

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Τομέας Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών και Δικαίου

**ΤΙΤΛΟΣ: Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 2001.
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ISPS CODE) ΚΑΙ
ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ .**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΛΕΥΡΑ ΜΑΡΙΑ

Επιβλέπων Καθηγητής: κ. Μηλιός Ιωάννης

Υπεύθυνη Καθηγήτρια: κ. Χατζοπούλου – Τζίκα Αλίκη

Αθήνα, Ιούλιος 2010

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου σε όσους συνετέλεσαν στην εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Την καθηγήτρια του τομέα Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών και Δικαίου , κ. Χατζοπούλου Αλίκη και τον Δρ του ΕΜΠ κ. Γεράσιμου Στέφανου, για την άψογη συνεργασία και την πολύτιμη καθοδήγησή τους. Τον καθηγητή του τμήματος Ναυπηγών Μηχ/γων Μηχ/κων κ. Σαμουηλίδη Μανώλη, για την εποικοδομητική παρέμβασή του.

Τον επιθεωρητή της σημαίας του Παναμά κ. Παπααρηγοράκη Μανώλη, τους επιθεωρητές του Ελληνικού Νηογνώμονα του αρμόδιου τμήματος ISPS – ISM, κ.Βοζίκη Γεώργιο και κ.Σπηλιώτη Κυριάκο, καθώς και τον Ναυπηγό Μηχ/γο Μηχ/κό του Ε.Μ.Π. κ. Κουρούκλη Γεράσιμο, για την αμέριστη συμβολή και τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους γονείς μου για την βοήθειά τους, τόσο σε πρακτικό όσο και σε ψυχολογικό επίπεδο, τον Δημήτρη Βούρο καθώς και τους φίλους μου για την αγάπη και τη συμπαράστασή τους.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	vi
--	-----------

ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	xi
------------------------------------	-----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η τρομοκρατία στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας	1
1.1 Ορισμός Τρομοκρατίας.....	1
1.2 Ιστορικό των καταγεγραμμένων περιστατικών τρομοκρατίας- Ισχύοντες κώδικες πριν τον ISPS(<i>International Ship & Port Facility Security</i>).....	2
1.3 Γιατί η ναυτιλία αποτελεί στόχο των τρομοκρατών.....	7
1.4 Απειλή κατά του πλοίου-Κίνδυνοι ανά τύπο πλοίου.....	9
Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containership).....	11
Πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου- υγραερίου (LNG-LPG).....	13
Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην (Bulkcarrier).....	13
Δεξαμενόπλοια.....	14
Πλοία τύπου Car - carriers.....	15
Κρουαζιερόπλοια.....	16
Επιβατηγά.....	18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Σύμβαση SOLAS-Κώδικας ISPS.....	20
2.1 Σύμβαση SOLAS (International Convention for the Safety of Life At Sea).....	20
2.2 Η Ανάλυση Πρωτοβουλίας Στα Πλαίσια Του IMO. Η Τροποποίηση Της SOLAS.....	21
2.2.1 SOLAS, Κεφάλαιο V.....	23
2.2.2 SOLAS, Κεφάλαιο XI.....	24

2.3	Ανάλυση Κώδικα ISPS.....	25
2.3.1	Μέρη του Κώδικα και Πεδίο Εφαρμογής.....	25
2.3.2	Σκοπός.....	26
2.3.3	Βασικές έννοιες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα.....	27
2.3.3.1	Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών.....	27
	Επίπεδο ασφαλείας 1.....	28
	Επίπεδο ασφαλείας 2.....	28
	Επίπεδο ασφαλείας 3.....	28
	Δήλωση Ασφαλείας (DOS).....	29
2.3.3.2	Υποχρεώσεις της εταιρίας.....	31
	Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρίας (CSO).....	32
	Υπεύθυνος Ασφαλείας Πλοίου (SSO).....	33
	Καθορισμός της Ασφάλειας του Πλοίου (Security Assessment).....	34
	Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan).....	35
	Εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας στο Πλοίο.....	37
	Αρχεία.....	38
	Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας του Πλοίου (ISSC).....	39
	Σύστημα Προειδοποίησης Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Alert System).....	41
	Κρίση Πλοιάρχου Περί Ασφάλειας του Πλοίου.....	42
2.3.3.3	Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	42
	Υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων Κρατών.....	43
	Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Assessment).....	44
	Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Plan).....	45
	Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSSO).....	47
	Επίπεδα Ασφαλείας και Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	49
	Πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση.....	49
	Ζώνες Περιορισμένης Πρόσβασης.....	50
	Μεταφορά Φορτίου.....	51
	Παραλαβή Εφοδίων Πλοίου.....	52
	Μεταφορά Ασυνόδευτων Αποσκευών.....	52
	Παρακολούθηση της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.....	53

2.3.4 Πλοία Τα Οποία Προτίθενται Να Καταπλεύσουν Σε Λιμένα Άλλου Συμβαλλομένου Κράτους.....	54
2.3.5 Ισοδύναμες Ρυθμίσεις Ασφάλειας.....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
Τα μέτρα ασφαλείας των Η.Π.Α.....	58
3.1 Οι αναληφθείσες πρωτοβουλίες στις ΗΠΑ.....	58
3.1.1 Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων - Container Security Initiative (CSI).....	59
3.1.2 Η πρωτοβουλία για τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια.....	61
3.1.3 Ο κανόνας της « εικοσιτετράωρης προειδοποίησης » - The 24hour Rule.....	62
3.1.4 Operation Safe Commerce (OSC).....	63
3.1.5 Η πρόταση κανονισμού για την κατάργηση των θεωρήσεων για την έκδοση 'Visa' , με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων	63
3.1.6 Η ειδοποίηση 96 ώρες πριν τον κατάπλου των πλοίων.....	63
3.1.7 Operation Port Shield.....	64
3.1.8 Σύσταση Ειδικών Επιχειρησιακών Ομάδων – Maritime Safety and Security Teams	64
3.1.9 Ο Εφοδιασμός των Εργαζομένων στις μεταφορές με βιομετρικές ταυτότητες – Transportation Workers Identity Card	64
3.1.10 America' s Waterways Watch.....	65
3.1.11 Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C –TPAT).....	65
3.1.12 Χρηματοδότηση των λιμένων (Port Security Grants).....	65
3.2 Επιθεωρήσεις Ασφαλείας της Αμερικανικής Ακτοφυλακή	66
3.3 Πρόσθετα Μέτρα των Η.Π.Α για τα Κρουαζιερόπλοια.....	68
3.4 Σύγκριση μεταξύ ISPS Code & MTSA.....	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Πειρατεία και Θαλάσσια Τρομοκρατία.....	76
4.1 Ορισμός της Πειρατείας και της Ένοπλης ληστείας, εναντίων των πλοίων.....	76
4.2 Παλαιότερες και νέες απειλές : πειρατεία και θαλάσσια τρομοκρατία	77
4.3 Στατιστικά στοιχεία πειρατείας	78
Πίνακας 1: Τοποθεσίες πραγματικών και αποπειραθέντων επιθέσεων, Ιανουάριος – Δεκέμβριος, 2005-2009.....	79
Πίνακας 2: Λιμένες και Αγκυροβόλια , με 3 ή και περισσότερα καταγεγραμμένα συμβάντα , Ιανουάριος – Δεκέμβριος, 2009	82
Πίνακας 3: Πραγματικές και αποπειραθείσες επιθέσεις ανά περιοχή, Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2009	83
Πίνακας 4: Τύπος βίας που χρησιμοποιήθηκε στο πλήρωμα, Ιανουάριος – Δεκέμβριος 2005-2009	85
4.4 Περιοχές Έντονης Πειρατικής Δραστηριότητας	89
Αφρική και ερυθρά θάλασσα	89
-Σομαλία.....	89
-Νιγηρία	91
-Κόλπος του Άντεν/ Ερυθρά θάλασσα.....	92
-Τανζανία.....	92
Νοτιοανατολική Ασία και Ινδική Χερσόνησος	93
- Μπαγκλαντές	93
-Ινδονησία	93
-Στενά της Μάλακα – Μαλαισία.....	94
-Στενά Σιγκαπούρης	94
-Θάλασσα της Νότιας Κίνας	95
Νότια και Κεντρική Αμερική/Καραϊβικά Ύδατα.....	95
-Βραζιλία	95
-Περου	96
Υπόλοιπος Κόσμος	96
-Αραβική Θάλασσα/απο το Ομάν	96

4.5	Τύποι Πλοίων που δέχονται επιθέσεις	97
4.6	Πειρατές – Τρόπος δράσης πειρατών	98
4.7	Μέτρα πρόληψης και αποτροπής της πειρατείας	101
4.8	Εκδήλωση περιστατικού πειρατείας και κατάληψη πλοίου	102
4.9	Διαπραγματεύσεις	103
4.10	Το κόστος από τον διπλασιασμό των πειρατικών επιθέσεων σε πλοία	104
4.11	Πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας	105
4.12	Αποτελεσματικότητα των μέτρων για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας	109
4.13	Χρήση οπλισμένων φρουρών	110
4.14	Σχέση Τρομοκρατίας-Πειρατείας	112
4.15	Δυνατότητα επέκτασης του ISPS για την αποτροπή της πειρατείας	113
	Επίλογος – Συμπεράσματα	116
	Βιβλιογραφία	123
	Παραρτήματα	127
	1. IMO Member States	
	2. Continuous Synopsis Record – Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης	
	3. DOS – Δήλωση Ασφαλείας	
	4. Ship Security Assessment	
	5. Records for Security Activities	
	6. International Ship Security Certificate	
	7. Ship Security Alert System	
	8. Ship Pre-Arrival Information Pro- Forma	
	9. Questions to be asked during U.S.C.G / P.S.C. inspections	

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΔΟΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Οι σκόπιμες παράνομες ενέργειες, και ειδικότερα η τρομοκρατία, συγκαταλέγονται μεταξύ των σοβαρότερων απειλών για τα ιδεώδη της δημοκρατίας, της ελευθερίας και τις αξίες της ειρήνης, που είναι η πεμπουσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και των πολιτών που τις χρησιμοποιούν, καθώς και του περιβάλλοντος, από κάθε απειλή διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, όπως τρομοκρατικές ενέργειες, πειρατεία ή άλλες αντίστοιχες πράξεις.

Οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου 2001 στην Αμερική ήταν η μεγαλύτερη τρομοκρατική επίθεση που έχει συμβεί μέχρι σήμερα. Το κύριο στοιχείο της τρομοκρατικής αυτής επίθεσης δεν είναι μόνο το πολύνεκρο αποτέλεσμα, αλλά η στρατηγική επιλογή των τρομοκρατών να χτυπήσουν τα σύμβολα (πύργους) και τα καλύτερα φυλασσόμενα μέρη (πεντάγωνο), του ισχυρότερου κράτους του κόσμου.

Με την επιλογή αυτή, οι τρομοκράτες, έστειλαν ένα μήνυμα σε όλη την ανθρωπότητα, ότι ουδείς είναι ασφαλής.

Για το παραπάνω λόγο, η επίθεση αυτή αποτελεί κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας, έχοντας επιφέρει σημαντικές αλλαγές στις διεθνείς σχέσεις, στην κοινωνική και πολιτική ζωή σε όλο τον κόσμο.





Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα, η ακτοφυλακή των ΗΠΑ ενίσχυσε δραστικά τα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια της. Ο τότε αρχηγός της αμερικανικής ακτοφυλακής ναύαρχος *Paul Pluta*, υπήρξε ο εμπνευστής του Κώδικα Ασφαλείας των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, που ετοίμασαν τάχιιστα οι αρμόδιες υπηρεσίες. Η εφαρμογή όμως ενός κώδικα ασφαλείας πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, θα έπρεπε αναπόφευκτα να επεκταθεί και στα τμήματα του εδάφους των Η.Π.Α. που βρίσκονται μακριά από την χώρα, καθώς και στους λιμένες όλων των άλλων κρατών, από τους οποίους εκκινούσαν τα φορτία και τα πλοία που καταλήγουν στις Η.Π.Α. . Η αμερικανική ακτοφυλακή ζήτησε από τα κράτη με τα οποία διατηρούσε στενούς εμπορικούς δεσμούς να επιτρέψουν σε κλιμάκιά της να εγκατασταθούν στα εδάφη τους και να πραγματοποιούν ελέγχους σε πλοία και φορτία. Το γεγονός ότι, πολλά από τα κράτη αυτά βρίσκονται στα όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκάλεσε την έντονη αντίδραση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία απέρριψε το αίτημα των ΗΠΑ, προειδοποιώντας τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ότι θα υπάρξουν κυρώσεις στα μέλη εκείνα, που θα αποδεχθούν αυτή την πρόταση. Οι ΗΠΑ ζήτησαν τότε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) να ασχοληθεί με το θέμα της ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων.

Έτσι προέκυψε ο κώδικας *ISPS (International Ship and Port Facility Security)*, ο οποίος, για την ταχεία εφαρμογή του, προστέθηκε στην υπάρχουσα διεθνή Σύμβαση *SOLAS (Safety Of Life At Sea)* και βασίστηκε στον αντίστοιχο κώδικα των ΗΠΑ. Η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια των κρατών-μελών του διεθνούς οργανισμού, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

Αντικείμενο της παρούσης Διπλωματικής είναι, ο προσδιορισμός και η ανάλυση των έκνομων ενεργειών που μπορεί να εκδηλωθούν στα πλοία (τρομοκρατία, πειρατεία) και το νομοθετικό πλαίσιο που συνέταξε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για την αντιμετώπιση τους.

Το πλαίσιο αυτό εντάχθηκε στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Για το σκοπό αυτό αποφασίστηκε η επέκταση της Δ.Σ., η οποία επετεύχθη με την τροποποίηση των κεφαλαίων V, XI-1 και την εισαγωγή του νέου κεφαλαίου XI-2, με τίτλο **“Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα”**.

Το κεφάλαιο XI-2 που προστέθηκε στην SOLAS προσδιορίζει τους κύριους άξονες ανάπτυξης ενός **νέου διεθνή κώδικα για την ασφάλεια (security) των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS)**.

Σκοπός αυτής της Εργασίας είναι να γίνει ένας απολογισμός, μετά από πέντε περίπου χρόνια εφαρμογής του Κώδικα, σε ζητήματα που σχετίζονται με το πλοίο, την εταιρεία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Επιπλέον δε, να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες στην αποτελεσματικότητά του, καθώς και να παρατεθούν προτάσεις για την βελτίωση και την επέκταση αυτού.

Η εργασία δομείται με τέτοιο τρόπο, ώστε αρχικά να αντιληφθεί ο αναγνώστης πώς το πλοίο και το φορτίο μπορεί να αποτελέσουν στόχο ή απειλή για τρομοκρατικό χτύπημα και κατ' επέκταση τους λόγους που οδήγησαν στην λήψη ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Έπειτα θα παρατεθούν τα συστατικά μέρη και οι απαιτήσεις του κώδικα ώστε να γίνουν κατανοητά τα μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών που θέσπισε ο ISPS CODE. Ένα σημαντικό τμήμα της διπλωματικής αφορά το φαινόμενο της πειρατείας, που αποτελεί τα τελευταία χρόνια έναν από τους μεγαλύτερους εχθρούς της ναυτιλίας και τέλος θα εξεταστεί η αποτελεσματικότητα του κώδικα και κατά πόσο αυτός συνετέλεσε στην αύξηση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Αποτελείται συνολικά από τέσσερα (4) κεφάλαια.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** με τίτλο **‘Η τρομοκρατία στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας’** (σελ. 1~19) , εξετάζονται οι λόγοι που η ναυτιλία αποτελεί συχνό στόχο τρομοκρατικών επιθέσεων και τον τρόπο που μπορεί να επιτευχθεί μια τέτοια επίθεση.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** με τίτλο **‘Σύμβαση SOLAS και ISPS CODE’** (σελ. 20~57) , παρουσιάζονται τα κυριότερα σημεία του Κώδικα που αφορούν στην εταιρεία ,το πλοίο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις .

Στο **τρίτο κεφάλαιο** με τίτλο **‘Τα μέτρα ασφαλείας των Η.Π.Α’** (σελ.58~75) ,γίνεται αναφορά στον αντίστοιχο κώδικα ασφαλείας M.T.S.A. των Η.Π.Α και στις αναληφθείσες πρωτοβουλίες της Αμερικής, και γίνεται μια μικρή σύγκριση των θεμάτων που πραγματεύονται οι δυο κώδικες.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** με τίτλο **‘Πειρατεία και Θαλάσσια Τρομοκρατία’** (σελ. 76 ~ 115) , αναλύεται μέσω στατιστικών στοιχείων το φαινόμενο της πειρατείας, έναν αιώνια ταγμένο εχθρό της ναυτιλίας, μια απειλή, που τα τελευταία χρόνια έχει γίνει εφιάλης για τους πλοιοκτήτες. Στο κεφάλαιο αυτό, εξετάζεται ακόμα η δυνατότητα επέκτασης του κώδικα ISPS, ώστε να προλαμβάνεται η κατάληψη ενός πλοίου από πειρατές.

Στον **επίλογο** (σελ. 116 ~ 123) , καταλήγει η διπλωματική σε συμπεράσματα που αφορούν την αποτελεσματικότητα του κώδικα και σε προτάσεις βελτίωσής του. Επίσης εξετάζεται το κατά πόσο είναι εφικτό να καταστούν ασφαλείς οι θαλάσσιες μεταφορές από την εφαρμογή κάποιου κώδικα και ποια επιπρόσθετα μέτρα θα πρέπει να ληφθούν.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι δεδομένου ότι στη γλώσσα μας οι αγγλικοί όροι «safety» και «security» αποδίδονται μόνο με μία λέξη «ασφάλεια», στην ουσία είναι δυο λέξεις με διαφορετική σημασία αλλά με κοινό στόχο.¹

Η λέξη « SAFETY » αναφέρεται σε περιστατικά που δεν προκαλούνται από πρόθεση(π.χ. κόπωση υλικού, κακές καιρικές συνθήκες, ανθρώπινο λάθος, κλπ)

Η λέξη « SECURITY » αναφέρεται σε περιστατικά που προκαλούνται από πρόθεση(π.χ. τρομοκρατική ενέργεια)

Στόχος είναι η έγκυρη λήψη μέτρων για την αποφυγή περιστατικών που έχουν κακή-καταστροφική έκβαση(απώλεια πλοίου, απώλεια ζωής, τραυματισμός, ρύπανση, κλπ)

Στην παρούσα εργασία όπου αναφέρεται η λέξη «ασφάλεια» θα εννοείται ο όρος «security», αλλιώς θα διευκρινίζεται σχετικά.

Τέλος διευκρινίζεται ότι με τον όρο κώδικα , νοείται ο ISPS.

¹ Ψαραύτης, Χ, Δ. Λυρίδης, Ν. Βεντίκος, 'Θαλάσσια Ασφάλεια', παρουσίαση στο πλαίσιο του εορτασμού των 170 ετών του ΕΜΠ, 4/12/2007

Κύριες συντομογραφίες

I.M.O. :	INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
I.S.P.S. Code:	INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIP'S AND PORT FACILITIES (IMO RULE)
M.T.S.A. :	MARITIME SECURITY ACT OF 2002
SOLAS:	SAFETY OF LIFE AT SEE
I.S.S.C. :	INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE (VESSEL)
C.S.O. :	COMPANY SECURITY OFFICER (<i>OFFICE POSITION</i>)
C.S.R. :	CONTINUOUS SYNOPSIS REPORT
S.S.O. :	SHIP SECURITY OFFICER (<i>VESSEL POSITION</i>)
P.F.S.O. :	PORT FACILITY SECURITY OFFICER (<i>PORT POSITION</i>)
P.F.S.P. :	PORT FACILITY SECURITY PLAN
R.S.O. :	RECOGNIZED SECURITY ORGANIZATION
S.S.P. :	SHIP SECURITY PLAN (<i>THE SECURITY MANUAL</i>)
S.S.A. :	SHIP SECURITY ASSESSMENT (<i>BE INCLUDED AS PART OF SECURITY MANUAL</i>)
D.O.S. :	DECLARATION OF SECURITY (<i>VESSEL - PORT</i>)
MAR. SEC. :	MARITIME SECURITY (<i>LEVEL No.1/No.2/No.3</i>)
C.F.R. :	CODE OF FEDERAL REGULATIONS. (<i>OF USA</i>)
U.S.C.G. :	UNITED STATES COAST GUARD
P.S.C. :	PORT STATE CONTROL

I.C.S. :	INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING.
A.I.S. :	AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (<i>EQUIPMENT</i>)
U.S.C.G. :	UNITED STATES COAST GUARD
Δ.Ν.Ο. :	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
L.P.G. :	LIQUEFIED PETROLEUM GAS
L.N.G. :	LIQUEFIED NATURAL GAS
Δ.Σ. :	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ
O.O.W. :	OFFICER ON WATCH
I.S.M. :	INTERNATIONALL SAFETY MANAGMENT
S.O.P.E.P. :	SHIPBOARD MARINE POLLUTION EMERGENCY PLANS

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Η τρομοκρατία στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας

1.1 Ορισμός Τρομοκρατίας

Η τρομοκρατία (terrorism), αν και δεν υπάρχει διεθνώς συμφωνημένος ορισμός, αποτελεί ουσιαστικά τη “συστηματική” χρήση ή την απειλή χρήσης βίας, είτε από οργανωμένες ομάδες με πολιτικά, θρησκευτικά ή άλλα ιδεολογικά κίνητρα, είτε από μυστικές υπηρεσίες που δρουν για λογαριασμό κυβερνήσεων οι οποίες, για πολιτικούς ή οικονομικούς λόγους, εντέλουν αυτές να εκτελέσουν ιδιαίζοντως εγκληματικές πράξεις.

Η τρομοκρατία δηλαδή αποτελεί ακραίο τρόπο αντίδρασης ή άσκησης πίεσης, με απώτερους στόχους, ή τις κυβερνήσεις από τις οποίες προσδοκόνται κάποια πολιτικά οφέλη/κέρδη (όχι κατάληψη εδάφους)[μη κυβερνητικές τρομοκρατικές ομάδες], ή την ανατροπή κυβερνήσεων και τη δημιουργία έκρυθμων καταστάσεων από τις οποίες κυρίως προσδοκόνται γεωγραφικές ανακατανομές ή οικονομικά οφέλη.[κυβερνητικές τρομοκρατικές ομάδες].

Τα τρομοκρατικά πλήγματα γενικά προκαλούν πανικό και αποδιοργάνωση, αφού αποτελούν μεμονωμένα και απρόβλεπτα συμβάντα εκφοβισμού, όπως δολοφονίες, βομβιστικές ενέργειες, αεροπειρατείες, απαγωγές, κτλ. Παρά την διακηρυγμένη πολιτική ορισμένων τρομοκρατικών ομάδων να μην πλήττονται άμαχοι, είναι πολλές οι περιπτώσεις που εκτός από συγκεκριμένους επιλεγμένους στόχους, πλήττεται και άμαχος πληθυσμός (αθώοι πολίτες) είτε τυχαία είτε κατόπιν εμπλοκής τρομοκρατών και αντιτρομοκρατικών ομάδων. Υφίστανται βέβαια και τρομοκρατικές ομάδες (κρατικές η μη κρατικές), των οποίων η πολιτική προσδιορίζεται κυρίως σε πλήγματα ή απειλή πλήγματος κατά αμάχων.

Μόνο μέσα στον 20^ο αιώνα μέχρι σήμερα, έχουμε δεκάδες τρομοκρατικές ενέργειες οργανωμένων κυβερνητικών ή μη κυβερνητικών ομάδων:

- 16 Σεπτεμβρίου 1920, τρομοκράτες τοποθέτησαν εκρηκτικό μηχανισμό στη Wall Street, στα γραφεία της J.P. Morgan, προκαλώντας το θάνατο 40 επενδυτών.
- 1972, Μόναχο, τρομοκράτες χτύπησαν τους Ολυμπιακούς αγώνες (Σφαγή του Μονάχου- μετά από εμπλοκή).
- 1985, Ακίλε Λάουρο

- 1988, χτύπημα της πτήσης PanAm 103, στη Σκωτία (Lockerbie).
- 1993, βόμβα στο Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου
- 1995, χτύπημα στην Οκλαχόμα, από τον Timothy Mc Veigh
- 1996, χτύπημα στην Ολυμπιάδα της Ατλάντας
- 1998, Κένυα, Τανζανία, Κωνσταντινούπολη, Καζαμπλάνκα
- 11 Σεπτεμβρίου 2001, Επιθέσεις στις Η.Π.Α.
- 2002, Μπαλί, Ινδονησία
- 2003, Κωνσταντινούπολη
- 2004, Μαδρίτη.
- 2005, Λονδίνο , Μπαλί.
- 2007 ,Αγγλία, Ινδία ,Αλγέρι

1.2 Ιστορικό των καταγεγραμμένων περιστατικών τρομοκρατίας-Ισχύοντες κώδικες πριν τον ISPS

Σύμφωνα με τον *Κανονισμό 1* του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS “Ορισμοί” *παράγραφος 13* ,ο όρος ‘τρομοκρατία’ στον κλάδο της ναυτιλίας, αναφέρεται ως ‘ *Συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (security)* ’ και με τον ορισμό αυτό νοείται κάθε ύποπτη ενέργεια ή περίπτωση η οποία απειλεί την ασφάλεια πλοίου, συμπεριλαμβανομένων κινητών μονάδων γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης και ταχυπλόων σκαφών, ή Λιμενικής Εγκατάστασης ή διασύνδεσης πλοίου/ λιμένα ή δραστηριότητας μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο.

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

Ενδεικτικά αναφέρονται τα σημαντικότερα μεγάλα γεγονότα που κατέστησαν επιτακτική την ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές.

- Οκτώβριος ,1985.



Το κρουαζιερόπλοιο ‘*Achille Lauro*’³, καταλαμβάνεται στην Αίγυπτο από πάνοπλους Παλαιστίνιους, που ζητούσαν από το Ισραηλινό κράτος, να απελευθερώσει κρατούμενους συμπατριώτες τους και είχε ως αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του ένας Αμερικανός τουρίστας.

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

Με την εγκύκλιο αυτή, συστήθηκε στα κράτη να υιοθετήσουν σχετικά μέτρα ασφάλειας συμπεριλαμβανομένου της κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας και του διορισμού υπευθύνων ασφάλειας στα πλοία και στα λιμάνια. Αυτό ήταν ένα προσωρινό μέτρο, μέχρι που τέθηκε σε ισχύ, το 1992, η Συνθήκη για την «καταστολή εκνόμων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας» (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation- 1988), με αντικείμενο, την ανάληψη, από τα κράτη μέλη, της υποχρέωσης, να λαμβάνουν μέτρα κατά των ατόμων που διενεργούν πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών, όπως η κατάληψη του πλοίου, ή η τοποθέτηση συσκευών ή η άσκηση βίας ενάντια στους επιβαίνοντες.

² Morstuaprodomea.files.wordpress.com

³ www.ssmaritime.com

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

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

Τα μέτρα που προτάθηκαν σε περιπτώσεις αυξημένων επιπέδων ασφαλείας ήταν ⁴:

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

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

Τα βασικότερα προτεινόμενα μέτρα περιλάμβαναν ⁵:

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

⁴ MCR/Circ. 754: 'Passenger Ferry Security',§5 Application of measures

⁵ MCR/Circ. 754: 'Passenger Ferry Security',§5 Application of measures

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

- Οκτώβριος ,2000



6

Επίθεση κατά του *USS COLE* ⁷, ενώ αυτό βρισκόταν στο λιμάνι του Aden στην Υεμένη για ανεφοδιασμό. Ένα ταχύπλοο σκάφος φορτωμένο με εκρηκτικά, προσέκρουσε με ταχύτητα στα πλευρά του θωρηκτού, ανοίγοντας ένα ρήγμα 40 ποδών, με αποτέλεσμα να σκοτωθούν 17 αμερικανοί ναύτες και να τραυματιστούν 40.

Στις 18 Οκτωβρίου του 2001 ξεκίνησε από τις δυνάμεις του NATO η επιχείρηση «Active Endeavour» ⁸, στα πλαίσια της οποίας διενεργούνται από τα πολεμικά πλοία νηοψίες σε εμπορικά πλοία. Οι νηοψίες αυτές, περιλαμβάνουν τον έλεγχο του πλοίου, του φορτίου, των ναυτικών και

⁶ Ddazi.com

⁷ Terrorist attack on USS Cole, CRS report for Congress RS20721, 30 January,2001

⁸ www.nato.int

των συνοδευτικών τους εγγράφων και αρχικά επικεντρώθηκαν στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η επιλογή των πλοίων που ελέγχονται γίνεται με κριτήρια όπως μεταξύ άλλων τους ναυλωτές, την σημαία του πλοίου και τις καταγεγραμμένες διαδρομές του.

- Οκτώβριος, 2002



Επίθεση κατά του Γαλλικού δεξαμενόπλοιου 'Limburg'¹⁰, λίγο έξω από την Υεμένη όταν μια βάρκα με εκρηκτικά εξερράγη δίπλα του. Ένας ναυτικός σκοτώθηκε¹¹, το πλοίο υπέστη τεράστιες ζημιές και 8.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα.

Όλα τα παραπάνω περιστατικά, με αποκορύφωμα τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 και τη συνεχή υποκίνηση και πίεση των Η.Π.Α., ο ΔΝΟ επιδίωξε να επαναξιολογήσει επειγόντως την κατάσταση των διεθνών κανονισμών που εξετάζουν την ασφάλεια. Έτσι πραγματοποίησε τις ειδικές συνεδριάσεις ενός Intersessional Working Group του Maritime Safety Committee, οι οποίες ολοκληρώθηκαν με την έγκριση της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, SOLAS, και ενός νέου διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (*International Ship and Port Facility Security*).

Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίηση της και ο κώδικας ISPS λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή με αυτή καθ' αυτή τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

⁹ U.s.navyphoto

¹⁰ www.globalsecurity.org

¹¹ 'counterterrorism 2006'. Calendar published by National Counterterrorism center

1.3 Γιατί η ναυτιλία αποτελεί στόχο των τρομοκρατών

Κριτήρια επιλογής ενός τρομοκρατικού στόχου θα μπορούσαν να αποτελέσουν τα εξής :

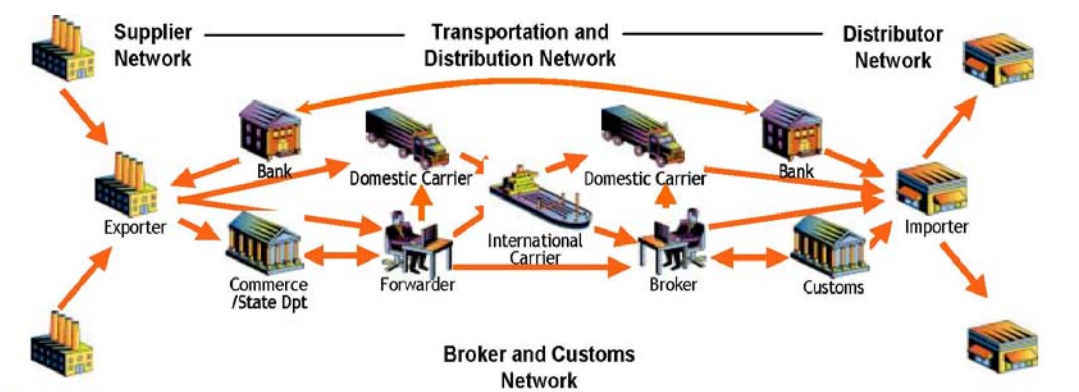
- το μέγεθος της ζημιάς που το χτύπημα μπορεί να προκαλέσει σε επίπεδο οικονομίας,
- το μέγεθος του αντίκτυπου ενός χτυπήματος μέσω της ευρείας γνωστοποίησης του σε όλον τον κόσμο μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης,
- η τρωτότητα και τα αδύναμα σημεία του τομέα

Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που δυστυχώς ικανοποιεί αυτά τα κριτήρια αφού:

Α) Η παγκόσμια ναυτιλία είναι μια βιομηχανία τεράστιας κλίμακας, πολύπλοκη, ελαφριά ρυθμισμένη και συχνά μυστικοπαθής ως προς τα πρόσωπα που συμμετέχουν στις διαδικασίες. Το μεγαλύτερο μέρος του δια θαλάσσης διεθνές εμπορίου πραγματοποιείται με περίπου 30.000 ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν γύρω στα 90.000 πλοία παγκοσμίως. Τα πλοία αυτά εξυπηρετούνται από 4.000 λιμάνια ανά τον κόσμο. Υπάρχουν περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια ναυτικοί και εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι στα λιμάνια. Επιπλέον στην διαδικασία της μεταφοράς εμπλέκονται τα πρόσωπα του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή, των αποστολέων φορτίου και των παραληπτών, καθώς και όλων των ατόμων που συμμετέχουν στο στάδιο της παράδοσης (χειριστές, άτομα που δουλεύουν σε αποθήκες, μεταφορείς..κτλ) .

Συνεπώς ακόμα και ένα καθόλα νόμιμο σφραγισμένο εμπορευματοκιβώτιο που το περιεχόμενο του είναι γνωστό μπορεί να ανοιχθεί λαθραία και οι τρομοκράτες να προσθέσουν το καταστροφικό υλικό τους και να το ξανακλείσουν.

Complex Interplay of Agencies in the Supply Chain



Όπως γίνεται αντιληπτό η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα είναι απέραντη, σύνθετη, και αδύνατο να αποτελέσει αντικείμενο πλήρους παρακολούθησης και κατά συνέπεια, αποτελεί ελκυστικό πεδίο για παρείσφρηση και δράση των κάθε φύσεως παρανόμων και τρομοκρατών.

Β) Η σύγχρονη εμπορική ναυτιλία διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταφέρουν πάνω από τα δυο τρίτα (70%) του συνολικού εμπορίου που διεξάγεται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Κάθε χρόνο περίπου, δυο εκατομμύρια τόνοι από διαφορετικά προϊόντα, περνούν από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι υπηρεσίες των επιβατηγών πλοίων είναι απαραίτητες για την αρμονική λειτουργία των νησιών και των παράκτιων χωρών.

Υπολογίζεται ότι το ετήσιο παγκόσμιο εισόδημα από τους ναύλους αντιπροσωπεύει περίπου το 5% της παγκόσμιας οικονομίας.

Επιπλέον, η οικονομία γενικότερα, εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τις εισαγωγές-εξαγωγές πετρελαίου, είναι δε χαρακτηριστικό ότι, το 90% του συνολικού εμπορίου πετρελαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται δια θαλάσσης.

Αυτή η εξάρτηση της οικονομίας από το εμπόριο και τις μεταφορές, είναι ικανή από μόνη της, να προκαλέσει το ενδιαφέρον ατόμων, που με μικρή προσπάθεια θα μπορούσαν να καταφέρουν τεράστια οικονομική ζημία σε ολόκληρα κράτη.

Γ) Τα δύο τρίτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από ωκεανούς, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι χαρακτηρισμένο, ως διεθνή ύδατα, όπου τα πλοία είναι ελεύθερα να πλέουν χωρίς ή με ελάχιστο έλεγχο. Παράλληλα, το θαλάσσιο εμπόριο διακινείται σε πολύ μεγάλο ποσοστό, μέσω κάποιων στενών γεωγραφικών περιοχών. Για παράδειγμα, περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου και το μισό διακινούμενο πετρέλαιό περνούν από τα στενά της Μάλακα και της Σιγκαπούρης.

Τέτοιες περιοχές αποτελούν από στρατηγικής πλευράς ιδανικά σημεία για τη δράση των παρανόμων, καθώς η συνδρομή βοήθειας στα πλοία είναι δύσκολη, λόγω της πολύ μεγάλης απόστασης από τον δυτικό κόσμο ενώ τα κράτη που τις περιβάλλουν αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το πρόβλημα.

1.4 Απειλή κατά του πλοίου-Κίνδυνοι ανά τύπο πλοίου

Δεδομένου ότι το πλοίο είναι εκ της φύσεως του πολυσύνθετο, όπου εμπλέκονται πολλοί διαφορετικοί φορείς, μπορεί να αποτελέσει πρόκληση από την άποψη της ασφάλειας (security). Το πλοίο θα μπορούσε να υπάρξει άμεσα αντικείμενο κάποιου κτυπήματος ή στόχος ενός τέτοιου κτυπήματος.

Οι κυριότεροι παράγοντες απειλής που συνδέονται με την ναυτιλία είναι το πλοίο αυτό καθ' αυτό, το φορτίο και οι άνθρωποι (οι επιβαίνοντες επί του πλοίου, πλήρωμα και επιβάτες).

- Το πλοίο αυτό καθ' αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν όπλο:
 - Εναντίον κατοίκων παρακείμενων στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στα υδάτινα (ναυτιλιακά) κανάλια,
 - για την καταστροφή αυτών των ιδίων των λιμενικών εγκαταστάσεων, και,
 - για την βύθιση πλοίου ή πλοίων και συνεπώς τον αποκλεισμό της πρόσβασης στο λιμάνι και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.



- Οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους θα μπορούσε να κτυπηθεί κάποιο πλοίο μπορεί να είναι:
 - Η κλοπή του φορτίου,
 - η θέση του πληρώματος σε κατάσταση ομηρίας με σκοπό να ζητηθούν λύτρα ή για να ικανοποιηθούν πολιτικοί στόχοι,
 - η βύθιση του πλοίου με σκοπό την απώλεια όσο το δυνατό περισσότερων ανθρώπινων ζώων, και,
 - η παρακώλυση της ροής του εμπορίου με την απειλή του αποκλεισμού της πρόσβασης στα λιμάνια και στις θαλάσσιες οδούς.

Από την μέχρι τώρα δραστηριότητα των τρομοκρατών (όπως διαφαίνεται και από τα παραδείγματα που παρατέθηκαν παραπάνω) προκύπτει, ότι μάλλον στόχος ήταν το πλοίο και όχι η χρησιμοποίηση του πλοίου.

- Το φορτίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί:
 - Για την λαθραία μεταφορά ανθρώπων, εμπορεύματος, ακόμα και για τη μεταφορά ναρκωτικών ουσιών
 - Για την μεταφορά παντός είδους όπλων (συμβατικών, ατομικών, χημικών, βιολογικών)
 - Αλλά και η ίδια η φύση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους τρομοκράτες, οι οποίοι ενδέχεται για παράδειγμα, να αναζητήσουν τρόπους καταστροφής των πλοίων που μεταφέρουν τα φορτία αυτά μέσα σε κάποιο λιμένα ή σε ειδικά προστατευόμενη περιοχή. (κόλπους – χωρικά ύδατα - διώρυγες, κτλ)

Σε αυτό το σημείο θα εξεταστεί ξεχωριστά, πώς, κάθε πλοίο μεταφοράς φορτίου, μπορεί να γίνει κινητή 'βόμβα' στα χέρια των τρομοκρατών.

➤ **ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERSHIP)**

Περίπου το μισό παγκόσμιο εμπόριο από πλευράς αξίας εμπορευμάτων, και το 90% του γενικού φορτίου, μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια. Τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν κίνδυνο για την ασφάλεια, λόγω της ομοιομορφίας τους, της σχετικά υψηλής ταχύτητας με την οποία διακινούνται στο διεθνές εμπόριο και των πολλών μετακινήσεων τους. Πράγματι, τα εμπορευματοκιβώτια κινούνται σε μία τεράστια εφοδιαστική αλυσίδα, όπου δύο παράγοντες είναι εξαιρετικής σημασίας. Οι πολλές γεωγραφικές θέσεις που αλλάζουν κατά την μεταφορά τους καθώς και οι άνθρωποι /φορείς που εμπλέκονται, και επηρεάζουν την τρωτότητα τους.

Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν πλοία τέτοιου τύπου είναι συνοπτικά οι εξής:

-η φόρτωση εκρηκτικών και ανάλογου μηχανισμού, καλά προσαρμοσμένο στο περιβάλλον του φορτίου του εμπορευματοκιβώτιου,

η αποστολή του και η πυροδότηση του εν πλω ή σε ένα λιμάνι,

-η διάρρηξη ενός ξένου εμπορευματοκιβωτίου για την προσθήκη σε αυτό ενός εκρηκτικού μηχανισμού και

-η μεταφορά εκρηκτικών υλικών ή όπλων, με ένα εμπορευματοκιβώτιο, για την εκφόρτωση τους σε κάποιο άλλο σημείο του πλανήτη προκειμένου να χρησιμοποιηθούν σε τρομοκρατική επίθεση στην ξηρά ή στη θάλασσα.

Παρόλα αυτά, τα εμπορευματοκιβώτια, μπορεί να αποδειχθούν επικίνδυνα ακόμα και όταν μεταφέρουν νόμιμα φορτία, κυρίως όταν πρόκειται για επικίνδυνα φορτία (δηλητηριώδη, εκρηκτικά ή μολυσματικά) όπως πυρομαχικά, χημικά κλπ. Επομένως οι τρομοκράτες, στην περίπτωση αυτή, δεν χρειάζεται ούτε να προμηθευθούν ούτε να μεταφέρουν το υλικό καταστροφής, αφού αυτό υπάρχει ήδη, και το μόνο που χρειάζεται είναι να πυροδοτηθεί ή να απελευθερωθεί.

Την έκταση της ζημιάς και των θανάτων από ένα τέτοιο ενδεχόμενο, μπορούμε να το φανταστούμε από ατυχήματα που έχουν συμβεί στο παρελθόν όπως : στο πλοίο *Hanjin Pennsylvania*, το 2002, κοντά στην Σρι Λάνκα, στο πλοίο *Sea LandMariner*, το 1998, κοντά στην Κρήτη, στο πλοίο *CMA Djakarta*, το 1999, στις ακτές της Αιγύπτου και στο πλοίο *Santa Clara I*, το 1992, στις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ.

Το πιο ακραίο αλλά πιθανό σενάριο, θα ήταν το περιεχόμενο του container, να ήταν κάποιο υλικό το οποίο μπορεί να μετατραπεί σε όπλο μαζικής καταστροφής όπως χημικά, βιολογικά ή ραδιενεργά υλικά. Ένα τέτοιο συμβάν ασφαλώς και θα προκαλούσε τεράστια καταστροφή και σημαντικό αριθμό θυμάτων.

Ο φόβος ότι το σύστημα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τρομοκράτες για τους σκοπούς τους, επιβεβαιώθηκε όταν στις 18 Οκτωβρίου 2001 οι αρχές στο λιμάνι του Gioia Tauro ανακάλυψαν έναν λαθρεπιβάτη σε ένα Container το οποίο ήταν εξοπλισμένο με κρεβάτι και τουαλέτα και διέθετε και νερό.¹²

Στο Container ακόμα βρέθηκαν ένας φορητός υπολογιστής, ένα κινητό τηλέφωνο, ένα δορυφορικό τηλέφωνο και πάσο εισόδου για τα 4 αεροδρόμια των ΗΠΑ. Το Container φορτώθηκε στο Port Said της Αιγύπτου στο, υπό σημαίας Antigua & Barbuda, πλοίο *Ipex Emperor* και ξεφορτώθηκε στο Gioia Tauro για να μεταφορτωθεί σε πλοίο με προορισμό το Ρότερνταμ και από εκεί ξανά να μεταφορτωθεί για τον Καναδά.

¹² Michael Richardson, A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, February 24 2004, Institute of South Asia studies, σελίδα 27

Το εμπορευματοκιβώτιο αυτό εξωτερικά δεν διέφερε από τα υπόλοιπα 2,5 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια που διακινήθηκαν στο λιμάνι του Γιοία Ταυρο, το 2001, και σίγουρα θα περνούσε απαρατήρητο αν κάποιοι λιμενεργάτες δεν παρατηρούσαν ότι τα ανοίγματα εξαερισμού του ήταν λίγο μεγαλύτερα από το συνηθισμένο.

➤ **ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ-ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ (LNG-LPG)**

Ο μεγάλος κίνδυνος σε σχέση με τα πλοία τύπου LNG-LPG , έγκειται στο ίδιο τους το φορτίο που είναι εξαιρετικά εύφλεκτο και συνεπώς επικίνδυνο. Αν και η ζημιά από μια επίθεση σε ένα τέτοιο πλοίο θα είναι σίγουρα τεράστια, το ενδεχόμενο αυτό, δεν συγκεντρώνει υψηλές πιθανότητες γιατί για τα πλοία αυτά, ισχύουν ειδικοί περιορισμοί στην ναυσιπλοΐα και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης/εκφόρτωσης, απαιτούνται ειδικά μέτρα προστασίας.

Επίσης τα σύγχρονα LNG/LPG πλοία κατασκευάζονται με αυστηρές προδιαγραφές, είναι ακριβά, συνήθως τα λειτουργούν ευυπόληπτες εταιρείες και δεδομένου ότι από την φύση του φορτίου είναι επικίνδυνα, έχουν εξοπλιστεί με πολύ αποτελεσματικά συστήματα ασφαλείας.

Παρατίθενται δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα: το Νοέμβριο του 2002 ξέσπασε πυρκαγιά στο *LPG Gaz Poem*, η οποία δεν μπόρεσε να περάσει στις δεξαμενές του φορτίου. Κατά τον πόλεμο μεταξύ Ιράν – Ιράκ ένας πύραυλος Exocet κτύπησε ένα LNG αλλά δεν προκάλεσε έκρηξη στο πλοίο.

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος ενδεχομένως να έγκειται για τα πλοία αυτά, στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, όπου μια σκόπιμη πρόκληση διαρροής φορτίου σε αέρια μορφή θα μπορούσε να δημιουργήσει έκρηξη.

Και πάλι όμως οι τρομοκράτες θα μπορούσαν να επιλέξουν έναν ποιο εύκολο στόχο όπως ένα πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην (bulk carrier) .

➤ **ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ (BULK CARRIER)**

Το μεγαλύτερο μέρος της bulk ναυτιλίας διακινείται με ένα στόλο 23.281 πλοίων τύπου bulk carrier που μεταφέρουν χύδην φορτία, πολλά εκ των οποίων είναι εξαιρετικά επικίνδυνα και μολυσματικά και που εξ αυτού του γεγονότος, μπορεί να προκαλέσουν το ενδιαφέρον τρομοκρατών.

Μεγαλύτερη ανησυχία προκαλούν τα πλοία που μεταφέρουν ασβεστόχο νιτρική αμμωνία. Το συγκεκριμένο είδος λιπάσματος είναι υψηλά εκρηκτικό όταν αναμειχθεί με πετρέλαιο, και είχε χρησιμοποιηθεί στις επιθέσεις στην Οκλαχόμα και στο Μπαλί.

Όταν μια φωτιά πυροδότησε φορτίο 2.300 τόνων του συγκεκριμένου λιπάσματος σε ένα πλοίο στο λιμάνι του Τέξας το 1947, η έκρηξη προκάλεσε παλιρροιακό κύμα ύψους πέντε μέτρων, από το οποίο σκοτώθηκαν 567 άνθρωποι και τραυματίστηκαν περισσότεροι από 5.000.

Η δομή πολλών λιμένων που χρησιμοποιούνται για την εισαγωγή και εξαγωγή λιπασμάτων (Mississippi Waterway, λιμάνι Ρόττερνταμ) μπορεί να συμβάλει ώστε τέτοια φορτία ν' αποτελέσουν στόχο τρομοκρατών.

Ένας άλλος αρνητικός παράγοντας, που συμβάλλει στην επιλογή ενός τέτοιου τύπου πλοίου ως στόχο τρομοκρατών, αποτελεί το γεγονός ότι:

- σημαντικός αριθμός πλοίων λειτουργεί ως εταιρεία με ένα πλοίο (one vessel company) με αδιαφανείς μηχανισμούς πλοιοκτησίας.
- τα πλοία αυτά έχουν κατά μέσο όρο μεγάλη ηλικία και όπως προκύπτει από τα σχετικά στατιστικά στοιχεία συχνά δεν είναι συμμορφωμένα στις διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας, αφού υπάρχουν νηογνώμονες πιστοποιημένοι από σημαίες 'ευκαιρίας' (Νιγηρία, Ονδούρα κτλ), οι οποίοι αφειδώς, εκδίδουν έγγραφα αξιολογίας για τέτοια πλοία. Τα πλοία αυτά, εντοπίζονται αφού έχουν συνήθως κάνει 2-3 ταξίδια, ωστόσο μόλις εντοπιστούν, χαρακτηρίζονται ως 'στόχοι' και ελέγχονται σε κάθε λιμένα.

➤ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια, τύπου VLCC, αποτελούν πιθανό στόχο των τρομοκρατών λόγω του γεγονότος ότι είναι πολύ αργά και δυσκίνητα, είναι επανδρωμένα με λίγο προσωπικό και διαθέτουν ελάχιστα μέσα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης αλλά κυρίως λόγω της ιδιαιτερότητας του φορτίου τους (αργό πετρέλαιο). Το αργό πετρέλαιο, το οποίο περιέχει μεγάλη ποσότητα πηκτικών και εύφλεκτων ουσιών, αναμειγμένων με βαρείς μη πηκτικούς και μη διαλυτούς υδρογονάνθρακες, αποτελεί το μέγιστο δυνατό κίνδυνο, αφού με ένα έναυσμα προκαλείται έκρηξη, ικανή να καταστρέψει μεγάλες εκτάσεις κατοικημένων περιοχών και παράλληλα να προκαλέσει έκχυση τεράστιας ποσότητας βαρέων υδρογονανθράκων, οι οποίοι αποτελούν την πιο δύσκολα αντιμετωπίσιμη μόλυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι περισσότερες πιθανότητες για ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε ένα τέτοιο πλοίο συγκεντρώνονται μάλλον κατά την διάρκεια παραμονής του σε κάποια λιμενική εγκατάσταση και ιδίως κατά την διάρκεια των χειρισμών φορτοεκφόρτωσης καθώς κάτι τέτοιο θα προκαλούσε μεγαλύτερες ζημιές και περισσότερα θύματα. Ομοίως ένα τέτοιο πλοίο θα μπορούσε να αποτελέσει στόχο επίθεσης από την στεριά με την χρήση πυραύλων κατά την διάρκεια του πλου κοντά σε ακτές ή σε στενά.

➤ ΠΛΟΙΑ ΤΥΠΟΥ CAR-CARRIERS

Από το εργοστάσιο βιομηχανικής παραγωγής τους τα αυτοκίνητα που προορίζονται για την μεταφορά τους με πλοίο στον τόπο της πώλησης (πχ συχνά από την Ασία στην Ευρώπη ή την Αμερική και το αντίστροφο) μεταφέρονται σε ειδικούς χώρους των λιμενικών εγκαταστάσεων μέχρι την ημέρα που θα φορτωθούν στο car carrier πλοίο για τον σκοπό αυτό. Το πρόβλημα είναι ότι τα αυτοκίνητα αυτά παραμένουν συνήθως αρκετές ημέρες στους χώρους αυτούς, καθώς τα δρομολόγια των car carriers δεν είναι τόσο συχνά όσο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αν και οι χώροι αυτοί είναι φυλασσομένοι τίποτα δεν αποκλείει την παρεισφρήσει τρομοκρατών με σκοπό την διάρρηξη ενός οχήματος για την τοποθέτηση κάποιου εκρηκτικού υλικού. Όπως και στα container και μάλιστα σε αυτήν την περίπτωση ακόμα περισσότερο, η ομοιομορφία του φορτίου λειτουργεί υπέρ των τρομοκρατών στην προσπάθεια τους να δράσουν χωρίς να γίνουν αντιληπτές οι ενέργειες τους.

- Τέλος ο ανθρώπινος παράγοντας μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους τρομοκράτες ως εξής :
 - Για την πρόκληση ανθρώπινων θυμάτων
 - Εισχώρηση στο πλοίο τρομοκρατών με την κάλυψη της ταυτότητας των ναυτικών.
 - Ομηρία επιβαινόντων στο πλοίο (πλήρωμα / επιβάτες).

Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν τα επιβατηγά πλοία και τα κρουαζιερόπλοια.

➤ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους τα κρουαζιερόπλοια ήταν και θα είναι πιθανός στόχος μιας τρομοκρατικής επίθεσης:

α) τα πλοία αυτά εξαιτίας του γιγαντισμού που γνώρισαν την τελευταία δεκαετία εύκολα μπορούν να προσομοιαστούν με πλωτές πολιτείες και αυτό είναι ικανό από μόνο του για να προκαλέσει το ενδιαφέρον των τρομοκρατών στην ίδια λογική που θα επιθυμούσαν να επιχειρήσουν επίθεση εναντίον μιας πόλης με σκοπό ένα μεγάλο αριθμό θυμάτων,

β) οι τουρίστες αντιπροσωπεύουν για τους τρομοκράτες τα δυτικά κράτη και γενικά τον καπιταλισμό που εκθρεύονται ή δηλώνουν ότι εκθρεύονται. Τα κρουαζιερόπλοια σήμερα προσεγγίζουν σε λιμένες σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της υψηλίου δίνοντας έτσι στους τρομοκράτες την ευκαιρία να προκαλέσουν ένα χτύπημα κατά της δύσης χωρίς την δυσκολία να χρειασθεί να μεταβούν σε αυτήν, εκμεταλλευόμενοι την χαμηλή ασφάλεια των χωρών που για τους δυτικούς αποτελούν θέρετρα.

γ) ο μεγάλος αριθμός των επιβαινόντων προσφέρει στους τρομοκράτες την ευκαιρία να κρατήσουν μεγάλο αριθμό ομήρων κάτι που σίγουρα θα προκαλούσε μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην κοινή γνώμη παγκοσμίως,

δ) μια επίθεση σε ένα κρουαζιερόπλοιο με θύματα πολίτες - τουρίστες δυτικών κρατών είναι προτιμότερη στα μάτια των τρομοκρατών από ότι μια επίθεση σε ένα φορτηγό πλοίο με θύματα ναυτικούς - εργαζόμενους, που προέρχονται στην πλειοψηφία τους από αναπτυσσόμενα κράτη. Με τον τρόπο αυτό οι τρομοκράτες αισθάνονται ότι χτυπάνε κατευθείαν εις βάρος του «εχθρού». Παράλληλα η ανησυχία της κοινής γνώμης είναι μεγαλύτερη αφού ο πολίτης της δύσης που βλέπει αυτό το θέμα στην τηλεόραση μπορεί να φαντασθεί ότι θα μπορούσε να ήταν αυτός στην θέση των θυμάτων, κάτι που δεν θα συνέβαινε αν τα θύματα ήταν ναυτικοί,

ε) για τους τρομοκράτες οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων, ανεξαρτήτως εθνικότητας, είναι σύμβολα του καπιταλισμού. Δεν θα πρέπει να λησμονείται άλλωστε ότι ο ταξιδιώτης της κρουαζιέρας διαθέτει κατά κανόνα σχετικά υψηλό οικονομικό επίπεδο.

στ) το ίδιο το πλοίο με το μέγεθος και την υπερβολική του πολυτέλεια μπορεί να προκαλέσει το καταστροφικό αίσθημα των τρομοκρατών, ειδικά όταν συγκρίνεται με το φτωχό βιοτικό επίπεδο σε πολλούς προορισμούς που το πλοίο προσεγγίζει,

ζ) τέλος ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να γίνει στόχος των τρομοκρατών σε ένα λιμάνι μόνο και μόνο για την δυσφήμιση της περιοχής ως τουριστικού προορισμού και την πρόκληση οικονομικής ζημιά στην τοπική κοινωνία. Η πρακτική αυτή είναι εξαιρετικά συνήθης από αποσχιστικές οργανώσεις ή οργανώσεις ανταρτών που δρουν εναντίον των επίσημων κυβερνήσεων.

Ωστόσο υπάρχουν και κάποιοι λόγοι που καθιστούν τα κρουαζιερόπλοια λιγότερο ελκυστικούς στόχους.

Οι λόγοι αυτοί είναι:

α) το γεγονός ότι τα πλοία αυτά διαθέτουν μεγάλα έξαλα, τα καθιστά δύσκολοπροσβάσιμα από τις πλευρές τους για την αναρρίχηση και παρείσφρηση των τρομοκρατών,

β) το γεγονός ότι μια τέτοια επίθεση μπορεί να επιφέρει οικονομική ζημιά μόνο στον συγκεκριμένο κλάδο της κρουαζιέρας και δεν έχει καμία επίπτωση στην εφοδιαστική αλυσίδα και στην παγκόσμια οικονομία,

γ) το γεγονός ότι οι τρομοκράτες μπορεί να θεωρήσουν ότι είναι δύσκολο να χειρισθούν τόσο μεγάλο αριθμό ομήρων,

δ) το γεγονός ότι τα πλοία αυτά εξαιτίας του προσωπικού ξενοδοχειακού εξοπλισμού διαθέτουν συνολικά μεγάλο αριθμό πληρώματος και επομένως οι τρομοκράτες, υποθέτουν ότι θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερη αντίσταση,

ε) Το γεγονός ότι τα πλοία αυτά διαθέτουν τα υψηλότερα μέτρα ασφάλειας που καθιστά την επιχείρηση παρείσφρησης εξαιρετικά δύσκολη. Μια εναλλακτική λύση για τους τρομοκράτες θα ήταν να επιβιβασθούν στο πλοίο ως ταξιδιώτες , ωστόσο πολλές τρομοκρατικές οργανώσεις μη διαθέτοντας σημαντικά μεγάλη οργάνωση η οποία όμως απαιτείται για την κάλυψη των ατόμων που θα επιβιβαστούν, δε θα επιχειρούσαν κάτι τέτοιο δίνοντας τη δυνατότητα στις αντιτρομοκρατικές υπηρεσίες να επιτύχουν σημαντική νίκη, η οποία θα αύξανε το αίσθημα ασφάλειας των πολιτών.

➤ **ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ**

Τα επιβατηγά πλοία, όπως και τα κρουαζιερόπλοια, παρουσιάζουν εξαιρετικό κίνδυνο ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη, τον μεγάλο αριθμό των διακινουμένων επιβατών και το γεγονός ότι εκ των πραγμάτων καθίσταται αδύνατος ο έλεγχος των επιβατών κατά την επιβίβαση τους.

Ως εκ τούτου ο κίνδυνος για τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να εξομοιώνεται με τον κίνδυνο που παρουσιάζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς που όπως δυστυχώς έχει αποδειχθεί ελκύουν ιδιαίτερα τους τρομοκράτες. Ειδικά ένα βομβιστικό χτύπημα σε ένα τέτοιο πλοίο μπορεί να προκαλέσει τεράστια ζημιά λόγω του πιθανού μεγάλου αριθμού θυμάτων. Αν μάλιστα το πλοίο βρίσκεται εν πλω η κατάσταση είναι χειρότερη αφού οι έξοδοι διαφυγής είναι ελάχιστοι, ο πανικός που θα προκληθεί θα είναι τεράστιος, η συνδρομή βοήθειας από τις αρχές δεν μπορεί να είναι άμεση (σημαντική διαφορά από τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς) και στο πιο εφιαλτικό σενάριο το πλοίο μπορεί να βυθισθεί από την έκρηξη παρασέρνοντας στον βυθό όλους τους επιβαίνοντες.

Ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος για τα πλοία αυτά, είναι τα φορτηγά οχήματα που φορτώνονται στα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία, αφού δεν ελέγχονται με σαρωτές και οι έλεγχοι που γίνονται είναι μόνο οπτικοί δειγματοληπτικοί και μερικές φορές και με την υποβοήθηση ειδικών αστυνομικών σκύλων. Παρόλα αυτά, ο οπτικός έλεγχος όλων των φορτηγών πριν την φόρτωση είναι αδύνατος αφού το φορτηγό θα έπρεπε να ξεφορτωθεί και να φορτωθεί ξανά. Κάτι τέτοιο αφενός θα απαιτούσε πολύ μεγάλο αριθμό προσωπικού, αφετέρου θα προκαλούσε τεράστιες καθυστερήσεις στα λιμάνια που ούτε ούτως ή άλλως δεν διαθέτουν την επάρκεια του χώρου που θα απαιτούνταν.

Οι τρόποι με τον οποίον οι τρομοκράτες μπορούν να χτυπήσουν ένα κρουαζιερόπλοιο ή ένα επιβατηγό είναι πολλοί.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω περιπτώσεις οι οποίες θα μπορούσαν να υλοποιηθούν εναλλακτικά και με την βοήθεια μέλους του πληρώματος ή ατόμου που σχετίζεται με το πλοίο:

- η αναρρίχηση στο πλοίο από τις πλευρές του στην αποβάθρα αν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι και η επίθεση εναντίον των επιβατών με πολυβόλα όπλα ή χειροβομβίδες. Εναλλακτικά οι τρομοκράτες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν ένα πλοιάριο για να προσεγγίσουν στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας αν αυτό βρίσκεται εν πλω.

- η παρείσφρηση στο πλοίο και η τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού,
- η παρείσφρηση της βόμβας μέσω της τροφοδοσίας του πλοίου ή με τις αποσκευές ενός επιβάτη-τρομοκράτη ή με τις αποσκευές επιβάτη εν αγνοία του,
- η παρείσφρηση στο πλοίο και ανατίναξη τρομοκράτη-καμικάζι εν μέσω των επιβατών,
- η εμφόλιση του πλοίου από πλοιάριο με εκρηκτικά ,
- η μόλυνση των τροφίμων της τροφοδοσίας με ιούς ή δηλητήριο
- η μόλυνση του εσωτερικού του πλοίου με τον ιό του άνθρακα ή άλλους επικίνδυνους αλλά διαδεδομένους στο χώρο των τρομοκρατών, ιούς.
- η επίθεση εναντίον του πλοίου με μικρό αεροσκάφος καμικάζι,
- η τοποθέτηση βόμβας στα ύφαλα του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Σύμβαση SOLAS-Κώδικας ISPS

2.1 Σύμβαση SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)

Ένας από τους βασικότερους στόχους της ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε η βελτίωση της ασφάλειας, η οποία άλλωστε ήταν και η θεμελιώδης αιτία ίδρυσης, από τα Ηνωμένα Έθνη (ΟΗΕ) ,του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενός οργανισμού του οποίου η δραστηριότητα μέχρι και σήμερα έχει αφιερωθεί κατά μεγάλο μέρος στην προετοιμασία Κωδικών, Κανόνων, Κανονισμών και Συμβάσεων, που αφορούν τη προστασία της ζωής στη θάλασσα.

Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθούμε στο ναυάγιο του πλοίου *TITANIKOY*, το οποίο υπήρξε η αιτία της ίδρυσης του διεθνούς Γραφείου για τον έλεγχο της ασφάλειας των πλοίων. Ένα Γραφείο το οποίο με τα χρόνια εξελίχθηκε στον ΙΜCO, που δεν είναι άλλος από τον σημερινό διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ΙΜΟ, του οποίου ίσως η παλαιότερη και σημαντικότερη σύμβαση είναι η γνωστή, SOLAS, η οποία αποτελεί την κύρια σύμβαση για την αξιοπλοΐα των πλοίων και μπορεί να υποστηρίξει κάποιος ότι αλληλοσυμπληρώνεται με τη σύμβαση MARPOL 73/78 όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Η πρώτη έκδοση της Σύμβασης ήταν το 1914 μετά τον όλεθρο του *Titanic*.

Η δεύτερη έκδοση το 1929.

Η τρίτη έκδοση το 1948.

Η τέταρτη έκδοση το 1960.

Και τέλος, η πέμπτη έκδοση η οποία καθιερώθηκε και στην οποία αναφερόμαστε μέχρι σήμερα είναι αυτή του 1974, η οποία έχει ενημερωθεί και τροποποιηθεί πολλές φορές μέχρι σήμερα και έχει ως κύριο στόχο τον προσδιορισμό των ελάχιστων προτύπων για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, σε συνάρτηση με την ασφάλειά τους.

2.2 Η Ανάλυση Πρωτοβουλίας Στα Πλαίσια Του IMO. Η Τροποποίηση Της SOLAS.

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

Έτσι την 12^η Δεκεμβρίου του 2002, στο πλαίσιο Αποφάσεων, που υιοθετήθηκαν κατά την Συνέλευση των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων του IMO (βλ. Παράρτημα 1), γνωστή ως «*Diplomatic Conference on Maritime Security*», που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, εγκρίθηκαν, η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea), και η θέσπιση ενός Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. (ISPS - International Ship and Port Facility Security).

Ειδικότερα τροποποιήθηκε:

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

Η σημερινή αναφορά γίνεται « SOLAS, 1974, όπως έχει τροποποιηθεί και η σημερινή Δομή της Σύμβασης, φαίνεται παρακάτω:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I –Γενικές Διατάξεις (General Provisions)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II - 1-Κατασκευή-Υποδιαίρεση και ευστάθεια, μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (Construction- Subdivision and stability, machinery and electrical installations)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II -2- Προστασία και Πρόληψη από Πυρκαγιά. Κατάσβεση Πυρκαγιάς (Fire protection, fire detection and fire extinction)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III - Σωστικά Μέσα και Διατάξεις (Life-saving appliances and arrangements)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV - Ραδιοεπικοινωνίες (Radiocommunications)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V - Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας (Safety of navigation)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI - Μεταφορά των εμπορευμάτων (Carriage of goods)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII- Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων (Carriage of dangerous goods)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII – Πυρηνικά σκάφη(Nuclear ships)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX – Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών (Management for the Safe Operation of Ships)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ X – Μέτρα ασφάλειας για ταχύπλοο σκάφος (Safety measures for high-speed craft)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI -1 – Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια (Special measures to enhance maritime safety)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI -2 – Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η ναυτιλιακή ασφάλεια (Special measures to enhance maritime security)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII – Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας για τις μεταφορές χύδην φορτίου (Additional safety measures for bulk carriers)

2.2.1 SOLAS, Κεφάλαιο V

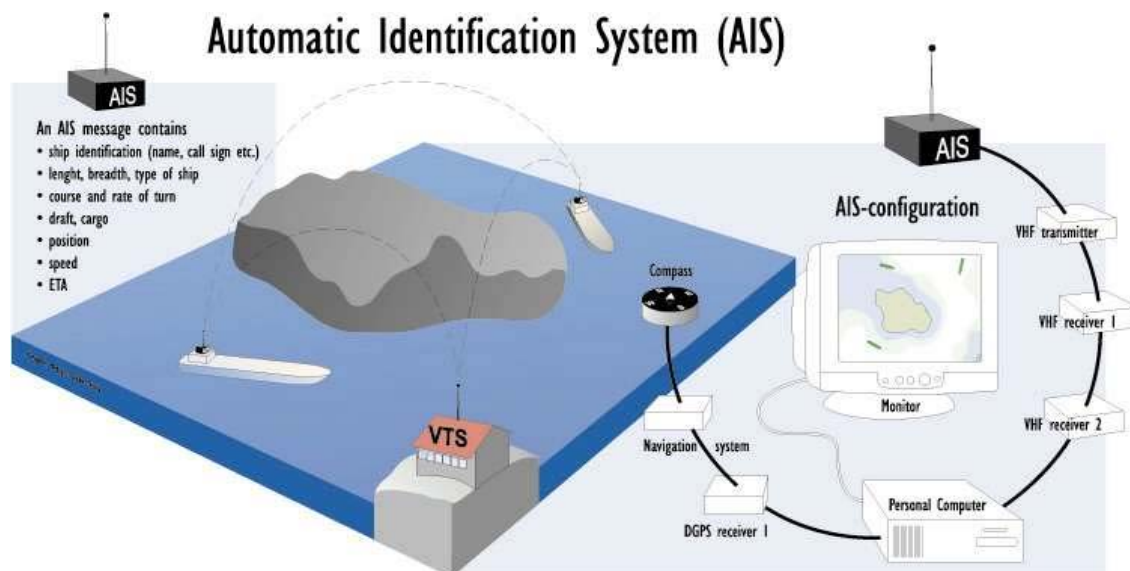
Κανονισμός 19

Απαιτήσεις μεταφοράς για τα ναυτιλιακά συστήματα και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας – Automatic Identifications Systems (AIS)

Από τον Δεκέμβριο του 2004, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO), απαιτεί από όλα τα σκάφη των 300 έως 50.000GT να φέρουν και να έχουν συνεχώς σε λειτουργία, συσκευή AIS, εκτός αν διεθνείς συμβάσεις, κανόνες ή κανονισμοί επιβάλλουν τη διακοπή της λειτουργίας του, για λόγους προστασίας των ναυτιλιακών πληροφοριών.

Οι πομποί AIS που είναι εγκατεστημένοι στα πλοία, περιλαμβάνουν έναν δέκτη εντοπισμού θέσης GPS (Global Positioning System) που υπολογίζει τις συντεταγμένες της θέσης του πλοίου, την ταχύτητά του και την πορεία του. Περιλαμβάνει επίσης έναν πομπό VHF, ο οποίος μεταδίδει περιοδικά τις πληροφορίες αυτές, καθώς και ορισμένες στατικές πληροφορίες, όπως το όνομα του σκάφους, τις διαστάσεις και λεπτομέρειες σχετικές με το τρέχον ταξίδι σε δυο κανάλια VHF.

Το σύστημα AIS σχεδιάστηκε αρχικά για να βοηθήσει την αποφυγή συγκρούσεων πλοίων, για τον εντοπισμό του πλοίου σε περίπτωση ατυχήματος, καθώς και να υποστηρίξει τις λιμενικές αρχές στην επίτευξη του καλύτερου έλεγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας.



Σχήμα 1 : Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης Πλοίου (AIS) ¹³

¹³ Aganet.gr

2.2.2 SOLAS, Κεφάλαιο XI

Κανονισμός 3 : Αριθμός Αναγνώρισης Πλοίων (Ship Identification Number)

Από τον Δεκέμβριο του 2004, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO), απαιτεί από όλα τα επιβατηγά πλοία 100 Gt. και άνω και τα φορτηγά 300 Gt. και άνω να φέρουν μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό IMO σε μια ορατή και ευπρόσιτη θέση, με χάραξη που θα είναι σαφής οποιωνδήποτε άλλων χαραξέων στη γάστρα. Ενδεικτικά μέρη είναι η πρύμνη ή οι πλευρές του πλοίου (μέσον, AP-ΔΕ) υπεράνω από τη χαμηλότερη γραμμή φόρτωσης ή σε κάθε πλευρά της υπερκατασκευής ΔΕ-AP ή στο εμπρόσθιο μέρος της υπερκατασκευής. Επίσης θα χαρασσεται σε εύκολα προσπελάσιμα μέρη, όπως στο μηχανοστάσιο, ή σε περίπτωση δεξαμενόπλοιων στο αντλιοστάσιο.

Κανονισμός 5: Αρχείο διαρκούς σύνοψης (CSR : Continuous Synopsis Report) (βλ. Παράρτημα 2)

Κάθε πλοίο υποχρεούται να εφοδιαστεί με ένα Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης, το οποίο εκδίδεται από το κράτος την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, και στην ουσία αποτελεί ένα πλήρες ιστορικό του πλοίου.

Συγκεκριμένα θα πρέπει να αναγράφονται τουλάχιστον οι εξής πληροφορίες :

- Το όνομα του πλοίου και τον αριθμό αναγνώρισής του.
- Το όνομα του κράτους, την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.
- Την ημερομηνία και τον λιμένα νηολόγησης.
- Πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών, του νηογνώμονα και των εκδοτών πιστοποιητικών ISM και ISPS.

Η ενημέρωση του CSR γίνεται από την εταιρεία ή τον πλοίαρχο, το δε έγγραφο, το οποίο θα είναι στις επίσημες γλώσσες που επιβάλλει η SOLAS (δηλαδή, είτε στα Αγγλικά, είτε στα Γαλλικά ή στα Ισπανικά) θα πρέπει να παραμένει στο πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του και να είναι πάντα διαθέσιμο για επιθεώρηση.

Κάθε αλλαγή σχετικά με τις προβλεπόμενες καταχωρήσεις θα πρέπει να καταχωρείται στο CSR έτσι ώστε να παρέχει ενημέρωση τόσο για την τρέχουσα, όσο και για την προηγούμενη κατάσταση του πλοίου, καθώς και την εξέλιξη των διαφόρων μεταβολών που έχουν επέλθει.

Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε σε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίησή της και ο κώδικας ISPS, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004, λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή, με αυτή καθαυτή τη διεπαφή πλοίου/ λιμένα ,διάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Η Ελλάδα κύρωσε τις παραπάνω τροποποιήσεις της SOLAS ενσωματώνοντας αυτές στο εσωτερικό δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα 56/2004 (ΦΕΚ Α' 47/11-2-2004).

2.3 Ανάλυση Κώδικα ISPS

2.3.1 Μέρη του Κώδικα και Πεδίο Εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται:

α) Στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

- α1) επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών,
- α2) φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχύπλοων σκαφών, ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω,
- α3) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.

β) Στις εταιρείες των πλοίων της περίπτωσης α όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 της Σύμβασης SOLAS.

γ) Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Επικράτειας που εξυπηρετούν πλοία της περίπτωσης α)

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου α2), τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου και των συναφών ενοτήτων του μέρους Α του κώδικα ISPS στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.

Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με τη παράγραφο 2, βάσει αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS.

3. Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται:

Σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που ανήκουν ή διαχειρίζονται από κράτη που έχουν συμβληθεί στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) και έχουν κυρώσει τις τροποποιήσεις της Διεθνούς αυτής Σύμβασης που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης στις 12 Δεκεμβρίου 2002 και τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

Καμία διάταξη του παρόντος κεφαλαίου δεν θα θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

2.3.2 Σκοπός

Ο ISPS Code αποτελείται από το Μέρος Α και το Μέρος Β.

Το Μέρος Α είναι υποχρεωτικό. Περιλαμβάνει όλες τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74.

Το Μέρος Β αποτελείται από πολύ λεπτομερείς συστάσεις, που έχουν στόχο να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων.

Το Μέρος Β θα ερμηνεύεται και θα εφαρμόζεται πάντα σύμφωνα με τις ρυθμίσεις, τους σκοπούς και τις αρχές, όπως προβλέπονται στις SOLAS XI-2 και στο Μέρος Α του Κώδικα.

Όσοσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις και εφόσον απαιτηθεί από κάποιο συμβαλλόμενο κράτος, δύναται οι διατάξεις του μέρους Β να θεωρηθούν εξίσου υποχρεωτικές (Η.Π.Α.).

Ο κώδικας αποσκοπεί:

- Στη θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών και των τοπικών αρχών, της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, ώστε να εντοπιστούν και να αποτραπούν απειλές και συμβάντα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Στον καθορισμό υποχρεώσεων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων μελών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.
- Στην ασφαλή ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια

- Στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για την εκτίμηση της ασφάλειας και τη διασφάλιση ύπαρξης σχεδίων και διαδικασιών σε περιπτώσεις αλλαγής των επιπέδων ασφαλείας.
- Στην διασφάλιση ότι έχουν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

2.3.3 Βασικές έννοιες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα

Οι βασικότερες έννοιες και υποχρεώσεις που καθιερώνονται με τους 13 Κανονισμούς του νέου κεφαλαίου παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω.

Τα μέτρα αφορούν:

- ❖ Τα συμβαλλόμενα κράτη
- ❖ Τις Εταιρίες και τα πλοία
- ❖ Τις λιμενικές εγκαταστάσεις

2.3.3.1 Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών

Η πρωταρχική αρμοδιότητα των συμβαλλόμενων κρατών είναι:

- Να ορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας (Maritime Security Levels - MARSEC).
- Να φροντίσουν, ώστε τα πλοία που φέρουν την σημαία του κράτους, να πληροφορούνται το επίπεδο ασφαλείας που αυτή έχει θέσει, και
- Να ενημερώνουν έγκαιρα σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου. Αυτή η υποχρέωση της Διοίκησης είναι και για τα λιμάνια.(κανονισμός 4)
- Να ορίσουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία μπορούν να αναφέρουν, οποιοδήποτε πρόβλημα ασφαλείας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσει ή ανακοινώσεις και να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια.

Επίπεδο ασφαλείας σημαίνει την αξιολόγηση του βαθμού του κινδύνου, όπου ένα συμβάν ασφαλείας (security incident) μπορεί να επιχειρηθεί ή να συμβεί (CHAPTER X1-2, Κανονισμός 1). Τα επίπεδα ασφαλείας είναι τρία (Μέρος Α, παράγρ.2 του Κώδικα).

Επίπεδο ασφαλείας 1: Σημαίνει το επίπεδο εκείνο όπου συνήθως το πλοίο λειτουργεί για το οποίο τηρούνται τα ελάχιστα σχετικά μέτρα ασφαλείας.

Επίπεδο ασφαλείας 2: Σημαίνει το επίπεδο εκείνο για το οποίο τηρούνται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για ορισμένο χρονικό διάστημα λόγω αυξημένων κινδύνων να συμβεί κάποιο επεισόδιο.

Επίπεδο ασφαλείας 3: Σημαίνει το επίπεδο εκείνο για το οποίο απαιτούνται επιπλέον ειδικά μέτρα ασφαλείας για ορισμένο χρονικό διάστημα, όταν ένα επεισόδιο ασφαλείας είναι πιθανό ή πρόκειται να συμβεί, ακόμα και αν δεν είναι δυνατό να προσδιορισθεί ο ειδικός στόχος.

Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφαλείας 3 απαιτείται, να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές, να εκδίδουν κατάλληλες οδηγίες και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να θιγούν.

Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφαλείας περιλαμβάνονται:

- ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής
- οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (safety).

Άλλες ευθύνες αφορούν:

- Την έγκριση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου/Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Ship Security Plan) και τροποποιήσεων του.
- Τον έλεγχο συμμορφώσεως των πλοίων με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα και την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας (International Ship Security Certificate).

- Τον προσδιορισμό, των ευρισκομένων στην επικράτεια τους, Λιμενικών Εγκαταστάσεων ,οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.
- Τη διασφάλιση της ολοκλήρωσης και της έγκρισης, αξιολόγησης ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Την έγκριση του σχεδίου ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan) και τροποποιήσεων του.
- Την κοινοποίηση πληροφοριών στον Δ.Ν.Ο. καθώς και στην ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία.
- Την λήψη απόφασης για την έκδοση Δήλωσης Ασφαλείας (Declaration of Security).

Τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να δοκιμάζουν ,εάν το κρίνουν σκόπιμο ,την αποτελεσματικότητα των σχεδίων ασφαλείας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων και επιπλέον δύναται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας ¹⁴ εντός του κράτους, περιορισμένο αριθμό καθηκόντων τους, κυρίως αυτά που αφορούν πλοία ενώ σε καμία περίπτωση δε θα αφορούν τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφαλείας και την έγκριση της αξιολόγησης ασφαλείας και του σχεδίου ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (DOS) (βλ. Παράρτημα 3)

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Κεφ. XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, «Δήλωση Ασφαλείας» νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου, διασυνδεδεμένου μ' αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια, τα οποία θα εφαρμόσει κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

Το DOS θα χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που συνήθως σχετίζονται με υψηλό ρίσκο, όταν υπάρχει ανάγκη να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Λιμενικής Εγκατάστασης και πλοίου σχετικά με τα μέτρα ασφαλείας που πρόκειται να εφαρμοσθούν κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα επειδή είτε το PFSP (Port Facility Security Plan) είτε το SSP (Ship Security Plan) δεν αναγνωρίζει την κατάσταση ή το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS δεν έχουν προβλέψει τις ειδικές συνθήκες όπως παρατίθενται στο Μέρος Α/5.2 του

¹⁴ Ως «αναγνωρισμένος οργανισμός ασφαλείας» νοείται ο οργανισμός που διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνώμοσύνη σε θέματα ασφαλείας ,επαρκή γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα και είναι εξουσιοδοτημένος να αξιολογεί, εγκρίνει ή πιστοποιεί, τις δραστηριότητες που απαιτούνται από το μέρος Α του κώδικα ISPS.

Κώδικα ISPS. Θα πρέπει να υπάρξει αιτία που να σχετίζεται με την ασφάλεια και με τη συγκεκριμένη διεπαφή πλοίου/ λιμένα ή τη δραστηριότητα μεταξύ πλοίων για να ζητείται ή απαιτείται η συμπλήρωση ενός DOS

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Μέρος A/5.2 του Κώδικα ISPS ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας όταν :

- Το πλοίο λειτουργεί σε μεγαλύτερο επίπεδο ασφαλείας συγκριτικά με τη λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται
- Υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια δήλωση ασφαλείας μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών , η οποία καλύπτει ορισμένους διεθνείς πλόες
- Έχει λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια που αφορά το πλοίο ή τη Λιμενική Εγκατάσταση.
- Το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ο οποίος δεν απαιτείται να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας πλοίου.
- Το πλοίο συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με άλλο πλοίο το οποίο δεν εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου.

Σύμφωνα με το Μέρος B του Κώδικα ISPS η Λιμενική Εγκατάσταση μπορεί να ζητά έκδοση Δήλωση Ασφαλείας στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Δήλωση Ασφαλείας μπορεί να ξεκινήσει και από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, πριν από διασυνδέσεις πλοίου / λιμένα οι οποίες έχουν προσδιορισθεί σε εγκεκριμένη Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ως ιδιαίτερης ανησυχίας. Μεταξύ των παραδειγμάτων μπορεί να αναφερθεί η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων ειδών και ουσιών (ISPS B/5.3).
- Η συμβαλλόμενη κυβέρνηση της εγκατάστασης (η Ελληνική Κυβέρνηση) το θεωρεί αναγκαίο (ISPS B/5.1).

Η Δήλωση Ασφαλείας, σύμφωνα με τον Καν. 5.4 του Μέρους A του Κώδικα ISPS, συμπληρώνεται από:

i) Τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου εκ μέρους του/των πλοίου(ων) και, εάν κρίνεται σκόπιμο.

ii) Τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Η εμπειρία από τη στιγμή που τέθηκαν σε εφαρμογή τα ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας δείχνει ότι, τα πλοία συχνά ζητούν τα DOS, επειδή αναμένεται να ζητηθεί, από εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς ενός Συμβαλλόμενου Κράτος, η συμπλήρωση τους, για την κάλυψη προηγούμενων ταξιδιών ή δραστηριοτήτων μεταξύ πλοίων, στα πλαίσια άσκησης ελέγχων και μέτρων συμμόρφωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS.

Πάντως, ενώ ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει ένα DOS από λιμενική εγκατάσταση ή από άλλο πλοίο, η λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο δεν απαιτείται να το συμπληρώσει. Εντούτοις στα πλαίσια της καλής συνεργασίας, σχεδόν πάντα συμπληρώνεται.

2.3.3.2 Υποχρεώσεις της εταιρίας

Σύμφωνα με τον κώδικα (κανονισμός 6) , οι ναυτιλιακές εταιρίες υποχρεούνται :

- Να υποδείξουν έναν Αξιωματικό Ασφαλείας της Εταιρίας(Company Security Officer – CSO)
- Να διορίσουν έναν αξιωματικό ασφαλείας για κάθε πλοίο που ανήκει στην εταιρία (Ship Security Officer – SSO)
- Να εκπαιδεύσουν τους υπευθύνους ασφαλείας της εταιρείας και των πλοίων καθώς και τα πληρώματα ,
- Να εγκαταστήσουν στα πλοία τους απαραίτητους εξοπλισμούς για τους σκοπούς του ISPS και
- Να τηρούν αρχεία που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου και τις διαδικασίες του ISPS.
- Να φροντίσουν ώστε ο Πλοίαρχος να έχει στο πλοίο συνεχώς όλες εκείνες τις πληροφορίες ώστε όλοι οι εξουσιοδοτημένοι αρμόδιοι από τις Κυβερνήσεις να μπορούν να εξακριβώσουν τρία πράγματα:

- ποιος είναι υπεύθυνος για την πρόσληψη των μελών του πληρώματος και όλα τα πρόσωπα που εργάζονται ή απασχολούνται πρόσκαιρα επί του πλοίου,
- ποιος είναι ο υπεύθυνος για την απασχόληση του πλοίου και
- σε περίπτωση όπου το πλοίο λειτουργεί με ναυλοσύμφωνο ποια είναι τα είναι τα συμβαλλόμενα μέρη αυτού.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (CSO)

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρίας είναι το πρόσωπο που καθορίζεται και εξουσιοδοτείται από την εταιρία για να αναπτύξει και να συντηρήσει το σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου ή των πλοίων, να επικοινωνεί με τον Αξιωματικό ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO) και τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου (SSO) για κάθε πλοίο στο στόλο της εταιρίας.

Τα κυριότερα καθήκοντα και οι ευθύνες του Αξιωματικού ασφαλείας, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 11 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

- Να ενημερώνει για το βαθμό των απειλών που είναι πιθανό να συναντήσει το πλοίο , εφαρμόζοντας τα κατάλληλα κριτήρια αξιολόγησης ασφαλείας και με τη χρήση άλλων σχετικών πληροφοριών
- Να διασφαλίζει την ανάπτυξη, έγκριση και εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας
- Να διασφαλίζει ότι το σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου τροποποιείται ούτως ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις
- Να κανονίζει τους εσωτερικούς ελέγχους και τις αναθεωρήσεις των ενεργειών ασφαλείας
- Να προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επιθεωρήσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας
- Να διασφαλίζει ότι οι ελλείψεις και μη συμμορφώσεις πιστοποιούνται από τους εσωτερικούς ελέγχους, τις αναθεωρήσεις , και τις επιθεωρήσεις ασφαλείας και να μεριμνά για την άμεση διόρθωσή τους
- Να διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου.

- Να διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου και του Αξιωματικού Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- Να διασφαλίζει ότι σε περίπτωση που χρησιμοποιείται το σχέδιο ασφαλείας αδελφού πλοίου (φυσικά πάντα με τη σύμφωνη γνώμη της αρχής), τότε αυτό καλύπτει πλήρως τις ανάγκες και τις συγκεκριμένες για κάθε πλοίο πληροφορίες
- Να διασφαλίζει ότι οποιοδήποτε εναλλακτικοί ή αντίστοιχοι διακανονισμοί εγκρίνονται για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων, θα εφαρμόζονται και θα συντηρούνται.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SSO)

Ο Αξιωματικός Ασφάλειας του πλοίου είναι αυτός που θα εφαρμόσει το Σχέδιο Ασφάλειας στο πλοίο και είναι υπεύθυνος στον Πλοίαρχο, πλήρωμα και λιμάνια για την ασφάλεια του προσωπικού, του φορτίου και του ίδιου του πλοίου.

Είναι επίσης υπεύθυνος για την εφαρμογή και συντήρηση του Σχεδίου Ασφάλειας του πλοίου και της επικοινωνίας με τον Αξιωματικό Ασφάλειας της εταιρίας και του Αξιωματικού Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο SSO πρέπει να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε κατάσταση για την οποία είναι αρμόδιος.

Τα κυριότερα καθήκοντα και οι ευθύνες του Αξιωματικού ασφαλείας πλοίου, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 12 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

- Να αναλαμβάνει τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του πλοίου ώστε να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται τα επιβαλλόμενα μέτρα ασφαλείας
- Να διατηρεί και να επιβλέπει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου
- Να συντονίζει τα θέματα ασφάλειας που έχουν σχέση με την μεταφορά του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου με το υπόλοιπο προσωπικό και με τον αντίστοιχο Αξιωματικό Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- Να προτείνει μετατροπές στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου
- Να αναφέρει στον CSO τυχόν μη συμμορφώσεις και ελλείψεις

- Να διασφαλίζει ότι παρέχεται ικανοποιητική εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου
- Να αναφέρει όλα τα συμβάντα κατά της ασφάλειας
- Να συντονίζει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου με τον CSO
- Να διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας λειτουργεί, ρυθμίζεται, ελέγχεται και συντηρείται κανονικά

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (SECURITY ASSESSMENT) (βλ. Παράρτημα 4)

Η αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, αφού προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας.

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:

- Τον προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας.
- Αναγνώριση και αξιολόγηση των σημαντικών λειτουργιών πάνω στο πλοίο οι οποίες θα πρέπει να προστατεύονται.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών οι οποίες είναι δυνατόν να συμβούν.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα, στην δομή, την πολιτική και τις διαδικασίες.

Ο καθορισμός ασφαλείας θα πρέπει να γίνεται για κάθε τύπο πλοίου λαμβάνοντας υπόψη την γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται καθώς και άλλες συναφείς ιδιαιτερότητες. (σημαία, εθνικότητα πληρώματος, εταιρεία κ.λ.π)

Ο υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν εμπειρία, τις κατάλληλες γνώσεις και τα προσόντα για την εκτίμηση της ασφάλειας ενός πλοίου, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου θα καταγράφεται, θα αναθεωρείται, εγκρίνεται και θα φυλάσσεται υπό μορφή έκθεσης ως αρχείο από την εταιρία.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP SECURITY PLAN)

(βλ. Παράρτημα 4)

Το Σχέδιο Ασφαλείας περιέχει την υλοποίηση των μέτρων για την διαχείριση περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών, πειρατείας καθώς και την δυναμική εναλλαγή τους σε σχέση με τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη. Καθορίζει δε με ακρίβεια τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων.

Κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει μαζί του το σχέδιο ασφαλείας του, το οποίο θα είναι εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο οργανισμό, ο οποίος όμως για να αναλάβει την αναθεώρηση και έγκριση ενός σχεδίου ασφαλείας ή τροποποιήσεων του, δεν θα πρέπει να έχει συμμετάσχει ούτε στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου, ούτε στην προετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας ή των τροποποιήσεων που επανεξετάζονται.

Το SSP θα πρέπει να αναπτύσσεται λαμβάνοντας υπ' όψιν τις οδηγίες που δίνονται στο μέρος Β του κώδικα και θα πρέπει να γράφεται στη γλώσσα εργασίας του πλοίου και να υπάρχει μια μετάφραση του στην αγγλική, γαλλική ή ισπανική , σε περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι κάποια από αυτές.

Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Ανάλυση ενεργειών για τα επίπεδα ασφαλείας (Level 1,2 και 3).
- Μέτρα για την αποτροπή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών.
- Ορισμός των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης και τα αντίστοιχα μέτρα προστασίας τους για την πρόληψη ανεξουσιοδοτητής πρόσβασης σε αυτές .

- Μέτρα για την πρόληψη πρόσβασης στο πλοίο μη εξουσιοδοτημένων ατόμων.
- Καθήκοντα μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφαλείας.
- Ορισμό του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου και του Αξιωματικού ασφαλείας της εταιρίας με όλα τα στοιχεία του, ώστε να μπορεί να έρχεται κανείς σε επαφή μαζί του όλο το 24ωρο.

Διαδικασίες :

- Για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας.
- Για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου.
- Ανταπόκρισης στις οδηγίες ασφάλειας που ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφαλείας 3
- Για την ρύθμιση, επιθεώρηση, έλεγχο και συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που παρέχεται στο πλοίο και την συχνότητα ρύθμισης και ελέγχου αυτού
- Εκκενώσεως χώρων.
- Για εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων.
- Για εκτέλεση εκπαίδευσης, γυμνασίων και προσαρμογή του πληρώματος¹⁵.
- Για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Τον ορισμό των σημείων πάνω στο πλοίο όπου θα υπάρχουν συστήματα συναγερμού
- Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης / απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφαλείας.
- Διαδικασίες ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφαλείας.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του SSP , λαμβάνουν χώρα γυμνάσια ανά τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του πλοίου, οι αλλαγές στο προσωπικό του

¹⁵ Προσαρμογή του πληρώματος, είναι η αρχική εκπαίδευση σε κάθε νέο μέλος με παράλληλη αναγνώριση των χώρων εργασίας, καθώς και των συστημάτων συναγερμού, πριν την ανάληψη των καθηκόντων.

πλοίου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις που πρόκειται να επισκεφθεί το πλοίο και άλλες σχετικές περιστάσεις.

Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικό έλεγχο των ενεργειών ασφαλείας που ορίζονται στο σχέδιο ασφαλείας πλοίου ή την αξιολόγησή τους θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τις ενέργειες που ελέγχονται.

Η διοίκηση θα καθορίζει ποιες αλλαγές σε ένα εγκεκριμένο SSP δε θα εφαρμόζονται, εκτός αν οι συγκεκριμένες αλλαγές έχουν την έγκριση της διοίκησης.

Το SSP μπορεί να διατηρείται και σε ηλεκτρονική μορφή. Σε τέτοια περίπτωση, θα προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Αν οι εξουσιοδοτημένοι Αξιωματικοί έχουν σοβαρό λόγο να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος Α αυτού του κώδικα, και ο μόνος τρόπος για την πιστοποίηση αυτής της μη συμμόρφωσης, είναι η επιθεώρηση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου, τότε περιορισμένη πρόσβαση στο συγκεκριμένο τμήμα του σχεδίου επιτρέπεται κατά παρέκκλιση. Παρόλα αυτά, μερικοί από τους όρους θεωρούνται εμπιστευτικοί και δεν μπορούν να υπόκεινται σε επιθεωρήσεις.

Σε κάθε περίπτωση επιθεώρησης του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου, ο τρόπος και οι κωδικοί πρόσβασης σε αυτό αλλάζουν.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Μόλις υποβληθεί το σχέδιο για έγκριση, πρέπει να εφαρμοστεί πάνω στο πλοίο. Κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρίας πρέπει :

- Να παρέχει τη γενική εκπαίδευση σχετικά με την ασφάλεια σε όλο το πλήρωμα.
- Να επιβάλλει και να επιβλέπει τα κατάλληλα γυμνάσια που απαιτείται να εκτελέσει το πλήρωμα για τις συγκεκριμένες ευθύνες ασφαλείας.
- Να εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα θα εκτελεί γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Να συλλέγει τα αρχεία των γυμνασίων και των ασκήσεων.
- Να διεξάγει εσωτερική επιθεώρηση για να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα.

Όταν ολοκληρωθεί η εφαρμογή πρέπει η εξουσιοδοτημένη Αρχή να ανέβει στο πλοίο για να επαληθεύσει ότι συμμορφώνονται με τον κώδικα και να μπορεί να εκδώσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας του πλοίου.

ΑΡΧΕΙΑ (βλ. Παράρτημα 5)

Πριν γίνει αναφορά στο Διεθνές Πιστοποιητικό πρέπει να αναφερθεί ότι ο κώδικας απαιτεί τη τήρηση αρχείων για τις δραστηριότητες που καλύπτει το σχέδιο ασφάλειας πλοίου. Τα αρχεία αυτά διατηρούνται για χρονικό διάστημα που καθορίζει η αρχή του κράτους της σημαίας και ενδεικτικά αφορούν θέματα που σχετίζονται με:

- Την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις.
- Τις απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- Τις παραβιάσεις της ασφάλειας.
- Τις αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας.
- Ανακοινώσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές προς το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται ή έχει βρεθεί το πλοίο.
- Εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων.
- Την περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου και του σχεδίου ασφάλειας.
- Την εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου και
- Την συντήρηση και τον έλεγχο του εξοπλισμού ασφάλειας.

Τα αρχεία πρέπει να τηρούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Τα αρχεία θα πρέπει να προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση και μπορούν να τηρούνται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, πρέπει να προστατεύονται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ISSC= International Ship Security Certificate) (βλ. Παράρτημα 6)

Τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα International Ship Security Certificate υποδηλώνοντας με αυτό το πιστοποιητικό ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Solas, του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του ISPS κώδικα.

Τα βασικά στάδια του ελέγχου και της πιστοποίησης του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Εκτέλεση ελέγχου ασφαλείας και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων
- Έγκριση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan)
- Εκτέλεση ελέγχου / επιθεώρησης (audit) για την τήρηση και εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου. (Implementation period)

Κάθε υπόχρεο πλοίο, για τον εφοδιασμό του με το Πιστοποιητικό Ασφάλειας, υπόκειται σε αρχική και περιοδικές επιθεωρήσεις, ως προς το σύστημα ασφάλειάς του και του απαιτούμενου εξοπλισμού ασφαλείας για την εφαρμογή του εγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας.

Το διάστημα ισχύος του Πιστοποιητικού καθορίζεται από την Αρχή του κράτους και δεν πρέπει να ξεπερνάει τα πέντε έτη. Παράλληλα ο Κώδικας προβλέπει την διενέργεια τουλάχιστον μίας ενδιάμεσης επιθεώρησης, που θα πρέπει να εκτελείται, 2 ή 3 χρόνια μετά την έκδοση του αρχικού πιστοποιητικού ή του πιστοποιητικού που εκδόθηκε στην περιοδική επιθεώρηση, ενώ οι αρμόδιες αρχές έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν και σε έκτακτες επιθεωρήσεις.

Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος του πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο για το σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τούτο μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται πρέπον και λογικό να χορηγηθεί η παράταση αυτή. Σε κάθε περίπτωση η παράταση δεν μπορεί να παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο αυτή χορηγήθηκε, καταπλέουν στον επόμενο λιμένα κρατείται μέχρι να εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό.

Οι παραπάνω επιθεωρήσεις και εκδόσεις πιστοποιητικών διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας, εφόσον έχουν εξουσιοδοτηθεί για τον σκοπό αυτό από τις πρώτες. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου συνοδεύει το πλοίο, ενώ στην περίπτωση που έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό διαβιβάζεται αντίγραφο του καθώς και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης στο κράτος σημαίας του πλοίου.

Το πιστοποιητικό παύει να ισχύει σε περιπτώσεις που οι επιθεωρήσεις δεν διενεργούνται εντός των χρονικών ορίων που καθορίζονται στον κώδικα, όταν το πλοίο αλλάξει διαχειρίστρια εταιρεία ή σε περίπτωση που αλλάξει σημαία.

Κατά τις δυο τελευταίες περιπτώσεις, η προηγούμενη διαχειρίστρια εταιρεία και το συμβαλλόμενο κράτος τη σημαία του οποίου είχε το δικαίωμα να φέρει το πλοίο υποχρεούνται να αποστείλουν, στην λαμβάνουσα εταιρεία και στην λαμβάνουσα Αρχή αντίστοιχα, αντίγραφα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου και αντίγραφα των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δύναται η αρμόδια Αρχή να διατάξει την έκδοση **Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας (ISSC. = Interim Ship Security Certificate)**, (βλ. Παράρτημα 6), το οποίο θα έχει ισχύ αυστηρά έως διάστημα 6 μηνών.

Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν:

- Αλλαγή της σημαίας πλοίου από τη σημαία ενός συμβαλλόμενου κράτους ή μη σε σημαία άλλου συμβαλλόμενου κράτους .
- Ανάληψη της διαχείριση του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε τη προηγούμενη διαχείριση του πλοίου

Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου εκδίδεται μόνο όταν η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός ασφαλείας, εκ μέρους της Αρχής, έχει διαπιστώσει ότι :

- Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου, η οποία απαιτείται από το παρόν μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί
- Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου, έχει υποβληθεί προς εξέταση και έγκριση ενώ ήδη εφαρμόζεται αντίγραφό του
- Ο CSO έχει διασφαλίσει την επανεξέταση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου σύμφωνα με το παρόν τμήμα του κώδικα και ότι αυτό έχει υποβληθεί προς έγκριση και εφαρμόζεται στο πλοίο
- Ο CSO έχει διασφαλίσει, την επαρκή ενημέρωση και εκπαίδευση του προσωπικού, την πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων και γενικά έχει θεσπίσει όλες τις αναγκαίες ρυθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίσει ότι το πλοίο θα περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση εντός των 6 μηνών
- Ο SSO πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα

- Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (Ship Security Alert)

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP SECURITY ALERT SYSTEM), (βλ. Παράρτημα 7)

Όλα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 1-7-04 ήταν υπόχρεα, σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του τμήματος Α του εν λόγω κώδικα, να εφοδιασθούν με ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου. Για τα πλοία που είχαν κατασκευαστεί πριν από την 1^η Ιουλίου θα έπρεπε να εφοδιασθούν μέχρι την πρώτη επιθεώρηση του ράδιο-εξοπλισμού τους.

Το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να είναι ανά πάσα στιγμή έτοιμο για χρήση (on-line), ενώ θα πρέπει να διαθέτει δύο τουλάχιστον σημεία ενεργοποίησης, εκ των οποίων το ένα βρίσκεται στη γέφυρα και τα οποία θα πρέπει να καθορίζονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ακούσια εκκίνηση τους.

Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, όταν ενεργοποιηθεί :

- Μεταδίδει σήμα κινδύνου σε αρμόδιο φορέα που έχει προκαθορισθεί από την Αρχή, και ο οποίος μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να είναι η πλοιοκτήτρια εταιρία.
- ΔΕΝ μεταδίδει το σήμα συναγερμού σε άλλα παραπλέοντα πλοία
- ΔΕΝ δίνει επί του πλοίου καμία ένδειξη ενεργοποίησης (ηχητική ή άλλου είδους)
- Συνεχίζει να εκπέμπει σήμα έως ότου να απενεργοποιηθεί ή/και να ρυθμιστεί εκ νέου.

Με την ενεργοποίηση του συστήματος θα ενημερώνεται η Αρχή της σημαίας του πλοίου (και η εταιρεία) για απειλή ή περιστατικό. Η Αρχή με τη σειρά της θα ενημερώνει τα παράκτια κράτη πλησίον της περιοχής του πλοίου.

Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει σήμα από πλοίο το οποίο δεν έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως την αρμόδια Αρχή και εάν κρίνεται σκόπιμο το κράτος στο οποίο πλέει το πλοίο εκείνη την στιγμή.

ΚΡΙΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο κανονισμός 8 του κώδικα αφορά τη δικαιοδοσία του Πλοίαρχου για το safety και το security του πλοίου. Σύμφωνα με αυτόν, ο πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων του, δεν θα πρέπει να εμποδίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή, ή οποιονδήποτε άλλον να λαμβάνει σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση τα απαραίτητα μέτρα για την διατήρηση της ασφάλειας στο πλοίο (master overriding authority).

Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η άρνηση επιβίβασης στο πλοίο ατόμων ή των προσωπικών τους αντικειμένων και άρνηση παραλαβής φορτίου, συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων, ή και άλλου τύπου κλειστού μεταφερομένου φορτίου.

Αν ο Πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων του αντιμετωπίσει σύγκρουση μεταξύ του αν θα εφαρμόσει μέτρα safety ή μέτρα security, θα πάρει εκείνα τα αναγκαία μέτρα ώστε να διατηρήσει το safety του πλοίου. Σ' αυτή την περίπτωση μπορεί να λάβει "προσωρινά μέτρα ασφάλειας", (security), θα πρέπει να ενημερώσει την Διοίκηση και ενδεχομένως το Συμβαλλόμενο κράτος στο οποίο το πλοίο λειτουργεί ή πρόκειται να εισέλθει σε λιμάνι. Τέτοια μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατά τρόπο συμμετρικό με το ισχύον επίπεδο ασφαλείας. Η Διοίκηση οφείλει να διακριβώσει την αντίθεση safety και security. Σε κάθε περίπτωση που διαπιστωθεί αντικειμενική αδυναμία σαφούς προσδιορισμού του εάν θα εφαρμοστούν μέτρα safety ή security σε ένα συμβάν, η Αρχή πρέπει να ενημερώσει τον IMO και να αποστείλει πλήρη έκθεση του συμβάντος και των επόμενων αυτού ενεργειών.

2.3.3.3 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οι Λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Ειδικότερα οι απαιτήσεις του μέρους Α του κώδικα έχουν υποχρεωτική εφαρμογή περιοριστικά και μόνο στην Λιμενική Εγκατάσταση, η οποία ορίζεται ως ο χώρος που προσδιορίζει το συμβαλλόμενο κράτος, στον οποίο λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Ο χώρος αυτός, περιλαμβάνει τις περιοχές αναμονής, αγκυροβολίας και προσέγγισης των πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες, τους χώρους φόρτωσης – εκφόρτωσης εμπορευμάτων, τους χώρους προσωρινής αποθήκευσης αυτών καθώς και τους χώρους αναμονής και επιβίβασης πληρωμάτων και επιβατών.

Η Λιμενική Εγκατάσταση όπως περιοριστικά ορίζεται πιο πάνω, μπορεί να αποτελεί τμήμα γενικότερης Λιμενικής Εγκατάστασης η οποία να εξυπηρετεί και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή, η Λιμενική Εγκατάσταση θα πρέπει να σημαίνεται σαφώς και να είναι απόλυτα πλαισιωμένη με διαζώματα, ώστε να ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους χώρους που εξυπηρετούν τις εσωτερικές μεταφορές ή άλλους εμπορικούς ή βιομηχανικούς σκοπούς.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Οι βασικές ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών, όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα ISPS, έχουν ήδη αναφερθεί στο κεφάλαιο 2.3.3.1 της παρούσας Διπλωματικής.

Στο σημείο αυτό θα ακολουθήσει συγκεντρωτική αναφορά στις υποχρεώσεις εκείνες που αφορούν τις Λιμενικές εγκαταστάσεις και είναι οι εξής :

- Να ορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας και να ενημερώνουν έγκαιρα σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου.
- Να καθορίζουν και να κοινοποιούν τα μέτρα που πρέπει να περιλαμβάνει κάθε επίπεδο ασφαλείας
- Να προσδιορίσουν τις ευρισκόμενες στην επικράτεια τους Λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφαλείας Λιμενικής εγκατάστασης ,ο οποίος θα είναι αρμόδιος για την προετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης (PFSP) για τα διάφορα επίπεδα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης αναγκαίας υποβολής Δήλωσης Ασφαλείας(DOS)
- Να διασφαλίζουν ότι διενεργούνται, αναθεωρούνται, και εγκρίνονται αξιολογήσεις της ασφάλειας (security assessment) των Λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Να διασφαλίζουν ότι διενεργούνται, αναθεωρούνται, εγκρίνονται και τίθενται σε εφαρμογή τα PFSP.
- Να υποβάλλουν εγκεκριμένα σχέδια σε δοκιμές.
- Να κοινοποιούν πληροφορίες στον IMO καθώς και στη ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία.

Γενικά, τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να αναθέτουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες τους σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας **αλλά υπεύθυνα για τη τελική απόφαση σχετικά με την αποδοχή και έγκριση των εργασιών είναι τα ίδια τα κράτη** αφού στην περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο κράτος, έχει αναθέσει οποιοδήποτε αρμοδιότητες σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας, τότε αυτό διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους στον οργανισμό για να διαπιστώσει τον τρόπο και την πληρότητα εφαρμογής των διατάξεων του ISPS.

Αν διαπιστωθεί κατά τον έλεγχο, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός δε συμμορφώνεται πλήρως και απόλυτα με τις απαιτήσεις που του έχουν ανατεθεί από την Αρχή, τότε, υφίστανται κυρώσεις κατά του οργανισμού, οι οποίες φτάνουν έως και την ανάκληση της εξουσιοδότησης.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)

Η αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ουσιαστικά μια ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών της λειτουργίας μιας Λιμενικής εγκατάστασης για τον προσδιορισμό του τμήματος ή των τμημάτων της, τα οποία παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες να αποτελέσουν στόχο επίθεσης.

Τα PFSA αποτελούν βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφαλείας PFSP και θα πρέπει να επανεξετάζονται περιοδικά και να ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές. Επίσης θα πρέπει να επανεξετάζονται και να ενημερώνονται πάντοτε όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές ή μεταβολές περιορισμένης έκτασης στη λιμενική εγκατάσταση, οι οποίες όμως επηρεάζουν την διασύνδεση πλοίου/ λιμένα σε μικρό ή μεγάλο βαθμό.

Στον κώδικα αναφέρεται ρητά η έκφραση *‘σημαντικές αλλαγές στην Λιμενική Εγκατάσταση’*. Μετά από συζητήσεις και σχετικές διευκρινήσεις, η ελληνική διοίκηση καθώς και άλλα συμβαλλόμενα κράτη, αποφάσισαν ότι **κάθε μεταβολή στην διασύνδεση πλοίου / λιμένα**, οποιασδήποτε έκτασης, **αποτελεί σημαντική αλλαγή**, με αποτέλεσμα να απαιτείται η αναπροσαρμογή του P.F.S.P.

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες συνιστώσες :

- Τον προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- Τον προσδιορισμό των δυνητικών απειλών και της πιθανότητας να λάβουν χώρα

- Τον προσδιορισμό των αδυναμιών, οι οποίες αφορούν είτε στην υποδομή, είτε στον ανθρώπινο παράγοντα, είτε στις πολιτικές ή τις διαδικασίες
- Τον προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας
- Τον υπολογισμό των συνεπειών πιθανών συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός Λιμένα.

Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν μία αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια. Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση οφείλει να κοινοποιεί στον ΙΜΟ σχετικές λεπτομέρειες.

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, θα ετοιμάζεται αναφορά η οποία αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε σημείου ευπάθειας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση κάθε σημείου ευπάθειας. Η αναφορά πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY PLAN)

Με την ολοκλήρωση της PFSA, και αφού πλέον έχουν διευκρινιστεί τα επίπεδα κινδύνου ακολουθεί η εκπόνηση του Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ως «σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης» νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων, τα οποία αποσκοπούν, στην προστασία της λιμενικής εγκατάστασης, των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της λιμενικής εγκατάστασης, από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Το σχέδιο εκπονείται από αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας και εγκρίνεται από τα συμβαλλόμενα κράτη. Σε αυτό θα πρέπει να αναγράφονται τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει:

- i. ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας,
- ii. τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ακολουθήσει για να λειτουργήσει στο δεύτερο επίπεδο ασφάλειας όταν χρειαστεί, και τέλος
- iii. τις πιθανές ενέργειες και τα μέτρα που πρέπει να πάρει για να τοποθετηθεί στο τρίτο επίπεδο ασφάλειας.

Ένα PSFP πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα παρακάτω :

- Μέτρα για την αποτροπή πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα σ' αυτή και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης από άτομα μη εξουσιοδοτημένα
- Μέτρα πρόληψης έναντι εισόδου στον Λιμένα ή σε προσδεμένο πλοίο, 'παράνομων φορτίων', όπως όπλα, εκρηκτικοί μηχανισμοί και άλλες επικίνδυνες ουσίες.
- Προσδιορισμό του υπεύθυνου ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης και στοιχεία επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως
- Καθήκοντα, σχετικά με την ασφάλεια, που θα πρέπει να αναλαμβάνει το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών, αναφοράς ανησυχητικών συμβάντων και εκκένωσης όταν αυτό καταστεί αναγκαίο
- Διαδικασίες ανταπόκρισης, σε τυχόν οδηγίες που ενδέχεται να παρασχεθούν κατά τη λειτουργία σε επίπεδο ασφαλείας 3, και σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση
- Διαδικασίες για τον έλεγχο, την περιοδική αναθεώρηση και την ενημέρωση του σχεδίου ασφαλείας καθώς και μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριών που εμπεριέχονται σε αυτό

Το προσωπικό που διενεργεί τους εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του, δεν θα πρέπει να συμμετέχει σε καμία από αυτές.

Τα σχέδια αυτά εκπονούνται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS και συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της λιμενικής εγκατάστασης.

Ακόμα πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση και μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι για τουλάχιστον δύο έτη θα πρέπει να διατηρούνται αρχεία με στοιχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων που εξετάζονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

- Εκπαίδευσης γυμνασίων, και ασκήσεων.
- Αναφορών των έκνομων γεγονότων που έλαβαν χώρα ή απείλησαν την ασφάλεια των μεταφορών.
- Αναφορές των παραβιάσεων της ασφάλειας.
- Αλλαγών στα Επίπεδα Ασφαλείας.
- Συντήρησης, βαθμολόγησης, και δοκιμής του εξοπλισμού ασφάλειας.
- Επικοινωνιών που έχουν άμεσα σχέση με την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης όπως γραπτές, ηλεκτρονικές, ή τηλεφωνικές απειλές στην συγκεκριμένη Λιμενική εγκατάσταση ή σε πλοία ελλιμενισμένα σε αυτή.
- Περιοδικών αναθεωρήσεων της αξιολόγησης ασφάλειας.

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
(PFSO=PORT FACILITY SECURITY OFFICER)**

Για κάθε λιμενική εγκατάσταση ορίζεται Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Ουσιαστικά είναι το πρόσωπο που διορίζεται ως αρμόδιο για την ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αναθεώρηση, και τη συντήρηση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Επιπρόσθετα αποτελεί τον σύνδεσμο με τους Αξιωματούχους ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιρειών.

Τα καθήκοντα του υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορούν να μεταβιβαστούν σε άλλο καταρτισμένο προσωπικό, αλλά τη τελική ευθύνη για τα καθήκοντα αυτά την έχει ο ίδιος.

Ο PFSO πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση, λαμβανόμενων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα, και να έχει επαρκείς γνώσεις όσο αφορά τα παρακάτω καθήκοντα για τα οποία είναι αρμόδιος :

- Τη διεξαγωγή λεπτομερούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της.
- Τη διασφάλιση της εκπόνησης, εφαρμογής και διατήρησης του PFSP και την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του, ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις και να συμπεριλαμβάνονται τυχόν αλλαγές της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων.
- Τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων όσο αφορά την επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.
- Τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης και τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, και συντήρησης του εξοπλισμού, διεξάγοντας παράλληλα και τις απαραίτητες δοκιμές.
- Τον συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας και το συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, ο υπεύθυνος ασφάλειας της, αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για την διενέργεια γυμνασίων στα οποία και συμμετέχει έχοντας τον συντονισμό τους. Τα γυμνάσια αυτά διενεργούνται με βάση τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS. Κατά την εκτέλεση των γυμνασίων λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της και ο τύπος των πλοίων που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση.

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος ,στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται.

Κατά την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αποφεύγονται καθυστερήσεις σε οποιαδήποτε υπηρεσία και να μειώνεται στο ελάχιστο οποιαδήποτε παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες, χωρίς όμως την ελάττωση της αποτελεσματικότητας αυτών.

Τα μέτρα ασφαλείας ,τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο και τα οποία θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένα στο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων με σαφής οδηγίες για την εφαρμογή τους, αφορούν:

- ❖ Την πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση
- ❖ Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
- ❖ Τη μεταφορά φορτίου
- ❖ Τη παραλαβή των εφοδίων του πλοίου
- ❖ Τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και
- ❖ Την παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης

Ενδεικτικά γίνετε αναφορά σε ορισμένα βασικά μέτρα που λαμβάνονται ανά επίπεδο ώστε να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων.

→ **ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ενώ αυτές που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά πρέπει να είναι μόνιμα κλειστές. Επίσης πρέπει να γίνετε έλεγχος των οχημάτων και της ταυτότητας όλων των προσώπων που εισέρχονται σε αυτή (επιβατών, επισκεπτών, προσωπικού του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης) και επιβεβαίωση των λόγων εισόδου.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Πρέπει να υπάρξει περιορισμός των σημείων πρόσβασης και να διοριστεί πρόσθετο προσωπικό για την εξασφάλιση επαρκούς φύλαξης ,να ακολουθήσει αύξηση της συχνότητας των ερευνών σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Επιπλέον δε συνίσταται η χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.

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

→ **ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ**

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Σε αυτό το επίπεδο περιλαμβάνεται η ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κινκλιδωμάτων γύρω από αυτές τις ζώνες, η ύπαρξη φυλάκων ασφαλείας που θα ελέγχουν τη πρόσβαση σε αυτές και η παροχή καρτών ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχει σαφή σήμανση των οχημάτων που έχουν πρόσβαση σε αυτές και ενδείκνυται η χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων ή συστημάτων επιτήρησης για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών αυτών.

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

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

→ **ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ**

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

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Διεξάγεται τυπικός έλεγχος του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης του εντός του Λιμένα.

Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει :

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

Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται είτε με οπτική και υλική εξέταση, είτε με χρήση εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, ώστε να επιτευχθεί λεπτομερέστερος έλεγχος των όσων αναφερθήκαν στο επίπεδο 1.

Αυτό πραγματοποιείται με συχνότερους και λεπτομερέστερους ελέγχους, με αύξηση της συχνότητας της χρήσης εξοπλισμού ανίχνευσης και με τον σωστό συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφαλείας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος ,επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

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

→ **ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ**

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Θα πρέπει να διασφαλίζεται πάντα ο έλεγχος των εφοδίων και η ακεραιότητα της συσκευασίας τους, **τα οποία εφόδια θα πρέπει να γίνονται αποδεκτά μόνο και εφόσον έχει προηγηθεί αποδεδειγμένα παραγγελία τους** . Ο έλεγχος των εφοδίων γίνεται ως και ανωτέρω, δηλαδή είτε με οπτική και υλική εξέταση, είτε με σαρωτές ή άλλες ανιχνευτικές συσκευές, σκύλους ,μηχανολογικές διατάξεις. Επιπρόσθετα συνίσταται η έρευνα του οχήματος μεταφοράς, και επιβεβαίωση των στοιχείων του οδηγού και του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Με αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης, διεξάγεται λεπτομερέστερος και συχνότερος έλεγχος των εφοδίων του πλοίου και του οχήματος μεταφοράς, το οποίο πλέον θα συνοδεύεται εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης, απαγορεύεται η είσοδος εφοδίων, τα οποία θα παραμείνουν στο Λιμάνι πέρα από κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

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

→ **ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ**

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1- ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Σε αυτά τα επίπεδα, στο PFSP πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών σε ποσοστό έως και 100%, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν χρήση ακτινοσκόπησης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Σε αυτό το επίπεδο, οι αποσκευές υποβάλλονται σε εκτενέστερη εξέταση (π.χ. ακτινοσκόπηση από δυο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον). Ακόμα λαμβάνονται μέτρα προετοιμασίας για απαγόρευση ή αναστολή της μεταφοράς των ασυνόδευτων αποσκευών και μπορεί να υπάρξει άρνηση αποδοχής τους στη Λιμενική Εγκατάσταση.

→ **ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Η οργάνωση ασφάλειας της Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να μπορεί να παρακολουθεί, ολόκληρη την Εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε αυτήν (σε ξηρά και θάλασσα), συμπεριλαμβανομένων των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, τα πλοία που βρίσκονται προσδεμένα και τις ζώνες γύρο από τα πλοία. Αυτό θα πρέπει να είναι εφικτό πάντοτε, ακόμα και κατά τις ώρες τις νύχτας και σε περιόδους περιορισμένης ορατότητας (παρακολούθηση και καταγραφή με υπέρυθρες ακτίνες).

Η επίτευξη επαρκούς παρακολούθησης συνίσταται στον συνδυασμό, επαρκούς φωτισμού, του διορισμού φρουρών ασφαλείας, οι οποίοι θα κάνουν περιπολίες πεζοί, με οχήματα ή στη θάλασσα και χρήσης αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης. Όταν θα τεθούν σε χρήση οι αυτόματες συσκευές, θα πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή και παρακολουθείται συνεχώς, γνωστό μόνο στους υπεύθυνους ασφαλείας.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί όλους τους χώρους που προαναφέρθηκαν και με τα μέσα ήδη καταγράφηκαν.

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

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Λαμβάνονται ακόμα πιο αυξημένα μέτρα, που αφορούν στην μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης, στην ενεργοποίηση οποιουδήποτε διαθέσιμου εξοπλισμού και στην ακόμα μεγαλύτερη κάλυψη φωτισμού.

2.3.4 Πλοία Τα Οποία Προτίθενται Να Καταπλεύσουν Σε Λιμένα Άλλου Συμβαλλομένου Κράτους

Ένα συμβαλλόμενο κράτος, δύναται να απαιτήσει από τα πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν στους λιμένες του, να παρέχουν, σε αρμόδια από αυτό εξουσιοδοτημένα όργανα, πληροφορίες, για την διασφάλιση της συμμόρφωσης τους με τον κώδικα.

Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες διαβιβάζονται σε συγκεκριμένο έντυπο (PRE-ARRIVAL INFORMATION, βλ. Παράρτημα 8) από τον πλοίαρχο ή κατ' εξουσιοδότηση του πλοιάρχου, από τον Αξιωματικό Ασφάλειας του πλοίου (SSO), ή τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της Εταιρείας (CSO), αφορούν σε γενικές γραμμές :

- Τη διαβεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό ISSC
- Το τρέχον επίπεδο ασφαλείας.
- Το επίπεδο ασφαλείας στο τελευταίο λιμάνι.
- Τις διαδικασίες ασφαλείας.
- Στοιχεία (Security Level History records) για τα τελευταία 10 προηγούμενα λιμάνια

και θα πρέπει να παρέχονται ως ακολούθως:

- α) εικοσιτέσσερις ώρες τουλάχιστον πριν την είσοδο του πλοίου στον λιμένα, ή
- β) το αργότερο, κατά τον χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από εικοσιτέσσερις ώρες, ή
- γ) στην περίπτωση που δεν είναι γνωστός ο λιμένας προορισμού του πλοίου ή επέλθει αλλαγή αυτού κατά τη διάρκεια του πλου, άμεσα όταν αυτός γνωστοποιηθεί.

Η τοπική Λιμενική Αρχή επεξεργάζεται τις διαβιβασθείσες από το πλοίο πληροφορίες, και δύναται κατά την κρίση της να ζητήσει από τον πλοίαρχο πρόσθετες πληροφορίες, όπως αυτές που αναφέρονται στις παραγράφους 4.37, 4.38 και 4.39 του Β' Μέρους του Κώδικα ISPS, προκειμένου να ελέγξει εάν το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με την κείμενη διεθνή και εθνική νομοθεσία, σχετικά με την ασφάλεια, **αλλά δεν δύναται να υπεισέλθει σε λεπτομέρειες οι οποίες αφορούν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου.**

Παράλληλα με την Λιμενική Αρχή Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO) επεξεργάζεται τις υποβληθείσες από το πλοίο πληροφορίες (PRE - ARRIVAL INFORMATION) και ενεργεί σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του Σχεδίου Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (επαφή με τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου για συλλογή τυχόν πρόσθετων πληροφοριών, συντονισμό κοινών ενεργειών σε θέματα ασφάλειας με υπογραφή Δήλωσης Ασφάλειας (DOS), ή λήψη μονομερώς συμπληρωματικών μέτρων ασφάλειας κ.λπ.).

Εφόσον ο PFSO το κρίνει απαραίτητο ζητά τις οδηγίες της τοπικής Λιμενικής Αρχής αναφορικά με την ανάγκη συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφάλειας ή/και τη λήψη άλλων πρόσθετων μέτρων. Επίσης κάθε απόδειξη, ένδειξη ή υποψία του PFSO ότι το πλοίο τόσο πριν τον κατάπλου στη λιμενική εγκατάσταση, όσο και κατά τη παραμονή του σε αυτή δεν συμμορφώνεται με την περί ασφάλειας σχετική νομοθεσία πρέπει να το αναφέρει άμεσα στη Λιμενική Αρχή.

Εάν, μετά τη λήψη και επεξεργασία των πληροφοριών η Λιμενική Αρχή οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται πλήρως με την περί ασφάλειας νομοθεσία, τότε καλεί το πλοίο να αποκαταστήσει την διαπιστωθείσα μη συμμόρφωση. Εάν αρνηθεί την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης ή υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι αν και διαβεβαιώνει για την αποκατάσταση στην πραγματικότητα δεν έχει συμμορφωθεί, η Λιμενική Αρχή προβαίνει σε λήψη μέτρων κατά περίπτωση, όπως:

- α) εντολή προς το πλοίο να παραμείνει σε συγκεκριμένη θέση εντός των χωρικών υδάτων.
- β) επιθεώρηση του πλοίου, εάν αυτό ευρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων (στη περίπτωση πλοίου υπό ξένη σημαία η επιθεώρησή του γίνεται από επιθεωρητή MOU¹⁶)
- γ) απαγόρευση εισόδου του πλοίου στον λιμένα

Πριν προβεί στις ως άνω ενέργειες, η Λιμενική Αρχή ενημερώνει τον πλοίαρχο σχετικά με τις προθέσεις της. Μετά την ενημέρωση, ο πλοίαρχος δύναται να ανακαλέσει την πρόθεση εισόδου του πλοίου στο συγκεκριμένο λιμένα. Στη περίπτωση βεβαίως αυτή, δεν εφαρμόζονται τα παραπάνω μέτρα ελέγχου του πλοίου που προβλέπονται στην περί ασφάλειας νομοθεσία, ενώ όλες οι τυχόν επακόλουθες ενέργειες που θα αναληφθούν από τη Λιμενική Αρχή κατά του πλοίου, θα πρέπει να προβλέπονται από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή να συνάδουν με αυτό.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να καταστεί σαφής ο όρος περί **‘βάσιμης υποψίας μη συμμόρφωσης του πλοίου’**. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, που μπορεί να προέρχονται από την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου υπαλλήλου ή από παρατηρήσεις κατά την επιθεώρηση του ISSC **άσχετα με το γεγονός ότι το πλοίο διαθέτει πιστοποιητικό εν ισχύ.**

¹⁶ Paris Memorandum of Understanding

Συγκεκριμένα ένα πλοίο, θεωρείται ότι δεν συμμορφώνεται με τον Κώδικα ISPS όταν :

- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν ότι το πιστοποιητικό έχει λήξη ή δεν είναι έγκυρο.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στον εξοπλισμό ασφαλείας που έχει θεσπίσει ο κώδικας.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου υπαλλήλου, ο οποίος διαπίστωσε ότι ο πλοίαρχος ή το προσωπικό δεν είναι εξοικειωμένο με τα βασικά, για την ασφάλεια, καθήκοντά του ή ότι δεν μπορεί να επικοινωνήσει καταλλήλως με οποιοδήποτε άλλο, βασικό για την ασφάλεια, εμπλεκόμενο πρόσωπο.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες ότι στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εμπορεύματα από άλλο πλοίο ή Λιμενικές Εγκαταστάσεις τα οποία παραβίαζαν τις διατάξεις του κεφαλαίου περί ασφαλείας εμπορευμάτων.
- Υπάρχει προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας το οποίο κατά τη κρίση αρμόδιου υπαλλήλου, εκδόθηκε για να αποφευχθεί η πλήρης συμμόρφωση με το Α μέρος του ISPS.

Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο κράτος ασκήσει μέτρα ελέγχου θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη και αδικαιολόγητη κράτηση του πλοίου.

Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έχει κρατηθεί αδικαιολόγητα ή έχει καθυστερήσει τότε δικαιούται αποζημιώσεως.

Σε περίπτωση άρνησης της εισόδου σε λιμένα ή εκδίωξης του πλοίου από λιμένα, οι αρχές του κράτους του λιμένα κοινοποιούν τα πραγματικά γεγονότα στις Αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων στάσης, όταν είναι γνωστοί ή σε οποιαδήποτε ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη, λαμβανόμενων υπόψη των κατευθύνσεων που θα καταρτίσει ο Οργανισμός. Επίσης θα διασφαλίζεται η εχεμύθεια και η ασφάλεια της κοινοποίησης .

Επισημαίνεται ότι η απαγόρευση της εισόδου ενός πλοίου στον λιμένα επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις που η Λιμενική Αρχή έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το πλοίο αποτελεί άμεση απειλή για την ασφάλεια προσώπων, πλοίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων **και δεν διατίθενται άλλα πρόσφορα μέσα για την αποτροπή της απειλής αυτής.**

Ειδικότερα στην περίπτωση αυτή και αφού έχει γίνει γνωστή η φύση της απειλής, η λιμενική Αρχή θα πρέπει να προσδιορίσει σε συνεργασία με την ανώτερη διοίκησή της, εάν υπάρχουν τα απαραίτητα μέσα και τρόποι με τα οποία θα ελαχιστοποιηθεί ή θα αποτραπεί η εκδήλωση της απειλής. Μόνο στη περίπτωση της σύμφωνης γνώμης της ανωτέρας διοίκησης και της λιμενικής Αρχής ότι δεν υφίστανται τα απαιτούμενα μέσα, θα απαγορευτεί ο κατάπλους του πλοίου. Τότε θα τεθεί σε εφαρμογή το σχέδιο προστασίας του πλοίου με τα διατιθέμενα μέσα ή και με τη συνδρομή άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων/κρατών.

Επίσης δεν θα εμποδίζεται η πρόσβαση στο πλοίο όταν συντρέχουν λόγοι έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας, ή παροχής ανθρωπιστικής βοήθειας. Στη περίπτωση που η Λιμενική Αρχή έχει απλώς υπόνοιες και όχι αποδείξεις ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την σχετική περί της ασφάλειας νομοθεσία, επιτρέπει την είσοδο του στο λιμένα και τον κατάπλου του στη λιμενική εγκατάσταση, αφού πάρει τα ενδεδειγμένα κατά περίπτωση μέτρα, που προαναφέρθηκαν για την αντιμετώπιση της εκ του πλοίου δυνάμενης απειλής.

Κλείνοντας το κεφάλαιο 2 της Διπλωματικής Εργασίας, στο οποίο παρουσιάστηκε αναλυτικά ο Κώδικας και οι Διατάξεις του, αναφέρεται ο κανονισμός 12 που αφορά :

2.3.5 Ισοδύναμες Ρυθμίσεις Ασφάλειας

Με βάση τον Κανονισμό XI 2/12 μια Αρχή δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, να εφαρμόζουν άλλα ισοδύναμα μέτρα ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στην SOLAS ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS.

Η Αρχή η οποία επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας κοινοποιεί στον IMO τις σχετικές λεπτομέρειες.

Το ίδιο δύναται να κάνει ένα συμβαλλόμενο κράτος σε συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων εντός της επικράτειάς του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Τα μέτρα ασφαλείας των Η.Π.Α

3.1. Οι αναληφθείσες πρωτοβουλίες στις ΗΠΑ

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής προχώρησαν στη λήψη μονομερών μέτρων προστασίας, χωρίς να περιμένουν την έκβαση των συναφών διαπραγματεύσεων στους κόλπους των Διεθνών Οργανισμών.

Οι κοινοβουλευτικές εργασίες οδήγησαν στην ανάληψη διαφόρων πρωτοβουλιών και στις 14 Νοεμβρίου 2002 το Κογκρέσο ενέκρινε τον «Maritime Security Act of 2002» (MTSA),(S.1214).¹⁷

Επιπλέον, η δημιουργία ενός μεγάλου υπουργείου εσωτερικής ασφάλειας (Department of Homeland Security) από την 1η Μαρτίου 2003, το οποίο συνενώνει και ενσωματώνει καλύτερα, περισσότερους από είκοσι κυβερνητικούς οργανισμούς αρμόδιους για τον τομέα αυτό, παρέχει ακόμη περισσότερες υποχρεώσεις στις διάφορες διοικητικές αρχές που είναι αρμόδιες επί του παρόντος για τα ζητήματα ασφαλείας.

Τα κυριότερα σημεία του Maritime Security Act (MTSA) αφορούν:

- στην εκπόνηση σχεδίων εκτίμησης ασφάλειας για τους αμερικανικούς λιμένες και για πλοία
- στην εκπόνηση ενός εθνικού σχεδίου ασφάλειας,
- στον εφοδιασμό των εργαζομένων στους λιμένες με ειδικές ταυτότητες,
- στην αξιολόγηση της ασφάλειας σε ξένους λιμένες ,
- στην τυποποίηση και βελτίωση της ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων,
- στην χορήγηση χρηματοδοτήσεων για την βελτίωση της ασφάλειας στους λιμένες ,
- στην χορήγηση χρηματοδοτήσεων ύψους 15 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως για την ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξη τεχνολογιών που θα επιτρέψουν την βελτίωση της ασφάλειας,
- στην καθιέρωση συστημάτων συγκέντρωσης και αξιολόγησης πληροφοριών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές,
- στην εγκατάσταση στα πλοία συστημάτων αυτόματου εντοπισμού και παρακολούθησης,
- στην καθιέρωση υψηλών προστίμων , για παραβάσεις που σχετίζονται με τις απαιτήσεις της νέας νομοθεσίας και
- στην αύξηση των δαπανών του κρατικού προϋπολογισμού για την αμερικανική ακτοφυλακή και την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού από αυτήν.

¹⁷ United States of America Public Law 107-295, Maritime transportation security act of 2002, Nov 25 2002

Όσον αφορά τον Κώδικα ISPS η αμερικανική ακτοφυλακή θεωρεί το Β Μέρος αυτού ως υποχρεωτικό για τα πλοία που καταπλέουν στις ΗΠΑ. Με βάση τα παραπάνω επισημαίνονται τα κυριότερα μέτρα που έχουν ληφθεί από πλευράς ΗΠΑ για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία των αμερικανικών λιμένων ¹⁸

Σημειώνεται ότι ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στην ασφάλεια της συσκευασίας και της μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων αφού 6.000.000 φορτωμένα εμπορευματοκιβώτια, συμπεριλαμβανομένων 156.000.000 τόνων επικίνδυνου υλικού και 1.000.000.000 τόνοι παράγωγων πετρελαίου, μπαίνουν στους αμερικανικούς λιμένες κάθε έτος¹⁹. Η πολυπλοκότητα της διαδικασίας της εφοδιαστικής αλυσίδας για τις συσκευασμένες αποστολές καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την εξασφάλιση της ακεραιότητας του φορτίου. Μια χαρακτηριστική αποστολή εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να περιλαμβάνει πλήθος συμβαλλόμενων μερών και εμπεριέχει 30 έως 40 έγγραφα. Τα περισσότερα σκάφη εμπορευματοκιβωτίων φέρνουν φορτίο για διάφορους πελάτες, πολλαπλασιάζοντας κατά συνέπεια τα εμπλεκόμενα συμβαλλόμενα μέρη και τα έγγραφα. Κάθε μεταφορά είναι ένα σημείο της ευπάθειας στην αλυσίδα ανεφοδιασμού, και επομένως η ασφάλεια και η εμπιστοσύνη από κάθε συμβαλλόμενο μέρος και θέση είναι κρίσιμα για τη γενική ασφάλεια.

Με βάση αυτά τα ληφθέντα μέτρα είναι τα εξής :

3.1.1. Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων - Container Security Initiative (CSI)

Η πρωτοβουλία αυτή είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα που ελήφθησαν μετά τα γεγονότα του Σεπτεμβρίου του 2001 και αφορούν τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σε ποντοπόρα δρομολόγια.

Βασίζεται στην προβολή του ζητήματος της ενίσχυσης της ασφάλειας του εμπορευματοκιβωτίου, και στον εντοπισμό αυτών με φορτίο υψηλού κινδύνου πριν φορτωθούν, είτε σε ένα λιμάνι που μετέχει στην CSI, ή αν φθάνουν από ένα άλλο λιμάνι, πριν την άφιξη τους στις ΗΠΑ.

Η πρωτοβουλία αυτή, εφαρμόζεται με την υποστήριξη των μονάδων τελωνειακών παρατηρητών και :

- Δημιουργεί κριτήρια ασφαλείας για το προσδιορισμό των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου.

¹⁸ Department of Homeland Security , Secure Seas, Open Ports : Keeping our waters safe, secure and open for business, June 21, 2004

¹⁹ Old and new threats: piracy and maritime terrorism, Silvia Ciotti Galletti

- Απαιτεί ανίχνευση από πριν των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου πριν την άφιξη τους στις ΗΠΑ. Περιλαμβάνεται και η τοποθέτηση αρμόδιων Αμερικανών τελωνειακών σε ξένα λιμάνια.
- Αναπτύσσει ασφαλή και “έξυπνα” εμπορευματοκιβώτια
- Τέλος προτίθεται να αναπτύξει και να χρησιμοποιήσει τεχνολογίες για την γρήγορη “pre-screen” εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου, ανιχνευτές με ακτινοβολία, ευρείας κλίμακας ακτινών X και μηχανήματα ακτινών γ σε μεγάλη κλίμακα.’

Κάτι τέτοιο βέβαια, δεν είναι εύκολο και δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα, αφού μπορεί να οδηγήσει στην αλλοίωση και τη καταστροφή διαφόρων ευπαθών φορτίων (φάρμακα, ορούς, κτλ).

Παράλληλα, η ανάπτυξη σταθμών ελέγχου με ισχυρές ακτίνες X και γ, απαιτεί ειδικά προστατευόμενους χώρους μεγάλης έκτασης. Είναι αντιληπτό ότι αν δεν υπάρχουν κατάλληλα διαμορφωμένοι και προστατευόμενοι χώροι, δεκάδες εργαζόμενοι θα εκτεθούν στις ισχυρότατες ακτίνες. Για το λόγο αυτό, η ανάπτυξη τέτοιων τεχνολογιών, περιορίστηκε τη δημιουργία μικρών και εύχρηστων μηχανημάτων παραγωγής και αποτύπωσης, τα οποία χρησιμοποιούνται δειγματοληπτικά και μετά από πιθανή υποψία.

Απώτερος στόχος της CSI είναι να βελτιώσει την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων , χωρίς να δημιουργηθούν εμπόδια στην ροή του εμπορίου. Τα εμπορευματοκιβώτια θα πρέπει να ελέγχονται όταν βρίσκονται στις προβλήτες των λιμένων και πριν φορτωθούν σε πλοίο, ώστε να μην χρειασθεί η επιθεώρησή του κατά την άφιξη του πλοίου στις ΗΠΑ. Οι επιθεωρητές ελέγχουν εκείνα τα εμπορευματοκιβώτια ή φορτία εν πλω που δεν έχουν ελεγχθεί και ότι το υπόλοιπο του πλοίου (που περιλαμβάνει το φορτίο) δεν περιέχει χημικά, βιολογικά, ή πυρηνικά όπλα. Επίσης υποβάλλονται σε έλεγχο ακτινοβολίας δηλαδή η αμερικανική ακτοφυλακή εξετάζει ήδη τα πλοία που πλησιάζουν ή που εισέρχονται στους Αμερικάνικους λιμένες για επίπεδα ακτινοβολίας σε τυχαία βάση.

Η είσοδος μέσα σε Αμερικάνικα χωρικά ύδατα θα απαγορεύεται σε ένα πλοίο που δεν έχει επιθεωρηθεί ή που φέρνει εμπορευματοκιβώτια ή φορτία που δεν έχουν επιθεωρηθεί και δεν έχουν ελεγχθεί.

Για την εφαρμογή της CSI τα Τελωνεία των ΗΠΑ έχουν συνάψει ήδη συμφωνίες με ξένες κυβερνήσεις, που προβλέπουν την τοποθέτηση αρμόδιων των Τελωνείων των ΗΠΑ σε ξένα λιμάνια. Η CSI λειτουργεί στην βάση της αμοιβαιότητας που σημαίνει ότι οι μετέχουσες κυβερνήσεις μπορούν να στέλνουν δικούς τους αρμόδιους στα κυριότερα λιμάνια των ΗΠΑ για τα εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για τις χώρες τους.

3.1.2. Η πρωτοβουλία για τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια

Η ακεραιότητα του εμπορευματοκιβωτίου διασφαλίζεται με την χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων που τοποθετούνται μέσα σε αυτό.

Τέτοια συστήματα ανιχνεύουν οποιαδήποτε κίνηση μέσα στο container ή οποιαδήποτε απόπειρα παραβίασης των θυρών του και εκπέμπουν σήματα συναγερμού.

Η τελευταία τάση στον τομέα του σχεδιασμού των έξυπνων εμπορευματοκιβωτίων είναι η αυτοδιάγνωση του περιεχομένου τους. Με ειδικούς αισθητήρες στο εσωτερικό τους ανιχνεύουν την απόπειρα φόρτωσης χημικών, βιολογικών, πυρηνικών ή εκρηκτικών φορτίων σημαίνοντας συναγερμό. Έτσι η απόπειρα τοποθέτησης των παραπάνω υλικών μέσα σε αυτά αποτρέπεται τόσο στον λιμένα της φόρτωσης όσο και κατά τα στάδια της μεταφοράς στην περίπτωση προσπάθειας αλλοίωσης του περιεχομένου.

Τέλος πολύ χρήσιμες αποδεικνύονται οι ηλεκτρονικές σφραγίδες (e-seals) που καταγράφουν αυτόματα κάθε άνοιγμα του εμπορευματοκιβωτίου και ποία ώρα ακριβώς συνέβη αυτό. Κατά συνέπεια μια σφραγίδα ενός εμπορευματοκιβωτίου, που φαίνεται να έχει ανοιχθεί σε μια στιγμή που κανονικά δεν θα έπρεπε αυτό να έχει συμβεί, μπορεί να προκαλέσει την υποψία της αρχής για την προσπάθεια μια έκνομης απόπειρας αλλοίωσης του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου αυτού.



Ηλεκτρονική σφραγίδα

3.1.3. Ο κανόνας της « εικοσιτετράωρης προειδοποίησης » - The 24hour Rule

Ο νέος αυτός κανόνας που τέθηκε σε ισχύ στις 2 Δεκεμβρίου 2002 και άρχισε να εφαρμόζεται από τις 2 Φεβρουαρίου 2003, υποχρεώνει ουσιαστικά τις εταιρείες μεταφοράς δια θαλάσσης, να κοινοποιούν τη δήλωση φόρτωσης 24 ώρες νωρίτερα από τη πραγματοποίηση της φόρτωσης των πλοίων με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Ο κανόνας αυτός αποσκοπεί στην έγκυρη συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών, που είναι απαραίτητες για τον έλεγχο του φορτίου, διατηρώντας ταυτόχρονα υψηλό το ποσοστό της εμπορικής συμμόρφωσης.

Οι πληροφορίες που συλλέγονται και που θα πρέπει να καταγράφονται σε κατάλληλο έγγραφο το οποίο θα προσκομίζει ο πλοίαρχος κατά την άφιξη του πλοίου στον αμερικανικό λιμένα , αφορούν κυρίως :

- Τα πλήρη ονόματα και τις πλήρεις, επιμελημένες και έγκυρες διευθύνσεις του αποστολέα και του φορτωτή του φορτίου.
- Λεπτομερή και ακριβή περιγραφή του φορτίου
- Τον αριθμό του Container και τον αριθμό της σφραγίδας.
- Το βάρος του φορτίου (για τα σφραγισμένα containers το βάρος του φορτίου όπως δηλώθηκε από τον φορτωτή).
- Το ξένο λιμάνι που το φορτίο φορτώθηκε, το τελωνείο, το ξένο λιμάνι πριν το πλοίο αναχωρήσει για τις ΗΠΑ.

Η ακριβής περιγραφή του φορτίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός του σχήματος, τα φυσικά χαρακτηριστικά και η πιθανή συσκευασία του δηλωμένου φορτίου, και έτσι να παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές των ΗΠΑ να εντοπίζουν τυχόν ανωμαλίες κατά τους ελέγχους.

3.1.4. Operation Safe Commerce (OSC)

Η πρωτοβουλία αυτή αφορά ένα πιλοτικό πρόγραμμά για την ανάλυση της ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα και την εξεύρεση λύσεων, κυρίως μέσα από τον τομέα της υψηλής τεχνολογίας, για την κάλυψη των κενών που ανακαλύπτονται. Η δεύτερη φάση του προγράμματος αυτού, ολοκληρώθηκε στα τέλη του 2004 και περιελάμβανε την μελέτη 19 ξεχωριστών εφοδιαστικών αλυσίδων, για τον εντοπισμό των αδύναμων σημείων στην ασφάλεια τους και την πρόταση κατάλληλων λύσεων.

3.1.5. Η πρόταση κανονισμού για την κατάργηση των θεωρήσεων για την έκδοση 'Visa' , με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων

Η πρόταση αυτή, την οποία υπέβαλε το Υπουργείο Εξωτερικών των ΗΠΑ, αποσκοπεί στην κατάργηση της πρακτικής να εκδίδονται θεωρήσεις, με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων για τα μέλη πληρώματος των ξένων πλοίων που ζητούν ελλιμενισμό σε λιμένα των ΗΠΑ.

Τα πληρώματα των πλοίων επίσης αποτελούν πιθανή τρομοκρατική απειλή.

3.1.6. Η ειδοποίηση 96 ώρες πριν τον κατάπλου των πλοίων

Με την πρωτοβουλία αυτή, τα πλοία που σκοπεύουν να καταπλεύσουν στις ΗΠΑ, οφείλουν να ενημερώνουν σχετικά τις αμερικανικές αρχές, 96 ώρες πριν τον κατάπλου. Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει την χορήγηση πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το πλήρωμα, το φορτίο και τους προηγούμενους λιμένες προσέγγισης. Οι πληροφορίες αυτές αναλύονται, μέσα από βάσεις δεδομένων των υπηρεσιών πληροφοριών των ΗΠΑ, για την εξακρίβωση αν το πλοίο ή κάποιο μέλος πληρώματος ή κάποιος προηγούμενος λιμένας προσέγγισης έχουν στο παρελθόν εμπλακεί σε περιστατικό που σχετίζεται με την ασφάλεια. Αν από την ανάλυση των δεδομένων αυτών κρίνεται σκόπιμο η αμερικανική ακτοφυλακή προβαίνει στην λήψη των κατάλληλων μέτρων που μπορεί να περιλαμβάνουν ακόμα και την ένοπλη επιβίβαση στο πλοίο ή την συνοδεία του μέχρι το λιμάνι.

3.1.7. Operation Port Shield

Το πρόγραμμα αυτό επικεντρώνεται στην επιβολή των απαιτήσεων του MTSA (Maritime Transport Security Act) και την διαπίστωση του βαθμού της συμμόρφωσης. Για τον σκοπό αυτό η αμερικανική ακτοφυλακή επιβιβάσθηκε εντός του 2004 σε κάθε πλοίο που προσέγγιζε για πρώτη φορά τις ΗΠΑ μετά την 1η Ιουλίου 2004. Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις από αξιωματούχους της ακτοφυλακής σε αλλοδαπούς λιμένες, για την διαπίστωση των μέτρων ασφαλείας σε αυτές και την ενίσχυση της συνεργασίας με τις χώρες αυτές.

3.1.8. Σύσταση Ειδικών Επιχειρησιακών Ομάδων – Maritime Safety and Security Teams

Με την πρωτοβουλία αυτή, συστάθηκαν και λειτουργούν 13 ειδικές επιχειρησιακές ομάδες, που υπάγονται στην αμερικανική ακτοφυλακή και έχουν σκοπό την άμεση επέμβαση σε επείγοντα περιστατικά που σχετίζονται με την ασφαλεία στα λιμάνια και στα εθνικά ύδατα των ΗΠΑ. Οι ομάδες αυτές που αποτελούνται από προσωπικό εξειδικευμένο σε θέματα αντιτρομοκρατίας, είναι εγκατεστημένες στα σημαντικότερα λιμάνια των ΗΠΑ αλλά μπορούν να μεταφερθούν άμεσα αεροπορικά οπουδήποτε απαιτηθεί. Για την εκτέλεση του έργου τους υποστηρίζονται από ταχύπλοα σκάφη και ελικόπτερα και έχουν στην διάθεση τους σκύλους ανίχνευσης εκρηκτικών ουσιών.

3.1.9. Ο Εφοδιασμός των Εργαζομένων στις μεταφορές με βιομετρικές ταυτότητες – Transportation Workers Identity Card

Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τον εφοδιασμό, των εργαζομένων στις μεταφορές, με βιομετρικές ταυτότητες υψηλής ασφαλείας. Σκοπός του προγράμματος, είναι ο καλύτερος έλεγχος των εργαζομένων που έχουν πρόσβαση σε ευαίσθητες περιοχές της μεταφορικής αλυσίδας.

Το μέτρο αυτό, δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα αλλά είναι στα άμεσα σχέδια των Η.Π.Α

3.1.10. America's Waterways Watch

Το πρόγραμμα αυτό, περιλαμβάνει την ευαισθητοποίηση των εργαζομένων στην ναυτιλία αλλά και των ιδιοκτητών αλιευτικών σκαφών ή σκαφών αναψυχής για την, σε εθελοντική βάση, συμμετοχή τους στην φύλαξη των ακτογραμμών των ΗΠΑ και την αναφορά οποιασδήποτε κίνησης που θεωρήσουν ύποπτη, σε ειδικό τηλεφωνικό αριθμό.

3.1.11. Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C – TPAT)

Αφορά στην οικοδόμηση σχέσεων συνεργασίας για την ενδυνάμωση της ασφάλειας της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Γενικότερα αποσκοπεί να ενδυναμώσει τις κοινές προσπάθειες αμφοτέρων των μερών για την ανάπτυξη ενός ασφαλέστερου περιβάλλοντος, με την βελτίωση και την επέκταση της υπάρχουσας πρακτικής σε θέματα ασφαλείας.

Αρχικά επελέγησαν να συμμετέχουν εισαγωγείς, αεροπορικοί, σιδηροδρομικοί και θαλάσσιοι μεταφορείς, λιμενικές αρχές των ΗΠΑ και κάποιοι ξένοι κατασκευαστές, αλλά προσανατολίζεται να επεκτείνει την συμμετοχή και σε άλλες κατηγορίες της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας. Όσοι επιθυμούν να συμμετέχουν στην παραπάνω συνεργασία θα πρέπει να συμμορφώσουν το σχετικό ερωτηματολόγιο και να υπογράψουν την σχετική συμφωνία Εθελοντικής Συμμετοχής.

Η συμφωνία περιλαμβάνει συστάσεις και οδηγίες που ο ενδιαφερόμενος αναλαμβάνει να τηρήσει, αλλά και να τις γνωστοποιήσει στους συνεργάτες του στην εφοδιαστική αλυσίδα. Οι μετέχοντες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφωθούν με τις αποφάσεις της C-TPAT, όμως δεν προκύπτει ευθύνη τους σε περιπτώσεις λάθους ή μη συμμόρφωσης. Από την άλλη μεριά τα τελωνεία των ΗΠΑ μπορεί να διαγράψουν μια εταιρεία από το C-TPAT εάν έχουν εξαπατήσει τα τελωνεία ή η συμπεριφορά του δεν είναι σοβαρή. Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε το 2002 και μετέχουν σ' αυτή οι μεγαλύτερες εταιρείες τακτικών γραμμών.

3.1.12. Χρηματοδότηση των λιμένων (Port Security Grants)

Το πρόγραμμα αυτό αφορά την χορήγηση από την Κυβέρνηση ενισχύσεων στους λιμένες των ΗΠΑ για την ενίσχυση της ασφάλειας τους. Τα χρήματα αυτά αξιοποιούνται είτε για την εκπόνηση των απαραίτητων σχεδίων ασφάλειας είτε για την κτήση και εγκατάσταση εξοπλισμού όπως συρματοπλέγματα , κάμερες φωτισμό κλπ.

3.2. Επιθεωρήσεις Ασφαλείας της Αμερικανικής Ακτοφυλακής

Από την έναρξη της πλήρους εφαρμογής σε παγκόσμια βάση του ISPS Code από 1ης Ιουλίου 2004 καθώς και του Αμερικανικού Νόμου “Maritime Transportation Security Act ” (M.T.S.A.), αξιωματικοί της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (U.S.C.G.), επιβιβάζονται στα πλοία κατά την άφιξη του σε αμερικανικό λιμένα για τη διεξαγωγή συνδυασμένης επιθεώρησης Safety / Port State Control (P.S.C.) + Security.

Στην περίπτωση αυτή τα σωστά βήματα επικοινωνίας με τους Αξιωματικούς της U.S.C.G , ώστε να μην υπάρξουν προβλήματα στην άδεια εισόδου και άσκοπες καθυστερήσεις περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

1. Με την επιβίβαση τους, δηλώνουν όνομα, ιδιότητα- επιθεωρητής U.S.C.G. και τον σκοπό της επίσκεψης τους. (Αν δεν το δηλώσουν, (η μιλήσουν γενικά για “Business Purposes”) ο Gangway Watchman πρέπει να προχωρήσει σε πλήρη αναγνώριση τους χωρίς να σαστίσει, ζητώντας παράλληλα και τα σχετικά “παραστατικά ταυτοποίησης τους”).
2. Στην συνέχεια παρουσιάζουν την επαγγελματική / U.S.C.G. ταυτότητα τους σε κάθε σημείο ελέγχου που τους γίνεται (που έχει και την φωτογραφία τους), χωρίς αυτή να κρατείται από τον Gangway Watchman.

Αν τα παραπάνω δύο βήματα δεν ακολουθηθούν και δεν υπάρχει ταυτότητα, το πλήρωμα υποχρεούται να αρνηθεί την είσοδο (και μέσω πράκτορα ή κατευθείαν) να ειδοποιηθεί ο C.O.P.T. “Captain of the Port” της U.S.C.G.

3. Οι Επιθεωρητές της U.S.C.G. υπογράφουν στο βιβλίο επισκεπτών και γράφουν επίσης ένα τηλέφωνο επαφής (ή άλλο στοιχείο που τους ζητείτε για επαφή με το γραφείο τους), ενώ παράλληλα οφείλουν να αποδεχθούν συνοδεία από προσωπικό του πλοίου μέχρι το γραφείο του Πλοιάρχου , ή οπουδήποτε αλλού ζητήσουν να πάνε.

Σε αυτό το σημείο το πλήρωμα οφείλει με το VHF να ειδοποιήσει άμεσα τον S.S.O. / το πλοίαρχο και Officer On Watch (O.O.W.) , ενώ παράλληλα δεν έχει το δικαίωμα να ψάξει τις τσάντες τους (ή τα αυτοκίνητα τους).

Αν ωστόσο έχει τεθεί επίπεδο λειτουργίας 2 (ή ακόμη εάν έχουν δοθεί οδηγίες έρευνας από τον S.S.O.) για το “ μη-ψάξιμο των

αποσκευών της U.S.C.G.” , γίνετε σχετική εγγραφή στο Bridge Logbook, το οποίο και αποδέχονται.

Σημειώνεται ότι οι επιθεωρητές U.S.C.G. έχουν εντολές να μην κάνουν παραπλανητικές ερωτήσεις στο πλήρωμα, ούτε και υποδύονται τους «Τρομοκράτες» ή πιθανούς «Εισβολείς» στο πλοίο, δεν επιβιβάζονται / επιθεωρούν την νύχτα και για τις μετακινήσεις τους χρησιμοποιούν (όχι ιδιωτικά αυτοκίνητα-πλοιάρια), αλλά τα μέσα που φέρουν τα διακριτικά σήματα της U.S.C.G.

Το πλήρωμα δεν έχει το δικαίωμα να αρνηθεί την επιβίβαση Αξιωματικών U.S.C.G. και σημειώνεται ότι οι παραπάνω διαδικασίες (που προδικάζουν την κρίση τους για το πώς θα ελέγξουν στην συνέχεια το πλοίο) δεν πρέπει να πάρουν συνολικά πάνω από 10 λεπτά (από τη στιγμή της εμφάνισης τους στον Gangway Watchman), διαφορετικά θα υπάρξουν προβλήματα μαζί τους.

Στο *παράρτημα 9* παρατίθεται το σχετικό ερωτηματολόγιο με το τι ακριβώς θα επιθεωρήσουν και τι ακριβώς θα ρωτήσουν πάνω στο πλοίο οι αξιωματικοί της ακτοφυλακής, σύμφωνα με δημοσίευση για το δελτίο του συλλόγου ναυπηγών.

Πέραν των παραπάνω το ιδιαίτερο ενδιαφέρον των Επιθεωρητών U.S.C.G. επικεντρώνεται στα εξής:

- Τα τελευταία πέντε (5) λιμάνια προσέγγισης του πλοίου και τον κίνδυνο που αυτά εμφανίζουν σαν χώρα και σαν ειδικότερη λιμενική εγκατάσταση.

Στην περίπτωση που η U.S.C.G. έχει «στοχοποιήσει» ορισμένα λιμάνια σαν υψηλού κινδύνου, τότε εκδίδει τα “Port Security Advisories” (P.S.A.) δηλαδή συμβουλές ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να παρθούν από το πλοίο σε τυχόν επαναπροσέγγιση του στα συγκεκριμένα “Επικίνδυνα λιμάνια”.

Συνεπώς η U.S.C.G. περιμένει να δει πλήρη εφαρμογή των προτεινόμενων πρόσθετων μέτρων της μέσω των P.S.A. (για κάθε πλοίο που καταπλέει στις Η.Π.Α. από συγκεκριμένα “Επικίνδυνα Λιμάνια”) και αυτό οδηγεί σε σχετική “χαλάρωση” των επιθεωρήσεων της.

- Υπογραμμένο το «DOS» (κατάλληλη φόρμα που να είναι σύμφωνα επίσης με τις Code of Federal Regulations (C.F.R.) απαιτήσεις) το αργότερο μέσα σε 12 ώρες , αφότου το πλοίο αρχίσει εργασίες σε μία προβλήτα / λιμάνι, διαφορετικά αυξάνεται το επίπεδο ασφαλείας από “Marsec 1” σε “Marsec 2”

Σημειώνεται ότι σε ορισμένα λιμάνια των Η.Π.Α. το πλοίο ίσως αντιμετωπίσει προβλήματα με τα τερματικά που μπορούν π.χ. να ζητούν να υπογραφεί το DOS , πιθανώς ταυτόχρονα με την αίτηση πλευρίσματος του πλοίου, βάζοντας έτσι τους δικούς τους όρους / προϋποθέσεις / έξοδα για το πλοίο. Αυτό εκτός των επιβαλλόμενων εξόδων Ασφαλείας βάζει σε μειονεκτική θέση το πλοίο.

- Πρωτότυπο πιστοποιητικό ασφαλείας (I.S.S.C.) – πάνω στο πλοίο, όπως και πρωτότυπο Security Manual (S.S.P.) μαζί με την πρωτότυπη επιστολή έγκρισης του από τον αντίστοιχο “Recognized Security Organization” – R.S.O.
- Χρησιμοποίηση της φόρμας του «ANOA» (ADVANCED NOTIFICATION OF ARRIVAL) η οποία περιέχει νέα πεδία με Security πληροφορίες του πλοίου και η οποία πρέπει να αποστέλλεται στον Captain Of The Port (C.O.T.P) (ή στο “National Movements Center”) μέσω του τοπικού πράκτορα, οπωσδήποτε 96 ώρες προ της αντίστοιχης άφιξης.

Η αντίστοιχη φόρμα A.N.O.A., μαζί με τις αντίστοιχες για Crew List / Crew Effects / Passengers List κτλ, όπως τα ζητάει η U.S.C.G., συνίσταται ιδιαίτερος να είναι αποθηκευμένα στο computer του πλοίου για εύκολη συμπλήρωση τους, όπως και για την φύλαξη των τυχόν ήδη συμπληρωμένων φορμών, τόσο σαν μελλοντικά παραδείγματα όσον και σαν πραγματικά Security Records.

Επισημαίνεται ότι η τυχόν μη συμμόρφωση μας με τα παραπάνω επισύρει ποινές στους Αξιωματικούς / Πλήρωμα / Πλοίο (που φθάνει μέχρι και της εκδίωξης του από το λιμάνι) καθώς και παράλληλα χρηματικά πρόστιμα με καταγραφή στα «μαύρα κατάστιχα τους»

3.3. Πρόσθετα Μέτρα των Η.Π.Α για τα Κρουαζιερόπλοια

Στο πρώτο κεφάλαιο, έχουν ήδη αναφερθεί οι λόγοι που ένα κρουαζιερόπλοιο , μπορεί να αποτελέσει στόχο μιας τρομοκρατικής επίθεσης. Μπορεί εύκολα να αναλογιστεί κανείς τις καταστροφικές συνέπειες ενός τέτοιου χτυπήματος , πρωτίστως λόγω του τεράστιου αριθμού των ανθρώπινων ζωών που βρίσκονται πάνω σε ένα τέτοιο πλοίο αλλά και λόγω του τεράστιου οικονομικού πλήγματος, που αυτό θα επιφέρει.

Ο τομέας της κρουαζιέρας είναι ένας κλάδος με 18 δισεκατομμύρια δολάρια κέρδη ετησίως και πάνω από 13 εκατομμύρια μεταφερόμενους επιβάτες εκ των οποίων σχεδόν οι μισοί είναι υπήκοοι των ΗΠΑ. Το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου πάγωσε όμως κάθε διάθεση για ψυχαγωγία με τους αμερικανούς αλλά και πολλούς ευρωπαίους ταξιδιώτες να ακυρώνουν τα προγραμματισμένα τους ταξίδια το πρώτο διάστημα μετά την επίθεση σε βαθμό πάνω από 50% . Ενδεικτικά, μόνο για την πρώτη εβδομάδα μετά την 11/9/01 η Celebrity Cruises, μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον τομέα, ανακοίνωσε απώλειες 20-25 εκατομμυρίων δολαρίων. Μακροπρόθεσμα και άλλες εταιρείες όπως η ROC , με τα υπό ελληνικής σημαίας πλοία της και η Festival ανακοίνωσαν επίσης τεράστιες ζημιές.

Προσφιλέστερους προορισμούς των θαλάσσιων ταξιδιών αναψυχής αποτελούν η Καραϊβική και η Μεσόγειος, αλλά τα τελευταία χρόνια μεγάλη άνοδος σημειώνει η αγορά της νοτιανατολικής Ασίας και της Βαλτικής. Στην Μεσόγειο τους μεγαλύτερους ρυθμούς αύξησης σε κρατήσεις παρουσίαζε η Δυτική πλευρά όμως τα πράγματα άλλαξαν μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στην Μαδρίτη την άνοιξη του 2004, το οποίο οδήγησε τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να επανασχεδιάσουν τους προορισμούς τους στρέφοντας το βλέμμα τους στην Ανατολική της πλευρά . Ωστόσο το καλοκαίρι του 2005 σημειώθηκε ένας μεγάλος αριθμός βομβιστικών επιθέσεων σε πόλεις των παραλίων της Τουρκίας στο Αιγαίο. Τα λιμάνια αυτά, όπως η Απάλεια και το Κουσάντασι ανέβασαν το επίπεδο ασφαλείας τους αναγκάζοντας τα κρουαζιερόπλοια που προσέγγιζαν σε αυτά να κάνουν το ίδιο αν και τα περισσότερα προτίμησαν να παρακάμψουν τους προορισμούς αυτούς και να παραμείνουν περισσότερες ημέρες στα ελληνικά νησιά.

Την ίδια περίοδο ισραηλινές υπηρεσίες ασφαλείας προειδοποίησαν τις τουρκικές, τις κυπριακές και τις ελληνικές αρχές ότι υπάρχει κίνδυνος τα κρουαζιερόπλοια που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο να γίνουν στόχος τρομοκρατικών επιθέσεων ενώ ταυτόχρονα κρουαζιέρες από το Ισραήλ προς την Τουρκία άλλαξαν τον τελικό τους προορισμό και κατευθύνθηκαν στην Κύπρο.

Τόσο οι χώρες της Ευρώπης, όσο και οι Η.Π.Α. δεν μπορούσαν παρά να θεσπίσουν αυστηρότερα μέτρα προστασίας έναντι τρομοκρατικών επιθέσεων στο τομέα της κρουαζιέρας μέτρα που ξεπερνούν κατά πολύ τα ελάχιστα επίπεδα που ο ISPS θέτει ενώ μπορούν να κυμαίνονται ως προς τον βαθμό αυστηρότητας τους ανάλογα με τις διεθνείς συνθήκες, την εθνικότητα των επιβατών και τους λιμένες προσέγγισης.

Στην πράξη τα απλούστερα μέτρα, για έναν προορισμό χαμηλής επικινδυνότητας είναι αυτά που ούτος η άλλως επιβάλλει ο ISPS για τα επιβατηγά και αφορούν:

- την τοποθέτηση κυκλώματος κλειστής τηλεόρασης με κάμερες εντός του πλοίου και κάμερες που «βλέπουν» στα πλευρά του πλοίου και τις αποβάθρες,
- την τοποθέτηση φρουρών περιμετρικά του πλοίου και στις αποβάθρες και περιπόλων εντός του πλοίου και στα καταστρώματα,
- τον αυστηρό έλεγχο των προμηθειών των πλοίων,
- την εξακρίβωση και διασταύρωση των στοιχείων της ταυτότητας των επιβατών πριν την αρχική τους επιβίβαση
- τον άπλετο φωτισμό του πλοίου στα καταστρώματα και στα πλευρά του αλλά και της προβλήτας,
- το κλείδωμα με μηχανισμούς υψηλής ασφαλείας των περιοχών απαγορευμένης για τους επιβάτες πρόσβασης,

ενώ αυστηρότερα μέτρα, για πλοία που θα προσεγγίσουν λιμένες υψηλού κινδύνου περιλαμβάνουν :

- τον 100% σωματικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους με μηχανήματα X-RAY κατά την αρχική επιβίβασή τους στο πλοίο και τις κατά τις επανεπιβιβάσεις τους στους λιμένες προσέγγισης,
- την φωτογράφιση του επιβάτη κατά την αρχική του επιβίβαση (check in) και την τοποθέτηση της φωτογραφίας σε ειδική ηλεκτρονική ταυτότητα που εκδίδεται. Σε κάθε επανεπιβίβαση του επιβάτη στο πλοίο η ταυτότητα τοποθετείται σε ειδικό μηχάνημα στο σημείο ελέγχου της εισόδου και η φωτογραφία εμφανίζεται σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Με τον τρόπο αυτό ο σκοπός ελέγχει τους επιβάτες με βάση την ταυτότητα που φέρουν αλλά και ταυτοποιεί οπτικά τους εισερχόμενους με βάση τις φωτογραφίες τους,
- την έκδοση ανάλογων ταυτοτήτων και για τα μέλη του πληρώματος,
- την ηλεκτρονική παρακολούθηση και καταγραφή των αποβιβάσεων και επανεπιβιβάσεων των επιβατών στους λιμένες προσέγγισης,
- την απαγόρευση ανόδου στο πλοίο επισκεπτών ή την άδεια αυτής μόνο ύστερα από έγκαιρη (κάποιες μέρες πριν) ενημέρωση,
- την εγκατάσταση ειδικών συσκευών sonar για τον έλεγχο της υποβρύχιας δραστηριότητας πλησίον του πλοίου.

Πέραν από τα παραπάνω στις ΗΠΑ έχουν θεσπισθεί ειδικά μέτρα στον τομέα της κρουαζιέρας που σχετίζονται με τα λιμάνια όπως για παράδειγμα ο ενδελεχής έλεγχος των προβλητών που προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια με εκπαιδευμένα σκυλιά και η υποχρέωση των κρουαζιερόπλοιων να υποβάλουν δήλωση κατάπλου συνοδευόμενη από λίστα επιβατών 96 ώρες πριν την προσέγγιση.

Και όχι μόνο αυτό αλλά στις 5 Απριλίου του 2005 το Department of Homeland Security ανακοίνωσε μια νέα πρωτοβουλία (Western Hemisphere Travel Initiative) που απαιτεί από τους αμερικανούς πολίτες που πρόκειται να συμμετέχουν σε θαλάσσια ταξίδια αναψυχής να συμμορφωθούν με νέες διαβατηριακές απαιτήσεις για κάθε έξοδο και επανείσοδο τους στις ΗΠΑ. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών ήταν σταδιακά αρχόμενη από την 31-12-2005 για κρουαζιέρες στην Καραϊβική και την Νότια Αμερική και επεκτάθηκε σταδιακά σε όλους τους άλλους προορισμούς.

3.4. Σύγκριση μεταξύ ISPS Code & MTSA

Τον Νοέμβριο του 2002 το Αμερικάνικο Κογκρέσο, θέσπισε το Maritime Transportation Security Act (MTSA). Μετά από 2 χρόνια έρχεται σε ισχύ ο ISPS Code.

Το MTSA σε γενικές γραμμές είναι πλήρως σύμφωνο με το ISPS κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι κάθε μέτρο που εγκρίνεται από έναν πλοιοκτήτη ή έναν διαχειριστή για να συμμορφωθεί με τον ISPS κώδικα θα ισχύει επίσης και ως προς τη συμμόρφωση με το MTSA.

Η βασική διαφορά έγκειται στο βαθμός επιβολής των απαιτήσεων ασφαλείας και ότι ο MTSA απαιτεί επιπλέον συμμορφώσεις των πλοίων που κινούνται στα Αμερικανικά ύδατα που δεν απαιτούνται κάτω από το ISPS κώδικα. Είναι άλλωστε φυσικό, ότι σε χώρες όπως η Αμερική, όπου η θαλάσσια τρομοκρατία αποτελεί αξιότιμη απειλή, τα επιβαλλόμενα μέτρα θα εφαρμόζονται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό, σε σχέση με άλλα κράτη όπως το Καναδά, την Ιαπωνία και τα κράτη της Ευρώπης, όπου η εφαρμογή θα είναι σφριγηλή αλλά πολύ χαμηλότερης έντασης.

Ωστόσο οι σημαντικότερες διαφορές αφορούν :

Την έγκριση των σχεδίων ασφαλείας από τις ΗΠΑ

Σύμφωνα με την SOLAS και τον ISPS τα σχέδια ασφαλείας των πλοίων εγκρίνονται από το κράτος τη σημαία του οποίου το πλοίο φέρει. Ωστόσο σύμφωνα με την παράγραφο 415 του Νόμου H.R 2443 που εκδόθηκε την 5η Νοεμβρίου 2003 στις ΗΠΑ «για την εξουσιοδότηση της ακτοφυλακής των ΗΠΑ» τροποποιείται το MTSA ώστε «οι πλοιοκτήτες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να υποβάλουν στις ΗΠΑ σχέδιο ασφαλείας του πλοίου ή της εγκατάστασης με το οποίο να προκύπτει ότι έχουν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών».

Το ζήτημα λοιπόν που προκύπτει είναι ποιος εγκρίνει τα σχέδια ασφαλείας των πλοίων που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ, το κράτος της σημαίας ή η αμερικανική ακτοφυλακή. Στην περίπτωση του δεύτερου ενδεχομένου θα δημιουργούνταν το προηγούμενο κάθε σχέδιο ασφαλείας πλοίου να υπόκειται στην έγκριση κάθε ξένου λιμένα που το πλοίο προσεγγίζει²⁰.

Οπωσδήποτε μια τέτοια πρακτική θα ήταν αντίθετη στις διατάξεις της SOLAS και θα παραβίαζε από πλευράς των ΗΠΑ βασικές αρχές του Διεθνούς Δίκαιου στα πλαίσια των οποίων ο IMO ιδρύθηκε και λειτουργεί.

Τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν από την ενεργοποίηση της διάταξης αυτής μπορούν να περιγραφούν ως ακολούθως:

-την γνωστοποίηση στοιχείων που περιλαμβάνονται στα σχέδια ασφαλείας των πλοίων σε λιμενικές αρχές τρίτων χωρών, ενώ ωστόσο οι πληροφορίες αυτές δεν θα πρέπει να κοινοποιούνται,

-την υποβολή προς έγκριση ενός τεράστιου αριθμού σχεδίων ασφαλείας ξένων πλοίων προς την ακτοφυλακή των ΗΠΑ, η οποία δύσκολα θα μπορούσε να αντεπεξέλθει σε ένα τέτοιο φόρτο εργασίας χωρίς σοβαρές καθυστερήσεις, αλλά το σημαντικότερο όλων είναι ότι με αυτό τον τρόπο θα υπήρχαν σίγουρα διαρροές

-την ενδεχόμενη διατάραξη του εμπορίου στις ΗΠΑ εξαιτίας του μεγάλου αριθμού πλοίων που δεν θα μπορούν να προσεγγίζουν επειδή η ακτοφυλακή δεν έχει εγκρίνει ακόμα τα σχέδια τους και

-την διατάραξη των σχέσεων μεταξύ των ΗΠΑ και των υπόλοιπων 160 μελών του IMO τα οποία συμφώνησαν στις συγκεκριμένες τροποποιήσεις της SOLAS και τις νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις που καθιερώθηκαν, μετά από πρόταση του IMO.

Την επιθεώρηση από τις ΗΠΑ λιμένων στην αλλοδαπή

Η διάταξη του MTSA που απαιτεί από την Υπηρεσία Εθνικής Ασφάλειας των ΗΠΑ (Homeland Security) να επιβλέπει την εκπόνηση των σχεδίων ασφαλείας εκτίμησης των κινδύνων ξένων λιμανιών δημιουργεί επίσης ιδιαίτερο προβληματισμό. Στα πλαίσια αυτά οι ΗΠΑ επιδιώκουν την υπογραφή διμερών ή πολυμερών συμφωνιών με άλλα κράτη με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και κοινών πρακτικών σε σχέση με την ασφάλεια στους λιμένες. Για την υλοποίηση των παραπάνω προβλέπεται η «επί τόπου» επιθεώρηση αμερικανών αξιωματούχων στους

²⁰ Alexandros Goulielmos & Agisilaos Anastasakos, Worldwide Security Measures for Shipping, Seafarers & Ports: An impact assessment of ISPS Code, 19-1-2005, page 6

αλλοδαπούς λιμένες με σκοπό την επίβλεψη της προόδου των ληφθέντων μέτρων και την αξιολόγηση της επάρκειας τους.

Στην περίπτωση που κάποια από τα τρίτα κράτη δεν συνεργασθούν με τους αμερικανούς αξιωματούχους και δεν επιτρέψουν την πρόσβαση τους στις απαιτούμενες πληροφορίες τίθεται ακόμα και το ενδεχόμενο οι ΗΠΑ να απαγορεύσουν την είσοδο στους αμερικανικούς λιμένες πλοίων που έχουν προσεγγίσει στους λιμένες των κρατών αυτών.

Από πλευράς διεθνούς δικαίου μια τέτοια πρακτική φυσικά δεν μπορεί να είναι μονομερής, δηλαδή με άλλα λόγια ένα κράτος που τα λιμάνια του επιθεωρήθηκαν από τις ΗΠΑ θα ήταν εύλογο να ζητήσει και αυτό με την σειρά του να αξιολογήσει τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων των ΗΠΑ²¹.

Η θέση των ΗΠΑ σε ένα τέτοιο αίτημα που ενδεχομένως θα της απευθυνόταν θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρουσα. Στην γενικευμένη του μορφή ένα τέτοιο σύστημα που θα επιτρέψει στα κράτη να ζητούν και να αξιολογούν το ένα τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων του άλλου σίγουρα απαιτεί εξαιρετικά λεπτό διπλωματικό χειρισμό αφού εκ της φύσεως του ένα τέτοιο αίτημα υπονοεί ότι ένα κράτος δεν θεωρεί αξιόπιστα τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων του άλλου γεγονός που μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε διατάραξη των σχέσεων μεταξύ κρατών.

Επομένως τέτοια αιτήματα θα πρέπει να τίθενται με προϋποθέσεις όπως:

- να πληρείται η αρχή της αμοιβαιότητας,
- να υφίστανται αυστηρά και εκ των προτέρων γνωστά κριτήρια στην βάση των οποίων μπορεί να γίνει μια τέτοια αίτηση, καθώς και κριτήρια αξιολόγησης
- να υπάρχουν βάσιμοι και συγκεκριμένοι λόγοι,
- οι επιθεωρήσεις να γίνονται μετά από ειδοποίηση των αρχών των λιμένων που θα επιθεωρηθούν και με την παρουσία εκπροσώπων των τοπικών αυτών αρχών οι επιθεωρητές να μοιράζονται τα αποτελέσματα της αξιολόγησης τους με τις τοπικές αρχές.

Εντούτοις κατά την άποψη της γράφουσας, πρέπει μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών να συνεχίσει να υφίσταται η αρχή της ισοτιμίας, η οποία επιβάλλει ότι:

α) Κάθε κράτος, οφείλει να αναγνωρίζει του σχεδίου ασφαλείας, κάποιου άλλου συμβαλλομένου κράτους ως εξίσου ορθό, ικανό και πλήρες

²¹ Alexandros Goulielmos & Agisilaos Anastasakos, Worldwide Security Measures for Shipping, Seafarers & Ports: An impact assessment of ISPS Code, 19-1-2005, page 10

β) Κάθε κράτος οφείλει να παρέχει συμβουλές στα άλλα, κατόπιν αιτήσεως.

Τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές

Όπως έχει αναφερθεί η SOLAS δεν υποχρεώνει την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

Η αμερικανική ακτοφυλακή ωστόσο απεφάσισε την εφαρμογή των νέων μέτρων σε όλα τα πλοία που κινούνται στα αμερικανικά ύδατα, ακόμη και σε αυτά που εξυπηρετούν τη εθνική κυκλοφορία, καθιστώντας για αυτά δεσμευτικό ολόκληρο το δεύτερο μέρος του κώδικα ISPS.

Την ασφάλεια των πληροφοριών

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, τμήματα 9,16) και ο MTSA απαιτούν τα έγγραφα τα οποία σχετίζονται με τον έλεγχο της ασφαλείας και τα σχέδια ασφαλείας να είναι εμπιστευτικά. Η USCG προτίθεται να επιβάλλει στα πλοία την υποχρέωση, να επιδεικνύουν τα εν λόγω έγγραφα, ώστε να έχει πρόσβαση για έλεγχο.

Φυσικά κάτι τέτοιο δεν έχει γίνει αποδεκτό από τα άλλα συμβαλλόμενα κράτη.

Τα επίπεδα ασφαλείας

Οι τροποποιήσεις της Solas (ψήφισμα 4) και ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 7) απαιτούν τα πλοία να προσαρμόζουν τα επίπεδα ασφαλείας, τα οποία καθορίζονται από τα συμβαλλόμενα κράτη, λαμβάνοντας συγκεκριμένα μέτρα (Μέρος Α, Τμήμα 7.2). Ο MTSA απαιτεί η USCG να θεωρεί ότι όλα τα πλοία είναι εκ των προτέρων «ύποπτα» και χρήζουν έλεγχο.

Την αποθήκευση αρχείων

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 10, Μέρος Β, Παράγραφοι 10.1, 10.2) απαιτεί την τήρηση επί του πλοίου αρχείων που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα οποία να διατηρούνται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο καθορίζεται από την Αρχή. Η USCG θα απαιτεί όλα τα υπόχρεα πλοία να τηρούν τα εν λόγω αρχεία και να τα διατηρούν επί του πλοίου τουλάχιστον για δύο (2) χρόνια, ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος.

Η Ε. Επιτροπή η οποία τάσσεται υπέρ όλων των διεθνών πρωτοβουλιών που αναμένεται να έχουν απτά και άμεσα αποτελέσματα και αντιτίθεται στην λήψη μονομερών μέτρων, κατέβαλε προσπάθειες για την εφαρμογή ομοιόμορφων μέτρων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Έτσι υπέβαλε προς το Συμβούλιο πρόταση για την υιοθέτηση Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με σκοπό την παροχή ενιαίας βάσης για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή των ειδικών μέτρων που υιοθέτησε ο ΙΜΟ .

Ειδικότερα ο Κανονισμός:

α) υπερβαίνει τα μέτρα που υιοθέτησε ο ΙΜΟ διότι καθιστά δεσμευτικές ορισμένες διατάξεις του Β' Μέρους του Κώδικα ISPS (Θα πρέπει να τονισθεί ότι η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή θεωρεί το μέρος Β ως αναπόσπαστο υποχρεωτικό τμήμα του ISPS κώδικα, το οποίο αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την εφαρμογή του ΜΤSΑ). Για παράδειγμα επεκτείνει τα μέτρα στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και επεκτείνει την υποχρέωση ανάληψης αξιολογήσεων προς την ασφάλεια και σε πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια,

β) καλεί τα κράτη να συνάψουν συμφωνίες για τις ρυθμίσεις σε θέματα ασφάλειας όσον αφορά την τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία η οποία διεξάγεται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων,

γ) προσδιορίζει τις προς θέσπιση διατάξεις από τα κράτη μέλη όσον αφορά στους λιμένες που εξυπηρετούν εκτάκτως τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές,

δ) καθορίζει τους ελέγχους ασφάλειας που πρέπει να διενεργούνται πριν από την είσοδο των πλοίων ανεξαρτήτως προελεύσεως στους λιμένες της Κοινότητας , καθώς και τους ελέγχους ασφαλείας εντός του λιμένα,

ε) ζητεί να υπάρχει μόνο μια εθνική αρχή αρμόδια για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων,

στ) προβλέπει την διενέργεια επιθεωρήσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εξακρίβωση της εφαρμογής των υιοθετηθέντων εθνικών σχεδίων στα πλαίσια του Κανονισμού αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

4.1. Ορισμός της Πειρατείας και της Ένοπλης Ληστείας, εναντίων των πλοίων

❖ Ο ορισμός της Πειρατείας αποτελείται από οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις²²:

α) οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης , ή πράξη λεηλασίας, η οποία διαπράττεται από πλήρωμα ή επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή ιδιωτικού αεροσκάφους και λαμβάνει χώρα-

i.) Σε ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους, ή εναντίον ανθρώπων ή περιουσίας που βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή το αεροσκάφος ·

ii.) Εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, ανθρώπων ή περιουσίας σε μέρος εκτός της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε Κράτους ·

β) οποιαδήποτε πράξη εθελούσιας συμμετοχής στο χειρισμό πλοίου ή αεροσκάφους έχοντας γνώση των γεγονότων, ορίζεται ως πειρατεία ·

γ) Κάθε πράξη η οποία υποκινεί οποιαδήποτε από τις περιπτώσεις που περιγράφονται στις υποπαραγράφους (α) ή (β).

❖ << Ένοπλη Ληστεία εναντίον Πλοίων σημαίνει οποιαδήποτε παράνομη πράξη βίας ή κράτησης ή πράξη λεηλασίας, ή απειλή, διάφορη μιας πράξης <<πειρατείας>>, η οποία στρέφεται εναντίον ενός πλοίου ή εναντίον ανθρώπων ή περιουσίας που βρίσκονται πάνω στο πλοίο, μέσα στη δικαιοδοσία ενός κράτους πάνω σε τέτοια αδικήματα>>.²³

Ουσιαστικά οι παραπάνω είναι δυο διαφορετικοί ορισμοί, που ο ΙΜΟ συνέθεσε κατά την 74η του συνεδρίαση του Μsc, που αφορούσε την υιοθέτηση του κώδικα των Βέλτιστων πρακτικών για την έρευνα των Εγκλημάτων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας ενάντια στα σκάφη (Μsc/Circ.984) άρθρο (2.2).

²² Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

²³ “Piracy and Armed Robbery Against Ships,” Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1–Dec. 31, 2003, 3.

Ο ΙΜΟ καθόρισε αυτόν τον “διευρυμένο ορισμό”, για να καλύψει τα ‘κενά’ που παρουσίαζε ο καθένας αφού ο ορισμός κατά UNCLOS περιορίζει τις πράξεις της πειρατείας στις “ανοιχτές θάλασσες” και “έξω από την αρμοδιότητα οποιουδήποτε κράτους” ενώ αρκετές από τις επιθέσεις συμβαίνουν στα χωρικά ύδατα μέσα στην αρμοδιότητα ενός κράτους.

Ο παραπάνω ορισμός καλύπτει, πλέον οποιαδήποτε επίθεση ή απόπειρα επίθεσης, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο ή βρίσκεται στο λιμάνι ή εν πλω.

4.2. ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΕΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ :ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ

Η πειρατεία είναι φαινόμενο που παρουσιάστηκε από τα αρχαία χρόνια σχεδόν με την εμφάνιση της ναυτιλίας. Ήταν στην αρχή μια μορφή πολέμου, η οποία εξελίχθηκε σε παράνομη πράξη ληστείας, γιατί παρουσίαζε πολλά κέρδη. Έτσι μετά από μια μεγάλη περίοδο της ιστορίας στην οποία οι πειρατές αποτελούσαν μια από τις σοβαρότερες απειλές στις θαλάσσιες δραστηριότητες σε όλο τον κόσμο, στις τελευταίες δεκαετίες η λέξη “πειρατεία” κάθε άλλο παρά έχει εξαφανιστεί .

Η νέα θαλάσσια πειρατεία είναι ένα σύγχρονο φαινόμενο, και δεν είναι εύκολο να γίνει κατανοητή κάθε πτυχή και επίπτωση: προ πάντων, δεν είναι δυνατό να πούμε εάν η σύγχρονη πειρατεία συνδέεται με το διεθνές οργανωμένο έγκλημα, ή με τρομοκρατικές ομάδες. Εάν θεωρηθεί ότι οι καλύτερα οργανωμένες ομάδες πειρατών αποτελούν από μόνες τους οργανωμένες εγκληματικές ομάδες, είναι ακόμα πιο δύσκολο να γίνουν αντιληπτοί οι πραγματικοί δεσμοί που δένουν την πειρατεία με τη θαλάσσια τρομοκρατία.

Στην πραγματικότητα, ένας αποτελεσματικός αγώνας ενάντια στη θαλάσσια πειρατεία και τρομοκρατία δεν είναι τόσο εύκολος: προβλήματα από το θαλάσσιο ανταγωνισμό, χωρικά ύδατα, διαφορετικοί πόροι (ανθρώπινοι, στρατιωτικοί, οικονομικοί και τα λοιπά) και άλλα ζητήματα, δημιουργούν έναν σύνθετο χώρο στον οποίο είναι δύσκολο για τους οργανισμούς επιβολής νόμου να εντοπίσουν και να ακολουθήσουν ελεύθερα τους πειρατές και τους τρομοκράτες. Εν τω μεταξύ οι πειρατές και οι τρομοκράτες εκμεταλλεύονται τα θαλάσσια όρια και σύνορα προκειμένου να δραπετεύσουν και να κρυφτούν, αφήνοντας πίσω τις ακτοφυλακές και τα στρατιωτικά σκάφη.

Υπάρχουν πολλές αντικειμενικές δυσκολίες, και το τρέχον διεθνές δίκαιο δεν είναι επαρκές για να χειριστεί την κατάσταση ειδικότερα εξ αιτίας της έλλειψης ύπαρξης εγκεκριμένων συμφωνιών και συμβάσεων.

Είναι σημαντικό να εξεταστεί η αξία της διεθνούς πρακτικής συνεργασίας σε αυτό το θέμα, και ο πιθανός ρόλος των υπάρχουσών οργανώσεων, συμμαχιών, συμφωνιών συνεργασίας και οργανισμών επιβολής του νόμου.

Οι δυσκολίες συνδέονται κυρίως με τον έλεγχο και την εξουσία στις θαλάσσιες επικίνδυνες ζώνες σε όλο τον κόσμο.

4.3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι πίνακες και τα στοιχεία που θα παρατεθούν σε αυτό το κεφάλαιο της Διπλωματικής εργασίας, με σκοπό την διεξαγωγή συμπερασμάτων για τις περιοχές, τους στόχους και τη διακύμανση των πειρατικών επιθέσεων, προκύπτουν από τις ετήσιες εκθέσεις του IMB.

Το Διεθνές Γραφείο Ναυσιπλοΐας (IMB= International Maritime Bureau (IMB) είναι ειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC = International Chamber of Commerce). Το IMB είναι μια μη κερδοσκοπική οργάνωση, που ιδρύθηκε το 1981 για να ενεργήσει ως συντονιστικό κέντρο στον αγώνα ενάντια σε όλους τους τύπους θαλάσσιων εγκλημάτων και αδικημάτων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) στο ψήφισμά του A 504 (XII) (5) και (9) που εξεδόθη στις 20 Νοεμβρίου 1981, έχει μεταξύ άλλων, ωθήσει τις κυβερνήσεις, όλους τους ενδιαφερόμενους και τους οργανισμούς να συνεργαστούν και να ανταλλάξουν πληροφορίες η μια με την άλλη και το IMB, με σκοπό τη διατήρηση και ανάπτυξη μιας συντονισμένης δράσης για την καταπολέμηση της θαλάσσιας απάτης.

Το πλήγμα στη ναυτιλιακή βιομηχανία από την ανησυχητική αύξηση της πειρατείας, οδήγησε τον IMB, να δημιουργήσει το διεθνές κέντρο αναφοράς περιστατικών πειρατείας (PRC) τον Οκτώβριο του 1992 στην Κουάλα Λουμπουρ, Μαλαισία.

Οι βασικές υπηρεσίες του PRC είναι:

- Η Διανομή των καθημερινών αναφορών της κατάστασης της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στα σκάφη μέσω των ραδιοφωνικών μεταδόσεων (Υπηρεσία Inmarsat-C SafetyNET)
- Η Υποβολή εκθέσεων της πειρατείας και των γεγονότων ένοπλης ληστείας εν πλω στις υπηρεσίες επιβολής του νόμου και στον IMO

- Να βοηθήσει τις τοπικές υπηρεσίες επιβολής του νόμου να συλλάβει τους πειρατές και να τις βοηθήσει να τους οδηγήσει στη δικαιοσύνη
- Να βοηθάει τους πλοιοκτήτες των οποίων τα σκάφη έχουν δεχθεί επίθεση ή έχουν καταληφθεί από πειρατές
- Να βοηθάει το πλήρωμα των οποίων σκάφη έχουν δεχθεί επίθεση
- Να παρέχει ενημερώσεις της δραστηριότητας των πειρατών μέσω του Διαδικτύου
- Να εκδίδει περιεκτικές τριμηνιαίες και ετήσιες εκθέσεις που αναγράφουν στατιστικές της πειρατείας <>

Οι υπηρεσίες PRC παρέχονται δωρεάν σε όλα τα σκάφη ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία ή τη σημαία τους.

Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται οι χώρες στις οποίες τα πλοία έχουν δεχτεί επιθέσεις από το έτος 2005 έως το έτος 2009 καθώς και το σύνολο των συμβάντων ανά έτος, ενώ στον πίνακα 2 διαφαίνονται οι χώρες των λιμένων και των αγκυροβολιών που εμφανίζουν μεγαλύτερη συχνότητα επιθέσεων κατά το έτος 2009.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1²⁴: Τοποθεσίες Πραγματικών και Αποπειραθέντων Επιθέσεων, Ιανουάριος – Δεκέμβριος, 2005 – 2009

LOCATIONS	2005	2006	2007	2008	2009
S E ASIA					
Indonesia	79	50	43	28	15
Malacca Straits	12	11	7	2	2
Malaysia	3	10	9	10	16
Myanmar (Burma)				1	1
Philippines		6	6	7	1
Singapore Straits	7	5	3	6	9
Thailand	1	1	2		1

²⁴ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009, page 5

LOCATIONS	2005	2006	2007	2008	2009
FAR EAST					
China	4	1			1
Papua New Guinea			1		
Solomon Islands			1		
South China Sea	6	1	3		13
Vietnam	10	3	5	11	9
INDIAN SUB CONTINENT					
Bangladesh	21	47	15	12	17
India	15	5	11	10	12
Sri Lanka		1	4	1	
SOUTH AMERICA					
Argentina		1			
Brazil	2	7	4	1	5
Colombia	2	2		1	5
Costa Rica					3
Dominican Republic	1				
Ecuador		1		2	2
Guyana	1	1	5		
Haiti	2		2	2	4
Jamaica	8	3	1		
Peru	6	9	6	5	13
Salvador	1				
Suriname			2		
Trinidad & Tobago		1			
Venezuela	2	4	1	3	5
AFRICA					
Angola		4	1	2	
Benin					1
Cameroon	2	1		2	3
Congo				1	
Dem. Congo Republic		3	4	1	2
Egypt			2		
Equatorial Guinea				1	
Eritrea			1		
Ghana	3	3	1	7	3
Guinea	1	4	2		5
Guinea					1

LOCATIONS	2005	2006	2007	2008	2009
Bissau					
Gulf of Aden*	10	10	13	92	116
Ivory Coast	3	1		3	2
Kenya			4	2	1
Liberia			1	1	
Madagascar	1		1		
Mauritania	1	1			
Morocco	1		1	1	
Mozambique			3	2	
Nigeria	16	12	42	40	28
Red Sea **					15
Sierra Leone		2	2		
Somalia	35	10	31	19	80
Tanzania	7	9	11	14	5
Togo		1		1	2
REST OF WORLD					
Arabian Sea ***	2	2	4		1
Belgium		1			
Caspian Sea					1
France				1	
Gulf of Oman					1
Indian Ocean ****	1				1
Iran		2	2		
Iraq	10	2	2		
Oman*****			3		4
Saudi Arabia		1			
Seychelles				1	
United Kingdom			1		
Total at year end	276	239	263	293	406

*Gulf of Aden

**Red Sea

***Arabian Sea

****Indian Ocean

*****Oman

Αυτές οι επιθέσεις, αποδίδονται όλες, στους Σομαλούς πειρατές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2²⁵: Λιμένες και Αγκυροβόλια , με 3 ή και περισσότερα καταγεγραμμένα συμβάντα , Ιανουάριος – Δεκέμβριος, 2009

COUNTRY	LOCATION	1,1,2009 to 31,12,2009
Bangladesh	Chittagong	17
Cameroon	Douala	3
Guinea	Conakry	4
Haiti	Port Au Prince	4
India	Kakinada	3
India	Kochin	3
Indonesia	Balongan	3
Indonesia	Belawan	3
Malaysia	Sandakan	4
Nigeria	Lagos	15
Peru	Callao	12
Tanzania	Dar es Salaam	5
Venezuela	Puerta la Cruz	4
Vietnam	Vung Tau	3

Το 2009 είναι το τρίτο διαδοχικό έτος που ο αριθμός των αναφερόμενων γεγονότων σημειώνει αύξηση με 239 ..263 και 293 γεγονότα που αναφέρονται το 2006 , 2007 και 2008 αντίστοιχα.

Συνολικά το 2009, αναφερθήκαν παγκοσμίως 406 γεγονότα πειρατείας και ένοπλης ληστείας ενάντια σε σκάφη, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 38,6 % από το 2008 και 69,9 % από το 2006 . Η τελευταία φορά που οι αριθμοί επιθέσεων έφτασαν τις 400 ήταν το 2003.

Ωστόσο ιδιαίτερης σημασίας στην αξιολόγηση της τάσης της πειρατείας χρήζουν τα στοιχεία που αναγράφονται στον πίνακα 3 .

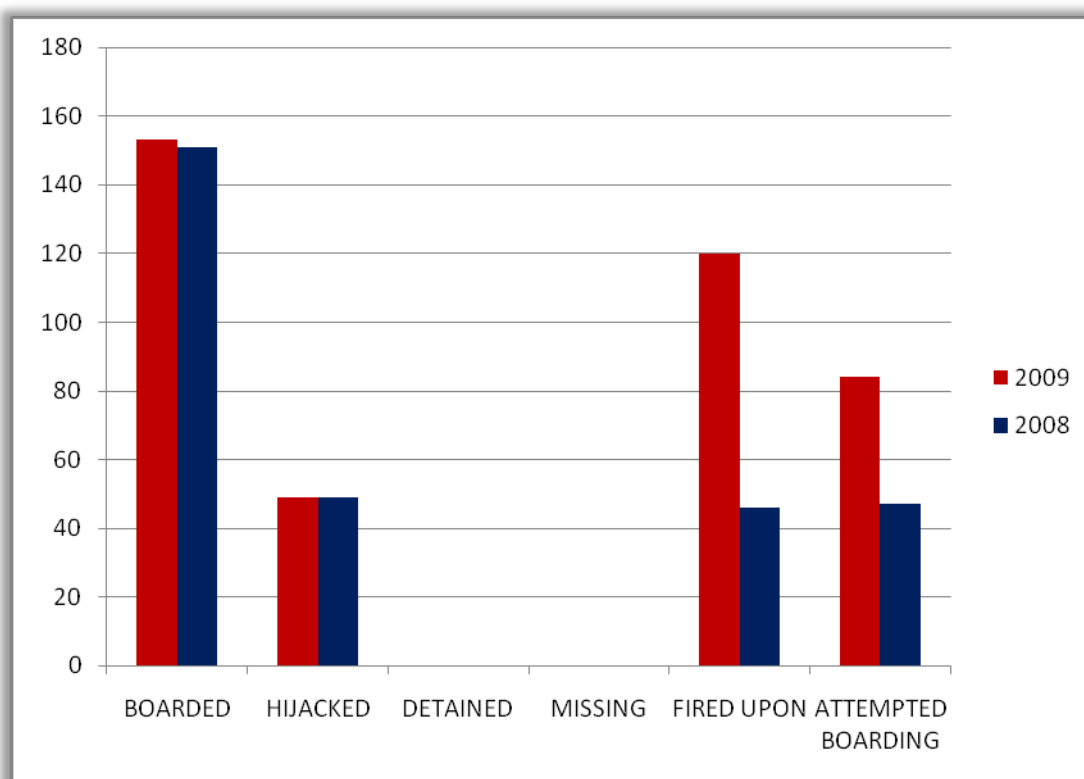
²⁵ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009,page 9

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ²⁶: Πραγματικές και Αποπειραθείσες επιθέσεις ανά περιοχή , Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2009

Location	ACTUAL ATTACKS				ATTEMPTED ATTACKS	
	Boarded	Hijacked	Detained	Missing	Fired Upon	Attempted Boarding
S E ASIA						
Indonesia	10					5
Malacca Straits	2					
Malaysia	13					3
Myanmar	1					
Philippines	1					
Singapore Straits	6					3
Thailand	1					
FAR EAST						
China	1					
South China Sea	11	1			1	
Vietnam	9					
INDIAN SUB CONT						
Bangladesh	14					3
India	10					2
SOUTH AMERICA						
Brazil	5					
Columbia	5					
Costa Rica	3					
Ecuador	2					
Haiti	3					1
Peru	12					1
Venezuela	4					1
AFRICA						
Benin	1					
Cameroon	2					1
Dem. Republic Congo	2					
Ghana	3					
Guinea	2				2	1
Guinea Bissau						1

²⁶ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009, page 8

Gulf of Aden*		20			64	32
Ivory Coast	2					
Kenya	1					
Nigeria	21	1			3	3
Red Sea**					3	12
Somalia	1	26			45	8
Tanzania	4					1
Togo						2
REST OF WORLD						
Arabian Sea						1
Caspian Sea	1					
Gulf of Oman						1
Indian Ocean						1
Oman*****		1			2	1
Sub Total	153	49	-	-	120	84
Total	406					



ΣΧΗΜΑ 1 : Πραγματικές και Αποπειραθείσες επιθέσεις, Ιανουάριος – Δεκέμβριος 2008/2009

Σε αυτό το σημείο όμως, θα ήταν παράλειψη να μη γίνει η εξής παρατήρηση:

Το 2008, 293 σκάφη αποτέλεσαν στόχο από τους Σομαλούς πειρατές έχοντας ως συνέπεια 49 πειρατείες. Ενώ ο αριθμός των συμβάντων το 2009 έχει σχεδόν διπλασιαστεί (406), ο αριθμός των επιτυχημένων πειρατειών (49) είναι αναλογικά μικρότερος. Αυτό μπορεί να αποδοθεί άμεσα στην αυξανόμενη παρουσία και το συντονισμό από το διεθνές πολεμικό ναυτικό μαζί με την ενημέρωση και την επαγρύπνηση των Καπετάνιων κατά τη μετάβαση αυτών των υδάτων. Περαιτέρω ανάλυση των μέτρων αντιμετώπισης και πρόληψης, πραγματοποιείται στο κεφάλαιο 4.7 & 4.11

Παγκοσμίως το 2009, οι πειρατές κατάφεραν να επιβιβαστούν σε 153 σκάφη ,να καταλάβουν 49 σκάφη, ενώ έγιναν 84 αποπειραθείσες επιθέσεις και 120 σκάφη δέχτηκαν πυρά - έναντι 46 σκαφών που δέχτηκαν πυρά το 2008. Συνολικά 1052 άτομα πληρώματος ελήφθησαν όμηροι, 68 άτομα του πληρώματος τραυματίστηκαν στα διάφορα γεγονότα και 8 σκοτώθηκαν.

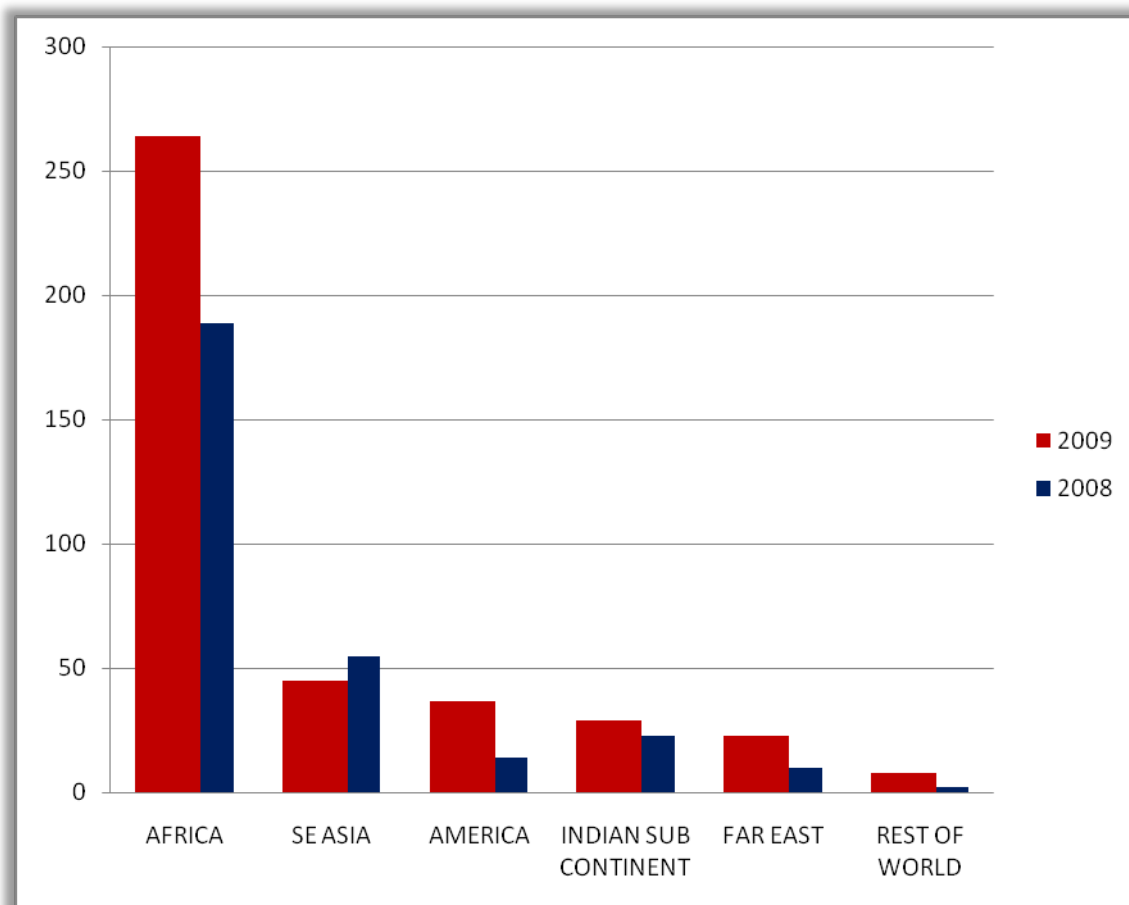
Συνεπώς δεν είναι μόνο η ραγδαία αύξηση των περιστατικών που προκαλεί έντονη ανησυχία στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αλλά το γεγονός ότι η ραγδαία αύξηση των επιθέσεων, συνοδεύεται από μια τεράστια αύξηση στη χρήση της βίας, όπως φανερώνουν τα στοιχεία του IMB.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ²⁷: Τύπος βίας που χρησιμοποιήθηκε στο πλήρωμα, Ιανουάριος – Δεκέμβριος 2005-2009

ΤΥΠΟΙ ΒΙΑΣ	2005	2006	2007	2008	2009
Βιαιοπραγίες	6	2	29	7	4
Όμηρία	440	188	292	889	1052
Τραυματισμοί	24	15	35	32	68
Απαγωγή/καταβολή λύτρων	13	77	63	42	12
Νεκροί	-	15	5	11	8
Αγνοούμενοι	12	3	3	21	8
Απειλούμενοι	14	17	6	9	14
Σύνολο	509	317	433	1011	1166

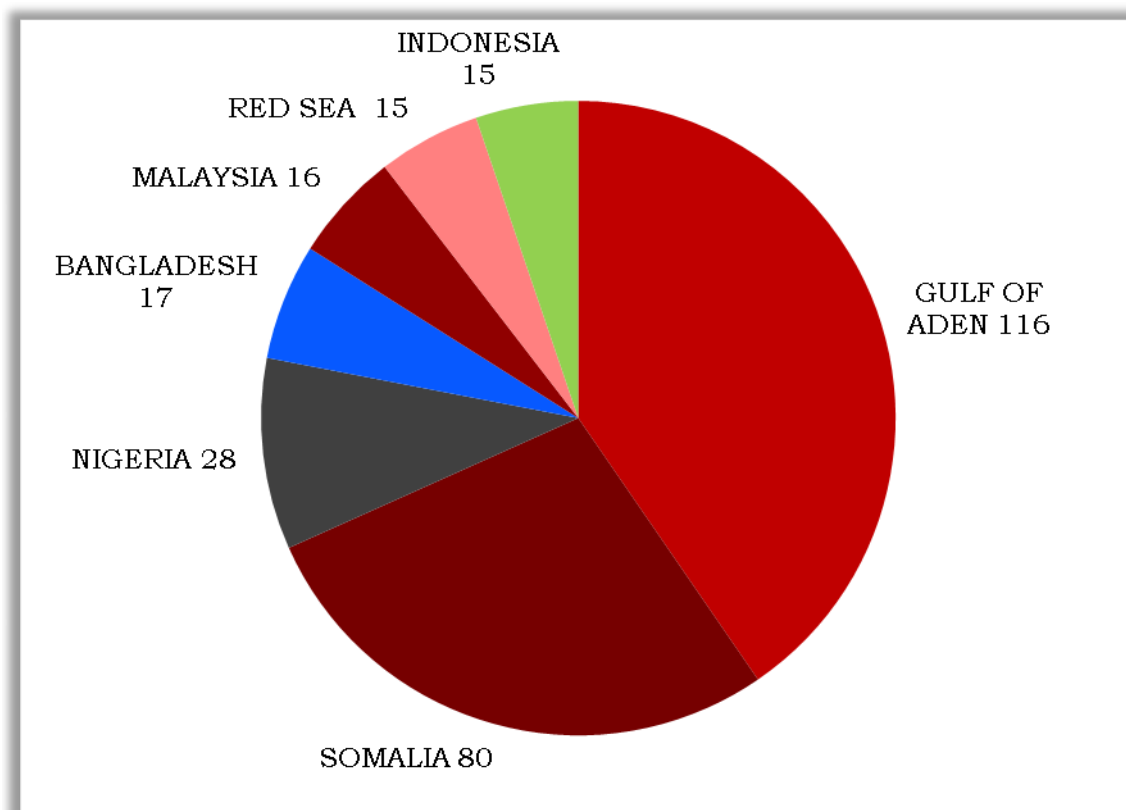
²⁷ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009,page 12

Στο παρακάτω γράφημα παριστάνεται συγκεντρωτική κατανομή των περιστατικών ανά περιοχή, ώστε να επισημανθούν οι χώρες και ήπειροι που αποτελούν επικίνδυνες ζώνες πειρατείας τα 2 τελευταία έτη.



ΣΧΗΜΑ 2: Σύνολο συμβάντων ανά τον κόσμο Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2008/2009

Πάνω από τα 2/3 των καταγεγραμμένων συμβάντων του έτους 2009 (τα 287 από τα 407), έχουν πραγματοποιηθεί στις παρακάτω περιοχές με την κατανομή που ακολουθεί:



ΣΧΗΜΑ 3²⁸: Περιοχές που μοιράζονται το μεγαλύτερο μέρος των καταγεγραμμένων συμβάντων για το έτος 2009

Παρατηρείτε ότι τα περισσότερα περιστατικά κατεγράφησαν στην περιοχή του Κέρατος της Αφρικής (εναλλακτικά ονομάζεται Σομαλική χερσόνησος και είναι ακρωτήριο της Ανατολικής Αφρικής που προεξέχει για εκατοντάδες χιλιόμετρα στην Αραβική Θάλασσα και βρίσκεται κατά μήκος της νότιας πλευράς του Κόλπου του Άντεν) και του κόλπου του Άντεν. Στη συγκεκριμένη περιοχή η αύξηση των περιστατικών ανέρχεται σε 200% περίπου, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

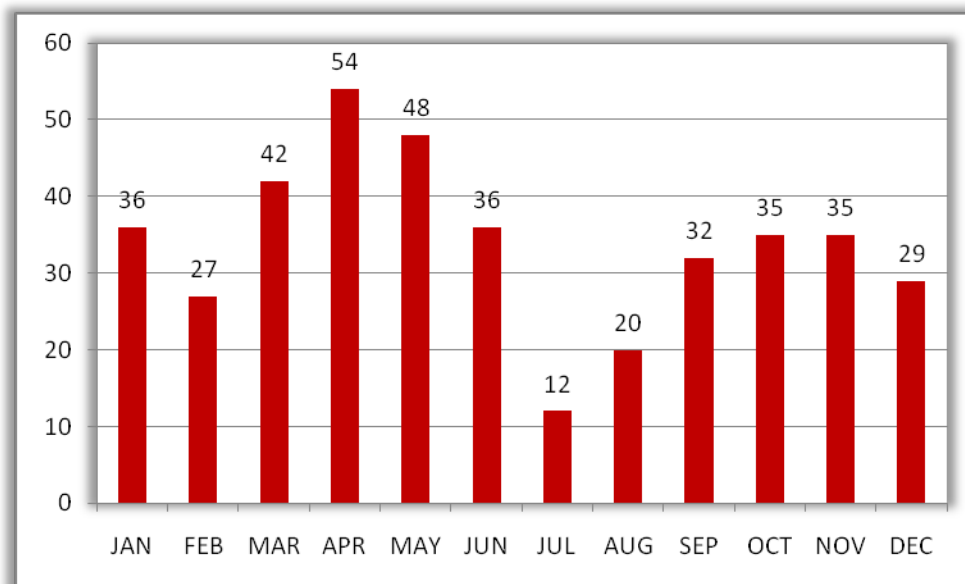


Ωκεανό

Ωστόσο οι πειρατές ολοένα και επεκτείνουν την ακτίνα δράσης τους προς τον νότο και τον Ινδικό

²⁸ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009, page 6

Η αναφορά δείχνει ότι οι επιθέσεις στην ανατολική ακτή της Σομαλίας είχαν μειωθεί τους καλοκαιρινούς μήνες, μετά από την αύξηση του Μαρτίου και του Απριλίου, ενώ τον Ιούλιο οι επιθέσεις εμφάνισαν σημαντική μείωση.



ΣΧΗΜΑ 4 ²⁹: Μηνιαία σύγκριση των συμβάντων πειρατείας, Ιανουάριος – Δεκέμβριος 2009

Το γεγονός ότι κάθε χρόνο παρατηρείται ύφεση των επιθέσεων κατά τους Θερινούς μήνες, δεν θα πρέπει να αποτελεί καθησυχαστικό γεγονός., καθώς το Διεθνές γραφείο Αναφορών για την Πειρατεία απέδωσε την πτώση στο βαρύ καιρό που συνδέεται με τους Β/Δ μουσώνες καθώς επίσης και στον ιερό μήνα του Ραμαζανίου στο τρίτο τετράμηνο του 2009.

Σε περίπτωση υψηλού κυματισμού, κατά κανόνα τους θερινούς μήνες, οι πειρατές παραμένουν αδρανείς· ενώ με το τέλος της περιόδου των μουσώνων ο αέρας και οι καιρικές συνθήκες τους ευνοούν ιδιαίτερα.

Το κέντρο προειδοποιεί ότι η επαγρύπνηση πρέπει εντούτοις να παραμείνει υψηλή κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

²⁹ ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009,page 7

4.4. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΝΤΟΝΗΣ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

ΑΦΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΣΟΜΑΛΙΑ



Σε μία χώρα όπως η Σομαλία, που είναι από τις πιο φτωχές του πλανήτη, η πειρατεία αποτελεί ελκυστική πηγή εισοδήματος. Το καώδες πολιτικό περιβάλλον που διαρκεί από το 1975, η ακυβερνησία και τα ήδη ανεπτυγμένα ανάρτικα της, σε συνδυασμό με τη θέση της στο Κέρασ της Αφρικής, το οποίο αποτελεί ιδανικό κρησφύγετο για τους πειρατές, έχουν συντελέσει στην ραγδαία έξαρση του φαινομένου,.

Ιστορικά αλλά και πρόσφατα γεγονότα ανατρέπουν την εικόνα που έχουμε για τους Σομαλούς πειρατές. Η πειρατεία στην περιοχή ξεκίνησε ως πράξη εθνικής αντίστασης, από ομάδες που επαναστάτησαν όταν ευρωπαϊκά πλοία πετούσαν πυρηνικά και άλλου είδους απόβλητα ή έκλεβαν τα θαλάσσια αποθέματα.

Η καταστροφή ήλθε αμέσως μετά την πτώση της κυβέρνησης το 1991.

Τα αφύλαχτα χωρικά ύδατα της Σομαλίας, έγιναν το Ελντοράντο κρατών και εταιρειών. Εκατοντάδες αλιευτικά από την Ιταλία, την Ισπανία, τη Ταϊλάνδη και άλλου, εκμεταλλεύοντουσαν ένα από τους πλουσιότερους σε βιοποικιλότητα ωκεανούς αποκομίζοντας κέρδη άνω των 300 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως και οδηγώντας σε απόγνωση τους ντόπιους ψαράδες. Ακόμα χειρότερα, δυτικές εταιρίες επεξεργασίας αποβλήτων χρησιμοποιούσαν τα νερά της Σομαλίας επί μια δεκαετία για να ποντίζουν πυρηνικά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, κάτι που επιβεβαιωνόταν και από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΗΕ. Υπάρχουν μαρτυρίες, όπου ιταλικά πλοία άδειαζαν τα παράνομα φορτία τους στα

ανοικτά της Σομαλίας και έφευγαν φορτωμένα με τόνους ψαριών, κυρίως τόνο.³⁰

Η χειροπιαστή απόδειξη ήλθε μετά το σεισμό της 26ης Δεκεμβρίου 2004, όταν το τσουνάμι ξέβρασε στην ακτή του Puntland (B.A. Σομαλία) ολόκληρα κοντέινερ με κάθε είδους τοξικά απόβλητα. Αρκετοί πέθαναν και εκατοντάδες κάτοικοι μολύνθηκαν και εμφάνισαν αιμορραγίες, δερματικά προβλήματα και μια σειρά ασθενειών με τις οποίες ήταν καταδικασμένοι να ζήσουν το υπόλοιπο της ζωής τους. Ωστόσο καμία ευρωπαϊκή κυβέρνηση δεν πήρε την ευθύνη. Δεν υπήρξε καθαρισμός, δεν υπήρξαν αποζημιώσεις, δεν υπήρξε πρόληψη.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, μεγάλο τμήμα των επαγγελματιών αλιέων της περιοχής εξωθήθηκε στην πειρατεία από τις αρχές της περασμένης δεκαετίας. Αρχικά οι πειρατές ενδιαφέρονταν να εξασφαλίσουν τα νερά τους πριν εμπλακούν ξένοι επιχειρηματίες ή στρατιωτικές δυνάμεις.

Αντιλαμβανόμενοι τα κέρδη της πειρατείας, μιας και τα λύτρα συνήθως αποδίδονταν, οι τοπικοί φύλαρχοι άρχισαν να συνεπικουρούν τους πειρατές, μοιραζόμενοι από κοινού τα κέρδη. Έτσι οι φιλήσυχοι ψαράδες, μετετράπησαν σε δράστες ενός οργανωμένου εγκλήματος, που όμως στοχεύει στην είσπραξη λύτρων και όχι σε εσκεμμένη πρόκληση θανατηφόρων επιθέσεων.

Σήμερα οι πειρατές συνδέονται με τοπικούς πολέμαρχους και σύμφωνα με αναφορές των υπηρεσιών πληροφοριών, οι συγκεκριμένες ομάδες φέρεται να συνδέονται και με δίκτυα τρομοκρατικών οργανώσεων. Εικάζεται ότι υπάρχει ένα ευρύ δίκτυο πληροφοριοδοτών στην Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή, που παρέχει πληροφορίες ακόμη και συντονισμό στις επιχειρήσεις τους.

Σε τοπικό επίπεδο, παρόλο που η παρουσία ενόπλων ανδρών δημιουργεί κάποιο αίσθημα ανασφάλειας στους κατοίκους των περιοχών αυτών, ωστόσο οι περισσότεροι κάτοικοι βλέπουν με καλό μάτι την παρουσία των πειρατών, καθώς η εισροή του πειρατικού χρήματος έχει ωφελήσει τις υποβαθμισμένες πόλεις, με τους κατοίκους να απολαμβάνουν αγαθά άγνωστα μέχρι τότε σε αυτούς.

Ένας άλλος λόγος που οι κάτοικοι δεν εναντιώνονται σε αυτή τη κατάσταση είναι ότι έχουν πειστεί ότι η πειρατεία είναι ένα είδος θρησκευτικής υποχρέωσης, αφού ο θρησκευτικός φανατισμός τους έχει οδηγήσει στο να πιστεύουν ότι η πειρατεία είναι μια μορφή πάλης ενάντια στο δυτικό πολιτισμό.

³⁰ <http://wordpress.com>

ΝΙΓΗΡΙΑ

Θα ήταν μεγάλη παράληψη να μην τεθεί η Νιγηρία στις πρώτες θέσεις των επικίνδυνων ζωνών πειρατείας, όχι τόσο για τη συχνότητα των επιθέσεων, η οποία δεν είναι τόσο μεγάλη (για το έτος 2009, η Νιγηρία ευθύνεται μόλις για το 7 % των περιστατικών παγκοσμίως), **όσο για το υψηλό επίπεδο βιαιότητας τους, που ξεπερνάει οποιαδήποτε άλλη περιοχή του κόσμου.** Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι λαμβάνονται πληροφορίες από εξωτερικές πηγές συμπεριλαμβανομένου του Risk Intelligence Organisation με έδρα τη Δανία οι οποίες καταδεικνύουν ότι τουλάχιστον το 50% των επιθέσεων στα σκάφη που αφορούν κυρίως τη βιομηχανία πετρελαίου δεν έχουν καταγγελθεί. Τα περισσότερα από τα αναφερόμενα γεγονότα πραγματοποιήθηκαν στα ύδατα γύρω από το Lagos.

Σε αντίθεση με τη Σομαλία, όπου καταγράφονται καταλήψεις πλοίων με σκοπό την είσπραξη λύτρων και στις περισσότερες περιπτώσεις δεν σημειώνονται τραυματισμοί ή απώλειες ναυτικών, στη Νιγηρία οι πειρατικές επιθέσεις, αν και πιο περιορισμένες αριθμητικά, είναι εξαιρετικά βίαιες και ολοκληρώνονται συνήθως με τη λεηλασία του πλοίου για την απόκτηση χρημάτων, πολύτιμων ειδών του πληρώματος και μέρους του φορτίου.

Ακόμα στη Νιγηρία, σε αντίθεση με τη Σομαλία, υπάρχει κεντρική κυβέρνηση και ισχυρό εθνικό πολεμικό ναυτικό στην περιοχή, αλλά, ανησυχητικό είναι το γεγονός, όπως σημειώνει και ο διευθυντής του IMB Pottengal Mukundan, ότι "στην περιοχή αυτή δεν εμφανίζεται καμία πολιτική θέληση να καταπολεμηθεί το πρόβλημα της πειρατείας στα ύδατα και την ακτή τους, παρά το γεγονός ότι η χώρα είναι ένας σημαντικός εξαγωγέας πετρελαίου και η οικονομία της χώρας βασίζεται σημαντικά στις εισαγωγές άλλων εμπορευμάτων."

ΚΟΛΠΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ/ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ



Ο Κόλπος του Άντεν είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα περάσματα εμπορικών πλοίων που διασχίζουν τη διώρυγα του Σουέζ για να περάσουν από τη Μεσόγειο στην Ερυθρά Θάλασσα και από κει προς Ινδίες, Κίνα, Ιαπωνία αλλά και προς τον Περσικό κόλπο. Η περιοχή το 2008 παρουσίασε την ραγδαία αύξηση της τάξεως 700% σε περιστατικά επιθέσεων σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, ωστόσο, το 2009 υπήρξε μια σχετικά μικρή αύξηση αφού έχει παρατηρηθεί ότι τα περισσότερα σκάφη που στοχοποιούνται βρίσκονται κατά μήκος της ανατολικής ακτής της Σομαλίας.

TANZANIA



Περιοχή Dar Es Salaam. Το νησιωτικό αρχιπέλαγος Μαφία στα ανοικτά της Τανζανίας είναι ένας παράδεισος τόσο για τους λάτρεις των καταδύσεων όσο και για τους πειρατές. Τα νησιά βρίσκονται διπλά σε μια από τις πιο σημαντικές θαλάσσιες οδούς του Ινδικού Ωκεανού που εξυπηρετεί τη διέλευση του 50% των κοντέινερ παγκοσμίως και τα δύο τρίτα των φορτίων πετρελαίου. Οι πειρατές συνεχίζουν να στοχεύουν σε σκάφη στο λιμένα, τα αγκυροβόλια και περιβάλλοντα ύδατα.

Ωστόσο παρόλο που η Τανζανία ήταν η πέμπτη σε κατάταξη χώρα, ανάμεσα σε αυτές που μοιράζονταν τα περισσότερα συμβάντα πειρατείας το 2008, το 2009 υπήρξε εμφανής μείωση των περιστατικών.

ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ

ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ



Αν και ο αριθμός επιθέσεων έχει μειωθεί, η περιοχή καταγράφεται ακόμα σαν περιοχή πολύ υψηλού κινδύνου. Οι πειρατές στοχεύουν στα σκάφη που είναι έτοιμα να αγκυροβολήσουν. Οι περισσότερες επιθέσεις αναφέρονται στις περιοχές προσέγγισης και αγκυροβόλησης του Τσιταγκόνγκ (Chittagong). Οι πρόσφατες αναφορές έδειξαν ότι οι επιθέσεις άρχισαν και πάλι να αυξάνονται.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ



Οι διαστάσεις της πειρατείας στο αρχιπέλαγος της Ινδονησίας (Anambas/ Natuna/ νησιωτικό σύμπλεγμα Mangkai / Belawan) παραμένουν μεγάλες παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης να πατάξει τις οργανωμένες συμμορίες που εφορμούν από τα χιλιάδες μικρά νησιά στα εμπορικά πλοία. Παρά τη μείωση που σημειώθηκε το 2008, η Ινδονησία παραμένει η τέταρτη χώρα σε αριθμό περιστατικών ένοπλων ληστειών και επιθέσεων.

ΣΤΕΝΑ ΤΗΣ ΜΑΛΑΚΑ - ΜΑΛΑΙΣΙΑ



Η στενή λωρίδα θάλασσας μεταξύ της Μαλαισίας και της Ινδονησίας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές οδούς στον κόσμο. Από το Στενό διέρχονται 70.000 πλοία ετησίως, για να κλείσουν το ένα τέταρτο των παγκόσμιων θαλάσσιων εμπορικών συναλλαγών³¹. Επίσης είναι ο συντομότερος δρόμος μεταφοράς αγαθών από την Κίνα στην Ινδία. Με μήκος 2.700 μιλίων είναι, από γεωγραφικής άποψης το ιδανικό σημείο. Οι ακτές των στενών, είναι διάστικτες από κολπίσκους και εκβολές ποταμών, οι οποίες προσφέρουν ιδανικές κρυψώνες στους πειρατές.. Το 2005, η Lloyd's Market Association ανακήρυξε την περιοχή εμπόλεμη ζώνη αυξάνοντας τα ασφάλιστρα στα επίπεδα εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στο Ιράκ. Τα τελευταία χρόνια περίπολοι από την Ινδονησία, τη Μαλαισία και τη Σιγκαπούρη καθώς και ένα σύστημα παρακολούθησης του δικτύου με κάμερες που δόθηκαν από την Ιαπωνική κυβέρνηση μείωσαν τον αριθμό των περιστατικών. Ωστόσο τα σκάφη προτιμούνται να διατηρήσουν αυστηρά μέτρα επίβλεψης κατά τη διαμετακόμιση των στενών.

ΣΤΕΝΑ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΣ



Τα σκάφη προτιμείται να συνεχίσουν να είναι σε επιφυλακή και να εφαρμόζουν μέτρα κατά της πειρατείας. Οι πειρατές επιτίθενται στα σκάφη ενώ είτε κατά τη πορεία τους είτε κατά τη διάρκεια της αγκυροβολίας σε OPL (Outside Port Limit).

³¹ <http://el.marinelink.com>

ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΚΙΝΑΣ



Έχει σημειωθεί αύξηση επιθέσεων στην τριγωνική περιοχή που διαμορφώνεται από το Tioman / Pulau Aur, τα ανατολικά στενά της Σιγκαπούρης συμπεριλαμβανομένου του OPL (Outside Port Limit) και Anambas/στα νησιά Mangkai. Οπλισμένοι πειρατές επιτίθενται σε σκάφη κατά τη διάρκεια της νύχτας.

ΝΟΤΙΑ ΚΑΙ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ/ΚΑΡΑΙΒΙΚΑ ΎΔΑΤΑ

ΒΡΑΖΙΛΙΑ



Αν και ο αριθμός των αναφερόμενων επιθέσεων στο Santos έχει μειωθεί, τα σκάφη προτρέπεται να συνεχίσουν να είναι σε επιφυλακή.

ΠΕΡΟΥ



Το παράνομο εμπόριο ναρκωτικών έχει βάλει το Περού στο χάρτη της πειρατείας. Συγκεκριμένο το λιμάνι του Callao, το ιστορικό κέντρο της Σάλσα στη χώρα, είναι παράλληλα το κέντρο των πειρατικών επιθέσεων τόσο στη Βόρειο όσο και στη Νότιο Αμερική. οι περισσότερες επιθέσεις εμφανίστηκαν όταν τα σκάφη ήταν αγκυροβολημένα παρά το γεγονός ότι το σκάφος είχε παρατηρητές ασφαλείας.

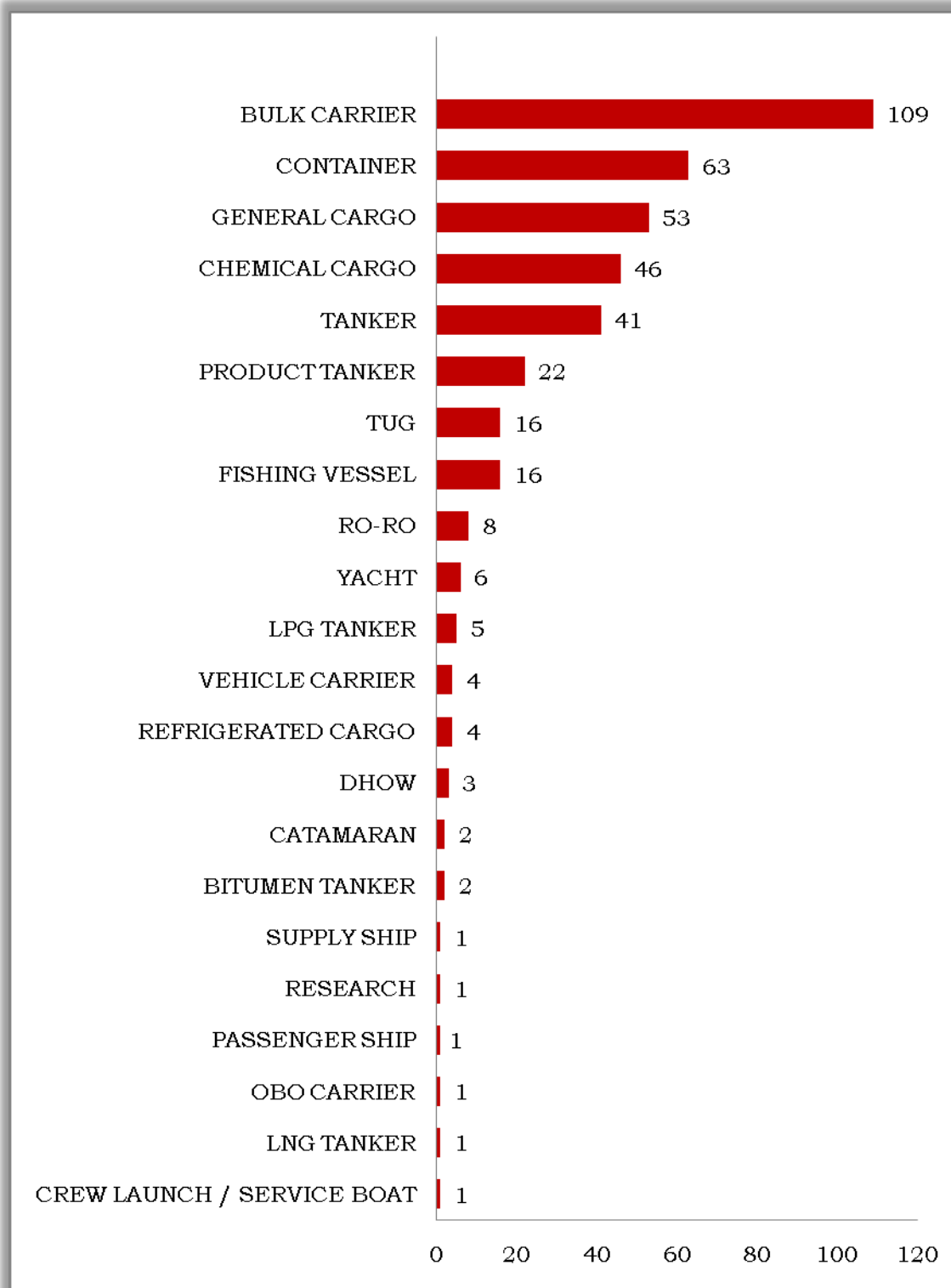
ΥΠΟΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ

ΑΡΑΒΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ/ΑΠΟ ΤΟ ΟΜΑΝ



Αναγνώριση και κλήσεις για ύποπτες μικρές βάρκες. Σε μερικές περιπτώσεις, βάρκες πλεύριζαν τα σκάφη με άγνωστες προθέσεις. Δύο επιθέσεις στο Ομάν όπου ένα σκάφος έπεσε στα χέρια των πειρατών. Πιστεύεται πως πρόκειται για Σομαλούς πειρατές που επεκτείνουν τις περιοχές επίθεσής τους.

4.5. ΤΥΠΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΕΧΟΝΤΑΙ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ



ΣΧΗΜΑ 5 ³²: Τύποι πλοίων που δέχτηκαν επιθέσεις, Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2009

³² ICC- IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2009, page 15

Τα σκάφη στα οποία επιτίθενται είναι συνήθως, γενικού φορτίου, μεταφοράς φορτιού χύδην, ψυγεία, και όλοι οι τύποι δεξαμενόπλοιων. Η χαμηλή ταχύτητα και το χαμηλό ύψος εξάλων είναι τα κοινά χαρακτηριστικά αυτών των πλοίων που διευκολύνουν την προσέγγιση και την επιβίβαση των πειρατών. Μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί λίγες επιτυχείς επιθέσεις σε σκάφη που ταξιδεύουν με περισσότερο από 15 κόμβους. Έχει επίσης παρατηρηθεί ότι δείχνουν προτίμηση στην κατάληψη αλιευτικών, προφανώς γιατί ο τύπος των πλοίων αυτών τους είναι οικείος και μπορούν να τα χειριστούν, συγχρόνως δε τα χρησιμοποιούν, ως μητρικά σκάφη, για νέες επιθέσεις.

Ωστόσο η ανάλυση των επιτυχημένων επιθέσεων δείχνει ότι ο κυριότερος λόγος που τα πλοία καταλαμβάνονται από πειρατές είναι η ελλιπής επαγρύπνηση του πληρώματος και ο ανεπαρκής ή και ανύπαρκτος αριθμός μέσων αποτροπής (π.χ. αντλίες πυρκαγιάς / μάνικες , συστήματα νυχτερινής όρασης, ηχητικοί συναγερμοί).

4.6. ΠΕΙΡΑΤΕΣ – ΤΡΟΠΟΣ ΔΡΑΣΗΣ ΠΕΙΡΑΤΩΝ

Όπως επισημάνθηκε στον πίνακα 1 , η κατακόρυφη αύξηση του συνολικού αριθμού των περιπτώσεων οφείλεται κατά κύριο λόγο στους Σομαλούς πειρατές.

Ο αριθμός των πειρατών έχει αυξηθεί από περίπου 20-25 το 2006 σε 1.500-1.600 το 2008³³. Ένα μέρος των πειρατών εδρεύει στην PUNTLAND και έχει έδρα το λιμάνι EYL, (στο οποίο μάλιστα εκτιμάται ότι οι πειρατές διατηρούν ορισμένα υποτυπώδη επιχειρησιακά κέντρα απ' όπου εξορμούν προς ανεύρεση πλοίων), ενώ το πιο “παραδοσιακό” τμήμα των πειρατών προέρχεται από την περιοχή HARARDHEERE στην Κεντρική Σομαλία. Σύμφωνα με πηγές του ΟΗΕ, τα δύο δίκτυα συνεργάζονται σε αρκετές περιπτώσεις. Στόχοι τους είναι η κατάληψη των πλοίων και η ομηρία του πληρώματος. Το Πρόγραμμα Υποστήριξης Ναυτικών Ανατολικής Αφρικής (East African Seafarers' Assistance Programme - SAP) εκτιμά ότι υπάρχουν τουλάχιστον 5 διαφορετικές δρώσες ομάδες πειρατών.

³³ <http://wordpress.com/>

Σύμφωνα με μια αναφορά του BBC, οι πειρατές μπορούν να διακριθούν στις 3 παρακάτω κατηγορίες :

- Τοπικοί ψαράδες, που θεωρούνται οι οργανωτές των επιχειρήσεων, καθώς γνωρίζουν καλά τα γύρω ύδατα .
- Πρώην μέλη της πολιτοφυλακής που μισθώνονταν από τους τοπικούς φύλαρχους .
- Τεχνικοί που εξειδικεύονται στη χρήση συστημάτων πλοήγησης GPS .

Άλλωστε ο αριθμός και η φύση των επιθέσεων έδειξε ότι πειρατικές ομάδες γνωρίζουν καλά από θάλασσα και διαθέτουν τις στοιχειώδεις γνώσεις ναυσιπλοΐας για να καταλάβουν ένα πλοίο στην ανοικτή θάλασσα και να το οδηγήσουν με ασφάλεια στα ορμητήριά τους, που συνήθως εντοπίζονται κατά μήκος της ανατολικής ακτογραμμής της Σομαλίας. Στην περιοχή αυτή οδηγούνται τα περισσότερα καταληφθέντα σκάφη και παραμένουν επί μήνες μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις για το ύψος των λύτρων ανάμεσα στους πειρατές και τη διαχειρίστρια εταιρεία.

Το στοιχείο που διαφοροποιεί τους Σομαλούς πειρατές από τους υπόλοιπους σε άλλες περιοχές του πλανήτη, π.χ. στη Νιγηρία, είναι ότι ενδιαφέρονται αποκλειστικά για τα χρήματα που θα αποσπάσουν από τις εταιρείες και δεν θα πλήξουν μέλη του πληρώματος αν ικανοποιηθούν τα αιτήματά τους.

Ο όποιος σχεδιασμός των επιθέσεων, η ύπαρξη ομάδων κρούσεως, ομάδων υποστήριξης, ελέγχου των καταληφθέντων πλοίων, διαπραγματευτών, μεσολαβητών, ή ακόμα και ομάδας προσεταιρισμού νέων στελεχών θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη, αν ληφθεί υπόψη η διάρκεια και η αντοχή του φαινομένου μέχρι σήμερα.

Τα σκάφη στα οποία επιτίθενται πειρατές από τη Σομαλία επιλέγονταν αρχικά τυχαία και δεν στόχευαν συγκεκριμένα για οποιοδήποτε άλλο λόγο εκτός από το πόσο εύκολα μπορούσε το πλοίο να καταληφθεί. Οι πειρατές περιπολούσαν απλά μια περιοχή, περιμένοντας τον στόχο και προσπαθούσαν να επιβιbasτούν. Οι νεότερες όμως πληροφορίες και αποδείξεις από την επέκταση της ακτίνας δράσης των πειρατών έως και 1500 ν.μ. από τις ακτές, θέτουν υποψίες, ότι κάθε άλλο παρά τυχαία, είναι η επιλογή του στόχου τους.

Συνήθως χρησιμοποιούνται στις επιθέσεις δύο ή περισσότερες ανοικτές λέμβοι, τα επονομαζόμενα "skiffs". Τα skiffs είναι ταχεία σκάφη μήκους 5-6μ. , πλάτους 1,5μ., ύψους 80 εκ., στα οποία επιβιβάζονται ομάδες πειρατών, μεταξύ 10-14 ατόμων και με τα οποία προσεγγίζουν το πλοίο από την πίσω αριστερή πλευρά του ή και από την πρύμνη του πλοίου.



Το μειονέκτημα των σκαφών αυτού του είδους είναι ότι δεν παρουσιάζουν μεγάλη ευστάθεια σε χαμηλές ταχύτητες και σε πλευρικό κυματισμό. Γι' αυτό παρουσιάζεται άλλωστε σημαντική ύφεση επιθέσεων κατά τις περιόδους των μουσώνων.

Για την επίτευξη επιθέσεων σε αρκετά μεγάλη απόσταση από τις ακτές και ιδίως μετά από τις οδηγίες που λάμβαναν τα πλοία από τους αρμόδιους φορείς να πλέουν σε ακτίνα μεγαλύτερη των 600NM από αυτές, οι πειρατές χρησιμοποιούν τα "mother vessel". Τα "mother vessel" είναι συνήθως αλιευτικά σκάφη ή dhows, ώστε να μην κινούν εύκολα υποψίες και χρησιμοποιούνται για φορτώσουν περισσότερα άτομα και εξοπλισμό καθώς και να μεταφέρουν και να προωθήσουν τα skiffs σε πολύ μεγαλύτερη απόσταση. Οι αναφορές ύπαρξης τέτοιων σκαφών τόσο μακριά από την ακτή πρέπει να εξετάζονται και να ερευνοούνται.

Οι πειρατές, όπως «μαρτυρούν» διάφορες φωτογραφίες τους είναι αρκετά καλά εξοπλισμένοι με σύγχρονης τεχνολογίας συστήματα, όπως GPS, δορυφορικά τηλέφωνα, τουφέκια εφόδου AK47, χειροβομβίδες, ημιαυτόματα όπλα, εκτοξευτές ρουκετών RPG, καθώς και MANPADS (βραχέος βεληνεκούς αντιαεροπορικά) και δεν διστάζουν να τα χρησιμοποιήσουν προκειμένου να ακινητοποιήσουν κάποιο πλοίο.

Οι πειρατές «προμηθεύονται» τα περισσότερα όπλα τους από την Υεμένη και τη Μογκαντίσου, πρωτεύουσα της Σομαλίας. Οι λαθρέμποροι όπλων μεταφέρουν τα όπλα από τη Μογκαντίσου στην Πουντλάνδη, όπου οι πειρατές πληρώνουν το αντίτιμο, μέσω μιας τοπικής διαδικασίας συναλλαγών.

Αφού καταφέρουν να προσεγγίσουν το πλοίο χρησιμοποιούν αγκίστρια και σκάλες αλουμινίου για να επιβιβαστούν.

³⁴ Diplomatia.gr

4.7. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Όπως θα επισημανθεί και παρακάτω, όταν εξεταστούν τα μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας, η πρόληψη και η σωστή ενημέρωση είναι το πιο σημαντικό και αποτελεσματικό μέτρο.

Έχει παρατηρηθεί ειδικά το τελευταίο χρόνο που τα μέτρα είναι πιο δραστικά, ότι η κατάληψη ενός πλοίου από πειρατές οφείλεται συνήθως είτε σε μη επαρκή επαγρύπνηση του πλοιάρχου και του πληρώματος, είτε σε ανυπακοή των εκδοθέντων οδηγιών, είτε σε λάθος του καπετάνιου.

Έτσι η ναυτιλιακή βιομηχανία και οι μεγαλύτερες ενώσεις Πλοιοκτητών (*INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, ICS, IMB*), συνέταξαν Οδηγό Βέλτιστων Πρακτικών, δηλαδή οδηγό Αποφυγής και Αποτροπής επιθέσεων τον οποίο ενθαρρύνονται να ακολουθήσουν τα πλοία που κατευθύνονται στην περιοχή και τα πληρώματα σε περίπτωση που δεχθούν επίθεση.

Καταρχήν η εταιρία οφείλει πριν το πλοίο ξεκινήσει το ταξίδι του, να έχει ενημερώσει και εκπαιδεύσει επαρκώς το καπετάνιο και το πλήρωμα με βάση ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περιπτώσεις διέλευσης από περιοχές υψηλού κινδύνου, έτσι όπως αυτό περιγράφεται στο SSP. Καλό θα ήταν να διεξαχθεί μια άσκηση πριν από την άφιξη στην περιοχή, ώστε όλο το προσωπικό να ενημερωθεί για τα καθήκοντά του συμπεριλαμβανομένης της εξοικείωσης με το σήμα συναγερμού που δηλώνει μια επίθεση πειρατείας.

Οι καπετάνιοι προτιμάται να προετοιμάσουν επίσης ένα σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης, για να περιλάβουν όλους τους απαραίτητους αριθμούς επαφών έκτακτης ανάγκης και τυποποιημένα μηνύματα, τα οποία πρέπει να είναι έτοιμα ανά πάσα στιγμή ή μόνιμα εκτεθειμένα κοντά στο δίκτυο επικοινωνίας .

Τα πλοία προτού εισέλθουν στην κρίσιμη ζώνη καλούνται να εγγραφούν εκ των προτέρων και εγκαίρως στο ειδικό Συντονιστικό Κέντρο της Ε.Ε. και να αναφέρουν την κατηγορία και την πορεία του πλοίου ώστε, σε περίπτωση επίθεσης, το κέντρο να είναι σε θέση να κινητοποιήσει τα διαθέσιμα πλοία για να προστρέξουν προς βοήθεια.

Κατά τη διέλευση του πλοίου από αυτές τις περιοχές, ο καπετάνιος και το πλήρωμα θα πρέπει να βρίσκεται εν πλήρη επαγρύπνηση, ενώ συνίσταται το πλοίο να έχει αναπτύξει τη μέγιστη ταχύτητα που δύναται.

Πολλοί πλοιοκτήτες έχουν λάβει πρόσθετα μέτρα για να κρατήσουν τους πειρατές μακριά από τα καράβια τους. Έτσι έχουν τοποθετήσει στο κατάστρωμα του πλοίου ψεύτικες οπλισμένες κούκλες, και έχουν εφαρμόσει περιμετρικά του σκάφους συρματοπλεγμα, ώστε να μην μπορούν οι πειρατές να αγκιστρώσουν σκοινιά στο κατάστρωμα για να επιβιβαστούν.

4.8. ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΠΛΟΙΟΥ

Σε περίπτωση εκδήλωσης περιστατικού πειρατείας πρέπει

Να εφαρμοστεί το σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης και να ειδοποιηθούν κατά σειρά προτεραιότητας:

- i. The UK Maritime Trade Operations (UKMTO) Dubai.
- ii. The Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA).
- iii. The International Maritime Bureau (IMB).

Να ενεργοποιηθεί το σύστημα συναγερμού ασφάλειας σκαφών (SSAS), το οποίο θα ειδοποιήσει τον CSO και το κράτος σημαίας.

Εάν ο καπετάνιος έχει ασκήσει το δικαίωμά του να κλείσει το αυτόματο σύστημα αναγνώρισης (AIS) κατά τη διάρκεια της διέλευσης από τη περιοχή πειρατείας, αυτό πρέπει να ενεργοποιηθεί μόλις έρθει το σκάφος κάτω από την επίθεση πειρατών.

Να ηχήσει ο συναγερμός έκτακτης ανάγκης και να γίνει κλήση 'mayday' στο VHF στη συχνότητα που θα έχει γνωστοποιηθεί ότι ελέγχεται από τις πολεμικές δυνάμεις της περιοχής .

Παράλληλα το πλοίο, εάν καταδιώκεται, θα πρέπει να διατηρήσει ή να αυξήσει την ταχύτητά του και να προβεί σε συνεχείς ελιγμούς αποφυγής, εφόσον αυτό είναι εφικτό.

Όπως προαναφέρθηκε οι πειρατές έχουν μεγάλη δυσκολία να επιβιβαστούν σε ένα σκάφος που είναι κατασκευασμένο ώστε να επιτυγχάνει ταχύτητα πάνω από 15 κόμβους και που παρουσιάζει καλή δυνατότητα ελιγμών αφού αυξάνοντας την έκθεση των πειρατών στους πρυμναίους κυματισμούς εμποδίζεται η προσέγγιση των skiffs στο πλοίο. Επίσης η χρήση των πυροσβεστικών μέσων (μάνικες υψηλής πίεσης), ενδείκνυται για την απόθεση ατόμων που τυχόν προσπαθήσουν να επιβιβαστούν επί του πλοίου.

Τα στοιχεία μέχρι σήμερα από τις αποτυχημένες επιθέσεις έδειξαν ότι οι πειρατές θα παραιτηθούν από τις προσπάθειες εάν δεν καταφέρουν να επιβιβαστούν μέσα σε 30 - 45 λεπτά. Έτσι ακόμα και αν δεν αποτραπεί άμεσα η πειρατεία , οι ενέργειες αυτές θα εξοικονομήσουν χρόνο μέχρι να φτάσουν οι στρατιωτικές δυνάμεις. Αυτό συχνά οδηγεί τους πειρατές στο να ματαιώσουν την επίθεσή τους.

Εφόσον τελικά η πειρατεία δεν καταστεί δυνατόν να αποτραπεί και εκδηλωθεί επί του πλοίου, ο καπετάνιος θα πρέπει, προτού οι πειρατές να αποκτήσουν πρόσβαση στη γέφυρα, να ενημερώσει UKMTO, MSCHOA και εάν ο χρόνος το επιτρέπει την εταιρία. Έπειτα θα πρέπει να παραδοθεί στους πειρατές και ο ίδιος καθώς και το πλήρωμα να διατηρήσει την ψυχραιμία του και να μη προβάλλει καμία αντίσταση.

4.9. ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ

Αφού οι πειρατές καταλάβουν το σκάφος, συνήθως το μεταφέρουν στα λιμάνια του EYL, του HOBYO ή του HARARDHEERE και αρχίζουν οι επαφές – διαπραγματεύσεις για την καταβολή λύτρων που αφορούν το πλοίο, το φορτίο και το πλήρωμα.

Υπολογίζεται ότι μέσα στο 2008 δαπανήθηκαν περίπου 150 εκατ. δολάρια για καταβολή λύτρων σε πειρατές, ενώ πέρσι το ποσό εκτοξεύτηκε και υπολογίζεται ότι ξεπέρασε τα 500 εκατ. δολάρια. Γενικά από στοιχεία που έχουν αρχίσει να συγκεντρώνουν οι Αρχές Ασφαλείας του Λιμενικού Σώματος φαίνεται ότι η απελευθέρωση κάθε πλοίου κοστολογείται κατά μέσο όρο μεταξύ 1,8-2,2 εκατ. δολάρια, αλλά υπάρχουν και περιπτώσεις που έχουν καταβληθεί πολύ μεγαλύτερα ποσά.

Αν και το φαινόμενο απασχολεί παγκοσμίως τη ναυτιλιακή κοινότητα, διεθνείς οργανισμούς και κράτη, τα στοιχεία που υπάρχουν στις Αρχές για κρίσιμες πτυχές, όπως είναι η διαπραγμάτευση με τους πειρατές και η καταβολή των λύτρων, είναι περιορισμένα.

Στελέχη του Λιμενικού Σώματος έχουν επισημάνει μια απροθυμία της ναυτιλιακής κοινότητας να δώσει στοιχεία για το ακριβές ύψος των λύτρων που καταβάλλονται και πολύ περισσότερο για τον τρόπο καταβολής, τη διαδικασία διαπραγμάτευσης και τις συνθήκες κράτησης. Ίσως για να μην τεθούν σε κίνδυνο άλλα πλοία και πληρώματα.

Οι διαπραγματεύσεις με τους πειρατές αναλαμβάνονται, πλέον, από ιδιωτικές Αγγλικές εταιρείες που έχουν έμπειρους διαπραγματευτές.

Ο τρόπος της καταβολής θεωρείται το πιο δύσκολο σημείο των διαπραγματεύσεων. Στην αρχή σύμφωνα με πληροφορίες κατέθεταν τα λύτρα σε λογαριασμούς υπεράκτιων εταιρειών, και από εκεί ακολουθούσε ένας λαβύρινθος μεταφορών, ώσπου τα ίχνη των χρημάτων χάνονταν. Τελευταία όμως, επειδή οι έλεγχοι εντάθηκαν, οι πειρατικές ομάδες στη Σομαλία ζητούν τα χρήματα σε μετρητά. Πρόσφατα μάλιστα ένα ελικόπτερο πέταξε πάνω από ένα πλοίο που είχαν καταλάβει Σομαλοί πειρατές και άφησε μια τσάντα με 4 εκατ. δολάρια σαν λύτρα. Άλλες φορές, όπως λένε ειδικοί, για να γίνει η καταβολή μεσολαβούν πολλοί μεσάζοντες, από τους οποίους κάποιοι στο παρελθόν έχασαν και τη ζωή τους κατά την παράδοση.

4.10. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ

Οι πειρατικές επιθέσεις εκτιμάται ότι θα κοστίσουν στην παγκόσμια οικονομία μέχρι 16 δισ. δολάρια³⁵. Αν και είναι δύσκολος ο υπολογισμός της συνολικής ζημιάς (άμεσα και έμμεσα), αρκεί να σημειωθεί ότι ο διπλασιασμός των πειρατικών επιθέσεων το έτος 2009 έχει αυξησει μέχρι 10 φορές το κόστος των διαδρομών στα επικίνδυνα νερά.

Ένα κομμάτι του επιπλέον κόστους από την πειρατεία σχετίζεται με τις καθυστερήσεις. Μία περίπτωση κατάληψης πλοίου, για παράδειγμα στη Σομαλία, μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις και καθυστερήσεις δύο ή τριών μηνών. Οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις και η μείωση της μεταφερόμενης ποσότητας αυξάνει το κόστος στον τελικό καταναλωτή. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα επιπλέον ασφάλιστρα καλύπτουν περιπτώσεις απαγωγής και πληρωμές για λάφυρα συνήθως μέχρι 4,5 εκατομμύρια δολάρια, αλλά και τη δυνατότητα μίσθωσης εταιρειών ασφαλείας (security) των ειδικών εταιρειών που διαθέτουν εξειδικευμένο προσωπικό και αναλαμβάνουν τις διαπραγματεύσεις με τους πειρατές.

Μία ακόμα συνέπεια από την πειρατεία σχετίζεται με την απροθυμία των πληρωμάτων να ταξιδέψουν σε επικίνδυνες διαδρομές.

Ωστόσο η αλλαγή πορείας, προκειμένου τα πλοία να αποφεύγουν τα επικίνδυνα νερά, δεν αποτελεί οικονομικότερη λύση.



Για παράδειγμα το κόστος διέλευσης από τη Διώρυγα του Σουέζ ανέρχεται σε περίπου 100.000 δολάρια ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου και την αξία του φορτίου. Για να αποφύγουν τα πλοία το Σουέζ και τον Κόλπο του Άντεν και να κάνουν τον γύρο της Αφρικής,

³⁵ <http://news.kathimerini.gr>

επωμίζονται επιπλέον κόστος σε καύσιμα, χρόνο και εργατικό δυναμικό για ένα ταξίδι. Λόγω των επιπλέον χιλιομέτρων, ένα πλοίο liner θα ταξιδέψει 5 φορές σε ένα χρόνο αντί για 6, γεγονός που σημαίνει μείωση κατά 26% της μεταφορικής δυναμικότητας προς Ευρώπη και κατά 4,5% των εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, σύμφωνα με εκτιμήσεις του αμερικανικού υπουργείου Ναυτιλίας και των αντασφαλιστικών εταιρειών AON και Munich Re.

Η διαδρομή ενός τάνκερ από τη Σαουδική Αραβία στις ΗΠΑ μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας απαιτεί επιπλέον 2.700 ναυτικά μίλια και πρόσθετο ετήσιο κόστος καυσίμων 3,5 εκατ. δολαρίων, σύμφωνα με το αμερικανικό υπουργείο Μεταφορών.

Συνεπώς γίνεται αντιληπτό ότι οι περισσότερες εταιρίες θα προτιμήσουν τη διέλευση από τα επικίνδυνα νερά, ελπίζοντας απλά ότι δεν θα αποτελέσουν τα πλοία τους στόχο των πειρατών.

4.11. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ

Η σημαντική αύξηση των επιθέσεων κατά των πλοίων ανοικτά των ακτών της Σομαλίας που ξεκίνησε σταδιακά να κλιμακώνεται από τον Οκτώβριο του 2008 προκάλεσε την αντίδραση της Διεθνούς Κοινότητας.

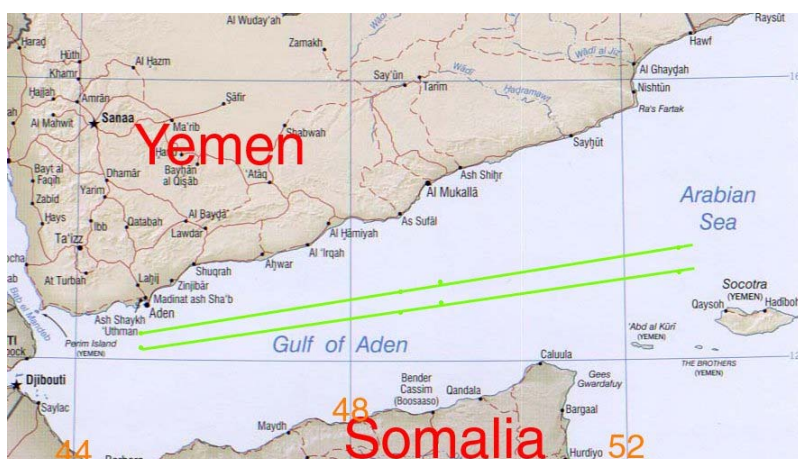
Οι διεθνείς παράγοντες αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν στρατιωτικά στην ευρύτερη περιοχή, όμως η πειρατεία πέραν των στρατιωτικών λύσεων, απαιτεί νομικά και πολιτικά μέτρα, για να αντιμετωπισθεί πολυδιάστατα. Πέραν της UNCLOS , (United Nations Convention on the Law of the Sea) και ειδικότερα των Άρθρων 105 και 107, τα πλοία που θα εμπίπτουν σε αντιπειρατικές ενέργειες κινούνται ως επί το πλείστον σαν δυνάμεις αστυνόμευσης και επιβολής του νόμου. Οι συλληφθέντες πειρατές δεν είναι αιχμάλωτοι πολέμου και ως εκ τούτου θα πρέπει να προσαχθούν σε κανονικά δικαστήρια. Οι Σομαλοί πειρατές, ενεργούν σε περιοχή που η UNCLOS δεν εφαρμόζεται, ενώ το νομικό πλαίσιο διαφόρων κρατών δεν επιτρέπει στρατιωτικές ενέργειες. Την ίδια στιγμή, τα νομικά “κενά” είναι τεράστια (για να υπάρξει επιτυχής αντιμετώπιση θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες συμπληρώσεις στο διεθνές νομικό πλαίσιο, καθώς και σε σειρά νομικών θέσεων που εφαρμόζουν οι διάφορες χώρες).

Από το 2008 το Συμβούλιο Ασφαλείας προχώρησε στην υιοθέτηση ομόφωνων αποφάσεων (βάσει του Κεφαλαίου VII του Καταστατικού Χάρτη του ΟΗΕ), ενδεικτικό στοιχείο της αποφασιστικότητας των κρατών μελών του ΟΗΕ για την αντιμετώπιση του πειρατικού κινδύνου.

Μεταξύ άλλων κατάργησε τα εθνικά και διεθνή ύδατα στη Σομαλία, και συνεπώς επιτρέπεται σε ξένες ναυτικές δυνάμεις να ενεργήσουν συνολικά σε ολόκληρη την περιοχή (απόφαση 1816 της 2/6/2008 και 1846 της 2/12/2008). Η απόφαση 1851 της 16/12/2008 παρέχει το δικαίωμα στις διεθνείς ναυτικές και άλλες δυνάμεις να προχωρήσουν και σε ενέργειες κατά των πειρατών στο Σομαλικό χερσαίο χώρο (αποκλειστικά στη Σομαλία και για περιορισμένο χρονικό διάστημα). Ορισμένες αποφάσεις του ΣΑ/ΟΗΕ (1846 – 1851) επικεντρώθηκαν και στο θέμα της σύλληψης και καταδίωξης των πειρατών, καθώς και στην εφαρμογή του Άρθρου 6 της Σύμβασης SUA (SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION), που συνδράμει στο νομικό πλαίσιο της UNCLOS σε ότι αφορά τις αντιπειρατικές ενέργειες. Η απόφαση 1851 επίσης ενθαρρύνει κράτη που έχουν στείλει πλοία στην περιοχή να προχωρήσουν στην υπογραφή συμφωνιών με κράτη της περιοχής για θέματα νομικής φύσης για την καταπολέμηση της πειρατείας (ήδη η ΕΕ, οι ΗΠΑ και η Μεγ. Βρετανία υπέγραψαν συμφωνίες με την Κένυα σχετικά με την προσαγωγή σε δίκη των πειρατών). Παράλληλα, αρκετές χώρες άνοιξαν “νέα κεφάλαια” για την αντιμετώπιση της πειρατείας στο εσωτερικό τους δίκαιο.

Από το Νοέμβριο του 2007 ως τον Ιούνιο του 2008 η Γαλλία, η Δανία, ο Καναδάς και η Ολλανδία είχαν διαθέσει ναυτικές δυνάμεις. Η Αμερικανική COMBINED TASK FORCE 150 ήταν η πρώτη πολυεθνική ναυτική δύναμη που αναπτύχθηκε στη Σομαλία ως “τμήμα” της αντιτρομοκρατικής ACTIVE ENDEAVOUR του NATO για τις περιοχές της Υεμένης, του Ομάν κ.ά. Η CTF-150 αποτελείτο από πλοία του 5ου Αμερικανικού Στόλου (MANAMA – BAHREIN), καθώς και από σκάφη της Δανίας, της Γερμανίας, του Καναδά, της Γαλλίας και του Πακιστάν.

Τον Αύγουστο του 2008 η CTF-150 προχώρησε στην οριοθέτηση μίας MARITIME SECURITY PATROL ZONE. Η θαλάσσια περιοχή περιπόλου ασφαλείας (MSPA) είναι διευκρινισμένη ζώνη περιπόλου στον κόλπο του Aden. Τα σύνορά του είναι μη χαρακτηρισμένα, αλλά είναι ένας στενός, ορθογώνιος διάδρομος μεταξύ της Σομαλίας και της Υεμένης, στο πλαίσιο του βόρειου τομέα του κόλπου.



Η CTF-150 περάτωσε τις αντιπειρατικές επιχειρήσεις και διάδοχή της ορίσθηκε η CTF-151 στην οποία, πέραν των ΗΠΑ, έχουν ενταχθεί ναυτικές μονάδες από τη Μεγ. Βρετανία, τη Δανία, τη Σιγκαπούρη, την Τουρκία και το Πακιστάν.

Το NATO διαδραμάτισε επίσης ουσιαστικό ρόλο αρχικά με τα πλοία του Standing Nato Maritime Group II (SNMG II) ναυτική μοίρα που συμμετείχε στην επιχείρηση κατά της πειρατείας με την ονομασία «ALLIED PROVIDER». Η Ελλάδα έλαβε μέρος στην επιχείρηση με τη φρεγάτα «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ». Η εμπλοκή της Ατλαντικής Συμμαχίας συνεχίσθηκε με την επιχείρηση «ALLIED PROTECTOR» που περιέλαβε σκάφη από το Standing Nato Maritime Group I(SNMG I). Από τον Αύγουστο του 2009 η νέα επιχείρηση του NATO ονομάζεται OCEAN SHIELD και Ελλάδα συμμετέχει σε αυτήν με την φρεγάτα «NAYAPINO».

Παράλληλα με το NATO, η Ε.Ε. ηγείται της επιχείρησης ATALANTA. Η Ευρωπαϊκή Δύναμη για την καταπολέμηση της πειρατείας EU NAVFOR Σομαλία-Επιχείρηση ATALANTA συγκροτήθηκε την 8η Δεκεμβρίου 2008 σε συνέχεια των ψηφισμάτων 1814,1816 και 1838 του Συμβουλίου Ασφαλείας του Ο.Η.Ε. με αποστολή:

- α. Προστασία των πλοίων του Παγκόσμιου Επισιτιστικού Προγράμματος (World Food Program) και της ευπαθούς ναυτιλιακής κίνησης στην περιοχή
- β. Επιτήρηση σε περιοχές ύποπτες για διεξαγωγή πειρατείας
- γ. Διεξαγωγή συντονισμένων επιχειρήσεων συλλογής πληροφοριών

Στην ATALANTA συμμετέχουν ναυτικές μονάδες από την Ελλάδα, την Ισπανία, τη Γαλλία, τη Γερμανία και την Ιταλία, ενώ αναμένονται προσεχώς πλοία από τη Νορβηγία, το Βέλγιο, την Ολλανδία και τη Σουηδία.

Η αρχική διάρκεια της επιχείρησης είχε οριστεί για ένα χρόνο ενώ με απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στις 15 Ιουνίου 2009 παρατάθηκε μέχρι τις 13 Δεκεμβρίου 2010.

Η συγκέντρωση σημαντικού αριθμού ναυτικών δυνάμεων στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή έθεσε το ζήτημα της επίτευξης αποτελεσματικού συντονισμού ανάμεσα α) στις Διοικήσεις αυτών, β) τα εν λειτουργία Κέντρα Ενημέρωσης Περιστατικών Πειρατείας, όπως το UKMTO του Ην. Βασιλείου στο Ντουμπάι, και το MARLO των ΗΠΑ στο Μπαχρέιν και γ) το Συντονιστικό Κέντρο Maritime Security Centre-Horn of Africa της ΑΤΑΛΑΝΤΑ στο Northwood (MSCHOA). **Το ζητούμενο παραμένει η παροχή άμεσης συνδρομής στο πλοίο που θα εκπέμπει σήμα απειλής από πειρατική επίθεση.** Προϋπόθεση για την έγκαιρη επέμβαση από τα πολεμικά πλοία των ναυτικών σχηματισμών που βρίσκονται στην περιοχή, είναι η εκ των προτέρων καταγραφή του πλοίου και των στοιχείων αυτού (*κατηγορία, πορεία*) στο μητρώο που τηρείται από το MSCHOA, ούτως ώστε το Συντονιστικό Κέντρο να έχει τη δυνατότητα να γνωρίζει το ακριβές στίγμα του τη στιγμή της επίθεσης και να διατάξει την κινητοποίηση των σκαφών της ΑΤΑΛΑΝΤΑ.

Αποτέλεσμα των διεθνών πρωτοβουλιών είναι ότι σήμερα βρίσκονται στον Δυτικό Ινδικό περίπου τριάντα πολεμικά πλοία όλων των κρατών, αριθμός μάλλον ανεπαρκής για να καλύψει το σύνολο της θαλάσσιας έκτασης που πρέπει να επιτηρηθεί αφού οι αριθμοί δεν φαίνεται να επιβεβαιώνουν την συμβολή των μέτρων στον περιορισμό του φαινομένου.

Κατά συνέπεια η έμφαση δίδεται στην πρόληψη των επιθέσεων και στην αποφυγή της κατάληψης των πλοίων. Έτσι πέρα από την έγκαιρη εγγραφή των πλοίων στο MSCHOA ο IMO εξέδωσε μια σειρά από εγκυκλίους για να συμβουλέψει πλοιοκτήτες, , ναυτιλιακές εταιρίες, καπετάνιους, πλήρωμα και όλα τα λοιπά μέλη που συμμετέχουν , να καταβάλουν περαιτέρω προσπάθειες και να εφαρμόσουν πλήρως τα προληπτικά μέτρα.

A. Με την εγκύκλιο MSC.1/Circ.1302 ο IMO αποδέχεται την από 15-4-2009 σύσταση (advise) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου (International Chamber of Shipping) και παρέχονται οδηγίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία, κατά τη διέλευση τους από το δυτικό Ινδικό Ωκεανό, ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

B. Η εγκύκλιος MSC.1/Circ.1332 αναφέρεται στις Βέλτιστες Πρακτικές (Best Management Practices) που υιοθετήθηκαν από τον IMO στην τελευταία διάσκεψη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) και παρέχει ειδικότερες οδηγίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία, ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.

Γ. Η εγκύκλιος MSC.1/Circ.1333 αντικαθιστά την αντίστοιχη MSC.1/Circ.622/ REV.1 και παρέχει οδηγίες στις κυβερνήσεις για την πρόληψη και αποτροπή περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία.

Δ. Ομοίως η εγκύκλιος MSC.1/Circ.1334 αντικαθιστά την εγκύκλιο MSC/Circ.623/Rev.3 και παρέχει οδηγίες για την πρόληψη και αποτροπή περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία.

Τελειώνοντας την αναφορά στα βασικότερα μέτρα που ελήφθησαν, θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί η σύσταση της Ομάδας Επαφής (CONTACT GROUP) για την πειρατεία στη Σομαλία, που συστάθηκε τον Ιανουάριο του 2009. Πρόκειται για ιδέα που επεξεργάστηκαν και προώθησαν οι Αμερικανοί. Η Ομάδα Επαφής λειτουργεί ως άτυπο συντονιστικό όργανο που παρακολουθεί τις εξελίξεις στο θέμα της πειρατείας και επικεντρώνεται σε θέματα επιχειρησιακά – νομικά – ασφάλειας εμπορικών πλοίων – διπλωματικά – πληροφοριών – οικονομικά και πληροφόρησης της κοινής γνώμης σε ότι αφορά την πειρατεία καθώς επίσης και προτείνει λύσεις και γενικά δίνει την ευκαιρία στα κράτη να εκφράσουν την άποψή τους για το πρόβλημα της πειρατείας.

4.12. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ

Από τα στατιστικά στοιχεία του κεφαλαίου 4.3 προέκυψε το συμπέρασμα ότι οι μέχρι σήμερα προσπάθειες δεν έχουν φέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Μπορεί οι επιθέσεις στον κόλπο του Άντεν να μειώθηκαν λόγω της στενής επιτήρησης από τις πολεμικές ναυτικές δυνάμεις και του γεγονότος ότι τα διερχόμενα πλοία διαπλέουν την περιοχή εντός του προστατευόμενου θαλασσίου Διαδρόμου αλλά οι πειρατές κατάφεραν να αποφύγουν τα διεθνή μέτρα εναντίων τους, δρώντας νοτιότερα και επεκτείνοντας την ακτίνα δράσης τους μέχρι και 1000 ναυτικά μίλια από τις ακτές. Οι τελευταίες πληροφορίες λένε ακόμα, ότι για να καταφέρουν να προσεγγίσουν τα πλοία και τις αυξημένες πλέον ταχύτητές τους, δένουν 2 skiffs με ένα σκοινί το οποίο βρίσκεται μέσα στη θάλασσα και καθώς περνάει το πλοίο συμπαρασύρει το σκοινί και τραβάει τα skiffs, ένα στη ΔΕ και ένα στην ΑΡ πλευρά του.

Όλα αυτά αποδεικνύουν, όπως επιβεβαιώνουν και οι ειδικοί, ότι οι πειρατές είναι ιδιαίτερα αποφασισμένοι και εφευρετικοί και θα καταφέρνουν να υπερνικούν κάθε εμπόδιο και να εξελίσσονται συνεχώς.

Συνεπώς 3 είναι τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η διεθνής κοινότητα στην προσπάθειά της να αντιμετωπίσει το φαινόμενο στη Σομαλία. Το πρώτο είναι η αποφασιστικότητα των Σομαλών πειρατών, το δεύτερο είναι η απουσία ισχυρής κεντρικής κυβέρνησης στη χώρα, η οποία και θα υποβοηθήσει το έργο για την αντιμετώπιση του προβλήματος και το τρίτο είναι οι διαφωνίες που υπάρχουν στους κόλπους της διεθνούς κοινότητας τόσο σε ότι αφορά τους κανόνες εμπλοκής και συνεργασίας, αλλά και σε επίπεδο μέτρων. Για παράδειγμα οι Αμερικανοί προωθούν ένα σύστημα με μισθωμένες ομάδες στα πλοία που θα οπλοφορούν, ενώ παράλληλα έχουν ζητήσει να μη γίνεται καμία διαπραγμάτευση για λύτρα. Οι δύο προτάσεις βρίσκουν πολλές χώρες αντίθετες. Επίσης, οι ΗΠΑ προωθούν ένα σχέδιο για αναγνώριση του αδικήματος της πειρατείας από όλα τα εθνικά δικαστήρια, για τη δημιουργία ταμείου που θα αναλαμβάνει το κόστος των νομικών δώξεων κατά των πειρατών, και για τον έλεγχο της παράνομης ροής των κεφαλαίων που αξιοποιούν οι πειρατές, αλλά και για κοινές πρακτικές στη διαχείριση των περιστατικών.

Την ίδια ώρα οι κυβερνήσεις των κρατών κάνουν λόγο για περισσότερη ασφάλεια αφού, όπως επισημαίνουν αναλυτές, το πρόβλημα δεν πρόκειται να λυθεί εάν δεν αντιμετωπισθεί συνολικά. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη προώθηση της εθνικής συμφιλίωσης και στη εδραίωση μιας αξιόπιστης κυβέρνησης, με την οποία θα μπορούν να συνεργαστούν οι ανθρωπιστικές οργανώσεις καθώς και άλλοι φορείς. Και πάλι τα αποτελέσματα είναι αμφίβολα, καθώς η περιοχή είναι ένα καζάνι που βράζει με διεφθαρμένες κυβερνήσεις και εμφύλιες συγκρούσεις που μαινόνται ή είναι έτοιμες να ξεσπάσουν.

4.13. ΧΡΗΣΗ ΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ

Όπως προαναφέρθηκε οι Αμερικάνοι προωθούν ένα σύστημα οπλισμένων φρουρών, δυνάμεων ασφάλειας ή μισθοφόρων, σε πλοία αμερικανικής σημαίας, με αμερικανικά πληρώματα, τα οποία φέρουν φορτία της αμερικανικής κυβέρνησης και τα οποία διέρχονται μέσω υδάτων υψηλού κινδύνου πειρατείας. Ωστόσο το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC) αναφορών η Intertanko και άλλοι φορείς δεν υποστηρίζουν τους ιδιωτικούς οπλισμένους φρουρούς και δηλώνουν ανησυχία για το ότι αυτό μπορεί να οδηγήσει στην αύξηση των όπλων και την κλιμάκωση της βίας εν πλω με δυνατότητα των αυξανόμενων θυμάτων.

Άλλωστε θα προκύψει πληθώρα θεμάτων που θα πρέπει να εξεταστούν για το κατά πόσο μπορεί και πρέπει να χρησιμοποιηθούν φρουροί ασφάλειας (οπλισμένοι ή όχι). Ενδεικτικά παρουσιάζονται μερικά από αυτά:

- Άδεια από το κράτος της σημαία καθώς δεν επιτρέπουν όλα τα κράτη σημαίας τα όπλα εν πλω
- Καθορισμός του λιμένα από τον οποίο τα όπλα θα φορτωθούν στο πλοίο καθώς δεν επιτρέπουν όλες οι λιμενικές αρχές σε σκάφη που φέρουν όπλα να εισέλθουν ή να αγκυροβολήσουν σε αυτούς.
- Συγκρούσεις και περιπλοκές με τα σχέδια ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ζητήματα σχετικά με την ασφάλιση του σκάφους συμπεριλαμβανομένης της κάλυψης P&I.
- ζητήματα σχετικά με την κατάλληλη ανταπόκριση μιας οπλισμένης φρουράς σε μια απειλή της επίθεσης
- νομικές συνέπειες και περιπλοκές σε περίπτωση που η οπλισμένη φρουρά προκαλέσει το θάνατο ενός πειρατή, ή ενός πολίτη ή ενός μέλους του πληρώματος κατά λάθος, ή ακόμα και την οπλισμένη φρουρά που υφίσταται η ίδια μοιραίους τραυματισμούς ή το θάνατο ως αποτέλεσμα των ενεργειών της.
- η νομική θέση και η ευθύνη σε περίπτωση που μια οπλισμένη φρουρά προκαλέσει ζημία στο σκάφος ή το φορτίο ή ένα επιζήμιο περιβαλλοντικό γεγονός.
- γενικά θέματα ασφαλείας στο σκάφος, όπως η επάρκεια των σωστικών μέσων, της ναυαγοσωστικής λέμβου/της ικανότητας σωστικών λέμβων.
- κίνδυνοι που συνδέονται με το επικίνδυνο φορτίο και τον μη εγγενή εξοπλισμό (πυροβόλα)
- η στοιχειώδης υγιεινή, τροφοδοσία και οι ιατρικές απαιτήσεις όλα βάση των οδηγιών/τις προφυλάξεις ασφαλείας που είναι βασισμένες στις γενικές οδηγίες βιομηχανίας και στην καθημερινή πρακτική εμπειρία που λαμβάνεται από τα πλοία , δεδομένου ότι ο αριθμός επιθέσεων πειρατείας οδηγεί στην αύξηση του αριθμού των νέων οδηγιών είναι υπό ανάπτυξη από τη βιομηχανία της ναυτιλίας/ασφαλείας.

Γενικότερα οι ασφαλιστικές εταιρίες για να κάνουν δεκτή την ασφάλιση έναντι πειρατείας για πλοία με μικρά έξαλα και χαμηλή ταχύτητα, τα οποία δεν είναι δυνατό να ενταχθούν ως μέλη φυλασσόμενης νηοπομπής, απαιτούν την τοποθέτηση ένοπλων φρουρών επί του πλοίου³⁶.

Παράλληλα και τα πληρώματα των πλοίων αυτών θέτουν την ίδια απαίτηση ιδιαίτερα μετά το Μάρτιο του 2010.

Μέχρι σήμερα δεν έχει προσβληθεί πλοίο με ένοπλους φρουρούς και συνεπώς δεν είναι γνωστός ο τρόπος δράσης τους, σε περίπτωση εκδήλωσης περιστατικού πειρατείας.

³⁶ Ρυμουλκά 'Μεγαλόχαρη'

4.14. ΣΧΕΣΗ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ-ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η βασική διάκριση μεταξύ της τρομοκρατίας και της πειρατείας εντοπίζεται στα διαφορετικά κίνητρα και τους διαφορετικούς στόχους που παρουσιάζουν οι δράσεις των δυο μερών. Η τρομοκρατία υποκινείται από πολιτικά κίνητρα, ενώ οι πειρατικές επιθέσεις αποσκοπούν σε προσωπικό οικονομικό κέρδος.

Μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που θα συνέδεαν άμεσα αυτούς τους δυο πόλους, ωστόσο δεν μπορεί να αποκλεισθεί η περίπτωση προσέλκυσης πειρατών από τρομοκρατικό δίκτυο για εκδήλωση θαλάσσιας τρομοκρατίας.

Αν εξετάσουμε τις χώρες της Αφρικής και της Ν. Ασίας που προαναφέραμε και στις οποίες υπάρχει έντονη πειρατική δράση, θα διαπιστώσουμε ότι διακρίνονται από έντονο φονταμενταλιστικό στοιχείο και σύμφωνα με τις σχετικές εκθέσεις των ΗΠΑ φιλοξενούν τρομοκρατικούς πυρήνες. Η δραστηριοποίηση της οργάνωσης Al-Shabaab (η οργάνωση χρησιμοποιεί Αυτοσχέδιους Εκρηκτικούς Μηχανισμούς και διατηρεί κάποιες σχέσεις με την AL QAEDA) έδωσε τροφή σε υπόνοιες για υπόγειες διαδρομές ανάμεσα στις πειρατικές ομάδες και στην τρομοκρατία. Οι πειρατικές δραστηριότητες είναι οργανωμένες και ευνοούνται από το περιβάλλον των τρομοκρατικών κινήσεων στην Υεμένη.

Δεδομένου ότι οι πρακτικές που χρησιμοποιούνται στις δύο περιπτώσεις είναι σε πολλά σημεία παρόμοιες, μια ταύτιση πειρατών και τρομοκρατών δεν θα πρέπει να αποκλείεται, χωρίς να υπάρχουν στοιχεία που το αποδεικνύουν με βεβαιότητα. Το σίγουρο είναι ότι η δράση των πειρατών μάλλον είναι αδύνατο να μην έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον των τρομοκρατικών πυρήνων που σίγουρα θα προσπαθήσουν (αν δεν το έχουν κάνει ήδη) να εκμεταλλευθούν για τους σκοπούς τους την «εμπειρία» και την «τεχνογνωσία» των πειρατών. Ένα τέτοιο σενάριο θα μπορούσε να υλοποιηθεί είτε με την ενσωμάτωση πειρατών στις τάξεις των τρομοκρατών με την χρήση ιδεολογικής-θρησκευτικής παρακίνησης είτε με την «εργολαβική» - επί κρήμασι δράση πειρατών για την εκτέλεση αποστολών για λογαριασμό των τρομοκρατών.

4.15. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ISPS ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι προτάσεις μου για την κατά τη κρίση μου βελτίωση του κώδικα, αναπτύσσονται κατά τον επίλογο της διπλωματικής αυτής, όπου διεξάγονται και τα συμπεράσματα της αποτελεσματικότητας του ISPS. Ωστόσο κρίνω σκόπιμο, να γίνει αναφορά σε αυτό το κεφάλαιο, των σημείων εκείνων που προτείνω για την επέκταση του κώδικα, σχετικά με την αποτροπή της πειρατείας.

Ο ISPS αποτελεί μια νομοθετημένη προσπάθεια πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών στα πλοία. Οι απαιτήσεις που έχει θέσει, βοήθησαν σημαντικά στην οργάνωση και στην ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων της εταιρίας και του πλοίου, και οδήγησαν σε καλύτερα συντονισμένη δράση κατά την αντιμετώπιση οποιουδήποτε έκνομου συμβάντος. Ωστόσο τα στατιστικά στοιχεία που παρατέθηκαν στο κεφάλαιο αυτό, φανερώνουν ότι ο κώδικας, δεν συνετέλεσε δραστικά στη μείωση των συμβάντων πειρατείας, χωρίς αυτό όμως να σημαίνει ότι δεν μπορεί να τροποποιηθεί και να επεκταθεί μελλοντικά, ώστε να συντελέσει στην αποτροπή της. Άλλωστε κατά τη γνώμη μου, μια τέτοια αναπροσαρμογή απαιτείται και είναι εφικτή.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ: Από τη μέχρι σήμερα εμπειρία έχει γίνει κατανοητός ο τρόπος δράσης πειρατών και λοιπών έκνομων ομάδων. Είναι γεγονός ότι η προσβολή ενός πλοίου κατά τον πλου του, δεν γίνεται πλέον τυχαία³⁷ και ιδιαίτερα όταν η προσβολή των πλοίων γίνεται σε αποστάσεις 1000 ν.μ. και άνω από τις ακτές.

Σημειώνεται το εξής σημαντικό:

Σε αποστάσεις άνω των 500ν.μ., τα πλοία δεν ακολουθούν συγκεκριμένες διαδρομές αλλά βρίσκονται σε πολύ μεγάλη διασπορά. Είναι σαφέστατο πλέον, ότι όλες οι έκνομες ομάδες έχουν εξοπλιστεί με σημαντικό ηλεκτρονικό εξοπλισμό, τον οποίον χρησιμοποιούν για τον εντοπισμό των πλοίων, εκμεταλλευόμενοι την ύπαρξη επ' αυτών ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ο οποίος έχει εγκατασταθεί για την ασφάλειά τους.

Παράλληλα έχει διαπιστωθεί ότι πλήττονται συγκεκριμένα πλοία, σημαντικού εκτοπίσματος και με ακριβό φορτίο. Αυτό προφανέστατα σημαίνει ότι, οι συγκεκριμένες έκνομες ομάδες έχουν πρόσβαση, στο ναυλομεσιτικό κύκλωμα από το οποίο λαμβάνουν πληροφορίες για πλοία και φορτία.

³⁷ Αρχικά η πειρατεία στην Υεμένη ξεκίνησε από ψαράδες (τυχαίες επιθέσεις)

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση την ανωτέρω ανάπτυξη των μέχρι σήμερα δεδομένων, θα πρέπει κατά τη κρίση μου να βελτιωθεί ο ISPS σε 2 καταρχήν σημεία που αφορούν:

- A. Τον κανονισμό 19 που αφορά το αυτόματο σύστημα αναγνώρισης πλοίου AIS
- B. Την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας (επίπεδο 3), κατά τη διεξαγωγή των ναυλομεσιτικών συμφωνιών, την παραλαβή και τη φόρτωση του φορτίου των πλοίων εκείνων που θα διέλθουν από ήδη χαρακτηρισμένες επικίνδυνες ζώνες (Παράγραφος 4.4).

A. Κανονισμός 19

1} Λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της σημερινής τεχνολογίας είναι δυνατό, τα πλοία τα οποία τουλάχιστον κινούνται σε επικίνδυνες ζώνες να μην διακόπτουν τη λειτουργία του AIS, αλλά να δύναται να εκπέμπουν σε σημαντικό αριθμό μυστικών συχνοτήτων, η εναλλαγή των οποίων θα γίνεται με βάση την ημερομηνία και τον μήνα. Ο ανωτέρω κατάλογος θα τηρείται μαζί με το S.S.P. και θα έχει την ίδια ασφάλεια πρόσβασης σε αυτό.

Το πλοίο θα είναι αόρατο στις αρχές, αλλά θα είναι ορατό στην εταιρία η οποία θα μπορεί να ενημερώνει τις αρχές για τη συχνότητα εφόσον αυτό απαιτείται.

2} Αναγνωρισιμότητα μέσω ραντάρ

Για να πληγεί η δυνατότητα της αποτελεσματικής χρήσης ηλεκτρονικού εξοπλισμού, από τις έκνομες ομάδες θα πρέπει, τα μεν πλοία να εκπέμπουν με κοινά ηλεκτρονικά μηχανήματα, οι δε λήψεις να γίνονται με ηλεκτρονικά μηχανήματα αιχμής (πολεμικής βιομηχανίας). Συνεπώς οι παράκτιοι σταθμοί θα λαμβάνουν σήματα υψηλής συχνότητας, τα οποία δε θα είναι δυνατό να αποκωδικοποιηθούν με κοινά ηλεκτρονικά μηχανήματα.

Μπορεί συνεπώς ένα πλοίο εκπέμποντας σειρά παλμών με το ραντάρ του, να ενημερώνει τις αρχές για τη θέση, τη πορεία και τη ταχύτητά του χωρίς τη δυνατότητα να αποκωδικοποιηθεί το σήμα του από οποιονδήποτε τρίτο.

Η εφαρμογή επί του πλοίου, είναι αρκετά εύκολη και χαμηλού κόστους, αφού χρειάζονται μόλις λίγες μετατροπές στο ήδη υπάρχων ραντάρ, ώστε να εκπέμψει τέτοια σήματα. Αντίθετα όμως ο εφοδιασμός ηλεκτρονικού εξοπλισμού αιχμής των παράκτιων σταθμών (Αρχών και Λιμένων), είναι πολύ ακριβός.

Β. Κατά την άποψή μου, πρέπει σε όλες τις ναυλομεσιτικές συμφωνίες που αφορούν φορτία, που θα διέλθουν από επικίνδυνες ζώνες, να επιβληθεί η εφαρμογή επιπέδου ασφαλείας 3.

Ειδικότερα :

1} Όλες οι ναυλομεσιτικές εταιρίες ή τουλάχιστον αυτές οι οποίες ασχολούνται με μεταφορά εμπορευμάτων που διέρχονται από επικίνδυνες ζώνες να εφαρμόσουν υποχρεωτικά το σχετικό κεφάλαιο του ISPS που προτείνεται να προστεθεί ή εναλλακτικά η συγκεκριμένη διαδικασία να εφαρμόζεται από όλες τις ναυλομεσιτικές μόνο για τα φορτία που διέρχονται από επικίνδυνες ζώνες.

2} Σε όλες τις ηλεκτρονικές/τηλεφωνικές και λοιπές επαφές μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή, να καθορίζονται κωδικοί που να προσδιορίζουν το χρόνο και το τόπο φόρτωσης, καθώς και το χρόνο και τον τόπο άφιξης και παράδοσης του φορτίου, τους οποίους θα χειρίζονται μόνο οι υπεύθυνοι ασφαλείας ναυλωτή και εκναυλωτή.

3} Το ναυλοσύμφωνο θα αποτελεί έγγραφο εμπιστευτικό και θα χειρίζεται μόνο από υπεύθυνο ασφαλείας ναυλωτή/εκναυλωτή, τερματικού σταθμού, λιμένα φόρτωσης.

4} Η φόρτωση θα υπόκειται σε διαδικασίες ασφαλείας επιπέδου 3, θεωρουμένου ως σημαντικά πιθανού συμβάντος η τοποθέτηση στο φορτίο από συνεργάτες έκνομων ομάδων πομπού συνεχούς λειτουργίας, ο οποίος θα σημαίνει ανά πάσα στιγμή τη θέση του πλοίου.

Όλα τα ανωτέρω μπορούν να αποτελέσουν το κεφάλαιο εκείνο του κώδικα ISPS το οποίο θα αποτρέπει στο μέγιστο δυνατό βαθμό, την κατάληψη του πλοίου από πειρατές και προφανώς από λοιπές έκνομες ομάδες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από τις συζητήσεις που είχα με τους ανθρώπους που με βοήθησαν στην διεκπεραίωση αυτής της εργασίας, προέκυψε το εξής ομόφωνο συμπέρασμα: ο κώδικας, αν και εφαρμόζεται τόσο στην Ελλάδα, όσο και στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα κράτη, σε κάποιες χώρες με κάποια ελαστικότητα, σε άλλες πιο αυστηρά, ωστόσο δεν επέφερε το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Δεν είναι δυνατό βέβαια να αρνηθεί κανείς ότι η ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων της εταιρίας και του πλοίου, όσον αφορά τον τρόπο εντοπισμού υπόπτων συμβάλλει σε ένα βαθμό στην αποτροπή. Επίσης στην αποτροπή συμβάλλει και η ποιοτική αναβάθμιση της αντίληψης των υπευθύνων των λιμένων, των τερματικών σταθμών και γενικότερα των αρχών κάθε χώρας οι οποίες ασχολούνται με την πρόληψη και αποτροπή εκνόμων ενεργειών.

Συνοπτικά, ενώ μπορεί ως ένα σημείο ο κώδικας να είναι αποτρεπτικός, για μεμονωμένες μη οργανωμένες περιπτώσεις, σε καμία περίπτωση δεν θεωρείται απαγορευτικός. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών, όσο αφορά εταιρία και πλοίο και στον καλύτερο δυνατό βαθμό να γίνει, δεν έχει τη δυνατότητα να αποτρέψει οποιαδήποτε οργανωμένη έκνομη ενέργεια.

Κατά την άποψη μου, αυτό οφείλεται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό στην εγγενή αδυναμία πλήρους προστασίας ενός πλοίου, παρά στις αδυναμίες που παρουσιάζει ο εν λόγω κώδικας.

Αδυναμίες και δυσκολίες εφαρμογής του Κώδικα

Ο ISPS αποτελεί μια νομοθετημένη προσπάθεια πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών στα πλοία.

Είναι προφανές ότι η εφαρμογή του κώδικα για την προστασία των πλοίων απαιτεί ένα πλήρως συντεταγμένο σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών, η αποτελεσματικότητα του οποίου κρίνεται και από την συνεργασία αρχών και λιμενικών εγκαταστάσεων με το πλοίο και την εταιρία. Εξυπακούεται δηλαδή ότι ένα ισοδύναμο σχέδιο πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών, με βάση τις ίδιες αρχές και τους ίδιους κανονισμούς, θα πρέπει να διαθέτουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις, οι τερματικοί σταθμοί φόρτωσης και τα λοιπά εμπλεκόμενα μέρη.

Η διεθνής κοινότητα αντιλαμβανόμενη την αμεσότητα στην εφαρμογή ενός κώδικα για την αύξηση της ασφάλειας των πλοίων, και επιθυμώντας η εφαρμογή του κώδικα αυτού να επεκταθεί και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, κινήθηκε με τον ταχύτερο τρόπο. Για να αποφύγει χρονοβόρες διαδικασίες που απαιτούνται από κάθε κράτος μέλος για την θέσπιση εθνικών κανονισμών σχετικών με την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και των πλοίων που ελλιμενίζονται σε αυτές, προχώρησε άμεσα στην επέκταση του σχετικού κεφαλαίου της SOLAS και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η διεθνής κοινότητα έχοντας την εμπειρία από την επέκταση της εφαρμογή του μπλε κώδικα (MSC.47(66)) και στους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης φορτίου χύδην συμφώνησε, οι διατάξεις του κώδικα (ISPS) που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, να αφορούν αποκλειστικά τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα (παράρτημα 2 προοίμιο παράγραφος 5).

Από την ταχεία διαδικασία θέσπισης του κώδικα προέκυψαν και τα πρώτα εγγενή προβλήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων.

- Γενικότερα η εφαρμογή του κώδικα αποκλειστικά και μόνο στη διασύνδεση πλοίου /λιμένα, δεν εξασφαλίζει ότι, το γενικότερο επίπεδο ασφάλειας του λιμένα είναι ισοδύναμο με το επίπεδο ασφάλειας του πλοίου, διότι αυτό εξαρτάται από τη θέληση και τις νομοθετικές ρυθμίσεις του κάθε κράτους μέλους. Αποτέλεσμα αυτού είναι η ύπαρξη δυνατότητας εκδήλωσης έκνομης ενεργείας στο πλοίο από παράπλευρους χώρους του λιμένα, όπως αυτός προσδιορίζεται στο *κεφάλαιο 2 (§ 2.3.3.3 σελ.42)* της παρούσης Διπλωματικής.
- Ο ISPS απαιτεί να διεξάγεται ηλεκτρονικός έλεγχος στα εμπορεύματα και εμπορευματοκιβώτια, ο οποίος όμως είναι δειγματοληπτικός, ιδιαίτερα δε στα φορητά αυτοκίνητα, έμφορτα ή άφορτα. Το γεγονός αυτό εξυπακούεται ότι δεν εξασφαλίζει αφενός μεν την ασφάλεια του πλοίου , αφετέρου δε τη μη διακίνηση επικίνδυνου φορτίου (όπλα, εκρηκτικά, επικίνδυνα χημικά ή βιολογικά κατασκευάσματα), καθώς και τη μη διακίνηση ναρκωτικών, και δεν πατάσσει δε, το σύγχρονο δουλεμπόριο.

Το κατά πόσο βέβαια θα μπορούσε ένας τέτοιος έλεγχος να μην είναι δειγματοληπτικός είναι ένα εύλογο ερώτημα. Λόγο των μεγάλων καθυστερήσεων, των υπέρογκων δαπανών για την κτήση του απαιτούμενου ηλεκτρονικού εξοπλισμού, και τη διαφορετικότητα της φύσεως των εμπορευμάτων, το πιθανότερο είναι ότι ο έλεγχος θα συνεχίσει να είναι δειγματοληπτικός.

- Ένα άλλο θέμα με το οποίο έρχεται αντιμέτωπος ο κώδικας είναι η αντικειμενική αντίληψη για τον εντοπισμό υπόπτου/ υπόπτων .

Από στατιστικές αλλά και από επιστημονικές αναλύσεις της ψυχολογίας ατόμων τα οποία προτίθενται να προβούν σε έκνομες ενέργειες, έχουν προκύψει συγκεκριμένα στοιχεία συμπεριφοράς και αντίδρασής τους.

Ο εντοπισμός όμως των στοιχείων αυτών της συμπεριφοράς και των αντιδράσεων από το εκπαιδευμένο και επιτετραμμένο άτομο για το σκοπό αυτό έχει τα εξής μειονεκτήματα:

α. περιέχει υποκειμενικά στοιχεία εκτίμησης τα οποία μπορεί να οδηγήσουν σε εσφαλμένα συμπεράσματα.

β. το ελεγχόμενο άτομο μπορεί να αντιδρά εντελώς φυσιολογικά και να απαντάει σε οποιαδήποτε ερώτηση κατά τρόπο αναμενόμενο ο οποίος δεν δεικνύει κάτι το ύποπτο. Έχει αποδειχτεί ότι καλά εκπαιδευμένοι τρομοκράτες έχουν περάσει από αυστηρότατους ελέγχους χωρίς να κινήσουν την παραμικρή υποψία.

Πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι στον συγκεκριμένο έλεγχο που διεξάγουν στους επιβάτες των αεροπορικών εταιριών μόνο η αεροπορική εταιρία του Ισραήλ έχει μέχρι σήμερα σημαντικά αποτελέσματα, εφαρμόζοντας όμως την μέθοδο των συνεχών συνεντεύξεων για όλους ανεξαρτήτως τους επιβάτες με διάρκεια συνέντευξης για τον καθένα άνω της μιας ώρας.

Προφανέστατα, κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί σε επιβατηγά πλοία ή στους εμπλεκόμενους με την φόρτωση και τη διακίνηση του φορτίου σε φορτηγά πλοία, όπου όπως αναφέραμε και στο κεφάλαιο 1, οι φορείς που εμπλέκονται είναι πάρα πολλοί και μη ελεγχόμενοι.

Το ανωτέρω πρώτο στάδιο του ελέγχου έχει να κάνει αρχικά με ελέγχους που διεξάγονται σε λιμένες , τερματικούς σταθμούς , πρακτορεία εκδόσεων εισιτηρίου και εν συνεχεία κατά την επιβίβαση. Η εκπαίδευση όμως όλων των εμπλεκομένων με τον έλεγχο ατόμων αν και προβλέπεται από τον κώδικα πρακτικά δεν είναι δυνατό να επιτευχθεί στον απαιτούμενο βαθμό.

Ειδικότερα δε, το δεύτερο στάδιο του ελέγχου αυτού στα επιβατηγά μόνο πλοία, το οποίο γίνεται μετά την επιβίβαση και διεξάγεται από τα μέλη του πληρώματος πάσχει σε μεγάλο βαθμό, λόγω της ανεπαρκούς και μη ουσιαστικής εκπαίδευσης.

Ένα σημαντικό ερώτημα, που πρέπει να τεθεί σε αυτό το σημείο είναι το εξής: το πλήρωμα είναι σε θέση και είναι υποχρεωμένο να αναλάβει ουσιαστικά καθήκοντα ‘ειδικευμένου αστυνομού’, πλέον των καθηκόντων που προσδιορίζονται από το βαθμό και τη θέση που κάθε μέλος του πληρώματος φέρει στο πλοίο;

Τα ανωτέρω αποτελούν ουσιώδεις αδυναμίες στο βασικό άξονα του κώδικα, οι οποίες όμως, κατά τη προσωπική μου άποψη, πηγάζουν από αντικειμενικές δυσκολίες του τομέα τις ναυτιλίας.

Άρα το θέμα που κατά τη κρίση μου πρέπει να τεθεί υπό συζήτηση είναι το αν η μη επαρκής πρόληψη και αποτροπή έκνομων ενεργειών οφείλεται στην ανεπάρκεια του συγκεκριμένου κώδικα ή έχοντας ως δεδομένο την ιδιαιτερότητα των πλοίων, δηλαδή την εγγενή αδυναμία πλήρους προστασίας τους, δε θα μπορούσε ποτέ ο οποιοσδήποτε κώδικας να εξασφαλίσει επαρκή προστασία στις θαλάσσιες μεταφορές.

Θεωρούμε ως δεδομένο κατά την εξέταση αυτού του ερωτήματος, το ότι το να μετατρέψουμε ένα εμπορικό πλοίο σε πολεμικό, και το πλήρωμα σε φρουρούς που πρέπει να αντισταθούν σε μια οργανωμένη επίθεση, δεν είναι το σωστό και το ζητούμενο.

Ιδιαιτερότητες που καθιστούν δύσκολη την επαρκή προστασία των πλοίων

A. Το πλοίο αποτελεί μια ολόκληρη πολιτεία.

Ακόμα και αν διεξάγεται ηλεκτρονικός έλεγχος στις αποσκευές των επιβατών των επιβατηγών πλοίων, αυτό δεν εξασφαλίζει απόλυτα την ασφάλεια του πλοίου διότι: κάθε πλοίο και ιδιαίτερα τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες διαθέτουν σχεδόν τα πάντα από όσα χρειάζεται ένας εκπαιδευμένος τρομοκράτης για να προκαλέσει τη καταστροφή του πλοίου ή να απειλήσει με τη καταστροφή του. Ένα οποιοδήποτε αντικείμενο, που βρίσκεται επί του πλοίου μπορεί να αποτελέσει φονικό όπλο στα χέρια ενός τρομοκράτη, ο οποίος για παράδειγμα, απειλώντας τη ζωή ενός μόνο αθώου επιβάτη μπορεί να επιτύχει τον οποιοδήποτε στόχο του.

Άρα ποιος κώδικας θα μπορούσε ποτέ να το αποτρέψει αυτό;

B. Ένα άλλο τρωτό σημείο του πλοίου είναι η δυνατότητα προσβολής του κατά τον πλου.

Ακόμα και εάν υποθέσουμε ότι είναι δυνατό, όλοι οι έλεγχοι, στους τερματικούς σταθμούς, στους λιμένες και στους σταθμούς επιβίβασης, να διεξάγονται κατά τρόπο πλήρη, η αποτροπή κάθε έκνομης ενέργειας επί του πλοίου, δε θεωρείται δεδομένη, διότι υφίστανται κίνδυνοι διεξαγωγής επ' αυτών έκνομων ενεργειών, εκτός των Λιμενικών Εγκαταστάσεων.

Σε ένα πολύωρο ταξίδι, οι πιθανότητες εισβολής τρομοκρατών χωρίς να είναι εύκολο να γίνουν αντιληπτοί είναι μεγάλες, είτε πλευρίζοντας το πλοίο με μικρότερο σκάφος, είτε υποβρυχίως, είτε με ελικόπτερο, ακόμα και με τη μορφή ναυαγών. Άλλωστε είδαμε στο κεφάλαιο της πειρατείας, πως κατάφερναν να επιβιβαστούν στα πλοία, ακόμα και σε περιοχές, που καπετάνιος και πλήρωμα ήταν σε επιφυλακή, γνωρίζοντας ότι πλέουν σε 'επικίνδυνα' νερά.

Γ. Ένας ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την αποτελεσματικότητα ενός οποιουδήποτε κώδικα είναι η συνειδητοποίηση του ενδεχόμενου κινδύνου από τους επιβαίνοντες και η συνεργασία τους με ελεγκτές και αρχές.

Οι επιβάτες που επιβιβάζονται σε ένα αεροπλάνο έχουν κατανοήσει, ότι αν συμβεί οποιαδήποτε έκνομη ενέργεια κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, βρίσκονται σε άμεσο κίνδυνο απώλειας ζωής, οπότε είναι πιο συνεργάσιμοι με τις αρχές και τους ελεγκτές ασφαλείας αλλά και πιο πρόθυμοι στο να εκτελέσουν από μόνοι τους οποιονδήποτε έλεγχο και να αναφέρουν οτιδήποτε αποκλίνει της φυσιολογικής συμπεριφοράς. Οι επιβάτες που επιβιβάζονται σε πλοίο, δεν έχουν αντιληφθεί και είναι πολύ δύσκολο να συνειδητοποιήσουν ότι οποιαδήποτε έκνομη ενέργεια συμβεί, θα θέσει σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή τους.

Συνεπώς όχι μόνο δε συνεργάζονται και δεν καταγγέλλουν οτιδήποτε μεμπτό υποπέσει στην αντίληψη τους, αλλά πολλές φορές αντιδρούν και πολύ έντονα σε κάθε προσπάθεια επιβολής ουσιαστικού ελέγχου.

Από όλους τους παραπάνω λόγους εξάγεται το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή ενός σωστού και δομημένου κώδικα που θα εξασφαλίζει απόλυτα την ασφάλεια των πλοίων δεν είναι εύκολα εφικτή.

Ωστόσο, υπάρχουν σημεία του κώδικα, που κατά τη γνώμη μου επιδέχονται βελτίωση, επιτυγχάνοντας έτσι ένα ανώτερο επίπεδο ασφαλείας από το υπάρχον.

Ο κώδικας μετά από 5 χρόνια εφαρμογής του, έχει δείξει τα σημεία αδυναμίας του και έχει καταστήσει σαφείς τους άξονες, με βάση τους οποίους ο ΙΜΟ, μπορεί να προχωρήσει στη βελτίωσή του. Αυτό επιτυγχάνεται χωρίς την παράβαση των βασικών αρχών, αφού ο τρόπος με τον οποίο ικανοποιείται η εκάστοτε απαίτηση ασφαλείας καθορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος, τον μελετητή και τον οργανισμό ο οποίος εγκρίνει το σχέδιο.

Προτάσεις για τη βελτίωση του κώδικα

Οι συγκεκριμένες προτάσεις μου για την βελτίωση του κώδικα όπως αυτός υφίσταται σήμερα είναι:

1 Από την μέχρι σήμερα πορεία της εφαρμογής του κώδικα, έχουν διαπιστωθεί σημαντικές ελλείψεις και δυσκολίες κατά την επικοινωνία μεταξύ πλοίου, εταιρίας, αρχής και λιμενικής εγκατάστασης, σε περιπτώσεις απειλής. Συνεπώς προτείνω την εκτέλεση συντονισμένου γυμνασίου αντιμετώπισης απειλής με τη συμμετοχή των προαναφερθέντων μερών, τουλάχιστον μια φορά το χρόνο.

2 Όπως έχει αποδειχτεί από την εφαρμογή άλλων σχεδίων επί του πλοίου (ISM, SOPEP/Shipboard Marine Pollution Emergency Plans), θα πρέπει η αναθεώρηση του σχεδίου ασφαλείας να είναι υποχρεωτική στις εξής περιπτώσεις:

- i. Εάν εκδηλωθεί έκνομη ενέργεια σε αδελφό ή άλλο παρόμοιο πλοίο
- ii. Εάν εκδηλωθεί έκνομη ενέργεια σε πλοίο της ίδιας διαχειρίστριας εταιρίας
- iii. Εάν έχουν προκύψει συγκεκριμένες διαπιστώσεις για την αναποτελεσματικότητα του σχεδίου όσο αφορά την αντιμετώπιση συγκεκριμένων απειλών, οι οποίες έχουν ήδη εκδηλωθεί σε άλλου τύπου πλοία και υφίσταται εμπειρία, όσο αφορά την αντιμετώπισή τους.

Συνεπώς θα απαιτείται ο C.S.O να παρακολουθεί ανελλιπώς κάθε καταγεγραμμένη απειλή ή έκνομη ενέργεια, να καταγράφει τα αποτελέσματα αυτής και να έρχεται σε επαφή με τους αντίστοιχους αξιωματικούς ασφαλείας, ώστε να λαμβάνει πρακτικές συμβουλές, για τον τρόπο αντιμετώπισης του συγκεκριμένου συμβάντος.

3 Άλλη μια απαίτηση που κατά την άποψή μου, θα έπρεπε να έχει θέσει ο κώδικας αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, και συγκεκριμένα τη τοποθέτηση πλωτών φραγμάτων. Στο P.F.S.P. αναγράφεται κάθε δυνατό μέσο προστασίας του χώρου του λιμένα, αλλά πώς εξασφαλίζεται η προστασία του πλοίου δια θαλάσσης, από μια επίθεση κάποιου τρομοκράτη ας πούμε με ταχύπλοο σκάφος (π.χ. καμικάζι);

4 Οι ασυνόδευτες αποσκευές χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, αφού αποτελούν κατά τεκμήριο σημαντική απειλή. Συνεπώς κατά τη παραλαβή και μεταφορά τους, θα πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες ασφαλείας επιπέδου 3, και να γίνεται συγκριτική ακτινοσκόπηση όλων των αποσκευών της ίδιας φόρτωσης (π.χ. κίνδυνος έκρηξης αδρανών υγρών κατά την ανάμιξη τους).

5 Επιπλέον θεωρώ ότι θα έπρεπε να εξαιρεθεί ο κανονισμός XI 2/12, σύμφωνα με τον οποίο δύναται μια αρχή να επιτρέψει στα πλοία που φέρουν τη σημαία της να εφαρμόζουν άλλα ισοδύναμα μέτρα ασφαλείας. Το ζητούμενο είναι κατά πόσο έχει εξασφαλιστεί ότι τα εν λόγω μέτρα που λαμβάνει μια αρχή, είναι το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στην SOLAS ή στο μέρος A του κώδικα ISPS.

6 Τέλος στο κεφάλαιο 4 της παρούσης διπλωματικής (§ 4.15 σελ.113) έχουν γίνει συγκεκριμένες προτάσεις για την επέκταση του κώδικα, ώστε το φαινόμενο της πειρατείας εντασσόμενο στο γενικότερο πλαίσιο των εκνόμων ενεργειών, να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να καταστήσω σαφές, ότι δεν απορρίπτω τη χρησιμότητα του εν λόγω κώδικα, ο οποίος παρά τις βελτιώσεις που κατά τη γνώμη μου επιδέχεται, θεωρώ ότι είναι αρκετά καλά δομημένος και σωστός. Αυτό που ουσιαστικά θέλω να τονίσω και να υπογραμμίσω είναι ότι η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές δεν εξασφαλίζεται μόνο από την ύπαρξη και την εφαρμογή ενός οποιουδήποτε κώδικα.

Οι προσπάθειες καταπολέμησης έκνομων ενεργειών θα πρέπει λοιπόν κατά τη γνώμη μου να στραφούν και προς μια άλλη κατεύθυνση. Ακόμα άλλωστε και αν τους απομακρύναμε από την θάλασσα θα τους βρίσκαμε οπουδήποτε αλλού θα έβρισκαν πρόσφορο έδαφος.

Η ουσιαστική αντιμετώπιση των πάσης φύσεως έκνομων ενεργειών, της τρομοκρατίας και της πειρατείας, είναι συνδεδεμένη, με τη γενικότερη πρόθεση της παγκόσμιας κοινότητας και ειδικότερα των ισχυρότερων κρατών, να προχωρήσουν στην επίλυση των ανισοτήτων μεταξύ των εθνών. Η σταδιακή ελάττωση και εν συνεχεία η εξάλειψη της εκμετάλλευσης των ασθενέστερων, καθώς και η άνευ όρων παροχή συνεχούς βοήθειας σε αυτούς, αποτελούν τα σημαντικότερα βήματα για την δημιουργία ενός νομικού πλαισίου αντιμετώπισης των διεθνών εγκλημάτων.

Το πλαίσιο αυτό θα προσδιορίζει τους τρόπους αποτροπής και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών που πιθανόν να εκδηλωθούν από άτομα ή οργανωμένες ομάδες, σαφώς πλέον προσδιοριζόμενα ως 'εγκληματίες'. Παράλληλα, η καθολική στήριξη και αποδοχή του πλαισίου από όλα τα μέλη μιας ισότιμης διεθνούς κοινότητας, θα εξασφαλίζει την επιτυχία του σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Ο ISPS έχει δομηθεί με βάση τις βασικές αρχές που ο ΙΜΟ τηρεί πάντοτε, δηλαδή τις αρχές της ισοτιμίας, της προστασίας των ανθρώπινων δικαιωμάτων και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Δεν είναι δυνατό όμως να τηρεί τις αρχές αυτές και να έχει αποτελεσματικότητα, εφόσον συνεχίσει να υπάρχει η προαναφερθείσα ανισότητα μεταξύ των εθνών.

Η θέση μου για τη δημιουργία ενός κώδικα σκληρού, που αντικειμενικό σκοπό θα έχει την πάταξη κάθε έκνομης ενέργειας, αδιαφορώντας για τις βασικές αρχές, είναι κάθετα αντίθετη.

Κύριο και βασικό μέλημα όλων, είναι η ελαχιστοποίηση και η εξαφάνιση των ανισοτήτων μεταξύ των ανθρώπων ανεξαρτήτως φυλής, χρώματος, κουλτούρας και θρησκείας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

1. Γ. Βλάχος, «ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ», Εκδόσεις Σταμούλης, 2000
2. Ν. Κατσούλης και Ν. Σπανός «ΕΛΕΓΧΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ PORT STATE CONTROL
3. Κιάντου – Παμπούκη Αλίκη, «Ναυτικό Δίκαιο», τόμος 2, Εκδόσεις Σάκκουλα 2003
4. Ρούκουνας Ε., «Διεθνές Δίκαιο», τεύχος 1, Εκδόσεις Σάκκουλα 1997
5. Επιστημονικό περιοδικό Χρονικά Ναυπηγών Μηχανικών, «ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ», Αρ. Τεύχους: 110, Ιανουάριος - Μάρτιος 2009
6. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 725/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ», 31ης Μαρτίου 2004
7. ΟΔΗΓΙΑ 2005/65/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της σχετικά με την «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ», 26ης Οκτωβρίου 2005

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ & ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

1. Johnson, C. Capt. « A GENERAL HISTORY OF THE ROBBERIES AND MURDERS OF THE MOST NOTORIOUS PIRATES». London, Conway Maritime Press, 2002.
2. Jones, S. « SURVIVING A PIRACY ATTACK : WHAT YOU NEED TO KNOW!.» Tyne and Wear (UK), Shiptalk Security Guide. Shiptalk Publishing, 2009
3. Rahman, C. – The international politics of combating piracy in Southeast Asia. : Lehr, P. (Ed.), Violence at sea: Piracy in the age of global terrorism. Abingdon (Oxon), Routledge, 2007, pp 183-198

4. Richardson Michael, «A TIME BOMB FOR GLOBAL TRADE: MARITIME-RELATED TERRORISM IN AN AGE OF WEAPONS OF MASS DESTRUCTION», February 24 2004, Institute of South Asia studies
5. ICC/ International Maritime Bureau (IMB) :
«PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS ». Annual Report 1 January – 31 December 2008.
«PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS ». Annual Report 1 January – 31 December 2009
6. International Association Of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) – «BEST MANAGEMENT PRACTICES TO DETER PIRACY IN THE GULF OF ADEN AND OFF THE COAST OF SOMALIA». Oslo, Intertanko, February 2009
7. International Maritime Organization, «CONSIDERATION AND ADOPTION OF THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE», 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34
8. Maritime Security: «ELEMENTS OF AN ANALYTICAL FRAMEWORK FOR COMPLIANCE MEASUREMENT AND RISK ASSESSMENT», New York and Geneva, 2006
9. «SECURITY IN MARITIME TRANSPORT», Paris OECD July 2003
10. «TERRORIST ATTACK ON USS COLE» , CRS report for Congress RS20721, 30 January 2001
11. «THE ACHILLE LAURO AND SIMILAR INCIDENTS AS PIRACY: TWO ARGUMENTS». In: Ellen, E. (Ed.); ICC International Maritime Bureau Piracy at sea. Paris: ICC Publishing SA, 1989, pp 179-180
12. UNCTAD/Container Security: «MAJOR INITIATIVES AND RELATED INTERNATIONAL DEVELOPMENTS», 26 Feb. 2006
13. «UNITED KINGDOM TERRORISM ACT», 2000
14. United States of America Public Law 107-295, «MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT OF 2002», Nov 25 2002

15. USCG headquarters, «MARITIME STRATEGY FOR HOMELAND SECURITY», Washington DC
17 December 2002
16. US senate 108-55 «CARGO CONTAINERS: THE NEXT TERRORIST TARGET? », 20 March 2003

ΕΓΚΥΚΛΙΟΙ

MSC.1/Circ.1302

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia

MSC.1/Circ.1332

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia – Best Management Practices

MSC.1/Circ.1333

Piracy and armed robbery against ships – Recommendations to Governments for preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships

MSC.1/Circ.1334

Piracy and armed robbery against ships – Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships

SN.1/Circ.281

Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia – Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for ships transiting the Gulf of Aden

MSC/Circ. 1074/10.6.2003

Interim guidelines for the authorization of recognized security organizations acting on behalf of the administration and/or designated authority of a contracting government

WEB SITES

www.imo.org International Maritime Organization,

www.mschoa.eu EU NAVFOR Somalia –Maritime Security Center

www.icc-css.org (ICC International Maritime Bureau – ICC Commercial Crime Services Live Piracy Report)

www.yen.gr (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)

www.eurocrime.it

www.maritimesecurity.org (Maritime Security Council)

www.mipt.org

www.wordpress.com

www.shipping.nato.int (NATO Shipping Centre)

www.ec.europa.eu

www.intertanko.com

www.recaap.org (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP))

www.bimco.dk (Baltic and International Maritime Council (BIMCO))

www.comitemaritime.org (Comité Maritime International (CMI))

www.kathimerini.gr

www.ethnos.gr

www.hellenicnavy.gr

www.hellenicshippingnews.com

ΝΗΟΓΝΩΝΟΜΕΣ - ΚΛΑΣΕΙΣ:

Ελληνικός Νηογώμονας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

IMO Member States with year of joining

Albania	1993
Algeria	1963
Angola	1977
Antigua and Barbuda	1986
Argentina	1953
Australia	1952
Austria	1975
Azerbaijan	1995
Bahamas	1976
Bahrain	1976
Bangladesh	1976
Barbados	1970
Belgium	1951
Belize	1990
Benin	1980
Bolivia	1987
Bosnia and Herzegovina	1993
Brazil	1963
Brunei Darussalam	1984
Bulgaria	1960
Cambodia	1961
Cameroon	1961
Canada	1948
Cape Verde	1976

Chile	1972
China	1973
Colombia	1974
Congo	1975
Cook Islands	2008
Costa Rica	1981
Côte d'Ivoire	1960
Croatia	1992
Cuba	1966
Cyprus	1973
Czech Republic	1993
Democratic People's Republic of Korea	1986
Democratic Republic of the Congo*	1973
Denmark	1959
Djibouti	1979
Dominica	1979
Dominican Republic	1953
Ecuador	1956
Egypt	1958
El Salvador	1981
Equatorial Guinea	1972
Eritrea	1993
Estonia	1992
Ethiopia	1975
Fiji	1983
Finland	1959
France	1952

Gabon	1976
Gambia	1979
Georgia	1993
Germany	1959
Ghana	1959
Greece	1958
Grenada	1998
Guatemala	1983
Guinea	1975
Guinea-Bissau	1977
Guyana	1980
Haiti	1953
Honduras	1954
Hungary	1970
Iceland	1960
India	1959
Indonesia	1961
Iran (Islamic Republic of)	1958
Iraq	1973
Ireland	1951
Israel	1952
Italy	1957
Jamaica	1976
Japan	1958
Jordan	1973
Kazakhstan	1994
Kenya	1973

Kiribati	2003
Kuwait	1960
Latvia	1993
Lebanon	1966
Liberia	1959
Libyan Arab Jamahiriya	1970
Lithuania	1995
Luxembourg	1991
Madagascar	1961
Malawi	1989
Malaysia	1971
Maldives	1967
Malta	1966
Marshall Islands	1998
Mauritania	1961
Mauritius	1978
Mexico	1954
Moldova	2001
Monaco	1989
Mongolia	1996
Montenegro	2006
Morocco	1962
Mozambique	1979
Myanmar	1951
Namibia	1994
Nepal	1979
Netherlands	1949

New Zealand	1960
Nicaragua	1982
Nigeria	1962
Norway	1958
Oman	1974
Pakistan	1958
Panama	1958
Papua New Guinea	1976
Paraguay	1993
Peru	1968
Philippines	1964
Poland	1960
Portugal	1976
Qatar	1977
Republic of Korea	1962
Romania	1965
Russian Federation	1958
Saint Kitts and Nevis	2001
Saint Lucia	1980
Saint Vincent and the Grenadines	1981
Samoa	1996
San Marino	2002
Saudi Arabia	1969
Senegal	1960
Serbia (Republic of)	2000
Seychelles	1978
Sierra Leone	1973

Singapore	1966
Slovakia	1993
Slovenia	1993
Solomon Islands	1988
Somalia	1978
South Africa	1995
Spain	1962
Sri Lanka	1972
Sudan	1974
Suriname	1976
Sweden	1959
Switzerland	1955
Syrian Arab Republic	1963
Thailand	1973
The former Yugoslav Republic of Macedonia	1993
Timor-Leste	2005
Togo	1983
Tonga	2000
Trinidad and Tobago	1965
Tunisia	1963
Turkey	1958
Turkmenistan	1993
Tuvalu	2004
Ukraine	1994
Union of Comoros	2001
United Arab Emirates	1980
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	1949

United Republic of Tanzania	1974
United States of America	1950
Uruguay	1968
Vanuatu	1986
Venezuela	1975
Viet Nam	1984
Yemen	1979
Zimbabwe	2005
Associate Members:	
Hong Kong, China	1967
Macao, China	1990
The Faroe Islands, Denmark	2002

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-
ΑΙΓΑΙΟΥ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΔΕΛΔΑΠΛΕ



Αρ. Πλοίου: 4429.XXX.Y

ΜΟΡΦΗ 1
ΑΡΧΕΙΟ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΣΥΝΟΨΗΣ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ **ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ**
ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ ΙΜΟ:

1	Ημερομηνία εφαρμογής :	
2	Σημαία :	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
3	Ημερομηνία νηολόγησης :	
4	Όνομα πλοίου :	
5	Λιμένας νηολόγησης του πλοίου :	
6	Όνομα εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη : Η εγγεγραμμένη διεύθυνση(εις) :	
7	Όνομα εγγεγραμμένου ναυλωτή(ων) 'γυμνού πλοίου' Η καταχωρημένη διεύθυνση(εις) :	
8	Όνομα της Εταιρείας, όπως καθορίζεται στον κανονισμό IX/I, η καταχωρημένη διεύθυνση(εις) Η διεύθυνση(εις) από όπου πραγματοποιεί δραστηριότητες διαχείρισης από πλευράς ασφάλειας :	
9	Όνομα του Νηογνώμονα που το πλοίο είναι ταξινομημένο :	
10	Φορέας που εξέδωσε το Έγγραφο Συμμόρφωσης : Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο* :	
11	Φορέας που εξέδωσε το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης : Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο* :	
12	Φορέας που εξέδωσε το ISSC : Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο :	
13	Ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο έπαψε να είναι νηολογημένο με το κράτος που ορίζεται στο 2 :	
14	Παρατηρήσεις (καταχώρηση σχετικών πληροφοριών κατά περίπτωση)	

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το αρχείο αυτό είναι σωστό από κάθε άποψη :

Εκδόθηκε από το ΥΕΝΑΝΠ/ΚΕΕΠ/ΔΕΔΑΠΛΕ

Τόπος και ημερομηνία έκδοσης :

Ο Διευθυντής

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Το παρόν έγγραφο παραλήφθηκε από το πλοίο και
Επισυνάφθηκε με το CSR του πλοίου κατά την
ακόλουθη ημερομηνία (συμπληρώστε) :.....
Υπογραφή :.....

Παράβολο χαρτοσήμου:
MTN:

* Εφόσον ο φορέας ελέγχου είναι ο ίδιος, συμπληρώνεται η ένδειξη N/A

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
Όνομα του πλοίου:
Λιμένας Νηολογίου:
Αριθμός IMO:
Όνομα της Λιμενικής Εγκατάστασης:

Αυτή η Δήλωση της Ασφάλειας ισχύει από μέχρι, για τις παρακάτω δραστηριότητες διεπαφής πλοίου/λιμένα κάτω από το Επίπεδο Ασφάλειας.....

(καταλόγισε τις δραστηριότητες διεπαφής πλοίου/λιμένα με σχετικές λεπτομέρειες).

Η Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο συμφωνούν με τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας και τις ευθύνες που εξασφαλίζουν συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του μέρους Α του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικής Εγκατάστασης

Δραστηριότητα	Η Λιμενική Εγκατάσταση θα: (περιγράψτε τις ρυθμίσεις)	Το πλοίο θα: (περιγράψτε τις ρυθμίσεις)
Εξασφάλιση της απόδοσης όλων των καθηκόντων ασφαλείας		
Έλεγχος των περιορισμένων περιοχών για να εξασφαλίσει ότι μόνο το εξουσιοδοτημένο προσωπικό έχει πρόσβαση.		
Έλεγχος της πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση		
Έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο		
Έλεγχος της Λιμενικής Εγκατάστασης συμπεριλαμβανομένων των περιοχών προσόρμισης και περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο.		
Έλεγχος του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των περιοχών προσόρμισης και των περιοχών που περιβάλλουν το πλοίο		
Διαχείριση φορτίου		
Παράδοση των εφοδίων του πλοίου		
Διαχείριση αφύλακτων αποσκευών		
Έλεγχος της επιβίβασης των προσώπων και των αντικείμενων τους		
Εξασφάλιση ότι η επικοινωνία ασφαλείας μεταξύ του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι εύκολα διαθέσιμη.		

Οι υπογράφοντες στην συμφωνία αυτήν πιστοποιούν ότι μέτρα ασφάλειας και ρυθμίσεις και για τα δύο την Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο κατά τη διάρκεια των διευκρινισμένων δραστηριοτήτων διεπαφής πλοίου/λιμένα ανταποκρίνονται στις διατάξεις του Κεφαλαίου XI-2 και Μέρος Α του κώδικα.

Ημερομηνία _____

Ο Υπογράφων για και εξ ονόματος	
Η Λιμενική Εγκατάσταση	Το πλοίο

(Υπογραφή του ΑΑΛΕ)

(Υπογραφή του Πλοίαρχου ή του ΑΑΠ)

Όνομα και τίτλος του προσώπου που υπέγραψε	
Όνομα:	Όνομα:
Τίτλος:	Τίτλος:

Λιμενική Εγκατάσταση Πλοίαρχος

ΑΑΛΕ

ΑΑΠ

Εταιρεία

ΑΑΕ

SHIP SECURITY ASSESSMENT
REPORT

IN ACCORDANCE WITH
IMO – ISPS CODE

M/V

IMO No.....

DATE:

1. INTRODUCTION

A security assessment is a process that identifies weakness in physical structures, personnel protection systems, processes, or other areas that may lead to a security breach. A security assessment may also suggest options to eliminate or mitigate those weaknesses. The IMO requirement for a security assessment calls for an assessment that includes an on-scene survey and addresses at least:

1. identification of existing security measures, procedures and operations;
2. identification and evaluation of key ship board operations that it is important to protect;
3. identification of possible threats to the key ship board operations and the likelihood of their occurrence, in order to establish and prioritize security measures; and
4. identification of weaknesses, including human factors in the infrastructure, policies and procedures.

The recommendations where made in this report should be incorporated into the Ship Security Plan.

2. SHIP'S INFORMATION

Ship's information		
Ship's name		
Flag		
Port of registry		
Official number		
Call sign		
IMO number		
Gross tonnage		
Construction Material		
Ship's type		
Working language		
Crew Nationality		
Master's Nationality		
Chief Engineer's Nationality		
Regular service area		
Regular ports of call		
Class		
Ship Manning Requirements (*)	Officers:	Crew:
Current Ship Manning (**)	Officers:	Crew:

(*) According to Minimum Safe Manning Certificate issued by Flag Administration.

(**) According to crew list.

7. ON-SCENE SECURITY SURVEY, OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS

7.1 Access to ship

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Does the SSP (Ship Security Plan) contain security measures covering the access to the ship?				
Are access ladders identified and monitored? (is now any watchman posted to monitor access?)				
Are access gangways identified and monitored? (is now any watchman posted to monitor access?)				
Are access doors, side scuttles, windows and ports identified and monitored? (is now any watchman posted to monitor access?)				
Are mooring ropes and anchor chains identified and monitored? (is now any watchman posted to monitor access?)				
Are cranes and hoisting gear identified and monitored? (is now any watchman posted to monitor access?)				
Are other access points identified in the SSP?				
Are identity documents (passports or identity cards) of all persons seeking to board the ship checked?				
Is a personnel identification system used for crew and visitors? (how you identify that the visitor or crew is the person of the identity he gave you?)				
Are these procedures and records available for how to check this?				
Are the reasons for the people boarding the ship confirmed by checking joining instructions, boarding passes, work orders etc?				
Are the personal effects of passengers controlled?				
Is the embarkation of crew controlled?				
Are the personal effects of crew controlled?				
Are there procedures on how to check any other people accessing the ship (e.g. visitors, vendors, repair technicians, port facility personnel etc.)?				
Are designated secure areas established (in coordination with port facility) where inspections and searching of people, baggage (including carry on items), personal effects, vehicles and their contents can take place?				
Are vehicles destined to be loaded on board car carriers, ro-ro and other passenger ships searched prior to loading in accordance with the frequency required in the SSP?				
Are checked persons and their personal effects segregated from unchecked persons and their personal effects?				

Is the embarking segregated from the disembarking passengers?				
Are unattended spaces adjoining areas to which passengers and visitors have access secured, by locking or other means?				
Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are security briefings provided to all ship personnel on possible threats, the procedures for reporting suspicious persons, objects or activities and the need for vigilance?				
Are there procedures for how to raise alarm and to react if unauthorized boarding is detected?				
Are there procedures for checking with PFSO (Port Facility) if identity and purpose checks of people have been performed prior to entering the ship/port interface?				
Are there procedures for additional measures to take while in port (of another Contracting Government)?				
Is the ship embarking persons or loading stores or cargo at a port facility or from another ship where either the port facility or the other ship is in violation with or is not required to comply with chapter XI-2 or Part A?				
Will the ship receive people, stores or cargo unloaded from an aircraft of unknown security status?				
Are locations and functions of each actual or potential access point to the ship identified?				
Are evacuation routes and assembly stations defined and maintained?				

7.2 Restricted areas

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are restricted areas defined, and, where relevant, clearly marked? (restricted areas are: bridge, engine room, control rooms, CO2 room and any other space from which the terrorist can harm the vessel and the crew)				
Is the ship's personnel (Master,SSO,crew) able to identify the restricted areas onboard?				
Is surveillance equipment, e.g., security alarms, cameras used to monitor the restricted areas?				
Are guards or patrols used to monitor the restricted areas?				
Are automatic intrusion detection devices used to alert the ship's personnel of unauthorized access? (such as infrared detectors etc)				
Are there measures to prevent unauthorized persons to access the navigational bridge?				

Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access the machinery spaces (Category A) ?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access the control stations (defined in ISPS code, SOLAS Chapter II-2) ?				
Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access spaces containing security and surveillance equipment and systems and their controls and lighting system controls?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access ventilation and air-conditioning systems and other similar spaces?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access spaces containing dangerous goods or hazardous substances?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access cargo spaces and spaces containing ship's stores?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access crew accommodation?				
Are there measures onboard to prevent unauthorized persons to access any other areas as determined by the CSO, through the SSA (ship security assesment)to which access must be restricted maintain the security of the ship?				
Are keys controlled?				
Are master keys on board?				
Upon the ship's arrival in port, is there an inspection conducted of all door/hatches into the superstructure, cargo spaces, storage lockers, and all restricted areas to ensure that all are secured and there are no unauthorized persons / unmanifested material on board?				
Before the ship's departure from a port, is there an inspection conducted to ensure that there are no unauthorized persons / unmanifested material on board?				

7.3 Handling of cargo

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there routines in place for checking of cargo, cargo transport units and cargo spaces prior to, and during, cargo handling operations?				
Is there evidence, through records, that the procedures (cargo control) are followed?				
Is the handling of cargo supervised by ship personnel (SSO=ship security officer or crew with security Duties)?				
Are there procedures for handling of dangerous goods or hazardous substances?				
Is an updated inventory kept on any dangerous goods or hazardous material carried on board?				
Is the procedures for cargo checking communicated to PFSO (Port Facilities)?				
Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there procedures ensuring in liaison with the port facility, that vehicles to be loaded on board car-carriers, ro-ro and passenger ships are subjected to search prior to loading, in accordance with the frequency required in the SSP?				
Is checking of seals or other methods used to prevent tampering? (tampering means to destroy of a box Or cargo etc.)				
Is cargo being checked visually or by examinations?				
Is scanning or detection equipment, mechanical devices or dogs being used?				

7.4 Ship's stores

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there procedures in place for supervision of the delivery of ship stores (to prevent acceptance without inspection)?				
Are there procedures for handling of ship's stores to prevent acceptance unless ordered?				
Is there evidence, through records, that the procedures (ship's store control) are followed?				
Is an updated inventory on any dangerous goods or hazardous material carried on board?				
Is ship's stores and package integrity being checked?				
For ships regularly using the port facility; are procedures established with the port facility to cover notification and timing of deliveries and their documentation?				

Are stores checked if matching the order prior to being loaded on board?				
Is immediate secure stowage of ship's stores ensured?				

7.5 Unaccompanied baggage

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there procedures in place for how to handle and where to store unaccompanied baggage?				
Is there evidence the procedures are followed?				
Is any unaccompanied baggage being appropriately screened (100%) and searched (by port or ship) before it is loaded onboard the ship?				
Are there procedures and measures in place for close cooperation with the port facility to ensure that unaccompanied baggage is handled securely after screening?				

7.6 Monitoring the security of the ship

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Are there procedures for inspection, testing, calibration and maintenance of any security equipment on board?				
Are restricted areas being monitored?				
Are deck areas being monitored?				
Are surrounding areas being monitored?				
Is security information readily available onboard?				
Is an automatic intrusion detection device fitted onboard?				
If so, does it activate an audible and/or visual alarm at a location that is continuously attended or monitored?				
Is security equipment installed onboard maintained, working properly, and readily available?				
Are procedures established to ensure that monitoring equipment will be able to perform continuously, including consideration of the possible effects of weather conditions or of power disruptions?				
Are ship's deck and access points illuminated at all times while conducting ship/port interface activities or at a port facility or anchorage?				
Is the ship using the maximum lighting available while underway, consistent with safe navigation? (Having regard to the provision of the COLREG 1972)				
Is the lighting sufficient to ensure the ship's personnel to be able to detect activities beyond the ship, on both the shore side and the waterside?				

7.7 Communications

Following external communication systems are in good working order and protected from unauthorized access?

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
SAT A				
SAT B				
SAT C				
SAT M				
GMDSS MF/HF				
GMDSS VHF				
IRIDIUM telephone				
Mobile phones				

Following internal communication systems are in good working order and protected from unauthorized access?

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Telephone system(s)				
Engine telegraph				
Walkie talkies				
Portable VHF				

7.8 General information

Items	Yes	No	Observation	Countermeasures to be taken
Automatic Identification system AIS (SOLAS V/Reg 19) is installed and operational?				
Ship security system SAS (SOLAS XI-2/Reg 6) is installed and operational?				
Relevant crew are familiar with the operation of AIS/SAS ?				
The ship's IMO marking is in place in accordance with SOLAS XI/Reg 3 ?				
Continuous synopsis record maintained on board?				
A Company Security Officer (CSO) has been appointed and known to those on board?				
A Ship Security Officer (SSO) has been appointed?				
The Master is aware of his responsibilities under the ISPS Code and SOLAS XI-2/5 and 8				
Is there any area that may, if damaged or used for illicit observation, pose a risk to persons, property, or operation on board the ship, at this port facility?				

Records for security activities

1. Training

Kind of training	Date	Duration	Description of training	Attendants	Evaluation by Master / SSO

2. Drills and exercises

Kind of drills and exercises	Date	Duration	Description of drills and exercises	Participants	Evaluation by Master / SSO

3. Incidents and Breaches of Security

Date of occurrence	Time of occurrence	Location within the port	Location within the ship	Description	Reported to:	Response

4. Changes in Maritime Security Levels

New Security Level	Notified by:	Date of notification received	Time of notification received	Time of compliance with additional requirements

5. Maintenance, calibration and testing of security equipment

Security equipment	Date	Time

6. Security threats

Date of occurrence	Time of occurrence	How the threat was communicated?	Who received or identified?	Description of threats	Reported to:

7. Annual audits

Date	Who conducted?	Location	Record number

8. Review of security activities

Date	Who conducted?	Location	Record number

9. Review of Ship Security Assessment

Date	Who conducted?	Location	Record number

10. Review of Ship Security Plan

Date	Who conducted?	Location	Record number

11. Amendments to the Ship Security Plan

Date of revision	Revision Status	Date of receipt	Date of implementing

Προσάρτημα στο μέρος Α

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

Υπόδειγμα Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

(επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

**ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)**

Η κυβέρνηση _____ διά του/των:

(κράτος)

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

- Όνομα πλοίου :
- Διεθνές διακριτικό σήμα :
- Λιμένας νηολόγησης :
- Τύπος πλοίου :
- Ολική χωρητικότητα :
- Αριθμός IMO :

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙ

1 ότι το σύστημα ασφάλειας και ο συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με το σημείο 19.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS·

2 ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι ικανοποιητικός από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και με το μέρος Α του κώδικα ISPS·

3 ότι το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

Ημερομηνία αρχικής/περιοδικής επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι.....

Υπό την προϋπόθεση της διενέργειας των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Εξεδόθη εν.....

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης.....

.....

(Υπογραφή του αρμόδιου για την

έκδοση

του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε ενδιάμεση επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Ενδιάμεση επιθεώρηση

Υπογραφή

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

Πρόσθετη επιθεώρηση

Υπογραφή

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ Α/19.3.7.2 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε πρόσθετη επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.2 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Υπογραφή.....
 (Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
 Τόπος.....
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ Α/19.3.3 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.3 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως

.....

Υπογραφή.....
 (Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
 Τόπος.....
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΑΤΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.4 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.4 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως

.....

Υπογραφή.....
 (Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)
 Τόπος.....
 Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ
ΕΩΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΤ'
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.5 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS
Ή ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ
Α/19.3.6 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.5 / 19.3.6* του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως.....

Υπογραφή.....

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος.....

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΛΗΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ
ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.7.1 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

Σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS, η νέα ημερομηνία λήξης ισχύος** είναι

Υπογραφή.....

(Υπογραφή αρμόδιου υπαλλήλου)

Τόπος.....

Ημερομηνία

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

** Σε περίπτωση συμπλήρωσης του παρόντος μέρους του πιστοποιητικού πρέπει να τροποποιείται αναλόγως και η αναγραφόμενη στο εμπρόσθιο μέρος του πιστοποιητικού ημερομηνία λήξης ισχύος.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

Υπόδειγμα Προσωρινού Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

(επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

Αριθμός Πιστοποιητικού

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Η κυβέρνηση _____ διά του/των

(κράτος)

πιστοποιεί:

(εξουσιοδοτημένα πρόσωπα ή οργανισμός)

Όνομα πλοίου :

Διεθνές διακριτικό σήμα :

Λιμένας νηολόγησης :

Τύπος πλοίου :

Ολική χωρητικότητα :

Αριθμός IMO :

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας:

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

Το παρόν είναι επόμενο, διαδοχικό προσωρινό πιστοποιητικό; Ναι / Όχι*

Εάν Ναι, ημερομηνία έκδοσης του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού.....

Ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου A/19.4.2 του κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται σύμφωνα με το σημείο A/19.4 του κώδικα ISPS.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι.....

Εκδοθέν εν.....

(τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

Ημερομηνία έκδοσης.....

.....

(Υπογραφή του αρμόδιου για την

έκδοση

του πιστοποιητικού υπαλλήλου)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α»

**SHIP PRE-ARRIVAL INFORMATION PRO-FORMA
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΠΡΟ ΚΑΤΑΠΛΟΥ**

(άρθρο 6 (ΕΚ) αριθ.725/20004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31/03/2004)

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.			
Name of Ship <i>Όνομα Πλοίου</i>			
IMO number <i>Αριθμός IMO</i>			
Register Flag State <i>Σημαία Κράτους</i>			
Call Sign			
Immarsat number			
Date of ship's last visit to Greece <i>Ημερομηνία τελευταίου κατάπλου στην Ελλάδα</i>			
Dangerous Goods carried (over 10 kg) and UN class No. (see attached table) <i>Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (άνω των 10 κιλών) και αρ... κλάσης O.H.E. (βλέπε συνημμένο πίνακα)</i>			
Mandatory questions to be answered by ships entering Greek port <i>Υποχρεωτικές ερωτήσεις για πλοία που εισέρχονται σε Ελληνικό λιμένα</i>			
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ			
1	Port of arrival and port facility where the ship is to berth if known. <i>Όνομα λιμένα άφιξης και όνομα λιμενικής εγκατάστασης στην οποία το πλοίο πρόκειται να αγκυροβολήσει (εάν είναι γνωστό).</i>		
2	Expected date and time of arrival of the ship in the port. (paragraph B/4.39.3 of the ISPS Code) <i>Αναμενόμενη ημερομηνία και ώρα άφιξης στο λιμένα (παράγραφος B/4.39.3 του Κώδικα ISPS.)</i>		
3	Primary Purpose of call. <i>Βασικός λόγος επίσκεψης.</i>		
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ XI-2/9.2.1 ΤΗΣ Δ.Σ SOLAS			
1	a. Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC) <i>Έχει το πλοίο έγκυρο Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ΔΙΠΑΠ)</i> b. Does the ship have a valid Interim International Ship Security Certificate? <i>Έχει το πλοίο έγκυρο Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ΠΔΠΑΠ)</i>	YES <i>ΝΑΙ</i> ? YES <i>ΝΑΙ</i> ?	NO- if not, please detail why? <i>ΟΧΙ – αν όχι, παρακαλώ δικαιολογήστε λεπτομερώς γιατί;</i> NO- if not, please detail why <i>ΟΧΙ – αν όχι, παρακαλώ δικαιολογήστε λεπτομερώς γιατί;</i>
2.	The certificate indicated above has been issued by the Greek Government or a Recognized Security Organization? <i>Το πιστοποιητικό που αναφέρεται παραπάνω έχει εκδοθεί από την Ελληνική Κυβέρνηση ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφάλειας;</i>	Greek Government <i>Ελληνική Κυβέρνηση</i>	RSO <i>Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας</i> ? Date of Expiry <i>Ημερομηνία Λήξεως Πιστοποιητικού</i> ?

3	Does the ship have an approved ship security plan on board? Διαθέτει το πλοίο εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας πλοίου ;	ΝΑΙ ↑	ΟΧΙ ↑																																																																			
4	What Security Level is the ship operating at? <i>Σε τι Επίπεδο Ασφάλειας λειτουργεί το πλοίο;</i>	Security Level 1 <i>Επίπεδο Ασφαλείας 1</i> ↑	Security Level 2 <i>Επίπεδο Ασφαλείας 2</i> ↑	Security Level 3 <i>Επίπεδο Ασφαλείας 3</i> ↑																																																																		
5	Location of the ship at the time the report is made. (Paragraph B.4.30.2 of the ISPS Code) Τοποθεσία του πλοίου την ώρα που γίνεται η αναφορά. (παράγραφος B.4.30.2 του Κώδικα ISPS)																																																																					
6	List the last 10 calls in chronological order with the most recent call first at port facilities at which the ship conducted ship/port interface together with the Security Level at which the ship operated (Please note this applies only to ports visited after ISPS Code implementation deadline of 1 st July 2004) <i>Ποιοι ήταν οι τελευταίοι 10 λιμένες διεπαφής με σειρά από τον τελευταίο προς τον πρώτο και ποια τα επίπεδα ασφάλειας του πλοίου κατά τη διάρκεια των διεπαφών πλοίου/λιμένα;</i> <i>(Παρακαλώ σημειώστε ότι αυτό ισχύει μόνο για τους λιμένες που επισκέπτονται μετά από την προθεσμία εφαρμογής του κώδικα ISPS την 1^η Ιουλίου 2004)</i>																																																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><i>FROM</i> <i>ΑΠΟ</i></th> <th><i>TO</i> <i>ΜΕΧΡΙ</i></th> <th><i>Name of the Port/Country</i> <i>Όνομα Λιμένα/Χώρα</i></th> <th><i>Port facility name/UN LOCODE</i> <i>Όνομα Λιμενικής εγκατάστασης/Αριθμός UN</i></th> <th><i>Security Level</i> <i>Επίπεδο Ασφάλειας</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>3</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>5</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>7</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>9</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> <tr><td>10</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>SL(E.A) =</td></tr> </tbody> </table>				<i>FROM</i> <i>ΑΠΟ</i>	<i>TO</i> <i>ΜΕΧΡΙ</i>	<i>Name of the Port/Country</i> <i>Όνομα Λιμένα/Χώρα</i>	<i>Port facility name/UN LOCODE</i> <i>Όνομα Λιμενικής εγκατάστασης/Αριθμός UN</i>	<i>Security Level</i> <i>Επίπεδο Ασφάλειας</i>	1					SL(E.A) =	2					SL(E.A) =	3					SL(E.A) =	4					SL(E.A) =	5					SL(E.A) =	6					SL(E.A) =	7					SL(E.A) =	8					SL(E.A) =	9					SL(E.A) =	10					SL(E.A) =
	<i>FROM</i> <i>ΑΠΟ</i>	<i>TO</i> <i>ΜΕΧΡΙ</i>	<i>Name of the Port/Country</i> <i>Όνομα Λιμένα/Χώρα</i>	<i>Port facility name/UN LOCODE</i> <i>Όνομα Λιμενικής εγκατάστασης/Αριθμός UN</i>	<i>Security Level</i> <i>Επίπεδο Ασφάλειας</i>																																																																	
1					SL(E.A) =																																																																	
2					SL(E.A) =																																																																	
3					SL(E.A) =																																																																	
4					SL(E.A) =																																																																	
5					SL(E.A) =																																																																	
6					SL(E.A) =																																																																	
7					SL(E.A) =																																																																	
8					SL(E.A) =																																																																	
9					SL(E.A) =																																																																	
10					SL(E.A) =																																																																	
7	Have any special security arrangements been taken by the ship during ship / port interface at the last 10 ports of call? <i>Έχουν ληφθεί οποιεσδήποτε ειδικές ρυθμίσεις ασφάλειας από το πλοίο κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα στους τελευταίους 10 λιμένες κατάπλους;</i>	YES – Please detail <i>ΝΑΙ – Παρακαλώ δικαιολογήστε λεπτομερώς</i>	↑	NO <i>ΟΧΙ</i> ↑																																																																		

12	MMSI		
13	Year of Build Έτος κατασκευής		
14	Gross Tonnage and D.W. Ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ.) και Νεκρό Βάρος (D. W)		
15	Type of Ship and Cargo Τύπος πλοίου και φορτίου που είναι ήδη φορτωμένο στο πλοίο		
16	Number of passengers-A Copy of the ship's passenger list (IMO FAL Form 6) is attached. Αριθμός επιβατών –Επισυνάπτεται αντίγραφο κατάστασης επιβατών (Φόρμα 6 υποεπιτροπής FAL του IMO)		
17	Name and 24-hour contact details of the Company Security Officer. Όνομα και στοιχεία επικοινωνίας επί 24-ώρου βάσεως του ΥΑΛΕ		
18	Name of owner and operator Όνομα του ιδιοκτήτη και διαχειριστή		
15	ETA/UTC		
16	Crue List Λίστα πληρώματος που να περιλαμβάνει τα εξής: <ul style="list-style-type: none"> • Name/Όνομα • Rank/Βαθμός • Nationality/Υπηκοότητα • Place of Birth/Τόπος Γεννήσεως • Address/Διεύθυνση Κατοικίας • Age/ Ηλικία • Sex/Φύλλο • Occupation at ship/Θέση Ιεραρχίας στο πλοίο • Date of enlistment/Ημερομηνία που ανέλαβε καθήκοντα • Passport and number S.B./Διαβατήριο και αριθμός 		
OTHER SECURITY RELATED-INFORMATION ΆΛΛΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ			
Is there any security-related matter you wish to report? Υπάρχει κάποιο άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια το οποίο επιθυμείτε ν' αναφερθεί;		YES – Please detail <i>ΝΑΙ – Παρακαλώ δικαιολογήστε λεπτομερώς</i>	NO <i>ΟΧΙ</i>
Agent of the ship at intended port of arrival. Πράκτορας του πλοίου στο λιμένα κατάπλου.			
Name/Phone Number/Contact details Όνομα /Τηλέφωνο/Άλλα στοιχεία επικοινωνίας.			
Identification of the person providing the information. Όνομα και στοιχεία του ατόμου που παρέχει τις πληροφορίες.			
Name / Company Όνομα /Φορέας Απασχόλησης			
Signature Υπογραφή			
Date/Place of Completion Ημερομηνία/Τόπος Συμπλήρωσης.			

Ερωτηματολόγιο για έλεγχο του Συστήματος Προειδοποίησης Ασφαλείας Πλοίου (SSAS)

Ημερομηνία:

Όνομα πλοίου	Νηολόγιο:
Τύπος πλοίου	IMO No.:
Αρ. ISSC:	Τόπος ελέγχου:
Διαχειρίστρια εταιρεία	Ελεγκτής :

Σημειώσατε με \checkmark στο παρακάτω αριστερό τετράγωνο σε περίπτωση συμφωνίας με τις απαιτήσεις.

1. Γενικά		
<input type="checkbox"/>	1-1	Το Σύστημα Προειδοποίησης Ασφαλείας Πλοίου (SSAS) συμμορφώνεται με τις IMO Res.MSC.136(76) ή MSC.147(77) και/ή IEC 60945.
2. Παροχή ισχύος		
<input type="checkbox"/>	2-1	Επιπρόσθετα της κύριας παροχής ισχύος, υπάρχει διαθέσιμη εναλλακτική πηγή ενέργειας.
<input type="checkbox"/>	2-2	Η εναλλακτική πηγή ισχύος είναι είτε η παροχή ισχύος ανάγκης από συστοιχία συσσωρευτών ανάγκης που να φορτίζεται από πηγή ενέργειας ανάγκης ,είτε ανεξάρτητοι συσσωρευτές για παροχή ισχύος για 6 ώρες ή περισσότερο.
3. Λειτουργία		
<input type="checkbox"/>	3-1	Το SSAS δύναται να ενεργοποιείται από τη Γέφυρα και από ένα τουλάχιστον ακόμη διαφορετικό σημείο.
<input type="checkbox"/>	3-2	Το SSAS στέλνει κατάλληλο προειδοποιητικό σήμα μόνον στη διαχειρίστρια εταιρεία (CSO και άλλα ορισμένα πρόσωπα αυτής).
<input type="checkbox"/>	3-3	Τα σημεία ενεργοποίησης του SSAS έχουν επιλεγεί έτσι ώστε να εμποδίζεται η άσκοπη ενεργοποίηση αυτού. Για την ενεργοποίηση του SSAS δεν απαιτείται να αφαιρεθεί κάποια σφραγίδα (ταινία) ασφαλείας ή να θραυστεί κάποιο κάλυμμα ή καπάκι.
<input type="checkbox"/>	3-4	Τα σημεία ενεργοποίησης θέτουν σε λειτουργία ένα σύστημα μετάδοσης σήματος ασφαλείας για τη μετάδοση του οποίου δεν απαιτείται κάποια ρύθμιση του συστήματος, όπως π.χ. συντονισμός καναλιών, επιλογή λειτουργιών από μενού κλπ.
<input type="checkbox"/>	3-5	Μόλις ενεργοποιηθεί το SSAS μεταδίδει συνεχώς ένα προειδοποιητικό σήμα ασφαλείας μέχρι να τεθεί στην αρχική του κατάσταση (κάνοντας reset) ή να απενεργοποιηθεί. Τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των μεταδόσεων των σημάτων ασφαλείας είναι όσο γίνεται μικρότερα (π.χ. από 15 λεπτά μέχρι μια ώρα).
<input type="checkbox"/>	3-6	Η λειτουργία των σημείων ενεργοποίησης δεν προκαλεί την ενεργοποίηση κάποιου σήματος συναγερμού ή ένδειξης επί του πλοίου ή σε άλλα πλοία.
<input type="checkbox"/>	3-7	Η λειτουργία του SSAS δεν δημιουργεί προβλήματα στη λειτουργία της εγκατάστασης του GMDSS.
4. Σύστημα Προειδοποίησης Ασφαλείας Πλοίου (SSAS)		
<input type="checkbox"/>	4-1	Το σήμα που μεταδίδεται μετά την ενεργοποίηση του SSAS περιλαμβάνει έναν μοναδικό κωδικό αναγνώρισης του πλοίου (π.χ. ΔΔΣ, IMO No., MMSI (Maritime Mobile Service Identify) και ένδειξη ενεργοποίησης του Συστήματος Προειδοποίησης Ασφαλείας του πλοίου.
<input type="checkbox"/>	4-2	Όπου το SSAS έχει εγκατασταθεί πριν την 1 ^η Ιουλίου 2004, η μετάδοση περιλαμβάνει την ταυτότητα του πλοίου και την τρέχουσα θέση του πλοίου (γεωγρ. πλάτος και μήκος).
<input type="checkbox"/>	4-3	Όπου το SSAS έχει εγκατασταθεί την ή μετά την 1 ^η Ιουλίου 2004, η μετάδοση περιλαμβάνει την ταυτότητα του πλοίου και την τρέχουσα θέση του πλοίου (γεωγρ. πλάτος και μήκος) συσχετισμένη με ημερομηνία και ώρα.
<input type="checkbox"/>	4-4	Το σήμα του SSAS (ταυτότητα του πλοίου, θέση του πλοίου και ένδειξη ενεργοποίησης του SSAS) παράγεται αυτόματα χωρίς να χρειάζεται να εισάγει στοιχεία ο χειριστής παρά μόνον να ενεργοποιήσει το σύστημα.
5. Εγκατάσταση		
<input type="checkbox"/>	5-1	Γενική επιθεώρηση.
<input type="checkbox"/>	5-2	Οι καλωδιώσεις (παροχής ισχύος και της κεραίας) έχουν εγκατασταθεί μόνιμα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή του συστήματος.
<input type="checkbox"/>	5-3	Έλεγχος λειτουργίας του SSAS ενεργοποιώντας το από όλα τα σημεία ενεργοποίησης. Αποστολή σήματος στον CSO.
6. Άλλες απαιτήσεις		
<input type="checkbox"/>	6-1	Το SSAS έχει τη δυνατότητα διενέργειας ελέγχου της λειτουργίας του.
<input type="checkbox"/>	6-2	Υπάρχουν επί του πλοίου εγχειρίδια λειτουργίας , συντήρησης και εγκατάστασης του κατασκευαστή του SSAS.
<input type="checkbox"/>	6-3	Ο Πλοίαρχος και ο SSO είναι εξοικειωμένοι με τη λειτουργία του Συστήματος SSAS, καθώς και με τους τρόπους επαναπρογραμματισμού του, αν προβλέπεται από τον κατασκευαστή.

**MODULE “ C ” : LIST OF QUESTIONS TO BE PROBABLY ASKED
DURING U.S.C.G. / P.S.C. INSPECTIONS AND DURING SECURITY AUDITS**

ITEM	DESCRIPTION OF QUESTIONS / INQUIRIES	REPLIES CONTAINED IN S.S.P.	APPLICABLE FORMS / RECORDS
	A) <u>FOR SHIP’S SECURITY OFFICER AND / OR MASTER</u>		
1A	<i>What do you do if there is a security breach?</i>		
1B	<i>Or security threat?</i>		
2A	<i>How does the security alert system work?</i>		
2B	<i>What happens if the security alert system is activated?</i>		
3	<i>What do you do if the port is at a higher security level than the ship?</i>		
4A	<i>What are the vessel’s restricted areas?</i>		
4B	<i>How do you restrict access to these areas?</i>		
5A	How often is the security equipment calibrated?		
5B	Ask to see records		
6	How do you coordinate security activities with the port facility?		
7	When would you limit shore to ship access to only one access point?		
8A	How often do you audit security activities?		
8B	How do you audit a security activity?		
8C	Ask for an example & also ask to see records		
9A	Who is the Company Security Officer?		
9B	Do you have 24/7 contact information for this person? Ask to see information.		
10A	Do you have any active Declarations of Security?		
10B	And with whom?		
11A	How often do you hold security drills, training or exercises?		
11B	When was the last time you conducted a security drill, training session, or exercise?		
11C	Ask to see associated records.		
12A	How do you do report security breaches or incidents?		
12B	Ask to see records.		

QUESTIONS TO BE ASKED DURING U.S.C.G. / P.S.C. INSPECTIONS AND SECURITY AUDITS

ITEM	DESCRIPTION OF QUESTIONS / INQUIRIES	REPLIES IN THE S.S.P.	PROVIDED FORMS / RECORDS
	A) <u>FOR SHIP'S SECURITY OFFICER AND / OR MASTER</u>		
13A	What do you do if someone tries to bring unauthorized weapon on board ?		
13B	Dangerous substance? Device?		
14	How do you do prevent unauthorized persons from coming on board?		
15	Who on board are assigned security duties?		
16A	When was the last time the SSP was reviewed?		
16B	Was it updated? Ask to see record of update.		
17	What do you do to search persons & belongings when they come onboard?		
18A	What are your procedures to search unaccompanied baggage?		
18B	How do these become more rigorous if security level increases?		
19A	How do you monitor the security of the ship when underway?		
19B	When pierside? At anchor?		
20	Have you procedures in SSP to bring additional security personnel ?		
21	Do you have procedures in place to ensure security for cargo handling?		
22	How do you safeguard the Ship Security Plan?		
ITEM	DESCRIPTION OF QUESTIONS / INQUIRIES	REPLIES IN THE S.S.P.	PROVIDED FORMS / RECORDS
	B) <u>CREW MEMBERS HAVING SECURITY RESPONSIBILITIES</u> (<i>MAINLY TO THE OFFICERS & GANGWAY WATCHMEN, BUT PRACTICALLY TO ALL CREW MEMBERS</i>)		
1	<i>Who is the Ship Security Officer?</i>		
2	<i>What do you do if there is a security breach? Or security threat?</i>		
3A	<i>How does the security alert system work?</i>		
3B	<i>What happens if the security alert system is activated?</i>		
4	<i>What are vessel's restricted areas? How do restrict access to these areas?</i>		
5	When was last time you participated in a security drill, or training session?		
6	How do you report security breaches or incidents?		
7A	What do you do if someone bring an unauthorized weapon on board ?		
7B	Dangerous substance? Device ?		
8	How do you prevent unauthorized persons from coming on board?		
9	What do you do to search persons & belongings when they come onboard?		
10	What are your procedures to search unaccompanied baggage?		
11	How do you monitor security of ship if underway? at anchor? at pierside?		