



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ**  
**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**

**Δ.Π.Μ.Σ ΝΑΥΤΙΚΗ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ**  
**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΙ ΕΠΙΣΤΗΜΗ**

**Μελέτη Διακινδύνευσης για σκόπιμες έκνομες**  
**ενέργειες σε λιμενική εγκατάσταση κρουαζιερόπλοιων**  
**σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS του IMO**



[https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Ship\\_and\\_Port\\_Facility\\_Security\\_Code](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code)

Μεταπτυχιακή εργασία

Ελένη Α. Μπαδιαβά

08113819

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου και των μεταφορών, γίνεται μέσω θαλάσσης. Κάθε χρόνο περίπου 8-9 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορεύματος μεταφέρονται παγκοσμίως, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των ανθρώπων (επιβάτες και πλήρωμα) εκτιμάται σε 2 δισεκατομμύρια. Συνεπώς είναι ζωτικής σημασίας τα πλοία και οι ναυτικές εγκαταστάσεις να προφυλάσσονται από κακόβουλες ενέργειες που έχουν ως στόχο τη ναυτιλία (πειρατεία και τρομοκρατία). Για τον σκοπό αυτό ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization-IMO) έχει προβεί στη σύσταση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (International Ship and Port facility Security-ISPS code), ενός κώδικα παγκοσμίως ισχύος για την ασφάλεια (security) των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Στην παρούσα εργασία θα γίνει μια κριτική αξιολόγηση των απαιτήσεων του Κώδικα, και τις ενσωμάτωσής του από τις διάφορες συμβαλλόμενες χώρες. Επίσης θα μελετηθεί μια λιμενική εγκατάσταση, εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, σε σχέση με τους κανονισμούς και τα μέτρα του κώδικα ISPS. Θα εκτιμηθούν οι διάφοροι παράγοντες κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων της πιθανότητας και των συνεπειών που θα είχε έκαστος, καθώς και τα μέτρα πρόληψης και ασφαλείας που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπιση των κινδύνων αυτών και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα. Τέλος, θα γίνουν προτάσεις για εκ νέου εφαρμογή κατάλληλων μέτρων, ώστε η εγκατάσταση να πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας, σε σχέση με τα κρουαζιερόπλοια τα οποία θα υποδέχεται.

## ABSTRACT

A large percentage of global trade and transport is done by sea. Every year approximately 8-9 billion tonnes of goods are transported worldwide, while the number of people (including passengers and crew) is estimated to be 2 billion. Therefore it is vital that vessels and port facilities are protected from unlawful acts aimed at shipping (piracy and terrorism). For this purpose, IMO (International Maritime Organization) has proceeded to the establishment of the International Ship and Port facility Security Code -known as the ISPS code, which is a globally effective

code for the security of ships and port facilities. In this paper there will be a critical review of the code requirements for security measures and procedures and how the code was accepted by the various contracting countries. A port facility for cruise ships will also be studied in regards to regulations and measures of the ISPS code. Various risk factors will be assessed, including the likelihood and consequences of each, as well as measures of prevention and security that are in place in order to address these risks and comply with the requirements of the Code. Finally proposals will be submitted for application of new more appropriate security measures to ensure that the facility meets all the necessary safety requirements, in relation to the cruise ships it services.



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ .....	7
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ .....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	13
<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE - Code ISPS) .....</b>	<b>17</b>
ΓΕΝΙΚΑ .....	17
Ο ΚΩΔΙΚΑΣ .....	19
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ .....	29
ΕΛΛΑΔΑ .....	33
ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ .....	39
CONTAINER SECURITY INITIATIVE .....	39
CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM (C- TRAT) .....	41
U.S.A. - MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT (M.T.S.A.) .....	43
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ .....	44
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ .....	45
<b>ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ I.S.P.S. ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΧΩΡΩΝ .....</b>	<b>47</b>
Εφαρμογή του Κώδικα στα λιμάνια της Γρενάδας .....	47
Εφαρμογή του Κώδικα στα λιμάνια της Νότιας Κορέας .....	51
<b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ .....</b>	<b>55</b>
Μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης .....	59
<b>Αξιολόγηση Ασφαλείας Υποθετικής Λιμενικής Εγκατάστασης .....</b>	<b>65</b>
Σκαρίφημα λιμενικής εγκατάστασης .....	65
Προσδιορισμός πιθανών στόχων .....	67
Συνδυασμός απειλών - πιθανών στόχων .....	74
Υφιστάμενα μέτρα και σημεία αδυναμίας .....	75
Πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου .....	77
ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟΥ (TRAM) .....	79
Αποτελέσματα .....	229
<b>ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 1 .....</b>	<b>263</b>
Αποτελέσματα .....	275
<b>ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 2 .....</b>	<b>283</b>
Αποτελέσματα .....	295
<b>ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 3 .....</b>	<b>297</b>
Αποτελέσματα .....	311
<b>ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 4 .....</b>	<b>315</b>
Αποτελέσματα .....	327
<b>ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 5 .....</b>	<b>329</b>
Αποτελέσματα .....	341
<b>ΣΥΖΗΤΗΣΗ .....</b>	<b>343</b>
Σχετικά με τη συνιστώσα «πιθανότητα» .....	343

Σύγκριση αποτελεσμάτων από τα τρία διαφορετικά μαθηματικά μοντέλα .....	344
Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις σε δύο διαφορετικές χώρες.....	346
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	349
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	357
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ .....	359
ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	361

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

**ΙΜΟ** = Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

**Ι.Ο.** = Διεθνής Οργάνωση Εργασίας

**Α.Α.Π.** = Αξιολόγηση Ασφαλείας Πλοίου

**Α.Α.Λ.Ε** = Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης

**Σ.Α.Π.** = Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου

**Σ.Α.Λ.Ε.** = Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης

**Υ.Α.Ε.** = Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρείας

**Α.Α.Π.** = Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου

**Υ.Α.Λ.Ε** = Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης

**Α.Ο.Α.** = Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας

**Κώδικας ISPS** = International Ship and Port facility Security code, ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από σκόπιμες έκνομες ενέργειες

**SOLAS 74** = Safety of Life at Sea, η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο το 1974.

**Διασύνδεση πλοίου/ λιμένα** = Οι αλληλεπιδράσεις που αναπτύσσονται όταν πραγματοποιούνται άμεσα ή έμμεσα σε ένα πλοίο δραστηριότητες όπως η επιβίβαση/ αποβίβαση ατόμων, η φόρτωση/ εκφόρτωση εμπορευμάτων ή η παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.

**Λιμενική εγκατάσταση** = μια περιοχή όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου-λιμένα. Η εν λόγω περιοχή περιλαμβάνει ζώνες, όπως τα σημεία προσδόρμισης ή οι αποβάθρες αγκυροβολίας και η περιοχή προσέγγισής τους από τη θάλασσα, ανάλογα με την περίπτωση.

**Λιμένας** = οποιαδήποτε προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και νερού, με όρια τα οποία καθορίζει το κράτος εντός της επικράτειας του οποίου βρίσκεται ο λιμένας, η οποία περιλαμβάνει έργα και εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των εργασιών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών.

**Αγκυροβολία** = η διαδικασία της πόντισης της άγκυρας ή των αγκύρων του πλοίου σε κατάλληλη θέση, έτσι ώστε αυτό να παραμείνει στη θέση αυτή.

**Πρόσδεση** = όταν ένα πλοίο δένει στην προβλήτα της εγκατάστασης

**Πλαγιόδετηση** = όταν ένα πλοίο προσδένεται από τα πλάγια στην προβλήτα της εγκατάστασης

**Σκόπιμη παράνομη ενέργεια** = πράξη εκ προθέσεως η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία, τους επιβάτες ή το φορτίο τους καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται.

**Συμβάν ή περιστατικό ασφαλείας** = οποιοδήποτε συμβάν ή περιστατικό το οποίο έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση της ασφαλείας, σε οποιοδήποτε επίπεδο, τόσο των πλοίων, των επιβατών ή του φορτίου τους, όσο και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται.

**Πιθανότητα** = αντιπροσωπεύει το ενδεχόμενο να λάβει χώρα ένα περιστατικό ασφαλείας. Το ενδεχόμενο αυτό προκύπτει από σχετική πληροφόρηση καθώς και ιστορικά και στατιστικά στοιχεία.

**Τρωτότητα (ευπάθεια, vulnerability)** = αντιπροσωπεύει το πόσο ευάλωτος είναι ένας στόχος σε μια συγκεκριμένη επίθεση



**Συνέπειες** = όλες οι δυνητικές συνέπειες στην περίπτωση επιτυχούς πραγματοποίησης ενός σεναρίου επίθεσης.

**Διακινδύνευση** = ο συνδυασμός της πιθανότητας με την τρωτότητα και τις συνέπειες, για συγκεκριμένο σενάριο επίθεσης.

**Σενάριο επίθεσης** = ένα πιθανό σενάριο με το οποίο θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί επίθεση σε συγκεκριμένο στόχο και με συγκεκριμένο τρόπο και σκοπό

**Ναυτική ασφάλεια** = ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών

**Διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές** = κάθε σύνδεση δια θαλάσσης με πλοίο ανάμεσα σε μια λιμενική εγκατάσταση κράτους και μια λιμενική εγκατάσταση εκτός αυτού του κράτους κι αντιστρόφως



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω των επιβλέποντα Καθηγητή μου, κύριο Κωνσταντίνο Σπόρου για την καθοδήγηση και την ενθάρρυνση που μου προσέφερε καθόλη τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κύριο Κωνσταντίνο Λεγάκη, ο οποίος εργάζεται ως Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς, για τη συνεργασία του και τη βοήθεια που μου προσέφερε στην κατανόηση των πιο πρακτικών ζητημάτων που πραγματεύεται η εργασία, καθώς και για την προθυμία του να με φέρει σε επαφή με άτομα που ειδικεύονται στο θέμα. Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Κλεομένη Μπούγα, Αρχιπλοίαρχο λιμενικού σώματος εν αποστρατεία, πρώην τμηματάρχη ελέγχου ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων στο αρμόδιο Υπουργείο, για τις πιο εξειδικευμένες συμβουλές που μου παρείχε και για τη βοήθειά του στην αξιολόγηση ασφαλείας της υποθετικής λιμενικής εγκατάστασης. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους τρεις αναφερόμενους κυρίους, για τον χρόνο που διέθεσαν για να λύσουν τις απορίες μου και να με βοηθήσουν να φέρω εις πέρας αυτή την εργασία.



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εποχή της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί ένα στοιχείο ζωτικής σημασίας, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών γίνεται μέσω θαλάσσης. Μια ολόκληρη οικονομική αλυσίδα στηρίζεται στα πλοία, τους λιμένες που τα εξυπηρετούν και τις διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές. Χωρίς αυτά, η μεταφορά πρώτων υλών από τη μια μεριά της υφελίου στην άλλη καθώς και η οικονομική εισαγωγή κι εξαγωγή αγαθών δε θα ήταν εφικτή. Θα μπορούσε να πει κανείς λοιπόν, ότι η ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας, χωρίς την ύπαρξη του οποίου, η οικονομία αυτή δε θα μπορούσε να λειτουργήσει.<sup>1</sup>

Συγκεκριμένα, περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται μέσω θαλάσσης, κάτι το οποίο μεταφράζεται σε περίπου 8-9 δισεκατομμύρια τόνους αγαθών που μεταφέρονται κάθε χρόνο. Μέγεθος το οποίο ολοένα και αυξάνεται, καθώς προωθείται το ελεύθερο εμπόριο και αυξάνεται η ζήτηση των καταναλωτικών προϊόντων. Τον τελευταίο αιώνα η ναυτιλιακή βιομηχανία βιώνει μια αυξητική τάση του όγκου των αγαθών τα οποία καλείται να μεταφέρει, γεγονός στο οποίο συνέβαλε και η τεχνολογική ανάπτυξη, η οποία βελτίωσε σημαντικά την απόδοση και την ταχύτητα των πλοίων.<sup>2</sup> Μάλιστα, σύμφωνα με μια εργασία του Δρ. Μάρτιν Στόπφορντ (Martin Stopford) εάν η αυξητική τάση του εμπορίου αγαθών που παρουσιάζεται τα τελευταία 150 χρόνια συνεχιστεί, εκτιμάται ότι το 2060 το μέγεθος των αγαθών που θα μεταφέρονται μέσω θαλάσσης θα ανέρχεται στα 23 δισεκατομμύρια τόνους.<sup>3</sup>

Είναι λοιπόν σαφές, ότι η εγκαθίδρυση ενός παγκόσμιου συστήματος εμπορίου και μεταφορών, είναι άρρηκτα συνυφασμένη με την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Το τρίγωνο των παραγωγών, κατασκευαστών και αγορών συνδεόταν πάντοτε μέσω της ναυτιλίας, γεγονός το οποίο προβλέπεται να παραμένει अपαράλλαχτο και στο μέλλον. Εκτός των άλλων τα πλοία αποτελούσαν πάντοτε τη μοναδική οικονομικά συμφέρουσα λύση, για μεταφορά αγαθών σε οποιαδήποτε απόσταση, μεγάλη ή μικρή.<sup>4</sup> Αξίζει να σημειωθεί ότι το κόστος για τη μεταφορά μιας μονάδας προϊόντος κυμαίνεται από 0.3% ως 1.7% της τελικής τιμής του προϊόντος.<sup>5</sup>

Την ίδια στιγμή υπολογίζεται ότι πάνω από 1.2 εκατομμύρια άνθρωποι απασχολούνται άμεσα στη ναυτιλία, ενώ εάν συμπεριληφθούν και οι θέσεις εργασίας

στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας και σε λοιπές επιχειρήσεις που συνδέονται με τη ναυτιλία, ο αριθμός του εργατικού δυναμικού που απασχολείται στη συγκεκριμένη βιομηχανία φτάνει τις δεκάδες εκατομμυρίων. Για παράδειγμα, το λιμάνι του Λος Άντζελες (Los Angeles) υπολογίζεται ότι προσφέρει περίπου 3.3 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε ολόκληρες τις Η.Π.Α., ενώ οι οικονομολόγοι αποδίδουν στο θαλάσσιο εμπόριο πάνω από 3 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.<sup>6</sup> Εκτός όμως από τις θέσεις εργασίας που προσφέρει, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι κάθε χρόνο, μεταφέρονται μέσω θαλάσσης πάνω από 2 δισεκατομμύρια ανθρώπινες ζωές παγκοσμίως (επιβάτες και πλήρωμα).<sup>7</sup>

Μπορεί κανείς λοιπόν, εύκολα να αντιληφθεί την εξέχουσα θέση που κατέχει η ναυτιλιακή βιομηχανία στη σημερινή εποχή, καθώς και το πόσο σημαντική είναι η προστασία και η ασφάλειά της. Αυτή η τόσο σημαντική παγκόσμια βιομηχανία είναι ωστόσο ευάλωτη σε συμβάντα που απειλούν την ασφάλειά της. Εκτός των κινδύνων που εγκυμονεί η ίδια η ναυσιπλοΐα, συχνά τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορεί να αποτελέσουν στόχο κακόβουλων ενεργειών. Ιδιαίτερα τα πλοία, που εκτελούν διεθνείς πλόες και μπορεί να εισέρχονται σε περιοχές υψηλής επικινδυνότητας, είναι περισσότερο ευάλωτα σε τέτοιες επιθέσεις. Έχει λοιπόν αναγνωριστεί ότι, για να προαχθεί η ναυτική ασφάλεια, είναι απαραίτητο να αποφασίζονται και να υιοθετούνται κανονισμοί σε διεθνές επίπεδο, οι οποίοι να εφαρμόζονται από όλα τα ναυτικά κράτη.<sup>8</sup>

Η ναυτική ασφάλεια είναι αναπόσπαστο κομμάτι των υποχρεώσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο οποίος τον Δεκέμβριο του 2002 ενσωμάτωσε στην Συνθήκη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life At Sea - SOLAS, 1974) μια σειρά τροποποιήσεων σχετικά με τη Ναυτική Ασφάλεια έναντι κακόβουλων ενεργειών. Τα υποχρεωτικά μέτρα ασφαλείας που υιοθετήθηκαν, είχαν τελική προθεσμία εφαρμογής την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004, θεσπίζοντας έτσι ένα ολοκληρωμένο καθεστώς ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία. Αυτή η σειρά τροποποιήσεων που προστέθηκε στη SOLAS 74 κατοχυρώνει των Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (International Ship and Port facility Security code - ISPS code), ο οποίος αποτελεί μια σημαντική προσθήκη στη SOLAS 74. Ο κώδικας αυτός περιλαμβάνει ένα υποχρεωτικό κομμάτι, στο οποίο αναφέρονται απαιτήσεις ασφαλείας απευθυνόμενες σε Κυβερνήσεις, Λιμενικές Αρχές και ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς και ένα μη υποχρεωτικό κομμάτι, στο οποίο

παρέχονται κατευθυντήριες οδηγίες για την εφαρμογή των υποχρεωτικών απαιτήσεων ασφαλείας του πρώτου κομματιού.<sup>9</sup>

Στόχοι της παρούσας μελέτης, είναι να γίνει καταρχάς μια ανασκόπηση του Κώδικα αυτού και μια κριτική αξιολόγηση των απαιτήσεων ασφαλείας που θεσπίζει, καθώς και των επιπτώσεων, θετικών και αρνητικών, που ενδεχομένως να έχει η εφαρμογή του, στους διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Θα μελετηθεί η υιοθέτησή του, από χώρες με διαφορετικό υπόβαθρο, με σκοπό να εντοπιστούν οι διαφοροποιήσεις στην εφαρμογή των διατάξεών του και κυρίως οι αιτίες για τις διαφοροποιήσεις αυτές. Τέλος, θα ακολουθήσει μια αξιολόγηση ασφαλείας σε μια υποθετική λιμενική εγκατάσταση, έτσι ώστε να εμπεδωθεί η πολύπλοκη διαδικασία που ακολουθείται και να εντοπιστούν οι δυσκολίες και τα προβληματικά σημεία, τα οποία ίσως να εμπλέκονται σε μια τέτοια αξιολόγηση.





## ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE - Code ISPS)

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια αναφορά στις διατάξεις του Κώδικα ISPS, τις απαιτήσεις που ορίζει και τα μέρη από τα οποία αποτελείται. Θα εξεταστούν οι αιτίες που οδήγησαν στη δημιουργία του καθώς και οι ανάγκες που προέκυψαν για τη σύσταση ενός πλαισίου απαιτήσεων για τη ναυτική ασφάλεια. Τέλος θα αναφερθούν επιπλέον ενέργειες και πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί όσον αφορά το θέμα της ναυτικής ασφάλειας από χώρες όπως η Ελλάδα, η Σιγκαπούρη, η Ευρωπαϊκή Ένωση και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

### ΓΕΝΙΚΑ

Μετά την επίθεση στις 11/09/2001 στις ΗΠΑ και την εκτεταμένη κάλυψη από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης των περιστατικών πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν, η ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και των θαλάσσιων διαδρομών, ανάχθηκε σε σημαντικό κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό θέμα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.<sup>10</sup>

Οι πειρατικές επιθέσεις έχουν επανέλθει στο προσκήνιο, τα τελευταία χρόνια, σχεδόν έναν αιώνα μετά από την εξάλειψη του φαινομένου. Με την πρόοδο της παγκοσμιοποίησης, πειρατικά πλοία άρχισαν να εμφανίζονται ξανά στις θάλασσες, κυρίως κατά μήκος των σημαντικών εμπορικών διαδρομών, για παράδειγμα στα ανοιχτά της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν.

Η πειρατεία όχι μόνο αποτελεί απειλή για το πλήρωμα και το φορτίο του πλοίου, αλλά την ίδια στιγμή αυξάνει και το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών. Για παράδειγμα τα ασφαλιστρα για την επικίνδυνη περιοχή του Κόλπου του Άντεν, έχουν υπέρ-δεκαπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια. Από την άλλη, οι εναλλακτικές διαδρομές, γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, είναι χρονικά και οικονομικά ασύμφορες, καθώς οι παραπάνω βδομάδες που θα χρειάζεται η ολοκλήρωση ενός ταξιδιού, έχουν ως αποτέλεσμα υπερβολική κατανάλωση καυσίμου.

Παρά ταύτα, ακόμα και σε αυτές τις επικίνδυνες περιοχές, με τον αυξημένο κίνδυνο πειρατικής επίθεσης, η τελική πιθανότητα ένα πλοίο να πέσει θύμα πειρατών

είναι σχετικά μικρή. Οι απώλειες ετησίως, από τις πειρατικές επιθέσεις, υπολογίζονται γύρω στο 0.001% ως 0.002% των συνολικών απωλειών.<sup>11</sup>

Συνεπώς, ο κίνδυνος μιας πειρατικής επίθεσης, ακόμα και στις επικίνδυνες περιοχές, δεν είναι τόσο ανησυχητικός. Από την άλλη, η προστασία έναντι απρόβλεπτων τρομοκρατικών επιθέσεων, αποδεικνύεται μεγαλύτερο πρόβλημα στην απρόσκοπτη λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ο κίνδυνος μιας τρομοκρατικής επίθεσης, αποτελεί μια «παγκόσμια απειλή για τη ναυτιλία» και από το 2001, έχει αρχίσει να γίνεται ένα ολοένα και πιο σημαντικό ζήτημα.<sup>12</sup> Μια επίθεση σε λιμενική εγκατάσταση ή λιμένα, μπορεί να επιφέρει σοβαρές συνέπειες όχι μόνο λόγω της διατάραξης του συστήματος μεταφορών ή ακόμα και της λειτουργίας των παρακείμενων βιομηχανιών, αλλά κυρίως λόγω του μεγάλου αριθμού ανθρώπινων απωλειών που είναι πολύ πιθανό να υπάρξουν μέσα στον λιμένα, αλλά και στις γύρω περιοχές. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι προσβάσιμες από στεριά και θάλασσα και λόγω του εκτεταμένου μεγέθους τους, δεν είναι εύκολη η διασφάλιση ενός επιπέδου προστασίας. Οι τρωτότητες των λιμένων είναι πολλές και οι δυσκολίες στην επίτευξη ενός ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας, τους καθιστά ευάλωτους σε σκόπιμες έκνομες ενέργειες.

Ειδικότερα για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, η ασφάλεια αποτελεί μια ιδιαίτερη πρόκληση. Το σύστημα κίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι πολύπλοκο καθώς εμπεριέχει αλληλεπιδράσεις μεταξύ του λιμανιού, των βιομηχανιών, των μέσων μεταφοράς, των συστημάτων διαχείρισης και των ρυθμιστικών φορέων. Όλα αυτά τα εμπλεκόμενα μέρη είναι υπεύθυνα για την ασφαλή διακίνηση του εμπορευματοκιβωτίου, καθώς μία μοναδική παραβίαση της ασφάλειας, σε οποιοδήποτε σημείο της εφοδιαστικής αλυσίδας, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο ολόκληρη την αλυσίδα.<sup>13</sup>

Μελέτες που έχουν διεξαχθεί, κυρίως σε σχέση με λιμάνια των Η.Π.Α., καταδεικνύουν το μέγεθος των οικονομικών επιπτώσεων μιας τρομοκρατικής επίθεσης στη θαλάσσια κυκλοφορία. Για παράδειγμα, μια προσομοίωση επίθεσης στο λιμάνι του Λος Άντζελες (Los Angeles) με ραδιενεργή «βρώμικη βόμβα», έδειξε ότι όλα τα λιμάνια των Η.Π.Α. θα έπρεπε να παραμείνουν κλειστά για μία βδομάδα, η αποκατάσταση της συμφόρησης που θα προκαλούταν θα χρειαζόταν τουλάχιστον 92 μέρες, ενώ το συνολικό οικονομικό κόστος θα ανερχόταν σε 58 δισεκατομμύρια δολάρια Αμερικής. Μια τέτοια επίθεση λοιπόν, θα μπορούσε να παρακωλύσει σοβαρά το εμπόριο και να βλάψει την παγκόσμια οικονομία. Ο σκοπός της συγκεκριμένης μελέτης, ήταν καθαρά οικονομικός, συνεπώς δεν ελήφθησαν υπόψη

τα ανθρώπινα θύματα και οι καταστροφές στον περιβάλλον χώρο και τα κτήρια. Είναι ξεκάθαρο ότι οι επιπτώσεις, ενός τέτοιου συμβάντος, θα πρέπει να υπολογίζονται σε περισσότερους από έναν τομείς.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), θέλοντας να αντιμετωπίσει τις δύο αυτές απειλές, για την παγκόσμια ναυτιλία, υιοθέτησε μια σειρά δεσμευτικών μέτρων ασφαλείας. Από τη μία, τα μέτρα αυτά είναι σχεδιασμένα έτσι, ώστε να αποτρέψουν τρομοκράτες στη θάλασσα από το να αποκτήσουν πρόσβαση σε όπλα και άλλα υλικά αγαθά και από την άλλη ώστε να αποφεύγεται η ομηρία των πλοίων και η χρήση των ίδιων των πλοίων ως όπλα.<sup>14</sup>

## Ο ΚΩΔΙΚΑΣ

Τον Ιούλιο 2004 νέες απαιτήσεις ασφαλείας για πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς διαδρομές και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν αυτού του είδους τα πλοία, τέθηκαν σε εφαρμογή. Παγκοσμίως αυτές οι απαιτήσεις καθορίζονται στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία και Λιμενικές εγκαταστάσεις (κώδικα ISPS - International Ship and Port facility Security code), ο οποίος συντάχθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).<sup>15</sup> Ενσωματώθηκε στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, γνωστή ως SOLAS 74, της οποίας ο κύριος σκοπός είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, και της οποίας οι διατάξεις εφαρμόζονται σε πλοία. Η επέκταση της SOLAS 74, ώστε να καλύπτει λιμενικές εγκαταστάσεις έγινε με σκοπό οι διατάξεις ασφαλείας να τεθούν όσο το δυνατόν πιο άμεσα σε εφαρμογή από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη. Συνεπώς, όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι διατάξεις του κώδικα ISPS αφορούν αποκλειστικά στη διασύνδεση πλοίου-λιμένα.<sup>16</sup>

Ο κώδικας αυτός καθορίζει μέτρα ασφαλείας τόσο για πλοία όσο και για λιμενικές εγκαταστάσεις. Αφορά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς διαδρομές και λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν αυτού του είδους τα πλοία, ενώ το πεδίο εφαρμογής του περιλαμβάνει τους εξής τρεις τύπους πλοίων:

1. επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη
2. φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω και
3. κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θάλασσας.<sup>17</sup>

Ο τελικός σκοπός του κώδικα ISPS είναι η δημιουργία ενός αποδεκτού, ελάχιστου, επιπέδου ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο. Για την επίτευξη αυτού του τελικού σκοπού, υπάρχουν πέντε βήματα, τα οποία καθορίζονται ως οι στόχοι του κώδικα.

☉ Η θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και τη λήψη προληπτικών μέτρων για την αποφυγή σχετικών συμβάντων.

☉ Ο προσδιορισμός των ρόλων και αρμοδιοτήτων όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για τη διασφάλιση της ναυτικής ασφάλειας.

☉ Η διασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετιζόμενων με την ασφάλεια.

☉ Η παροχή μιας μεθοδολογίας διενέργειας αξιολογήσεων ασφαλείας και

☉ Η διασφάλιση της πεποίθησης ότι εφαρμόζονται επαρκή και ανάλογα μέτρα ναυτικής ασφάλειας.<sup>18</sup>

Με γνώμονα την επίτευξη των παραπάνω στόχων, ο κώδικας ISPS προβλέπει μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, για επτά δραστηριότητες, τις οποίες θέτει ως λειτουργικές απαιτήσεις του.

1. Συλλογή, αξιολόγηση και ανταλλαγή πληροφοριών σχετιζόμενων με την ασφάλεια.

2. Διατήρηση συγκεκριμένων πρωτοκόλλων επικοινωνίας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

3. Πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

4. Πρόληψη της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών μηχανισμών ή εκρηκτικών.

5. Παροχή μέσων σήμανσης συναγερμού.

6. Ύπαρξη σχεδίων ασφαλείας τα οποία βασίζονται στις κατάλληλες αξιολογήσεις ασφαλείας και

7. Διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων για την εξοικείωση του προσωπικού με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφαλείας.<sup>19</sup>

Κάθε μία από τις παραπάνω δραστηριότητες, είναι σημαντική για την επιτυχημένη πρόληψη, ενός συμβάντος παραβίασης ασφαλείας. Γι αυτό και ο κώδικας ISPS, καθορίζει λεπτομερείς απαιτήσεις, για κάθε μία τους, τόσο για τα πλοία όσο και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο ρόλος των μέτρων ασφαλείας που αναφέρονται στον κώδικα είναι καθαρά η πρόληψη ενός συμβάντος παραβίασης ασφαλείας. Οι διατάξεις του δεν επεκτείνονται σε πρακτικά ζητήματα που αφορούν την αντιμετώπιση ή καταστολή ενός συμβάντος ασφαλείας, ούτε σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με δραστηριότητες ανασύνταξης, μετά το πέρας μιας επίθεσης.<sup>20</sup> Από τη στιγμή που υπάρξει ένα τέτοιο συμβάν, υπάρχουν άλλες διαδικασίες και άλλοι

κανονισμοί οι οποίοι ακολουθούνται από τις εκάστοτε αρμόδιες Αρχές, με σκοπό την αντιμετώπιση και την καταστολή του. Αυτοί ωστόσο ξεφεύγουν από τους σκοπούς της παρούσας μελέτης του κώδικα ISPS.

Ο κώδικας αποτελείται από δύο μέρη, το πρώτο εκ των οποίων (μέρος Α) περιλαμβάνει τις υποχρεωτικές διατάξεις<sup>21</sup> ασφαλείας που αφορούν τις κυβερνήσεις, τις ναυτιλιακές αρχές και τις ναυτιλιακές εταιρείες.<sup>22</sup> Το δεύτερο μέρος (μέρος Β) περιλαμβάνει κατευθυντήριες οδηγίες, που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την εφαρμογή των διατάξεων του μέρους Α, ειδικότερα σε σχέση με τις πιο ευπαθείς περιοχές και τον τρόπο ελέγχου τους. Το μέρος αυτό δεν είναι υποχρεωτικό<sup>23</sup> και ο βαθμός εφαρμογής του ενδέχεται να ποικίλει ανάλογα με την περίπτωση.<sup>24</sup> Το μέρος Β, έχει τις πιο λεπτομερείς απαιτήσεις, για κάθε ένα από τα πεδία του μέρους Α, όπου ορίζονται τα υποχρεωτικά μέτρα ασφαλείας τα οποία πρέπει να πληρούνται. Λαμβάνοντας υπόψη την καθοδήγηση του μέρους Β, διευκολύνεται η ερμηνεία και η εφαρμογή των διατάξεων του υποχρεωτικού μέρους του Κώδικα.

Στο μέρος Α του Κώδικα ISPS αναφέρονται με πιο γενικό τρόπο, οι προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται υποχρεωτικά, ώστε να επιτυγχάνεται το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας από τα υπόχρεα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Στο μέρος αυτό προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις που φέρουν τα συμβαλλόμενα κράτη<sup>25</sup> και οι ναυτιλιακές εταιρείες<sup>26</sup>, μία εκ των οποίων είναι ο διορισμός Υπεύθυνου Ασφάλειας Εταιρείας<sup>27</sup>, ορίζεται η Δήλωση Ασφάλειας και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες συμπληρώνεται<sup>28</sup>, αναφέρονται λεπτομέρειες για την τήρηση Αρχείων από τα πλοία<sup>29</sup>, καθώς και για την Επιθεώρηση και Πιστοποίηση για τα πλοία.<sup>30</sup> Το υποχρεωτικό αυτό μέρος περιέχει επίσης λεπτομερείς απαιτήσεις για τον διορισμό Αξιοματικού Ασφάλειας Πλοίου<sup>31</sup> και Υπεύθυνου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης<sup>32</sup>, για την Ασφάλεια Πλοίου<sup>33</sup> και Λιμενικής Εγκατάστασης<sup>34</sup>, για την Αξιολόγηση Ασφάλειας<sup>35</sup> τους όπως και για την κατάστροψη των αντιστοιχών Σχεδίων Ασφάλειας Πλοίου<sup>36</sup> και Λιμενικής Εγκατάστασης<sup>37</sup> και τη σχετική με την ασφάλεια Εκπαίδευση όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού.

Πιο συγκεκριμένα, το μέρος Α καθορίζει έναν συσχετισμό προληπτικών μέτρων και ευθυνών, για τρία επίπεδα ασφαλείας. Το επίπεδο 1 είναι το βασικό επίπεδο ασφαλείας, το οποίο περιλαμβάνει μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας τα οποία πρέπει να τηρούνται πάντα.<sup>38</sup> Ο κώδικας καθορίζει συγκεκριμένες δραστηριότητες οι οποίες διεξάγονται στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που λειτουργούν με επίπεδο ασφαλείας 1. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν έλεγχο της πρόσβασης και παρακολούθηση των χώρων της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου, όπως και

των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης. Επιθεώρηση κι επίβλεψη της φορτοεκφόρτωσης των εφοδίων και του φορτίου του πλοίου καθώς και διασφάλιση ότι υπάρχει πάντα άμεση επικοινωνία ασφαλείας και ότι όλα τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντα τελούνται επιμελώς. Οι δραστηριότητες αυτές εκτελούνται μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, τα οποία ωστόσο δεν προσδιορίζονται στο μέρος αυτό.<sup>39</sup> Σχετικές ωστόσο κατευθυντήριες γραμμές παρέχονται στο μέρος Β, του οποίου η εφαρμογή δεν είναι υποχρεωτική, παρέχοντας έτσι την απαραίτητη ελευθερία προσαρμογής των λαμβανόμενων μέτρων στην εκάστοτε περίπτωση.

Το επίπεδο ασφαλείας 2, αποτελεί το «αυξημένο»<sup>40</sup> επίπεδο ασφαλείας, στο οποίο περιλαμβάνονται επιπρόσθετα μέτρα που τίθενται σε εφαρμογή για κάποιο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου η πιθανότητα επιτέλεσης συμβάντος ασφαλείας είναι αυξημένη. Το επίπεδο ασφαλείας 3, είναι το τελευταίο επίπεδο αποτελεί το «εξαιρετικό»<sup>41</sup> επίπεδο ασφαλείας. Το επίπεδο αυτό περιλαμβάνει ακόμα πιο αυστηρά μέτρα, τα οποία επιβάλλονται όταν είναι πιθανό ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.<sup>42</sup> Ο ορισμός αυτού του επιπέδου ασφαλείας, αποτελεί εξαιρετικό μέτρο και εφαρμόζεται, μονάχα όταν υπάρχουν αξιόπιστες πληροφορίες για κάποια απειλή και μόνο για τη διάρκεια της προσδιορισμένης απειλής. Αν και τα επίπεδα μπορεί να μεταβάλλονται από επίπεδο ασφαλείας 1, σε επίπεδο 2 και μετά 3, είναι πιθανό να οριστεί απευθείας επίπεδο ασφαλείας τρία από ένα.<sup>43</sup> Μια τέτοια απότομη αλλαγή του εφαρμοζόμενου επιπέδου ασφαλείας, θα μπορούσε να συμβεί σε εξαιρετικά επείγουσες καταστάσεις.

Ο ορισμός του επιπέδου ασφαλείας, καθώς και η οποιαδήποτε μεταβολή του εφαρμοζόμενου επιπέδου ασφαλείας, αποτελεί αποκλειστική ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών. Τα κράτη οφείλουν να αξιολογούν τις πληροφορίες που λαμβάνουν περί απειλών ασφαλείας καθώς και τις συνέπειες που θα υπάρξουν στην περίπτωση που πραγματοποιηθεί κάποια από αυτές τις απειλές, προτού ορίσουν το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφαλείας.<sup>44</sup> Επιπλέον προσδιορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας ως προς ο περιεχόμενό τους και παρέχουν οδηγίες για την επίτευξη ικανοποιητικής προστασίας σε κάθε επίπεδο. Ειδικά για το επίπεδο 3, οι κυβερνήσεις οφείλουν να παρέχουν ειδικές οδηγίες και στοιχεία προς τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που επηρεάζονται. Εκτός από τον ορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφαλείας, αποκλειστικά καθήκοντα των συμβαλλόμενων κρατών είναι και η έγκριση των αξιολογήσεων λιμενικών εγκαταστάσεων και των σχεδίων προστασίας τους, ο καθορισμός για το ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να διαθέτουν υπεύθυνο ασφαλείας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS και ο έλεγχος ως προς τη

συμμόρφωση με τα σχετικά εδάφια του Κώδικα. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις εκδίδουν τα σχετικά Διεθνή Πιστοποιητικά Ασφαλείας Πλοίου που απαιτούνται από τον ISPS και διενεργούν τους απαραίτητους ελέγχους για την επιβεβαίωση της τήρησης των προβλεπόμενων απαιτήσεων.<sup>45</sup> Τέλος είναι ευθύνη των κυβερνήσεων να θεσπίζουν υπό ποιες προϋποθέσεις απαιτείται η σύνταξη μιας Δήλωσης Ασφαλείας.<sup>46</sup>

Μια Δήλωση Ασφαλείας, υπογράφεται συνήθως από δύο μέρη, τα οποία μπορεί να είναι είτε δύο πλοία, είτε πλοίο και λιμενική εγκατάσταση. Αφορά απαιτήσεις ασφαλείας οι οποίες μοιράζονται ανάμεσα στα δύο αυτά μέρη και αναφέρει τη σχετική ευθύνη που έχει έκαστο. Υπό ποιες συνθήκες απαιτείται μια Δήλωση Ασφαλείας, καθορίζεται, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, από τα συμβαλλόμενα κράτη, τα οποία αξιολογούν καταλλήλως τους κινδύνους ασφαλείας που συνεπάγεται η διασύνδεση πλοίου-λιμένα ή η μεταφόρτωση από πλοίο σε πλοίο. Ωστόσο ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει τη σύνταξη Δήλωσης Ασφαλείας, στην περίπτωση που λειτουργεί σε επίπεδο ασφαλείας υψηλότερο από τον λιμένα ή το πλοίο με το οποίο διασυνδέεται, όταν έχει προηγηθεί συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης με τα οποία πρόκειται να διασυνδεθεί και όταν βρίσκεται σε λιμενική εγκατάσταση ή πραγματοποιεί δραστηριότητες μεταφόρτωσης με πλοίο που δεν εμπίπτουν στις διατάξεις του Κώδικα ISPS και δεν είναι υπόχρεα να εφαρμόζουν εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας.<sup>47</sup> Ενώ ένα μεμονωμένο πλοίο, δύναται να λειτουργεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας, από αυτό της λιμενικής εγκατάστασης, την οποία πρόκειται να επισκεφτεί, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται πλοίο να λειτουργεί σε χαμηλότερο επίπεδο, από το επίπεδο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης.<sup>48</sup>

Το Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου και το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης εκπονείται βάσει μιας προηγηθείσας Αξιολόγησης Ασφαλείας Πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης. Αυτή η Αξιολόγηση Ασφαλείας αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι της διαδικασίας για τη δημιουργία και την ενημέρωση ενός σωστού Σχεδίου Ασφαλείας.<sup>49</sup> Στην περίπτωση των πλοίων η εκπόνηση μιας Αξιολόγησης Ασφαλείας που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS αποτελεί ευθύνη των εταιρειών και συγκεκριμένα του Υπεύθυνου Ασφάλειας της Εταιρείας που έχει οριστεί για το συγκεκριμένο πλοίο,<sup>50</sup> ενώ για τις λιμενικές εγκαταστάσεις την ευθύνη για την εκπόνηση, την αξιολόγηση και την έγκριση μιας Αξιολόγησης Ασφαλείας έχουν οι κρατικοί φορείς.<sup>51</sup> Και για τις δύο περιπτώσεις όμως, η διαδικασία της Αξιολόγησης Ασφαλείας μπορεί να ανατεθεί σε κατάλληλα εξουσιοδοτημένους και πιστοποιημένους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας.<sup>52</sup> Μια αξιολόγηση

ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν προσδιορισμό των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που ίσως να εφαρμόζονται ήδη στο πλοίο, προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου<sup>53</sup> και των υποδομών της λιμενικής εγκατάστασης<sup>54</sup>, οι οποίες είναι ουσιώδεις και πρέπει να προστατευτούν, μια εκτίμηση των απειλών για τις βασικές λειτουργίες πλοίου<sup>55</sup> και λιμενικής εγκατάστασης καθώς και της πιθανότητας να συμβούν, ώστε να επιλεγούν ορισμένα αντισταθμιστικά μέτρα, να αξιολογηθούν ως προς τον βαθμό αποτελεσματικότητάς τους και να τεθούν κατά σειρά προτεραιότητας<sup>56</sup>. Μέσα σε όλα αυτά, είναι ουσιώδες να συμπεριληφθεί ένας σωστός προσδιορισμός τυχών αδυναμιών στην υποδομή, τις διαδικασίες και τις πολιτικές ασφαλείας, οι οποίες μπορεί να αυξήσουν την ευπάθεια του πλοίου<sup>57</sup> ή της λιμενικής εγκατάστασης, μια από τις οποίες είναι ο ανθρώπινος παράγοντας<sup>58</sup>.

Αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία της Αξιολόγησης Ασφαλείας, βάσει των πορισμάτων της, εκπονείται το αντίστοιχο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου ή Λιμενικής Εγκατάστασης. Κάθε πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS είναι υπόχρεα να διαθέτουν και να εφαρμόζουν εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας.<sup>59</sup> Αρμόδια εξουσιοδοτημένοι Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί Ασφαλείας δύνανται να αναλάβουν τη δημιουργία Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου ή Λιμενικής Εγκατάστασης. Στην περίπτωση των πλοίων, η έγκριση και η αναθεώρηση του Σχεδίου Ασφαλείας μπορεί και πάλι να ανατεθεί σε Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας, αρκεί αυτός να μην έχει συμμετάσχει στην Αξιολόγηση Ασφαλείας ή στη σύνταξη του Σχεδίου Ασφαλείας που προηγήθηκαν.<sup>60</sup> Για τα Σχέδια Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, η αναθεώρηση και η έγκρισή τους γίνεται από το κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση.<sup>61</sup>

Κάθε Σχέδιο Ασφαλείας, είτε πρόκειται για Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου, είτε πρόκειται για Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, τα οποία να ανταποκρίνονται τουλάχιστον στις βασικές απαιτήσεις που θέτει ο Κώδικας ISPS. Θέματα τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να καλύπτονται από τα Σχέδια Ασφαλείας περιλαμβάνουν την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, καθώς και τον καθορισμό των ζωνών αυτών<sup>62</sup>, την πρόληψη εισόδου όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών, οι οποίοι θα μπορούσαν να αποτελέσουν απειλή για την ασφάλεια προσώπων και εγκαταστάσεων<sup>63</sup>, την άμεση ανταπόκριση σε οποιοδήποτε οδηγίες εκδίδονται από κράτη που θέτουν επίπεδο ασφαλείας τρία,<sup>64</sup> την



αντιμετώπιση τυχών απειλών ή παραβιάσεων ασφαλείας<sup>65</sup> καθώς και την ταχύτερη εκκένωση πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, σε περίπτωση που αυτό κρίνεται αναγκαίο.<sup>66</sup> Άλλες διαδικασίες που απαιτείται να καλύπτει ένα Σχέδιο Ασφαλείας, είναι διαδικασίες συνεργασίας ανάμεσα στο πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση για τις σχετικές δραστηριότητες ασφαλείας που λαμβάνουν χώρα <sup>67</sup>, διαδικασίες αναφοράς των συμβάντων που απειλούν την ασφάλεια<sup>68</sup>, διαδικασίες ελέγχου των δραστηριοτήτων και των σχεδίων ασφαλείας<sup>69</sup>, αναθεώρησης και ενημέρωσης του Σχεδίου Ασφαλείας<sup>70</sup>, καθώς και προστασίας των ευαίσθητων πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό.<sup>71</sup> Η επιθεώρηση και η βαθμονόμηση τυχών εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου, πρέπει να περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου<sup>72</sup>, καθώς και η περιοδικότητα αυτών των ελέγχων <sup>73</sup>, οι θέσεις και τα σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού πλοίου<sup>74</sup> καθώς και οδηγίες χρήσης και ρύθμισης του συστήματος προειδοποίησης πλοίου.<sup>75</sup> Στο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να αναφέρονται οι διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση που λάβει σήμα από ένα σύστημα προειδοποίησης πλοίου<sup>76</sup>, διαδικασίες διασφάλισης της ασφάλειας του φορτίου και του σχετικού εξοπλισμού διαχείρισής του<sup>77</sup>, καθώς και διαδικασίες διευκόλυνσης της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο και παραμονής στην ακτή του προσωπικού του πλοίου.<sup>78</sup> Τέλος στα Σχέδια Ασφαλείας καθορίζονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα του προσωπικού το οποίο σχετίζεται με την ασφάλεια<sup>79</sup>, όπως και διαδικασίες σχετικά με εκπαίδευση και ασκήσεις ασφαλείας που πρέπει να λάβουν χώρα στα πλαίσια του σχεδίου<sup>80</sup> και προσδιορίζονται ο Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου<sup>81</sup>, ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Εταιρείας και ο Υπεύθυνος Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης, μαζί με τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας σε 24ωρη βάση.<sup>82</sup>

Είναι ευθύνη των ναυτιλιακών εταιρειών να διορίσουν έναν Αξιωματικό Ασφαλείας Πλοίου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια ενός συγκεκριμένου πλοίου και έναν Υπεύθυνο Ασφαλείας Εταιρείας συνολικά για την εταιρεία. Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρείας, είναι αρμόδιος για την διασφάλιση της διενέργειας αξιολογήσεων ασφαλείας για τα πλοία για τα οποία είναι υπεύθυνος καθώς και για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του σχετικού Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου. Οι διαδρομές του πλοίου πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν διενεργούνται οι αξιολογήσεις ασφαλείας του.<sup>83</sup> Ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Εταιρείας φροντίζει επίσης για τη διενέργεια των απαραίτητων επανεξετάσεων των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που έχουν ληφθεί καθώς και για την πιστοποίηση του εκάστοτε πλοίου από την αρμόδια Αρχή ή από Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας. Μέσα στα

καθήκοντά του, περιλαμβάνεται και η διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού που σχετίζεται με την ασφάλεια του πλοίου, καθώς και η διασφάλιση της αποτελεσματικής επικοινωνίας του Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου, με τον οποίο είναι σε στενή συνεργασία, με τον εκάστοτε Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.<sup>84</sup> Ο Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου, αναφέρει στον Υπεύθυνο Ασφαλείας Εταιρείας τυχόν ελλείψεις ή μη συμμορφώσεις αντιλαμβάνεται κατά τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων ασφαλείας, ενώ είναι επίσης υπεύθυνος για τη σωστή εκπαίδευση του προσωπικού που σχετίζεται με την ασφάλεια του πλοίου.<sup>85</sup> Ο Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου, καθορίζει τα ελάχιστα μέτρα που απαιτούνται για το επίπεδο ασφαλείας 1, τα πρόσθετα μέτρα για το επίπεδο 2 και πιθανές ενέργειες σχετικά με την εφαρμογή επιπέδου ασφαλείας 3.<sup>86</sup> Έχει την ευθύνη για τη σωστή εφαρμογή του εγκεκριμένου Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου και μπορεί να καταθέτει προτάσεις για τυχόν τροποποιήσεις του. Φροντίζει επίσης για την αναφορά οποιοδήποτε συμβάντος απειλή την ασφάλεια και για τον συντονισμό της εφαρμογής του Σχεδίου Ασφαλείας με τον Υπεύθυνο Ασφαλείας Εταιρείας και τον Υπεύθυνο Ασφαλείας της εκάστοτε Λιμενικής Εγκατάστασης.<sup>87</sup>

Για κάθε υπόχρεα Λιμενική Εγκατάσταση, καθορίζεται ένας Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης<sup>88</sup>, ο οποίος εξασφαλίζει τη διενέργεια μιας εκτενούς αρχικής επιθεώρησης και τη διεξαγωγή αξιολογήσεων ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Είναι αυτός που είναι αρμόδιος για την ανάπτυξη και εφαρμογή Σχεδίου Ασφαλείας, ενώ πρέπει να υποβάλει προτάσεις για τροποποιήσεις, ούτως ώστε το σχέδιο να λαμβάνει υπόψη του αλλαγές ή ελλείψεις στη λιμενική εγκατάσταση. Επίσης, ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης φροντίζει για τη σωστή κι επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που εμπλέκεται με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, για τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας, βαθμονόμησης και συντήρησης όλου του εξοπλισμού ασφαλείας που ίσως υπάρχει στην εγκατάσταση και για τον συντονισμό και την καλή συνεργασία με τις υπηρεσίες ασφαλείας και με τον εκάστοτε Υπεύθυνο Ασφαλείας Εταιρείας και Αξιωματικό Ασφαλείας Πλοίου. Τέλος, ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, υποχρεούται να αναφέρει οποιοδήποτε περιστατικό ασφαλείας, στις αρμόδιες αρχές και να τηρεί τα προβλεπόμενα σχετικά αρχεία.<sup>89</sup>

Όσον αφορά, τα αρχεία, ο Κώδικας ISPS, θέτει απαιτήσεις σχετικές μονάχα με συγκεκριμένα αρχεία που πρέπει να τηρούνται επί του πλοίου.<sup>90</sup> Αναφέρει ότι τα αρχεία αυτά μπορούν να τηρούνται και σε ηλεκτρονική μορφή<sup>91</sup>, σε κάθε περίπτωση όμως οι πληροφορίες που περιέχουν θεωρούνται ευαίσθητες και πρέπει να

προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση.<sup>92</sup> Σύμφωνα με τον Κώδικα αυτόν, τα αρχεία που πρέπει να τηρούνται πάντοτε επί του πλοίου, αφορούν δραστηριότητες και πληροφορίες σημαντικές για την ασφάλεια, όπως είναι οι τυχών παραβιάσεις ασφαλείας ή απειλές για την ασφάλεια, οι αλλαγές στο επίπεδο ασφαλείας ή ανακοινώσεις άμεσα σχετιζόμενες με την ασφάλεια τόσο του πλοίου όσο και των λιμενικών εγκαταστάσεων που επισκέφτηκε, οι τυχών εσωτερικοί έλεγχοι ή τροποποιήσεις στο σχέδιο ασφαλείας, οι περιοδικές επανεξετάσεις τόσο της αξιολόγησης όσο και του σχεδίου ασφαλείας, η εκπαίδευση και τα γυμνάσια σχετικά με τα θέματα ασφαλείας καθώς και οι δοκιμές, η ρύθμιση και η συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου, όπως είναι το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας και το σύστημα συναγερμού.<sup>93</sup>

Ένα από τα αρχεία, το οποίο πρέπει οπωσδήποτε να βρίσκεται επί πλοίου, το οποίο εμπίπτει στις διατάξεις του Κώδικα ISPS, είναι το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας.<sup>94</sup> Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται είτε από την αρμόδια κρατική αρχή, είτε από εξουσιοδοτημένο Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας<sup>95</sup> και επιβεβαιώνει ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις ασφαλείας του Κώδικα. Πριν από την έκδοσή του, το πλοίο πρέπει να περάσει από επιθεώρηση, κατά την οποία διαπιστώνεται εάν ο εξοπλισμός ασφαλείας ανταποκρίνονται με τα πρότυπα ασφαλείας που θέτουν οι διατάξεις του Κώδικα και αν η κατάστασή τους είναι ικανοποιητική ώστε να είναι σε θέση να επιτελέσουν τη λειτουργία για την οποία προορίζονται.<sup>96</sup> Οι επιθεωρήσεις αυτές, επαναλαμβάνονται ανά τακτικά διαστήματα, όχι μεγαλύτερα των πέντε χρόνων<sup>97</sup> και σύμφωνα με τα πορίσματά τους, θεωρείται και το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας. Η μέγιστη χρονική περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού είναι τα πέντε έτη<sup>98</sup>, τα οποία είναι και το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα που μπορεί να περάσει ανάμεσα στις περιοδικές επιθεωρήσεις, στις οποίες υποχρεούται να επιβληθεί το πλοίο.<sup>99</sup> Σε περίπτωση που οι περιοδικές επιθεωρήσεις δεν λάβουν χώρα εντός των καθορισμένων χρονικών ορίων ή το πιστοποιητικό δε θεωρείται όπως πρέπει, τότε παύει να ισχύει. Το ίδιο συμβαίνει και επί αλλαγής σημαίας του πλοίου ή αλλαγής της διαχειρίστριας εταιρείας του.<sup>100</sup> Σε αυτές τις περιπτώσεις, μέχρι την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας, υπάρχει η δυνατότητα της έκδοσης ενός προσωρινού πιστοποιητικού<sup>101</sup>, το οποίο όμως συμβαίνει μονάχα εάν πληρούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις ασφαλείας.<sup>102</sup> Το προσωρινό αυτό πιστοποιητικό, ισχύει για έξι μήνες, η ισχύς του δε μπορεί να παραταθεί και δε μπορεί να εκδοθεί δεύτερο, συνεχόμενο Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας.<sup>103</sup>

Τέλος, σχετικά με την εκπαίδευση που είναι απαραίτητη για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι διατάξεις του Κώδικα ISPS, θέτουν ορισμένες γενικές προϋποθέσεις οι οποίες πρέπει να τηρούνται πάντοτε. Ο Κώδικας αναφέρει ότι πρέπει να εκτελούνται ασκήσεις και γυμνάσια σχετικά με την ασφάλεια, ανά τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να εξασφαλίζεται η σωστή εφαρμογή των Σχεδίων Ασφαλείας Πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης. Για τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των κατάλληλων ασκήσεων, λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.<sup>104</sup> Επίσης, απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι οριζόμενοι υπεύθυνοι ασφαλείας (Υ.Α.Ε. Α.Α.Π. και Υ.Α.Λ.Ε.) να έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και να έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση για την εκτέλεση των καθηκόντων τους <sup>105</sup> , ενώ τα λοιπά μέλη του προσωπικού, επιφορτισμένα με καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια είτε του πλοίου, είτε της λιμενικής εγκατάστασης, πρέπει να έχουν επίγνωση των ευθυνών τους και φυσικά επαρκείς γνώσεις και ικανότητες, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στα καθήκοντα αυτά.<sup>106</sup>

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Μετά την υιοθέτηση των τροποποιήσεων ασφαλείας στη συνθήκη SOLAS 74 και τη δημιουργία του Κώδικα ISPS από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, η Ευρωπαϊκή Ένωση, προχώρησε στην έκδοση σχετικών κανονισμών και οδηγιών, με τους οποίους ενσωμάτωσε τις διατάξεις ασφαλείας του Κώδικα, στο κοινοτικό δίκαιο. Πιο συγκεκριμένα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσαν στις 31 Μαρτίου 2004 τον κανονισμό Ε.Κ. 725/2004<sup>107</sup> και στις 26 Οκτωβρίου 2005 την οδηγία 2005/65/ΕΚ.<sup>108</sup>

Με τον κανονισμό Ε.Κ. 725/2004 επιχειρείται η θέσπιση και η εφαρμογή κοινοτικών μέτρων ασφαλείας σε πλοία που εκτελούν διεθνείς αλλά και συγκεκριμένους εθνικούς πλόες καθώς και στις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις, με σκοπό την προστασία από απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Ενσωματώνονται οι διατάξεις του Κώδικα ISPS, στο κοινοτικό δίκαιο και επεκτείνεται η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας σε πλοία που εξυπηρετούν εθνικά δρομολόγια, αναγνωρίζοντας την ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια και σε αυτά τα πλοία, ειδικότερα στα επιβατηγά πλοία, λόγω του μεγάλου αριθμού ανθρώπινων ζωών που μπορεί να τεθούν σε κίνδυνο.<sup>109</sup> Πιο συγκεκριμένα, ο κανονισμός αυτός, επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS, στα επιβατηγά πλοία που χαρακτηρίζονται ως κατηγορίας Α, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ, δηλαδή στα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, κατά τη διάρκεια των οποίων μπορεί να απομακρυνθούν περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή. Σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποχρεούνται να εφαρμόζουν πλήρως τον Κώδικα ISPS σε όλα τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν διεθνείς πλόες από 1/7/2004 (ημερομηνία που τίθεται και από τις διατάξεις του ίδιου του Κώδικα), ενώ από 1/7/2005 υποχρεούνται να εφαρμόζουν τις ίδιες διατάξεις και για τον συγκεκριμένο τύπο επιβατηγών πλοίων, εσωτερικών δρομολογίων. Για τους υπόλοιπους τύπους πλοίων, εσωτερικών δρομολογίων, επαφίεται στην κρίση του εκάστοτε κράτους-μέλους, η έκταση της εφαρμογής σχετικών μέτρων ασφαλείας, υπό την προϋπόθεση ότι σε καμία περίπτωση δε διακυβεύεται το γενικό επίπεδο ασφαλείας.<sup>110</sup>

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνωρίζοντας την ανάγκη διαρκούς μέριμνας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, των πολιτών και του περιβάλλοντος από κάθε πιθανή σκόπιμη απειλή, θέτει ως κύριο στόχο του Κανονισμού Ε.Κ/725/2004, αυτή ακριβώς τη θέσπιση και εφαρμογή κοινοτικών μέτρων, τόσο σε πλοία διεθνών όσο και σε πλοία εσωτερικών πλόων. Ο δεύτερος, αλλά εξίσου σημαντικός, στόχος του εν λόγω κανονισμού είναι να παράσχει μια κοινή βάση για όλα τα κράτη-μέλη της, ώστε να υπάρξει εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, καθώς και κοινοτικός έλεγχος, των ειδικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα, τα οποία ενσωματώθηκαν ως τροποποιήσεις στη SOLAS 74, αναπόσπαστο κομμάτι των οποίων αποτελεί ο Κώδικας ISPS.<sup>111</sup>

Στα πλαίσια της επίτευξης, του δεύτερου αυτού στόχου, ο Κανονισμός επιχειρεί να προσδιορίσει την εμβέλεια ορισμένων από τις δεσμευτικές διατάξεις, που περιέχονται στις σχετικές τροποποιήσεις της SOLAS 74, εντός της Κοινότητας, ενώ καθιστά δεσμευτικές για τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορισμένες από τις συστάσεις που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα.<sup>112</sup> Μερικές από τις διατάξεις του μέρους Β του Κώδικα, οι οποίες καθίστανται υποχρεωτικές με τον εν λόγω κανονισμό αφορούν τις Αξιολογήσεις Ασφαλείας και τα Σχέδια Ασφαλείας Πλοίου και Λιμενικής Εγκατάστασης, τον καθορισμό του επιπέδου ασφαλείας στο οποίο λειτουργούν πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις, την προστασία του απορρήτου κάθε ευαίσθητης πληροφορίας, τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας καθώς και διατάξεις σχετικά με τις ασκήσεις ετοιμότητας και την εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, σχετικά με την ασφάλεια.<sup>113</sup>

Με τελικό στόχο, την επίτευξη ενός ομοιογενούς επιπέδου ασφαλείας, εντός της Κοινότητας, ο συγκεκριμένος κανονισμός, περιλαμβάνει άρθρα στα οποία παρέχονται οι απαιτούμενες αποσαφηνίσεις και οδηγίες στα κράτη-μέλη, σχετικά με τις υποχρεωτικές διατάξεις ασφαλείας που ενσωματώθηκαν στη SOLAS 74. Τα άρθρα αυτά έχουν να κάνουν με τη διαβίβαση πληροφοριών προς τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη,<sup>114</sup> με την παροχή πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια πριν από την είσοδο πλοίου σε λιμένα<sup>115</sup> καθώς και με τη διάδοση και την εμπιστευτικότητα των ευαίσθητων πληροφοριών.<sup>116</sup> Αποσαφηνίσεις παρέχονται επίσης για τις προβλεπόμενες εναλλακτικές συμφωνίες και ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας,<sup>117</sup> τις εξαιρέσεις από την παροχή πληροφοριών πριν από την είσοδο πλοίου σε λιμένα,<sup>118</sup> την εναρμόνιση του συγκεκριμένου Κανονισμού με τα διεθνή κείμενα ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις των διατάξεών τους<sup>119</sup>, καθώς και τη διεξαγωγή ελέγχων από τα κράτη και την

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχετικά με τη συμμόρφωση<sup>120</sup> και την επιβολή κυρώσεων από τα κράτη-μέλη, σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του εν λόγω Κανονισμού.<sup>121</sup>

Με αυτές τις αποσαφηνίσεις και τη θέσπιση ως υποχρεωτικές ορισμένες από τις συστάσεις του μέρους Β, του Κώδικα ISPS, η Ευρωπαϊκή Ένωση, επιχείρησε την επίτευξη ενός ενιαίου, ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας, στις θαλάσσιες μεταφορές, εντός της επικράτειάς της. Αργότερα, ωστόσο, έκρινε πως με τον Κανονισμό ΕΚ/725/2004, δεν επιτυγχάνεται πλήρως το επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας, για όλους τους επαγγελματικούς κλάδους τους σχετιζόμενους με τη ναυτιλία. Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ΕΚ/725/2004 περιορίζεται στα πλοία και στην άμεση διεπαφή πλοίου-λιμενικής εγκατάστασης, συνεπώς τα μέτρα ασφαλείας που θεσπίζονται με αυτόν αποτελούν μέρος μόνο των αναγκαίων μέτρων ασφαλείας, που πρέπει να ληφθούν για την επίτευξη επαρκούς επιπέδου ασφαλείας, καθ' όλη την έκταση των θαλάσσιων μεταφορών. Για το λόγω αυτόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση, στις 26 Οκτωβρίου 2005, εξέδωσε την οδηγία 2005/65/ΕΚ, σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων.<sup>122</sup> Η καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης των κρατών μελών, με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας, ορίστηκε στις 15 Ιουνίου 2007.<sup>123</sup>

Η οδηγία αυτή, ισχύει για κάθε λιμένα, εντός της επικράτειας κράτους-μέλους, στον οποίο βρίσκεται τουλάχιστον μία εγκατάσταση η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS και αποτελεί αντικείμενο Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, εγκεκριμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα. Τα κράτη-μέλη, οφείλουν να προσδιορίσουν τα όρια του λιμένα για την εφαρμογή της οδηγίας αυτής, βάσει μιας προηγηθείσας Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμένα, η οποία εκπονείται σύμφωνα με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας. Στην περίπτωση, που τα όρια της υπόχρεας (στον Κώδικα) λιμενικής εγκατάστασης, συμπίπτουν με τα όρια του λιμένα, τότε οι διατάξεις του Κώδικα υπερισχύουν της οδηγίας 2005/65/ΕΚ.<sup>124</sup>

Ο στόχος της οδηγίας είναι η λήψη μέτρων ασφαλείας στις λιμενικές ζώνες, που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα, δημιουργώντας έτσι ένα σύστημα ασφαλείας που καλύπτει ολόκληρο τον λιμενικό χώρο. Ενισχύεται λοιπόν η ασφαλεία ολόκληρου του λιμένα, και τα ήδη εφαρμοζόμενα μέτρα ασφαλείας στις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις επωφελούνται από αυτό το αυξημένο επίπεδο ασφαλείας. Τα μέτρα λιμενικής ασφαλείας που λαμβάνονται για κάθε λιμένα, στο εσωτερικό της περιμέτρου που έχει ορίσει το οικείο κράτος, πρέπει να διαφέρουν

ανάλογα της επικινδυνότητας των διαφορετικών υποπεριοχών του λιμένα και του επιπέδου ασφαλείας που έχει τεθεί.<sup>125</sup>

Ακολουθώντας τη φιλοσοφία του Κώδικα ISPS, η οδηγία θέτει απαιτήσεις για μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, οι οποίες πρέπει να βασίζονται σε μια Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμένα, να ενσωματώνονται μέσα σε ένα κατάλληλο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμένα και να ορίζονται για τρία διαφορετικά επίπεδα ασφαλείας.<sup>126</sup> Μέσα στις διατάξεις της οδηγίας 2005/65/ΕΚ, ορίζονται επίσης απαιτήσεις για την περιοδική αναθεώρηση του Σχεδίου Ασφαλείας Λιμένα<sup>127</sup>, για τον διορισμό ενός Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμένα<sup>128</sup>, για τη διάδοση και την εμπιστευτικότητα των ευαίσθητων πληροφοριών<sup>129</sup>, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής και της συμμόρφωσης<sup>130</sup> και τις πιθανές κυρώσεις<sup>131</sup>, κατά πλήρη αντιστοιχία με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS. Κατ' αυτόν τον τρόπο, καθίσταται δυνατή η συμπλήρωση του συστήματος ασφαλείας που προβλέπεται από τον Κώδικα, χωρίς να υπάρχει σύγκρουση των απαιτήσεων ασφαλείας που προβλέπει η οδηγία, με τις σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα.



## ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις για ενσωμάτωση των τροποποιητικών διατάξεων της SOLAS 74, περί ναυτικής ασφάλειας, στο εθνικό δίκαιο των συμβαλλόμενων χωρών, εξέδωσε στις 11 Φεβρουαρίου 2004, το Προεδρικό Διάταγμα 56 (αριθμός Φ.Ε.Κ. 47Α), με το οποίο κατοχυρώνει τις αποφάσεις της Διπλωματικής Διάσκεψης του 2002 και υιοθετεί τις τροποποιήσεις που έγιναν στη Διεθνή Σύμβαση «Περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα» του 1974(SOLAS 74). Στο διάταγμα αυτό, ενσωματώνεται ο Κώδικας ISPS καθώς και οι λοιπές τροποποιητικές διατάξεις της Σύμβασης περί ασφάλειας στη θάλασσα. Οι διατάξεις αυτές ενσωματώνονται στα Αγγλικά, όπως είναι στο πρωτότυπο κείμενο και μεταφρασμένες στα Ελληνικά, αμέσως μετά. Στην αρχή του Π.Δ. 56, προσδιορίζεται ότι σε περίπτωση ασυμφωνίας της Ελληνικής μετάφρασης με το πρωτότυπο Αγγλικό κείμενο, ισχύουν οι διατάξεις του πρωτότυπου.<sup>132</sup>

Μετά την έκδοση του κανονισμού ΕΚ/725/2004 και της οδηγίας 2005/56/ΕΚ, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ελλάδα, κατά τις διατάξεις του άρθρου 9 του κανονισμού 725/2004, προχώρησε στη σύνταξη του νόμου 3622/2007, με τίτλο “Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων”.<sup>133</sup> Ο σκοπός του νόμου αυτού είναι ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων όλων των σχετιζόμενων με τη ναυτική ασφάλεια φορέων, ο σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο δράσεων καθώς και ο συντονισμός αυτών για τη διασφάλιση της σωστής εφαρμογή του Κανονισμού και της Οδηγίας, ώστε να επιτευχθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας για πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες.<sup>134</sup> Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι υπόχρεα στον Κανονισμό καθώς και στους σχετικούς λιμένες, όπως ορίζονται από την Οδηγία. Ο βαθμός εφαρμογής του εν λόγω νόμου σε λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν περιστασιακά πλοία υπόχρεα του Κώδικα, καθώς και τα σχετικά κριτήρια και διαδικασία για τον χαρακτηρισμό τους ως τέτοιες, καθορίζονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.<sup>i 135</sup>

Με τον νόμο αυτό, καθορίζονται ορισμένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, που είναι απαραίτητο να διευκρινιστούν για την εναρμονισμένη εφαρμογή μέτρων ασφαλείας σε εθνικό επίπεδο, για την επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου

---

<sup>i</sup> Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής καταργήθηκε το 2009 και τα καθήκοντά του πέρασαν στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, το οποίο το 2015 συγχωνεύθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού.

ασφαλείας στα πλοία που χρησιμοποιούνται στη διεθνή και εθνική θαλάσσια κυκλοφορία και τις συναφείς λιμενικές εγκαταστάσεις και λιμένες, στην επικράτεια της Ελλάδας. Ένα από αυτά τα ζητήματα, είναι η απαίτηση τα πρόσωπα που διενεργούν ελέγχους ασφαλείας ή χειρίζονται ευαίσθητες κι εμπιστευτικές πληροφορίες, να έχουν τον κατάλληλο βαθμό διαβάθμισης, σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία.<sup>136</sup>

Με τις διατάξεις του νόμου αυτού, προσδιορίζονται επίσης οι αρμοδιότητες των εθνικών Αρχών, όπως είναι η Ενιαία Αρμόδια Αρχή και η Αρχή Ασφαλείας Λιμένα. Η τελευταία αποτελεί όργανο που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και απαρτίζεται από έναν εκπρόσωπο από κάθε φορέα ή αρχή που σχετίζεται με την ναυτική ασφάλεια. Με την ίδια αυτή απόφαση, ορίζονται και ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα καθώς και ο αναπληρωτής του.<sup>137</sup> Αργότερα, με την ψήφιση του νόμου 4150/2013 (ΦΕΚ 102) με τίτλο “Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου”, οι αρμοδιότητες των Αρχών αυτών, επαναπροσδιορίστηκαν, μέσω τροποποιήσεων των διατάξεων του νόμου 3622/2007.<sup>138</sup>

Με τους δύο νόμους αυτούς, η Ελλάδα αποφάσισε τη σύσταση Κέντρου Αναφορών Ασφαλείας, και προσδιόρισε τις αρμοδιότητες και τον τρόπο λειτουργίας του, ενώ όρισε ότι μέχρι την έναρξη της λειτουργίας του, οι αρμοδιότητές του θα ασκούνταν από το Εθνικό Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης.<sup>139</sup> Πλέον το Κέντρο Επιχειρήσεων Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, λειτουργεί ως Κέντρο Αναφορών Ασφαλείας και λαμβάνει τις σχετικές αναφορές, ενημερώνει τους Υπεύθυνους Ασφαλείας Πλοίων, Λιμενικών Εγκαταστάσεων, Λιμένων και Εταιρειών για τυχόν μεταβολές των επιπέδων ασφαλείας και λειτουργεί ως σημείο επαφής, κατά τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS.<sup>140</sup>

Ενσωματώνονται επίσης στο εθνικό δίκαιο, οι απαιτήσεις για Αξιολογήσεις και Σχέδια Ασφαλείας Πλοίων, Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων, καθώς και η απαίτηση για διορισμό Υπεύθυνου Ασφαλείας Πλοίων, Λιμενικών Εγκαταστάσεων και Λιμένων.<sup>141</sup> Πιο συγκεκριμένα, προσδιορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τους φορείς που έχουν την αρμοδιότητα εκπόνησης, τροποποίησης και έγκρισης των Αξιολογήσεων και Σχεδίων Ασφαλείας καθώς και οι σχετικές απαιτήσεις του Κώδικα ISPS και της Οδηγίας 2005/65/ΕΚ που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.<sup>142</sup> Για τους Υπεύθυνους Ασφαλείας, ορίζονται οι αρμοδιότητές τους, εκ των οποίων η σημαντικότερη είναι η ανασκόπηση των Αξιολογήσεων και των Σχεδίων Ασφαλείας, κατ’ έτος και η αναθεώρησή τους όποτε κριθεί αναγκαίο. Ειδικότερα για τους

Υπεύθυνους Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων, προσδιορίζονται τα ελάχιστα απαιτούμενα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν, ενώ οι Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμένων, ορίζονται ως τα σημεία επαφής για θέματα σχετικά με την ασφάλεια λιμένων.<sup>143</sup>

Μια από τις σημαντικότερες διατάξεις του 3622/2007, η οποία και δεν τροποποιήθηκε αργότερα με τον 4150/2013, αφορά τη διαδικασία αλλαγής επιπέδου ασφαλείας. Κατά τις διατάξεις αυτές συνίσταται μια Συμβουλευτική Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Σ.Ε.Ν.Α.), μέλη της οποίας αποτελούν εκπρόσωποι όλων των συναφών δημόσιων επιχειρησιακών και διοικητικών φορέων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η Σ.Ε.Ν.Α., συγκαλείται σε περίπτωση ύπαρξης απειλής ή πληροφορίας για απειλή κατά της ασφαλείας και παρέχει πληροφορίες και συμβουλές στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να αποφασίσει την αλλαγή επιπέδου ασφαλείας και τη λήψη ειδικότερων μέτρων ασφαλείας. Η εισήγηση της Σ.Ε.Ν.Α. είναι καθαρά συμβουλευτικού χαρακτήρα και η τελική απόφαση για αλλαγή ή όχι επιπέδου ασφαλείας είναι του Υπουργού.<sup>144</sup>

Απόφαση επίσης του Υπουργού, αποτελεί ο καθορισμός των απαιτήσεων, των διαδικασιών και του τρόπου ελέγχου για την αναγνώριση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας, οι οποίοι μπορούν να παρέχουν συμβουλευτικό και βοηθητικό έργο, στους φορείς διαχείρισης πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, ώστε αυτοί να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τους δύο σχετικούς νόμους. Ο Υπουργός έχει το δικαίωμα να καθορίσει και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να δοθεί εξουσιοδότηση, από την Ενιαία Αρμόδια Αρχή, στους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας, ώστε αυτοί να έχουν το δικαίωμα εκπόνησης μελετών αξιολογήσεων ασφαλείας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων.<sup>145</sup> Αργότερα, το 2010, με απόφαση της Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, καθορίστηκαν όπως προβλεπόταν από τον 3622/2007, οι απαιτήσεις, οι διαδικασίες και ο τρόπος ελέγχου για την αναγνώριση των πιστοποιημένων Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφαλείας, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την παροχή εξουσιοδότησης σε αυτούς, για την εκπόνηση των Αξιολογήσεων Ασφαλείας Λιμένων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.<sup>146</sup> Ο κατάλογος με τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας οι οποίοι πληρούν τα οριζόμενα από το Υπουργείο κριτήρια, καθώς και τα σχετικά στοιχεία επικοινωνίας τους, παρέχεται από την ιστοσελίδα του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού.<sup>147</sup>

Τέλος θεσπίζονται στις διατάξεις του 3622/2007<sup>148</sup> και τροποποιούνται με τις διατάξεις του 4150/2013,<sup>149</sup> κατά υποχρέωση των άρθρων 14 και 17 του Κανονισμού και της Οδηγίας, κυρώσεις για τη περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφαλείας. Οι κυρώσεις αυτές χωρίζονται σε διοικητικές κυρώσεις και ποινικές κυρώσεις. Διοικητικές κυρώσεις, μπορεί να είναι η επιβολή διοικητικού προστίμου στον φορέα διαχείρισης και τον υπεύθυνο ασφαλείας πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, καθώς και άρνηση εισόδου ή εκδίωξη πλοίου από λιμένα ή αναστολή λειτουργίας λιμενικής εγκατάστασης, για όσο καιρό το πλοίο ή η εγκατάσταση παραβιάζουν τις διατάξεις ασφαλείας. Ποινικές κυρώσεις, είναι η φυλάκιση δύο μηνών, η οποία επιβάλλεται στον πλοίαρχο ή τον νόμιμο εκπρόσωπο του φορέα διοίκησης κι εκμετάλλευσης της λιμενικής εγκατάστασης. Ποινικές κυρώσεις, επιβάλλονται μόνο όταν κριθεί ότι το πλοίο ή η λιμενική εγκατάσταση, λειτουργούν κατά παράβαση απόφασης που λήφθηκε στα πλαίσια της επιβολής διοικητικών κυρώσεων, για παράβαση των διατάξεων περί ναυτικής ασφάλειας.<sup>150</sup>

Όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS, στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, η Ελλάδα έχει εκδώσει σχετικές εγκυκλίους με κατευθυντήριες οδηγίες καθώς και φύλλα συμμόρφωσης ασφαλείας, τα οποία είναι διαθέσιμα στην ηλεκτρονική σελίδα του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού. Οι εγκύκλιοι και τα φύλλα συμμόρφωσης είναι διαφορετικά ανάλογα με το αν πρόκειται για την ασφάλεια πλοίου ή για την ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης και παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κάθε περίπτωση.<sup>151</sup>

Για την περίπτωση των πλοίων, στη σχετική εγκύκλιο παρέχονται οδηγίες για τον διορισμό Υπεύθυνου Ασφάλειας Εταιρείας και Αξιωματικού Ασφαλείας πλοίου ενώ αποσαφηνίζεται ότι ο Πλοίαρχος δε δύναται να είναι και ο Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου. Παρέχονται επίσης οδηγίες και για το Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου καθώς και για την Αξιολόγηση Ασφαλείας Πλοίου, για το την εκπαίδευση ασφαλείας που πρέπει να παρέχεται καθώς και για τα αρχεία και τις σχετικές πληροφορίες που μπορεί να ζητηθούν από ένα πλοίο, όπως είναι το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας ή το αρχείο με τους προηγούμενους λιμένες που επισκέφτηκε. Στο τέλος της εγκυκλίου, παρέχονται λεπτομερείς οδηγίες για τον τρόπο που μπορεί να γίνει μια Αξιολόγηση Ασφαλείας Πλοίου καθώς κι ένα μοντέλο υπολογισμού διακινδύνευσης για την εφαρμογή της, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί.<sup>152</sup>

Αντίστοιχα, η εγκύκλιος που αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, παρέχει κατευθύνσεις σχετικά με τα επίπεδα ασφαλείας, τη διατήρηση αρχείων, την

εκπαίδευση, την Αξιολόγηση και το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης καθώς και τον διορισμό Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Παρέχονται επίσης λεπτομερείς οδηγίες για την εφαρμογή μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας για όλους τους σημαντικούς τομείς που συμβάλουν στην ασφάλεια της εγκατάστασης, όπως είναι η οργάνωση κι εκτέλεση των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, την παραλαβή εφοδίων για το πλοίο, τη διαχείριση ασυνόδευτων αποσκευών, την παρακολούθηση ασφαλείας καθώς και τον έλεγχο της πρόσβασης. Τέλος, όπως και στην περίπτωση των πλοίων, η εγκύκλιος περιλαμβάνει πρακτικές οδηγίες για την επιτέλεση μιας Αξιολόγησης Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης καθώς κι ένα σχετικό μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης.<sup>153</sup>

Τέλος, στα φύλλα συμμόρφωσης ασφαλείας πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, αναγράφονται όλα εκείνα τα σημεία τα οποία πρέπει να ελεγχθούν έτσι ώστε να κριθεί εάν το πλοίο ή λιμενική εγκατάσταση, συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Τα φύλλα συμμόρφωσης είναι στην ουσία ένας πίνακας, ο οποίος αποτελείται από έξι στήλες. Στην πρώτη αναγράφεται ο αύξων αριθμός και στην αμέσως επόμενη η ενότητα ή το μέρος αναφοράς του Κώδικα ISPS. Στην τρίτη στήλη αναφέρεται το στοιχείο ή η προϋπόθεση εκείνη η οποία ελέγχεται, ενώ στην τέταρτη σημειώνεται το «ναι» εάν το στοιχείο ή η προϋπόθεση υπάρχει ή πληρείται, στην πέμπτη το «όχι» εάν δεν πληρούνται και στην έκτη αναφέρονται σχετικά έγγραφα ή αποδεικτικά τα οποία ίσως υπάρχουν. Συνεπώς τα φύλλα συμμόρφωσης ασφαλείας, είναι ένα πλήρες εργαλείο, με το οποίο μπορεί να γίνει ένας πρώιμος έλεγχος του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.<sup>154</sup>



## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Στο θέμα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, έναντι έκνομων ενεργειών, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, προχώρησαν στη λήψη μονομερών μέτρων προστασίας, ειδικότερα σε σχέση με την κίνηση εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία ελέγχονται και παρακολουθούνται κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και κατά μήκος ολόκληρης της μεταφορικής αλυσίδας. Περίπου επτά εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια, καταφτάνουν στα λιμάνια των Η.Π.Α. κάθε χρόνο, ενώ το διεθνές λιμάνι της Βοστώνης μόνο, διαχειρίζεται περίπου 14 εκατομμύρια τόνους φορτίου κάθε χρόνο. Συνεπώς, η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων, αποτελεί σημαντικό στοιχείο της οικονομίας της χώρας.

Την ίδια στιγμή, ωστόσο, τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν ένα πολύ πιθανό μέσο, για την πραγματοποίηση μιας επίθεσης σε βάρος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Οι ειδικοί εκτιμάνε, ότι είναι πιθανή η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά και τη χρήση πυρηνικής βόμβας στα λιμάνια της χώρας, ένα σενάριο με εφιαλτικές συνέπειες. Γι αυτό και, σε άμεση ανταπόκριση, στα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, καθιέρωσαν σημαντικά μέτρα προστασίας τους, εξασφαλίζοντας μάλιστα τη συμμόρφωση των σημαντικότερων λιμένων με τους οποίους συνεργάζονται, δίχως να περιμένουν τα αποτελέσματα και τις αποφάσεις των συναφών διαπραγματεύσεων, στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών. Τα δύο σημαντικότερα από αυτά τα μέτρα είναι η «Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων - Container Security Initiative» και η «Τελωνειακή-Εμπορική Συνεργασία ενάντια της Τρομοκρατίας - Customs-Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT)». <sup>155</sup>

### CONTAINER SECURITY INITIATIVE

Σχεδόν το 90% των προϊόντων που κατασκευάζονται παγκοσμίως, μεταφέρεται μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, ενώ περίπου το 40% από αυτά φορτώνεται σε πλοία. Έτσι, περίπου 108 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια, μεταφέρονται παγκοσμίως κάθε χρόνο, μέσω θαλάσσης, κάτι το οποίο καθιστά την κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία του διεθνούς εμπορίου. Όλα τα εμπορικά κράτη, βασίζονται σε αυτή την κίνηση, για τη μεταφορά των

προϊόντων τους, παγκοσμίως. Συνεπώς, η ασφάλειά τους, είναι κρίσιμης σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλία.<sup>156</sup>

Με γνώμονα αυτό το γεγονός, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, ανέπτυξαν και ανακοίνωσαν τον Ιανουάριο του 2002 την «πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων» (Container Security Initiative - C.S.I.). Η πρωτοβουλία αυτή εφαρμόστηκε αρχικά σε πάνω από είκοσι ευρωπαϊκούς και ασιατικούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένου του λιμένα Πειραιώς, από τους οποίους αποστέλλεται ο μεγαλύτερος όγκος εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Στη συνέχεια, η εφαρμογή της επεκτάθηκε ώστε να συμπεριλάβει λιμένες στρατηγικής σημασίας και πλέον εφαρμόζεται σε τουλάχιστον 58 λιμένες παγκοσμίως, στις ηπείρους της Αμερικής, Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας.<sup>157</sup>

Η βασική φιλοσοφία της C.S.I. είναι η χρήση όλων των σχετικών πληροφοριών, για την ταυτοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν κίνδυνο για την ασφάλεια, η μεθοδική έρευνα κι αξιολόγηση αυτών των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι αναχώρησης και προτού φτάσουν στο λιμάνι εισόδου στη χώρα καθώς και η χρήση εξελιγμένης τεχνολογίας, όπως είναι τα εμπορευματοκιβώτια στα οποία είναι εμφανές η οποιαδήποτε απόπειρα παραβίασης, για την ανίχνευση κι εξέταση των εμπορευματοκιβωτίων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν απειλή για την ασφάλεια. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ζώνη ασφαλείας επεκτείνεται στο εξωτερικό της χώρας και τα σύνορα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής αποτελούν πλέον την τελευταία γραμμή άμυνας, αντί για την πρώτη.<sup>158</sup>

Για να μπορέσει να γίνει αυτό, αποστέλλονται από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ομάδες πολλαπλών ειδικοτήτων στα λιμάνια των συνεργαζόμενων χωρών του εξωτερικού. Αυτές οι ομάδες, σε συνεννόηση με τους αντίστοιχους τοπικούς συναδέλφους τους, στο εκάστοτε λιμάνι, εντοπίζουν και εξετάζουν όλο το φορτίο, το οποίο έχει κριθεί ως υψηλού κινδύνου, με την έννοια ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τρομοκρατικούς σκοπούς, προτού αυτό φορτωθεί στο πλοίο με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Ωστόσο, η πρωτοβουλία αυτή είναι μια πρωτοβουλία αμοιβαίας συνεργασίας μεταξύ των χωρών, ώστε να παρέχεται ισότιμη προστασία και στις δύο πλευρές. Με γνώμονα αυτό, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, παρέχουν το δικαίωμα, στις χώρες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα αυτό, να στέλνουν δικές τους ομάδες ειδικών, στα μεγάλα λιμάνια της χώρας. Οι ομάδες αυτές, θα έχουν σκοπό να διεξάγουν τους ίδιους ελέγχους, στα εμπορευματοκιβώτια που φορτώνονται στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, με προορισμό την εκάστοτε χώρα του εξωτερικού. Μέσω, λοιπόν, της συνεργασίας των χωρών,



επιτυγχάνεται υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, καθώς τα εμπορευματοκιβώτια εξετάζονται πριν καν φορτωθούν στο πλοίο κι έτσι προστατεύονται όχι μόνο τα συστήματα μεταφοράς μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και των εξωτερικών χωρών, αλλά και οι θαλάσσιες γραμμές του παγκόσμιου εμπορίου γενικότερα.<sup>159</sup>

Μόνο το 2010, πάνω από 10.1 εκατομμύρια φορτία (δηλαδή περίπου 27600 την ημέρα) που μεταφέρθηκαν μέσω θαλάσσης, εξετάστηκαν πριν καν ξεκινήσουν για τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, από τα λιμάνια που συμμετέχουν σε αυτή την πρωτοβουλία. Σήμερα, πάνω από το 80% του συνολικού φορτίου, που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης, υπόκειται σε προκαταρκτικό έλεγχο, στα πλαίσια της C.S.I., πριν φτάσει στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.<sup>160</sup>

### **CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM (C-TPAT)**

Η «Τελωνειακή-Εμπορική Συνεργασία Ενάντια στην Τρομοκρατία» (C-TPAT), αποτελεί ένα καινοτόμο πρόγραμμα συνεργασίας μεταξύ της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και της εμπορικής κοινότητας, που σκοπό έχει να χτιστούν, σε εθελοντική βάση, μεταξύ τους σχέσεις συνεργασίας που θα διασφαλίσουν και θα διευκολύνουν την κίνηση του νόμιμου διεθνούς εμπορίου.<sup>161</sup>

Ξεκίνησε όταν οι Αρχές του Τελωνείου και της Ασφάλειας των Συνόρων, του Υπουργείου Εσωτερικής Ασφαλείας, των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, κάλεσαν τον επιχειρηματικό κόσμο της εφοδιαστικής αλυσίδας να συνεργαστεί με την κυβέρνηση, ώστε να σχεδιαστεί μια καινούργια προσέγγιση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Μία προσέγγιση, η οποία θα επιτυγχάνει διπλό στόχο : την προστασία της χώρας από τρομοκρατικές ενέργειες μέσω της βελτιωμένης ασφάλειας και τη διευκόλυνση της ροής του παγκοσμίου εμπορίου, μέσω διευκολύνσεων που θα παρέχονται σε συμμορφούμενα φορτία και οχήματα. Το αποτέλεσμα ήταν η C-TPAT, η οποία κατοχυρώθηκε νομοθετικά στις 13 Οκτωβρίου 2006.

Το C-TPAT είναι ένα πρόγραμμα για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας για φορτία και οχήματα του διεθνούς εμπορίου. Επικεντρώνεται λοιπόν, στη βελτίωση της ασφάλειας σε κάθε σημείο της εφοδιαστικής αλυσίδας, ξεκινώντας από το σημείο προέλευσης και συνεχίζοντας με τα σημεία διανομής, μέχρι το σημείο τελικού προορισμού. Στο πρόγραμμα αυτό, ορισμένοι τύποι επιχειρήσεων συμφωνούν να συνεργαστούν με τις Αρχές του Τελωνείου και της Ασφάλειας των Συνόρων, στην

ανάλυση, μέτρηση, παρακολούθηση, αναφορά και βελτίωση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η βασική ιδέα, πάνω στην οποία αναπτύχθηκε το πρόγραμμα αυτό, είναι ότι για να επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο ασφάλειας στη διακίνηση των φορτίων, στα πλαίσια του διεθνούς εμπορίου, απαιτείται η στενή συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων στην εφοδιαστική αλυσίδα φορέων. Συνεπώς το πρόγραμμα αυτό ζητάει τη συνεργασία εισαγωγέων, μεταφορέων, κατασκευαστών, εκτελωνιστών, μεσαζόντων καθώς και κυβερνητικών αρχών. Βασίζεται στον συνεταιρισμό των Αρχών του Τελωνείου και της Ασφάλειας των Συνόρων, με τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, για τη βελτίωση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας, την ενδυνάμωση των σχέσεων συνεργασίας και τον καλύτερο καταμερισμό των δυνάμεων των Αρχών του Τελωνείου και της Ασφάλειας των Συνόρων στις περιοχές υψηλότερου κινδύνου. Για να γίνει αυτό, οι Αρχές του Τελωνείου και της Ασφάλειας των Συνόρων διευκολύνουν τις διαδικασίες στα σύνορα για τις συνεργαζόμενες με το πρόγραμμα επιχειρήσεις, ενώ οι επιχειρήσεις αυτές αναλαμβάνουν την ευθύνη για την ασφάλεια της εφοδιαστικής τους αλυσίδας. Πιο συγκεκριμένα, εάν οι επιχειρήσεις παρέχουν στις Αρχές, συγκεκριμένες πληροφορίες για τις δραστηριότητές τους, τότε τα φορτία τους είναι λιγότερο πιθανό να ελεγχθούν στα σύνορα.

Κάθε επιχειρηματικός φορέας, που συμμετέχει στο πρόγραμμα αυτό αποκαλείται πλέον εταίρος και αναλαμβάνει τη λήψη κατάλληλων μέτρων και διαδικασιών προστασίας, σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του προγράμματος καθώς και την αναγνώριση και αντιμετώπιση πιθανών αδυναμιών ασφαλείας, καθόλη την εφοδιαστική αλυσίδα. Για τον λόγο αυτόν, οι επιχειρήσεις πέρα από τις πρακτικές και τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνουν στον δικό τους τομέα ευθύνης, πρέπει επίσης να ενημερώνονται και να ελέγχουν τις πρακτικές ασφαλείας που εφαρμόζουν οι λοιποί εταίροι που συμμετέχουν στην ίδια εφοδιαστική αλυσίδα. Όλοι οι εταίροι, ακολουθούν τις οδηγίες ασφαλείας που παρέχονται από το C-TRAT, οι οποίες καλύπτουν μια ευρεία γκάμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, του προσωπικού, της εκπαίδευσης, του ελέγχου πρόσβασης και τις επεξεργασίας των σχετικών εγγράφων. Οι οδηγίες αυτές, μπορούν να προσαρμοστούν στα δεδομένα κάθε επιχείρησης, ενώ παρέχουν τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται ώστε να εγκριθεί μια επιχείρηση, να συμμετέχει στο πρόγραμμα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η εμπορική κοινότητα έχει τη

δυνατότητα να συνδράμει ενεργά στη βελτίωση της ασφάλειας και τη διευκόλυνση της ροής του παγκόσμιου εμπορίου.<sup>162</sup>

Το μόνο πρόβλημα, που παρουσιάζεται με την εφαρμογή του προγράμματος αυτού, είναι ότι οι Αρχές του Τελωνίου και της Ασφάλειας των Συνόρων, δε μπορούν να ελέγχουν κατά πόσο η πληροφόρηση που έχουν από τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, είναι σωστή και ακριβής. Συνεπώς, υπάρχουν κενά στην ασφάλεια που εξασφαλίζεται μέσω αυτού του προγράμματος, καθώς οι Αρχές του Τελωνίου και της Ασφάλειας των Συνόρων, παρέχουν ταχεία έγκριση στα φορτία των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων, χωρίς απαραίτητα να έχουν ελέγξει ότι τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας τηρούνται πράγματι από τη μεριά των επιχειρήσεων.<sup>163</sup>

### **U.S.A. - MARITIME TRANSPORTATION SECURITY ACT (M.T.S.A.)**

Το ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, προχώρησαν στη λήψη μονομερών μέτρων προστασίας των θαλάσσιων μεταφορών, πριν την ολοκλήρωση της Διπλωματικής Διάσκεψης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, στο Λονδίνο το 2002, με την οποία υιοθετήθηκε ο Κώδικας ISPS, δε σημαίνει ότι δεν ενσωμάτωσαν τον Κώδικα στην εθνική τους νομοθεσία ή ότι δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του. Με τη θέσπιση του Κώδικα ISPS, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής εξέδωσαν τις τελικές οδηγίες για την εφαρμογή του Νόμου Περί Ασφαλείας των Θαλάσσιων Μεταφορών (Maritime Transportation Security Act -M.T.S.A.), με τον οποίον ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των διατάξεων του Κώδικα ISPS. Ο Νόμος αυτός, τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004, ημερομηνία που ορίζεται και από τον Κώδικα ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής του και απαιτούσε, ανάμεσα στα άλλα, την εκπόνηση Αξιολογήσεων Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων, τη δημιουργία Σχεδίων Ασφαλείας για την εθνική και τοπική θαλάσσια κυκλοφορία καθώς και Σχεδίων Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων.<sup>164</sup>

Μερικά από τα σημαντικότερα άρθρα του νομοσχεδίου αφορούν τις Αξιολογήσεις<sup>165</sup> και τα Σχέδια Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων<sup>166</sup>, τη χρηματοδότηση για την έρευνα και ανάπτυξη συστημάτων ασφαλείας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις,<sup>167</sup> τη διασφάλιση των πληροφοριών που πρέπει να αποστέλλονται στις τελωνειακές αρχές<sup>168</sup> καθώς και τα συστήματα αναγνώρισης και ταυτοποίησης του προσωπικού, μέσα στα οποία περιλαμβάνονται διατάξεις για τα διεθνή πιστοποιητικά ταυτοποίησης των ναυτικών<sup>169</sup> και αυτόματα συστήματα

ταυτοποίησης.<sup>170</sup> Με το νομοσχέδιο αυτό, παρέχονται οδηγίες για τα σημαντικότερα ζητήματα ασφαλείας τα οποία πραγματεύεται ο Κώδικας ISPS.

### **ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Μία ακόμα πρωτοβουλία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, η οποία αποσκοπεί στην αύξηση του επιπέδου ασφαλείας στη ναυτιλία, αποτελεί το πρόγραμμα διεθνούς ασφαλείας λιμενών (international port security program). Εγκαθιδρύθηκε το 2003 με σκοπό την εφαρμογή του Κώδικα ISPS, στα πλαίσια του Νόμου Περί Ασφαλείας των Θαλάσσιων Μεταφορών (MTSA) των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Η βασική ιδέα πάνω στην οποία στηρίζεται αυτό το πρόγραμμα είναι η συνεργασία μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και των άλλων χωρών για την καλύτερη εφαρμογή του Κώδικα ISPS. Μέσω της αξιολόγησης των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας που έχουν λάβει οι άλλες χώρες και μέσω συζητήσεων για την εναρμόνιση των διαδικασιών ασφαλείας, αυξάνεται το επίπεδο ασφαλείας σε ολόκληρο το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών.

Μέσω αμοιβαίων επισκέψεων στις λιμενικές εγκαταστάσεις και την ανταλλαγή πληροφοριών που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια των λιμένων μπορεί να προστατευτεί καλύτερα το διεθνές σύστημα θαλάσσιων μεταφορών. Σε αυτές τις επισκέψεις και τις συζητήσεις ανταλλάσσονται απόψεις όσον αφορά το πρακτικό κομμάτι της εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα κι έτσι αποφασίζονται οι καλύτερες μέθοδοι εφαρμογής. Κατ' αυτόν τον τρόπο, βελτιώνεται σημαντικά το επίπεδο ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως και όχι μόνο τοπικά, με την εφαρμογή επαρκών και αναλογικών μέτρων ασφαλείας.<sup>171</sup>

## ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Με την θέσπιση του Κώδικα ISPS από τον IMO, η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης προχώρησε στην τροποποίηση της εθνικής της νομοθεσίας, με σκοπό να συμπεριλάβει άρθρα και νόμους με τα οποία υιοθετούσε τις διατάξεις του κώδικα.

Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφαλείας που ορίζονται από τις διατάξεις αυτές αποτελούν ευθύνη είτε της ναυτιλιακής κοινότητας είτε της ΜΡΑ και των λοιπών, συναφών αρχών της χώρας. Η Σιγκαπούρη έκανε σαφή διαχωρισμό των απαιτήσεων που αποτελούν ευθύνη των αρχών της χώρας και φρόντισε για τη εφαρμογή μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας στα πλοία που φέρουν τη σημαία της και στις λιμενικές εγκαταστάσεις εντός της επικράτειάς της. Έχει επίσης διαμορφώσει τις απαραίτητες διαδικασίες για την εφαρμογή του εκάστοτε επιπέδου ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και για τη διεξαγωγή ελέγχων συμμόρφωσης και για την ανταπόκριση στην περίπτωση λήψης σήματος από το σύστημα συναγερμού κάποιου πλοίου.<sup>172</sup>

Η ΜΡΑ έχει εγκρίνει συγκεκριμένους φορείς παροχής ναυτικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε να διευκολύνει τα πλοία της σημαίας της και τις λιμενικές της εγκαταστάσεις στην εκπαίδευση του προσωπικού ασφαλείας· πάντα στα πλαίσια των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS. Επίσης, έχει αναγνωρίσει συγκεκριμένους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας στους οποίους παρέχει την εξουσιοδότηση για να διεξάγουν αξιολογήσεις και σχέδια ασφαλείας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι λίστες με τους εγκεκριμένους Α.Ο.Α. υπάρχουν στην ηλεκτρονική σελίδα της ΜΡΑ. Σε αυτή τη σελίδα βρίσκονται επίσης και μια λίστα με τις λιμενικές εγκαταστάσεις εντός της επικράτειας της Σιγκαπούρης, οι οποίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS<sup>173</sup> καθώς και οι απαραίτητες ενημερώσεις για το επίπεδο ασφαλείας στο οποίο λειτουργούν τα πλοία της σημαίας της και οι λιμενικές εγκαταστάσεις της.<sup>174</sup>

Όσον αφορά την ασφάλεια των λιμενικών της εγκαταστάσεων, η ΜΡΑ έχει προχωρήσει στην έκδοση ενός Εγχειριδίου Ασφαλείας Λιμένων, του οποίου ο σκοπός είναι να βοηθήσει στην εφαρμογή μέτρων και διαδικασιών για την ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Επιπλέον, η ΜΡΑ παρέχει σχετικές ενημερώσεις, μέσω εγκυκλίων που αφορούν τους λιμένες της.<sup>175</sup>

Τέλος, ως μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων στην Οικονομική Διάσκεψη Ασίας-Ειρηνικού (Asia-Pacific Economic Conference), η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης φροντίζει να παρέχει υλικό και πληροφορίες σχετικά με τις καλύτερες μεθόδους

εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα ISPS.<sup>176</sup> Δηλαδή, ποιες είναι οι πιο αποτελεσματικές πρακτικές ώστε να ενισχυθεί το επίπεδο ασφαλείας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, στα πλαίσια πάντα των απαιτήσεων του Κώδικα.

## ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ I.S.P.S. ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται πληροφορίες από την πιο πρακτική εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Βρέθηκαν σχετικές πληροφορίες για τα λιμάνια της Γρενάδας και της Νότιας Κορέας, οι οποίες παρατίθενται παρακάτω.

### Εφαρμογή του Κώδικα στα λιμάνια της Γρενάδας

Η κυβέρνηση της Γρενάδας έχει ενσωματώσει στο εθνικό δίκαιο της τον Κώδικα ISPS κι έχει προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες για την εφαρμογή του. Έχει ορίσει Υπεύθυνη Αρχή για την έγκριση των αξιολογήσεων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων και των σχετικών σχεδίων ασφαλείας τους. Επιπλέον, έχει δημιουργήσει ειδικές επιτροπές για τη διευκόλυνση της εφαρμογής του Κώδικα ISPS κι έχει ορίσει την έκδοση βραχυπρόθεσμων πιστοποιητικών, μέχρι την εφαρμογή των βελτιώσεων που ορίζονται στα σχέδια ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων. Μόνο μετά την εφαρμογή των βελτιώσεων στην ασφάλεια που ορίζονται από τα σχέδια ασφαλείας, εγκρίνεται κι εκδίδεται σχετικό πιστοποιητικό, ότι η εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας του Κώδικα.<sup>177</sup>

Στην επικράτεια της Γρενάδας υπάρχουν δύο λιμάνια, τα οποία υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS. Αυτά είναι το λιμάνι στην πρωτεύουσα Σεν Τζόρτζ'ς (Saint George's) και το λιμάνι στον κόλπο Ταϊρέλ στο Καριακού (Tyrell Bay). Στο λιμάνι της πρωτεύουσας βρίσκονται πέντε λιμενικές εγκαταστάσεις που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του κώδικα, εκ των οποίων οι τρεις είναι για πετρελαιοφόρα, η μία για κρουαζιερόπλοια και η τελευταία είναι για φορτηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια. Από αυτές, όλες οι τρεις εγκαταστάσεις που υποδέχονται πετρελαιοφόρα ανήκουν σε ιδιώτες, ενώ οι άλλες δύο ανήκουν στο κράτος. Το λιμάνι του κόλπου Ταϊρέλ, είναι λιμάνι μονάχα για πετρελαιοφόρα και οι εγκαταστάσεις του ανήκουν σε ιδιώτες.<sup>178</sup>

Υπεύθυνες εθνικές αρχές για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS σε όλη την επικράτεια της Γρενάδας, έχουν οριστεί οι λιμενικές και οι αστυνομικές αρχές της χώρας.<sup>179</sup> Η

χώρα έχει επίσης ορίσει και δημιουργήσει μια Επιτροπή Καθοδήγησης για τον Κώδικα ISPS, η οποία είναι υπεύθυνη για τη σωστή εφαρμογή του Κώδικα ISPS και για την επίβλεψη του θέματος. Η επιτροπή αυτή αποτελείται από όλους τους φορείς οι οποίοι εμπλέκονται στην ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, δηλαδή από την υπηρεσία εθνικής ασφαλείας, τις αστυνομικές, λιμενικές και τελωνιακές αρχές και τους υπεύθυνους ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων.<sup>180</sup>

Εκτός από την επιτροπή αυτή, η κυβέρνηση της Γρενάδας αποφάσισε τον διορισμό ενός Εθνικού Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων, ο οποίος προέρχεται από τις αστυνομικές αρχές της χώρας. Ο Εθνικός Υ.Α.Λ.Ε. είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των κρατικών λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ μέσα στα καθήκοντά του περιλαμβάνεται και ο έλεγχος της συμμόρφωσης των ιδιωτικών λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και η σύνταξη σχετικής αναφοράς προς την Υπεύθυνη Αρχή. Οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν διορισμένους Υ.Α.Λ.Ε., οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την ασφάλειά τους. Στην περίπτωση των κρατικών εγκαταστάσεων, ο Εθνικός Υ.Α.Λ.Ε. έχει τοποθετημένο σε αυτές κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο είναι επιφορτισμένο με τα καθήκοντα του Υ.Α.Λ.Ε. και είναι υπεύθυνο για την ασφάλειά τους και για τις καθημερινές λειτουργίες τους.<sup>181</sup>

Οι εκάστοτε Υ.Α.Λ.Ε. οι οποίοι έχουν διοριστεί για την κάθε λιμενική εγκατάσταση, συνεργάζονται στενά με τις αρχές ασφαλείας της χώρας, για την επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις αυτές. Πιο συγκεκριμένα, η Ακτοφυλακή, η οποία είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια στα χωρικά ύδατα της χώρας, διεξάγει θαλάσσιες περιπολίες σε σημεία τέτοια ώστε να προστατεύονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία, από την πλευρά της θάλασσας. Από την πλευρά της ξηράς, έχει τοποθετηθεί Αστυνομία Λιμένα στον χώρο των λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία είναι ειδικό σώμα ασφαλείας το οποίο υπάγεται στις Αστυνομικές Αρχές της Γρενάδας. Η Αστυνομία Λιμένα είναι υπεύθυνη για όλα τα θέματα ασφαλείας στις κρατικές λιμενικές εγκαταστάσεις.<sup>182</sup>

Με την υιοθέτηση του Κώδικα ISPS και την εφαρμογή σχετικών μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, πολλά ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων έχουν βελτιωθεί στη Γρενάδα. Εκτός από τις αλλαγές στη νομοθεσία και τη βελτίωση των απαιτήσεων ασφαλείας που ορίζει ο νόμος, έχει βελτιωθεί σημαντικά και η υποδομή των λιμένων ενώ έχει προστεθεί καινούργιος και βελτιωμένος εξοπλισμός. Επιπλέον, το προσωπικό που εργάζεται στους λιμένες έχει λάβει καλύτερη



εκπαίδευση με αποτέλεσμα να βελτιωθεί σημαντικά και ο βαθμός επίγνωσης σχετικά με την ασφάλεια λιμένα.<sup>183</sup>

Πιο συγκεκριμένα όλοι οι συχνοί χρήστες των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και όλο το προσωπικό που εργάζεται σε αυτές εκπαιδεύτηκε σχετικά με τον Κώδικα ISPS έτσι ώστε να εξοικειωθεί με τις απαιτήσεις του. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με ζητήματα ασφαλείας, καθώς και η Αστυνομία Λιμένα, δέχτηκε επιπλέον εκπαίδευση σχετικά με όλα τα ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια λιμένα και λιμενικών εγκαταστάσεων.<sup>184</sup>

Ο εξοπλισμός ασφαλείας βελτιώθηκε σημαντικά με την προσθήκη μεταλλικών ανιχνευτών, ανιχνευτών εκρηκτικών και ναρκωτικών ουσιών καθώς και την εγκατάσταση συστημάτων ακτινοσκόπησης. Όσον αφορά τις υποδομές των εγκαταστάσεων, τοποθετήθηκαν φράχτες με κιγκλίδωμα και συρματοπλέγμα σε όλη την περιφέρεια των εγκαταστάσεων καθώς και συστήματα φωτισμού στις πιο ευάλωτες περιοχές. Επιπλέον, γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν την είσοδό τους στις εγκαταστάσεις, ενώ υπάρχουν κάμερες κλειστού κυκλώματος τοποθετημένες έτσι ώστε να παρακολουθείται ολόκληρη η εγκατάσταση.<sup>185</sup>

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της Γρενάδας εφαρμόζουν μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του Κώδικα. Παρά ταύτα υπάρχουν ακόμα προκλήσεις και προβλήματα, ένα από τα οποία προκύπτει από το γεγονός ότι πρόκειται για μικρή χώρα και τα άτομα είναι γνωρίζονται μεταξύ τους, σε βαθμό που να διακουβέεται το ζήτημα της ασφαλείας. Άλλα προβλήματα τα οποία δυσχεραίνουν τη διασφάλιση των λιμενικών εγκαταστάσεων, είναι η έλλειψη χρηματοδότησης καθώς και η έλλειψη διεθνών και τοπικών προτύπων ασφαλείας.<sup>186</sup>



## Εφαρμογή του Κώδικα στα λιμάνια της Νότιας Κορέας

Στην επικράτεια της Νότιας Κορέας, υπάρχουν συνολικά δεκατρείς λιμένες οι οποίοι είναι υπόχρεοι να εφαρμόζουν τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας που προβλέπει ο Κώδικας ISPS. Σε αυτούς τους λιμένες υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις που είναι για επιβατηγά πλοία και άλλες που είναι για φορτηγά πλοία ή πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια.<sup>187</sup>

Η υπεύθυνη αρχή που έχει ορίσει η Νότια Κορέα αποτελείται από έντεκα τοπικά γραφεία θαλάσσιων και λιμενικών υποθέσεων. Τα γραφεία αυτά είναι υπεύθυνα για την ασφάλεια των λιμένων διεθνούς εμπορίου και των υπερωκεάνιων.<sup>188</sup> Εκτός από την υπεύθυνη αυτή αρχή έχει συσταθεί και μια Επιτροπή Ασφαλείας της οποίας τα καθήκοντα περιλαμβάνουν την υλοποίηση ενός Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Λιμένων, τον καθορισμό των επιπέδων ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές και τη λήψη αποφάσεων όσον αφορά τις πολιτικές ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή Ασφαλείας αποτελείται από όλους τους φορείς οι οποίοι εμπλέκονται στο θέμα της ναυτικής ασφαλείας σε επίπεδο κράτους, όπως είναι τα Υπουργεία Δικαιοσύνης, Εθνικής Αμύνης, Μεταφορών και Ναυτιλίας και Υγείας καθώς και η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών, η Ακτοφυλακή και οι τελωνιακές και αστυνομικές αρχές.<sup>189</sup>

Όσον αφορά την εφαρμογή του Κώδικα ISPS στις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις, εντός της επικράτειάς της, η Νότια Κορέα έχει θεοπίσει νομοθετικά ένα Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Λιμένων, το οποίο περιλαμβάνει όλους τους λιμένες της χώρας καθώς και ένα Περιφερειακό Πρόγραμμα Ασφάλειας Λιμένων, το οποίο επικεντρώνεται πιο τοπικά στους λιμένες ανά περιφέρεια. Επιπλέον έχει ορίσει μια πρόσθετη χρέωση, η οποία θα επιβάλλεται στους εφοπλιστές ή ναυλωτές και η οποία θα χρησιμοποιείται για βελτίωση της ασφαλείας. Έχει επίσης κατοχυρώσει νομοθετικά τους ελέγχους ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνουν χώρα για την έκδοση ή την ανανέωση πιστοποιητικού συμμόρφωσης της λιμενικής εγκατάστασης καθώς και επιπλέον ελέγχους στην περίπτωση περιστατικού ασφαλείας ή διαπίστωσης σοβαρών ελαττωμάτων στην ασφάλεια. Τέλος για τις περιπτώσεις παραβίασης της ασφαλείας ή των κανονισμών ασφαλείας ορίζεται η επιβολή προστίμων ή ποινής κάθειρξης.<sup>190</sup>

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Λιμένων, αποτελεί κι αυτό ένα από τα μέτρα ασφαλείας που έχει λάβει η Νότια Κορέα, στα πλαίσια της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Ο βασικός σκοπός του είναι ο συντονισμός των διατάξεων του Κώδικα ISPS με την εθνική νομοθεσία της χώρας καθώς και η εναρμόνιση των πολιτικών ασφαλείας σε επίπεδο εθνικό, περιφερειακό και επίπεδο λιμενικής εγκατάστασης. Είναι ένα εθνικό πρόγραμμα το οποίο περιλαμβάνει μακροπρόθεσμες στρατηγικές και πολιτικές ασφαλείας καθώς και σχεδιασμό αντίμετρων και σχεδίων έκτακτης ανάγκης για την πρόληψη συμβάντων ασφαλείας. Μερικά από τα βασικά περιεχόμενα αυτού του προγράμματος είναι οι βασικές αρχές και πολιτικές ασφαλείας για τη διασφάλιση των λιμένων από ενδεχόμενα ασφαλείας, η τοποθέτηση προσωπικού κι εξοπλισμού ασφαλείας, η αποτροπή περιστατικών ασφαλείας καθώς και ο προγραμματισμός της απαραίτητης εκπαίδευσης για το προσωπικό ασφαλείας. Μέσα στους στόχους του προγράμματος αυτού είναι η ανάπτυξη της βιομηχανίας ασφαλείας και η επένδυση σε σχετική έρευνα και ανάπτυξη συστημάτων ασφαλείας, η βελτίωση του νομοθετικού συστήματος καθώς και του εξοπλισμού και των υποδομών ασφαλείας, η ενίσχυση του προσωπικού ασφαλείας και η λειτουργία στα πλαίσια προγραμμάτων διεθνούς συνεργασίας. Μέσα από την επίτευξη των στόχων αυτών, το πρόγραμμα εξασφαλίζει την ασφάλεια των λιμένων της Νότιας Κορέας.<sup>191</sup>

Μέσα στα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί στα πλαίσια της αύξησης της ασφαλείας των λιμένων της Νότιας Κορέας, είναι η παροχή κατάλληλης εκπαίδευσης στο προσωπικό ασφαλείας καθώς και ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων με τις απαιτήσεις ασφαλείας από αρμόδια εξουσιοδοτημένα όργανα.<sup>192</sup>

Έχει επίσης εγκατασταθεί ολοκληρωμένο σύστημα παρακολούθησης, το οποίο αποτελείται από κάμερες κλειστού κυκλώματος και κέντρο ελέγχου και παρακολούθησης καθώς και από φράχτες οι οποίοι ανιχνεύουν απόπειρες εισβολής ή παραβίασής τους και στέλνουν σήμα στο κέντρο ελέγχου.<sup>193</sup>

Τέλος εφαρμόζεται έλεγχος της πρόσβασης, ενώ υπάρχει αυτοματοποιημένο σύστημα αναγνώρισης του προσωπικού που έχει δικαίωμα εισόδου στη λιμενική εγκατάσταση και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης. Το σύστημα αυτό αποτελείται από κάρτες ταυτοποίησης μέσω ραδιοσυχνοτήτων και γίνεται αυτόματη αναγνώριση του προσωπικού και των οχημάτων τους, ενώ την ίδια στιγμή καταγράφεται σε ηλεκτρονικό αρχείο κάθε φορά που χρησιμοποιείται αυτή η κάρτα.

Το σύστημα αυτό προσφέρει τη δυνατότητα ανταλλαγής δεδομένων ταυτοποίησης, συνεπώς η ίδια κάρτα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε διαφορετικούς λιμένες.<sup>194</sup>



## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Σημαντικό κομμάτι για την επίτευξη του επιπέδου ασφαλείας που απαιτείται από τον Κώδικα ISPS είναι η εκπόνηση μιας σωστής αξιολόγησης ασφαλείας των υπόχρεων πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων. Όπως έχει αναφερθεί σε παραπάνω κεφάλαιο, ευθύνη για την αξιολόγηση ασφαλείας φέρει, στην περίπτωση των πλοίων η εταιρεία,<sup>195</sup> ενώ στην περίπτωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου ανήκουν αυτές.<sup>196</sup> Και στις δύο περιπτώσεις, ωστόσο είναι δυνατή η ανάθεση της εκπόνησης αξιολογήσεων ασφαλείας σε πιστοποιημένους και κατάλληλα εξουσιοδοτημένους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας.<sup>197</sup>

Η Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, αποτελεί το πρώτο βήμα για την πραγματοποίηση του στόχου ασφαλείας της εκάστοτε λιμενικής εγκατάστασης. Πάνω σε αυτή βασίζονται οι αποφάσεις για τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας, που ίσως να χρειαστεί να ληφθούν, ενώ με γνώμονα τα πορίσματά της εκπονείται εν συνεχεία και το αντίστοιχο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.<sup>198</sup> Γίνεται λοιπόν κατανοητό, πως από το πόσο πλήρης θα είναι μια αξιολόγηση ασφαλείας και από το κατά πόσο αντικατοπτρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατεί στη λιμενική εγκατάσταση, κρίνεται και το τελικό επίπεδο ασφάλειας που μπορεί να επιτευχθεί.

Συνεπώς, κατά τη διαδικασία αυτή, πρέπει να ληφθούν υπόψη όλοι οι διαφορετικοί παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια καθώς και ο τρόπος με τον οποίον ο κάθε ένας από αυτούς επιδρά στο επιτεύξιμο επίπεδο ασφαλείας. Λόγω λοιπόν της φύσης του συγκεκριμένου εγχειρήματος, μια αξιολόγηση ασφαλείας δε μπορεί να πραγματοποιηθεί από ένα μόνο άτομο. Χρειάζεται η συνεργασία μιας ομάδας ειδικών, οι οποίοι θα κατέχουν γνώσεις και εμπειρία σε διαφορετικούς τομείς, όσον αφορά την ασφάλεια και όχι μόνο. Για παράδειγμα, πρέπει να κατέχουν γνώσεις σε θέματα σχετικά με υφιστάμενες απειλές ή και μεθόδους που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την πρόκληση συμβάντος ή για την παράκαμψη των υφιστάμενων μέτρων ασφαλείας. Είναι όμως επίσης σημαντικό, στη διαδικασία αξιολόγησης ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης, να μετέχουν και άνθρωποι οι οποίοι γνωρίζουν καλά τη λειτουργία και τις υποδομές της λιμενικής εγκατάστασης και του λιμένα. Πρέπει για παράδειγμα, η ομάδα μελετητών

να γνωρίζει καλά τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμένα ή τις λειτουργίες πλοίων και λιμένων, για να μπορεί να εκτιμήσει σωστά τις ενδεχόμενες απειλές. Στο μέρος Β' του Κώδικα ISPS, παρέχονται οδηγίες σχετικά με τους εμπειρογνώμονες οι οποίοι πρέπει να συνδράμουν σε μια αξιολόγηση ασφαλείας.<sup>199</sup>

Στο ίδιο αυτό τμήμα του Κώδικα ISPS, ορίζονται και 9 απειλές για την ασφάλεια, οι οποίες είναι και οι απειλές που συνήθως λαμβάνονται υπόψη από τους μελετητές. Οι περισσότερες από αυτές είναι απειλές κυριολεκτικής επίθεσης, όπως είναι η επίθεση με πυρηνικά, χημικά ή βιολογικά όπλα ή η χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλο καθώς και η πειρατεία ή η ομηρία ατόμων και η πρόκληση οποιουδήποτε είδους εσκεμμένη ζημιά ή καταστροφή. Ορίζονται όμως και απειλές για την ασφάλεια, που δεν έχουν να κάνουν με άμεση ή κυριολεκτική επίθεση, όπως είναι η λαθρεπιβίβαση, το λαθρεμπόριο, ή η παραβίαση των φορτίων για οποιονδήποτε σκοπό καθώς και η μεταφορά με το πλοίο ατόμων τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Με βάση αυτές τις 9 διαφορετικές απειλές, που ορίζονται από τον Κώδικα, εξετάζονται τα πιο κρίσιμα στοιχεία, των οποίων η ασφάλεια είναι σημαντική για την απρόσκοπτη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Ωστόσο, αυτό δεν είναι το πρώτο στάδιο για την εκπόνηση μιας ορθής αξιολόγησης ασφαλείας.<sup>200</sup>

Πριν από την έναρξη οποιασδήποτε άλλης διαδικασίας, πρέπει να οριστούν με σαφήνεια τα όρια του χώρου, τον οποίον καλείται ο μελετητής να αξιολογήσει, ως προς το θέμα της ασφαλείας. Τα χερσαία και θαλάσσια όρια της εκάστοτε λιμενικής εγκατάστασης, έχουν μεγάλη σημασία για τη συνέχεια της διαδικασίας. Πέρα από το γεγονός ότι πρέπει να γνωρίζει κανείς, ποιόν χώρο καλείται να διασφαλίσει έναντι της πρόκλησης εσκεμμένων έκνομων ενεργειών, οι γειτονικοί χώροι με τους οποίους συνορεύει η λιμενική εγκατάσταση, μπορεί να αποτελέσουν σημείο αδυναμίας σχετικά με την ασφάλεια. Είναι λοιπόν σημαντικό να προσδιοριστούν και οι πληροφορίες ασφαλείας των περιοχών με τις οποίες γειτνιάζει η εγκατάσταση.<sup>201</sup>

Το πρώτο βήμα λοιπόν, είναι συνήθως, η εξασφάλιση ενός τοπογραφικού σχεδίου στο οποίο απεικονίζονται τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης, καθώς και οι γειτνιάζοντες χώροι. Είναι πολύ σημαντικό επίσης, να εξεταστεί η λιμενική εγκατάσταση ως προς το είδος των πλοίων τα οποία υποδέχεται καθώς και τη φύση της κίνησης που εξυπηρετεί. Αυτό επειδή, ανάλογα με τη φύση της λιμενικής εγκατάστασης, απειλείται περισσότερο από ορισμένους κινδύνους απ' ότι από άλλους. Για παράδειγμα μια εγκατάσταση εξυπηρέτησης επιβατηγών πλοίων ή κρουαζιερόπλοίων, θα έχει μεγάλες ροές και συγκεντρώσεις ανθρώπων στην έκταση



της και συνεπώς θα έχει άλλες ανάγκες ασφαλείας από μια εγκατάσταση εξυπηρέτησης φορτηγών πλοίων ή δεξαμενόπλοιων. Αυτό είναι κάτι το οποίο λαμβάνεται υπόψη καθόλη τη διάρκεια της αξιολόγησης ασφαλείας.

Εφόσον έχει προσδιοριστεί η περιοχή και η φύση της εγκατάστασης, την οποία καλύπτει η μελέτη, το επόμενο στάδιο είναι να προσδιοριστούν όλα εκείνα τα σημεία, τα οποία πρέπει οπωσδήποτε να προστατευτούν. Σε αυτό το σημείο, είναι απαραίτητη η συνδρομή ενός ατόμου που γνωρίζει καλά όλες τις λειτουργίες μέσα στη λιμενική εγκατάσταση. Αυτές οι γνώσεις είναι σημαντικές, για να μπορέσουν να προσδιοριστούν σωστά όλοι οι κρίσιμοι χώροι και υποδομές, οι οποίοι είναι ζωτικής σημασίας για την απρόσκοπτη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης. Η επιλογή των στοιχείων αυτών, αιτιολογείται και στο σημείο αυτό μπορούν να αναφερθούν επιγραμματικά σχετικές συνέπειες, στην περίπτωση ζημιάς ή καταστροφής τους.

Ορισμένα από τα πάγια στοιχεία και τις υποδομές των οποίων η ασφάλεια πρέπει να εξασφαλιστεί, αναφέρονται στις οδηγίες που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS. Σε αυτά περιλαμβάνονται βασικές υποδομές όπως οι χώροι πρόσβασης και προσέγγισης των πλοίων, οι μονάδες ισχύος και οι σωληνώσεις παροχής νερού, οι χώροι αποθήκευσης φορτίου και οι επιβατηγοί σταθμοί. Εκτός όμως από τις βασικές υποδομές υπάρχουν και ορισμένα συστήματα, όπως τα συστήματα ασφαλείας και τα συστήματα ραδιοεπικοινωνιών που πρέπει να προστατευτούν καθώς και εγκαταστάσεις και συστήματα που χρησιμεύουν στις βοηθητικές παροχές της εγκατάστασης. Συνεπώς, απαιτείται μια πλήρης επιθεώρηση της εγκατάστασης και των λειτουργιών της, για να μπορέσουν να προσδιοριστούν σωστά όλα τα απαραίτητα για τη λειτουργία της στοιχεία.<sup>202</sup>

Αφού προσδιορισθούν και σημειωθούν, οι κρίσιμες υποδομές που περιλαμβάνονται μέσα στην περιοχή που μελετάται, μπορούν πλέον να εξεταστούν σενάρια εκδήλωσης απειλών. Οι απειλές οι οποίες εξετάζονται, είναι οι 9 απειλές, οι οποίες αναφέρονται στο μέρος Β' του Κώδικα ISPS, οι οποίες είναι και οι συνηθέστερες απειλές για μια λιμενική εγκατάσταση. Κάθε μία από αυτές τις απειλές, δύναται να εκδηλωθεί με διαφορετικά σενάρια, τα οποία η ομάδα μελετητών μπορεί να αναζητήσει σε ιστορικά, στατιστικά στοιχεία και βιβλιογραφικές πηγές, από καταγεγραμμένα συμβάντα εκδήλωσης απειλής. Στον κώδικα ασφαλείας πρακτικής (Security Code of Practice) τον οποίον εξέδωσαν ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), σε συνεργασία με την Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), τα σενάρια αυτά, οργανώνονται σε τρεις κατηγορίες : άμεση επίθεση, σαμποτάζ και ομηρία ή απαγωγή. Συνεπώς, για κάθε μία από τις οριζόμενες απειλές, μπορεί να υπάρχουν δύο, τρία ή

και περισσότερα σενάρια, μέσω των οποίων θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν. Ωστόσο, για την επιλογή των σεναρίων που θα εξεταστούν, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, οι ιδιαιτερότητες και οι συνθήκες που επικρατούν σε κάθε λιμενική εγκατάσταση που εξετάζεται.<sup>203</sup>

Τέλος, πριν από την εφαρμογή του μοντέλου υπολογισμού της διακινδύνευσης, βάσει του οποίου προκύπτουν τα τελικά συμπεράσματα για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, πρέπει να προσδιοριστούν όλα τα υφιστάμενα μέτρα που ίσως να εφαρμόζονται, καθώς και ο βαθμός αποτελεσματικότητάς τους.<sup>204</sup> Σε αυτό το στάδιο, αφού καταγραφούν τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας, εξετάζονται και αξιολογούνται σε σχέση με το κατά πόσο λειτουργούν αποτρεπτικά, καθώς ο τελικός σκοπός παραμένει πάντα η πρόληψη ενός συμβάντος και όχι η καταστολή του. Επίσης, σε αυτό το σημείο της διαδικασίας που ακολουθείται, πρέπει να προσδιορισθούν και όλα τα σημεία αδυναμίας, από τα οποία θα μπορούσε να υπάρχει παραβίαση της ασφάλειας.<sup>205</sup> Τα ζητήματα που εξετάζονται, όσον αφορά πιθανά σημεία αδυναμίας έχουν να κάνουν με γειτονικές ζώνες που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν, με τυχόν ελλείψεις σε διαδικασίες, μέτρα ασφαλείας ή σχετική με αυτά εκπαίδευση, με αντικρουόμενα μέτρα ή διαδικασίες ασφαλείας και προστασίας και με τη δυνατότητα πρόσβασης στην εγκατάσταση, καθώς και την κατασκευαστική ακεραιότητα των υποδομών της.<sup>206</sup>

Με τον προσδιορισμό, όλων των παραπάνω στοιχείων, ο μελετητής είναι πλέον σε θέση να εφαρμόσει το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, το οποίο πρέπει να ανταποκρίνεται σε κάποιες προϋποθέσεις, για να θεωρείται έγκυρο. Στην ουσία, η Αξιολόγηση Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης, ακολουθεί μια μέθοδο αξιολόγησης της διακινδύνευσης, όπου συνυπολογίζονται η πιθανότητα, με την τρωτότητα και τις αντίστοιχες συνέπειες επιτυχούς πραγματοποίησης σεναρίου απειλής. Το μοντέλο που χρησιμοποιείται, αποτελείται από έναν πίνακα ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου (Threat and Risk Analysis Matrix – TRAM) και είναι μια μέθοδος που βασίζεται στη διακινδύνευση.<sup>207</sup>

Το τελικό μέγεθος, βάσει του οποίου εξάγονται τα συμπεράσματα σχετικά με την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, είναι ο βαθμός διακινδύνευσης (risk score), ο οποίος προκύπτει ως το γινόμενο των τριών συνιστωσών που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η μία συνιστώσα είναι η πιθανότητα να επιλεγεί εξαρχής ο συγκεκριμένος στόχος για την πραγματοποίηση ενός σεναρίου απειλής, ανεξαρτήτως του αν ο στόχος είναι εκτεθειμένος και κατά πόσο είναι πράγματι δυνατή η πραγματοποίηση του σεναρίου. Συνεπώς η συνιστώσα αυτή εκφράζει το κατά πόσο

είναι πιθανή η επιλογή του εν λόγω στόχου και προκύπτει κυρίως από ιστορικά αρχεία που διατηρούν οι λιμενικές αρχές ή οι λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά και από την πληροφόρηση που παρέχουν οι σχετικές υπηρεσίες πληροφοριών ή ακόμα και από την ελκυστικότητα που μπορεί να παρουσιάζει ο εκάστοτε στόχος που εξετάζεται. Συνήθως η πιθανότητα πραγματοποίησης ενός σεναρίου παραμένει αμετάβλητη, εκτός εάν υπάρχει σχετική πληροφόρηση ή συντρέχουν άλλοι εξαιρετικοί λόγοι.

Η δεύτερη συνιστώσα, που υπολογίζεται στο γινόμενο του βαθμού διακινδύνευσης, είναι η τρωτότητα του στόχου. Δηλαδή, εάν και εφόσον εφαρμόζονται ήδη σε αυτόν μέτρα προστασίας, τι μέτρα προστασίας εφαρμόζονται και κατά πόσο αυτά είναι επαρκή για την αποτροπή ενός συμβάντος ασφαλείας. Η τρωτότητα, είναι αυτή η συνιστώσα που αλλάζει πιο εύκολα, καθώς τα εφαρμοζόμενα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, αποτελούν το αντικείμενο μελέτης. Ανάλογα των μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, που μπορεί να προταθούν, δύναται να αλλάξει και η τιμή που αποδίδεται στην τρωτότητα του εκάστοτε στόχου.

Η τελευταία συνιστώσα, για τον υπολογισμό του βαθμού διακινδύνευσης, είναι οι δυνητικές συνέπειες που θα έχει η επιτυχής έκβαση ενός σεναρίου απειλής. Οι συνέπειες αυτές μπορεί να είναι ανθρώπινες ζωές ή τραυματισμοί, μπορεί να είναι συνέπειες περιβαλλοντικές ή και οικονομικές. Η αριθμητική τιμή, που δίνεται σε αυτή την τελευταία συνιστώσα, υπολογίζεται βάσει της πολιτικής και των προτεραιοτήτων, τις οποίες ακολουθεί η χώρα, στην επικράτεια της οποίας βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση. Γι αυτόν τον λόγο, η απόδοση αριθμητικής τιμής στις συνέπειες, είναι ιδιαίτερα δύσκολη, καθώς μπορεί μια χώρα να βάζει σε πρώτη προτεραιότητα την ανθρώπινη ασφάλεια ενώ μια άλλη να δίνει περισσότερη βαρύτητα στις οικονομικές ή περιβαλλοντικές συνέπειες.<sup>208</sup> Αυτή η τελευταία συνιστώσα είναι που δυσχεραίνει ιδιαίτερος την αξιολόγηση ασφαλείας με βάση μια μέθοδο υπολογισμού της διακινδύνευσης, καθώς η απόδοση αριθμητικών τιμών στις συνέπειες μπορεί να γίνει αντικείμενο εκτενών συζητήσεων.

### **Μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης**

Για το τελικό βήμα της αξιολόγησης ασφαλείας της παρούσας λιμενικής εγκατάστασης, πρέπει να περιγραφεί το μοντέλο το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του βαθμού διακινδύνευσης. Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, ο βαθμός διακινδύνευσης προκύπτει ως το γινόμενο τριών συνιστωσών : της πιθανότητας να πραγματοποιηθεί επιτυχώς το εκάστοτε σενάριο, της τρωτότητας την οποία

παρουσιάζει ο συγκεκριμένος στόχος στη συγκεκριμένη απειλή και των συνεπειών τις οποίες θα έχει μια τέτοια περίπτωση. Συνεπώς κάθε ένας συνδυασμός σεναρίου πραγματοποίησης – πιθανού στόχου, εξετάζεται ξεχωριστά και αξιολογείται βάσει των πληροφοριών που έχουν ήδη συλλεχθεί σχετικά με τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας και τα σημεία αδυναμίας.

Για την παρούσα αξιολόγηση ασφαλείας, θα χρησιμοποιηθεί το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης που περιέχεται στον κώδικα ασφαλείας πρακτικής (Security Code of Practice) των ILO - IMO, στο παράρτημα Α. Στο μοντέλο αυτό αποδίδονται αριθμητικές τιμές στην πιθανότητα, την τρωτότητα και τις συνέπειες ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο κυμαίνονται.

Για την πιθανότητα ορίζονται τρία διαφορετικά επίπεδα, τα οποία είναι η Υψηλή πιθανότητα, η Μέτρια πιθανότητα και η Χαμηλή πιθανότητα. Σε καθένα από αυτά τα επίπεδα αποδίδονται οι τιμές 3, 2 και 1 αντίστοιχα. Οι τιμές αυτές αποτελούν αριθμητικούς δείκτες, οι οποίοι χαρακτηρίζουν ποιοτικά το επίπεδο της πιθανότητας, καθώς ο ακριβής ποσοτικός προσδιορισμός της, δεν είναι αυτός που έχει σημασία.

Για τον υπολογισμό της πιθανότητας πραγματοποίησης του εκάστοτε σεναρίου λαμβάνονται υπόψη οποιεσδήποτε σχετικές πληροφορίες παρέχουν οι σχετικές υπηρεσίες, καθώς και στατιστικά και ιστορικά στοιχεία, όπως αρχεία προηγούμενων συμβάντων ασφαλείας τα οποία τηρεί το λιμεναρχείο ή η λιμενική εγκατάσταση. Επίσης σημαντικό ρόλο για την απόδοση αριθμητικής τιμής στην πιθανότητα πραγματοποίησης ενός σεναρίου παίζει και ο εκάστοτε στόχος ο οποίος εξετάζεται. Ένας στόχος μπορεί να είναι πιο ελκυστικός από έναν άλλον, είτε διότι κατέχει συμβολικό χαρακτήρα, είτε διότι το ιδιοκτησιακό του καθεστώς τον καθιστά πιο ελκυστικό και συνεπώς μπορεί το ίδιο σενάριο να έχει υψηλότερη πιθανότητα πραγματοποίησης για αυτόν τον συγκεκριμένο στόχο. Οπότε, ο υπολογισμός της πιθανότητας είναι μια πολύπλοκη διαδικασία, η οποία λαμβάνει υπόψη της πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες.

Για την τρωτότητα την οποία παρουσιάζει ο εκάστοτε πιθανός στόχος, ορίζονται τέσσερα διαφορετικά επίπεδα, στα οποία αποδίδονται οι τιμές 1-4. Η τιμή 4 αποδίδεται στην περίπτωση όπου δεν υφίστανται καθόλου μέτρα ασφαλείας ή αυτά που υφίστανται είναι εντελώς ανεπαρκή, συνεπώς ο στόχος παρουσιάζει μέγιστη τρωτότητα. Αντίστοιχα, η τιμή 1 αποδίδεται στην περίπτωση όπου τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας είναι πλήρως αποτελεσματικά και αποτρεπτικά, συνεπώς ο στόχος παρουσιάζει την ελάχιστη δυνατή τρωτότητα. Η τιμή 2 αποδίδεται για την περίπτωση όπου εφαρμόζονται ικανοποιητικά μέτρα ασφαλείας, τα οποία όμως

έχουν ακόμα ένα μικρό περιθώριο για βελτίωση, ενώ η τιμή 3 αποδίδεται για την περίπτωση όπου υπάρχουν τα ελάχιστα δυνατά μέτρα ασφαλείας και άρα η κατάσταση επιδέχεται περαιτέρω βελτίωση.

Τέλος, για τις συνέπειες ορίζονται πέντε διαφορετικά επίπεδα, στα οποία αποδίδονται οι τιμές 1-5, με 1 να ορίζονται οι συνέπειες με τον ελάχιστο αντίκτυπο και 5 αυτές με τον μέγιστο. Πιο συγκεκριμένα με η τιμή 5 αποδίδεται στις συνέπειες όταν ενδέχεται να υπάρξουν απώλειες ανθρώπινων ζωών ή τραυματισμοί σε μεγάλη κλίμακα. Η τιμή 4 αποδίδεται όταν οι συνέπειες είναι λίγο πιο ελαφριές, με πιο περιορισμένους κινδύνους για τη δημόσια υγεία και ασφάλεια ή μεγάλη περιβαλλοντική ζημιά. Η τιμή 3 αποδίδεται για ακόμα πιο ελαφριές συνέπειες, όπως είναι οι οικονομικές συνέπειες ή η αναστολή της λειτουργίας της εγκατάστασης. Η τιμή 2 αποδίδεται για συνέπειες που έχουν να κάνουν με τη διατάραξη της λειτουργίας της εγκατάστασης σε πιο μεμονωμένη κατάσταση. Η τιμή 1 αποδίδεται για συνέπειες περισσότερο πολιτικές ή οικονομικές, που έχουν να κάνουν με τη σχέση καταναλωτή - λιμενικής εγκατάστασης. Οι τιμές, οι οποίες αποδίδονται για τις συνέπειες σχετίζονται πολύ με την πολιτική και τις προτεραιότητες που θέτει η κάθε χώρα.

Στην περίπτωση της Ελλάδας ως πρώτη προτεραιότητα τίθεται η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής και σωματικής ακεραιότητας, ενώ χάριν της προστασίας των ανθρώπων θυσιάζονται όλα τα υπόλοιπα. Με αυτό το σκεπτικό λοιπόν, στην περίπτωση που στις συνέπειες περιλαμβάνεται έστω και μία ανθρώπινη απώλεια θα αποδίδεται η τιμή 5, ενώ για τις υπόλοιπες περιπτώσεις θα λαμβάνονται υπόψη όλες οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και πολιτικές συνέπειες καθώς και το κατά πόσο είναι εκτεθειμένες ή σοβαρές.<sup>209</sup>

Συγκεντρωτικά λοιπόν, το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης που θα χρησιμοποιηθεί είναι το εξής:

### Πιθανότητα

1 = Χαμηλή

2 = Μέτρια

3 = Υψηλή

### Τρωτότητα

- 1 = Πλήρως αποτελεσματικά υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας (τρωτότητα = ελάχιστη)
- 2 = Αποτελεσματικά υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας με μικρό περιθώριο βελτίωσης (τρωτότητα = μικρή)
- 3 = Ελάχιστα μέτρα ασφαλείας που επιδέχονται περαιτέρω βελτίωση (τρωτότητα = μεγάλη)
- 4 = Καθόλου ή αναποτελεσματικά υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας (τρωτότητα = μέγιστη)

### Συνέπειες

- 1 = Ελάχιστες (πολιτικές - επιζήμιες για τη σχέση καταναλωτή και λιμενικής κοινότητας)
- 2 = Μικρές (πολιτικές και οικονομικές - επιζήμιες σε μεμονωμένο στοιχείο της εγκατάστασης)
- 3 = Μέτριες (πολιτικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές - επιζήμιες για τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης, για το περιβάλλον και την εικόνα της χώρας)
- 4 = Σημαντικές (πολιτικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές - επιζήμιες σε μεγαλύτερο βαθμό για τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης, για το περιβάλλον και την εικόνα της χώρας)
- 5 = Απαραδέκτες (πολιτικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και ανθρώπινες - επιζήμιες για τη δημόσια ασφάλεια και υγεία, για τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης, για το περιβάλλον και την εικόνα της χώρας)

Σύμφωνα με το μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης που παρουσιάστηκε παραπάνω, ο βαθμός διακινδύνευσης έχει μια ελάχιστη και μια μέγιστη τιμή. Η ελάχιστη τιμή του προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη τις πιο ευνοϊκές περιπτώσεις για τις τρεις συνιστώσες του και αντίστοιχα για τη μέγιστη τιμή του λαμβάνονται οι πιο δυσμενείς περιπτώσεις. Συνεπώς

$$\text{Ελάχιστος βαθμός διακινδύνευσης} = 1 \times 1 \times 1 = 1$$

$$\text{Μέγιστος βαθμός διακινδύνευσης} = 3 \times 4 \times 5 = 60$$

Για την τελική αξιολόγηση ασφαλείας πρέπει να οριστούν επίπεδα και για τον βαθμό διακινδύνευσης. Στην παρούσα μελέτη ορίζονται τα εξής τρία επίπεδα :

χαμηλός βαθμός διακινδύνευσης, μέτριος βαθμός διακινδύνευσης και υψηλός βαθμός διακινδύνευσης. Για τις περιπτώσεις όπου προκύπτει υψηλός ή μέτριος βαθμός διακινδύνευσης είναι απαραίτητη η πρόταση επιπλέον μέτρων ασφαλείας, ώστε ο βαθμός διακινδύνευσης να πέσει στο επίπεδο του χαμηλού. Επιπλέον για τις περιπτώσεις όπου προκύπτει υψηλός βαθμός διακινδύνευσης τα προτεινόμενα μέτρα θα τίθενται σε προτεραιότητα σε σχέση με τις περιπτώσεις που προέκυψε μέτριος βαθμός διακινδύνευσης. Το επίπεδο του χαμηλού βαθμού διακινδύνευσης είναι αποδεκτό και συνεπώς δεν απαιτούνται επιπλέον ενέργειες.

Για μια πρώτη ιδέα των ορίων στα οποία θα κυμαίνονται οι τιμές του βαθμού διακινδύνευσης για κάθε επίπεδο, θα ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τον πολλαπλασιασμό των μετρίων επιπέδων των τριών συνιστωσών του γινομένου. Συνεπώς λαμβάνονται

**Πίνακας 3**

Περίπτωση I		Περίπτωση II	
Πιθανότητα	2 (μέτρια)	Πιθανότητα	2 (μέτρια)
Τρωτότητα	2 (μικρή)	Τρωτότητα	3 (μεγάλη)
Συνέπειες	3 (μέτριες)	Συνέπειες	3 (μέτριες)
B. Διακινδύνευσης	$2 \times 2 \times 3 = 12$	B. Διακινδύνευσης	$2 \times 3 \times 3 = 18$

Με βάση τα αποτελέσματα του παραπάνω πίνακα (πίνακας 3) και για να είναι πιο συγκεκριμένα τα όρια καθορίζονται τα παρακάτω τρία επίπεδα:

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1,10]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [11,20]**

**Υψηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [21,60]**

Το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης που προκύπτει, με τον ορισμό των παραπάνω ορίων, είναι ισορροπημένο προς αυστηρό, καθώς περιορίζει τα όρια του χαμηλού βαθμού διακινδύνευσης, αλλά όχι σε υπερβολικό βαθμό. Αυτό σε συνδυασμό με το γεγονός ότι στην περίπτωση που υπάρχει έστω και μία ανθρώπινη απώλεια, αποδίδεται η μέγιστη τιμή στις συνέπειες, το καθιστούν ελαφρώς αυστηρό.

Αυτό είναι το αρχικό μοντέλο το οποίο θα εφαρμοστεί για την αξιολόγηση ασφαλείας μιας υποθετικής λιμενικής εγκατάστασης, η οποία ακολουθεί. Αφού ολοκληρωθεί η πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας, θα εφαρμοστούν δύο επιπλέον

μαθηματικά μοντέλα, με σκοπό να αξιολογηθεί η σχετική ευαισθησία που παρουσιάζει η διαδικασία. Το ένα μοντέλο θα έχει πιο αυστηρές προδιαγραφές, με χαμηλότερα μέγιστα όρια για τα επίπεδα του χαμηλού και μέτριου βαθμού διακινδύνευσης και το άλλο θα είναι λιγότερο αυστηρό από το αρχικό, με μεγαλύτερα μέγιστα όρια για τα δύο επίπεδα διακινδύνευσης και με όχι τόσο αυστηρή κριτική των συνεπειών, σε σχέση με τις ανθρώπινες απώλειες.



## **Αξιολόγηση Ασφαλείας Υποθετικής Λιμενικής Εγκατάστασης**

Η διαδικασία της Αξιολόγησης Ασφαλείας, όπως περιγράφηκε παραπάνω, εφαρμόζεται σε μια υποθετική Λιμενική Εγκατάσταση. Πρόκειται για μια εγκατάσταση εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, συνεπώς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS, καθώς τα κρουαζιερόπλοια εκτελούν διεθνείς πλόες. Η εγκατάσταση αυτή έχει δυναμική οκτώ θέσεων, έξι για συμβατικά κρουαζιερόπλοια και δύο για κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς (μήκους άνω των 300 μέτρων). Συνεπώς μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα, οχτώ πλοία, κάτι το οποίο συνεπάγεται μεγάλες ροές ανθρώπων, σε περιόδους αιχμής, που η εγκατάσταση δουλεύει στην πλήρη δυναμική της. Σε τέτοιες περιόδους, είναι δυνατόν να βρίσκονται μέχρι και 28000 με 30000 άνθρωποι ταυτόχρονα, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το προσωπικό,<sup>210</sup> στις υποδομές της εν λόγω λιμενικής εγκατάστασης.

### **Σκαρίφημα λιμενικής εγκατάστασης**

Θεωρείται ότι έχει εξασφαλιστεί το τοπογραφικό σχέδιο, της υπό εξέταση λιμενικής εγκατάστασης, το οποίο απεικονίζεται στο σκαρίφημα της επόμενης σελίδας. Τα όρια της εγκατάστασης, χερσαία και υδάτινα, είναι σημειωμένα πάνω στο σχέδιο και αναφέρονται μερικά στοιχεία σχετικά με τους συνορεύοντες χώρους. Η συνολική έκταση την οποία καταλαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των υδάτων εντός των ορίων της, υπολογίζεται στα 0.45 km<sup>2</sup>.



Όπως φαίνεται στο σχέδιο, η ανατολική πλευρά της συγκεκριμένης εγκατάστασης, αποτελεί και το όριο του λιμένα στον οποίον βρίσκεται, ενώ από τα δυτικά συνορεύει με εγκατάσταση εξυπηρέτησης πλοίων, τα οποία εξυπηρετούν εθνικά δρομολόγια. Τα υδάτινα σύνορά της, στα βόρεια, γειτνιάζουν με τα σύνορα των λιμενικών εγκαταστάσεων, που εξυπηρετούν εθνικά δρομολόγια, ενώ τα χερσαία σύνορά της στα νότια βρίσκονται σε κατοικημένη περιοχή. Λόγω της οδηγίας 2005/65/EK της Ευρωπαϊκής Ένωσης ολόκληρος ο λιμένας, κομμάτι του οποίου αποτελεί η λιμενική εγκατάσταση, εφαρμόζει μέτρα ασφαλείας, ώστε να ανταποκρίνεται στο επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται για τις υπόχρεες του Κώδικα ISPS εγκαταστάσεις. Επιπλέον, τα ύδατα της συνορεύουν με τα ύδατα λιμενικής εγκατάστασης η οποία εξυπηρετεί πλοία κατηγορίας Α και η οποία, λόγω του κανονισμού EK 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι επίσης υπόχρεη να εφαρμόζει τα απαιτούμενα από τον Κώδικα ISPS μέτρα ασφαλείας.

Όσον αφορά τους γειτονικούς χώρους, διαπιστώθηκε πως τόσο το λιμάνι όσο και οι γειτονικές λιμενικές εγκαταστάσεις εφαρμόζουν ικανοποιητικά μέτρα ασφαλείας. Συνεπώς η μόνη πλευρά της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι εκτεθειμένη όσον αφορά το θέμα της ασφάλειας είναι η νότια πλευρά της, η οποία γειτνιάζει με κατοικημένη περιοχή.

### Προσδιορισμός πιθανών στόχων

Εφόσον έχουν προσδιοριστεί τα όρια και οι γειτνιάζοντες χώροι, της λιμενικής εγκατάστασης, μπορούν πλέον να καταγραφούν οι κρίσιμες υποδομές, των οποίων η προστασία είναι απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία της εγκατάστασης. Στην υποθετική αυτή εγκατάσταση, υπάρχουν δύο επιβατηγοί σταθμοί, εκ των οποίων ο ένας εξυπηρετεί τα νέας γενιάς κρουαζιερόπλοια, ενώ ο άλλος εξυπηρετεί τα συμβατικά κρουαζιερόπλοια. Υπάρχει επίσης ένας πύργος τηλεπικοινωνιών, ένας υποσταθμός παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και μια κεντρική είσοδος, από την οποία μπορούν τα οχήματα να εισέρχονται στην εγκατάσταση. Άλλα συστήματα και κτήρια τα οποία υπάρχουν, είναι σωληνώσεις ύδρευσης και παροχής καυσίμων στα κρουαζιερόπλοια, οι εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων, οι εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης των εφοδίων του πλοίου, το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας, για το οποίο υπάρχει ξεχωριστή είσοδος, καθώς και τα μικρά λεωφορεία που εξυπηρετούν τη μετακίνηση των επιβατών και των αποσκευών τους, μέσα στη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχουν επίσης συστήματα

ελέγχου κι επιτήρησης, όπως είναι τα συστήματα ακτινοσκόπησης και οι κάμερες κλειστού κυκλώματος, τοποθετημένα σε στρατηγικά σημεία για την παρακολούθηση της εγκατάστασης, καθώς και βοηθητικά σκάφη όπως είναι οι πλοηγίδες και τα ρυμουλκά. Μέσα στα υδάτινα όρια τα οποία έχουν προσδιοριστεί για τη μελέτη ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβάνονται και οι χώροι προσέγγισης κι ελιγμών, καθώς και οι χώροι αγκυροβολίας, οι οποίοι πρέπει να συμπεριληφθούν στα κρίσιμα στοιχεία της εγκατάστασης. Τέλος, στοιχεία των οποίων η προστασία είναι σημαντική και άρα πρέπει να ληφθούν υπόψη, είναι φυσικά τα ίδια τα πλοία τα οποία εξυπηρετούνται από την εγκατάσταση καθώς και όλη η υδάτινη περιοχή που περικλείεται από τα οριζόμενα «σύνορα» της εγκατάστασης. Λόγω της θέσης της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία βρίσκεται στη μία άκρη του λιμένα, μέσα στα όριά της βρίσκεται και το ένα εκ των δύο φαναριών του λιμένα, επίσης κρίσιμο στοιχείο του οποίου η προστασία είναι δέουσας σημασίας.

Για τη διευκόλυνση της περαιτέρω διαδικασίας, όλα τα στοιχεία που αναφέρονται παραπάνω καταγράφονται σε έναν πίνακα, στον οποίον θα αναφέρονται περιληπτικά οι λειτουργίες που επιτελούν καθώς και τι συνέπειες θα έχει, για τη λιμενική εγκατάσταση, η καταστροφή ή η παύση της λειτουργίας τους. Ο πίνακας αυτός ονομάζεται Πίνακας 1 και ακολουθεί αμέσως μετά.

### Πίνακας 1

α/α	Πιθανός Στόχος	Λειτουργίες	Συνέπειες μη λειτουργίας του
1	Επιβατηγός σταθμός Νο1	Εξυπηρέτηση επιβατών, χώρος αναμονής κι ελέγχου επιβατών κι αποσκευών τους	Μειώνεται το δυναμικό της εγκατάστασης, αξιόλογη καθυστέρηση ίσως και αναστολή λειτουργίας της
2	Επιβατηγός σταθμός Νο2	Εξυπηρέτηση επιβατών, χώρος αναμονής κι ελέγχου επιβατών κι αποσκευών τους	Μειώνεται το δυναμικό της εγκατάστασης, αξιόλογη καθυστέρηση ίσως και αναστολή λειτουργίας της
3	Πύργος τηλεπικοινωνιών	Εξυπηρέτηση όλων των απαραίτητων τηλεπικοινωνιών μεταξύ πλοίων και εγκατάστασης	Αδυνατεί να επικοινωνήσει με πλοία, μέχρι την εύρεση εναλλακτικής ή αποκατάσταση της βλάβης

4	Υποσταθμός ηλεκτρικού ρεύματος	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος για την κάλυψη των μεγαλύτερων αναγκών της εγκατάστασης	Η εγκατάσταση υπολειτουργεί μέχρι την αποκατάσταση της βλάβης με συνέπεια αξιόλογη καθυστέρηση
5	Κεντρική είσοδος	Είσοδος - έξοδος οχημάτων στη λιμενική εγκατάσταση	Αποκλεισμός της πρόσβασης οχημάτων εντός της λιμενικής εγκατάστασης
6	Σωληνώσεις ύδρευσης	Παροχή φρέσκου νερού στα κρουαζιερόπλοια	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία ως προς την παροχή νερού
7	Σωληνώσεις παροχής καυσίμων	Παροχή καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία ως προς την παροχή καυσίμου
8	Εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων	Παραλαβή και διαχείριση λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία ως προς την παραλαβή λυμάτων
9	Εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα πλοία	Παραλαβή, έλεγχος και φύλαξη των εφοδίων που πρόκειται να παραλάβουν τα πλοία κατά την άφιξή τους.	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία ως προς την παραλαβή και φύλαξη των εφοδίων που επιθυμούν να παραλάβουν.
10	Γραφεία υπηρεσιών διοίκησης	Διαχείριση όλων των θεμάτων σχετικών με τα κρουαζιερόπλοια, όπως άφιξη, αναχώρηση, προγραμματισμός κλπ.	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία σε θέματα σημαντικά για τους πλόες τους. Αναστολή λειτουργίας μέχρι την εξεύρεση εναλλακτικής ή την αποκατάσταση βλάβης.
11	Γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας	Διαχείριση όλων των θεμάτων σχετικών με την ασφάλεια της εγκατάστασης και των πλοίων.	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία σε θέματα ασφαλείας. Αναστολή λειτουργίας για την εξεύρεση

			εναλλακτικής ή την αποκατάσταση βλάβης.
12	Είσοδος για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία	Είσοδος - έξοδος οχημάτων και προσωπικού που έχει καθήκοντα σχετικά με τη διαχείριση και την ασφάλεια των πλοίων	Αποκλεισμός της πρόσβασης στα γραφεία διοίκησης και ασφαλείας. Αναστολή λειτουργίας, καθώς η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία.
13	Χώρος στάθμευσης λεωφορείων μεταφοράς επιβατών εντός της εγκατάστασης	Στάθμευση και αναμονή των εξουσιοδοτημένων οχημάτων για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους, εντός της εγκατάστασης.	Αξιόλογη καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση των επιβατών, μέχρι την εξασφάλιση και εξουσιοδότηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, εντός της εγκατάστασης.
14	Λεωφορεία μεταφοράς επιβατών εντός της εγκατάστασης	Μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους, εντός της εγκατάστασης, με εξουσιοδοτημένα οχήματα	Αξιόλογη καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση των επιβατών, μέχρι την εξασφάλιση και εξουσιοδότηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, εντός της εγκατάστασης.
15	Συστήματα ακτινοσκόπησης και ανιχνευτές μετάλλων	Έλεγχος προσώπων, αποσκευών και φορτίων πριν από την είσοδό τους στη λιμενική εγκατάσταση.	Η εγκατάσταση αδυνατεί να ανταποκριθεί στα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας. Αναστολή της λειτουργίας της.
16	Κάμερες κλειστού κυκλώματος	Παρακολούθηση των χώρων περιορισμένης πρόσβασης και άλλων κρίσιμων περιοχών εντός της εγκατάστασης.	Σημαντικές περιοχές εντός της εγκατάστασης μένουν χωρίς επιτήρηση. Καθυστέρηση μέχρι να βρεθεί εναλλακτική ή ακόμα και αναστολή λειτουργίας της εγκατάστασης.
17	Βοηθητικά σκάφη	Παροχή βοήθειας στα κρουαζιερόπλοια, με χρήση	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει επαρκώς τα

		πλοηγίδων, ρυμουλκών, σκαφών ανεφοδιασμού κλπ.	πλοία. Καθυστερήση μέχρι την εύρεση εναλλακτικών ή αναστολή λειτουργίας της.
18	Χώροι προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης.	Απαραίτητοι χώροι για την διεπαφή των πλοίων με τη λιμενική εγκατάσταση.	Η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει τα πλοία. Αναστολή λειτουργίας της.
19	Ύδατα εντός ορίων λιμενικής εγκατάστασης	Απαραίτητα για την έλευση των πλοίων και την διεπαφή τους με την εγκατάσταση	Τα πλοία δεν έχουν πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση. Αναστολή λειτουργίας της εγκατάστασης.
20	Φανάρι λιμένα	Προσανατολίζει και καθοδηγεί με ασφάλεια τα πλοία που σκοπεύουν να εισέλθουν στον λιμένα.	Όχι μόνο η εγκατάσταση αλλά και ο λιμένας αδυνατεί να εξυπηρετήσει πλοία, μέχρι την αποκατάσταση της βλάβης. Αναστολή της λειτουργίας τους.
21	Κρουαζιερόπλοια	Πλοία τα οποία εξυπηρετούνται από την εγκατάσταση κι εκτελούν κάθε είδους εργασίες διεπαφής.	Η εγκατάσταση δεν έχει αντικείμενο εξυπηρέτησης.

Στον παραπάνω πίνακα, βρίσκονται καταγεγραμμένα όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία πρέπει να εξεταστούν ως προς το θέμα της ασφάλειας. Για τον λόγο αυτόν έχουν συμπεριληφθεί και τα κρουαζιερόπλοια, τα οποία αν και δεν αποτελούν υποδομή ή μόνιμο στοιχείο της εγκατάστασης, η προστασία τους είναι πρωταρχικής σημασίας καθώς μπορούν να αποτελέσουν στόχο ενόσω βρίσκονται εντός της λιμενικής εγκατάστασης. Από τον πίνακα αυτόν προκύπτει πως όλοι οι πιθανοί στόχοι που αναφέρονται, αποτελούν κρίσιμα στοιχεία για την εύρυθμη λειτουργία της εγκατάστασης, καθώς η βλάβη ή η καταστροφή τους οδηγεί είτε σε αξιολογή καθυστέρηση των λειτουργιών της εγκατάστασης είτε σε αναστολή της λειτουργίας της.

Συνεπώς καθένας από τους 21 πιθανούς στόχους, πρέπει να εξεταστεί ως προς τις απειλές στις οποίες μπορεί να εκτεθεί καθώς και ως προς τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν. Δεδομένης της φύσης, της εν λόγω εγκατάστασης, όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων, τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας εξετάζονται δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε αυτό το γεγονός. Μια τέτοια εγκατάσταση απειλείται περισσότερο από ενέργειες που έχουν ως στόχο τον άνθρωπο, παρά από ενέργειες που στοχεύουν σε υλική καταστροφή ή κλοπή. Βέβαια, αυτό δε σημαίνει ότι αποκλείεται να υπάρξει συμβάν, το οποίο έχει στόχο υλικές συνέπειες, όμως δίνεται περισσότερη βαρύτητα σε συμβάντα τα οποία έχουν συνέπειες σε ανθρώπινες απώλειες ή τραυματισμούς.

### Απειλές και σενάρια πραγματοποίησής τους

Ως προς τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών, στις οποίες είναι εκτεθειμένη μια λιμενική εγκατάσταση, λαμβάνεται υπόψη η καθοδήγηση του μέρους Β του Κώδικα ISPS. Συνεπώς, σε πρώτο στάδιο, θα εξεταστούν οι εννέα απειλές που αναφέρονται, καθεμία μεμονωμένα με περισσότερη εξειδίκευση και μαζί με κάποια πιθανά σενάρια πραγματοποίησής τους. Σε δεύτερο στάδιο θα ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι δεν υπόκεινται όλοι οι στόχοι σε όλες τις απειλές, οπότε πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός και μια αντιστοίχιση απειλών με πιθανών στόχων.

#### Απειλή 1 : ζημιά ή καταστροφή του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης

**Σενάριο 1** : Άμεση επίθεση με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη οχήματος κι εμβολισμό του στις υποδομές

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω, με αποτέλεσμα ζημιά ή καταστροφή των υποδομών.

Απειλή 2 : πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των ατόμων επί του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης

**Σενάριο 1** : Άμεση επίθεση με χρήση όπλων ή εκρηκτικών μηχανισμών για κατάληψη του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή ατόμων

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω, με αποτέλεσμα την κατάληψη πλοίου, λιμενικής εγκατάστασης ή ατόμων

**Σενάριο 3** : Απαγωγή ατόμων με σκοπό τον εκβιασμό ή λύτρα. Η απαγωγή μπορεί να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω ή χρήσης όπλων για απειλή.



**Απειλή 3** : παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή εφοδίων του πλοίου

**Σενάριο 1** : Παραβίαση φορτίου ή εφοδίων του πλοίου πριν από την φόρτωσή τους στο πλοίο και ενόσω βρίσκονται στη λιμενική εγκατάσταση.

**Σενάριο 2** : Παραβίαση συστημάτων τηλεπικοινωνιών ή συστημάτων επιτήρησης με σκοπό την μη εξουσιοδοτημένη παρακολούθηση.

**Σενάριο 3** : Παραβίαση βασικών συστημάτων της λιμενικής εγκατάστασης με σκοπό τη δολιοφθορά.

**Απειλή 4** : μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της λαθρεπιβίβασης.

**Σενάριο 1** : Μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση με χρήση εξοπλισμού και τεχνολογίας παραβίασης συστημάτων ασφαλείας ή κλοπή των διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού.

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω και παροχή δυνατότητας πρόσβασης σε άτομα μη εξουσιοδοτημένα.

**Απειλή 5** : λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής

**Σενάριο 1** : Παραποίηση εγγράφων και πιστοποιητικών ασφαλείας για το φορτίο

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η είσοδος σε πρόσωπα, αποσκευές ή φορτίο, χωρίς να υπόκεινται σε έλεγχο.

**Απειλή 6** : χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή /και του εξοπλισμού τους

**Σενάριο 1** : Επιβίβαση ατόμων και αποσκευών με ψεύτικα διαπιστευτήρια

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η είσοδος σε πρόσωπα, αποσκευές ή φορτίο, χωρίς να υπόκεινται σε έλεγχο.

**Απειλή 7 :** χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής

**Σενάριο 1 :** Άμεση επίθεση με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση.

**Σενάριο 2 :** Έμμεση επίθεση με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού επί του πλοίου και ενεργοποίησή του εντός της λιμενικής εγκατάστασης.

**Απειλή 8 :** αποκλεισμός των εισόδων, των σημείων προσέγγισης του λιμένα, των επιβατηγών σταθμών κλπ

**Σενάριο 1 :** αποκλεισμός των εισόδων με άμεση επίθεση με όπλα ή με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με δολιοφθορά εκ των έσω.

**Σενάριο 2 :** αποκλεισμός των σημείων προσέγγισης λιμένα με άμεση επίθεση με όπλα ή με δολιοφθορά εκ των έσω.

**Απειλή 9 :** επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα

**Σενάριο 1 :** Άμεση επίθεση με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων εντός της εγκατάστασης

Τα σενάρια που αναφέρονται παραπάνω, είναι ελαφρώς πιο γενικευμένα για την εκάστοτε απειλή και ανάλογα με τον στόχο τους, μπορούν να εξειδικευτούν περαιτέρω. Ωστόσο αυτή η περαιτέρω εξειδίκευση θα γίνει κατά την εφαρμογή του μοντέλου υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, όπου θα περιγράφεται το εκάστοτε σενάριο απειλής που μελετάται με λίγες παραπάνω λεπτομέρειες όπου χρειάζεται.

### **Συνδυασμός απειλών - πιθανών στόχων**

Εφόσον λοιπόν έχουν προσδιοριστεί οι απειλές, οι οποίες πρόκειται να εξεταστούν στην παρούσα αξιολόγηση ασφαλείας, πρέπει να γίνει προσδιορισμός των πιθανών στόχων τους οποίους θα μπορούσαν να έχουν τα σενάρια πραγματοποίησής τους. Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2) παρουσιάζονται οι απειλές, αριθμημένες όπως παραπάνω μαζί με τους πιθανούς στόχους τους, όπως απαριθμούνται στον Πίνακα 1.

**Πίνακας 2**

<b>Απειλή</b>	<b>Πιθανός Στόχος</b>
1 (ζημία ή καταστροφή)	1-17, 20, 21
2 (πειρατεία ή κατάληψη)	1, 2, 10, 11, 14, 17, 18, 21
3 (παραβίαση)	3, 4, 6-9, 13-16
4 (μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση)	3-19, 21
5 (λαθρεμπόριο)	5, 21
6 (χρήση του πλοίου για μεταφορά)	21
7 (χρήση του πλοίου ως όπλο)	1, 2, 17, 18, 20, 21
8 (αποκλεισμός εισόδων)	1, 2, 5, 12, 18
9 (πυρηνικά, βιολογικά, χημικά όπλα)	1, 2, 6, 9, 10, 11, 19, 21

### **Υφιστάμενα μέτρα και σημεία αδυναμίας**

Μετά τον προσδιορισμό των απειλών και των πιθανών στόχων των σεναρίων πραγματοποίησής τους, ακολουθεί η καταγραφή των υποτιθέμενων υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, τα οποία θεωρείται ότι λαμβάνει η εγκατάσταση. Το στάδιο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς εκτός από καταγραφή των μέτρων ασφαλείας γίνεται και μια συνοπτική αξιολόγηση και της αποτελεσματικότητά τους. Δεδομένου ότι η φιλοσοφία του Κώδικα, βάσει του οποίου γίνεται η αξιολόγηση ασφαλείας, είναι η πρόληψη ενός συμβάντος ασφαλείας, δίνεται βαρύτητα στον βαθμό στον οποίον τα υφιστάμενα μέτρα είναι αρκετά για την αποτροπή ενός συμβάντος ασφαλείας. Επιπλέον, εξετάζοντας την επάρκεια των υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας μπορούν ταυτόχρονα να προσδιοριστούν και αρκετά από τα σημεία αδυναμίας, απ' όπου η εγκατάσταση είναι πιο ευάλωτη.

Συνεπώς, στην υπό εξέταση λιμενική εγκατάσταση, προσδιορίστηκαν τα παρακάτω υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας.

1. Περιφράξη με κιγκλιδώματα και φράχτες ύψους δύο μέτρων σε όλη την εξωτερική περιμετρο της εγκατάστασης.
2. Κάμερες κλειστού κυκλώματος, τοποθετημένες σε όλες τις εισόδους κι εξόδους καθώς και σε συγκεκριμένα σημεία για την παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και άλλων κρίσιμων περιοχών

3. Εξοπλισμός ελέγχου αποσκευών με ακτινοσκόπηση και ανιχνευτής μεταλλικών αντικειμένων για τους επιβάτες στους δύο επιβατηγούς σταθμούς.
4. Διαχωρισμός επιβατών κι αποσκευών που υποβλήθηκαν σε έλεγχο από αυτούς που δεν έχουν υποβληθεί ακόμα σε έλεγχο.
5. Έλεγχος εγγράφων ταυτοπροσωπίας (ταυτότητα, διαβατήριο) και διατήρηση έντυπου αρχείου πριν από την είσοδο στην εγκατάσταση.
6. Έλεγχος μη εξουσιοδοτημένων οχημάτων και διατήρηση έντυπου αρχείου, πριν από την είσοδο στην εγκατάσταση.
7. Οι σωληνώσεις παροχής νερού και καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια βρίσκονται μέσα στο έδαφος, με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω.
8. Ηλεκτρονικό σύστημα αναγνώρισης του εξουσιοδοτημένου προσωπικού, με μπάρκες και πόρτες ασφαλείας.
9. Τα εφόδια του πλοίου φυλάσσονται σε περιοχή όπου έχει πρόσβαση μόνο εξουσιοδοτημένο προσωπικό.
10. Φωτισμός και ευδιάκριτα όρια των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης.
11. Περιπολίες προσωπικού ασφαλείας με οχήματα και πεζό.
12. Ύπαρξη Υπεύθυνου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης και προσωπικού ασφαλείας.
13. Διατήρηση αρχείων ασφαλείας, σχετικά με συμβάντα ή προειδοποιήσεις και πληροφορίες ασφαλείας.

Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία ήδη λαμβάνει η λιμενική εγκατάσταση εξασφαλίζουν ένα συγκεκριμένο επίπεδο ασφαλείας, το οποίο ωστόσο μένει να προσδιοριστεί εάν κρίνεται επαρκές ή όχι. Σε αυτό το σημείο προσδιορίζονται και οι ατέλειες καθώς και τα σημεία αδυναμίας τα οποία αυξάνουν την ευπάθεια της εγκατάστασης. Συνεπώς υπάρχουν ατέλειες οι οποίες πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του βαθμού διακινδύνευσης και οι οποίες είναι οι εξής.

1. Στην πλευρά όπου η λιμενική εγκατάσταση συνορεύει με κατοικημένη περιοχή, υπάρχουν σημεία όπου είναι εύκολη η παραβίαση του κιγκλιδώματος ή του φράχτη.
2. Δεν υπάρχει ξεχωριστή περιφραγή για σημαντικές υποδομές, όπως ο υποσταθμός ηλεκτρικού ρεύματος.
3. Οι κάμερες κλειστού κυκλώματος πρέπει να παρακολουθούνται συνεχώς.

4. Ένα άτομο είναι επιφορτισμένο με την παρακολούθηση όλης της λιμενικής εγκατάστασης, καθώς μόνο ένα άτομο παρακολουθεί τις κάμερες κλειστού κυκλώματος.
5. Σε ορισμένα σημεία η περιφραξη είναι πολύ κοντά στα πλοία.
6. Το σύστημα αναγνώρισης προσώπων με εξουσιοδοτημένη πρόσβαση είναι αυτόματο και λειτουργεί με ηλεκτρονική κάρτα μόνο.
7. Ο φωτισμός που υπάρχει δεν είναι επαρκής για τη νύχτα.
8. Υπάρχει ανειδίκευτο προσωπικό, επιφορτισμένο με θέματα ασφαλείας κι έχει περάσει μεγάλο χρονικό διάστημα από την τελευταία εκπαίδευσή τους.
9. Δεν τηρείται έντυπο αρχείο εισόδου - εξόδου σε ορισμένες περιοχές περιορισμένης πρόσβασης.
10. Δεν υπάρχει συναγερμός σε σημεία κλειδιά.
11. Ορισμένες από τις κάμερες ασφαλείας παρουσιάζουν προβλήματα κατά τη λειτουργία τους.
12. Η εγκατάσταση γειτνιάζει με κατοικημένη περιοχή στην οποία υπάρχουν ψηλά κτήρια. Η εγκατάσταση είναι ευάλωτη σε μια επίθεση ή ακόμα και σε παρακολούθηση από κάποιο από αυτά τα κτήρια.

Με βάση τις αριθμητικές τιμές, οι οποίες θα αποδοθούν κάθε φορά στην αντίστοιχη συνιστώσα, υπολογίζεται στο τέλος ο βαθμός διακινδύνευσης. Αυτός είναι και το κριτήριο βάσει του οποίου καθορίζεται και το κατά πόσο είναι απαραίτητη η λήψη περαιτέρω μέτρων ασφαλείας. Τα μέτρα που προτείνονται, αξιολογούνται στη συνέχεια ως προς την αποτελεσματικότητά τους και κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας. Αυτό επιτυγχάνεται και πάλι με χρήση του βαθμού διακινδύνευσης, ο οποίος όμως υπολογίζεται εκ νέου λαμβάνοντας υπόψη τη βελτίωση που πρέπει να παρουσιάζουν οι συνιστώσες μετά την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας. Εάν και εφόσον ο βαθμός διακινδύνευσης έχει μειωθεί σε ικανοποιητικό επίπεδο, τότε τα προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας κρίνονται αποτελεσματικά.

### **Πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου**

Θα εξεταστούν τα παραπάνω σενάρια πραγματοποίησης απειλών για τον εκάστοτε πιθανό στόχο και θα εφαρμοστεί το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης. Από τους πίνακες οι οποίοι θα προκύψουν θα αποφασιστούν και οι περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται η πρόταση επιπλέον μέτρων προστασίας και θα γίνει και η κατάταξή τους κατά σειρά προτεραιότητας. Σε πρώτη προτεραιότητα θα

μπουν οι περιπτώσεις υψηλού βαθμού διακινδύνευσης εάν υπάρχουν και οι περιπτώσεις μέτριου βαθμού διακινδύνευσης θα μπουν σε δεύτερη. Προτεραιότητα θα δίνεται επίσης στις περιπτώσεις που ενδέχεται να υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, συνεπώς οι συνέπειες θα είναι απαράδεκτες, ενώ θα λαμβάνεται υπόψη και η σημασία του εκάστοτε στόχου για την απόδοση του αριθμού προτεραιότητας. Με 1 θα χαρακτηρίζονται οι περιπτώσεις άμεσης προτεραιότητας, με 2 οι περιπτώσεις αμέσως επόμενης προτεραιότητας και ούτω καθεξής.

## ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟΥ (TRAM)

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον επιβατηγό σταθμό Νο1. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο κάτι το οποίο σημαίνει ότι μια επίθεση εκεί θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	1	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στον επιβατηγό σταθμό Νο1, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες εντός του επιβατηγού σταθμού και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μεγάλη σε μια περίπτωση δολιοφθοράς εκ των έσω, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο κάτι το οποίο σημαίνει ότι μια επίθεση εκεί θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον επιβατηγό σταθμό Νο2. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο κάτι το οποίο σημαίνει ότι μια επίθεση εκεί θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	2	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στον επιβατηγό σταθμό Νο2, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες εντός του επιβατηγού σταθμού και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μεγάλη σε μια περίπτωση δολιοφθοράς εκ των έσω, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο κάτι το οποίο σημαίνει ότι μια επίθεση εκεί θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον πύργο τηλεπικοινωνιών. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον πύργο καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές καθώς η επικοινωνία της εγκατάστασης κυρίως με τα πλοία που πρόκειται να εξυπηρετήσει θα είναι δύσκολη ή αδύνατη μέχρι να βρεθεί κάποιος εναλλακτικός τρόπος για την υποστήριξη των τηλεπικοινωνιών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προσξένησης βλάβης στον πύργο τηλεπικοινωνιών, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον πύργο καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές καθώς η επικοινωνία της εγκατάστασης κυρίως με τα πλοία που πρόκειται να εξυπηρετήσει θα είναι δύσκολη ή αδύνατη μέχρι να βρεθεί κάποιος εναλλακτικός τρόπος για την υποστήριξη των τηλεπικοινωνιών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	4	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον υποσταθμό καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιήφραξη για τον υποσταθμό ή σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ πολύ κοντά στον υποσταθμό υπάρχουν δέντρα τα οποία προσφέρονται για την τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού. Συνεπώς η τρωτότητα του υποσταθμού είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	4	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στον υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον υποσταθμό καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραγή για τον υποσταθμό ή σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ πολύ κοντά στον υποσταθμό υπάρχουν δέντρα τα οποία προσφέρονται για την τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού. Συνεπώς η τρωτότητα του υποσταθμού είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στην κεντρική είσοδο της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στην είσοδο και σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδότητου προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της, ενώ λόγω της φύσης του στόχου ενδέχεται να υπάρξουν τραυματισμοί.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στην κεντρική είσοδο της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στην είσοδο και σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδότητου προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της, ενώ λόγω της φύσης του στόχου ενδέχεται να υπάρξουν τραυματισμοί.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού στις σωληνώσεις παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της καθώς δε θα μπορεί να παρέχει στα πλοία που την επισκέπτονται το απαραίτητο φρέσκο νερό.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις σωληνώσεις παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλιδώμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της καθώς δε θα μπορεί να παρέχει στα πλοία που την επισκέπτονται το απαραίτητο φρέσκο νερό.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στις σωληνώσεις παροχής καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής καυσίμου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, πέραν των οικονομικών και πολιτικών συνεπειών που θα έχει η αναστολή λειτουργίας της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις σωληνώσεις παροχής καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής καυσίμου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, πέραν των οικονομικών και πολιτικών συνεπειών που θα έχει η αναστολή λειτουργίας της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στις εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές περιβαλλοντικές λόγω της φύσης του στόχου, συνεπώς θα αποδοθεί η τιμή 4.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις εγκαταστάσεις παραλαβής λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές περιβαλλοντικές λόγω της φύσης του στόχου, συνεπώς θα αποδοθεί η τιμή 4.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στις εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περιφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της καθώς δε θα μπορεί να παρέχει στα πλοία που την επισκέπτονται εφόδια για την συνέχεια του πλου τους.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της εξαιτίας του ότι δε θα μπορεί να παρέχει στα πλοία που την επισκέπτονται εφόδια για την συνέχεια του πλου τους.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με ένοπλη εισβολή ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών σοβαρών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προσξένησης βλάβης στα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών σοβαρών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με ένοπλη εισβολή ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών σοβαρών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών σοβαρών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στην ξεχωριστή είσοδο για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Υπάρχει επιπλέον περιφραξη η οποία εκτείνεται αρκετά μέτρα από την είσοδο αυτή καθώς και ξεχωριστός δρόμος ο οποίος οδηγεί σε αυτήν. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο και ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδότητου προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ καταγράφονται τα στοιχεία όλων των επισκεπτών σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Συνεπώς η τρωτότητα της ξεχωριστής εισόδου για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της εξαιτίας του ότι θα διαταραχθεί η δυνατότητα πρόσβασης στα γραφεία.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στην ξεχωριστή είσοδο για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Υπάρχει επιπλέον περιφραξη η οποία εκτείνεται αρκετά μέτρα από την είσοδο αυτή καθώς και ξεχωριστός δρόμος ο οποίος οδηγεί σε αυτήν. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο και ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδότητου προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ καταγράφονται τα στοιχεία όλων των επισκεπτών σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Συνεπώς η τρωτότητα της ξεχωριστής εισόδου για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά από μια τέτοια επίθεση σε σημείο να ανασταλεί η λειτουργία της εξαιτίας του ότι θα διαταραχθεί η δυνατότητα πρόσβασης στα γραφεία.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περίφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα του χώρου στάθμευσης των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί αλλά όχι σε σημείο να αδυνατεί να εξυπηρετεί τα πλοία και τους επιβάτες τους, ενώ μπορεί σε σύντομο χρονικό διάστημα να βρεθεί εναλλακτική λύση.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης στον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραγή ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα του χώρου στάθμευσης των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί αλλά όχι σε σημείο να αδυνατεί να εξυπηρετεί τα πλοία και τους επιβάτες τους, ενώ μπορεί σε σύντομο χρονικό διάστημα να βρεθεί εναλλακτική λύση.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	14	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σημαντικές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	14	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σημαντικές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με ένοπλη επίθεση στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή γύρω από τα σημεία όπου υπάρχουν τα συστήματα αυτά και υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο εκεί. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αλλά όχι αρκετά εκπαιδευμένο. Συνεπώς η τρωτότητα των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά εξαιτίας της αδυναμίας να πραγματοποιήσει ελέγχους ασφαλείας, ωστόσο είναι εύκολη η εξεύρεση εναλλακτικής λύσης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή γύρω από τα σημεία όπου υπάρχουν τα συστήματα αυτά και υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο εκεί. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αλλά όχι αρκετά εκπαιδευμένο. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που εξετάζεται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά εξαιτίας της αδυναμίας να πραγματοποιήσει ελέγχους ασφαλείας, ωστόσο είναι εύκολη η εξεύρεση εναλλακτικής λύσης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	

Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με ένοπλη επίθεση στις κάμερες κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και στο κέντρο ελέγχου τους. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραξη. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Συνεπώς η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά εξαιτίας της αδυναμίας να παρακολουθεί όλες τις κρίσιμες περιοχές των οποίων η προστασία είναι σημαντική.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	16	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις κάμερες κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και στο κέντρο ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραξη. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που εξετάζεται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά εξαιτίας της αδυναμίας να παρακολουθεί όλες τις κρίσιμες περιοχές των οποίων η προστασία είναι σημαντική.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα βοηθητικά σκάφη της εγκατάστασης και στην περιοχή όπου είναι προσδεμένα. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί αλλά όχι σε σημείο να αδυνατεί να εξυπηρετεί τα πλοία και τους επιβάτες τους, ενώ μπορεί σε σύντομο χρονικό διάστημα να βρεθεί εναλλακτική λύση.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα βοηθητικά σκάφη της εγκατάστασης και στην περιοχή όπου είναι προσδεμένα, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί αλλά όχι σε σημείο να αδυνατεί να εξυπηρετεί τα πλοία και τους επιβάτες τους, ενώ μπορεί σε σύντομο χρονικό διάστημα να βρεθεί εναλλακτική λύση.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στο φανάρι λιμένα, το οποίο βρίσκεται στο ένα άκρο της λιμενικής εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από το φανάρι καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεχωριστή περίφραξη καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα του φαναριού λιμένα είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία όχι μόνο της λιμενικής εγκατάστασης αλλά ολόκληρου του λιμένα.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στο φανάρι λιμένα, το οποίο βρίσκεται στο ένα άκρο της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από το φανάρι καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεχωριστή περίφραξη καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα του φαναριού λιμένα είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία όχι μόνο της λιμενικής εγκατάστασης αλλά ολόκληρου του λιμένα.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφραξη είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, με αποτέλεσμα να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφραγή είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, με αποτέλεσμα να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή του στον επιβατηγό σταθμό Νο1. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	1	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατάληψης του επιβατηγού σταθμού Νο1, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες εντός του επιβατηγού σταθμού και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μεγάλη σε μια περίπτωση δολιοφθοράς εκ των έσω, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	1	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τον επιβατηγό σταθμό Νο1 με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα ενός τέτοιου σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες στην περιοχή αυτή και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του αρνητικού αντίκτυπου που θα έχει στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή του στον επιβατηγό σταθμό Νο2. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	2	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης του επιβατηγού σταθμού Νο2, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες εντός του επιβατηγού σταθμού και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μεγάλη σε μια περίπτωση δολιοφθοράς εκ των έσω, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	2	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τον επιβατηγό σταθμό Νο2 με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα ενός τέτοιου σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Δεν υπάρχουν ωστόσο περιπολίες στην περιοχή αυτή και υπάρχει μόνο ένα άτομο τοποθετημένο σε σημεία κλειδιά, όπως είναι ο έλεγχος προσώπων και αποσκευών. Συνεπώς η τρωτότητα του επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του αρνητικού αντίκτυπου που θα έχει στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του γεγονότος ότι με την κατάληψη των γραφείων διοίκησης χάνεται πλήρως ο έλεγχος της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατάληψης των γραφείων υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης σε ένα τέτοιο σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του γεγονότος ότι με την κατάληψη των γραφείων διοίκησης χάνεται πλήρως ο έλεγχος της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τα γραφεία διοίκησης με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα ενός τέτοιου σεναρίου είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης σε ένα τέτοιο σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του ενδεχόμενου της πλήρους απώλειας του ελέγχου της εγκατάστασης ανάλογα με το πόσο των ατόμων τα οποία απήχθησαν. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του γεγονότος ότι με την κατάληψη των γραφείων ασφαλείας χάνεται πλήρως ο έλεγχος της ασφαλείας της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδός τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του γεγονότος ότι με την κατάληψη των γραφείων ασφαλείας χάνεται πλήρως ο έλεγχος της ασφάλειας της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τα γραφεία ασφαλείας με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του ενδεχόμενου της πλήρους απώλειας της ασφαλείας της εγκατάστασης ανάλογα με το πόσο των ατόμων τα οποία απήχθησαν. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	14	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της κινητής φύσης του στόχου. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	14	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης των εξουσιοδοτημένων λεωφορείων τα οποία χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της κινητής φύσης του στόχου. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Τηρείται επίσης έντυπο αρχείο και γίνεται καταμέτρηση των ατόμων που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα λεωφορεία αυτά. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης σε αυτό το σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του αρνητικού αντίκτυπου που θα έχει στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα βοηθητικά σκάφη της εγκατάστασης και στην περιοχή όπου είναι προσδεμένα. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της κινητής φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατάληψης των βοηθητικών σκαφών της εγκατάστασης και της περιοχής πρόσδεσής τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της κινητής φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στους χώρους προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των χώρων αυτών με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος, ενώ γίνονται περιπολίες με οχήματα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατάληψης των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των χώρων αυτών με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος, ενώ γίνονται περιπολίες με οχήματα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περίφραξη είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της κινητής φύσης του στόχου. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης των κρουαζιερόπλοιων που βρίσκονται προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφραγή είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της κινητής φύσης του στόχου. Μια τέτοια επίθεση θα είναι επιζήμια για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω ενώ υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τα κρουαζιερόπλοια που βρίσκονται προσδεμένα στην εγκατάσταση με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητων ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφραγή είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω του ενδεχόμενου ανθρώπινων απωλειών και τραυματισμών καθώς και του αρνητικού αντίκτυπου που θα έχει στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 2)	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του πύργου τηλεπικοινωνιών με σκοπό την μη εξουσιοδοτημένη χρήση και την αθέμιτη παρακολούθηση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Η περιοχή κοντά και γύρω από τον πύργο παρακολουθείται με κάμερες κλειστού κυκλώματος και γίνονται περιπολίες με όχημα ανά μία ώρα. Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα, ενώ το προσωπικό που χειρίζεται τα συστήματά του έχει τα κατάλληλα διαπιστευτήρια και την απαραίτητη εκπαίδευση. Τα συστήματα του πύργου δεν συνδέονται με ασύρματα ή μη διαπιστευμένα δίκτυα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου στο εν λόγω σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές καθώς κάθε επικοινωνία της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του πύργου τηλεπικοινωνιών, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Η περιοχή κοντά και γύρω από τον πύργο παρακολουθείται με κάμερες κλειστού κυκλώματος και γίνονται περιπολίες με όχημα ανά μία ώρα. Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα, ενώ το προσωπικό που χειρίζεται τα συστήματά του έχει τα κατάλληλα διαπιστευτήρια και την απαραίτητη εκπαίδευση. Τηρείται επίσης ηλεκτρονικό και έντυπο αρχείο των χειριστών των συστημάτων του πύργου. Τα συστήματα του πύργου δεν συνδέονται με ασύρματα ή μη διαπιστευμένα δίκτυα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου στο εν λόγω σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές καθώς κάθε επικοινωνία της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	4	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον υποσταθμό καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιγραφή για τον υποσταθμό ή σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ πολύ κοντά στον υποσταθμό υπάρχουν δέντρα τα οποία περιορίζουν την ορατότητα κοντά στον υποσταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του υποσταθμού είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές εξαιτίας της φύσης του στόχου καθώς και του γεγονότος ότι η παροχή ρεύματος για τις λειτουργίες της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των σωληνώσεων παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η εγκατάσταση αδυνατεί να παράσχει φρέσκο νερό στα κρουαζιερόπλοια, ωστόσο η εύρεση εναλλακτικής λύσης δεν είναι δύσκολη.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των σωληνώσεων παροχής καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής καυσίμου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές λόγω της φύσης του στόχου, καθώς υπάρχει το ενδεχόμενο πρόκλησης μεγάλης οικολογικής καταστροφής, επιπλέον των οικονομικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές περιβαλλοντικές λόγω της φύσης του στόχου, συνεπώς θα αποδοθεί η τιμή 4.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 1)	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια, με σκοπό την παραβίαση του φορτίου πριν από τη φόρτωση του πλοίου. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Επιπλέον το φορτίο παραλαμβάνεται και φυλάσσεται σφραγισμένο συνοδευόμενο πάντα από τα απαραίτητα έγγραφα ασφαλείας του. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια καθώς και του ίδιου του φορτίου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές, καθώς η εξεύρεση εναλλακτικής λύσης δεν είναι δύσκολη.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές αλλά δεν είναι σοβαρές, καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης δε διαταράσσεται σημαντικά. Υπάρχει όμως αξιόλογη καθυστέρηση μέχρι την εξεύρεση εναλλακτικής λύσης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	13	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του χώρου στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περίφραξη ούτε σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα του χώρου στάθμευσης των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές καθώς λεωφορεία που είναι εξουσιοδοτημένα να κινούνται εντός της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένα σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Τηρείται επίσης έντυπο αρχείο και γίνεται καταμέτρηση των ατόμων που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα λεωφορεία αυτά. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης σε αυτό το σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το παραβίασης των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων της εγκατάστασης, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά και ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή γύρω από τα σημεία όπου υπάρχουν τα συστήματα αυτά και υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο εκεί. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αλλά όχι αρκετά εκπαιδευμένο. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που είναι μία από τις περιπτώσεις που εξετάζονται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς η λειτουργία της εγκατάστασης θα διαταραχθεί σημαντικά εξαιτίας της αδυναμίας να πραγματοποιήσει ελέγχους ασφαλείας, ωστόσο είναι εύκολη η εξεύρεση εναλλακτικής λύσης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 2)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, με σκοπό την μη εξουσιοδοτημένη χρήση και την αθέμιτη παρακολούθηση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραξη. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Το σύστημα με τις κάμερες και το κέντρο ελέγχου δε συνδέεται με εξωτερικά ή μη εξουσιοδοτημένα δίκτυα. Συνεπώς η τρωτότητα η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτελεσματικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ολόκληρη η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	16	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραξη. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Το σύστημα με τις κάμερες και το κέντρο ελέγχου δε συνδέεται με εξωτερικά ή μη εξουσιοδοτημένα δίκτυα. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που είναι μία από τις περιπτώσεις που εξετάζονται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ολόκληρη η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του πύργου τηλεπικοινωνιών, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας του ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Η περιοχή κοντά και γύρω από τον πύργο παρακολουθείται με κάμερες κλειστού κυκλώματος και γίνονται περιπολίες με όχημα ανά μία ώρα. Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα, ενώ το προσωπικό που χειρίζεται τα συστήματά του έχει τα κατάλληλα διαπιστευτήρια και την απαραίτητη εκπαίδευση, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο του προσωπικού που χειρίζεται τα εκάστοτε συστήματα. Τα συστήματα του πύργου δεν συνδέονται με ασύρματα ή μη διαπιστευμένα δίκτυα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου στο εν λόγω σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές καθώς κάθε επικοινωνία της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του πύργου τηλεπικοινωνιών, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Η περιοχή κοντά και γύρω από τον πύργο παρακολουθείται με κάμερες κλειστού κυκλώματος και γίνονται περιπολίες με όχημα ανά μία ώρα. Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα, ενώ το προσωπικό που χειρίζεται τα συστήματά του έχει τα κατάλληλα διαπιστευτήρια και την απαραίτητη εκπαίδευση, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο του προσωπικού που χειρίζεται τα εκάστοτε συστήματα. Τα συστήματα του πύργου δεν συνδέονται με ασύρματα ή μη διαπιστευμένα δίκτυα. Συνεπώς η τρωτότητα του πύργου ελέγχου στο εν λόγω σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές καθώς κάθε επικοινωνία της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	4	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας του ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον υποσταθμό καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περίφραξη για τον υποσταθμό ή σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ πολύ κοντά στον υποσταθμό υπάρχουν δέντρα τα οποία περιορίζουν την ορατότητα κοντά στον υποσταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του υποσταθμού είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές εξαιτίας της φύσης του στόχου καθώς και του γεγονότος ότι η παροχή ρεύματος για τις λειτουργίες της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	4	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στον υποσταθμό καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιφραγή για τον υποσταθμό ή σήμανση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ πολύ κοντά στον υποσταθμό υπάρχουν δέντρα τα οποία περιορίζουν την ορατότητα κοντά στον υποσταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα του υποσταθμού είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα δεν είναι επαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι οικονομικές και πολιτικές και μπορεί να είναι σοβαρές εξαιτίας της φύσης του στόχου καθώς και του γεγονότος ότι η παροχή ρεύματος για τις λειτουργίες της εγκατάστασης θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση από την κεντρική είσοδό της, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας της ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στην είσοδο και σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδοτητού προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς από τη στιγμή που θα περάσουν μη εξουσιοδοτημένα άτομα στο εσωτερικό της εγκατάστασης, η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε αυτά.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση από την κεντρική είσοδό της, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά στην είσοδο και σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδοτητού προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς από τη στιγμή που θα περάσουν μη εξουσιοδοτημένα άτομα στο εσωτερικό της εγκατάστασης, η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των σωληνώσεων παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί το συγκεκριμένο σενάριο είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχουν επίσης τουλάχιστον δύο άτομα, κατά τη χρήση των σωληνώσεων αυτών για την παροχή φρέσκου νερού στα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των σωληνώσεων παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχουν επίσης τουλάχιστον δύο άτομα, κατά τη χρήση των σωληνώσεων αυτών για την παροχή φρέσκου νερού στα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των σωληνώσεων παροχής καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχουν επίσης τουλάχιστον δύο άτομα, κατά τη χρήση των σωληνώσεων αυτών για την παροχή καυσίμου στα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής καυσίμου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των σωληνώσεων παροχής καυσίμου στα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχουν επίσης τουλάχιστον δύο άτομα, κατά τη χρήση των σωληνώσεων αυτών για την παροχή καυσίμου στα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής καυσίμου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περιφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Επιπλέον, υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο εξουσιοδοτημένα άτομα ενόσω γίνεται η παραλαβή των λυμάτων από τα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές περιβαλλοντικές λόγω της φύσης του στόχου, συνεπώς θα αποδοθεί η τιμή 4.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων από τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Επιπλέον, υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο εξουσιοδοτημένα άτομα ενόσω γίνεται η παραλαβή των λυμάτων από τα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής λυμάτων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές περιβαλλοντικές λόγω της φύσης του στόχου, συνεπώς θα αποδοθεί η τιμή 4.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περιφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Επιπλέον τηρείται αρχείο παράδοσης των εφοδίων στα κρουαζιερόπλοια, ενώ υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο εξουσιοδοτημένα άτομα τα οποία εκτελούν τη συγκεκριμένη εργασία. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περίφραξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Επιπλέον τηρείται αρχείο παράδοσης των εφοδίων στα κρουαζιερόπλοια, ενώ υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο εξουσιοδοτημένα άτομα τα οποία εκτελούν τη συγκεκριμένη εργασία. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των γραφείων υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου καθώς από τα γραφεία διοίκησης ελέγχονται όλες οι λειτουργίες της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των γραφείων υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου καθώς από τα γραφεία διοίκησης ελέγχονται όλες οι λειτουργίες της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περιφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου καθώς από τα γραφεία ασφαλείας ελέγχονται όλες οι σχετικές με την ασφάλεια λειτουργίες της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περίφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων ασφαλείας. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων υπηρεσιών ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου καθώς από τα γραφεία ασφαλείας ελέγχονται όλες οι σχετικές με την ασφάλεια λειτουργίες της εγκατάστασης. Μια τέτοια επίθεση θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω, επιπλέον των υπόλοιπων σοβαρών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας της εγκατάστασης από την ξεχωριστή είσοδό του, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Υπάρχει επιπλέον περιφραξη η οποία εκτείνεται αρκετά μέτρα από την είσοδο αυτή καθώς και ξεχωριστός δρόμος ο οποίος οδηγεί σε αυτήν. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο και ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδοτητού προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ καταγράφονται τα στοιχεία όλων των επισκεπτών σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Συνεπώς η τρωτότητα της ξεχωριστής εισόδου για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς από τη στιγμή που θα περάσουν μη εξουσιοδοτημένα άτομα στο εσωτερικό του κτηρίου που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας, τα γραφεία αυτά θα είναι εκτεθειμένα σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στο κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας της εγκατάστασης την ξεχωριστή είσοδό του, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Υπάρχει επιπλέον περιφραξη η οποία εκτείνεται αρκετά μέτρα από την είσοδο αυτή καθώς και ξεχωριστός δρόμος ο οποίος οδηγεί σε αυτήν. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο και ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδοτητού προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ καταγράφονται τα στοιχεία όλων των επισκεπτών σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Συνεπώς η τρωτότητα της ξεχωριστής εισόδου για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς από τη στιγμή που θα περάσουν μη εξουσιοδοτημένα άτομα στο εσωτερικό του κτηρίου που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας, τα γραφεία αυτά θα είναι εκτεθειμένα σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιγραφή ούτε σημαση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα του χώρου στάθμευσης των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Δεν υπάρχει ωστόσο ξεχωριστή περιγραφή ούτε σημαση όπου να αναγράφεται ξεκάθαρα ότι είναι ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, ενώ έχει παρατηρηθεί ότι μία από τις κάμερες που παρακολουθούν τον χώρο παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της. Συνεπώς η τρωτότητα του χώρου στάθμευσης των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Τηρείται επίσης έντυπο αρχείο και γίνεται καταμέτρηση των ατόμων που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα λεωφορεία αυτά. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης σε αυτό το σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της φύσης του στόχου, καθώς ενδέχεται να υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες από τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση των λεωφορείων αυτών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων αυτών και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα λεωφορεία είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο και τηρείται έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο των ατόμων που αναλαμβάνουν συγκεκριμένο λεωφορείο. Τηρείται επίσης έντυπο αρχείο και γίνεται καταμέτρηση των ατόμων που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται από τα λεωφορεία αυτά. Συνεπώς η τρωτότητα των εσωτερικών λεωφορείων της εγκατάστασης σε αυτό το σενάριο είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της φύσης του στόχου, καθώς ενδέχεται να υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες από τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση των λεωφορείων αυτών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή γύρω από τα σημεία όπου υπάρχουν τα συστήματα αυτά και υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο εκεί. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αλλά όχι αρκετά εκπαιδευμένο. Συνεπώς η τρωτότητα των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή γύρω από τα σημεία όπου υπάρχουν τα συστήματα αυτά και υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο εκεί. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αλλά όχι αρκετά εκπαιδευμένο. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που εξετάζεται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα των συστημάτων ακτινοσκόπησης και των ανιχνευτών μετάλλων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	16	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραγή. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Το σύστημα με τις κάμερες και το κέντρο ελέγχου δε συνδέεται με εξωτερικά ή μη εξουσιοδοτημένα δίκτυα. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση κλοπής των διαπιστευτηρίων που είναι μία από τις περιπτώσεις που εξετάζονται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ολόκληρη η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	16	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχει πάντα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου τους, το οποίο προφυλάσσεται και με ξεχωριστή περιφραξη. Το προσωπικό που χειρίζεται αυτά τα συστήματα και παρακολουθεί τις εικόνες από τις κάμερες είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο κι εκπαιδευμένο. Το σύστημα με τις κάμερες και το κέντρο ελέγχου δε συνδέεται με εξωτερικά ή μη εξουσιοδοτημένα δίκτυα. Ωστόσο το ότι είναι μόνο ένα άτομο τοποθετημένο στα συστήματα αυτά, τα κάνει ευάλωτα για την περίπτωση σαμποτάζ που εξετάζεται στο εν λόγω σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα η τρωτότητα του κέντρου ελέγχου και των καμερών κλειστού κυκλώματος είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ολόκληρη η εγκατάσταση θα είναι εκτεθειμένη σε άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των βοηθητικών σκαφών της εγκατάστασης και του χώρου όπου είναι προσδεμένα, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί ένα τέτοιο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σημαση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι ελ, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των βοηθητικών σκαφών της εγκατάστασης και του χώρου όπου είναι προσδεμένα, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή πρόσδεσης των σκαφών αυτών καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και της περιοχής πρόσδεσής τους είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των χώρων αυτών με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος, ενώ γίνονται περιπολίες με οχήματα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Ένα τέτοιο σενάριο θα είναι επιζήμιο για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί αυτό το σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των χώρων αυτών με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος, ενώ γίνονται περιπολίες με οχήματα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Ένα τέτοιο σενάριο θα είναι επιζήμιο για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των υδάτων εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των υδάτων εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Ένα τέτοιο σενάριο θα είναι επιζήμιο για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των χωρικών υδάτων εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των υδάτων εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας του για την εγκατάσταση. Ένα τέτοιο σενάριο θα είναι επιζήμιο για την εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των κρουαζιερόπλοιων τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφραγή είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης και δεν υπάρχει ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και χρήσης των κρουαζιερόπλοιων τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση, ενώ υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιγραφή είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές καθώς δε διαταράσσεται σημαντικά η λειτουργία της εγκατάστασης και δεν υπάρχει ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
5 (σενάριο 1)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο λαθρεμπορίου όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής από την κεντρική είσοδο της λιμενικής εγκατάστασης. Στο συγκεκριμένο σενάριο το λαθρεμπόριο συμβαίνει με χρήση παραποιημένων εγγράφων και πιστοποιητικών ασφαλείας. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η διασταύρωση των εγγράφων και των πιστοποιητικών ασφαλείας. Όλες οι αποσκευές ελέγχονται με ακτινοσκόπηση πριν από την είσοδό τους, ενώ τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτή μετάλλων. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
5 (σενάριο 2)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο λαθρεμπορίου όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής από την κεντρική είσοδο της λιμενικής εγκατάστασης. Στο συγκεκριμένο σενάριο το λαθρεμπόριο συμβαίνει εξαιτίας δολιοφθοράς εκ των έσω, δηλαδή επιτρέπεται η είσοδος στην εγκατάσταση σε άτομα και φορτία χωρίς να προηγηθεί ο απαιτούμενος έλεγχος. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η διασταύρωση των εγγράφων και των πιστοποιητικών ασφαλείας. Όλες οι αποσκευές ελέγχονται με ακτινοσκόπηση πριν από την είσοδό τους, ενώ τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτή μετάλλων. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
5 (σενάριο 1)	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο λαθρεμπορίου όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής από τα κρουαζιερόπλοια που προσδένουν στη λιμενική εγκατάσταση. Στο συγκεκριμένο σενάριο το λαθρεμπόριο συμβαίνει με χρήση παραποιημένων εγγράφων και πιστοποιητικών ασφαλείας. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η διασταύρωση των εγγράφων και των πιστοποιητικών ασφαλείας. Όλες οι αποσκευές ελέγχονται με ακτινοσκόπηση πριν από την είσοδό τους, ενώ τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτή μετάλλων. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο των προσώπων και των φορτίων που παρέλαβε το εκάστοτε πλοίο. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
5 (σενάριο 2)	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο λαθρεμπορίου όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής από τα κρουαζιερόπλοια που προσδένουν στη λιμενική εγκατάσταση. Στο συγκεκριμένο σενάριο το λαθρεμπόριο συμβαίνει εξαιτίας δολιοφθοράς εκ των έσω, δηλαδή επιτρέπεται η είσοδος στην εγκατάσταση σε άτομα και φορτία χωρίς να προηγηθεί ο απαιτούμενος έλεγχος. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η διασταύρωση των εγγράφων και των πιστοποιητικών ασφαλείας. Όλες οι αποσκευές ελέγχονται με ακτινοσκόπηση πριν από την είσοδό τους, ενώ τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτή μετάλλων. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο των προσώπων και των φορτίων που παρέλαβε το εκάστοτε πλοίο. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
6 (σενάριο 1)	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των κρουαζιερόπλοιων που εξυπηρετεί η εγκατάσταση για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή /και του εξοπλισμού τους. Στο συγκεκριμένο σενάριο θεωρείται ότι τα άτομα αυτά μαζί με τον εξοπλισμό τους επιδιώκουν να επιβιβαστούν με ψεύτικα διαπιστευτήρια στα πλοία. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος των εγγράφων ταυτοπροσωπίας τους (ταυτότητα ή διαβατήριο). Επίσης οι αποσκευές ελέγχονται με χρήση ακτινοσκόπησης και τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτές μετάλλων, πριν να τους επιτραπεί η επιβίβαση. Τηρείται επιπλέον ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο των ατόμων που πρόκειται να παραλάβει το πλοίο από τη συγκεκριμένη εγκατάσταση και γίνεται διασταύρωση των ονομάτων με τη λίστα επιβατών που έχει στείλει το εκάστοτε πλοίο. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
6 (σενάριο 2)	21	1	3	4	12	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των κρουαζιερόπλοιων που εξυπηρετεί η εγκατάσταση για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή /και του εξοπλισμού τους. Στο συγκεκριμένο σενάριο θεωρείται ότι τα άτομα έχουν καταφέρει να περάσουν χωρίς έλεγχο, εξαιτίας δολιοφθοράς εκ των έσω. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος των εγγράφων ταυτοπροσωπίας τους (ταυτότητα ή διαβατήριο). Επίσης οι αποσκευές ελέγχονται με χρήση ακτινοσκόπησης και τα πρόσωπα περνάνε από ανιχνευτές μετάλλων, πριν να τους επιτραπεί η επιβίβαση. Τηρείται επιπλέον ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο των ατόμων που πρόκειται να παραλάβει το πλοίο από τη συγκεκριμένη εγκατάσταση και γίνεται διασταύρωση των ονομάτων με τη λίστα επιβατών που έχει στείλει το εκάστοτε πλοίο. Ωστόσο, το ότι υπάρχει ένα άτομο που χειρίζεται τα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων, τα κάνει ευάλωτα στην περίπτωση σαμποτάζ που εξετάζεται σε αυτό το σενάριο. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στον επιβατηγό σταθμό Νο1. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Επιπλέον ο επιβατηγός σταθμός Νο1 είναι σε αρκετή απόσταση από τα σημεία πρόσδεσης των πλοίων και είναι εύκολη η γρήγορη εκκένωσή του σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στον επιβατηγό σταθμό Νο1. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Επιπλέον ο επιβατηγός σταθμός Νο1 είναι σε αρκετή απόσταση από τα σημεία πρόσδεσης των πλοίων και είναι εύκολη η γρήγορη εκκένωσή του σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στον επιβατηγό σταθμό Νο2. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Επιπλέον ο επιβατηγός σταθμός Νο2 είναι σε αρκετή απόσταση από τα σημεία πρόσδεσης των πλοίων και είναι εύκολη η γρήγορη εκκένωσή του σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στον επιβατηγό σταθμό Νο2. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Επιπλέον ο επιβατηγός σταθμός Νο2 είναι σε αρκετή απόσταση από τα σημεία πρόσδεσης των πλοίων και είναι εύκολη η γρήγορη εκκένωσή του σε περίπτωση που παραστεί ανάγκη. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ιδίων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στα βοηθητικά σκάφη της εγκατάστασης και στον χώρο όπου είναι προσδεμένα. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και του χώρου πρόσδεσής τους είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	17	1	1	4	4	Χαμηλός	

Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στα βοηθητικά σκάφη της εγκατάστασης και στον χώρο όπου είναι προσδεμένα. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των βοηθητικών σκαφών και του χώρου πρόσδεσής τους είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στους χώρους προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης	Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	18	1	1	4	4	Χαμηλός

Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ιδίων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στους χώρους προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στο φανάρι λιμένα, το οποίο βρίσκεται στο ένα άκρο της λιμενικής εγκατάστασης. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα του φαναριού λιμένα είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στο φανάρι λιμένα, το οποίο βρίσκεται στο ένα άκρο της λιμενικής εγκατάστασης. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα του φαναριού λιμένα είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς ένα τέτοιο σενάριο θα έχει μεγάλο κι αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 1)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για άμεση επίθεση στα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια τα οποία βρίσκονται προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Η άμεση επίθεση μπορεί να γίνει με εμβολισμό του πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση ή με χρήση του ως βάση για την εξαπόλυση ένοπλης επίθεσης. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των υπόλοιπων κρουαζιερόπλοιων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
7 (σενάριο 2)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	

Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των ίδιων των κρουαζιερόπλοιων ως όπλων για έμμεση επίθεση στα υπόλοιπα κρουαζιερόπλοια τα οποία βρίσκονται προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Η έμμεση επίθεση μπορεί να γίνει με τοποθέτηση εκρηκτικών μηχανισμών επί του πλοίου και ενεργοποίησή τους μετά την πρόσδεση του στη λιμενική εγκατάσταση. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας όλων των πλοίων τα οποία πρόκειται να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης. Τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους. Επιπλέον τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο όλων των σχετικών επικοινωνιών καθώς και των πλοίων που εξυπηρετήθηκαν ή πρόκειται να εξυπηρετηθούν από τη λιμενική εγκατάσταση. Υπάρχει άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές ασφαλείας που είναι υπεύθυνες για τα χωρικά ύδατα οι οποίες ενημερώνονται ταχύτατα στην περίπτωση που ένα πλοίο ενεργοποιήσει τον συναγερμό του ή στην περίπτωση που ο Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης έχει σοβαρούς λόγους να αμφιβάλλει για την ασφάλεια πλοίου το οποίο επιδιώκει να εισέλθει στη λιμενική εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα των προσδεμένων στην εγκατάσταση κρουαζιερόπλοιων είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
8 (σενάριο 1)	1	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο αποκλεισμού του επιβατηγού σταθμού Νο1. Στο εν λόγω σενάριο αποκλείεται η πρόσβαση στον επιβατηγό σταθμό Νο1 είτε με καταστροφή όλων των σημείων πρόσβασής του για παράδειγμα με εκρηκτικούς μηχανισμούς και όπλα είτε με δολιοφθορά εκ των έσω η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό αυτών των σημείων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που εποπτεύουν την περιοχή γύρω και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές, καθώς υπάρχει πάντα η εναλλακτική του επιβατηγού σταθμού Νο2 και άρα η λειτουργία της εγκατάστασης δε διαταράσσεται σημαντικά.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
8 (σενάριο 1)	2	1	2	3	6	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο αποκλεισμού του επιβατηγού σταθμού Νο2. Στο εν λόγω σενάριο αποκλείεται η πρόσβαση στον επιβατηγό σταθμό Νο2 είτε με καταστροφή όλων των σημείων πρόσβασής του για παράδειγμα με εκρηκτικούς μηχανισμούς και όπλα είτε με δολιοφθορά εκ των έσω η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό αυτών των σημείων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης αυτού του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που εποπτεύουν την περιοχή γύρω και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι μέτριες οικονομικές και πολιτικές, καθώς υπάρχει πάντα η εναλλακτική του επιβατηγού σταθμού Νο1 και άρα η λειτουργία της εγκατάστασης δε διαταράσσεται σημαντικά.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
8 (σενάριο 1)	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο αποκλεισμού της κεντρικής εισόδου της λιμενικής εγκατάστασης. Στο εν λόγω σενάριο αποκλείεται η πρόσβαση στην κεντρική είσοδο της λιμενικής εγκατάστασης είτε με καταστροφή όλων των σημείων πρόσβασης της για παράδειγμα με εκρηκτικούς μηχανισμούς και όπλα είτε με δολιοφθορά εκ των έσω η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό αυτών των σημείων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι χαμηλή. Υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο καθώς και ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδοτητού προσωπικού. Υπάρχουν επίσης πάντοτε, τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου από την εγκατάσταση. Συνεπώς η τρωτότητα της κεντρικής εισόδου της εγκατάστασης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές, καθώς καθίσταται αδύνατη οποιαδήποτε πρόσβαση σε ολόκληρη την λιμενική εγκατάσταση. Ένα τέτοιο σενάριο θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
8 (σενάριο 1)	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο αποκλεισμού της ξεχωριστής εισόδου για το γραφείο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας της εγκατάστασης. Στο εν λόγω σενάριο αποκλείεται η πρόσβαση στην είσοδο αυτή είτε με καταστροφή όλων των σημείων πρόσβασης της για παράδειγμα με εκρηκτικούς μηχανισμούς και όπλα είτε με δολιοφθορά εκ των έσω η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό αυτών των σημείων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι χαμηλή. Υπάρχει επιπλέον περιφραξη η οποία εκτείνεται αρκετά μέτρα από την είσοδο αυτή καθώς και ξεχωριστός δρόμος ο οποίος οδηγεί σε αυτήν. Κάμερες ασφαλείας παρακολουθούν όλη την περιοχή κοντά και γύρω από την είσοδο ενώ υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση η οποία απαγορεύει την παραμονή κοντά στην είσοδο ανεξουσιοδότητου προσωπικού. Επίσης βρίσκονται πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας στην κεντρική είσοδο, ενώ καταγράφονται τα στοιχεία όλων των επισκεπτών σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Συνεπώς η τρωτότητα της ξεχωριστής εισόδου για το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές, καθώς καθίσταται αδύνατη οποιαδήποτε πρόσβαση στα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τη σωστή λειτουργία της εγκατάστασης. Ένα τέτοιο σενάριο θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
8 (σενάριο 2)	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο αποκλεισμού των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων. Στο εν λόγω σενάριο αποκλείεται η πρόσβαση στην είσοδο αυτή είτε με καταστροφή όλων των σημείων πρόσβασης της για παράδειγμα με εκρηκτικούς μηχανισμούς και όπλα είτε με δολιοφθορά εκ των έσω η οποία οδήγησε σε αποκλεισμό αυτών των σημείων. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης ενός τέτοιου σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των χώρων αυτών με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος, ενώ γίνονται περιπολίες με οχήματα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Συνεπώς η τρωτότητα των χώρων προσέγγισης, ελιγμών, αγκυροβολίας και πρόσδεσης των κρουαζιερόπλοιων είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι σοβαρές οικονομικές και πολιτικές καθώς η εγκατάσταση αδυνατεί να εξυπηρετήσει κρουαζιερόπλοια κι αναγκάζεται να αναστείλει τη λειτουργία της. Ένα τέτοιο σενάριο θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στην εικόνα της εγκατάστασης αλλά και της χώρας προς τα έξω.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων στον επιβατηγό σταθμού Νο1. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης ενός τέτοιου του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που εποπτεύουν την περιοχή γύρω και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο1 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων στον επιβατηγό σταθμού Νο2. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα πραγματοποίησης ενός τέτοιου του σεναρίου είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Υπάρχουν επίσης κάμερες ασφαλείας που εποπτεύουν την περιοχή γύρω και μέσα στον επιβατηγό σταθμό. Συνεπώς η τρωτότητα των επιβατηγού σταθμού Νο2 είναι μικρή, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά, με μικρό περιθώριο βελτίωσης. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	6	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση βιολογικών ή χημικών όπλων στις σωληνώσεις παροχής ύδατος στα κρουαζιερόπλοια. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί το συγκεκριμένο σενάριο είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Επιπλέον οι σωληνώσεις αυτές βρίσκονται μέσα στο έδαφος της λιμενικής εγκατάστασης με προστατευτικό κιγκλίδωμα από πάνω, το οποίο ανοίγει μονάχα στο σημείο όπου γίνεται η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ γίνεται περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχουν επίσης τουλάχιστον δύο άτομα, κατά τη χρήση των σωληνώσεων αυτών για την παροχή φρέσκου νερού στα πλοία. Συνεπώς η τρωτότητα των σωληνώσεων παροχής ύδατος είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της φύσης του στόχου, καθώς υπάρχει το ενδεχόμενο πρόκλησης ανθρώπινων απωλειών επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	9	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση βιολογικών ή χημικών όπλων στις εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών, η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Επιπλέον οι εγκαταστάσεις αυτές προστατεύονται με επιπλέον περιφράξη η οποία επιτρέπει την είσοδο μονάχα στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό ώστε να γίνει η σύνδεση με τα πλοία. Υπάρχει ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό καθώς και κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν τη συγκεκριμένη περιοχή, ενώ τηρείται ηλεκτρονικό κι έντυπο αρχείο εισόδου-εξόδου στις εγκαταστάσεις αυτές. Συνεπώς η τρωτότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής και φύλαξης εφοδίων για τα κρουαζιερόπλοια καθώς και του ίδιου του φορτίου είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της φύσης του στόχου, καθώς ενδέχεται να υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες από την εξαπόλυση μιας τέτοιας επίθεσης στους χώρους όπου βρίσκονται τα εφόδια των πλοίων.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων στα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης της εγκατάστασης. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περιφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων διοίκησης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων στα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας της εγκατάστασης. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Το κτήριο που στεγάζει τα γραφεία αυτά προστατεύεται με επιπλέον περιφραξη, ενώ υπάρχει ξεχωριστή είσοδος στην οποία γίνεται έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν να επιτραπεί η είσοδος τους και καταγράφονται τα στοιχεία τους σε έντυπο και ηλεκτρονικό αρχείο. Στην είσοδο υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο άτομα από το προσωπικό ασφαλείας, ενώ υπάρχουν κάμερες που εποπτεύουν την είσοδο και τη γύρω περιοχή των γραφείων διοίκησης. Συνεπώς η τρωτότητα των γραφείων ασφαλείας είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή και αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες, λόγω της συγκέντρωσης ανθρώπων στον συγκεκριμένο στόχο και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση. Μια τέτοια επίθεση θα έχει μεγάλες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και τραυματισμούς, πέραν των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	19	1	1	5	5	Χαμηλός	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση βιολογικών ή χημικών όπλων στα χωρικά ύδατα εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και η συνεχής παρακολούθηση των περιοχών κοντά στα ύδατα με χρήση προσωπικού ασφαλείας και καμερών κλειστού κυκλώματος. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι αυτές οι περιοχές είναι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτές ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Επιπλέον τα πλοία υποχρεούνται να ενημερώνουν εγκαίρως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατα της εγκατάστασης, ώστε να δίνεται η απαιτούμενη άδεια για την είσοδό τους και να γίνεται ο απαιτούμενος έλεγχος της ταυτότητας και των λοιπών στοιχείων ασφαλείας τους. Συνεπώς η τρωτότητα των χωρικών υδάτων εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης είναι ελάχιστη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι επαρκή κι αποτρεπτικά. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες λόγω της φύσης του στόχου, καθώς μια τέτοια περιβαλλοντική καταστροφή θα έχει αντίκτυπο στη δημόσια υγεία της περιοχής.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	21	1	3	5	15	Μέτριος	
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση βιολογικών ή χημικών όπλων στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω. Από στατιστικά κι ιστορικά στοιχεία καθώς και τις σχετικές ενημερώσεις από τις υπηρεσίες πληροφοριών η πιθανότητα να συμβεί μια τέτοια επίθεση είναι χαμηλή. Τα μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται είναι ο έλεγχος όλων των προσώπων και οχημάτων πριν από την είσοδό τους στην εγκατάσταση καθώς και ο έλεγχος με ακτινοσκόπηση των φορτίων και αποσκευών. Όλα τα φορτία κι εφόδια που παραλαμβάνονται είναι σφραγισμένα και συνοδεύονται από πιστοποιητικά και έγγραφα ασφαλείας. Υπάρχουν κάμερες ασφαλείας που παρακολουθούν την περιοχή κοντά και γύρω από τις ζώνες πρόσδεσης των πλοίων καθώς και περιπολία με όχημα ανά μία ώρα. Υπάρχει επίσης ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη περιορισμένης πρόσβασης και ότι απαγορεύεται η παραμονή σε αυτή την περιοχή ανεξουσιοδοτητών ατόμων ή οχημάτων. Ωστόσο σε ορισμένα σημεία η περιφράξη είναι υπερβολικά κοντά στα πλοία, δεν υπάρχει επαρκής νυχτερινός φωτισμός ενώ ο συρμάτινος φράχτης παραβιάζεται εύκολα, με αποτέλεσμα τα πλοία να είναι σχετικά προσβάσιμα από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς η τρωτότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι μεγάλη, καθώς τα υφιστάμενα μέτρα είναι ανεπαρκή. Οι συνέπειες της πραγματοποίησης του εν λόγω σεναρίου είναι απαράδεκτες καθώς λόγω της φύσης του στόχου θα υπάρξουν σοβαρές ανθρώπινες απώλειες και τραυματισμοί, επιπλέον των λοιπών οικονομικών και πολιτικών συνεπειών.</p>							

**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟΥ (TRAM)**

Απειλή 1							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	4
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	4
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	

1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
2	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	4
1	17	1	1	3	3	Χαμηλός	

2	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
2	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
<b>Απειλή 2</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	3	5	15	Μέτριος	2
3	1	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	3	5	15	Μέτριος	2
3	2	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	11	1	1	5	5	Χαμηλός	

1	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
2	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
3	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
2	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
3	21	1	3	5	15	Μέτριος	1

**Απειλή 3**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	4	1	3	4	12	Μέτριος	4
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός	

3	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	13	1	3	4	12	Μέτριος	4
3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
3	16	1	3	4	12	Μέτριος	4
<b>Απειλή 4</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	4
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	4
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	3	4	12	Μέτριος	4
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	4
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	



1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<b>Απειλή 5</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<b>Απειλή 6</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	3	4	12	Μέτριος	1
<b>Απειλή 7</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	

2	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
<b>Απειλή 8</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<b>Απειλή 9</b>							

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	6	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	9	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	19	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1



## Αποτελέσματα

Από τον συγκεντρωτικό πίνακα ανάλυσης απειλής και ρίσκου, προκύπτουν συνολικά 27 περιπτώσεις, όπου ο βαθμός διακινδύνευσης είναι μέτριος, ενώ όλες για όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις είναι χαμηλός. Δεν υπάρχουν σενάρια για τα οποία να έχει προκύψει βαθμός διακινδύνευσης υψηλός.

Συνεπώς πρέπει να εξεταστούν οι 27 περιπτώσεις όπου υπολογίστηκε μέτριος βαθμός διακινδύνευσης και να προταθούν μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας ώστε ο βαθμός διακινδύνευσης να πέσει στο χαμηλό επίπεδο, το οποίο είναι και το μόνο αποδεκτό. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν περιπτώσεις υψηλού βαθμού διακινδύνευσης, η κατάταξη των μέτρων κατά σειρά προτεραιότητας θα γίνει λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες του εκάστοτε σεναρίου και τη σημασία που έχει ο εκάστοτε στόχος.

Εξετάζοντας τα σενάρια για τα οποία ο βαθμός διακινδύνευσης δεν είναι σε αποδεκτό επίπεδο, προκύπτει ότι είναι συγκεκριμένοι στόχοι οι οποίοι είναι ευάλωτοι σε πάνω από μία απειλές. Συγκεκριμένα οι στόχοι, για τους πρέπει να ληφθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας είναι οι εξής επτά : ο επιβατηγός σταθμός Νο1, ο επιβατηγός σταθμός Νο2, ο υποσταθμός παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, ο χώρος στάθμευσης των εξουσιοδοτημένων λεωφορείων, τα ίδια τα λεωφορεία, οι κάμερες κλειστού κυκλώματος και τα πλοία τα οποία βρίσκονται προσδεμένα στην εγκατάσταση. Από αυτούς δεν είναι όλοι εκτεθειμένοι στην ίδια απειλή, ούτε καν στο ίδιο σενάριο πραγματοποίησής τους, ενώ άλλοι είναι ευάλωτοι σε περισσότερα σενάρια από κάποιους άλλους.

Λόγω της φύσης του στόχου και της σημασίας που έχει για τη λιμενική εγκατάσταση, πρώτα θα εξεταστεί η περίπτωση των κρουαζιερόπλοιων τα οποία είναι προσδεμένα στην εγκατάσταση. Τα κρουαζιερόπλοια είναι και αυτά τα οποία είναι ευάλωτα στα περισσότερα σενάρια πραγματοποίησης απειλής. Πιο συγκεκριμένα είναι ευάλωτα και στα δύο σενάρια πραγματοποίησης επίθεσης με όπλα ή με εκρηκτικούς μηχανισμούς, στα σενάρια κατάληψής τους ή απαγωγής ατόμων από αυτά, στο σενάριο χρήσης τους για μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος εξαιτίας δολιοφθοράς εκ των έσω και στο σενάριο άμεσης επίθεσης με πυρηνικά, βιολογικά ή χημικά όπλα. Άρα σε πρώτη προτεραιότητα πρέπει να είναι η λήψη μέτρων ασφαλείας για την προστασία των κρουαζιερόπλοιων. Λόγω της διάταξης της εγκατάστασης υπάρχουν διαφορετικοί χώροι στους οποίους τα πλοία

έχουν τη δυνατότητα πρόοδου κι έτσι δεν είναι όλα συγκεντρωμένα σε συγκεκριμένο χώρο. Ωστόσο, λόγω του μεγέθους και της φύσης των συγκεκριμένων πλοίων, τα οποία μεταφέρουν χιλιάδες επιβάτες επιπλέον του προσωπικού τους, ακόμα και ένα από αυτά να είναι εκτεθειμένο σε κίνδυνο είναι αρκετό για να χαρακτηρίζονται οι συνέπειες μιας ενδεχόμενης επίθεσης ως απαράδεκτες. Διαπιστώθηκε ότι σε ορισμένα σημεία η περιφραξη είναι πολύ κοντά στα κρουαζιερόπλοια και μάλιστα χρησιμοποιείται συρμάτινος φράχτης, ο οποίος μπορεί να παραβιαστεί εύκολα. Προτείνεται λοιπόν, η αντικατάσταση αυτού του φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια. Αυτό έχει διαπιστωθεί ότι είναι στις δύο άκρες της εγκατάστασης όπου τα πλοία μπορούν να προσεγγιστούν από μη προστατευόμενους χώρους και χώρους εκτός της εγκατάστασης. Επιπλέον, προτείνεται η τοποθέτηση δύο επιπλέον προβολέων, έναν σε κάθε άκρη της εγκατάστασης, οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα στα σημεία όπου βρίσκονται τα κρουαζιερόπλοια.

Οι αμέσως επόμενες περιπτώσεις, στις οποίες πρέπει να δοθεί προτεραιότητα είναι οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2. Οι επιβατηγοί σταθμοί έχουν ιδιαίτερη σημασία για την εγκατάσταση, ενώ η μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων σε αυτούς καθιστά απαράδεκτο το γεγονός ότι είναι ευάλωτοι σε σενάρια πραγματοποίησης απειλών. Το ότι υπάρχουν δύο επιβατηγοί σταθμοί, σημαίνει ότι ο μεγάλος αριθμός ανθρώπων τους οποίους εξυπηρετεί η εγκατάσταση δεν είναι συγκεντρωμένος σε ένα και μόνο σημείο και άρα οι συνέπειες μιας επίθεσης μετριάζονται. Εξετάζοντας τα σενάρια για τα οποία έχει προκύψει βαθμός διακινδύνευσης μέτριος, παρατηρείται ότι οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2 είναι ευάλωτοι στην απειλή επίθεσης με όπλα ή εκρηκτικούς μηχανισμούς και στην απειλή κατάληψης ή απαγωγής ατόμων, εξαιτίας σαμποτάζ εκ των έσω. Συνεπώς προτείνεται η τοποθέτηση τουλάχιστον δύο ατόμων από το προσωπικό ασφαλείας στα συστήματα ακτινοσκόπησης και στους ανιχνευτές μετάλλων, ώστε να μειώνεται η πιθανότητα να επιτραπεί η είσοδος σε άτομα ή φορτία τα οποία δεν έχουν υποβληθεί σε έλεγχο. Μπορούν επίσης, στον κάθε επιβατηγό σταθμό, να τοποθετηθούν περισσότερα συστήματα ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, το ένα δίπλα στο άλλο. Κατ' αυτόν τον τρόπο η εγκατάσταση θα έχει διπλό όφελος καθώς θα υπάρχουν περισσότερα άτομα από το

προσωπικό ασφαλείας τα οποία θα είναι επιφορτισμένα με τον έλεγχο ατόμων, αποσκευών και φορτίων και την ίδια στιγμή οι επιβάτες θα εξυπηρετούνται ταχύτερα.

Εξετάζοντας τους στόχους που έχουν απομείνει για λήψη μέτρων και λαμβάνοντας υπόψη κυρίως τις συνέπειες μιας ενδεχόμενης επίθεσης, ο επόμενος στόχος στον οποίον πρέπει να δοθεί προτεραιότητα είναι τα λεωφορεία της εγκατάστασης, τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα να κινούνται εντός του χώρου της. Αυτά τα λεωφορεία έχει βρεθεί ότι είναι ευάλωτα και στα δύο σενάρια πραγματοποίησης επίθεσης με όπλα ή με εκρηκτικό μηχανισμό καθώς και στα σενάρια κατάληψής τους είτε μέσω απειλής με όπλα κι εκρηκτικά είτε εξαιτίας σαμποτάζ εκ των έσω. Λόγω της φύσης του στόχου υπάρχει το ενδεχόμενο ανθρώπινων απωλειών από τέτοιες επιθέσεις γι αυτό και οι συνέπειές τους κρίνονται ως απαράδεκτες. Τα μέτρα ασφαλείας που προτείνονται είναι κυρίως διαδικαστικά και όχι τόσο υλικά. Δηλαδή να υπάρχει πάντα εξουσιοδοτημένο προσωπικό μέσα ή κοντά στα λεωφορεία τα οποία βρίσκονται εν αναμονή να παραλάβουν επιβάτες, να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να βρίσκονται σε περιοχές καλά φυλασσόμενες. Προτείνεται και η εγκατάσταση συστήματος συναγερμού στα λεωφορεία. Πρέπει επίσης να ελέγχεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα αντικείμενα ή άγνωστης προέλευσης φορτία κι αποσκευές μέσα στα λεωφορεία, ενώ δεν πρέπει να επιτρέπεται η παραμονή των επιβατών μέσα στα λεωφορεία περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο. Τέλος, προτείνεται ο χώρος στάθμευσής τους να είναι περιφραγμένος και να υπάρχει δυνατότητα παρακολούθησης της περιοχής γύρω και μέσα σε αυτόν με κάμερες κλειστού κυκλώματος.

Οι υπόλοιποι τρεις στόχοι που έχουν απομείνει, είναι όλοι τους εξίσου σημαντικοί για τη λειτουργία και την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης, οπότε η προτεραιότητα που πρέπει να τους δοθεί είναι η ίδια. Είναι εξίσου σημαντικό να εξασφαλιστεί η προστασία και του υποσταθμού παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και του συστήματος καμερών κλειστού κυκλώματος και του χώρου στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης.

Ο υποσταθμός παροχής ηλεκτρικού ρεύματος έχει υπολογιστεί ότι είναι ευάλωτος και στα δύο σενάρια πραγματοποίησης επίθεσης με όπλα ή εκρηκτικά, στο σενάριο παραβίασής του καθώς και στα δύο σενάρια πραγματοποίησης μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του. Για την περίπτωση του υποσταθμού, λαμβάνοντας υπόψη και το περιβάλλον και την τοποθεσία του, προτείνεται η τοποθέτηση ξεχωριστής περίφραξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο

τουλάχιστον δέκα μέτρων από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα. Προτείνεται επίσης η τοποθέτηση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και η εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων.

Το σύστημα των καμερών κλειστού κυκλώματος και το κέντρο ελέγχου τους, βρέθηκαν ευάλωτα στο σενάριο ζημιάς ή καταστροφής εξαιτίας εσωτερικού σαμποτάζ, στο σενάριο παραβίασής τους καθώς και στα δύο σενάρια με τα οποία πραγματοποιείται μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση τους. Η τρωτότητα του συγκεκριμένου στόχου σε αυτά τα σενάρια προκύπτει από το γεγονός ότι βρίσκεται μονάχα ένα άτομο από το προσωπικό ασφαλείας τοποθετημένο στο κέντρο ελέγχου, το οποίο είναι επιφορτισμένο με την παρακολούθηση πρακτικά ολόκληρης της εγκατάστασης. Προτείνεται λοιπόν η τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου από το προσωπικό ασφαλείας, στο κέντρο ελέγχου των καμερών ασφαλείας. Με την ύπαρξη τουλάχιστον δύο ατόμων τα οποία είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση και τη λειτουργία του συστήματος των καμερών κλειστού κυκλώματος θα επωφεληθεί σημαντικά και το συνολικό επίπεδο ασφαλείας της εγκατάστασης. Θα μπορούσε επίσης να τοποθετηθεί και ένα δεύτερο κέντρο ελέγχου των καμερών, σε διαφορετικό σημείο της εγκατάστασης ώστε να μειωθούν οι συνέπειες μιας ενδεχόμενης επίθεσης.

Ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης υπολογίστηκε ότι είναι ευάλωτος στο σενάριο παραβίασής του. Προτείνεται για αρχή η αντικατάσταση της κάμερας ασφαλείας η οποία βρέθηκε ότι παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της και η οποία παρακολουθεί το εσωτερικό του χώρου στάθμευσης. Προτείνεται επίσης και η τοποθέτηση ξεκάθαρης σήμανσης ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό και η περιφράξη όλης της περιμέτρου με σιδερένιο κιγκλίδωμα και μπάρα ασφαλείας στην είσοδο-έξοδο του χώρου στάθμευσης. Εναλλακτικά προτείνεται η ύπαρξη ενός δεύτερου, φυλασσόμενου χώρου στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης, για μετριασμό των συνεπειών.

Ακολουθούν νέοι πίνακες ανάλυσης απειλής και ρίσκου για τα 27 σενάρια που βρέθηκε μη αποδεκτή τιμή του βαθμού διακινδύνευσης. Οι νέοι αυτοί πίνακες προκύπτουν με την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας και υπολογίζονται εκ νέου οι συνιστώσες που αποδίδουν τον τελικό βαθμό



διακινδύνευσης. Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία χαρακτηρίζονται ως 1<sup>η</sup> επιλογή σε παρένθεση, είναι τα μέτρα τα οποία προτείνονται να ληφθούν πρώτα.



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης των κρουαζιερόπλοιων που βρίσκονται προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα),</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τα κρουαζιερόπλοια που βρίσκονται προσδεμένα στην εγκατάσταση με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
6 (σενάριο 2)	21	1	2	4	8	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο χρήσης των κρουαζιερόπλοιων που εξυπηρετεί η εγκατάσταση για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή /και του εξοπλισμού τους. Στο συγκεκριμένο σενάριο θεωρείται ότι τα άτομα έχουν καταφέρει να περάσουν χωρίς έλεγχο, εξαιτίας δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ατόμων και αποσκευών (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
9 (σενάριο 1)	21	1	2	5	10	Χαμηλός	1
<p>Εξετάζεται το σενάριο άμεσης επίθεσης με απελευθέρωση βιολογικών ή χημικών όπλων στα κρουαζιερόπλοια τα οποία είναι προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση. Το σενάριο μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση του υπάρχοντος φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πιο εύκολα προσβάσιμα σημεία όπου προσδένουν κρουαζιερόπλοια και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• τοποθέτηση προβολέων οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στον επιβατηγό σταθμό Νο1, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> επιλογή)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το ενδεχόμενο κατάληψης του επιβατηγού σταθμό Νο1, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> επιλογή)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	1	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τον επιβατηγό σταθμό Νο1 με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> επιλογή)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προσξένησης βλάβης στον επιβατηγό σταθμό Νο2, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης του επιβατηγού σταθμό Νο2, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 3)	2	1	2	5	10	Χαμηλός	2
<p>Εξετάζεται το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένων ατόμων από τον επιβατηγό σταθμό Νο2 με σκοπό τον εκβιασμό ή την απαίτηση λύτρων. Η απαγωγή μπορεί να συμβεί είτε με χρήση όπλων ή ναρκωτικών ουσιών, είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση τουλάχιστον ενός ακόμα ατόμου στα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων για τον έλεγχο ανθρώπων και αποσκευών (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση επιπλέον συστημάτων ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δίπλα στο ήδη υπάρχον</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τα λεωφορεία να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να μην αφήνονται χωρίς επιτήρηση κατά τη διάρκεια αναμονής τους για παραλαβή επιβατών και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού και</li> <li>• να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα σακίδια ή αποσκευές και ότι δεν παραλαμβάνουν φορτία αγνώστου προελεύσεως και</li> <li>• να μην επιτρέπεται η αναμονή των επιβατών εντός των λεωφορείων περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο και</li> <li>• ο χώρος στάθμευσης και αναμονής τους να φυλάσσεται και να επιτηρείται.</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τα λεωφορεία να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να μην αφήνονται χωρίς επιτήρηση κατά τη διάρκεια αναμονής τους για παραλαβή επιβατών και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού και</li> <li>• να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα σακίδια ή αποσκευές και ότι δεν παραλαμβάνουν φορτία αγνώστου προελεύσεως και</li> <li>• να μην επιτρέπεται η αναμονή των επιβατών εντός των λεωφορείων περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο και</li> <li>• ο χώρος στάθμευσης και αναμονής τους να φυλάσσεται και να επιτηρείται.</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 1)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και απειλής με όπλα και εκρηκτικά με σκοπό την κατάληψή τους στα εξουσιοδοτημένα λεωφορεία που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τα λεωφορεία να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να μην αφήνονται χωρίς επιτήρηση κατά τη διάρκεια αναμονής τους για παραλαβή επιβατών και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού και</li> <li>• να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα σακίδια ή αποσκευές και ότι δεν παραλαμβάνουν φορτία αγνώστου προελεύσεως και</li> <li>• να μην επιτρέπεται η αναμονή των επιβατών εντός των λεωφορείων περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο και</li> <li>• ο χώρος στάθμευσης και αναμονής τους να φυλάσσεται και να επιτηρείται.</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2 (σενάριο 2)	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
<p>Εξετάζεται το σενάριο κατάληψης των εξουσιοδοτημένων λεωφορείων τα οποία χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τα λεωφορεία να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να μην αφήνονται χωρίς επιτήρηση κατά τη διάρκεια αναμονής τους για παραλαβή επιβατών και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού και</li> <li>• να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα σακίδια ή αποσκευές και ότι δεν παραλαμβάνουν φορτία αγνώστου προελεύσεως και</li> <li>• να μην επιτρέπεται η αναμονή των επιβατών εντός των λεωφορείων περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο και ο χώρος στάθμευσης και αναμονής τους να φυλάσσεται και να επιτηρείται</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 1)	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη κι εμβολισμό οχήματος παγιδευμένου με εκρηκτικά ή με χρήση όπλων ευρείας κλίμακας στον υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση ξεχωριστής περιφραξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον δέκα μέτρα από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή</li> <li>• εγκατάσταση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στον υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση ξεχωριστής περίφραξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον δέκα μέτρα από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή</li> <li>• εγκατάσταση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση ξεχωριστής περίφραξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον δέκα μέτρα από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή</li> <li>• εγκατάσταση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας του ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση ξεχωριστής περιφραξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον δέκα μέτρα από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή</li> <li>• εγκατάσταση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή χρήσης του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος, η οποία μπορεί να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• τοποθέτηση ξεχωριστής περιφράξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον δέκα μέτρα από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> <li>• εγκατάσταση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα και</li> <li>• εγκατάσταση συστήματος συναγερμού ή</li> <li>• εγκατάσταση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							



Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	13	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του χώρου στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αντικατάσταση της κάμερας ασφαλείας η οποία βρέθηκε ότι παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της και η οποία παρακολουθεί το εσωτερικό του χώρου στάθμευσης και (1<sup>η</sup> προτεραιότητα) και</li> <li>• τοποθέτηση ξεκάθαρης σήμανσης ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό και</li> <li>• η περιφραγή όλης της περιμέτρου με σιδερένιο κιγκλίδωμα και μπάρα ασφαλείας στην είσοδο-έξοδο του χώρου στάθμευσης</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	13	1	3	3	9	Χαμηλός	4

Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης του χώρου στάθμευσης των λεωφορείων που χρησιμεύουν για τη μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών τους εντός της εγκατάστασης, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.

Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας (εναλλακτικά) :

- δημιουργία ενός δεύτερου, φυλασσόμενου χώρου στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)

Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και η τρωτότητά του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζουν όμως οι συνέπειες οι οποίες με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνονται μέτριες.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4

Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις κάμερες κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και στο κέντρο ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.

Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :

- τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου στο κέντρο ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)

Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν απαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1 (σενάριο 2)	16	1	3	3	9	Χαμηλός	4

Εξετάζεται το σενάριο επίθεσης και προξένησης βλάβης στις κάμερες κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και στο κέντρο ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.

Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας (εναλλακτικά) :

- δημιουργία ενός δευτέρου κέντρου ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος, σε κάποιο άλλο σημείο της εγκατάστασης (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)

Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και η τρωτότητά του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζουν όμως οι συνέπειες οι οποίες με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνονται μέτριες.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4

Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.

Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :

- τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου στο κέντρο ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)

Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν απαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3 (σενάριο 3)	16	1	3	3	9	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο παραβίασης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία μπορεί να συμβεί είτε από εξωτερικά άτομα τα οποία επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος είτε να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας (εναλλακτικά) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>δημιουργία ενός δευτέρου κέντρου ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος, σε κάποιο άλλο σημείο της εγκατάστασης (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και η τρωτότητά του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζουν όμως οι συνέπειες οι οποίες με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνονται μέτριες.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου στο κέντρο ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν απαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 1)	16	1	3	3	9	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα χρήσης εξοπλισμού παραβίασης των συστημάτων ασφαλείας ή χρήσης κλεμμένων διαπιστευτηρίων εξουσιοδοτημένου προσωπικού.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας (εναλλακτικά) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>δημιουργία ενός δεύτερου κέντρου ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος, σε κάποιο άλλο σημείο της εγκατάστασης (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και η τρωτότητά του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζουν όμως οι συνέπειες οι οποίες με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνονται μέτριες.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου στο κέντρο ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και οι συνέπειές του παραμένουν απαράλλαχτες. Αλλάζει όμως η τρωτότητα η οποία με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνεται μικρή.</p>							

Απειλή	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
4 (σενάριο 2)	16	1	3	3	9	Χαμηλός	4
<p>Εξετάζεται το σενάριο μη εξουσιοδοτημένης χρήσης των καμερών κλειστού κυκλώματος της εγκατάστασης και του κέντρου ελέγχου τους, η οποία είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω.</p> <p>Προτεινόμενα επιπλέον μέτρα ασφαλείας (εναλλακτικά):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>δημιουργία ενός δευτέρου κέντρου ελέγχου των καμερών κλειστού κυκλώματος, σε κάποιο άλλο σημείο της εγκατάστασης (1<sup>η</sup> προτεραιότητα)</li> </ul> <p>Η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου και η τρωτότητά του παραμένουν अपαράλλαχτες. Αλλάζουν όμως οι συνέπειες οι οποίες με την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας γίνονται μέτριες.</p>							

## ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 1

Η αρχική αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, τροποποιείται με χρήση διαφορετικού μοντέλου αξιολόγησης του βαθμού διακινδύνευσης. Στο μοντέλο αυτό, διατηρούνται σταθερές οι αριθμητικές τιμές που αποδίδονται στις τρεις συνιστώσες καθώς και τα κριτήρια με τα οποία αποδίδονται. Συνεπώς, όσον αφορά, τη σύνταξη των πινάκων ανάλυσης απειλής και ρίσκου, για τον κάθε συνδυασμό σεναρίου πραγματοποίησης απειλής με πιθανό στόχο, δεν υπάρχει καμία αλλαγή. Αλλάζει ωστόσο ο χαρακτηρισμός του τελικώς υπολογισμένου βαθμού διακινδύνευσης, καθώς το συγκεκριμένο μοντέλο, θέτει πιο αυστηρά όρια ειδικά για το χαμηλό επίπεδο, το οποίο είναι και το αποδεκτό.

Συγκεκριμένα, για το μοντέλο αυτό τα τρία επίπεδα του βαθμού διακινδύνευσης ορίζονται ως εξής :

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1,8]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [9, 14]**

**Υψηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [15, 60]**

Θέτοντας τα συγκεκριμένα όρια για τα τρία επίπεδα του βαθμού διακινδύνευσης δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στις συνέπειες, ειδικά στην περίπτωση που αυτές κρίνονται ως απαράδεκτες και άρα τους αποδίδεται η τιμή 5. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η οποιαδήποτε αύξηση στους άλλους δύο συντελεστές από το χαμηλότερο δυνατό επίπεδο (δηλαδή την τιμή 1) θα οδηγήσει είτε σε μέτριο, είτε σε υψηλό επίπεδο βαθμού διακινδύνευσης. Δεδομένου ότι οι λεπτομέρειες σχετικά με την απόδοση αριθμητικών τιμών έχουν διατηρηθεί ίδιες με προηγούμενως, αυτό σημαίνει ότι εάν υπάρχει έστω και μία ανθρώπινη απώλεια, τότε οι συνέπειες κρίνονται αμέσως ως απαράδεκτες.

Συνεπώς, οι πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου, οι οποίοι προκύπτουν με το συγκεκριμένο μοντέλο παρουσιάζονται συγκεντρωτικά παρακάτω. Οι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, οι οποίοι έχουν αλλάξει λόγω της αλλαγής στο μοντέλο, είναι σκιαγραφημένοι με γαλάζιο.





Απειλή 1

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
1	1	1	2	5	10	Μέτριος	II
2	1	1	3	5	15	Υψηλός	I
1	2	1	2	5	10	Μέτριος	II
2	2	1	3	5	15	Υψηλός	I
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	

2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	14	1	3	5	15	Υψηλός	I
2	14	1	3	5	15	Υψηλός	I
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	21	1	3	5	15	Υψηλός	I
2	21	1	3	5	15	Υψηλός	I
Απειλή 2							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Μέτριος	II
2	1	1	3	5	15	Υψηλός	I
3	1	1	3	5	15	Υψηλός	I
1	2	1	2	5	10	Μέτριος	II
2	2	1	3	5	15	Υψηλός	I
3	2	1	3	5	15	Υψηλός	I
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	14	1	3	5	15	Υψηλός	I
2	14	1	3	5	15	Υψηλός	I
3	14	1	1	5	5	Χαμηλός	

1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Υψηλός	I
2	21	1	3	5	15	Υψηλός	I
3	21	1	3	5	15	Υψηλός	I
<b>Απειλή 3</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	13	1	3	4	12	Μέτριος	II
3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	

3	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
3	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
<b>Απειλή 4</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
<b>1</b>	<b>21</b>	1	3	3	9	Μέτριος	II
<b>2</b>	<b>21</b>	1	3	3	9	Μέτριος	II
<b>Απειλή 5</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<b>Απειλή 6</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	3	4	12	Μέτριος	II
<b>Απειλή 7</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
<b>1</b>	<b>1</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II
<b>2</b>	<b>1</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II
<b>1</b>	<b>2</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II
<b>2</b>	<b>2</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II

1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
<b>1</b>	<b>21</b>	1	2	5	10	<b>Μέτριος</b>	II
<b>2</b>	<b>21</b>	1	2	5	10	<b>Μέτριος</b>	II
<b>Απειλή 8</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
<b>Απειλή 9</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
<b>1</b>	<b>1</b>	1	2	5	10	<b>Μέτριος</b>	II
<b>1</b>	<b>2</b>	1	2	5	10	<b>Μέτριος</b>	II



1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	9	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	19	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Υψηλός	I



### Αποτελέσματα

Με την εφαρμογή του αυστηρότερου μοντέλου υπολογισμού, προκύπτουν πλέον 48 σενάρια για τα οποία ο υπολογιζόμενος βαθμός διακινδύνευσης δε βρίσκεται εντός των αποδεκτών ορίων. Από αυτά τα 48 σενάρια, τα 32 βρίσκονται μέσα στα όρια του μέτριου επιπέδου διακινδύνευσης, ενώ για τα υπόλοιπα 16 ξεπερνάνε αυτά τα όρια, συνεπώς ανήκουν στην κατηγορία του υψηλού βαθμού διακινδύνευσης.

Αυτοί οι 16 συνδυασμοί, οι οποίοι είναι υψηλής διακινδύνευσης πρέπει να μπουν σε πρώτη προτεραιότητα, όσον αφορά τη λήψη περαιτέρω μέτρων ασφαλείας. Οι στόχοι για τους οποίους έχει προκύψει υψηλός βαθμός διακινδύνευσης είναι οι δύο επιβατηγοί σταθμοί, τα εσωτερικά λεωφορεία της εγκατάστασης και τα κρουαζιερόπλοια. Δεδομένης της φύσης των στόχων αυτών καθώς και των αυστηρών προδιαγραφών του συγκεκριμένου μοντέλου, σχετικά με τις ανθρώπινες απώλειες, η μοναδική παράμετρος η οποία μπορεί να βελτιωθεί είναι η τρωτότητά τους. Μέτρα μετριασμού των συνεπειών, στις συγκεκριμένες περιπτώσεις, δεν έχει νόημα να ληφθούν καθώς ακόμα και αν υπάρχει μία ανθρώπινη απώλεια, οι συνέπειες χαρακτηρίζονται ως απαράδεκτες. Συνεπώς τα προτεινόμενα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, θα έχουν ως στόχο να μειώσουν την ευπάθεια στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, καθώς μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης να πέσει μέσα στα όρια του αποδεκτού.

Οι περιπτώσεις για τις οποίες υπολογίστηκε μέτριος βαθμός διακινδύνευσης αφορούν τον υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος, τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης, τα συστήματα ακτινοσκόπησης και ανιχνευτές μετάλλων καθώς και τις κάμερες κλειστού κυκλώματος και το κέντρο ελέγχου τους. Γι αυτές τις περιπτώσεις θα πρέπει να προταθούν επιπλέον μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, τα οποία ανάλογα την περίπτωση μπορεί να μειώνουν την ευπάθεια του στόχου ή να μετριάζουν τις συνέπειες πραγματοποίησης του σεναρίου απειλής. Η προτεραιότητα με την οποία θα ληφθούν τα επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας θα αποφασιστεί, βάσει κυρίως της σημασίας του στόχου και λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρότητα των συνεπειών που θα έχει η επιτυχής πραγματοποίηση του σεναρίου απειλής.

Ο πιο σημαντικός πιθανός στόχος, για τον οποίον πρέπει να ληφθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας είναι τα κρουαζιερόπλοια και πιο συγκεκριμένα τα κρουαζιερόπλοια που δένουν στα άκρα της εγκατάστασης. Σε εκείνες τις περιοχές, η

περίφραξη είναι πολύ κοντά στα κρουαζιερόπλοια και μάλιστα χρησιμοποιείται συρμάτινος φράχτης, ο οποίος μπορεί να παραβιαστεί εύκολα. Προτείνεται λοιπόν, η αντικατάσταση αυτού του φράχτη με σιδερένιο κιγκλίδωμα, ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων, το οποίο θα πρέπει να τοποθετηθεί σε απόσταση τουλάχιστον είκοσι μέτρων από τα πλοία. Επιπλέον, προτείνεται η τοποθέτηση δύο επιπέδων προβολέων, έναν σε κάθε άκρη της εγκατάστασης, οι οποίοι θα παρέχουν επαρκή φωτισμό τη νύχτα στα σημεία όπου βρίσκονται τα κρουαζιερόπλοια. Τέλος προτείνεται η τοποθέτηση συστήματος συναγερμού, σε περίπτωση απόπειρας παραβίασης της περίφραξης και η οργάνωση τακτικών περιπολιών στον χώρο κοντά στα πλοία.

Όσον αφορά τους επιβατηγούς σταθμούς Νο1 και Νο2, προτείνεται η τοποθέτηση τουλάχιστον δύο ατόμων από το προσωπικό ασφαλείας στα συστήματα ακτινοσκόπησης και στους ανιχνευτές μετάλλων, ώστε να μειώνεται η πιθανότητα να επιτραπεί η είσοδος σε άτομα ή φορτία τα οποία δεν έχουν υποβληθεί σε έλεγχο. Προτείνεται επίσης η τοποθέτηση συστήματος συναγερμού στις εξόδους κινδύνου, η σήμανση ότι απαγορεύεται η αδικαιολόγητη χρήση τους και η εγκαθίδρυση τακτικών σύντομων περιπολιών εντός του χώρου με σκοπό την επιθεώρησή του, ειδικά σε χώρους όπου θα μπορούσαν να τοποθετηθούν εκρηκτικοί μηχανισμοί. Προαιρετικά θα μπορούσαν στον κάθε επιβατηγό σταθμό, να τοποθετηθούν περισσότερα συστήματα ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, το ένα δίπλα στο άλλο. Κατ' αυτόν τον τρόπο η εγκατάσταση θα έχει διπλό όφελος καθώς θα υπάρχουν περισσότερα άτομα από το προσωπικό ασφαλείας τα οποία θα είναι επιφορτισμένα με τον έλεγχο ατόμων, αποσκευών και φορτίων και την ίδια στιγμή οι επιβάτες θα εξυπηρετούνται ταχύτερα.

Από τους στόχους για τους οποίους προέκυψε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης, άρα είναι πρώτης προτεραιότητας η λήψη επιπέδων μέτρων ασφαλείας, απομένουν τα εσωτερικά λεωφορεία της εγκατάστασης. Για τη μείωση της ευπάθειάς τους προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος συναγερμού στα λεωφορεία καθώς και η περίφραση του χώρου στάθμευσής τους, με δυνατότητα παρακολούθησης της περιοχής γύρω και μέσα σε αυτόν με κάμερες κλειστού κυκλώματος. Προτείνεται επίσης η λήψη διαδικαστικών μέτρων, δηλαδή η ύπαρξη ανά πάσα στιγμή εξουσιοδοτημένου προσωπικό μέσα ή κοντά στα λεωφορεία τα οποία βρίσκονται εν αναμονή να παραλάβουν επιβάτες, να μην αφήνονται ποτέ ανοιχτά ή ξεκλειδωτά και να βρίσκονται σε περιοχές καλά φυλασσόμενες. Πρέπει επίσης να ελέγχεται ότι δεν υπάρχουν ξεχασμένα αντικείμενα ή άγνωστης προέλευσης φορτία κι αποσκευές

μέσα στα λεωφορεία, ενώ δεν πρέπει να επιτρέπεται η παραμονή των επιβατών μέσα στα λεωφορεία περισσότερο απ' όσο είναι απολύτως απαραίτητο.

Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία προτείνονται για τους παραπάνω τέσσερις στόχους, εάν εφαρμοστούν σωστά, θα αποτελέσουν πλήρως αποτελεσματικά και αποτρεπτικά μέτρα ασφαλείας, μειώνοντας έτσι την ευπάθειά τους, στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα μειωθεί και ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης για όλους τους συνδυασμούς σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, οι οποίοι αφορούν τους συγκεκριμένους στόχους.

Συνεπώς, μπορούν τώρα να εξεταστούν οι υπόλοιποι τέσσερις στόχοι, για τους οποίους ο βαθμός διακινδύνευσης κυμαίνεται στο μέτριο επίπεδο. Από αυτούς, για τα συστήματα ακτινοσκόπησης και ανιχνευτών μετάλλων, δε θα προταθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας. Τα συστήματα αυτά, βρίσκονται μέσα στους επιβατηγούς σταθμούς Νο1 και Νο2 και η ασφάλειά τους είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ασφάλεια των επιβατηγών σταθμών. Συνεπώς, από τη στιγμή που η ευπάθεια των επιβατηγών σταθμών πέφτει στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο, το ίδιο θα ισχύει και για την ευπάθεια αυτών των συστημάτων. Άρα, απομένουν τρεις ακόμα στόχοι για τους οποίους πρέπει να ληφθούν επιπλέον μέτρα, έτσι ώστε να αυξηθεί το επίπεδο ασφαλείας τους. Ο υποσταθμός ηλεκτρικού ρεύματος, ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης και οι κάμερες κλειστού κυκλώματος με το κέντρο ελέγχου τους.

Για την περίπτωση του υποσταθμού ηλεκτρικού ρεύματος λαμβάνοντας υπόψη και το περιβάλλον και την τοποθεσία του, προτείνεται η τοποθέτηση ξεχωριστής περιφράξης με συρμάτινο φράχτη ύψους τουλάχιστον δύο μέτρων και σε περίμετρο τουλάχιστον πέντε μέτρων από τον υποσταθμό, καθώς και ξεκάθαρη σήμανση ότι πρόκειται για ζώνη όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένα άτομα. Προτείνεται επίσης η τοποθέτηση ενός μικρού προβολέα για την εξασφάλιση επαρκούς φωτισμού τη νύχτα, η εγκατάσταση συστήματος συναγερμού στον φράχτη και στην είσοδο του υποσταθμού ή η τοποθέτηση μίας ακόμη κάμερας ασφαλείας σε σημείο κατάλληλο ώστε να αναιρείται η ύπαρξη τυφλών σημείων.

Για τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης προτείνεται η αντικατάσταση της κάμερας ασφαλείας η οποία βρέθηκε ότι παρουσιάζει προβλήματα κατά τη λειτουργία της και η οποία παρακολουθεί το εσωτερικό του χώρου στάθμευσης. Προτείνεται επίσης και η τοποθέτηση ξεκάθαρης σήμανσης ότι πρόκειται για περιοχή όπου απαγορεύεται η πρόσβαση σε μη εξουσιοδοτημένο

προσωπικό και η περιφραξη όλης της περιμέτρου με σιδερένιο κιγκλίδωμα και μπάρα ασφαλείας στην είσοδο-έξοδο του χώρου στάθμευσης. Προαιρετικά θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένας δεύτερος, φυλασσόμενος χώρος στάθμευσης των λεωφορείων της εγκατάστασης, για μετριασμό των συνεπειών και περαιτέρω μείωση του επιπέδου διακινδύνευσης.

Τέλος για το σύστημα των καμερών κλειστού κυκλώματος με το κέντρο ασφαλείας τους προτείνεται, τοποθέτηση τουλάχιστον άλλου ενός ατόμου από το προσωπικό ασφαλείας, στο κέντρο ελέγχου των καμερών ασφαλείας. Με την ύπαρξη τουλάχιστον δύο ατόμων τα οποία είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση και τη λειτουργία του συστήματος των καμερών κλειστού κυκλώματος θα επωφεληθεί σημαντικά και το συνολικό επίπεδο ασφαλείας της εγκατάστασης. Προαιρετικά θα μπορούσε να τοποθετηθεί και ένα δεύτερο κέντρο ελέγχου των καμερών, σε διαφορετικό σημείο της εγκατάστασης ώστε να μειωθούν οι συνέπειες μιας ενδεχόμενης επίθεσης και να μειωθεί ακόμα περισσότερο ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης.

Με την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων ασφαλείας, οι περιπτώσεις για τις οποίες ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης δεν ήταν αποδεκτός, αλλάζουν ως εξής :

**Απειλή 1**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
2	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
1	13	1	2	3	6	Χαμηλός	4
2	13	1	2	3	6	Χαμηλός	4
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
2	15	1	1	3	3	Χαμηλός	4
2	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
2	16 (με προαιρετικά)	1	2	3	6	Χαμηλός	4
1	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
2	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1

Απειλή 2							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
3	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
3	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	3
1	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
2	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
3	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
Απειλή 3							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
3	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
3	13	1	2	4	8	Χαμηλός	4
3	13 (με προαιρετικά)	1	2	3	6	Χαμηλός	4



3	15	1	1	3	3	Χαμηλός	4
3	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
3	16 (με προαιρετικά)	1	2	3	6	Χαμηλός	4
<b>Απειλή 4</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
2	4	1	2	4	8	Χαμηλός	4
1	13	1	2	3	6	Χαμηλός	4
2	13	1	2	3	6	Χαμηλός	4
2	15	1	1	3	3	Χαμηλός	4
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
1	16 (με προαιρετικά)	1	2	3	6	Χαμηλός	4
2	16	1	2	4	8	Χαμηλός	4
2	16 (με προαιρετικά)	1	2	3	6	Χαμηλός	4
1	21	1	1	3	3	Χαμηλός	1
2	21	1	1	3	3	Χαμηλός	1

Απειλή 6							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2	21	1	1	4	4	Χαμηλός	1
Απειλή 7							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
2	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
2	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1
Απειλή 9							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	2	1	1	5	5	Χαμηλός	2
1	21	1	1	5	5	Χαμηλός	1

## ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 2

Η αρχική αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, τροποποιείται με χρήση ενός δεύτερου, διαφορετικού μοντέλου αξιολόγησης του βαθμού διακινδύνευσης. Στο μοντέλο αυτό διατηρούνται οι αριθμητικές τιμές που αποδίδονται στις δύο συνιστώσες, οι οποίες εκφράζουν την πιθανότητα και την τρωτότητα, καθώς και τα κριτήρια με τα οποία αποδίδονται. Η μόνη διαφοροποίηση, αφορά τον δείκτη που εκφράζει το μέγεθος των συνεπειών, όπου αναιρείται η απαίτηση να κρίνονται ως απαράδεκτες συνέπειες οι οποίες περιλαμβάνουν έστω και μία ανθρώπινη απώλεια. Το μοντέλο γίνεται λιγότερο αυστηρό, καθώς θέτει ως όριο την απώλεια πάνω από δέκα ανθρώπινων ζώων, για να κριθούν οι συνέπειες ως απαράδεκτες. Απώλειες μέχρι δέκα ανθρώπινων ζώων, κατατάσσονται πλέον στις σημαντικές και τους αποδίδεται η τιμή 4.

Αλλάζουν επίσης και τα όρια των τριών επιπέδων του βαθμού διακινδύνευσης, με τρόπο τέτοιο ώστε το τελικό μοντέλο να γίνει ακόμα λιγότερο αυστηρό. Πιο συγκεκριμένα, αυξάνεται κυρίως το εύρος των τιμών του βαθμού διακινδύνευσης, για τις οποίες μπορεί να χαρακτηριστεί ως χαμηλός, αυξάνοντας έτσι την ανοχή του μοντέλου. Τα τρία επίπεδα για τον βαθμό διακινδύνευσης, ορίζονται ως εξής :

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1, 12]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [13, 22]**

**Υψηλός βαθμός Διακινδύνευσης = [23, 60]**

Κατά τα άλλα, το μοντέλο παραμένει το ίδιο με αυτό που χρησιμοποιήθηκε για την αρχική αξιολόγηση ασφαλείας. Η μόνη αλλαγή η οποία γίνεται στους πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου, πέρα από τον χαρακτηρισμό του τελικώς υπολογισμένου βαθμού διακινδύνευσης, αφορά τον τελευταίο δείκτη των συνεπειών και πιο συγκεκριμένα τις περιπτώσεις όπου αρχικά είχαν χαρακτηριστεί ως απαράδεκτες.

Όσον αφορά τους συνδυασμούς σεναρίων απειλής με πιθανούς στόχους, οι οποίοι ήταν είτε κρουαζιερόπλοια, είτε επιβατηγοί σταθμοί, είτε τα εσωτερικά λεωφορεία της εγκατάστασης, οι συνέπειες εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται ως απαράδεκτες.

Λόγω της φύσης των συγκεκριμένων στόχων και της μεγάλης συγκέντρωσης ανθρώπων σε αυτούς, οι συνέπειες πραγματοποίησης ενός σεναρίου θα περιλαμβάνουν σίγουρα πάνω από δέκα απώλειες ανθρώπινων ζωών. Η μοναδική εξαίρεση σε αυτή την περίπτωση, αποτελεί το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένου ατόμου.

Για τις υπόλοιπες περιπτώσεις, πρέπει να εξεταστεί ο συνδυασμός της απειλής με τον στόχο, για να μπορέσει να εκτιμηθεί το μέγεθος των συνεπειών. Για την απειλή 9, η οποία είναι επίθεση με χημικά, βιολογικά ή πυρηνικά όπλα, δε μπορεί να υποθεθεί ότι θα υπάρξουν κάτω από δέκα ανθρώπινες απώλειες, καθώς τα συγκεκριμένα όπλα είναι μαζικής καταστροφής. Συνεπώς, η επιτυχημένη χρήση τους θα έχει ως αποτέλεσμα εκτεταμένες ζημιές και απώλειες.

Από εκεί και πέρα, για τις περιπτώσεις που ο πιθανός στόχος είναι τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας, εάν δε χρησιμοποιείται κάποιος εκρηκτικός μηχανισμός ή κάποιο όπλο μαζικής καταστροφής και η επίθεση μπορεί να περιορίζεται σε μεμονωμένο χώρο, τότε μπορεί να αποδοθεί ο βαθμός τέσσερα στις συνέπειες.

Με αυτά τα νέα δεδομένα, οι πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου παρουσιάζονται παρακάτω, συγκεντρωτικά. Οι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, οι οποίοι έχουν αλλάξει λόγω της αλλαγής στο μοντέλο, είναι σκιαγραφημένοι με γαλάζιο.

Απειλή 1

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	3	5	15	Μέτριος	2
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
2	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
2	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	17	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
2	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
<b>Απειλή 2</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	3	5	15	Μέτριος	2
3	1	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	3	5	15	Μέτριος	2
3	2	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
3	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	14	1	3	5	15	Μέτριος	3
2	14	1	3	5	15	Μέτριος	3

3	14	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
2	21	1	3	5	15	Μέτριος	1
3	21	1	3	4	12	Χαμηλός	
<b>Απειλή 3</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	13	1	3	4	12	Χαμηλός	



3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
3	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
<b>Απειλή 4</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
2	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	14	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<b>Απειλή 5</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<b>Απειλή 6</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
<b>2</b>	<b>21</b>	1	3	4	12	<b>Χαμηλός</b>	
<b>Απειλή 7</b>							
<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	

2	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	21	1	2	5	10	Χαμηλός	

**Απειλή 8**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	

**Απειλή 9**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	

1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	6	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	9	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	10	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	11	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	19	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	21	1	3	5	15	Μέτριος	1



## Αποτελέσματα

Με την εφαρμογή του μοντέλου αυτού, το οποίο είναι αισθητά πιο ελαστικό από το αρχικό μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε, προκύπτουν μόλις 13 περιπτώσεις, για τις οποίες ο βαθμός διακινδύνευσης που υπολογίστηκε, δε βρίσκεται εντός των αποδεκτών ορίων. Συνεπώς, υπάρχουν δεκατέσσερις λιγότεροι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, για τους οποίους πρέπει να προταθούν επιπλέον μέτρα. Αυτή η διαφορά οφείλεται, όχι μόνο στα διαφορετικά όρια που έχουν τεθεί για κάθε επίπεδο του βαθμού διακινδύνευσης, αλλά και στην αλλαγή των προϋποθέσεων υπό τις οποίες ορίζονται οι συνέπειες. Υπήρξαν οχτώ συνδυασμοί για τους οποίους οι συνέπειες έπεσαν από την τιμή πέντε που είχαν αρχικά, στην τιμή τέσσερα, κατεβάζοντας έτσι και τον τελικό βαθμό διακινδύνευσης, ο οποίος προέκυπε πλέον μέσα στα όρια του χαμηλού επιπέδου.

Με τις αλλαγές που έγιναν στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης, πλέον οι στόχοι για τους οποίους προέκυψε μη αποδεκτός βαθμός διακινδύνευσης είναι τα κρουαζιερόπλοια, οι δύο επιβατηγοί σταθμοί και τα εσωτερικά λεωφορεία της εγκατάστασης. Είναι δηλαδή οι στόχοι αυτοί στους οποίους υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων, κάτι το οποίο καθιστά απαράδεκτες της συνέπειες πραγματοποίησης ενός σεναρίου απειλής, στους συγκεκριμένους στόχους. Ακόμα όμως και για αυτούς τους στόχους, υπήρξαν σενάρια απειλής των οποίων οι συνέπειες ήταν περιορισμένες (όπως το σενάριο απαγωγής συγκεκριμένου ανθρώπου). Γι αυτές τις περιπτώσεις αποδόθηκε η τιμή τέσσερα στις συνέπειες, με αποτέλεσμα ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης του συνδυασμού να πέσει εντός των αποδεκτών ορίων του.

Δεδομένου ότι το συγκεκριμένο μοντέλο είναι λιγότερο αυστηρό, τα μέτρα ασφαλείας που προτείνονται είναι τα ίδια με τα ήδη προτεινόμενα στην αρχική αξιολόγηση ασφαλείας. Θα ληφθούν υπόψη μονάχα τα μέτρα τα οποία αφορούν τους συγκεκριμένους τέσσερις στόχους, με την ίδια σειρά προτεραιότητας. Δηλαδή, σαν πρώτη προτεραιότητα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την προστασία των κρουαζιερόπλοιων, σαν αμέσως επόμενη για την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας των επιβατηγών σταθμών και τέλος για τα εσωτερικά λεωφορεία της εγκατάστασης.





### ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 3

Η λιμενική εγκατάσταση που εξετάστηκε στα παραπάνω, υποτέθηκε ότι βρίσκεται στην επικράτεια μιας χώρας χαμηλής επικινδυνότητας. Με τον όρο αυτό, εννοείται ότι δεν έχουν υπάρξει περιστατικά τα οποία να δικαιολογούν την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας από το βασικό επίπεδο 1 και ότι τα σχετικά ιστορικά στοιχεία υποδεικνύουν ότι η λιμενική εγκατάσταση που αξιολογείται δεν αποτελεί ελκυστικό στόχο για την πραγματοποίηση κάποιου από τα σενάρια απειλών. Για τον λόγο αυτό, σε κάθε συνδυασμό σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου που εξετάστηκε, αποδόθηκε στον δείκτη της πιθανότητας η τιμή «χαμηλή», δηλαδή 1.

Στο συγκεκριμένο σημείο, θα γίνει εκ νέου αξιολόγηση της λιμενικής εγκατάστασης και διερεύνηση των αποτελεσμάτων που αποδίδουν τα διαφορετικά μοντέλα, θεωρώντας ότι η ίδια ακριβώς λιμενική εγκατάσταση βρίσκεται στην επικράτεια μιας διαφορετικής χώρας. Στη χώρα αυτή έχουν υπάρξει στο παρελθόν επιτυχημένες και μη τρομοκρατικές επιθέσεις καθώς και περιστατικά τα οποία ανάγκασαν τις αρχές ασφαλείας της να ανεβάσουν το εφαρμοζόμενο επίπεδο ασφάλειας από βασικό σε αυξημένο ή ακόμα και μέγιστο. Συνεπώς πρόκειται για χώρα υψηλής επικινδυνότητας, γι αυτό και θα υπάρξουν συνδυασμοί σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου, για τους οποίους δε θα μπορεί να αποδοθεί η «χαμηλή» τιμή στον δείκτη της πιθανότητας.

Πιο συγκεκριμένα, η χώρα αυτή έχει ιστορικό σκόπιμων έκνομων ενεργειών οι οποίες στοχεύουν την πρόκληση εκτεταμένων καταστροφών και ανθρώπινων απωλειών. Έχει επίσης ιστορικό λαθρεμπορίου καθώς και αθέμιτων παρακολουθήσεων με σκοπό τη συλλογή και χρήση εμπιστευτικών πληροφοριών από άτομα που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος. Συνεπώς, μια λιμενική εγκατάσταση που βρίσκεται εντός της επικρατείας της συγκεκριμένης χώρας θα αποτελεί ελκυστικό στόχο για σενάρια πραγματοποίησης απειλών αυτού του είδους. Αυτό το γεγονός θα ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση και απόδοση τιμής στον δείκτη της πιθανότητας. Γι αυτές τις περιπτώσεις, σύμφωνα με το σχετικό ιστορικό της χώρας, θα αποδοθούν οι τιμές «μέτρια» ή «υψηλή», ώστε να αντικατοπτρίζεται η διαφορά που παρουσιάζει η εν λόγω χώρα με την προηγούμενη.

Οι απειλές για τις οποίες πρέπει να επανεξεταστεί η τιμή που αποδόθηκε στον δείκτη της πιθανότητας είναι η ζημιά ή καταστροφή πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, η κατάληψη πλοίου ή ατόμων επί του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης, η παραβίαση βασικών συστημάτων της εγκατάστασης, το λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού καθώς και η επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά ή χημικά όπλα. Πιο αναλυτικά, οι απειλές αυτές μαζί με τα σενάρια πραγματοποίησής τους, των οποίων η πιθανότητα αυξάνεται εξαιτίας της διαφορετικής χώρας παρουσιάζονται παρακάτω :

**Απειλή 1** : ζημιά ή καταστροφή του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης

**Σενάριο 1** : Άμεση επίθεση με τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού ή με κατάληψη οχήματος κι εμβολισμό του στις υποδομές

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω, με αποτέλεσμα ζημιά ή καταστροφή των υποδομών.

**Απειλή 2** : πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή των ατόμων επί του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης

**Σενάριο 1** : Άμεση επίθεση με χρήση όπλων ή εκρηκτικών μηχανισμών για κατάληψη του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή ατόμων

**Σενάριο 2** : Δολιοφθορά εκ των έσω, με αποτέλεσμα την κατάληψη πλοίου, λιμενικής εγκατάστασης ή ατόμων

**Σενάριο 3** : Απαγωγή ατόμων με σκοπό τον εκβιασμό ή λύτρα. Η απαγωγή μπορεί να είναι αποτέλεσμα δολιοφθοράς εκ των έσω ή χρήσης όπλων για απειλή.

**Απειλή 3** : παραβίαση φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή της λιμενικής εγκατάστασης ή εφοδίων του πλοίου

**Σενάριο 2** : Παραβίαση συστημάτων τηλεπικοινωνιών ή συστημάτων επιτήρησης με σκοπό την μη εξουσιοδοτημένη παρακολούθηση.

**Απειλή 5** : λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής

**Σενάριο 1** : Παραποίηση εγγράφων και πιστοποιητικών ασφαλείας για το φορτίο

**Σενάριο 2 :** Δολιοφθορά εκ των έσω με αποτέλεσμα να επιτρέπεται η είσοδος σε πρόσωπα, αποσκευές ή φορτίο, χωρίς να υπόκεινται σε έλεγχο.

**Απειλή 9 :** επίθεση με πυρηνικά, βιολογικά και χημικά όπλα

**Σενάριο 1 :** Άμεση επίθεση με απελευθέρωση πυρηνικών, βιολογικών ή χημικών όπλων εντός της εγκατάστασης

Εφόσον έχουν προσδιορισθεί οι απειλές και τα σενάρια πραγματοποίησής τους, για τα οποία η χώρα έχει σχετικό ιστορικό, πρέπει να ευρεθούν και οι πιθανοί στόχοι που επηρεάζονται καθώς εξετάζεται κάθε φορά συγκεκριμένος συνδυασμός σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου. Όπως αναφέρεται παραπάνω, τα συμβάντα που έχουν πραγματοποιηθεί στο παρελθόν είχαν ως στόχο την πρόκληση εκτεταμένων υλικών ζημιών καθώς και ανθρώπινων απωλειών. Συνεπώς, οι πιθανοί στόχοι των οποίων η ελκυστικότητα αυξάνεται λόγω της αλλαγής στην χώρα όπου είναι τοποθετημένη η εγκατάσταση είναι τα σημεία όπου υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων, δηλαδή οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2, τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας, τα λεωφορεία μεταφοράς επιβατών εντός της εγκατάστασης, τα βοηθητικά σκάφη και τα κρουαζιερόπλοια. Αυξάνεται επίσης η ελκυστικότητα των στόχων, στους οποίους η πραγματοποίηση μιας επιτυχούς επίθεσης, θα έχει μεγαλύτερο αντίκτυπο ο οποίος μπορεί να επεκταθεί πέρα από τους ίδιους τους στόχους, λόγω της φύσης και του χαρακτήρα τους. Τέτοιοι πιθανοί στόχοι είναι το φανάρι λιμένα, τα ύδατα εντός ορίων της λιμενικής εγκατάστασης, οι σωληνώσεις ύδρευσης, η κεντρική είσοδος, η εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης εφοδίων, ο πύργος τηλεπικοινωνιών και οι κάμερες κλειστού κυκλώματος.

Κατά τα άλλα, η λιμενική εγκατάσταση παραμένει ως έχει. Δηλαδή τα όριά της, οι γειτνιαζοντες χώροι τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας καθώς και τα σημεία αδυναμίας, παραμένουν όπως προηγουμένως. Συνεπώς στην εν λόγω διαφοροποίηση, οι τιμές που αποδίδονται στους δείκτες «τρωτότητα» και «συνέπειες» θα είναι ίδιες με τις τιμές που αποδόθηκαν στην πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Θα αλλάξουν μόνο οι τιμές που θα αποδοθούν στον δείκτη πιθανότητα για τους εξής συνδυασμούς απειλής και πιθανού στόχου :

Απειλή	Πιθανός Στόχος
1 (ζημία ή καταστροφή)	1, 2, 10, 11, 14, 17, 20, 21
2 (πειρατεία ή κατάληψη)	1, 2, 10, 11, 14, 17, 21
3 (παραβίαση)	3, 16
5 (λαθρεμπόριο)	5, 21
9 (πορηνικά, βιολογικά, χημικά όπλα)	1, 2, 6, 9, 10, 11, 19, 21

Για τους παραπάνω συνδυασμούς απειλής και πιθανού στόχου, θα αποδίδεται στον δείκτη πιθανότητα η τιμή «μέτρια», δηλαδή 2, ή «υψηλή» δηλαδή 3. Τα κριτήρια με τα οποία θα επιλέγεται η τιμή «μέτρια» ή «υψηλή» για τον δείκτη της πιθανότητας συμπεριλαμβάνουν όχι μόνο το σχετικό ιστορικό της χώρας, αλλά και άλλους παράγοντες όπως τη φύση του στόχου και τον αντίκτυπο που θα έχει η επιτυχής εκδήλωση ενός σεναρίου απειλής στον εν λόγω στόχο. Έτσι για παράδειγμα, για τον συνδυασμό της άμεσης επίθεσης με εκρηκτικά ή με παγιδευμένο όχημα στον επιβατηγό σταθμό Νο1 ή Νο2, αποδίδεται στον δείκτη της πιθανότητας η τιμή «υψηλή». Λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης των ανθρώπων στους εν λόγω στόχους και του εκτεταμένου αντίκτυπου που θα έχει μια τέτοια επίθεση, καθώς εκτός από τον μεγάλο αριθμό ανθρώπινων απωλειών θα δοθεί μεγάλη σημασία στο συμβάν και από τα παγκόσμια μέσα μαζικής ενημέρωσης, οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2 αποτελούν ιδιαίτερα ελκυστικούς στόχους, για τη συγκεκριμένη απειλή. Από την άλλη, οι ίδιοι αυτοί επιβατηγοί σταθμοί, δεν αποτελούν τόσο ελκυστικούς στόχους για την εκδήλωση ενός σεναρίου κατάληψής τους, συνεπώς σε αυτόν τον συνδυασμό αποδίδεται η τιμή «μέτρια» στον δείκτη της πιθανότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση τιμής για τον δείκτη της πιθανότητας, προκύπτουν νέοι πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου. Οι συνδυασμοί που επηρεάζονται είναι σκιαγραφημένοι με ροζ. Το μοντέλο που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση του τελικού βαθμού διακινδύνευσης που προκύπτει, είναι το ίδιο με αυτό που χρησιμοποιήθηκε για την πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Για λόγους πληρότητας παρατίθεται παρακάτω :

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1,10]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [11,20]**

**Υψηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [21,60]**

**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ ΚΑΙ ΡΙΣΚΟΥ (TRAM)**

Απειλή 1							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	1	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	2	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
2	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
2	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	2	1	3	6	Χαμηλός	
2	17	2	1	3	6	Χαμηλός	

1	20	3	1	4	12	Μέτριος	II
2	20	3	1	4	12	Μέτριος	II
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
<b>Απειλή 2</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	1	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	1	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	2	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	2	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	2	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	10	3	1	5	15	Μέτριος	II
2	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
3	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	11	3	1	5	15	Μέτριος	II
2	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
3	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	14	3	3	5	45	Υψηλός	I

2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	14	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
2	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	21	3	3	5	45	Υψηλός	I

### Απειλή 3

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
2	3	3	1	4	12	Μέτριος	II
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	9	1	1	3	3	Χαμηλός	



3	13	1	3	4	12	Μέτριος	II
3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	16	3	2	4	24	Υψηλός	I
3	16	1	3	4	12	Μέτριος	II

**Απειλή 4**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<b>Απειλή 5</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	5	2	1	4	8	Χαμηλός	
2	5	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	21	2	2	4	16	Μέτριος	II
2	21	2	2	4	16	Μέτριος	II
<b>Απειλή 6</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	3	4	12	Μέτριος	II
<b>Απειλή 7</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	2	5	10	Χαμηλός	

1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	21	1	2	5	10	Χαμηλός	

**Απειλή 8**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	

**Απειλή 9**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>		<b>Προτεραιότητα</b>
----------------	---------------	-------------------	------------------	------------------	------------------------------	--	----------------------

1	1	3	2	5	30	Υψηλός	I
1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
1	6	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	9	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	19	3	1	5	15	Μέτριος	II
1	21	3	3	5	45	Υψηλός	I



## Αποτελέσματα

Μετά την αλλαγή της χώρας στην οποία υποτίθεται ότι βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση που αξιολογείται, παρατηρούνται αισθητές διαφορές στα τελικά αποτελέσματα που προκύπτουν. Δεδομένου ότι χώρα θεωρείται «υψηλής επικινδυνότητας», η πιθανότητα ύπαρξης συμβάντος ασφαλείας είναι είτε μέτρια, είτε υψηλή, για 50 συνδυασμούς σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου. Για τους συνδυασμούς αυτούς, ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης που προκύπτει είναι διπλάσιος ή τριπλάσιος, από τον αντίστοιχο βαθμό διακινδύνευσης που προέκυψε όταν η εγκατάσταση υποτέθηκε ότι βρίσκεται σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας».

Από αυτούς τους 50 συνδυασμούς, οι οποίοι επηρεάστηκαν από την αλλαγή της τοποθεσίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι 19 βρέθηκαν με χαμηλό βαθμό διακινδύνευσης, παρά την αύξηση στην τιμή του δείκτη της πιθανότητας, οι 10 βρέθηκαν με μέτριο βαθμό διακινδύνευσης και για τους υπόλοιπους 21 προέκυψε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης. Ωστόσο, συνολικά για τη συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση, προέκυψαν 42 συνδυασμοί για τους οποίους ο βαθμός διακινδύνευσης βρίσκεται εκτός των αποδεκτών ορίων, οι 21 με υψηλό βαθμό διακινδύνευσης και άλλοι 21 με μέτριο βαθμό διακινδύνευσης.

Παρατηρείται αισθητή διαφορά από τα σχετικά αποτελέσματα της αντίστοιχης αξιολόγησης ασφαλείας για λιμενική εγκατάσταση σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας», όπου προέκυψαν μόλις 27 συνδυασμοί με μη αποδεκτή διακινδύνευση και μάλιστα κυμαίνονταν όλοι τους μέσα στα όρια του μέτριου επιπέδου. Με την αλλαγή της χώρας στην οποία βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση που αξιολογείται, προέκυψε μια αύξηση περίπου 56% στους συνδυασμούς με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης, ενώ οι μισοί από αυτούς βρέθηκαν να έχουν υψηλό βαθμό διακινδύνευσης. Συνεπώς, το συνολικό επίπεδο ασφαλείας της ίδιας λιμενικής εγκατάστασης, η οποία αξιολογείται και με τα ίδια κριτήρια και το ίδιο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης, προκύπτει πολύ χαμηλότερο από το αντίστοιχο επίπεδο, της πρώτης υποθετικής λιμενικής εγκατάστασης.

Εξετάζοντας, τους συνδυασμούς για τους οποίους υπολογίστηκε μη αποδεκτός βαθμός διακινδύνευσης παρατηρείται ότι, όπως και σε κάθε προηγούμενη περίπτωση, είναι συγκεκριμένοι οι στόχοι, οι οποίοι είναι πιο ευάλωτοι σε συμβάντα ασφαλείας

και για τους οποίους υπολογίζεται υψηλός ή μέτριος βαθμός διακινδύνευσης. Οι στόχοι αυτοί είναι οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2, τα κρουαζιερόπλοια, τα λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών εντός της εγκατάστασης, οι κάμερες κλειστού κυκλώματος και το κέντρο ελέγχου τους, ο χώρος στάθμευσης των λεωφορείων αυτών, τα ύδατα εντός ορίων της λιμενικής εγκατάστασης, το φανάρι λιμένα, ο υποσταθμός παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, ο πύργος τηλεπικοινωνιών και τα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας και διοίκησης.

Ορισμένοι από αυτούς τους στόχους, όπως είναι αναμενόμενο, είναι κοινοί με τους στόχους οι οποίοι βρέθηκαν να είναι μέτριας διακινδύνευσης, στην πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας της αρχικά υποτιθέμενης λιμενικής εγκατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, οι επιβατηγοί σταθμοί Νο1 και Νο2, τα κρουαζιερόπλοια, τα λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών εντός της λιμενικής εγκατάστασης, οι κάμερες κλειστού κυκλώματος και το κέντρο ελέγχου τους είναι οι στόχοι για τους οποίους υπολογίζεται υψηλός βαθμός διακινδύνευσης. Αυτοί οι στόχοι βρέθηκαν να είναι πιο ευάλωτοι και στην πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας, συνεπώς αποτελούν τα πιο προβληματικά σημεία της εγκατάστασης.

Από τους υπόλοιπους στόχους, για τους οποίους προκύπτει μέτριος βαθμός διακινδύνευσης, μόλις δύο είναι κοινοί με αυτούς που βρέθηκαν στην πρώτη αξιολόγηση ασφαλείας· ο υποσταθμός παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και ο χώρος στάθμευσης των εξουσιοδοτημένων λεωφορείων της εγκατάστασης. Οι υπόλοιποι πέντε επιπλέον στόχοι, δηλαδή το φανάρι λιμένα, τα ύδατα εντός ορίων της εγκατάστασης, ο πύργος τηλεπικοινωνιών και τα γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας και διοίκησης, προκύπτουν ως ευάλωτοι στην περίπτωση συμβάντος ασφαλείας εξαιτίας της αύξησης της τιμής του δείκτη της πιθανότητας.

Όπως και προηγουμένως, πρέπει να προταθούν επιπλέον μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, ώστε να μειωθεί ο τελικός υπολογισμένος βαθμός διακινδύνευσης για τους 42 συνδυασμούς. Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, στις περιπτώσεις για τις οποίες προκύπτει υψηλός βαθμός διακινδύνευσης, και εν συνεχεία πρέπει να εξεταστούν οι περιπτώσεις για τις οποίες προκύπτει μέτριος βαθμός διακινδύνευσης. Τα επιπλέον μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας, που θα προταθούν θα έχουν ως στόχο να μειώσουν πρώτ' απ' όλα την τρωτότητα του στόχου απέναντι στο εκάστοτε σενάριο πραγματοποίησης απειλής, κατά προτίμηση στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο. Εάν αυτό δεν είναι αρκετό για να κατέβει ο βαθμός διακινδύνευσης σε αποδεκτά όρια, θα πρέπει να προταθούν και μέτρα τα οποία θα αποσκοπούν στον



μετριασμό των συνεπειών, έτσι ώστε να μειωθεί κι άλλο ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης.

Με μια σύντομη παρατήρηση, του πίνακα ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου, φαίνεται ότι σε ορισμένες περιπτώσεις είναι αδύνατο να φτάσει ο βαθμός διακινδύνευσης στο επίπεδο του χαμηλού. Για παράδειγμα, στον συνδυασμό του πρώτου σεναρίου πραγματοποίησης της απειλής 1 με στόχο τον επιβατηγό σταθμό Νο1, η πιθανότητα θεωρείται υψηλή, συνεπώς έχει την τιμή 1. Δεδομένης της φύσης του στόχου, όπου υπάρχει πάντοτε συγκέντρωση μεγάλου αριθμού ανθρώπων, οι συνέπειες πραγματοποίησης ενός τέτοιου σεναρίου είναι απαράδεκτες και άρα λαμβάνουν την τιμή 5. Συνεπώς, ακόμα και εάν η τρωτότητα του στόχου απέναντι στην συγκεκριμένη απειλή λάβει τη χαμηλότερη δυνατή τιμή, δηλαδή την τιμή 1, ο τελικός βαθμός διακινδύνευσης που προκύπτει θα είναι  $3 \times 1 \times 5 = 15$ . Δηλαδή, με το συγκεκριμένο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης και το γεγονός ότι η εγκατάσταση βρίσκεται σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας», ο βαθμός διακινδύνευσης για τον εν λόγω συνδυασμό θα είναι τουλάχιστον μέτριος. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, ίσως το μοντέλο που επιλέχθηκε να μην είναι το πιο κατάλληλο για την αξιολόγηση ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης εντός της επικρατείας χώρας «υψηλής επικινδυνότητας».



## ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 4

Η προηγούμενη αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, η οποία πλέον υποτίθεται ότι βρίσκεται εντός της επικρατείας χώρας «υψηλής επικινδυνότητας», τροποποιείται με χρήση ενός πιο αυστηρού μοντέλου αξιολόγησης του βαθμού διακινδύνευσης. Όπως και παραπάνω (στη διαφοροποίηση 1) οι αριθμητικές τιμές που αποδίδονται στις τρεις συνιστώσες καθώς και τα κριτήρια με τα οποία αποδίδονται, διατηρούνται σταθερά. Αλλάζουν μονάχα τα όρια στα οποία πρέπει να κυμαίνεται ο τελικός υπολογισμένος βαθμός διακινδύνευσης, ώστε να χαρακτηρίζεται ως χαμηλός, μέτριος ή υψηλός.

Συνεπώς, στο μοντέλο που χρησιμοποιείται για την νέα αξιολόγηση ασφαλείας, τα τρία επίπεδα του βαθμού διακινδύνευσης ορίζονται ως εξής :

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1,8]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [9, 14]**

**Υψηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [15, 60]**

Συνεπώς, οι πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου, οι οποίοι προκύπτουν με το συγκεκριμένο μοντέλο παρουσιάζονται συγκεντρωτικά παρακάτω. Οι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, οι οποίοι έχουν αλλάξει λόγω της αλλαγής στο μοντέλο, είναι σκιαγραφημένοι με γαλάζιο. Οι συνδυασμοί που επηρεάζονται λόγω της αλλαγής στη χώρα όπου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση είναι σκιαγραφημένοι με ροζ.



Απειλή 1

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	1	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	2	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	2	1	5	10	Μέτριος	II
2	10	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	11	2	1	5	10	Μέτριος	II
2	11	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	2	1	3	6	Χαμηλός	
2	17	2	1	3	6	Χαμηλός	
1	20	3	1	4	12	Μέτριος	II

2	20	3	1	4	12	Μέτριος	II
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
<b>Απειλή 2</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	1	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	1	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	2	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	2	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	2	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	10	3	1	5	15	Υψηλός	I
2	10	2	1	5	10	Μέτριος	II
3	10	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	11	3	1	5	15	Υψηλός	I
2	11	2	1	5	10	Μέτριος	II
3	11	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	14	3	3	5	45	Υψηλός	I
2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I

3	14	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
2	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	21	3	3	5	45	Υψηλός	I
<b>Απειλή 3</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
2	3	3	1	4	12	Μέτριος	II
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός	
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	9	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	13	1	3	4	12	Μέτριος	II



3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	16	3	2	4	24	Υψηλός	I
3	16	1	3	4	12	Μέτριος	II

**Απειλή 4**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα	
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	4	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	9	1	1	4	4	Χαμηλός	

2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
2	13	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	14	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Μέτριος	II
1	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
2	16	1	3	4	12	Μέτριος	II
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
<b>1</b>	<b>21</b>	1	3	3	9	Μέτριος	II
<b>2</b>	<b>21</b>	1	3	3	9	Μέτριος	II
<b>Απειλή 5</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	5	<b>2</b>	1	4	8	Χαμηλός	
2	5	<b>2</b>	1	4	8	Χαμηλός	
<b>1</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	2	4	16	Υψηλός	I
<b>2</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	2	4	16	Υψηλός	I
<b>Απειλή 6</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	3	4	12	Μέτριος	II
<b>Απειλή 7</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
<b>1</b>	<b>1</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II
<b>2</b>	<b>1</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II
<b>1</b>	<b>2</b>	1	2	5	10	Μέτριος	II

2	2	1	2	5	10	Μέτριος	II
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	5	10	Μέτριος	II
2	21	1	2	5	10	Μέτριος	II

**Απειλή 8**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός

**Απειλή 9**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα
1	1	3	2	5	30	Υψηλός

1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
1	6	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	9	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	10	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	11	2	1	5	10	Μέτριος	II
1	19	3	1	5	15	Υψηλός	I
1	21	3	3	5	45	Υψηλός	I



## Αποτελέσματα

Στη συγκεκριμένη διαφοροποίηση, χρησιμοποιήθηκε ένα διαφορετικό μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, το οποίο έχει πιο αυστηρά κριτήρια. Είναι το ίδιο μοντέλο που έχει χρησιμοποιηθεί και στη διαφοροποίηση 1, αλλά αυτή τη φορά εφαρμόζεται σε λιμενική εγκατάσταση, η οποία υποτίθεται ότι βρίσκεται σε διαφορετική χώρα. Όπως και προηγουμένως παρατηρείται αύξηση στους συνδυασμούς για τους οποίους προκύπτει μη αποδεκτός βαθμός διακινδύνευσης.

Πιο συγκεκριμένα προκύπτουν συνολικά 70 συνδυασμοί σεναρίων απειλής και πιθανού στόχου, με μη αποδεκτή διακινδύνευση, εκ των οποίων οι 26 έχουν υψηλό βαθμό διακινδύνευσης και οι υπόλοιποι 44 μέτριο. Με την αλλαγή στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης που χρησιμοποιείται (δηλαδή σε σχέση με την διαφοροποίηση 3), παρατηρείται μια αύξηση περίπου 67% των συνολικών συνδυασμών με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης. Μικρότερη δηλαδή από την αντίστοιχη αύξηση (78%) που παρατηρείται για την αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία βρίσκεται σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας».

Με την αλλαγή της χώρας, στην επικράτεια της οποίας βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση (δηλαδή σε σχέση με τη διαφοροποίηση 1) παρατηρείται μια αύξηση περίπου 46% των συνολικών συνδυασμών με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης.

Ωστόσο, ο τρόπος με τον οποίον συμπεριφέρονται τα αποτελέσματα σε σχέση και με τις δύο περιπτώσεις, παραμένει ίδιος με προηγουμένως. Δηλαδή, με την αλλαγή στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης, προκύπτουν περισσότεροι στόχοι για τους οποίους είναι υψηλός ο βαθμός διακινδύνευσης, ενώ ορισμένοι στόχοι οι οποίοι αρχικά είχαν μέτριο βαθμό διακινδύνευσης, πλέον έχουν υψηλό. Την ίδια στιγμή, προστίθενται κι άλλοι στόχοι, όπως οι εγκαταστάσεις παραλαβής και φύλαξης των εφοδίων για τα πλοία, οι σωληνώσεις ύδρευσης και τα συστήματα ακτινοσκόπησης και οι ανιχνευτές μετάλλων, οι οποίοι βρίσκονται πλέον ευάλωτοι στην περίπτωση συμβάντος ασφαλείας. Για τους συνδυασμούς σεναρίων απειλής με τους συγκεκριμένους στόχους, ο βαθμός διακινδύνευσης κυμαίνεται πλέον στα όρια του μέτριου επιπέδου, ενώ με το προηγούμενο μοντέλο, ήταν στο χαμηλό επίπεδο.

Αντίστοιχα, με την αλλαγή στην χώρα όπου υποτίθεται ότι βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, ορισμένοι από τους στόχους για τους οποίους προκύπτει μη αποδεκτός βαθμός διακινδύνευσης είναι κοινί με τους στόχους που προέκυψαν στη

διαφοροποίηση 1. Ορισμένοι μάλιστα από τους στόχους για τους οποίους υπολογίστηκε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης είναι κοινοί και για τις δύο περιπτώσεις (οι δύο επιβατηγοί σταθμοί, τα κρουαζιερόπλοια και τα λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών εντός της εγκατάστασης). Υπάρχουν επίσης κοινοί στόχοι για τους οποίους προέκυψε και στις δύο περιπτώσεις μέτριος βαθμός διακινδύνευσης, ενώ ειδικά για την περίπτωση των καμερών κλειστού κυκλώματος και του κέντρου ελέγχου τους, οι οποίες είναι κοινός στόχος και στις δύο περιπτώσεις, στη διαφοροποίηση 1 έχουν μέτριο βαθμό διακινδύνευσης, ενώ στη συγκεκριμένη διαφοροποίηση υπάρχουν συνδυασμοί αυτού του στόχου με σενάριο πραγματοποίησης απειλής για τους οποίους προκύπτει υψηλός βαθμός διακινδύνευσης.

Πιο συγκεκριμένα, στη συγκεκριμένη διαφοροποίηση, έχει προκύψει υψηλός βαθμός διακινδύνευσης για τους επιβατηγούς σταθμούς Νο1 και Νο2, για τα κρουαζιερόπλοια, τα λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών εντός της εγκατάστασης, τις κάμερες κλειστού κυκλώματος και του κέντρου ελέγχου τους και τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας. Για το φανάρι λιμένα, τα ύδατα εντός των ορίων της εγκατάστασης, τον υποσταθμό παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, τον πύργο τηλεπικοινωνιών, τον χώρο στάθμευσης των εξουσιοδοτημένων λεωφορείων της εγκατάστασης, τις καταστάσεις παραλαβής και φύλαξης των εφοδίων για τα πλοία, τις σωληνώσεις ύδρευσης και τα συστήματα ακτινοσκόπησης και τους ανιχνευτές μετάλλων ο βαθμός διακινδύνευσης βρίσκεται στο μέτριο επίπεδο.

Όπως και με τις προηγούμενες περιπτώσεις, αφού προσδιοριστούν οι συγκεκριμένοι στόχοι, οι οποίοι είναι πιο ευάλωτοι για την πραγματοποίηση σεναρίου απειλής, πρέπει να προταθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας και να τεθεί κατά σειρά προτεραιότητας η λήψη τους. Πρώτη προτεραιότητα δίνεται πάντοτε στη λήψη μέτρων για τη μείωση του βαθμού διακινδύνευσης, στις περιπτώσεις όπου βρίσκεται σε υψηλό επίπεδο και στη συνέχεια λαμβάνονται μέτρα για τις περιπτώσεις όπου ο βαθμός διακινδύνευσης είναι μέτριος. Ωστόσο, και σε αυτή τη διαφοροποίηση, παραμένει το πρόβλημα ότι υπάρχουν συνδυασμοί σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου, για τους οποίους ο τελικώς υπολογιζόμενος βαθμός διακινδύνευσης θα είναι το ελάχιστο μέτριος και άρα μη αποδεκτός.



## ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ 5

Η αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης η οποία υποτίθεται εντός της επικρατείας χώρας «υψηλής επικινδυνότητας», τροποποιείται ξανά με χρήση ενός δεύτερου, διαφορετικού μοντέλου υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης. Το μοντέλο αυτό έχει λιγότερο αυστηρές προδιαγραφές και είναι το ίδιο μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε στη διαφοροποίηση 2.

Όπως και προηγουμένως (στη διαφοροποίηση 2) διατηρούνται σταθερά τα κριτήρια και οι αριθμητικές τιμές που αποδίδονται στις δύο συνιστώσες, οι οποίες εκφράζουν την πιθανότητα και την τρωτότητα, ενώ υπάρχει αλλαγή στην απόδοση τιμών στον δείκτη των συνεπειών. Συγκεκριμένα, αναιρείται η απαίτηση να κρίνονται ως απαράδεκτες συνέπειες οι οποίες περιλαμβάνουν έστω και μία ανθρώπινη απώλεια και τίθεται ως όριο η απώλεια πάνω από δέκα ανθρώπινων ζώων, ώστε να κριθούν οι συνέπειες ως απαράδεκτες. Απώλειες μέχρι δέκα ανθρώπινων ζώων, κατατάσσονται πλέον στις σημαντικές και τους αποδίδεται η τιμή 4.

Εκτός όμως από την αλλαγή στην απόδοση τιμών, στις τρεις συνιστώσες υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, το νέο μοντέλο έχει και διαφορετικά όρια για τα τρία επίπεδα του βαθμού διακινδύνευσης. Πιο συγκεκριμένα, αυξάνεται κυρίως το εύρος των τιμών του βαθμού διακινδύνευσης, για τις οποίες μπορεί να χαρακτηριστεί ως χαμηλός, αυξάνοντας έτσι την ανοχή του μοντέλου και κάνοντάς το έτσι πιο ελαστικό. Τα τρία επίπεδα για τον βαθμό διακινδύνευσης, ορίζονται πλέον ως εξής :

**Χαμηλός Βαθμός Διακινδύνευσης = [1, 12]**

**Μέτριος Βαθμός Διακινδύνευσης = [13, 22]**

**Υψηλός βαθμός Διακινδύνευσης = [23, 60]**

Με αυτά τα νέα δεδομένα, οι πίνακες ανάλυσης της απειλής και του ρίσκου παρουσιάζονται παρακάτω, συγκεντρωτικά. Οι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, οι οποίοι έχουν αλλάξει λόγω της αλλαγής στο μοντέλο, είναι σκιαγραφημένοι με γαλάζιο. Με ροζ είναι σκιαγραφημένοι οι συνδυασμοί που επηρεάζονται λόγω της αλλαγής στην τοποθεσία της λιμενικής εγκατάστασης.



Απειλή 1

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	1	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
2	2	3	3	5	45	Υψηλός	I
1	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
2	3	1	1	3	3	Χαμηλός	
1	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
2	4	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	6	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
2	7	1	1	5	5	Χαμηλός	
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός	

1	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	9	1	2	4	8	Χαμηλός	
1	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
2	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
2	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	17	2	1	3	6	Χαμηλός	
2	17	2	1	3	6	Χαμηλός	
1	20	3	1	4	12	Χαμηλός	

2	20	3	1	4	12	Χαμηλός	
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
<b>Απειλή 2</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	1	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	1	3	3	4	36	Υψηλός	I
1	2	2	2	5	20	Μέτριος	II
2	2	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	2	3	3	4	36	Υψηλός	I
1	10	3	1	5	15	Μέτριος	II
2	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
3	10	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	11	3	1	5	15	Μέτριος	II
2	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
3	11	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	14	3	3	5	45	Υψηλός	I
2	14	2	3	5	30	Υψηλός	I

3	14	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
2	17	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
2	21	2	3	5	30	Υψηλός	I
3	21	3	3	4	36	Υψηλός	I

Απειλή 3

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα
2	3	3	1	4	12	Χαμηλός
3	3	1	1	4	4	Χαμηλός
3	4	1	3	4	12	Χαμηλός
3	6	1	1	3	3	Χαμηλός
3	7	1	1	4	4	Χαμηλός
3	8	1	1	4	4	Χαμηλός
1	9	1	1	3	3	Χαμηλός
3	9	1	1	3	3	Χαμηλός
3	13	1	3	4	12	Χαμηλός

3	14	1	1	3	3	Χαμηλός	
3	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	16	3	2	4	24	Υψηλός	I
3	16	1	3	4	12	Χαμηλός	

**Απειλή 4**

Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης	Προτεραιότητα
1	3	1	1	4	4	Χαμηλός
2	3	1	1	4	4	Χαμηλός
1	4	1	3	4	12	Χαμηλός
2	4	1	3	4	12	Χαμηλός
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός
2	5	1	1	4	4	Χαμηλός
1	6	1	1	3	3	Χαμηλός
2	6	1	1	3	3	Χαμηλός
1	7	1	1	3	3	Χαμηλός
2	7	1	1	3	3	Χαμηλός
1	8	1	1	4	4	Χαμηλός
2	8	1	1	4	4	Χαμηλός
1	9	1	1	4	4	Χαμηλός

2	9	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	10	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	11	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	12	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	13	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	14	1	1	4	5	Χαμηλός	
2	14	1	1	4	5	Χαμηλός	
1	15	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	15	1	3	3	9	Χαμηλός	
1	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
2	16	1	3	4	12	Χαμηλός	
1	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
2	17	1	2	3	6	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	



1	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	19	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
2	21	1	3	3	9	Χαμηλός	
<b>Απειλή 5</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	5	2	1	4	8	Χαμηλός	
2	5	2	1	4	8	Χαμηλός	
1	21	2	2	4	16	Μέτριος	II
2	21	2	2	4	16	Μέτριος	II
<b>Απειλή 6</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	21	1	2	4	8	Χαμηλός	
2	21	1	3	4	12	Χαμηλός	
<b>Απειλή 7</b>							
Σενάριο	Στόχος	Πιθανότητα	Τρωτότητα	Συνέπειες	Βαθμός Διακινδύνευσης		Προτεραιότητα
1	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	1	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	2	1	2	5	10	Χαμηλός	

2	2	1	2	5	10	Χαμηλός	
1	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	17	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
2	20	1	1	4	4	Χαμηλός	
1	21	1	2	5	10	Χαμηλός	
2	21	1	2	5	10	Χαμηλός	

**Απειλή 8**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>	<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	1	2	3	6	Χαμηλός
1	2	1	2	3	6	Χαμηλός
1	5	1	1	4	4	Χαμηλός
1	12	1	1	4	4	Χαμηλός
2	18	1	1	4	4	Χαμηλός

**Απειλή 9**

<b>Σενάριο</b>	<b>Στόχος</b>	<b>Πιθανότητα</b>	<b>Τρωτότητα</b>	<b>Συνέπειες</b>	<b>Βαθμός Διακινδύνευσης</b>	<b>Προτεραιότητα</b>
1	1	3	2	5	30	Υψηλός

1	2	3	2	5	30	Υψηλός	I
1	6	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	9	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	10	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	11	2	1	5	10	Χαμηλός	
1	19	3	1	5	15	Μέτριος	II
1	21	3	3	5	45	Υψηλός	I



## Αποτελέσματα

Με την εφαρμογή του τρίτου μοντέλου υπολογισμού της διακινδύνευσης, το οποίο είναι πιο ελαστικό από το αρχικό μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε, προκύπτουν συνολικά 28 περιπτώσεις, για τις οποίες προκύπτει μη αποδεκτός βαθμός διακινδύνευσης. Υπάρχει δηλαδή μια μείωση περίπου 33% των συνολικά προβληματικών συνδυασμών, σε σχέση με τα αποτελέσματα της διαφοροποίησης 3. Η μείωση αυτή δηλαδή, οφείλεται καθαρά στο διαφορετικό μοντέλο που χρησιμοποιείται και είναι μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση (52%) που προκύπτει για τη λιμενική εγκατάσταση της άλλης χώρας.

Σε σχέση με τα αντίστοιχα αποτελέσματα που έδωσε η αξιολόγηση ασφαλείας για λιμενική εγκατάσταση σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας» (δηλαδή στη διαφοροποίηση 2), παρατηρείται μια αύξηση περίπου 54% στους συνδυασμούς που προκύπτουν συνολικά με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης. Η αύξηση αυτή είναι πάντοτε αναμενόμενη, καθώς η χώρα «υψηλής επικινδυνότητας» έχει περιπτώσεις με αυξημένη τιμή στον συντελεστή της πιθανότητας.

Κατά τα άλλα, τα τελικά αποτελέσματα συμπεριφέρονται όπως και προηγουμένως. Δηλαδή με την αλλαγή στην χώρα όπου υποτίθεται ότι βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση, αρκετοί από τους στόχους για τους οποίους προκύπτουν συνδυασμοί με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης είναι κοινοί για τις δύο περιπτώσεις. Από την άλλη, με την αλλαγή στο μοντέλο που χρησιμοποιείται, προκύπτουν λιγότεροι στόχοι για τους οποίους υπάρχουν συνδυασμοί με μη αποδεκτό βαθμό διακινδύνευσης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει στη συγκεκριμένη περίπτωση, το γεγονός ότι με την αλλαγή στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης, δεν υπήρξε καμία αλλαγή στους συνδυασμούς για τους οποίους υπολογίζεται υψηλός βαθμός διακινδύνευσης. Δηλαδή εξακολουθούν να υπάρχουν 21 συνδυασμοί με υψηλό βαθμό διακινδύνευσης και αφορούν τους ίδιους στόχους, όπως με το αρχικό μοντέλο (διαφοροποίηση 3). Πιο συγκεκριμένα για τους επιβατηγούς σταθμούς Νο1 και Νο2, τα κρουαζιερόπλοια, τα λεωφορεία εξυπηρέτησης επιβατών εντός της εγκατάστασης και τις κάμερες κλειστού κυκλώματος και το κέντρο ελέγχου τους, ο βαθμός διακινδύνευσης εξακολουθεί να κρμαίνεται στα υψηλά επίπεδα.

Από την άλλη, έχουν μειωθεί κατά πολύ οι συνδυασμοί με μέτριο βαθμό διακινδύνευσης και αντίστοιχα, οι στόχοι τους οποίους αφορούν. Πιο συγκεκριμένα είναι μόλις 7 συνδυασμοί με μέτριο βαθμό διακινδύνευσης και αφορούν τρεις στόχους : τα γραφεία υπηρεσιών διοίκησης και ασφαλείας και τα ύδατα εντός των ορίων της λιμενικής εγκατάστασης. Οι υπόλοιποι στόχοι, οι οποίοι με την εφαρμογή των πιο αυστηρών μοντέλων παραπάνω, φαίνονταν ευάλωτοι στην περίπτωση πραγματοποίησης συμβάντος ασφαλείας, πλέον έχουν βαθμό διακινδύνευσης ο οποίος κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, συνεπώς είναι αποδεκτός.

Όπως ακριβώς και παραπάνω, αφού προσδιοριστούν οι συγκεκριμένοι στόχοι, οι οποίοι είναι πιο ευάλωτοι για την πραγματοποίηση σεναρίου απειλής, πρέπει να προταθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας και να τεθεί κατά σειρά προτεραιότητας η λήψη τους. Ωστόσο, και σε αυτή τη διαφοροποίηση όπου χρησιμοποιείται μοντέλο με πιο ευρεία όρια ορισμού των τριών επιπέδων του βαθμού διακινδύνευσης εξακολουθεί να υπάρχει το πρόβλημα που υπήρχε και παραπάνω. Δηλαδή ότι υπάρχουν συνδυασμοί σεναρίου απειλής και πιθανού στόχου, για τους οποίους ο τελικώς υπολογιζόμενος βαθμός διακινδύνευσης θα είναι το ελάχιστο μέτριος. Συνεπώς, θα πρέπει να τεθούν διαφορετικά κριτήρια για την απόδοση των τιμών στον δείκτη που εκφράζει τις συνέπειες· όπου για παράδειγμα θα είναι αποδεκτός μεγαλύτερος αριθμός ανθρώπινων απωλειών, ή να γίνουν πιο ευρεία τα όρια των τριών επιπέδων ορισμού του βαθμού διακινδύνευσης.

## ΣΥΖΗΤΗΣΗ

### **Σχετικά με τη συνιστώσα «πιθανότητα»**

Ο βαθμός διακινδύνευσης υπολογίζεται ως γινόμενο τριών συνιστωσών, εκ των οποίων η μία εκφράζει την πιθανότητα να επιλεγεί ο συγκεκριμένος στόχος για την πραγματοποίηση του σεναρίου απειλής. Γι αυτήν την συνιστώσα, θα μπορούσαν να αποδοθούν τιμές από 0 έως 1, οι οποίες αποτελούν και τα όρια στα οποία κυμαίνεται η πιθανότητα, σαν μέγεθος. Λόγω του ότι μια πιθανότητα η οποία εκφράζει ένα μελλοντικό ενδεχόμενο δε θα μπορούσε ποτέ να πάρει την τιμή μηδέν, για τη συγκεκριμένη συνιστώσα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθεί εύρος τιμών από 0.1 έως 1. Ωστόσο κάτι τέτοιο θα δυσκόλευε πολύ το μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης, ειδικά όσον αφορά την επιλογή των τιμών μέσα στις οποίες πρέπει να κυμαίνεται βαθμός διακινδύνευσης, για να χαρακτηριστεί ως χαμηλός, μέτριος ή υψηλός και να προκύψουν από εκεί τα σχετικά συμπεράσματα ως προς την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης.

Για παράδειγμα, θεωρείται μοντέλο όπου στον δείκτη της πιθανότητας αποδίδονται τιμές από 0.1 ως 1, στον δείκτη της τρωτότητας αποδίδονται τιμές 1-4 και για τον δείκτη των συνεπειών οι τιμές 1-5, όπως προηγουμένως. Σε μια τέτοια περίπτωση, εάν η πιθανότητα πραγματοποίησης του σεναρίου είναι η ελάχιστη δυνατή, συνεπώς αποδίδεται η τιμή 0.1, τότε το μέγιστο μέγεθος του βαθμού διακινδύνευσης, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσμενέστερες περιπτώσεις για τους άλλους δύο δείκτες προκύπτει  $0.1 \times 4 \times 5 = 2$ . Το τελικό νούμερο είναι αρκετά μικρό, ωστόσο μια τέτοια περίπτωση δε μπορεί να είναι αποδεκτή, καθώς η τρωτότητα και οι συνέπειες είναι μέγιστες. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση που η τρωτότητα είναι μεγάλη και οι συνέπειες σημαντικές. Για αυτή την περίπτωση θεωρώντας και πάλι την ελάχιστη δυνατή πιθανότητα, ο βαθμός διακινδύνευσης προκύπτει  $0.1 \times 3 \times 4 = 1.2$ . Συνεπώς για να κριθούν ως απαράδεκτες τέτοιες περιπτώσεις, πρέπει το μοντέλο να θέτει τα όρια για τον χαμηλό βαθμό διακινδύνευσης κάτω από 1.2. Κάτι τέτοιο όμως θα κάνει το μοντέλο πολύ αυστηρό και δύσχρηστο, καθώς ο βαθμός διακινδύνευσης 1.2 μπορεί να προκύψει πολύ εύκολα. Για παράδειγμα εάν η πιθανότητα θεωρηθεί 0.3, που είναι ένα αρκετά μικρό νούμερο, η τρωτότητα μικρή και οι συνέπειες περιορισμένες, ο βαθμός διακινδύνευσης προκύπτει  $0.3 \times 2 \times 2 = 1.2$ , το οποίο δεν είναι αποδεκτό.

Συνεπώς ένα τέτοιο μοντέλο υπολογισμού θα έθετε υπερβολικά αυστηρές προδιαγραφές για την αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, κάτι το οποίο δεν είναι επιθυμητό. Εξάλλου, ο σκοπός είναι να επιτευχθεί ένα ισορροπημένο υψηλό επίπεδο ασφαλείας, το οποίο δε θα δυσχεραίνει τη λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης με υπερβολικές απαιτήσεις ασφαλείας.

### **Σύγκριση αποτελεσμάτων από τα τρία διαφορετικά μαθηματικά μοντέλα**

Για την αξιολόγηση ασφαλείας της υποθετικής λιμενικής εγκατάστασης εξετάστηκαν 140 συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, τα οποία αξιολογήθηκαν ως προς το επίπεδο της διακινδύνευσής τους. Η διαδικασία έγινε με χρήση τριών διαφορετικών μοντέλων, εκ των οποίων το ένα έθετε πιο αυστηρά κριτήρια, το ένα λιγότερο αυστηρά και το τρίτο ήταν πιο ισορροπημένο, ως κάτι ενδιάμεσο των δύο άλλων. Για λόγους σύγκρισης, τα ίδια αυτά μοντέλα χρησιμοποιήθηκαν και για την αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, η οποία υποτέθηκε ότι βρίσκεται σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας».

Το αρχικό μοντέλο με το οποίο έγινε η αξιολόγηση ασφαλείας, ήταν το ισορροπημένο. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από αυτό για τη λιμενική εγκατάσταση της χώρας «χαμηλής επικινδυνότητας» ήταν ότι 27 συνδυασμοί από τους 140 που αξιολογήθηκαν, βρέθηκαν να ξεπερνάνε τα όρια της αποδεκτής διακινδύνευσης. Αυτοί οι 27 κυμαίνονταν όλοι μέσα στα όρια του μέτριου βαθμού διακινδύνευσης, συνεπώς με βάση το επίπεδο της διακινδύνευσης ήταν όλοι της ίδιας προτεραιότητας για τη λήψη επιπλέον μέτρων ασφαλείας. Από εκεί και πέρα, λαμβάνεται υπόψη η φύση του στόχου, το μέγεθος των συνεπειών και η επίδραση που θα έχει στο επίπεδο της ασφάλειας η λήψη των εκάστοτε μέτρων ασφαλείας, για να αποφασιστεί η περαιτέρω προτεραιότητά τους. Από την άλλη, για την περίπτωση της λιμενικής εγκατάστασης σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας» βρέθηκαν συνολικά 42 συνδυασμοί, οι οποίοι ξεπερνάνε τα όρια της αποδεκτής διακινδύνευσης, εκ των οποίων οι 21 έχουν υψηλό βαθμό διακινδύνευσης και οι υπόλοιποι 21 μέτριο. Εκτός λοιπόν από την αύξηση, περίπου 56%, στους συνολικά μη αποδεκτούς συνδυασμούς, παρατηρείται και μια αύξηση στον τελικό βαθμό διακινδύνευσης καθώς υπάρχουν 21 περιπτώσεις με υψηλή διακινδύνευση.

Το πιο αυστηρό μοντέλο, έδωσε συνολικά 48 συνδυασμούς σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, για τους οποίους ο βαθμός διακινδύνευσης δεν ήταν αποδεκτός,



στην περίπτωση της λιμενικής εγκατάστασης σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας». Δηλαδή υπήρξε αύξηση περίπου 78% από τα σχετικά αποτελέσματα που έδωσε το αρχικό μοντέλο. Από αυτούς τους 48 συνδυασμούς, για τους 16 προέκυψε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης, συνεπώς η λήψη μέτρων για τη μείωση του βαθμού διακινδύνευσης για αυτούς μπαίνει σε πρώτη προτεραιότητα σε σχέση με τους υπόλοιπους 32, για τους οποίους ο βαθμός διακινδύνευσης είναι μέτριος. Από εκεί και πέρα, όπως και με το αρχικό μοντέλο, λαμβάνονται επιπλέον παράγοντες υπόψη για τον περαιτέρω προσδιορισμό της προτεραιότητας με την οποία πρέπει να ληφθούν τα σχετικά μέτρα ασφαλείας. Το ίδιο μοντέλο, για την περίπτωση της λιμενικής εγκατάστασης σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας», έδωσε συνολικά 70 συνδυασμούς με μη αποδεκτή διακινδύνευση. Δηλαδή υπήρξε μια αύξηση περίπου 67% από τα σχετικά αποτελέσματα που έδωσε το αρχικό μοντέλο. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, με την αλλαγή στο μοντέλο, επηρεάστηκαν περισσότερο οι περιπτώσεις για τις οποίες προκύπτει μέτριος βαθμός διακινδύνευσης και όχι τόσο αυτές οι οποίες έχουν υψηλό βαθμό διακινδύνευσης. Πιο συγκεκριμένα, οι συνδυασμοί με υψηλή διακινδύνευση από 21 αυξήθηκαν σε μόλις 26, ενώ οι συνδυασμοί με μέτρια διακινδύνευση από 21 αυξήθηκαν σε 44.

Το τελευταίο και λιγότερο αυστηρό μοντέλο, έδωσε για τη λιμενική εγκατάσταση σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας», συνολικά 13 συνδυασμούς για τους οποίους βρέθηκε μη αποδεκτή διακινδύνευση. Δηλαδή υπήρξε μείωση περίπου 52% σε σχέση με τα αποτελέσματα του αρχικού μοντέλου. Δε βρέθηκαν περιπτώσεις για τις οποίες ο βαθμός διακινδύνευσης να είναι υψηλός, συνεπώς οι 13 συνδυασμοί (για τους οποίους ο βαθμός διακινδύνευσης είναι μέτριος) είναι όλοι της ίδιας προτεραιότητας για τη λήψη μέτρων ασφαλείας. Για περαιτέρω προσδιορισμό της προτεραιότητας αυτής, λαμβάνονται υπόψη οι ίδιοι παράγοντες που ελήφθησαν και στις παραπάνω δύο περιπτώσεις. Αντίστοιχα για την περίπτωση της λιμενικής εγκατάστασης σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας», το μοντέλο αυτό έδωσε 28 συνδυασμούς με μη αποδεκτή διακινδύνευση. Υπήρξε δηλαδή μια μείωση περίπου 33% από τα αντίστοιχα αποτελέσματα του αρχικού μοντέλου. Όπως και με την περίπτωση του πιο αυστηρού μοντέλου, οι συνδυασμοί με υψηλό βαθμό διακινδύνευσης δεν επηρεάστηκαν τόσο από την αλλαγή στο μοντέλο. Συγκεκριμένα παρέμειναν 21 περιπτώσεις για τις οποίες προέκυψε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης, ενώ μειώθηκαν μόνο οι περιπτώσεις με μέτριο βαθμό διακινδύνευσης, οι οποίες είναι πλέον 7.

Από τη σύγκριση των αποτελεσμάτων που έδωσαν τα τρία διαφορετικά μαθηματικά μοντέλα και για τις δύο περιπτώσεις, φαίνεται καθαρά η σημασία που έχει η επιλογή του μοντέλου στην αξιολόγηση ασφαλείας. Μια μικρή διαφοροποίηση, η οποία μπορεί να το κάνει είτε πιο αυστηρό, είτε λιγότερο αυστηρό, μπορεί να έχει μεγάλη επίπτωση στο τελικό επίπεδο ασφάλειας, το οποίο θα έχει η λιμενική εγκατάσταση. Δεδομένου ότι από τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ασφαλείας, κρίνεται και το αν θα ληφθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας καθώς και ποια θα είναι αυτά, είναι σημαντικό το μοντέλο υπολογισμού που χρησιμοποιείται να ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένες προδιαγραφές. Ωστόσο τις προδιαγραφές αυτές τις ορίζει η εκάστοτε κυβέρνηση, για τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός της επικρατείας της και για τα πλοία που φέρουν τη σημαία της. Συνεπώς, ανάλογα την εθνική νομοθεσία και την φιλοσοφία που έχει η κάθε χώρα απέναντι στο ζήτημα της ναυτικής ασφάλειας, οι προδιαγραφές που πρέπει να πληροί ένα μοντέλο αξιολόγησης της διακινδύνευσης, για να εγκριθεί από τη χώρα, μπορεί να διαφέρουν σημαντικά. Μια χώρα θα μπορούσε να χρησιμοποιεί ένα μοντέλο όπως το πιο αυστηρό που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα εργασία και άρα να έχει τόσο πιο αυξημένο επίπεδο ασφάλειας. Αντίστοιχα μια άλλη χώρα θα μπορούσε να χρησιμοποιεί ένα μοντέλο, με λιγότερο αυστηρές προδιαγραφές όπως αυτό που χρησιμοποιήθηκε στη διαφοροποίηση 2, παραπάνω.

Αυτό θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές διαφοροποιήσεις στο επίπεδο ασφαλείας που επιτυγχάνεται τελικώς από τις δύο αυτές χώρες. Ωστόσο, ο Κώδικας ISPS παρέχει αυτή τη σχετική ελευθερία, επιτρέποντας στην κρίση της κάθε κυβέρνησης να θέσει τις απαιτούμενες προδιαγραφές, ανάλογα με τις προτεραιότητές της.

### **Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις σε δύο διαφορετικές χώρες**

Η ίδια ακριβώς λιμενική εγκατάσταση που αξιολογήθηκε ως προς την ασφαλεία της, υποτέθηκε αρχικά ότι βρίσκεται σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας» και στη συνέχεια σε χώρα «υψηλής επικινδυνότητας». Αυτή η διαφοροποίηση, επηρέασε μόνο την τιμή η οποία αποδίδεται στον δείκτη της πιθανότητας, καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις για την εγκατάσταση της δεύτερης χώρας, η πιθανότητα είναι μέτρια ή υψηλή. Συνεπώς ο δείκτης που εκφράζει την πιθανότητα, έπαιρνε την τιμή 2 ή τρία

ανάλογα με την περίπτωση και ως αποτέλεσμα ο τελικώς υπολογισμένος βαθμός διακινδύνευσης ήταν διπλάσιος ή τριπλάσιος από τον αντίστοιχο βαθμό διακινδύνευσης που προέκυπτε για την πρώτη χώρα.

Παρατηρώντας τα αποτελέσματα για τις δύο διαφορετικές χώρες, είναι εμφανής μια αύξηση στους συνολικούς συνδυασμούς για τους οποίους προκύπτει μη αποδεκτή διακινδύνευση. Η αύξηση αυτή όμως είναι αναμενόμενη, δεδομένης της αύξησης της τιμής της πιθανότητας, η οποία είναι αποτέλεσμα της διαφορετικής χώρας.

Ωστόσο, το μέγεθος της αύξησης αυτής δεν παραμένει σταθερό, για τα τρία διαφορετικά μοντέλα που εφαρμόζονται. Συγκεκριμένα με την εφαρμογή του αρχικού μοντέλου, οι συνδυασμοί με μη αποδεκτή διακινδύνευση αυξάνονται κατά περίπου 56% για τη δεύτερη χώρα, ενώ με την εφαρμογή του πιο αυστηρού και του πιο ελαστικού μοντέλου, η αύξηση αυτή είναι περίπου 46% και 115% αντίστοιχα.

Αυτή η παρατήρηση, ενισχύει ακόμα περισσότερο το συμπέρασμα ότι η επιλογή του μοντέλου και των προδιαγραφών του είναι ουσιαστικής σημασίας για την πραγματοποίηση μιας σωστής αξιολόγησης ασφαλείας. Για παράδειγμα, στην παραπάνω διερεύνηση βρέθηκε ότι με τα όρια τα οποία έχουν τεθεί και στα τρία μοντέλα υπολογισμού της διακινδύνευσης, υπάρχουν περιπτώσεις για τις οποίες ο χαμηλότερος δυνατός βαθμός διακινδύνευσης θα βρίσκεται εντός των ορίων του μέτριου επιπέδου. Μια τέτοια περίπτωση είναι ο συνδυασμός της απειλής 9 (επίθεση με χημικά, πυρηνικά ή βιολογικά όπλα) με τον επιβατηγό σταθμό Νο1 ή με τον επιβατηγό σταθμό Νο2 ή με τα κρουαζιερόπλοια. Λόγω της υψηλής πιθανότητας να επιλεγούν αυτοί οι στόχοι για την πραγματοποίηση μιας τέτοιας επίθεσης και της φύσης των στόχων αυτών, όπου υπάρχει πάντα μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων και άρα οι συνέπειες θα είναι απaráδεκτες, ο χαμηλότερος δυνατός βαθμός διακινδύνευσης που μπορεί να προκύψει είναι 15 (3X1X5). Συνεπώς για να ληφθούν υπόψη τέτοιες περιπτώσεις, πρέπει είτε να τεθούν διαφορετικά κριτήρια για την απόδοση των συνεπειών και άρα τα όποια μέτρα μετριασμού των συνεπειών που μπορεί να ληφθούν να μπορούν να μειώσουν την τιμή που θα αποδοθεί στον αντίστοιχο δείκτη, είτε να οριστούν διαφορετικά όρια για τα τρία επίπεδα χαρακτηρισμού του βαθμού διακινδύνευσης.

Μία ακόμα παρατήρηση, η οποία παρουσιάζει ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι, οι περιπτώσεις με υψηλό βαθμό διακινδύνευσης, δεν επηρεάζονται τόσο από τις αλλαγές στο μοντέλο υπολογισμού που εφαρμόζεται, όσο επηρεάζονται αυτές με

μέτριο βαθμό διακινδύνευσης. Συγκεκριμένα, για τη λιμενική εγκατάσταση της δεύτερης χώρας («υψηλής διακινδύνευσης»), η εφαρμογή του πιο ελαστικού μοντέλου υπολογισμού της διακινδύνευσης δεν επέφερε καμία αλλαγή στους συνδυασμούς εκείνους για τους οποίους βρέθηκε υψηλός βαθμός διακινδύνευσης. Αντίστοιχα, η εφαρμογή του πιο αυστηρού μοντέλου υπολογισμού είχε ως αποτέλεσμα μια πολύ μικρή αύξησή τους. Αντιθέτως, οι συνδυασμοί για τους οποίους βρέθηκε μέτριος βαθμός διακινδύνευσης, επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από τις αλλαγές στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης. Παρόμοια συμπεριφορά παρουσιάζουν και τα αποτελέσματα για τη λιμενική εγκατάσταση της πρώτης χώρας («χαμηλής επικινδυνότητας»), αν και στην περίπτωση αυτή τα τελικά αποτελέσματα επηρεάζονταν περισσότερο από τις αλλαγές στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης.

Συνεπώς, εκτός από το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης που εφαρμόζεται, έχει μεγάλη σημασία και η χώρα στην οποία βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση η οποία αξιολογείται. Όπως έδειξε η παραπάνω διερεύνηση, διαφορετικές χώρες μπορεί να παρουσιάζουν πολύ διαφορετικά αποτελέσματα, ακόμα και εάν η λιμενική εγκατάσταση είναι ακριβώς η ίδια και στις δύο. Ωστόσο, αυτό είναι και πάλι αναμενόμενο, καθώς κάθε χώρα απειλείται από τους δικούς της κινδύνους και έχει διαφορετικές ανάγκες ως προς το επίπεδο ασφαλείας που χρειάζεται. Αυτό ακριβώς είναι που λαμβάνει υπόψη του ο Κώδικας ISPS και γι αυτό παρέχει μια σχετική ελευθερία στην επιλογή των προδιαγραφών και των απαιτήσεων του μοντέλου υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, το οποίο εφαρμόζεται για τις αξιολογήσεις των λιμενικών εγκαταστάσεων της κάθε χώρας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία έγινε μια σύντομη παρουσίαση των σημαντικότερων διατάξεων του Κώδικα ISPS και μια κριτική αξιολόγησή του. Παρουσιάστηκαν επιπλέον πρωτοβουλίες, οι οποίες συμπληρώνουν τον Κώδικα καθώς καλύπτουν περιοχές, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, όπως είναι ο λιμένας, πλοία που δεν εκτελούν διεθνής πλόες ή άλλα κομμάτια της εφοδιαστικής αλυσίδας τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων. Παρουσιάστηκαν ωστόσο και δύο παραδείγματα εφαρμογής των διατάξεων του κώδικα σε λιμενικές εγκαταστάσεις. Τέλος έγινε μια αξιολόγηση ασφαλείας σε υποθετική λιμενική εγκατάσταση, ώστε να καταστεί κατανοητή η μεθοδολογία που ακολουθείται. Η αξιολόγηση ασφαλείας της υποθετικής λιμενικής διερευνήθηκε ως προς την ευαισθησία που έχουν τα τελικά αποτελέσματα στο μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης το οποίο επιλέγεται να εφαρμοστεί, καθώς και στη διαφορά που υπάρχει στις ανάγκες ασφαλείας από χώρα σε χώρα.

Η λογική πίσω από τη δημιουργία του Κώδικα ISPS είναι ότι η ναυτική ασφάλεια πρόκειται στην ουσία για μια δραστηριότητα διαχείρισης ρίσκου. Με αυτή τη λογική, δημιουργήθηκε και η μεθοδολογία που ακολουθείται για μια αξιολόγηση ασφαλείας, είτε πρόκειται για λιμενική εγκατάσταση, είτε πρόκειται για πλοίο. Είναι μια μεθοδολογία ανάλυσης της διακινδύνευσης και για την πραγματοποίησή της πρέπει κανείς να έχει στη διάθεσή του τη συνεργασία μιας ομάδας εμπειρογνώμων. Η αξιολόγηση ασφαλείας πρόκειται στην ουσία για μια ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών λειτουργίας μιας λιμενικής εγκατάστασης. Ο κίνδυνος για την ασφάλεια που υπολογίζεται, είναι συνάρτηση της απειλής μιας επίθεσης σε συνδυασμό με την ευπάθεια του στόχου και τις συνέπειες που θα προκύψουν. Συνεπώς για μια σωστή αξιολόγηση ασφαλείας, ο μελετητής πρέπει να εξετάζει πλήρως κάθε ενδεχόμενο πριν προτείνει μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας τα οποία πρέπει να ληφθούν. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζει το μοντέλο το οποίο χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της διακινδύνευσης. Οι προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να πληροί, αποτελούν τελική απόφαση της εκάστοτε χώρας, ωστόσο μια μικρή διαφοροποίηση σε αυτές μπορεί να δώσει πολύ διαφορετικά αποτελέσματα για την ίδια ακριβώς εγκατάσταση.

Ως προς την υποθετική λιμενική εγκατάσταση στην οποία έγινε εφαρμογή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων, προέκυψαν σημαντικές διαφοροποιήσεις στα αποτελέσματα που έδιναν τα διαφορετικά μαθηματικά μοντέλα. Μάλιστα, στην περίπτωση που χρησιμοποιήθηκε το πιο αυστηρό μοντέλο για τη λιμενική εγκατάσταση σε χώρα «χαμηλής επικινδυνότητας», πολλοί συνδυασμοί απειλής - πιθανού στόχου, βρέθηκαν να έχουν υψηλό επίπεδο διακινδύνευσης, κάτι το οποίο δεν προέκυψε κατά την αρχική αξιολόγηση ασφαλείας. Ως αποτέλεσμα, ειδικά γι αυτές τις περιπτώσεις, κρίθηκε απαραίτητο να προταθούν επιπλέον μέτρα ασφαλείας, έτσι ώστε να μειωθεί το επίπεδο της διακινδύνευσης. Αποδεικνύεται λοιπόν ότι το τελικό επίπεδο ασφαλείας σχετίζεται άμεσα με το μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης που χρησιμοποιείται, καθώς πιο αυστηρά μοντέλα οδηγούν στη λήψη πιο αυστηρών μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας.

Ωστόσο, από την αξιολόγηση ασφαλείας της υποθετικής εγκατάστασης, προέκυψε ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι συνδυασμοί σεναρίου απειλής - πιθανού στόχου, των οποίων ο βαθμός διακινδύνευσης κρίνεται ως απαράδεκτος. Αυτοί οι συνδυασμοί, παραμένουν σχετικά σταθεροί, χωρίς να επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από το μοντέλο υπολογισμού. Κι αυτό επειδή, οι τρεις συνιστώσες που αποδίδουν τον βαθμό διακινδύνευσης, αξιολογούνται λαμβάνοντας υπόψη υπαρκτά μέτρα ασφαλείας και σημεία αδυναμίας, στατιστικά στοιχεία και λοιπά δεδομένα, τα οποία δε μεταβάλλονται εύκολα. Η μόνη συνιστώσα, η οποία μπορεί να μεταβληθεί σημαντικά στα πλαίσια του μοντέλου υπολογισμού είναι οι συνέπειες, καθώς στον καθορισμό της υπεισέρχονται πολλές μεταβλητές, όπως για παράδειγμα η πολιτική και οι προτεραιότητες της εκάστοτε χώρας.

Συνεπώς η αξιολόγηση ασφαλείας μιας λιμενικής εγκατάστασης, είναι μια δύσκολη και σύνθετη διαδικασία, η οποία απαιτεί τη συμβολή εμπειρογνομόνων από πολλές και διαφορετικές ειδικότητες. Η επιλογή ενός σωστού μοντέλου υπολογισμού της διακινδύνευσης, έχει μεγάλη σημασία για τα τελικά αποτελέσματα και την επίτευξη ενός ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας. Για παράδειγμα, στην υποθετική λιμενική εγκατάσταση στην πρώτη χώρα για την οποία έγινε αξιολόγηση ασφαλείας, με χρήση του αρχικού μοντέλου περίπου 19,3% των συνδυασμών που εξετάστηκαν βρέθηκε να έχει μη αποδεκτό επίπεδο διακινδύνευσης. Το ποσοστό αυτό εκτοξεύεται στο 34,3% με το πιο αυστηρό μοντέλο και μάλιστα προκύπτουν περιπτώσεις με υψηλό βαθμό διακινδύνευσης, ενώ πέφτει το 9,3% όταν χρησιμοποιείται το λιγότερο αυστηρό

μοντέλο. Αντίστοιχα για τη λιμενική εγκατάσταση στη δεύτερη χώρα, με χρήση του αρχικού μοντέλου υπολογισμού βρέθηκε ποσοστό 30% των συνολικών συνδυασμών με μη αποδεκτή διακινδύνευση. Το ποσοστό αυτό αυξήθηκε στο 50% με εφαρμογή του πιο αυστηρού μοντέλου, ενώ έπεσε στο 20% όταν εφαρμόστηκε το τρίτο και λιγότερο αυστηρό μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης.

Αν και με την αξιολόγηση ασφαλείας, εξετάζεται κάθε συνδυασμός ξεχωριστά, χωρίς να προκύπτει συνολικό πόρισμα για όλη την εγκατάσταση, τα ποσοστά αυτά είναι ενδεικτικά της επίδρασης που έχει το μοντέλο υπολογισμού καθώς και η χώρα στην οποία βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση.

Εκτός όμως από το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης, πρέπει να προσδιοριστούν σωστά όλα τα κρίσιμα στοιχεία της λιμενικής εγκατάστασης, τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν πιθανούς στόχους, καθώς και τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας και τα σημεία αδυναμίας που αυξάνουν την ευπάθεια. Σημαντικό κομμάτι είναι επίσης ο προσδιορισμός των σεναρίων πραγματοποίησης των απειλών που εξετάζονται και ο συνδυασμός τους με τους πιθανούς στόχους. Τέλος, κατά την εξέταση κι αξιολόγηση κάθε συνδυασμού καθώς και κατά την πρόταση επιπλέον μέτρων ασφαλείας για τις περιπτώσεις όπου κρίνεται αναγκαίο, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι τα στοιχεία της εγκατάστασης αλληλοεπηρεάζονται και πως μια αλλαγή σε ένα μεμονωμένο στοιχείο, μπορεί να έχει ευεργετικές ή μη επιπτώσεις στο γενικότερο επίπεδο ασφαλείας της εγκατάστασης. Για να γίνουν όλα αυτά και να γίνουν σωστά, απαιτείται η σύμπραξη μιας μεγάλης ομάδας από επαγγελματίες οι οποίοι έχουν εμπειρία στους σχετικούς τομείς. Στο μέρος Β του Κώδικα ISPS, παρέχονται σχετικές οδηγίες με τους τομείς στους οποίους απαιτείται να έχουν εμπειρία τα μέλη μιας ομάδας η οποία είναι επιφορτισμένη με την αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων.

Όσον αφορά τον Κώδικα ISPS στο σύνολό του, πρόκειται για έναν πλήρη κώδικα του οποίου όμως το πεδίο εφαρμογής περιορίζεται στα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και στη διεπαφή αυτών των πλοίων με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν. Γι αυτό και δε θα πρέπει να θεωρείται ως η μία, μοναδική λύση στο πρόβλημα της ναυτικής ασφάλειας, αλλά ως αναπόσπαστο κομμάτι ενός μεγαλύτερου συστήματος βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας

Ο Κώδικας αποτελεί την προσπάθεια του IMO να εγκαθιδρύσει ένα αποτελεσματικό και ενιαίο πλαίσιο ασφαλείας για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Έχει γίνει αποδεκτός από όλες τις συμβαλλόμενες στην συνθήκη SOLAS 74 χώρα, οι

οποίες τον ενσωμάτωσαν άμεσα στο εθνικό τους δίκαιο. Συνεπώς αποτελεί ένα διεθνώς αποδεκτό προσχέδιο για τη ναυτική ασφάλεια, βάσει του οποίου η κάθε χώρα μπορεί να δημιουργήσει το δικό της τοπικό σύστημα ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές.<sup>211</sup> Αν και ο Κώδικας περιλαμβάνει συγκεκριμένες απαιτήσεις ασφαλείας αφήνει αρκετό περιθώριο για τον τρόπο πραγματοποίησής τους, καθώς το μέρος Β όπου παρέχονται οι σχετικές κατευθυντήριες οδηγίες έχει βοηθητικό χαρακτήρα και δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του. Συνεπώς η κάθε χώρα έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει δικές της μεθόδους για την ανταπόκριση στις απαιτήσεις του υποχρεωτικού μέρους Α του Κώδικα. Αυτό, από τη μία μεριά είναι καλό καθώς δίνεται η δυνατότητα στις συμβαλλόμενες χώρες να προσαρμόσουν τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας που θα λάβουν, στα δικά τους δεδομένα, τις δικές τους προτεραιότητες και τις δικές τους οικονομικές δυνατότητες. Από την άλλη όμως, αυτή η σχετική ελευθερία που παρέχεται μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα σε περισσότερες από μία διαστάσεις. Η κυριότερη είναι ότι ορισμένες χώρες σίγουρα θα έχουν πιο αυστηρά πρότυπα και κριτήρια για τα εφαρμοζόμενα μέτρα ασφαλείας από άλλες και συνεπώς θα υπάρξει ασυμφωνία μεταξύ των επιτευγμένων επιπέδων ασφαλείας, κάτι το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε πολλά προβλήματα, δεδομένου ότι η ναυτιλία είναι μια διεθνής δραστηριότητα.<sup>212</sup>

Αυτό φαίνεται ιδιαίτερα στο κομμάτι της αξιολόγησης ασφαλείας και πολύ περισσότερο στην επιλογή του μοντέλου, με το οποίο θα υπολογιστεί ο βαθμός διακινδύνευσης. Αν και ο Κώδικας παρέχει οδηγίες σχετικά με το τι πρέπει να εξετάζεται σε μια αξιολόγηση ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, η μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθείται δεν προσδιορίζεται επαρκώς στις διατάξεις του. Ακόμα και οι σχετικές οδηγίες που περιέχει, αποτελούν κομμάτι του μέρους Β του Κώδικα ISPS, το οποίο δεν είναι δεσμευτικό. Εκτός όμως από αυτό, δεν παρέχονται οδηγίες ούτε ως προς το μοντέλο υπολογισμού της διακινδύνευσης και τις προδιαγραφές που πρέπει να πληροί, όπως για παράδειγμα το πού θα δίνεται περισσότερη βαρύτητα και με τι κριτήρια θα αποφασίζονται τα επίπεδα του χαμηλού, μέτριου και υψηλού βαθμού διακινδύνευσης. Αντιθέτως παρέχεται ελευθερία σε κάθε χώρα να αποφασίσει αυτές τις λεπτομέρειες, ανάλογα με τις προτεραιότητές της και να αποφασίσει πόσο αυστηρό θέλει να είναι το μοντέλο υπολογισμού του βαθμού διακινδύνευσης με το οποίο αξιολογεί το επίπεδο ασφαλείας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.



Μπορεί λοιπόν να υπάρξουν χώρες, όπου το ζήτημα της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων τους να είναι πρωταρχικής σημασίας, όπως είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και άρα να έχουν αυστηρά κριτήρια και μέτρα ασφαλείας. Την ίδια στιγμή, στο λιμάνι του Χονγκ-Κονγκ τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφαλείας που εφαρμόζονται είναι τα ελάχιστα δυνατά ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές ακόμα και στη νομοθεσία του Χονγκ-Κονγκ με τη νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, όπου η Υπεύθυνη Αρχή έχει το δικαίωμα να αναστείλει τη λειτουργία λιμενικής εγκατάστασης στην περίπτωση που δε συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ασφαλείας· κάτι το οποίο δε συμβαίνει στην περίπτωση του Χονγκ-Κονγκ. Την ίδια στιγμή, αν και αναγνωρίζεται ότι το θέμα της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων του Χονγκ-Κονγκ είναι κρατικό ζήτημα, η κυβέρνηση δεν αναλαμβάνει περισσότερα καθήκοντα από τα άμεσα αναφερόμενα στο μέρος Α του Κώδικα ISPS ενώ ούτε καν παραχωρεί οποιουδήποτε οικονομικούς πόρους για τη διασφάλιση της ασφάλειας των λιμένων. Σε πλήρη αντίθεση λοιπόν με τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, όπου προβλέπεται χρηματοδότηση για την έρευνα και ανάπτυξη συστημάτων ασφαλείας, η έκταση της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στις υπόχρεες λιμενικές εγκαταστάσεις εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους φορείς εκμετάλλευσής τους, οι οποίοι επωμίζονται και το οικονομικό κόστος. Δεδομένου ότι για το Χονγκ-Κονγκ δεν έχει υπάρξει αλλαγή από το επίπεδο ασφαλείας 1, στο οποίο λειτουργούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις του, θεωρείται ως ένα λιμάνι χαμηλού ρίσκου. Είναι λοιπόν φυσικό και η κυβέρνηση αλλά και οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμενικών εγκαταστάσεων να βρίσκουν ασύμφορη την επένδυση σε επιπλέον μέτρα ασφαλείας, πέρα από αυτά τα οποία είναι απαραίτητα για τη συμμόρφωση με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις ασφαλείας.<sup>213</sup>

Από την παραπάνω σύντομη σύγκριση ανάμεσα στο λιμάνι του Χονγκ-Κονγκ και τους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, γίνεται κατανοητός ο βαθμός διαφοροποίησης που μπορεί να υπάρξει στην εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS, από χώρα σε χώρα. Γι αυτό και δεν είναι παράλογη η ύπαρξη πρωτοβουλιών, οι οποίες στοχεύουν στη συνεργασία των χωρών για την επίτευξη ενιαίου διεθνούς συστήματος ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές. Τέτοιες είναι το πρόγραμμα διεθνούς ασφαλείας λιμένων των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, καθώς και ο Κανονισμός ΕΚ 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος έχει ορίζει ως

υποχρεωτικά ορισμένα από τα άρθρα του μέρους Β του Κώδικα ISPS, τα οποία έχουν να κάνουν με τον τρόπο εφαρμογής του.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS, είναι περιορισμένο στα πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες και μάλιστα σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των πλοίων που χρησιμοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, μένουν εκτός των απαιτήσεων ασφαλείας του, κάτι το οποίο αποτελεί μεγάλο ελάττωμα. Τα πλοία αυτά, πέρα από τους κινδύνους που διατρέχουν τα ίδια, μπορεί να αποτελέσουν απειλή για το γενικότερο επίπεδο ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών. Στο μέρος Β του Κώδικα, συστήνεται στις κυβερνήσεις των συμβαλλόμενων χωρών να αποφασίσουν τα μέτρα και τις διαδικασίες ασφαλείας που πρέπει να ληφθούν για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Ωστόσο, η τελική απόφαση παραμένει στα χέρια των εκάστοτε κυβερνήσεων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν μεγάλες διαφοροποιήσεις στο επίπεδο ασφαλείας της μίας χώρας με την άλλη.

Εξίσου μεγάλο ελάττωμα στις διατάξεις του Κώδικα αποτελεί το γεγονός ότι, σε σχέση με τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι διατάξεις του περιορίζονται στην εκάστοτε υπόχρη λιμενική εγκατάσταση κι επιπλέον περιορίζονται στη διεπαφή πλοίου-λιμενικής εγκατάστασης. Η προστασία μονάχα μίας λιμενικής εγκατάστασης, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι γειτονικοί χώροι ή ο λιμένας εντός του οποίου βρίσκεται, είναι εξαιρετικά δύσκολη έως αδύνατη. Όσα μέτρα ασφαλείας και να ληφθούν για τη συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση, θα παραμένει ευάλωτη εάν τουλάχιστον ο λιμένας μέσα στον οποίον βρίσκεται δεν εφαρμόζει κάποια ελάχιστα μέτρα προστασίας. Επιπλέον, ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής στη διεπαφή πλοίου - λιμενικής εγκατάστασης αγνοεί την απειλή που αποτελούν τα κλειστά εμπορευματοκιβώτια, τα οποία είναι ευάλωτα σε κάθε σημείο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ωστόσο, η επίτευξη ενός διεθνούς προτύπου ασφαλείας σε όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας θεωρείται πρακτικά αδύνατο καθώς και δυσανάλογα ακριβό με αποτέλεσμα να υψώσει το κόστος του παγκοσμίου εμπορίου.<sup>214</sup>

Παρά όμως τα ελαττώματα που αναφέρθηκαν παραπάνω, η θέσπιση των διατάξεων του Κώδικα ISPS οδήγησε στην αύξηση του συνολικού επιπέδου ασφαλείας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και βοήθησε στην επίτευξη διεθνούς συνεργασίας στο θέμα της ναυτικής ασφάλειας. Το επίπεδο επίγνωσης της τρωτότητας των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά την ασφάλεια έχει αυξηθεί και

αν μη τι άλλο, η ναυτική κοινότητα είναι περισσότερο προετοιμασμένη για την αντιμετώπιση ενός ενδεχόμενου συμβάντος ασφαλείας. Παρά τις ανησυχίες που υπήρχαν σχετικά με το κόστος που θα είχε η εφαρμογή μέτρων και διαδικασιών ασφαλείας, εν τέλει υπήρχαν θετικά αποτελέσματα από την επίτευξη υψηλότερου επιπέδου ασφαλείας, καθώς μειώθηκαν σημαντικά τα έξοδα που οφείλονταν σε απώλειες, εξαιτίας για παράδειγμα κλοπής.

Συνεπώς, αν και το πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS είναι αρκετά περιορισμένο, με τη θέσπισή του επιτεύχθηκαν σημαντικοί στόχοι στο θέμα της διεθνούς ναυτικής ασφάλειας. Ένας από τους σημαντικότερους στόχους που επιτεύχθηκαν είναι η αύξηση της επαγρύπνησης της ναυτικής κοινότητας όσον αφορά το θέμα της ασφάλειας των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και η καλλιέργεια μιας νοοτροπίας ασφαλείας.<sup>215</sup>



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] IMO, «International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment», Maritime Knowledge Centre, Μάρτιος 2012
- [2] Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004 (ο Κώδικας ISPS)
- [3] Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010
- [4] Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004
- [5] Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005
- [6] Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007
- [7] Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013
- [8] Υπουργική απόφαση, ΦΕΚ 479-20/04/2010
- [9] Εγκύκλιος ISPS 01, «Ναυτική Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες»
- [10] Εγκύκλιος (Φ25) «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις», 14/08/2003
- [11] «Container Security Initiative in Summary», U.S. Customs and Border Protection, Μάιος 2011
- [12] «Privacy Impact Assessment for the Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)», U.S. Department of Homeland Security, 14/02/2013
- [13] «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002
- [14] «Implementation of ISPS code for Singapore»
- [15] «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008
- [16] «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009
- [17] «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004
- [18] Fiona McNaught, Πλωτάρχης πολεμικού Ναυτικού της Αυστραλίας, «Αποτελεσματικότητα του Κώδικα ISPS στην αντιμετώπιση των απειλών της ναυτικής ασφάλειας», Geddes Papers, 2005

[19] The Hong Kong Polytechnic University, Department of Logistics and Maritime Studies, Koi Yu Adolf Ng, «Maritime security instruments in practice: a critical review of the implementation of ISPS code in the port of Hong Kong»

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

[1]

[http://www.visionproject.org/images/img\\_magazine/pdfs/international\\_shipping.pdf](http://www.visionproject.org/images/img_magazine/pdfs/international_shipping.pdf)

[2] <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-and-terrorism/>

[3]

[http://classic.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our\\_services/security/isps](http://classic.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/security/isps),

[4] <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226>

[5] <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>

[6] <http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/vessels-and-ports>

[7] [http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime\\_Security.asp](http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime_Security.asp)

[8]

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/isps\\_code.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/isps_code.page)

[9]

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/current\\_security\\_level.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/current_security_level.page)

[10]

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/port\\_security.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/port_security.page)

[11]

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/port\\_security\\_manual/best\\_practices.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/port_security_manual/best_practices.page)

[12] <http://www.shipcruise.org/cruise-ship-passenger-capacity-ratings/>





## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- <sup>1</sup> <http://docs.imo.org> (IMO, “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment”, Maritime Knowledge Centre, Μάρτιος 2012, σελ 6.)
- <sup>2</sup> <http://docs.imo.org> (IMO: “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” , 2012, σελ 7.)
- <sup>3</sup> <http://docs.imo.org> (IMO: “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” , 2012, σελ 8.)
- <sup>4</sup> <http://docs.imo.org> (IMO: “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” , 2012, σελ 7.)
- <sup>5</sup> <http://docs.imo.org> (IMO: “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” , 2012, σελ 11.)
- <sup>6</sup> [http://www.visionproject.org/images/img\\_magazine/pdfs/international\\_shipping.pdf](http://www.visionproject.org/images/img_magazine/pdfs/international_shipping.pdf), 2/04/2015, 20:00 , σελ6
- <sup>7</sup> <http://docs.imo.org> (IMO, Maritime Knowledge Centre : “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” 2012, σελ 18.)
- <sup>8</sup> <http://docs.imo.org> (IMO, Maritime Knowledge Centre : “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” 2012, σελ 6.)
- <sup>9</sup> <http://docs.imo.org> (IMO, Maritime Knowledge Centre : “International Shipping Facts and Figures-Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment” 2012, σελ 20.)
- <sup>10</sup> [http://www.visionproject.org/images/img\\_magazine/pdfs/international\\_shipping.pdf](http://www.visionproject.org/images/img_magazine/pdfs/international_shipping.pdf) , 2/04/2015, 20:25, σελ 11
- <sup>11</sup> <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-and-terrorism/>, 07/04/2015, 19:00
- <sup>12</sup> <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-and-terrorism/> 07/04/2015, 19:00
- <sup>13</sup> <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-and-terrorism/> 07/04/2015, 19:00
- <sup>14</sup> <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/piracy-and-terrorism/> 07/04/2015, 19:00
- <sup>15</sup> [http://classic.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our\\_services/security/isps](http://classic.maerskline.com/link/?page=brochure&path=/our_services/security/isps), 07/04/2015, 21:20
- <sup>16</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 927, Παράγραφος 5
- <sup>17</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 929, Παράγραφος 3.1
- <sup>18</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 928, Παράγραφος 1.2
- <sup>19</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 928, Παράγραφος 1.3
- <sup>20</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 927, Παράγραφος 5
- <sup>21</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 928, Παράγραφος 1.1
- <sup>22</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.22
- <sup>23</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.23
- <sup>24</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 927, Παράγραφος 9
- <sup>25</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 929, Παράγραφος 4
- <sup>26</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 930, Παράγραφος 6
- <sup>27</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 11
- <sup>28</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 930, Παράγραφος 5
- <sup>29</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 10
- <sup>30</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 936, Παράγραφος 19
- <sup>31</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 12
- <sup>32</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος 17
- <sup>33</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 930, Παράγραφος 7

- 
- <sup>34</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 14
- <sup>35</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8, Σελ 934, Παράγραφος 15
- <sup>36</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9
- <sup>37</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 13, Σελ 936, Παράγραφος 18
- <sup>38</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.22
- <sup>39</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 930, Παράγραφος 7.2, Σελ 934, Παράγραφος 14.2
- <sup>40</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 947, Παράγραφος 4.8
- <sup>41</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 947, Παράγραφος 4.8
- <sup>42</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.22
- <sup>43</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 947, Παράγραφος 4.9
- <sup>44</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 929, Παράγραφος 4.1
- <sup>45</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.22, 4.23
- <sup>46</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 929, Παράγραφος 4.3.6
- <sup>47</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 930, Παράγραφοι 5.1, 5.2, 5.5
- <sup>48</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 948, Παράγραφος 4.12
- <sup>49</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.1, Σελ 934, Παρ. 15.1
- <sup>50</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.2
- <sup>51</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 15.2
- <sup>52</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.3, Σελ 934, Παρ. 15.2
- <sup>53</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.4
- <sup>54</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 15.5
- <sup>55</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.4
- <sup>56</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 15.5
- <sup>57</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 8.4
- <sup>58</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 15.5
- <sup>59</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.1, Σελ 935, Παρ. 16.1
- <sup>60</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.1.1-9.2.1, Σελ 935, Παράγραφος 16.1.1
- <sup>61</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος 9.2
- <sup>62</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(2, 3), Σελ 935, Παρ. 16.3(2)
- <sup>63</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(1), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(1)
- <sup>64</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(5), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(4)
- <sup>65</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(4), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(3)
- <sup>66</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(6), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(5)
- <sup>67</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(10), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(7)
- <sup>68</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(12), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(9)
- <sup>69</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(8), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(13)
- <sup>70</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(11), Σελ 935, Παράγραφος 16.3(8)
- <sup>71</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος 16.3(11)
- <sup>72</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(15)
- <sup>73</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(16)
- <sup>74</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(17)

- 
- <sup>75</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(18)
- <sup>76</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος. 16.3(14)
- <sup>77</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος. 16.3(12)
- <sup>78</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος. 16.3(15)
- <sup>79</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(7), Σελ 935, Παράγραφος. 16.3(6)
- <sup>80</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931, Παράγραφος 9.4(9)
- <sup>81</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(13)
- <sup>82</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 9.4(14), Σελ 935, Παράγραφος. 16.3(10)
- <sup>83</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.23
- <sup>84</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 11.2
- <sup>85</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 12.2
- <sup>86</sup> Κων/νος Σπύρου, «Σχεδίαση Πλοίων για Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Προστασία», Ε.Μ.Π., 2010, σελ 4.23
- <sup>87</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 12.2
- <sup>88</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος 17.1
- <sup>89</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935-936, Παράγραφος 17.2
- <sup>90</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 10.1
- <sup>91</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 10.3
- <sup>92</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 10.4
- <sup>93</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 932, Παράγραφος 10.1
- <sup>94</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 937, Παράγραφος 19.2.1
- <sup>95</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 937, Παράγραφος 19.2.2
- <sup>96</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 936, Παράγραφος 19.1.1(1)
- <sup>97</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 936, Παράγραφος 19.1.1(2)
- <sup>98</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 937, Παράγραφος 19.3.1
- <sup>99</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 936, Παράγραφος 19.1.1(2)
- <sup>100</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 937-938, Παράγραφος 19.3.8
- <sup>101</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 938, Παράγραφος 19.4.1
- <sup>102</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 938, Παράγραφος 19.4.2
- <sup>103</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 938, Παράγραφος 19.4.4-19.4.5
- <sup>104</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 13.4, Σελ 936, Παράγραφος 18.3
- <sup>105</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 13.1-13.2, Σελ 936, Παράγραφος 18.1
- <sup>106</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 13.3, Σελ 936, Παράγραφος 18.2
- <sup>107</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/6
- <sup>108</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/28
- <sup>109</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/6, παράγραφοι 4, 7
- <sup>110</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/8, άρθρο 3
- <sup>111</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/7, άρθρο 1
- <sup>112</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/6, παράγραφοι 5, 8
- <sup>113</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/9, άρθρο 3, παράγραφοι 4, 5
- <sup>114</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/9, άρθρο 4
- <sup>115</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/10, άρθρο 6

- <sup>116</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/12, άρθρα 12, 13
- <sup>117</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/9, άρθρο 5
- <sup>118</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/10, άρθρο 7
- <sup>119</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/11, άρθρο 10
- <sup>120</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/11, άρθρο 8, 9
- <sup>121</sup> Κανονισμός ΕΚ 725/2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 29/4/2004, σελ L129/12, άρθρο 14
- <sup>122</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/28, παράγραφος 3
- <sup>123</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/23, άρθρο 18
- <sup>124</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/29 - L310/30, άρθρο 2, σελ L310/28, παράγραφος 6
- <sup>125</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/28, παράγραφοι 4, 6, σελ L310/29, άρθρο 1
- <sup>126</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/30 - L310/31, άρθρα 6, 7, 8
- <sup>127</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/31 - L310/32, άρθρο 10
- <sup>128</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/31, άρθρο 9
- <sup>129</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/32, άρθρο 16
- <sup>130</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/32, άρθρο 13
- <sup>131</sup> Οδηγία 2005/65/ΕΚ, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 25/11/2005, σελ L310/32, άρθρο 17
- <sup>132</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 811, άρθρο πρώτο (παράγραφοι 1, 2, 3)
- <sup>133</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5703
- <sup>134</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5703, άρθρο 1
- <sup>135</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5704, άρθρο 3
- <sup>136</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5707, άρθρο 15
- <sup>137</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5704, άρθρο 4
- <sup>138</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1451, άρθρο 5
- <sup>139</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5704, άρθρο 4, παράγραφος 3, σελ 5708, άρθρο 18
- <sup>140</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1455, άρθρο 12, παράγραφος 2.14
- <sup>141</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5705-5706, άρθρα 7, 8, 9 και Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1456-1457, άρθρο 12, παράγραφοι 6, 7, 8
- <sup>142</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5705-5706, άρθρα 7, 8 και Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1456-1457, άρθρο 12, παράγραφοι 6, 7
- <sup>143</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5706, άρθρο 9 και Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1457, άρθρο 12, παράγραφος 8
- <sup>144</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5705, άρθρο 6
- <sup>145</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5705, άρθρο 5, παράγραφος 2
- <sup>146</sup> Υπουργική απόφαση, ΦΕΚ 479-20/04/2010, σελ 6168-6169, άρθρα 1, 3, 4, 5, 6
- <sup>147</sup> <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226>
- <sup>148</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5707, άρθρο 17
- <sup>149</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1457, άρθρο 12, παράγραφοι 10, 11
- <sup>150</sup> Νόμος υπ' αριθμόν 3622, ΦΕΚ 281-20/12/2007, σελ 5707-5708, άρθρο 17 και Νόμος υπ' αριθμόν 4150, ΦΕΚ 102-29/04/2013, σελ 1457, άρθρο 12, παράγραφοι 10, 11
- <sup>151</sup> <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226>
- <sup>152</sup> Εγκύκλιος ISPS 01, «Ναυτική Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες»,

- <sup>153</sup> Εγκύκλιος (Φ25) «Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις», 14/08/2003
- <sup>154</sup> <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25226> (ερωτηματολόγιο ΑΑΛΕ\_ΣΑΛΕ, ερωτηματολόγιο-φύλλο συμμόρφωσης σχεδίου ασφαλείας πλοίου)
- <sup>155</sup> <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>
- <sup>156</sup> «Container Security Initiative in Summary», U.S. Customs and Border Protection, Μάιος 2011, σελίδα 4
- <sup>157</sup> «Container Security Initiative in Summary», U.S. Customs and Border Protection, Μάιος 2011, σελίδα 2
- <sup>158</sup> «Container Security Initiative in Summary», U.S. Customs and Border Protection, Μάιος 2011, σελίδες 2, 4
- <sup>159</sup> <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>
- <sup>160</sup> «Container Security Initiative in Summary», U.S. Customs and Border Protection, Μάιος 2011, σελίδα 4
- <sup>161</sup> «Privacy Impact Assessment for the Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)», U.S. Department of Homeland Security, 14/02/2013, σελ 2
- <sup>162</sup> «Privacy Impact Assessment for the Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)», U.S. Department of Homeland Security, 14/02/2013, σελ 2, 3
- <sup>163</sup> <http://www.globalsecurity.org/security/ops/csi.htm>
- <sup>164</sup> <http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/vessels-and-ports>
- <sup>165</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 1, παράγραφος 1
- <sup>166</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 1, παράγραφος 2
- <sup>167</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 2, παράγραφος 4
- <sup>168</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 3, παράγραφος 9
- <sup>169</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 3, παράγραφος 8
- <sup>170</sup> «Summary Maritime and Transportation Security Act of 2002», World Shipping Council, 25/11/2002, σελ 3, παράγραφος 7
- <sup>171</sup> [http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime\\_Security.asp](http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime_Security.asp)
- <sup>172</sup> «Implementation of ISPS code for Singapore»
- <sup>173</sup> [http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/isps\\_code.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/isps_code.page), 05/05/2015, 19:30
- <sup>174</sup> [http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/current\\_security\\_level.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/current_security_level.page), 05/05/2015, 19:50
- <sup>175</sup> [http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/port\\_security.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/port_security.page) 05/05/2015, 20:00
- <sup>176</sup> [http://www.mpa.gov.sg/sites/port\\_and\\_shipping/port/port\\_security/port\\_security\\_manual/best\\_practice\\_s.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/port_security/port_security_manual/best_practice_s.page) 05/05/2015, 20:10
- <sup>177</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 10, 18-20
- <sup>178</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 4, 5, 6
- <sup>179</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 8, 9
- <sup>180</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 11
- <sup>181</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 12, 13

- 
- <sup>182</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 15, 16, 17
- <sup>183</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 23
- <sup>184</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 24
- <sup>185</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 25-29
- <sup>186</sup> «Implementation of ISPS Code in Grenada», Inter-American Committee on Ports Third Hemispheric Conference on Port Security, Punta Cana, Dominican Republic 7/04/2008-10/04/2008, σελ 22
- <sup>187</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 2-4
- <sup>188</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 5-6
- <sup>189</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 8
- <sup>190</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 10-11
- <sup>191</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 13, 14, 15
- <sup>192</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 12
- <sup>193</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 16, 17
- <sup>194</sup> «Implementation of ISPS Code on Port Facilities in Republic of Korea», C.Y. Lee, 07/2009, σελ 18, 19
- <sup>195</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 933, Παράγραφος 11.2
- <sup>196</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 935, Παράγραφος 17.2
- <sup>197</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 931 Παράγραφος 8.3, Σελ 934, Παράγραφος 15.2
- <sup>198</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 934, Παράγραφος 15.1, Σελ 964, Παράγραφος 16.2
- <sup>199</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 962, Παράγραφος 15.4
- <sup>200</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 963-964, Παράγραφος 15.11
- <sup>201</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 27, Παράγραφος 7.1.6
- <sup>202</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 963, Παράγραφοι 15.5, 15.7
- <sup>203</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, σελ 37, Παράγραφος 8
- <sup>204</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 27, Παράγραφος 7.1.3
- <sup>205</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 27, Παράγραφος 7.1.4
- <sup>206</sup> Προεδρικό Διάταγμα 56/2004, ΦΕΚ 47-11/02/2004, Σελ 964, Παράγραφοι 15.16
- <sup>207</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 35, Παράγραφος 1
- <sup>208</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 327, 38, 39, Παράγραφοι 8, 9, 10, 11, 12
- <sup>209</sup> «Κώδικας Ασφαλείας Πρακτικής» (Security Code of Practice), ILO & IMO, 2004, Σελ 327, 38, 39, Παράγραφοι 8, 9, 10, 11, 12
- <sup>210</sup> <http://www.shipcruise.org/cruise-ship-passenger-capacity-ratings/>, 31/07/2015, 22:20
- <sup>211</sup> [http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime\\_Security.asp](http://www.uscg.mil/d14/feact/Maritime_Security.asp), 27/07/2015, 22:30
- <sup>212</sup> Fiona McNaught, Πλωτάρχης πολεμικού Ναυτικού της Αυστραλίας, «Αποτελεσματικότητα του Κώδικα ISPS στην αντιμετώπιση των απειλών της ναυτικής ασφάλειας», Geddes Papers, 2005, σελ 5
- <sup>213</sup> The Hong Kong Polytechnic University, Department of Logistics and Maritime Studies, Koi Yu Adolf Ng, «Maritime security instruments in practice: a critical review of the implementation of ISPS code in the port of Hong Kong», σελ 10-11, κεφάλαιο 5

---

<sup>214</sup> Fiona McNaught, Πλωτάρχης πολεμικού Ναυτικού της Αυστραλίας, «Αποτελεσματικότητα του Κώδικα ISPS στην αντιμετώπιση των απειλών της ναυτικής ασφάλειας», Geddes Papers, 2005, σελ 5-6

<sup>215</sup> Fiona McNaught, Πλωτάρχης πολεμικού Ναυτικού της Αυστραλίας, «Αποτελεσματικότητα του Κώδικα ISPS στην αντιμετώπιση των απειλών της ναυτικής ασφάλειας», Geddes Papers, 2005, σελ 6-7