

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ : ΒΑΡΟΥΞΑΚΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
(τρίτος κύκλος σπουδών)**

**ΘΕΜΑ: ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ SECURITY – ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ ,  
Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ**



**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ Β ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ, αναπληρωτής καθηγητής**

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2006**

**Επιτροπή:**

Μιχάλης Παζαρζής , επίκουρος καθηγητής

Γιώργος Σαμιώτης , λέκτορας

### **Ευχαριστίες:**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά και ιδιαίτερα τον επιβλέπον καθηγητή μου , κ. Βασίλη Τσελέντη για τις πολύτιμες γνώσεις του αλλά και για την ευκαιρία που μου προσφέρθηκε να συνεργασθώ μαζί του.

**Δεκέμβριος 2006, Δημήτρης Βαρουξάκης**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### **1. Εισαγωγή, σελ.6**

- 1.1 Η τρομοκρατία στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας
- 1.2 Γιατί η ναυτιλία αποτελεί στόχο των τρομοκρατών
- 1.3 Ιστορικό των καταγεγραμμένων περιστατικών τρομοκρατίας
- 1.4 Υποθετικά σενάρια κινδύνου
- 1.5 Τρομοκρατία και πειρατεία – Υπάρχει σχέση;

### **2. Η ανάληψη πρωτοβουλίας στα πλαίσια του ΙΜΟ, σελ.18**

- 2.1 Η τροποποίηση της SOLAS
- 2.2 Ο Κώδικας ISPS

### **3. Οι αναληφθείσες πρωτοβουλίες στις ΗΠΑ, σελ.33**

- 3.1 Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων
- 3.2 Ο κανόνας της «εικοσιτετράωρης προειδοποίησης»
- 3.3 Η κατάργηση των θεωρήσεων με βάση τους καταλόγους των ναυτικών
- 3.4 Operation Safe Commerce (OSC)
- 3.5 Η ειδοποίηση 96 ώρες πριν τον κατάπλου των πλοίων
- 3.6 Η πρωτοβουλία για τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια
- 3.7 Operation Port Shield
- 3.8 Χρηματοδότηση των λιμένων (Port Security Grants)
- 3.9 Σύσταση ειδικών επιχειρησιακών ομάδων (Maritime Safety and Security Teams)
- 3.10 Ο εφοδιασμός των εργαζομένων στις μεταφορές με βιομετρικές ταυτότητες (Transportation workers identity card)
- 3.11 America's Waterways Watch
- 3.12 Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

### **4. Μέτρα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σελ.38**

- 4.1 Η Θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο ζήτημα της ασφάλειας
- 4.2 Κανονισμοί και Οδηγίες

### **5. Οι κίνδυνοι κατά τύπο πλοίου, σελ.43**

- 5.1 Τρομοκρατία και ναυτιλία container,
- 5.2 Τρομοκρατία και ναυτιλία χύδην
- 5.3 Τρομοκρατία και πλοία τύπου Car carriers

## **6. Τρομοκρατία και επιβατηγός ναυτιλία, σελ.47**

- 6.1 Παράγοντες κινδύνου
- 6.2 Τα προγενέστερα του ISPS μέτρα
- 6.3 Τρομοκρατία και κρουαζιερόπλοια
- 6.4 Οι επιπτώσεις της τρομοκρατίας στον τομέα της κρουαζιέρας

## **7. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές, σελ.56**

## **8. Οι οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων του ISPS, σελ.59**

- 8.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις στα κράτη και στην εφοδιαστική αλυσίδα
- 8.2 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στα πλοία
- 8.3 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στις ναυτιλιακές εταιρείες
- 8.4 Συνοπτικά
- 8.5 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στα λιμάνια
- 8.6 Αύξηση ναύλων και ασφαλιστικές επιπτώσεις
- 8.7 Το ζήτημα της αστικής ευθύνης στις επιβατικές μεταφορές

## **9. Η Εφαρμογή των νέων μέτρων ασφάλειας, σελ.74**

- 9.1 Η πορεία συμμόρφωσης με τα μέτρα για τα πλοία και τα λιμάνια
- 9.2 Τα αποτελέσματα των πρώτων επιθεωρήσεων στα πλοία
- 9.3 Χρηματοδότηση και αξιολόγηση της αναληφθείσας δράσης

## **10. Ζητήματα εφαρμογής των νέων μέτρων ασφάλειας, σελ.85**

- 10.1 Τα νέα μέτρα ασφάλειας και σημαίες ευκαιρίας
- 10.2 Η έγκριση των σχεδίων ασφάλειας από τις ΗΠΑ
- 10.3 Τα δέκα προηγούμενα λιμάνια προσέγγισης
- 10.4 Η επιθεώρηση από τις ΗΠΑ λιμένων στην αλλοδαπή
- 10.5 Ο επιμερισμός της ευθύνης για τις καθυστερήσεις
- 10.6 Η διάθεση κατάλληλου πλοίου
- 10.7 Η υπόδειξη ασφαλούς λιμένα
- 10.8 Η σχέση safety security

## **11. Τα νέα μέτρα ασφάλειας και οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία, σελ.90**

- 11.1 Οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία ως παράγοντας κινδύνου
- 11.2 Η επιβάρυνση του ναυτικού επαγγέλματος
- 11.3 Η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος
- 11.4 Επάρκεια –Κατάρτιση ναυτικών

**12. Εφαρμογή των νέων μέτρων ασφάλειας στην Ελλάδα, σελ.95**

- 12.1 Η προετοιμασία των ελληνικών λιμανιών
- 12.2 Τα νέα μέτρα ασφάλειας και η ελληνική ακτοπλοΐα

**13. Η χρήση της τεχνολογίας για την κάλυψη των κενών στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας, σελ.102**

- 13.1 Βιομετρικά εργαλεία
- 13.2 Radio Frequency Identification Tags
- 13.3 Τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια
- 13.4 Η ηλεκτρονική παρακολούθηση της θέσης του container (tracking)
- 13.5 Ηλεκτρονικές σφραγίδες
- 13.6 Scanners
- 13.7 Συστήματα αποτροπής πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις από την ξηρά
- 13.8 Συστήματα αποτροπής πρόσβασης από την θάλασσα
- 13.9 Λογισμικό υποστήριξης αποφάσεων (decision support systems- targeting systems)

**14. Εργαλεία αξιολόγησης των κινδύνων , σελ.112**

- 14.1 Πίνακες ανάλυσης των κινδύνων (Threat and Risk Analysis Matrix)
- 14.2 Η συνάρτηση εκτίμησης του κινδύνου
- 14.3 ISPS/ MTSA Security Compliance Targeting Matrix

**15. Επίλογος - Συμπεράσματα, σελ.115**

## 1. Εισαγωγή

### 1.1 Η τρομοκρατία στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας

Η τρομοκρατική επίθεση στην Αμερική την 11 Σεπτεμβρίου 2001 κατέδειξε ότι η τρομοκρατία απειλεί όλες ανεξαιρέτως τις χώρες και όλους τους τομείς, μη εξαιρούμενης της ναυτιλίας και η διεθνή κοινότητα άρχισε να ανησυχεί ολοένα και πιο έντονα στο ενδεχόμενο ενός ισχυρού τρομοκρατικού χτυπήματος στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Τα τραγικά γεγονότα που συνέβησαν στη Μαδρίτη στις 11 Μαρτίου 2004 έφεραν στο προσκήνιο την ευπάθεια ολόκληρου του συστήματος των μεταφορών έναντι των τρομοκρατικών επιθέσεων και απέδειξαν ότι δεν μπορεί να επιτευχθεί ποτέ απόλυτη ασφάλεια.

Η τρομοκρατία στη θάλασσα δεν είναι ένα νέο φαινόμενο, και το ζήτημα της ασφάλειας στα πλοία είχε απασχολήσει τους ειδικούς εδώ και πολύ καιρό. Τις τελευταίες δεκαετίες οι πειρατείες σε πλοία για την αρπαγή των φορτίων τους έγιναν καταστάσεις ολοένα και συχνότερα εμφανιζόμενες, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή των ναυτικών και αποφέροντας απώλειες φορτίων αξίας εκατομμυρίων δολαρίων.

Το 1985, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) εξέδωσε την Απόφαση A.545 (13), «μέτρα για να αποτραπούν οι πράξεις από την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία ενάντια σε πλοία», και τον Σεπτέμβριο του 1986, η Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (MSC) ενέκρινε την εγκύκλιο 443 «μέτρα για να αποτραπούν οι παράνομες πράξεις ενάντια στους επιβάτες και πλήρωμα στα πλοία», που προορίζονταν για εφαρμογή στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια άνω των 24 ωρών και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν. Αυτό ήταν ένα προσωρινό μέτρο μέχρι την θέση σε ισχύ το 1992 της Συνθήκης για την «καταστολή εκνόμων πράξεων ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας» (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation- 1988), η εφαρμογή της οποίας επεκτάθηκε αργότερα και στις πλωτές πλατφόρμες, ενώ το 1996, εκδόθηκε η Εγκύκλιος 754 της Επιτροπής Ναυτιλιακής Ασφάλειας, για την «ασφάλεια σε ακτοπλοϊκά πλοία».

Ωστόσο η επίθεση στους δίδυμους πύργους και οι αναλύσεις που ακολούθησαν απέδειξαν το εύρος του παγκόσμιου τρομοκρατικού δικτύου, το μέγεθος των επιχειρήσεων που οι τρομοκράτες είναι ικανοί να αναλάβουν και κυρίως την αποφασιστικότητα τους να προχωρήσουν σε νέα χτυπήματα, όχι περιστασιακά και περιφερειακής σημασίας αλλά χτυπήματα που μπορούν να κλυδωνίσουν ολόκληρη την δυτική κοινωνία στο πιο κρίσιμο πεδίο οργάνωσης και έκφρασης της, την οικονομία. Στα μαγνητοφωνημένα του μηνύματα ο Bin Laden έχει καταστήσει σαφές ότι η οικονομία του δυτικού κόσμου αποτελεί στόχο της Al Qaeda.

Όλα ανεξαιρέτως τα πλοία μπορούν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως όπλα για επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά εν αγνοία τους επικίνδυνων φορτίων. Τρομοκρατική ενέργεια κατά πλοίου είναι δυνατό να εκδηλωθεί είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου, είτε από το εσωτερικό του πλοίου-στόχου από τρομοκράτες που έχουν ήδη παρεισφρήσει σε αυτό ή που επιβιβάζονται σε αυτό με τη βία. Τα επιβατηγά πλοία αποτελούν πρόσφορους στόχους λόγω του πλήθους των ζώων

που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας. Τα φορτηγά πλοία είναι εξίσου ευάλωτα λόγω κυρίως των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρουν. Η ίδια η φύση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους τρομοκράτες οι οποίοι ενδέχεται, για παράδειγμα, να αναζητήσουν τρόπους για να ανατινάξουν τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία αυτά μέσα σε κάποιο λιμένα. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς πόσες ζωές θα χαθούν και πόσο μεγάλη ζημιά θα προκληθεί στο περιβάλλον σε τέτοια περίπτωση.

## 1.2 Γιατί η ναυτιλία αποτελεί στόχο των τρομοκρατών

Το γιατί η ναυτιλία αποτελεί πιθανό στόχο είναι περισσότερο ή λιγότερο προφανές αφού δυστυχώς πληροί τα βασικά κριτήρια επιλογής ενός στόχου από τρομοκράτες τα οποία είναι:

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

Ειδικότερα:

α) Ως γνωστόν η ναυτιλία είναι η καρδιά του παγκόσμιου εμπορίου καθώς το 80% του συνολικού όγκου αυτού μεταφέρεται θαλασσίως. Το 2002 το μέγεθος του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ξεπέρασε κάθε προηγούμενο με σχεδόν 5,9 δισεκατομμύρια μεταφερθέντες μετρικούς τόνους εμπορευμάτων, αξίας ενός τρισεκατομμυρίου δολαρίων. Αυτή η εξάρτηση της οικονομίας από το εμπόριο και τις μεταφορές είναι ικανή από μόνη της να προκαλέσει το ενδιαφέρον ατόμων που με μικρή προσπάθεια θα μπορούσαν να καταφέρουν τεράστια οικονομική ζημιά σε ολόκληρα κράτη.

β) Η παγκόσμια ναυτιλία είναι μια βιομηχανία τεράστιας κλίμακας, πολύπλοκη, ελαφριά ρυθμισμένη και συχνά μυστικοπαθής ως προς τα πρόσωπα που συμμετέχουν στις διαδικασίες. Το μεγαλύτερο μέρος του δια θαλάσσης διεθνές εμπορίου πραγματοποιείται με τουλάχιστον 46.000 πλοία που προσεγγίζουν σε πάνω από 2.800 λιμένες. Υπάρχουν περισσότεροι από 1,2 εκατομμύριο ναυτικοί και εκατοντάδες χιλιάδες εργαζομένοι στα λιμάνια. Επιπλέον στην διαδικασία της μεταφοράς εμπλέκονται τα πρόσωπα του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή και των παγκοσμίως 40.000 αποστολέων φορτίου και 10 εκατομμυρίων παραληπτών. Ένα τυπικό από πόρτα σε πόρτα ταξίδι ενός εμπορευματοκιβώτιο περιλαμβάνει μέχρι το στάδιο της παράδοσης του περίπου 25 διαφορετικούς χειριστές, 40 διαφορετικά έγγραφα, 15 θέσεις προσωρινής στοιβασίας, αποθήκευσης ή μεταφόρτωσης και πολύ συχνά εμπεριέχει και άλλους τρόπους μεταφορών όπως οδικές ή σιδηροδρομικές.

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

γ) Εκτός από τα πλοία και τους λιμένες, τα εκατομμύρια των ομοιόμορφων εμπορευματοκιβωτίων που φέρνουν το μεγαλύτερο μέρος του σημερινού γενικού φορτίου σε όλο τον κόσμο είναι ένας εφιάλτης για την ασφάλεια. Τα σφραγισμένα εμπορευματοκιβώτια είναι ανυπέβλητο πρόβλημα καθώς συχνά δεν γνωρίζει κανείς το περιεχόμενο τους το οποίο μπορεί να είναι οτιδήποτε, από όπλα ή ακόμα και υλικά μαζικής καταστροφής που προορίζονται για τη διενέργεια μιας τρομοκρατικής επίθεσης σε κάποιο ηπειρωτικό σημείο μέχρι μηχανισμούς που οι τρομοκράτες σκοπεύουν να τους πυροδοτήσουν επάνω στο πλοίο. Ακόμα και ένα καθόλα νόμιμο σφραγισμένο εμπορευματοκιβώτιο που το περιεχόμενο του είναι γνωστό μπορεί να ανοιχθεί λαθραία και οι τρομοκράτες να προσθέσουν το καταστροφικό υλικό τους και να το ξανακλείσουν.

δ) Τα δύο τρίτα της επιφάνειας της γης καλύπτονται από ωκεανούς το μεγαλύτερο μέρος των οποίων είναι χαρακτηρισμένο ως διεθνή ύδατα, όπου τα πλοία είναι ελεύθερα να πλέουν χωρίς ή με ελάχιστο έλεγχο.

Παράλληλα, το θαλάσσιο εμπόριο διακινείται σε πολύ μεγάλο ποσοστό μέσω κάποιων στενών γεωγραφικών περιοχών. Για παράδειγμα, περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου εμπορίου και το μισό διακινούμενο πετρέλαιό περνούν από τα στενά του Malaca και της Σιγκαπούρης. Τέτοιες περιοχές αποτελούν από στρατηγικής πλευράς ιδανικά σημεία για τη δράση των παρανόμων καθώς η συνδρομή βοήθειας στα πλοία είναι δύσκολη λόγω της πολύ μεγάλης απόστασης από τον δυτικό κόσμο ενώ τα κράτη που τις περιβάλλουν αδυνατούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά το πρόβλημα. Πλοία που μεταφέρουν εύφλεκτο, εκρηκτικό, τοξικό ή ρυπογόνο φορτίο θα μπορούσαν να είναι ενδιαφέρον στους τρομοκράτες και αυτό ανησυχήσει τις ναυτιλιακές εταιρίες, τους ναυτικούς και τις περιφερειακές κυβερνήσεις που εξαρτώνται για το διεξαγωγή του εμπορίου τους και την ζωτικής σημασίας ανάγκη για εισαγωγή πετρελαίου από την ανεμπόδιστη διέλευση των πλοίων μέσω αυτών των στενών.

### **1.3 Ιστορικό των καταγεγραμμένων περιστατικών τρομοκρατίας**

Το πόσο πιθανό είναι το ενδεχόμενο μιας τρομοκρατικής επίθεσης στον τομέα της ναυτιλίας είναι δύσκολο να υπολογισθεί με ακρίβεια. Ακόμα και οι εκτιμήσεις για το μέγεθος του στόλου που μπορεί να τεθεί άμεσα στην επιχειρησιακή διάθεση της Al Qaeda ποικίλουν από μερικές δεκάδες πλοία έως 300. Το μόνο βέβαιο είναι το γεγονός ότι η Al Qaeda έχει καταφέρει με επιτυχία μέχρι σήμερα δύο χτυπήματα στην θάλασσα, σε ένα πολεμικό και ένα σε εμπορικό πλοίο, καθώς και το γεγονός ότι οποιαδήποτε προσπάθεια ελέγχου όλων των πλοίων που κυκλοφορούν στον πλανήτη είναι απλά αδύνατη. Τα δύο παραπάνω κάνουν τους ειδικούς να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και τους πιο απαισιόδοξους από αυτούς να ισχυρίζονται ότι το θέμα δεν είναι αν η Al Qaeda ξαναχτυπήσει στην θάλασσα αλλά το πότε.

Στις 12 Οκτωβρίου του 2000 η Al Qaeda επιτέθηκε στο θωρηκτό ΗΠΑ USS COLE, ενώ αυτό βρισκόταν στο λιμάνι του Aden στην Υεμένη για ανεφοδιασμό. Ένα ταχύπλοο σκάφος φορτωμένο με εκρηκτικά προσέκρουσε με ταχύτητα στα πλευρά του θωρηκτού ανοίγοντας ένα ρήγμα 40 ποδών με αποτέλεσμα να σκοτωθούν 17 αμερικανοί ναύτες και να τραυματιστούν 40.



Στις 18 Οκτωβρίου του 2001 ξεκίνησε από τις δυνάμεις του NATO η επιχείρηση «Active Endeavour» στα πλαίσια της οποίας διενεργούνται από τα πολεμικά πλοία νηοψίες σε εμπορικά πλοία. Οι νηοψίες αυτές περιλαμβάνουν τον έλεγχο του πλοίου, του φορτίου, των ναυτικών και των συνοδευτικών τους εγγράφων και αρχικά επικεντρώθηκαν στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Η επιλογή των πλοίων που ελέγχονται γίνεται με κριτήρια όπως μεταξύ άλλων τους ναυλωτές, την σημαία του πλοίου και τις καταγεγραμμένες διαδρομές του.

Στις 6 Οκτωβρίου 2002 το διπύθμενο γαλλικό δεξαμενόπλοιο Limburg έγινε στόχος τρομοκρατών στο λιμάνι Ash Shihr, 570 χιλιόμετρα ανατολικά του Aden όταν μια βάρκα με εκρηκτικά εξερράγη δίπλα του. Ένας ναυτικός σκοτώθηκε, το πλοίο υπέστη τεράστιες ζημιές και 8.000 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα. Ο τρόπος της επίθεσης και ένα μήνυμα του Bin Laden τις επόμενες ημέρες κατά των συμμάχων των ΗΠΑ οδήγησαν τους ειδικούς να αποφανθούν ότι η Al Qaeda βρίσκεται πίσω και απ' αυτήν την πράξη.



το δεξαμενόπλοιο Limburg μετά την επίθεση της 6-10-2002

Τον Νοέμβριο του 2002 συνελήφθη ο Abdulrahim Mohammed Abda al-Nasheri ειδικός σε θέματα ναυτιλίας της Al Qaeda και επικεφαλής των ναυτικών της επιχειρήσεων.<sup>12</sup> Ο Al-Nasheri κατηγορείται ως ο σχεδιαστής της επιχείρησης κατά του USS COLE και φαίνεται να έχει ομολογήσει ότι σχεδίαζε και άλλες επιθέσεις εναντίον πολεμικών και εμπορικών πλοίων στο στενό του Γιβραλτάρ και στην Μεσόγειο. Παράλληλα με τις ομολογίες αυτές η βομβιστική επίθεση στην Μαδρίτη και η σύλληψη ενός τρομοκρατικού πυρήνα στο Μαρόκο ώθησαν τις δυτικές δυνάμεις να ενίσχυσαν από την άνοιξη του 2003 την προληπτική παρουσία και δράση των πλοίων του NATO και στην Δυτική Μεσόγειο, εντατικοποιώντας τις διενεργούμενες νηοψίες και συνοδεύοντας τα δεξαμενόπλοια που πραγματοποιούν διέλευση στο Γιβραλτάρ.

<sup>12</sup> John C. K. Daly, Al Qaeda and Maritime Terrorism, Terrorism Monitor, Oct 24 2003, Volume 1, Issue 4

Από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και μετά περίπου 50 πλοία θεωρούνται ως ύποπτα για σχέσεις με την Al Qaeda και παρακολουθούνται στενά από τις δυνάμεις του NATO, χωρίς ωστόσο να έχει προκύψει κάποιο σημαντικό εύρημα.

Το ιστορικό των υποκινούμενων από τρομοκρατικά κίνητρα επιθέσεων σε πλοία είναι μακρύ και ξεκινάει από της 7 Οκτωβρίου 1985 όταν 4 ένοπλοι του Παλαιστινιακού Απελευθερωτικού Μετώπου κατέλαβαν το ιταλικό κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro ενώ αυτό έπλεε στα Αιγυπτιακά χωρικά ύδατα. Για την απελευθέρωση των 420 επιβαινόντων οι εισβολείς απαίτησαν την απελευθέρωση 50 παλαιστίνων κρατουμένων και για να αποδείξουν την αποφασιστικότητά τους σκότωσαν και πέταξαν στην θάλασσα έναν αμερικανό επιβάτη. Μετά από δύο ημέρες ομηρίας οι αιγυπτιακές αρχές επέτρεψαν στους παλαιστίνιους να διαφύγουν σε αντάλλαγμα της απελευθέρωσης του πλοίου και των επιβατών.

Στις 16 Ιανουαρίου 1996 Τσετσένοι αντάρτες κατέλαβαν το επιβατηγό πλοίο Anrasia που απέπλευσε από το λιμάνι της Τραπεζούντας, κρατώντας όμηρους τους 200, κυρίως ρώσους και τούρκους, επιβάτες. Σκοπός των ανταρτών ήταν να ευαισθητοποιηθεί η κοινή γνώμη για τον πόλεμο στην Τσετσενία μεταξύ Ρώσων και Τσετσένων και για την απελευθέρωση των ομήρων ζήτησαν την αποφυλάκιση συναγωνιστών τους. Υπό την απειλή όπλων το πλοίο έφτασε έξω από το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης όπου οι τουρκικές αρχές δεν του επέτρεψαν να εισέλθει. Οι αντάρτες αρχικά απείλησαν ότι θα ανατινάξουν το πλοίο με τους επιβαίνοντες, αλλά στην συνέχεια παραδόθηκαν μετά από διαπραγματεύσεις και οι όμηροι απελευθερώθηκαν μετά από 4 ημέρες.

Στις 11 Ιουλίου 1988 τέσσερις ένοπλοι επιβιβάστηκαν στο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο City of Poros και στην θαλάσσια περιοχή κοντά στην Αίγινα, άνοιξαν πυρ κατά των 500 επιβατών, οι περισσότεροι από τους οποίους αμερικανοί και δυτικοευρωπαίοι τουρίστες, με αυτόματα όπλα καθώς και με χειροβομβίδες. Εννιά επιβαίνοντες σκοτώθηκαν ενώ οι τρομοκράτες διέφυγαν με ταχύπλοο σκάφος.

Στις 28 Φεβρουαρίου 2000, 45 άνθρωποι σκοτώθηκαν από έκρηξη βόμβας που είχε τοποθετηθεί σε λεωφορείο κατά την διάρκεια της εκφόρτωσης από το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο Our Lady of Mediatrix στο λιμάνι Lanao del Sur στις Φιλιππίνες.

Στις 30 Οκτωβρίου 2001 το δεξαμενόπλοιο Silk Pride δέχθηκε επίθεση αυτοκτονίας με πλοιάριο φορτωμένο με εκρηκτικά στο λιμάνι Jaffna της Σρι Λάνκα. Αρκετοί ναυτικοί σκοτώθηκαν καθώς και οι 4 «καμικάζι», μεταξύ των οποίων δύο γυναίκες. Την ευθύνη για την επίθεση ανέλαβε η οργάνωση Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE). Οι Τίγρεις του Ταμίλ που διεξάγουν επί χρόνια αποσχιστικό αγώνα από την επίσημη κυβέρνηση της Σρι Λάνκα έχουν πλούσιο παρελθόν σε επιθέσεις εναντίων εμπορικών πλοίων με σκοπό κυρίως την πρόκληση πληγμάτων στο εφοδιασμό της αντίπαλης κυβερνητικής παράταξης αλλά και την κατάσχεση φορτίων για τον δικό τους εφοδιασμό. Τέτοιες επιθέσεις έχουν καταγραφεί στις 13 Αυγούστου 1998 εναντίον του πλοίου Princess Kash στο οποίο οι επαναστάτες επιβιβάστηκαν μεταμφιεσμένοι σε αξιωματικούς του πολεμικού ναυτικού της Σρι Λάνκα, τον Σεπτέμβριο του 1997 εναντίον του πλοίου Cordiality το οποίο και βύθισαν και τον Ιούλιο του 1997 εναντίον

του πλοίου Morang Bong κατάσχοντας το φορτίο του και σκοτώνοντας 3 Κορεάτες ναυτικούς. Οι Τίγρεις του Ταμίλ έχουν δράσει και εναντίον επιβατηγών πλοίων, τον Αύγουστο του 1996 εναντίον του πλοίου Princess Wave στο οποίο προκάλεσαν υλικές ζημιές και το 1995 εναντίον του πλοίου Isis Mona κρατώντας όμηρους τους 135 επιβάτες του.

Στις 27 Αυγούστου 2005 μια βόμβα που είχε τοποθετηθεί σε κάδο απορριμμάτων στο επιβατηγό πλοίο Dona Ramona στο λιμάνι Lamitan των Φιλιππίνων, εξερράγη με αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό πολλών επιβατών.

Στις 5 Νοεμβρίου 2005 το κρουαζιερόπλοιο Seabourn Spirit με περίπου 300 επιβαίνοντες δέχθηκε επίθεση από πειρατές που πλησίασαν με ταχύπλοα σκάφη και άνοιξαν πυρ με πολυβόλα όπλα και χειροβομβίδες.

## **1.4 Υποθετικά σενάρια κινδύνου**

### **1.4.1 Το σενάριο της επίθεσης με πυρηνικά όπλα**

Ο φόβος για την λαθραία παρείσφρηση ατομικών υλικών στα πλοία χρονολογείται από την ίδια την έναρξη της ατομικής εποχής. Στις 2 Αυγούστου 1939 ο Αλβέρτος Einstein έγραψε μια επιστολή στον Πρόεδρο Φρανκλίνο Roosevelt για να τον ενημερώσει ότι σύντομα το ουράνιο θα μπορούσε να αποτελέσει μια εξαιρετικά ισχυρή πηγή ενέργειας η οποία όμως θα πρέπει να την διαχειριστεί κανείς με τεράστια προσοχή.<sup>12</sup> Συνεχίζοντας πρόσθεσε ότι το ουράνιο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή βομβών και επεσήμανε ότι μια βόμβα αυτού του τύπου που μεταφέρετε με πλοίο θα μπορούσε να καταστρέψει ένα ολόκληρο λιμάνι και τον περιβάλλοντα του χώρο.

Η προφητεία του Einstein είναι σήμερα ένας εφιάλτης για την ασφάλεια στον σύγχρονο κόσμο και όλες οι λιμενικές αρχές ανησυχούν στο ενδεχόμενο μιας τέτοιας τρομοκρατικής επίθεσης. Το εφιαλτικό αυτό σενάριο θα μπορούσε να υλοποιηθεί με την μεταφορά μιας ατομικής βόμβας σε ένα container και την πυροδότηση της σε ένα λιμάνι. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η Al Qaeda έχει στην κατοχή της ατομικό υλικό, το σίγουρο όμως είναι ότι έχει κάνει προσπάθειες να το αποκτήσει. Την δεκαετία του 90 πράκτορες της Al Qaeda προσπάθησαν 3 φορές να αγοράσουν απεμπλουτισμένο ουράνιο στην Ευρώπη, την Αφρική και την Ρωσία, χωρίς επιτυχία, ενώ το 2001 ο Bin Laden φαίνεται να είχε συνάντηση με συνταξιούχους πυρηνικούς επιστήμονες από το Πακιστάν. Οι φιλοδοξίες αυτές της Al Qaeda για την κατοχή υλικών και τεχνογνωσίας με σκοπό την κατασκευή ατομικής βόμβας επιβεβαιώθηκαν και από σχετικά έγγραφα που βρέθηκαν στο Αφγανιστάν μετά την πτώση των Ταλιμπάν.<sup>19</sup> Παρόλα αυτά οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι ακόμα και αν οι τρομοκράτες αποκτούσαν και τα υλικά και την τεχνογνωσία θα χρειαζόντουσαν πολλά χρόνια για να κατασκευάσουν την βόμβα που επιθυμούσαν. Μια εναλλακτική περίπτωση θα ήταν οι τρομοκράτες να έκλεβαν ατομικά

<sup>12</sup> John C. K. Daly, Al Qaeda and Maritime Terrorism, Terrorism Monitor, Oct 24 2003, Volume 1 , Issue 4

<sup>19</sup> Michael Richardson, A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, February 24 2004, Institute of South Asia studies, σελίδα 13

υλικά από τις αποθήκες που τα φυλάσσουν τα 8 κράτη που τα διαθέτουν.<sup>17</sup> Και αυτή η περίπτωση έχει μικρές πιθανότητες αφού τα υλικά αυτά φυλάσσονται πολύ καλά. Για τον σκοπό αυτό, πρόσφατα, οι ΗΠΑ σε συνεργασία με την Ρωσία ανέλαβαν πρωτοβουλία στα πλαίσια της Διεθνούς Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας για την ενίσχυση των μέτρων φύλαξης των υλικών αυτών. Το ερώτημα ωστόσο που παραμένει και ανησυχεί ιδιαίτερα τις ΗΠΑ είναι αν άλλες χώρες όπως πχ η Βόρεια Κορέα διαθέτουν και αυτές πυρηνικά όπλα που ενδεχομένως θα μπορούσαν να πουλήσουν ή να κλαπούν από αυτές. Πιθανότερο σενάριο από το παραπάνω είναι η κατασκευή και πυροδότηση της λεγόμενης «βρώμικης βόμβας». Η βόμβα αυτή θα αποτελούνταν από συμβατικά εκρηκτικά όπως TNT ή νιτρική αμμωνία συσκευασμένα με ραδιενεργά υλικά. Στην περίπτωση αυτή δεν έχουμε ατομική έκρηξη αλλά συμβατική έκρηξη που όμως παράλληλα διασκορπίζει ραδιενέργεια η οποία με την βοήθεια του ανέμου μπορεί να μεταφερθεί αρκετά χιλιόμετρα μακριά. Ανάλογα με την ποσότητα του ραδιενεργού υλικού τα θύματα στα επόμενα έτη στην περιοχή μπορεί να ανέρθουν σε πολλές χιλιάδες. Ο πανικός που θα προκύψει θα είναι απίστευτος στην πόλη όπου η βόμβα θα εκραγεί και η πόλη αυτή θα πρέπει να εκκενωθεί για πολλούς μήνες. Προφανώς η οικονομική ζημιά της τοπικής περιοχής θα είναι ολοκληρωτική ενώ για τις εγκαταστάσεις στο λιμάνι, που θα δεχτούν το μεγαλύτερο μέρος της ραδιενέργειας και τα άλλα κτήρια που βρίσκονταν κοντά σε αυτό ο μόνος τρόπος για να απολυμανθούν είναι η κατεδάφιση τους. Το πόσο εύκολα οι τρομοκράτες μπορούν να αποκτήσουν ραδιενεργά υλικά είναι ανησυχητικό. Πράγματι, τέτοια υλικά χρησιμοποιούνται όχι μόνο για στρατιωτικούς σκοπούς αλλά και για τους σκοπούς της βιομηχανίας και της ιατρικής. Πυρηνικά εργοστάσια για την δημιουργία ηλεκτρικής ενέργειας, ερευνητικά εργαστήρια, νοσοκομεία, είναι τα μέρη που μπορεί κανείς να βρει κανείς τέτοια υλικά. Σύμφωνα με έρευνα της Διεθνούς Επιτροπής Ενέργειας 20.000 επίσημοι φορείς χρησιμοποιούν ραδιενεργά υλικά για ειρηνικούς σκοπούς σε όλες τις χώρες του κόσμου. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα 100 από αυτές τις χώρες φαίνεται ότι δεν διαθέτουν επαρκή μέσα για να προστατέψουν τα υλικά αυτά από το ενδεχόμενο της κλοπής.

Είναι προφανές ότι οι ΗΠΑ είναι το κράτος που φοβάται περισσότερο από κάθε άλλο την τρομοκρατική επίθεση με πυρηνικά και τα τελευταία χρόνια τεράστια ποσά έχουν δαπανηθεί στον τομέα της έρευνας για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου ενδεχομένου. Οι σημερινοί σαρωτές container που χρησιμοποιούνται και στηρίζονται στην τεχνολογία των ακτινών X και Γ δεν μπορούν να προσφέρουν απόλυτη επιτυχία στον εντοπισμό ραδιενεργών ουσιών όπως ουρανίου και πλουτονίου, αν αυτές είναι καλά κρυμμένες και περιβάλλονται κάποια άλλα υλικά όπως ο μόλυβδος. Για τον λόγο αυτό πυρηνικοί επιστήμονες στα εργαστήρια του Los Alamos των ΗΠΑ, το 2005, διεξήγαγαν έρευνες και ανέπτυξαν νέες τεχνολογίες για την δημιουργία μιας καινούργιας γενιάς σαρωτών που θα έχουν καλύτερα αποτελέσματα.<sup>18</sup> Το κόστος αυτού του σαρωτή ανίχνευσης εμπορευματοκιβωτίων υπολογίζεται σε 1 εκατομμύριο δολάρια. Παράλληλα στον προϋπολογισμό των ΗΠΑ για το 2006 προβλέφθηκε και ένα κονδύλιο της τάξης των 227

<sup>17</sup> Jonathan Medalia, CRS Report for Congress: Terrorist Nuclear Attacks on Seaports: Threat and Response, February 10, 2005, page 5

<sup>18</sup> Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, The Journal of international Policy Solutions, Volume 3 Spring 2005, page 17

εκατομμυρίων δολαρίων για την δημιουργία ενός Εθνικού Κέντρου Ανίχνευσης Πυρηνικών με σκοπό την ανάπτυξη συστημάτων ανίχνευσης των παραπάνω υλικών.

#### **1.4.2 Το σενάριο της επίθεσης σε πλοίο που διέρχεται ναυτιλιακά στενά**

Το σενάριο αυτό προβλέπει την επίθεση τρομοκρατών σε πλοίο που διέρχεται πολυσύχναστα ναυτιλιακά στενά ή διαύλους. Τα σημεία αυτό είναι σημεία κλειδιά για τις ροές του παγκοσμίου εμπορίου καθώς υπολογίζεται ότι το 75% του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου διακινείται μέσω ναυτιλιακών στενών. Παράλληλα μέσω τέτοιων στενών περασμάτων διακινούνται καθημερινώς 35 εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου, αριθμός που αντιπροσωπεύει το 1/2 της παγκόσμιας κατανάλωσης, καθώς και σημαντικές ποσότητες άλλων εξαιρετικά πολύτιμων πηγών ενέργειας όπως υγροποιημένα αέρια κλπ.

Τα σημαντικότερα από αυτά τα περάσματα θα μπορούσαν να καταγραφούν ως ακολούθως :

- τα στενά του Hormuz, το μοναδικό πέρασμα προς τον Περσικό κόλπο,
- τα στενά του Malacca και της Σιγκαπούρης που ενώνουν τον Ινδικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό και μέσω των οποίων μεταφέρεται το πετρέλαιο της Μέσης Ανατολής προς τις μεγαλύτερες αγορές κατανάλωσης πετρελαίου της Ασίας,
- η διώρυγα του Παναμά, που συνδέει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό Ωκεανό,
- η διώρυγα του Σουέζ
- το πέρασμα του Bab el-Mandab που ενώνει τον Κόλπο του Άντεν και την θάλασσα της Αραβίας με την Ερυθρά Θάλασσα,
- τα στενά του Βόσπορου που ενώνουν την Μαύρη Θάλασσα με την Μεσόγειο.

Ένα ενδεχόμενο επίθεσης στα διεθνή ναυτιλιακά στενά θα μπορούσε να συμβεί με αρκετούς τρόπους:

- με την κατάληψη του πλοίου από πειρατές οι οποίοι εκούσια θα προσάραζαν ή θα βύθιζαν το πλοίο,
- με επίθεση «καμικάζι» εναντίον του πλοίου από μικρό πλοiάριο υπό τον έλεγχο τρομοκράτη, φορτωμένο με εκρηκτικά,
- με επίθεση εναντίον του πλοίου με την χρήση πυραύλων τύπου RPG (rocket propelled grenades) από γειτονικό ηπειρωτικό σημείο ή από σκάφος που θα πλησίαζε.

Το δυσάρεστο είναι ότι η Al Qaeda θεωρείται βέβαιο ότι και πλοiάρια διαθέτει και πυραύλους για να πραγματοποιήσει τις παραπάνω ενέργειες. Επίσης σε σύγκριση με την αεροπειρατεία, η κατάληψη ενός πλοίου φαντάζει πολύ πιο εύκολο έργο αφού οι πειρατές μπορούν να επιβιβασθούν λαθραία στον στόχο τους σε οποιοδήποτε σημείο του ταξιδιού.

Μια επίθεση σε πλοίο που τα διαπλέει πολυσύχναστα στενά μπορεί να επιφέρει :

- το κλείσιμο των στενών αυτών με την βύθιση πλοίου μέσα σε αυτά ώστε να μην καθίσταται δυνατός ο διάπλους τους από άλλα πλοία για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας
- την αποφυγή των πλοίων για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα να διαπλέουν τα στενά εξαιτίας του φόβου μιας νέας επίθεσης.

Στην πρώτη περίπτωση η ζημία στην παγκόσμια οικονομία θα ήταν τεράστια και θα εξαρτιόνταν από το χρόνο που τα στενά θα παρέμεναν κλειστά. Ανάλογες εμπειρίες η διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα έχει από το κλείσιμο του Σουέζ στις προηγούμενες δεκαετίες και είναι γνωστό ποιές ήταν οι επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία.

Στην δεύτερη περίπτωση οι πλοιοκτήτριες εταιρείες θα έπρεπε να επανασχεδιάσουν τις διαδρομές των πλοίων τους χρησιμοποιώντας εναλλακτικές διαδρομές που ωστόσο θα αύξαναν τους χρόνους των ταξιδιών.

Οι αυξανόμενοι χρόνοι ταξιδιού θα αύξαναν τα έξοδα μεταφοράς και ως εκ τούτου τις τελικές τιμές των μεταφερομένων προϊόντων και την τιμή του πετρελαίου. Ο υπάρχον στόλος σήμερα λειτουργεί σε οριακά επίπεδα εντατικότητας και ως εκ τούτου θα αδυνατούσε να αντιμετωπίσει ικανοποιητικά την αύξηση των απαιτούμενων τονομιλίων λόγω της παράκαμψης των στενών, με αποτέλεσμα την τουλάχιστον πρόσκαιρη εμφάνιση έλλειψης προσφοράς. Κάτι τέτοιο θα συνεπάγονταν την διατάραξη των αποθεμάτων σε πετρέλαιο και καταναλωτικά είδη παγκοσμίως. Κατ'επέκταση η ανάγκη αύξησης του στόλου θα προκαλούσε μαζικές παραγγελίες νέων πλοίων και οι τιμές των ναυπηγήσεων θα εκτοξεύονταν.

Παράλληλα μια αύξηση των ασφαλιστρών που θα ακολουθούσε μια τέτοια ενδεχόμενη τρομοκρατική επίθεση θα επηρέαζε τον κλάδο της ναυτιλίας ενώ στην περίπτωση που η επίθεση αυτή στρέφονταν κατά ενός δεξαμενόπλοιου, με την τιμή του ασφαλιστρου να ενσωματώνεται στην τιμή του πετρελαίου, θα αναστατώνονταν ολόκληρη την παγκόσμια οικονομία.

Από τα παραπάνω περάσματα τα στενά του Mallaca και της Σιγκαπούρης είναι τα πιο ευάλωτα αλλά και ταυτόχρονα τα περισσότερο ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο.

Το μήκος των στενών αυτών είναι 600 μίλια με το στενότερο σημείο τους να είναι μόλις 1,5 μίλια. 50.000 πλοία ετησίως που μεταφέρουν το ένα τέταρτο του παγκόσμιου εμπορίου διαπλέουν μέσω αυτών. Το 80% του πετρελαίου που εισάγουν πολύ σημαντικές βιομηχανικές χώρες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία και η Νότια Κορέα φτάνει σε αυτές από τον Περσικό Κόλπο μέσω του παραπάνω περάσματος.

Το 1999, ένα supertanker καταλήφθηκε ενώ έπλεε στο στενό Phillip, το στενότερο τμήμα των στενών Mallaca, από πειρατές που ήταν οπλισμένοι μόνο με λίγα μαχαίρια.

Μια τρομοκρατική επίθεση στο στενό Phillip θα μπορούσε να κλείσει τα στενά Mallaca για ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, ίσως για αρκετούς μήνες. Μια τέτοια περίπτωση θα ήταν καταστροφική για τη παγκόσμια οικονομία, δεδομένου ότι τα στενά αυτά είναι το σημαντικότερο πέρασμα στον κόσμο για το διεθνές εμπόριο καθώς σύμφωνα με την Διεύθυνση Ενέργειας των ΗΠΑ το 1/2 του παγκόσμιου στόλου θα πρέπει να επανασχεδιάσει τις διαδρομές του.

Ειδικότερα τα πλοία θα πρέπει να αποκλίνουν της πορείας τους και να χρησιμοποιήσουν 2 εναλλακτικές διαδρομές, μέσω των στενών Sunda και Lombok. Το πέρασμα από το στενό Sunda επιφυλάσσει ιδιαίτερους ναυτιλιακούς κινδύνους, λόγω ρηχών βυθισμάτων, παλιρροιών και ελλειψής χαρτογράφησης και ως εκ τούτου τα μεγάλα πλοία container θα αναγκάζονταν να πλεύσουν μέσω των στενών Lombok γεγονός που θα πρόσθετε στα ταξίδια τους 1600 ναυτικά μίλια και 3-4 επιπλέον ημέρες εν πλω.

Αν οι συνολικές απώλειες στην παγκόσμια οικονομία από την επίθεση στους δίδυμους πύργους εκτιμήθηκε στα 2 τρισεκατομμύρια δολάρια , πολλοί ειδικοί υποστηρίζουν ότι μια τρομοκρατική επίθεση που θα έκλεινε τα στενά του Mallaca θα προκαλούσε απώλειες παρόμοιου μεγέθους αν υπολογίσει κανείς πέραν των άμεσων ζημιών και τον ψυχολογικό αντίκτυπο στις παγκόσμιες αγορές από την ξεκάθαρη διαπίστωση της τρωτότητας της δυτικής οικονομίας στις διαθέσεις της Al Qaeda.

Οι χώρες που θα πλήττονταν περισσότερο θα ήταν η Κίνα , η Ταϊβάν , η Νότια Κορέα και η Ιαπωνία καθώς βασίζουν την ανάπτυξη τους στην εισαγωγή πετρελαίου. Αλλά και η Σιγκαπούρη , το ακαθάριστο εθνικό προϊόν της οποίας στηρίζεται κατά 80% στην ναυτιλία θα δεχόταν τέτοιο πλήγμα που δύσκολα θα μπορούσε να αντεπεξέλθει. Για τον λόγο αυτό από το 2002 το Βασιλικό Ναυτικό και η Λιμενική Αστυνομία της Σιγκαπούρης ξεκίνησαν τακτικές περιπολίες σε όλο το μήκος των στενών», συνοδεύοντας παράλληλα και όσα πλοία μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο.

Τα στενά του Hormuz είναι επίσης σημαντικό πέρασμα. Αποτελούν την είσοδο στον Περσικό Κόλπο και το 50% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου καθώς και σημαντικές ποσότητες φυσικών αερίων διακινείται μέσω αυτών. Τα στενά του Hormuz έχουν μήκος 40 μίλια , από το Ιράν ως το Ομάν, και η διέλευση μέσω αυτών γίνεται μέσω 2 διαύλων που χρησιμοποιούνται ένας για την είσοδο και ένα για την έξοδο από τον Κόλπο οι οποίοι έχουν πλάτους 2 μιλιά ο καθένας. Για τους ίδιους λόγους με τα στενά του Mallaca το πέρασμα αυτό είναι ζωτικής σημασίας για τις χώρες τις Ανατολικής Ασίας ενώ οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης και οι ΗΠΑ εξαρτώνται λιγότερο από αυτό. Σε κάθε περίπτωση τυχόν κλείσιμο αυτών θα επιφέρει τεράστιες οικονομικές ζημιές στην παγκόσμια οικονομία και αυτό εξηγεί και τον λόγο της παρουσίας ναυτικών δυνάμεων του NATO στην περιοχή για την αστυνόμευση της.

Τα στενά του Βόσπορου στην Τουρκία έχουν 17 μίλια μήκος με το πλατύτερο σημείο τους να φτάνει μόλις το μισό μίλι. Η πρώτη ιδιαιτερότητα των στενών έγκειται στο ότι αποτελεί την μοναδική θαλάσσια διέξοδο για τα ρωσικά πετρέλαια της Κασπίας Θάλασσας. 150 πλοία την ημέρα διασχίζουν τα στενά μεταφέροντας καθημερινά 2.500 βαρέλια πετρελαίου. Το έτος πάνω από 50.000 πλοία διαπλέουν τα στενά , 8000 εκ των οποίων μεταφέροντας πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα φορτία. Η δεύτερη ιδιαιτερότητα των στενών έγκειται στο γεγονός ότι στο πέρασμα τους τα πλοία διασχίζουν μια πυκνοκατοικημένη πόλη 10 εκατομμυρίων κατοίκων , την Κωνσταντινούπολη. Οι τουρκικές αρχές είχαν εισάγει ελέγχους και περιορισμούς στην κυκλοφορία των φορτίων από παλαιότερα λόγω του φόβου της ενδεχόμενης έκρηξης ενός επικίνδυνου φορτίου ή της πρόκλησης σοβαρής ρύπανσης σχεδόν μέσα στην Πόλη, εξαιτίας ατυχήματος. Τα τελευταία χρόνια ο φόβος μιας έκρηξης που μπορεί να οφείλεται σε τρομοκρατικό χτύπημα οδήγησε στην αύξηση των ελέγχων.

Η οικονομική ζημιά που απειλείται από το κλείσιμο σημαντικών για την ναυτιλία στενών μπορεί πιθανώς να περιορισθεί από την λήψη κάποιων μέτρων. Κατά καιρούς έχουν προταθεί τέτοια μέτρα όπως:

α) Διπλωματικές ενέργειες και συμφωνίες μεταξύ των δυτικών κρατών και κρατών της Ασίας όπως η Σιγκαπούρη, η Ινδονησία και η Μαλαισία μπορούν να επιτρέψουν μια συντονισμένη δράση ικανή να φέρει καλύτερα αποτελέσματα. Μια τέτοια δράση θα περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον την βοήθεια σε πόρους και τεχνογνωσία προς τα περιφερειακά αυτά κράτη ώστε να μπορέσουν αναλάβουν υπεύθυνο και επιτυχή ρόλο προς τον σκοπό αυτό. Παράλληλα τα κράτη αυτά θα πρέπει να επιτρέπουν τη διέλευση και να διευκολύνουν τα πλοία του NATO που θα ενισχύσουν την παρουσία τους στην περιοχή για την προστασία των εμπορικών πλοίων.

β) Οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να καταρτίσουν εναλλακτικά σχέδια ρύθμισης των διαδρομών και των δρομολογίων τους στην περίπτωση του κλεισίματος των στενών Malaca.

γ) Η Κίνα, η Ιαπωνία και η Κορέα θα είναι οι πρώτες που θα πληγούν αν τα στενά Malaca κλείσουν. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει από τώρα να ρυθμίσουν τα αποθέματα τους κατάλληλα ώστε να είναι προετοιμασμένες να αντιμετωπίσουν ένα τέτοιο ενδεχόμενο.

δ) Η Ταϊλάνδη επεξεργάζεται τη δημιουργία πετρελαιοαγωγού μέσα στο έδαφος της που θα διασχίζει το πιο στενό της σημείο. Με βάση το σχέδιο αυτό το προερχόμενο με πλοία από τη Μέση Ανατολή πετρέλαιο θα εκφορτώνεται στη δυτική ακτή της χώρας θα μεταφέρεται μέσω του αγωγού στην ανατολική ακτή και από εκεί θα φορτώνεται εκ νέου σε δεξαμενόπλοια με προορισμό την Κίνα, την Ιαπωνία και την Κορέα. Μια τέτοια λύση θα επέτρεπε στα πλοία τύπου VLCC να αποφύγουν τα στενά Mallaca εξ ολοκλήρου και θα άλλαζε τα δεδομένα στον τομέα της ναυτιλίας.

Η δημιουργία πετρελαιοαγωγού για την παράκαμψη των στενών του Hormuz αποτελεί σκέψη στην ίδια φιλοσοφία αν και περισσότερο ακριβή σε υλοποίηση. Ωστόσο στο σύγχρονο περιβάλλον αυτές οι ιδέες θα πρέπει να διερευνηθούν στο έπακρο και προφανώς να συγχρηματοδοτηθούν και από την Δύση.

ε) Τελευταία λύση θα αποτελούσε η διερεύνηση εξεύρεσης εναλλακτικών πηγών ενέργειας που δεν θα χρειάζεται να μεταφέρονται από την μια άκρη του κόσμου στην άλλη μέσω πλοίων. Η ύπαρξη τέτοιων πηγών θα επιτρέψει στην δυτική κοινωνία να συνεχίσει την οικονομική της δραστηριότητα χωρίς σοβαρό πρόβλημα αν έκλειναν τα στενά του Mallaca. Σε τελική ανάλυση αν αυτό κάποτε συμβεί τότε δεν θα υπάρχει και λόγος για τους τρομοκράτες να πραγματοποιήσουν μια τέτοια επίθεση στην περιοχή.

## **1.5 Τρομοκρατία και πειρατεία – Υπάρχει σχέση;**

Πέραν όμως της Al Qaeda το πρόβλημα της πειρατείας σε πλοία με σκοπό την ληστεία του φορτίου τους ή την κατάληψη πλοίων για απαίτηση λύτρων εξακολουθεί να υπάρχει προκαλώντας ζημιά στον κλάδο της ναυτιλίας και απασχολώντας τους ειδικούς που με σκεπτικισμό παρακολουθούν ότι οι αριθμοί δεν φαίνεται να επιβεβαιώνουν την συμβολή των μέτρων στον περιορισμό του φαινομένου. 335 περιστατικά πειρατείας



αναφέρθηκαν το 2001, 370 το 2002 και 234 μόνο το πρώτο εξάμηνο του 2004. Το ¼ των περιπτώσεων αυτών σημειώθηκαν στα στενά της Ινδονησίας. Η Ινδονησία, το Μπαγκλαντές και η Σομαλία αποτελούν τις πιο επικίνδυνες ζώνες. Πολύ προσπάθεια έχει καταβληθεί για τη διερεύνηση αν υπάρχουν στοιχεία που να συσχετίζουν τις πειρατικές επιθέσεις με σκοπό την ληστεία του φορτίου με τις τρομοκρατικές επιθέσεις που υποκινούνται από πολιτικά κίνητρα. Άλλωστε δεν πρέπει να αγνοείται το γεγονός ότι οι προαναφερθείσες χώρες διακρίνονται από έντονο φονταμελιστικό στοιχείο και σύμφωνα με τις σχετικές εκθέσεις των ΗΠΑ φιλοξενούν τρομοκρατικούς πυρήνες.

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

Το ανησυχητικό σε σχέση με τα παραπάνω είναι ότι υπάρχουν πρόσφατες αναφορές σύμφωνα με τις οποίες πειρατές επιβιβάσθηκαν σε πλοία που έπλεαν στα στενά του Mallorca και απήγαγαν αυτά κατά παρόμοιο τρόπο με τον τρόπο που είχαν απαχθεί τα αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν στην τρομοκρατική επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου. Οι πειρατές ανέκριναν το πλήρωμα και έκαναν ερωτήσεις για τον χειρισμό του πλοίου, δείχνοντας ωστόσο μικρό ενδιαφέρον για το πώς μπορούν να προσδέσουν αυτό σε μια προβλήτα. Το αν οι πειρατές έκαναν εξάσκηση στην διακυβέρνηση ενός πλοίου προκειμένου για την χρήση ενός τέτοιου μέσου σε ενδεχόμενη μελλοντική τρομοκρατική επίθεση θα παραμείνει άγνωστο, ωστόσο τα περιστατικά αυτά καθιστούν το ενδεχόμενο αυτό πιθανό.

**1.5** Η παρούσα εργασία σκοπό έχει να περιγράψει το σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλίας στον τομέα της ασφάλειας και τα μέτρα που πάρθηκαν από την διεθνή κοινότητα μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001, καθώς και να αξιολογήσει την εφαρμογή αυτών και των επιπτώσεων τους.

## **2. Η ανάληψη πρωτοβουλίας στα πλαίσια του IMO.**

### **2.1 Η τροποποίηση της SOLAS**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ξεκίνησε τις πρώτες εργασίες με θέμα την ασφάλεια στη θάλασσα τον Φεβρουάριο του 2002. Οι εργασίες αυτές ολοκληρώθηκαν στις 13 Δεκεμβρίου 2002, όπου στο πλαίσιο της διπλωματικής διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, εγκρίθηκαν η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety Of Life At Sea), και ο Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS - International Ship and Port Facility Security). Ειδικότερα το Κεφάλαιο XI της SOLAS (Special measures to enhance maritime safety) απαριθμήθηκε σε XI-1 και προστέθηκε ένα νέο κεφάλαιο XI-2 (Special measures to enhance maritime security)<sup>1</sup>

Οι βασικότερες έννοιες και υποχρεώσεις που καθιερώνονται με τους 13 Κανονισμούς του νέου κεφαλαίου και στις λοιπές τροποποιήσεις της SOLAS είναι οι ακόλουθες:

#### **2.1.1 Οι υποχρεώσεις των κρατών**

Σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών XI-2/3 και XI-2/7, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας α) στις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται στην επικράτειά τους β) στα πλοία πριν από την είσοδό τους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια της παραμονής τους σε λιμένα εντός της επικράτειάς τους και γ) στα δικαιούμενα να φέρουν τη σημαία τους πλοία.

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

#### **2.1.2 Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου**

Με τον Κανονισμό XI-2/6 προβλέπεται η εγκατάσταση ενός συστήματος συναγερμού ασφαλείας για όλα τα δεξαμενόπλοια, τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα επιβατηγά και τα ταχύπλοα φορτηγά πλοία άνω των 500 gt, όχι αργότερα από την πρώτη τους επιθεώρηση στον τηλεπικοινωνιακό τομέα μετά την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004. Για τα υπόλοιπα υπόχρεα πλοία η απαίτηση αυτή παρατάθηκε μέχρι την πρώτη τους επιθεώρηση στον τηλεπικοινωνιακό τομέα μετά την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2006. Σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις που προβλέπονται:

- το σύστημα αυτό θα πρέπει να ενεργοποιεί την μετάδοση ενός τηλεπικοινωνιακού σήματος κινδύνου προς την Αρχή του κράτους της σημαίας και προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία, το οποίο θα περιλαμβάνει και άλλες σημαντικές πληροφορίες όπως μεταξύ άλλων τη θέση του πλοίου κλπ.
- το σήμα δεν θα πρέπει να λαμβάνεται από τα άλλα πλοία,
- η ενεργοποίηση του συναγερμού δεν θα πρέπει να γίνεται αντιληπτή επάνω στο πλοίο,

<sup>1</sup> 1. International Maritime Organization , Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code, 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34

-το σήμα θα πρέπει να συνεχίζει να εκπέμπεται μέχρι το σύστημα να απενεργοποιηθεί,  
-το σήμα θα πρέπει να μπορεί να ενεργοποιηθεί από την γέφυρα του πλοίου και ακόμα ένα ακόμα σημείο στο πλοίο.

Τα σημεία ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου καθορίζονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ακούσια εκκίνηση της προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου.

Όταν μια Αρχή λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, ενημερώνει αμέσως το/τα κράτος/η κοντά στο/α οποίο/α πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.

Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει ειδοποίηση από σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου το οποίο δεν φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως τη αρμόδια Αρχή και εάν κρίνεται σκόπιμο, το/τα κράτος/η κοντά στο/α οποίο/α πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή.

### **2.1.3 Η κρίση του πλοίαρχου περί ασφάλειας του πλοίου**

Σύμφωνα με τον Κανονισμό XI-2/8 ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι απαραίτητη για τη συνεχή ασφάλεια του πλοίου. Η εξουσία αυτή περιλαμβάνει άρνηση της πρόσβασης προσώπων (εκτός εκείνων που είναι αρμόδια εξουσιοδοτημένα από συμβαλλόμενο κράτος) ή των προσωπικών ειδών τους και άρνηση φόρτωσης φορτίου, συμπεριλαμβανομένων δοχείων ή άλλων κλειστών μονάδων μεταφοράς φορτίου.

Εάν, κατά την επαγγελματική κρίση του πλοίαρχου, κατά τις δραστηριότητες του πλοίου προκύψει σύγκρουση μεταξύ οποιωνδήποτε απαιτήσεων ασφάλειας εφαρμοστέων στο πλοίο, ο πλοίαρχος θέτει σε εφαρμογή τις απαιτήσεις που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πλοίαρχος μπορεί να θέτει σε εφαρμογή προσωρινά μέτρα ασφάλειας και ενημερώνει αμέσως την Αρχή και κατά περίπτωση, το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στον οποίο δραστηριοποιείται ή σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο.

### **2.1.4 Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης**

Κατά τον κατάπλου ενός υπόχρεου πλοίου σε λιμένα άλλου κράτους οι αρμόδιες λιμενικές αρχές οφείλουν να διαπιστώνουν την ύπαρξη επί του πλοίου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου το οποίο γίνεται δεκτό εφόσον είναι έγκυρο, εκτός εάν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαραίτητες απαιτήσεις.

Όταν υπάρχουν τέτοιοι βάσιμοι λόγοι ότι το πιστοποιητικό δεν είναι έγκυρο ή όταν αυτό δεν επιδεικνύεται οι λιμενικές αρχές μπορούν να εκδιώξουν το πλοίο ή να το παρακρατήσουν ή να προβούν σε ελέγχους επάνω σε αυτό.

Επίσης πριν τον κατάπλου του πλοίου οι λιμενικές αρχές μπορούν να ζητούν πληροφορίες από τον πλοίαρχο σε σχέση με:

- το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο,
- το επίπεδο ασφάλειας στο οποίο δραστηριοποιούταν το πλοίο σε προηγούμενους λιμένες,

-τυχόν πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που λήφθηκαν σε προηγούμενους λιμένες.

Το πλοίο οφείλει να τηρεί αρχεία των παραπάνω πληροφοριών για τις τελευταίες 10 στάσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις.

Εάν, μετά τη λήψη των παραπάνω πληροφοριών υπάρχουν βάσιμοι λόγοι από τις λιμενικές αρχές για να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS, οι τελευταίες μπορούν να ζητήσουν από τον πλοίαρχο να αποκαταστήσει την συμμόρφωση ή να αγκυροβολήσει σε συγκεκριμένη θέση ή μπορούν να προβούν σε επιθεώρηση του πλοίου, εφόσον αυτό βρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων του κράτους του λιμένα προσέγγισης. Ο πλοίαρχος αφού ενημερωθεί για αυτές τις προθέσεις της λιμενικής αρχής δύναται να αποσύρει την πρόθεση εισόδου στον λιμένα.

Αν μετά τα παραπάνω οι λιμενικές αρχές εξακολουθούν να θεωρούν ότι το πλοίο δεν ανταποκρίνεται στις απαραίτητες απαιτήσεις ασφάλειας μπορούν να απαγορεύσουν τον κατάπλου του πλοίου.

Ωστόσο στις περιπτώσεις που οι αρχές ενεργούν σύμφωνα με τα παραπάνω θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου. Ως εκ τούτου, εάν ένα πλοίο τελέσει υπό κράτηση ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, θα δικαιούται αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία επέλθει. Παράλληλα ο κατάπλους του πλοίου σε κάθε περίπτωση δεν θα πρέπει να εμποδίζεται αν συντρέχουν ανθρωπιστικοί λόγοι ή το πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο.

### **2.1.5 Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας**

Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να συνάπτουν εγγράφως διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα κράτη, σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας οι οποίες καλύπτουν βραχείς διεθνείς πλόες σε καθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

Καμία συμφωνία αυτού του είδους δεν θέτει σε κίνδυνο το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία.

Κανένα πλοίο που καλύπτεται από συμφωνία αυτού του είδους δεν συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με πλοίο που δεν καλύπτεται από τη συμφωνία.

Οι συμφωνίες αυτές αναθεωρούνται περιοδικά, λαμβανομένων υπόψη της αποκτηθείσας εμπειρίας και οποιωνδήποτε αλλαγών στις ιδιαίτερες συνθήκες ή των εκτιμώμενων απειλών για την ασφάλεια των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων ή των διαδρομών που καλύπτονται από τη συμφωνία.

### **2.1.6 Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας**

Με βάση τον Κανονισμό XI 2/12 μια Αρχή δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων που έχει/έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να εφαρμόζει/ουν άλλα ισοδύναμα μέτρα ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στην SOLAS ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS. Η Αρχή η οποία επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας κοινοποιεί στον IMO τις σχετικές λεπτομέρειες.

Ομοίως, ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων εντός της επικράτειάς του, να εφαρμόζει/ουν άλλα ισοδύναμα μέτρα ασφάλειας υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στην SOLAS ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS. Το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας, κοινοποιεί στον IMO τις σχετικές λεπτομέρειες.

ζ) Παράλληλα τροποποιήθηκε και το υπάρχον Κεφάλαιο XI-1 (με την νέα αρίθμηση) της SOLAS ώστε να απαιτούνται:

- η σήμανση των υπόχρεων πλοίων με έναν μοναδικό αριθμό αναγνώρισης και
- η τήρηση στα πλοία ενός αρχείου διαρκούς σύναψης (Continuous Synopsis Record – CSR)

Τέλος τροποποιήθηκε και το Κεφάλαιο V της SOLAS (Safety of Navigation) έτσι ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία της εγκατάστασης του συστήματος αυτόματου εντοπισμού στα πλοία (Automatic Information System - AIS).

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

## **2.2 Ο Κώδικας ISPS**

### **2.2.1 Οι λειτουργικές απαιτήσεις του Κώδικα**

Οι απαιτήσεις του Κώδικα ISPS περιλαμβάνουν τη συντονισμένη λήψη μέτρων και τη συλλογή και αξιολόγηση πληροφοριών που σχετίζονται με απειλές στην ασφάλεια των πλοίων καθώς και την ανταλλαγή τους από τα κράτη.

Για την επίτευξη των παραπάνω απαιτείται από τον Κώδικα:

- η εφαρμογή και συντήρηση ενός επικοινωνιακού πρωτοκόλλου μεταξύ πλοίων και λιμανιών,
- η λήψη μέτρων για την αποτροπή της πρόσβασης μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις,
- η λήψη μέτρων για την αποτροπή φόρτωσης στα πλοία ή την παρείσφρηση στα λιμάνια όπλων και εκρηκτικών μηχανισμών,
- η δυνατότητα εκπομπής σημάτων συναγερμού σε περιστατικά κινδύνου,
- η υποχρέωση εκπόνησης σχεδίων ασφάλειας για τα πλοία και τα λιμάνια ,
- η εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων και των λιμένων στα σχέδια ασφάλειας και η διενέργεια ασκήσεων επάνω σε αυτά για την εξοικείωση του.

### **2.2.2 Τα μέρη του Κώδικα και πεδίο εφαρμογής**

Ο Κώδικας ISPS διαιρείται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος που περιλαμβάνει υποχρεωτικά μέτρα και το δεύτερο που περιλαμβάνει μη υποχρεωτικά μέτρα με την μορφή συστάσεων. Ο Κώδικας έχει εφαρμογή για τα επιβατηγά πλοία, πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων , που εκτελούν διεθνείς πλόες καθώς και στα λιμάνια

που εξυπηρετούν τα πλοία αυτά καθώς και για τις κινητές μονάδες γεώτρησης στην ανοιχτή θάλασσα.

Τα κράτη αποφασίζουν την έκταση της εφαρμογής του κώδικα ως προς τα λιμάνια εκείνα στο έδαφός τους που περιστασιακά εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Ο Κώδικας δεν έχει εφαρμογή για πολεμικά πλοία ή κυβερνητικά πλοία που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικούς σκοπούς.

Οι διατάξεις του Κώδικα προβλέπουν διάφορα μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, τα οποία διαρθρώνονται γύρω από τρία επίπεδα κινδύνου (κανονικό, ενισχυμένο, υψηλό) των οποίων η εφαρμογή συνδέεται με την ανάλυση κινδύνων. Από τα ανωτέρω απορρέει κυρίως η υποχρέωση καθορισμού των αρμόδιων για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας (προσωπικό ασφαλείας του πλοίου, της εταιρείας και της λιμενικής εγκατάστασης), η εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας βάσει της ανάλυσης κινδύνων (για το πλοίο και για τη λιμενική εγκατάσταση) και η έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου. Το πλέγμα αυτό των μέτρων συμπληρώνεται από μέτρα για την κατάρτιση του προσωπικού που τα εφαρμόζει και για τη διενέργεια ασκήσεων ετοιμότητας.

Ανάλογα με τους ενδεχόμενους κινδύνους για τους ανθρώπους, τα εμπορεύματα και το περιβάλλον, προβλέπεται επίσης η δυνατότητα συμπλήρωσης, από το πλοίο και από τη λιμενική εγκατάσταση υποδοχής, δήλωσης ασφαλείας η οποία θα καθορίζει τις ευθύνες των δύο πλευρών σε θέματα ασφαλείας. Ομοίως, είναι δυνατός ο έλεγχος, για λόγους ασφαλείας, ενός πλοίου εντός του λιμένα ή πριν από την είσοδό του σε αυτόν από τις αρχές του κράτους του λιμένα. Επιπλέον, καθορίζονται με σαφήνεια οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις των διαφόρων συμμετεχόντων (συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, εταιρειών, πλοιάρχων, λιμενικών εγκαταστάσεων).

Το δεύτερο μέρος του Κώδικα ISPS αποτελείται από πολύ λεπτομερείς συστάσεις, που στόχο έχουν να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων. Όσον αφορά στην ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών, οι συστάσεις προτείνουν στα κράτη-μέλη να ορίσουν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας (επιφορτισμένο να παρέχει υπηρεσίες ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στα πλοία) και εθνικές και περιφερειακές αρχές οι οποίες θα λειτουργούν ως σημεία επαφής για συναφή με την ασφάλεια στη θάλασσα θέματα, για τη διαχείριση των διαφόρων επιπέδων ασφαλείας και για την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα ασφαλείας. Το μέρος αυτό του κώδικα ISPS διατυπώνει επίσης λεπτομερείς προτάσεις τόσο για τα πλοία όσο και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όσον αφορά στην ανάλυση κινδύνων και στα προς εκπόνηση σχέδια ασφαλείας, καθώς και σε θέματα κατάρτισης του προσωπικού και διενέργειας ασκήσεων ετοιμότητας.

### **2.2.3 Τα επίπεδα ασφαλείας**

Με τον Κώδικα καθιερώνεται η έννοια των «επίπεδων ασφαλείας», σκοπός των οποίων είναι ο προσδιορισμός του βαθμού επικινδυνότητας να λάβει χώρα απόπειρα ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Αρμόδια για τον καθορισμό των επιπέδων ασφαλείας είναι μόνο τα συμβαλλόμενα Κράτη.

Ως «επίπεδο ασφάλειας 1» νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται πάντοτε ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας.

Ως «επίπεδο ασφάλειας 2» νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται ενδεδειγμένα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια χρονική περίοδο, ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Ως «επίπεδο ασφάλειας 3» νοείται το επίπεδο στο οποίο εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα ασφάλειας για μια περιορισμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή όταν επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου.

Τα υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας υποδεικνύουν μεγαλύτερη πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας περιλαμβάνονται:

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

Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας οφείλουν να διασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικών με το επίπεδο ασφάλειας σε πλοία τα οποία εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά τους.

Μια Αρχή η οποία απαιτεί από τα πλοία τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους, ενημερώνει αυτό το συμβαλλόμενο κράτος χωρίς καθυστέρηση.

Στην περίπτωση που το συμβαλλόμενο κράτος έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών αυτών και επιβεβαιώνει στον υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης ότι άρχισε η εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών. Το πλοίο οφείλει να αναφέρει οποιοσδήποτε δυσκολίες όσον αφορά την εφαρμογή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου θα πρέπει να έρχονται σε επαφή και να συντονίζουν τις κατάλληλες δράσεις.

Εάν μια Αρχή απαιτήσει από ένα πλοίο να τεθεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από το οριζόμενο για τον λιμένα στον οποίο σκοπεύει να εισέλθει το πλοίο ή στον οποίο βρίσκεται ήδη το πλοίο ή εάν το πλοίο βρίσκεται ήδη υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, τότε το πλοίο ενημερώνει, χωρίς καθυστέρηση, την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση και τον υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σχετικά με την κατάσταση.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο αξιωματικός ασφάλειας πλοίου έρχεται σε επαφή με τον υπεύθυνο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και συντονίζουν κατάλληλες δράσεις, εάν κρίνεται σκόπιμο.

Το τελευταίο έτος το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκδώσει τρεις ανακοινώσεις για αύξηση του επιπέδου ασφαλείας σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και

συγκεκριμένα τον Νοέμβριο του 2005 για πλοία που πλέουν στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, τον Ιανουάριο του 2006 για πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες της Νιγηρίας και τον Φεβρουάριο του 2006 για πλοία που πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες της Σρι Λάνκα της Τζακάρτας και διαπλέουν στα Στενά Mallaca.

## **2.2.4 Βασικές έννοιες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα**

Οι βασικότερες έννοιες και υποχρεώσεις που καθιερώνονται με τον Κώδικα είναι οι ακόλουθες:

### **2.2.4.1 Μέτρα που αφορούν στις εταιρείες και τα πλοία**

#### **α) Οι υποχρεώσεις των εταιρειών**

Για την απόδειξη της συμμορφώσεως των πλοίων με τον Κώδικα ISPS τα υπόχρεα πλοία απαιτείται να εφοδιασθούν με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας (International Ship Security Certificate) που εκδίδεται από τις επίσημες Αρχές των Κρατών ή από αναγνωρισμένους φορείς, όπως οι νηογνώμονες.

Για την έκδοση αυτού του πιστοποιητικού οι εταιρείες πρέπει:

- να διορίσουν έναν υπεύθυνο ασφάλειας για την εταιρεία (Company Security Officer)
- να εκπονήσουν ένα σχέδιο εκτίμησης της ασφάλειας του πλοίου (Ship security assessment),
- να εκπονήσουν ένα σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (Ship security Plan),
- να διορίσουν έναν αξιωματικό ασφάλειας για κάθε πλοίο (Ship Security Officer),
- να εκπαιδεύσουν τους υπευθύνους ασφάλειας της εταιρείας και των πλοίων καθώς και τα πληρώματα,
- να εγκαταστήσουν στα πλοία τους απαραίτητους εξοπλισμούς για τους σκοπούς του ISPS και
- να τηρούν αρχεία που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου και τις διαδικασίες του ISPS.

Τέλος οι εταιρείες οφείλουν να διασφαλίζουν ότι παρέχεται η απαραίτητη βοήθεια στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας, στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου για να επιτελούν σωστά τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές τους.

#### **β) Η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου**

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου.

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

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



- τον προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφάλειας,
- τον προσδιορισμό και εκτίμηση των βασικών λειτουργιών του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- τον προσδιορισμό πιθανών απειλών για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και της πιθανότητας να λάβουν χώρα,
- τον προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να τεκμηριώνεται, να επανεξετάζεται, να εγκρίνεται και να φυλάσσεται από την εταιρεία.

### γ) Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου

Ως σχέδιο ασφάλειας πλοίου νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων επί του πλοίου τα οποία αποσκοπούν στην προστασία των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου, του φορτίου, των εφοδίων του πλοίου ή του ίδιου του πλοίου από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια. Το σχέδιο πρέπει να προβλέπει τις διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθούνται σε κάθε ένα από τα τρία επίπεδα ασφάλειας και να είναι εγκεκριμένο από την αρχή του Κράτους ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι ο τελευταίος δεν πρέπει να έχει συμμετάσχει στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου.

Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου εκπονείται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο Β' μέρος του Κώδικα και συντάσσεται στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές ενώ είναι σημαντικό ότι το σχέδιο θα πρέπει να προστατεύεται από ανεξουσιοδοτητή πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Το σχέδιο θα πρέπει να καλύπτει ενδεικτικά τα εξής θέματα τουλάχιστον:

- μέτρα για την πρόληψη ανεξουσιοδοτητής πρόσβασης στο πλοίο
- προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και μέτρων για την πρόληψη ανεξουσιοδοτητής πρόσβασης σε αυτές,
- διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, περιλαμβανομένων διατάξεων σχετικά με τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
- διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφάλειας 3,
- διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια,
- καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου το οποίο είναι επιφορτισμένο με αρμοδιότητες σχετικά με την ασφάλεια,
- διαδικασίες ελέγχου των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων,
- διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασιών και ασκήσεων σχετιζόμενων με το σχέδιο,
- διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες της λιμενικής εγκατάστασης,

- διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του,
- διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- διαδικασίες για τη διασφάλιση της επιθεώρησης, των δοκιμών, της βαθμονόμησης και της συντήρησης τυχόν εξοπλισμού ασφάλειας επί του πλοίου,
- προσδιορισμό των θέσεων όπου υπάρχουν σημεία ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού του πλοίου και
- διαδικασίες, οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας του πλοίου, περιλαμβανομένων των δοκιμών, της ενεργοποίησης, της απενεργοποίησης και της ρύθμισης εκ νέου, και για τον περιορισμό των εσφαλμένων συναγερμών.

#### **δ) Η τήρηση αρχείων σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου**

Ο Κώδικας απαιτεί να τηρούνται αρχεία για τις δραστηριότητες που καλύπτει το σχέδιο ασφάλειας πλοίου. Τα αρχεία αυτά διατηρούνται για χρονικό διάστημα που καθορίζει η αρχή του κράτους της σημαίας και ενδεικτικά αφορούν θέματα που σχετίζονται με:

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

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

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

#### **ε) Ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου**

Ως «αξιωματικός ασφάλειας πλοίου» νοείται το άτομο που πρέπει από την εταιρεία να καθορισθεί επάνω σε κάθε πλοίο, ως υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου, περιλαμβανομένης της εφαρμογής και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου,

και ως σύνδεσμος μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας και των υπευθύνων ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του αξιωματικού ασφάλειας πλοίου περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων ασφάλειας του πλοίου, ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα ασφάλειας,
- τη διατήρηση και την εποπτεία της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου,
- το συντονισμό των σχετικών με την ασφάλεια πτυχών του χειρισμού του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με άλλο προσωπικό του πλοίου και με τους σχετικούς υπευθύνους ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων,
- την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου,
- την αναφορά στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας τυχόν ελλείψεων και μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων και περιοδικών επανεξετάσεων,
- την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης επί του πλοίου σχετικά με την ασφάλεια,
- τη διασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης του προσωπικού του πλοίου,
- την αναφορά όλων των συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- το συντονισμό της εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου με τον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον σχετικό υπεύθυνο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης ,
- τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, και συντήρησης του εξοπλισμού ασφάλειας και
- την επίβλεψη της εκπαίδευσης του πληρώματος και της διενέργειας γυμνασίων , σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου

#### **στ) Ο υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας**

Κάθε εταιρεία πρέπει να ορίζει έναν υπεύθυνο ασφάλειας για τα πλοία της. Το άτομο αυτό δύναται να ενεργεί ως υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται η εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνος. Μια εταιρεία μπορεί, ανάλογα με τον αριθμό ή τους τύπους των πλοίων που διαχειρίζεται, να διορίζει διάφορα άτομα ως υπευθύνους ασφάλειας εταιρείας, υπό την προϋπόθεση ότι προσδιορίζεται σαφώς για ποια πλοία είναι υπεύθυνο κάθε άτομο.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπεύθυνου ασφάλειας εταιρείας περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τα εξής:

- να προειδοποιεί σχετικά με το βαθμό των απειλών τις οποίες μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο, με τη χρήση κατάλληλων αξιολογήσεων ασφάλειας και άλλων σχετικών πληροφοριών,
- να διασφαλίζει τη διενέργεια αξιολογήσεων ασφάλειας πλοίου,

- να διασφαλίζει ότι εκπονείται, υποβάλλεται προς έκκριση και εν συνεχεία, τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται το σχέδιο ασφάλειας πλοίου,
- να διασφαλίζει την τροποποίηση του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, όταν κρίνεται σκόπιμο, για τη διόρθωση ελλείψεων και την τήρηση των σχετικών με την ασφάλεια απαιτήσεων του συγκεκριμένου πλοίου,
- να προγραμματίζει εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων,
- να προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επαληθεύσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας,
- να διασφαλίζει την άμεση κάλυψη και αντιμετώπιση των ελλείψεων και των μη συμμορφώσεων που προσδιορίζονται κατά τη διάρκεια εσωτερικών ελέγχων και περιοδικών επανεξετάσεων,
- να συμβάλλει στην αύξηση της ευαισθητοποίησης και επαγρύπνησης σχετικά με την ασφάλεια ,
- να διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου και
- να διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου και των σχετικών υπευθύνων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων.

### ζ) Επιθεώρηση και πιστοποίηση για πλοία

Κάθε υπόχρεο πλοίο για τον εφοδιασμό του με το Πιστοποιητικό Ασφάλειας υπόκειται σε αρχική και περιοδική επιθεώρηση ως προς το σύστημα ασφάλειάς του και κάθε απαιτούμενου εξοπλισμού ασφάλειας για την εφαρμογή του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας. Το διάστημα ισχύος του Πιστοποιητικού καθορίζεται από την Αρχή του κράτους και δεν πρέπει να ξεπερνάει τα πέντε έτη.

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

Παράλληλα ο Κώδικας προβλέπει την διενέργεια τουλάχιστον μίας ενδιάμεσης επιθεώρησης, που θα πρέπει να διενεργείται 2 ή 3 χρόνια μετά την έκδοση του αρχικού πιστοποιητικού ή του πιστοποιητικού που εκδόθηκε στην περιοδική επιθεώρηση, ενώ οι αρμόδιες αρχές έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν και σε έκτακτες επιθεωρήσεις.

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου καταρτίζεται σε μορφή αντίστοιχη υποδείγματος που περιλαμβάνεται σε παράρτημα του Κώδικα ενώ αν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος του πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο για το σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τούτο μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται πρέπον και λογικό να

χορηγηθεί η παράταση αυτή. Σε κάθε περίπτωση η παράταση δεν μπορεί να παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο αυτή χορηγήθηκε, καταπλέον στον επόμενο λιμένα κρατείται μέχρι να εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό. Τέλος το πιστοποιητικό παύει να ισχύει όταν το πλοίο αλλάξει διαχειρίστρια εταιρεία ή αλλάξει σημαία.

#### **2.2.4.2 Μέτρα που αφορούν στα λιμάνια**

##### **α) Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης**

Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης διεξάγεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση ή από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας.

Οι αξιολογήσεις ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να επανεξετάζονται περιοδικά και να ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές ή/και ελάσσονες αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση. Επίσης θα πρέπει να επανεξετάζονται και να ενημερώνονται πάντοτε όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση.

Η αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να περιλαμβάνει τα κατωτέρω στοιχεία τουλάχιστον:

- τον προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών για τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές, καθώς και της πιθανότητας να λάβουν χώρα, προκειμένου να θεσπίζονται και να κατατάσσονται κατά σειρά προτεραιότητας μέτρα ασφάλειας,
- τον προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας και
- τον προσδιορισμό των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

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

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

ευπάθειας. Η αναφορά πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

## **β) Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης**

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

Για κάθε λιμενική εγκατάσταση εκπονείται και διατηρείται, βάσει μιας αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, κατάλληλο για τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα, το οποίο εγκρίνεται από το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση. Το σχέδιο μπορεί να καταρτίζεται από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας και θα πρέπει να προβλέπει διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθούνται για τα τρία επίπεδα ασφάλειας

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

Ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης καλύπτει τα εξής θέματα τουλάχιστον:

- μέτρα για την πρόληψη της εισόδου στη λιμενική εγκατάσταση ή σε πλοίο όπλων ή άλλων επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών που έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται κατά πρόσωπον, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά των οποίων απαγορεύεται,
- μέτρα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα στη λιμενική εγκατάσταση και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της εγκατάστασης,
- διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών για τη διατήρηση κρίσιμων λειτουργιών της λιμενικής εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα,
- διαδικασίες ανταπόκρισης σε οποιεσδήποτε σχετικές με την ασφάλεια οδηγίες ενδέχεται να δώσει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση στο επίπεδο ασφάλειας 3,
- διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση που απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια,
- καθήκοντα του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης το οποίο είναι επιφορτισμένο με αρμοδιότητες σχετικά με την ασφάλεια,
- διαδικασίες διασύνδεσης με τις σχετικές με την ασφάλεια δραστηριότητες του πλοίου,
- διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου και την ενημέρωσή του,
- διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια,
- προσδιορισμό του υπευθύνου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως,
- μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας των πληροφοριών οι οποίες περιέχονται στο σχέδιο,

-μέτρα για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου στη λιμενική εγκατάσταση,  
-διαδικασίες ελέγχου του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,  
-διαδικασίες ανταπόκρισης σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση και  
-διαδικασίες διευκόλυνσης της παραμονής στην ακτή για το προσωπικό του πλοίου ή αλλαγών στο προσωπικό, καθώς και της πρόσβασης επισκεπτών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων κοινωνικών υπηρεσιών και συνδικαλιστικών ενώσεων ναυτικών.

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

### **γ) Ο Υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης**

Για κάθε λιμενική εγκατάσταση ορίζεται υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης. Το ίδιο άτομο μπορεί να οριστεί υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης για μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του υπευθύνου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:

- τη διενέργεια εκτενούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
- τη διασφάλιση της εκπόνησης και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης,
- την εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης,
- τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης για τη διασφάλιση της συνέχισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφάλειας,
- την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις και την ενσωμάτωσή τους, κατά περίπτωση, στο σχέδιο ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, προκειμένου να διορθώνονται οι ελλείψεις και να ενημερώνεται το σχέδιο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη σχετικές αλλαγές στη λιμενική εγκατάσταση,
- την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης του προσωπικού της λιμενικής εγκατάστασης σχετικά με την ασφάλεια,
- τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης,
- την αναφορά περιστατικών που απειλούν την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης στις αρμόδιες αρχές και την τήρηση σχετικών αρχείων,
- τον συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου,
- τη διασφάλιση της τήρησης των προτύπων για το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης,
- τη διασφάλιση της σωστής λειτουργίας, υποβολής σε δοκιμές, βαθμονόμησης και συντήρησης του εξοπλισμού και

-τη στήριξη των αξιωματικών ασφάλειας πλοίων στην επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.

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

### **2.2.5 Οι αναγνωρισμένοι Οργανισμοί Ασφάλειας**

Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας ορισμένα από τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους, όπως η έκδοση πιστοποιητικών συμμόρφωσης με τον Κώδικα κλπ. Ως «αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας» νοείται ο οργανισμός ο οποίος διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνομosύνη σε θέματα ασφάλειας και την απαραίτητη γνώση των λειτουργιών πλοίου και λιμένα και είναι εξουσιοδοτημένος να διενεργεί τις δραστηριότητες αξιολόγησης ή διαπίστωσης ή έγκρισης ή πιστοποίησης, οι οποίες απαιτούνται από τον Κώδικα ISPS. Τέτοιοι Οργανισμοί για παράδειγμα μπορεί να είναι οι νηογνώμονες.



### 3. Οι αναληφθείσες πρωτοβουλίες στις ΗΠΑ

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

Οι κοινοβουλευτικές εργασίες οδήγησαν στην ανάληψη διαφόρων πρωτοβουλιών και στις 14 Νοεμβρίου 2002 το Κογκρέσο ενέκρινε την «Maritime Security Act of 2002» (S.1214).<sup>2</sup>

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

Τα κυριότερα σημεία του Maritime Security Act αφορούν:

- στην εκπόνηση σχεδίων εκτίμησης ασφάλειας για τους αμερικανικούς λιμένες και για πλοία
- στην εκπόνηση ενός εθνικού σχεδίου ασφάλειας,
- στον εφοδιασμό των εργαζομένων στους λιμένες με ειδικές ταυτότητες,
- στην αξιολόγηση της ασφάλειας σε ξένους λιμένες ,
- στην τυποποίηση και βελτίωση της ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων,
- στην χορήγηση χρηματοδοτήσεων για την βελτίωση της ασφάλειας στους λιμένες ,
- στην χορήγηση χρηματοδοτήσεων ύψους 15 εκατομμυρίων δολαρίων ετησίως για την ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξη τεχνολογιών που θα επιτρέψουν την βελτίωση της ασφάλειας,
- στην καθιέρωση συστημάτων συγκέντρωσης και αξιολόγησης πληροφοριών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές,
- στην εγκατάσταση στα πλοία συστημάτων αυτόματου εντοπισμού και παρακολούθησης,
- στην καθιέρωση υψηλών προστίμων , ύψους 25.000 \$ , για παραβάσεις που σχετίζονται με τις απαιτήσεις της νέας νομοθεσίας και
- στην αύξηση των δαπανών του κρατικού προϋπολογισμού για την αμερικανική ακτοφυλακή και την πρόσληψη επιπλέον προσωπικού από αυτήν.

Τέλος , όσον αφορά τον Κώδικα ISPS η αμερικανική ακτοφυλακή θεωρεί το Β Μέρος αυτού ως υποχρεωτικό για τα πλοία που καταπλέουν στις ΗΠΑ.

Με βάση τα παραπάνω επισημαίνονται τα κυριότερα μέτρα που έχουν ληφθεί από πλευράς ΗΠΑ για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και την προστασία των αμερικανικών λιμένων:<sup>14</sup>

#### 3.1 Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων

Μετά τα μέσα του 2002, οι Ηνωμένες Πολιτείες ανέπτυξαν την «Container Security Initiative» (CSI) η οποία στοχεύει στην εξασφάλιση συνεργασίας με ξένες κυβερνήσεις

<sup>2</sup> United States of America Public Law 107-295, Maritime transportation security act of 2002, Nov 25 2002

<sup>14</sup> Department of Homeland Security , Secure Seas, Open Ports : Keeping our waters safe, secure and open for business, June 21, 2004

και λιμάνια για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου δικτύου ασφαλούς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η πρωτοβουλία αυτή εφαρμόστηκε σε πρώτη φάση στους είκοσι ευρωπαϊκούς και ασιατικούς λιμένες από τους οποίους διεξάγεται κατά κύριο λόγο το θαλάσσιο εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια προς τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η πρωτοβουλία αυτή διαρθρώνεται γύρω από:

- τη θέσπιση κριτηρίων ασφάλειας που θα διευκολύνουν τον εντοπισμό των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου,
- τον προκαταρκτικό ενδεδειγμένο έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων πριν από την άφιξή τους στους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών,
- τη χρήση τεχνολογικών μέσων για τη διενέργεια ενδεδειγμένου ηλεκτρονικού ελέγχου στα εμπορευματοκιβώτια υψηλού κινδύνου και
- τη χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων ασφαλείας που θα διευκολύνουν την «έξυπνη» παρακολούθησή τους.

Οι αμερικανικές τελωνειακές αρχές κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν τη συνεργασία των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, καθώς και των περισσότερων ενδιαφερόμενων ασιατικών χωρών, όσον αφορά στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία. Τα λιμάνια που μέχρι στιγμής συμμετέχουν στην πρωτοβουλία αυτή και τα οποία διακινούν το 66% των εμπορευματοκιβωτίων που εισάγονται στις ΗΠΑ, είναι τα εξής: Rotterdam, LeHavre, Bremerhaven, Hamburg, Antwerp, Singapore, Yokohama, Tokyo, Hong Kong, Göteborg, Felixstowe, Genoa, La Spezia, Busan, Durban, Vancouver, Montreal, Halifax και Port Kla

### **3.2 Ο κανόνας της «εικοσιτετράωρης προειδοποίησης»**

Οι αμερικανικές τελωνειακές αρχές τροποποίησαν τον τελωνειακό τους κώδικα, ώστε οι πλοιοκτήτριες εταιρείες να υποχρεούνται να τους κοινοποιούν τη δήλωση φόρτωσης 24 ώρες προτού πραγματοποιηθεί η φόρτωση των πλοίων (με εξαίρεση τα πλοία τύπου bulk carrier) με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι αμερικανικές τελωνειακές αρχές χρειάζονται τις πληροφορίες αυτές προκειμένου να μπορούν να αξιολογούν τον κίνδυνο τρομοκρατικής ενέργειας που κρύβουν ενδεχομένως τα εμπορευματοκιβώτια με προορισμό τις ΗΠΑ. Ο νέος αυτός κανόνας άρχισε να εφαρμόζεται από τις 2 Φεβρουαρίου 2003.

### **3.3 Η κατάργηση των θεωρήσεων με βάση τους καταλόγους των ναυτικών**

Η πρωτοβουλία αυτή αφορά στην κατάργηση της πρακτικής να εκδίδονται θεωρήσεις με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων για τα μέλη πληρώματος των ξένων πλοίων που ζητούν ελλιμενισμό σε λιμένα των ΗΠΑ.

### **3.4 Operation Safe Commerce (OSC)**

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

### **3.5 Η ειδοποίηση 96 ώρες πριν τον κατάπλου των πλοίων**

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

### **3.6 Η πρωτοβουλία για τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια**

Η πρωτοβουλία αυτή αφορά τον σχεδιασμό και την διάδοση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων που πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές ασφάλειας οι οποίες περιλαμβάνουν συστήματα συναγερμού και ειδικές σφραγίδες με σκοπό την αποτροπή της παραβίασης τους και της αλλοίωσης του περιεχομένου τους.

### **3.7 Operation Port Shield**

Το πρόγραμμά αυτό επικεντρώνεται στην επιβολή των απαιτήσεων του Maritime Transport Security Act και την διαπίστωση του βαθμού της συμμόρφωσης. Για τον σκοπό αυτό η αμερικανική ακτοφυλακή επιβιβάστηκε εντός του 2004 σε κάθε πλοίο που προσέγγισε για πρώτη φορά στις ΗΠΑ μετά την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004. Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις από αξιωματούχους της ακτοφυλακής σε αλλοδαπούς λιμένες για την διαπίστωση των μέτρων ασφάλειας σε αυτές και την ενίσχυση της συνεργασίας με τις χώρες αυτές.

### **3.8 Χρηματοδότηση των λιμένων (Port Security Grants)**

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

εξοπλισμού όπως συρματοπλέγματα , κάμερες φωτισμό κλπ. Περίπου 516 εκατομμύρια δολάρια χορηγήθηκαν με αυτόν τον τρόπο το διάστημα από το 2001 έως το 2004.

### **3.9 Σύσταση ειδικών επιχειρησιακών ομάδων (Maritime Safety and Security Teams)**

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

### **3.10 Ο εφοδιασμός των εργαζομένων στις μεταφορές με βιομετρικές ταυτότητες (Transportation workers identity card)**

Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τον εφοδιασμό των εργαζομένων στις μεταφορές με βιομετρικές ταυτότητες υψηλής ασφαλείας. Σκοπός του προγράμματος είναι ο καλύτερος έλεγχος των εργαζομένων που έχουν πρόσβαση σε ευαίσθητες περιοχές της μεταφορικής αλυσίδας. Στην πιλοτική του φάση το πρόγραμμα εφαρμόζεται στα λιμάνια του Los Angeles και του Long Beach και σε δεκατέσσερις λιμενικές εγκαταστάσεις της Φλόριδας. Στην πλήρη του μορφή το πρόγραμμά θα περιλαμβάνει τον εφοδιασμό με τις ειδικές ταυτότητες 200.000 εργαζομένων στις μεταφορές.

### **3.11 America's Waterways Watch**

Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει την ευαισθητοποίηση των εργαζομένων στην ναυτιλία αλλά και των ιδιοκτητών αλιευτικών σκαφών ή σκαφών αναψυχής για την σε εθελοντική βάση συμμετοχή τους στην φύλαξη των ακτογραμμών των ΗΠΑ και την καταγγελία σε ειδικό τηλεφωνικό αριθμό οπουδήποτε ύποπτου περιστατικού υποπέσει στην αντίληψη τους.

### **3.12 Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)**

Σκοπός του προγράμματος αυτού είναι να εμπλακούν στις διαδικασίες της διασφάλισης της ασφάλειας όλοι οι συμμετέχοντες στην εφοδιαστική αλυσίδα φορείς και κυρίως οι αποστολείς και οι forwarders. Οι τελευταίοι λαμβάνουν σε εθελοντική βάση κάθε δυνατό μέσο για την αύξηση της ασφάλειας στις μεταφορές τους προς τις ΗΠΑ , (πχ κατά την διαδικασία της συσκευασίας ή με την εφαρμογή συστημάτων tracking), ενημερώνουν για τα μέτρα αυτά τις αμερικανικές τελωνιακές αρχές και σε αντάλλαγμα έχουν ευνοϊκή μεταχείριση στις τελωνιακές διατυπώσεις , όπως ταχύτερο χρόνο διεκπεραίωσης των διαδικασιών αυτών ή μικρότερη πιθανότητα για έλεγχο των

εμπορευμάτων τους. Από τις 1700 ιδιωτικές εταιρείες που συμμετείχαν στο πρόγραμμα τον Ιανουάριο του 2003 ο αριθμός αυτός αυξήθηκε στις 9000 τον Μάρτιο του 2005, μεταξύ των οποίων οι σημαντικότερες εταιρείες στις ΗΠΑ όπως ενδεικτικά η General Motors, η Ford, η Chrysler, η Target Corporation, η Motorola BP America κλπ.

## 4. Μέτρα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

### 4.1 Η Θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο ζήτημα της ασφάλειας

Η ασφάλεια στη θάλασσα συγκαταλέγεται μεταξύ των θεμάτων που απασχολούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολύ πριν από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2001, όπως αποδεικνύεται από τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, η οποία αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στην Ευρώπη.

Με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωση έχει ένα ακόμα λόγο να ανησυχεί περισσότερο για το θέμα καθώς το έδαφος της επεκτάθηκε κοντύτερα στις περιοχές από τις οποίες μπορούν να προκύψουν προβλήματα ασφάλειας. Η ενδεχόμενη ένταξη και της Τουρκίας αναμένεται στρέψει το βλέμα ακόμα περισσότερο προς την περιοχή της Μεσογείου και θα επιτείνει την ανάγκη ανάληψης ειδικών μέτρων στην περιοχή.

Τον Μάιο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την αριθμ. COM (2003) 229<sup>3</sup> Ανακοίνωση στην οποία περιγράφονται οι τομείς της ανάληψης δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας και η πρόοδος που έχει σημειωθεί στο θέμα. Κυρίως όμως στην ανακοίνωση αυτή διατυπώνεται η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάγκη εξεύρεσης καθολικών λύσεων στα περί ασφάλειας θέματα και την εφαρμογή ομοιόμορφων μέτρων σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να μην διαταραχθεί το θαλάσσιο εμπόριο.

Στην ίδια ανακοίνωση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκφράζει την ανησυχία της ως προς το ενδεχόμενο να καταστεί το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, και ιδιαίτερα εντός της Κοινότητας. Για τον λόγο αυτό θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κοινά πρότυπα ασφάλειας, καθώς και κοινά κριτήρια για τους τελωνειακούς ελέγχους, προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων. Κατά την άποψη της Επιτροπής οι έλεγχοι αυτοί θα πρέπει να εφαρμόζονται από όλους ανεξαιρέτως και πρέπει να διαταράσσουν το λιγότερο δυνατό, αν όχι να βελτιώνουν, το επίπεδο αποτελεσματικότητας στο οποίο έχει φθάσει σήμερα το παγκόσμιο εμπόριο.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει κατά την άποψη της Επιτροπής να αποτρέπεται:

- η εκτροπή των συναλλαγών προς όφελος ορισμένων λιμένων και εις βάρος άλλων. Ιδιαίτερα μικροί λιμένες ενδέχεται να πληγούν περισσότερο από μία τέτοιου είδους εκτροπή των λιμενικών δραστηριοτήτων,
- η επιβολή δυσανάλογων γραφειοκρατικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων,
- οποιαδήποτε ανισορροπία μεταξύ της ασφάλειας των πλοίων και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή, στα πλοία και στους φορείς εκμετάλλευσής τους, της υποχρέωσης να παρέχουν πρόσθετη ασφάλεια

<sup>3</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή και Κοινωνική Επιτροπή και στην επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και Πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 Μαΐου 2003, COM(2003) 229

στην αποβάθρα για την αποκατάσταση της ισορροπίας. Οι λιμένες δεν θα πρέπει να επιβαρυνθούν αδικαιολόγητα με το κόστος της συμμόρφωσης στα προαναφερθέντα μέτρα προς όφελος άλλων τρόπων μεταφοράς και

- ο περιορισμός των θεμελιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων των πολιτών.

Για όλους τους παραπάνω λόγους η Ε. Επιτροπή τάσσεται υπέρ όλων των διεθνών πρωτοβουλιών που αναμένεται να έχουν απτά και άμεσα αποτελέσματα και αντιτίθεται στην λήψη μονομερών μέτρων, τα οποία ενδέχεται όχι μόνο να έχουν αρνητικές συνέπειες για το διεθνές εμπόριο, αλλά και να είναι ανεπαρκή ή και αντίθετα ως προς τους στόχους της ασφάλειας.

Ως προς αυτό, αμφισβητείται έντονα η άποψη ότι ο κίνδυνος περιορίζεται αποτελεσματικά όταν το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μόνο στους μεγάλους λιμένες και μόνο όσον αφορά στη μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια. Στο ίδιο μήκος κύματος, η υποχρέωση της εικοσιτετράωρης προειδοποίησης που επιβλήθηκε αιφνίδια από τις ΗΠΑ, ακόμη και αν συμβάλλει τελικά στην επίτευξη της αναγκαίας διαφάνειας όσον αφορά στην ασφάλεια, ενέχει κατά την Ε.Ε κινδύνους τόσο ενδογενείς (καθώς δεν εξετάζει τι γίνονται τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια τα οποία επιχειρεί να προστατεύσει μέσα στο εικοσιτετράωρο αυτό) όσο και εξωγενείς (καθώς συνιστά απειλή για τις μικρές εταιρείες μεταφορών που δεν έχουν ούτε τον χρόνο ούτε τους πόρους για να προσαρμοστούν οικονομικά στην εν λόγω απαίτηση).

Τέλος με δεδομένη την κατάσταση αυτή και τις μεμονωμένες απαντήσεις των κρατών μελών στα αιτήματα των ΗΠΑ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 2003 έλαβε από το Συμβούλιο εντολή διαπραγμάτευσης στα θέματα που υπάγονται στην κοινοτική δικαιοδοσία προκειμένου να καταλήξει, σε συνεργασία με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές, σε συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και των Ηνωμένων Πολιτειών για την ανάπτυξη ενός συστήματος ελέγχου των εξαγωγών, το οποίο να διασφαλίζει την ανάγκη προστασίας του διεθνούς εμπορίου που πραγματοποιείται με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Η συμφωνία αυτή<sup>9</sup> αντικατέστησε τις διμερείς συμφωνίες που είχαν ήδη συνάψει ορισμένα κράτη μέλη με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές και βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας και της εξάλειψης των διακρίσεων που ισχύουν για όλες τις συναλλαγές ανάμεσα στην Κοινότητα και στις Ηνωμένες Πολιτείες. Στόχοι της συμφωνίας όπως αναφέρεται σε αυτήν είναι:

- η υποστήριξη της επέκτασης της πρωτοβουλίας για τα ασφαλή εμπορευματοκιβώτια (CSI) και στους ευρωπαϊκούς λιμένες με ίδιες προϋποθέσεις και απαιτήσεις με αυτές που ισχύουν στους λιμένες των ΗΠΑ,
- η εντατικοποίηση της τελωνιακής συνεργασίας για την ενίσχυση της ασφάλειας της εφοδιαστικής αλυσίδας και ειδικότερα ως προς την διασφάλιση της σάρωσης όλων των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου,
- η προώθηση τεχνικών διαχείρισης του κινδύνου και
- η από κοινού προώθηση και υποστήριξη θεμάτων για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων στα διεθνή «φόρα».

<sup>9</sup> Agreement between the European Community and the United States of America on intensifying and broadening the Agreement on customs cooperation and mutual assistance in customs matters to include cooperation on container security and related matters, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 30 Σεπτεμβρίου 2004, L 304/34

## 4.2 Κανονισμοί και Οδηγίες

Μαζί με την προαναφερθείσα ανακοίνωση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε προς το Συμβούλιο πρόταση για την υιοθέτηση Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με σκοπό την παροχή ενιαίας βάσης για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή των ειδικών μέτρων που υιοθέτησε ο IMO .

Ειδικότερα ο Κανονισμός:

- α) υπερβαίνει τα μέτρα που υιοθέτησε ο IMO διότι καθιστά δεσμευτικές ορισμένες διατάξεις του Β΄ Μέρους του Κώδικα ISPS. Για παράδειγμα επεκτείνει τα μέτρα στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια και επεκτείνει την υποχρέωση ανάληψης αξιολογήσεων προς την ασφάλεια και σε πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια,
- β) καλεί τα κράτη να συνάψουν συμφωνίες για τις ρυθμίσεις σε θέματα ασφάλειας όσον αφορά την τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία η οποία διεξάγεται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων,
- γ) προσδιορίζει τις προς θέσπιση διατάξεις από τα κράτη μέλη όσον αφορά στους λιμένες που εξυπηρετούν εκτάκτως τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές,
- δ) καθορίζει τους ελέγχους ασφάλειας που πρέπει να διενεργούνται πριν από την είσοδο των πλοίων ανεξαρτήτως προελεύσεως στους λιμένες της Κοινότητας , καθώς και τους ελέγχους ασφαλείας εντός του λιμένα,
- ε) ζητεί να υπάρχει μόνο μια εθνική αρχή αρμόδια για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων,
- στ) προβλέπει την διενέργεια επιθεωρήσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εξακρίβωση της εφαρμογής των υιοθετηθέντων εθνικών σχεδίων στα πλαίσια του Κανονισμού αυτού.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή με την αριθμ. 2004/C 32/04 γνωμοδότηση της διατύπωσε την θετική της θέση για την αναγκαιότητα έκδοσης του Κανονισμού αλλά και ταυτόχρονα την ανησυχία της:

- για το εύρος των μέτρων καθόσον αν αυτά γίνουν υπερβολικά αυστηρά τότε μπορεί να δημιουργηθούν διαταραχές στις ροές του παγκόσμιου εμπορίου και
- για το κόστος των μέτρων, ιδιαίτερα σε καταστάσεις κρίσης και για το ποιος θα επωμισθεί αυτό.<sup>4</sup>

Για τους παραπάνω λόγους η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να καταρτίσει οικονομική μελέτη για τις οικονομικές επιπτώσεις των αυξημένων μέτρων ασφάλειας.

Μετά την επεξεργασία της από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης η παραπάνω πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υιοθετήθηκε και δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα των

<sup>4</sup> Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Γνωμοδότηση για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και την Πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 29 Οκτωβρίου 2003, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2004/C 32/04



Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ως Κανονισμός (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 2004.<sup>5</sup>

Επιπρόσθετα την 12<sup>η</sup> Φεβρουαρίου του 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε προς το Συμβούλιο πρόταση Οδηγίας για την για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων.<sup>6</sup> Η πρόταση αυτή σκοπό είχε να συμπληρώσει τον Κανονισμό 725/2004 με την εναρμονισμένη εφαρμογή μέτρων ασφαλείας τα οποία θα καλύπτουν ολόκληρες τις λιμενικές ζώνες.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή με την αριθμ. 2004/ C 302/06<sup>7</sup> γνωμοδότηση της εξέφρασε την θετική της θέση για την αναγκαιότητα της Οδηγίας επαναλαμβάνοντας για άλλη μια φορά την αναγκαιότητα τα μέτρα ασφαλείας να είναι ισορροπημένα ως προς τον σκοπό που επιδιώκεται ώστε να μην καταστούν αιτία διατάραξης των ροών του εμπορίου. Στην ίδια, ωστόσο, γνωμοδότηση υποστηρίζεται ότι η εφαρμογή του Κώδικα ISPS που προτείνει η Οδηγία στην ευρύτερη περιοχή πέραν των Terminal, δεν πρέπει να δημιουργήσει κατηγορίες «ασφαλών και μη ασφαλών λιμένων». Στη ίδια γνωμοδότηση καλείται η Ευρωπαϊκή Ένωση να δημιουργήσει ένα κοινό χρηματοδοτικό καθεστώς για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού, τονίζοντας ότι τα αντιτρομοκρατικά μέτρα δεν πρέπει να θίγουν τη ελεύθερη ροή του διεθνούς εμπορίου, καθώς και τα συνταγματικώς κατοχυρωμένα δικαιώματα των πολιτών.

Είναι σημαντικό ότι η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η χρηματοδότηση των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες δεν υπόκεινται στους κανόνες της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις, υπό την προϋπόθεση της εναρμονισμένης προσέγγισης του θέματος από τα Κράτη-Μέλη, ώστε να αποφευχθούν προβλήματα στρέβλωσης του ανταγωνισμού. Το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικό αφού έτσι αφήνονται περιθώρια για την χρηματοδότηση των ιδιωτικών φορέων στα πλαίσια της λήψης μέτρων για την συμμόρφωση με τον ISPS, όπως άλλωστε έχουν πράξει και οι ΗΠΑ.

Η παραπάνω πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ως Οδηγία 2005/65/ΕΚ της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2005.<sup>8</sup>

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήδη μελετάει την έκδοση Οδηγίας για την ενίσχυση της ασφάλειας στις διατροφικές μεταφορές, κάτι που θα λειτουργήσει συμπληρωματικά και θα βελτιώσει την ασφάλεια σε όλα τα στάδια της μεταφορικής αλυσίδας. Παράλληλα με την Οδηγία αυτή θα «μουν στο παιχνίδι της ασφάλειας» και τα άλλα μέσα μεταφοράς λαμβάνοντας υπόψη την πάγια θέση ότι δεν είναι δυνατόν ο

<sup>5</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 29 Απριλίου 2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 29/6

<sup>6</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας λιμένων, 10 Φεβρουαρίου 2004, COM(2004) 76

<sup>7</sup> Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας λιμένων, 30 Ιουνίου 2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2004/C 302/06

<sup>8</sup> Ευρωπαϊκή Ένωση, Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας λιμένων, 26 Οκτωβρίου 2005, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 310/28

τομέας της ναυτιλίας να χρεωθεί και να αναλάβει από μόνος του αυτήν την νέα κατάσταση που δημιουργήθηκε στον τομέα των μεταφορών, καθώς κάτι τέτοιο αφενός θα άφηνε σημαντικά κενά στην μεταφορική αλυσίδα και αφετέρου εμπεριέχει τον κίνδυνο της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ των μέσων μεταφοράς.

## **5. Οι κίνδυνοι κατά τύπο πλοίου**

### **5.1 Τρομοκρατία και ναυτιλία container**

Περίπου το μισό παγκόσμιο εμπόριο από πλευράς αξίας εμπορευμάτων, και 90% του γενικού φορτίου, μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια. Ετησίως διακινούνται περίπου 250 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια με έναν στόλο 2700 πλοίων που προσεγγίζουν σε ένα δίκτυο 430 λιμανιών που διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για τον χειρισμό αυτών των φορτίων.

Ωστόσο μόνο το 2% των εμπορευματοκιβωτίων ελέγχεται ως προς το περιεχόμενο του και τα περισσότερα από αυτά ταξιδεύουν με μια φορτωτική που αναγράφει «said to contain».

Και ενώ μέχρι σήμερα ήταν λίγο ως πολύ γνωστό ότι τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούσαν έναν «καλό» τρόπο για την μεταφορά παράνομων ειδών όπως ναρκωτικά και λαθραία εμπορεύματα η επίθεση στους δίδυμους πύργους προκάλεσε τον σκεπτικισμό του κλάδου στο ενδεχόμενο της χρήσης ενός container για την μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής.

#### **5.1.1 Παράγοντες κινδύνου**

Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει ο κλάδος θα μπορούσαν να συνοψισθούν στους εξής:

- την φόρτωση εκρηκτικών και ανάλογου μηχανισμού σε ένα εμπορευματοκιβώτιο από αυτά που κανείς δεν γνωρίζει τι περιέχουν, την αποστολή του και την πυροδότηση του εν πλω ή σε ένα λιμάνι,
- την διάρρηξη ενός ξένου εμπορευματοκιβωτίου για την προσθήκη σε αυτό ενός εκρηκτικού μηχανισμού και
- την μεταφορά εκρηκτικών υλικών ή όπλων με ένα εμπορευματοκιβώτιο για την εκφόρτωση τους σε κάποιο άλλο σημείο του πλανήτη προκειμένου να χρησιμοποιηθούν σε τρομοκρατική επίθεση στην ξηρά.

Παρόλα αυτά τα εμπορευματοκιβώτια μπορεί να αποδειχθούν επικίνδυνα ακόμα και όταν μεταφέρουν νόμιμα φορτία, κυρίως όταν πρόκειται για επικίνδυνα φορτία (δηλητηριώδη, εκρηκτικά ή μολυσματικά) όπως πυρομαχικά, χημικά κλπ. Επομένως οι τρομοκράτες στην περίπτωση αυτή δεν χρειάζεται ούτε να προμηθευθούν ούτε να μεταφέρουν το υλικό που θα εκραγεί αφού αυτό υπάρχει ήδη και το μόνο που χρειάζεται είναι να πυροδοτηθεί. Την έκταση της ζημιάς και των θανάτων από ένα τέτοιο ενδεχόμενο μπορούμε να το φανταστούμε από ατυχήματα που έχουν συμβεί στο παρελθόν όπως στο πλοίο Hanjin Pennsylvania το 2002 κοντά στην Σρι Λάνκα, στο πλοίο Sea Land Mariner το 1998 κοντά στην Κρήτη, στο πλοίο CMA Djakarta το 1999 στις ακτές της Αιγύπτου και στο πλοίο Santa Clara I το 1992 στις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ. Μάλιστα στην τελευταία περίπτωση το επικίνδυνο φορτίο, (φωσφάτα μαγνησίου) είχε ψευδώς δηλωθεί και το container δεν είχε σημανθεί κατάλληλα. Τέτοιες πρακτικές είναι συχνές και οφείλονται στο γεγονός ότι τα επικίνδυνα φορτία απαιτούν ειδική μεταχείριση και στοιβασία και υπόκεινται σε περιορισμούς. Επειδή τα παραπάνω μπορεί να

προκαλέσουν καθυστερήσεις ή επιπλέον κόσθη ορισμένοι forworders ή αποστολείς όπως έχει αποδειχθεί δεν διστάζουν να σηµάνουν ψευδώς τα εµπορευµατοκιβώτια αυτά και η ευκολία µε την οποία το επιτυγχάνουν προκαλεί προβληµατισµό για το τι θα µπορούσε να συμβεί αν τροµοκράτες µε κατάλληλες γνώσεις επιτύγχαναν την ταυτόχρονη στοιβασία εµπορευµατοκιβωτίων που το περιεχόµενο τους σε καµία περίπτωση δεν πρέπει να τξιδεύει το ένα διπλά στο άλλο.

Λαµβάνοντας υπόψη τα παραπάνω τα ερωτήµατα που τίθενται είναι:

α) πόσο υψηλός είναι ο κίνδυνος και

β) ποια µέτρα θα πρέπει να παρθούν για µειωθεί σε επιτρεπτά επίπεδα.<sup>13</sup>

Ως προς το πρώτο ερώτηµα είναι προφανές ότι η «επιλεξιµότητα» ενός στόχου από τους τροµοκράτες εξαρτάται από την τρωτότητα του, την πρόθεση των τροµοκρατών να επιτύχουν το «καλύτερο» δυνατό αποτέλεσµα µε την µικρότερη προσπάθεια και το µικρότερο κίνδυνο για τους εαυτούς τους και την απήχηση που το χτύπηµα θα έχει. Μια «επιχείρηση» ανατίναξης ενός εµπορευµατοκιβωτίου θα απαιτούσε από τους τροµοκράτες να έχουν κάποιες στοιχειώδεις ναυτιλιακές γνώσεις καθώς το εµπορευµατοκιβώτιο αυτό θα έµπαινε στο σύστηµα µεταφοράς µε τον ίδιο τρόπο όπως και τα άλλα και µε την µόνη διαφορά ως προς το περιεχόµενο του. Η πυροδότηση του εκρηκτικού µηχανισµού θα µπορούσε να γίνει µε τηλεχειριστήριο ή ακόµα και κινητό τηλέφωνο από οποιοδήποτε σηµείο του κόσµου, δηλαδή πολύ εύκολα. Από την άλλη πλευρά όµως για την εξακρίβωση των αδύναµων σηµείων της αλυσίδας της ασφάλειας οι τροµοκράτες µάλλον θα χρειασθούν πληροφορίες «εκ των έσω» γεγονός που καθιστά το έργο τους περισσότερο δύσκολο αλλά όχι αδύνατο. Παράλληλα η ανατίναξη ενός container, έστω και αν γίνει σε λιµάνι, δεν µπορεί να προκαλέσει τόσο µεγάλο αριθµό θυµάτων ώστε να προσελκύσει το ενδιαφέρον των µέσων ενηµέρωσης σε παγκόσµια κλίµακα. Η αντίληψη αυτή βέβαια στηρίζεται στην υπόθεση ότι ο στόχος των τροµοκρατών είναι να προβούν σε πράξεις µε άµεσα και θεαµατικά αποτελέσµατα και όχι µε έµµεσες µεσοπρόθεσµες ζηµίες στον τοµέα της οικονοµίας που σίγουρα η ανατίναξη ενός container θα προκαλέσει ως αποτέλεσµα της αναστάτωσης και του αισθήµατος ανασφάλειας στον τοµέα.

Ωστόσο ένα άλλο ακραίο αλλά πιθανό σενάριο θα ήταν το περιεχόµενο του container να ήταν κάποιο όπλο µαζικής καταστροφής όπως βιολογικά ή ραδιενεργά υλικά. Ένα τέτοιο ενδεχόµενο ασφαλώς και θα προκαλούσε τεράστια καταστροφή και σηµαντικό αριθµό θυµάτων.

Ο φόβος ότι το σύστηµα µεταφοράς εµπορευµατοκιβωτίων θα µπορούσε να χρησιµοποιηθεί από τροµοκράτες για τους σκοπούς τους επιβεβαιώθηκε όταν στις 18 Οκτωβρίου 2001 οι αρχές στο λιµάνι του Gioia Tauro ανακάλυψαν έναν λαθρεπιβάτη σε ένα container το οποίο ήταν εξοπλισµένο µε κρεβάτι και τουαλέτα και διέθετε και νερό.<sup>19</sup>

Στο container ακόµα βρέθηκαν ένας φορητός υπολογιστής, ένα κινητό τηλέφωνο, ένα δορυφορικό τηλέφωνο και πάσα εισόδου για τα 4 αεροδρόµια των ΗΠΑ. Το container φορτώθηκε στο Port Said της Αιγύπτου στο υπό σηµαίας Antigua & Barbuda

<sup>13</sup> Maarten van de Voort, Kevin A. O'Brien, Improving the Security of the Global Sea-Container Shipping System, RAND institute, 2003, ISBN 0-3440-5, page 1

<sup>19</sup> Michael Richardson, A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, February 24 2004, Institute of South Asia studies, σελίδα 27

κοντεινερόπλοιο Irex Emperor και ξεφορτώθηκε στο Gioia Tauro για να μεταφορτωθεί με προορισμό το Ρότερνταμ και από εκεί ξανά να μεταφορτωθεί για τον Καναδά. Το εμπορευματοκιβώτιο αυτό εξωτερικά δεν διέφερε από τα υπόλοιπα 2,5 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια που διακινήθηκαν στο λιμάνι του Gioia Tauro το 2001 και σίγουρα θα περνούσε απαρατήρητο αν κάποιοι λιμενεργάτες δεν παρατηρούσαν ότι τα ανοίγματα εξαερισμού του ήταν λίγο μεγαλύτερα από το συνηθισμένο.

Η απάντηση στο ερώτημα ποια μέτρα μπορούν να παρθούν απαιτεί κατ ελάχιστον την συστηματική προσέγγιση με την προϋπόθεση της συνεργασίας των κρατών μεταξύ τους αλλά και της πρόθεσης των εταιρειών και των λιμένων για την συμμετοχή τους στις διαδικασίες. Μια τέτοια συστηματική προσέγγιση θα μπορούσε να γίνει με την μεθοδολογία της ανάλυση των κινδύνων (risk analysis).

## **5.2 Τρομοκρατία και ναυτιλία χύδην**

### **5.2.1 Πλοία τύπου LNG-LPG**

Ο μεγάλος κίνδυνος σε σχέση με τα πλοία τύπου LNG-LPG , ο στόλος των οποίων υπολογίζεται σε 1153 παγκοσμίως , έγκειται στο ίδιο τους το φορτίο που είναι εξαιρετικά επικίνδυνο και ως αποτέλεσμα όχι άδικα μπορεί να τα παρομοιάσει κανείς τα πλοία αυτά με κινητές βόμβες. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι το πρώτο μέτρο που πάρθηκε στον τομέα της ναυτιλίας μετά την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου είναι η απαγόρευση εισόδου των LNG-LPG πλοίων στο λιμάνι της Βαλτιμόρης αμέσως την επόμενη ημέρα της καταστροφής.

Αν και η ζημιά από μια επίθεση σε ένα τέτοιο πλοίο θα είναι σίγουρα τεράστια το ενδεχόμενο αυτό δεν συγκεντρώνει υψηλές πιθανότητες γιατί τα πλοία αυτά είναι σχετικά καινούργια και εξαιτίας του φορτίου που μεταφέρουν είναι εφοδιασμένα με υψηλά συστήματα ασφαλείας. Παράλληλα η πολυπλοκότητα των πλοίων αυτών έχει ως αποτέλεσμα την διαχείριση τους από εξειδικευμένες εταιρείες που αριθμητικά είναι συγκεκριμένες και οι οποίες θεωρούνται αξιόπιστες. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος ενδεχομένως να έγκειται για τα πλοία αυτά στις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης όπου μια σκόπιμη πρόκληση διαρροής φορτίου σε αέρια μορφή θα μπορούσε να δημιουργήσει έκρηξη. Και πάλι όμως οι τρομοκράτες θα μπορούσαν να επιλέξουν έναν πιο εύκολο στόχο όπως ένα πλοίο τύπου bulk carrier .

### **5.2.2 Πλοία τύπου bulk carriers**

Το μεγαλύτερο μέρος της bulk ναυτιλίας διακινείται με ένα στόλο 23281 πλοίων τύπου bulk carrier που μεταφέρουν χύμα φορτία πολλά εκ των οποίων εξαιρετικά επικίνδυνα και μολυσματικά και που επομένως εξ αυτού του γεγονότος μπορεί να προκαλέσουν το ενδιαφέρον τρομοκρατών. Το πιο επικίνδυνο από τα φορτία αυτά θα πρέπει να θεωρείται η νιτρική αμμωνία που διακινείται σε μεγάλες ποσότητες εξ αιτίας της χρήσης της στην γεωργία σαν λίπασμα. Λαμβανομένου των κατάλληλων μέτρων στοίβασης και μεταφοράς η νιτρική αμμωνία δεν είναι επικίνδυνη από μόνη της, ωστόσο με την χρήση κατάλληλου καταλύτη είναι ικανή να προκαλέσει τεράστια έκρηξη και συνακόλουθες

ζημιές. Αυτές οι ιδιότητες της νιτρικής αμμωνίας είναι φυσικά γνωστές στους τρομοκράτες που την έχουν χρησιμοποιήσει σε πληθώρα βομβιστικών επιθέσεων στο παρελθόν όπως στις επιθέσεις στο Bali , στις αμερικάνικες πρεσβείες στην Mombasa και το Nairobi , στο κυβερνητικό κτίριο της Οκλαχόμα και στην πρώτη επίθεση στο World Trade Center. Λαμβάνοντας υπόψη τις ζημιές που προκλήθηκαν στις παραπάνω περιπτώσεις από μόνο την έκρηξη ενός οχήματος γεμάτο με το υλικό αυτό, μπορεί να αναλογισθεί κανείς το ενδεχόμενο μέγεθος των ζημιών από την έκρηξη ενός ολόκληρου πλοίου με το φορτίο αυτό στα αμπάρια του.

Αυτό που μπορεί να προκαλέσει μεγαλύτερη ανησυχία σε σχέση με το θέμα είναι η δομή του στόλου της χύδην ναυτιλίας. Μεγάλο μέρος των 23281 πλοίων ανήκουν σε εταιρείες που έχουν υπό την ιδιοκτησία τους μόνο ένα πλοίο. Τα πλοία αυτά έχουν κατά μέσο όρο μεγάλη ηλικία και όπως προκύπτει από τα σχετικά στατιστικά στοιχεία συχνά δεν είναι συμμορφωμένα στις διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας, γεγονός που δημιουργεί αμφιβολίες ως προς την αξιοπιστία των ιδιοκτητών τους, ενώ προσπάθεια που έγινε στο παρελθόν για τον περιορισμό των sub standard πλοίων απέδειξε μεγάλες δυσκολίες στον εντοπισμό τους.

### **5.2.3 Δεξαμενόπλοια**

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC είναι πολύ αργά και δυσκίνητα, είναι επανδρωμένα με λίγο προσωπικό και διαθέτουν ελάχιστα μέσα για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης. Ελλείπει ρυθμιστικού πλαισίου οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες συμβούλευαν μέχρι πρόσφατα τα πληρώματα των πλοίων τους να μην φέρνουν αντίσταση στην περίπτωση μιας πειρατείας καθώς ο κίνδυνος για τις ζωές του πληρώματος και για το πλοίο θα ήταν μεγαλύτερος στο ενδεχόμενο αυτό. Οι περισσότερες πιθανότητες για ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε ένα τέτοιο πλοίο συγκεντρώνονται μάλλον κατά την διάρκεια παραμονής του σε κάποια λιμενική εγκατάσταση και ιδίως κατά την διάρκεια των χειρισμών φορτοεκφόρτωσης καθώς κάτι τέτοιο θα προκαλούσε μεγαλύτερες ζημιές και περισσότερα θύματα. Ομοίως ένα τέτοιο πλοίο θα μπορούσε να αποτελέσει στόχο επίθεσης από την στεριά με την χρήση πυραύλων κατά την διάρκεια του πλου κοντά σε ακτές ή σε στενά.

### **5.3 Τρομοκρατία και πλοία τύπου Car carriers**

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

## **6. Τρομοκρατία και επιβατηγός ναυτιλία**

### **6.1 Παράγοντες κινδύνου**

Τα κρουαζιερόπλοια λόγω της φύσης των ταξιδιών που πραγματοποιούν και του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν μπορεί να αποτελέσουν στόχο τρομοκρατικής επίθεσης όπως και τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς. Στην πραγματικότητα ο κίνδυνος αυτός είχε εντοπισθεί πολύ πριν την τρομοκρατική επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου και τα κρουαζιερόπλοια ήταν τα πρώτα πλοία που υιοθέτησαν αυξημένα μέτρα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου της κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας. Τα πλοία αυτά ήταν και τα πρώτα που εισήγαγαν στην ναυτιλία την έννοια των επιπέδων ασφάλειας, λαμβάνοντας επιπρόσθετα μέτρα κάθε φορά που ο κίνδυνος εκτιμούνταν ως αυξημένος, εξαιτίας των γεγονότων και των εξελίξεων στον τομέα της τρομοκρατίας στο παγκόσμιο στερέωμα.

### **6.2 Τα προγενέστερα του ISPS μέτρα**

Ο IMO ασχολήθηκε για πρώτη φορά με το θέμα της ασφάλειας στα επιβατηγά πλοία μετά την απαγωγή και δολοφονία ενός ομήρου στο κρουαζιερόπλοιο Achille Lauro τον Οκτώβριο του 1985. Ως αποτέλεσμα στην 14<sup>η</sup> Συνέλευση του τον Νοέμβριο του 1985 υιοθέτησε την απόφαση για την λήψη μέτρων με στόχο την καταπολέμηση έκνομων ενεργειών κατά της ασφάλειας του πλοίου και της ασφάλειας των επιβατών και του πληρώματος. (Assembly resolution A.584(14)). Η Συνέλευση επίσης ζήτησε από την Επιτροπή Ασφάλειας (MSC –Maritime Safety Committee) να επεξεργασθεί την κατάρτιση τεχνικών ζητημάτων που σχετίζονται με την αύξηση των μέτρων ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη ανάλογες πρακτικές που ακολουθήθηκαν και τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO) για την ασφάλεια στα αεροπλάνα και τα αεροδρόμια. Το 1985 ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών επίσης ζήτησε από τον IMO να μελετήσει το πρόβλημα της τρομοκρατίας στα πλοία και να προτείνει κατάλληλα μέτρα. Τα παραπάνω οδήγησαν στην έκδοση της αριθμ 443 εγκυκλίου που αφορούσε τα επιβατικά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια άνω των 24 ωρών και των λιμένων που τα εξυπηρετούν. Με την εγκύκλιο αυτή συστήθηκε στα κράτη να υιοθετήσουν σχετικά μέτρα ασφάλειας συμπεριλαμβανομένου της κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας και του διορισμού υπευθύνων ασφάλειας στα πλοία και στα λιμάνια.

Παράλληλα με την παροχή οδηγιών στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας, τον Μάρτιο του 1988 ο IMO υιοθέτησε την σύμβαση για την καταπολέμηση των εκνόμων ενεργειών ενάντια στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας με αντικείμενο την ανάληψη από τα κράτη μέλη της υποχρέωσης να λαμβάνουν μέτρα κατά των ατόμων που διενεργούν πράξεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και των επιβατών, όπως η κατάληψη του πλοίου, η τοποθέτηση συσκευών ή άσκηση βίας ενάντια στους επιβαίνοντες. Στόχος της Σύμβασης αυτής είναι η διασφάλιση ότι τα άτομα που θα προβαίνουν σε τέτοιες ενέργειες θα τιμωρούνται αυστηρά ή θα καθίσταται δυνατό να εκδίδονται για να

δικαστούν σε άλλες χώρες. Η έναρξη της ισχύος της Σύμβασης προσδιορίστηκε τον Μάρτιο του 1992 και μέχρι τον Φεβρουάριο του 2004 από τα 102 μέλη του ΙΜΟ την είχαν υπογράψει τα 95, με την παγκόσμια χωρητικότητα που αυτά αντιπροσωπεύουν να ανέρχεται στο 77%.

Τέλος το 1996 με την αριθμ 754 εγκύκλιό του ο ΙΜΟ πρότεινε πρόσθετα μέτρα στον τομέα της ασφάλειας και εισήγαγε την έννοια των 3 επιπέδων ασφάλειας (χαμηλό – μεσαίο- υψηλό) για την εφαρμογή των ανάλογων σε κάθε περίπτωση διαδικασιών.



Τα μέτρα αυτά απευθύνονταν σε ακτοπλοϊκά πλοία διεθνών γραμμών και στους λιμένες που τα εξυπηρετούν με την επισήμανση ότι κατά την κρίση των Κρατών-Μελών δύναται να τα επεκτείνουν και σε ακτοπλοϊκά πλοία διεθνών μεταφορών φορτίων.

Τα μέτρα αυτά μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

- την υποχρέωση διορισμού κατάλληλα εκπαιδευμένων υπευθύνων ασφαλείας στα λιμάνια και τα πλοία,
- την υποχρέωση κατάρτισης σχεδίων ασφάλειας για τα πλοία και τα λιμάνια για τον προσδιορισμό των απαραίτητων ενεργειών σε καταστάσεις ανάγκης και απειλής ανάλογα με το τιθέμενο κάθε φορά επίπεδο ασφαλείας,
- την υποχρέωση διαβίβασης από τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα λιμάνια προς τις Αρχές του Κράτους των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένου των ονομάτων των υπευθύνων ασφαλείας,



- την υποχρέωση ελέγχου της διαδικασίας αποεπιβίβασης των επιβατών και των αποσκευών τους με σκοπό την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης,
- την ίδρυση Επιτροπών με την συμμετοχή σε αυτές των εμπλεκόμενων λιμένων, εταιρειών και κρατικών αρχών για τον συντονισμό των μέτρων ασφαλείας στους λιμένες και
- την λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της διακίνησης με επιβατηγά πλοία υλικών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τρομοκρατικούς σκοπούς.

Τελειώνοντας, η 754 εγκύκλιος προτείνει ως κατάλληλα κατά περίπτωση μέτρα σε καταστάσεις αυξημένων επίπεδων ασφαλείας τα ακόλουθα:

- την καθιέρωση περιοχών ελεγχόμενης πρόσβασης στις προβλήτες για τους επιβάτες και τα οχήματα. Ο έλεγχος των περιοχών αυτών μπορεί να γίνεται από φρουρούς με την υποβοήθηση εξοπλισμού στον οποίο περιλαμβάνονται ειδικές μπάρες, φωτισμός και κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης,
- τον έλεγχο της πρόσβασης των εισερχόμενων στα λιμάνια και στα πλοία. Ο έλεγχος αυτός μπορεί να περιλαμβάνει την εξακρίβωση της ταυτότητας του ατόμου που διέρχεται των σημείων ελέγχου και τον έλεγχο των αποσκευών του. Παράλληλα οι εργαζόμενοι στα πλοία και στα λιμάνια των οποίων η φύση της εργασίας τους απαιτεί την διέλευση από τα σημεία ελέγχου θα έπρεπε να είναι εφοδιασμένοι με ειδικά πάσα ενώ η είσοδος – έξοδος των επισκεπτών θα έπρεπε να παρακολουθείται με ιδιαίτερη σχολαστικότητα,
- όλοι οι επιβάτες που επιβιβάζονται στα πλοία, οι αποσκευές τους και τα οχήματα τους θα έπρεπε να υπόκεινται σε έλεγχο. Η σχολαστικότητα του ελέγχου εξαρτάται από το κάθε φορά επίπεδο ασφαλείας και για την διενέργεια του θα πρέπει να διατίθεται ο κατάλληλος εξοπλισμός όπως φορητοί ή σταθεροί ανιχνευτές μετάλλων κλπ και
- την διασφάλιση της μη δυνατότητας πρόσβασης για τους επιβάτες σε συγκεκριμένους κρίσιμους χώρους στα πλοία όπως πχ στην γέφυρα, το μηχανοστάσιο κλπ.

### **6.3 Τρομοκρατία και κρουαζιερόπλοια**

Με την τροποποίηση της SOLAS και την υιοθέτηση του Κώδικα ISPS ο ΔΝΟ δεν προβλέπει ειδικά μέτρα ασφαλείας τα οποία να ισχύουν συγκεκριμένα στα κρουαζιερόπλοια. Παρόλα αυτά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ήδη αναφέρει στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτή την κατηγορία πλοίων. Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη αυτήν την ανάγκη ιδιαίτερης προστασίας για τα πλοία αυτά χρηματοδότησε το 2002 μελέτη με θέμα την ενίσχυση της ασφαλείας των επιβαινόντων σε κρουαζιερόπλοια στους κοινοτικούς λιμένες της Μεσογείου.

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

- α) τα πλοία αυτά εξαιτίας του γιγαντισμού που γνώρισαν την τελευταία δεκαετία εύκολα μπορούν να προσομοιαστούν με πλωτές πολιτείες και αυτό είναι ικανό από μόνο του για να προκαλέσει το ενδιαφέρον των τρομοκρατών στην ίδια λογική που θα επιθυμούσαν να επιχειρήσουν επίθεση εναντίον μιας πόλης με σκοπό ένα μεγάλο αριθμό θυμάτων,
- β) οι τουρίστες αντιπροσωπεύουν για τους τρομοκράτες τα δυτικά κράτη που εχθρεύονται. Τα κρουαζιερόπλοια σήμερα προσεγγίζουν σε λιμένες σε όλα τα μήκη και

τα πλάτη της υψηλίου δίνοντας έτσι στους τρομοκράτες την ευκαιρία να προκαλέσουν ένα χτύπημα κατά της δύσης χωρίς την δυσκολία να χρειασθεί να μεταβούν σε αυτήν,

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

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

ε) το γεγονός ότι σχεδόν οι μισοί επιβάτες που ταξιδεύουν ετησίως με κρουαζιερόπλοια είναι αμερικανοί πολίτες λειτουργεί ενισχυτικά στην πρόκληση του ενδιαφέροντος των τρομοκρατών,

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

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

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

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν και κάποιοι λόγοι που καθιστούν τα κρουαζιερόπλοια λιγότερο ελκυστικούς στόχους. Οι λόγοι αυτοί είναι:

α) το γεγονός ότι τα πλοία αυτά διαθέτουν μεγάλα έξαλα που τα καθιστά δύσκολα προσβάσιμα από τις πλευρές τους για την αναρρίχηση και παρείσφρηση των πειρατών,

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

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

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

ε) Το γεγονός ότι τα πλοία αυτά διαθέτουν τα υψηλότερα μέτρα ασφάλειας που καθιστά την επιχείρηση παρείσφρησης εξαιρετικά δύσκολη. Μια εναλλακτική λύση για τους τρομοκράτες θα ήταν να επιβιβασθούν στο πλοίο ως ταξιδιώτες , ωστόσο πολλές τρομοκρατικές οργανώσεις δεν διαθέτουν τα ποσά που απαιτούνται για την αγορά των εισιτηρίων. Άλλωστε το ίδιο χτύπημα θα μπορούσαν να καταφέρουν σε ένα ξενοδοχείο χωρίς να χρειασθεί να πληρώσουν τα παραπάνω ποσά.



Το με ποιους τρόπους οι τρομοκράτες μπορούν να χτυπήσουν ένα κρουαζιερόπλοιο αυτό εξαντλείται μόνο από την φαντασία των τρομοκρατών που όπως έχει αποδειχθεί προηγείται κατά πολύ της κοινής σκέψης. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω περιπτώσεις που θα μπορούσαν να υλοποιηθούν, εναλλακτικά και με την βοήθεια μέλους του πληρώματος ή ατόμου που σχετίζεται με το πλοίο:

- η αναρρίχηση στο πλοίο από τις πλευρές του από την αποβάθρα αν αυτό βρίσκεται στο λιμάνι και η επίθεση εναντίον των επιβατών με πολυβόλα όπλα ή χειροβομβίδες. Εναλλακτικά οι τρομοκράτες θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν ένα πλοιάριο για να προσεγγίσουν στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας και όχι της αποβάθρας ή αν αυτό βρίσκεται εν πλω.
- η παρείσφρηση στο πλοίο και τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού,
- η παρείσφρηση της βόμβας μέσω της τροφοδοσίας του πλοίου ή με τις αποσκευές ενός επιβάτη-τρομοκράτη ή με τις αποσκευές επιβάτη εν αγνοία του,
- η παρείσφρηση στο πλοίο και ανατίναξη τρομοκράτη-καμικάζι εν μέσω των επιβατών,
- η εμφόλιση του πλοίου από πλοιάριο με εκρηκτικά ,
- η μόλυνση των τροφίμων της τροφοδοσίας με ιούς,
- η μόλυνση του εσωτερικού του πλοίου με τον ιό του άνθρακα,
- η επίθεση εναντίον του πλοίου με μικρό αεροσκάφος καμικάζι,
- η τοποθέτηση βόμβας στα ύφαλα του πλοίου.

Όπως αναφέρθηκε τα μέτρα ασφαλείας στα κρουαζιερόπλοια έχουν γίνει πολύ αυστηρά και ξεπερνούν κατά πολύ τα ελάχιστα επίπεδα που ο ISPS θέτει ενώ μπορούν να

κυμαίνονται ως προς τον βαθμό αυστηρότητας τους ανάλογα με τις διεθνείς συνθήκες, την εθνικότητα των επιβατών και τους λιμένες προσέγγισης.

Στην πράξη τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- την τοποθέτηση κυκλώματος κλειστής τηλεόρασης με κάμερες εντός του πλοίου και κάμερες που «βλέπουν» στα πλευρά του πλοίου και τις αποβάθρες,
- την τοποθέτηση φρουρών περιμετρικά του πλοίου και στις αποβάθρες και περιπόλων εντός του πλοίου και στα καταστρώματα,
- τον 100% σωματικό έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους με μηχανήματα X-RAY κατά την αρχική είσοδο τους στο πλοίο και τις κατά τις επανεισόδους τους στους λιμένες προσέγγισης,
- τον αυστηρό έλεγχο των προμηθειών των πλοίων,
- την εξακρίβωση και διασταύρωση των στοιχείων της ταυτότητας των επιβατών πριν την αρχική τους επιβίβαση,
- την φωτογράφιση του επιβάτη κατά την αρχική του επιβίβαση (check in) και την τοποθέτηση της φωτογραφίας σε ειδική ηλεκτρονική ταυτότητα που εκδίδεται. Σε κάθε επανείσοδο του επιβάτη στο πλοίο η ταυτότητα τοποθετείται σε ειδικό μηχάνημα στο σημείο ελέγχου της εισόδου και η φωτογραφία εμφανίζεται σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Με τον τρόπο αυτό ο σκοπός ελέγχει τους επιβάτες με βάση την ταυτότητα που φέρουν αλλά και ταυτοποιεί οπτικά τους εισερχόμενους με βάση τις φωτογραφίες τους,
- την έκδοση ανάλογων ταυτοτήτων και για τα μέλη του πληρώματος,
- την ηλεκτρονική παρακολούθηση και καταγραφή των αποβιβάσεων και επανεπιβιβάσεων των επιβατών στους λιμένες προσέγγισης,
- την τοποθέτηση μη θανατηφόρων ηλεκτροφόρων συρματοπλεγμάτων στα πλευρά του πλοίου,
- τον άπλετο φωτισμό του πλοίου στα καταστρώματα και στα πλευρά του αλλά και της προβλήτας,
- το κλειδώμα με μηχανισμούς υψηλής ασφαλείας των περιοχών απαγορευμένης για τους επιβάτες πρόσβασης,
- τον προσδιορισμό ζώνης ασφαλείας για το πλοίο στο λιμάνι και την τοποθέτηση πλωτών φραγμάτων στην θαλάσσια περιοχή γύρω από το πλοίο,
- την απαγόρευση ανόδου στο πλοίο επισκεπτών ή την επίτρεψη αυτής μόνο ύστερα από έγκαιρη (κάποιες μέρες πριν) ενημέρωση,
- την παρακολούθηση του radar ακόμα και όταν το πλοίο βρίσκεται στους λιμένες,
- την εγκατάσταση ειδικών συσκευών sonar για τον έλεγχο της υποβρύχιας δραστηριότητας πλησίον του πλοίου.

Για την εφαρμογή των παραπάνω μέτρων ασφαλείας είναι εντυπωσιακό και αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι πολλές εταιρείες όπως η Royal Caribbean Cruises και η Celebrity Cruises άρχισαν να αναζητούν κατώτερο προσωπικό θέτοντας ως «προσόν» την καλή γνώση όπλων και την προηγούμενη θητεία σε στρατιωτικά σώματα όπως του Βασιλικού Ναυτικού της Αγγλίας ή των ειδικών δυνάμεων του Ισραήλ.

Πέραν από τα παραπάνω στις ΗΠΑ έχουν θεσπισθεί ειδικά μέτρα στον τομέα της κρουαζιέρας που σχετίζονται με τα λιμάνια όπως για παράδειγμα ο ενδελεχής έλεγχος των προβλητών που προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια με εκπαιδευμένα σκυλιά και η

υποχρέωση των κρουαζιερόπλοιων να υποβάλουν δήλωση κατάπλου συνοδευόμενη από λίστα επιβατών 96 ώρες πριν την προσέγγιση.

Και όχι μόνο αυτό αλλά στις 5 Απριλίου του 2005 το Department of Homeland Security ανακοίνωσε μια νέα πρωτοβουλία (Western Hemisphere Travel Initiative) που απαιτεί από τους αμερικανούς πολίτες που πρόκειται να συμμετέχουν σε θαλάσσια ταξίδια αναψυχής να συμμορφωθούν με νέες διαβατηριακές απαιτήσεις για κάθε έξοδο και επανείσοδο τους στις ΗΠΑ. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών είναι σταδιακή αρχόμενη από την 31-12-2005 για κρουαζιέρες στην Καραϊβική και την Νότια Αμερική και επεκτεινόμενη σε όλους του υπόλοιπους προορισμούς μέχρι το 2008.

#### **6.4 Οι επιπτώσεις της τρομοκρατίας στον τομέα της κρουαζιέρας**

Ο τομέας της κρουαζιέρας είναι ένας κλάδος με 18 δισεκατομμύρια δολάρια κέρδη ετησίως και πάνω από 13 εκατομμύρια μεταφερόμενους επιβάτες εκ των οποίων σχεδόν οι μισοί είναι υπήκοοι των ΗΠΑ αλλά με το ενδιαφέρον των ευρωπαίων να αυξάνεται σταθερά. Προσφιλέστεροι προορισμοί των θαλάσσιων ταξιδιών αναψυχής είναι η Καραϊβική και η Μεσόγειος, αλλά τα τελευταία χρόνια μεγάλη άνοδος σημειώνει η αγορά της νοτιανατολικής Ασίας και της Βαλτικής.

Παραδοσιακά ο κλάδος αυτός ήταν ο πρώτος που βαλλόταν οικονομικά μετά από κάθε σοβαρή αναστάτωση στον πλανήτη όπως πολεμικές συρράξεις ή τρομοκρατικές ενέργειες, εξ αιτίας του κυριαρχούμενου αισθήματος φόβου και ανασφάλειας. Το τρομοκρατικό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου πάγωσε κάθε διάθεση για ψυχαγωγία με τους αμερικανούς αλλά και πολλούς ευρωπαίους ταξιδιώτες να ακυρώνουν τα προγραμματισμένα τους ταξίδια το πρώτο διάστημα μετά την επίθεση σε βαθμό πάνω από 50%. Ενδεικτικά, μόνο για την πρώτη εβδομάδα μετά την 11/9/01 η Celebrity Cruises, μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον τομέα, ανακοίνωσε απώλειες 20-25 εκατομμυρίων δολαρίων. Μακροπρόθεσμα και άλλες εταιρείες όπως η ROC, με τα υπό ελληνικής σημαίας πλοία της και η Festival ανακοίνωσαν επίσης τεράστιες ζημιές. Πράγματι, αν και το όνειρο του μέσου αμερικανού ήταν ένα ταξίδι στην Ευρώπη, το «σοκ» της επίθεσης άλλαξε την νοοτροπία ενός ολόκληρου έθνους που προτίμησε να «κλειστεί» στην πατρίδα του. Ένας παράγοντας που καθιστά την κρουαζιέρα περισσότερο ευάλωτη σε περιόδους αναταραχών είναι η φοβία των επιβατών για τις αεροπορικές μεταφορές στις περιόδους αυτές, δεδομένου ότι ο τομέας εξαρτάται σημαντικά από αυτές, αφού κατά κανόνα οι ταξιδιώτες ταξιδεύουν αεροπορικώς μέχρι να φτάσουν στο αφετήριο λιμάνι του ταξιδιού. Παράλληλα ο μέσος όρος της ηλικίας των επιβατών πλησιάζει τα 50 έτη και κατά κανόνα οι μεγάλης ηλικίας άνθρωποι έχουν μεγαλύτερο αίσθημα φόβου από τους νέους.

Ειδικότερα ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, που σε μεγάλο ποσοστό στηρίζεται στους αμερικανούς ταξιδιώτες δέχτηκε ισχυρό πλήγμα αν και παρόμοιες καταστάσεις είχαν ξαναεμφανισθεί, σε μικρότερο βαθμό βέβαια, κατά την διάρκεια ανάλογων κρίσεων όπως ο πρώτος πόλεμος στο Ιράκ και ο πόλεμος στην Γιουγκοσλαβία.

Μετά την 11/9/2001 και εν όψει των δυσοίωνων προβλέψεων που ακολούθησαν εξαιτίας του πολέμου στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ οι εταιρείες αναγκάστηκαν προκειμένου να αποφύγουν την οικονομική καταστροφή να μειώσουν σημαντικά τις τιμές τους για να προσελκύσουν τους επιβάτες και να τους «πείσουν» να ταξιδέψουν. Άλλες πάλι

κατέφυγαν σε προσφορές όπως η προσφορά δωρεάν ποτών στο καράβι καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού ή η προσφορά δωρεάν εκδρομών και δραστηριοτήτων στους λιμένες προσέγγισης. Τα μέτρα αυτά φαίνεται ότι απέδωσαν, αν και με σημαντικές απώλειες για τις εταιρείες, καθώς σύμφωνα με στοιχεία της Clia που αντιπροσωπεύει το 80% της παγκόσμιας χωρητικότητας, το 2002 η ζήτηση διατηρήθηκε σχεδόν στα ίδια επίπεδα ενώ το 2003 παρουσίασε σημαντικά σημάδια ανόδου πλησιάζοντας το +10%. Μαζί με την ανάκαμψη του τομέα οι τιμές ξαναέβηκαν μέσα στο 2004 στα φυσιολογικά επίπεδα και οι προσφορές καταργήθηκαν. Σήμερα τα σημάδια είναι ακόμα πιο ενθαρρυντικά με τους επιβάτες που ταξιδεύουν ετησίως να πλησιάζουν τα 14 εκατομμύρια και ο αριθμός αυτός να προβλέπεται να ανέβει στα 15 το 2006 και στα 20 το 2020.

Στην Μεσόγειο τους μεγαλύτερους ρυθμούς αύξησης σε κρατήσεις παρουσίαζε η Δυτική πλευρά όμως τα πράγματα άλλαξαν μετά το τρομοκρατικό χτύπημα στην Μαδρίτη την άνοιξη του 2004. Τα «μαύρα σύννεφα» ανησυχίας φάνηκαν άμεσα στον ορίζοντα αφού στον κλάδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι πρώτες που επλήγησαν ήταν οι εισηγμένες στα χρηματιστήρια εταιρείες που έχουν σχέση με την κρουαζιέρα. Μέσα σε μια ημέρα οι μετοχές της Royal Caribbean και της η Carnival έπεσαν κατά 86 σεντ 62 σεντ αντίστοιχα.

Η παγκόσμια ανασφάλεια δεν είχε ως αποτέλεσμα μόνο την οικονομική ζημία των εταιρειών από την μείωση των κρατήσεων αλλά ανάγκασε τις τελευταίες να επανασχεδιάσουν τα δρομολόγια τους. Αμέσως μετά την 11/9/01 η Carnival Cruises μετέφερε τον αφετήριο λιμένα των κρουαζιεροπλοίων της από την Νέα Υόρκη στην Βοστώνη και στην συνέχεια όλες οι εταιρείες τροποποίησαν τα προγράμματα τους ώστε να αποφεύγονται περιοχές υψηλού κινδύνου. Μια από τις πιο δημοφιλείς κρουαζιέρες η κατάβαση του Νείλου δεν προφέρετε πια από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου, ενώ παράλληλα τα πλοία που ταξιδεύουν από την Αμερική προς την Ασία αποφεύγουν να διαπλέουν το Σουέζ προτιμώντας τον γύρο της Αφρικής, μέσω του ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας. Τα τελευταία πλοία μάλιστα μετά το πέρασμα του νοτιότερου αυτού ακρωτηρίου της Αφρικής κατευθύνονται κατευθείαν προς την Σιγκαπούρη αποφεύγοντας να προσεγγίσουν σε λιμένες της Δυτικής Ινδίας όπως έκαναν παλαιότερα, προκαλώντας μεγάλες απώλειες στις τοπικές αυτές οικονομίες που τα τελευταία χρόνια είχαν επενδύσει τεράστια ποσά σε υποδομές για την ανάπτυξη του τουρισμού τους.

Στην Μεσόγειο το τρομοκρατικό χτύπημα στην Μαδρίτη οδήγησε τις πλοιοκτήτριες εταιρείες να επανασχεδιάσουν τους προορισμούς τους στρέφοντας το βλέμμα τους στην Ανατολική της πλευρά. Ωστόσο το καλοκαίρι του 2005 σημειώθηκε ένας μεγάλος αριθμός βομβιστικών επιθέσεων σε πόλεις των παραλίων της Τουρκίας στο Αιγαίο. Τα λιμάνια αυτά, όπως η Αττάλεια και το Κουσάντασι ανέβασαν το επίπεδο ασφαλείας τους αναγκάζοντας τα κρουαζιερόπλοια που προσέγγιζαν σε αυτά να κάνουν το ίδιο αν και τα περισσότερα προτίμησαν να παρακάμψουν τους προορισμούς αυτούς και να παραμείνουν περισσότερες ημέρες στα ελληνικά νησιά.

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

Τελικά υπάρχει κάποιος 100% ασφαλής προορισμός; Αυτό είναι το πρώτο ερώτημα που οι επιβάτες που σκοπεύουν να πραγματοποιήσουν κρουαζιέρα θέτουν. Η απάντηση που τους δίνεται είναι μάλλον όχι. Για τους Αμερικανούς πολίτες συστήνεται να παρακολουθούν και να συμβουλευτούν τις ταξιδιωτικές οδηγίες που το State Department εκδίδει. Υπάρχουν όμως και ιδιωτικοί φορείς - travel intelligence services- που κάνουν την ίδια δουλειά παρέχοντας ταξιδιωτικές πληροφορίες και ενημερώνουν τους ενδιαφερόμενους , πχ μέσω των διαδικτυακών τους τόπων , για κάθε εξέλιξη στον τομέα της τρομοκρατίας σε κάθε μέρος της γης και σε κάθε προορισμό και συμβουλές για μέρη που την συγκεκριμένη περίοδο που ο ταξιδιώτης επιθυμεί θα πρέπει να αποφεύγονται. Αυτή η ανασφάλεια και η σύγχυση ανάγκασε τις εταιρείες κρουαζιέρας να αναθεωρήσουν και τους όρους των συμβάσεων μεταφοράς προκειμένου να γίνουν πιο ελκυστικές. Έτσι ενώ παλαιότερα στην περίπτωση που ο επιβάτης αποφάσιζε να το υπαναχωρήσει από την κράτηση που είχε κάνει θα έπρεπε να πληρώσει πρόστιμο που μερικές φορές έφτανε ως το 100% του αντιτίμου, αν η υπαναχώρηση γινόταν λίγες μέρες πριν τον απόπλου, σήμερα πολλές εταιρείες είτε προσφέρουν αυτό το δικαίωμα υπαναχώρησης με μικρότερο πρόστιμο είτε προσφέρουν το δικαίωμα ο επιβάτης να μεταθέσει την ημερομηνία της κρουαζιέρας χωρίς καμία επιβάρυνση. Και οι εταιρείες όμως από την πλευρά τους έχουν φροντίσει να συμπεριλάβουν στους όρους μεταφοράς το δικαίωμα τους να τροποποιήσουν τους λιμένες προσέγγισης ή να ακυρώσουν την κρουαζιέρα χωρίς καμία αξίωση αστικής αποζημίωσης από τους επιβάτες , πέραν της επιστροφής του ναύλου, αν κρίνεται ότι οι εξελίξεις στον τομέα της τρομοκρατίας δεν επιτρέπουν την εκτέλεση του ταξιδιού με ασφάλεια στους λιμένες προορισμού.

## 7. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές

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

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

Πράγματι ειδικά τα επιβατηγά πλοία παρουσιάζουν εξαιρετικό κίνδυνο ασφάλειας λαμβάνοντας υπόψη του μεγάλου αριθμού των διακινουμένων επιβατών και του γεγονότος ότι εκ των πραγμάτων καθίσταται αδύνατος ο έλεγχος των επιβατών κατά την επιβίβαση τους. Ως εκ τούτου ο κίνδυνος για τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να εξομοιώνεται με τον κίνδυνο που παρουσιάζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς που όπως δυστυχώς έχει αποδειχθεί ελκύουν ιδιαίτερα τους τρομοκράτες. Ειδικά ένα βομβιστικό χτύπημα σε ένα τέτοιο πλοίο μπορεί να προκαλέσει τεράστια ζημιά λόγω του πιθανού μεγάλου αριθμού θυμάτων. Αν μάλιστα το πλοίο βρίσκεται εν πλω η κατάσταση είναι χειρότερη αφού οι έξοδοι διαφυγής είναι ελάχιστοι, ο πανικός που θα προκληθεί θα είναι τεράστιος, η συνδρομή βοήθειας από τις αρχές δεν μπορεί να είναι άμεση και στο πιο εφιαλτικό σενάριο το πλοίο μπορεί να βυθισθεί από την έκρηξη παρασέρνοντας στον βυθό όλους τους επιβαίνοντες. Ο μεγαλύτερος πονοκέφαλος για τα πλοία αυτά είναι τα φορτηγά οχήματα που φορτώνονται στα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία αφού δεν ελέγχονται με σαρωτές και οι έλεγχοι που γίνονται είναι μόνο οπτικοί δειγματοληπτικοί και μερικές φορές και με την υποβοήθηση ειδικών αστυνομικών σκύλων. Παρόλα αυτά ο οπτικός έλεγχος όλων των φορτηγών πριν την φόρτωση είναι αδύνατος αφού το φορτηγό θα έπρεπε να ξεφορτωθεί και να φορτωθεί ξανά. Κάτι τέτοιο αφενός θα απαιτούσε πολύ μεγάλο αριθμό προσωπικού αφετέρου θα προκαλούσε τεράστιες καθυστερήσεις στα λιμάνια που ούτως ή άλλως δεν διαθέτουν την επάρκεια του χώρου που θα απαιτούνταν.

Ως ελάχιστα μέτρα πρόληψης σε επιβατηγά πλοία μπορούν να καταγραφούν ενδεικτικά:

- το επισταμένο ψάξιμο του πλοίου πριν τον απόπλου,
- το κλείδωμα κρίσιμων για το πλοίο χώρων,
- η τοποθέτηση κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης και
- η περιπολία πληρώματος με πολιτικά ρούχα

Για τον κίνδυνο των φορτηγών δεν φαίνεται ότι μπορούν να γίνουν πολλά πράγματα πέραν της κατά το δυνατόν αξιοποίησης του δικτύου των πληροφοριών που οι εθνικές υπηρεσίες πληροφοριών διαθέτουν. Η στοχοποίηση των φορτίων μπορεί και αυτή να βοηθήσει με την επικέντρωση των δειγματοληπτικών ελέγχων στα φορτηγά που συγκεντρώνουν τις περισσότερες υποψίες. Πράγματι όταν μιλάμε για τοπικό επίπεδο οι μεταφορές δεν είναι αμέτρητοι και επομένως η ταυτότητα τους είναι εκ των προτέρων γνωστή και η αξιοπιστία τους εύκολα εξακριβώσιμη. Επειδή ωστόσο υπάρχει και το ενδεχόμενο ο εκρηκτικός μηχανισμός να τοποθετηθεί στο φορτηγό εν αγνοία του μεταφορέα απαιτείται η ενεργότερη συμμετοχή των μεταφορέων στις διαδικασίες ασφάλειας. Μέχρι σήμερα οι τελευταίοι θεωρούνται ως οι κύριοι υπεύθυνοι για τα



φορτία τους ως προς τον τομέα του safety και υποχρεούνται να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα που προβλέπονται στον Διεθνή Κώδικα Θαλάσσιας Μεταφοράς Επικινδύνων Φορτίων, ενώ πριν την φόρτωση του φορτηγού στο πλοίο υπογράφουν και σχετικές δηλώσεις ότι δεν μεταφέρουν επικίνδυνες ή εκρηκτικές ύλες. Ανάλογη συμμετοχή τους απαιτείται και στις διαδικασίες ασφάλειας όπως για παράδειγμα η υποχρέωση τους να γνωρίζουν ακριβώς τι μεταφέρεται, να μην αφήνουν τα φορτηγά χωρίς επιτήρηση μετά την φόρτωση των εμπορευμάτων στο όχημα και να χρησιμοποιούν τυποποιημένες διαδικασίες κλειδώματος των φορτίων.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω υπάρχουν και πιο εκτεταμένα μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν, ειδικότερα αν το επίπεδο ασφάλειας ανεβεί και οι εξελίξεις στο διεθνή περιβάλλον καταδεικνύουν ως επιτακτική την ανάγκη λήψης τους. Αυτά τα μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν το υποχρεωτικό σκανάρισμα των φορτηγών, όχι στον χώρο του λιμανιού αλλά σε κάποιες άλλες ειδικές εγκαταστάσεις κοντά σε αυτό. Με τις διαδικασίες αυτές ο μεταφορέας θα ήταν υποχρεωμένος να μεταφέρει το όχημα έγκαιρα στο τόπο ελέγχου και αφού το όχημα σκαναρισθεί και το φορτίο κλειδώσει να μεταβεί στο λιμάνι όπου η φόρτωση στο πλοίο θα του επιτρέπεται με την επίδειξη του σχετικού αποδεικτικού που του χορηγήθηκε στον τόπο του ελέγχου. Παράλληλα με το αποδεικτικό θα ελέγχεται η σφραγίδα του φορτίου και ο χρόνος που μεσολάβησε από τον έλεγχο μέχρι την είσοδο στο πλοίο. Τέτοιες διαδικασίες εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και πράγματι επέφεραν το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ωστόσο για την περίοδο αυτή θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το κόστος αυτών των μέτρων, ο πολύ μεγάλος αριθμός προσωπικού που χρησιμοποιήθηκε και το γεγονός ότι η ταλαιπωρία και οι καθυστερήσεις που προέκυψαν συνειδητά έγιναν ανεκτές από όλους τους εμπλεκόμενους ενόψει ενός υψηλότερου εθνικού συμφέροντος. Επομένως υπό κανονικές συνθήκες τα προαναφερόμενα εκτεταμένα μέτρα δύσκολα θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν.

Σε αντίθεση με τις ΗΠΑ στην Ευρώπη δεν θεωρήθηκε ότι είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν εντός της Κοινότητας τόσο αυξημένα μέτρα. Αντιθέτως, κρίθηκε αναγκαίο να εφαρμοστούν ορισμένες διατάξεις στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να επιτευχθεί ο γενικός στόχος της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών. Και στην περίπτωση αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε μεγάλη έμφαση στην ανάγκη της ομοιομορφίας στη εφαρμογή των μέτρων στα κράτη μέλη για να διασφαλίζονται ίσοι όροι πρόσβασης στην αγορά. Με τον Κανονισμό 3577/92 καθιερώθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage) και το δικαίωμα των ναυτιλιακών εταιρειών να δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό των άλλων κρατών-μελών. Ο περιορισμός των εμποδίων στην πρόσβαση στην αγορά αποτελεί βασική προϋπόθεση του Κανονισμού, σκοπός του οποίου είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας εντός των συνόρων της Ένωσης. Ενώπιον λοιπόν του κινδύνου θέσπισης μονομερών μέτρων ασφάλειας από πλευρά κράτων-μελών για τις εσωτερικές τους θαλάσσιες ενδομεταφορές θεσπίστηκε με την δεύτερη παράγραφο του τρίτου άρθρου του Κανονισμού 725/2004 ένα κοινό σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, πεδίο εφαρμογής των μέτρων. Συγκεκριμένα δε ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται υποχρεωτικά στα επιβατηγά πλοία που εμπίπτουν στην Κατηγορία Α', όπως η κατηγορία αυτή ορίζεται στην Οδηγία 98/18 «για τους κανόνες

και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία» , καθώς στα λιμάνια που εξυπηρετούν τα πλοία αυτά.

Μάλιστα πρέπει τα προς εφαρμογή μέτρα να είναι ανάλογα των πιθανών κινδύνων. Έτσι, προτεραιότητα έχει η εφαρμογή των εν λόγω μέτρων στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, όπου οι συνέπειες ενδεχόμενης ηθελημένης παράνομης ενέργειας θα είναι πολύ πιο βαριές από την άποψη των απειλούμενων ανθρώπινων ζωών. Πάντως, η εφαρμογή των μέτρων αυτών δεν πρέπει να παρεμποδίζει σημαντικά τα τακτικά θαλάσσια δρομολόγια, υπό τον όρο βέβαια ότι δεν διακυβεύεται το γενικό επιδιωκόμενο επίπεδο ασφάλειας.

## 8. Οι οικονομικές επιπτώσεις των μέτρων του ISPS

Ο υπολογισμός του κόστους εφαρμογής των μέτρων του ISPS αποτελεί την μεγαλύτερη πρόκληση για την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και το μεγαλύτερο πρόβλημα που θα κληθεί να αντιμετωπίσει τα επόμενα έτη. Κατά μια χονδρική εκτίμηση, από κύκλους του κλάδου το κόστος της εφαρμογής των μέτρων θα επιβαρύνει το εμπόριο με μια αύξηση της τάξης του 5-10% του συνολικού κόστους. Το ποσό αυτό σε απόλυτα νούμερα μπορεί να αποδειχθεί τεράστιο αλλά προς το παρόν δεν υπάρχουν αποδείξεις που να επιβεβαιώνουν τα νούμερα αυτά και ενδεχομένως θα πρέπει να περιμένουμε τα πρώτα έτη εφαρμογής των μέτρων για μια σοβαρή μελέτη που θα στηρίζεται σε πραγματικά δεδομένα.

Μερικά από τα αναμενόμενα κόστη είναι δυσκολότερο να υπολογισθούν από κάποια άλλα. Σε γενικές γραμμές τα κόστη που σχετίζονται με τα πλοία μπορούν να υπολογισθούν με αρκετή ακρίβεια αφού αφορούν εύκολα μετρήσιμους παράγοντες όπως την αγορά εξοπλισμού και εργασίας.

Με σκοπό την ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων του Κώδικα τα μέτρα που προβλέπονται σε αυτόν θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν σε :

- α) Μέτρα που απευθύνονται στα συμβαλλόμενα κράτη
- β) Μέτρα που επικεντρώνονται στα πλοία
- γ) Μέτρα που απευθύνονται στις ναυτιλιακές εταιρείες
- δ) Μέτρα για τα λιμάνια
- ε) Μέτρα που προβλέπουν την έκδοση πιστοποιητικών και εγγράφων

### 8.1 Οι οικονομικές επιπτώσεις στα κράτη και στην εφοδιαστική αλυσίδα<sup>10</sup>

Η βασική υποχρέωση των συμβαλλόμενων κρατών είναι να ορίζουν τα επίπεδα ασφάλειας (security level) και να διαχειρίζονται τις πληροφορίες που αφορούν την ασφάλεια διαχέοντας και μεταβιβάζοντας αυτές στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, στα λιμάνια τους και στα πλοία που φέρουν σημαίες άλλων κρατών εφόσον έχουν ή πρόκειται να καταπλεύσουν εντός της επικράτειας τους.

Αυτό το κόστος προσδιορισμού των επιπέδων ασφάλειας θα αναληφθεί από τους αρμόδιους επίσημους φορείς που σε κάθε κράτος έχουν την ευθύνη για την επίβλεψη των απαιτήσεων του Κώδικα. Ομοίως οι παραπάνω φορείς θα επωμισθούν και το κόστος που θα προκύψει από:

- τον προσδιορισμό των λιμένων που θα απαιτείται η πρόσληψη αξιωματικού ασφάλειας
- την επίβλεψη της διαδικασίας εκπόνησης των σχεδίων αξιολόγησης ασφάλειας λιμένων και των σχεδίων ασφάλειας λιμένων και την έγκρισή τους, για τους λιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πλόες.
- την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας πλοίων και των βελτιώσεών τους

<sup>10</sup>OECD- Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and economic impact, July 2003, σελίδα 18

-την εξακρίβωση της ύπαρξης σε ισχύ των προβλεπομένων πιστοποιητικών ασφάλειας των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους  
-την διαχείριση των πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια και την μεταβίβαση τους στον IMO , στις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία.

Τα παραπάνω κόστη είναι τα άμεσα κόστη για ένα κράτος και το ύψος τους είναι χαμηλό , ωστόσο τα έμμεσα κόστη , ιδίως από την θέση σε εφαρμογή του επιπέδου ασφάλειας σε μεσαίο ή υψηλό θα μπορούσαν να είναι εξαιρετικά υψηλά. Αυτά τα κόστη μπορεί να σχετίζονται με την καθυστέρηση στις ροές του εμπορίου και της διακίνησης των φορτιών ως αποτέλεσμα των εξονυχιστικών ελέγχων στα πλοία στους λιμένες ή της προσωρινής παύσης των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης. Τέτοιες καθυστερήσεις μπορεί να προκαλέσουν ανωμαλίες στην λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, πρόσκαιρες ελλείψεις σε προϊόντα και κατά συνέπεια ζημιά στις τοπικές οικονομίες σε επίπεδο αγορών ή βιομηχανιών. Το ακριβές ύψος αυτού του εμμεσου κόστους δεν μπορεί να προσδιορισθεί σε κάθε περίπτωση αφού εξαρτάται αφενός από τη διάρκεια της ισχύος των επιπέδων ασφαλείας ως μεσαίο ή υψηλό και από την πρόνοια των τοπικών οικονομιών για διατήρηση επαρκών αποθεμάτων για την αντιμετώπιση ενδεχομένων όπως αυτό.

Μια ένδειξη για τον υπολογισμό αυτού τους κόστους θα μπορούσε να προκύψει από την ανάλυση του περιστατικού του κλεισίματος των λιμένων της δυτικής ακτής των ΗΠΑ για 11 ημέρες τον Οκτώβριο του 2002 λόγω απεργίας των εργαζομένων σε αυτούς. Μια μελέτη κατέδειξε ως αποτέλεσμα των καθυστερήσεων που προέκυψαν ένα κόστος της τάξης του μισού δισεκατομμυρίου δολαρίων. Το κόστος αυτό αφορά μόνο τις ζημιές από καθυστερήσεις στην Αμερική και δεν λαμβάνει υπόψη του ζημιές που υπέστησαν από την απεργία εξαγωγείς , εισαγωγείς και μεταφορείς σε άλλα μέρη του κόσμου.

Υπό κανονικές συνθήκες το μεγαλύτερο πρόβλημα που προκύπτει είναι το κόστος από τις καθυστερήσεις λόγω των αυξημένων ελέγχων και της αδυναμίας των λιμανιών να ανταποκριθούν έγκαιρα σε αυτούς. Οι καθυστερήσεις αυτές μπορεί με την σειρά τους να επιφέρουν αξιώσεις για χρηματικές αποζημιώσεις ή στην χειρότερη περίπτωση αν πρόκειται για ευπαθή φορτία την αλλοίωση των φορτίων αυτών. Δεν είναι όμως μόνο οι καθυστερήσεις από τους ελέγχους που ενδέχεται να ανεβάσει το κόστος αλλά και η αύξηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών όπως για παράδειγμα ο κανόνας της εικοσιτετράωρης προειδοποίησης που απαιτεί την αποστολή αναλυτικής περιγραφής του φορτίου. Από μια άλλη πλευρά αυτή η κοινοποίηση της αναλυτικής περιγραφής του φορτίου εμπεριέχει τον κίνδυνο της αύξησης των κλοπών σε πολύτιμα φορτία, τα οποία μέχρι σήμερα ταξίδευαν με ασαφές δηλούμενο περιεχόμενο για λόγους μεγαλύτερης ασφάλειας.

Αν πάλι ο σκοπός μας είναι να υπολογίσουμε τις ζημιές όχι από καθυστερήσεις λόγω της αύξηση του επιπέδου ασφάλειας αλλά από ένα τρομοκρατικό χτύπημα σε λιμάνι τότε ο υπολογισμός του ακριβές ποσού θα εξαρτώνταν από το μέγεθος του χτυπήματος και επομένως δεν μπορεί να είναι εκ των προτέρων γνωστό. Ένα τέτοιο κόστος θα περιλάμβανε ενδεικτικά το κόστος ανακατασκευής του λιμένα , του εξοπλισμού που καταστράφηκε , των τυχόν ασφαλιστικών αποζημιώσεων στις περιπτώσεις απώλειας

ζωών κλπ. Το ίδρυμα Brookings στις ΗΠΑ εκτίμησε τις συνολικές ζημιές από ένα ενδεχόμενο τρομοκρατικό χτύπημα σε λιμάνι των ΗΠΑ με όπλο μαζικής καταστροφής σε 1 τρισεκατομμύριο δολάρια. Η εταιρεία συμβούλων Booz, Allen and Hamilton μελέτησε το ενδεχόμενο ανακάλυψης ενός όπλου μαζικής καταστροφής στις ΗΠΑ και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην περίπτωση αυτή θα έκλειναν τα λιμάνια των ΗΠΑ για 12 ημέρες με κόστος 58 δισεκατομμύρια δολάρια.

Μια άλλη συνέπεια από ένα ενδεχόμενο τρομοκρατικό χτύπημα σε πλοίο θα ήταν η αύξηση των ασφαλιστικών δαπανών. Πράγματι, μετά από την επίθεση στο γαλλικό πετρελαιοφόρο Limberg, τα ασφάλιστρα για τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες της Υεμένης τριπλασιάστηκαν και πολλές ασφαλιστικές εταιρείες ζητούσαν \$8 για την ασφάλιση κάθε βαρελιού πετρελαίου και 250 δολάρια για κάθε εμπορευματοκιβώτιο. Ως αποτέλεσμα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες τροποποίησαν τα δρομολόγια τους ώστε να μην προσεγγίζουν στην Υεμένη και αυτό με την σειρά του προκάλεσε σοβαρή ύφεση στα λιμάνια της χώρας με τα διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια να μειώνονται από 43.000 τον Σεπτέμβριο 2002 σε 3000 τον Νοέμβριο του ίδιου χρόνου. 3000 εργαζόμενοι απολύθηκαν εξαιτίας αυτής της ύφεσης.

Το κλείσιμο των λιμένων της δυτικής ακτής των ΗΠΑ ήταν κάτι που μπορούσε να προβλεφθεί από τους εισαγωγείς και επομένως οι τελευταίοι ήταν σε θέση να προσαρμόσουν τα αποθέματα τους για να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους. Το ίδιο όμως δεν θα μπορούσε να συμβεί από τις καθυστερήσεις που θα προέκυπταν από ένα τρομοκρατικό χτύπημα. Η δεκαετία του 90 χαρακτηρίστηκε από την τάση μείωσης των διατηρούμενων αποθεμάτων των εταιρειών παγκοσμίως και την προτίμηση των just-in-time παραδόσεων. Από τον σκεπτικισμό και την ανασφάλεια που προέκυψε από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου και μετά θα πρέπει να θεωρείται βέβαιο ότι οι εταιρείες, ιδίως στην Αμερική, θα επιλέξουν να αυξήσουν τα αποθέματα τους προκειμένου να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν μια ενδεχόμενη ανωμαλία στην εφοδιαστική αλυσίδα από απρόβλεπτους παράγοντες όπως ένα τρομοκρατικό χτύπημα. Το συνολικό κόστος από μια τέτοια αύξηση των αποθεμάτων μπορεί να πλησιάσει στα 50-80 εκατομμύρια δολάρια το έτος, μόνο στις ΗΠΑ.

## 8.2 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στα πλοία<sup>10</sup>

Με την αριθμ. 76 Απόφαση της Διεθνούς Επιτροπής Ασφάλειας (MSC) επισπεύστηκε η διαδικασία εφαρμογής τριών βασικών απαιτήσεων που απευθύνονται στα πλοία. Οι απαιτήσεις αυτές αφορούν α) την εγκατάσταση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού, β) την χορήγηση σε κάθε πλοίο ενός μοναδικού αριθμού αναγνώρισης και την χάραξη του επάνω σε αυτό με ανεξίτηλο τρόπο και γ) την εφαρμογή ενός συστήματος συναγερμού ασφαλείας.

Όπως αναφέρθηκε ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται στα πλοία άνω των 500 ΚΟΧ το οποίο σύμφωνα με εκτιμήσεις του Lloyds Register μεταφράζεται σε περίπου 43.291 πλοία, νούμερο που θα χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους.

<sup>10</sup>OECD- Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and economic impact, July 2003, σελίδα 31

### **8.2.1 Τα συστήματα αυτόματου εντοπισμού**

Η τιμή ενός συστήματος αυτόματου εντοπισμού κυμαίνεται από 10.000 έως 20.000 δολάρια ΗΠΑ και το κόστος για την εγκατάσταση του σε όλο τον υπόχρεο στόλο μπορεί να υπολογισθεί σε περίπου 649.3 εκατομμύρια. Υπενθυμίζεται βέβαια ότι η υποχρέωση της εγκατάστασης του συστήματος AIS προϋπήρχε του Κώδικα ISPS και έτσι το κόστος της δεν μπορεί να χρεωθεί σε αυτόν, αν και υφίσταται το ενδεχόμενο ορισμένες εταιρείες που είχαν ήδη εγκαταστήσει τέτοια συσκευή να προχωρήσουν στην αναβάθμιση ή αντικατάσταση της με περισσότερο τεχνολογικά εξελιγμένα ανάλογα συστήματα. Ως έμμεσο κόστος θα μπορούσε να θεωρηθεί το κόστος εγκατάστασης παράκτιων σταθμών από τους φορείς εφαρμογής του Κώδικα ISPS, για την επικοινωνία τους με τα πλοία που φέρουν συσκευές AIS. Επειδή τα οφέλη από κάτι τέτοιο σχετίζονται και με την βελτίωση των παραδοσιακών υπηρεσιών τους στην έρευνα και διάσωση το κόστος αυτό δεν μπορεί να χρεωθεί ούτε άμεσα ούτε εξολοκλήρου στον Κώδικα ISPS.

### **8.2.2 Ο μοναδικός αριθμός αναγνώρισης**

Το κόστος χάραξης του μοναδικού αριθμού αναγνώρισης σε εμφανή σημείο στα πλευρά του πλοίου και με ανεξίτηλο τρόπο όπως προβλέπεται από το Κεφάλαιο X 1 της SOLAS υπολογίζεται σε περίπου 5.000 δολάρια ΗΠΑ για κάθε πλοίο και κατά συνέπεια σε 21.6 εκατομμύρια για το σύνολο του στόλου.

### **8.2.3 Το σύστημα συναγερμού ασφαλείας**

Η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών εκτιμά το κόστος εγκατάστασης ενός τέτοιου συστήματος σε περίπου 2.000 δολάρια ΗΠΑ και το κόστος της ετήσιας συντήρησης του σε 100 δολάρια ετησίως. Με αυτά τα δεδομένα το συνολικό κόστος αυτού του μέτρου υπολογίζεται σε 86.5 εκατομμύρια δολάρια (40.1 για τα πλοία που έπρεπε να είχαν συμμορφωθεί μέχρι το 2004 και 46.4 για τα πλοία που πρέπει να συμμορφωθούν μέχρι το 2006). Το ετήσιο συνολικό κόστος συντήρησης των συσκευών υπολογίζεται σε 4.3 εκατομμύρια δολάρια.

## **8.3 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στις ναυτιλιακές εταιρείες<sup>10</sup>**

### **8.3.1 Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας**

Κάθε εταιρεία πρέπει να έχει τουλάχιστον έναν υπεύθυνο ασφαλείας και έγκειται στην κρίση της αν θα δημιουργήσει μια καινούργια θέση εργαζομένου σε αυτήν ή αν θα αναθέσει τις ευθύνες του υπεύθυνου ασφαλείας σε ένα υπάρχον στέλεχος της εταιρείας που παράλληλα ασκεί και άλλα καθήκοντα. Στην πράξη ενώ οι μεγαλύτερες εταιρείες θεωρείται βέβαιο ότι θα πράττουν το πρώτο ενώ οι μικρότερες εταιρείες προκειμένου να περιορίσουν το κόστος τους ενδεχομένως να προσανατολισθούν στην δεύτερη επιλογή.

Η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών έχει εκτιμήσει ότι το κόστος δημιουργίας και λειτουργίας ενός πόστου υπευθύνου ασφαλείας μπορεί να ανέλθει σε 150.000 δολάρια ετησίως αν πρόκειται για μεγάλη εταιρεία και σε 37.000 δολάρια αν πρόκειται για μικρή εταιρεία.

Με βάση τους καταλόγους του Lloyds υπάρχουν παγκοσμίως 12.987 πλοιοκτήτριες εταιρείες από τις οποίες οι μισές θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ασχολούνται σε εσωτερικούς πλόες και επομένως θα πρέπει να εξαιρεθούν από την έρευνα υπολογισμού αυτού του παράγοντα κόστους. Από τις υπόλοιπες μισές απαιτείται να εντοπισθεί πόσες θα πρέπει να υπολογισθούν ως μικρές και πόσες ως μεγάλες. Το κριτήριο για τον διαχωρισμό αυτό θα μπορούσε να είναι ο αριθμός των πλοίων που οι εταιρείες διαθέτουν. Για παράδειγμα ως μεγάλες θα μπορούσαν να θεωρηθούν αυτές που διαθέτουν πάνω από 10 πλοία ωστόσο λόγω της σκοπιμότητας περιορισμού τις ευθύνης πολλές επιχειρηματικές μονάδες δημιουργούν ξεχωριστές εταιρείες για κάθε πλοίο τους. Παρόλα αυτά, από ανάλογη έρευνα που έχει γίνει στο παρελθόν για τους σκοπούς του ISM, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι υπάρχουν περίπου 3247 επιχειρηματικές μονάδες που ελέγχουν πάνω από 10 πλοία και με βάση το δεδομένο αυτό το κόστος του συγκεκριμένου μέτρου θα μπορούσε να υπολογισθεί σε 514.6 εκατομμύρια δολάρια το έτος. Για τις μικρές εταιρείες πάλι ένας υπολογισμός του κόστους σε 150 εκατομμύρια δολάρια το έτος θα ήταν αρκετά ρεαλιστικός.

### **8.3.2 Το σχέδιο εκτίμησης της ασφάλειας του πλοίου**

Η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών υπολογίζει ότι η ολοκλήρωση ενός σχεδίου εκτίμησης της ασφάλειας του πλοίου χρειάζεται 16 ώρες, δηλαδή 2 εργάσιμες ημέρες, ωστόσο από πηγές του κλάδου το χρονικό αυτό διάστημα υπολογίζεται σε 3-4 ημέρες. Με υπολογιζόμενο τον απαιτούμενο χρόνο σε τρία οχτάωρα και το κόστος της ώρας σε 100 δολάρια, όσο δηλαδή χρεώνουν οι νηογνώμονες για τον σκοπό αυτό, το συνολικό κόστος στον κλάδο ανέρχεται σε 103.9 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

<sup>10</sup> OECD- Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and economic impact, July 2003, σελίδα 32

### **8.3.3 Το σχέδιο ασφάλειας πλοίου**

Η Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών υπολογίζει ότι η ολοκλήρωση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου απαιτεί περίπου 4 ώρες για κάθε πλοίο ενώ άλλες πηγές εκτιμούν τον χρόνο αυτό σε τουλάχιστον 20 ώρες. Με υπολογιζόμενο τον απαιτούμενο χρόνο σε 12 ώρες και το κόστος της ώρας σε 100 δολάρια , όσο δηλαδή χρεώνουν οι νηογνώμονες για τον σκοπό αυτό, το συνολικό κόστος στον κλάδο ανέρχεται σε 51.9 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

### **8.3.4 Ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου**

Στην συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων τα καθήκοντα του αξιωματικού ασφάλειας των πλοίων ανατέθηκαν από τις εταιρείες στους πλοίαρχους των πλοίων και έτσι δεν απαιτείται η πρόσληψη επιπλέον μέλους πληρώματος. Για τους σκοπούς της μελέτης αυτής θεωρείται ότι ο αξιωματικός ασφάλειας του πλοίου ασχολείται με τα καθήκοντα του αυτά περίπου 5 ημέρες τον χρόνο (κυρίως για την διεξαγωγή των απαραίτητων επιθεωρήσεων) . Με βάση των δείκτη μισθών της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον κλάδο των μεταφορών, ο μισθός ενός εργαζομένου με ανάλογα καθήκοντα υπολογίζεται σε 4080 δολάρια το μήνα. Με τα δεδομένα αυτά το συνολικό κόστος στον τομέα για την εφαρμογή της απαιτήσεως του αξιωματικού ασφάλειας υπολογίζεται σε 29 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως.

### **8.3.5 Εκπαίδευση και ασκήσεις ασφάλειας**

Ο Κώδικας ISPS απαιτεί την εκπαίδευση του υπευθύνου ασφαλείας της εταιρείας, του αξιωματικού ασφάλειας και του πληρώματος. Το κόστος της εκπαίδευσης μπορεί να υπολογισθεί σε 3.500-5000 δολάρια ΗΠΑ ετησίως για κάθε άτομο ανάλογα με την θέση του. Επίσης ο Κώδικας απαιτεί την διενέργεια γυμνασίων, με σκοπό την εξοικείωση των παραπάνω με τα νέα τους καθήκοντα και την πλήρη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο θα πρέπει να αντιδράσουν σε ένα πραγματικό περιστατικό. Για τον υπολογισμό του κόστους των γυμνασίων λαμβάνεται υπόψη ότι το Β΄ Μέρος του Κώδικα απαιτεί την διενέργεια γυμνασίων μία φορά το τρίμηνο με τη συμμετοχή όλου του πληρώματος , ότι κατά μέσο όρο ο αριθμός του πληρώματος ανέρχεται σε 15 άτομα , και ότι ένα γυμνάσιο διαρκεί περίπου 1 ώρα . Με τα δεδομένα αυτά και με βάση τους μισθούς των πλοίαρχων και του πληρώματος το συνολικό κόστος στον τομέα από αυτήν την επιπλέον εργασία της διενέργειας γυμνασίων σε όλα τα υπόχρεα πλοία μπορεί να υπολογισθεί σε 16.8 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως.

### **8.3.6 Εξοπλισμός πλοίου**

Αν και στο πρώτο μέρος του Κώδικα δεν γίνεται αναφορά για τον συγκεκριμένο εξοπλισμό που τα πλοία πρέπει να φέρουν ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του, η λεπτομερή ανάγνωση του Β΄ Μέρους του Κώδικα μπορεί να δώσει μια εικόνα ως προς τον απαραίτητο αυτό εξοπλισμό. Η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή προχωρώντας



παραπέρα, προσδιόρισε επακριβώς τα συστήματα αυτά που διαφέρουν ανάλογα με το τύπο του πλοίου και τα οποία περιγράφονται στον ακόλουθο πίνακα ως προς το είδος τους, τον απαιτούμενο αριθμό τους ανά τύπο πλοίου και το κόστος τους σε δολάρια ΗΠΑ:

Εξοπλισμός	Κόστος Κτήσης			Κόστος συντήρησης ετησίως	
	Αριθμός τεμαχίων	Κόστος	Συνολικό κόστος	Κόστος/τεμάχιο εξοπλισμού	Συνολικό κόστος

<b>Δεξαμενόπλοια</b>					
Φορητοί ανιχνευτές μετάλλων	1	200	200	10	10
Φορητοί ασύρματοι	5	200	1000	10	50
Κλειδαριές ασφαλείας	10	300	3000	15	150
Φωτισμός	5	400	2000	20	100
Συναγερμός ανίχνευσης εισβολής	5	500	2500	25	125

<b>Φορητά πλοία</b>					
Φορητοί ανιχνευτές μετάλλων	2	200	400	10	20
Φορητοί ασύρματοι	5	200	1000	10	50
Κλειδαριές ασφαλείας	10	300	3000	15	150
Φωτισμός	5	400	2000	20	100
Συναγερμός ανίχνευσης εισβολής	5	500	2500	25	125
Φορητός ανιχνευτής εκρηκτικών αερίων	1	8000	8000	400	400

Για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους στον τομέα από την εγκατάσταση του παραπάνω εξοπλισμού πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι αυτός δεν είναι υποχρεωτικός (αφού προκύπτει από το Β' Μέρος του Κώδικα). Επομένως για τον σκοπό της μελέτης θα θεωρηθεί ότι τον παραπάνω εξοπλισμό θα εγκαταστήσουν τα πλοία που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ (δομένον ότι το Β' Μέρος του Κώδικα είναι υποχρεωτικό για τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ), τα πλοία τύπου container λόγω του υψηλού κινδύνου στον οποίο υπόκεινται εξαιτίας του φορτίου τους, ενώ τα λοιπά πλοία που δεν προσεγγίζουν στις ΗΠΑ θα θεωρηθεί ότι θα εγκαταστήσουν μόνο ένα μέρος του παραπάνω εξοπλισμού.

Με βάση τα παραπάνω και με τα υπάρχοντα στατιστικά δεδομένα από πηγές του Lloyds ως προς τον παγκόσμιο στόλο, το είδος των πλοίων που αυτός απαρτίζεται και τον αριθμό των υπόχρεων πλοίων που χονδρικά προσεγγίζουν στις ΗΠΑ ετησίως, προκύπτει ο ακόλουθος συγκεντρωτικός Πίνακας:

	Αρχικό κόστος επένδυσης κατά πλοίο	Ετήσιο κόστος συντήρησης	Αριθμός πλοίων	Συνολικό αρχικό κόστος	Συνολικό ετήσιο κόστος συντήρησης
Δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ	8700	435	1587	13.805.852	690.293
Φορτηγά (πλην container) πλοία που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ	16900	845	3852	65.098.757	3.254.938
Παγκόσμιος στόλος container πλοίων	16900	845	2756	46.576.400	2.328.820
Δεξαμενόπλοια που δεν προσεγγίζουν στις ΗΠΑ	5100	255	9496	48.430.214	2.421.511
Φορτηγά (πλην container) πλοία που δεν προσεγγίζουν στις ΗΠΑ	5100	255	25600	130.560.013	6.528.001
<b>Σύνολο</b>			43291	304.471.236	15.223.562

Κατά συνέπεια μπορεί να ειπωθεί ότι το συνολικό για τον τομέα αρχικό κόστος εγκατάστασης του απαραίτητου για την ανταπόκριση στις απαιτήσεις του Κώδικα εξοπλισμού ανέρχεται σε 304.4 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, ενώ το ετήσιο κόστος συντήρησης του εξοπλισμού αυτού ανέρχεται σε 15.2 εκατομμύρια δολάρια.

### 8.3.7 Τήρηση αρχείων

Τέλος ο Κώδικας ISPS απαιτεί την τήρηση αρχείων από τις εταιρείες και την διατήρηση τους για χρονικό διάστημα που προσδιορίζεται από τα συμβαλλόμενα κράτη. Το κόστος για αυτήν την τήρηση αρχείων δεν θα πρέπει να θεωρείται υψηλό.

### 8.3.8 Κόστη από απαγόρευση εισόδου στα λιμάνια και καθυστερήσεις

Τα κόστη των προηγούμενων παραγράφων με λιγότερη ή περισσότερη ακρίβεια κατέστη δυνατό να υπολογισθούν. Ωστόσο τα έμμεσα ενδεχόμενα κόστη που δεν είναι δυνατόν να υπολογισθούν και τα οποία φαίνεται να είναι εκείνα που απασχολούν περισσότερο την ναυτιλιακή κοινότητα είναι τα κόστη που σχετίζονται με τις καθυστερήσεις και τις ανωμαλίες που μπορεί να προκύψουν στην εκτέλεση των ταξιδιών

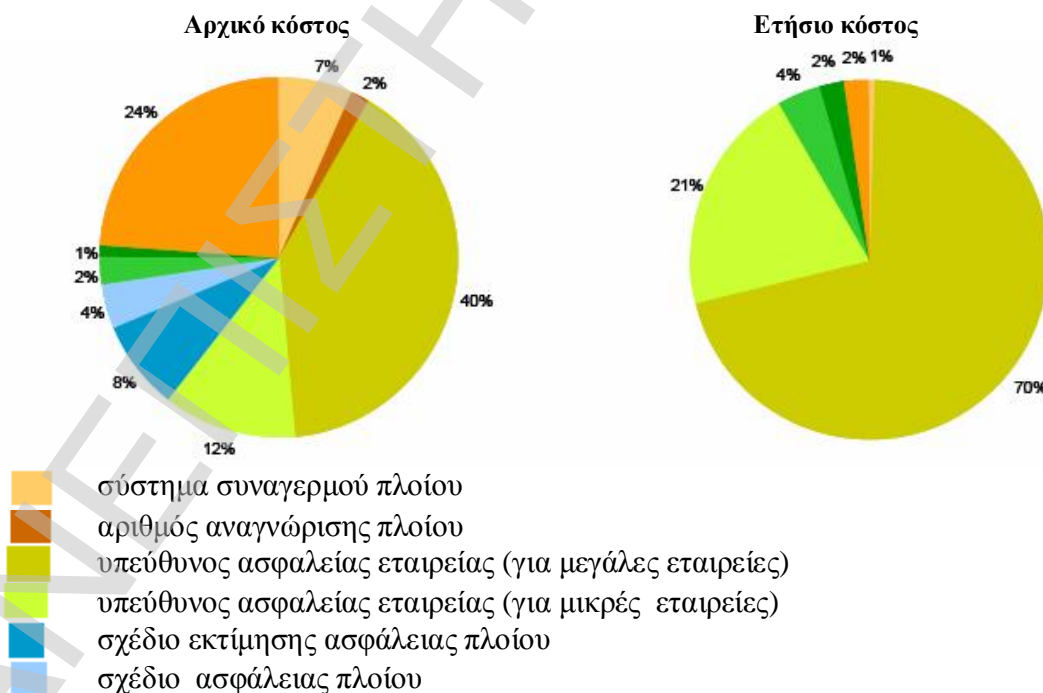
των πλοίων εξαιτίας των νέων μέτρων. Όπως έχει αναφερθεί ένα λιμάνι μπορεί να αρνηθεί την είσοδο ενός πλοίου που δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένο στα ζητήματα ασφάλειας. Η ζημία για την εταιρεία θα είναι μεγάλη λαμβανόμενου υπόψη των υποχρεώσεων που έχει αναλάβει έναντι των ναυλωτών και τις ρήτρες των ναυλοσύμφωνων στην περίπτωση που δεν καταφέρει να εκπληρώσει το έργο της εξ αιτίας δικής της αδυναμίας να διαθέσει πλοίο κατάλληλο από κάθε πλευρά. Στην περίπτωση αυτή την ευθύνη προφανώς την έχει ο πλοιοκτήτης που όφειλε να ήταν καλύτερα προετοιμασμένος. Ωστόσο ο Κώδικας ISPS προβλέπει ότι ακόμα και για πλοία που διαθέτουν σχέδιο ασφάλειας οι αρχές του λιμένα μπορούν να ζητήσουν, αν το επιθυμούν, περισσότερες πληροφορίες ή να προχωρήσουν σε επιθεώρηση του πλοίου. Οι παραπάνω διαδικασίες μπορεί να προκαλέσουν καθυστέρηση στο πλοίο και επομένως επιπλέον κόστη που δεν είχαν υπολογισθεί.




#### 8.4 Συνοπτικά

Συνοψίζοντας τα παραπάνω ως προς το κόστος εφαρμογής του ISPS για τα πλοία και τις εταιρείες προκύπτει ότι αυτό για το σύνολο του τομέα ανέρχεται σε 1.279 εκατομμύρια δολάρια ως προς το αρχικό κόστος και σε 730 εκατομμύρια δολάρια για κάθε επόμενο έτος.

Εκτιμάται ότι το κόστος ασφαλείας θα αυξήσει το συνολικό λειτουργικό κόστος των ναυτιλιακών εταιρειών κατά 10 %.

Τα παρακάτω σχεδιαγράμματα δείχνουν το ποσοστό συμμετοχής του κάθε παράγοντα στο συνολικό κόστος, μη συμπεριλαμβανομένων του κόστους για την εγκατάσταση του συστήματος AIS (δεδομένου ότι η υποχρέωση εγκατάστασης του προϋπήρχε του Κώδικα ISPS) και του έμμεσου κόστους λειτουργίας σε επίπεδα συναγερμού 2 και 3 (δεδομένου ότι είναι πολύ δύσκολο να υπολογισθεί).



-  αξιωματικός ασφάλειας πλοίου
-  γυμνάσια
-  εξοπλισμός πλοίου

Πηγή: OECD

Είναι προφανές από τα παραπάνω ότι η καθιέρωση κόστους υπευθύνου ασφαλείας είναι ο παράγοντας που συμμετέχει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τόσο στο συνολικό αρχικό κόστος όσο ως προς τα ετήσια έξοδα, ενώ η εγκατάσταση του απαιτούμενου εξοπλισμού έχει επίσης αρκετά υψηλό αρχικό κόστος αλλά χαμηλό κόστος συντήρησης.

## 8.5 Το κόστος εφαρμογής των μέτρων του ISPS στα λιμάνια<sup>10</sup>

Ο υπολογισμός του κόστους εφαρμογής των μέτρων του ISPS για κάθε λιμάνι δεν μπορεί να είναι ομοιόμορφος αφού αυτό εξαρτάται από τις ευκολίες που παρέχει, τα είδη των πλοίων που εξυπηρετεί, το ύψος των μισθών σε κάθε κράτος και το μέγεθος του λιμανιού που μπορεί να ποικίλει από πολύ μεγάλα λιμάνια (megaports) μέχρι λιμάνια με μόνο μια προβλήτα. Για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους στον τομέα απαιτείται να προσδιορισθεί ο αριθμός των υπόχρεων λιμανιών, κάτι που ωστόσο είναι εξαιρετικά δύσκολο λαμβάνοντας και υπόψη ότι υπάρχουν λιμάνια που περιστασιακά εμπλέκονται στο διεθνές εμπόριο και επομένως μπορούν να εξαιρεθούν. Έτσι ενώ ο αρμόδιος για τις μεταφορές κυβερνητικός φορέας των ΗΠΑ υπολογίζει τον αριθμό αυτό σε 3970 το Lloyd's τον υπολογίζει σε 2814 λιμάνια που περιλαμβάνουν 6500 ξεχωριστές ευκολίες υποδοχής, νούμερα που για τους σκοπούς της εργασίας αυτής θα χρησιμοποιηθούν.

### 8.5.1 Σχέδιο εκτίμησης ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων

Το κόστος για την εκπόνηση του σχεδίου εκτίμησης της ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης φυσικά ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος του λιμανιού και την πρόθεση του φορέα εκμετάλλευσης ως προς τον βαθμό συμμόρφωσης του λιμανιού με τα απαιτούμενα μέτρα ή ακόμα την τυχόν πρόθεση του να εφαρμόσει προαιρετικά ακόμα αυστηρότερα μέτρα από τα ελάχιστα απαιτούμενα.

Τα 40 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου διακινούν, ποσοτικά, το 80% του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Τα λιμάνια αυτά αντιπροσωπεύουν αριθμητικά το 1.5% των υπόχρεων λιμανιών και το 7.5% των ευκολιών υποδοχής παγκοσμίως. Λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού μεταξύ τους τα λιμάνια αυτά θα επενδύσουν σημαντικά ποσά στην ασφάλεια τους προκειμένου να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα τους ή ακόμα και να την αυξήσουν έναντι των υπολοίπων λιμανιών. Έτσι ένα σχέδιο εκτίμησης ασφάλειας μιας τέτοιας λιμενικής εγκατάστασης θα πρέπει να θεωρείται ότι θα πλησιάσει σε αρχικό κόστος τα 8000 δολάρια και σε ετήσιο για κάθε επόμενο έτος τα 400. Αντίστοιχα για έναν μικρό σχετικά λιμένα τα ποσά αυτά θα ήταν εύλογο αν υπολογίζονταν σε 4000 και 100 δολάρια αντίστοιχα. Με τα δεδομένα αυτά για το σύνολο των υπόχρεων λιμένων προκύπτουν για την εκπόνηση των απαραίτητων σχεδίων

<sup>10</sup> OECD- Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and economic impact, July 2003, σελίδα 40

εκτίμησης ασφάλειας τους τα ποσά των 27.9 και των 8 εκατομμυρίων δολαρίων ως αρχικά και ετήσια κόστη αντίστοιχα.

### **8.5.2 Σχέδιο ασφάλειας λιμένων**

Και σε αυτήν την περίπτωση το κόστος εξαρτάται από το μέγεθος του κάθε λιμανιού. Χονδρικά, με βάση και τους υπολογισμούς της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ το κόστος για την εκπόνηση ενός σχεδίου ασφάλειας είναι περίπου το ίδιο με το κόστος για την εκπόνηση ενός σχεδίου εκτίμησης ασφάλειας μιας λιμενικής εγκατάστασης και ως εκ τούτου τα απαιτούμενα συνολικά ποσά είναι επίσης 27.9 και των 8 εκατομμύρια δολάρια.

### **8.5.3 Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα, εκπαίδευση προσωπικού, εκτέλεση γυμνάσιων και εξοπλισμός λιμένων**

Η προσπάθεια εκτίμησης του κόστους από την απασχόληση των υπευθύνων ασφαλείας σε κάθε υπόχρεο λιμένα θα πρέπει να θεωρείται πρόωρη και ως εκ τούτου μάλλον ανέφικτη στην παρούσα φάση. Κατ' αρχήν δεν είναι βέβαιο πόσοι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων θα δημιουργήσουν πόστο υπευθύνου ασφαλείας για κάθε μία από τις ευκολίες υποδοχής που περιλαμβάνονται στον λιμένα ή αν ένας υπεύθυνος ασφαλείας θα διορισθεί για περισσότερες από μια από αυτές τις ευκολίες υποδοχής ή ακόμα και για όλες. Για παράδειγμα η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ εκτιμά ότι μόνο το 1/3 των υπόχρεων λιμένων στις ΗΠΑ θα διορίσουν ξεχωριστό υπεύθυνο ασφαλείας για κάθε ευκολία υποδοχής. Παράλληλα οι μισθοί των υπευθύνων ασφαλείας σίγουρα ποικίλλουν ανάλογα με το ύψος των μισθών στο κάθε κράτος, ενώ δεν πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι ανάλογα με το καθεστώς εκμετάλλευσης του κάθε λιμένα ο υπεύθυνος ασφαλείας μπορεί να είναι είτε δημόσιος υπάλληλος, είτε υπάλληλος της τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε ελεύθερος επαγγελματίας. Δεδομένου ότι τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου είναι κατά κανόνα αποκρατικοποιημένα θα αναζητήσουν τους κατάλληλους ανθρώπους για τη θέση αυτή από τον ιδιωτικό τομέα και κατά πάσα πιθανότητα θα προσφέρουν υψηλά ποσά για να εξασφαλίσουν τους καλύτερους. Και πάλι όμως δεν θα πρέπει να θεωρείται απίθανο ο φορέας εκμετάλλευσης ενός λιμένα που δεν συγκαταλέγεται στα κορυφαία να επενδύσει σημαντικά ποσά για την επάνδρωση αυτών των υψηλών διοικητικών θέσεων με σκοπό την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του και της θέσης του έναντι των άλλων λιμανιών.

Ομοίως το κόστος εργασίας των υπαλλήλων του λιμένα εξαρτάται από το επίπεδο των μισθών σε κάθε κράτος καθώς για παράδειγμα το ωριαίο κόστος εργασίας ενός σκοπού σε ένα λιμάνι μπορεί να ξεπερνάει το ημερομίσθιο ενός σκοπού σε ένα άλλο λιμάνι (πχ της Αφρικής ή της Ανατολικής Ασίας).

Ως προς το κόστος των απαιτούμενων εγκαταστάσεων και του απαιτούμενου εξοπλισμού για κάθε λιμάνι και πάλι αυτά δεν μπορούν να υπολογισθούν σαν σύνολο αφού για κάθε λιμάνι ισχύουν διαφορετικές τιμές ως προς την εργολαβία για την ανέγερση / εγκατάσταση τους και κάθε λιμάνι έχει ιδιαιτερότητες είτε από την θέση του είτε από το είδος των πλοίων που εξυπηρετεί οι οποίες μπορεί να ανεβάζουν ή να μειώνουν τα προϋπολογιζόμενα κόστη. Ταυτόχρονα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι υπάρχουν λιμάνια που για την αντιμετώπιση κλοπών δαπάνησαν στο παρελθόν

σημαντικά ποσά σε υποδομές και εξοπλισμό (πχ περιφράξεις, κάμερες, συστήματα συναγερμού) και επομένως δεν έχουν να επενδύσουν πολύ για την προσαρμογή τους στις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Τέτοια λιμάνια προφανώς είναι λιμάνια που διακινούν container όπου ο κίνδυνος κλοπής είναι μεγαλύτερος και επομένως τα λιμάνια που εξυπηρετούν πλοία τύπου bulk carrier θα είναι εκείνα που θα επωμισθούν το μεγαλύτερο μέρος του κόστους συμμόρφωσης. Παρεμφερή περίπτωση αποτελεί και ο λιμένας του Πειραιά λόγω της προηγούμενης προετοιμασίας του για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004.

Εξαιτίας αυτής της αδυναμίας υπολογισμού του συνολικού κόστους συμμόρφωσης των υπόχρεων λιμένων στις απαιτήσεις του Κώδικα και ελλείψει άλλων διαθέσιμων στοιχείων, παρατίθεται κατωτέρω πίνακας από πηγές της Ακτοφυλακή των ΗΠΑ που αφορά στο κόστος συμμόρφωσης των λιμένων των ΗΠΑ (σε εκατομμύρια δολάρια) και από τον οποίο μπορούν να εξαχθούν ενδεικτικά συμπεράσματα, κυρίως ως προς το ποσοστό που ο κάθε παράγοντας κόστους συμμετέχει στο συνολικό.

Κατηγορία	Αρχικό κόστος	Ποσοστό επί του συνόλου	Ετήσιο κόστος	Ποσοστό επί του συνόλου
Σχέδιο εκτίμησης ασφάλειας λιμένα	23	2	1	0
Σχέδιο ασφάλειας λιμένα	23	2	1	0
Υπεύθυνος ασφάλειας λιμένα	335	35	335	63
Εκπαίδευση προσωπικού	17	2	17	3
Διενέργεια γυμνάσιων	0	0	35	7
Πρόσληψη φρουρών	124	13	124	23
Εξοπλισμός	441	46	22	4
<b>Σύνολο</b>	<b>963</b>	<b>100</b>	<b>509</b>	<b>100</b>

Πηγή: OECD

## 8.6 Αύξηση ναύλων και ασφαλιστικές επιπτώσεις

Την επόμενη ημέρα της 11ης Σεπτεμβρίου, οι ασφαλιστικές επιπτώσεις στις θαλάσσιες μεταφορές ήταν τεράστιες. Η ασφάλιση κατά της τρομοκρατίας έγινε είτε απρόσιτη είτε ανέφικτη και οι ασφαλιστικές εταιρείες ανακοίνωσαν ότι μία τεράστια γεωγραφική περιοχή αποκλείεται από τα συνηθισμένα ασφάλιστρα πολέμου, απαίτησαν επιπρόσθετα ασφάλιστρα, καθόλου ευκαταφρόνητα, προκειμένου να συνεχίσουν να καλύπτουν τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις περιοχές αυτές και απαίτησαν να δοθεί αύξηση και στα συνηθισμένα ασφάλιστρα πολέμου.

Για παράδειγμα, μετά την επίθεση στο πετρελαιοφόρο «Limburg» (Οκτώβριος 2002) οι ασφαλιστές τριπλασίασαν τα ασφάλιστρα για πλοία που προσόρμιζαν σε λιμένες της Υεμένης, φτάνοντας μέχρι τα 300 000 δολάρια ΗΠΑ (342 390 ευρώ) ανά πλοίο και τα 250 δολάρια ΗΠΑ (285 ευρώ) ανά εμπορευματοκιβώτιο. Πρέπει να ληφθεί υπόψη και η ασφαλιστική κάλυψη για τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις που προκύπτουν από τα

αυστηρά μέτρα ασφάλειας καθώς και από τον εξαιρετικά πολύπλοκο εξοπλισμό σάρωσης υψηλής τεχνολογίας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις η ασφάλιση των σκαφών και των μηχανημάτων για τα πλοία (δεξαμενόπλοια/πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου) αναμένεται να αυξηθεί κατά 9 % και τα ασφάλιστρα P&I (Προστασία και Αποζημίωση) κατά 10 %.

Αυτή η οικονομική επιβάρυνση και στον τομέα των δεξαμενοπλοίων από τα επασφάλιστρα λόγω του πολλαπλού τρομοκρατικού κτυπήματος στις ΗΠΑ και του πολέμου στο Αφγανιστάν απασχολησε έντονα την Intertanko, τη Διεθνή Ένωση Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων η οποία διαφώνησε ανακοινώνοντας ότι η τρέχουσα κατάσταση δεν θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί από κανέναν για να κερδίσει εις βάρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας προκειμένου ενδεχομένως να καλύψει ζημίες από άλλους τομείς. Αυτό που επισημάνθηκε ιδιαίτερα ήταν το γεγονός ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες απαίτησαν αυξημένα επασφάλιστρα για περιοχές που είναι απομακρυσμένες από το θέατρο των πολεμικών επιχειρήσεων όπως η Αλγερία, η Αγκόλα, η Λιβερία, η Σομαλία, η Σρι - Λάνκα και η Αίγυπτος κάτι το οποίο η Intertanko θεωρεί απαράδεκτο.

Και η Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστών (ECSA), διαφώνησε χαρακτηρίζοντας τα παραπάνω ως κατάχρηση, τονίζοντας μάλιστα ότι στην περίπτωση που οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες υποστούν πλήγμα ανάλογο με τις αεροπορικές εταιρείες, ως συνέπεια των τρομοκρατικών επιθέσεων στις ΗΠΑ, θα πρέπει να διερευνηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση η δυνατότητα καθιέρωσης ενός καθεστώτος οικονομικής ενίσχυσης.

Το «παιχνίδι» με τα ασφάλιστρα είναι μάλλον πολύ μεγάλο και σίγουρα χρήζει ξεχωριστής μελέτης καθώς οι περιπτώσεις καταχρηστικής συμπεριφοράς εκ μέρους των ασφαλιστικών φορέων δεν είναι λίγες. Για παράδειγμα το 2002 μετά από επίθεση των Tamil στο αεροδρόμιο του Κολόμπο αυξήθηκαν τα ασφάλιστρα για τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές που προσεγγίζουν στην Σρι Λάνκα. Το 2003 το επασφάλιστρο αυτό καταργήθηκε από τις αεροπορικές μεταφορές, ωστόσο εξακολουθεί ακόμα να ισχύει για τις θαλάσσιες, χωρίς να υπάρχουν ενδείξεις ότι υπάρχει συγκεκριμένος λόγος για αυτό.

Μάλιστα κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί απόψεις για την ανάγκη εμπλοκής στο θέμα των Κυβερνητικών Αρχών, ωστόσο προς το παρόν κάτι τέτοιο δεν έχει γίνει ευρέως αποδεκτό και οι πλοιοκτήτριες ενώσεις θεωρούν ότι η καταλληλότερη λύση είναι να συνεχίσουν να διαπραγματεύονται απευθείας με τις ασφαλιστικές εταιρείες για λογαριασμό των μελών της.

Μια καλή λύση, που κατά καιρούς προτείνεται, θα ήταν ενδεχομένως η παροχή εκπτώσεων στα ασφάλιστρα, ως κίνητρο, στις ποιοτικές εταιρείες που εφαρμόζουν στο γράμμα και στην ουσία τον Κώδικα και έχουν επενδύσει σε μέτρα κατά της τρομοκρατίας και της πειρατείας. Συν της άλλους, συνέπεια μιας τέτοιας πράξης θα ήταν και η διαμόρφωση καλύτερων συνθηκών ανταγωνισμού των εταιρειών αυτών με τις εταιρείες των σημαιών ευκαιρίας, πάγιο αίτημα των ποιοτικών εταιρειών.

Η αύξηση στα ασφάλιστρα, ιδίως όταν αυτή δεν συνδέεται τεκμηριωμένα με την απειλή και δεν είναι ανάλογη του πραγματικού μεγέθους αυτής, εμπεριέχει έναν πολύ σοβαρό κίνδυνο: Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές είναι πιθανόν να αποφεύγουν να δηλώνουν πραγματικά περιστατικά πειρατείας που δέχθηκαν τα πλοία τους προκειμένου να αποτραπεί μια ενδεχόμενη αύξηση των ασφάλιστρων για τα πλοία αυτά.

Για το ποιοι θα πληρώσουν το επιπλέον κόστος από την εφαρμογή των αυξημένων μέτρων ασφάλειας, μάλλον δεν πρέπει να υπάρχει αμφιβολία. Τα αυξημένα λειτουργικά έξοδα των εταιρειών θα ενσωματωθούν στους ναύλους μεταφοράς και εν συνεχεία θα μετακυλήσουν στις τελικές τιμές των προϊόντων που θα κληθούν να καταβάλουν οι καταναλωτές. Μια πρόσφατη ενέργεια τριών conferences (Eastern Freight Conference, India Pakistan Bangladesh Ceylon Conference και Europe Middle East Agreement) δίνει μια σαφή εικόνα προς αυτήν την προοπτική αφού συγκεκριμένα οι ανωτέρω ναυτιλιακές διασκέψεις αποφάσισαν να επιβαρύνουν τις τιμές τους με μια επιπλέον χρέωση, η οποία θα αφορά το κόστος ασφάλειας στα container terminals.

Για τα containers που θα μεταφέρονται στις γραμμές της Ευρώπης, Σκανδιναβία Βαλτική και Μεσόγειο η επιπλέον χρέωση θα ανέρχεται σε 6,2 δολάρια. Για τη Μεγάλη Βρετανία το ποσό θα ανέρχεται σε 6,4 δολάρια.

Οι τρεις ενώσεις επισημαίνουν ότι πήραν την απόφαση αφού πρώτα πραγματοποίησαν έρευνα για την οικονομική επιβάρυνση των μεταφορών από την εφαρμογή του Κώδικα ISPS ενώ την ίδια στιγμή η Maersk Sealand εξετάζει το ενδεχόμενο να επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς των containerships με πέντε δολάρια για όσα φορτία περνούν από το λιμάνι του Charleston στις ΗΠΑ.

## **8.7 Το ζήτημα της αστικής ευθύνης στις επιβατικές μεταφορές**

Ένα ζήτημα που τα τελευταία χρόνια απασχολεί σοβαρά την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα αφορά στην αστική ευθύνη των πλοιοκτητών, στις επιβατικές μεταφορές. Με βάση την Σύμβαση των Αθηνών του 1974 προβλέπεται η υποχρέωση των πλοιοκτητών επιβατηγών πλοίων, διεθνών πλόων, για την κάλυψη της αστικής τους ευθύνης και την αποζημίωση των επιβατών τους για θέματα τραυματισμού ή θανάτου. Ωστόσο στις κλασικές αιτίες στις οποίες η επέλευση του συμβάντος μπορεί να οφείλεται (πχ ναυτικό ατύχημα), με την τροποποίηση της παραπάνω Σύμβασης το 2002, προστέθηκε και η αιτία του τρομοκρατικού χτυπήματος. Προβλέπεται μάλιστα και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού με το οποίο τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να έχουν εφοδιασθεί, με το οποίο θα αποδεικνύεται η κάλυψη της αστικής τους ευθύνης για τραυματισμό ή θάνατο επιβατών που οφείλεται στις αιτίες που περιγράφονται στην Σύμβαση και μέχρι τα ποσά που περιγράφονται στην Σύμβαση, τα οποία σημειωτέον με την τροποποίηση αυτή αυξήθηκαν κατά πολύ.

Η τροποποίηση της σύμβασης των Αθηνών δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ γιατί δεν έχει υπογραφεί από τον απαιτούμενο αριθμό κρατών-μελών καθόσον οι αντιρρήσεις και οι διαφωνίες από την Ένωση των Ευρωπαίων Πλοιοκτητών (ECSA) και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) είναι εντονότατες. Οι φορείς αυτοί ευελπιστούν ότι έστω και την τελευταία στιγμή μια συντονισμένη δράση των κρατών-μελών θα απαλείψει από τη Διεθνή Σύμβαση τον όρο της κάλυψης της αστικής ευθύνης για τρομοκρατικά χτυπήματα και για τον λόγο αυτό πιέζουν τις εθνικές κυβερνήσεις προς αυτήν την κατεύθυνση.

Όπως είναι γνωστό τα P&I CLUBS δεν ασφαλίζουν κινδύνους που οφείλονται σε πολεμικά αίτια ή σε τρομοκρατικά χτυπήματα. Οι πλοιοκτήτες ωστόσο μπορούν να αγοράσουν την κάλυψη αυτή από εξειδικευμένους ασφαλιστικούς φορείς τα λεγόμενα



WAR RISK CLUBS. Παρόλα αυτά μέχρι σήμερα δεν είναι ξεκάθαρο αν τα WAR RISK CLUBS θα μπορέσουν να καλύψουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης των Αθηνών στα ποσά που προβλέπει αυτή και να εκδώσουν τα σχετικά πιστοποιητικά.

Τέλος πέραν της σημαντικής οικονομικής επιβάρυνσης των πλοιοκτητριών εταιρειών και του ενδεχομένου της μη δυνατότητας ασφάλισης του τρομοκρατικού κινδύνου (τουλάχιστον στα ποσά που προβλέπονται) το τελευταίο επιχείρημα της Ένωσης των Ευρωπαϊκών Πλοιοκτητών και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου είναι περισσότερο φιλοσοφικό:

Οι τρομοκρατικές ενέργειες είναι πολιτικές πράξεις που στρέφονται εναντίων των κυβερνήσεων των κρατών και των κοινωνιών στο σύνολο τους. Κατά συνέπεια το ζήτημα δεν μπορεί να συγχέεται και να εξετάζεται στο πλαίσιο των αστικών ευθυνών και οι αποζημιώσεις για τέτοιες ενέργειες δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν τις ιδιωτικές ναυτιλιακές μονάδες αλλά τις ίδιες τις κυβερνήσεις. Στην κατεύθυνση αυτή συνηγορεί το γεγονός ότι αμέσως μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα στην Νέα Υόρκη, στη Μαδρίτη και στο Λονδίνο οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών σύστησαν κεφάλαια για την αποζημίωση των συγγενών των θυμάτων. Ως εκ τούτου το θέμα της αστικής αποζημίωσης σε ενδεχόμενα μελλοντικά χτυπήματα θα πρέπει να αντιμετωπίζεται σε αυτό το πλαίσιο.

Τελευταία εξέλιξη στο θέμα αποτελεί η πρόσφατη Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εκδώσει Κανονισμό για την ενσωμάτωση της Σύμβασης των Αθηνών 1974/2002 στο κοινοτικό δίκαιο και την επέκταση της εφαρμογής της και στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Το κατά πόσο η πρόταση αυτή θα μπορέσει να προχωρήσει και να υποστηριχθεί από τα κράτη-μέλη πριν την επίλυση του ζητήματος του «τρομοκρατικού κινδύνου» είναι αμφίβολο, ωστόσο σχετικές εξελίξεις αναμένεται να υπάρχουν εντός του 2007.

## 9. Η Εφαρμογή των νέων μέτρων ασφάλειας

### 9.1 Η πορεία συμμόρφωσης με τα μέτρα για τα πλοία και τα λιμάνια

Η διαδικασία συμμόρφωσης των πλοίων και των λιμένων στις απαιτήσεις του ISPS μπορεί να υποστηριχθεί ότι ήταν αργή. Έναν μήνα πριν την καταληκτική ημερομηνία της 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 2004 μόλις το 23% των πλοίων και το 9,9% των λιμανιών ήταν συμβατά με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Το γεγονός αυτό ανάγκασε τον Γενικό Γραμματέα του IMO να εκφράσει την δυσαρέσκεια του παραδεχόμενος ότι συναντήθηκαν δυσκολίες που δεν είχαν υπολογισθεί. Παράλληλα ζήτησε δημόσια από η ναυτιλιακή βιομηχανία όσο και τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να ενισχύσουν την δράση τους, αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι δεν θα πρέπει να καθυστερήσουν ούτε μια ημέρα.

Κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος των απαιτήσεων του ISPS μόλις το 69% των περίπου 9600 λιμανιών, που είναι υπόχρεα προσαρμογής, είχε καταθέσει εκθέσεις που είχαν εγκριθεί, εξακολουθώντας να προβληματίζουν τους εκπροσώπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ωστόσο οι τελευταίοι μπόρεσαν να εκφράζουν δημόσια την ικανοποίηση και την αισιοδοξία τους μόλις τον επόμενο μήνα καθώς το παραπάνω ποσοστό ανήλθε σε 85%.

Ως προς τα πλοία το ποσοστό έγκρισης των σχεδίων ασφάλειας που ανακοινώθηκε από τον IMO αν και δεν ήταν απόλυτο ήταν ικανοποιητικό πλησιάζοντας το 90%.

Εκείνο όμως που κατά την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων φάνηκε να προβληματίζει περισσότερο τον IMO ήταν ότι ορισμένες περιοχές «είχαν πολύ μείνει πίσω», όπως για παράδειγμα η Αφρική, όπου μόνο οι μισές από τις 30 χώρες είχαν εγκρίνει μελέτες για τον ISPS.

Από την άλλη πλευρά η έκδοση των Πιστοποιητικών Ασφάλειας των πλοίων φαίνεται να προσέκρουσε σε διοικητικά και γραφειοκρατικά προβλήματα αφού μέχρι ένα μήνα πριν την καταληκτική προθεσμία τα πλοία που ήταν εφοδιασμένα με αυτά δεν ξεπερνούσαν το 33%. Ωστόσο όπως φαίνεται πολλοί πλοιοκτήτες έσπευσαν να προσαρμοσθούν έστω και την τελευταία στιγμή καθώς με βάση νεότερα στοιχεία του IMO την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004 το παραπάνω ποσοστό ανήλθε στο 56% του στόλου, που ωστόσο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικό.

Τον Φεβρουάριο του 2005 τα στοιχεία συμμόρφωσης των λιμένων παγκοσμίως ήταν ενθαρρυντικά. Σύμφωνα με δήλωση του Γενικού Γραμματέα του IMO Ευθύμιου Μητρόπουλου και του επικεφαλής της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ, ναύαρχου Thomas H. Collins το 94% των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων στην συνθήκη SOLAS-2 είχαν εγκρίνει τα σχέδια ασφάλειας για το 97% των δηλωμένων εγκαταστάσεων λιμένων, ενώ τονίστηκε το γεγονός ότι σχεδόν καμία διαταραχή του παγκόσμιου εμπορίου δεν είχε προκύψει.

## 9.2 Τα αποτελέσματα των πρώτων επιθεωρήσεων στα πλοία

Τα κράτη-μέλη του Paris MOU (Memorandum Of Understanding) ανέλαβαν πρωτοβουλία για την διενέργεια επιθεωρήσεων ως προς τις απαιτήσεις του ISPS πριν ακόμα την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 2004, εκδίδοντας επιστολές προειδοποίησης (Letter of Warning) στα πλοία που διαπιστώνονταν ότι δεν έχουν συμμορφωθεί και ενημερώνοντας σχετικά τους πλοιάρχους για αυτήν τους την υποχρέωση. Η ανάγκη ομοιόμορφης αντιμετώπισης των πλοίων είναι το κρίσιμο ζητούμενο για τον Paris MOU και για τον σκοπό αυτό υιοθετήθηκε από τον Μάιο του 2004 ειδικό σχέδιο εναρμονισμένης δράσης.

Σε συνέχεια των παραπάνω και μετά το πέρας της καταληκτικής προθεσμίας τα κράτη-μέλη του Paris MOU πραγματοποίησαν εκστρατεία συγκεντρωτικών ελέγχων (Concentrated Inspection Campaign) από 01/07 έως 30/09/2004 για να διαπιστώσουν τη συμμόρφωση των πλοίων με τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας, στην οποία συμμετείχε και η Ελλάδα.

Με βάση τις ειδικές οδηγίες που έχουν λάβει οι επιθεωρητές, οι έλεγχοι στα πλαίσια του ISPS κατ'ελάχιστον περιλαμβάνουν:

- την εξακρίβωση της εγκυρότητας του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας πλοίου (ISSC),
- τον έλεγχο πρόσβασης στο πλοίο,
- τον έλεγχο πρόσβασης σε ευαίσθητες περιοχές του πλοίου,
- την εξακρίβωση της λειτουργίας του πλοίου στο ίδιο ή ανώτερο επίπεδο προστασίας από αυτό του λιμένα,
- τον έλεγχο των αρχείων που αφορούν στις δέκα τελευταίες προσεγγίσεις σε λιμένες
- την εξακρίβωση διενέργειας γυμνασίων στα απαιτούμενα χρονικά όρια λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές του πληρώματος,
- την εξακρίβωση του κατά πόσο ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους,
- την εξακρίβωση του κατά πόσο σημαντικά μέλη - κλειδιά του πληρώματος είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους,
- την εξακρίβωση εάν το προσωρινό πιστοποιητικό ISSC εκδόθηκε προκειμένου να αποφευχθεί πλήρης συμμόρφωση με τον Κώδικα ISPS και
- την εξακρίβωση αν ο αριθμός IMO του πλοίου είναι μόνιμα σημειωμένος σε εμφανές σημείο.

Από αυτού του είδους τους ελέγχους που διενεργήθηκαν το πρώτο τρίμηνο εφαρμογής του Κώδικα διαπιστώθηκαν συγκεντρωτικά τα ακόλουθα:

- επιθεωρήθηκαν 4681 πλοία, από τα οποία 28 κρατήθηκαν αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας, ενώ άλλα 44 κρατήθηκαν για ελλείψεις σε άλλους τομείς.

-το ποσοστό των κρατηθέντων πλοίων αποκλειστικά για λόγους ασφαλείας, ανήλθε στο 1,5 % έναντι 5,7 % των συνολικά κρατηθέντων.

-60 πλοία κρατήθηκαν λόγω έλλειψης του διεθνούς πιστοποιητικού ISSC, ενώ άλλα 45 αντιμετώπιζαν σχετικά προβλήματα που ωστόσο δεν οδήγησαν σε κράτηση.

-εντοπίστηκαν 200 περιπτώσεις όπου δεν υπήρχε έλεγχος πρόσβασης στο πλοίο, ενώ σε 215 περιπτώσεις υπήρξε έλλειψη τήρησης αρχείου των σχετικών γυμνασίων ασφαλείας.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι όσο προχωρούσε το πρόγραμμα τα αποτελέσματα των ελέγχων έδειξαν μία προσαρμογή των πλοίων. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία του Paris MOU, τα 50 πλοία που τέθηκαν υπό κράτηση τον Ιούλιο, μειώθηκαν στα 13 τον Αύγουστο και σε μόλις 9 το Σεπτέμβριο του 2004.

Με βάση τα στοιχεία των ελέγχων του Paris MOU, «ξεχώρισαν» ορισμένες χώρες οι οποίες εμφάνισαν υψηλά ποσοστά κρατήσεων πλοίων τους. Έτσι, από εκείνες τις σημαίες που είχαν περισσότερες από 10 επιθεωρήσεις και περισσότερες από μια κρατήσεις, οι παρακάτω έξι παρουσίασαν ποσοστά επάνω από το μέσο όρο.

Συγκεκριμένα, πρόκειται για τις χώρες: Βόρειος Κορέα με κρατήσεις πλοίων που έφθασαν το 22,7% των ελεγχόμενων, Συρία με 10%, Γεωργία με 8,9%, Ρωσία με 5,4%, Παναμάς με 2,1%, και St Vincent and the Grenadines με 1,6%.

#### Flags with more than 10 inspections and more than one detention with detention percentages above average

Flag State	Inspections	Detentions on Security grounds	Detention percentage
Georgia	56	5	8,9%
Korea, DPR	22	5	22,7%
Panama	471	10	2,1%
Russian Federation	205	11	5,4%
St. Vincent & Grenadines	185	3	1,6%
Syrian Arab Republic	20	2	10,0%

Πηγή: Paris MOU: <http://parismou.org>

Ο παρακάτω Πίνακας δείχνει τις επιθεωρήσεις που πραγματοποίησαν οι χώρες του ΜΟU το δεύτερο εξάμηνο του 2004 και το ποσοστό των πλοίων που παρακράτησαν για λόγους security. Όπως προκύπτει από τον Πίνακα τις περισσότερες επιθεωρήσεις πραγματοποίησαν η Γερμανία (470) , το Ηνωμένο Βασίλειο (436) και το Βέλγιο (376). Από τις επιθεωρήσεις αυτές στα μεγαλύτερα ποσοστά κρατήσεων προέβησαν η Πορτογαλία (6,7%) , η Δανία (4,7%) και η Σλοβενία (4,7%).

Port State	Inspections	Detentions on Security grounds	Detention rate
Belgium	376	1	0,3%
Canada	120	0	0,0%
Croatia	100	3	3,0%
Denmark	128	6	4,7%
Finland	74	1	1,4%
France	369	4	1,1%
Germany	470	0	0,0%
Greece	241	7	2,9%
Iceland	19	0	0,0%
Ireland	75	1	1,3%
Italy	401	12	3,0%
Netherlands	366	2	0,5%
Norway	102	0	0,0%
Poland	150	0	0,0%
Portugal	194	13	6,7%
Russia	267	6	2,2%
Slovenia	64	3	4,7%
Spain	276	4	1,4%
Sweden	128	2	1,6%
United Kingdom	436	3	0,7%
<b>Total</b>	<b>4355</b>	<b>68</b>	<b>1,46%</b>

Πηγή: Paris MOU: <http://parismou.org>

Ανάλογους ελέγχους για το διάστημα αυτό πραγματοποίησε και το Tokyo MOU το οποίο σε 5253 επιθεωρήσεις ακινητοποίησε 55 πλοία. Στον μεγαλύτερο αριθμό

κρατήσεων προέβη η Σιγκαπούρη (25) με ποσοστό κρατήσεων 2,6% και η Κίνα με ποσοστό κρατήσεων 6,25 %.

Table 2a: PORT STATE INSPECTIONS ON MARITIME SECURITY

Authority	No. of inspections	No. of inspections with security related deficiencies	No. of security related deficiencies	No. of security related detentions	Detention percentage (%)
Australia	1,589	0	0	0	0
Canada	140	2	3	0	0
Chile	265	19	28	0	0
China	2,222	261	356	15	0.68
Fiji	3	0	0	0	0
Hong Kong, China	352	32	48	22	6.25
Indonesia	23	0	0	0	0
Japan	2,503	356	495	5	0.20
Republic of Korea	2,452	422	609	10	0.41
Malaysia	164	27	38	2	1.22
New Zealand	236	14	18	1	0.42
Papua New Guinea	0	0	0	0	0
Philippines	197	6	8	0	0
Russian Federation	487	26	32	4	0.82
Singapore	954	204	220	25	2.62
Thailand	73	1	1	0	0
Vanuatu	3	1	1	0	0
Vietnam	176	6	8	0	0
<b>Total</b>	<b>11,839</b>	<b>1,376</b>	<b>1,865</b>	<b>84</b>	<b>Regional 0.71%</b>

Note: Security related data showing in the table are only covering the period of July – December 2004 and have been excluded from all other statistical tables and figures in this report.

Πηγή: Tokyo MOU: [www.tokyo-mou.org](http://www.tokyo-mou.org)

Τέλος ομοίως ελέγχους στα πλαίσια του ISPS και του MTSA πραγματοποίησε και η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή η οποία εντός του 2005 προχώρησε σε κρατήσεις πλοίων και αρνήσεις εισόδου σε 48 περιπτώσεις . Αναλυτικά τα αποτελέσματα των ενεργειών αυτών φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα .

	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΑΡΧΗΣ	ΣΗΜΑΙΑ	ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜΑΝΙ
1	3-Jan-05	LINA	Κράτηση	VC	RS	Bulk Carrier	Baltimore, Maryland
2	8-Jan-05	ALEXANDRIA T	Κράτηση	PN	PRS	Bulk Carrier	New Orleans, Louisiana
3	11-Jan-05	CFS PANABO	Κράτηση	AC	GL	Containership	New Orleans, Louisiana
4	13-Jan-05	PANDA	Κράτηση	CW	FL	Bulk Carrier	Miami, Florida
5	23-Jan-05	AUTUMN	Κράτηση	MT	ABS	General Dry Cargo Ship	Houston, Texas
6	24-Jan-05	CSAV NEW YORK	Κράτηση	AC	GL	Containership	Staten Island, New York
7	25-Jan-05	OCEAN JEWEL OF ST. PETERSBURG	Κράτηση	VC	RS	Passenger Ship	Tampa, Florida
8	26-Jan-05	COZUMEL CEMENT	Κράτηση	DA	DNV	Bulk Carrier	Port Canaveral, Florida
9	8-Feb-05	SAFMARINE GONUBIE	Κράτηση	GE	GL	Containership	Staten Island, New York
10	9-Feb-05	FETISH	Κράτηση	CJ	FL	Bulk Carrier	Houston, Texas
11	10-Feb-05	AGIA MARINA	Κράτηση	PN	PRS	Bulk Carrier	Savannah, Georgia
12	14-Feb-05	CORINTHIAN	Κράτηση	PN	IROS	Passenger Ship	Mobile, Alabama
13	1-Mar-05	ZAANDAM	Κράτηση	NL	LR	Passenger Ship	Port Canaveral, Florida
14	4-Mar-05	MAERSK RIMINI	Άρνηση εισόδου	BF	LR	Containership	Savannah, Georgia
15	7-Mar-05	SOVEREIGN OF THE SEAS	Κράτηση	BF	DNV	Passenger Ship	Port Canaveral, Florida
16	16-Mar-05	SAMJOHN SPIRIT	Κράτηση	GR	ABS	Bulk Carrier	Alameda, California
17	11-Apr-05	GLOBAL HIGHWAY	Κράτηση	PN	NKK	Vehicle Carrier	Jacksonville, Florida
18	20-Apr-05	THORGULL	Κράτηση	LI	NKK	Refrigerated Cargo Carrier	Tampa, Florida
19	25-Apr-05	CRYSTAL SPIRIT	Κράτηση	VC	RS	Bulk Carrier	Waggaman, Louisiana
20	7-May-05	PO NEDLLOYD SAN FRANCISCO	Κράτηση	LI	GL	Containership	Long Beach, California
21	10-May-05	MINI ME	Κράτηση	PN	HINSB	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida
22	10-May-05	ANGARA	Κράτηση	RS	RS	Bulk Carrier	Davant, Louisiana
23	18-May-05	MENOMINEE	Κράτηση	NO	LR	General Dry Cargo Ship	Toledo, Ohio
24	19-May-05	CRYSTAL SPIRIT	Κράτηση	VC	RS	Containership	Miami, Florida
25	25-May-05	SEA BIRD	Κράτηση	HO	HINSB	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida
26	25-May-05	MOL THAMES	Κράτηση	PN	NKK	Containership	Long Beach, California
27	14-Jun-05	COMET	Κράτηση	MT	NKK	Bulk Carrier	New Orleans, Louisiana
28	17-Jun-05	PALOMA C	Κράτηση	PN	LR	Bulk Carrier	Alameda, California

29	27-Jun-05	VIRGIN EXPRESS I	Άρνηση εισόδου	PN	PMDS	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida
30	5-Jul-05	LADY BERNADETTE III	Κράτηση	CW	FL	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida
31	8-Jul-05	CARIBBEAN EXPRESS	Κράτηση	PN	RS	Passenger Ship	San Juan, Puerto Rico
32	11-Jul-05	PRECISION EXPRESS	Άρνηση εισόδου	CB	FL	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida
33	13-Jul-05	STAR GRINDANGER	Κράτηση	NO	DNV	Containership	Seattle, Washington
34	29-Aug-05	DANICA VIOLET	Κράτηση	DA	BV	Bulk Carrier	Hampton Roads, Virginia
35	6-Sep-05	LAPPONIAN REEFER	Κράτηση	CJ	LR	Refrigerated Cargo Carrier	San Pedro, California
36	8-Sep-05	MAVERICK II	Κράτηση	PN	HINSB	Containership	Miami, Florida
37	17-Sep-05	ONEGO BREEZE	Κράτηση	CY	LR	General Dry Cargo Ship	Destrehan, Louisiana
38	21-Sep-05	HYUNDAI INNOVATOR	Κράτηση	BF	DNV	Containership	Seattle, Washington
39	21-Sep-05	CROWLEY AMBASSADOR	Κράτηση	MS	ABS	Ro-Ro-Cargo Ship	Miami, Florida
40	3-Oct-05	AS-1	Κράτηση	TU	NKK	Bulk Carrier	Redwood City, California
41	12-Oct-05	TOLOSA	Κράτηση	NO	ABS	Ro-Ro-Cargo Ship	Port Everglades, Florida
42	13-Oct-05	AS-1	Κράτηση	TU	NKK	Bulk Carrier	Los Angeles, California
43	4-Nov-05	CHARMER	Κράτηση	CB	GMB	Tankship (Not Specified)	Tampa, Florida
44	18-Nov-05	CLIPPER REGAL	Κράτηση	BF	ABS	Bulk Carrier	Stockton, California
45	05-Dec-05	IRENE E.M.	Κράτηση	VC	BV	General Dry Cargo Ship	Philadelphia, Pennsylvania
46	04-Dec-05	GUOYUAN I	Κράτηση	CH	CCS	Bulk Carrier	Portsmouth, Virginia
47	08-Dec-05	SEASPAN ROYAL	Κράτηση	MX	GL	Towboat/Tug	Houston, Texas
48	15-Dec-05	MERC TRADER	Κράτηση	HO	HINSB	General Dry Cargo Ship	Miami, Florida

Πηγή USA Coast Guard, <http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/MonthlySummary.htm>

Τα περισσότερα των πλοίων αυτών που κρατήθηκαν ή εκδιώχθηκαν ήταν τύπου bulk carries (συνολικά 16) ενώ οι σημαίες που κρατήθηκαν κατά πλειοψηφία ήταν αυτές του Παναμά (10 κρατήσεις), του Αγίου Βικεντίου (5 κρατήσεις) και των Μπαχαμών (4 κρατήσεις).

### 9.3 Χρηματοδότηση και αξιολόγηση της αναληφθείσας δράσης

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το κόστος της συμμόρφωσης με τα μέτρα του ΔΝΟ είναι σημαντικό για όλους του υπόχρεους λιμένες. Αναπόφευκτα, η ενίσχυση της ασφάλειας περιλαμβάνει πολυδάπανες ρυθμίσεις σε ό,τι αφορά τα υλικοτεχνικά μέσα (υποδομές και εξοπλισμός) και άλλες υπηρεσίες (ανθρώπινο δυναμικό και κατάρτιση). Ένα μέρος του προσδοκώμενου κόστους μπορεί να υπολογιστεί με σχετική ακρίβεια, ενώ ένα άλλο



μέρος και κυρίως αυτό που συνδέεται με την ασφάλεια των εγκαταστάσεων της ξηράς με μικρότερη ακρίβεια.

Αν και τμήμα του αυξημένου κόστους για την ασφάλεια θα μετακυλισθεί στους καταναλωτές, οι κυβερνήσεις αναμένεται επίσης να καλύψουν τμήμα του κόστους για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, δεδομένου ότι η τρομοκρατία αποτελεί αντίδραση στις πολιτικές των κυβερνήσεων.

Σύμφωνα μάλιστα με τις σχετικές εκτιμήσεις το κόστος της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να είναι υψηλότερο στην Ευρώπη από ό,τι στις ΗΠΑ για γεωγραφικούς λόγους που οφείλονται στον μεγαλύτερο αριθμό λιμένων στην ΕΕ. Επιπλέον, η μη ομοσπονδιακή διάρθρωση της ΕΕ και ο κατακερματισμός των αρμόδιων αρχών ενδέχεται να επιδεινώσει τα προβλήματα της εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας στην ΕΕ.

Επομένως αν οι κυβερνήσεις της ΕΕ δεν προβούν σε ανάλογες με τις ΗΠΑ ενέργειες, οι ευρωπαϊκοί λιμένες και εταιρείες θα περιέλθουν σε μειονεκτική θέση και το σπουδαιότερο, οι λιμένες μπορεί να μην ανταποκρίνονται στα κριτήρια ασφαλείας και να θεωρούνται ακατάλληλοι, με σημαντικότερες επιπτώσεις σε ό,τι αφορά την ανταγωνιστικότητά τους.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η δημόσια χρηματοδότηση μέτρων ασφαλείας στην Ε.Ε. δεν υπόκειται στους κανόνες της Συνθήκης της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τα κράτη μέλη έχουν ωστόσο δυνατότητα επιλογής όσον αφορά την παροχή ή όχι δημόσιας στήριξης σε τέτοιου είδους μέτρα, ενδεχομένως να ήταν σκόπιμη μια εναρμονισμένη προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Ειδικότερα στις ΗΠΑ τα μέτρα ασφαλείας που λήφθηκαν μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις κυρίως κατηγορίες:

- στα μέτρα που επικεντρώνονται στην βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές υποδομές, μέσα από τον εντοπισμό των ευάλωτων σημείων τους,
- στα μέτρα που επικεντρώνονται στην βελτίωση της ασφαλείας του φορτίου
- στα μέτρα που επικεντρώνονται στην βελτίωση της επίγνωσης του κινδύνου

Στα πλαίσια της πρώτης κατηγορίας μέσα σε τρία χρόνια από την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου εκπονήθηκαν στις ΗΠΑ 3000 σχέδια ασφαλείας για λιμενικές εγκαταστάσεις και 9000 σχέδια ασφαλείας για πλοία, τα οποία εγκρίθηκαν από την Αμερικανική Ακτοφυλακή. Στα πλαίσια της δεύτερης κατηγορίας οι προσπάθειες κατευθύνθηκαν στον έλεγχο και τον εντοπισμό των παράνομων φορτίων στους λιμένες αφετηρίας ενώ στα πλαίσια της τρίτης κατηγορίας οι προσπάθειες κατευθύνθηκαν στην συμμετοχή στις διαδικασίες ασφαλείας όλων των εμπλεκόμενων στην μεταφορική αλυσίδα και την ανάπτυξη συστημάτων συλλογής και διαχείρισης πληροφοριών.

Από μελέτη που εκπονήθηκε από την Υπηρεσία Εθνικής Ασφάλειας των ΗΠΑ στις 17 Μαΐου 2005 σημειώνεται η θετική πορεία της εξέλιξης στην υλοποίηση των μέτρων και την ενίσχυση της ασφαλείας, αλλά παράλληλα επισημαίνονται τρεις μεγάλες προκλήσεις που θα πρέπει να αντιμετωπισθούνε στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα :

- α) η ανάγκη μέτρησης της αποδοτικότητας των μέτρων και καλύτερης εκπαίδευσης του προσωπικού για την εφαρμογή των προγραμμάτων,
- β) η ανάγκη ενίσχυσης του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικού και κρατικού τομέα και
- γ) η ανάγκη διασφάλισης μιας αδιάλειπτης ροής χρηματοδότησης των μέτρων ασφάλειας

Ως προς την μέτρηση της αποδοτικότητας των μέτρων το πρόβλημα εντοπίζεται στο ότι κατ' αρχήν πρέπει να απαντηθούν τα ερωτήματα «πόση ασφάλεια είναι αρκετή;» και «ποιο είναι το αποδεκτό επίπεδο κινδύνου;». Πράγματι όπως έχει ειπωθεί κανένα χρηματικό ποσό δεν μπορεί να εξασφαλίσει 100% ασφάλεια και αυτό δημιουργεί προβλήματα στον καθορισμό ξεκάθαρων στόχων.

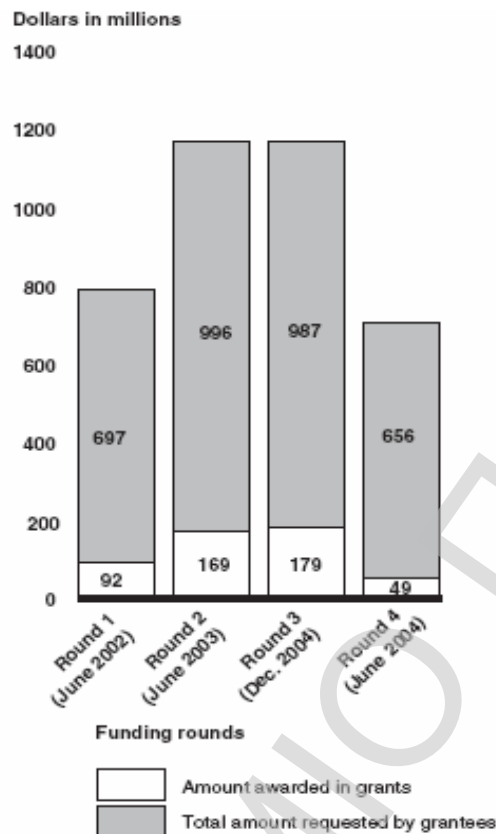
Όσον αφορά την εκπαίδευση, σε όλες τις εθνικές υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια στις ΗΠΑ έγιναν προσλήψεις προσωπικού ώστε να μπορέσουν αυτές να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις για την εφαρμογή των προγραμμάτων. Η μελέτη όμως απέδειξε ότι για παράδειγμα στην Αμερικανική Ακτοφυλακή αν και αυτή ενισχύθηκε με προσωπικό σχεδόν σε επίπεδα 25% πάνω από τα επίπεδα πριν την 11<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου δεν έχουν δοθεί σημαντικές αρμοδιότητες στο νεοπροσληφθέν προσωπικό λόγω μη επαρκούς εκπαίδευσης. Το αποτέλεσμα όπως διαπιστώθηκε είναι το προϋπάρχον προσωπικό, να εργάζεται πολύ περισσότερες ώρες από τα standards της Ακτοφυλακής, προκειμένου να αντεπεξέλθει στον αυξημένο φόρτο εργασίας.

Όσον αφορά την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων η ανάγκη αυτή, όπως αποδείχθηκε από την μελέτη, δεν προέκυψε μόνο στο πεδίο της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ εθνικών υπηρεσιών και ιδιωτικών φορέων αλλά και στο πεδίο του συντονισμού των εθνικών φορέων μεταξύ τους όπου σε πολλές περιπτώσεις παρατηρήθηκαν δυσλειτουργίες, με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της υλοποίησης των μέτρων. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτήν την περίπτωση είναι η αποτυχία υλοποίησης μέσα στους προβλεπόμενους χρόνους του προγράμματος εφοδιασμού με ειδικές ταυτότητες των εργαζομένων στους λιμένες.

Η εξασφάλιση της χρηματοδότησης των μέτρων ασφάλειας αποτελεί όπως είναι προφανές το περισσότερο κρίσιμο ζήτημα για την υλοποίησή τους. Στις ΗΠΑ η Αμερικανική Ακτοφυλακή εκτίμησε το κόστος εφαρμογής του ISPS και του MTSA σε 1.5 δισεκατομμύρια δολάρια κατά τον πρώτο χρόνο και σε 7.3 δισεκατομμύρια δολάρια κατά την επόμενη δεκαετία. Παράλληλα σε περιφερειακό επίπεδο στις ΗΠΑ, μέσω του προγράμματος Port Security Grand Program, έχουν χορηγηθεί, από το 2002 έως το 2005, 560 εκατομμύρια δολάρια για την εκπόνηση σχεδίων ασφάλειας σε λιμάνια και την εγκατάσταση κατάλληλου εξοπλισμού. Το ποσό αυτό όμως ελάχιστα πλησιάζει το συνολικό ποσό που έχει αιτηθεί από τα λιμάνια και το οποίο ανέρχεται σε πάνω από 3 δισεκατομμύρια δολάρια.<sup>24</sup> Το από πού θα εκταμιευθούν τα απαραίτητα κεφάλαια δεν είναι ακόμα σαφές.

---

<sup>24</sup> Margaret Wrightson, Maritime security-Enhancements made but impementation and sustainability remain key challenges, Testimony before the committee on Commerce, Science and Transportation, US Senate, May 17 – 2005, page 23



Συγκριτικός Πίνακας αιτηθέντων και χορηγηθέντων χρηματοδοτήσεων για το διάστημα 2002-2004 μέσω του προγράμματος Port Security Grand Program στις ΗΠΑ

Σε παγκόσμιο επίπεδο μπορεί να διαπιστώσει κανείς ότι η διεθνή κοινότητα αποδείχθηκε ιδιαίτερα γρήγορη στην ανάληψη νομοθετικής πρωτοβουλίας αλλά εξαιρετικά αργή στην χρηματοδότηση των νέων μέτρων. Ίσως η αιτία για αυτό να είναι η καθυστερημένη συνειδητοποίηση ότι ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας δεν διαδραματίζεται σε ένα πεδίο μάχης αλλά συνίσταται στην προστασία ενός πολύπλοκου συστήματος το οποίο πρέπει παράλληλα να διατηρήσει την λειτουργικότητα του. Πολύ δε περισσότερο ο πόλεμος κατά της τρομοκρατίας δεν είναι ένας πόλεμος που θα έχει τελειώσει σε μερικά χρόνια αλλά είναι ένας διαρκής πόλεμος. Ως εκ τούτου συμβατικές μέθοδοι που στηρίζονται στην στρατιωτική φιλοσοφία και την επικράτηση μέσω της ισχύς ενός έθνους αποδεικνύονται παντελώς άχρηστες. Αντίθετα παράγοντες κλειδιά αναδεικνύονται:

α) η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, η οποία μπορεί να προκύψει μόνο μέσα από την χορήγηση ανταλλαγμάτων και κινήτρων. Πράγματι, μόνο αν ο ιδιωτικός τομέας (λιμάνια - πλοιοκτήτριες εταιρείες κλπ) συνειδητοποιήσει ότι η συμμόρφωση με τα μέτρα μπορεί να του αποφέρει οφέλη, θα αποβάλει την απροθυμία του για να εφαρμόσει αυτά, σε απόλυτο ποσοστό.<sup>23</sup> Σε αντίθετη περίπτωση όπως έχει αποδειχθεί από άλλα μέτρα που επιβλήθηκαν, πχ για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, πάντα θα

<sup>23</sup> Karsten von Hoesslin, The need for a trinitarian approach to maritime security, CSCAP Study Group on Capacity Building for Maritime Security Information Paper No 6, page 2

υπάρχουν καιροσκόποι που θα επιχειρούν την αποφυγή της συμμόρφωσή τους, θέτοντας σε κίνδυνο ολόκληρο το σύστημα μεταφορών. Ακόμα πιο πέρα, η παροχή κινήτρων δεν πρέπει να αφορά μόνο τις εταιρείες αλλά και τους ναυτικούς, καθώς αν και πολλές συζητήσεις γίνονται για τα νέα μέτρα λίγοι φαίνεται να «θυμούνται» ότι αυτά τα νέα μέτρα θα κληθούν να τα υλοποιήσουν οι εργαζόμενοι στα καράβια.

β) η διασφάλιση της αδιάλειπτης χρηματοδότησης σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Πράγματι μπορεί να πει κανείς ότι σε αυτά τα πρώτα χρόνια εφαρμογής των νέων μέτρων οι αποφάσεις έγκρισης κονδυλίων εκδίδονται υπό την συναισθηματική φόρτιση της επίθεσης της 9/11. Ακόμα και χώρες όπως οι ΗΠΑ δεν φαίνεται να έχουν κάνει προβλέψεις για την διασφάλιση κονδυλίων σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Ως εκ τούτου μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι αργά ή γρήγορα:

-ο δημόσιος τομέας θα προσπαθήσει με τον ένα ή τον άλλον τρόπο να μετακυλήσει αυτό το οικονομικό βάρος προς τον ιδιωτικό τομέα,

-οι εγκρίσεις κονδυλίων δεν θα γίνονται με τόση ευκολία όσο σήμερα αλλά αντίθετα θα πληθαίνουν οι φωνές για την διατήρηση των δημοσίων δαπανών για την ασφάλεια σε ένα ανεκτό για την κάθε Πολιτεία επίπεδο το οποίο θα πρέπει να προσδιορισθεί με ακρίβεια.

-οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι θα ωθήσουν τα κράτη στην επανεξέταση του κινδύνου στον οποίο πραγματικά υπόκεινται και στην ανάγκη για την περισσότερο ορθολογική κατανομή των διαθέσιμων πόρων μέσα στο σύστημα.

γ) η διατήρηση της λειτουργικότητας του συστήματος των θαλασσιών μεταφορών.<sup>16</sup>

Στις 31 Ιουλίου 2004 η Αμερικανική Ακτοφυλακή κατέσχεσε ένα φορτίο 1 εκατομμυρίου λεμονιών που μεταφερόταν από την Αργεντινή στον Καναδά. Η αιτία για την παραπάνω πράξη ήταν ένα ανώνυμο e-mail που ανέφερε ότι επί του πλοίου μεταφέρονταν βιολογικά όπλα. Το πλοίο κρατήθηκε επί μια εβδομάδα και ελέγχθηκε το πλήρωμα και το φορτίο ενώ οι Αρχές διέταξαν την καταστροφή των λεμονιών. Τελικά η καταγγελία αποδείχθηκε αβάσιμη και μάλλον είχε αιτία επιχειρηματικά συμφέροντα. 70.000 δολάρια ήταν η ζημία για την μικρομεσαία επιχείρηση από την Αργεντινή που είχε αποστείλει τα λεμόνια και δεν έγινε γνωστό αν τελικά αποζημιώθηκε, ενώ ο τύπος της Αργεντινής κατέκρινε έντονα το γεγονός. Περιστατικά σαν αυτό δείχνουν ξεκάθαρα πως η υπερβολική ευαισθησία στα μέτρα ασφάλειας μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στις ροές του εμπορίου αλλά ακόμα και προβλήματα στις σχέσεις μεταξύ χωρών.

---

<sup>16</sup> Jonathan Benner, Maritime security: measuring progress three years out, September 15 2004, page 5

## **10. Ζητήματα εφαρμογής των νέων μέτρων ασφάλειας**

### **10.1 Τα νέα μέτρα ασφάλειας και σημαίες ευκαιρίας**

Ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου δραστηριοποιείται υπό σημαίες ευκαιρίας, γεγονός που ως γνωστόν σημαίνει ότι τα κράτη των σημαίων αυτών ενδιαφέρονται περισσότερο για την είσπραξη των τελών νηολόγησης και λιγότερο για την απόλυτη εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τον τομέα μέσα από τις διεθνείς συμβάσεις και συνθήκες. Τα πλοία των σημαίων αυτών συχνά εμφανίζονται να μην συμμορφώνονται με τις διεθνείς απαιτήσεις στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και παρακρατούνται στους λιμένες όπως αποδεικνύουν τα σχετικά στατιστικά στοιχεία. Το να περιμένει κανείς ότι τα πλοία αυτά θα εμφανίζουν καλύτερη συμπεριφορά ως προς την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας του ISPS είναι μάλλον ουτοπικό.

Τον Οκτώβριο του 2004 η Αμερικανική Ακτοφυλακή στοχοποίησε την Λιβεριανή σημαία ως σημαία μη συμμορφούμενη με τον ISPS.

Και όχι μόνο αυτό αλλά λίγες εβδομάδες πριν την καταληκτική ημερομηνία της 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 2005 οι London Times δημοσίευσαν ένα άρθρο για το πόσο εύκολο είναι να αγοράσει κανείς πλαστά πιστοποιητικά ISPS στην μαύρη αγορά. Τα πλοία στα οποία η έρευνα παρουσίαζε αποδείξεις ήταν σημαίων ευκαιρίας και κατά κανόνα Παναμά.<sup>23</sup>

Ως εκ τούτου ενδεχομένως να ήταν προτιμότερο η διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να συνεργασθεί με τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες που αποτελούν τους πιο επιλέξιμους στόχους και οι οποίες έχουν στην κατοχή τους ή ελέγχουν μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου. Μια τέτοια συνεργασία θα μπορούσε να στηρίζεται στην ενθάρρυνση μέσω ενισχύσεων των εταιρειών για την απόλυτη εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας ή την εφαρμογή ακόμα πιο αυστηρών μέτρων.

### **10.2 Η έγκριση των σχεδίων ασφάλειας από τις ΗΠΑ**

Σύμφωνα με την SOLAS και τον ISPS τα σχέδια ασφάλειας των πλοίων εγκρίνονται από το κράτος τη σημαία του οποίου το πλοίο φέρει. Ωστόσο σύμφωνα με την παράγραφο 415 του Νόμου H.R 2443 που εκδόθηκε την 5<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2003 στις ΗΠΑ «για την εξουσιοδότηση της ακτοφυλακής των ΗΠΑ» τροποποιείται το MTSA ώστε «οι πλοιοκτήτες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να υποβάλουν στις ΗΠΑ σχέδιο ασφάλειας του πλοίου ή της εγκατάστασης με το οποίο να προκύπτει ότι έχουν καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών». Το ζήτημα λοιπόν που προκύπτει είναι ποιος εγκρίνει τα σχέδια ασφάλειας των πλοίων που προσεγγίζουν στις ΗΠΑ, το κράτος της σημαίας ή η αμερικανική ακτοφυλακή. Στην περίπτωση του δεύτερου ενδεχομένου θα δημιουργούνταν το προηγούμενο κάθε σχέδιο

<sup>23</sup> Karsten von Hoesslin, The need for a trinitarian approach to maritime security, CSCAP Study Group on Capacity Building for Maritime Security Information Paper No 6, page 3

ασφάλειας πλοίου να υπόκειται στην έγκριση κάθε ξένου λιμένα που το πλοίο προσεγγίζει.<sup>21</sup>

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

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

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

-την υποβολή προς έγκριση ενός τεράστιου αριθμού σχεδίων ασφαλείας ξένων πλοίων προς την ακτοφυλακή των ΗΠΑ, η οποία δύσκολα θα μπορούσε να αντεπεξέλθει σε ένα τέτοιο φόρτο εργασίας χωρίς σοβαρές καθυστερήσεις,

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

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

### **10.3 Τα δέκα προηγούμενα λιμάνια προσέγγισης**

Ένα ακόμα ζήτημα που προκύπτει είναι ποιες θα είναι οι συνέπειες για ένα πλοίο που προσεγγίζει σε ένα λιμάνι, έχοντας όμως προηγουμένως κατά την διάρκεια του ταξιδιού προσεγγίσει σε λιμάνι που δεν ήταν συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις της SOLAS και του ISPS. Το παραπάνω ερώτημα δεν είναι θεωρητικό αφού τα λιμάνια που ακόμα δεν έχουν προσαρμοσθεί, έστω και αν η σχετική προθεσμία της 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 2004, έχει παρέλθει δεν είναι λίγα.

### **10.4 Η επιθεώρηση από τις ΗΠΑ λιμένων στην αλλοδαπή**

Η διάταξη του MTSA που απαιτεί από την Υπηρεσία Εθνικής Ασφάλειας των ΗΠΑ (Homeland Security) να επιβλέπει την εκπόνηση των σχεδίων ασφαλείας εκτίμησης των κινδύνων ξένων λιμανιών δημιουργεί επίσης ιδιαίτερο προβληματισμό. Στα πλαίσια αυτά οι ΗΠΑ επιδιώκουν την υπογραφή διμερών ή πολυμερών συμφωνιών με άλλα κράτη με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και κοινών πρακτικών σε σχέση με την ασφάλεια στους λιμένες. Για την υλοποίηση των παραπάνω προβλέπεται η «επί τόπου» επιθεώρηση αμερικανών αξιωματούχων στους αλλοδαπούς λιμένες με σκοπό την επίβλεψη της προόδου των ληφθέντων μέτρων και την αξιολόγηση της επάρκειας τους. Στην περίπτωση που κάποια από τα τρίτα κράτη δεν συνεργασθούν με τους αμερικανούς αξιωματούχους και δεν επιτρέψουν την πρόσβαση τους στις απαιτούμενες πληροφορίες

---

<sup>21</sup> Alexandros Goulielmos & Agisilaos Anastasakos, Worldwide Security Measures for Shipping, Seafarers & Ports: An impact assessment of ISPS Code, 19-1-2005, page 6

τίθεται ακόμα και το ενδεχόμενο οι ΗΠΑ να απαγορεύσουν την είσοδο στους αμερικανικούς λιμένες πλοίων που έχουν προσεγγίσει στους λιμένες των κρατών αυτών. Από πλευράς διεθνούς δικαίου μια τέτοια πρακτική φυσικά δεν μπορεί να είναι μονομερής, δηλαδή με άλλα λόγια ένα κράτος που τα λιμάνια του επιθεωρήθηκαν από τις ΗΠΑ θα ήταν εύλογο να ζητήσει και αυτό με την σειρά του να αξιολογήσει τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων των ΗΠΑ<sup>21</sup>. Η θέση των ΗΠΑ σε ένα τέτοιο αίτημα που ενδεχομένως θα της απευθυνόταν θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρονσα. Στην γενικευμένη μορφή ένα τέτοιο σύστημα που θα επιτρέπει στα κράτη να ζητούν και να αξιολογούν το ένα τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων του άλλου σίγουρα απαιτεί εξαιρετικά λεπτό διπλωματικό χειρισμό αφού εκ της φύσεως του ένα τέτοιο αίτημα υπονοεί ότι ένα κράτος δεν θεωρεί αξιόπιστα τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων του άλλου γεγονός που μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε διατάραξη των σχέσεων μεταξύ κρατών.

Επομένως τέτοια αιτήματα θα πρέπει να τίθενται με προϋποθέσεις όπως:

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

## 10.5 Ο επιμερισμός της ευθύνης για τις καθυστερήσεις

Ως γνωστόν ακόμα και αν ένα πλοίο διαθέτει κατάλληλο σχέδιο ασφαλείας και πιστοποιητικό συμμόρφωσης με τον Κώδικα οι αρχές του λιμένα έχουν την διακριτική ευχέρεια να προχωρήσουν σε επιθεώρηση του πλοίου ή να απαιτήσουν πρόσθετες πληροφορίες για το πλοίο, το φορτίο, τους προηγούμενους λιμένες προσέγγισης κλπ. Οι διαδικασίες αυτές μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις και το ζήτημα που προκύπτει είναι ποιος είναι ο υπεύθυνος για αυτές, αφού ως γνωστόν στην ναυτιλία οι καθυστερήσεις σημαίνουν κόστος για το οποίο κάποιος πρέπει να πληρώσει. Ο Κώδικας βέβαια αναφέρει ότι στις περιπτώσεις αυτές οι αρχές θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή αδικαιολόγητης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου και ότι εάν ένα πλοίο τελέσει υπό κράτηση ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα, θα δικαιούται αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία επέλθει. Είναι προφανές ότι τα παραπάνω δημιουργούν ένα ευρύ πεδίο για ερμηνείες. Ευθύνεται ο πλοιοκτήτης που οι αρχές έκριναν ότι το πλοίο του πρέπει να επιθεωρηθεί; ο πλοιοκτήτης παρείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που του ζητήθηκαν από το λιμάνι ; πόσος θα έπρεπε να ήταν ο κατάλληλος χρόνος μέσα στον οποίο οι λιμενικές αρχές έπρεπε να μελετήσουν όλες τις πληροφορίες που τους χορηγήθηκαν και να επιθεωρήσουν το πλοίο; Με άλλα λόγια βλέπουμε ότι ο ίδιος ο Κώδικας δημιουργεί «γκρίζες ζώνες» και νομικά ζητήματα που

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

προφανώς κατά περίπτωση θα παραπέμπονται για διερεύνηση και διευθέτηση στα αρμόδια δικαστήρια.

## **10.6 Η διάθεση κατάλληλου πλοίου**

Ένα ζήτημα που μπορεί να προκαλέσει αμφισβητήσεις έχει να κάνει με την δήλωση ετοιμότητας που τα πλοία υποβάλουν κάθε φορά που καταπλέουν σε ένα λιμάνι. Ο χρόνος που ο πλοιοκτήτης οφείλει να διαθέσει το πλοίο έτοιμο για φόρτωση ή εκφόρτωση αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο και οποιαδήποτε απόκλιση σημαίνει την ενεργοποίηση ρητρών και την γέννηση νομικών ζητημάτων που διευθετούνται στα δικαστήρια. Επί του θέματος που εξετάζουμε οι πλοιοκτήτες δύσκολα θα μπορέσουν να αμφισβητήσουν ότι το πλοίο διατίθεται πραγματικά προς φόρτωση ή εκφόρτωση όχι με τον κατάπλου του στην προβλήτα αλλά μόνο μετά και από πέρας των εφαρμοζόμενων από τις αρχές διαδικασιών που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια.

## **10.7 Η υπόδειξη ασφαλούς λιμένα**

Οι αδυναμία κάποιων λιμένων να προσαρμοσθούν στα ζητήματα ασφάλειας μπορεί να προκαλέσει αλλαγές στις ροές του παγκόσμιου εμπορίου. Αλλά ακόμα και αν κάποια λιμάνια διαθέτουν τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε κάποια άλλα μέρη του κόσμου μπορεί να μην θεωρούνται ασφαλή και να περιλαμβάνονται σε μαύρες λίστες οι οποίες δεν καταρτίζονται αποκλειστικά με κριτήρια που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Επομένως οι ναυλωτές που οφείλουν να υποδεικνύουν προς το πλοίο ασφαλή λιμάνια για την φορτοεκφόρτωση ενδεχομένως να αναζητήσουν και να στραφούν σε άλλα λιμάνια αν τα λιμάνια που μέχρι σήμερα χρησιμοποιούσαν δεν ανταποκρίνονται στο παραπάνω κριτήριο. Παρατηρούμε δηλαδή ότι όσο και αν η Ευρωπαϊκή Ένωση διαφωνεί στην προοπτική να καταστεί το ζήτημα της ασφάλειας αντικείμενο εκμετάλλευσης ως προς την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών αυτό μάλλον είναι αναπόφευκτο.

## **10.8 Η σχέση safety security**

Η σχέση του Security με το και Safety σίγουρα αξίζει να διερευνηθεί περισσότερο. Κατά γενική ομολογία κάποια τα νέα μέτρα του ISPS μπορούν να συμβάλουν και στην αύξηση του επιπέδου του Safety. Ενδεικτικά αναφέρεται το σύστημα AIS, ενώ ταυτόχρονα οι αυστηρότερες διαδικασίες έλεγχου των φορτίων, ειδικά ως προς το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων, μπορούν να επιτρέψουν την μείωση ατυχημάτων που οφείλονταν στην φόρτωση container με επικίνδυνο περιεχόμενο χωρίς αυτά να έχει δηλωθεί. Από την άλλη πλευρά τα νέα καθήκοντα του πληρώματος θα επιβαρυνθούν ακόμα περισσότερο τον φόρτο εργασίας τους οδηγώντας σε αύξηση της κόπωσης, ενός παράγοντα δηλαδή που αποδεδειγμένα σχετίζεται με τα ναυτικά ατυχήματα.



Ο Κώδικας επιτρέπει στον πλοίαρχο να δίνει προτεραιότητα στο Safety του πλοίου διατηρώντας παράλληλα κάποια βασικά μέτρα στο Security. Πολλοί ωστόσο ανησυχούν ότι στο μέλλον θα υπάρξουν περιπτώσεις όπου δεν θα είναι εύκολο για τον πλοίαρχο να κρατήσει την λεπτή ισορροπία ανάμεσα στο Safety και το Security, τη στιγμή που αυτό πρέπει να γίνει κάτω από δύσκολες συνθήκες.

Τέλος υπάρχουν και απαιτήσεις του Κώδικα που έρχονται άμεσα σε αντίθεση με τις πρακτικές της ασφάλειας ναυσιπλοΐας όπως για παράδειγμα η περίπτωση του κλειδώματος Περιορισμένων Περιοχών, η πρόσβαση στις οποίες πρέπει να είναι δυνατή σε έκτακτες καταστάσεις όπως πχ πυρκαγιά κλπ

## **11. Τα νέα μέτρα ασφάλειας και οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία**

### **11.1 Οι εργαζόμενοι στην ναυτιλία ως παράγοντας κινδύνου**

Ο αριθμός των ναυτικών παγκοσμίως υπολογίζεται σε 1.227.000 , εκ των οποίων ένα σημαντικό μέρος απασχολείται στο διεθνές εμπόριο. Πολλές φορές οι ναυτικοί έχουν πέσει θύματα των πειρατικών και τρομοκρατικών ενεργειών που κατά καιρούς εκδηλώνονται, ωστόσο από στοιχεία που υπάρχουν σε κάποιες περιπτώσεις έχει αποδειχθεί ότι ναυτικοί έχουν συμμετάσχει σε τέτοιες έκνομες ενέργειες και αυτό είναι ανησυχητικό.

Πράγματι, η εφαρμογή του ISPS καθώς και των όποιων συναφών μέτρων για την παρεμπόδιση της πρόσβασης στο πλοίο από τρομοκράτες λίγη σημασία έχει αν ο τρομοκράτης είναι μέλος του πληρώματος. Θεωρητικά υπάρχουν οι διαδικασίες για την εξακρίβωση της ταυτότητας των ναυτικών πριν την ναυτολόγηση τους ώστε να διαπιστωθεί αν συνδέονται με τον έναν ή τον άλλον τρόπο με τρομοκρατικούς πυρήνες. Ωστόσο κανείς δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο της τρομοκρατικής δράσης ενός ατόμου που μέχρι εκείνη τη στιγμή δεν εμφανίζονταν σε καμία λίστα υπόπτων προσώπων. Σχετικά εύκολα το άτομο αυτό θα μπορούσε να προβεί σε έκνομες ενέργειες πάνω στο πλοίο, να προκαλέσει δολιοφθορές, να δώσει εσωτερικές πληροφορίες στους μοιδαέτες του ή να τους βοηθήσει να ανέβουν στο πλοίο.

Για την επάνδρωση των πλοίων τους πολλές εταιρείες απευθύνονται σε ειδικά πρακτορεία που ταιριάζουν τις απαιτήσεις των πλοιοκτητών με τους ναυτικούς που ζητούν εργασία και αποστέλλουν τους τελευταίους στα πλοία για να ναυτολογηθούν σε αυτά. Η πρακτική αυτή έχει κυρίως εφαρμογή στα κατώτερα πληρώματα και τα πρακτορεία αυτά βρίσκονται συνήθως σε χώρες που παραδοσιακά προσφέρουν ναυτική εργασία όπως οι χώρες της ανατολικής Ευρώπης και της ανατολικής Ασίας. Κατά κανόνα τα πρακτορεία αυτά θεωρούνται αξιόπιστα , φροντίζουν οι ναυτικοί που αποστέλλουν να διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας και γνωρίζουν αυτούς. Για τους λόγους αυτούς οι σχέσεις που αναπτύσσουν με τις ναυτιλιακές εταιρείες που συνεργάζονται είναι σταθερές και μακροχρόνιες. Ωστόσο υπάρχουν και εξαιρέσεις όπως υπάρχει και ο κίνδυνος να καταφέρουν κάποιοι ναυτικοί να ναυτολογηθούν σε πλοία χρησιμοποιώντας πλαστά πιστοποιητικά ως προς την ταυτότητα τους .

Τέλος τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για την μετακίνηση ενός τρομοκράτη από ένα μέρος του κόσμου σε ένα άλλο. Τουλάχιστον μέχρι σήμερα οι ναυτικοί μπορούσαν να αποβιβάζονται στις ξένες χώρες χωρίς ιδιαίτερους ελέγχους με την χρήση της λίστας πληρώματος ή απλώς επιδεικνύοντας την ναυτική τους ταυτότητα. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που πολλοί ναυτικοί κατά την επίσκεψη του πλοίου σε μια τρίτη χώρα εγκατέλειψαν αυτό. Αν και τέτοια περιστατικά είναι απλώς περιστατικά παράνομης μετανάστευσης δεν αποκλείεται σε κάποιες περιπτώσεις να επρόκειτο για την

μετακίνηση ενός τρομοκράτη σε μια τρίτη χώρα με σκοπό να οργανώσει ή να πραγματοποιήσει μια τρομοκρατική ενέργεια σε αυτήν.

## 11.2 Η επιβάρυνση του ναυτικού επαγγέλματος

Οι διεθνείς ναυτεργατικές οργανώσεις συνεισέφεραν σημαντικά στην κατάρτιση του Κώδικα και επικρότησαν πολλά από τα μέτρα ενίσχυσης της ασφάλειας που υιοθετήθηκαν. Παρόλα αυτά θα μπορούσε να ειπωθεί ότι η ναυτιλιακή κοινότητα θα μπορούσε να καταφέρει καλύτερα αποτελέσματα αν κατά την διαδικασία των διαβουλεύσεων οι ναυτεργατικές οργανώσεις δεν αντιμετώπιζονταν ως απλοί ενδιαφερόμενοι αλλά ως ισότιμοι εταίροι, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κώδικας ISPS τοποθετεί τους ναυτικούς στην πρώτη γραμμή για την εφαρμογή των μέτρων.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο όγκος εργασίας των ναυτικών θα αυξηθεί σημαντικά με τα νέα τους καθήκοντα που μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν την επίβλεψη των φορτοεκφορτώσεων και την παρακολούθηση της πρόσβασης στο πλοίο ενός μεγάλου αριθμού ατόμων που για διάφορους λόγους επιβιβάζονται σε αυτόν κατά την διάρκεια του ελλιμενισμού (πχ πράκτορες, τελωνειακοί, επιθεωρητές, υγειονομικές αρχές, πλοηγοί κλπ). Με τον τρόπο αυτό όχι μόνο θα επιβαρυνθεί η κόπωση των ναυτικών αλλά ταυτόχρονα θα περιορισθεί και ο ελεύθερος τους χρόνος, που σε άλλες περιπτώσεις αξιοποιούσαν για την αναψυχή τους στους επισκεπτόμενους λιμένες.

Σε αυτό το σημείο δεν θα πρέπει να λησμονείται ότι τα πλοία σήμερα (ειδικά αυτά που φέρουν σημαίες ευκαιρίας) είναι επανδρωμένα στη βάση ενός minimum safe manning το οποίο οριακά επαρκεί (αν επαρκεί) για την διεκπεραίωση των ολοένα διογκούμενων απαιτήσεων και καθηκόντων που σχετίζονται με το safety του πλοίου. Σε αυτές τις απαιτήσεις έρχονται να προστεθούν και οι απαιτήσεις του ISPS. Κατά συνέπεια αν κάποιος θέλει να δει το ζήτημα στην πραγματική του διάσταση θα πρέπει να αναρωτηθεί αν ένας ναυτικός που εργάζεται όλη την ημέρα σε καθήκοντα που σχετίζονται με την ειδικότητα του μπορεί την νύχτα να εκτελεί με συνέπεια περιπολίες στο κατάστρωμα (μέτρο που επιβάλλεται αν το πλοίο διαπλέει από επικίνδυνες περιοχές). Το ότι στα χαρτιά του πλοίου θα φαίνεται ότι οι παραπάνω περιπολίες εκτελέστηκαν κανονικά αυτό είναι το μόνο σίγουρο, όπως επίσης είναι σχεδόν σίγουρο ότι το πλοίο θα περάσει από τον έλεγχο του port state control που θα στηριχθεί απλά και μόνο στον έλεγχο αυτών των χαρτιών που επιβεβαιώνουν ότι οι περιπολίες πραγματοποιήθηκαν κανονικά.

Και αν υποθέσουμε ότι το πλοίο δεχθεί επίθεση, πόσο ξεκούραστος θα είναι ο παραπάνω ναυτικός για να αντιδράσει κατάλληλα; Για να έλθουμε και στο επόμενο ερώτημα που προκύπτει αυτονόητα, δηλαδή το πόσο εκπαιδευμένος είναι ο ναυτικός για να αντιδράσει. Και εν πάση περίπτωση ποιος αλήθεια πιστεύει ότι μπορεί οι ναυτικοί να γίνουν αστυνομικοί σε μια μέρα και να έχει κανείς τέτοιες απαιτήσεις από αυτούς;

Ειδικότερα στις ΗΠΑ η αντικατάσταση της λίστας πληρώματος που ίσχυε μέχρι πρόσφατα και η απαίτηση από πολλούς ναυτικούς να είναι εφοδιασμένοι με visa ως προϋπόθεση για την ναυτολόγησή τους, ανεξαρτήτως αν το πλοίο προσεγγίσει σε

αμερικανικό λιμένα ή όχι κατά την διάρκεια που υπηρετούν σε αυτό, θα δημιουργήσει εξαιρετικά προβλήματα στον κλάδο των ναυτικών. Η χορήγηση visas προϋποθέτει την αίτηση του ναυτικού και την συνέντευξη του από ειδικό συμβούλιο. Στην καλύτερη περίπτωση κάτι τέτοιο σημαίνει χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες και κόστος για τον ναυτικό ενώ στην χειρότερη ο ναυτικός, εξαιτίας του ότι ταξιδεύει, μπορεί να δυσχεραίνεται να προβεί στις παραπάνω διαδικασίες, ενώ τέλος η αίτηση του μπορεί ακόμα και να απορριφθεί. Όλες οι παραπάνω περιπτώσεις πέραν του ότι δημιουργούν ένα καθεστώς διακρίσεως εις βάρος των ναυτικών που απαιτείται να είναι εφοδιασμένοι με visa είναι δυνατό να συντελέσουν στην αδυναμία εξεύρεσης εργασίας ναυτικών και στην αύξηση της ανεργίας.

Ειδικότερα για την trump ναυτιλία το παραπάνω μέτρο θα δημιουργήσει εξαιρετικά εμπόδια και δυσλειτουργίες λαμβάνοντας υπόψη των πρακτικών που ακολουθούνται σε αυτόν τον κλάδο, πχ συχνή και με σύντομες διαδικασίες αλλαγή πληρωμάτων και μη εκ των προτέρων προκαθορισμένα δρομολόγια και λιμάνια προσέγγισης. Μια γενικευμένη εφαρμογή τέτοιων μέτρων θα μπορούσε να οδηγήσει σε μεγάλο αριθμό ναυτικών που δεν τους επιτρέπεται να αποβιβασθούν στα λιμάνια προσέγγισης, ούτε καν για να χρησιμοποιήσουν τις στοιχειώδεις ευκολίες που διατίθενται για αυτούς. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο όχι μόνο θα δημιουργούσε πρόβλημα στους ναυτικούς το οποίο σύντομα σίγουρα θα είχε και αρνητική επίπτωση στην εκτέλεση των καθηκόντων τους αλλά και από ανθρωπιστικής πλευράς δεν μπορεί να είναι αποδεκτό.

### **11.3 Η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος**

Ο κίνδυνος ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος είναι ένα ακόμα κρίσιμο ζήτημα που απασχολεί τις ναυτεργατικές οργανώσεις. Σε ένα πλοίο ο ναυτικός δεν γνωρίζει ούτε τον φορτωτή και συχνά ούτε το φορτίο που μεταφέρεται. Στην περίπτωση που επάνω σε αυτό βρεθούν παράνομα υλικά, όπως πχ όπλα μαζικής καταστροφής, τίθεται το θέμα του πως θα αντιμετωπισθούν από τις αρχές οι ναυτικοί που εργάζονται σε αυτό. Με άλλα λόγια είναι πιθανό στην περίπτωση αυτή οι ναυτικοί να αντιμετωπισθούν σαν τρομοκράτες και να πρέπει να μπουν στην νομική διαδικασία να αποδείξουν ότι δεν γνώριζαν το περιεχόμενο του φορτίου.

### **11.4 Επάρκεια –Κατάρτιση ναυτικών**

Η επιδείνωση της θέσης του ναυτικού από την εφαρμογή των νέων μέτρων μακροπρόθεσμα θα πρέπει να θεωρείται ότι θα καταστήσει το ναυτικό επάγγελμα λιγότερο ελκυστικό προς τους νέους ενώ πολλοί από τους σημερινούς ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει αρκετά χρόνια υπηρεσίας θα επιθυμούσαν την νωρίτερη συνταξιοδότηση. Μια τέτοια απότομη και μαζική έξοδος από το επάγγελμα μπορεί να έχει πολύ αρνητικές επιπτώσεις όπως η δημιουργία ελλείμματος ικανών στελεχών, ιδίως αξιωματικών και η διακοπή της αλυσίδας της ναυτικής παράδοσης πολλών κρατών και η αντικατάσταση των έμπειρων ναυτικών με άλλους, πιθανότατα από χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου ή με άλλους λιγότερο έμπειρους, με ότι επιπτώσεις μπορεί τα παραπάνω να συνεπάγονται στο τομέα του safety.

Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν λάβει υπόψη του κανείς πρόσφατη έκθεση της BIMCO σύμφωνα με την οποία η παγκόσμια ναυτιλία ήδη αντιμετωπίζει σημαντική έλλειψη σε ανώτερα στελέχη ενώ τα πληρώματα που προέρχονται από τις παραδοσιακές ναυτικές δυνάμεις του κόσμου (Ευρώπη, Βόρειο Αμερική και Ιαπωνία) γερνούν.

Με βάση την έκθεση αυτή η παγκόσμια προσφορά ναυτικών για το 2005 υπολογίζεται να είναι 466.000 ανώτεροι αξιωματικοί και 721.000 χαμηλόβαθμο προσωπικό και ναύτες. Οι χώρες του ΟΟΣΑ παραμένουν μία σημαντική πηγή ανωτέρων αξιωματικών, αν και τα τελευταία χρόνια η Ανατολική Ευρώπη αυξάνει σημαντικά το ρόλο της στην προσφορά αξιωματικών.

Αντιθέτως στα κατώτερα πληρώματα, παρατηρείται μία σημαντική αύξηση του αριθμού τους κυρίως από χώρες της Άπω Ανατολής και της Ινδίας.



Για τον υπολογισμό των απαιτήσεων σε ανθρώπινο δυναμικό στις θαλάσσιες μεταφορές η έρευνα έλαβε υπόψη της το μέγεθος του παγκόσμιου στόλου και των τύπων των πλοίων, τις επικαιροποιημένες εκτιμήσεις των επιπέδων επάνδρωσης που προβλέπουν οι εθνικοί στόλοι και στοιχεία του διεθνούς κέντρου έρευνας των ναυτικών (Seafarers' International Research Centre-SIRC). Με βάση τα παραπάνω η τρέχουσα εκτίμηση της παγκόσμιας ζήτησης για ναυτικούς είναι 476.000 ανώτεροι αξιωματικοί. Οι εκτιμήσεις δείχνουν ένα θεωρητικό παγκόσμιο έλλειμμα της τάξης των 10.000 αξιωματικών ή 2% του συνολικού εργατικού δυναμικού.

Εξετάζοντας τα μελλοντικά σενάρια σε ό,τι αφορά την ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση ανθρώπινου δυναμικού στις θαλάσσιες μεταφορές και λαμβανόμενης υπόψη μίας αύξησης του αριθμού των πλοίων κατά 1% το χρόνο, καθώς επίσης ότι τα ποσοστά προσέλκυσης ναυτικών αλλά και οι αποχωρήσεις από το

επάγγελμα θα παραμείνουν στα ίδια επίπεδα με την προηγούμενη δεκαετία, τότε στο μέλλον θα υπάρξει ακόμη μεγαλύτερη αύξηση του ελλείμματος σε ανώτερους αξιωματικούς, ήτοι από 2% που είναι το έλλειμμα το 2005 θα φθάσει στο 5,9% το 2015, ενώ μία μεγαλύτερη αύξηση του στόλου θα εκτοξεύσει το έλλειμμα στο 10,3% το 2015.

Τέλος η έκθεση αναφέρει ότι περισσότερο από το 25% των αξιωματικών που προέρχονται κυρίως από την Ευρώπη, τη Βόρειο Αμερική, την Ιαπωνία και άλλες χώρες του ΟΟΣΑ αυτών είναι άνω των 50 ετών και πάνω από το 50% είναι άνω των 40 ετών. Μία αποχώρηση τους από το ναυτικό επάγγελμα θα δημιουργήσει σημαντικό κενό που δύσκολα καλύπτεται από τις υπάρχουσες συνθήκες.



Συμπερασματικά με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας το ναυτικό επάγγελμα φαίνεται ότι γίνεται ολοένα και λιγότερο ελκυστικό προς τους νέους της Δυτικής Ευρώπης της Ιαπωνίας και της Βορείου Αμερικής και ο λόγος που αυτό συμβαίνει συνδέεται με τις συνθήκες εργασίας στα πλοία, την αντιμετώπιση των ναυτικών στην κοινωνία και τον αυξημένο φόρτο εργασίας των ναυτικών.

Σε σχέση με τον Κώδικα ISPS τα αποτελέσματα της έρευνας είναι προφανή:

- ως προς την έλλειψη του προσωπικού που θα προκύψει για την εφαρμογή των απαιτήσεων του νέου Κώδικα
- ως προς την σύνθεση του ναυτεργατικού δυναμικού που θα κληθεί να εφαρμόσει τις απαιτήσεις νέου Κώδικα. (στο μεγαλύτερο μέρος ναυτικοί από την Άπω Ανατολή, την Ινδία και την Ανατολική Ευρώπη)

## 12. Εφαρμογή των νέων μέτρων ασφάλειας στην Ελλάδα

### 12.1 Η προετοιμασία των ελληνικών λιμανιών

Στην Ελλάδα η συμμόρφωση των λιμανιών στις απαιτήσεις του Κώδικα προχωράει αργά αλλά σταθερά, έχοντας ωστόσο ξεπεράσει κατά πολύ την τελική ημερομηνία της 1<sup>ης</sup> Ιουλίου 2004. Το μεγάλο πρόβλημα έγκειται στον πολύ μεγάλο αριθμό λιμένων που πρέπει να προσαρμοσθούν και το κόστος που θα προκύψει τόσο ως προς τα έργα υποδομών και εξοπλισμών αλλά κυρίως ως προς το προσωπικό φύλαξης που θα πρέπει να προσληφθεί.

Ο αρμόδιος (και μοναδικός) φορέας για την επίβλεψη των απαιτήσεων της τροποποιημένης SOLAS και του ISPS είναι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN).

Από τα παραπάνω λιμάνια η Αλεξανδρούπολη, ο Βόλος, η Ελευσίνα, η Ηγουμενίτσα το Ηράκλειο, η Καβάλα, η Κέρκυρα, το Λαύριο, η Πάτρα και η Ραφήνα έχουν με τον Νόμο 2932/01 μετατραπεί σε Οργανισμούς Λιμένων. Κατά συνέπεια για τα λιμάνια αυτά καθώς και για τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη την ευθύνη συμμόρφωσης με τις νέες απαιτήσεις έχουν τα Διοικητικά τους Συμβούλια. Για τα υπόλοιπα λιμάνια που θεωρούνται κρατικά την ευθύνη έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το οποίο επιπρόσθετα μέχρι την 1 Ιουλίου 2007 πρέπει να αποφασίσει την έκταση στην οποία θα εφαρμοσθούν οι διατάξεις του Κανονισμού 725/2004 σε διάφορες άλλες κατηγορίες εσωτερικών πλόων πέραν της κατηγορίας Α καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που υποδέχονται τα πλοία αυτά.

Στα πλαίσια της προετοιμασίας του για την εφαρμογή των νέων υποχρεώσεων το YEN:

- πραγματοποίησε σεμινάρια σε υπευθύνους ασφάλειας των ναυτιλιακών εταιρειών και σε αξιωματικούς ασφάλειας πλοίων, με αντικείμενο τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα,
- πραγματοποίησε τον Ιούλιο του 2004 τρεις ενημερωτικές ημερίδες, με τη συμμετοχή εκπροσώπων των Ναυτιλιακών Ενώσεων, των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμονες) και των Ναυτιλιακών Εταιρειών αντίστοιχα,
- απέστειλε προς τους υπόχρεους φορείς διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων εγκύκλιο για την έγκαιρη προετοιμασία και συμμόρφωσή τους με τις νέες απαιτήσεις της ΔΣ SOLAS,
- συνέστησε στο YEN ειδική Διεύθυνση για την υλοποίηση του Κώδικα. Η νέα αυτή Διεύθυνση – «Διεύθυνση Έλεγχου της Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ΔΕΔΑΠΛΕ) υπάγεται στον Κλάδο Ναυτιλιακής Πολιτικής του YEN και έχει ταυτόχρονα και την ευθύνη για την παρακολούθηση των θεμάτων του ISM,

- εκπόνησε Προεδρικό Διάταγμα για την ενσωμάτωση του Κώδικα στο εσωτερικό μας Δίκαιο,
- δημοσίευσε οδηγίες για την εφαρμογή του Κώδικα ISPS στα υπόχρεα υπό ελληνική σημαία πλοία αναφορικά με τις διαδικασίες πιστοποίησης αυτών,
- κατάρτισε Μητρώο Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας οι οποίοι θα παρέχουν τις προβλεπόμενες από τον Κώδικα υπηρεσίες αναφορικά με την έγκριση των σχεδίων ασφαλείας και την πιστοποίηση των πλοίων,
- πραγματοποίησε εκπαιδευτικά σεμινάρια για τα στελέχη του ΥΕΝ προκειμένου να πιστοποιηθούν για τη διενέργεια ελέγχων πλοίων,
- κατάρτισε Υπουργική Απόφαση για την αποδοχή των τύπων Συστημάτων Συναγερμού Ασφαλείας Πλοίων με τα οποία υποχρεούνται να εφοδιαστούν τα πλοία.<sup>26</sup>

Παρόλα αυτά η αδυναμία έγκαιρης συμμόρφωσης προκαλεί ανησυχία για το μέλλον των ελληνικών λιμένων και την θέση τους στο διεθνές εμπόριο υπό τον κίνδυνο να μπουν αυτά σε κάποια μαύρη λίστα. Τουλάχιστον το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας , ο Πειραιάς , ενισχύθηκε με σημαντικό εξοπλισμό προκειμένου για την φιλοξενία κρουαζιερόπλοιων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, όπου τα μέτρα που εφαρμόστηκαν ήταν κατά πολύ πιο αυστηρά από αυτά που προβλέπονται στον Κώδικα. Αυτή η «κληρονομιά» των Ολυμπιακών Αγώνων συνίσταται κυρίως:

- στην ενίσχυση της περιφράξης του λιμανιού με ειδικούς αισθητήρες περιμετρικά της Ολυμπιακής ζώνης,
- στις κάμερες κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης που τοποθετήθηκαν σε όλο το φράχτη που ελέγχουν την πρόσβαση,
- στις κινούμενες κάμερες μέσα στο χώρο των εγκαταστάσεων,
- στην ενίσχυση του φωτισμού σε όλο το λιμάνι,
- στην εγκατάσταση συσκευών ανίχνευσης υποθαλάσσιας δραστηριότητας – sonar,
- στην υλοποίηση προγράμματος εγκατάστασης συστημάτων ανίχνευσης ραδιενέργειας στους χώρους εισόδου του εμπορευματικού (ΣΕΜΠΟ) και του επιβατικού λιμένα του ΟΛΠ,

Επιπρόσθετα ως γνωστόν η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού του Πειραιά υποστηρίζεται από Vessel Traffic System για τον έλεγχο και την ηλεκτρονική παρακολούθηση των εισερχομένων και εξερχομένων πλοίων , την αναγνώριση τους , την αναγνώριση της πορείας τους, του φορτίου τους κλπ.

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω ο Πειραιάς έστω και αν δεν να έχει συμμορφωθεί ακόμα στις απαιτήσεις του ISPS φαίνεται ότι δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα της «μαύρης λίστας» ή των κυρώσεων για την μη εκπλήρωση των απαιτήσεων του

<sup>26</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: [www.yen.gr](http://www.yen.gr)



Κοινοτικού Δικαίου , στην βάση της δυνατότητας εφαρμογής των ισοδύναμων μέτρων. Λιγότερο ή περισσότερο το ίδιο ισχύει και για τα άλλα Ολυμπιακά λιμάνια (Θεσσαλονίκη, Βόλος , Πάτρα και Ηράκλειο). Τον Αύγουστο του 2004 μάλιστα δύο ανώτατοι αξιωματούχοι του IMO ο Νικόλαος Χαραλάμπους, τμηματάρχης του IMO και ο Chris Trelawny, ανώτερος τεχνικός υπάλληλος του τμήματος ναυτικής ασφάλειας του IMO, επισκέφθηκαν το λιμάνι του Πειραιά και μετά και από την ενημέρωση που τους έγινε εξέφρασαν την απόλυτη ικανοποίησή τους για τα μέτρα ασφαλείας και τόνισαν ότι καλύπτονται πλήρως οι απαιτήσεις του ISPS.<sup>11</sup>

Το πρόγραμμα προσαρμογής των λιμένων στις προϋποθέσεις ασφαλείας του Κώδικα προβλέπει τρία στάδια.

Το πρώτο αφορά την εκπόνηση μελετών, το δεύτερο την προμήθεια του εξοπλισμού και το τρίτο την ανάθεση του έργου της φύλαξης.

Για την χρηματοδότη της πρώτης φάσης το YEN εξασφάλισε από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ποσό τριών εκατομμυρίων ευρώ για την εκπόνηση των μελετών Αξιολόγησης Ασφάλειας και Σχεδίων Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων για το σύνολο των κρατικών λιμένων (68 λιμένες).

Παράλληλα οι Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. έχουν ήδη προχωρήσει στην εκπόνηση των σχετικών μελετών με δικούς τους πόρους, εκτός από τον Οργανισμό Λιμένος Ραφήνας , καθόσον στο λιμάνι αυτό δεν καταπλέουν πλοία εξωτερικού. Για τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας έχουν κατακυρωθεί οι ανάδοχοι σε εννιά εξ αυτών (Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Ελευσίνα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πειραιάς), ενώ σε δύο λιμάνια (Θεσσαλονίκη και Πάτρα) ο διαγωνισμός ανάθεσης των μελετών θα επαναληφθεί.

Συνολικά για τους κρατικούς λιμένες και τους Οργανισμούς Λιμένων το κόστος μόνο για τις μελέτες αναμένεται να φτάσει τα 6.5 εκατομμύρια ευρώ ενώ το τελικό κόστος που θα βαρύνει τους λιμένες στην Ελλάδα αναμένεται να προκύψει ανάλογα με τις ανάγκες ασφαλείας που θα αναδείξουν οι παραπάνω μελέτες.

Για την διενέργεια των παραπάνω διαγωνισμών είχε προηγηθεί η διαδικασία της αναγνώρισης από το YEN των Εξουσιοδοτημένων Οργανισμών Ασφάλειας που θα μπορούν σύμφωνα με την SOLAS να εκπονούν Σχέδια Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων και σχέδια αξιολόγησης Λιμενικών Εγκαταστάσεων στην Ελλάδα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κώδικα ISPS. Οι φορείς που μέχρι σήμερα έχουν αναγνωρισθεί και καταχωρηθεί στο ειδικό Μητρώο Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας που δημιουργήθηκε στην Ελλάδα είναι οι ακόλουθες εταιρείες:

1. European Sec. AE
2. Ευρωασφάλεια AE
3. Insb
4. Isds Hellas
5. Aspis Security

<sup>11</sup> Εφημερίδα Ναυτεμπορική, [www.naftemporiki.com](http://www.naftemporiki.com)

6. Arion Electronics Abee
7. Delta Force Security
8. Karakitsos Security
9. Wackenhut Security Hellas
10. Lloyd's Register Emea
11. Κύκλος Ασφάλειας ΑΕ
12. Control Risks Group
13. Ρόγκαν & Συνεργάτες
14. Κατράντζος Security.

Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη φάση, δηλαδή τους διαγωνισμούς για την προμήθεια του εξοπλισμού ασφαλείας των κρατικών λιμένων, επιδίωξη του ΥΕΝ είναι να γίνει ένας διαγωνισμός υπό την εποπτεία του ΥΕΝ , έτσι ώστε η προμήθεια του εξοπλισμού να γίνει από μία εταιρεία, για να διασφαλισθεί η ομοιογένεια και η συμβατότητα του εξοπλισμού για όλα τα λιμάνια.<sup>26</sup>

Τέλος, η τρίτη φάση αφορά στη φύλαξη των λιμανιών, η οποία είτε θα γίνει από ιδιωτικές εταιρείες μέσω διαγωνισμού ή α μέσω της πρόσληψης ειδικού προσωπικού από τους Οργανισμούς Λιμένων είτε από το Λιμενικό Σώμα, είτε θα γίνει μέσω ενός συνδυασμού λύσεων μεταξύ των παραπάνω επιλογών.

Στην περίπτωση που η απαίτηση της φύλαξης των λιμένων ανατεθεί στο Λιμενικό Σώμα θα πρέπει να εξετασθεί η ενδεχόμενη ανάγκη ενίσχυσης της Οργανικής Δύναμης του Σώματος, όπως άλλωστε έκανε και η αμερικανική ακτοφυλακή. Στην περίπτωση που οι ιδιωτικοί λιμένες αναθέσουν την φύλαξη τους σε εταιρείες security τα ζητήματα που προκύπτουν έχουν να κάνουν:

-με την χρηματοδότηση των λιμένων για την πρόσληψη του προσωπικού αυτού , καθώς μάλλον θα πρέπει να θεωρείται απίθανο να μπορέσουν οι φορείς αυτοί να αντεπεξέλθουν σε αυτό το επιπλέον σταθερό κόστος,

-με την χορήγηση της κατάλληλης εκπαίδευσης και του κατάλληλου ατομικού εξοπλισμού στο προσωπικό αυτό και την απαραίτητη προϋπόθεση της εξοικείωσης του με το περιβάλλον των λιμανιών και τα πλοίων και

-με τον σαφή προσδιορισμό των αρμοδιοτήτων του προσωπικού αυτού και την ρύθμιση των θεμάτων που θα διέπουν την σχέση και συνεργασία τους με το Λιμενικό Σώμα και τους εργαζόμενους στους λιμένες.

Σε ό,τι αφορά το ποιον θα επιβαρύνει το κόστος προσαρμογής, οι επιλογές της χώρας μας δεν είναι πολλές, καθώς ο Κρατικός Προϋπολογισμός αδυνατεί να καλύψει το μεγάλο αυτό πόσο. Έτσι, όλες οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι οι χρήστες των λιμένων θα κληθούν να καλύψουν το υπέρογκο αυτό κόστος. Ανάλογη πολιτική ακολούθησαν, άλλωστε, και άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

---

<sup>26</sup> Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: [www.yen.gr](http://www.yen.gr)

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Σεπτέμβριο του 2005 το Υπουργείο Εμπορική Ναυτιλίας υπέγραψε σύμβαση, μετά από διαγωνισμό, με τον Lloyd's Register EMEA για την παροχή υπηρεσιών συμβούλου σε ό,τι αφορά το συντονισμό και παρακολούθηση του συνόλου των ενεργειών που συνδέονται με την εκπόνηση μελετών Αξιολόγησης Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΑΑΛΕ) και Σχεδίων Ασφάλειας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΣΑΛΕ) των υπόχρεων δημοσίων λιμένων της χώρας.

## 12.2 Τα νέα μέτρα ασφάλειας και η ελληνική ακτοπλοΐα

Στην πράξη τα νέα μέτρα στα ακτοπλοϊκά πλοία σημαίνουν τις παρακάτω κυρίως αλλαγές:

- εντός του πλοίου απαγορεύεται να ταξιδεύουν ασυνόδευτα αυτοκίνητα,
- τα δέματα των ιδιωτικών μεταφορικών εταιρειών ελέγχονται από το πλήρωμα και από ειδικά ανιχνευτικά μηχανήματα,
- οι επιβάτες απαγορεύεται να έχουν πρόσβαση εκτός από την γέφυρα και το μηχανοστάσιο και σε άλλες περιοχές του πλοίου που θεωρούνται κρίσιμες σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας. Τέτοιες περιοχές είναι οι χώροι που περιέχουν εξοπλισμό και συστήματα ασφαλείας και επιτήρησης, οι χώροι που περιέχουν πίνακες χειρισμού του συστήματος φωτισμού, οι χώροι συστημάτων εξαερισμού και κλιματισμού, οι χώροι με πρόσβαση σε δεξαμενές πόσιμου νερού, οι χώροι που υπάρχουν εφόδια και οι χώροι ενδιαίτησης του πληρώματος,
- όλοι οι χώροι θα πρέπει να φυλάσσονται ή να εποπτεύονται από μέλη του πληρώματος. Αν κάποιος επιβάτης θελήσει να μεταβεί στη γέφυρα, θα πρέπει να ζητήσει άδεια από τον αξιωματικό του πλοίου.

Όπως είναι γνωστό ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2005 μόνο για τα ακτοπλοϊκά πλοία που εκτελούν πλόες Α΄ Κατηγορίας, όπως οι κατηγορίες αυτές προσδιορίζονται από την Οδηγία 98/18 της Ε.Ε. «για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία». Ειδικότερα σύμφωνα με την παραπάνω Οδηγία ως πλοία που ανήκουν στην Κατηγορία Α είναι εκείνα που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια κατά την πορεία των οποίων απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλα από την ακτογραμμή η οποία αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας, όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί.

Οι διαδρομές αυτές καθώς και τα πλοία που δραστηριοποιούνται τακτικά σε αυτές και ως εκ τούτου είναι υπόχρεα συμμόρφωσης έχουν ως ακολούθως:

- Πειραιάς-Ρέθυμνο (Ε/Γ-Ο/Γ ΠΡΕΒΕΛΗΣ)
- Πειραιάς-Χανιά (Ε/Γ-Ο/Γ ΛΙΣΟΣ, ΛΑΤΩ, HIGHSPEED 4)
- Πειραιάς-Ηράκλειο (Ε/Γ-Ο/Γ ΚΡΗΤΗ I, ΚΡΗΤΗ II, ΚΝΩΣΟΣ ΠΑΛΑΣ, ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ)
- Άγιος Νικόλαος Λασιθίου-Μήλος (Ε/Γ-Ο/Γ ΒΙΤΣΕΝΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ, ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ)
- Αλόνησος-Θεσσαλονίκη
- Βόλος-Μυτιλήνη (Ε/Γ-Ο/Γ ΣΑΟΣ II)
- Ηράκλειο-Κάσος
- Ηράκλειο-Σαντορίνη (Ε/Γ FLYING CAT 4, SUPERJET)

- Λήμνος-Σκιάθος
- Νέος Μαρμαράς Χαλκιδικής –Σκιάθος
- Τήνος –Χίος

Η νησιωτική ιδιαιτερότητα της χώρας δημιουργεί πολύπλοκες καταστάσεις ως προς τις παραπάνω διαδρομές και την ανάγκη για συμμόρφωση με τον Κανονισμό 725/2004 όλων των λιμένων στους οποίους προσεγγίζουν υπόχρεα πλοία.

Για παράδειγμα:

- όπως προκύπτει από τις προαναφερθείσες διαδρομές κάποιες από αυτές είναι ανενεργές, χωρίς αυτό να αποκλείει την μελλοντική δραστηριοποίηση κάποιου πλοίου, η οποία εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από τα επιχειρηματικά σχέδια κάποιου πλοιοκτήτη, γεγονός όμως που θα σημαίνει την μελλοντική ανάγκη προσαρμογής των λιμένων αυτών στις νέες απαιτήσεις.

- ορισμένα από τα παραπάνω υπόχρεα πλοία προσεγγίζουν στα δρομολόγια τους και ορισμένους πολύ μικρούς λιμένες οι οποίοι με βάση την κατά γράμμα ερμηνεία του Κανονισμού θα πρέπει να συμμορφωθούν. Για παράδειγμα το πλοίο ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ εκτελεί το δρομολόγιο ΠΕΙΡΑΙΑΣ- ΜΗΛΟΣ-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ- ΣΗΤΕΙΑ- ΚΑΣΟΣ-ΚΑΡΠΑΘΟΣ- ΔΙΑΦΑΝΙ- ΧΑΛΚΗ-ΡΟΔΟΣ. Λόγω του μέρους του δρομολογίου μεταξύ Μήλου-Αγίου Νικολάου το πλοίο χαρακτηρίζεται ως κατηγορίας Α΄. Παράλληλα όμως συνεπάγεται ότι λιμάνια όπως η Κάσος, το Διαφάνι και η Χάλκη θα πρέπει να εφαρμόσουν τον Κώδικα ISPS. Μια τέτοια λογική μπορεί να είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό όμως σίγουρα θα πρέπει να θεωρείται εκτός του πνεύματος και του σκοπού του ως προς τα λιμάνια που θα πρέπει να προστατευθούν. Επομένως η αυστηρή ερμηνεία του Κανονισμού θα αναγκάσει τα λιμάνια αυτά να προβούν σε υπερβολικά και μάλλον άσκοπα για το μέγεθος και την σημασία τους έξοδα ή εναλλακτικά θα επιφέρει την αλλαγή στον τρόπο εκτέλεσης των δρομολογίων ο οποίος όμως είναι εκείνος που παραδοσιακά και επί δεκαετίες εξυπηρετεί τους κατοίκους των νησιών αυτών.

Οποσδήποτε οι ακτοπολικές εταιρείες που εφαρμόζουν τα νέα μέτρα έχουν ένα πολύ δύσκολο έργο. Τα ακτοπλοϊα πλοία μεταφέρουν το δυσκολότερο «φορτίο» - τους επιβάτες και οι εταιρείες μέσω των πληρωμάτων τους καλούνται να εφαρμόσουν μια σειρά από αστυνομικά μέτρα.

Σε ένα ακτοπλοϊκό πλοίο δεν είναι δυνατόν, ούτε είναι σωστό, ο επιβάτης να παρακολουθείται διαρκώς ή να θεωρείται εκ των προτέρων και χωρίς λόγο ύποπτος. Παρόλα αυτά ένας επιβάτης που μπορεί να παρεισφρήσει σε φυλασσόμενους χώρους χωρίς να γίνει αντιληπτός μπορεί να προκαλέσει τεράστια ζημία. Ο ISPS θεωρεί ύποπτους όσους επιβάτες των ακτοπλοϊκών πλοίων θελήσουν να μάθουν κάποια λεπτομέρεια για το πλοίο που ταξιδεύουν. Ωστόσο δεν είναι λίγοι και εκείνοι που από απλή περιέργεια ή από την αγάπη τους για τα πλοία θέλουν να εξερευνήσουν όσο περισσότερο μπορούν αυτά κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να εφαρμόζονται με τρόπο διακριτικό που να μην προσβάλουν, να μην ενοχλούν και να μην τρομάζουν τους επιβάτες και κατ'επέκταση να μην θίγεται η «εικόνα» της εταιρείας η οποία αποτελεί σημαντικό περιουσιακό της στοιχείο. Είναι βέβαιο ότι οι αλλοδαποί επιβάτες θεωρούν

το ταξίδι τους με ένα ακτοπλοϊκό πλοίο ως μέρος των διακοπών τους στην Ελλάδα και επιστρέφοντας στην πατρίδα τους κρατούν τις αναμνήσεις τους από αυτό. Μια μη διακριτική αντιμετώπιση τους στο πλοίο ή στο λιμάνι θα μπορούσε να τους προκαλέσει το αίσθημα του «στρατοκρατούμενου» κράτους, γεγονός που σίγουρα θα ήταν εις βάρος του τουρισμού της χώρας. Κατά κανόνα οι αλλοδαποί επιβάτες γνωρίζουν την αναγκαιότητα των μέτρων και είναι διατεθειμένοι να δεχθούν περιοριστικά μέτρα εις βάρος τους ως ένα βαθμό, ο οποίος εξαρτάται από τις ανάλογες εμπειρίες που έχουν στην πατρίδα τους. Άλλωστε ο ίδιος ο Κώδικας ISPS δεν παραλείπει να τονίσει ότι «κάθε έρευνα σε επιβάτη που θεωρείται ύποπτος θα πρέπει να γίνεται έτσι ώστε να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα ανθρώπινα δικαιώματα και να διασφαλίζεται η ανθρώπινη αξιοπρέπεια». Ο Κώδικας όμως απλώς καθιερώνει μια γενική αρχή χωρίς να επεκτείνεται ή να δίνει διευκρινήσεις για την εφαρμογή της. Τίθεται λοιπόν ένα πρόβλημα ισορροπίας που οι ακτοπλοϊκές εταιρείες και τα λιμάνια καλούνται να λύσουν για την αποφυγή υπερβολών που μπορούν να βλάψουν τις ίδιες τις εταιρείες και τα λιμάνια αλλά και την χώρα. Η ανάγκη εξειδικευμένης εκπαίδευσης των πληρωμάτων και του προσωπικού των λιμανιών στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να θεωρείται επιτακτική. Μια τέτοια εκπαίδευση θα πρέπει να περιλαμβάνει την συμπεριφορά των πληρωμάτων απέναντι στους επιβάτες κατά τις σύνηθες διαδικασίες αλλά και την διαχείριση των επιβατών στην περίπτωση ανάγκης. Είναι προφανές ότι η εκπαίδευση αυτή ξεπερνάει την βασική εκπαίδευση επάνω στον ISPS, που τα πληρώματα των φορτηγών πλοίων λαμβάνουν, συνδυάζοντας την ασφάλεια με το marketing, την ψυχολογία και αστυνομικές τακτικές «διαχείρισης πλήθους» και «παρακολούθησης υπόπτων».

### **13. Η χρήση της τεχνολογίας για την κάλυψη των κενών στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας**

Λίγο ως πολύ τα κενά στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας έχουν περιγραφεί στις σελίδες της παρούσας εργασίας και συνοπτικά θα μπορούσε να ειπωθεί ότι σχετίζονται:<sup>15</sup>

- με την ανάγκη διασφάλισης της ακεραιότητας του φορτίου,
- με την ανάγκη εξακρίβωσης του περιεχομένου του φορτίου,
- με την ανάγκη διασφάλισης ενός συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ροής των πληροφοριών που σχετίζονται με το φορτίο,
- με την ανάγκη διασφάλισης ενός συστήματος αποτελεσματικής επεξεργασίας των πληροφοριών για την λήψη αποφάσεων,
- με την ανάγκη διασφάλισης της αποτροπής της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η χρήση της τεχνολογίας στην κάλυψη των παραπάνω κενών μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά πολύτιμη. Ωστόσο ένα βασικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη είναι ότι οι όποιες λύσεις προτείνονται θα πρέπει να πληρούν την προϋπόθεση ότι δεν θα διαταράσσουν τις ροές του εμπορίου, πχ προκαλώντας υπερβολικές καθυστερήσεις.

Οι παραπάνω λύσεις θα μπορούσαν να ομαδοποιηθούν ως ακολούθως:

#### **13.1 Βιομετρικά εργαλεία**

Τα βιομετρικά εργαλεία χρησιμεύουν στην διασφάλιση της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις ενώ μπορούν να έχουν εξαιρετική εφαρμογή και στα κρουαζιερόπλοια.

Η αναγνώριση του δαχτυλικού αποτυπώματος αποτελεί την πιο δημοφιλή λύση στον τομέα αυτό. Και τούτο διότι σε αντίθεση με το παρελθόν τα συστήματα αυτά αποτελούν έτοιμα εμπορικά προϊόντα που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με απλούς ηλεκτρονικούς υπολογιστές (pc) και πωλούνται στα ράφια καταστημάτων. Κατά συνέπεια το κόστος τους είναι εξαιρετικά φτηνό, η εγκατάστασή τους άμεση, η χρήση τους απλή και το μέγεθος τους μικρό και λειτουργικό.

Άλλες πιο προχωρημένες λύσεις στον τομέα των βιομετρικών εργαλείων είναι η αναγνώριση φωνής, η αναγνώριση των χαρακτηριστικών των προσώπων και η αναγνώριση της ίριδας του ματιού. Συστήματα που συνδυάζουν περισσότερους από έναν από τους παραπάνω ελέγχους μπορούν να αναπτυχθούν κατά παραγγελία και αν και κοστίζουν σχετικά ακριβότερα μπορούν να εξασφαλίσουν την 100% επιτυχία στον εντοπισμό της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης αλλά και να ελαχιστοποιήσουν τους λάθος συναγερμούς.

---

<sup>15</sup>Dale Ferriere, Using technology to bridge maritime security gaps, ανασύρθηκε από [www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf](http://www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf)

### **13.2 Radio Frequency Identification Tags**

Τα συστήματα αυτά συνίστανται σε ένα μικροτσίπ προσαρτημένο σε μια κεραία το οποίο τοποθετείται στο φορτίο. Σκοπός τους είναι η αποστολή προς τις αρχές μέσω ραδιοκυμάτων μιας δέσμης πληροφοριών (tags) σχετικά με το φορτίο που πρόκειται να καταπλεύσει στον λιμένα όπως το είδος του φορτίου, ο αποστολέας, ο παραλήπτης κλπ. Το σύστημα αυτό τοποθετείται εξωτερικά του φορτίου αν και είναι δυνατόν να τοποθετηθεί και εσωτερικά σε αυτό για να αποκλεισθεί ο κίνδυνος της εκούσιας αφαίρεσης του. Οι λύσεις αυτές χρησιμοποιούνται συνήθως στα container και η σημασία τους είναι προφανής ως προς την αξιολόγηση από τις αρχές των πληροφοριών αυτών. Η αξιοποίηση των ηλεκτρονικών δεσμών πληροφοριών θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και για έναν επιπλέον σκοπό και συγκεκριμένα για την κατάργηση της σήμανσης των επικίνδυνων φορτίων με τις ειδικές πινακίδες που σήμερα χρησιμοποιούνται και τοποθετούνται εμφανώς επάνω στο φορτίο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα για τα Επικίνδυνα Φορτία. Οι εμφανείς πινακίδες κάνουν γνωστό το είδος και τις ιδιότητες του φορτίου (εκρηκτικό, μολυσματικό, ραδιενεργό κλπ) σε όλους και επομένως και στους πιθανούς τρομοκράτες που ενδεχομένως να χρησιμοποιούσαν αυτήν την πληροφορία για τους σκοπούς τους. Η αντικατάσταση των πινακίδων με την ηλεκτρονική διακίνηση της σχετικής πληροφορίας θα αφαιρούσε από τους τρομοκράτες το πλεονέκτημα αυτό.

### **13.3 Τα έξυπνα εμπορευματοκιβώτια**

Η ακεραιότητα του εμπορευματοκιβωτίου θα μπορεί να διασφαλισθεί και με την χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων που τοποθετούνται μέσα σε αυτό. Τέτοια συστήματα ανιχνεύουν οποιαδήποτε κίνηση μέσα στο container ή οποιαδήποτε απόπειρα παραβίασης των θυρών του και εκπέμπουν σήματα συναγερμού. Τέτοια συστήματα ωστόσο είναι αρκετά ακριβά και μέχρι σήμερα χρησιμοποιούνται μόνο για εμπορευματοκιβώτια που περιέχουν εμπορεύματα υψηλής αξίας.

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

### **13.4 Η ηλεκτρονική παρακολούθηση της θέσης του container (tracking)**

Ενώ τα προαναφερθέντα συστήματα ενημερώνουν για την αλλαγή της κατάστασης στο container (πχ άνοιγμα θύρας) υπάρχουν και περισσότερο εξελιγμένα από αυτά που μέσω των δικτύων GPS (Global Positioning System) ή και GSM (Global System for Mobiles) εντοπίζουν την θέση του κιβωτίου ανά πάσα στιγμή. Με τον τρόπο αυτό τα container παρακολουθούνται από τους αποστολείς, τους forwarders ή τις αρχές ασφαλείας ενώ

σε περίπτωση προσπάθειας παραβίασης τους για την αλλοίωση του περιεχόμενου τους εκπέμπετε συναγερμός. Ωστόσο τα παραπάνω δίκτυα δεν προσφέρουν κάλυψη σε παγκόσμια εμβέλεια και αυτό μάλλον όχι λόγω έλλειψης τεχνολογίας αλλά περισσότερο λόγω της απροθυμίας των ενδιαφερομένων να προχωρήσουν σε αυτού του είδους τις τεχνολογικές εξελίξεις λαμβάνοντας υπόψη ότι ούτος ή άλλως τα εμπορευματοκιβώτια ασφαλιζονται έναντι της περίπτωσης της κλοπής.

Η παρακολούθηση της κατάστασης του container μπορεί να γίνει ακόμα και μέσα από το internet και κατά συνέπεια από οποιοδήποτε σημείο του κόσμου, χωρίς την μεσολάβηση οποιοδήποτε άλλου ειδικά σχεδιασμένου (και επομένως πολύ ακριβού) συστήματος. Ωστόσο τα κενά στην ασφάλεια του διαδικτύου και οι περιπτώσεις παραβίασης συστημάτων εταιρειών από hackers που καθημερινά έρχονται στο φως της δημοσιότητας σίγουρα προβληματίζουν για το τι θα μπορούσε να συμβεί αν τρομοκράτες με γνώσεις hacking κατάφεραν να αποκτήσουν τις πληροφορίες αυτές.

### 13.5 Ηλεκτρονικές σφραγίδες

Η διατήρηση της ακεραιότητας του container κατά την διακίνηση του μέσα στα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας δεν είναι εγγυημένη. Σε μια μη καλά ελεγχόμενη τοποθεσία, την κατάλληλη στιγμή ένα container μπορεί να ανοιχθεί και το περιεχόμενο του να αλλοιωθεί. Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να γίνει αυτό και μάλιστα χωρίς να αλλοιωθεί η σφραγίδα του εμπορευματοκιβωτίου, κάτι που θα φανέρωνε την πράξη αυτή και θα κινούσε την υποψία των αρχών. Και αυτό γιατί σε αντίθεση με το εμπορευματοκιβώτιο αυτό καθαυτό καμία υποχρεωτική τυποποίηση δεν υφίσταται ως προς την σφραγίδα ασφαλείας του, αν και έχουν αναπτυχθεί κάποια σχετικά πρότυπα (πχ ISO PAS 17712).

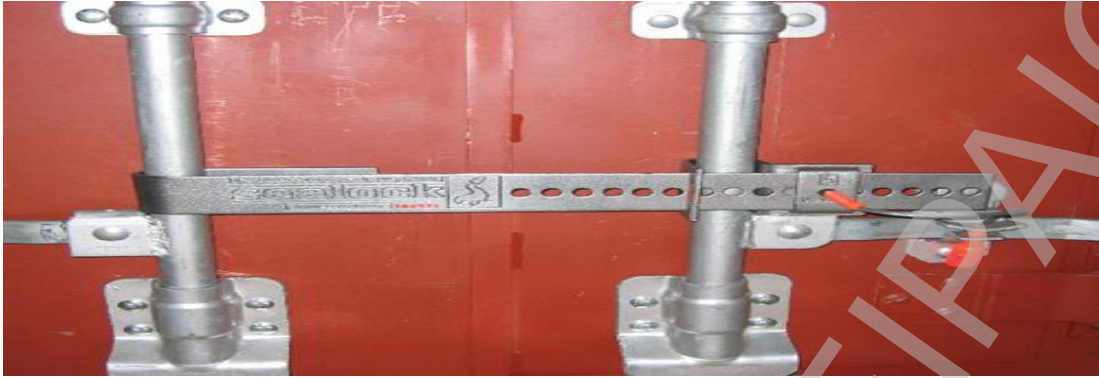
<sup>20</sup> Βέβαια ακόμα και στην περίπτωση της υιοθέτησης μέτρων που θα προβλέπουν την υποχρέωση σφράγισης των container με σφραγίδες που θα πληρούν τυποποιημένες προδιαγραφές, ένας τρομοκράτης που διαθέτει τον κατάλληλο χρόνο για να δράσει θα μπορούσε να κόψει τα πλευρά του container, να αλλοιώσει το περιεχόμενο του και στην συνέχεια να επανασυγκολίσει και να βάψει το κομμένο πλευρικό τμήμα. Σε αυτήν την περίπτωση σίγουρα θα μείνουν κάποιες ενδείξεις από την συγκόλληση και την βαφή, που όμως έγκειται στην επαγρύπνηση των ανθρώπων που διαχειρίζονται τα εμπορευματοκιβώτια να τις εντοπίσουν και ως εκ τούτου δεν αποκαλείται να περάσουν απαρατήρητες.

Οι υπολογιζόμενες απώλειες από την κλοπή εμπορευματοκιβωτίων ανέρχονται ετησίως σε 30-50 δισεκατομμύρια δολάρια. Στις περισσότερες των περιπτώσεων κλοπής έχει διαπιστωθεί ότι εμπλέκονται και υπάλληλοι του λιμένα ή άλλοι εργαζόμενοι που έχουν πρόσβαση σε αυτόν. Αυτό είναι λογικό αν σκεφτεί κανείς ότι η «εκ των έσω» πληροφόρηση είναι απαραίτητη αφενός για να παρακαμφθούν τα μέτρα φύλαξης και αφετέρου για τον εντοπισμό των container εκείνων με το μεγαλύτερης αξίας περιεχόμενο.

---

<sup>20</sup> World shipping council, In transit Container security enhancement, September 9 2003, page 4





σφραγίδα εμπορευματοκιβωτίου

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

### 13.6 Scanners

Ο πιο σίγουρος τρόπος για την εξακρίβωση του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου εξακολουθεί να είναι ο οπτικός έλεγχος που συνίσταται στο άνοιγμα του εμπορευματοκιβωτίου και την διασταύρωση του περιεχομένου του με τα αναγραφόμενα στην φορτωτική. Μια τέτοια διαδικασία χρειάζεται 8 ώρες και συνεπάγεται καθυστερήσεις στην διακίνηση του φορτίου, απασχόληση προσωπικού αλλά και την ύπαρξη επαρκών και κατάλληλων χώρων στα λιμάνια. Για τους λόγους αυτούς είναι προφανές ότι τέτοιου είδους έλεγχοι δεν μπορεί να είναι παρά μόνο δειγματοληπτικοί. Μια μέθοδος που εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια είναι η χρήση σαρωτών. Με τον τρόπο αυτό τα εμπορευματοκιβώτια περνούν μέσα από τον σαρωτή, οι χειριστές του οποίου μέσα από ειδικές οθόνες μπορούν να έχουν μια καλή εικόνα για το περιεχόμενο τους. Αν και το κόστος κτήσης τέτοιων συσκευών είναι ιδιαίτερα υψηλό στην πράξη η χρήση τους αποδείχθηκε εξαιρετικά προσοδοφόρα λόγω των κερδών που προέκυψαν από πρόστιμα και κατασχέσεις λαθραίων που εντοπίστηκαν ή λόγω των αυξημένων φόρων που υπολογίστηκαν ως αποτέλεσμα της αποτρεπτικής δράσης των συσκευών αυτών. Ωστόσο το πρόβλημα για τους σαρωτές παραμένει η απαίτηση χώρου στους λιμένες για την εγκατάστασή τους και η χρηστική συνεργασία τους με τις υπόλοιπες λειτουργίες και διαδικασίες στο λιμάνι.

Οι συσκευές σάρωσης χρησιμοποιούν την τεχνολογία των ακτινών X ή Γ για την ανίχνευση του περιεχομένου του φορτίου.<sup>23</sup> Οι προδιαγραφές τους ως προς τα φορτία

<sup>23</sup> Brian Lewis, Port security: container inspection technology, 2002 Technical Report , The Logistics Institute, page 2

που μπορούν να ανιχνεύσουν ποικίλων και κυρίως διακρίνονται σε συσκευές που μπορούν να ανιχνεύσουν ναρκωτικά ή ραδιενεργά ή μεταλλικά ή εκρηκτικά υλικά.

Ομοίως ποικίλη και το είδος και μέγεθος τους και έτσι μπορεί να έχουμε:

-φορητούς ή σταθερούς ανιχνευτές μετάλλων πχ για τον σωματικό έλεγχο επιβατών επιβατικού πλοίου και των αποσκευών τους, κατά τον τρόπο με τον οποίο η διαδικασία αυτή ακολουθείται στα αεροδρόμια.

-scanners εμπορευματοκιβωτίων τοποθετημένους σε σταθερά σημεία στα λιμάνια

-scanners για τον έλεγχο φορτίων ή εμπορευματοκιβωτίων προσαρμοσμένους σε τράκτορες που επιτρέπουν την μετακίνηση τους σε οποιοδήποτε σημείο και την θέση τους σε επιχειρησιακή λειτουργία μέσα σε λίγα μόνο λεπτά.

Βέβαια η αποτελεσματικότητα των σαρωτών σε καμία περίπτωση δεν είναι απόλυτη αφού οι ικανότητες τους είναι περιορισμένες και έτσι ενώ μπορούν εύκολα να ανιχνεύσουν οργανικές ουσίες αδυνατούν είτε να εξακριβώσουν άλλα υλικά είτε να τα διαπεράσουν. Για παράδειγμα εκρηκτικές ουσίες τοποθετημένες σε ειδικά κιβώτια ή κουτιά θα μπορούσαν να περάσουν από τον σαρωτή χωρίς να εντοπισθούν από τις ακτίνες X και για τον λόγο αυτό η εκπαίδευση και η εμπειρία του προσωπικού που χειρίζεται τα μηχανήματα αυτά είναι κρίσιμος παράγοντας. Ακόμα και ένα όπλο μαζικής καταστροφής θα μπορούσε να περάσει απαρατήρητο από έναν σαρωτή αν για παράδειγμα τοποθετούνταν στο κιβώτιο αποσυναρμολογημένο. (πχ οι χειριστές του μηχανήματος το πιθανότερο είναι να θεωρούσαν ότι πρόκειται για ανταλλακτικά αυτοκινήτων).

Το σημαντικότερο πρόβλημα με τους scanners εμπορευματοκιβωτίων είναι το υψηλό κόστος απόκτησης τους, η αδυναμία τους να ανιχνεύσουν φορτία πέραν εκείνων για τα οποία προβλέπεται στις προδιαγραφές τους και η υψηλή ακτινοβολία που εκπέμπουν που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία του προσωπικού που καθημερινά τους χειρίζεται.

Η τεχνολογία των ακτινών X στηρίζεται στην παραγωγή της εικόνας του περιεχομένου ενός container με τα αντικείμενα να παίρνουν χρωματικές αποχρώσεις ανάλογα με την πυκνότητα τους. Γνωρίζοντας την πυκνότητα συγκεκριμένων υλικών (πχ εκρηκτικών) καθίσταται δυνατός ο εντοπισμός τους από το χρώμα τους στην οθόνη του χειριστή.

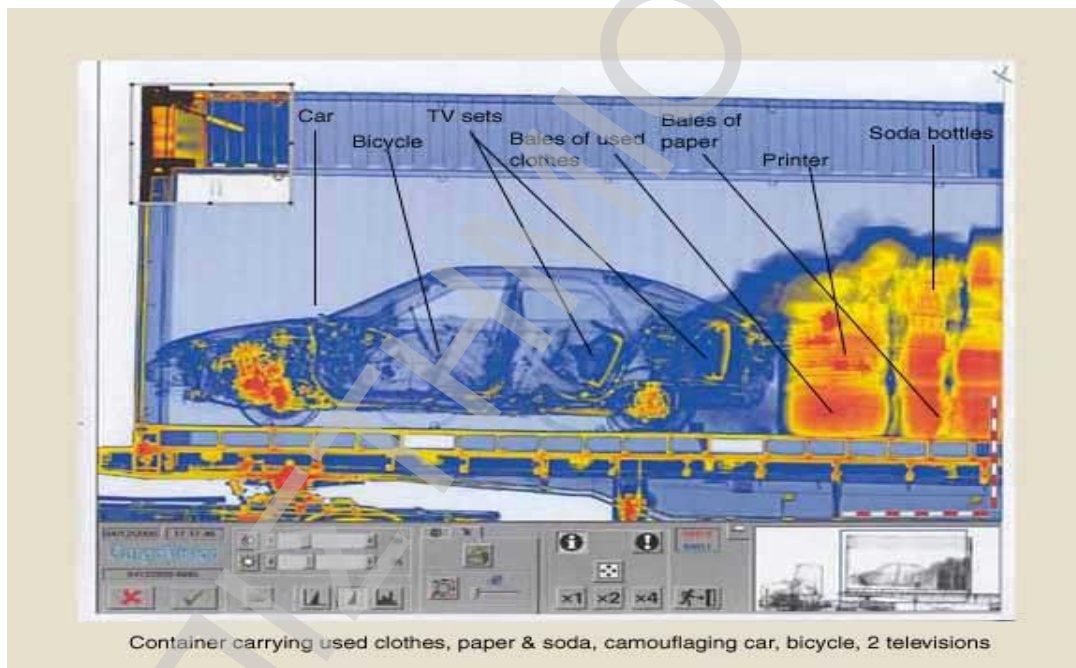
Ωστόσο σάρωση ενός τυπικού container με σαρωτή ακτινών X διαρκεί από 7 έως 15 λεπτά, ενώ η επιτυχία στον εντοπισμό των παράνομων υλικών εξαρτάται και από την ικανότητα και την εξοικείωση του χειριστή καθώς συχνά η διάγνωση δεν αποτελεί εύκολο έργο αφού ένα επικίνδυνο φορτίο μπορεί να επικαλυφθεί με υλικά που δεν επιτρέπουν την διείσδυση των ακτίνων X.

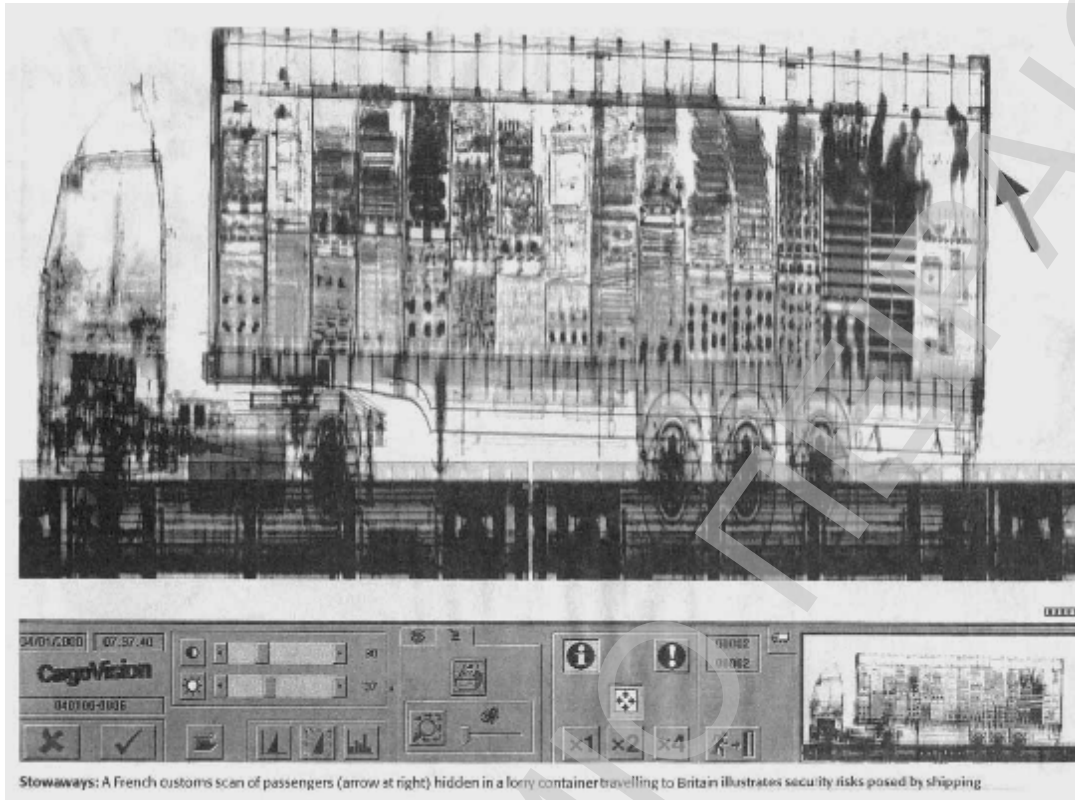
Από την άλλη πλευρά η τεχνολογία των ακτινών Γ επιτρέπει το σκανάρισμα ενός εμπορευματοκιβωτίου σε λιγότερο από 1 λεπτό, ενώ τα συστήματα αυτά στοιχίζουν 3-20 φορές λιγότερο από τα συστήματα ακτίνων X.

Πολλές προσπάθειες και πολύ έρευνα έχει γίνει για την βελτίωση της αποτελεσματικότητας των σαρωτών. Στις ΗΠΑ το κύριο βάρος έχει δοθεί στους σαρωτές που ανιχνεύουν ραδιενεργά υλικά, αλλά τέτοια μηχανήματα δεν μπορούν να ανιχνεύσουν άλλες ουσίες πχ ναρκωτικά. Συνεπώς το συμπέρασμα είναι ότι δεν υπάρχουν σαρωτές που να ανιχνεύουν όλα τα παράνομα υλικά και προφανώς δεν είναι

δυνατόν κάθε εμπορευματοκιβώτιο να περάσει από 5-6 διαφορετικούς σαρωτές σε ένα λιμάνι. Στην Μεγάλη Βρετανία 4-7% των εμπορευματοκιβωτίων περνάει μέσα από scanners, ποσοστό που υπερβαίνει το 2% της υπόλοιπης Ευρώπης και των ΗΠΑ και αν η εικόνα που προκύπτει από το σύστημα δεν είναι ξεκάθαρη, όπως συμβαίνει σε 1 κάθε 150 container οι υπάλληλοι των λιμανιών το ανοίγουν.

Το σκανάρισμα των αυτοκινήτων που πρόκειται να φορτωθούν σε car carriers πλοία απαιτεί μικρότερα σε μέγεθος συστήματα που μπορεί να τοποθετούνται στον διάδρομο που οδηγεί στον καταπέλτη του πλοίου. Έτσι τα αυτοκίνητα σκανάρονται πριν την φόρτωση τους απλώς περνώντας μέσα από τα συστήματα αυτά με χαμηλή ταχύτητα. Εναλλακτικά, λαμβάνοντας υπόψη την κατασκευαστική ομοιομορφία των αυτοκινήτων που φορτώνονται θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί λογισμικό που ανιχνεύει κάθε απόκλιση από την ομοιομορφία αυτή (πχ στο βάρος τους ή στο χρώμα που εμφανίζεται στις οθόνες με τις οποίες οι σαρωτές είναι συνδεδεμένοι)





εικόνες από scanner εμπορευματοκιβωτίου

### 13.7 Συστήματα αποτροπής πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις από την ξηρά

Ένα κλασικό τέτοιο σύστημα περιλαμβάνει:

- κατάλληλα εξοπλισμένες και στελεχωμένες πύλες εισόδου για τον έλεγχο της εξουσιοδοτημένης πρόσβασης,
- πυλώνες φωτισμού , ώστε κανένα σημείο της εγκατάστασης να μην μένει σκοτεινό κατά την διάρκεια της νύχτας,
- κάμερες παρακολούθησης που μπορεί να είναι σταθερές και περιστρεφόμενες,
- σύστημα ανάγνωσης των πινακίδων των οχημάτων που εισέρχονται στο λιμάνι,
- συρματοπλέγμα με αισθητήρες για την εκπομπή συναγερμού στην περίπτωση προσπάθειας παραβίασης του (κοπή ή υπερπήδηση του),
- εφεδρική γεννήτρια ασφαλείας για την εξασφάλιση της λειτουργίας του συστήματος στην περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος ή της σκόπιμης αποκοπής του ρεύματος από την εγκατάσταση (σαμποτάζ),
- κέντρο διοίκησης εξοπλισμένο με τηλεπικοινωνιακό εξοπλισμό και στελεχωμένο με προσωπικό ασφαλείας για την παρακολούθηση των καμερών , τον χειρισμό των περιστρεφόμενων καμερών κλπ

Οι λειτουργίες του συστήματος ασφαλείας, η συντήρηση του , τα καθήκοντα του προσωπικού ασφαλείας και οι ενέργειες τους σε περίπτωση συναγερμού θα πρέπει να περιγράφονται αναλυτικά στο σχέδιο ασφαλείας του λιμένα.

Χαρακτηριστικό τέτοιο σύστημα είναι το σύστημα C4I που εγκαταστάθηκε και λειτούργησε στην πλήρη ανάπτυξη του στους Ολυμπιακούς Λιμένες στην Ελλάδα κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

### 13.8 Συστήματα αποτροπής πρόσβασης από την θάλασσα

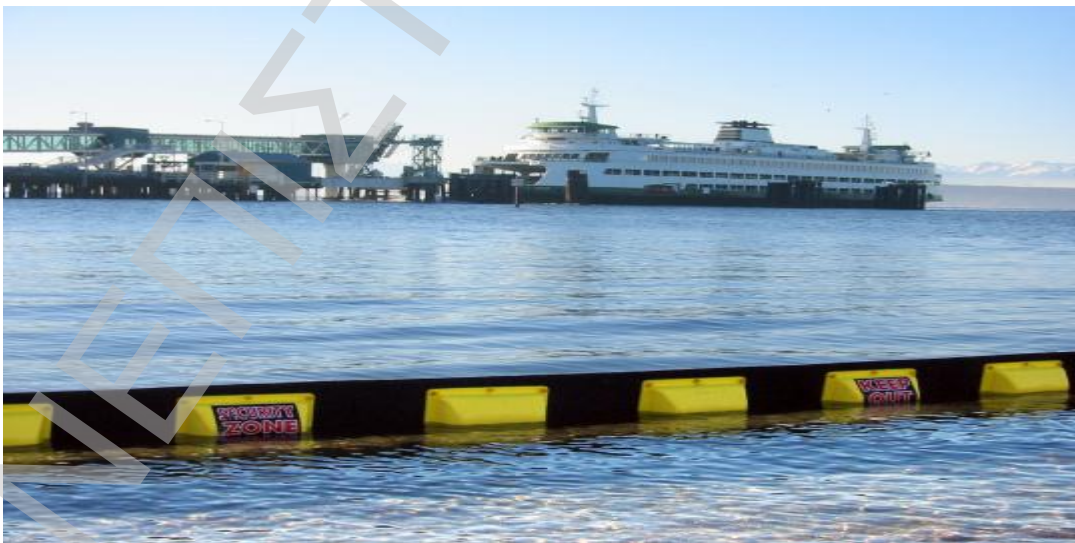
Για την αποτροπή της πρόσβασης από την θάλασσα τα πιο συνηθισμένα συστήματα είναι:

- τα πλωτά φράγματα και
- οι συσκευές παρακολούθησης της υποβρύχιας δραστηριότητας

Τα πλωτά φράγματα τοποθετούνται στην είσοδο του λιμένα ή γύρω από το πλοίο που πρέπει να προστατευθεί και καθιστούν αδύνατη την προσέγγιση σκάφους ή πλοιαρίου από το οποίο μπορεί να εκδηλωθεί τρομοκρατική επίθεση. Εναλλακτικά μπορεί να περιλαμβάνουν και αισθητήρες για την σήμανση συναγερμού σε περίπτωση επαφής με ξένο σώμα ή και συρμάτινα δίχτυα που φτάνουν μέχρι τον βυθό και στερεώνονται σε αυτόν για την αποτροπή παρείσφρησης δυτών. Όπως είναι προφανές τα πλωτά φράγματα δεν είναι λειτουργικό να χρησιμοποιούνται σε λιμένες με μεγάλη κίνηση όπου τα πλοία παραμένουν συχνά μόνο για λίγες ώρες , ούτε μπορεί να φράσσουν την είσοδο αυτών στις κανονικές συνθήκες λειτουργίας τους.

Ως εκ τούτου μπορεί να ειπωθεί ότι η χρήση τους περιορίζεται :

- για την προστασία , κυρίως πολεμικών πλοίων που καταπλέουν σε λιμάνια με μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας,
- για την προστασία πλοίων που φιλοξενούν πρόσωπα υψηλής σημασίας ή πλοίων στα οποία πραγματοποιούνται σημαντικές εκδηλώσεις με μεγάλο αριθμό καλεσμένων και
- για την προστασία των λιμένων σε επίπεδο ασφαλείας 3.



πλωτό φράγμα

Πέραν των πλωτών φραγμάτων κατά καιρούς έχουν προταθεί λύσεις όπως αυτές των ηλεκτροφόρων δικτύων που ξετυλίγονται γύρω από το πλοίο και σκοπό έχουν να επιφέρουν μη θανατηφόρες ηλεκτρικές εκκένωσης των 9000 volt σε οποιονδήποτε προσπαθήσει να ανέβει παράνομα στο πλοίο. Το δίκτυο αυτό είναι ιδανικό για πλοία που καταπλέουν σε επικίνδυνους λιμένες, χρειάζεται για να απλωθεί μόνο μερικές ώρες και αυτό μπορεί να γίνει και μόνο από την μια πλευρά του πλοίου. Το μειονέκτημα του είναι ότι δεν μπορεί να εφαρμοσθεί σε πλοία με επικίνδυνα φορτία λόγω σοβαρού κινδύνου έκρηξης.

Οι συσκευές παρακολούθησης της υποβρύχιας δραστηριότητας συνίστανται σε:

-συσκευές sonar που τοποθετούνται σε σταθερό σημείο στον βυθό και εκπέμπουν συναγερμό στην περίπτωση ανίχνευσης απόπειρας παρείσφρησης πχ από δύτε. Σήμερα στο εμπόριο είναι διαθέσιμες τέτοιες συσκευές σχεδιασμένες αποκλειστικά για την αμυντική θωράκιση των λιμένων που διακρίνονται από αντίστοιχες συσκευές που εξυπηρετούν στρατιωτικούς σκοπούς, οι οποίες λειτουργούν επιπρόσθετα και επιθετικά εξουδετερώνοντας τον εισβολέα,

-συσκευές sonar που τοποθετούνται σε περιπολούντα σκάφη και οι οποίες μεταφέρουν σε κάποιο command center τρισδιάστατες εικόνες από τον βυθό στην περιοχή που το σκάφος βρίσκεται,

-τηλεχειριζόμενα υποβρύχια ρομποτικά οχήματα που διαθέτουν μικροκάμερες ή και συστήματα ανίχνευσης εκρηκτικών ουσιών. Με τον κατάλληλο τηλεχειρισμό οι συσκευές αυτές χρησιμοποιούνται για την επιθεώρηση υφάλων πλοίων ή την επιθεώρηση του υποθαλάσσιου τμήματος των προβλητών ώστε να εξακριβωθεί ότι το πλοίο ή ο προβλήτας στον οποίο πρόκειται να καταπλεύσει το πλοίο δεν έχουν παγιδευτεί με εκρηκτικά.

Το μειονέκτημα των συσκευών sonar έγκειται στα μεγάλα ποσοστά λάθος συναγερμών που μπορεί να οφείλονται σε μεγάλα ψάρια, σκουπίδια, θαλάσσια ρεύματα κλπ. Ωστόσο από την άλλη πλευρά τα συστήματα αυτά μπορεί να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς όπως της έρευνας του θαλασσίου περιβάλλοντος, της ωκεανογραφίας κλπ.

### **13.9 Λογισμικό υποστήριξης αποφάσεων (decision support systems-targeting systems)**

Η ανάλυση των κινδύνων είναι ένα εργαλείο για τον εντοπισμό των ύποπτων φορτίων και την παρεμπόδιση τους. Ωστόσο το εργαλείο αυτό είναι τόσο ισχυρό όσο οι πληροφορίες και οι αλγόριθμοι πίσω από αυτό. Η ανάλυση του κινδύνου μπορεί να γίνει με λογισμικά συστήματα υποστήριξης αποφάσεων (decision support systems), που θα κατευθύνουν την επικέντρωση των διενεργούμενων οπτικών ελέγχων στα containers που συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες πιθανότητες να μεταφέρουν παράνομα υλικά και

επομένως θα βελτιώσουν τα ποσοστά επιτυχίας από τους διενεργούμενους ελέγχους, χωρίς να αυξηθεί ο αριθμός αυτών.

Οι εξειδικευμένες αυτές web-based εφαρμογές έχουν σαν υπόβαθρο μια μεγάλη βάση δεδομένων που αποτελείται από πληροφορίες, όπως ενδεικτικά:

- πληροφορίες σχετικά με το φορτίο που προέρχονται από τα tags που συλλέγουν,
- πληροφορίες που μέσω του διαδικτύου (on line) διοχετεύουν οι εμπλεκόμενοι με το φορτίο φορείς (πχ πλοιοκτήτριες εταιρείες τους forwarders) εφόσον αυτές τους ζητηθούν,
- πληροφορίες που αντλούνται αυτόματα από άλλες βάσεις δεδομένων σχετικά με την κατάσταση σε τρίτους λιμένες, το ιστορικό των πλοίων κλπ.

Με την χρήση του λογισμικού αυτού ο port security officer βοηθείται να λάβει σημαντικές αποφάσεις, με τεκμηριωμένο τρόπο, όπως:

- ποια εμπορευματοκιβώτια πρέπει να περάσουν από φυσικό έλεγχο κατά την δειγματοληπτική διαδικασία (targeting)
- αν θα πρέπει να επιτραπεί η είσοδος του πλοίου ή αν αυτό θα πρέπει να κρατηθεί έξω από τον λιμένα

Η μέθοδος αυτή εφαρμόζοταν και μέχρι σήμερα για τον εντοπισμό λαθραίων φορτίων και άλλων παράνομων πράξεων όπως η φοροδιαφυγή και το antidumping. Συγκεκριμένα το κέντρο ερευνών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό κατά του οικονομικού εγκλήματος έχουν δημιουργήσει ένα λογισμικό με το όνομα «contrafic» που υπολογίζει την πιθανότητα ένα container να μεταφέρει παράνομο υλικό με βάση την σημαία του πλοίου και τα λιμάνια προσέγγισης από το λιμάνι φόρτωσης του container μέχρι το τελικό λιμάνι εκφόρτωσης.

Για τους σκοπούς της χρησιμοποίησης τέτοιων συστημάτων για την προστασία από την τρομοκρατία απαιτείται η διεύρυνση των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται, η βελτίωση των αλγορίθμων, η βελτίωση της ποιότητας της πληροφορίας και η βελτίωση του τρόπου διαχείρισης αυτής.

Σήμερα το 50%-70% των οπτικών ελέγχων σε containers στις ΗΠΑ και την Ευρώπη γίνεται με τυχαίο τρόπο κάτι που συχνά διαταράσσει την αλυσίδα εφοδιασμού. Παρόλα αυτά οι τυχαίοι έλεγχοι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να διατηρηθούν σε κάποιο ποσοστό, ώστε:

- από τα αποτελέσματα τους να αξιολογείται διαρκώς η ευστοχία του decision support system και να εντοπίζονται τα τυχόν αδύναμα σημεία του για να βελτιωθούν
- να αποτραπεί το ενδεχόμενο της σκόπιμης αποφυγής των κριτηρίων στην μεθοδολογία των τρομοκρατών ώστε να παρακαμφθεί ο έλεγχος του φορτίου τους

## 14. Εργαλεία αξιολόγησης των κινδύνων

### 14.1 Πίνακες ανάλυσης των κινδύνων (Threat and Risk Analysis Matrix)

Οι Πίνακες εκτίμησης των κινδύνων αποτελούν απλοποιημένα εργαλεία για την υποβοήθηση του έργου του υπεύθυνου ασφαλείας ενός πλοίου ή μιας λιμενικής εγκατάστασης για την ανάλυση-αξιολόγηση των πιθανών κινδύνων, με σκοπό την καλύτερη κατανόηση τους αλλά κυρίως για την εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν κατά προτεραιότητα και την σωστή κατανομή των διαθέσιμων πόρων.

Για κάθε πιθανό στόχο πρέπει να καταρτίζεται ένας τέτοιος πίνακας ο οποίος και αποτελείται από 5 στήλες ως ακολούθως:

A/A	A ΠΙΘΑΝΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	B ΚΙΝΔΥΝΟΣ	Γ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑ	Δ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Ε ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ

Στην στήλη Α καταγράφονται όλα τα πιθανά σενάρια σύμφωνα με το σχέδιο εκτίμησης κινδύνων του πλοίου ή της εγκατάστασης (πχ επίθεση ενόπλων στο διοικητικό κέντρο του λιμανιού, τοποθέτηση βόμβας σε χώρο φορτοεκφόρτωσης επικίνδυνων φορτίων) . Στην στήλη Β καταγράφεται ο βαθμός (από το 1 έως το 3) πιθανότητας του κινδύνου αυτού (1= χαμηλός, 2= μεσαίος , 3= υψηλός) . Στην στήλη Γ καταγράφεται ο βαθμός (από το 1 έως το 4) τρωτότητας του πιθανού στόχου (πχ 1= ο χώρος φυλάσσετε αυστηρά , 2= ο χώρος φυλάσσετε ικανοποιητικά , ..... , 4= ο χώρος δεν φυλάσσετε). Στην στήλη Δ καταγράφεται ο βαθμός (από το 1 έως το 5) των επιπτώσεων που η επέλευση του κινδύνου θα προκαλέσει (πχ 1=μικρές υλικές φθορές , 2 = απώλεια της εμπιστοσύνης της ναυτιλιακής κοινότητας προς το λιμάνι, 3= πρόσκαιρη παύση της λειτουργίας του λιμένα ..... , 4= επ αόριστο κλείσιμο του λιμανιού, 5= απώλεια ανθρώπινων ζωών, κίνδυνος για την δημόσια υγεία). Στην στήλη Ε υπολογίζεται το γινόμενο των προηγούμενων στηλών και εκτιμάται με αυτόν τον τρόπο το μέγεθος του κινδύνου. Για παράδειγμα:

A/A	A ΠΙΘΑΝΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	B ΚΙΝΔΥΝΟΣ	Γ ΤΡΩΤΟΤΗΤΑ	Δ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Ε ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ
1	επίθεση ενόπλων στο διοικητικό κέντρο του λιμανιού	1	3	4	<b>12</b>
2	τοποθέτηση βόμβας σε χώρο φορτοεκφόρτωσης επικίνδυνων φορτίων	2	4	5	<b>40</b>
3					



Η αξιολόγηση των κινδύνων και η μέτρηση τους με βάση τους παραπάνω πίνακες είναι προφανές ότι μπορεί να κατευθύνει τους υπευθύνους ασφάλειας:

-στην λήψη μέτρων ξεκινώντας ιεραρχικά από τα σημεία εκείνα που υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη,

-στην ορθολογικότερη κατανομή των εκ των πραγμάτων περιορισμένων διαθέσιμων πόρων στην κατεύθυνση των αποτελεσματικότερων δράσεων, δηλαδή των δράσεων εκείνων που με τους υπάρχοντες διαθέσιμους πόρους επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη μείωση της συνολικής βαθμολογίας του πίνακα.

## 14.2 Η συνάρτηση εκτίμησης του κινδύνου

Ο κίνδυνος που σχετίζεται με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να περιγραφεί και να εκτιμηθεί με μαθηματικά μοντέλα εκ των οποίων το περισσότερο ευρέως αποδεκτό είναι το ακόλουθο:

$$\text{Κίνδυνος} = (\text{Απειλή} \times \text{Τρωτότητα}) \times \text{Συνέπειες}^{15}$$

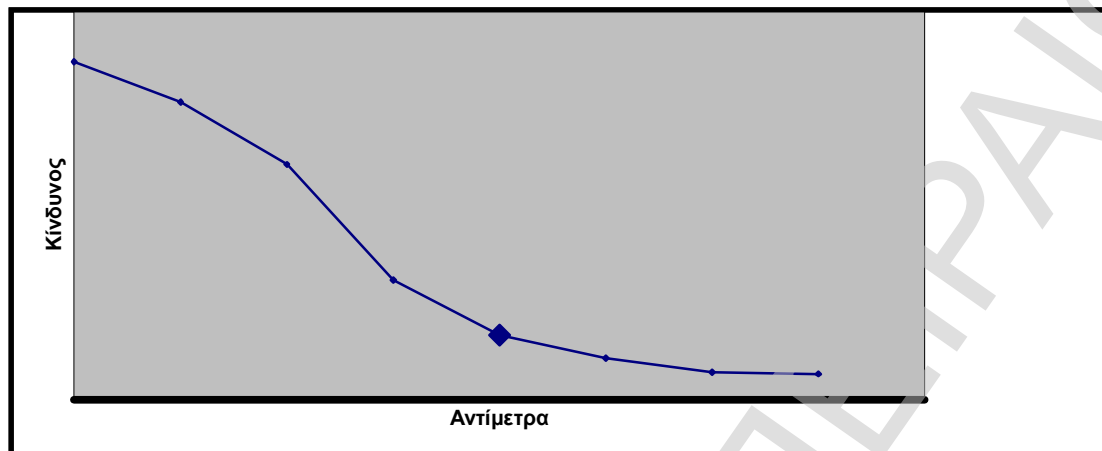
Η Απειλή είναι η πιθανότητα της επέλευσης του κινδύνου, η τρωτότητα είναι η πιθανότητα η συγκεκριμένη πράξη να έχει επιτυχή αποτέλεσμα για τους τρομοκράτες και οι συνέπειες είναι οι απώλειες που θα προκύψουν από την επίθεση αυτή.

Οι απειλές οφείλονται σε εξωγενείς παράγοντες και επομένως δεν δύναται να εξαλειφθούν. Ομοίως αν η επίθεση είναι επιτυχής οι συνέπειες δεν μπορούν να περιορισθούν. Κατά συνέπεια ο μόνος τρόπος επέμβασης στην παραπάνω συνάρτηση του κινδύνου είναι ο περιορισμός της τρωτότητας με την εισαγωγή μιας νέας παραμέτρου, των Αντίμετρων. Με τον τρόπο αυτό η συνάρτηση διαμορφώνεται ως εξής:

$$\text{Κίνδυνος} = \frac{(\text{Απειλή} \times \text{Τρωτότητα}) \times \text{Συνέπειες}}{\text{Αντίμετρα}}$$

Η διαχείριση του κινδύνου (risk management) με τον παραπάνω τρόπο είναι μια υπολογιστική μέθοδος για τον περιορισμό των κινδύνων και την μέτρηση της αποδοτικότητας των αντίμετρων (countermeasures), τα οποία κατά κανόνα προέρχονται από τον τομέα της τεχνολογίας. Ωστόσο δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι οι κίνδυνοι δεν είναι δυνατόν να εξαλειφθούν απόλυτα. Ομοίως δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι από ένα σημείο και πέρα η επένδυση σε παραπάνω αντίμετρα γίνεται αντιοικονομική και μη αποδεκτή λόγω της μικρής μείωσης του κινδύνου που επιτυγχάνεται. Διαγραμματικά τα παραπάνω μπορούν να αποτυπωθούν ως ακολούθως:

<sup>15</sup> Dale Ferriere, Using technology to bridge maritime security gaps, ανασύρθηκε από [www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf](http://www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf)



Κατά συνέπεια όταν ένα κράτος ή ένας φορέας επενδύει σε αντίμετρα κατά της τρομοκρατίας είναι αναγκαίο να αξιολογείται η αποδοτικότητα των μέτρων αυτών με τον παραπάνω τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η ορθολογικότερη διάθεση των πόρων , η καλύτερη κατανόηση ως προς το μέγεθος της βελτίωσης που επιτυγχάνεται και η χρησιμοποίηση των κεφαλαίων με τον περισσότερο cost effective τρόπο.

### 14.3 ISPS/ MTSA Security Compliance Targeting Matrix

Για την στοχοποίηση των πλοίων με τον μεγαλύτερο κίνδυνο και την κατά προτεραιότητα επιβίβαση σε αυτά για τον έλεγχο τους κατά τον κατάπλου τους στις ΗΠΑ , η Αμερικανική Ακτοφυλακή χρησιμοποιεί ένα εργαλείο εκτίμησης κινδύνου που ονομάζεται Security Compliance Targeting Matrix. Με βάση την μέθοδο αυτή κάθε πλοίο βαθμολογείται σε σχέση με συγκεκριμένους παράγοντες κινδύνου που σχετίζονται με την διαπίστωση της συμμόρφωσης ή μη με τις διεθνείς απαιτήσεις στον τομέα του security. Οι παράγοντες αυτοί αφορούν: την διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου, την σημαία του πλοίου, τον αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (RSO) του πλοίου, το ιστορικό του πλοίου σε σχέση με περιστατικά που σχετίζονται με την ασφάλεια και τα τελευταία λιμάνια προσέγγισης του πλοίου.

## 15. Επίλογος - Συμπεράσματα

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν εκ φύσεως αντικείμενο επιθέσεων. Ο τομέας χαρακτηρίζεται από εξαιρετικά ετερογενές διεθνές εργατικό δυναμικό, που μεταφέρει ευρύ φάσμα αγαθών των οποίων η προέλευση, η περιγραφή και οι ιδιοκτήτες συχνά παραμένουν ασαφείς.

Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα με το οποίο πρέπει κατ' εξοχήν να ασχοληθούν όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας των μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν απτά αποτελέσματα. Βραχυπρόθεσμα, θα πρέπει να αναπτυχθεί μια νοοτροπία ασφάλειας σε όλα τα μέρη που συμμετέχουν στην αλυσίδα των μεταφορών.

Τα μέτρα για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας θα πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα για την καταπολέμηση των συνήθων προβλημάτων ασφάλειας (οργανωμένο έγκλημα, πειρατεία, απάτη, λαθρεμπόριο και λαθρομετανάστευση).

Το εμπόριο αποτελεί καίριο παράγοντα για την παγκόσμια ευημερία και εάν τούτο πληγεί, θα υπάρξουν σοβαρές συνέπειες για τις εθνικές οικονομίες και τις τιμές καταναλωτή. Κατά συνέπεια, χρειάζεται να δοθεί προσοχή στις μεσοπρόθεσμες συνέπειες της τρομοκρατίας. Τα μέτρα για την μείωση του κινδύνου και των οικονομικών συνεπειών περαιτέρω επιθέσεων θα πρέπει να είναι αποτελεσματικά από άποψη ασφάλειας αλλά και να μην βλάπτουν την ανάπτυξη.

Παρά το κόστος των μέτρων ορισμένοι βλέπουν ότι αυτό μπορεί να αντισταθμισθεί από τα αναμενόμενα θετικά αποτελέσματα της αυξημένης επαγρύπνησης και των ελέγχων που θα οδηγήσουν στη μείωση ή την εξάλειψη των παραδοσιακών εγκληματικών δραστηριοτήτων και θα επιτρέψουν τον καλύτερο έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων, τις μικρότερες απώλειες λόγω κλοπής ή απάτης κλπ.

Στην παρούσα εργασία αναφέρθηκε επίσης η ανάγκη λήψης συντονισμένων μέτρων σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς μονομερή μέτρα ενδέχεται όχι μόνο να έχουν αρνητικές συνέπειες για το διεθνές εμπόριο, αλλά και να είναι ανεπαρκή ή και αντίθετα ως προς τους στόχους της ασφάλειας, οι οποίοι απαιτούν την εξεύρεση καθολικών λύσεων.

Οι επιπτώσεις των αυστηρότερων μέτρων ασφαλείας επί του κόστους των διεθνών συναλλαγών είναι δυσανάλογες. Η ναυτιλία πρέπει να συνεχίσει να εξυπηρετεί αποτελεσματικά και αποδοτικά τη ροή του διεθνούς εμπορίου και, για να εξασφαλιστεί αυτό, τα πλοία και τα πληρώματά τους, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και το προσωπικό τους πρέπει να είναι επαρκώς προετοιμασμένα να αντιμετωπίσουν το ενδεχόμενο τρομοκρατικών επιθέσεων ή άλλες μορφές εγκληματικών προθέσεων. Αν οι διαδικασίες ασφαλείας γίνουν υπερβολικά αυστηρές, η αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων πιθανόν να μειωθεί αισθητά, πράγμα που θα έδινε στους τρομοκράτες την επιτυχία που επιζητούν.

Το πεδίο εφαρμογής και η αυστηρότητα των μέτρων θα πρέπει να αποφασιστούν λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στις επιδόσεις των ανθρώπων (κόπωση, άγχος). Ειδικότερα ο ευρωπαϊκός τρόπος σκέψης και νοοτροπία αντιμετωπίζει με μεγάλο σεβασμό τα ανθρώπινα δικαιώματα και οποιαδήποτε αντίδραση σε τρομοκρατική απειλή δεν θα πρέπει να αγνοήσει αυτές τις επί μακρόν τηρούμενες αρχές. Η έκταση των ελέγχων ασφαλείας του προσωπικού θα πρέπει να είναι ανάλογη με τη

δυναμική του εμπλοκή σε τρομοκρατικές δραστηριότητες και δεν θα πρέπει να οδηγεί σε αδικαιολόγητο αποκλεισμό από την απασχόληση. Επιπλέον, υφίσταται αυξανόμενος κίνδυνος άμεσης ή έμμεσης επιβολής αρμοδιοτήτων αστυνόμευσης σε πληρώματα πλοίων και σε λιμενικές αρχές, οι οποίες υπό φυσιολογικές συνθήκες αποτελούν καθήκον των κρατικών αρχών. Αν δεν εδραιωθεί μια γενικότερη νοοτροπία ως προς την ασφάλεια, θα είναι εκτός πραγματικότητας να ζητείται από τα πληρώματα να προστατεύουν τα πλοία τους από εξειδικευμένες τρομοκρατικές απειλές. Τέλος, οι συνθήκες ασφάλειας και εργασίας των πληρωμάτων δεν θα πρέπει να τίθενται σε κίνδυνο κατά την εκτέλεση πρόσθετων καθηκόντων ασφαλείας.

Η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας θα πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως που να αποτρέπει την εκτροπή των συναλλαγών προς όφελος ορισμένων λιμένων και εις βάρος άλλων, με την επιβολή δυσανάλογων γραφειοκρατικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων και τη μετάθεση στον ναυτιλιακό τομέα του κόστους που κανονικά βαρύνει τις κρατικές αρχές.

Επιπρόσθετα μια τρομοκρατική επίθεση σε πλοίο θα αύξανε τις παγκόσμιες δαπάνες για την ενίσχυση της ασφάλειας ακόμα περισσότερο. Ενώ οι άμεσες υλικές ζημιές από την επίθεση στους δίδυμους πύργους υπολογίστηκε σε 21,6 δισεκατομμύρια δολάρια, οι δαπάνες που ακολούθησαν για την ενίσχυση της ασφάλειας στις ΗΠΑ ήταν τριπλάσιες και στο εξής είναι προφανές ότι κάθε κράτος θα είναι υποχρεωμένο να εκτιμάει στους προϋπολογισμούς του αντίστοιχα ποσά κάθε έτος, δεσμεύοντας πόρους που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην κοινωνική πρόοδο, την οικονομική ανάπτυξη ή την έρευνα.

Όλοι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς θα πρέπει να αναλάβουν το μερίδιο της ευθύνης τους, διαφορετικά ο «πιο αδύναμος κρίκος» θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών για να διεισδύσουν στο σύστημα. Δεν είναι ρεαλιστικό να αναμένεται να καλύψουν οι λιμένες τα κενά ασφαλείας άλλων τρόπων μεταφοράς και είναι άδικο να υποχρεούνται να επωμισθούν αυτήν την οικονομική επιβάρυνση.

Η αδυναμία ταχείας ανταπόκρισης στα νέα δεδομένα όσον αφορά την τρομοκρατία ενδέχεται να οδηγήσει σε επαχθείς αναστολές λιμενικών δραστηριοτήτων, με κόστος ανερχόμενο σε πολλά δισεκατομμύρια.

Δεν υπάρχει αμφιβολία για το τεράστιο κόστος εφαρμογής των μέτρων στον τομέα του security και οι περισσότερες αναλύσεις επικεντρώνονται στο ποιος θα επιμερισθεί τα κόστη αυτά. Ωστόσο δεν θα πρέπει να παραβλεφθούν οι ευκαιρίες που δημιουργούνται για απόκτηση κέρδους σε μια σειρά από βιομηχανίες και κλάδους που σχετίζονται με τις παραναυτιλιακές δραστηριότητες και για τις οποίες οι προοπτικές φαίνονται εξαιρετικά ευοίωνες. (εταιρείες παροχής υπηρεσιών φύλαξης, κατασκευής εξοπλισμού κλπ)

Η εργασία αυτή περιέγραψε τα νέα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές που τέθηκαν σε εφαρμογή από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου του 2004 και προσπάθησε να ρίξει λίγο φως σε ζητήματα που αφορούν την εφαρμογή τους αλλά και στις οικονομικές τους επιπτώσεις. Ενδεχομένως να είναι νωρίς για την εξαγωγή

ασφαλών συμπερασμάτων με το κυριότερο πρόβλημα να εντοπίζεται στην διακύμανση των κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών ανάλογα με τον βαθμό και το πεδίο εφαρμογής των μέτρων. Άλλωστε ο ίδιος ο Κώδικας ISPS προβλέπει τρία επίπεδα δράσης που το καθένα συνεπάγεται διαφορετικό κόστος, χωρίς όμως να είναι γνωστό σε ποια έκταση θα προκύψει η ανάγκη ενεργοποίησης του περισσότερο δαπανηρού τρίτου επιπέδου ασφάλειας, αφού αυτό εξαρτάται από μη προβλέψιμους παράγοντες.

Ο βαθμός εφαρμογής των μέτρων από τους συμμετέχοντες στον τομέα είναι εξίσου ένα κρίσιμο ζήτημα. Για παράδειγμα οι τοπικές αρχές θα κρατήσουν αυστηρή- «επιθετική» ή ελαστικότερη στάση απέναντι στα υπόχρεα πλοία; Οι εταιρείες και τα λιμάνια θα αναγκασθούν να συμμορφωθούν πλήρως με τις απαιτήσεις του Κώδικα ή κάποιιοι από αυτούς θα αποφασίσουν ότι είναι συμφερότερο να μην προσαρμοσθούν και αν ναι πόσοι θα είναι αυτοί; Δεν πρέπει να λησμονείται ότι τα νέα μέτρα που περιγράφηκαν υιοθετήθηκαν υπό την καθοδήγηση των ΗΠΑ σε μια περίοδο αμέσως μετά το τρομερό χτύπημα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου και υπό το ψυχολογικό φορτίο που αυτό συνεπαγόταν. Δεν είναι λίγοι αυτοί που πιστεύουν ότι νωρίτερα ή αργότερα και όσο απομακρυνόμαστε από την ημερομηνία αυτή η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα θα θέσει το θέμα της αξιολόγησης του βαθμού στον οποίον τα μέτρα είναι απαραίτητα, κινούμενη από οικονομικά κίνητρα φυσικά. Μια τέτοια στάση μπορεί να εκδηλωθεί είτε ατύπως με την χαλάρωση των εφαρμοζόμενων μέτρων είτε επίσημα στα πλαίσια της συνολικής επανεξέτασης του ζητήματος της ασφάλειας εντός του καθ' ύλην αρμόδιου Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ή μήπως ένα νέο ισχυρό τρομοκρατικό χτύπημα οδηγήσει στην υιοθέτηση ακόμα αυστηρότερων μέτρων; Και εν πάση περίπτωση η υιοθέτηση μέτρων ασφάλειας είναι η καλύτερη δυνατή προσέγγιση για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας ή μήπως είναι η «αμερικανική» προσέγγιση του ζητήματος που ωστόσο δεν ταιριάζει στην φιλοσοφία πολλών άλλων λαών που θεωρούν ως καλύτερη λύση στο πρόβλημα την εξάλειψη των παραγόντων που γεννούν την τρομοκρατία; Το αν ο ISPS λύνει το πρόβλημα είναι αμφίβολο. Αν οι τρομοκράτες επιθυμούν να χτυπήσουν τον τομέα της ναυτιλίας γιατί να μην επιλέξουν να το κάνουν κάπου όπου ο Κώδικας δεν εφαρμόζεται; Ούτε ο αριθμός, ούτε η αξία των ανθρώπινων θυμάτων θα διαφέρουν. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η εμπορική ναυτιλία, με ή χωρίς τον τρομοκρατικό κίνδυνο, θα εξακολουθήσει να εξυπηρετεί το παγκόσμιο εμπόριο, να γεννάει πλούτο και να συνεισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη. Η παγκόσμια οικονομία εξαρτάται από την ναυτιλία και ιστορικά πολλές προσπάθειες καταβλήθηκαν από τα κράτη, είτε μέσω διμερών συμφωνιών είτε στα πλαίσια του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου, για να διατηρηθεί ο τομέας ελεύθερος και ανοιχτός. Ωστόσο αυτοί οι παράγοντες που επέτρεψαν στο θαλάσσιο εμπόριο να μεγιστοποιήσει την συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη είναι και οι παράγοντες που καθιστούν τον τομέα ευάλωτο στις προθέσεις των τρομοκρατών. Στην σύγχρονη εποχή της παγκοσμιοποίησης όπου τα κράτη ανοίγουν τα σύνορα τους στις ροές του εμπορίου και αίρουν τους περιορισμούς και τα εμπόδια που υπήρχαν στο παρελθόν την ίδια στιγμή θεσπίζουν νέα περιοριστικά μέτρα για να διασφαλίσουν την ομαλότητα στις ροές αυτές. Παράδοξο;

## **Βιβλιογραφία:**

- 1.** International Maritime Organization , Consideration and adoption of the international ship and port facility security (ISPS) code, 17-12-2002: SOLAS/CONF.5/34
- 2.** United States of America Public Law 107-295, Maritime transportation security act of 2002, Nov 25 2002
- 3.** Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή και Κοινωνική Επιτροπή και στην επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και Πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 Μαΐου 2003, COM(2003) 229
- 4.** Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Γνωμοδότηση για την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και την Πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 29 Οκτωβρίου 2003, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2004/C 32/04
- 5.** Ευρωπαϊκή Ένωση, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 29 Απριλίου 2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 29/6
- 6.** Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων, 10 Φεβρουαρίου 2004, COM (2004) 76
- 7.** Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων, 30 Ιουνίου 2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 2004/C 302/06
- 8.** Ευρωπαϊκή Ένωση, Οδηγία 2005/65/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων, 26 Οκτωβρίου 2005, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 310/28
- 9.** Agreement between the European Community and the United States of America on intensifying and broadening the Agreement on customs cooperation and mutual assistance in customs matters to include cooperation on container security and related matters, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 30 Σεπτεμβρίου 2004, L 304/34

10. OECD- Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport: Risk Factors and economic impact, July 2003, ανασύρθηκε [www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf](http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf)

11. Εφημερίδα Ναυτεμπορική, [www.naftemporiki.com](http://www.naftemporiki.com)

12. John C. K. Daly, Al Qaeda and Maritime Terrorism, Terrorism Monitor, Oct 24 2003, Volume 1 , Issue 4

13. Maarten van de Voort, Kevin A. O'Brien, Improving the Security of the Global Sea-Container Shipping System, RAND institute, 2003, ISBN 0-3440-5, ανασύρθηκε από [www.rand.org/pubs/monograph\\_reports/MR1695/MR1695.pdf](http://www.rand.org/pubs/monograph_reports/MR1695/MR1695.pdf), page 1

14. Department of Homeland Security , Secure Seas, Open Ports : Keeping our waters safe, secure and open for business, June 21, 2004, ανασύρθηκε από <http://www.homelandsecurityweekly.com/6.21.04.html>

15. Dale Ferriere, Using technology to bridge maritime security gaps, ανασύρθηκε από [www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf](http://www.ece.unh.edu/courses/ece777/IEEE%20paper%20v0816.pdf)

16. Karsten von Hoesslin, The need for a trinitarian approach to maritime security, CSCAP Study Group on Capacity Building for Maritime Security Information Paper No 6

17. Jonathan Medalia, CRS Report for Congress: Terrorist Nuclear Attacks on Seaports: Threat and Response, February 10, 2005, page 5

18. Todd Konkell, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, The Journal of international Policy Solutions, Volume 3 Spring 2005 , page 17

19. Michael Richardson, A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction, February 24 2004, Institute of South Asia studies, ανασύρθηκε από [www.iseas.edu.sg/viewpoint/mricsumfeb04.pdf](http://www.iseas.edu.sg/viewpoint/mricsumfeb04.pdf)

20. World shipping council, In transit Container security enhancement, September 9 2003, ανασύρθηκε από [www. Retail -leaders. Org /new/ resources/ in\\_transit\\_container\\_security.pdf](http://www.Retail-leaders.Org/new/resources/in_transit_container_security.pdf)

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

22. Brian Lewis, Port security: container inspection technology, 2002 Technical Report , The Logistics Institute, ανασύρθηκε από [www.secureports.com/whitepapers/Container\\_Inspection\\_Technologies.pdf](http://www.secureports.com/whitepapers/Container_Inspection_Technologies.pdf)

**23.** Jonathan Benner , Maritime security: measuring progress three years out, September 15 2004, ανασύρθηκε από [www.slc.ca.gov/.../Documents/2004/OSPR%20Global%20Shipping%20Perspectives/benner%20paper.pdf](http://www.slc.ca.gov/.../Documents/2004/OSPR%20Global%20Shipping%20Perspectives/benner%20paper.pdf)

**24.** Margaret Wrightson, Maritime security-Enhancements made but impementation and sustainability remain key challenges, Testimony before the committee on Commerce, Science and Transportation , US Senate, May 17 – 2005, ανασύρθηκε από [www.gao.gov/new.items/d05448t.pdf](http://www.gao.gov/new.items/d05448t.pdf)

**26.** Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: [www.yen.gr](http://www.yen.gr)