



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

Ασφάλεια Λιμένων. Διερεύνηση της εφικτότητας και δυνητικής αποτελεσματικότητας λήψης μέτρων ασφαλείας παρόμοιων με αυτά που ισχύουν στα αεροδρόμια

Port security: Feasibility and potential efficiency research in security measures similar to those currently applied to airports.

Ονοματεπώνυμο Σπουδαστή:

Μιχαήλ Ευγενία

Ονοματεπώνυμο Υπεύθυνου Καθηγητή:

Νικητάκος Νικήτας

ΔΙΑΤΡΙΒΗ

Φεβρουάριος 2017

ΤΙΤΛΟΣ

Ασφάλεια Λιμένων. Διερεύνηση της εφικτότητας και δυνητικής αποτελεσματικότητας λήψης μέτρων ασφαλείας παρόμοιων με αυτά που ισχύουν στα αεροδρόμια

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Μιχαήλ Ευγενία

Μεταπτυχιακή Διατριβή που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε. του ΑΕΙ Πειραιά ΤΤ.

Δήλωση συγγραφέα διπλωματικής διατριβής

Η κάτωθι υπογεγραμμένη.....Μιχαήλ Ευγενία....., του ...Γεράσιμου....., με αριθμό μητρώου.....12..... φοιτήτρια του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε. του ΑΕΙ Πειραιά ΤΤ, δηλώνω ότι: *«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής διπλωματικής διατριβής και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην διατριβή. Επίσης έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης βεβαιώνω ότι αυτή η διατριβή προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τη συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική διατριβή».*

Η δηλούσα

Ημερομηνία

05/04/2017

Contents

1. Περίληψη	7
2. Νομικό πλαίσιο ασφαλείας αερομεταφορών	10
2.1 Ζητήματα που προκύπτουν από τα μέτρα ασφαλείας των αερολιμένων.....	17
2.1.1 Φυσικό σύστημα.....	18
2.1.2 Διαχείριση (management).....	19
2.1.3 Εργατικό δυναμικό	19
2.1.4 Η εξωτερική πλευρά	20
2.2 Άλλες πτυχές ασφαλείας.....	24
3 Νομοθετικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένων	27
3.1 Τρομοκρατία	28
3.2 Λαθρεμπόριο.....	29
3.3 Λαθρομετανάστευση	30
3.4 Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές.....	30
3.5. Κανόνας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένος (ISPS).....	32
4 Βιβλιογραφική επισκόπηση	36
5 Μεθοδολογικό πλαίσιο	41
6 Ανάλυση Δεδομένων	44
7 Συμπεράσματα	56
8 Προτάσεις για Περαιτέρω έρευνα.....	59
Βιβλιογραφία	60

Παράρτημα..... 62

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία είναι αποτέλεσμα εκτενούς αναζήτησης και έρευνας. Θα ήθελα να απευθύνω ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητη μου Κύριο Νικητάκο Νικήτα, καθώς και στην καθηγήτρια μου Κυρία Αθηνά Τσιρίμπα για την καθοδήγηση και την στήριξη που μου παρείχε κατά την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ επίσης τον Κύριο Αλαφοδήμο και τον Κύριο Γκανέτσο που με τίμησε με τη συμμετοχή του στην τριμελή επιτροπή μου. Αισθάνομαι ιδιαίτερη ανάγκη να ευχαριστήσω το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και την κυρία Κρουσουλούδη για την βοήθεια τους για τη δημιουργία και τη διάδοση του ερωτηματολογίου καθώς επίσης και όσους αφιέρωσαν χρόνο για να συμμετέχουν στην παρούσα έρευνα . Τέλος, δε μπορώ να μην αναφερθώ στους ανθρώπους που με στήριξαν και με βοήθησαν ηθικά και συναισθηματικά στην προσπάθεια μου αυτή, από την αρχή μέχρι το τέλος, τους καλούς μου φίλους Θέμη Καραπανάγιωτη, Ηλία Νάτσιο και Ελευθερία Πανακούλια.

1. Περίληψη

Στην εποχή μας που ολοένα και αυξάνονται τα κρούσματα τρομοκρατίας και εκτάκτων καταστάσεων είναι επιτακτική η δημιουργία και εφαρμογή μέτρων ασφαλείας και ιδιαίτερα σε σημεία μαζικής συγκέντρωσης πληθυσμού όπως αυτά των αερολιμένων αλλά και των λιμένων. Στους λιμένες δεν έχει δοθεί βαρύτητα σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια καθώς επίσης και η ελληνική νομοθεσία υστερεί στην δημιουργία σχετικών νόμων και κατευθύνσεων.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της εφικτότητας και δυναμικής αποτελεσματικότητας λήψης μέτρων ασφαλείας στα λιμάνια της χώρας, παρόμοιων με αυτά που ισχύουν στα αεροδρόμια.

Για να επιτευχθεί ο στόχος της παρούσας εργασίας έχουν τεθεί τα παρακάτω ερευνητικά ερωτήματα:

1. Ποια είναι η υπάρχουσα κατάσταση στους επιβατικούς λιμένες της χώρας ;
2. Ποια είναι η υπάρχουσα κατάσταση στους αερολιμένες ;
3. Κατα πόσο είναι εφικτή η υιοθέτηση μέτρων ασφαλείας στους λιμένες παρόμοιας έντασης με αυτής των αεροδρομίων ;
4. Κατά πόσο οι επιβάτες είναι πρόθυμοι να τα εφαρμόσουν ;
5. Πως αισθάνονται οι επιβάτες σε σχέση με την ασφάλεια ;

Η εργασία έχει την ακόλουθη δομή. Στο κεφάλαιο δύο μελετάται το νομικό πλαίσιο ασφαλείας των αερομεταφορών, συμβάσεις που δημιουργήθηκαν έτσι ώστε να υιοθετηθεί ένα κοινό πλαίσιο διαδικασιών ασφαλείας μεταξύ των χωρών, την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και άλλων παρόμοιων φορέων. Εξετάζονται τα ζητήματα που προκύπτουν από τα μέτρα ασφαλείας στους αερολιμένες καθώς και διάφορες πτυχές της ασφάλειας. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα μέτρα ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές, η ίδρυση του IMO και η εφαρμογή των κανόνων αυτού όπως ο ISPS και στη συνέχεια θέματα ασφαλείας που προκύπτουν στις μετακινήσεις μέσω θαλάσσης όπως το λαθρεμπόριο, η τρομοκρατία και η λαθρομεταναστευση. Επόμενο κεφάλαιο είναι η βιβλιογραφική επισκόπηση όπου παρατίθενται προγενέστερες έρευνες σχετικές με την ασφάλεια στους λιμένες και τα αεροδρόμια.

Τέταρτο κεφάλαιο είναι η παράθεση του μεθοδολογικού πλαισίου το οποίο παρουσιάζεται και διαγραμματικά που δημιουργήθηκε για να πραγματοποιηθεί η έρευνητική διαδικασία. Ακολουθεί η επεξεργασία των δεδομένων του ερωτηματολογίου και η ανάλυση τους με στατιστικούς πίνακες. Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας, καθώς και οι απαντήσεις των ερευνητικών ερωτημάτων που έχουν τεθεί. Στο όγδοο κεφάλαιο παρατίθενται προτάσεις για περαιτέρω έρευνα σαν απόρροια της εργασίας αυτής. Στο τέλος της διπλωματικής εργασίας επισυνάπτεται παράρτημα με το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα.

Λέξεις κλειδιά: Λιμένες, Αεροδρόμια, Ασφάλεια, Νομοθεσία, Μέτρα Ασφαλείας, Επιβάτες, Μέσα μεταφοράς, Αίσθημα ασφαλείας, Σύγκριση μέτρων ασφαλείας, Τρομοκρατία, Αύξηση μέτρων ασφαλείας

Abstract

Nowadays we increase the terrorist incidents and emergencies are imperative the creation and implementation of security measures, especially in places of mass population concentration as airports and ports. Ports are not given importance to safety related issues as well as the Greek legislation lags in creating relevant laws and guidance.

The purpose of this study is to investigate the feasibility and potential effectiveness of security measures in ports across the country, similar to those applied in airports.

In order to achieve the objective of this research the following questions were brought up:

1. Which is the current situation in ports across the country?
2. Which is the existing situation at airports?
3. Is it possible the adaptation of safety measures, similar of those that are implemented in airports, regarding its intensity?
4. Whether passengers are willing to implement those measures?
5. How passengers feel about safety?

The paper has the following structure: Chapter Two studies the legal aspect of the aviation security framework in order to adopt a common framework for security processes between countries, the establishment of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and other similar bodies. Issues arising from security measures at airports and various safety aspects are being examined thoroughly. In the second chapter examines the security measures in maritime transport, the establishment of the IMO and the application of its rules, such as ISPS, and also security issues arising in transportation by sea such as smuggling, terrorism and illegal immigration. The next chapter is the literature review, where previous research related to safety in ports and airports are projected. The fourth chapter is the setting of a methodological framework which is presented graphically in order to follow the research process, followed by the processing of the questionnaire data and their analysis with statistical tables.

In the seventh chapter the findings of the investigation are being presented, and in the eighth we find some interesting recommendations for further research. At the end of the thesis there is an annex attached to the questionnaire used for the survey.

This study includes the data collection, their analysis and development of the methodology on the attitudes, the perceptions of passengers and the feeling of security in ports versus the respective emotions about the airports. The data collection didn't concern a specific port or airport of the country but generally about the Greek ports. Upon review of the literature we reached to the conclusion that there is a lack of legislation in matters of ports in relation to the legislative framework of airports.

Then, the methodological framework of port and airport service user behavior had been developed, indicating their sense of security when they are in a port and an airport respectively. So, the factors that affect the emotions and the safety perceptions of the travelers have been detected.

Key Words: Ports, Airports, Security, Security measures, Passengers, Transport, Feeling of Security, Comparison, Procedures, Terrorism, Increase of security measures, Legislation.

2. Νομικό πλαίσιο ασφαλείας αερομεταφορών

Πολλές συμβάσεις δημιουργήθηκαν για να καλυφθεί η ανάγκη να χρησιμοποιείται ένα ενιαίο πλαίσιο κανόνων για τις αερομεταφορές. Η πρώτη σύμβαση ήταν αυτή της Βαρσοβίας στις 12/10/1929 που για πρώτη φορά προσδιορίστηκαν μεταξύ άλλων θέματα ασφαλείας και ευθύνη μεταφορέα. Ακολούθησε η συνθήκη του Σικάγο το 1944 και η ίδρυση του ICAO , International Civil Aviation Organization (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας). Ο ICAO ίναι τμήμα του ΟΗΕ και ιδρύθηκε το 1947 σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 κατά τη συνδιάσκεψη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Μέλη του είναι 191 χώρες και η έδρα του βρίσκεται στο Μόντρεαλ Του Καναδά .

Ο ICAO αποτελείται από τους εξής φορείς τη Γενική Συνέλευση, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι από όλα τα κράτη-μέλη. Το Συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τη γενική συνέλευση με τριετή θητεία, απαρτίζεται από 36 χώρες-μέλη, είναι ο κινητήριος μοχλός εφαρμογής των αποφάσεων του οργανισμού και τη γραμματεία επικεφαλής της οποίας είναι ο Γενικός Γραμματέας. Σε αυτήν μετέχουν επαγγελματίες από όσο το δυνατόν ευρύτερη γεωγραφική βάση.

Εκτός των παραπάνω λειτουργούν επίσης η Αεροναυτική Επιτροπή, η Επιτροπή των Αερομεταφορών και η Νομική Επιτροπή όπου αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη. Ειδικότερα η Νομική Επιτροπή ασχολείται με την συζήτηση θεμάτων που απασχολούν τα μέλη ή κάποια εξ αυτών, καθώς και με την προπαρασκευή σχεδίων, διεθνών συμβάσεων τα οποία διανέμονται στα μέλη για εξέταση και αποδοχή.

Τα σημαντικότερα καθήκοντα του ICAO είναι τα εξής :

- Προτυποποίηση και ασφάλεια της αεροπλοΐας
- Ρύθμιση του σχετικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου, λόγω τεχνολογικής εξέλιξης ή άλλους λόγους (π.χ. αεροπειρατεία),
- Ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, με κοινά προγράμματα υποστήριξης των μελών για τη χρηματοδότησή τους, καθώς και προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας,

- Η διανομή και διαχείριση των γνωστών κωδικών (κωδικών ICAO) για τα αεροδρόμια, τα αεροσκάφη και τις αεροπορικές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο,
- Προτυποποίηση των ταξιδιωτικών εγγράφων, σε παγκόσμιο ενιαίο τύπο,
- Ορισμός των ανεκτών επιπέδων θορύβου των αεροσκαφών κ.ά.

Σύμφωνα με την Σύμβαση του Σικάγο το Συμβούλιο του Οργανισμού μπορεί επίσης να λειτουργήσει και ως όργανο συνδιαλλαγής ή ως δικαστικό όργανο για επίλυση διαφορών που μπορεί να προκύψουν μεταξύ των μελών.

Σταθμό στον τομέα της ασφάλειας της διεθνούς επιβατικής αεροπορίας αποτέλεσε η πολιτική κατάσταση στην Κούβα και η επικράτηση του Φιντέλ Κάστρο. Από το 1958 έως και το 1963 παρατηρήθηκε ραγδαία αύξηση συμβάντων αεροπειρατείας στα δρομολόγια μεταξύ ΗΠΑ και Κούβας με δράστες Κουβανούς αντικαθεστωτικούς. Τα περιστατικά αυτά δεν αργούν να επεκταθούν, τόσο στον ευρωπαϊκό όσο και στον διεθνή χώρο, γεγονός που οδηγεί τα κράτη-μέλη του ICAO στην ανάγκη υπογραφής μιας ξεχωριστής διεθνούς σύμβασης για την δραστική αντιμετώπιση αυτών των παραβάσεων. Στις 14 Σεπτεμβρίου 1963 υπογράφηκε η Σύμβαση του Τόκιο η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 1969.. Η Σύμβαση του Τόκιο, Tokyo Convention, είναι μία αεροπορική διεθνής συνθήκη που αφορά κυρίως μέτρα κατά της αεροπειρατείας.

Μετά από διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Τόκιο υπό την εποπτεία του Συμβουλίου του ICAO από τις 20 Αυγούστου έως και τις 14 Σεπτεμβρίου του 1963 στην οποία έλαβαν μέρος πέντε διεθνείς οργανισμοί και 61 κράτη-μέλη, συζητήθηκαν διάφορα θέματα ασφαλείας αεροπορικών μεταφορών που δεν προέβλεπαν προηγούμενες αεροπορικές συνθήκες – συμβάσεις. Έτσι με το τέλος της διάσκεψης εκείνης συναποφασίστηκε και υπογράφηκε η Σύμβαση του Τόκιο που φέρει τον τίτλο «Περί παραβάσεων και άλλων τινών πράξεων τελουμένων επί αεροσκαφών». Η σύμβαση αυτή υπήρξε ιδιαίτερα σπουδαία για την ασφάλεια των αερομεταφορών. Έγινε ποινικοποίηση όλων εκείνων των πράξεων που στρέφονται με κάθε μέσο και τρόπο στην ασφάλεια των αερομεταφορών καθώς ακόμη και των προθέσεων διάπραξής τους, ενώ παράλληλα δόθηκαν λύσεις σε νομικά προβλήματα σχετικά με την εθνικότητα του αεροσκάφους, του δράστη, και των αρμοδιοτήτων των χωρών

στον εναέριο χώρο των οποίων διαδραματίστηκε αεροπορικό αδίκημα. Επίσης για πρώτη φορά με τη σύμβαση αυτή δημιουργήθηκαν αστυνομικές εξουσίες αλλά και ασυλίες των πιλότων των αεροσκαφών στα οποία εκδηλώθηκαν παράνομες πράξεις. Η εφαρμογή της Σύμβασης του Τόκιο αφορά θέματα διεθνών μεταφορών και όχι τόσο σε πράξεις που συμβαίνουν εντός εθνικού χώρου κράτους σε αεροσκάφος εσωτερικών μεταφορών ίδιας εθνικότητας.

Την Σύμβαση του Τόκιο έχουν επικυρώσει 185 κράτη, η Ελλάδα επικύρωσε τη σύμβαση το 1971 με τον Ν.Δ. 734/1971. Τα σημαντικότερα στοιχεία της σύμβασης είναι :

- Κατοχυρώνεται η ποινική δικαιοδοσία του κράτους του οποίου στα νηολόγια είναι γραμμένο το αεροσκάφος στο οποίο έχει πραγματοποιηθεί η παράβαση.
- Η παράβαση αυτή μπορεί να είναι είτε πράξη του κοινού ποινικού δικαίου (πχ. ανθρωποκτονία, βαριά σωματική βλάβη) είτε πράξη που μπορεί από μόνη της να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροσκάφους (πληρώματος, επιβατών κλπ.) Εξαιρέσεις από τον ανωτέρω κανόνα περί ποινικής δικαιοδοσίας είναι η παράβαση να πραγματοποιήθηκε σε έδαφος άλλου κράτους και ο δράστης ή το θύμα να είναι υπήκοοι ή μόνιμοι κάτοικοι του κράτους αυτού. Η παράβαση να προβλέπεται από το εσωτερικό δίκαιο του κράτους.
- Κατοχυρώνεται και περιγράφεται η εξουσία του κυβερνήτη προκειμένου να αντιμετωπιστεί η παράνομη πράξη.
- Υποχρεώνει κράτη – μέλη σε περιπτώσεις παράνομης κατάληψης αεροσκάφους να μεριμνούν για την ασφαλή επιστροφή του στους νόμιμους κατόχους του.
- Καθιερώνεται η υποχρέωση των κρατών – μελών να παραλαμβάνουν από τον κυβερνήτη τους παραβάτες και να κινούν άμεσα διαδικασία εκδίκασης των παράνομων πράξεων τους ή διαδικασία εκδόσεως του παραβάτη.

Δυστυχώς η Σύμβαση του Τόκιο δεν έλυσε ριζικά το πρόβλημα των παράνομων ενεργειών στο χώρο των αερομεταφορών αφού τις δεκαετίες '60 και '70 παρατηρείται έξαρση των τρομοκρατικών ενεργειών, με καταλήψεις αεροσκαφών εν πορεία ή στο έδαφος, ανατινάξεις αεροσκαφών με εκρηκτικούς μηχανισμούς, βομβιστικές ενέργειες κατά αεροπορικών εγκαταστάσεων, επιθέσεις κατά προσώπων σε αερολιμένες κλπ. Στην προσπάθεια αντιμετώπισης των γεγονότων αυτών επικυρώνονται δύο νέες διεθνείς συμβάσεις Η Σύμβαση της Χάγης το 1970 και η Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1971. Η Σύμβαση της Χάγης αναφέρεται αποκλειστικά και μόνο σε αεροπειρατείες αποτελείται από 14 άρθρα τα οποία ορίζουν διαφορετικές συνθήκες πειρατείας αεροσκάφους στον αέρα. Έχει επικυρωθεί από 148 κράτη- μέλη. Τα κυριότερα σημεία της είναι :

- Απαραίτητο συστατικό στοιχείο του αδικήματος αποτελεί η βία η απειλή βίας.
- Το αδίκημα αφορά τόσο τον δράστη, όσο και τον συνεργό.
- Καθορίζεται συντρέχουσα ποινική δικαιοδοσία για την εκδίκαση του αδικήματος.
- Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεώνονται να θεσπίσουν δικαιοδοτικά μέτρα για την αντιμετώπιση τέτοιων παραβάσεων.
- Ρυθμίζονται ζητήματα κράτησης – προανακριτικής διαδικασίας του δράστη και παράλληλα εξασφαλίζεται το δικαίωμα επικοινωνίας του δράστη με την Πρεσβεία η το Προξενείο του.
- Παρέχεται στα κράτη – μέλη το διαζευκτικό δικαίωμα είτε να ασκήσουν τα ίδια την ποινική δίωξη , είτε να εκδώσουν τον δράστη.
- Υποχρεούνται τα κράτη – μέλη να ενημερώνουν άμεσα το συμβούλιο του ICAO για τις συνθήκες υπό τις οποίες έγινε η παράβαση, τα ληφθέντα μέτρα, καθώς και για τα αποτελέσματα της εκδίκασης του αδικήματος η της έκδοσης του δράστη.

Η Σύμβαση του Μόντρεαλ έχει επικυρωθεί από 149 κράτη-μέλη. Αναφέρεται σε όλα τα είδη τρομοκρατίας εκτός από την αεροπειρατεία. Περιλαμβάνει μέτρα καταστολής παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής Αεροπορίας. Εισάγεται και διαφοροποιείται ο όρος «αεροσκάφος σε λειτουργία» σε σχέση με τον όρο «αεροσκάφος σε πτήση». Αεροσκάφος σε λειτουργία θεωρείται το αεροσκάφος από

την έναρξη διαδικασίας της πτήσης από το προσωπικό εδάφους μέχρι και την πάροδο 24 ωρών από την προσγείωση. Κυριότερα σημεία της σύμβασης είναι :

- Διευρύνεται η έννοια του όρου «παράνομη πράξη» αφού για πρώτη φορά γίνεται λόγος για τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού επί εδάφους.
- Για πρώτη φορά γίνεται λόγος για τρομοκρατικές επιθέσεις κατά εγκαταστάσεων αερολιμένων.
- Για πρώτη φορά ποινικοποιείται η περίπτωση της διάδοσης ψευδών πληροφοριών.
- Οι παραπάνω παράνομες πράξεις αφορούν τόσο τον αυτουργό όσο και τον συνεργό του ακόμη και στο στάδιο της απόπειρας.
- Η σύμβαση έχει εφαρμογή τόσο στις διεθνείς όσο και στις πτήσεις εντός εθνικού χώρου.

Παρ' όλα αυτά και μέχρι το 1973 οι έλεγχοι ασφαλείας επιβατών και χειραποσκευών, καθώς και οι έλεγχοι πρόσβασης προσώπων και οχημάτων σε μη ελεγχόμενους χώρους ήταν στη διακριτική ευχέρεια των αερολιμένων και των αεροπορικών εταιρειών τόσο για διεθνής πτήσεις όσο και για εθνικές, δεν ήταν δηλαδή επιβεβλημένοι μέσω κάποιου νομοθετικού πλαισίου. Αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής ήταν οι επιβάτες να εισέρχονται στους αερολιμένες και τα αεροσκάφη χωρίς απολύτως κανένα έλεγχο.

Από το 1973 οι ΗΠΑ, κατείχαν την πρώτη θέση των στόχων των τρομοκρατικών ενεργειών. Λόγω αυτού του εκτεταμένου προβλήματος η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Αεροπορίας, γνωστή στο ευρύ κοινό ως FAA, (Federal Aviation Administration) νομοθετούν κανονισμούς για υποχρεωτικούς ελέγχους επιβατών αλλά και χειραποσκευών στις αναχωρήσεις των δρομολογίων των αεροσκαφών και την απαγόρευση μεταφοράς αντικειμένων ικανών ν' αποτελέσουν μέσο για την διάπραξη παράνομων ενεργειών. Ταυτόχρονα θεσμοθετούν την απαγόρευση επιβίβασης για κάθε άτομο που αρνείται τέτοιας μορφής ελέγχους.

Η πιο σημαντική νομοθετική λειτουργία εκτελείται από τον ICAO και είναι η διαμόρφωση και υιοθέτηση των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών (SARP) για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Από τα 19 παραρτήματα της σύμβασης το, 17^ο λεγόμενο ως ANNEX 17, ορίζει κανονισμούς για την ασφάλεια των πτήσεων αλλά και των αερολιμένων. Αναλυτικότερα το ANNEX 17 ορίζει τα εξής :

Το Παράρτημα 17 (ANNEX 17) ασχολείται κυρίως με τη διοικητικές και συντονιστικές πτυχές, καθώς και με τεχνικά μέτρα για την προστασία της ασφάλειας των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, και απαιτεί κάθε συμβαλλόμενο κράτος να δημιουργήσει το δικό του πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας με επιπρόσθετα μέτρα ασφάλειας που μπορεί να προτείνου άλλα κατάλληλα όργανα.

Το Παράρτημα 17 επιδιώκει επίσης να συντονίσει τις δραστηριότητες των ατόμων που συμμετέχουν σε προγράμματα ασφαλείας. Αναγνωρίζεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες έχουν την πρωταρχική ευθύνη για την προστασία των επιβατών, και των περιουσιακών στοιχείων, και ως εκ τούτου τα μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι φορείς αναπτύσσουν και εφαρμόζουν αποτελεσματικά προγράμματα συμπληρωματικής ασφάλισης συμβατά με εκείνα των αερολιμένων, εκ των οποίων λειτουργούν.

Ορισμένες από τις προδιαγραφές του παραρτήματος 17 αλλά και κάποιων άλλων παραρτημάτων αναγνωρίζουν ότι δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί απόλυτη ασφάλεια. Οι πολιτείες θα πρέπει να εξασφαλίσουν, παρόλα αυτά, ότι η ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, του προσωπικού εδάφους αλλά και του ευρύτερου κοινού αποτελεί κύριο μέλημα τους .

Τα κράτη-μέλη παροτρύνονται επίσης να λαμβάνουν μέτρα για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος του σε περίπτωση που γίνει παράνομη εκτροπή της πορείας του αεροσκάφους μέχρι να συνεχιστεί το προκαθορισμένο ταξίδι τους.

Το παράρτημα διατηρείται υπό συνεχή επανεξέταση ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι προδιαγραφές είναι επίκαιρες και αποτελεσματικές. Επειδή αυτό το έγγραφο ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα για την ασφάλεια των αερομεταφορών παγκοσμίως, υποβάλλεται σε προσεκτικό έλεγχο πριν να υποστούν οποιεσδήποτε αλλαγές, προσθήκες ή διαγραφές. Από τη δημοσίευσή του, το παράρτημα 17 έχει τροποποιηθεί δέκα φορές σε απάντηση στις ανάγκες που προσδιορίζονται από τα κράτη μέλη και διατηρείται υπό επανεξέταση από τον Πίνακα Ασφαλείας της Αεροπορίας (AVSEC). Αυτή η ομάδα των εμπειρογνομόνων που διορίζονται από το Συμβούλιο, περιλαμβάνει εκπροσώπους από τις εξής χώρες : Αργεντινή, Αυστραλία, Βέλγιο, Βραζιλία, τον Καναδά, την Αιθιοπία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Ινδία, την Ιταλία, την Ιαπωνία, την Ιορδανία, το Μεξικό, η Νιγηρία, η Ρωσική Ομοσπονδία, τη Σενεγάλη, την Ισπανία, την Ελβετία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς και από τους διεθνείς οργανισμούς όπως το Διεθνές Συμβούλιο Αερολιμένων (ACI), η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), η Διεθνής

Ομοσπονδία Ένωση Πιλότων (IFALPA) και η Διεθνής Αστυνομική Οργάνωσης (ICPO-INTERPOL).

Πριν από το 1985, η σημαντικότερη απειλή για την πολιτική αεροπορία ήταν η πειρατεία. Ως αποτέλεσμα, τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές να εστιάζουν στην πειρατεία παρά στην εν πτήσει επίθεση ή στην επιθέση αερολιμενικής εγκατάστασης. Τροποποιώντας την υπάρχουσα τεχνολογία και την εφαρμογή συμφωνηθέντων προδιαγραφών και διαδικασιών, η παγκόσμια κοινότητα των αερομεταφορών δημιούργησε ένα αρκετά αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου για τους επιβάτες και για την μεταφορά των αποσκευών τους. Μετά τον τριετή κύκλο τροποποιήσεων, προστέθηκαν αλλαγές στο παράρτημα 17 και αναπτύχθηκαν ιδιαίτερα το 1988 περιλαμβάνοντας προδιαγραφές για την περαιτέρω βοήθεια στην καταπολέμηση τις δολιοφθοράς εν πτήσει.

Μερικές από τις αλλαγές που περιλαμβάνονται στην τροπολογία 7 του παραρτήματος 17 που εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 1989, προβλέπει την περαιτέρω αποσαφήνιση των προτύπων που ασχολούνται με την αντιστοίχιση των αποσκευών με τους επιβάτες, τους ελέγχους σε αντικείμενα που άφησαν πίσω στο αεροσκάφος κατά την αποβίβαση τους, ελέγχους ασφαλείας για τις εμπορικές υπηρεσίες ταχυμεταφορών και ελέγχους φορτίων και ταχυδρομείου, υπό ορισμένες συνθήκες.

Η τελευταία τροπολογία 10 του παραρτήματος 17 εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του ICAO στις 7 Δεκεμβρίου 2001, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις που θέτει για την πολιτική αεροπορία τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002. Η τροποποίηση αυτή περιλαμβάνει διάφορους ορισμούς και νέες διατάξεις σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος παραρτήματος για τις εγχώριες επιχειρήσεις της διεθνούς συνεργασίας σχετικά με : πληροφορίες για απειλές, εθνικό έλεγχο ποιότητας, έλεγχο πρόσβασης, μέτρα που αφορούν τους επιβάτες, τις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές τους, το προσωπικό ασφαλείας των πτήσεων και την προστασία του πιλοτηρίου τη συνεργατική ρύθμιση για κοινό κώδικα επικοινωνίας, των ανθρώπινο παράγοντα και τέλος τη διαχείριση απόκρισης σε έκνομες ενέργειες.

Ο ICAO συνεχίζει να αντιμετωπίζει το θέμα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας ως θέμα ύψιστης προτεραιότητας. Ωστόσο, οι πράξεις των παράνομων ενεργειών εξακολουθούν να αποτελούν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια και την

κανονικότητα της πολιτικής αεροπορίας. Ο Οργανισμός έχει αναπτύξει και συνεχίζει να επικαιροποιεί νομικούς και τεχνικούς κανονισμούς και διαδικασίες για την πρόληψη και την καταστολή έκνομων ενεργειών. Το ANNEX 17 είναι το κύριο έγγραφο που δίνει την κατεύθυνση για τη θέσπιση των μέτρων ασφαλείας, η ομοιόμορφη και συνεπής εφαρμογή αυτών είναι υψίστης σημασίας έτσι ώστε το σύστημα να λειτουργεί με επιτυχία.

Το κεφάλαιο 18 του Annex πραγματεύεται την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ο ICAO αναγνωρίζει τη σημασία αυτού του είδους φορτίου και έχει λάβει μέτρα για να διασφαλίσει ότι το φορτίο αυτό μπορεί να γίνει με ασφάλεια. Αυτό επιτυγχάνεται με την έγκριση του παραρτήματος 18, σε συνδυασμό με το έγγραφο «Τεχνικές Οδηγίες για την Ασφαλή Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων στον αέρα.» Άλλοι κωδικοί έχουν υπάρξει για τη ρύθμιση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων αεροπορικά, αλλά δεν ισχύουν σε διεθνές επίπεδο ή ήταν δύσκολο να εφαρμοστεί σε διεθνές επίπεδο και, επιπλέον, δεν ήταν συμβατές με τις αντίστοιχες διατάξεις των άλλων τρόπων μεταφοράς.

Οι απαιτήσεις για τον ασφαλή χειρισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων προσδιορίζουν κατ' αρχάς ένα κατάλογο των ουσιών που δεν είναι ασφαλείς να μεταφερθούν σε καμία περίπτωση και στη συνέχεια παραθέτει πώς άλλα δυνητικά επικίνδυνα αντικείμενα ή ουσίες μπορούν να μεταφερθούν με ασφάλεια.

Το παράρτημα 18 και οι Τεχνικές Οδηγίες τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1983 και εφαρμόστηκαν την 1^η Ιανουαρίου του 1984, όταν όλα τα συμβαλλόμενα κράτη του ICAO συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις του ICAO και δόθηκε νομοθετική αναγνώριση.

2.1 Ζητήματα που προκύπτουν από τα μέτρα ασφαλείας των αερολιμένων

Στο σημείο αυτό θα αναλυθούν ζητήματα που προκύπτουν όσον αφορά την ασφάλεια των αεροδρομίων. Κατ' αρχάς, πρόκειται να εξεταστεί η επίδραση των καθυστερήσεων ως παράγοντας που μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην λειτουργία. Στόχος είναι να αναλυθούν τα ζητήματα που προκύπτουν όσον αφορά

την ασφάλεια λόγω της συμφόρησης που προκαλείται. Επιπλέον, τα θέματα της ασφάλειας των αεροδρομίων εξαρτώνται περισσότερο από το αναμενόμενο από τον ανθρώπινο παράγοντα, τους εργαζόμενους και το προσωπικό του αεροδρομίου και την ικανότητά τους να παίρνουν σωστές αποφάσεις σύμφωνα με το υπόβαθρο και τις σχέσεις τους. Επίσης, τα σημεία ελέγχου των επιβατών, λόγω των αυξημένων μέτρων ασφαλείας, μπορούν να είναι μία ξεχωριστή αιτία για τις καθυστερήσεις. Μια άλλη πτυχή του θέματος σχετίζεται με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων, η οποία δεν μπορεί να βελτιωθεί όσον αφορά τα υπάρχοντα αεροδρόμια. Ωστόσο, μπορεί να προγραμματιστεί καλύτερα και να σχεδιαστεί στα αεροδρόμια που πρόκειται να κατασκευαστούν στο μέλλον.

Στο σημείο αυτό θα αναλυθεί το σύστημα των μεταφορών ως προς τα εξωτερικά και τα εσωτερικά τμήματα του και θα παρορθαιαστεί πως γίνεται αυτός ο διαχωρισμός. Τα εσωτερικά τμήματα στις μεταφορές χωρίζονται στο φυσικό σύστημα, στη διαχείριση και στην εργασία.

Το φυσικό σύστημα περιλαμβάνει :

2.1.1 Φυσικό σύστημα

- Τις υποδομές, την καθοδήγηση, τα τερματικά, τους σταθμούς, για παράδειγμα αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομος, αεροδιάδρομοι. Στους τερματικούς σταθμούς οι υποδομές μπορεί να είναι λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων, αεροδρόμια, σταθμοί λεωφορείων, σταθμοί διαμετακόμισης.
- Τα οχήματα: αυτοκίνητα, σιδηροδρομικές μηχανές, αεροπλάνα, πλοία, φορτηγά και άλλα.
- Τα συστήματα ενέργειας. Εκτός από τα προφανή όπως οι μηχανές όλων των ειδών (ηλεκτρικές, υβριδικές, diesel) συμπεριλαμβάνονται και το ανθρώπινο δυναμικό καθώς και οποιαδήποτε μορφή ενέργειας είτε φυσική είτε τεχνητή.
- Τα καύσιμα: βενζίνη, πετρέλαιο κίνησης, πετρέλαιο θέρμανσης, φυσικό αέριο, κάρβουνο, ηλεκτρισμός, ηλιακή – αιολική ενέργεια, υδρογόνο.
- και τα κέντρα ελέγχου, επικοινωνίας και τοποθεσίας: Τα κέντρα αυτά απαρτίζονται από υπάλληλους οι οποίοι μπορούν να απασχολούνται για παράδειγμα σαν οδηγοί είτε σαν ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Είναι τεχνολογικά ανεπτυγμένα κέντρα χρησιμοποιώντας τεχνολογίες όπως ειδικούς

σένσορες, φώτα κίνησης, συστήματα διαχείρισης στόλου, αυτοματοποιημένα οχήματα, συστήματα gps κ.α.

2.1.2 Διαχείριση (management)

Η διαχείριση ασχολείται με την διαχείριση της πληροφορίας με την έρευνα της λειτουργίας και με τη διοίκηση και εφαρμογή των ανωτέρω. Περνώντας στο στάδιο της διαχείρισης των συστημάτων αυτών θα την διαχωρίσουμε σε τρία τμήματα: marketing, planning, operations.

Το τμήμα Marketing έχει ως κύρια ενασχόληση του την ικανοποίηση των πελατών και την κατάλληλη προώθηση και παρουσίαση των ενεργειών του εκάστοτε μεταφορέα. Παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, έχει σκοπό να μεγιστοποιήσουν τα έσοδα.

Ο σχεδιασμός (planning) προγραμματίζετε κατά κύριο λόγο σε στρατηγικό σχεδιασμό (project planning), όπως για παράδειγμα το να αγοραστούν νέα οχήματα ή να δημιουργηθεί νέο δίκτυο, και σε λειτουργικό σχεδιασμό (operation planning) λόγω χάρη να δημιουργηθεί ένα πλάνο λειτουργίας ενός αεροδρομίου.

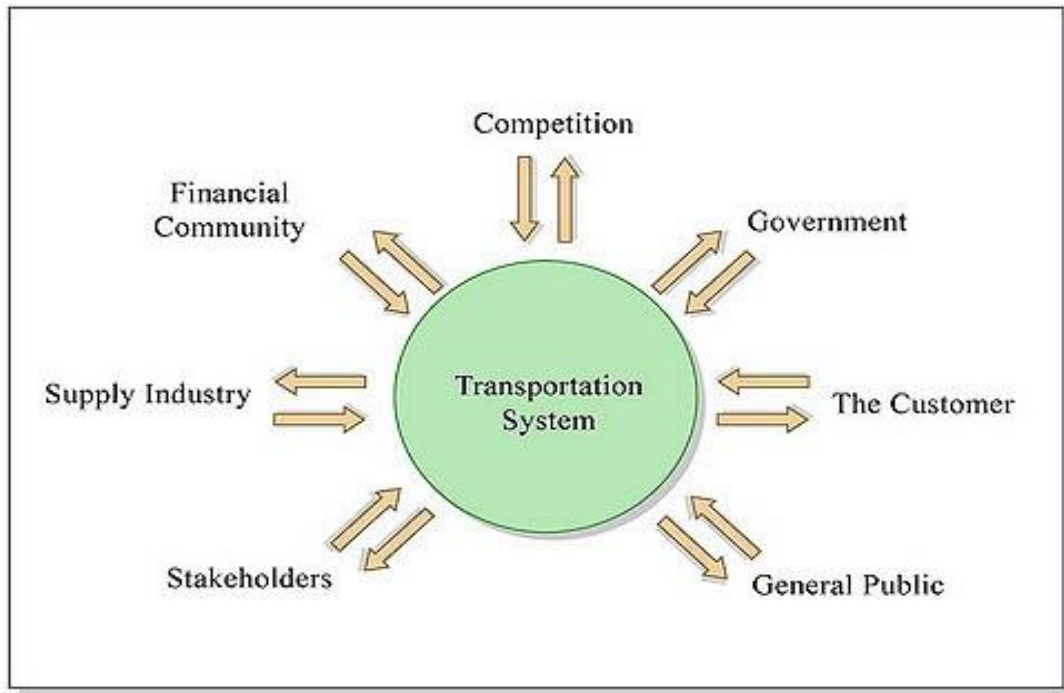
Τέλος το τμήμα της λειτουργίας διαφέρει από το operation planning, σκοπός του τμήματος αυτού είναι να τρέχει τα παραπάνω συστήματα. Οι άνθρωποι της λειτουργίας είναι κοστοστρεφείς, συνήθως ασχολούνται με την μείωση του κόστους και όχι την αύξηση των κερδών για αυτόν τον λόγο προτιμούν να χρησιμοποιούν λειτουργίες με αποδοτικές αλλά με χαμηλό κόστος.

2.1.3 Εργατικό δυναμικό

Το εργατικό δυναμικό στις μεταφορές απαρτίζεται από πάρα πολλές ειδικότητες και υπαλλήλους ξεκινώντας από τους διοικητικούς, τους οδηγούς τους πιλότους τους φροντιστές τους υπαλλήλους στην εξυπηρέτηση πελατών, τους αποστολείς, μηχανικούς, ελεγκτές και πληθώρα άλλων ειδικοτήτων.

2.1.4 Η εξωτερική πλευρά

MiT- Transportation System Lectures 1



Εικόνα 1-Εξωτερικοί παράγοντες 1

Το παραπάνω διάγραμμα απεικονίζει τους εξωτερικούς παίκτες σε ένα σύστημα μεταφοράς. Αρχικά ας αναφερθούμε στην κυβέρνηση και ποιες είναι οι αρμοδιότητες και οι λειτουργίες αυτής. Κύριο μέλημα της είναι η επιβολή φόρων, η ρύθμιση της ασφάλειας και της οικονομίας, τέλη χρήσης, η είσοδος και η έξοδος από την αγορά, τα μονοπώλια καθώς και το να παρέχει υποδομές και χρηματοδότηση στα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ο ανταγωνισμός μπορεί να είναι είτε μεταξύ δύο ίδιων τεχνολογιών παραδείγματος χάρη δύο διαφορετικών αεροπορικών εταιριών (intra-modal) είτε διατροπικός (inter-modal) μεταξύ διαφορετικού μέσου μεταφοράς, σιδηρόδρομος vs αεροπλάνου. Ένα σύνηθες λάθος των μεταφορέων είναι το γεγονός ότι βλέπουν των ανταγωνισμό στατικό.

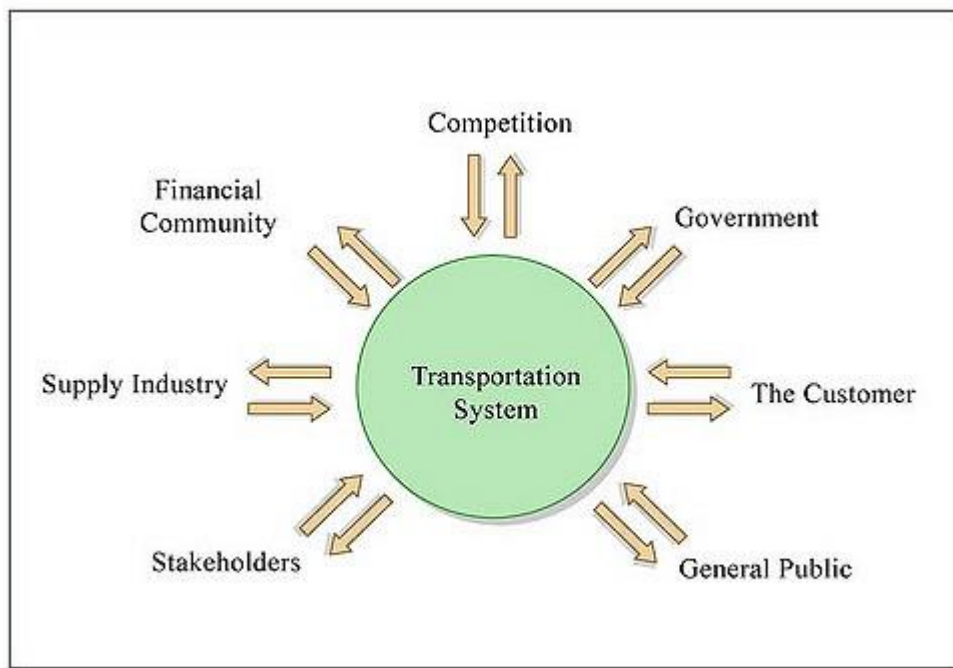
Η οικονομική κοινότητα ασχολείται με οτιδήποτε έχει να κάνει με κέρδη και κόστη. Είναι πάροχος της καθαρής αξίας και ρυθμιστής των χρεών. Ασχολείται επίσης με την εποπτεία του γιατί μπορεί να έχεις ξεφύγει από τους οικονομικούς στόχους και ποιο απαρτίζουν την ομάδα- συμβούλιο.

Στον κλάδο των προμηθευτών οι σημαντικότεροι πάροχοι είναι αυτοί των οχημάτων, αυτοκινήτων αεροπλάνων, φορτηγών, οι οποίοι έχουν εξέχοντα ρόλο στην παγκόσμια οικονομία γενικότερα . Ακολουθούν οι προμηθευτές και οι αρμόδιοι των υποδομών, οι ερευνητικοί και τέλος ο κλάδος των ασφαλίσεων.

Οι «παίκτες» σε αυτό το σημείο είναι άτομα-οργανώσεις που δεν είναι πελάτες ή προμηθευτές που ασχολούνται με την περιβαλλοντική κοινωνία , ένα ευρύτερο κοινό που είναι ανήσυχο σχετικά με την ποιότητα ζωής την εθνική άμυνα , την οικονομική ανάπτυξη όπως εμπνέεται από το μεταφορικό σύστημα.

Ο πελάτης είναι το πιο σημαντικό "εξωτερικό" στοιχείο γιατί μιλάμε πάντα για επιχειρήσεις οι οποίες έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό-σκοπό την ικανοποίηση του πελάτη που συνεπάγεται και αύξηση των κερδών.

Transportation System, MIT 1



Εικόνα 2-Εσωτερικοί παράγοντες 1

Ποια όμως είναι η αποδοχή του επιβατηγού κοινού σε αυτές τις συμβάσεις και τα μέτρα ασφαλείας και κατά πόσο είναι πρόθυμοι να τα εφαρμόσουν χωρίς να δημιουργούν προβλήματα στην λειτουργία των ελέγχων ασφαλείας ;

Και πώς οι αεροπορικές εταιρίες μπορούν να βρουν τη χρυσή τομή ανάμεσα στην ικανοποίηση των επιβατών και την εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας ; Η σημερινή κατάσταση στα σημεία ελέγχου θέλει τους επιβάτες να βρίσκονται στο αεροδρόμιο αρκετή ώρα πριν την πτήση τους έτσι ώστε να πραγματοποιούνται οι έλεγχοι ασφαλείας. Αποτέλεσμα αυτού είναι να υποβάλλονται σε χρονοβόρες διαδικασίες και να προκαλούνται σημαντικές καθυστερήσεις. Ειδικότερα μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου που συγκλόνισαν την υφήλιο οι έλεγχοι έχουν γίνει αυστηρότεροι και πιο διεξοδικοί . Αυτό δεν περνάει απαρατήρητο για τις αεροπορικές εταιρίες.

Ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των πτήσεων που λειτουργούν όπως είχε προγραμματιστεί, οι ελλείψεις αεροσκαφών υπάρχουν, με αποτέλεσμα να οδηγεί και αυτό σε καθυστερήσεις πτήσεων ή ακόμα και ακύρωση τους. Υπάρχουν ακόμα πολλοί λόγοι που τα αεροδρόμια έχουν ελλείψεις σε συγκεκριμένες περιοχές και ώρες που σχετίζονται με τυχαίες καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα των πτήσεων, όπως οι καιρικές συνθήκες που μερικές φορές κάνουν δύσκολο το ταξίδι και οι πιλότοι μπορεί να αλλάξουν ακόμα και τα δρομολόγια πτήσεις. Επίσης, μπορεί να προκύψουν μηχανικά προβλήματα που απαιτούν άμεση προσοχή, διότι είναι ένα θέμα ζωής και θανάτου death (Jarrah, A. Z., Yu, G., Rishnamurthy, N. K., and Rakshit, A. 1993, pp. 267-268). Οι καθυστερήσεις μπορεί επίσης να προκληθούν από την αναποτελεσματικότητα ορισμένων τερματικών σταθμών και όχι από την εξοικονόμηση καυσίμου, όπως πίστευαν, αν και γίνονται προσπάθειες για την μείωση της κατανάλωσης καυσίμων (Ryerson, M. S., Hansen, M., and Bonn, J. 2014).

Οι ελλείψεις σε πτήσεις διαχειρίζεται συχνά μέσω ματαίωσης ή καθυστέρησης της πτήσης από τους ελεγκτές της πτήσης, οι οποίοι πρέπει να λύσουν κάθε ένα από αυτά τα προβλήματα. Όσον αφορά τις καθυστερήσεις, ακόμη και όταν ένα αεροπλάνο απογειώνεται ακόμα και 15 λεπτά αργότερα από την προγραμματισμένη, η πτήση θεωρείται ότι έχει καθυστερήσει. (Bishop, J. A., Rupp, N. G., and Buhong, Z. 2011, p. 543).

Μπορούμε να χωρίσουμε τις καθυστερήσεις σε δύο κατηγορίες , η πρώτη αναφέρεται σε καθυστερήσεις που οφείλονται στο πρόγραμμα και καθυστερήσεις που οφείλονται στην υπέρβαση του χρόνου ταξιδιού. Η εμπειρία του έχει δείξει ότι και οι δύο κατηγορίες επηρεάζονται από την ένταση και τον αριθμό των μεταφορέων.

Είναι αλήθεια ότι ο επιβάτης μπορεί να μην παρατηρήσει μια καθυστέρηση των 20 ή 30 λεπτών ” (Bishop, J. A., Rupp, N. G., and Buhong, Z. 2011, p. 544) αλλά όσο η καθυστέρηση παρατείνεται, παρατηρείτε αυξητικός ρυθμός στα ποσοστά άγχους, ανίας, θυμού και απογοήτευσης των επιβατών.

Για να μην αναφέρουμε την έλλειψη ικανότητας και της συμφοράς που παρουσιάζεται όταν πολλαπλές καθυστερήσεις λάβουν χώρα. Έτσι, όταν αναφερόμαστε σε πολυσύχναστα αεροδρόμια τα θέματα ασφαλείας είναι βέβαιο ότι θα προκύψουν, καθώς το προσωπικό ασφαλείας θα πρέπει να βεβαιωθεί ότι όλοι είναι ασφαλείς και να εντοπίζονται τυχόν πιθανές απειλές.

Έτσι, βλέποντας αυτό το θέμα από την άποψη της ασφάλειας, προκειμένου για τη διαχείριση του αερολιμένα να λαμβάνονται μέτρα ασφαλείας που χρησιμοποιούν όλα τα απαραίτητα και τα τελευταία τεχνολογικά επιτεύγματα "για την προώθηση της συμμόρφωσης των κανόνων και την ενίσχυση της ασφάλειας". Για να το κάνουμε αυτό τα αεροδρόμια πρέπει να ακολουθήσουν ομοσπονδιακούς κανονισμούς και να εφαρμόζουν τις μεθόδους αυτές. Με άλλα λόγια όσο καλύτεροι είναι οι κανόνες αυτοί τόσο μεγαλύτερη θα είναι η ασφάλεια στο αεροδρόμιο (Kirschenbaum, A. 2015, p. 34) . Ως εκ τούτου, η μείωση της ανθρώπινης παρέμβασης στις λήψεις αποφάσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια είναι η βέλτιστη αντικειμενικά. Παρόλες τις προσπάθειες που οι άνθρωποι κάνουν για να βελτιστοποιήσουν την αλληλεπίδραση ανθρώπου-μηχανής με τη χρήση της τεχνολογίας για την ασφάλεια. Για παράδειγμα, αναγνωρίζεται ότι η προσέγγιση αυτή αγνοεί το κοινωνικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λαμβάνονται οι αποφάσεις ασφαλείας. Επιπλέον, εναπόκειται στην απόφαση του εργαζομένου, καθώς και στον «βαθμό εμπιστοσύνης» αυτού ότι η συσκευή ασφαλείας είναι ακριβής. (Kirschenbaum, A. 2012, p. 57).

Έτσι, ακόμα κι αν οι άνθρωποι αναμένεται να λειτουργήσουν με ορθολογικό τρόπο, πράγμα που σημαίνει ότι οι άνθρωποι έχουν τη λογική, την ταχύτητα και την ικανότητα να αντιδρούν αμέσως σε «κάθε διανοητό είδος απειλής" (Kirschenbaum, A 2015, σ. 35). Κατά συνέπεια, όταν οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν, αφορούν θέματα ασφαλείας του αεροδρομίου εξαρτάται από την πολυπλοκότητα της οργάνωσης και την επιρροή των κοινωνικών απόψεων επί του θέματος.

Οπότε εάν πάρουμε σαν δεδομένο ότι τα αεροδρόμια είναι ανεξάρτητοι οργανισμοί ως ένα κομμάτι που επηρεάζει τα άλλα, ένα γεγονός κρίσης μπορεί να επηρεάσει ένα μέρος της αρχής του αεροδρομίου και είναι πιθανό να έχει επιρροή σε όλα τα τμήματα του αεροδρομίου (ibid, p. 36). Επιπλέον, έρευνες έχουν δείξει ότι η λήψη αποφάσεων στηρίζεται σε κοινωνικούς και ψυχολογικούς παράγοντες, όπως η πίεση από συναδέλφους που προέρχεται από άτυπα κοινωνικά δίκτυα, όπως συν-εργάτες (ibid, p.37). Στοιχεία έχουν δείξει ότι στις μέρες μας η αγνόηση ακόμα και πολλές φορές το σπάσιμο των κανόνων έχει γίνει συνήθεια και συμβαίνει όλη την ώρα.

Είναι σαφές, λοιπόν, ότι η ασφάλεια των αεροδρομίων βασίζεται στο προσωπικό και την προθυμία του να συμμορφωθεί με τη γραφειοκρατία σε καταστάσεις κρίσης, είτε αναφερόμαστε σε φρουρούς ασφαλείας, οι ελεγκτές της πτήσης είτε στη διαθεσιμότητα των πιλότων και των αεροσυνοδών. Για να συμβεί αυτό είναι σημαντικό το προσωπικό του αεροδρομίου να μην εναλλάσσει το πρόγραμμά , αλλά να ενεργεί ανάλογα με την ώρα της προγραμματισμένης πτήσης. Εν τω μεταξύ, οι ενοχλημένοι επιβάτες, εξαιτίας της μεγάλης καθυστέρησης θα μπορούσαν να προκαλέσουν επεισόδια που θα μπορούσαν να αναφερθούν ως απειλή. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι αεροπορικές εταιρείες παρέχουν δωρεάν διαμονή σε κοντινά πολυτελή ξενοδοχεία, ώστε να αντισταθμίσει την ταλαιπωρία που προκαλείται. Αυτά τα ξενοδοχεία είναι μία βιομηχανία άνθησης (Transit Hotel IGIA 2015) γιατί εκτός από τις απογοητευμένους ταξιδιώτες, φιλοξενούν και εξυπηρετούν μια μεγάλη ποικιλία από πελάτες, εκτός από το διάσημο εμπορικό τους σήμα, προσφέρουν και μια ποικιλία από υπηρεσίες, όπως spa και γιόγκα με θέα το τοπίο του αεροδρομίου.

2.2 Άλλες πτυχές ασφαλείας

Σε αυτό το σημείο είναι αναγκαίο να προσδιορίσουμε την διαφορά δύο λέξεων που πολλοί εσφαλμένα ταυτίζουν, αυτές των security και safety. Χρησιμοποιώντας αυτές τις λέξεις στην ελληνική οι περισσότεροι θα αναφερθούν σε αυτές με τον όρο "ασφάλεια". Ο όρος security αναφέρεται σε περιστατικά όπως ληστείες, διαρρήξεις, απάτες, δολιοφθορές, διαρροή εμπιστευτικών στοιχείων, ηλεκτρονικές υποκλοπές, βανδαλισμοί, τρομοκρατία κ.λπ. Ο όρος Safety έχει να κάνει με εργατικά ατυχήματα, επαγγελματικές ασθένειες, φυσικές και τεχνολογικές καταστροφές, φωτιά, μέσα ατομικής προστασίας, παροχή Πρώτων Βοηθειών και διαδικασίες εκκενώσεων.

Πρώτα απ' όλα, όταν ο πιλότος παρεξηγεί και ακόμη και μπερδεύεται από την κατάσταση που έχει να αντιμετωπίσει είναι λόγω μιας σύνθετης διάταξης της επιφάνειας του αεροδρομίου. Ένα άλλο πράγμα που σχετίζεται με το πόσο επικίνδυνη είναι η επιφάνεια αεροδρομίων μπορεί να είναι τα φυσικά χαρακτηριστικά των διαδρόμων απογείωσης, οι οποίοι, όταν δεν εξετάζονται συνεχώς και δεν συντηρούνται είναι ίσως ένας από τους λόγους για σοβαρά ατυχήματα. Ως εκ τούτου, η συντήρηση της επιφάνειας είναι εξαιρετικά απαραίτητη. Επίσης, η περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο πρέπει να περιφραγμένη πολύ προσεκτικά, διότι θα μπορούσε να οδηγήσει σε σύγκρουση με κινούμενα ζώα τα οποία θα έχουν εισχωρήσει στο χώρο του αεροδρομίου. (Wilke, S., Majumdar, A., & Ochieng, W. Y. 2015, p. 63).

Επιπλέον, είναι εξαιρετικά αμφίβολο ότι το ίδιο το αεροδρόμιο θα μπορούσε να είναι ο στόχος μιας τρομοκρατικής δράσης. Φαίνεται ότι τα αεροπλάνα είναι οι στόχοι και αν κάποιος θα ενδιαφερόταν να σκοτώσει ανθρώπους, υπάρχουν και άλλα μέρη για να επιτευχθεί αυτό καθώς οι άνθρωποι σε ένα αεροδρόμιο είναι αρκετά διασκορπισμένα (Stewart, M. G., & Mueller, J. 2014).

Ως εκ τούτου, εάν σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας ότι η ενίσχυση της ασφάλειας του αερολιμένα είναι εξαιρετικά αμφίβολη, ίσως είναι καιρός να εξετάσει αν πολλές από τις ρυθμίσεις ασφαλείας που έχουν ήδη σε θέση να προστατεύσουν τα αεροδρόμια είναι υπερβολικές. Τελευταίο αλλά όχι λιγότερο σημαντικό, αν και τα αεροδρόμια δεν φαίνεται να είναι ο νούμερο ένα στόχος για τους τρομοκράτες, η έλλειψη ασφάλειας τους είναι μια ελκυστική εναλλακτική λύση για θανατηφόρες πράξεις. Είναι πολύ σημαντικό τα συστήματα ασφαλείας και οι η στάση των εργαζομένων να ενισχυθεί και να βελτιωθεί έτσι ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω καταστροφή είτε στον αέρα αν καταφέρουν να επιβιβαστούν σε ένα αεροπλάνο, είτε στο έδαφος.

Λαμβάνοντας τα παραπάνω υπόψη μπορεί να θεωρηθεί ότι οι καθυστερήσεις παίζουν σημαντικό ρόλο όταν αναφερόμαστε στην ασφάλεια των αεροδρομίων. Οι αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να διαιρέσουν το ποσό της καθυστέρησης σε μεγαλύτερο αριθμό επιβατών, προκειμένου να διατηρήσουν τους πελάτες τους, αλλά και με την εφαρμογή της έννοιας της «διανομέα και ακτίνες» (Jarrah, AZ, Yu, Γ, Rishnamurthy, NK, και Rakshit, A . (1993, p.279) η κατάσταση επιδεινώνεται μόνο και προκαλεί μείωση του συνολικού τους εισοδήματος.

Αυτό δημιουργεί συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ατόμων σε ένα μέρος την ίδια στιγμή, και η ίδια έλλειψη της χωρητικότητας, η οποία είναι κοινή για την πλειοψηφία των αεροδρομίων προκαλεί προβλήματα ασφάλειας. Εν τω μεταξύ, μακροχρόνιες καθυστερήσεις απαιτούν ότι οι επιβάτες πρέπει να φιλοξενοούνται σε κοντινά ξενοδοχεία, η οποία μειώνει τα κέρδη της αεροπορικής εταιρείας. Τέλος, ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παράβαση του κανονισμού, είτε είναι μέλη του προσωπικού ή άτομα γενικότερα.

Προγενέστερες έρευνες έχουν δείξει ότι σημαντικότερο ρόλο για την ικανοποίηση των επιβατών είναι ο μειωμένος χρόνος αναμονής στους χώρους ελέγχων των αεροδρομίων χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν ενδιαφέρονται για την τήρηση των μέτρων ασφαλείας. Οι εταιρίες με τη βοήθεια της τεχνολογίας προσπαθούν να βρουν λύσεις στα ζητήματα αυτά και να ικανοποιήσουν τους επιβάτες παρέχοντας τους συνάμα και τη μέγιστη ασφάλεια. Για παράδειγμα ένα πιλοτικό πρόγραμμα βρίσκεται σε έρευνα το οποίο με την βοήθεια βιομετρικών στοιχείων θα μπορεί να επιταχύνεται ο έλεγχος για τους εγγεγραμμένους χρήστες. Η ικανοποίηση του επιβατηγού κοινού είναι προτεραιότητα για τις αεροπορικές εταιρίες αλλά και για τις εταιρίες μεταφορών γενικότερα.

3 Νομοθετικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένων

Τα ίδια προβλήματα, αν όχι και περισσότερα λόγω ελλειπούς νομοθεσίας, αντιμετωπίζει και η ναυτιλία. Οι κίνδυνοι που διατρέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές είναι :

- Πειρατεία
- Τρομοκρατία
- Λαθρεμπόριο
- Λαθρομετανάστευση

Η πειρατεία είναι ένα από τα σοβαρότερα εγκλήματα του Διεθνούς Δικαίου. Για τον ακριβή ορισμό της πειρατείας δεν υφίσταται σύμφωνη γνώμη των διεθνολόγων. Κατά τον επίσημο ορισμό του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100, 101, της Σύμβασης των Η.Ε. (1982), "Περί ανοικτών θαλασσών", πειρατεία ονομάζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους, και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται με ένα άλλο σκάφος.

Κατά την κρατούσα άποψη και τη σύγχρονη πρακτική η πειρατεία συνίσταται από τις ακόλουθες πράξεις:

1. Κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης ή πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος, ή επιβατών ενός πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται: α) εις μεν τις ανοικτές θάλασσες εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του ίδιου του σκάφους ή αεροσκάφους, β) εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία κάποιου Κράτους.
2. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής σε παραπάνω δράση πλοίου ή αεροσκάφους με πλήρη γνώση ότι καθίσταται αυτό πειρατικό.

3. Κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μίας των παραπάνω πράξεων.

Τη δεκαετία του 2000 η ναυτιλία αντιμετώπισε αυξημένα κρούσματα πειρατείας ειδικότερα στη Σομαλία που αποτελούσε τον νούμερο ένα στόχο των πειρατικών χτυπημάτων, ακολουθούσαν χώρες της Αφρικής, η Μαλαισία και η Ινδονησία με το Στενό Μάλακα όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορίου από την Κίνα στην Ινδία και την Ευρώπη. Ενώ πριν οι επιθέσεις είχαν ως στόχο καθαρά το εμπόρευμα των πλοίων από το 2013 και μετά έχει παρατηρηθεί αύξηση του φαινομένου της αιχμαλωσίας του προσωπικού των πλοίων και για την εκμαίευση λύτρων. Το 2014, το 16% των επιθέσεων στην περιοχή είχε να κάνει με απαγωγές για λύτρα. Το 2015 ήταν το 28% των επιθέσεων. Για το 2016 μέχρι στιγμής έχουν πέσει θύματα απαγωγής 81 μέλη πληρώματος, 7 έχουν χάσει τη ζωή και 61 παραμένουν ακόμα σε κατάσταση αιχμαλωσίας. Παρόλα αυτά τα κρούσματα πειρατείας δείχνουν έχουν μειωθεί σε σημαντικό βαθμό, ειδικότερα στις ανωτέρω περιοχές που υπήρχε έξαρση, λόγω των αυξημένων μέτρων ασφαλείας. Στην Νοτιανατολική Ασία τα επίπεδα πειρατείας βρίσκονται στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 7 ετών. Επιπλέον στον κόλπο της Γουινέας καταγράφηκαν μόνο 4 περιστατικά από τα 35 που είχαν δηλωθεί το πρώτο εξάμηνο του έτους.

3.1 Τρομοκρατία

Επίσης για την τρομοκρατία δεν υπάρχει ακριβής ορισμός μιας που είναι έννοια συνδεδεμένη με πολλές αιτίες και εμφανίζεται με διαφορετικούς τρόπους. Γενικά αποτελεί τη «συστηματική» χρήση, ή την απειλή χρήσης, βίας που συμβαίνει πάντα ως αντίδραση, ή άσκηση πίεσης, από οργανωμένες ομάδες με πολιτικά, θρησκευτικά ή άλλα ιδεολογικά κίνητρα αλλά ακόμη και από ολόκληρους κρατικούς μηχανισμούς, εναντίον ατόμων, ομάδων ή περιουσιών, με απώτερο στόχο τις κυβερνήσεις από τις οποίες προσδοκούν κάποια αντίστοιχα οφέλη-κέρδη. Η κάθε πράξη επ' αυτού χαρακτηρίζεται τρομοκρατική πράξη και αυτοί που την διαπράττουν τρομοκράτες. Στις τρομοκρατικές πράξεις περιλαμβάνονται ανατινάξεις, πειρατείες, ομηρίες, φόννοι, δολιοφθορές, εμπρησμοί κ.λπ. σημαντικών στόχων καθώς και άλλες παράλληλες εγκληματικές πράξεις, όπως απαγωγές ή ληστείες κ.λπ. που εκτελούνται από τις ίδιες τρομοκρατικές ομάδες, (όχι όμως την κατάληψη εδάφους).

Η τρομοκρατία έχει χρησιμοποιηθεί πολλάκις ακόμη και από κυβερνήσεις, από τις μυστικές υπηρεσίες, καλούμενες γενικά στη περίπτωση αυτή κρατική τρομοκρατία που έχει παρατηρηθεί από την αρχαιότητα και που διαιωνίζεται μέχρι σήμερα. Βασικά χαρακτηριστικά της σύγχρονης εκδηλωμένης τρομοκρατίας, (εκτός της κρατικής), είναι η ανωνυμία και η μυστικότητα των μελών όχι όμως και των οργανώσεων, που αντίθετα σπεύδουν και δημοσιοποιούν τις εκάστοτε πράξεις τους για να διατηρούν το "γόητρό" τους.

Τα τρομοκρατικά πλήγματα γενικά προκαλούν πανικό και αποδιοργάνωση. Αποτελούν μεμονωμένα απρόβλεπτα πλήγματα εκφοβισμού, όπως δολοφονίες, βομβιστικές ενέργειες, αεροπειρατείες, απαγωγές, κτλ. Δεν είναι σπάνιες οι φορές που τέτοιες πράξεις πλήττουν ακόμη και αθώους ανυποψίαστους πολίτες. π.χ. καταλήψεις σχολείων με ομήρους παιδιά.

3.2 Λαθρεμπόριο

Γενικά με τον όρο λαθρεμπόριο χαρακτηρίζεται οποιασδήποτε μορφής επιχειρούμενο εμπόριο κατά παράβαση κείμενης νομοθεσίας, η καταστρατήγησης αυτής, με απώτερο σκοπό την αποφυγή πληρωμής δασμών. Στη πράξη αποτελεί εξαπάτηση των Αρχών ενός κράτους κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων.

Το λαθρεμπόριο χαρακτηρίζεται στις περισσότερες νομοθεσίες του κόσμου ως ιδιώνυμο φορολογικό ποινικό αδίκημα (έγκλημα) που στοιχειοθετείται με την απόπειρα διαφυγής, ή αποφυγής της υποχρέωσης, με παράνομες ενέργειες ή και παραλείψεις, τόσο των υπόχρεων, όσο επίσης και των αρμοδίων οργάνων καταστολής. Άλλες χώρες τηρούν ενιαία τελωνειακή νομοθεσία με όλα τα είδη του λαθρεμπορίου, άλλες τηρούν επιμέρους νομοθεσίες για κάθε είδος εξ αυτών και τέλος άλλες, οι περισσότερες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, μια γενική τελωνειακή νομοθεσία για όλα τα "υποκείμενα" σε δασμούς εμπορεύματα και μια ειδικότερη για τα απαγορευμένα είδη εμπορίας, προκειμένου να δύνανται να επιλαμβάνονται κατά τόπο πολλές διωκτικές Αρχές. Σε γενικές γραμμές, σύμφωνα και με τον Τελωνειακό Κώδικα, λαθρεμπορία χαρακτηρίζεται η εισαγωγή, ή η εξαγωγή από τα σύνορα του κράτους, πραγμάτων υποκειμένων σε εισαγωγικό δασμό, ή τελωνειακό τέλος, ή φόρο, ή άλλο δικαίωμα, χωρίς έγγραφη άδεια τελωνειακής Αρχής, ή ακόμα και η διενεργούμενη σε τόπο και χρόνο άλλο από τον καθοριζόμενο.

3.3 Λαθρομετανάστευση

Αν θα μπορούσαμε να δώσουμε έναν ορισμό για την έννοια της λαθρομετανάστευσης αυτός θα ήταν η παράνομη είσοδος ατόμων εντός εθνικών χώρων χωρίς να υπάρχει η νομική διαδικασία που χαρακτηρίζεται η μετανάστευση. Ειδικά στις μέρες μας η τάση της λαθρομετανάστευσης είναι ιδιαίτερα ανησυχητική και δη για την χώρα μας λόγω της κατάστασης της Συρίας. Ενδεικτικές έρευνες υπολογίζουν τον αριθμό των λαθρομεταναστών σε 1,5 εκατομμύριο. Στις αρνητικές συνέπειες του φαινομένου περιλαμβάνονται η αυξημένη εγκληματικότητα των λαθρομεταναστών, προκειμένου να εξασφαλίσουν τα προς το ζην, η δημιουργία γκέτο σε περιοχές που γίνονται απροσπέλαστες ακόμα δε και εστίες μόλυνσεων και ασθενειών, η δημιουργία κυκλωμάτων παραεμπορίου, η περιστασιακή απασχόλησή τους χωρίς ασφάλιση και τέλος η σημαντική απασχόληση των αρχών και κυρίως της ΕΛ.ΑΣ. κτλ. Τα σημαντικότερα αίτια της λαθρομετανάστευσης είναι δύο:

- Πρώτον, η μεγάλη διαφορά του βιοτικού επιπέδου ανάμεσα στις χώρες της Αφρικής και της Ασίας, από όπου προέρχονται οι περισσότεροι λαθρομετανάστες, σε σχέση με τις χώρες της Ευρώπης όπου κατευθύνονται.
- Δεύτερον, η αστάθεια, τα αυταρχικά καθεστάτα, οι εσωτερικές έριδες και οι ένοπλες συγκρούσεις που επικρατούν σε πολλές χώρες των δύο ηπείρων που προαναφέρθηκαν.

3.4 Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές

Πρώτος οργανισμός που ασχολήθηκε με την ασφάλεια στην θάλασσα είναι ο ΙΜΟ. Ο **Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας** (International Maritime Organization) είναι ένας πολυεθνικός, διακυβερνητικός Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, ο οποίος επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας. Αποτελεί οργανισμό του ΟΗΕ, διακρατικού χαρακτήρα, και ιδρύθηκε στην Γενεύη το 1948 ως ΙΜΚΟ (International Maritime Cooperation Organization) και που μετονομάστηκε σε ΙΜΟ το 1982, με έδρα το Λονδίνο.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας στα πλοία και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του. Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας. Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα . Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1912. Καθώς τότε κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφάλειας πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν - όπως και ο Τιτανικός. Πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και καθώς άλλες δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα. Οι πρώτοι οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπ'όψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομώνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές.

Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπ'όψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από το πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Οι σημαντικότεροι κανόνες του IMO είναι :

- Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)
- Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL)
- Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής
- Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS)

3.5. Κανόνας Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένος (ISPS)

Ο κώδικας Ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS) αποτελεί τροποποίηση του κανόνα Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) σχετικά με τις ελάχιστες ρυθμίσεις ασφαλείας για πλοία, λιμάνια και κυβερνητικές υπηρεσίες. Τέθηκε σε ισχύ το 2004, περιγράφει τις ευθύνες των κυβερνήσεων, των ναυτιλιακών εταιρειών, του προσωπικού του πλοίου, καθώς και του προσωπικού των λιμενικών εγκαταστάσεων για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και να λάβουν προληπτικά μέτρα κατά των περιστατικών ασφαλείας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Ο ISPS Code είναι ένα ολοκληρωμένο σετ μέτρων για την ενίσχυση της ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, που αναπτύχθηκε ως απάντηση στις αντιληπτές απειλές για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις μετά το τρομοκρατικό χτύπημα των 9/11 στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η ανάπτυξη και η εφαρμογή του αναζωπυρώθηκε δραστικά σε αντίδραση προς την 11η Σεπτεμβρίου και τον βομβαρδισμό του γαλλικού πετρελαιοφόρου Limburg. Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ, ως μεγαλύτερος οργανισμός για την αντιπροσωπεία των Ηνωμένων Πολιτειών στον IMO, υποστήριξε για το μέτρο. Ο Κώδικας συμφωνήθηκε σε συνάντηση των 108 στη σύμβαση SOLAS στο Λονδίνο τον Δεκέμβριο του 2002. Τα μέτρα που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του Κώδικα τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004. Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται με το κεφάλαιο XI-2 Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφαλείας στη θάλασσα της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS).

Ο κώδικας είναι ένα έγγραφο που αποτελείται από δύο μέρη που περιγράφει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων.

Το πρώτο μέρος παρέχει υποχρεωτικές απαιτήσεις και το δεύτερο μέρος παρέχει την καθοδήγηση για την εφαρμογή τους. Ο κανόνας εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, σε πλοία χωρητικότητας άνω των 500 κόνων που εκτελούν διεθνή ταξίδια καθώς και στα λιμάνια που εξυπηρετούν αυτά τα πλοία. Ο κώδικας έχει ισχύ μόνο σε πλοία εμπορικής δραστηριότητας.

Ο ISPS διαμορφώνει τα επίπεδα κινδύνου σε τρία στάδια, σε κανονικό, ενισχυμένο και υψηλό και βάσει αυτών των σταδίων αναλύεται το επίπεδο κινδύνου και εφαρμόζονται τα ανάλογα μέτρα. Το επίπεδο ασφάλειας 1 είναι το επίπεδο για το οποίο τηρούνται πάντα και συστηματικά τα ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας, το επίπεδο 2 χαρακτηρίζει πρόσθετα, κατάλληλα μέτρα ασφάλειας τα οποία διατηρούνται για μια χρονική περίοδο ως αποτέλεσμα ενός αυξημένου κινδύνου και το 3 σημαίνει πρακτικά το επίπεδο εκείνο για το οποίο τα περαιτέρω μέτρα θα διατηρηθούν για μια περιορισμένα χρονικά περίοδο όταν ένα γεγονός ασφάλειας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο.

Από πλευράς λιμενικών εγκαταστάσεων οι βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους είναι οι εξής:

- **Η διενέργεια Αξιολόγησης Ασφάλειας της Εγκατάστασης (ΑΑΕ)** σύμφωνα με τους όρους που θέτει ο Κώδικας ISPS, με αντικειμενικό στόχο τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών και των ευαίσθητων σημείων στα οποία ο λιμένας είναι ευάλωτος αλλά και την ανεύρεση τρόπων και μεθόδων εξάλειψης αυτών των αδυναμιών.
- Ουσιαστικά πρόκειται για μια μελέτη εκτίμησης των μέτρων και του κόστους υλοποίησης αυτών για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα στη βάση των ιδιοτεροτήτων θέσης και λειτουργίας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραπάνω αξιολόγηση γίνεται από αναγνωρισμένους από την Αρχή του κράτους, οι οποίοι βέβαια πρέπει να πληρούν συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις που αναφέρονται λεπτομερώς στον Κώδικα. Οι πιθανές απειλές στις ζωτικές λειτουργίες μιας λιμενικής εγκατάστασης που πρέπει να αξιολογηθούν περιλαμβάνουν για παράδειγμα δολιοφθορές, τοποθέτηση βόμβας, λαθρεμπόριο, κλπ. Η μελέτη που γίνεται δεν έχει στατικό χαρακτήρα αλλά πρέπει να γίνεται περιοδικά λαμβάνοντας υπόψη τυχόν αλλαγές στην υποδομή και τη λειτουργία της εγκατάστασης και συνεκτιμώντας τα τυχόν,

διαθέσιμα μέτρα ασφαλείας ή τον εγκατεστημένο εξοπλισμό ελέγχου και παρακολούθησης, το σχεδιασμό κατάσβεσης πυρκαγιάς, αντιμετώπισης περιστατικού ρύπανσης της θάλασσας, το σχεδιασμό παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων των πλοίων κλπ.

➤ **Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, με βάση την Αξιολόγηση Ασφαλείας το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα (ship – port interface), προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας.** Τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης επεκτείνονται από τη διεπαφή πλοίου – λιμένα μέχρι μια νοητή περίμετρο ασφαλείας που περιλαμβάνει τις περιοχές εκείνες στις οποίες λαμβάνει χώρα ο χειρισμός, στοιβασία και η αποθήκευση φορτίου, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τις ζώνες όπου γίνεται η αποβίβαση και επιβίβαση των επιβατών. Οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης αποτελούν τις περιοχές εκείνες μιας εγκατάστασης που προσδιορίζονται από τον διαχειριστή της ως ουσιαστικές για την ασφάλεια των λειτουργιών, του ελέγχου, των εργασιών χειρισμού φορτίου όπως για παράδειγμα τα κέντρα επικοινωνιών, τα αντλιοστάσια, οι δεξαμενές και το δίκτυο σωληνώσεων που τις εξυπηρετεί, οι χώροι αποθήκευσης επικίνδυνων φορτίων, οι χώροι παρακολούθησης κλειστών συστημάτων. Το Σχέδιο προβλέπει όχι μόνο τον τρόπο αντιμετώπισης ενός περιστατικού που δύναται να θέσει σε κίνδυνο την εγκατάσταση και το πλοίο που είναι ελλιμενισμένο σε αυτή, αλλά συγχρόνως οργανώνει το μηχανισμό πρόληψης προσδιορίζοντας τους αναγκαίους πόρους, ανθρώπινο δυναμικό και μέσα για τον έλεγχο και επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και γενικά όλα τα κρίσιμα σημεία της εγκατάστασης, Πρέπει επίσης να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο:

- Μέτρα και εξοπλισμό αποφυγής μη εξουσιοδοτημένης μεταφοράς επικίνδυνων ουσιών, όπλων και συσκευών που προορίζονται για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία και εγκαταστάσεις,
- Διαδικασίες ανταπόκρισης στις απειλές ασφαλείας, εκκένωσης σε περίπτωση απειλών ή παραβιάσεων της ασφαλείας
- Διαδικασίες αναφοράς έκνομων γεγονότων κατά της ασφαλείας των μεταφορών

- Διαδικασίες εκτέλεσης ενεργειών σε περίπτωση που ενεργοποιείται το σύστημα αναγγελίας ασφάλειας ενός πλοίου που βρίσκεται εντός της λιμενικής εγκατάστασης.
- Διορισμό του Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Ουσιαστικά ορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας που μπορεί να έχει παράλληλα καθήκοντα για άλλους ρόλους και εργασίες υπό τον όρο ότι είναι πλήρως ικανός να φέρει σε πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί στο πλαίσιο της υλοποίησης του Σχεδίου (προπαρασκευή για τη διενέργεια της αρχικής ή άλλης περιοδικής Αξιολόγησης Ασφάλειας, εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού που έχει ρόλο στην ασφάλεια της εγκατάστασης, υποβολή έκθεσης προς τις υπεύθυνες αρχές και τήρηση στοιχείων που σκιαγραφούν περιστατικά που έθεσαν σε κίνδυνο την εγκατάσταση, κ.α.).

Ο φορέας διαχείρισης ενός τερματικού σταθμού που κείτεται εντός ενός εκτενούς λιμενικού συγκροτήματος δεν απαλλάσσεται της ευθύνης εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα ISPS, αφού ουσιαστικά υποδέχεται και εξυπηρετεί πλοία για τις δικές του ανάγκες (π.χ. εισαγωγή πρώτων υλών, εξαγωγές έτοιμων προϊόντων προς/από το γειτνιάζον εργοστασιακό συγκρότημα, τερματικοί σταθμοί χύδην φορτίων, κ.α.)

Η ικανότητα προσαρμογής ενός φορέα διαχείρισης λιμένα στον οποίο καταπλέουν πλοία, στο νέο πλαίσιο λειτουργίας που διαμορφώνεται από τις διεθνείς εξελίξεις για την ασφάλεια, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Εύκολη προσαρμογή και ωριμότητα μπορεί κανείς να υποθέσει ότι υπάρχει για τα λιμάνια στα οποία γίνεται χειρισμός και αποθήκευση επικίνδυνων φορτίων ή γενικά σε αυτά στα οποία έχουν εκπονηθεί και υλοποιούνται σχέδια αντιμετώπισης τεχνολογικών ατυχημάτων καθώς και σχέδια αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες υγρές χημικές, επιβλαβείς ουσίες.

4 Βιβλιογραφική επισκόπηση

Η ανάγκη για την δημιουργία και εφαρμογή μέτρων ασφαλείας στις μεταφορές είτε αγαθών αλλά κυρίως ατόμων είναι επιτακτική. Από την τραγωδία των δίδυμων πύργων στις 11/9 και με την πάροδο των ετών, που ολοένα αυξάνονται τα κρούσματα τρομοκρατίας, έχει πραγματοποιηθεί μεγάλη αναδιάρθρωση στα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας και έχουν δημιουργηθεί νέες οδηγίες που αφορούν την ασφαλή διακίνηση και τον έλεγχο των μεταφερόμενων. Κυρίως στην επιβατηγό ναυτιλία αλλά και στις υπόλοιπες επιβατηκές μεταφορές, οι εμπλεκόμενοι οφείλουν να εφαρμόσουν τα μέτρα αυτά αλλά με τρόπο τέτοιο ώστε να οι επιβάτες να είναι ικανοποιημένοι με την παροχή της υπηρεσίας τους, δηλαδή μέγιστη παροχή ασφάλειας με την όσο το δυνατόν μικρότερη διαδικασία αναμονής.

Στην έρευνα που διεξήχθη από τον Βαρουζάκη (Δεκέμβριος 2006) παραθέτει τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται στα λιμάνια σχετικά με την ασφάλεια, αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, υπεύθυνος ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, σύσταση ειδικών επιχειρησιακών ομάδων. Εστιάζοντας στις οικονομικές απόρριες καταλήγει στο ότι η εφαρμογή των διαδικασιών αυτών θα επιφέρουν αύξηση στα ναύλα, αύξηση στα ασφάλιστρα καθώς και αύξηση του κόστους εκπαίδευσης του προσωπικού τόσο των λιμένων όσο και των πλοίων.

Ο Χρυσανθίδης (2010) επικεντρώνεται στην δημιουργία συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας SMS, System Management Security, αναφέρει ότι είναι ζωτικής σημαίας να υπάρχουν και μέσα από την παράθεση των συστημάτων που εφαρμόζονται στους αερολιμένες και στους λιμένες καταλήγει στο γεγονός ότι οι λιμένες μειονεκτούν σημαντικά ως προς τα συστήματα ασφαλείας και χρειάζονται επιπλέον μέτρα και εφαρμογές.

Η Τζίμα (2006) πραγματοποιεί μία έρευνα σχετικά με την προτίμηση των επιβατών για ένα συγκεκριμένο λιμένα της χώρας αυτόν της Ηγουμενίτσας. Με τη μέθοδο των δυαδικών συγκρίσεων δημιουργεί τέσσερα σημαντικότερα κριτήρια επιλογής λιμένα, τη φυσική και τεχνική υποδομή του λιμένα, τη διαχείριση και διοίκηση του λιμένα τη θέση του και τέταρτο τις υπηρεσίες που παρέχει προς τους επιβάτες. Τα κριτήρια αυτά αποτελούνται από τρία υποκριτήρια έκαστο.

Στο κριτήριο Διοίκηση και Διαχείριση λιμένα εμπεριέχονται τα υποκριτήρια, οργάνωση και λειτουργία λιμένα με ποσοστό 49%, η απόδοση διοίκησης-διαχείρισης με 27.5% και η Ασφάλεια λιμένα με ποσοστό 23.4%. Να σημειωθεί ότι την περίοδο που διεξήχθη η συγκεκριμένη έρευνα δεν είχε εφαρμοστεί ο κώδικας ασφάλειας λιμένων ISPS.

Οι Τσιρίμπα και Πολυδωροπούλου (2010) πραγματοποίησαν έρευνα που παρουσιάζει την ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού πλαισίου σχετικά με τις αντιλήψεις και τα συναισθήματα της ασφάλειας των επιβατών στους λιμένες, χρησιμοποιώντας περιπτωσιολογικά το λιμάνι της Χίου. Η έρευνα διεξήχθη κατά κύριο λόγο μέσω ενός ερωτηματολογίου, η περιγραφική ανάλυση δείχνει ότι η γενική εντύπωση των ανθρώπων είναι ότι ναι μεν είναι ασφαλείς, αλλά ότι είναι λιγότερο ικανοποιημένοι τόσο με τον προσωπικό όσο και με τον έλεγχο του αυτοκινήτου που πραγματοποιείται πριν από την επιβίβαση στο πλοίο. Τα σενάρια αντανακλούν τις λιμενικές επιλογές ως συνάρτηση της πιθανότητας μιας τρομοκρατικής επίθεσης στα επόμενα πέντε χρόνια, αυξημένη έκδοση του κανονικού χρόνου αναμονής θα αποδοθεί στην εισαγωγή των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας, και κατά συνέπεια την αύξηση του κόστους του εισιτηρίου. Παρά το γεγονός ότι στη μελέτη μόνο η ηλικία και η συχνότητα ταξιδιού βρέθηκαν στατιστικά σημαντικές μεταβλητές, πιστεύεται ότι περισσότερα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά μπορεί να αποδειχθούν σημαντικά σε μεγαλύτερο δείγμα. Τα αποτελέσματα δείχνουν επίσης ότι οι ερωτηθέντες είναι πρόθυμοι να πληρώσουν, καθώς και να περιμένουν για βελτιώσεις ασφαλείας. Σε γενικές γραμμές, οι επιβάτες είναι πρόθυμοι να πληρώσουν όσο το επιπλέον 1/3 της τιμής του εισιτηρίου τους σε αντάλλαγμα για την αποφυγή μιας τρομοκρατικής επίθεσης. Ωστόσο, είναι λιγότερο διατεθειμένοι να περιμένουν για την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας.

Οι Γκρίτζα, Niemeier και Mannering (2006) πραγματοποιούν έρευνα σχετικά με την ικανοποίηση των επιβατών σε θέματα ασφαλείας των αεροδρομίων. Η διαδικασία ελέγχου των επιβατών προσπαθεί να επιτύχει ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας και της εξυπηρέτησης πελατών (δηλαδή ελαχιστοποίηση των χρόνων αναμονής). Αυτή η πράξη εξισορρόπησης έχει σημαντικές επιπτώσεις όχι μόνο για την ασφάλεια των

επιβατών, αλλά και για την οικονομική σταθερότητα μιας αεροπορικής εταιρείας, βιομηχανία που αντιμετωπίζει ευμετάβλητες τιμές της ενέργειας και μερικές φορές επαχθείς συμβάσεις εργασίας. Χρησιμοποιώντας πολυωνμικά μοντέλα logit παρουσιάζουν παράγοντες που καθορίζουν την ικανοποίηση των επιβατών στα σημεία ελέγχου ασφαλείας. Τα αποτελέσματα αυτών δείχνουν ότι ενώ οι χρόνοι αναμονής στα σημεία ελέγχου ασφάλειας είναι σημαντικά καθοριστικοί παράγοντες της ικανοποίησης των επιβατών, ωστόσο πολλοί άλλοι παράγοντες μπαίνουν στο παιχνίδι. Επιπλέον, τα ευρήματα δείχνουν ότι οι καθοριστικοί παράγοντες της ικανοποίησης των πελατών δεν είναι σταθεροί στο χρόνο. Αυτό δείχνει ότι περαιτέρω βελτιώσεις στις διαδικασίες ελέγχου αεροδρομίου θα πρέπει να δωθεί ιδιαίτερη προσοχή στους παράγοντες ικανοποίησης των επιβατών, και πώς αυτά ενδέχεται να αλλάξουν με την πάροδο του χρόνου, αντί να εστιάζει αποκλειστικά στην ελαχιστοποίηση των χρόνων αναμονής των επιβατών στα σημεία ελέγχου.

Ο Μυλωνόπουλος (2006) προσεγγίζει την διευκρίνιση του περιεχομένου της έννοιας «ασφάλεια». Ο παράγων ασφάλεια παίζει σημαντικό ρόλο στη λειτουργία των λιμένων. Με τον όρο ασφάλεια εννοείται τόσο η ασφάλεια της εργασίας όσο και η ασφάλεια από έκνομες ενέργειες. Επίσης στην έννοια της ασφάλειας περιλαμβάνεται και η προστασία από τα φυσικά φαινόμενα. Η έρευνα καταλήγει στη διαπίστωση ότι προκύπτει έλλειμμα, στη διεθνή νομοθεσία, ως προς την ασφάλεια των λιμένων από τις φυσικές καταστροφές. Οι φορείς διοίκησης των λιμένων οφείλουν να διαμορφώσουν ασφαλές περιβάλλον για τους εργαζόμενους, λαμβάνοντας υπόψη και αυτή την πτυχή της ασφάλειας. Από τη μελέτη της νομοθεσίας προκύπτει ότι η διεθνής κοινότητα έχει ασχοληθεί επισταμένως με την ασφάλεια του λιμένα που αναφέρεται σε θέματα ανθρωπογενούς προέλευσης. Επίσης μετά την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ η διεθνής κοινότητα εστίασε το ενδιαφέρον της και στην ασφάλεια των λιμένων από έκνομες ενέργειες θεσπίζοντας και θέτοντας σε εφαρμογή Ειδικό Κώδικα. Παρατηρείται όμως ένα έλλειμμα σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για την πρόληψη και μετριασμό των απειλών φυσικής προέλευσης. Βέβαια στη διεθνή νομοθεσία γίνεται αναφορά σε φυσικές απειλές με γενικό χαρακτήρα. Δεν υπάρχει όμως ειδική εστίαση στις φυσικές καταστροφές σε λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις.

Καταλήγει στο ότι απαιτείται η ενεργοποίηση των φορέων για την διερεύνηση της επίδρασης των φυσικών φαινομένων στη λειτουργία των λιμένων και μάλιστα εξειδικευμένα ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή και τη λειτουργικότητα του λιμένα.

Ο Salter (2007) ασχολείται με τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας SMS (System Management Security) μέσω μιας έρευνας που πραγματοποιήθηκε από την Καναδική Αρχή Ασφάλειας Αερομεταφορών. Η μελέτη αποδεικνύει ότι τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας προσφέρουν αξία στην αεροπορία και στις οργανώσεις ασφαλείας. Την ίδια στιγμή, υπάρχουν μερικά βασικά αναπάντητα ερωτήματα για τους υπεύθυνους εμπλεκόμενους. Η ασφάλεια (security) δεν είναι το ίδιο όπως ασφάλεια (safety) ή η ποιότητα. Οι τρομοκρατικές και εγκληματικές απειλές δεν είναι μετρήσιμες με τους ίδιους τρόπους που είναι τα ατυχήματα ή η ικανοποίηση των πελατών. Κατά συνέπεια, η ανάλυση κινδύνου που βρίσκεται στα SMS έχει πολύ μεγαλύτερο βαθμό αβεβαιότητας σε σχέση με άλλα παρόμοια συστήματα διαχείρισης. Μέσα στο δυναμικά μεταβαλλόμενο περιβάλλον της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, οι οργανισμοί ασφαλείας είναι δομικά λιγότερο επιχειρηματικοί από τις τρομοκρατικές απειλές και από ποινικούς αντιπάλους. Η ανάλυση κινδύνων από την επιτροπή των ειδικών μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη της κοινής αίσθησης –επιπλέον σημαντικά γραφειοκρατικά και κόστη κεφαλαίου για να αλλάξετε τις τυποποιημένες διαδικασίες λειτουργίας, πρότυπα, ή διαδικασίες (ή τη νομοθεσία και τους κανονισμούς). Κατά συνέπεια, ένα σημαντικό μέρος της νέας αντίληψης για την ασφάλεια θα μπορούσε να είναι ένα γραφείο ή ένας αξιωματικός αφιερωμένος στην συνεχή βελτίωση της και θα είναι ξεχωριστό από τον υπεύθυνο ασφαλείας ο οποίος είναι υπεύθυνος για το SEMS. Επιπλέον, νέες μέτρα πρέπει να καθιερωθούν για την αξιολόγηση των επιδόσεων τις λειτουργίες ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου (τόσο εντός και εκτός του οργανισμού).

Οι Sigurd W. Hystad, Oyeniya Samuel Olaniyan και Jarle Eid (2016) μελετούν μέσω δύο περιπτώσεων την επίγνωση και τις αντιλήψεις των επιβατών σχετικά με την ασφάλεια και τον κίνδυνο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στη θάλασσα. Και στα δύο case studies χρησιμοποιήθηκαν ερωτηματολόγια τα οποία απάντησαν περίπου 300 χρήστες. Η Μελέτη 1 κατέληξε στο ότι, αν και η συνολική γνώση της ασφάλειας

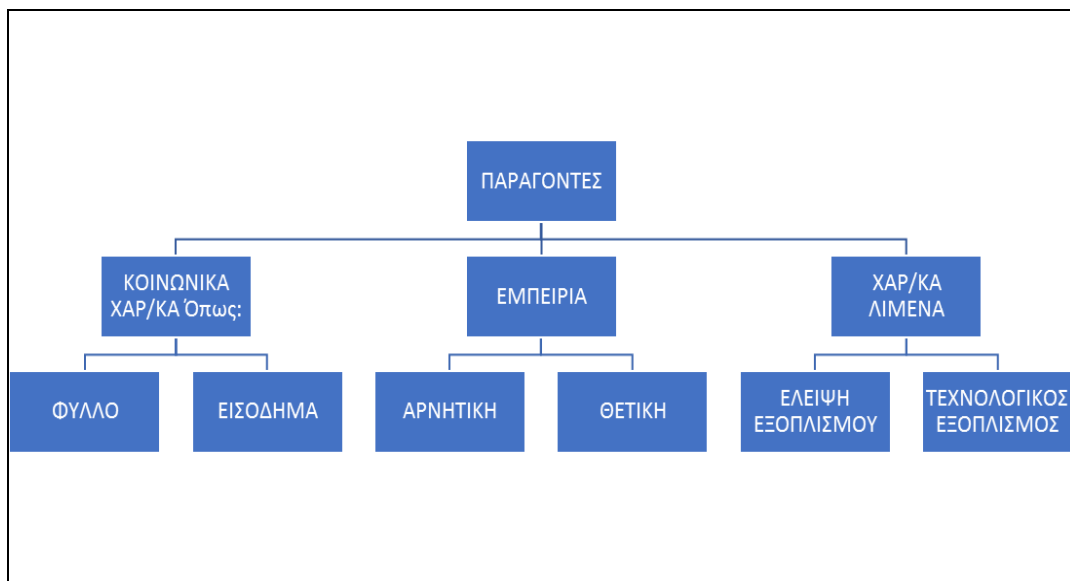
μπορεί να θεωρηθεί καλή, υπάρχουν ορισμένες διαφορές μεταξύ των ομάδων των επιβατών. Μικρότεροι ηλικιακά επιβάτες και επιβάτες μικρότερων αποστάσεων γενικά έχουν λιγότερες γνώσεις για τα θέματα ασφαλείας από ό, τι μεγαλύτεροι επιβάτες σε ηλικία και επιβατών μεγάλων διαδρομών. Η δεύτερη μελέτη εξέτασε τις επιδράσεις των δύο διαφορετικών μορφών παρουσίασης των σχετικών πληροφοριών για θέματα ασφαλείας σε σχέση με την αντίληψη των επιβατών για τον κίνδυνο επί του σκάφους και την εμπιστοσύνη που αισθάνονται. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι επιβάτες όταν λαμβάνουν παρουσίαση της ασφαλείας από κάποιο μέλος του πληρώματος, είναι καλύτερα ενημερωμένοι σχετικά με την ασφάλεια και εκφράζουν υψηλότερα επίπεδα εμπιστοσύνης στο πλήρωμα σε σύγκριση με τους επιβάτες που λαμβάνουν οδηγίες ασφαλείας σε μορφή βίντεο. Αν και η μοντελοποίηση βίντεο είναι οικονομικότερη λύση οι μεταφορικές εταιρίες που χρησιμοποιούν επίδειξη των μέτρων ασφαλείας έχουν σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με την επιλογή βάσει της δημιουργίας σχέσης εμπιστοσύνης μεταξύ των χρηστών.

Λαμβάνοντας υπόψιν τις παραπάνω έρευνες προκύπτει ότι είναι πολύ σημαντική η εφαρμογή κανόνων ασφαλείας μέσα σε ένα πλαίσιο το οποίο να μπορεί να ικανοποιήσει και τις απαιτήσεις των επιβατών. Παρατηρείτε κενό στην νομοθεσία ειδικότερα ως προς τα μέτρα ασφαλείας των λιμένων έναντι των αερολιμένων. Επιπλέον έρευνα πρέπει να πραγματοποιηθεί έτσι ώστε να μπορέσουν να προσδιοριστούν οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την ικανοποίηση των επιβατών σε σχέση με τα μέτρα ασφαλείας που είναι ήδη σε εφαρμογή και κατά πόσο είναι διατεθειμένοι να συνενναίσουν σε νέα μέτρα υψηλότερης ασφαλείας. Η έρευνα αυτή έχει ως σκοπό να διερευνήσει τις παραπάνω παραδοχές.

5 Μεθοδολογικό πλαίσιο

Η παρούσα έρευνα περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός πλαισίου ώστε να κατανοηθούν και να μετρηθούν οι αντιλήψεις και τα συναισθήματα της ασφάλειας των χρηστών-επιβατών των πλοίων-λιμένων. Επιπλέον από τα αποτελέσματα θα γίνει αντιληπτό το κατά πόσο και αν είναι διατεθειμένοι να υιοθετήσουν καινούριες διαδικασίες που σχετίζονται με επιπλέον μέτρα ασφαλείας παρομοίων με αυτών των αεροδρομίων.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τις αντιλήψεις των χρηστών.



Εικόνα 1-Παράγοντες που επηρεάζουν

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη των αντιλήψεων και στάσεων των ταξιδιωτών είναι :

- Τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά όπως το φύλο και το εισόδημα των ερωτηθέντων. Τα χαρακτηριστικά αυτά επηρεάζουν σημαντικά την τελική επιλογή. Έτσι με αυτά τα στοιχεία, που μπορούν να παρατηρηθούν, θα απαντήσουμε σε διάφορα ερωτήματα όπως το αν το φύλο του ταξιδιώτη παίζει ρόλο στο αίσθημα ασφάλειας που νιώθει και στην τελική επιλογή μεταφορικού μέσου από τον χρήστη.

- Οι μεταβλητές, οι οποίες εκφράζουν προσωπικές εμπειρίες των ατόμων σχετικά με τρομοκρατικές επιθέσεις. Εδώ όσες περισσότερες είναι οι εμπειρίες του χρήστη λιμενικών υπηρεσιών τόσο πιο πολλές πληροφορίες συμμαρρίζεται για την επιλογή μεταφορικού μέσου. Για παράδειγμα, εάν κάποιος έχει ζήσει άμεσα ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε λιμάνι δεν θα επιλέξει να ταξιδέψει από λιμάνι χωρίς μέτρα ασφαλείας.

- Η μορφή και τα χαρακτηριστικά της υποδομής των λιμενικών υπηρεσιών, οι έλεγχοι και τα μέτρα ασφαλείας. Εδώ οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια των λιμένων παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή του μέσου μεταφοράς και αυτό διότι ο επιβάτης αισθάνεται πιο ασφαλής σε ένα λιμάνι με περισσότερα μέτρα ασφαλείας παρά σε κάποιο χωρίς μέτρα ασφαλείας ή σε κάποιο αεροδρόμιο που σαφώς τα μέτρα ασφαλείας είναι πιο εντατικά και πιο ανεπτυγμένα τεχνολογικά.
Το αίσθημα της ασφάλειας στη συνέχεια αναμένεται να επηρεάσει τις επιλογές μετακίνησης των ταξιδιωτών όπου αποδεικνύεται μέσω των πραγματικών επιλογών και των υποθετικών σεναρίων. Το μεθοδολογικό πλαίσιο που παρουσιάστηκε περιλαμβάνει μια σειρά από παράγοντες που επηρεάζουν τη συνολική αίσθηση ασφαλείας που νιώθει το άτομο κατά τη μετακίνησή του.

Για να επιτευχθεί αυτό δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο το οποίο διανεμήθει μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου αλλά και αναρτήθηκε στα social media. Χρησιμοποιήθηκε μη πιθανοτητική δειγματοληψία με τη μέθοδο της χιονοστοιβάδας λόγω έλλειψης πόρων και χρόνου. Παρόλα αυτά η ηλεκτρονική διανομή του ερωτηματολογίου ήταν πιο προσιτή στους συμμετέχοντες και πιο εύκολα επεξεργάσιμο κατά την εξαγωγή των δεδομένων.. Επιπλέον η επιλογή αυτής της μεθοδολογίας δειγματοληψίας ικανοποιεί τον μοναδικό στόχο της παρούσας έρευνας που ήταν οι νεότερες ηλικίες μιας που αυτοί θα είναι οι χρήστες των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και των σχετικών υποδομών για τις επόμενες δεκαετίες.

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από ερωτήσεις κλειστού τύπου χωρισμένο σε τρεις θεματικές ενότητες: η πρώτη ενότητα περιέχει ερωτήσεις σχετικά με το ταξίδι με αεροπλάνο και με πλοίο αλλά και με τις εγκαταστάσεις λιμένων και αερολιμένων. Η δεύτερη αναφέρεται στην ασφάλεια που αισθάνονται οι επιβάτες χρησιμοποιώντας το εκάστοτε μεταφορικό μέσο και τη σύγκριση αυτών σε θέματα ασφαλείας και διαδικασιών αυτής. Στην τρίτη και τελευταία ενότητα παρατίθενται τρία σενάρια δεδηλωμένης προτίμησης στα οποία απεικονίζονται λιμάνια διαφορετικών επιπέδων ασφαλείας στα οποία οι ερωτηθέντες καλούνται να επιλέξουν λιμένα και να αξιολογήσουν το αίσθημα ασφαλείας που αισθάνονται σε κάθε εναλλακτική. Το ερωτηματολόγιο επισυνάπτεται καθ' αυτό στο παράρτημα της παρούσας εργασίας.

6 Ανάλυση Δεδομένων

Στη συγκεκριμένη έρευνα συμμετείχαν 138 άτομα αλλά μόνο τα 100 ερωτηματολόγια χρησιμοποιήθηκαν στην εξαγωγή δεδομένων είτε γιατί κάποια δεν ολοκληρώθηκαν είτε για τον λόγο ότι οι απαντήσεις δεν ήταν έγκυρες. Λόγω της φύσης του ερωτηματολογίου (ηλεκτρονική διανομή και ανάρτηση στα social media) οι χρήστες δεν αντιπροσωπεύουν όλες τις ηλικιακές κατηγορίες.

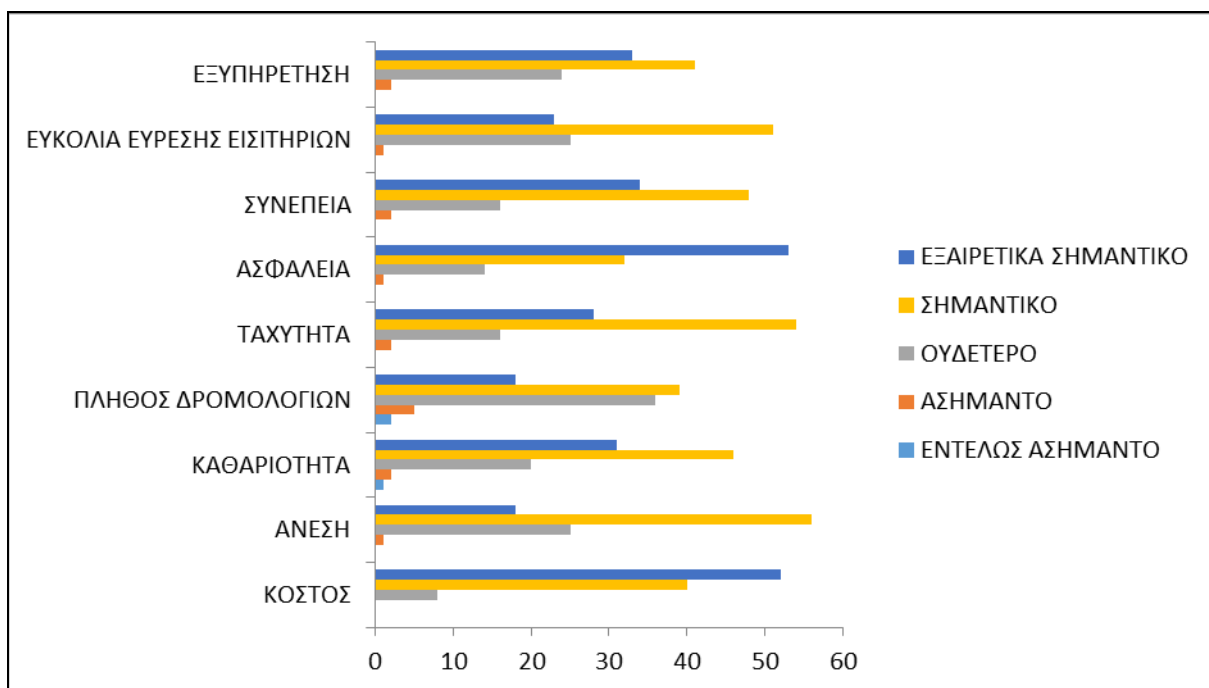
Στην έρευνα συμμετείχαν 100 ερωτηθέντες εκ των οποίων το 45% είναι άνδρες και το 55% γυναίκες και κατοικούν με ποσοστό 97% στην Αθήνα , 1% Λευκάδα, 1% Ηράκλειο Κρήτης και 1% Εύβοια.

Οι ηλικίες με ποσοστά διαμορφώθηκαν ως εξής : ηλικίες 15-25 με ποσοστό 21%, 26-35 με ποσοστό 61%, 36-45 με ποσοστό 10%, 46-55 με ποσοστό 4% και τέλος 56 και άνω με 4%. Από αυτούς οι 3 είναι άνεργοι, οι 4 συνταξιούχοι, οι 73 ιδιωτικοί υπάλληλοι και 4 δημόσιοι υπάλληλοι, 10 φοιτητές και 6 ελεύθεροι επαγγελματίες. Τα δημογραφικά στοιχεία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

ΦΥΛΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
Άνδρας	45	45
Γυναίκα	55	55
ΗΛΙΚΙΑ		
15-25	21	21
26-35	61	61
36-45	10	10
46-55	4	4
56 ΚΑΙ ΑΝΩ	4	4
ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ		
Απόφοιτος Δημοτικού-Γυμνασίου	2	2,0
Απόφοιτος Λυκείου	19	19,0
Απόφοιτος Ιδιωτικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος	12	12,0
Απόφοιτος ΑΕΙ-ΤΕΙ	41	41,0
Μεταπτυχιακό-Διδακτορικό	25	25,0
Καμία	1	1,0
ΜΗΝΙΑΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ		
1€-500€	21	21,0
501€-1000€	66	66,0
1001€-2000€	7	7,0
2001€ και άνω	6	6,0

Ο μέσος όρος ταξιδιού των συμμετεχόντων με πλοίο το τελευταίο έτος είναι 13.75 φορές και η τυπική απόκλιση του δείγματος είναι 26.13. Αντίστοιχα για ταξίδι με αεροπλάνο ο μέσος όρος είναι 13.33 και η τυπική απόκλιση στο 26.15. Παρατηρούμε ότι το δείγμα μας έχει πραγματοποιήσει σχεδόν ίδια ταξίδια για το έτος και με τα δύο μεταφορικά μέσα που εξετάζονται.

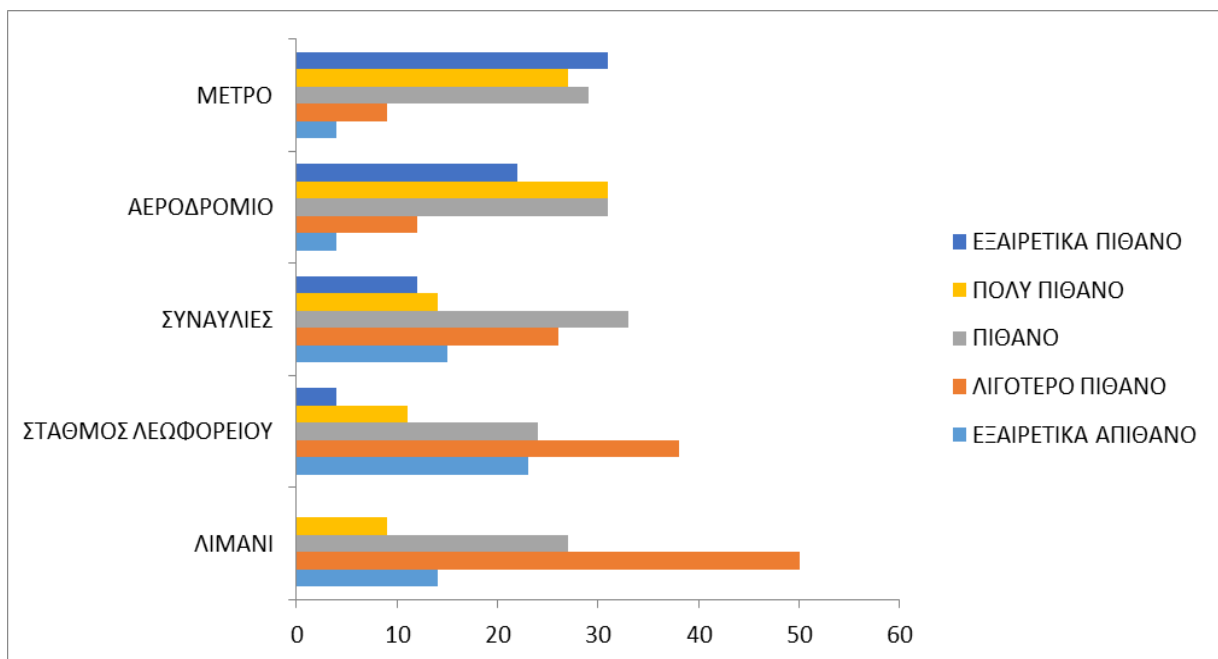
Στο συγκεκριμένο σημείο θα αξιολογηθεί ποιος από τους παρακάτω παράγοντες είναι σημαντικότερος για έναν χρήστη για την επιλογή του ταξιδιού του. Οι παράγοντες είναι η εξυπηρέτηση, η συνέπεια, η ταχύτητα, η καθαριότητα, ευκολία εύρεσης εισιτηρίων, ασφάλεια, πλήθος δρομολογίων, άνεση και κόστος. Παρατηρείτε ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι η ασφάλεια η ταχύτητα η άνεση και το κόστος και ακολουθούν και οι υπόλοιποι με σημαντικά υψηλό ποσοστό. Ως εκ του προκύπτει ότι οι χρήστες ανάζητούν όσο το δυνατόν καλύτερη ταξιδιωτική εμπειρία αναλογικά με το κόστος.



Σχήμα 1-Παράγοντες επιλογής

Ποιον κρίνουν όμως ως επικείμενο στόχο σε ενδεχόμενο τρομοκρατικό χτύπημα σε ελληνικό χώρο; Το αποτέλεσμα της έρευνας επαληθεύει τα στατιστικά στοιχεία των περισσότερων τρομοκρατικών επιθέσεων με νόμμερο ένα πιθανό στόχο τους σταθμούς μετρό. Από τα μεγαλύτερα τρομοκρατικά χτυπήματα των τελευταίων ετών που έχει καταγραφεί είναι η επίθεση στο μετρό του Λονδίνου το 2005 με 56 νεκρούς και 700 τραυματίες. Δεύτερος σε σειρά επικείμενος στόχος είναι οι αερολιμένες της χώρας με ποσοστό 62% να θεωρούν ένα

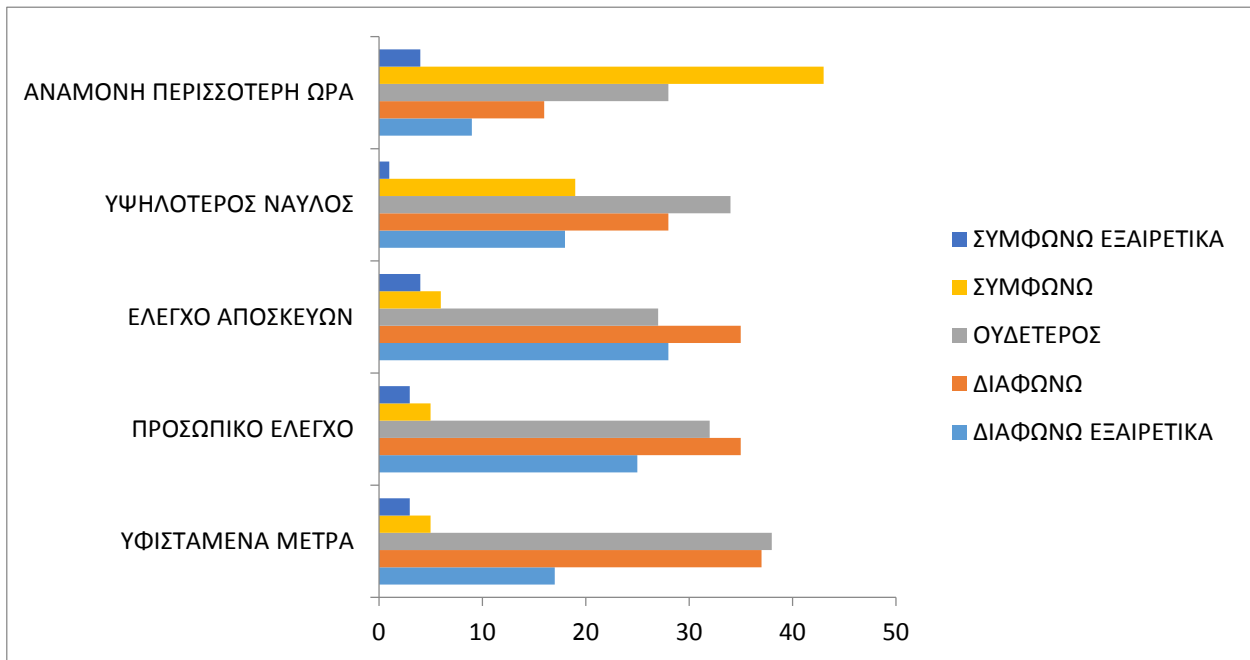
ενδεχόμενο χτύπημα πιθανό και πολύ πιθανό και το ποσοστό του 22% εξαιρετικά πιθανό. Τρίτος στόχος στη σειρά σε σχέση με την άποψη του δείγματος είναι οποιοσδήποτε χώρος μαζικής συνάρθρωσης όπως παραδείγματος χάρι ένας συναυλιακός χώρος, κάποιο πάρκο ή κάποιο σημείο αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Πιο πρόσφατο γεγονός είναι η επίθεση στο Παρίσι το 2015 όπου έλαβαν χώρα, πυροβολισμοί σε εστιατόριο, μπαρ και εμπορικό κέντρο, εκτέλεση ομήρων σε θέατρο κατά τη διάρκεια συναυλίας και εκρήξεις κοντά στο Stade de France λίγο πριν την έναρξη ποδοσφαιρικού αγώνα. Αναλυτικότερα τα στοιχεία φαίνονται στο παρακάτω διάγραμμα.



Πιθανό τρομοκρατικό χτύπημα

Στο σημείο αυτό θα παρουσιαστούν δεδομένα από την αίσθηση των χρηστών για την ασφάλεια στους λιμένες και τους αερολιμένες. Ξεκινώντας θα παρουσιαστεί διάγραμμα για την ικανοποίηση των χρηστών σχετικά με τα υφιστάμενα μέτρα τον προσωπικό έλεγχο στους χώρους αναμονής και επίβιβασης καθώς και τον έλεγχο των αποσκευών τους. Επίσης έχει ποσοτικοποιηθεί η άποψη των χρηστών για ενδεχόμενη αύξηση των μέτρων ασφαλείας.

Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει το κατά πόσο είναι ικανοποιημένοι οι χρήστες των θαλάσσιων μεταφορών με : τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας, των προσωπικό τους έλεγχο και των έλεγχο των αποσκευών του και κατά πόσο θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερο ναύλο και να αναμείνουν περισσότερο για διαδικασίες ασφαλείας στους λιμενικούς χώρους.

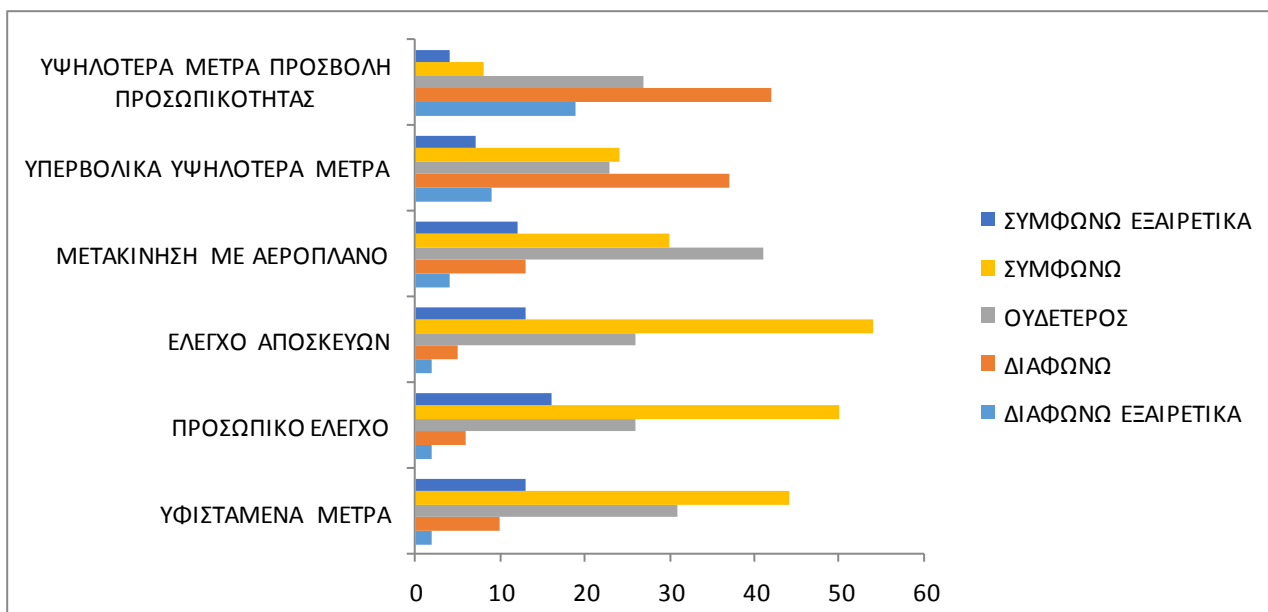


Λιμάνι 1

Παρατηρείτε ότι δεν είναι ικανοποιημένοι από τα υφιστάμενα μέτρα των λιμένων, με τους προσωπικούς ελέγχους και τους ελέγχους των αποσκευών τους. Είναι διατεθειμένοι να αυξηθεί ο χρόνος αναμονής έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερος έλεγχος εν αντιθέσει με το να προκύψει ενδεχόμενη αύξηση ναύλου.

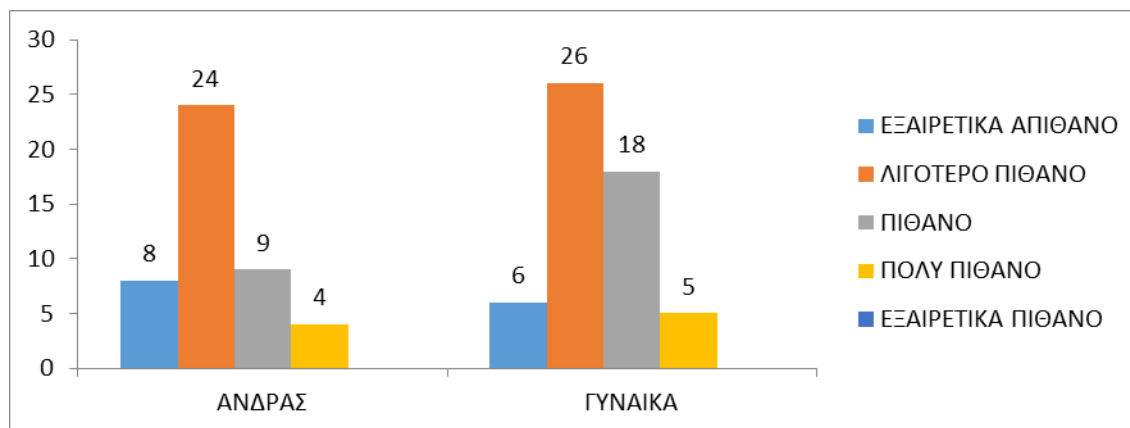
Σε αντίθεση με τους λιμένες, οι χρήστες θεωρούν τους αερολιμένες πιο ασφαλείς, δείχνουν ευχαριστημένοι με τα υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας καθώς και με τις διαδικασίες ελέγχων καθώς επίσης είναι και θετικοί σε επερχόμενοι αύξηση της έντασης των μέτρων. Κάτι το οποίο έρχεται σε συμφωνία με τη θεωρητική μελέτη που πραγματοποιήθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια.

Παρατίθενται τα αποτελέσματα στο παρακάτω διάγραμμα.



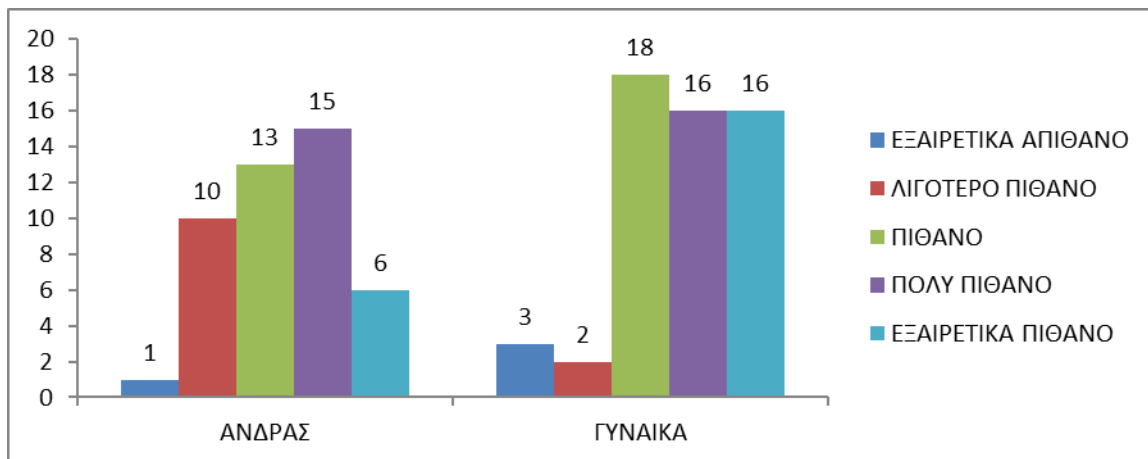
Αεροδρόμιο 1

Ενδιαφέρον παρουσιάζει στην ανάλυση των στοιχείων το αίσθημα ασφαλείας που βιώνει το κάθε ένα από τα δύο φύλα. Ο διαχωρισμός των φύλων κατά πόσο επηρεάζει το αίσθημα ασφαλείας στην γυναίκα και στον άντρα αντίστοιχα ; Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η άποψη ανδρών και γυναικών για ενδεχόμενο τρομοκρατικό χτύπημα σε ελληνικό χώρο. Οι χώροι που κλήθηκαν να απαντήσουν οι χρήστες είναι λιμάνι, αεροδρόμιο, μετρό, σταθμός λεωφορείου, δημόσιες υπηρεσίες και χώροι μαζικής συγκέντρωσης. Παρατηρείτε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό δεν θεωρεί πιθανό τρομοκρατικό στόχο κάποιο λιμάνι και στα δύο φύλα.



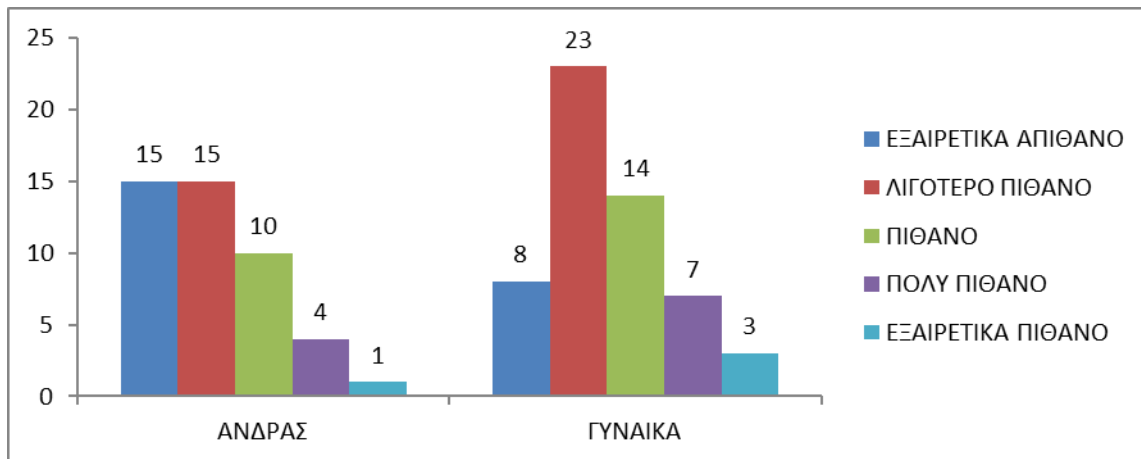
Λιμάνι 2

Σε αντίθεση με τους λιμένες τα αεροδρόμια θεωρούνται και από άντρες και από γυναίκες πιθανός τρομοκρατικός στόχος με μόλις το 7 % για τους άντρες να το θεωρεί λιγότερο πιθανό και το 5% των γυναικών αντίστοιχα. Και εδώ παρατηρείται ότι οι γυναίκες έχουν αυξημένο αίσθημα ανασφάλειας σε σχέση με τους αντρές.



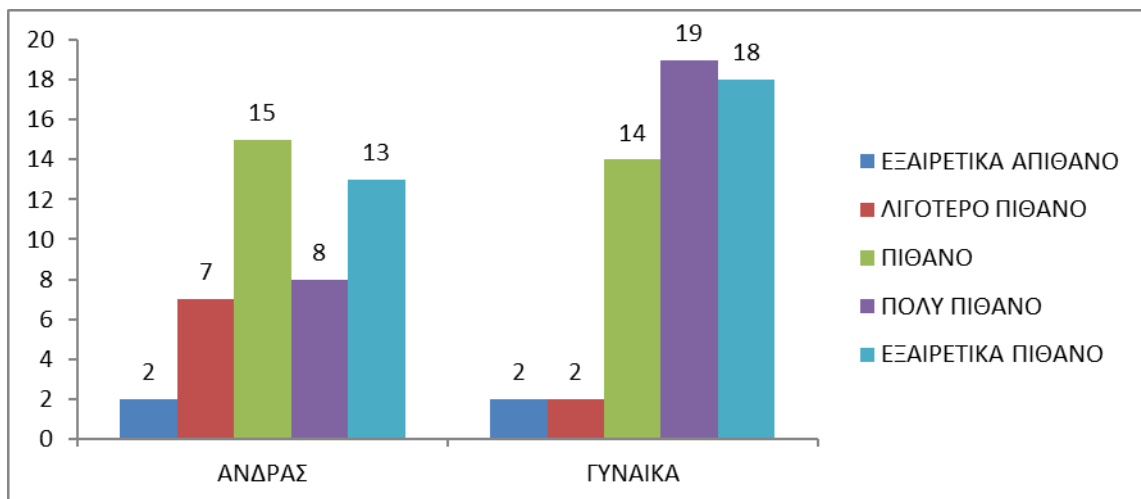
Αεροδρόμιο 2

Στην ερώτηση εάν θεωρείτε πιθανός στόχος κάποιος σταθμός λεωφορείου παρατηρείτε ότι ένα ποσοστό περίπου 30% των ανδρών δε το θεωρεί πιθανό ενώ το 15% το θεωρεί πιθανό. Οι γυναίκες από την άλλη δείχνουν να αισθάνονται πιο ανασφαλείς σχετικά με τον συγκεκριμένο στόχο. Με ποσοστό 24% να θεωρούν το σταθμό λεωφορείου πιθανό τρομοκρατικό στόχο και με το 31 % λιγότερο πιθανό.



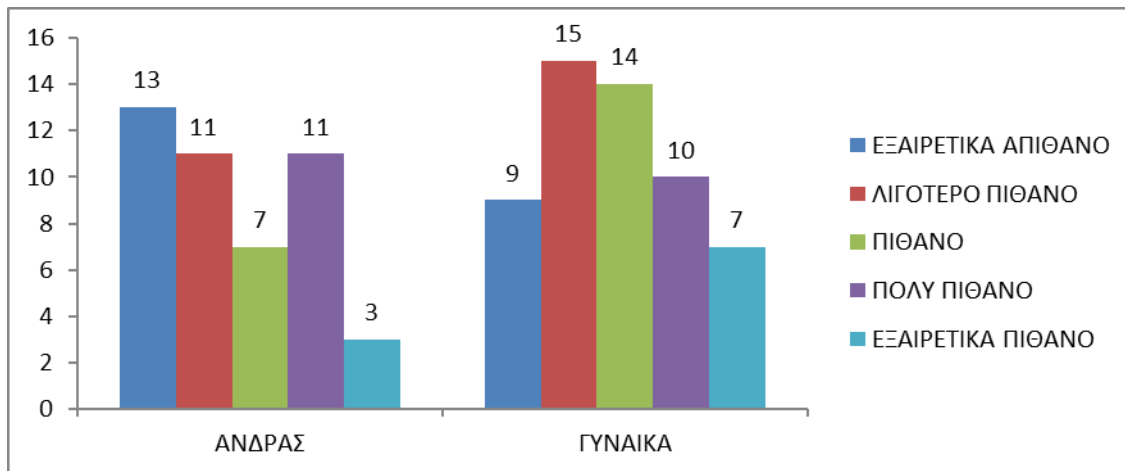
Σταθμός Λεωφορείου

Οι σταθμοί του μετρώ δείχνουν να καταλαμβάνουν από τις υψηλότερες θέσεις για πιθανό τρομοκρατικό χτύπημα κατά τις απόψεις των ερωτηθέντων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των αντρών που το θεωρούν λιγότερο πιθανό είναι 9% ενώ των γυναικών μόλις το 4%. Πιθανόν να επηρεάζει την άποψη αυτή προηγούμενα τρομοκρατικά χτυπήματα καθώς και η συσσώρευση επιβατών με ανύπαρκτο έλεγχο.



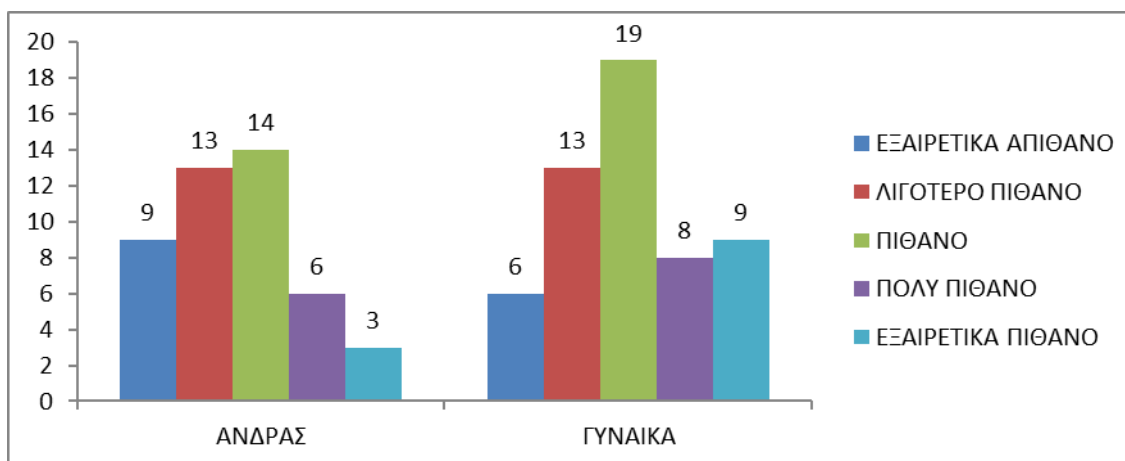
Μετρό

Τα αποτελέσματα είναι λιγότερο αντιπροσωπευτικά σε σχέση με την αίσθηση του δείγματος σχετικά με την πιθανότητα να χτυπηθεί κάποια δημόσια υπηρεσία. Οι γυναίκες συμμετέχουσες δείχνουν να διχάζονται απαντώντας με 15% ότι δεν θεωρούν πιθανό κάποια τέτοια ενέργεια ενώ το 14% το θεωρεί πιθανό. Και στις δύο περιπτώσεις το δείγμα δείχνει προβληματισμένο σχετικά με τη φύση του στόχου. Ο συγκεκριμένος στόχος παρουσιάζει ενδιαφέρον για εκτενέστερη ανάλυση.



Δημόσιες Υπηρεσίες

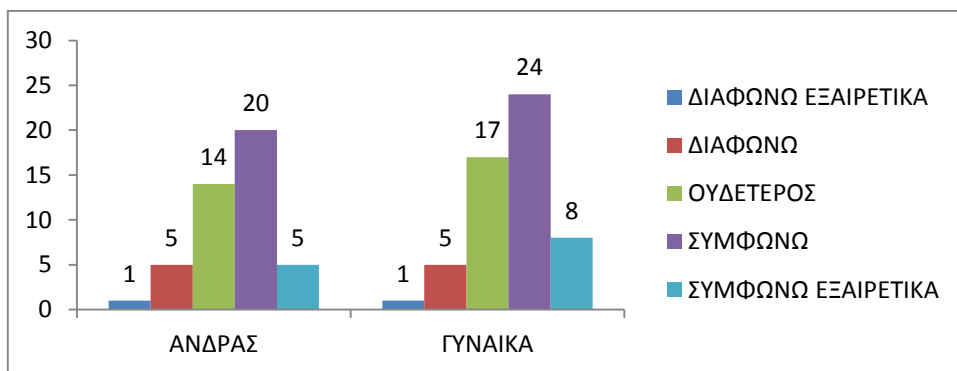
Το 13% και των δύο φύλων θεωρούν λιγότερο πιθανό κάποια τρομοκρατική ενέργεια σε χώρους μαζικής συνάθροισης ενώ το 19% για τις γυναίκες το θεωρούν πιθανό και το 14% των ανδρών αντίστοιχα. Συνολικά οι γυναίκες παρουσιάζονται πιο ανασφαλείς και σε αυτόν τον ενδεχόμενο τρομοκρατικό στόχο.



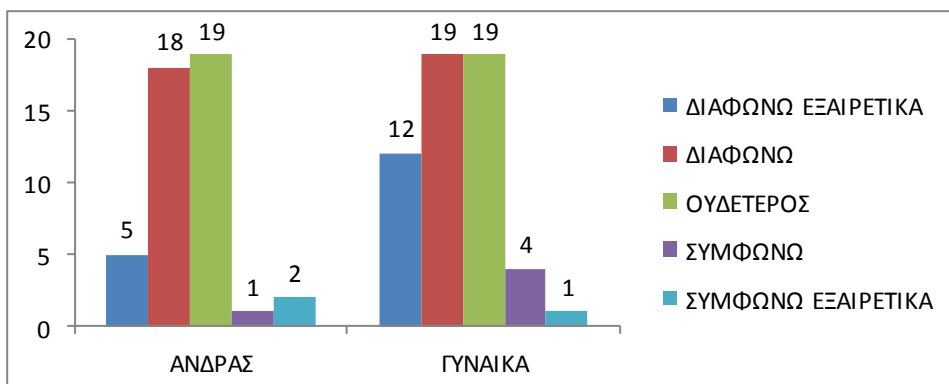
Χώροι μαζικής συνάθροισης

Συνοψίζοντας παρατηρείται ότι οι γυναίκες θεωρούν πιθανό ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε λιμένα σε σχέση με τους άντρες που έχουν αντίθετη άποψη και τα δύο φύλα όμως συμφωνούν πως τα λιμάνια δεν είναι ο νούμερο ένας στόχος για μια τρομοκρατική ενέργεια. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την αντίληψη τους για τρομοκρατική ενέργεια σε αεροδρόμιο και σταθμούς του μετρό που και οι δύο συμφωνούν ότι είναι ένα πολύ πιθανό σενάριο τρομοκρατικού στόχου, παρόλα αυτά βλέπουμε τις γυναίκες σε μικρότερο βαθμό βέβαια να το θεωρούν εξαιρετικά πιθανό. Και τα δύο φύλα θεωρούν λιγότερο πιθανό στόχο των σταθμό λεωφορείων αν και παρατηρείτε μια μικρή διαφορά ως προς τις γυναίκες του ποσοστού του 14% που το θεωρεί μία πιθανότητα. Λιγότερο πιθανό θεωρούν οι χρήστες άντρες και γυναίκες επικείμενη στοχοποίηση μιας δημόσιας υπηρεσίας. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ο διχασμός στο γυναικείο δείγμα του πληθυσμού που με ποσοστό 14% θεωρεί πιθανό ένα τρομοκρατικό χτύπημα ενώ με ποσοστό 15% λιγότερο πιθανό. Τέλος οι γυναίκες θεωρούν περισσότερο πιθανή μία ενέργεια τρομοκρατίας σε χώρους μαζικής συνάρθρωσης όπως συναυλίες, αρχαιολογικοί χώροι, στάδια κτλ.

Σε αυτό το σημείο θα γίνει σύγκριση του αισθήματος της ασφάλειας των χρηστών γυναικών και ανδρών ξεχωριστά για το πόσο ικανοποιημένοι είναι με τις διαδικασίες ελέγχου των αερολιμένων και των λιμένων αντίστοιχα. Παρατηρείτε ομοφωνία και στα δύο φύλα όσον αφορά τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας για τα αεροδρόμια που δείχνουν ικανοποιημένοι ενώ με αυτά των λιμένων δείχνουν να διαφωνούν αλλά και να είναι ουδέτεροι. Παρατίθενται τα αντίστοιχα διαγράμματα.

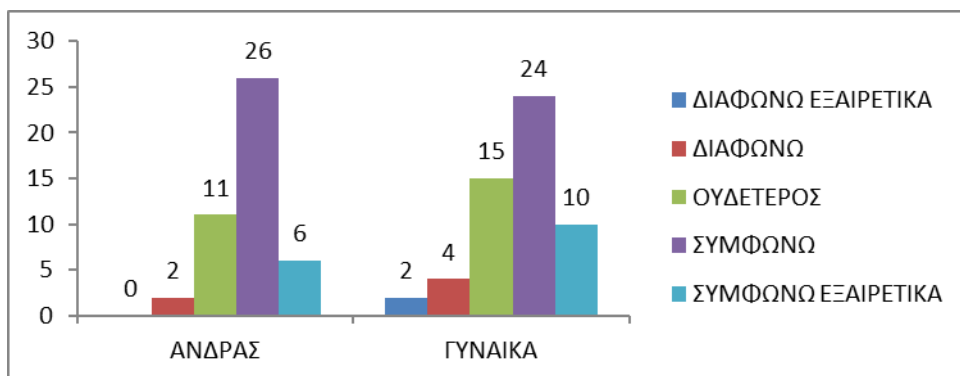


Υφιστάμενα μέτρα αεροδρ.

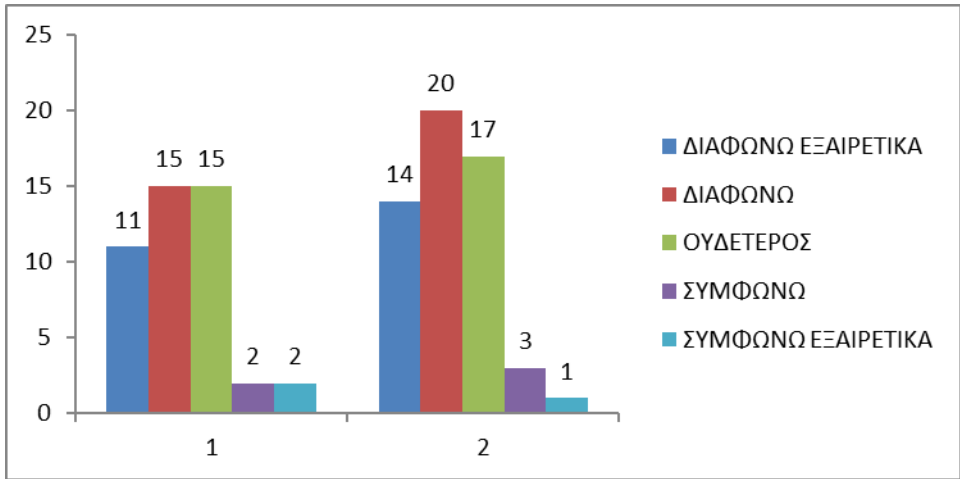


Υφιστάμενα μετρα λιμένα

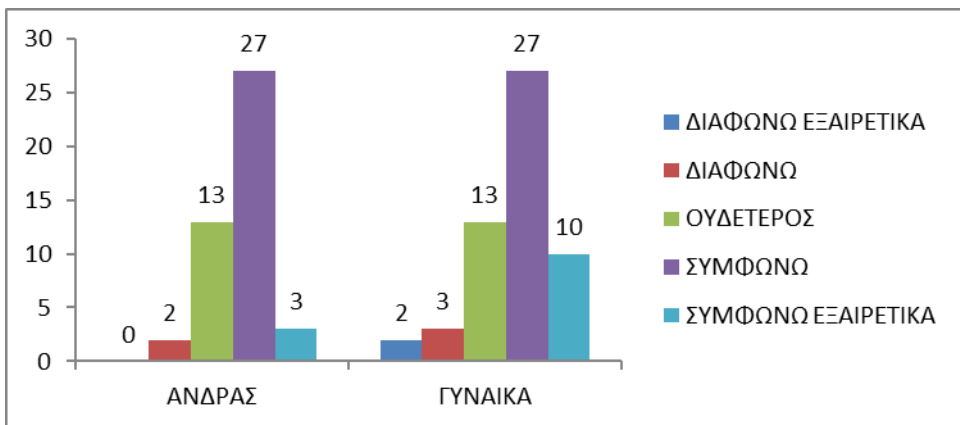
Τα παρακάτω στοιχεία παραθέτουν το κατά πόσο ικανοποιημένοι είναι με τον προσωπικό έλεγχο και των έλεγχου των αποσκευών τους σε αεροδρόμιο και λιμάνι αντίστοιχα. Συντριπτική πλειοψηφία και στα δύο φύλα φαίνεται ικανοποιημένη από τους ελέγχους ασφαλείας στους αερολιμένες και το αντίθετο στους λιμένες, καθόλου ικανοποιημένοι σε θέματα ελέγχων τόσο των ίδιων όσο και των αποσκευών τους.



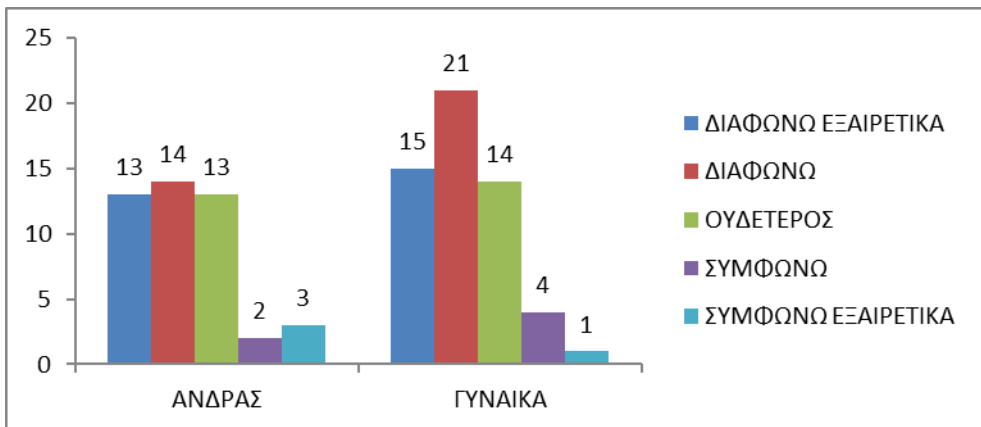
Προσωπικός έλεγχος αεροδρ.



Προσωπικός έλεγχος λιμένα 1

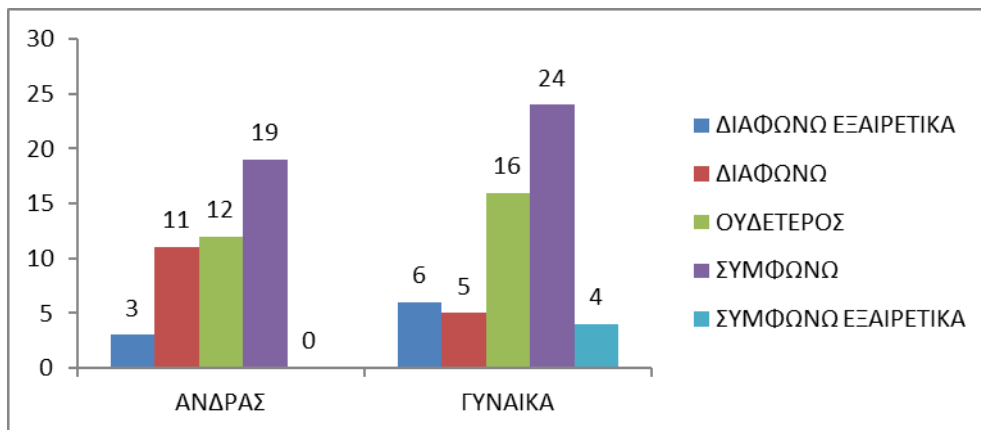


Έλεγχος αποσκευών αεροδρ.



Έλεγχος αποσκευών λιμένα.

Εφόσον το δείγμα θεωρεί ότι τα μέτρα ασφαλείας πρέπει να αυξηθούν στη συνέχεια καλείται να απαντήσει κατά πόσο θα είναι διατεθειμένοι να περιμένουν περισσότερο χρόνο στους χώρους ελέγχων για την διαδικασία αυτή. Το μεγαλύτερο ποσοστό είναι θετικό στο να περιμένει περισσότερη ώρα προκειμένου να αυξηθούν οι διαδικασίες ελέγχου. Για άλλη μια φορά επαναλαμβάνεται το μοτίβο με το ποσοστό των γυναικών να είναι στο 24% και ακολουθούν οι άντρες με 19% αντίστοιχα.



Αύξηση χρόνου αναμονής λιμένα 1

Εν κατακλείδι ο διαχωρισμός των φύλων, ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικά χαρακτηριστικά, μας δείχνει ότι ο γυναικείος πληθυσμός του δείγματος σε σχέση με τον ανδρικό αισθάνεται λιγότερο ασφαλής σε διαφορετικές πτυχές ασφαλείας και είναι πιο ανοιχτός σε επικείμενες αλλαγές και αυξήσεις των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες.

7 Συμπεράσματα

Η έρευνα αυτή συμπεριλαμβάνει τη συλλογή δεδομένων, την ανάλυσή τους και την ανάπτυξη της μεθοδολογίας σχετικά με τη στάση, τις αντιλήψεις των επιβατών και το συναίσθημα της ασφάλειας στα λιμάνια συναρτήσεως του συναισθήματος των αεροδρομίων. Η συλλογή των δεδομένων δεν έγινε για κάποιο συγκεκριμένο λιμάνι ή αεροδρόμιο της χώρας αλλά γενικά στα λιμάνια της Ελλάδας. Με την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας συμπεράναμε ότι υπάρχει νομοθετική έλλειψη σε θέματα ασφαλείας των λιμένων σε σχέση με τα νομοθετικά πλαίσια των αερολιμένων.

Στη συνέχεια, αναπτύχθηκε το μεθοδολογικό πλαίσιο συμπεριφοράς των χρηστών λιμενικών και αεροδρομικών υπηρεσιών το οποίο υποδηλώνει το αίσθημα ασφαλείας τους, όταν αυτοί βρίσκονται στο λιμένα και στο αεροδρόμιο αντίστοιχα. Έτσι, λοιπόν, έγιναν αντιληπτοί οι παράγοντες που επηρεάζουν τα συναισθήματα των ταξιδιωτών και οι αντιλήψεις τους για την ασφάλεια.

Κατά την ανάλυση των αποτελεσμάτων διαπιστώθηκε πως η ασφάλεια παίζει σημαντικό ρόλο στις επιλογές μετακίνησης, για το λόγο αυτό θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να λαμβάνουν υπόψη τους και την αίσθηση ασφαλείας των μετακινούμενων. Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκε πως η ασφάλεια είναι καθοριστικός παράγοντας στην επιλογή μέσου μεταφοράς από τους ταξιδιώτες και λαμβάνεται υπόψη από τους μετακινούμενους όταν πρόκειται να επιλέξουν λιμάνι ή αεροπλάνο. Επίσης οι χρήστες θεωρούν ότι τα λιμάνια χρήζουν εξέλιξη στις διαδικασίες ασφαλείας και είναι διατεθειμένοι να αυξήσουν τον χρόνο παραμονής τους στον λιμένα προκειμένου να αυξηθούν τα μέτρα ασφαλείας και να υιοθετηθούν παρόμοιες τακτικές με αυτές των αεροδρομίων στις διαδικασίες ελέγχου. Δεν είναι όμως διατεθειμένοι να πληρώσουν μια ενδεχόμενη αύξηση του ναύλου για την αύξηση των μέτρων ασφαλείας.

Συγκεκριμένα τα αποτελέσματα της έρευνας, έχουν ως εξής:

- Οι πολίτες επιθυμούν αυξημένα μέτρα ασφάλειας είτε στα λιμάνια είτε στα αεροδρόμια, παρόλα αυτά δεν είναι διατεθειμένοι να επωμιστούν την αύξηση του εισιτηρίου, αν και είναι διατεθειμένοι να περιμλεουν περισσότερη ώρα στους χώρους ελέγχων ώστε να επιτευχθεί ο ανωτέρω σκοπός. Έτσι οι αρμόδιες αρχές ή οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας θα πρέπει να βρουν άλλους τρόπους ίσως πιο οικονομικούς ή καινοτόμους οι οποίοι δεν θα επηρεάσουν τις τιμές των εισιτηρίων επιβαρύνοντας τους επιβάτες ή απλά να μειώσουν το κέρδος τους δεχόμενοι οι ίδιοι το επιπλέον κόστος.
- Αρκετά σημαντικό θεωρείται το ότι μπορεί μια πιθανότητα τρομοκρατικού χτυπήματος να είναι ανασταλτικός παράγοντας για την επισκεψιμότητα ενός λιμένα όπως επίσης και αν υπήρξαν επιθέσεις τα προηγούμενα έτη. Η συγκεκριμένη έρευνα δείχνει ότι οι χρήστες δε θεωρούν πιθανό τρομοκρατικό στόχο κάποιο λιμένα. Αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί από μεταφορικές εταιρίες για να ενισχύσουν τα ταξίδια με πλοίο σε σχέση με του αεροπλάνου.
- Η παρουσία σωμάτων ασφαλείας ενώ είναι επιθυμητή πρέπει να λειτουργεί με περισσότερη διακριτικότητα. Καθώς επίσης και η ύπαρξη καμερών.
- Τέλος οι χρήστες είναι διατεθειμένοι να υιοθετήσουν πιο εντατικά μέτρα ασφαλείας στους λιμένες χωρίς να θεωρούν ότι θίγεται η προσωπικότητα τους ή ότι αυτά τα μέτρα θα ήταν υπερβολικά. Τα παραπάνω μπορούν να ληφθούν υπ όψιν γενικά για τους λιμένες τις χώρας μας.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω μπορούν να απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν τα οποία ήταν και η αφορμή για την συγγραφή της παρούσας έρευνας.

1. Ποια είναι η υπάρχουσα κατάσταση στους επιβατικούς λιμένες της χώρας.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια στους λιμένες υστερεί σε σχέση με αυτό των αεροδρομίων. Παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις σε νομοθεσία σχετικά με τα μέτρα ασφαλείας και τον έλεγχο των αποσκευών και των επιβατών. Οι οργανισμοί υστερούν σε διαδικασίες και εσωτερικούς κανόνες σχετικούς με την ασφάλεια.

2. Ποια είναι η υπάρχουσα κατάσταση στους αερολιμένες.

Η νομοθεσία που αφορά στην ασφάλεια των αερολιμένων είναι πολύ πιο πλούσια και έχει δώσει μεγαλύτερη βαρύτητα στη σύνταξη σχετικών νόμων. Οι οργανισμοί αερολιμένων είναι εναρμονισμένοι με προηγμένες διαδικασίες ελέγχου και αυστηρότερους εσωτερικούς κανονισμούς.

3. Κατα πόσο είναι εφικτή η υιοθέτηση μέτρων ασφαλείας στους λιμένες παρόμοιας έντασης με αυτής των αεροδρομίων.

Αν και από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε φαίνεται οι χρήστες να είναι διατεθειμένοι να υιοθετήσουν πιο εντατικά μέτρα ασφαλείας στους λιμένες παρόμοια με αυτά των αεροδρομίων θα πρέπει να πραγματοποιηθεί περαιτέρω έρευνα, αυτή τη φορά από την πλευρά των εμπλεκόμενων, για το αν είναι εφικτή η αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και η αύξηση του προσωπικού ασφαλείας και του πληρώματος. .

4. Κατά πόσο οι επιβάτες είναι πρόθυμοι να τα εφαρμοσούν ;

Οι επιβάτες είναι πρόθυμοι να εφαρμόσουν νέα, πιο εντατικά μέτρα ασφαλείας. Είναι διατεθειμένοι να περιμένουν περισσότερο χρόνο στις διαδικασίες ελέγχου προκειμένου να αυξηθούν τα μέτρα ασφαλείας χωρίς να θεωρούν μια αύξηση των μέτρων υπερβολική ή να θεωρούν ότι θίγεται η προσωπικότητά τους. Παρόλα αυτά δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν υψηλότερο ναύλο προκειμένου να αυξηθούν τα μέτρα.

5. Πως αισθάνονται οι επιβάτες σε σχέση με την ασφάλεια :

Οι επιβάτες αισθάνονται ασφαλή σχετικά με τα ταξίδια τους με αεροπλάνο και τη χρήση των αερολιμένων. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τη χρήση των εγκαταστάσεων των λιμένων και τα ταξίδια τους με πλοίο. Αισθάνονται ανασφαλή και θεωρούν τα μέτρα ασφαλείας των λιμανιών σημαντικά ελλιπή. Κατά την άποψη του δείγματος ο κρατικός μηχανισμός και οι οργανισμοί θα πρέπει να εξασφαλίσουν για αυτούς ασφαλέστερες εγκαταστάσεις και μετακινήσεις.

8 Προτάσεις για Περαιτέρω έρευνα

Για την καλύτερη ανάλυση των αντιλήψεων των μετακινούμενων για την ασφάλεια, θα πρέπει να συλλεχθούν δεδομένα και από άλλα λιμάνια του εσωτερικού αλλά κυρίως και του εξωτερικού που χρησιμοποιούν διαφορετικές τεχνολογίες ελέγχου, όπως gates παρόμοια με των αεροδρομίων , προβάλλοντας ξεχωριστά τα χαρακτηριστικά του κάθε λιμανιού.

Επίσης θα πρέπει να συγκεντρωθεί μεγαλύτερος και πιο αντιπροσωπευτικός αριθμός δείγματος, καθώς έτσι θα μπορεί να γίνει πολύ καλύτερη σύγκριση και ανάλυση για το πώς αντιλαμβάνονται την ασφάλεια και άλλες ηλιακές ομάδες που δεν έχουν πρόσβαση σε ηλεκτρονικά μέσα αλλά είναι χρήστες των μέσων μεταφοράς και των υποδομών τους.

Βιβλιογραφία

1. MARCUS AHOLA, RUTH MUGE (2016). Safety in passengers ships : The influence of environmental design characteristics on people's perception of safety. *Applied Ergonomics*
2. SIGURD W. HYSTAD, OYENIYI SAMUEL, OLANIYAN, JARLE EID (2016). Safe travel : assessment of trust and safety during seafaring. *Transportation Research*.
3. POLYDOROPOULOU, A., TSIRIMPA, A., LITINAS, N., and KAMARGIANNI, M., (2010), Understanding the Factors Causing Travelers' Feelings of Security in Ports, Paper presented to the 12th World Conference of Transport Research (WCTR), Lisbon, Portugal, July 2010.
4. Kirschenbaum, A. (. (2015). The social foundations of airport security. *Journal Of Air Transport Management*, 4834-41. doi:10.1016/j.jairtraman.2015.06.010
5. GKRIITZA K., NIEMEIER D., MANNERING F. (2006). Airport security screening and changing passenger satisfaction : An exploratory assessment.
6. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1-18.
7. ΒΑΡΟΥΞΑΚΗΣ Δ. (2006). Το σύγχρονο περιβάλλον στις θαλάσσιες αναφορές στον τομέα του security-τα νέα μέτρα η εφαρμογή και οι επιπτώσεις τους. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
8. ΧΑΙΚΑΛΗΣ Κ. (2009) Ασφαλείς Λιμένες. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
9. ΧΡΥΣΑΝΘΙΔΗΣ Δ. (2010). Ασφάλεια Λιμένων και Αερολιμένων, Σύγκριση προτύπων διαχείρισης. Πανεπιστήμιο Πειραιώς

10. STEPHEN E. FLYNN (2006) Port Security Is Still A House of Cards. An Economic Review. Far Eastern
11. JOSEPH M. SUSSMAN (2003) Transportation Systems, MIT.
12. THE HAGUE CONVENTION (1970). Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, signed at the Hague.
13. BRIAN MICHAEL JENKINS BRUCE R. BUTTERWORTH (2006-2007). Selective Screening of Rail Passengers. MTI Report
14. ΠΑΥΛΑΤΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (2012). Το πρόβλημα της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας και οι ευρωπαϊκές πολιτικές για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας πειρατείας και της μέσω των θαλάσσιων οδών λαθρομετανάστευσης. Πανεπιστήμιο Πειραιά
15. MARK B. SALTER (2007). Sems and sensibility, Security Management Systems and the management of risk in the Canadian Air Transport Security Authority. Air Transport Management
16. www.imo.gr
17. www.icao.int

Παράρτημα

Ερωτηματολόγιο

Start

▶ Ερωτηματολόγιο

Αγαπητή συμμετέχουσα/Αγαπητέ συμμετέχοντα

Το ερωτηματολόγιο αυτό δημιουργήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης του μεταπτυχιακού προγράμματος Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές για την διπλωματική εργασία μου με τίτλο «Ασφάλεια Λιμένων : Διερεύνηση της εφικτότητας και δυναμικής αποτελεσματικότητας λήψης μέτρων ασφαλείας παρόμοιων με αυτά που ισχύουν στα αεροδρόμια.

Τα δημογραφικά στοιχεία που θα σας ζητηθεί να συμπληρώσετε (π.χ. ηλικία, φύλο κλπ) θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την ποιοτική και στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων. Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είναι ανώνυμη. Η συμμετοχή όλων είναι πολύ σημαντική και οι απαντήσεις σας πρέπει να είναι ειλικρινείς και αμερόληπτες.

Η έρευνα επιβλέπεται από τη δρ. Τσιρίμπα Αθηνά.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων για το χρόνο και τη βοήθεια σας.

Ε.Μιχαήλ (eugeniagmichael@gmail.com)



shipTrips

▶ Τους τελευταίους 12 μήνες πόσες φορές ταξιδέψατε με πλοίο;

Αν δεν έχετε ταξιδέψει καμία παρακαλώ συμπληρώστε 0

airplaneTrips1

▶ Τους τελευταίους 12 μήνες πόσες φορές ταξιδέψατε με αεροπλάνο;

Αν δεν έχετε ταξιδέψει καμία παρακαλώ συμπληρώστε 0



0%  100%

txt

► Σχετικά με το τελευταίο σας ταξίδι με πλοίο

lastTrip

► Ποιος ήταν ο σκοπός του ταξιδιού σας;

- Επαγγελματικός
- Υγείας
- Εκπαιδευτικός
- Στρατιωτικός
- Πολιτικός (άσκηση του εκλογικού σας δικαιώματος)
- Ψυχαγωγίας
- Άλλο

scope

► Ο σκοπός του ταξιδιού σας επηρέασε την επιλογή του Μέσου Μετακίνησης σας;

- Ναι
- Όχι

port1

► Λιμένας επιβίβασης

port2

► Λιμένας αποβίβασης

shipCompany

► Με ποιο πλοίο ταξιδέψατε και σε ποια εταιρία ανήκε;

Όνομα πλοίου	<input type="text"/>
Εταιρία	<input type="text"/>

ticket

► Με ποιο τρόπο προμηθευτήκατε το εισιτήριό σας;

- Ηλεκτρονική αγορά από την ιστοσελίδα της εταιρείας
- Ηλεκτρονική αγορά από την ιστοσελίδα ταξιδιωτικού πρακτορείου
- Γκισέ εταιρείας
- Ταξιδιωτικό πρακτορείο
- Άλλο

freq

► Πόσο συχνά πραγματοποιείτε αυτό το δρομολόγιο;

- Περισσότερες από 1 φορές την βδομάδα
- 1 φορά την βδομάδα
- Μερικές φορές το μήνα
- 1 φορά το μήνα
- Μερικές φορές το εξάμηνο

- 1 φορά το εξάμηνο
- Σπάνια
- Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο

security

► Πόσες φορές έχετε ελεγχθεί εσείς ή οι αποσκευές σας για λόγους ασφαλείας σε κάποιο λιμάνι;

- Καμία
- Μία φορά
- Δύο-Τρεις φορές
- Τέσσερις-Πέντε φορές
- Περισσότερες από έξι

numpeoples

► Ο αριθμός των επιβατών στο εκάστοτε Μεταφορικό Μέσο επηρέασε την επιλογή σας;

- Ναι
- Όχι

grid1

► Κόστος και χρόνος μέχρι τον προορισμό σας

	Κόστος (σε Ευρώ)	Χρόνος (σε ώρες)	Χρόνος (σε λεπτά)
Από το σπίτι ή την εργασία σας μέχρι το λιμάνι	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Αναμονή μέχρι την αναχώρησή σας	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Ταξίδι μέσα στο πλοίο	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Από το λιμάνι άφιξης μέχρι τον τελικό σας προορισμό	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

meso

► Είχατε μαζί σας κάποιο Μεταφορικό Μέσο κατά την διάρκεια της μετακίνησής σας;

- Αυτοκίνητο
- Μηχανή
- Ποδήλατο
- Άλλο
- Δεν είχα

meiosiXronou

► Πόσο θα ήσασταν διατεθειμένοι να πληρώσετε επιπλέον για το ατομικό σας εισιτήριο εάν ο χρόνος θαλάσσιας μετακίνησης μειωνόταν;

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

	1 ώρα	2 ώρες	3 ώρες
Καμία Αύξηση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5€	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10€	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15€	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gridship

► Αξιολογήστε τη σημαντικότητα του κάθε παράγοντα στην επιλογή του ταξιδιού σας.

	Εντελώς Ασήμαντο	Ασήμαντο	Ουδέτερο	Σημαντικό	Εξαιρετικά σημαντικό
Κόστος	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ταχύτητα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άνεση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ασφάλεια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Καθαριότητα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Συνέπεια στον χρόνο άφιξης/ αναχώρησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πλήθος δρομολογίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ευκολία εύρεσης εισιτηρίων	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξυπηρέτηση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



0%  100%

tromokratia

► Πως κρίνετε το ενδεχόμενο ενός τρομοκρατικού χτυπήματος σε ελληνικό στόχο (π.χ. σε λιμάνι, αεροδρόμιο, δημόσια υπηρεσία κλπ);

	Εξαιρετικά Απίθανο	Λιγότερο πιθανό	Πιθανό	Πολύ πιθανό	Εξαιρετικά πιθανό
Λιμάνι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αεροδρόμιο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Σταθμό Λεωφορείου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Μετρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δημόσιες Υπηρεσίες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αρχαιολογικούς Χώρους/ Συναυλίες/ Πάρκα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

safety

► Οι ακόλουθες προτάσεις αναφέρονται στις αντιλήψεις σας σχετικά με την ασφάλεια στα λιμάνια και στα αεροδρόμια. Συμπληρώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε (όπου 1=διαφωνώ απολύτως, ...,5=συμφωνώ απολύτως):

	Διαφωνώ εξαιρετικά	Διαφωνώ	Ουδέτερος	Συμφωνώ	Συμφωνώ εξαιρετικά
Είμαι ικανοποιημένος από τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τον προσωπικό έλεγχο που πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση στα αεροδρόμια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τον έλεγχο των αποσκευών που πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση στα αεροδρόμια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Χρησιμοποιώ αεροπλάνο για τη μετακίνησή μου, διότι το θεωρώ πολύ ασφαλές μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τον προσωπικό έλεγχο που πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τον έλεγχο των αποσκευών που πραγματοποιείται πριν την επιβίβαση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υψηλότερα μέτρα ασφαλείας θα είναι υπερβολικά χρονοβόρα και θα μου προκαλούν ταλαιπωρία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υψηλότερα επίπεδα στα μέτρα ασφαλείας θα προσβάλλουν την προσωπικότητά μου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προτίθεται να πληρώνω υψηλότερη τιμή ναύλου, ώστε να αυξηθούν τα μέτρα ασφαλείας κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι διατεθειμένος να περιμένω περισσότερη ώρα πριν την επιβίβαση προκειμένου να επιτευχθεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

time

► Πόσο νωρίτερα είστε διατεθειμένοι να φτάσετε στο λιμάνι για τις διαδικασίες ασφαλείας (σε λεπτά);

safety2

► Οι ακόλουθες προτάσεις αναφέρονται στις αντιλήψεις σας σχετικά με την ασφάλεια στα λιμάνια και στα αεροδρόμια. Συμπληρώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε (όπου 1=διαφωνώ απολύτως, ...,5=συμφωνώ απολύτως):

	1	2	3	4	5
Χρησιμοποιώ το πλοίο για τη μετακίνησή μου, διότι το θεωρώ πολύ ασφαλές μέσο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Χρησιμοποιώ το πλοίο γιατί δεν υπάρχει άλλο μέσο ή δεν έχω τη δυνατότητα για την επιλογή ασφαλέστερου	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δεν θεωρώ ότι τα λιμάνια αποτελούν «στόχο» από τρομοκρατικές οργανώσεις	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Είμαι ικανοποιημένος από τη στελέχωση προσωπικού ασφαλείας στους λιμένες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Επιθυμώ μέτρα στους λιμένες αντίστοιχα εκείνων των αεροδρομίων για λόγους ασφαλείας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Η ασφάλεια είναι καθοριστικός παράγοντας και επηρεάζει την επιλογή μέσου μεταφοράς	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προτίθεται να πληρώνω υψηλότερη τιμή ναύλου, ώστε να υφίσταται σημαντικός βαθμός ασφαλείας κατά την παραμονή στο λιμένα και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προτιμώ να ληφθούν προληπτικά δρακόντια μέτρα ασφαλείας στους λιμένες, παρά να λαμβάνονται κατασταλτικά κατόπιν κάποιου περιστατικού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Απαιτούνται υπερεθνικές πολιτικές (ευρωπαϊκό ή παγκόσμιο επίπεδο) για την επιβολή ενιαίων μέτρων ασφαλείας στους λιμένες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πρέπει να δοθεί η κύρια αρμοδιότητα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας στους λιμένες της Ε.Ε.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Θεωρώ ότι είναι απαραίτητη η δημιουργία ειδικών gates ελέγχου στα λιμάνια όμοια με αυτά των αεροδρομίων.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



0%  100%

gender

► Φύλο

- Άνδρας
 Γυναίκα

age

► Ηλικία

income

► Εισόδημα

city

► Τόπος μόνιμης κατοικίας

work

► Τόπος εργασίας/προσωρινής κατοικίας

edu

► Ποιο είναι το μορφωτικό σας επίπεδο;

- Απόφοιτος Δημοτικού-Γυμνασίου
 Απόφοιτος Λυκείου
 Απόφοιτος Ιδιωτικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος
 Απόφοιτος ΑΕΙ-ΤΕΙ
 Μεταπτυχιακό-Διδακτορικό
 Καμία

occupation

► Ποια είναι η επαγγελματική σας κατάσταση;

- Δεν εργάζομαι
 Εργασία πλήρους απασχόλησης
 Εργασία μερικής απασχόλησης
 Στρατιωτικές υποχρεώσεις
 Εκπαιδευτικές υποχρεώσεις
 Αυτοαπασχολούμενος

occupation2

► Αναλυτικότερα



- Δημόσιος Υπάλληλος
 Ιδιωτικός Υπάλληλος
 Ελεύθερος Επαγγελματίας
 Συνταξιούχος
 Μαθητής-Φοιτητής
 Άνεργος
 Συνταξιούχος



portchoice_Random1

► Αν αυτές ήταν οι μοναδικές σας επιλογές, ποια θα επιλέγατε;

(1 of 3)

Τρόπος Μεταφοράς	Λιμάνι A	Λιμάνι A
Ύπαρξη Κάμερας	Ναι	Ναι
Χρόνος που απαιτείτε για να περάσετε από τον έλεγχο (σε Λεπτά)	15	40
Τύπος ελεγχου	Έλεγχος αποσκευών για 10 στους 1000 ταξιδιώτες	Έλεγχος αποσκευών για 1 στους 1000 ταξιδιώτες
Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας(σε Ευρώ)	5	12
Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας	Λιμενικό σώμα και τοπική αστυνομία	Λιμενικό σώμα και τοπική αστυνομία
Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων	10 συμβάντα κάθε 10 χρόνια	1 συμβάν κάθε 10 χρόνια
Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό	Δεν γίνεται αντιληπτό το περιστατικό	Γίνεται αντιληπτό δημιουργώντας αρκετή αναστάτωση
Συνωστισμός		
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

safe

Πόσο ασφαλής αισθάνεστε με:

	1 Καθόλου ασφαλής	2 Ελάχιστα ασφαλής	3 Ουδέτερος	4 Αρκετά ασφαλής	5 Πάρα πολύ ασφαλής
Την Επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την Εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ikanopoiisi2

Πόσο Ικανοποιημένος νομίζετε ότι θα είσαστε από την εμπειρία του ταξιδιού αυτού με:

	1 Καθόλου	2 Λίγο	3 Μέτρια	4 Αρκετά	5 Πάρα πολύ
Την επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

understattributes1

Ποια από τα χαρακτηριστικά που σας παρουσιάστηκαν ήταν ξεκάθαρα σε εσάς;
ΕΠΙΛΕΞΤΕ όλα όσα ισχύουν:

- Ύπαρξη Κάμερας
- Χρόνος που απαιτείται για να περάσετε από τον έλεγχο
- Τύπος ελεγχου
- Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας
- Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας
- Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων
- Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό
- Συνωστισμός



0%





100%



portchoice_Random2

► Αν αυτές ήταν οι μοναδικές σας επιλογές, ποια θα επιλέγατε;

(2 of 3)

Τρόπος Μεταφοράς	Λιμάνι Β	Λιμάνι Α
Ύπαρξη Κάμερας	Όχι	Ναι
Χρόνος που απαιτείτε για να περάσετε από τον έλεγχο (σε Λεπτά)	10	15
Τύπος έλεγχου	x-ray για όλους	x-ray για όλους
Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας(σε Ευρώ)	8	12
Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας	Λιμενικό σώμα και τοπική αστυνομία	Λιμενικό σώμα ,τοπική αστυνομία και στρατός
Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων	1 συμβάν κάθε 10 χρόνια	10 συμβάντα κάθε 10 χρόνια
Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό	Γίνεται αντιληπτό δημιουργώντας ελάχιστη αναστάτωση	Γίνεται αντιληπτό δημιουργώντας ελάχιστη αναστάτωση
Συνωστισμός		
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

safe1

Πόσο ασφαλής αισθάνεστε με:

	1 Καθόλου ασφαλής	2 Ελάχιστα ασφαλής	3 Ουδέτερος	4 Αρκετά ασφαλής	5 Πάρα πολύ ασφαλής
Την Επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την Εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ikanopoiisi3

Πόσο Ικανοποιημένος νομίζετε ότι θα είσαστε από την εμπειρία του ταξιδιού αυτού με:

	1 Καθόλου	2 Λίγο	3 Μέτρια	4 Αρκετά	5 Πάρα πολύ
Την επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

understattributes2

Ποια από τα χαρακτηριστικά που σας παρουσιάστηκαν ήταν ξεκάθαρα σε εσάς;
ΕΠΙΛΕΞΤΕ όλα όσα ισχύουν:

- Ύπαρξη Κάμερας
- Χρόνος που απαιτείται για να περάσετε από τον έλεγχο
- Τύπος έλεγχου
- Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας
- Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας
- Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων
- Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό
- Συνωστισμός





0%  100%



portchoice_Random3

► Αν αυτές ήταν οι μοναδικές σας επιλογές, ποια θα επιλέγατε;

(3 of 3)

Τρόπος Μεταφοράς	Λιμάνι Β	Λιμάνι Β
Ύπαρξη Κάμερας	Όχι	Ναι
Χρόνος που απαιτείτε για να περάσετε από τον έλεγχο (σε Λεπτά)	30	5
Τύπος ελεγχου	Καθόλου Έλεγχος	x-ray για όλους
Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας(σε Ευρώ)	8	12
Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας	Λιμενικό σώμα	Λιμενικό σώμα , τοπική αστυνομία και στρατός
Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων	5 συμβάντα κάθε 10 χρόνια	5 συμβάντα κάθε 10 χρόνια
Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό	Γίνεται αντιληπτό δημιουργώντας ελάχιστη αναστάτωση	Δεν γίνεται αντιληπτό το περιστατικό
Συνωστισμός		
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

safe2

Πόσο ασφαλής αισθάνεστε με:

	1 Καθόλου ασφαλής	2 Ελάχιστα ασφαλής	3 Ουδέτερος	4 Αρκετά ασφαλής	5 Πάρα πολύ ασφαλής
Την Επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την Εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ikanopoiisi4

Πόσο Ικανοποιημένος νομίζετε ότι θα είσαστε από την εμπειρία του ταξιδιού αυτού με:

	1 Καθόλου	2 Λίγο	3 Μέτρια	4 Αρκετά	5 Πάρα πολύ
Την επιλογή σας;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Την εναλλακτική που σας δόθηκε;	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

understattributes3

Ποια από τα χαρακτηριστικά που σας παρουσιάστηκαν ήταν ξεκάθαρα σε εσάς;
ΕΠΙΛΕΞΤΕ όλα όσα ισχύουν:

- Ύπαρξη Κάμερας
- Χρόνος που απαιτείται για να περάσετε από τον έλεγχο
- Τύπος ελεγχου
- Παρουσία Σωμάτων Ασφάλειας
- Αύξηση τιμής εισιτηρίου για να καλυφτεί το κόστος ασφάλειας
- Αριθμός γνωστών τρομοκρατικών συνομοσίων
- Αντίδραση των Σωμάτων Ασφάλειας σε περιστατικό
- Συνωστισμός



0%  100%



telos

▶ Σας ευχαριστώ για το χρόνο σας!!

Powered by Sawtooth Software, Inc.

0%  100%