεις ιδιοκτητών. Θα υπάρχουν πάντοτε περιπτώσεις όπου το συμφέρον μιας εθνικής ένωσης δεν εκπροσωπείται και σε τέτοιες περιπτώσεις πρέπει να βασίζονται στις εθνικές κυβερνητικές αντιπροσωπείες τους για να εκδώσουν την υπόθεσή τους.

Οι περισσότερες εθνικές ενώσεις αντλούν τη συμμετοχή τους από διάφορους τομείς της ναυτιλίας. Ορισμένοι ιδιοκτήτες μπορεί να πιστεύουν ότι τα ενδιαφέροντά τους σε ορισμένες περιπτώσεις εξυπηρετούνται καλύτερα από έναν οργανισμό που

εκπροσωπεί τον συγκεκριμένο τομέα τους. Υπάρχουν διάφοροι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί που το κάνουν.

Η Intertanko (International Tanker Owners Association) είναι η παλαιότερη από αυτές και αντιπροσωπεύει ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένου του IMO. Ο οργανισμός έχει μια ενδιαφέρουσα ιστορία που έχει ηχώ στην κατάσταση του σήμερα. Ιδρύθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1930 με την αρχική πρόθεση να αντιμετωπίσει μια κατάσταση πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας με μια αμοιβαία συμφωνημένη καθιέρωση χωρητικότητας από όλους τους ιδιοκτήτες, έτσι ώστε να αυξηθούν τα διαθέσιμα ποσοστά τρόμου προς όφελος όλων.

Σήμερα ο οργανισμός δραστηριοποιείται πολύ περισσότερο σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια, την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα και τα ρυθμιστικά θέματα. Έχει μια σειρά από τμήματα που εμπλέκονται σε διαφορετικούς τύπους δεξαμενόπλοιων και περιοχές λειτουργίας.

Ένας άλλος φορέας ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων είναι ο Διεθνής Σύνδεσμος Δεξαμενών (IPTA) που ιδρύθηκε πριν από 30 χρόνια το 1987 από διάφορους χειριστές δεξαμενόπλοιων χημικών προϊόντων και προϊόντων που θεώρησαν ότι ήρθε η ώρα για αυτόν τον τομέα της ναυτιλιακής βιομηχανίας να έχει εξειδικευμένη εκπροσώπηση σε κατάλληλους φορείς. Είναι επίσης τακτικός συμμετέχων στις συναντήσεις του IMO.

Στον τομέα των ξηρών φορτίων, οι υπεύθυνοι τακτικών γραμμών από τα τέλη του 19ου αιώνα και μετά συχνά συνεργάστηκαν σε συνέδρια και πιο πρόσφατα σε συμμαχίες, αφού το σύστημα των διασκέψεων ήταν αντιανταγωνιστικό από τους ομοειδείς της ΕΕ. Τα μεμονωμένα συνέδρια και συμμαχίες θέτουν πολιτικές για πολύ συγκεκριμένες συναλλαγές και εμπορικές διαδρομές και εργάστηκαν μόνο για περιορισμένο αριθμό μελών.

Με την αυξανόμενη ρύθμιση της δραστηριότητας των τακτικών γραμμών, ορισμένοι από τους κορυφαίους χειριστές τακτικών γραμμών στον κόσμο συγκεντρώθηκαν το 2000 για να σχηματίσουν το World Shipping Council (WSC) . Σήμερα η ιδιότητά του αποτελείται με περισσότερους από 20 από τους μεγαλύτερους χειριστές τακτικών γραμμών και ο οργανισμός έχει συμβουλευτικό καθεστώς στον ΙΜΟ. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα των μελών του σε ρυθμιστικά, εμπορικά και περιβαλλοντικά θέματα και θεωρείται ως η φωνή του τομέα των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο τομέας των ξηρών φορτίων χύδην έχει μικρότερη ιστορία συνεργασίας από τους περισσότερους άλλους τομείς. Η Intercargo (International Association of Dry Cargo Shipowners) ιδρύθηκε το 1980 με σκοπό να δώσει φωνή στους εφοπλιστές, τους διαχειριστές και τους χειριστές ξηρών φορτηγών πλοίων και να αντιπροσωπεύει καλύτερα αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας. Προσπάθησε να μιμηθεί τον ρόλο που προσέφερε η Intertanko στους ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και παρόλο που η συμμετοχή της είναι σημαντικά χαμηλότερη καλύπτοντας λιγότερο από το 20% του παγκόσμιου στόλου χύδην, ο οργανισμός θεωρείται ότι εκπροσωπεί τους κορυφαίους φορείς εκμετάλλευσης στον κλάδο.

Η Intercargo συμμετέχει επίσης σε συναντήσεις του ΙΜΟ και συνεργάζεται με τους περισσότερους άλλους φορείς του κλάδου και την BIMCO στη Στρογγυλή Τράπεζα των Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών.

Η BIMCO είναι το παλαιότερο από τους κύριους διεθνείς οργανισμούς πλοιοκτησίας και ιδρύθηκε με τον τίτλο «Η Διάσκεψη της Βαλτικής και της Λευκής Θάλασσας» στην Κοπεγχάγη το 1905. και τυποποιημένες συμφωνίες στη ναυτιλία. Καθώς ο οργανισμός μεγάλωνε και έγινε πιο διεθνής, μετονομάστηκε -Το Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο –και σήμερα - απλά BIMCO.

Ο πιο αναγνωρισμένος ρόλος της BIMCO είναι στην τυποποίηση των εγγράφων και

των συμβάσεων αποστολής, ιδίως των ναυλωμένων μερών και θεωρείται ως το πιο κατάλληλο φόρουμ για τη διαπραγμάτευση τυποποιημένων εντύπων και συμβατικών ρητρών που μπορούν να ενσωματωθούν σε συμβόλαια αποστολής. Ασχολείται επίσης με πολλές άλλες δραστηριότητες και έχει μια ευρεία συμμετοχή που περιλαμβάνει πλοιοκτήτες, μεσίτες και διαχειριστές, καθώς και λιμενικές αρχές. Ο τομέας των επιβατηγών πλοίων διαθέτει επίσης διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς που καλύπτουν τους δύο κύριους κλάδους του κλάδου. Ιδρύθηκε το 1975, η Cruise Lines International Association (CLIA) είναι η μεγαλύτερη εμπορική ένωση κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο. Η ιδιότητα του μέλους αποτελείται από περισσότερες από 50 κορυφαίες κρουαζιέρες που διεκδικούν περισσότερο από το 95% της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας. Ένα ευρωπαϊκό υποκατάστημα λειτουργεί συγκεκριμένα εντός της Ευρώπης που πληρεί τις απαιτήσεις της ΕΕ για έναν περιφερειακό φορέα.

Ο κλάδος των πορθμείων έχει τον δικό του διεθνή οργανισμό στην **Interferry**, ο οποίος ιδρύθηκε αρχικά στις ΗΠΑ το 1976 ως International Marine Transit Association. Από τότε άλλαξε το όνομά του και σήμερα έχει πάνω από 200 μέλη από 35 χώρες. Η ιδιότητα μέλους περιλαμβάνει όλους τους τύπους πτήσεων με πλοίο: RoPax, RoRo, Cruise Ferries, Fast Ferries, Ferries μόνο για επιβάτες, μεγάλα και μικρά πλοία. Η ιδιότητα μέλους περιλαμβάνει επίσης προμηθευτές και ειδικούς όπως ναυπηγούς και σχεδιαστές, κατασκευαστές εξοπλισμού και προμηθευτές, ναυτικούς αρχιτέκτονες και ναυτικούς μηχανικούς, μεσίτες πλοίων και συμβούλους, νηογνώμονες και πολλά άλλα.

Ο πρωταρχικός ρόλος της Interferry είναι η εκπροσώπηση του τομέα σε φορείς ρύθμισης και χάραξης πολιτικής, αλλά διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια αύξησης των προτύπων στην εγχώρια πορθμεία σε περιοχές όπου τα τραγικά συμβάντα που συνεπάγονται απώλεια εκατοντάδων ζώων ετησίως είναι δυστυχώς πολύ κοινά.

1.2 Εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις

1.2.1 SOLAS και ασφάλεια στη θάλασσα

Την 1η Ιουλίου 2004, εγκρίθηκε ένα νέο ρυθμιστικό καθεστώς ασφαλείας στη θάλασσα στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), το 1974, όπως τροποποιήθηκε, δηλαδή το κεφάλαιο XI-2 σχετικά με τα ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα, το οποίο περιλαμβάνει τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας (ISPS). Ο κώδικας ISPS τέθηκε σε ισχύ μόλις 18 μήνες μετά την έγκρισή του από τη διάσκεψη SOLAS τον Δεκέμβριο του 2002.

Εγκρίθηκε ως απάντηση στις καταστροφικές τρομοκρατικές πράξεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, μετά τις οποίες, η διεθνής κοινότητα αναγνώρισε την ανάγκη προστασίας του διεθνούς τομέα θαλάσσιων μεταφορών από την απειλή της τρομοκρατίας. Ο IMO ανταποκρίθηκε γρήγορα και σταθερά αναπτύσσοντας αυτές τις νέες απαιτήσεις, οι οποίες αποτελούν υποπροϊόν της συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων, κυβερνητικών υπηρεσιών, τοπικών διοικήσεων και ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών.

Η Σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές μορφές της θεωρείται γενικά ως η πιο σημαντική από όλες τις διεθνείς συνθήκες σχετικά με την ασφάλεια και την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση εγκρίθηκε το 1914, ως απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η έκδοση του 1974 περιλαμβάνει τη σιωπηρή διαδικασία αποδοχής - η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ στην καθορισμένη ημερομηνία εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, ληφθούν αντιρρήσεις για την τροποποίηση από συμφωνημένο αριθμό συμβαλλομένων μερών.

Ως αποτέλεσμα, η Σύμβαση του 1974 έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί επανειλημμένα. Η Σύμβαση που ισχύει σήμερα αναφέρεται μερικές φορές ως SOLAS, 1974, όπως τροποποιήθηκε.

1.2.2 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (Κωδικός ISPS)

Εγκρίθηκε βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) 1974, όπως τροποποιήθηκε, μέσω του κεφαλαίου XI-2 σχετικά με Ειδικά Μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) , ο οποίος είναι υποχρεωτικό μέσο για όλες τις χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Σύμβαση, είναι το κύριο νομοθετικό πλαίσιο του ΔΝΟ για την αντιμετώπιση θεμάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα.

Ο κώδικας ISPS, ο οποίος περιέχει λεπτομερείς απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια για τις κυβερνήσεις, τις λιμενικές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρείες, χωρίζεται σε δύο ενότητες, ένα υποχρεωτικό μέρος Α και μια σειρά οδηγιών σχετικά με τον τρόπο εκπλήρωσης των απαιτήσεων του μέρους Α σε μη υποχρεωτική Μέρος Β.

1.2.3 Η Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας 1988 (Σύμβαση SUA, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοκόλλων του 1988 και του 2005)

Η ανησυχία για παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων τους αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, με αναφορές για απαγωγές πληρωμάτων, πλοία που καταστράφηκαν , σκόπιμα χτυπήθηκαν ή εκρήχθηκαν από εκρηκτικά. Οι επιβάτες απειλήθηκαν και μερικές φορές σκοτώθηκαν.

Ως αποτέλεσμα του περιστατικού του Achille Lauro, το Νοέμβριο του 1985, η Συνέλευση του IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.584 (14) σχετικά με μέτρα για την πρόληψη παράνομων πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος τους , και το 1986 η ασφάλεια στη

θάλασσα Η Επιτροπή (MSC) εξέδωσε την εγκύκλιο MSC / Circ.443 σχετικά με μέτρα για την πρόληψη παράνομων πράξεων εναντίον επιβατών και πληρωμάτων επί πλοίων.

Στη Ρώμη, τον Μάρτιο 1988, η Διεθνής Διάσκεψη για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας, ενέκρινε τη Σύμβαση για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Θαλάσσιας Ναυσιπλοΐας (Σύμβαση SUA). Ο κύριος σκοπός της Σύμβασης είναι να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα κατά προσώπων που διαπράττουν παράνομες πράξεις εναντίον πλοίων. Μεταξύ άλλων παράνομων πράξεων που καλύπτονται από τη Σύμβαση, οι ακόλουθες αξιοσημείωτες διατάξεις περιγράφονται στο άρθρο 3: η κατάσχεση πλοίων με βία, πράξεις βίας κατά προσώπων επί πλοίων και την τοποθέτηση συσκευών σε πλοίο που ενδέχεται να το καταστρέψουν. Επιπλέον, η Σύμβαση υποχρεώνει τα Συμβαλλόμενα Κράτη είτε να εκδώσουν είτε να διώξουν κατηγορούμενους παραβάτες.

1.2.4 Πρωτόκολλα του 2005 στη Σύμβαση SUA

Σημαντικές τροποποιήσεις της Σύμβασης του 1988 και του σχετικού Πρωτοκόλλου της, εγκρίθηκαν από τη Διπλωματική Διάσκεψη για την Αναθεώρηση των Συνθηκών SUA που πραγματοποιήθηκε από τις 10 έως τις 14 Οκτωβρίου 2005. Οι τροποποιήσεις εγκρίθηκαν με τη μορφή Πρωτοκόλλων των Συνθηκών SUA (Πρωτόκολλα του 2005).

Άρθρο 3α (διατάξεις περί παράνομων πράξεων)

Όσον αφορά το άρθρο 3 της σύμβασης SUA του 1988, τα πρωτόκολλα του 2005 προσθέτουν ένα νέο άρθρο 3α το οποίο διευκρινίζει υπό ποιες προϋποθέσεις ένα άτομο διαπράττει αδίκημα κατά την έννοια της σύμβασης.

Άρθρο 8α (διατάξεις επιβίβασης)

Το άρθρο 8 της Σύμβασης SUA καλύπτει τις ευθύνες και τους ρόλους του πλοιάρχου του πλοίου, του κράτους σημαίας και του κράτους υποδοχής κατά την παράδοση στις αρχές οποιουδήποτε Κράτους Μέρους, οποιουδήποτε προσώπου που πιστεύεται ότι διέπραξε αδίκημα βάσει της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της προσκόμισης αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με στο φερόμενο αδίκημα. Ένα νέο άρθρο 8α στο Πρωτόκολλο του 2005 καλύπτει τη συνεργασία και τις διαδικασίες που πρέπει να

ακολουθούνται εάν ένα Κράτος Μέρος επιθυμεί να επιβιβαστεί σε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός Κράτους Μέρους, όταν το αιτούν Μέρος έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή ένα άτομο επί του πλοίου είναι, έχει ή πρόκειται να εμπλακεί, στη διάπραξη αδικήματος βάσει της Σύμβασης.

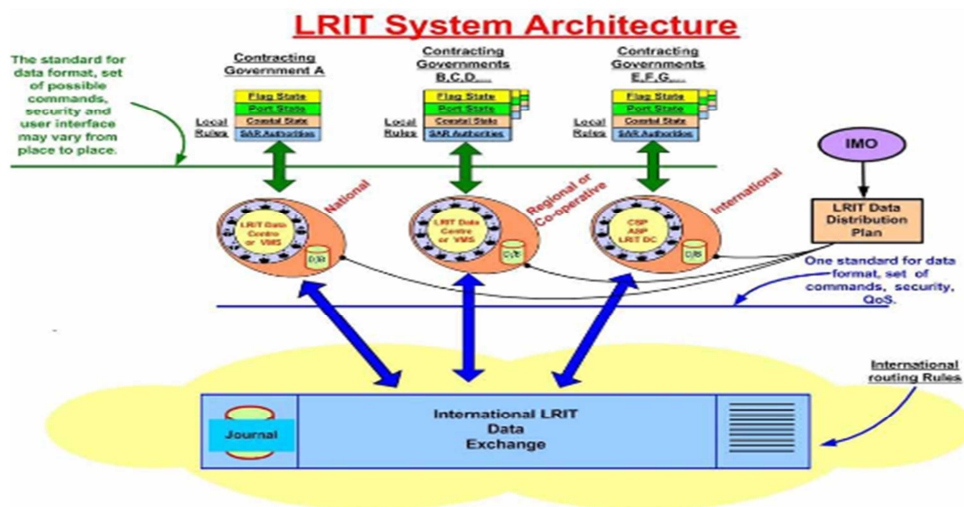
Άρθρο 11α και 11ter (διατάξεις έκδοσης)

Το άρθρο 11 καλύπτει τις διαδικασίες έκδοσης. Ένα νέο άρθρο 11α ορίζει ότι κανένα από τα αδικήματα δεν πρέπει να θεωρείται για σκοπούς έκδοσης ως πολιτικό αδίκημα. Το νέο άρθρο 11ter αναφέρει ότι η υποχρέωση έκδοσης ή αμοιβαίας νομικής συνδρομής δεν χρειάζεται να ισχύει εάν το αίτημα έκδοσης πιστεύεται ότι υποβλήθηκε με σκοπό τη δίωξη ή την τιμωρία ενός ατόμου λόγω φυλής, θρησκείας, εθνικότητας, εθνικής καταγωγής αυτού του ατόμου, , πολιτική γνώμη ή φύλο ή ότι η συμμόρφωση με το αίτημα θα προκαλούσε ζημία στη θέση αυτού του ατόμου για οποιονδήποτε από αυτούς τους λόγους.

1.2.5 Πρωτόκολλο της Σύμβασης SUA του 2005 έναντι του Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών πλατφορμών που βρίσκονται στο Continental Shelf (Πρωτόκολλο SUA 1988) - Άρθρο 2α (Σειρά αδικημάτων)

Το Πρωτόκολλο SUA του 1988 εγκρίθηκε παράλληλα με τη Σύμβαση SUA του 1988 και εφαρμόζεται αποκλειστικά σε σταθερές πλατφόρμες που βρίσκονται στο Continental Shelf. Οι τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1988 στη σύμβαση SUA αντικατοπτρίζονται στο πρωτόκολλο του 2005 στη σύμβαση SUA. Το νέο άρθρο 2α του πρωτοκόλλου του 2005 διευρύνει το φάσμα των αδικημάτων που περιλαμβάνονται στο πρωτόκολλο σταθερών πλατφορμών του 1988.

1.2.6 Αναγνώριση και παρακολούθηση μεγάλων αποστάσεων (LRIT)



Το σύστημα αναγνώρισης και παρακολούθησης μεγάλων αποστάσεων (LRIT) παρέχει την παγκόσμια αναγνώριση και παρακολούθηση πλοίων. Οι υποχρεώσεις των πλοίων να διαβιβάζουν πληροφορίες LRIT και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κυβερνήσεων SOLAS και των υπηρεσιών αναζήτησης και διάσωσης να λαμβάνουν πληροφορίες LRIT καθορίζονται στον κανονισμό V / 19-1 της σύμβασης SOLAS του 1974. Το σύστημα LRIT αποτελείται από τον εξοπλισμό μετάδοσης πληροφοριών LRIT μέσω πλοίου, τον Παροχέα υπηρεσιών επικοινωνιών, τον Πάροχο υπηρεσιών εφαρμογών, το Κέντρο δεδομένων LRIT, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών Συστημάτων Παρακολούθησης Σκαφών, την Κατανομή Δεδομένων LRIT Σχέδιο και Διεθνής ανταλλαγή δεδομένων LRIT. Ορισμένες πτυχές της απόδοσης του συστήματος LRIT εξετάζονται ή ελέγχονται από τον συντονιστή LRIT που ενεργεί εξ ονόματος όλων των συμβαλλομένων κυβερνήσεων της SOLAS.

1.2.7 Βοηθώντας κράτη μέλη

Η παροχή υποστήριξης, βοήθειας και καθοδήγησης στα κράτη μέλη της στη διαδικασία εφαρμογής των σχετικών μέτρων και μέσων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και τη διευκόλυνση είναι το κύριο καθήκον του υποτομέα του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη διευκόλυνση, το οποίο λειτουργεί υπό την αιγίδα του Τομέα ασφάλειας στη θάλασσα (MSD). Η επίβλεψη των θεμάτων

Φώτιος Κυριακίδης

ασφάλειας στη θάλασσα είναι μια μικρή ομάδα προσωπικού που υποστηρίζεται από ειδικούς συμβούλους.

Η γραμματεία του ΙΜΟ, συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη, τους οργανισμούς των Ηνωμένων Εθνών, τους περιφερειακούς οργανισμούς, τους αναπτυξιακούς εταίρους και την ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία, για τη διασφάλιση της παγκόσμιας ασφάλειας στη θάλασσα και την καταστολή της πειρατείας, της ένοπλης ληστείας κατά πλοία και άλλες παράνομες θαλάσσιες δραστηριότητες. Αυτή η πολυμερής και συνεργατική προσπάθεια διασφαλίζει ότι η ανταπόκριση στην αντιμετώπιση σημαντικών απειλών και περιστατικών ασφάλειας στη θάλασσα σε όλο τον κόσμο είναι επαρκής και αποτελεσματική, σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.

1.3 Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τη ναυτική ασφάλεια

Ο τίτλος VI, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) είναι η νομική βάση. Η ασφάλεια στη θάλασσα αποτελεί βασικό στοιχείο της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό την προστασία των επιβατών, των μελών του πληρώματος, του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών. Δεδομένης της παγκόσμιας φύσης των θαλάσσιων μεταφορών, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) αναπτύσσει ομοιόμορφα διεθνή πρότυπα. Οι κύριες διεθνείς συμφωνίες περιλαμβάνουν τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL), τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Παρακολούθησης των Ναυτικών (STCW).

Η οδηγία 94/58 / ΕΚ της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών έδωσε στη Σύμβαση STCW του 1978 πλήρη ισχύ του δικαίου της ΕΕ. Η σύμβαση υποβλήθηκε σε σημαντικές αναθεωρήσεις το 1995, και πάλι το 2010, με αντίστοιχες αναθεωρήσεις στην οδηγία της ΕΕ, η πιο πρόσφατη έκδοση της οποίας είναι η οδηγία 2012/35 / ΕΕ της 21ης Νοεμβρίου 2012. Περιγράφει τους κανόνες σχετικά με τα πρότυπα εκπαίδευσης και ικανότητας για

τους ναυτικούς, την πιστοποίηση, καθώς και τη ρυθμιζόμενη εξειδικευμένη εκπαίδευση. Η οδηγία ασχολείται επίσης με τις απαιτήσεις των κρατών μελών για την εκπαίδευση των ναυτικών, την επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος και την επαλήθευση των πιστοποιητικών των μελών του πληρώματος (έλεγχος από το κράτος λιμένα). Περιλαμβάνει επίσης ισχυρότερα μέτρα για την καταπολέμηση της δόλιας πιστοποίησης, υψηλότερα πρότυπα για τη φυσική ικανότητα και την ενημερωμένη εκπαίδευση ασφάλειας.

Η οδηγία (ΕΕ) 2017/2397, της 12ης Δεκεμβρίου 2017, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και την κατάργηση των οδηγιών 91/672 / ΕΟΚ και 96/50 / ΕΚ του Συμβουλίου προβλέπει σταδιακή σταδιακή εφαρμογή μεταβατικών μέτρων για την επέκταση των απαιτήσεων επαγγελματικών προσόντων πέραν το επίπεδο των πλοιαρχών που καλύπτουν όλο το πλήρωμα στην εσωτερική ναυσιπλοΐα στην ΕΕ. Η επικαιροποιημένη οδηγία ορίζει την υποχρέωση των μελών του πληρώματος καταστρώματος και των υπευθύνων των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης να διαθέτουν πιστοποιητικά προσόντων. Οι πλοίαρχοι που πλέουν σε επικίνδυνες περιστάσεις πρέπει να εξουσιοδοτηθούν ειδικά για να το πράξουν και θα πρέπει να απαιτείται να αποδεικνύουν πρόσθετες ικανότητες.

1.3.1 Θαλάσσιος εξοπλισμός

Η οδηγία 96/98 / ΕΚ, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής της σύμβασης SOLAS σε εξοπλισμό για εμπορικά σκάφη, καθιστά υποχρεωτικές τις αποφάσεις του ΙΜΟ που απορρέουν από αυτήν. Η οδηγία 2012/32 / ΕΕ τροποποίησε την οδηγία 96/98 / ΕΚ αντικαθιστώντας το παράρτημα Α για να την προσαρμόσει ώστε να ληφθούν υπόψη οι πιο πρόσφατες τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων και των εφαρμοστέων προτύπων δοκιμών. Η οδηγία 2014/90 / ΕΕ της 23ης Ιουλίου 2014 σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων ενίσχυσε την εφαρμογή των σχετικών κανόνων και την παρακολούθηση της τήρησής τους.

1.3.2 Ασφάλεια στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Ο κώδικας ISPS (Διεθνής Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων) εγκρίθηκε σε διάσκεψη του IMO το 2002, μαζί με τροποποιήσεις άλλων διεθνών συμφωνιών. Ο στόχος του κώδικα είναι να εξασφαλίσει καλύτερη προστασία πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 της 31ης Μαρτίου 2004 είχε ως στόχο να διασφαλίσει την ομοιόμορφη ερμηνεία και εφαρμογή των αποφάσεων του IMO. Η στρατηγική για την ασφάλεια στη θάλασσα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δρομολογήθηκε στις 24 Ιουνίου 2014 με την έκδοση απόφασης του Συμβουλίου που την ενέκρινε ως πολιτικό και στρατηγικό μέτρο για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων ασφάλειας στη θάλασσα χρησιμοποιώντας όλα τα σχετικά διεθνή, κοινοτικά και εθνικά μέσα.

1.3.3 Ασφάλεια επιβατικών πλοίων και επιθεώρηση πλοίου

Οι κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και έρευνας πλοίων και για τις σχετικές δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (νηογνώμονες) καθορίστηκαν στην οδηγία 94/57 / ΕΚ της 22ας Νοεμβρίου 1994. Η ασφάλεια στα πλοία που παρέχουν τακτικές γραμμές μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ ρυθμίζεται με την οδηγία 2009/45 / ΕΚ της 6ης Μαΐου 2009, η οποία ενοποίησε και αναδιατύπωσε τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία που θεσπίστηκαν με την οδηγία 98/18 / ΕΚ . Οδηγία 98/41 / ΕΚ της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταχώριση προσώπων που πλέουν σε επιβατηγά πλοία κατέστησε δυνατή την παρακολούθηση του αριθμού των επιβατών και την αποτελεσματικότερη τοποθέτηση των επιχειρήσεων διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος. Οι κανόνες σχετικά με τα ελάχιστα προσόντα για τους ναυτικούς ενημερώθηκαν το 2019 βάσει πρότασης της Επιτροπής. Μετά την έγκριση από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, η οδηγία (ΕΕ) 2019/1159 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 12 Ιουλίου 2019.

Το 2016, η Επιτροπή υπέβαλε τρεις νομοθετικές προτάσεις, οι οποίες ψηφίστηκαν στην ολομέλεια της 4 Οκτωβρίου 2017 και δημοσιεύθηκαν στις 30 Νοεμβρίου 2017. Η πρώτη από τις προκύπτουσες οδηγίες, οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 της 15ης Νοεμβρίου 2017 για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45 / ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, επεδίωξε να αποσαφηνίσει και να απλοποιήσει τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Η ιδέα

πίσω από την οδηγία ήταν να διευκολύνει την ενημέρωση, την παρακολούθηση και την επιβολή των κανόνων. Οι τροπολογίες στην προηγούμενη οδηγία περιελάμβαναν την κατάργηση ασυνεπών και λανθασμένων αναφορών, την παροχή νέων ορισμών διαφόρων τύπων πλοίων, την αποσαφήνιση του ορισμού του ισοδύναμου υλικού, εξαιρουμένων των πλοίων κάτω των 24 μέτρων και την απλοποίηση των ορισμών των θαλάσσιων περιοχών. Δημιουργήθηκε επίσης βάση δεδομένων από την Επιτροπή για την αύξηση της διαφάνειας και τη διευκόλυνση της κοινοποίησης εξαιρέσεων, ισοδυναμιών και πρόσθετων μέτρων ασφαλείας. Η δεύτερη, οδηγία (ΕΕ) 2017/2109 της 15ης Νοεμβρίου 2017 για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41 / ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την εγγραφή προσώπων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και της οδηγίας 2010/65 / ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής εκθέσεων για πλοία που φθάνουν και / ή αναχώρηση από λιμένες των κρατών μελών, ενημέρωση και αποσαφήνιση των υφιστάμενων απαιτήσεων για την καταμέτρηση και την εγγραφή επιβατών και πληρώματος σε επιβατηγά πλοία. Οι τροπολογίες περιελάμβαναν την ενημέρωση του ορισμού των «λιμενικών περιοχών» προκειμένου να ενσωματωθούν πληροφορίες σχετικά με την εθνικότητα των επιβαινόντων και να υποχρεωθούν οι εταιρείες να αποθηκεύουν λίστες επιβατών και πληρώματος σε ένα εθνικό ενιαίο παράθυρο. Η τρίτη πρόταση οδήγησε στην έγκριση της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 της 15ης Νοεμβρίου 2017 σχετικά με ένα σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή λειτουργία επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατικών σκαφών σε τακτική γραμμή, το οποίο τροποποίησε την οδηγία 2009/16 / ΕΚ και κατάργησε την οδηγία 1999/35 / ΕΚ του Συμβουλίου. Αυτό ενημέρωσε και διευκρίνισε τις υφιστάμενες απαιτήσεις έρευνας για τα πλοία ro-ro και ταχύπλοα σκάφη και προέβλεπε ένα σύστημα επιθεωρήσεων βάσει πλοίου πριν από την έναρξη μιας τακτικής υπηρεσίας, το οποίο μπορεί να συνδυαστεί με μια έρευνα του κράτους σημαίας σε ετήσια βάση .

Η οδηγία 2001/105 / ΕΚ της 19ης Δεκεμβρίου 2001 ενίσχυσε και τυποποίησε τις νομικές διατάξεις της οδηγίας 94/57 / ΕΚ σχετικά με τους οργανισμούς επιθεώρησης και έρευνας πλοίων (βλ. Προηγούμενη ενότητα). Ειδικότερα, εισήγαγε ένα σύστημα ευθύνης σε περίπτωση αποδεδειγμένης αμέλειας. Η οδηγία 2001/106 / ΕΚ της 19ης Δεκεμβρίου 2001 καθιστούσε υποχρεωτικό τον έλεγχο του κράτους λιμένα για

δυσνητικά επικίνδυνα σκάφη και εισήγαγε μια «μαύρη λίστα» πλοίων στα οποία δεν επιτρέπεται η πρόσβαση σε λιμένες της ΕΕ.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 της 18ης Φεβρουαρίου 2002 καθόρισε ένα καθορισμένο χρονοδιάγραμμα για την απόσυρση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από την υπηρεσία και την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πλοία διπλού κύτους. Μετά την καταστροφή του πετρελαιοφόρου Prestige, ένα πιο αυστηρό χρονοδιάγραμμα εγκρίθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ 530/2012 της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχες απαιτήσεις σχεδιασμού για πετρελαιοφόρα μονού κύτους καταργήθηκε και στη συνέχεια ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 αντιμετώπισε ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις βάσει των κανόνων του ΙΜΟ. Διευκρίνισε ότι, για τη μεταφορά πετρελαίου βαρέως τύπου, επιτρέπεται μόνο στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους να φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους και το απαγόρευσε σε όλα τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ανεξάρτητα από τη σημαία, από λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς υπεράκτιων ή από αγκυροβόληση σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών.

1.3.4 Έλεγχος πλοίων και πληροφοριών

Η οδηγία 2002/59 / ΕΚ της 27ης Ιουνίου 2002 θέσπισε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και των πληροφοριών (SafeSeaNet). Προτού επιτραπεί σε πλοίο να εισέλθει σε λιμένα σε κράτος μέλος, οι ιδιοκτήτες του είναι υπεύθυνοι για την παροχή ορισμένων πληροφοριών στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, ιδίως σε περίπτωση επικίνδυνων ή ρυπογόνων φορτίων. Η οδηγία καθιστούσε υποχρεωτικό τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και καταγραφικά δεδομένων ταξιδιού (VDR) ή «μαύρα κουτιά». Οι αρχές των σχετικών κρατών μελών έχουν το δικαίωμα να απαγορεύουν στα πλοία να εγκαταλείπουν το λιμάνι σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 της 27ης Ιουνίου 2002 ίδρυσε έναν Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Ο ρόλος του EMSA είναι να παρέχει στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή επιστημονική και τεχνική υποστήριξη και να διασφαλίζει την επιβολή των κανόνων ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Η αρμοδιότητά της

επεκτάθηκε σημαντικά με την πάροδο του χρόνου για να ενσωματώσει τον έλεγχο της ρύπανσης και τα δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 100/2013, της 15ης Ιανουαρίου 2013, τροποποίησε τον κανονισμό EMSA, αποσαφηνίζοντας τα βασικά και βοηθητικά καθήκοντα του EMSA, καθώς και λεπτομερώς τον ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει στη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής:

- Ανάπτυξη και λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων και Παρακολούθησης Πλοίων (LRIT) της ΕΕ και SafeSeaNet,
- Παροχή σχετικών δεδομένων θέσης σκαφών και παρατήρησης της Γης στις αρμόδιες εθνικές αρχές και τους αρμόδιους φορείς της ΕΕ · και
- Παροχή επιχειρησιακής υποστήριξης στα κράτη μέλη σχετικά με έρευνες που σχετίζονται με σοβαρά θύματα.

Μετά από έντονες διαπραγματεύσεις, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία τον Δεκέμβριο του 2008 σχετικά με μια τρίτη νομοθετική δέσμη που περιλαμβάνει δύο κανονισμούς και έξι οδηγίες:

- Αναδιατύπωση της οδηγίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (οδηγία 2009/16 / ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009) για την εξασφάλιση συχνότερων και αποτελεσματικότερων επιθεωρήσεων στο πλαίσιο νέων μηχανισμών παρακολούθησης που συνδέονται με τον δυνητικό κίνδυνο, φέρνοντας έτσι τις διαδικασίες, τα μέσα και την εργασία σύμφωνα με το μνημόνιο συμφωνίας του Παρισιού στον τομέα της εφαρμογής του δικαίου της ΕΕ ·
- Οδηγία 2009/21 / ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας, η οποία επέτρεψε την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους ·
- Οδηγία 2009/17 / ΕΚ, της 23ης Απριλίου 2009, για την τροποποίηση της οδηγίας για τη θέσπιση κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας σκαφών και πληροφοριών (SafeSeaNet), με στόχο τη βελτίωση των νομικών προϋποθέσεων-πλαισίων σχετικά με τους χώρους καταφυγής πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο και την περαιτέρω ανάπτυξη του SafeSeaNet ·

- Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 και η οδηγία 2009/15 / ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 καθιέρωσαν κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και επιθεώρησης πλοίων και αποσκοπούσαν στη δημιουργία ενός ανεξάρτητου συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας για την εξάλειψη των εναπομείναντων ελαττωμάτων στην επιθεώρηση και διαδικασίες πιστοποίησης για τον παγκόσμιο στόλο.
- Η οδηγία 2009/18 / ΕΚ, της 23ης Απριλίου 2009, για τη θέσπιση των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση ατυχημάτων στις θαλάσσιες μεταφορές, καθορίζει τις τυπικές αρχές για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων στη θάλασσα που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ και συμβαίνουν στα χωρικά ύδατα ή εσωτερικά ύδατα κράτους μέλους. Η οδηγία καθιέρωσε επίσης ένα σύστημα συγκέντρωσης ευρημάτων, γνωστό ως «πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας», μεταξύ του EMSA, της Επιτροπής και των κρατών μελών.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των θαλάσσιων μεταφορέων επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος.
- Η οδηγία 2009/20 / ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 καθορίζει τις απαιτήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά τα πιστοποιητικά ασφάλισης των πλοιοκτητών έναντι θαλάσσιων αξιώσεων.

1.3.5 Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Το Κοινοβούλιο υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες για την ασφάλεια στη θάλασσα και εργάστηκε για την επίτευξη προόδου σε αυτόν τον τομέα. Τα δύο πακέτα ασφάλειας στη θάλασσα Erika έλαβαν την υποστήριξη του Κοινοβουλίου, το οποίο συνέβαλε στην ταχεία ολοκλήρωσή τους και εξασφάλισε βελτιώσεις στις αρχικές προτάσεις. Το Κοινοβούλιο ζήτησε επίσης μια ευρωπαϊκή υπηρεσία ακτοφυλακής, για πλοήγηση σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες και δύσκολες περιοχές, και για σαφή λήψη αποφάσεων έκτακτης ανάγκης και ηγεσία στα κράτη μέλη (ιδίως σε σχέση με την υποχρεωτική κατανομή ενός τόπου καταφυγίου ή λιμένα έκτακτης ανάγκης). Στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας για το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και του συστήματος πληροφοριών (SafeSeaNet), το Κοινοβούλιο εξασφάλισε ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να ορίσουν μια αρμόδια αρχή για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον τρόπο πρόληψης των ναυαγίων και σε

ποιον λιμένα πρέπει να φιλοξενεί πλοία που χρειάζονται βοήθεια. Ένα νομικό πλαίσιο για λιμάνια έκτακτης ανάγκης, το οποίο το Κοινοβούλιο είχε ήδη ζητήσει επανειλημμένα, αποτελεί βασική απαίτηση για τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Συνεπώς, το Κοινοβούλιο υπήρξε η κινητήρια δύναμη πίσω από τις σημαντικές βελτιώσεις που έγιναν στην ασφάλεια στη θάλασσα, από την πρώτη έως την τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα (ιδίως μέσω των εργασιών της προσωρινής επιτροπής MARE το 2004).

Στο ψήφισμά του σχετικά με τον EMSA, το Κοινοβούλιο ζήτησε την επέκταση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού. Συνέστησε συγκεκριμένα τα συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας να μπορούν να συμβάλουν σε έναν ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο χωρίς φραγμούς, ο οποίος θα επιτρέπει τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των κρατών μελών δια θαλάσσης χωρίς περισσότερες διατυπώσεις παρά για τις οδικές μεταφορές. Με την έγκριση, από κοινού με το Συμβούλιο, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 911/2014, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την πολυετή χρηματοδότηση της δράσης EMSA στον τομέα της αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου, το Κοινοβούλιο συνέβαλε στη διάθεση 160,5 εκατομμυρίων ευρώ στον EMSA για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2014 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Το 2018, η Επιτροπή δημοσίευσε πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος θαλάσσιου ενιαίου παραθύρου και την κατάργηση της οδηγίας 2010/65 / ΕΕ. Μετά την έγκριση από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα στις 25 Ιουλίου 2019.

Κεφάλαιο 2 : «Μακροχρόνια ανάπτυξη των διεθνών λιμένων»

2.1 : Μοντέλα ανάπτυξης λιμένων

Ξεκινώντας από την αρχική τοποθεσία λιμένων με μικρές πλευρικές αποβάθρες δίπλα στο κέντρο της πόλης, η ρύθμιση αποβαθρών είναι το προϊόν των εξελισσόμενων θαλάσσιων τεχνολογιών και των βελτιώσεων στη διαχείριση φορτίων. Αυτό σηματοδοτείται επίσης από την αλλαγή χωρικών σχέσεων μεταξύ του λιμανιού και του αστικού πυρήνα, καθώς οι αποβάθρες κατασκευάζονται πιο μακριά από την κεντρική επιχειρηματική περιοχή. Στα τελικά στάδια, η αυξημένη εξειδίκευση του χειρισμού φορτίου, τα αυξανόμενα μεγέθη των πλοίων και οι ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις για χώρο, για το χειρισμό φορτίων και την αποθήκευση, οδηγούν σε λιμενική δραστηριότητα σε τοποθεσίες που απέχουν πολύ από τις παλαιότερες εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές υποδομές κατασκευάζονται έτσι για αρκετές δεκαετίες και σε ορισμένες περιπτώσεις για αρκετούς αιώνες. Τρία σημαντικά βήματα μπορούν να προσδιοριστούν στη διαδικασία ανάπτυξης λιμένων που προσδιορίζονται:

- **Ρύθμιση** . Η αρχική ρύθμιση ενός λιμένα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από γεωγραφικές παραμέτρους, όπως το πιο απομακρυσμένο σημείο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με ιστιοφόρα. Μια τυπική εξέλιξη ενός λιμένα ξεκινά από το αρχικό λιμάνι, τις περισσότερες φορές ένα λιμάνι αλιείας με εμπορικές και ναυπηγικές δραστηριότητες, η οποία περιλαμβάνει πολλές αποβάθρες. Πριν από τη βιομηχανική επανάσταση, τα λιμάνια παρέμειναν μάλλον στοιχειώδη όσον αφορά τις τερματικές τους εγκαταστάσεις. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι επικεντρώθηκαν κυρίως στην αποθήκευση και τη χονδρική πώληση, που βρίσκονται σε τοποθεσίες που βρίσκονται ακριβώς δίπλα στο λιμάνι. Η λιμενική περιοχή αποτελούσε βασικό στοιχείο της αστικής κεντρικότητας.
- **Επέκταση** . Η βιομηχανική επανάσταση πυροδότησε πολλές αλλαγές που επηρέασαν τις λιμενικές δραστηριότητες. Οι αποβάθρες επεκτάθηκαν και κατασκευάστηκαν προβλήτες για τη διαχείριση των αυξανόμενων ποσοτήτων εμπορευμάτων και επιβατών καθώς και μεγαλύτερων πλοίων. Καθώς το μέγεθος των πλοίων επεκτάθηκε, η ναυπηγική βιομηχανία έγινε μια

δραστηριότητα που απαιτούσε την κατασκευή αποβαθρών. Επιπλέον, η ενοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών με τερματικούς σταθμούς παραχώρησε πρόσβαση σε τεράστια ενδοχώρα με αναλογική αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι επεκτάθηκαν επίσης για να συμπεριλάβουν βιομηχανικές δραστηριότητες. Αυτή η επέκταση έγινε κυρίως κατάντη προς βαθύτερες περιοχές.

- **Ειδίκευση** . Η επόμενη φάση αφορούσε την κατασκευή εξειδικευμένων αποβαθρών για τη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών, όπως εμπορευματοκιβώτια, μεταλλεύματα, σιτηρά, πετρέλαιο και άνθρακας, τα οποία επέκτειναν σημαντικά τις ανάγκες αποθήκευσης. Τα μεγαλύτερα πλοία απαιτούσαν συχνά βυθοκόρηση ή κατασκευή μεγάλων αποβαθρών που παρέχουν πρόσβαση σε μεγαλύτερα βάθη. Αυτή η εξέλιξη συνεπαγόταν για πολλά λιμάνια τη μετανάστευση των δραστηριοτήτων τους μακριά από την αρχική τους ρύθμιση και αύξηση των ικανοτήτων χειρισμού τους. Με τη σειρά τους, οι αρχικοί ιστότοποι λιμένων, που συνήθως βρίσκονται δίπλα σε περιοχές του κέντρου, έγιναν ξεπερασμένοι και εγκαταλείφθηκαν.

Ο Bird (1971) πρότεινε ότι το *Anyport* δεν είχε σκοπό να εμφανίσει ένα μοτίβο στο οποίο όλα τα λιμάνια πρέπει να αναγκαστούν, αλλά να παρέχει μια βάση με την οποία να συγκρίνει εμπειρικά την ανάπτυξη των λιμένων. Το μοντέλο έχει δοκιμαστεί σε μια ποικιλία διαφορετικών συνθηκών (Hoyle, 1967). Ενώ οι τοπικές συνθήκες παράγουν διαφορές, υπάρχουν αρκετές ομοιότητες για να κάνουν την έννοια *Anyport* μια χρήσιμη περιγραφή της μορφολογικής ανάπτυξης του λιμένα. Η εμφάνιση νέων τερματικών εμπορευματοκιβωτίων συνεχίζει την τάση για εξειδίκευση και αναζήτηση τοποθεσιών δίπλα σε βαθύτερα νερά.

Ένα από τα χαρακτηριστικά που παρουσιάζει το *Anyport* είναι η μεταβαλλόμενη σχέση μεταξύ λιμένων και των πόλεων υποδοχής τους. Το μοντέλο περιγράφει την αυξανόμενη απόθεση από το υπόλοιπο αστικό περιβάλλον. Αυτή η πτυχή έχει επεξεργαστεί από αρκετούς γεωγράφους που ερευνούν την ανασυγκρότηση λιμενικής γης και τους εμπλεκόμενους δεσμούς. Ένας από αυτούς τους αστικούς συνδέσμους είναι η ανακατασκευή παλαιών λιμενικών τοποθεσιών για άλλες αστικές χρήσεις,

όπως το Docklands στο Λονδίνο και το Harbourfront στη Βαλτιμόρη. Μια πιο πρόσφατη τροποποίηση του μοντέλου *Airport* επικεντρώνεται στην ανάπτυξη τερματικών εμπορευματοκιβωτίων. Παρουσιάζονται πέντε εναλλακτικές λύσεις:

- **Κλείσιμο** , όταν η εγκατάσταση εγκαταλείπεται λόγω κακών τοποθεσιών και/ή συνθηκών λειτουργίας.
- **Επέκταση** , όπου οι συνθήκες λειτουργίας απαιτούν την επέκταση ή τροποποίηση των υπαρχόντων ιστότοπων.
- **Επιπλέον** , όπου λόγω των απαιτήσεων βαθύτερου νερού ή λειτουργικών εγκαταστάσεων, δημιουργούνται νέες προβλήτες.
- **Ενοποίηση** , όπου βρίσκονται πολλές υπάρχοντες θέσεις ελιμενισμού, συνδυάζονται για να παρέχουν νέες διευρυμένες εγκαταστάσεις.
- **Ανασυγκρότηση** , που θεωρείται ως το αποτέλεσμα της λειτουργικής αξιολόγησης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και της δημιουργίας ενός υπερ-τερματικού .

Το μοντέλο *Airport* αμφισβητήθηκε περαιτέρω από τις εξελίξεις που προκλήθηκαν από τα εμπορευματοκιβώτια, η οποία υποκίνησε την ανάπτυξη ενός δικτύου δορυφορικών τερματικών και κέντρων εσωτερικής φόρτωσης συνδεδεμένων με τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η διαδικασία χαρακτηρίζεται συχνά ως περιφερειοποίηση λιμένων .

Τα λιμάνια παράγουν συνδυασμό δημόσιων και ιδιωτικών αγαθών. Τα δημόσια αγαθά περιλαμβάνουν εκείνα που είναι εγγενώς αδιαίρετα και μη καταναλώσιμα, όπως η δημόσια ασφάλεια, η ασφάλεια και ένα υγιές περιβάλλον από τη μία πλευρά, και οι παράκτιες εργασίες προστασίας είναι απαραίτητες για τη δημιουργία λεκανών λιμένων από την άλλη. Τα ιδιωτικά αγαθά είναι αναλώσιμα και διαιρετά και η χρήση τους συνεπάγεται ελάχιστο οικονομικό όφελος.

Το μεγαλύτερο μέρος της αξίας των ιδιωτικών αγαθών μπορεί να καταγραφεί σε συναλλαγές μεταξύ ιδιωτών στην αγορά. Ωστόσο, ένα σημαντικό μέρος της αξίας των δημόσιων αγαθών δεν μπορεί να καταγραφεί σε συναλλαγές με όπλα. Κατά συνέπεια, οι ιδιωτικές εταιρείες έχουν ελάχιστα κίνητρα για την παραγωγή τους. Τα

δημόσια αγαθά δημιουργούν θετικά εξωτερικά αποτελέσματα όταν χρησιμοποιούνται. Τα κοινωνικά οφέλη που δημιουργούν είναι μεγαλύτερα από την τιμή που μπορούν να χρεώσουν οι ιδιώτες. Έτσι, κάποια μορφή δημόσιας παρέμβασης είναι κατάλληλη στην παραγωγή τους για να διασφαλιστεί ότι διατηρείται επαρκές επίπεδο δημόσιων αγαθών.

Οι θύρες αντιπροσωπεύουν ένα συνδυασμό δημόσιων και ιδιωτικών αγαθών. Παράγουν άμεσα οικονομικά οφέλη (ιδιωτικά αγαθά) μέσω των δραστηριοτήτων τους, καθώς και επιπρόσθετα έμμεσα οφέλη (δημόσια αγαθά) με τη μορφή ενίσχυσης του εμπορίου, αυξήσεις δεύτερης τάξης στον όγκο παραγωγής και αυξημένες εξασφαλίσεις σε υπηρεσίες που σχετίζονται με το εμπόριο. Αυτά τα «οικονομικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα» έχουν χρησιμοποιηθεί από πολλά λιμάνια για να δικαιολογήσουν τις άμεσες επενδύσεις του δημόσιου τομέα. Σε αυτήν τη διπλή παραγωγή τόσο δημόσιων όσο και ιδιωτικών αγαθών προκύπτουν πολυπλοκότητες, γεγονός που καθιστά δύσκολο τον καθορισμό ρόλων και ορίων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στους τομείς της θαλάσσιας και λιμενικής ασφάλειας, της ασφάλειας λιμένων και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τόσο μέσω των στοχοθετημένων αναπτυξιακών πολιτικών όσο και της απρογραμμάτιστης ανάπτυξης των αλληλένδετων βιομηχανιών, πολλά λιμάνια έχουν γίνει η θέση για βιομηχανικές συστάδες. Τα βιομηχανικά συγκροτήματα είναι γεωγραφικές συγκεντρώσεις ιδιωτικών εταιρειών που μπορούν να ανταγωνίζονται μεταξύ τους ή να αλληλοσυμπληρώνονται ως πελάτες και προμηθευτές σε εξειδικευμένους τομείς παραγωγής και διανομής. Οι βιομηχανικές συστάδες αντιπροσωπεύουν ένα είδος αλυσίδας αξίας, έναν ιστό αλληλένδετων δραστηριοτήτων που αλληλοϋποστηρίζονται και συνεχώς αυξάνονται. Η ομαδοποίηση σχετικών δραστηριοτήτων βελτιώνει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των συμμετεχόντων στο σύμπλεγμα αυξάνοντας την παραγωγικότητά τους, μειώνοντας το κόστος συναλλαγών μεταξύ τους, οδηγώντας την τεχνολογική καινοτομία και ενθαρρύνοντας τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Τα μεγάλα λιμάνια προσφέρουν ιδιαίτερα ελκυστικές τοποθεσίες για τις βιομηχανίες σπόρων προς σπορά και τις επιχειρήσεις υψηλής έντασης διανομής. Αρκετά αξιοσημείωτα βιομηχανικά συμπλέγματα με επίκεντρο τα λιμάνια έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία 50 χρόνια, για παράδειγμα, εκείνα στο Ντουμπάι, στο Κόλον, στο Νόρφολκ, στο Ρότερνταμ, στη Γιοκοχάμα, στην Αμβέρσα, στο Αμβούργο, στη Μασσαλία και στο Χιούστον. Από τη δεκαετία του 1950, τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια στόχευαν σε διυλιστήρια και χημικές βιομηχανίες για συμπαραγωγή και ανάπτυξη κώδικα, με σημαντική επιτυχία. Έτσι, για παράδειγμα, ένα μεγάλο σύμπλεγμα πέντε διυλιστηρίων και πολλών εταιρειών χημικής επεξεργασίας βρίσκονται στο λιμάνι του Ρότερνταμ ως άμεσο αποτέλεσμα των δημόσιων πολιτικών που αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1950. Ένα σύμπλεγμα παγκόσμιας κλάσης, εξειδικευμένες θαλάσσιες υπηρεσίες εδραιώθηκαν επίσης στο λιμάνι του Ρότερνταμ, ως αποτέλεσμα των καλών συνδέσεων με την ενδοχώρα και των ευρημάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στη Βόρεια Θάλασσα. Ένα άλλο παράδειγμα ανάπτυξης συμπλεγμάτων είναι το λιμάνι του Κολόμπο. ένα σύμπλεγμα βιομηχανίας ειδών μόδας και ειδών ένδυσης έχει αναπτυχθεί γύρω από το Κολόμπο, το οποίο επικεντρώνεται σε αξιόπιστες υπηρεσίες κοντέινερ μικρής διαμετακόμισης για την ολοκλήρωση παραγγελιών αγοράς just-in-time (JIT). Αυτή η εξέλιξη ήταν καθοδηγούμενη από τις επιχειρήσεις και όχι το άμεσο αποτέλεσμα της ρητής δημόσιας πολιτικής. Το μάθημα που επιδεικνύεται στο Κολόμπο είναι ότι κάτι σαν δημόσια αγαθά με τη μορφή αποτελεσματικών βιομηχανικών δικτύων μπορούν να δημιουργηθούν και να αναπτυχθούν μέσω ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Ως θέμα στρατηγικής αναπτυξιακής πολιτικής, πολλά λιμάνια ενθαρρύνουν την ανάπτυξη κώδικα διαφόρων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας μέσω franchising, αδειοδότησης και χρηματοδοτικής μίσθωσης. Σήμερα, τα λιμάνια επιδιώκουν να προσελκύσουν επιχειρήσεις που επεκτείνουν τις αλυσίδες εφοδιαστικής τους ή να τους παρέχουν εξειδικευμένες δυνατότητες για να προσθέσουν αξία σε φορτία που αποθηκεύονται και διακινούνται στο λιμάνι. Οι γενικές υπηρεσίες που πολλοί λιμένες προσπαθούν να αναπτύξουν, περιλαμβάνουν το chandlery, την επισκευή πλοίων, τη συντήρηση εμπορευματοκιβωτίων, τις θαλάσσιες εκτιμήσεις, τις επιθεωρήσεις ασφαλιστικών απαιτήσεων και τις τραπεζικές συναλλαγές. Πολλές κυβερνήσεις συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην ανάπτυξη λιμένων. Συχνά χρησιμοποιούν ένα επιχείρημα «ανάπτυξης» για να δικαιολογήσουν την άμεση χρηματοδότηση της βασικής

λιμενικής υποδομής. Αυτό το αναπτυξιακό σκεπτικό απορρέει από την πεποίθηση ότι οι επενδύσεις σε λιμενικά περιουσιακά στοιχεία έχουν ισχυρές άμεσες και έμμεσες πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις σε ολόκληρη την εθνική οικονομία και, επιπλέον, ότι η δέσμευση των δημόσιων πόρων είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της συγχρηματοδότησης από τον εμπορικό και βιομηχανικό τομέα. Αυτοί οι τομείς ενθαρρύνονται έτσι να κάνουν επενδύσεις που δεν θα πραγματοποιούν ελλείψει δημόσιων επενδύσεων σπόρων σε λιμενικές υποδομές. Ωστόσο, ο καθορισμός αιτιωδών δεσμών μεταξύ δημόσιων επενδύσεων και συγκεκριμένων εμπορικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων είναι δύσκολος και μερικές φορές κερδοσκοπικός.

Από την άλλη πλευρά, οι λιμενικές δραστηριότητες είναι επιχειρήσεις από μόνες τους και πρέπει να διαχειρίζονται για να επιτύχουν τη βέλτιστη αξιοποίηση του κεφαλαίου. Οι επενδύσεις σε λιμενικά περιουσιακά στοιχεία επηρεάζονται από τον κίνδυνο, τον ανταγωνισμό για γη και κεφάλαια ή άλλους παράγοντες στο ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Οι επιδοτήσεις και τα κίνητρα που παρέχονται από την κυβέρνηση στρεβλώνουν την κατανομή των πόρων για την ανάπτυξη λιμένων και μπορεί να οδηγήσουν σε υπερβολικές ή υποεπενδύσεις.

Η λεπτή ευθυγράμμιση δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων καθορίζει τη δομή της διαχείρισης λιμένων και της πολιτικής ανάπτυξης λιμένων. Διατίθεται πλήρες φάσμα θεσμικών πλαισίων, που διαφέρει πρωτίστως στο σημείο όπου οριοθετείται η γραμμή μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Στο ένα άκρο αυτού του φάσματος, ο πλήρης δημόσιος έλεγχος του σχεδιασμού, της ρύθμισης και των λειτουργιών οδηγεί σε μια «θύρα εξυπηρέτησης». Στο άλλο άκρο, η σχεδόν απόλυτη απουσία δημόσιας ιδιοκτησίας, ελέγχου ή εποπτικής εποπτείας έχει ως αποτέλεσμα μια «ιδιωτικοποιημένη θύρα» .

Σε μια σαφή τάση, η ευθυγράμμιση δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων τα τελευταία χρόνια είχε ως αποτέλεσμα τον μειωμένο ρόλο για τις κυβερνήσεις στη λιμενική βιομηχανία. Ωστόσο, η πλήρης απουσία δημόσιας συμμετοχής στον λιμενικό τομέα παραμένει εξαίρεση, περιοριζόμενη κυρίως σε εξειδικευμένους λιμένες και τερματικούς σταθμούς.

Όταν οι κυβερνήσεις προσπαθούν να αυξήσουν την εθνική οικονομική ευημερία μέσω της ανάπτυξης λιμένων, μπορούν να επιλέξουν να εφαρμόσουν ένα από τα δύο

διαφορετικά κανονιστικά πλαίσια: 1)το πλαίσιο αντικατάστασης της αγοράς ή 2)το πλαίσιο δημόσιου συμφέροντος. Επιδιώκοντας να αυξήσουν την οικονομική ευημερία, οι κυβερνήσεις ενδέχεται να προσπαθήσουν να διορθώσουν τις ατέλειες της αγοράς και να συλλάβουν εξωτερικές αγορές χωρίς κατάλληλες μηχανικές και αμφισβητούμενες συναλλαγές. Εναλλακτικά, μπορούν να επιδιώκουν σαφείς στόχους που αναπτύσσονται μέσω δημόσιων συμβουλευτικών διαδικασιών που έχουν σχεδιαστεί για τον προσδιορισμό της ζήτησης για δημόσια αγαθά.

Όσον αφορά το υποκατάστατο της αγοράς, το πρωταρχικό καθήκον της κυβέρνησης είναι να εντοπίσει και να εξαλείψει τις ατέλειες της αγοράς και την αντανταγωνιστική συμπεριφορά ή να ρυθμίσει τις ανεπιθύμητες επιπτώσεις της. Για παράδειγμα, ο ανταγωνισμός για την αγορά μπορεί να αντικαταστήσει τον ανταγωνισμό στην αγορά, και ο ανταγωνισμός για την αγορά μπορεί να μετατραπεί σε ανταγωνιστικές προσφορές δικαιωμάτων με τρόπους που εξασφαλίζουν προανταγωνιστικά αποτελέσματα.

Συνεπώς, ένας από τους στόχους της δημόσιας πολιτικής πρέπει να είναι η δημιουργία ανταγωνιστικών δομών αγοράς για λιμενικές υπηρεσίες και η διαχείριση ανταγωνιστικής συμπεριφοράς. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω αδειοδότησης, χρηματοδοτικής μίσθωσης, παραχώρησης ή άλλων μεθόδων που έχουν σχεδιαστεί για την αποτελεσματική κατανομή των πόρων. Η αναπληρωματική άποψη της αγοράς ακολουθείται στις περισσότερες χώρες με οικονομικές πολιτικές προσανατολισμένες στην αγορά.

Η ανάγκη για κάποια μορφή κρατικής παρέμβασης στις αγορές λιμενικών υπηρεσιών σχετίζεται με τα μοναδικά οικονομικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων λιμένων, μερικά από τα οποία τείνουν να τα κάνουν φυσικά μονοπώλια:

- Η παροχή λιμενικών υπηρεσιών συνεπάγεται μεγάλο σταθερό κόστος και χαμηλό οριακό κόστος. Τα οριακά οφέλη που σχετίζονται με τη χρήση λιμενικών υπηρεσιών υπερβαίνουν το οριακό κόστος παροχής αυτών των υπηρεσιών.
- Απαιτείται σχετικά μεγάλη, ελάχιστη αρχική χωρητικότητα βασικής υποδομής για τεχνικούς λόγους.

- Η υποδομή είναι συχνά αδιαίρετη και, ως αποτέλεσμα, η αύξηση της χωρητικότητας της υποδομής μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο σε «κβαντικά κομμάτια».
- Τόσο η αρχική κατασκευή όσο και η επέκταση λιμένων απαιτούν μεγάλα ποσά κεφαλαίου.
- Η διάρκεια ζωής των έργων λιμενικής υποδομής υπερβαίνει συχνά το χρονικό ορίζοντα που είναι αποδεκτό για ιδιώτες επενδυτές και εμπορικές τράπεζες.
- Η βασική υποδομή λιμένων είναι ακίνητη και έχει λίγες εναλλακτικές χρήσεις.

Αυτό το σύνολο χαρακτηριστικών είναι ο κύριος λόγος για την οικονομική συμμετοχή των κυβερνήσεων σε έργα κατασκευής λιμένων και επέκτασης.

2.1.1 Αλληλεπίδραση με λιμένες πόλεις

Τα λιμάνια και οι πόλεις, των οποίων αποτελούν μέρος, αλληλεπιδρούν σε πολλές διαστάσεις: οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτιστικές. Κάθε διαδικασία μεταρρύθμισης του λιμένα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους δεσμούς μεταξύ των στόχων της πόλης και των στόχων του λιμένα. Ολοκληρωμένη μεταφορά - η ομαλή μεταφορά φορτίου και εξοπλισμού από ξηρά σε υδάτινα συστήματα είναι μια ουσιαστική λειτουργία λιμένα, αλλά δεν πραγματοποιείται μεμονωμένα. Ένας κόμβος θαλάσσιου λιμένα σε ένα σύστημα πολλαπλών μεταφορών συνδέεται συχνά με την ανάπτυξη ενός αστικού κέντρου και δημιουργεί σημαντική απασχόληση, βιομηχανική δραστηριότητα και εθνική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Πολλές μεγάλες πόλεις εντοπίζουν τις ρίζες τους στη δημιουργία λιμανιού. Αυτό δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι το λιμάνι θα επεκταθεί στον τόπο όπου ιδρύθηκε αρχικά. Η Αμβέρσα και το Ρότερνταμ είναι παραδείγματα λιμένων που αναπτύχθηκαν σχετικά κοντά στους κεντρικούς πυρήνες των πόλεων. Με την πάροδο του χρόνου, ωστόσο, μετατόπισαν τις επιχειρήσεις μακριά από τα κέντρα της πόλης. Ο βασικός λόγος ήταν η αύξηση των μεγεθών των πλοίων (που απαιτούν βαθύτερα ρεύματα και μεγαλύτερες προβλήτες). Ένας άλλος λόγος που συμβάλλει στην αποδυνάμωση των συνδέσεων μεταξύ λιμένων και κέντρων πόλεων είναι η ταχεία μηχανοποίηση και

εξειδίκευση των λιμενικών εργασιών και η συνοδευτική αύξηση της επιχειρησιακής κλίμακας και εμβέλειας. Αυτές οι αλλαγές οδήγησαν σε αυξημένες απαιτήσεις αποθηκευτικού χώρου και καθιστούν τις θύρες πολύ διαστημικές.

Ένας άλλος παράγοντας είναι η ταχεία εκβιομηχάνιση των πιο ανεπτυγμένων πόλεων της χώρας. Οι νέες βιομηχανίες που αναδύθηκαν μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο απαιτούσαν μεγάλες εκτάσεις γης, κατά προτίμηση κοντά σε βαθιά νερά, οι οποίες συχνά δεν μπορούσαν να βρεθούν εντός των αρχικών λιμενικών συνόρων. Ως εκ τούτου, οι Περιοχές Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Ανάπτυξης (MIDA) βρίσκονταν σε κάποια απόσταση από τα παλιά κέντρα της πόλης.

Οι τεχνολογικές αλλαγές και η επακόλουθη μετεγκατάσταση λιμένων έχουν αφήσει σημαντικούς τομείς διαθέσιμους για ανασυγκρότηση για άλλους σκοπούς. Τέτοιες περιοχές βρίσκονται συχνά κοντά σε κέντρα πόλεων γιατί εκεί ξεκίνησε το λιμάνι (και η πόλη). Ως εκ τούτου, οι αξίες της γης είναι δυνητικά υψηλές, αν και πιθανότατα υποχώρησαν πριν από την ανασυγκρότηση λόγω της παρουσίας λιμένων εγκαταστάσεων που αποσυντίθενται.

Έχουν χρησιμοποιηθεί συνήθως τρεις προσεγγίσεις για την ανάπτυξη πλεονασματικής λιμενικής γης:

- Διατήρησή του εντός της λιμενικής αρχής για ανασυγκρότηση όπως στην περίπτωση του λιμένα της Βαρκελώνης. Αυτό συνεπάγεται διεύρυνση της λειτουργίας της θύρας από τη λειτουργία μιας θύρας σε έναν προγραμματιστή ιδιοκτησίας. Μια τέτοια αλλαγή μπορεί να απαιτεί τροποποιήσεις στο καταστατικό της δημόσιας λιμενικής αρχής ή του λιμένα εμπιστοσύνης. Η εμπειρία των Associated British Ports δείχνει ότι όταν το λιμάνι βρίσκεται σε ιδιωτικά χέρια, είναι ικανό για αποτελεσματική ανάπτυξη πλεονασματικών εκτάσεων. Η Λιμενική Αρχή της Νέας Υόρκης και του Νιου Τζέρσεϋ είναι ένα παράδειγμα δημόσιας λιμενικής αρχής με ευρείες δυνάμεις ανάπλασης.
- Μεταφορά του στην τοπική αρχή ή δήμο για αναδιαμόρφωση. Στην πράξη, αυτό δεν είναι πάντα αποτελεσματικό, διότι ο δήμος μπορεί να μην έχει τους πόρους για να συνειδητοποιήσει την πλήρη αξία της εν λόγω γης. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν παραδείγματα (όπως η Βαλτιμόρη και το

Ρότερνταμ) της επιτυχούς αναγέννησης από τον δήμο λιμενικών εκτάσεων κοντά στο κέντρο της πόλης.

- Δημιουργία μιας ειδικής εταιρείας ανάπτυξης για τον συγκεκριμένο σκοπό της αναδιαμόρφωσης μιας παλιάς περιοχής αποβάθρας. Αυτό είναι καταλληλότερο όταν η περιοχή είναι πολύ εκτεταμένη, περιλαμβάνει διάφορους δήμους και συνεπάγεται υψηλό κόστος ανάπτυξης. Ένα παράδειγμα χωριστής εταιρείας που ιδρύθηκε για το σκοπό αυτό είναι η Puerto Madera Corporation στην Αργεντινή, η οποία είναι κοινοπραξία της πόλης του Μπουένος Άιρες και της εθνικής κυβέρνησης για την ανακατασκευή παλαιών αποβαθρών πόλεων για μικτή εμπορική, οικιακή και ψυχαγωγική χρήση. Πιθανώς η μεγαλύτερη και πιο γνωστή εταιρεία ειδικού σκοπού (SPC) είναι η London Docklands Development Corporation (LDDC), που δημιουργήθηκε για την ανάπτυξη των παλαιών αποβαθρών του λιμανιού του Λονδίνου.

Τέλος, τα συμφέροντα των λιμένων εκτείνονται πέρα από την τοπική κυκλοφορία και μεταφορές. Οι συνδέσεις με την ενδοχώρα, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, βασίζονται σε οδικές, σιδηροδρομικές και πλωτές συνδέσεις. Τόσο η λιμενική αρχή όσο και η λιμενική πόλη πρέπει να χρησιμοποιήσουν την επιρροή τους για να δημιουργήσουν τις απαραίτητες διατροφικές υποδομές και συμφωνίες. Επιπλέον, η λιμενική αρχή και το λιμάνι πρέπει να συνεργαστούν για την αποτελεσματική προσαρμογή των ροών κυκλοφορίας και τον περιορισμό του κόστους μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένου του εξωτερικού κόστους).

2.1.2 Ρόλος λιμενικής αρχής

Οι λιμένες συνήθως έχουν ένα διοικητικό όργανο που αναφέρεται ως λιμενική αρχή, διαχείριση λιμένα ή διαχείριση λιμένα. Η λιμενική αρχή χρησιμοποιείται ευρέως για να υποδείξει οποιονδήποτε από αυτούς τους τρεις όρους.

Ο όρος λιμενική αρχή έχει οριστεί με διάφορους τρόπους. Το 1977, μια επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) όρισε μια λιμενική αρχή ως «Κράτος, Δημοτικός, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, ο οποίος είναι σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνος για τα καθήκοντα κατασκευής, διαχείρισης και μερικές φορές της λειτουργίας λιμενικών

εγκαταστάσεων και, συγκεκριμένες περιστάσεις, για ασφάλεια. Ο ορισμός αυτός είναι αρκετά ευρύς για να χωρέσει τα διάφορα μοντέλα διαχείρισης λιμένων που υπάρχουν εντός της ΕΕ και αλλού.

Οι λιμενικές αρχές μπορούν να συσταθούν σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης: εθνικό, περιφερειακό, επαρχιακό ή τοπικό. Η πιο κοινή μορφή είναι μια τοπική λιμενική αρχή, μια αρχή που διαχειρίζεται μόνο μία περιοχή λιμένα. Ωστόσο, οι εθνικές λιμενικές αρχές εξακολουθούν να υπάρχουν σε διάφορες χώρες όπως η Τανζανία, η Σρι Λάνκα, η Νιγηρία και η Αρούμπα.

Το Εγχειρίδιο των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) για τους Σχεδιαστές Λιμένων στις Αναπτυσσόμενες Χώρες απαριθμεί τις νομικές εξουσίες μιας εθνικής λιμενικής αρχής ως εξής (με την προϋπόθεση ότι οι επιχειρησιακές αποφάσεις θα λαμβάνονται τοπικά):

- *Επενδύσεις* : Εξουσία έγκρισης προτάσεων για λιμενικές επενδύσεις σε ποσά πάνω από ένα συγκεκριμένο ποσό. Το κριτήριο για έγκριση θα ήταν ότι η πρόταση ήταν γενικά σύμφωνη με ένα εθνικό σχέδιο, το οποίο θα διατηρούσε η αρχή.
- *Χρηματοοικονομική πολιτική* : Δύναμη για τον καθορισμό κοινών χρηματοοικονομικών στόχων για λιμάνια (για παράδειγμα, απαιτούμενη απόδοση επένδυσης που καθορίζεται σε κοινή βάση), με κοινή πολιτική για το ποια υποδομή θα χρηματοδοτηθεί κεντρικά έναντι τοπικά και συμβουλεύει την κυβέρνηση για αιτήσεις δανείου.
- *Τιμολογιακή πολιτική* : Εξουσία ρύθμισης των τιμών και χρεώσεων, όπως απαιτείται για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος.
- *Εργατική πολιτική* : Δύναμη για τον καθορισμό κοινών προτύπων πρόσληψης, μιας κοινής δομής μισθών και κοινών προσόντων για προαγωγή, και την εξουσία να εγκρίνει κοινές διαδικασίες συνδικαλιστικών οργανώσεων.
- *Αδειοδότηση* : Όταν απαιτείται, εξουσιοδότηση για τη θέσπιση αρχών για την αδειοδότηση λιμενικών υπαλλήλων ή αντιπροσώπων.
- *Πληροφορίες και έρευνα* : Εξουσία συλλογής, συγκέντρωσης, ανάλυσης και διάδοσης στατιστικών πληροφοριών σχετικά με τη λιμενική δραστηριότητα

για γενική χρήση και για την υποστήριξη της έρευνας σε λιμενικά θέματα, όπως απαιτείται.

- *Νομική* : Εξουσία να ενεργεί ως νομικός σύμβουλος των τοπικών λιμενικών αρχών.

Όλο και περισσότερο, οι κεντρικές κυβερνήσεις εφαρμόζουν πολιτικές θαλάσσιων λιμένων μέσω της κατανομής πόρων και όχι μέσω της άσκησης ευρείας κλίμακας ρυθμιστικών εξουσιών.

Ενώ οι κεντρικές κυβερνήσεις πρέπει να επιδιώκουν μακροοικονομικούς στόχους μέσω μιας ενεργού πολιτικής θαλάσσιων λιμένων, οι στόχοι των λιμενικών αρχών θα πρέπει να επικεντρώνονται στενότερα στα οικονομικά και τις δραστηριότητες των λιμένων.

Είναι μια ευρέως αποδεκτή άποψη μεταξύ των ειδικών λιμένων ότι μια λιμενική αρχή πρέπει να έχει ως κύριο στόχο την πλήρη ανάκτηση όλων των λιμενικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαιουχικών δαπανών, καθώς και επαρκή απόδοση κεφαλαίου. Η πλήρης ανάκτηση του κόστους θα βοηθήσει μια λιμενική αρχή στην:

- Διατήρηση της πειθαρχίας εσωτερικού κόστους.
- Προσέλκυση εξωτερικών επενδύσεων και δημιουργία ασφαλών μακροπρόθεσμων ταμειακών ροών.
- Υποκίνηση και την καινοτομία στους διάφορους λειτουργικούς τομείς για την εξασφάλιση μιας μακροπρόθεσμης ισορροπίας μεταξύ κόστους και εσόδων, ειδικά όταν αντιμετωπίζονται καινοτομίες από φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, χρήστες λιμένων, ανταγωνιστικούς λιμένες και φορείς ενδοχώρας.
- Δημιουργία εσωτερικών ταμειακών ροών που απαιτούνται για την αντικατάσταση και επέκταση λιμενικής υποδομής και υπερδομής.
- Ανταγωνιστικότητα σύμφωνα με τους κανόνες του συστήματος αγοράς, χωρίς υπερβολικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.
- Οριοθέτηση στη διασταυρούμενη επιδότηση, η οποία μπορεί να είναι ορθολογική από την άποψη του μάρκετινγκ (διείσδυση στην αγορά, έλξη κίνησης), αλλά η οποία μπορεί να υπονομεύσει την οικονομική απόδοση.

- Αποφυγή της διάλυσης της βάσης περιουσιακών στοιχείων της λιμενικής αρχής για την ικανοποίηση στόχων τρίτων (για παράδειγμα, χρηστών λιμένων που απαιτούν τη χρήση γης στην περιοχή του λιμένα, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η πιο οικονομική χρήση της γη).

Η πλήρης ανάκτηση κόστους πρέπει να θεωρείται ως ένας ελάχιστος στόχος λιμενικής αρχής. Μόλις επιτευχθεί αυτός ο στόχος ωστόσο, η λιμενική αρχή μπορεί να επιδιώξει άλλους, εκτός τους χρηματοοικονομικούς στόχους που θεωρούνται επιθυμητοί από την κυβέρνηση ή από μόνη της.

2.1.3 Ο ρόλος των λιμενικών χειριστών

Ακριβώς όπως οι κεντρικές κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές διαδραματίζουν βασικούς ρόλους στις λιμενικές κοινότητες, το ίδιο κάνουν και οι ιδιωτικοί λιμενικοί φορείς (όπως εταιρείες αποθήκευσης, εταιρείες διαχείρισης φορτίων και φορείς εκμετάλλευσης τερματικών). Οι λιμενικοί φορείς επιδιώκουν συνήθως συμβατικούς μικροοικονομικούς στόχους, όπως μεγιστοποίηση κερδών, ανάπτυξη και πρόσθετο μερίδιο αγοράς. Μόνο εάν οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων είναι ελεύθεροι να επιδιώξουν αυτούς τους στόχους, μπορούν να επιτευχθούν τα οφέλη ενός συστήματος προσανατολισμένου στην αγορά.

2.1.4 Ρόλοι του Υπουργείου Μεταφορών

Σε ένα οικονομικό σύστημα προσανατολισμένο στην αγορά, το υπουργείο μεταφορών εκτελεί συνήθως διάφορες λειτουργίες σε εθνικό επίπεδο. Όσον αφορά τα παράλια και τα λιμενικά θέματα, τα κύρια καθήκοντα και ευθύνες του υπουργείου μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Διαμόρφωση πολιτικής : Το υπουργείο αναπτύσσει πολιτικές μεταφορών και λιμένων που σχετίζονται με:

1) Σχεδιασμός και ανάπτυξη μιας βασικής θαλάσσιας υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αμυντικών ακτών (προστασία ακτών), των

εισόδων λιμένων, των φάρων και των βοηθημάτων πλοήγησης και των πλωτών θαλάσσιων διαδρομών και καναλιών.

2) Σχεδιασμός και ανάπτυξη υφιστάμενων και νέων περιοχών λιμένων (τοποθεσία, λειτουργία ή τύπος διαχείρισης).

3) Σχεδιασμός και ανάπτυξη λιμενικών συνδέσεων με την ενδοχώρα (δρόμοι, σιδηρόδρομοι, εδαφικές πλωτές οδοί και αγωγοί).

- *Νομοθεσία* : Το υπουργείο συντάσσει και εφαρμόζει τους νόμους περί μεταφορών και λιμένων, τους εθνικούς κανονισμούς και τα διατάγματα. Είναι υπεύθυνη για την ενσωμάτωση σχετικών στοιχείων διεθνών συμβάσεων (για παράδειγμα, της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα [SOLAS], της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία [MARPOL]) στην εθνική νομοθεσία για μέλη υπογραφής.
- *Διεθνείς σχέσεις* : Τα εξειδικευμένα τμήματα του υπουργείου εκπροσωπούν τη χώρα σε διμερή και πολυμερή φόρουμ λιμένων και ναυτιλίας. Το υπουργείο μπορεί επίσης να διαπραγματευτεί συμφωνίες με γειτονικές χώρες σχετικά με προνόμια διαμετακόμισης μέσω του νερού ή διατροφικών μεταφορών.
- *Χρηματοοικονομικά και οικονομικά θέματα* : Μια υπουργική υπηρεσία είναι συνήθως υπεύθυνη για τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση εθνικών έργων. Σε πολλές χώρες, ένα υπουργείο μεταφορών χρηματοδοτεί επίσης βασικές λιμενικές υποδομές, καθώς και δρόμους, πλωτές οδούς και σιδηροδρόμους που συνδέουν λιμάνια με την ενδοχώρα τους. Θα πρέπει να είναι σε θέση να πραγματοποιεί χρηματοοικονομικές αναλύσεις και να αξιολογεί την κοινωνικοοικονομική και χρηματοοικονομική σκοπιμότητα των έργων στο πλαίσιο των εθνικών πολιτικών και προτεραιοτήτων.
- *Έλεγχος* : Αυτές οι λειτουργίες πρέπει να εκτελούνται ανεξάρτητα από τον οργανισμό που επηρεάζεται και συνήθως περιλαμβάνονται σε ένα γραφείο προσωπικού. Οι ελεγκτές πρέπει να αναφέρουν απευθείας στον υπουργό.

Σε πολλές χώρες, οι διευθύνσεις μεταφορών ιδρύονται ως ανεξάρτητα όργανα σε ένα υπουργείο και εκτελούν εκτελεστικό ρόλο. Συνήθως είναι υπεύθυνοι για έναν από τους τρόπους μεταφοράς, για παράδειγμα, τη διεύθυνση ναυτικών και λιμένων

(ναυτική διοίκηση). Τα κύρια στοιχεία μιας τυπικής ναυτιλιακής και λιμενικής διεύθυνσης είναι:

- Επιθεωρήσεις πλοίων και μητρώο αποστολής (εποπτεία της ασφάλειας του πλοίου και των συνθηκών επάνδρωσης).
- Ασφάλεια και περιβάλλον κυκλοφορίας (ασφαλής κίνηση της ναυτιλίας και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος).
- Ναυτιλιακή εκπαίδευση και κατάρτιση (ναυτιλιακές ακαδημίες, εξετάσεις εμπορικών αξιωματικών και αδειοδότηση ναυτικών).
- Λιμένες (εκτέλεση της εθνικής λιμενικής πολιτικής).
- Υδροτεχνική κατασκευή (κατασκευή προστατευτικών έργων, κλειδαριές στη θάλασσα, είσοδοι λιμένων και άλλα).
- Έλεγχος από το κράτος λιμένα βάσει του MoU του Παρισιού και του Τόκιο.
- Συμμόρφωση ασφαλείας (Διεθνής Κωδικός Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων)
- Διερεύνηση και εκδίκαση τυχόν θαλάσσιου συμβάντος, όπως πυρκαγιά σε πλοίο, σύγκρουση, προσγείωση, πειρατεία ή παρόμοιο συμβάν.
- Εκτέλεση ρυθμιστικών λειτουργιών και λειτουργιών αδειοδότησης σε σχέση με τις κατασκευές, οι οποίες βασίζονται εν μέρει ή εξ ολοκλήρου στον βυθό εντός των χωρικών υδάτων, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη μιας χώρας, ή σε οποιοδήποτε πλωτό νερό ή σε οποιαδήποτε παραλία εντός του εδάφους μιας χώρας.
- Συστήματα κυκλοφορίας σκαφών και βοηθήματα πλοήγησης (κατασκευή και συντήρηση).
- Έρευνας και Διάσωσης (SAR).

2.1.5 Λειτουργίες Θύρας

Στο σύστημα λιμένων, ένας ή περισσότεροι οργανισμοί συμπληρώνουν τους ακόλουθους ρόλους:

- Ιδιοκτήτης για ιδιωτικούς φορείς που προσφέρουν μια ποικιλία υπηρεσιών.
- Ρυθμιστής οικονομικής δραστηριότητας και δραστηριοτήτων.
- Ρυθμιστής ασφαλείας στη θάλασσα, ασφαλείας και περιβαλλοντικού ελέγχου.

- Προγραμματισμός μελλοντικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων κεφαλαίου.
- Διαχειριστής ναυτικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων.
- Έμπορος και υποστηρικτής λιμενικών υπηρεσιών και οικονομικής ανάπτυξης.
- Διαχειριστής φορτίου και αποθηκευτής.
- Πάροχος βοηθητικών δραστηριοτήτων.

Λόγω της στρατηγικής σημασίας της γης, η λιμενική ιδιοκτησία σπάνια πωλείται απευθείας σε ιδιώτες λόγω των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων της στην περιφερειακή και συχνά εθνική οικονομία και τη δημόσια ευημερία, την εγγενή αξία της και την πιθανή έλλειψη. Ως εκ τούτου, ένας βασικός ρόλος για πολλές λιμενικές αρχές είναι αυτός του ιδιοκτήτη με την ευθύνη να διαχειρίζεται την ακίνητη περιουσία στην περιοχή του λιμένα. Αυτή η διαχείριση περιλαμβάνει την οικονομική εκμετάλλευση, τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και τη συντήρηση βασικών λιμενικών υποδομών, όπως αυτοκινητόδρομοι, αγκυροβόλια, δρόμοι πρόσβασης και σήραγγες.

Οι λιμενικές αρχές έχουν συχνά ευρείες κανονιστικές εξουσίες που σχετίζονται τόσο με τη ναυτιλία όσο και με τις λιμενικές δραστηριότητες. Η αρχή είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή συμβάσεων, νόμων, κανόνων και κανονισμών. Γενικά, ως δημόσιο όργανο είναι υπεύθυνο για την τήρηση συμβάσεων και νόμων σχετικά με τη δημόσια ασφάλεια και προστασία, το περιβάλλον, τη ναυσιπλοΐα και την υγειονομική περίθαλψη. Οι λιμενικές αρχές εκδίδουν επίσης λιμενικούς κανονισμούς, που περιλαμβάνουν πολλούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τη συμπεριφορά των πλοίων στο λιμένα, τη χρήση λιμενικών περιοχών και άλλα θέματα. Συχνά, εκτεταμένες αστυνομικές εξουσίες ανατίθενται επίσης στην λιμενική αρχή.

Η σχεδιαστική λειτουργία της λιμενικής αρχής σε συντονισμό με τον δήμο είναι μια περίπλοκη υπόθεση, ειδικά για μεγάλα λιμάνια που βρίσκονται εντός ή κοντά σε μια πόλη. Ο προγραμματιστής των λιμένων πρέπει να εξετάσει:

- Τη συνέπεια των σχεδίων με τους γενικούς όρους χρήσης γης που έχουν καθοριστεί από την αρμόδια αρχή.
- Τον αντίκτυπο των προτάσεων ανάπτυξης λιμένων στο άμεσο περιβάλλον (περιβάλλον, κυκλοφορία, εγκαταστάσεις και δρόμοι).

- Την καταλληλότητα των προτάσεων ανάπτυξης λιμένων στο πλαίσιο του διεθνούς, εθνικού και περιφερειακού λιμενικού ανταγωνισμού.

Οι πραγματικές λιμενικές υπηρεσίες και η εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης συμβαίνουν στα επίπεδα της λιμενικής αρχής και των μεμονωμένων λιμενικών εταιρειών. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη ρεαλιστικών επενδυτικών έργων για υποδομές και υπερδομές πρέπει να ξεκινήσει σε αυτά τα επίπεδα. Τα επενδυτικά σχέδια βιομηχανικών και εμπορικών λιμενικών φορέων ή έργων για συγκεκριμένο χειρισμό, αποθήκευση και διανομή φορτίου θα πρέπει να ενσωματωθούν στο επίπεδο της λιμενικής αρχής για να καταλήξουν σε στρατηγικό γενικό σχέδιο για το λιμάνι. Τα μεμονωμένα γενικά σχέδια μπορούν στη συνέχεια να ενσωματωθούν σε μια εθνική πολιτική θαλάσσιων λιμένων, λαμβάνοντας υπόψη μακροοικονομικά ζητήματα. Η ενσωμάτωση μεμονωμένων κύριων σχεδίων θα βοηθήσει στην αποφυγή επανάληψης.

Εν κατακλείδι, οι κεντρικές κυβερνήσεις πρέπει να θεσπίσουν εθνική λιμενική πολιτική που να υποστηρίζει εθνικούς οικονομικούς στόχους και να δημιουργεί ένα λογικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των λιμένων. Η ανάπτυξη σχεδίων για συγκεκριμένα λιμενικά έργα, ωστόσο, θα πρέπει να παραμείνει στα χέρια των λιμενικών φορέων.

Η εποπτεία των ναυτικών επιχειρήσεων θα πρέπει να εμπίπτει στην εντολή μιας λιμενικής αρχής και συχνά αναφέρεται ως η λειτουργία του λιμενικού. Περιλαμβάνει γενικά όλα τα νομικά και επιχειρησιακά καθήκοντα που σχετίζονται με την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης σκαφών εντός των ορίων της λιμενικής περιοχής. Το γραφείο του Harbormaster διαθέτει κουκέτες και συντονίζει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες για την αγκυροβόληση και την αφαίρεση ενός σκάφους. Αυτές οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης, ελλιμενισμού και αγκυροβόλησης και υπηρεσιών κυκλοφορίας πλοίων (VTS). Συχνά, το λιμάνι έχει επίσης ηγετικό ρόλο στη διαχείριση κρίσεων ναυτιλίας και λιμένων (για παράδειγμα, συγκρούσεις, εκρήξεις, φυσικές καταστροφές ή απόρριψη ρύπων). Λόγω των γενικών πτυχών ασφάλειας, η λειτουργία του Harbormaster έχει δημόσιο χαρακτήρα.

Η λειτουργία χειρισμού και αποθήκευσης φορτίου περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη φόρτωση και την εκφόρτωση θαλάσσιων και εσωτερικών πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της αποθήκευσης και της μεταφοράς εντός του λιμένα. Μια διάκριση γίνεται συνήθως μεταξύ του χειρισμού φορτίου επί του σκάφους (stevedoring) και του χειρισμού φορτίου στην ακτή (χειρισμός εδάφους ή αποβάθρας). Οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών μπορούν να εκπληρώσουν και τους δύο ρόλους.

Υπάρχουν συνήθως δύο τύποι εταιρειών χειρισμού φορτίου και τερματικών. Η πιο κοινή δομή για τις εταιρείες εκμετάλλευσης τερματικών είναι μια εταιρεία που κατέχει και συντηρεί όλες τις υπερκατασκευές στο τερματικό (για παράδειγμα, πλακόστρωτα, γραφεία, υπόστεγα, αποθήκες και εξοπλισμό). Άλλες εταιρείες χρησιμοποιούν μόνο την υπερκατασκευή ή τον εξοπλισμό που ανήκει στο λιμάνι. Τέτοιες εταιρείες τυπικά απασχολούν μόνο stevedores ή λιμενεργάτες και ουσιαστικά δεν έχουν φυσικά περιουσιακά στοιχεία.

Η λειτουργία μάρκετινγκ και προώθησης λιμένων είναι μια λογική επέκταση της λειτουργίας σχεδιασμού λιμένων. Το λιμενικό μάρκετινγκ αποσκοπεί στην προώθηση των πλεονεκτημάτων ολόκληρου του λιμενικού συγκροτήματος τόσο για την λιμενική αρχή ώστε να προσελκύσουν νέους πελάτες όσο και για τη λιμενική βιομηχανία να προωθήσει γενικά τις δραστηριότητές της. Αυτός ο τύπος ευρείας μάρκετινγκ διαφέρει από το πελατοκεντρικό μάρκετινγκ που στοχεύει στην προσέλκυση συγκεκριμένων πελατών και φορτίων για συγκεκριμένους τερματικούς σταθμούς ή υπηρεσίες.

Μια ποικιλία βοηθητικών λειτουργιών, όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση και πλοήγηση πλοίων, υπηρεσίες πυροπροστασίας, υπηρεσίες γραμμικών γραμμών, υπηρεσίες πληροφοριών λιμένων και ναυτιλιακά και ναυτιλιακά πρακτορεία υπάρχουν εντός της λιμενικής κοινότητας. Οι μεγάλες λιμενικές αρχές συνήθως δεν παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες, με την πιθανή εξαίρεση της πλοήγησης και της ρυμούλκησης. Ωστόσο, σε ορισμένα μικρότερα λιμάνια, αυτά αποτελούν μέρος των λειτουργιών της λιμενικής αρχής λόγω της περιορισμένης κίνησης.

2.2 Η ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας και η συμβολή των εμπορικών πλοίων.

Τα λιμάνια είναι ζωτικής σημασίας πύλες, που συνδέουν τους διαδρόμους μεταφορών με τον υπόλοιπο κόσμο. Με έναν δυναμικό τομέα θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ο ναυτιλιακός τομέας συμβάλλει επίσης στην ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού και αποδοτικού πόρου συστήματος μεταφορών. Ωστόσο, ορισμένες προκλήσεις εξακολουθούν να υφίστανται και περιορίζουν τις δυνατότητες του τομέα, συμπεριλαμβανομένης της διοικητικής επιβάρυνσης και της αδύναμης ενσωμάτωσης με το συνολικό δίκτυο μεταφορών.

Η εμπειρία δείχνει ότι πολλά από τα οφέλη από τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα προέρχονται από ανταγωνιστικές πιέσεις, όχι μόνο από την παρουσία ενός ιδιώτη ιδιοκτήτη. Οι ανταγωνιστικές πιέσεις επηρεάζουν επίσης το ποσό και την κατάλληλη μορφή τομεακής ρύθμισης που απαιτείται: όσο πιο ανταγωνιστικές πιέσεις ασκούνται στους ιδιωτικούς φορείς, τόσο λιγότερες ρυθμίσεις μπορεί να απαιτηθούν. Έτσι, οι κυβερνήσεις, ακόμη και εκείνες με ουσιαστική ρυθμιστική ικανότητα, μπορούν να κερδίσουν πολλά από την καθιέρωση τόσο ανταγωνισμού όσο το επιτρέπει η κυκλοφορία και οι εγκαταστάσεις του λιμένα. Ο ανταγωνισμός γίνεται όλο και πιο πιθανός καθώς μια βιομηχανία γίνεται πιο διαχωρισμένη. Όσο περισσότερο το σύστημα μπορεί να δομηθεί ώστε να επιτρέπει την είσοδο σε διαφορετικά επίπεδα, τόσο πιο ανταγωνιστική πίεση μπορεί να ασκηθεί. Και όσο πιο ανταγωνιστική είναι η πίεση, τόσο λιγότερη είναι η ανάγκη για κανονιστική παρέμβαση. Όπως συζητήθηκε αργότερα, ο εκτεταμένος διαχωρισμός μπορεί να σημαίνει ότι θυσιάζει την αποτελεσματικότητα που μπορεί να κερδίσει ο χειριστής μέσω της ομαδοποίησης υπηρεσιών, ιδιαίτερα εντός της περιοχής τερματικού (ορίζεται ως η περιοχή μεταξύ του ελλιμενισμού και της πύλης). Για αυτόν τον λόγο, ο «τερματισμός», όπου ένας μεμονωμένος χειριστής ελέγχει τη λειτουργία αγκυροβόλησης σε πύλη, είναι συχνά η προτιμώμενη προσέγγιση (με το επίπεδο οικονομικής ρύθμισης ανάλογα με το ανταγωνιστικό περιβάλλον, είτε εντός του ίδιου του λιμένα είτε προερχόμενο από το εξωτερικό).

Η καθιέρωση ανταγωνισμού για λιμενικές υπηρεσίες απαιτεί τρία βήματα. Το πρώτο

βήμα είναι να εξετάσουμε προσεκτικά τη δομή του κλάδου, να αξιολογήσουμε τις συνθήκες της αγοράς και τον τρόπο αναδιάρθρωσης των υπηρεσιών. Το επόμενο βήμα είναι η εφαρμογή της αναδιάρθρωσης του λιμενικού τομέα, δημιουργώντας ευκαιρίες για ανταγωνισμό σε ένα ή περισσότερα τμήματα του λιμενικού τομέα. Εάν είναι δυνατός ο ελεύθερος ανταγωνισμός, η διαδικασία τελειώνει. Εάν υπάρχει μόνο περιορισμένο πεδίο ανταγωνισμού, το τρίτο βήμα περιλαμβάνει τη θέσπιση ρυθμιστικής εποπτείας για τη διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού και την προστασία των χρηστών λιμένων. Η έκταση της αναδιάρθρωσης, η ακριβής φύση του ανταγωνισμού και οι στόχοι της ρύθμισης εξαρτώνται από τα φυσικά, θεσμικά και τα χαρακτηριστικά της αγοράς του τομέα. Η αναδιάρθρωση λιμένων περιλαμβάνει αντισταθμίσεις. Όπου υπάρχουν οικονομίες εμβέλειας, μπορεί να είναι φθηνότερο για έναν πάροχο τερματικών να παράγει και να παρέχει δύο ή περισσότερες υπηρεσίες τερματικού από κοινού από ότι για ξεχωριστές οντότητες να παρέχουν υπηρεσίες μεμονωμένα. Ένας ομαδοποιημένος τομέας, όπου όλες οι υπηρεσίες οργανώνονται κάτω από μια ομπρέλα, επίσης γνωστή ως κύρια παραχώρηση, όπως συζητείται στην Ενότητα 4 του Toolkit, επιτρέπει την εκμετάλλευση οικονομιών εμβέλειας και διευκολύνει τον συντονισμό και την αποτελεσματικότητα μεταξύ των ενδιάμεσων προμηθευτών εισροών και των τελικών παρόχων υπηρεσιών. Ένα επιχείρημα κατά της αναδιάρθρωσης ισχύει επίσης όταν ένας μεμονωμένος πάροχος που επωφελείται από οικονομίες κλίμακας χωρίζεται για να προκαλέσει ανταγωνισμό. Ωστόσο, ακόμη και σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κέρδη από οικονομίες εμβέλειας και κλίμακας πρέπει να σταθμίζονται έναντι των οφελών της ελαχιστοποίησης του κόστους λόγω ανταγωνιστικών πιέσεων.

Συνήθως, ο ιδιωτικός τομέας θα προτιμούσε να συμμετάσχει σε ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων και ενδοεταιρικών λιμένων παρά στον ενδοοικιακό ανταγωνισμό, και αυτό είναι κατανοητό, διότι οι σύγχρονες τεχνικές χειρισμού φορτίου συχνά δεν επιτρέπουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό εντός του ορίζοντα. Παρόλο που οι επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα θα ήταν κανονικά μεγαλύτερες υπό αυτές τις ανταγωνιστικές συνθήκες, ο ιδιωτικός τομέας έχει επίσης τη δυνατότητα να αποκομίσει ένα ευρύτερο φάσμα εσόδων. Οι ανταγωνιστές σε ένα πλαίσιο Interport έχουν πολύ μεγαλύτερο εύρος στρατηγικών τιμολόγησης για να συλλάβουν τις

αγορές τους, πράγμα που σημαίνει ότι στο χαμηλότερο επίπεδο (ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός) οι αντίπαλοι θα έχουν ένα πολύ μικρότερο εύρος ευελιξίας τιμολόγησης όταν πρόκειται για την ικανότητά τους να διατυπώνουν στρατηγικές δραστηριότητες. Επίσης, από άποψη απόδοσης, η ύπαρξη ενός μόνο χειριστή ανά τερματικό τείνει να είναι προτιμότερη λόγω του άμεσου ελέγχου που θα έχει ο χειριστής για το εύρος των δραστηριοτήτων από την αγκυροβόλιο έως την πύλη. Επιπλέον, λόγω της μεγαλύτερης ικανότητας συλλογής εσόδων, μια μεγαλύτερη επένδυση μπορεί να αξιοποιηθεί από τον φορέα εκμετάλλευσης με την προϋπόθεση ότι μια περίοδος παραχώρησης επαρκεί για την πλήρη ανάκτηση του κόστους επένδυσης. Ένας τρόπος βελτίωσης του ανταγωνισμού είναι η εισαγωγή νέων θέσεων ή τερματικών. Η διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη κατάλληλου ιστότοπου για επέκταση λιμένων καθώς και από επαρκείς όγκους για να δικαιολογήσουν την επέκταση χωρητικότητας. Πολλά λιμάνια δεν έχουν δυνατότητες επέκτασης γειτονικά ή πολύ κοντά σε υπάρχουσες εγκαταστάσεις για διάφορους λόγους, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών που επιβάλλονται από το έδαφος ή την αστική καταπάτηση ή την έλλειψη επαρκούς γης. Οι εναλλακτικές δυνατότητες επέκτασης μπορεί επίσης να είναι σχετικά δαπανηρές, απαιτώντας σημαντικούς όγκους φορτίου για ανάκτηση κόστους. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα εάν η επέκταση του λιμένα πρόκειται να επιτευχθεί μέσω της αποκατάστασης γης ή εάν η νέα εγκατάσταση είναι μια πράσινη περιοχή, που απαιτεί πρόσθετες επενδύσεις στην πρόσβαση στη γη και στις υποδομές κοινής ωφέλειας.

Ο ανταγωνισμός από την αγορά συμβαίνει όταν οι φορείς εκμετάλλευσης του ιδιωτικού τομέα υποβάλλουν προσφορά για σύμβαση παραχώρησης, μίσθωσης ή διαχείρισης. Πράγματι, τα συμβόλαια συνήθως περιέχουν ελάχιστα πρότυπα απόδοσης, τα οποία, εάν παραβιαστούν, μπορεί να οδηγήσουν σε καταγγελία της σύμβασης ή θα μπορούσαν να εμποδίσουν έκδοση εκ νέου κατά τη λήξη της σύμβασης. Όπου οι αγορές αποτελούνται από μεγάλους όγκους φορτίων, οι χώρες δεν θα αντιμετωπίσουν δυσκολίες να δημιουργήσουν ενδιαφέρον για παραχωρήσεις από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Ενώ υπάρχει ένας σχετικά μικρός αριθμός εταιρειών που ασχολούνται σήμερα με τερματικούς σταθμούς εκτός των χωρών τους, υπάρχουν επίσης περιπτώσεις μικρότερων εταιρειών σε μια περιοχή που αναζητούν επενδυτικές ευκαιρίες αλλού. Ταυτόχρονα, τόσο οι μεγάλες διεθνείς εταιρείες όσο και οι μικρότεροι περιφερειακοί ομόλογοί τους αναζητούν συχνά τοπικούς εταίρους

κοινοπραξιών λόγω πολιτικών εκτιμήσεων καθώς και της σαφέστερης κατανόησης των τοπικών εταίρων για τις ιδιαιτερότητες του τοπικού νόμου, του πολιτισμού και του λειτουργικού περιβάλλοντος. Λόγω των αμοιβαίων οφελών που προκύπτουν από κοινές τοπικές-διεθνείς εταιρικές σχέσεις, οι κυβερνήσεις πρέπει να ενθαρρύνουν τέτοιες εταιρικές σχέσεις ελαχιστοποιώντας τα υπερβολικά αυστηρά κριτήρια προεπιλογής. Για παράδειγμα, ορισμένες χώρες έχουν επιβάλει στο παρελθόν τα ίδια κριτήρια προσόντων σε όλα τα μέρη μιας κοινοπραξίας όταν, στην πραγματικότητα, είναι απαραίτητο μόνο ένας από τους εταίρους να πληροί το ελάχιστο πρότυπο προσόντων.

2.3 Διεθνής κανονισμοί στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας

Οι ρυθμιστικοί φορείς μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό προτύπων και απαιτήσεων που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ασφάλεια και το περιβάλλον, τόσο σε επίπεδο οργανισμού / εταιρείας όσο και σε ατομικό επίπεδο. Ο τομέας των πλοίων και των θαλασσών παρέχει ένα καλό παράδειγμα του τι μπορεί να επιτευχθεί σε μια χρονική περίοδο, όταν διατηρούνται κατάλληλοι δεσμοί μεταξύ του ρυθμιστικού φορέα και των τεχνικών επιτροπών. Ως εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, ο ΙΜΟ είναι η παγκόσμια αρχή καθορισμού προτύπων για την ασφάλεια, την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των διεθνών μεταφορών. Ο κύριος ρόλος του είναι να δημιουργήσει ένα κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα είναι δίκαιο και αποτελεσματικό, θα υιοθετηθεί και θα εφαρμοστεί παγκοσμίως.

Ο ΙΜΟ παρέχει ένα φόρουμ και πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ κυβερνήσεων στον τομέα των κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών που σχετίζονται με τεχνικά θέματα κάθε είδους που επηρεάζουν τη ναυτιλία που ασχολείται με το διεθνές εμπόριο. Ενθαρρύνει και διευκολύνει τη γενική υιοθέτηση προτύπων για την υποστήριξη των διεθνών συμφωνιών της σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια, την αποτελεσματικότητα της πλοήγησης και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Πιο συγκεκριμένα έχουμε μια σειρά κανονισμών με στόχο την ασφάλεια των λιμένων και κατ επέκταση του πληρώματος.

- Το IEC TC 18 είναι υπεύθυνο για τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό στα πλοία και στις κινητές και τις υπεράκτιες μονάδες. Τα Πρότυπά της αποτελούν έναν κώδικα πρακτικής ερμηνείας των απαιτήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα. Τα πρότυπα IEC TC 18 ενισχύουν την εναλλαξιμότητα ανταλλακτικών και διευκολύνουν την επιλογή και προμήθεια εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων καλωδίων για μεταφορά ενέργειας, σημάτων και δεδομένων, υποδεικνύοντας τα πρότυπα βαθμολογίας, τύπων, διαστάσεων, υλικών, ποιότητας και μεθόδων δοκιμής IEC.
- Το IEC TC 80 είναι υπεύθυνο για την προετοιμασία προτύπων για εξοπλισμό και συστήματα ναυσιπλοΐας και ραδιοεπικοινωνίας που χρησιμοποιούν ηλεκτροτεχνικές, ηλεκτρονικές, ηλεκτροακουστικές, ηλεκτρο-οπτικές και τεχνικές επεξεργασίας δεδομένων. Τα Πρότυπά του που ζητούνται από τον IMO ή άλλους ρυθμιστικούς φορείς είναι συνήθως τα τεχνικά Πρότυπα που ο IMO θα χρησιμοποιήσει ως ερμηνεία των αποφάσεων του IMO. Η σουίτα εξοπλισμού πλοίου που ορίζεται από το IEC TC 80 πρέπει να είναι συμβατή με συστήματα πλοήγησης ακτής σε όλες τις υπογράφουσες χώρες του IMO, διασφαλίζοντας έτσι ότι τα πλοία μπορούν να πλοηγούνται στα ύδατά τους. Το IEC TC 80 καλύπτει επίσης απαιτήσεις για άλλους διεθνείς οργανισμούς, όπως η Διεθνής Ένωση Αρχών Φάρων (IALA), ειδικά όσον αφορά τα Συστήματα Αυτόματου Προσδιορισμού (AIS) και άλλα συστήματα που απαιτούν συμβατότητα με συστήματα πλοήγησης ξηράς.

Εξασφαλίζοντας την αμοιβαία εκπροσώπηση στις συνεδριάσεις των επιτροπών και σχεδόν συνεχή επικοινωνία, αυτοί οι οργανισμοί έχουν διασφαλίσει ότι τα θαλάσσια πρότυπα ανταποκρίνονται στις ανάγκες του ρυθμιστικού φορέα και αποφεύγουν οποιαδήποτε ανεπιθύμητη επανάληψη της εργασίας. Επιπλέον, αυτός ο τομέας έχει αναπτύξει άλλα πρακτικά βήματα για να διευκολύνει τη χρήση προτύπων στους κανονισμούς.

Κεφάλαιο 3 : «Κανόνες ασφαλείας στους διεθνείς λιμένες»

3.1 : Ο Κώδικας ISPS για τις λιμενικές εγκαταστάσεις

Έχοντας τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS, την 1η Ιουλίου 2004, ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) αποτελεί έκτοτε τη βάση για ένα ολοκληρωμένο υποχρεωτικό καθεστώς ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία. Ο Κώδικας χωρίζεται σε δύο ενότητες, το Μέρος Α και το Μέρος Β. Το Υποχρεωτικό Μέρος Α περιγράφει λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και τον λιμένα, τις οποίες πρέπει να τηρούν οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, οι λιμενικές αρχές και οι ναυτιλιακές εταιρείες της SOLAS, προκειμένου να συμμορφώνονται με τον Κώδικα. Το Μέρος Β του Κώδικα παρέχει μια σειρά προτατικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον τρόπο εκπλήρωσης των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που ορίζονται στις διατάξεις του Μέρους Α.

Οι κύριοι στόχοι του κώδικα ISPS περιλαμβάνουν :

- τη δημιουργία ενός διεθνούς πλαισίου που θα προάγει τη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων κυβερνήσεων, των κυβερνητικών υπηρεσιών, των τοπικών διοικήσεων και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών, για την αξιολόγηση και τον εντοπισμό πιθανών απειλών για την ασφάλεια σε πλοία ή λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο, προκειμένου να εφαρμοστούν προληπτικά μέτρα ασφαλείας κατά τέτοιων απειλών
- καθορισμό των αντίστοιχων ρόλων και αρμοδιοτήτων όλων των ενδιαφερομένων μερών για τη διασφάλιση της ασφαλείας στη θάλασσα σε λιμένες και επί των πλοίων, σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο
- διασφάλιση ότι υπάρχει έγκαιρη και αποτελεσματική συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο
- παροχή μιας μεθοδολογίας για αξιολογήσεις ασφαλείας πλοίων και λιμένων, η οποία διευκολύνει την ανάπτυξη σχεδίων και διαδικασιών ασφαλείας πλοίων,

εταιρειών και λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την ανταπόκριση στα διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας πλοίων ή λιμένων

- να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζονται επαρκή και αναλογικά μέτρα ασφάλειας στη θάλασσα στα πλοία και στους λιμένες.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι, οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις της SOLAS, οι λιμενικές αρχές και οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται, βάσει του κώδικα ISPS, να ορίσουν κατάλληλους αξιωματικούς ασφαλείας και προσωπικό, σε κάθε πλοίο, λιμενική εγκατάσταση και ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτοί οι αξιωματικοί ασφαλείας, που ορίζονται αξιωματικοί ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης (PFSO), αξιωματικοί ασφαλείας πλοίων (SSO) και αξιωματικοί ασφαλείας εταιρείας (CSO), επιφορτίζονται με τα καθήκοντα αξιολόγησης, καθώς και προετοιμασίας και εφαρμογής αποτελεσματικών σχεδίων ασφαλείας που είναι σε θέση να διαχειριστούν οποιαδήποτε πιθανή απειλή για την ασφάλεια. Ο IMO είναι σε θέση να παρέχει υποστήριξη στα κράτη μέλη που χρειάζονται για βοήθεια, για την εφαρμογή του κώδικα, μέσω εθνικών και περιφερειακών εργαστηρίων, σεμιναρίων, αποστολών αξιολόγησης αναγκών κ.λπ. .

3.2 Ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) ορίζει ότι τα μέλη της υιοθετούν την Επίσημη Αξιολόγηση Ασφάλειας (FSA) και τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και τη μείωση των ατυχημάτων. Η SOLAS, που εισήχθη το 1974, έχει αναπτυχθεί και τροποποιηθεί με την πάροδο των ετών για να συμβαδίζει με την αναπτυσσόμενη τεχνολογία του ναυπηγικού κόσμου. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτείται να λειτουργεί με αυτούς τους κωδικούς, ωστόσο σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, πολλοί «ναυτικοί κανονισμοί δεν εφαρμόζονται επαρκώς παγκοσμίως» . Επιπλέον, πολλοί μεταφορείς πρέπει να εφαρμόσουν αυτούς τους κανονισμούς σε ένα ασταθές ρυθμιστικό περιβάλλον . Σε άλλες έρευνες, μελέτες προσπάθησαν να παράσχουν εργαλεία συγκριτικής αξιολόγησης και διαχείρισης πλοίων για να υποδείξουν τα επίπεδα ασφάλειας τους ή πιο συγκεκριμένα για να δημιουργήσουν ετοιμότητα ασφαλείας για κρουαζιερόπλοια και άλλες μελέτες ασφαλείας έχουν μοντελοποιήσει τον αντίκτυπο της γενικής εκπαίδευσης στη

βελτίωση εκκένωσης σε σύστημα μεταφοράς . Επίσης, οι λιμένες πρέπει να εξισορροπήσουν την εφαρμογή νέων πρωτοβουλιών χωρίς να αποθαρρύνουν τους ναυτιλιακούς φορείς μέσω μεγάλου όγκου δαπανών που ενδέχεται να μην εφαρμόζονται αλλού, για παράδειγμα φόροι εκπομπών. Έτσι, οι μελέτες αποκαλύπτουν πολλούς παράγοντες από κανονιστική άποψη που επηρεάζουν την ασφάλεια.

Σε γενικές γραμμές, αν και ατυχήματα που συμβαίνουν πολύ μακριά από την παράκτια περιοχή και στο σκοτάδι οδηγούν σε μεγαλύτερη θνησιμότητα, σύγκρουση, πυρκαγιά / έκρηξη, επαφή, γείωση και βύθιση που επίσης οδηγούν σε θάνατο μπορεί να συμβούν σε λιμάνια. Μερικές φορές, τα ατυχήματα είναι πιο συνηθισμένα στους επιβάτες παρά στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων, ιδίως όταν τα πλοία πλησιάζουν τις χερσαίες μάζες ή ταξιδεύουν μέσω στενών πλωτών οδών , μέσω ομίχλης ή με αυξημένη κυκλοφορία πλοίων. Επίσης, γεγονότα ανωτέρας βίας όπως τυφώνες, σεισμοί και τσουνάμι μπορούν να δημιουργήσουν τεράστιες απειλές για την ασφάλεια των λιμένων. Πολλές μελέτες τονίζουν λοιπόν τη σημασία όλων αυτών των παραγόντων και έχουν ρίξει φως στο πώς εμφανίζονται και τη σοβαρότητά τους.

Όσον αφορά τους ανθρώπινους παράγοντες, εκτός από την κόπωση, την απροσεξία, το άγχος, την υγεία, την επίγνωση της κατάστασης, τα λάθη, την ανεπαρκή εκπαίδευση και την κουλτούρα ασφάλειας, άλλοι σχετίζονται με τις δεξιότητες των οδηγών ρυμουλκών και τις αγγλικές επικοινωνιακές ικανότητες των ρυθμιστών VTS και των πιλότων πλοίων . Και οι ατομικοί και ομαδικοί παράγοντες είναι σημαντικοί. Ένα βασικό στοιχείο είναι το κλίμα ασφάλειας ή ο τρόπος με τον οποίο οι αντιλήψεις και οι προσδοκίες των εργαζομένων σχετίζονται με την οργανωτική ασφάλεια . Αυτό μπορεί να επηρεαστεί από πολλούς παράγοντες. Συχνά, η «κουλτούρα» θεωρείται εξαιρετικά σημαντική, ιδίως όσον αφορά την κατοχή κουλτούρας ασφάλειας και όχι ένα που κατηγορεί τα θύματα . Υποστηρίζεται ότι η διοίκηση πρέπει να είναι προληπτική στην εφαρμογή της κουλτούρας εκπαίδευσης και ασφάλειας και δεν πρέπει να περιμένει για να προέλθει από κάπου αλλού στον οργανισμό. Αντίθετα, οι συνθήκες προσωρινής απασχόλησης, η λιγότερη εμπειρία μεταξύ των εργαζομένων και η μείωση του μεγέθους, υποστηρίχθηκαν ότι δημιουργούν μεγαλύτερη πίεση στους εργαζόμενους και επηρέασαν αρνητικά την ασφάλεια των λιμένων . Έτσι,

πολλές μελέτες δείχνουν τη σημασία και τη συνάφεια ενός τεράστιου εύρους ανθρώπινων παραγόντων.

3.3 Τακτική επιθεώρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων

Χωρίς αμφιβολία η τακτική επιθεώρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων αποτελεί μια καθοριστική κίνηση και ενέργεια με στόχο την ασφάλεια των ατόμων καθώς και του ίδιου του πλοίου, ώστε σε μια πιθανή δυσλειτουργία του να προσληφθούν τα κατάλληλα μέτρα με στόχο την αντιμετώπιση και καταπολέμηση του.

Ο Έλεγχος και παρακολούθηση λειτουργιών φόρτωσης και αποθήκευσης αποτελεί ένα είδος ελέγχου των εγκαταστάσεων. Αυτό το πρότυπο καλύπτει την ικανότητα που απαιτείται για τον έλεγχο και την παρακολούθηση των εργασιών φόρτωσης και αποθήκευσης. Πρόκειται για την κατανομή προγραμματισμένων πόρων για εργασίες φόρτωσης / εκφόρτωσης και για εργασίες αποθήκευσης και για τον πραγματικό έλεγχο και παρακολούθηση της ίδιας της λειτουργίας. Περιλαμβάνει να γνωρίζουμε πώς να αντιμετωπίζουμε απρόβλεπτα, προβλήματα φόρτωσης και αποθήκευσης και ατυχήματα και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Ο Συντονισμός και έλεγχος της χρήσης λιμενικής υποδομής καλύπτει την ικανότητα που απαιτείται για το συντονισμό και τον έλεγχο της χρήσης λιμενικής υποδομής και εξοπλισμού. Πρόκειται για τη διασφάλιση ότι οι κλειδαριές και οι γέφυρες (συμπεριλαμβανομένων των ζυγών) χρησιμοποιούνται με ασφαλή και οικονομικά αποδοτικό τρόπο, διατηρώντας την επίγνωση των μεταβαλλόμενων συνθηκών ανά πάσα στιγμή. Απαιτεί γνώση της σχετικής νομοθεσίας και διαδικασιών και ικανότητα λειτουργίας εντός αυτών των περιορισμών. Επιπρόσθετα, η διαχείριση των επιβατικών και των πορθμείων σχετίζεται με τη διασφάλιση της επιχειρησιακής ετοιμότητας του τερματικού σταθμού επιβατών, Ro / Ro, φορτίου ή / και αναψυχής. Περιλαμβάνει μια σειρά από δραστηριότητες, όπως η λήψη πληροφοριών σχετικά με το χρονοδιάγραμμα και το αναμενόμενο ποσό κίνησης, καθώς και ενημέρωση του προσωπικού σχετικά με τις εργασίες που πρέπει να εκτελέσουν. Περιλαμβάνει επίσης

επαφή με άλλους παρόχους υπηρεσιών για την αξιολόγηση των αναγκών τους και για την εύρεση ή μετάδοση οποιωνδήποτε πληροφοριών σχετικά με τις αναμενόμενες αλλαγές στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Το Σχέδιο ανύψωσης σε λιμένες καλύπτει την ικανότητα που απαιτείται για τον προγραμματισμό της μεταφοράς και αποθήκευσης φορτίων. Καλύπτει τον σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός σχεδίου ανύψωσης όπου υπάρχουν μεγάλα, αδέξια σχήματα ή πολύ βαριά φορτία που απαιτούν εξειδικευμένες τεχνικές χειρισμού. Είναι σημαντικό να έχουν πρόσβαση σε σχετικές πηγές πληροφοριών προκειμένου να προσδιοριστούν τα χαρακτηριστικά φορτίου και να αναπτυχθεί επιχειρησιακό σχέδιο για φόρτωση και εκφόρτωση σε λιμενικό περιβάλλον.

Συμπεράσματα

Λαμβάνοντας κανείς όλα όσα λέχθηκαν μέχρι τώρα κατανοεί τη σημασία ανάπτυξης των λιμένων σε ένα πλαίσιο διεθνές. Πρώτον, είναι η ανάγκη αναδιάρθρωσης των λιμενικών εργασιών για την αντιμετώπιση των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν τη βιωσιμότητα των λιμένων, συμπεριλαμβανομένου του εθνικού ανταγωνισμού για τις παγκόσμιες αγορές, των αλλαγών στην τεχνολογία λιμένων και μεταφορών και τον αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων. Τα λιμενικά θεσμικά μοντέλα που αναπτύχθηκαν τον 19ο και στις αρχές του 20ού αιώνα περιορίζουν σημαντικά τα λιμάνια από το να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά με βάση την ποιότητα των υπηρεσιών, περιορίζουν την ευελιξία και την ανταπόκρισή τους στην αγορά στην κινητοποίηση πόρων και περιορίζουν την ικανότητά τους να μοιράζονται κινδύνους με εταίρους του ιδιωτικού τομέα. Κατά τον προγραμματισμό του τρόπου κατανομής της ευθύνης για τη μελλοντική ανάπτυξη λιμένων και επιχειρήσεων μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και στην απόφαση σχετικά με τα επιθυμητά επίπεδα επενδύσεων που θα χρηματοδοτηθούν ή θα εγγυηθούν από δημόσιες πηγές, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει όλο και περισσότερο να λαμβάνουν υπόψη την ανταγωνιστικότητα των λιμένων τους σε σχέση με άλλους λιμένες της περιοχής τους και να συγκρίνονται με τις εναλλακτικές λύσεις της αλυσίδας εφοδιασμού που διατίθενται στους χρήστες τους. Σε γενικές γραμμές, αυτές οι εναλλακτικές είναι πιο άφθονες σήμερα από ό, τι πριν από 15 συν χρόνια. Κατά συνέπεια, η λιμενική επιχείρηση είναι πιο ανταγωνιστική σήμερα από ότι ήταν όταν οι περισσότερες λιμενικές αρχές είχαν αρχικά ναυλωθεί. Απαιτούνται νέα θεσμικά μοντέλα για αυτήν τη νέα εποχή αυξημένου ανταγωνισμού.

Η δεύτερη δύναμη που δημιουργεί δυναμική για μεταρρύθμιση είναι η ιδιωτική συμμετοχή σε υποδομές και υπερκατασκευές. Τα τελευταία χρόνια, οι παγκόσμιες κυβερνήσεις και οι οργανισμοί δανεισμού έχουν αναγνωρίσει ότι η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα μπορεί να είναι μια ισχυρή δύναμη για την ενίσχυση της απόδοσης των λιμενικών περιουσιακών στοιχείων, όπως και με άλλα περιουσιακά στοιχεία υποδομής. Οι εθνικοί και περιφερειακοί λιμένες συνειδητοποιούν ότι δεν μπορούν να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά χωρίς την αποτελεσματικότητα που προσφέρουν οι ιδιωτικοί φορείς και, εξίσου σημαντικό, χωρίς πρόσβαση σε κεφάλαια που παρέχονται από ιδιώτες επενδυτές. Σε απάντηση, υπήρξε σταθερή αύξηση τα

τελευταία χρόνια της ιδιωτικής συμμετοχής σε λιμενικές επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο.

Η τρίτη δύναμη που επηρεάζει τη μεταρρύθμιση είναι η ανάπτυξη μιας παγκόσμιας αγοράς για υπηρεσίες ανάπτυξης λιμένων, με εξειδικευμένες θέσεις η καθεμία από τις οποίες περιλαμβάνει έναν αριθμό διεθνών εταιρειών που προσφέρουν εξειδικευμένες δυνατότητες υπηρεσιών

Βιβλιογραφία

- Acciaro, M. (2015). “Corporate responsibility and value creation in the port sector.” *International Journal of Logistics Research and Applications* 18 (3): 291–311.
- Chlomoudis I. Constantinos Pallis A. Athanasios, (2002) *European Union Port Policy*, Αθήνα: Ellinika Grammata S.A.
- De Langen, P., and E. Haezendonck. (2012). “Ports as Clusters of Economic Activity.” In: *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, edited by W. K. Talley, 638–655. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Fabiano B, Currò F, Reverberi AP, Pastorino R (2010) Port safety and the container revolution: a statistical study on human factor and occupational accidents over the long period. *Saf Sci* 48(8):980–990
- B. S. Hoyle και D.A. Pinder, (1992) *European Port Cities In Transition*, London: Belhaven Press
- Karahalios H, Yang ZL, Wang J (2015) A risk appraisal system regarding the implementation of maritime regulations by a ship operator. *Marit Policy Manag* 42(4):389–413
- Lu CS, Tsai CL (2008) The effects of safety climate on vessel accidents in container shipping context. *Accid Anal Prev* 40(2):594–601
- Μαυράκης Ιωάννης Α., (2001) *Οργάνωση και διοίκηση Ναυπηγείου* Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Μυλωνόπουλος Δημήτρης, (2004) *Ναυτιλία: Έννοιες- Τομές- Δομές*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- OECD. (2012). *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*, 249. Paris: OECD Publishing.
- Ozbas B (2013) Safety risk analysis of maritime transportation. Review of the literature. *Transportation Record research. Journal of the Transportation Research Board* 2326, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C. 32-38
- Παρδάλη Αγγελική, (1997) *Οικονομική & Πολιτική των Λιμένων*, Αθήνα: Inerbooks

- Παρδάλη Αγγελική Ι., (2001) Η λιμενική βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε
- Russo F, Rindone C, Panuccio P (2016) European plans for the smart city: from theories and rules to logistics test case. Eur Plan Stud 24(9):1709–1726
- YEN, (2006) Εθνική Λιμενική Πολιτική, Πειραιάς: YEN
- Teperi AM, Leppänen A (2011) Managers' conceptions regarding human factors in air traffic management and in airport operations. Saf Sci 49(3):438–449