

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ (MASTER) ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ (MASTER'S THESIS)

ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ

Φοιτήτρι: ΓΚΙΛΛΑ ΕΛΕΝΗ
Α' Κύκλου

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: κ.Α.ΠΑΡΔΑΛΗ

ΛΟΙΠΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:

κ. Χλωμούδης

κ. Παζαρζής

Διάρκεια εκπόνησης : Απρίλιος 2004-Σεπτέμβριος 2005

Πειραιάς Σεπτέμβριος 05

Στα παιδιά μου Θεοδωρή και Θανάση

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

*Στην περιπέτεια της σύνταξης αυτής της διπλωματικής εργασίας μου προσέφεραν την πολύτιμη βοήθεια τους καλοί φίλοι μέσα από τον χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας .
Αισθάνομαι την ανάγκη να τους ευχαριστήσω για τη πολύτιμη συνδρομή τους.*

Γκίλλα Ελένη

Κεφ.	Περιεχόμενα	Σελ.
	Πρόλογος	1
	Εισαγωγή	5
1	Οι κίνδυνοι στις θαλάσσιες μεταφορές και ο ρόλος των λιμένων	10
1.1	Πειρατεία	10
1.2	Τρομοκρατία	12
1.3	Το Λαθρεμπόριο	15
1.4	Λαθρομετανάστευση	16
2	Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές	21
	Safety Security	18
3	Μέτρα αντιμετώπισης των κινδύνων στις θαλάσσιες μεταφορές	23
3.1	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας	23
3.2	Η ομάδα των 8 και θέματα ασφάλειας των χωρών τους	27
3.3	Συμβούλιο Ασφαλείας Ηνωμένων Εθνών	29
3.4	Τα μέτρα ασφάλειας των ΗΠΑ	29
3.5	NATO	31
3.6	Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων	33
3.7	Container/Εμπορευματοκιβώτια(E/K)	35
3.8	Διεθνής Θαλάσσιος Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG)	35
3.9	Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τις μεταφορές	36
3.10	Η συμφωνία του Schengen	40
4	Μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές Οι Διεθνείς Κανονισμοί	41
4.1	Ο νέος διεθνής κώδικας ασφάλειας ISPS (1/7/2004)	41
4.2	Τα μέτρα που επιβάλλεται να λάβουν οι κυβερνήσεις για την τρομοκρατία στη ναυτιλία	47
4.3	Ο κώδικας ISPS	54
5	Σημαντικές ερωτήσεις που παραμένουν αναπάντητες για εμπλεκόμενους στην εφαρμογή του ISPS	67
5.1	Αλλαγές στους όρους των ναυλοσυμφώνων	69
6	Ασφάλεια/Security για τα Κρουαζιεροπλοία	75
7	Νέες τεχνολογίες στην υπηρεσία της ασφάλειας	78
7.1	Ναυσιπλοία , χρονολόγηση και προσδιορισμός θέσης	78
7.2	Το πρόγραμμα Γαλιλαίου	79
7.3	Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης(CCTV)	80
7.4	RASCargO- Μία νέα προσέγγιση στον έλεγχο εμπορευμάτων και επιβατών	81

Κεφ.		Σελ.
8	<i>Η εφαρμογή του ISPS στα λιμάνια</i>	82
8.1	<i>Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών</i>	85
8.2	<i>Η εφαρμογή και τα Ελληνικά λιμάνια</i>	87
9	<i>Ασφάλεια security δικτύων πληροφοριών</i>	91
9.1	<i>Σύστημα Πληροφοριών Schengen(SIS)</i>	94
9.2	<i>Διάδοση πληροφοριών</i>	95
9.3	<i>Η ασφάλεια πληροφοριών , οανθρώπινος παράγοντας</i>	97
10	<i>Συμπεράσματα</i>	99
10.1	<i>Περιορισμός ατομικών δικαιωμάτων</i>	99
10.2	<i>Προτάσεις</i>	102
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	107
	<i>Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων</i>	108
	<i>Δεσμευτικές ορισμένοι παράγραφοι του Β μέρους για τα κράτη μέλη της ΕΟΚ</i>	109
	<i>Διεθνής Θαλάσσιος Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG)</i>	112
	<i>Βιβλιογραφία</i>	113

Πρόλογος

Η εξασφάλιση της απρόσκοπτης διεξαγωγής του από την θάλασσα εμπορίου δυσχεραίνεται εξ αιτίας της ανάπτυξης αντίξοων συνθηκών, συνδεδεμένων με πλήθος άλλων τομέων της οικονομικής δραστηριότητας. Το διεθνές εμπόριο, ο τουρισμός, η μεταφορά πρώτων υλών αναστέλλεται λόγω της επικράτησης της τρομοκρατίας αλλά και συχνά εξ αιτίας της απουσίας επαρκούς κρατικής νομοθεσίας και της έλλειψης διακρατικής συνεργασίας για την άμβλυνση και άρση των δυσχερειών αυτών.

Η συνειδητοποίηση του μεγέθους του προβλήματος οδήγησε στη σύνταξη του νέου κώδικα International Ship and Port Facility Security Code (ISPS), που τέθηκε σε εφαρμογή την 01/07/2004 στην υιοθέτηση τροποποίηση σε κεφάλαια της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής εν Πλω (SOLAS) και σε ένα νέο κεφάλαιο, XI-2, της σύμβασης SOLAS, το οποίο επιβάλλει ειδικά μέτρα για τη διασφάλιση της ναυτιλιακής ασφάλειας. Οι νέες ρυθμίσεις βρίσκονται σε ισχύ από τη 1η Ιουλίου 2004.

Η αναζήτηση των νέων μέτρων έγινε στους Ναυτιλιακούς Διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις, στις κρατικές υπηρεσίες όσον αφορά την Ελλάδα και σε Πανευρωπαϊκό επίπεδο στους κανονισμούς που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα κρούσματα βίας που οδήγησαν στην θεσμοθέτηση νέων κανόνων ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές δεν ήταν ευκαταφρόνητα. Προηγήθηκαν τα γεγονότα των Achille Lauro, USS Cole, της 11ης Σεπτεμβρίου και του Limburg.

Αρχικά τον Οκτώβριο του 1985 γίνεται κατάληψη του κρουαζιερόπλοιου Achille Lauro από Παλαιστίνιο στρατιωτικό, ο οποίος με αίτημα την απελευθέρωση 50 Παλαιστινίων που κρατούνταν στο Ισραήλ απειλούσε να το ανατινάξει. Σκοτώθηκε ένας ηλικιωμένος αμερικάνος τουρίστας.

Στη συνέχεια το USS Cole τον Οκτώβριο του 2000 δέχτηκε επίθεση από δύο πρόσφυγες από την Υεμένη στο λιμάνι του Άντεν κατά τον ανεφοδιασμό του με καύσιμα. Η επίθεση είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 17 ναυτικών και τον τραυματισμό 40 ανθρώπων.

Κορύφωση των κρουσμάτων βίας αποτελούν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, κατά τα οποία η Αμερική δέχθηκε τρομοκρατική επίθεση ταυτοχρόνως σε δύο σημεία. Την ημέρα εκείνη έγινε αεροπειρατεία σε 4 αεροπλάνα από τα οποία τα δύο προσέκρουσαν στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης, το τρίτο στο Πεντάγωνο στην Ουάσιγκτον και το τέταρτο συνετρίβει στο Πίτσουμπουργκ . Τα θύματα υπήρξαν εκατοντάδες. Την ευθύνη για το τρομοκρατικό χτύπημα ανέλαβε η Αλ-Κάιντα.

Το Γαλλικό πετρελαιοφόρο *Limborg* τον Οκτώβριο του 2002 δέχθηκε επίθεση με TNT εκρηκτικά στα νερά της Υεμένης με αποτέλεσμα να σκοτωθεί ένα μέλος του πληρώματος και 90.000 βαρέλια πετρελαίου να χυθούν στον κόλπο του Άντεν.

Η έρευνα έγινε σε τρία επίπεδα: Ναυτιλιακοί Οργανισμοί και Ενώσεις, Ελλάδα και Ευρώπη, από όπου συγκεντρώθηκαν όλα τα νέα μέτρα που ελήφθησαν από την διεθνή κοινότητα με στόχο την ασφαλή ναυσιπλοΐα. .

Οι νέες απαιτήσεις είναι περιεκτικές και σύνθετες , στόχος τους η δίκαιη κατανομή ευθυνών μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών, των λιμένων, των ναυλωτών και των ίδιων των κυβερνήσεων.

Αρχικά προβλέπεται η υποχρέωση των ναυτιλιακών εταιρειών να αναπτύξουν σχέδια ασφάλειας σκαφών , που θα εγκρίνονται από μια οργάνωση ασφαλείας η οποία αναγνωρίζεται από το κράτος σημαίας. Ακόμα διορίζεται, υποχρεωτικά, ένας ανώτερος υπάλληλος ασφαλείας και ένας ανώτερος αξιωματικός ασφαλείας για κάθε ένα πλοίο ξεχωριστά. Τα πλοία εξοπλίζονται με συστήματα συναγερμού σήμανση , AIS και τεχνική υποστήριξη για μακράς εμβέλειας ανίχνευση .

Ταυτόχρονα στις κυβερνήσεις επιβάλλεται να θεσπίσουν κανόνες που θα καθορίζουν τρία επίπεδα ασφαλείας και του όρους εφαρμογής τους, να εγκρίνουν τις αξιολογήσεις ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων, να αναγνωρίζουν οργανισμό ασφαλείας και να λειτουργήσουν εθνικές και περιφερειακές αρχές επιφορτισμένες με την ασφαλεία στη θάλασσα.

Παρά την επιβολή των μέτρων εμφανίζονται σημαντικές δυσχέρειες. Το πρόβλημα που προκύπτει είναι ότι ο ΔΝΟ καταρτίζει κανόνες χωρίς να είναι σε θέση να ελέγξει την ορθή εφαρμογή τους από τα κράτη της σημαίας παρά μόνο μέσα από κρατικούς και περιφερειακούς ελέγχους λιμένων. Ακόμα στον κώδικα ISPS δεν

υπάρχει οδηγία γι' αντιμετώπιση σε περίπτωση επίθεσης ή δεν υπάρχουν εντολές διαχείρισης της μετά την επίθεση κατάστασης.

Εντοπίζοντας τις αδυναμίες αυτές είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα με σκοπό την πληροφόρηση των εμπλεκομένων στην ναυτιλία για τον τρόπο αντίδρασης σε περίπτωση ατυχήματος ή επίθεσης.

Η έρευνα έγινε για να μπορέσουν οι εμπλεκόμενοι με την ναυτιλιακή ασφάλεια κατά πρώτον να πληροφορηθούν για τα γεγονότα και τις ισχύουσες καταστάσεις, που οδήγησαν στην προσπάθεια περιφρούρησης της ασφάλειας, κατά δεύτερον να κατανοήσουν την μεθοδολογία, τους κανονισμούς και τους στόχους που στηρίχθηκαν οι Διεθνείς Ενώσεις και Οργανισμοί, η Ελλάδα και η Ευρώπη για την θέσπιση των κανονισμών ασφάλειας, και κατά τρίτον να είναι αποτελεσματικοί και αποφασιστικοί στην εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων θα πρέπει να έχει αφετηρία τη σκέψη ότι ο κίνδυνος αναπτύσσεται εκεί που είναι ευκολότερο να δημιουργηθεί. Επομένως η ασφάλεια της αλυσίδας μεταφορών εξαρτάται από τον ασθενέστερο κρίκο της, ισούται δε πάντοτε με την ασφάλεια του πιο αδύναμου κρίκου (μέρους ή μέλους του οργανισμού της ναυτιλιακής δραστηριότητας). Συνεπώς υψίστης σημασίας οι ρόλοι και οι ευθύνες των εμπλεκομένων στην θαλάσσια ασφάλεια να αναγνωρίζονται σε διεθνή και εθνική βάση.

Ο κώδικας πρέπει να αντιμετωπίζεται ως εργαλείο προληπτικής δράσης και στρατηγικού σχεδιασμού καθώς προστατεύει από απώλειες που πιθανόν να μην υπάρχουν ή και να μην μπορούν έτσι και αλλιώς να αντιμετωπιστούν.

Πέραν του κώδικα για την ασφάλεια στην ναυτιλία, οι εμπλεκόμενοι στον χώρο αυτό επιφορτίζονται με έναν επιπλέον ρόλο, να είναι πάντα σε εγρήγορση, να αξιολογούν οι ίδιοι πια κάθε πιθανόν κίνδυνο που πιθανόν να παραμονεύει και να κοινοποιούν την οποιαδήποτε πληροφορία στους αρμόδιους για την ασφάλεια.

Η ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας security στην ναυτιλία, ποιο συγκεκριμένα των προσώπων και σε συνδυασμό με μέτρα ασφάλειας security των εμπορευμάτων, δεν μπορούν να αποκλείσουν τελείως το ενδεχόμενο ατυχήματος, είτε τυχαίας είτε κακόβουλης προέλευσης.

Γι' αυτό είναι αναγκαία η ορθή, ολοκληρωμένη και αποτελεσματική διαχείριση τέτοιων ατυχημάτων μέσα από την πληροφόρηση και εκπαίδευση των εμπλεκομένων με την ναυτιλία για τον τρόπο αντίδρασης τους σε περίπτωση ατυχήματος.

Εισαγωγή

Πολύ πριν από το τρομοκρατικό κτύπημα στις Η.Π.Α την 11 Σεπτεμβρίου του 2001, η Παγκόσμια Κοινότητα αντιμετώπισε σε πολλές περιπτώσεις εκφοβιστικές, ή τρομοκρατικές όπως χαρακτηρίζονται ενέργειες.

Αρχικά, οι εκφράσεις της βίας εμφανίζονταν σε περιοχές όπου εκδηλώνονταν συρράξεις ή γενικευμένος πόλεμος ή βρίσκονταν σε έκρυθμη κατάσταση για λόγους εθνικούς ή θρησκευτικούς. Γεωγραφικά το φαινόμενο περιοριζόταν στα άκρα του Δυτικού Κόσμου δηλαδή στη Μέση Ανατολή, στην πρώην Σοβιετική Ένωση, στην Αφρική στην Ασία. Σήμερα όμως, ισχυρότατες εκρήξεις βίας είναι δυνατόν να εκδηλωθούν σε όλο τον πλανήτη ανεξαρτήτως της πολιτικής, οικονομικής, πολιτιστικής και γενικότερης ιδεολογικής ταυτότητας του κράτους εκδήλωσης.

Στόχο των επίδοξων εκφραστών της βίας, συνιστά η πρόκληση φόβου με την άσκηση έσχατης βίας σε μεγάλες πληθυσμιακές ομάδες ή μεμονωμένα άτομα υψηλής αναγνωρισιμότητας.

Το οποιοδήποτε χτύπημα επιτυγχάνει εκρηκτική αντίδραση, μαζική μεταστροφή της κοινής γνώμης και το κυριότερο παραμένει στη μνήμη της λαϊκής συνείδησης για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η αύξηση κακόβουλων ενεργειών απασχολεί την Ελλάδα. Οι λόγοι που καθιστούν ιδιαίτερα επιτακτικό τον έλεγχο για πιθανή βίαιη έκρηξη είναι ποικίλοι. Αρχικά, η Ελλάδα κατέχει μια νευραλγική γεωγραφική θέση. Ουσιαστικά εμφανίζεται ως το γεωγραφικό, και εξαιτίας αυτού, και το πολιτικό, οικονομικό, ιδεολογικό σύνορο Ανατολής — Δύσης. Πρόκειται λοιπόν για μια περιοχή στην οποία αλληλοσυγκρούονται τα κάθε φύσης συμφέροντα των ανταγωνιστικών κρατών. Εμπλέκεται επομένως ενεργά στο Θέατρο των πολιτικών, διπλωματικών και στρατιωτικών —οικονομικών κινήσεων των ισχυρών και των αδύναμων κρατών της Μεσογειακής λεκάνης των Βαλκανίων και της Μέσης Ανατολής.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι η καταγραφή όλων των μέχρι σήμερα ισχυουσών διεθνών κανονισμών και του κοινοτικού δικαίου που οδήγησαν στην σύνταξη του κώδικα ISPS για την ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά με έμφαση στα λιμάνια, και των μέτρων ασφάλειας που έχει λάβει και εφαρμόζει η χώρα μας.

Τα μέτρα ασφαλείας κρίθηκαν απολύτως αναγκαία να εφαρμοστούν πλήρως κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του έτους 2004, ενός διεθνούς γεγονότος που ενδεχομένως θα προσφερόταν για οιασδήποτε φύσης ενέργειες που θα απειλούσαν την ασφάλεια των αγώνων, προκειμένου να προκαλέσουν την προσοχή της κοινής γνώμης. Η ευθύνη της ασφάλειας την συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν αφορούσε μόνο την Ελλάδα, αλλά και τη διεθνή κοινότητα.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 είναι οι πρώτοι που οργανώθηκαν μετά τη επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Οι Ελληνικές αρχές οργάνωσαν την μεγαλύτερη επιχείρηση ασφάλειας security στην ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων, συνολικό κόστος της οποίας θα πρέπει να υπερέβη το ποσό του 1,2 δισεκατομμυρίου δολαρίων, ποτέ άλλοτε η ασφάλεια security των Αγώνων δεν κόστισε τόσο πολύ στη διοργανώτρια χώρα. Σε σχέση με το Σίδνι, η Αθήνα διέθεσε τριπλάσιες δυνάμεις ασφαλείας (50.000 άτομα) και τριπλάσια κεφάλαια για τη θωράκιση των Ολυμπιακών Αγώνων.

Οι Ελληνικές αρχές που ήταν υπεύθυνες για την ασφάλεια security αντιμετώπισαν την διεξαγωγή των αγώνων με μεγάλη κινητοποίηση παρά το γεγονός δεν υπήρξε καμία ένδειξη η/ και πληροφορία για ενδεχόμενη ανάλογη απειλή που να συνδέει τη χώρα μας με τα κακόβουλα χτυπήματα σε άλλες χώρες.

Ας θυμηθούμε ότι το καλοκαίρι 1985 η Ελλάδα ήταν το θύμα μιας άδικης ταξιδιωτικής οδηγίας, που ανακοίνωσε με διάγγελμα του ο τότε πρόεδρος των ΗΠΑ Ρέιγκαν, με αποτέλεσμα να διαλυθεί για περίοδο 12 μηνών, και όχι μόνο, ο ελληνικός τουρισμός, με αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα για την χώρα μας.

Βασική αρχή της ασφάλειας security είναι να μην υποτιμάται καμία απειλή και να μην μένει αδιερεύνητη καμία πληροφορία όσο παράδοξη και αν ακούγεται. Είναι σημαντικό μια τρομοκρατική ενέργεια να σταματήσει εν τη γένεση της, πριν πάρει σάρκα και οστά.

Το μειονέκτημα της χώρας μας σε θέματα ασφάλειας security είναι τα χιλιάδες νησιά και νησίδες του Αιγαίου και του Ιονίου από όπου μπορούν να εισέλθουν ανενόχλητοι στην χώρα μας οι επίδοξοι τρομοκράτες.

Η ασφάλεια security των Ολυμπιακών Αγώνων ανατέθηκε θεσμικά από την Πολιτεία στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και συγκεκριμένα στην Ελληνική Αστυνομία, και έτσι μπόρεσε με μεγάλη επιτυχία να διαμορφωθεί ένα περιβάλλον απόλυτης ασφάλειας security για τη διεξαγωγή των Αγώνων.

Στο πλαίσιο αυτό ιδρύθηκε η Διεύθυνση Ασφάλειας Ολυμπιακών Αγώνων, ειδική αυτοτελής Υπηρεσία που υπάγεται απευθείας στον Αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας στελεχωμένη με προσωπικό και του Λιμενικού σώματος όσον αφορά την ασφάλεια του θαλάσσιου χώρου.

Κεφάλαιο 1

Οι κίνδυνοι στις θαλάσσιες μεταφορές και ο ρόλος των λιμένων .

Σε χρονική περίοδο εξάρσης της δράσης των ενεργειών που απειλούν την ασφάλεια , απειλείται κάθε τομέας δημοσίου και ιδιωτικού βίου.

Μορφές ενδεχομένων κινδύνων για τη ναυτιλία είναι:

- 1.Πειρατεία, το κίνητρο είναι οικονομικό.**
- 2.Τρομοκρατία , το κίνητρο είναι υποκειμενικό ή κοινωνικό ή πολιτικό.**
- 3.Λαθρεμπόριο – Παραοικονομία .**
- 4.Λαθρομετανάστευση-Πρόσφυγες.**

Ας δούμε κάθε παράγοντα αναλυτικά:

4.1.Πειρατεία.

Σύμφωνα με το άρθρο 101 1982 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για θαλάσσια νομοθεσία –United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) πειρατεία θεωρείται:

A. Οποιαδήποτε παράνομες πράξεις βίας ή ομηρίας , ή οποιαδήποτε πράξη λεηλασίας η οποία διαπράττεται για ίδιο όφελος από τους επιβάτες ή το πλήρωμα σε ιδιωτικής χρήσης πλοίο ή αεροσκάφος και κατευθύνεται :

Σε βαθιές θάλασσες , εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους , ή εναντίον ανθρώπων ή περιουσίας μεταφερόμενης από τέτοιο πλοίο ή αεροσκάφος.

Σε περιοχή εκτός της δικαιοδοσίας του εκάστοτε κράτους εναντίον πλοίου , αεροσκάφους, ανθρώπων και περιουσίας .

B. Οποιαδήποτε πράξη εθελοντικής συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή ενός αεροσκάφους με επίγνωση των γεγονότων που το καθιστούν ένα πειρατικό πλοίο ή αεροσκάφος.

Γ. Οποιαδήποτε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μία πράξης όπως περιγράφεται στις υποπαραγράφους 1,2.

Υπάρχουν τρεις κύριοι τύποι επιθέσεων:

1. Ευκαιριακές κλοπές :Πρόσωπα που κατορθώνουν να αποκτήσουν πρόσβαση στο σκάφος, στο λιμένα ή στο αγκυροβόλιο, και κλέβουν εύχρηστα αντικείμενα (όπως τα σχοινιά πρόσδεσης).
2. Προγραμματισμένες ληστείες, στο αγκυροβόλιο ή εν εξελίξει, με στόχο κυρίως χρήματα, Προσωπικά αντικείμενα των πληρωμάτων, και τον εξοπλισμό των σκαφών. Παρόμοιες ενέργειες πραγματοποιούνται συχνά από οργανωμένες, και επαρκώς οπλισμένες συμμορίες.
3. Μόνιμη πειρατεία σκαφών και φορτίων των οποίων τα μέλη του πληρώματος δολοφονούνται μερικές φορές, αφήνονται χωρίς καθοδήγηση ή κρατώνται ως όμηροι για την απόσπαση λύτρων.

Πηγές:Piracy 2000, IMO

Οι τελευταίοι δύο τύποι επιθέσεων πειρατείας παρουσιάζουν αυξητική τάση.

Δυστυχώς, οι ναυτιλιακές εταιρίες είχαν την εμπειρία των προβλημάτων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας και τη χρήση των σκαφών τους από λαθρεπιβάτες. Ταυτόχρονα όμως είχαν ν' αντιμετωπίσουν και την αδιαφορία και την ολιγωρία των κυβερνήσεων, που περιορίζονταν σε πενιχρή πρακτικά υποστήριξη. Είναι δύσκολο να αξιολογηθεί το μέγεθος του προβλήματος, δεδομένου ότι οι στατιστικές δεν είναι απόλυτα ακριβείς. Ένας ουσιαστικός αριθμός γεγονότων θεωρείται ότι δεν έχει καταγγεληθεί — είτε από φόβο γι' αντίποινα, είτε λόγω των αμφιβολιών ότι το γεγονός θα ερευνηθεί, είτε από την απροθυμία να καθυστερήσει το ταξίδι του πλοίου.

Τ' αρχεία των επιθέσεων παγκοσμίως από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο και το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο δείχνουν ότι οι επιθέσεις αντί να μειώνονται αντιθέτως αυξάνονται, ιδιαίτερα σε ορισμένες περιοχές

Παρόλο που κανένας λιμένας δεν θεωρείται ασφαλής από τον κίνδυνο επιθέσεων στα σκάφη, οι επιθέσεις επαναλαμβάνονται σε συγκεκριμένους λιμένες και θάλασσες. Κυρίως στη Νοτιοανατολική Ασία και στην Άπω Ανατολή, ειδικά στους Ινδονησιακούς και Μαλαισιανούς λιμένες και τα παρακείμενα ύδατα, στη Βραζιλία, στον Ισημερινό, στη Νότια Αμερική και γύρω από την Ινδία, σε ορισμένους λιμένες στη Δυτική Αφρική, ειδικότερα στη Νιγηρία, στην Ανατολική Αφρική, και ειδικά στη Σομαλία και στην Νότια Αφρική και την Αγκόλα.

Η πλειοψηφία των επιθέσεων, ποσοστό 86,5%, εμφανίζεται συχνότερα στα χωρικά ύδατα ενώ τα σκάφη είναι στο αγκυροβόλιο. Σχετικά λίγες επιθέσεις έχουν πραγματοποιηθεί σε διεθνή ύδατα, οι οποίες είναι και οι σοβαρότερες, καθώς απειλείται ταυτόχρονα η ζωή των πληρωμάτων.

1.2. Τρομοκρατία.

Η τρομοκρατία αποτελεί έννοια με πολλαπλές αιτίες, συνέπειες και μορφές εκδήλωσης. Ως εκ τούτου ο ακριβής ορισμός της κρίνεται δύσκολος. Ουσιαστικά αποτελεί μια ευρύτερη ιδεολογία με στόχο την πρόκληση του τρόμου και κατ' επέκταση την ικανοποίηση ποικίλων σκοπών αποσταθεροποίησης της πολιτικής ζωής, έκφραση αντίδρασης στην πολιτική των κυβερνήσεων, ακραία μορφή διαμαρτυρίας, μέσο εναντίων συγκεκριμένων προσώπων.

Μέθοδος : Η βία .

Συνέπειες : Ο τρόμος και ο φόβος ευρύτατων κοινωνικών ομάδων.

Στις κατηγορίες των αδικημάτων τα οποία θεωρούνται τρομοκρατικά σύμφωνα με τον καινούργιο ευρωτρομονόμο (όταν διαπράττονται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια), συμπεριλαμβάνεται και η διατάραξη της ασφάλειας συγκοινωνιών, σιδηροδρόμων πλοίων και αεροσκαφών.

Με τον όρο τρομοκρατία εννοούμε κάθε μια εγκληματική πράξη με σκοπό την πραγματοποίηση ενός προκαθορισμένου στόχου με πολλαπλές μορφές .

Μορφές Τρομοκρατίας είναι:

1. Υποκειμενική περίπτωση τρομοκρατίας: Με κύριο στοιχείο και κίνητρο το ιδιωτικό όφελος (κοινό ποινικό δίκαιο) απαγωγές παιδιών με σκοπό το ατομικό χρηματικό όφελος, ένοπλες ληστείες.
2. Κοινωνική τρομοκρατία: Η άσκηση της οποίας αποβλέπει στην ανάδειξη ενός πολιτικού, ιδεολογικού ή θρησκευτικού ή κοινωνικού δόγματος μιας ολόκληρης χώρας ή μιας ομάδας : παράδειγμα η τρομοκρατία που χρησιμοποιείται για την επικράτηση αναρχικών ομάδων.
3. Πολιτική τρομοκρατία: Με σκοπό τη διασάλευση της δημόσιας τάξης, κατευθύνεται εναντίον του κράτους, των Οργάνων του, των αντιπροσώπων του, της πολιτικής οργανώσεως ή ακόμη εναντίον της συνταγματικής του μορφής (περίπτωση 17 Νοέμβρη με δολοφονίες πολιτικών προσώπων).

Πηγή : Ευρωπαϊκή Ένωση , Δικαιοσύνη και εσωτερικές υποθέσεις.

Διατάξεις που αφορούν μέτρα για την τρομοκρατία εμφανίζονται σε πολλές νομοθετικές πράξεις που εκδόθηκαν από τα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας:

Η Σύμβαση Ευροpol(τροποποιήσεις που εισήχθησαν με την απόφαση του Συμβουλίου της 3ης Δεκεμβρίου 1998).

Η Κοινή Δράση 96/610/ΔΕΥ για την κατάρτιση ενός ευρετηρίου ειδικών αντιτρομοκρατικών γνώσεων.

Η Κοινή Δράση 98/428/ΔΕΥ για την δημιουργία ευρωπαϊκού δικαστικού δικτύου.

Η Κοινή Δράση 98/733/ΔΕΥ σχετικά με το αξιόποιο της συμμετοχής σε εγκληματική οργάνωση.

Η σύσταση του Συμβουλίου για την καταπολέμηση της χρηματοδότησης τρομοκρατικών ομάδων.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση, Δικαιοσύνη και εσωτερικές υποθέσεις.

Οι τρομοκρατικές πράξεις μπορεί να διαπράττονται από ένα ή περισσότερα άτομα εναντίον μίας ή περισσότερων χωρών. Οι περισσότερες ενεργές τρομοκρατικές οργανώσεις στις δεκαετίες του 1970 και 1980 είχαν την μορφή της πολιτικής τρομοκρατίας. Οι τρομοκρατικές ενέργειες ήταν αρκετά αιματηρές για να προκαλέσουν το ενδιαφέρον των Κρατών, όχι όμως τόσο, ώστε να προκαλέσουν την κοινωνική απομόνωση της τρομοκρατίας.

Στη παρούσα φάση εν' αυξανόμενο ποσοστό τρομοκρατικών ενεργειών είναι σχεδιασμένο με στόχο το αιματοκύλισμα και τον τραυματισμό και το θάνατο όσο το δυνατόν περισσότερων ανθρώπων.

Οι πράξεις τρομοκρατίας χαρακτηρίζονται:

✚ **Εξωγενείς, όταν διαπράττονται από τρομοκράτες που προέρχονται από άλλες χώρες ή, όπως έχει αποδειχθεί σε διάφορες περιπτώσεις,**

✚ **Ενδογενείς προερχόμενες από τρομοκράτες που δρουν στην χώρα τους.**

Ο κίνδυνος λοιπόν για τρομοκρατικές ενέργειες για τις θαλάσσιες μεταφορές ειδικότερα βρίσκεται εκεί όπου είναι ευκολότερο να δημιουργηθεί. Πιθανόν να οφείλεται στον ελλιπή εξοπλισμό, στις λανθασμένες διαδικασίες, στους ανεπαρκείς ελέγχους, και στη λανθασμένη θέση στο φυλασσόμενο χώρο του υπεύθυνου για την ασφάλεια προσωπικού. Αλλά μπορεί, επίσης, να οφείλεται στις αντίξοες-δυσμενείς συνθήκες της απασχόλησης όλου του προσωπικού που συμμετέχει στον τομέα ασφάλειας. Στο εξής θα πρέπει να βελτιωθεί η ασφάλεια ολόκληρης της διαχειριστικής αλυσίδας των θαλάσσιων μεταφορών, από τον προμηθευτή έως τον καταναλωτή. Έτσι, καθώς η ασφάλεια της αλυσίδας μεταφορών εξαρτάται από τον ασθενέστερο κρίκο της, η προσέγγιση που θα μελετά παράλληλα τη διατροφική διάσταση, θα επιτρέψει συνολικά τη βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές.

Με μόνο σκοπό την ασφάλεια επιβάλλεται η δίκαιη κατανομή μεταξύ των ευθυνών των ναυτιλιακών εταιριών και εκείνων των λιμανιών, των ναυλωτών και των ιδίων των κυβερνήσεων.

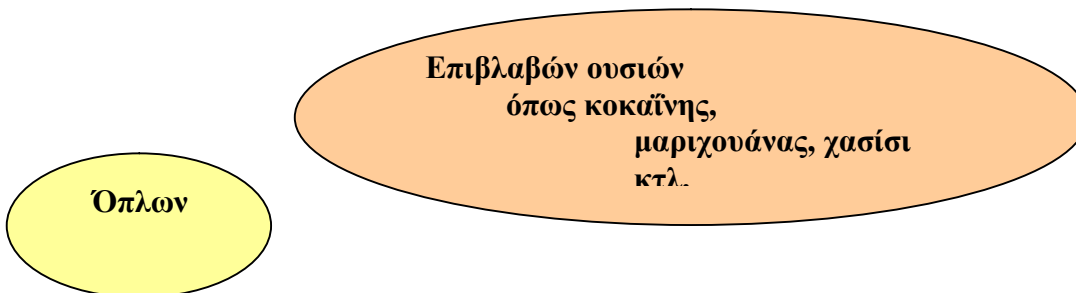
Όλα ανεξαιρέτως τα πλοία είναι δυνατόν κάποια στιγμή να χρησιμοποιηθούν ως μέσα για επίθεση, για μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής ή για μεταφορά (εν αγνοία τους) επικίνδυνων φορτίων, εάν δεν ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την ασφάλεια και για τον έλεγχο τους.

Τρομοκρατική ενέργεια κατά πλοίου είναι δυνατό να εκδηλωθεί κυρίως:

1. είτε με τη χρησιμοποίηση άλλου πλοίου,
2. είτε από το εσωτερικό του πλοίου-στόχου από τρομοκράτες που έχουν ήδη επιβιβαστεί απαρατήρητοι σε αυτό ή που επιβιβάζονται σε αυτό με τη βία.

Τα επιβατηγά πλοία αποτελούν πρόσφορους στόχους λόγω του μεγάλου αριθμού των ζώων, που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας. Τα φορτηγά πλοία είναι εξίσου ευάλωτα λόγω κυρίως των “επικίνδυνων” φορτίων που τυχόν μεταφέρουν. Η ίδια η φύση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων μπορεί ν’ αποτελέσει κίνητρο για τους τρομοκράτες οι οποίοι ενδέχεται, για παράδειγμα, ν’ αναζητήσουν τρόπους για ν’ ανατινάξουν τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία αυτά μέσα σε κάποιο λιμένα. Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς πόσες ζωές θα χαθούν και πόσο μεγάλη ζημία θα προκληθεί στο περιβάλλον σε παρόμοια περίπτωση. Δεν πρέπει ασφαλώς να λησμονεί κανείς το διεξαγόμενο δια Θαλάσσης παράνομο εμπόριο πυρηνικών, βακτηριολογικών ή χημικών προϊόντων, τα οποία ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν αργότερα κατά της χώρας προορισμού του φορτίου.

1.3.Το Λαθρεμπόριο.



Στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφοράς επιβλαβών ουσιών και όπλων συμμετέχουν και ναυτιλιακές εταιρείες που διεκπεραιώνουν κάθε χρόνο τη μεταφορά αυτών.

Ενδεικτικά, δεκάδες τόνοι κοκαΐνης εμφανίζεται στα επίσημα παραστατικά σαν «φρέσκες γαρίδες», «ζάχαρη», «κάρβουνο» ή «μεταλλεύματα». Το δίκτυο αυτό αποτελούν επιχειρηματίες που είχαν ασχοληθεί αρχικά με την - ανώδυνη ποινικά - μεταφορά λαθραίων τσιγάρων και αργότερα στράφηκαν στην προσοδοφόρα μεταφορά κοκαΐνης. Επειδή οι παραγωγοί της κοκαΐνης στην Κολομβία και οι μεσάζοντες στις ευρωπαϊκές χώρες διαπίστωσαν ότι τα μεγάλα φορτηγά πλοία μπορούν να εντοπισθούν εύκολα λόγω του όγκου τους αλλά και του γεγονότος ότι πρέπει να εισέρχονται μόνο σε μεγάλα λιμάνια και να έχουν τα απαραίτητα «παραστατικά»,

άρχισαν να στρέφονται σε πιο ευέλικτες λύσεις. Επομένως άρχισαν να χρησιμοποιούν αλιευτικά και ιστιοπλοϊκά σκάφη τα οποία έχουν τη δυνατότητα να κινούνται παντού, χωρίς να εντοπίζονται το ίδιο εύκολα με τα μεγάλα πλοία. Παράλληλα, άρχισαν να χρησιμοποιούν ως διαμετακομιστικούς σταθμούς και ως προσωρινά «καταφύγια», παραλιακές περιοχές Κρατών της Δυτικής Αφρικής, όπου ο έλεγχος είναι από υποτυπώδης έως ανύπαρκτος.

1.4. Λαθρομετανάστευση.

Η λαθρομετανάστευση αποτελεί σοβαρό και διεθνές πρόβλημα του οποίου η αποτελεσματική λύση δεν θα υπάρξει όσο υφίστανται ανά τον κόσμο οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες και εμπόλεμες καταστάσεις.

Το Υ.Ε.Ν. έλαβε και εξακολουθεί να λαμβάνει τα προσήκοντα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος της λαθρομετανάστευσης που διενεργείται δια θαλάσσης, υποχρέωση που απορρέει από την εφαρμογή της συμφωνίας SCHENGEN.

Η εφαρμογή του νέου Νόμου περί αλλοδαπών και η προωθούμενη τροποποίησή του για το χαρακτηρισμό της μεταφοράς λαθρομεταναστών ως κακουργηματικής πράξης, καθώς και η υλοποίηση του ελληνοτουρκικού Πρωτοκόλλου προσδοκείται ότι θα συνεισφέρουν ουσιαστικά στην προσπάθεια που καταβάλλεται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της λαθρομετανάστευσης .

Ο αυστηρότερος έλεγχος των πλοίων με σημαία ευκαιρίας, ιδίως όσον αφορά τη τήρηση των ελάχιστων κοινωνικών κανόνων, είναι επιβεβλημένος για την καταπολέμηση της νέας μορφής οργάνωσης της παράνομης μετανάστευσης .

Δεδομένα :

1. Σημαντική αύξηση, σύμφωνα με τα τηρούμενα στατιστικά στοιχεία, του αριθμού των λαθρομεταναστών που συνελήφθησαν τα τελευταία χρόνια στους χώρους αρμοδιότητας Α.Σ,
2. σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι μεγάλος ο αριθμός λαθρομεταναστών, από διάφορα σημεία της δυτικής και νότιας Τουρκίας καθώς και χωρών της Μέσης Ανατολής,
3. αναμενόμενη διόγκωση του ήδη υπάρχοντος μεταναστευτικού ρεύματος Ιρακινών προς την Δύση, λόγω των συνεχιζόμενων πολεμικών επιχειρήσεων στο Ιράκ,

4. διείσδυση οργανωμένων εγκληματικών ομάδων, που δραστηριοποιούνται στις παράνομες μεταφορές των λαθρομεταναστών, από τις οποίες προσπορίζονται τεράστια κέρδη,

5. πιέσεις που ασκούνται στην χώρα μας από τα άπο μέλη της Ε.Ε. και κυρίως την Ιταλία και την Γαλλία προκειμένου να επωμισθούμε λόγω της γεωγραφικής μας θέσης, την αντιμετώπιση περιστατικών λαθρομετανάστευσης που έχουν προορισμό δικές τους περιοχές,

6. δημογραφικές εκτιμήσεις των Διεθνών Οργανισμών για συνεχή αύξηση του πληθυσμού των χωρών της Βόρειας Αφρικής και της Ασίας, οι οποίες συνδυαζόμενες με την πολιτική, κοινωνική και οικονομική αστάθεια που παρουσιάζουν οι περισσότερες από τις χώρες αυτές θα διατηρήσει το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης και στο μέλλον.

Πηγή δεδομένων Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας , Λαθρομετανάστευση.

Case study

Τα προβλήματα αντιμετώπισης των Τούρκων διακινητών που διαπεραιώνουν λαθρομετανάστες από τις Τουρκικές ακτές στα νησιά του ανατολικού Αιγαίου επιτείνονται ακόμη περισσότερο για τους εξής λόγους:

.- Υπάρχουν πολλά παραμεθόρια νησιά-νησίδες και βραχονησίδες από τη Μυτιλήνη και νοτιότερα μέχρι και την Σύμη και ανατολικά μέχρι τις νησίδες Στρογγύλη και Καστελόριζο,

.- οι διακινητές δεν διστάζουν να εγκαταλείψουν τους λαθρομετανάστες με κίνδυνο να πεθάνουν από πείνα και δίψα αν δεν τους αντιληφθεί κάποιος αλιέας ή πλωτά του Λιμενικού Σώματος,

.- το ΥΕΝ διασπείρει τα περιπολικά σκάφη σε πάρα πολλά σημεία με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η κάλυψη όλων των θαλασσιών περιοχών και ακτών των νησιών μας,

.- Τούρκοι διακινητές χρησιμοποιούν για τις μεταφορές λαθρομεταναστών ταχύπλοα σκάφη, τα οποία αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες (50 κόμβους). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τις μικρές αποστάσεις των τουρκικών από τις ελληνικές ακτές, δίνει την δυνατότητα μεταφοράς των λαθρομεταναστών σε ελάχιστο χρόνο,

.- η χρήση όπλων εκ μέρους των Λιμενικών, που στελεχώνουν τα περιπολικά σκάφη υπό συνθήκες σκότους, κυματισμού κ.α. είναι εξαιρετικά επικίνδυνη, διότι πιθανόν να υπάρξουν θύματα μεταξύ των λαθρομεταναστών,

.- η επιβίβαση πολλαπλάσιου αριθμού λαθρεπιβατών από τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών.

Από τον Σεπτέμβριο του 1992 μέχρι τις 31-12-02 έχουν καταγραφεί 21 τέτοια περιστατικά στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο τα οποία στοίχησαν τη ζωή 197 περίπου ατόμων.

~ Θεωρείται αναγκαία η ανάληψη των παρακάτω ενεργειών και μέτρων:

1. Προμήθεια σύγχρονων περιπολικών σκαφών ανοικτής θαλάσσης και παράκτιων ταχέων περιπολικών σκαφών με πλήρη ηλεκτρονικό εξοπλισμό και οπλικά συστήματα, πιθανότατα οπλισμένα.
2. Εγκατάσταση διαύλου επικοινωνίας μεταξύ των κεντρικών Υπηρεσιών και των τοπικών Αρχών.
3. Επίσπευση των διαδικασιών επέκτασης - εγκατάστασης συστήματος V.T.M.I.S. σε επίκαιρα σημεία του Αιγαίου για την ανίχνευση και έγκαιρο εντοπισμό υπόπτων πλοίων ούτως ώστε η δυνατότητα επέμβασης να είναι ταχύτερη και αποτελεσματικότερη.
4. Ενεργότερη συμμετοχή των Ενόπλων Δυνάμεων στην επιτήρηση και *έλεγχο* των θαλασσίων συνόρων μας.
5. Δημιουργία αμιγών τμημάτων Ασφαλείας με κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό στις Λιμενικές Αρχές.

6. Εναρμόνιση των κυρώσεων των νομοθεσιών των ευρωπαϊκών χωρών για την μεταφορά λαθρομεταναστών.

7. Ενίσχυση της αστυνομικής συνεργασίας των Κρατών-Μελών που προβλέπεται εξάλλου και από την Συμφωνία SCHENGEN με την ανταλλαγή Αξιωματικών Συνδέσμων (liaison officers).

Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας με γενική αστυνομική και ανακριτική ιδιότητα στον θαλάσσιο χώρο, στα πλοία και στα λιμάνια είναι το Λιμενικό Σώμα το οποίο με το προσωπικό και τα επιχειρησιακά μέσα (πλωτά - χερσαία - εναέρια) που διαθέτει, εκτελεί μεταξύ των άλλων και καθήκοντα επιτηρήσεως-ελέγχου των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, που αποτελούν και εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δια των Υπηρεσιών του ΥΕΝ και των περιφερειακών Λιμενικών Αρχών.

Όσον αφορά την επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης, το ΥΕΝ αντέδρασε εύκαιρα και προέβη σταδιακά στη λήψη των παρακάτω μέτρων:

1. Σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία εκπόνησε ειδικό σχέδιο με την επωνυμία "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ" με το οποίο καθορίστηκε μία σειρά ενεργειών για την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης στις περιοχές των νησιών Λέσβου, Χίου, Σάμου, Κω, Ρόδου και Κέρκυρας.

2. Ενίσχυσε άμεσα τις παραμεθόριες περιοχές: με προσωπικό και επιχειρησιακά μέσα διαθέτοντας σ' αυτές τα πλέον αξιόπιστα περιπολικά σκάφη και οχήματα.

3. Σε περιόδους έξαρσης του φαινομένου της λαθρομετανάστευσης διαθέτει άνδρες των Ειδικών Δυνάμεων του Λ.Σ. για την καλύτερη επιτήρηση σε συγκεκριμένες ευαίσθητες περιοχές.

Το Σεπτέμβριο του 1999 το ΥΕΝ σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία προέβη στην αναμόρφωση και βελτίωση του προαναφερθέντος σχεδίου "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ" με σκοπό τον αποτελεσματικότερο συντονισμό των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών και φορέων στην αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης που διενεργείται δια θαλάσσης.

Κατά την αναπροσαρμογή του εν λόγω σχεδίου ελήφθησαν υπόψη και τα δεδομένα της Συμφωνίας SCHENGEN καθώς και οι συστάσεις της AD HOC Επιτροπής Εμπειρογνομόνων SCHENGEN, που επισκέφθηκε την Χώρα μας τον Οκτώβρη του 1998 στα πλαίσια αστυνομικής συνεργασίας των Χωρών Μελών της Συμφωνίας. Το σχέδιο λοιπόν, που καλύπτει πλέον όλη τη χώρα, αποτελείται από δύο μέρη:

- . Το **επιχειρησιακό**, του οποίου την υλοποίηση έχει αναλάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δια των υφισταμένων του Υπηρεσιών (Λιμενικών Αρχών),
- . την **υποδοχή-φιλοξενία** των λαθρομεταναστών του οποίου την υλοποίηση ανέλαβαν τα συναρμόδια Υπουργεία Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Υγείας-Πρόνοιας, Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης.

Κύρια αποστολή των εμπλεκόμενων δυνάμεων σύμφωνα πάντα με τον εν' λόγω σχεδιασμό είναι **η σύλληψη των προσώπων που διακινούν τους λαθρομετανάστες**, των μέσων που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά τους και η παράδοσή τους στον υφιστάμενο μηχανισμό υποδοχής των.

Για την περιοχή των Ελληνοαλβανικών συνόρων και για την αντιμετώπιση του διασυνοριακού εγκλήματος στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και αυτό της λαθρομετανάστευσης η χώρα μας σύνηψε Πρωτόκολλο Συνεργασίας με το Υπουργείο Εσωτερικών της Αλβανίας. Η υλοποίηση του Πρωτοκόλλου αυτού, το οποίο προέβλεπε τη διενέργεια κοινών θαλάσσιων περιπολιών με τη συμμετοχή ανδρών του Λιμενικού Σώματος και της Αστυνομίας Συνόρων της Αλβανίας, ξεκίνησε τον Απρίλιο του 1998 και διήρκεσε ένα χρόνο περίπου.

Τον Μάιο του 2001 τέθηκε σε εφαρμογή ο Ν.2910/2001, ο οποίος εκτός των άλλων, καθορίζει τους μηχανισμούς που θα τεθούν για να ελέγχουν τη ροή του μεταναστευτικού ρεύματος και τους κανόνες που θα παρέχουν στους αλλοδαπούς τη δυνατότητα νόμιμης διαμονής τους στην Ελλάδα, εξασφαλίζοντας σ' αυτούς τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα και την δυνατότητα ένταξής τους στην Ελληνική κοινωνία. Στον νόμο αυτό επαναπροσδιορίστηκαν επί το αυστηρότερο οι ποινικές κυρώσεις σε βάρος αυτών οι οποίοι μεταφέρουν παράνομα στη χώρα αλλοδαπούς.

Ενδεικτικά αναφέρεται σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας , ότι την τελευταία τριετία καταγράφηκαν τα παρακάτω αποτελέσματα:

Κατά το έτος 2000 αντιμετωπίστηκαν 89 περιστατικά κατά τα οποία συνελήφθησαν 3.664 λαθρομετανάστες, 124 διακινητές, και κατασχέθηκαν 52 σκάφη-πλοία και 1 όχημα.

Κατά το έτος 2001 αντιμετωπίστηκαν 370 περιστατικά κατά τα οποία συνελήφθησαν 6.864 λαθρομετανάστες, 137 διακινητές και κατασχέθηκαν 90 σκάφη-πλοία και 3 οχήματα.

Κατά το έτος 2002 αντιμετωπίστηκαν 277 περιστατικά κατά τα οποία συνελήφθησαν 3.926 λαθρομετανάστες, 83 διακινητές και κατασχέθηκαν 67 σκάφη-πλοία και 3 οχήματα.

Κεφάλαιο 2

Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές

Safety- Security

Η ασφάλεια safety του πλοίου προηγείται της ασφάλεια security του πλοίου .

Ο IMO ιδρύθηκε το 1958 , ξεκίνησε σαν IMCO και μετονομάστηκε σε IMO το 1982. Σκοπός του να παρέχει τους ανάλογους μηχανισμούς για διακρατικές συνεργασίες , μεταξύ των συμβεβλημένων με τον οργανισμό κρατών , σε κανονισμούς και πρακτικές που αφορούν

τεχνικά θέματα και το διεθνές εμπόριο .Επίσης να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την γενική αποδοχή πρακτικών ασφάλειας safety, ασφαλούς ναυσιπλοΐας καθώς και πρόληψης και ελέγχου για την ρύπανση από πλοία. Επίσης είναι αρμόδιος επίλυσης διοικητικών και νομικών θεμάτων. Πρώτος στόχος του IMO ήταν η υιοθέτηση των κανονισμών για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα – Safety of Life at Sea.*

Το 1970 εφαρμόστηκε ένα παγκόσμιο σύστημα ελέγχου και διάσωσης το International Mobile Satellite Organization (IMSO), το οποίο εξασφάλισε την άμεση επικοινωνία με τα πλοία.

Το 1992 αρχίζει να εφαρμόζεται το παγκόσμιο σύστημα κινδύνου και ασφάλειας-Global Maritime Distress and Safety System, το οποίο ήρθε σε πλήρη λειτουργία το 1999. Με την εφαρμογή αυτού του συστήματος οποιοδήποτε πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο, σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, μπορεί πραγματικά να βοηθηθεί ακόμα σε περίπτωση

που το πλήρωμα δεν προλάβει να στείλει μήνυμα για βοήθεια καθώς το μήνυμα για βοήθεια στέλνεται αυτόματα .

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 ο IMO αρχίζει να επικεντρώνεται στα θέματα ασφάλειας.

Η ασφάλεια safety και η ασφάλεια security έχουν τον ίδιο στόχο, δηλαδή, την προστασία των ανθρώπων, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος. Και οι δύο συνδέονται με τους κινδύνους και τον αποκαλούμενο “ανθρώπινο παράγοντα”. Υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές, εντούτοις ανάμεσα στην ασφάλεια safety και στην ασφάλεια security.

Η ασφάλεια security αφορά τους κινδύνους που συνδέονται με την προστασία ενάντια σε κακόβουλη ενέργεια, δηλ. τις πράξεις της διαταραχής, της ζημίας ή της καταστροφής. θέτει περιορισμούς και απαιτεί, διαφορετικές μεθόδους εργασίας από αυτούς της λειτουργίας του πλοίου

Η ασφάλεια safety αφορά την ελαχιστοποίηση του κινδύνου και την αποφυγή ανεπιθύμητων συνεπειών. Απαιτεί ευελιξία κινήσεων , εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλους τους χώρους του πλοίου αλλά και εύκολη επικοινωνία και πρόσβαση προς το πλοίο από ναυτεργάτες στη στεριά. Ο πλοίαρχος τελικά θα είναι εκείνος ο οποίος θα επιφορτισθεί και με το ρόλο του Ship Security Officer, καθώς οι αρμοδιότητες που προβλέπει ο κώδικας για τον SSO -ιδιαίτερα η επαφή με τις Αρχές και η απόφαση για το βαθμό ετοιμότητας του πλοίου- αφήνουν λίγα περιθώρια για άλλες λύσεις.

Πηγή : IMO, Safety

*Περισσότερες πληροφορίες για τον ρόλο και τις αρμοδιότητες του IMO στην ιστοσελίδα [INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION](http://www.imo.org)

Τα οφέλη του κώδικα ISPS θα εξαρτηθούν κατά κύριο λόγο από το πόσο ευσυνειδήτητα θα εφαρμοσθεί στα λιμάνια -σε όλα τα λιμάνια- και από το λιμενικό σώμα κάθε περιοχής (ακτοφυλακές). Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι θέμα υψηλής σημασίας όσον αφορά την προς συζήτηση την ασφάλεια safety και την ασφάλεια security και απαιτεί στρατηγική αντιμετώπιση από τον ΔΝΟ.

Σημαντικό, επίσης, θέμα συνιστά η ανάληψη πρωτοβουλιών εκ μέρους του ΔΝΟ με στόχο τον καθορισμό των προδιαγραφών ναυπήγησης και εξοπλισμού για νεότευκτα πλοία. Ακόμα πολύ σημαντική για την ασφάλεια security των χύδην φορτίων πλοίων είναι η double side skin κατασκευή.

Κεφάλαιο 3

Μέτρα αντιμετώπισης των κινδύνων στις θαλάσσιες μεταφορές.

3.1. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας.

Λόγω των ιδιαίτερων όρων ζωής και εργασίας των ναυτικών, το ΔΟΕ έχει εγκρίνει ένα ευρύ φάσμα συμβάσεων και συστάσεων που ισχύουν ειδικά για τους ναυτικούς.

Τον Ιανουάριο του 2001, το ΔΟΕ αποφάσισε να πραγματοποιήσει το 2005 σύνοδο για της Οργάνωσης, με σκοπό την υιοθέτηση ενός ενιαίου νομοθετικού κειμένου που θα συγκεντρώνει κατά το μέγιστο δυνατό όλους τους συναφείς με την εργασία στη θάλασσα κανόνες που περιέχονται στις περίπου πενήντα ισχύουσες συμβάσεις και τα συναφή με την εργασία στη θάλασσα θέματα, στο πλαίσιο της συνδιάσκεψης συστάσεις.

Ένα από τα θέματα που κρίθηκαν σημαντικά στο Πλαίσιο των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας (security) στη θάλασσα, είναι :

Η εξακρίβωση της ταυτότητας των ναυτικών, θέμα το οποίο εμπίπτει στην αρμοδιότητα της ΔΟΕ

Κάθε ναυτικός θα πρέπει να φέρει ένα έγγραφο το οποίο να καθιστά δυνατή τη θετική και επαληθεύσιμη εξακρίβωση της ταυτότητας του:

Θετική, διότι θα προσδιορίζει ότι το άτομο που έχει στην Κατοχή του το εν λόγω έγγραφο είναι όντως αυτό για το οποίο εκδόθηκε το έγγραφο.

Επαληθεύσιμη, διότι Θα είναι δυνατός ο έλεγχος της αυθεντικότητας του εγγράφου ως προς την προέλευση του.

Πηγή :International Labour Organization, Seafarer's ID card.

Οι υπό εξέλιξη εργασίες στους κόλπους της ΔΟΕ, με στόχο τον εφοδιασμό των ναυτικών με ασφαλείς ταυτότητες, θα συμβάλουν τόσο στην ασφάλεια όσο και στη βελτίωση των όρων ζωής και εργασίας των εν λόγω εργαζομένων. Ας μην ξεχνάμε ότι οι ναυτικοί συμμετέχουν άμεσα στο διεθνές εμπόριο (συμπεριλαμβανομένων των επικίνδυνων υλών) και στη μεταφορά επιβατών, και έχουν πρόσβαση σε όλα τα σημεία των λιμένων, ακόμη και σε εκείνα όπου η πρόσβαση είναι περιορισμένη.

Κατά τη διάρκεια της 3ης συνεδρίασης της συνομοσπονδίας εργατών (30 Απριλίου — 4 Μαΐου 2001), δύο νέα σχέδια ψηφίσματος καθώς και οι σχετικές οδηγίες σχετικά με την οικονομική ασφάλεια για να καλύψουν τις αξιώσεις από τους ναυτικούς σε περιπτώσεις εγκατάλειψης, προσωπικού τραυματισμού και θανάτου οριστικοποιήθηκαν:

A.930 (22) οδηγίες για την παροχή οικονομικής ασφάλειας σε περιπτώσεις εγκατάλειψης των ναυτικών.

Το ψήφισμα σχετικά με την παροχή οικονομικής ασφάλειας σε περίπτωση εγκατάλειψης των ναυτικών δηλώνει ότι η εγκατάλειψη των ναυτικών είναι ένα σοβαρό πρόβλημα που περιλαμβάνει μια ανθρώπινη και κοινωνική διάσταση και αναγνωρίζει, ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη σφαιρική φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι ναυτικοί χρειάζονται την ειδική προστασία.

Σε αυτό το πλαίσιο, το ψήφισμα σημειώνει ότι η υιοθέτηση των οδηγιών είναι ένα κατάλληλο προσωρινό μέτρο για να εξασφαλιστεί παροχή οικονομικής ασφάλειας σε περίπτωση εγκατάλειψης των ναυτικών. Το ψήφισμα συστήνει τα μέτρα, ώστε να εφαρμοστεί από τους πλοιοκτήτες και να εξασφαλιστεί η παροχή επαρκούς οικονομικού συστήματος ασφάλειας για τους ναυτικούς σε περίπτωση εγκατάλειψης.

Περιλαμβάνει τις σχετικές οδηγίες που καθορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα και το πεδίο της κάλυψης του οικονομικού συστήματος ασφάλειας και περιέχει, επίσης, συστάσεις για την πιστοποίηση τέτοιων συστημάτων.

A.93 1 (22) οδηγίες όσον αφορά τις ευθύνες των πλοιοκτητών για τις συμβατικές αξιώσεις για τον προσωπικό τραυματισμό ή το θάνατο των ναυτικών.

Το ψήφισμα σχετικά με τις αξιώσεις για τον προσωπικό τραυματισμό ή το θάνατο των ναυτικών επισημαίνει την ανάγκη σύστασης κατωτάτων διεθνών επιπέδων όσον αφορά τις ευθύνες των πλοιοκτητών απέναντι στις συμβατικές τους αξιώσεις σε τέτοιες περιπτώσεις. Εκφράζει την ανησυχία ότι, εάν οι πλοιοκτήτες δεν έχουν την αποτελεσματική ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη μορφή οικονομικής ασφάλειας για τους ναυτικούς, είναι απίθανο εάν θα λάβει την πλήρη και γρήγορη αποζημίωση ο παθών σ' ένα προσωπικό τραυματισμό ή ο αποθανών ναυτικός.

Οι αποτελεσματικές ρυθμίσεις όσον αφορά την πληρωμή της αποζημίωσης έχουν σαν αποτέλεσμα την συνειδητοποίηση εκ μέρους των πλοιοκτητών ότι επιβάλλεται πλέον να παρέχουν ασφαλείς και κόσμιες συνθήκες εργασίας.

Επίσης πρέπει να διασφαλιστεί από τον ΔΝΟ η μακροχρόνια καθιερωμένη αρχή σύμφωνα με την οποία οι ναυτικοί χρίζουν ειδικής μεταχείρισης από τις αρχές μετανάστευσης όσον αφορά τις μεταφορές πληρωμάτων και άδεια αποβίβασης στα λιμάνια.

Δυστυχώς η πρόταση κανονισμού από τις Η.Π.Α για την κατάργηση των θεωρήσεων visa με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων και η απαίτηση των για μεμονωμένες θεωρήσεις visa, μόνο επιπλέον χρόνο, κόστος και ανεργία έχουν σαν αποτέλεσμα για τα ναυτικά πληρώματα, ιδίως για εκείνα που προέρχονται από χώρες του αραβικού κόσμου.

Αυτό είναι ένα καινούργιο μέσο χαλιναγώγησης εκ μέρους των Η.Π.Α της αγοράς εργασίας και οικονομικού πολέμου εναντίον ναυτικών συγκεκριμένων εθνικοτήτων.

Η απαγόρευση, εκ μέρους των αρμοδίων αρχών στις Η.Π.Α. της αποβίβασης στην ξηρά ναυτικών συγκεκριμένων εθνικοτήτων με αποτέλεσμα τη παρεμπόδιση εξασκήσεως των θρησκευτικών τους καθηκόντων και των επαγγελματικών τους καθηκόντων, καταστρατηγεί τ' ανθρώπινα δικαιώματα.

Αναθεωρημένο σχέδιο Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού πρακτικών Θεμάτων συμπεριφοράς για την ασφάλεια στους λιμένες .

Στη διεθνή Συνθήκη σχετικά με την ασφάλεια της ζωής εν πλω, 1974 (Λονδίνο 9 έως 13 Δεκεμβρίου 2002), εγκρίνεται, μεταξύ άλλων, το ψήφισμα 8 της διάσκεψης .

Το ψήφισμα είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία ομάδας εργασίας μεταξύ ΔΟΕ και ΔΝΟ , δηλαδή την Inter-session Working Group on Maritime Security (ISWG). Από τις στατιστικές φαίνεται ότι το 80 τοις εκατό των ατυχημάτων στις μεταφορές οφείλονται στο ανθρώπινο λάθος. Είναι το ανθρώπινο στοιχείο στο σκάφος που μπορεί είτε να Παρέχει τις δεξιότητες που μπορούν να αποτρέψουν μια καταστροφή, είτε τη σαφή αδυναμία είτε την έλλειψη ικανότητας που μπορούν να προκαλέσουν μια. Παρόλο που η ικανότητα, η πολυπλοκότητα και η καθαρή δύναμη της τεχνολογίας φαίνονται εκθετικά, το ανθρώπινο στοιχείο Παραμένει ένα βασικό συστατικό με όλες τις δυνάμεις του και όλες τις αδυναμίες του. Γι' αυτό η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα εκτός από τις παραδοσιακά τεχνικές λύσεις στα Θέματα που σχετίζονται με τα προβλήματα ασφάλειας security, εστιάζει και στο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλιακή ασφάλεια (security).

Η Συνθήκη STCW του 1995 υποστήριξε αυτήν την νέα φιλοσοφία στον IMO, επιδιώκοντας, έτσι, να καθιερώσει βασικά πρότυπα όσον αφορά την κατάρτιση και την εκπαίδευση των ναυτικών σε όλο τον Κόσμο και, με το να δώσει έμφαση στον ποιοτικό έλεγχο και την ικανότητα.

Μια από τις βασικές διαφορές μεταξύ του STCW 95 και της προηγούμενης Συνθήκης είναι η έμφαση στη γνώση παρά στην ικανότητα. STCW 95 ορίζει λεπτομερώς την αναγκαιότητα της ανταγωνιστικότητας στις διάφορες ειδικότητες, την γνώση και την κατάρτιση που απαιτούνται. Η Συνθήκη ενσωματώνει το "hands-on" εκπαίδευση και την ανάπτυξη των βασικών δεξιοτήτων μέσω της χρήσης των προσομοιωτών, της εργαστηριακής κατάρτισης και άλλων πρακτικών ενισχύσεων της κατάρτισης. Αν και η εμπειρία εν πλω θα παραμείνει ένα σημαντικό μέρος της σταδιοδρομίας των ναυτικών, δεν θα είναι πλέον αρκετό το "to serve your time" (εμπειρία).*

Απαιτείται πλέον σημαντική αύξηση μέτρων ασφάλεια security στο πλοίο και στο λιμένα , αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των εργασιών των ναυτικών πληρωμάτων καθώς το πλήρωμα . Πρέπει να εποπτεύει τη φόρτωση και τη εκφόρτωση του πλοίου και να συναλλάσσεται με τις αρμόδιες αρχές που θα επισκεφτούν το πλοίο κατά την άφιξη του στο λιμένα.

Πρόσθετα αυτό που αποτελεί επιτακτική ανάγκη, είναι και η εξοικείωση του πληρώματος με το ίδιο το πλοίο , δηλαδή τις διατάξεις , τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις λειτουργικές διαδικασίες του γενικότερα, κάτι που είναι πολύ δύσκολο στη πράξη μια και η σύνθεση των πληρωμάτων αλλάζει αρκετά συχνά κάτι που απαιτείται και από τον ISPS Code.

Προβλήματα επίσης προκύπτουν όταν τα μέλη του πληρώματος προέρχονται από διάφορες εθνικότητες . Η απουσία κοινής γλώσσας παρεμποδίζει την αποτελεσματική μεταξύ τους επικοινωνία και δυσκολεύει την από κοινού αντιμετώπιση επικινδύνων καταστάσεων παρόλο που η κοινή γλώσσα επικοινωνίας απαιτείται και από τον ISPS Code.

Για πρώτη φορά, ο IMO καλείται να διαδραματίσει έναν κεντρικό ρόλο στην επαλήθευση ότι τα μέτρα που ορίζει τίθενται αποτελεσματικά σε ισχύ. Το πρώτο δημόσια ορατό βήμα σε αυτήν την διαδικασία είναι η έκδοση του αποκαλούμενου “άσπρου καταλόγου”.

Αποκαλύπτει ότι τα αναγραφόμενα ναυτικά πληρώματα -μέλη που κρίνονται (την εν λόγω περίοδο) πληρούν τις απαιτήσεις του STCW 95. Σίγουρα, όμως, ένας απλός κατάλογος όπως αυτό δεν μπορεί να καλύψει όλο αυτό το τεράστιο ναυτιλιακό εργατικό δυναμικό σε όλα τα επίπεδα.

* Ειδικά για την Συνθήκη STCW του 1995, IMO, International Labour Organization

3.2. Η ομάδα των 8 και Θέματα ασφάλειας των χωρών τους.

Η διάσκεψη κορυφής του KANANASKIS (26 και 27 Ιουνίου 2002) εξέτασε το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα, συγκεκριμένα την ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων.

Οι G-8 χώρες , Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ιαπωνία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ρωσία ενδιαφέρονται για την προστασία του εμπορίου τους και κατέληξαν σε ορισμένες συνεργατικές δράσεις με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας security στις μεταφορές και ταυτόχρονα τη διευκόλυνση του εμπορίου.

Δράσεις/Στόχοι: ασφάλεια security στη θάλασσα

Γι' αυτό κρίνεται αναγκαία η υποστήριξη, στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (σύμβαση SOLAS) προκειμένου να επιτευχθεί η ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων.

Γι' αυτό το στόχο θεωρείται επιβεβλημένη η ταχεία επεξεργασία και υλοποίηση, σε συμφωνία και σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς, ενός συστήματος ενισχυμένης ασφάλεια security για τα εμπορευματοκιβώτια σε

παγκόσμια κλίμακα με στόχο τον εντοπισμό και τον έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου και τη διασφάλιση της ακεραιότητας τους καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς τους.

1. Ταχεία εφαρμογή, μέχρι το 2005 αν είναι δυνατό, κοινών προδιαγραφών για τις ηλεκτρονικές τελωνειακές δηλώσεις, και δραστηριοποίηση στους κόλπους της Παγκόσμιας Οργάνωσης Τελωνείων (ΠΟΤ) προκειμένου να εφαρμόσουν τις ίδιες κοινές προδιαγραφές και οι χώρες μη μέλη της ομάδας των 8.

2. Η άμεση έναρξη εργασιών, στους κόλπους της ομάδας των 8 και της ΠΟΤ, με στόχο την εκ των προτέρων τροφοδότηση δια της ηλεκτρονικής οδού της αλυσίδας διαχειριστικής υποστήριξης με πληροφορίες για τα εμπορευματοκιβώτια, που θα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις θέσεις και τους όρους μεταφοράς τους, και τούτο, όσο το δυνατό νωρίτερα.

Η Ε.Ε υποστηρίζει την προσέγγιση της ομάδας των 8 σχετικά με την ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων.

Για την πρόληψη και την εξόντωση της τρομοκρατίας, οι χώρες μέλη της ομάδας G-8 και άλλες χώρες έχουν ενισχύσει επιτυχώς τα αντιτρομοκρατικά μέτρα.

Στον τομέα της συνεργασίας με άλλες χώρες, ενάντια στη τρομοκρατία, παροχή βοήθειας για δημιουργία υποδομής σε εκείνες τις χώρες που δεν έχουν την ικανότητα να καταπολεμήσουν την τρομοκρατία.

Κύριοι τομείς της αντιτρομοκρατικής δραστηριότητας:

Να παρεμποδίζεται η παροχή των μέσων για τρομοκρατικές ενέργειες (παραδείγματος χάριν αποτροπή χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, και την άρνηση των ψεύτικων εγγράφων και των όπλων).

Να μην παραχωρείται ασφαλής λιμένας στους τρομοκράτες και να διασφαλιστεί ότι οι τρομοκράτες διώκονται ή / και εκδίδονται (να επιταχύνουν τη υπογραφή των συμβάσεων και των πρωτοκόλλων αντί τρομοκρατίας, ώστε ν' απαγορεύεται η τρομοκρατική είσοδος μέσα σε μια χώρα και να ενισχυθούν οι αρχές που είναι υπεύθυνες για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας).

Να υπερνικηθεί η ευπάθεια στην τρομοκρατία (ενίσχυση των εσωτερικών μέτρων ασφάλειας και ικανότητα διαχείρισης κρίσης και διαχείρισης της συνέπειας).

3.3. Συμβούλιο Ασφαλείας Ηνωμένων Εθνών.

Οι τομείς για τη βοήθεια δημιουργίας υποδομής όπως περιγράφεται από την Επιτροπή αντί-τρομοκρατίας του Συμβουλίου Ασφαλείας Ηνωμένων Εθνών, περιλαμβάνουν: Νομοθεσία αντί-τρομοκρατίας - βοήθεια στην ανάπτυξη της νομοθεσίας για την εσωτερική εφαρμογή των συμβάσεων, των πρωτοκόλλων και των ψηφισμάτων σε σχέση με την τρομοκρατική δραστηριότητα.

Οικονομικός νόμος και πρακτική - βοήθεια στη σύνταξη και την επιβολή της νομοθεσίας, **ποινικοποίηση της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας**, σύλληψη και πάγωμα των πόρων.

Τελωνειακός νόμος και πρακτική - βοήθεια στη σύνταξη και την επιβολή της νομοθεσίας για την καθιέρωση των ελέγχων συνόρων.

Νόμος και Πρακτική μετανάστευσης - βοήθεια στη σύνταξη και την επιβολή της νομοθεσίας για τους ελέγχους μετανάστευσης συμπεριλαμβανομένων των προτύπων για την τεκμηρίωση ταξιδιού και τη χορήγηση της θέσης ασύλων / προσφύγων.

Νόμος και Πρακτική έκδοσης - βοήθεια στη σύνταξη της νομοθεσίας για την εφαρμογή της διμερούς και πολύπλευρης συνεργασίας στην έκδοση.

Αστυνόμευση και επιβολή νόμου - ανάπτυξη των διαδικασιών για την επιβολή του αντιτρομοκρατικού νόμου και η παροχή βοήθειας στις δυνάμεις εθνικής αστυνομίας για να αντιμετωπίσει την τρομοκρατία καθώς επίσης και την παράνομη εμπορία ναρκωτικών και το οργανωμένο έγκλημα που αφορούν την αντί-τρομοκρατία Έλεγχος εξαγωγής και παράνομα όπλα που εμπορεύονται - βοήθεια στη σύνταξη της νομοθεσίας και την ανάπτυξη των διαδικασιών που αποτρέπουν την **πρόσβαση** από τους τρομοκράτες στα όπλα

Εσωτερικά μέτρα ασφαλείας - βοήθεια στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των επαρκών τεχνικών διαχείρισης κρίσης και συνέπειας, των μέτρων ασφαλείας αεροπορίας και μεταφορών και της προστασίας της κρίσιμης υποδομής.

3.4. Τα μέτρα ασφαλείας των ΗΠΑ.

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

Όσον αφορά στη θάλασσα συγκεκριμένα, η ασφάλεια security θεωρείται ως «εσωτερικό θέμα». Οι κοινοβουλευτικές εργασίες οδήγησαν στην ανάληψη διαφόρων πρωτοβουλιών.

Το Κογκρέσο ενέκρινε συγκεκριμένα στις 14 Νοεμβρίου 2002, την «Maritime Security Act 2002» (S.1214) με ευρείες απαιτήσεις στη ασφάλεια security ναυτιλιακή βιομηχανία. Επιπλέον, η δημιουργία ενός σημαντικού Υπουργείου για την Εσωτερική Ασφάλεια-Homeland Security από την 1η Μαρτίου 2003, το οποίο συνενώνει περισσότερους από είκοσι κυβερνητικούς οργανισμούς αρμόδιους για τον τομέα αυτό και απασχολεί περισσότερους από 160.000 εργαζόμενους, παρέχει ακόμη περισσότερες αρμοδιότητες στις διάφορες διοικητικές αρχές που είναι αρμόδιες επί του παρόντος για τα ζητήματα ασφάλεια security.

Στο πλαίσιο αυτό, επισημαίνονται τρεις τύποι μέτρων που ελήφθησαν πρόσφατα με γνώμονα την ασφάλεια security στη θάλασσα.

1. Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων: Μετά τα μέσα του 2002, οι Ηνωμένες Πολιτείες ανέπτυξαν πρωτοβουλία για την ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων (CSI), που πρόκειται να εφαρμοστεί 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, που θα υλοποιηθεί με την υποστήριξη ομάδων «τελωνειακών παρατηρητών», 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 άφιξη τους στους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών.
- ✚ Τη χρήση τεχνολογικών μέσων για τη διενέργεια ενδεδειγμένου ηλεκτρονικού ελέγχου στα εμπορευματοκιβώτια υψηλού κινδύνου.
- ✚ Τη χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων ασφάλεια security, που θα διευκολύνουν την «έξυπνη» παρακολούθηση 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. Δυστυχώς, οι διατάξεις αυτές συντάχθηκαν και εφαρμόστηκαν εν αγνοία του κοινοτικού κεκτημένου και χωρίς διαβούλευση με την Επιτροπή, η οποία αναγκάστηκε να αντιδράσει σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

2. Ο κανόνας της λεγόμενης «εικοσιτετράωρης προειδοποίησης»:

Τον Αύγουστο του 2002, οι Αμερικανικές τελωνειακές αρχές έκαναν γνωστή την πρόθεση τους να τροποποιήσουν τον τελωνειακό τους κώδικα, ώστε οι εταιρείες μεταφοράς δια θαλάσσης να υποχρεούνται να τους κοινοποιούν τη δήλωση φόρτωσης 24 ώρες προτού πραγματοποιηθεί η φόρτωση των πλοίων 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 τέθηκε σε ισχύ στις 2 Δεκεμβρίου 2002 και άρχισε να εφαρμόζεται από τις 2 Φεβρουαρίου 2003.

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

Μέχρι σήμερα, η διάταξη για την έκδοση των θεωρήσεων με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων φαινόταν αποδεκτή ως πρακτική και από τις δύο πλευρές, ακόμη και εάν οι ΗΠΑ αντιπροσωπεύουν μια από τις λίγες κύριες χώρες που απαιτούν θεωρήσεις για τα μέλη του πληρώματος.

4. Πιστοποιητικό Οικονομικής Αξιοπιστίας (COFR). Αφορά τα κράτη που έχουν εμπορική συνεργασία με τις ΗΠΑ. Πιστοποιητικό το οποίο είναι απαραίτητο στη βάση αυτής της συνεργασίας. Για την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού τα κράτη πρέπει να απευθυνθούν σε εξειδικευμένους οργανισμούς.

3.5.NATO

Σύμφωνα με το καταστατικό του, το NATO έχει ως αποκλειστικό σκοπό και προσανατολισμό των δραστηριοτήτων του στη συλλογική άμυνα και στην εδαφική ακεραιότητα των κρατών - μελών του και έχει ρητώς δεσμευτεί να απέχει από τη χρήση βίας στις διεθνείς του σχέσεις.

Το NATO τήρησε εν μέρει τα προσχήματα για την επίθεση στο ΙΡΑΚ , λαμβάνοντας σχετική άδεια από το Συμβούλιο Ασφαλείας για να προβεί στις επιχειρήσεις του, ενώ για την επίθεση στη Γιουγκοσλαβία αγνόησε παντελώς και επιδεικτικά όλους τους μηχανισμούς του ΟΗΕ.

Σύμφωνα με τον σημερινό ανώτατο στρατιωτικό διοικητή του ΝΑΤΟ στρατηγό Τζούντς, παράλληλα και αρχηγό των αμερικανικών στρατευμάτων στην Ευρώπη, σε συνέντευξη που παραχώρησε σε εφημερίδα στις 9/5/04 , το ΝΑΤΟ μετασχηματίζεται από στατική συμμαχία για την υπεράσπιση της Ευρώπης σε μία συμμαχία με ικανότητα παγκόσμιας νέας δύναμης (περιλαμβάνει τα AWACS, τμήμα του τάγματος Πυρηνικού Βιολογικού και Χημικού Πολέμου και άλλα μέσα που του δίνουν την δυνατότητα να αναπτυχθεί πάρα πολύ γρήγορα).

Μας διαβεβαιώνουν ότι η Ελλάδα αποφασίζει, και το ΝΑΤΟ παρέχει, άραγε ποιος πλήρωσε το κόστος της όλης επιχείρησης που συνδέεται με την ασφάλεια security των Ολυμπιακών Αγώνων.

Σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 του Συντάγματος «Χωρίς νόμο , που ψηφίζεται με την απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των βουλευτών, δεν είναι δεκτή στην Ελληνική Επικράτεια ξένη στρατιωτική δύναμη, ούτε μπορεί να διαμένει σ' αυτή ή να περάσει από αυτή». Σε διαφορετική περίπτωση συνιστά ευθεία και κατάφορη παραβίαση του Συντάγματος και μπορεί να οδηγήσει μελλοντικά ακόμη και στην ενεργοποίηση του Νόμου περί Ευθύνης Υπουργών.

Θεωρούν την περιοχή της Μεσογείου και ειδικά τη χώρα μας , σαν τη πύλη των λαθρεμπόρων κάνναβης και ηρωίνης από Μέση Ανατολή και ΝΑ Ασίας στη Δύση. Αντιστρόφως, όσον αφορά τα χημικά με προορισμό την Ασία επίσης θεωρούν ότι στη χώρα μας ξεπλένεται το χρήμα που προέρχεται από τα ναρκωτικά και το οργανωμένο έγκλημα.*

Αυτή τον καιρό το ΝΑΤΟ έχει σε εξέλιξη ταυτόχρονα τρεις επιχειρήσεις, στα Βαλκάνια στη Μεσόγειο και στο Αφγανιστάν. Στο Αφγανιστάν υποστηρίζουν ότι υπάρχει μεγάλη διακίνηση ναρκωτικών που όχι μόνο φθάνουν στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη αλλά χρηματοδοτούν και υποστηρίζουν την διεθνή τρομοκρατία. Για τη περιοχή της Μεσογείου μιλάνε για διακίνηση ναρκωτικών, όπλων, δουλεμπόριο και άλλα.

* Περισσότερα : CIA , The world fact book

Το ΝΑΤΟ σήμερα έχει ως στόχο τις ασύμμετρες απειλές, αυτές περιλαμβάνουν τα όπλα μαζικής καταστροφής, την τρομοκρατία τόσο στην κλασική όσο και στην πιο ριζική εκδοχή της, την διακίνηση ναρκωτικών (καινούργιος όρος ναρκωτρομοκρατία) και την παράνομη διακίνηση ανθρώπων.

3.6. Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων (ΠΟΤ).

Η ασφάλεια στη Θάλασσα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ασφάλεια των άλλων μέσων μεταφοράς που την τροφοδοτούν.

Η ασφάλεια της αλυσίδας μεταφορών εξαρτάται από τον ασθενέστερο κρίκο της , ισούται δε πάντοτε με την ασφάλεια του πιο αδύναμου κρίκου (μέρους η μέλους του οργανισμού της ναυτιλιακής δραστηριότητας).

Η πρόσφατη πρωτοβουλία για τη μηχανοργάνωση των τελωνείων έχει ως σκοπό να καθιερωθεί μια τεχνολογική λύση στην οποία να συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες της αλυσίδας διακίνησης των εμπορευμάτων καθώς και της ψηφιακής παρακολούθησης των εμπορευμάτων.

Η γενικευμένη αυτή τακτική παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα, το βασικότερο εκ των οποίων είναι η ενίσχυση της σε ασφάλεια security ολόκληρη την αλυσίδα μεταφοράς καθώς Θα είναι δυνατή η γνώση σε πραγματικό χρόνο της φύσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, καθώς και της ταυτότητας των διαφόρων εμπλεκόμενων και των ευθυνών τους.

Με τον τρόπο αυτό αναμένεται λοιπόν, εύλογα η βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της αλυσίδας μεταφοράς, ο περιορισμός της χρήσης της για παράνομους σκοπούς, και η μείωση των κλοπών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Κατά τον ίδιο τρόπο, η διαχείριση του στόλου των εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να απλουστευθεί και να καταστεί πιο αποδοτική.

Ως προς το τελευταίο αξίζει ν' αναφερθεί το έργο SIMTAG-Safe και ασφάλεια security Διατροφικών Μεταφορών της Υδρογείου στο Πλαίσιο του 5ου προγράμματος πλαισίου έρευνας, το οποίο καλύπτει μεγάλο μέρος των ζητημάτων αυτών από τεχνικής άποψης. Στόχος του Προγράμματος είναι τα εμπορευματοκιβώτια ενός τύπου να μπορούν να χρησιμοποιούνται για όλους τους προορισμούς και σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Κρίνεται, επομένως, αναγκαία η εντός συγκεκριμένης προθεσμίας γενίκευση της χρήσης αυτού του τύπου εμπορευματοκιβωτίων, τόσο για αδιαφιλονίκητους λόγους, όσο ασφάλεια security και για να αποφευχθεί η ανομοιογένεια μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς.



Η εφαρμογή ενός ενιαίου τύπου εμπορευματοκιβωτίου ενδέχεται επίσης, να ικανοποιήσει τις ανάγκες για ταχύτερη διεκπεραίωση και μεγαλύτερη ασφάλεια security των εμπορευματοκιβωτίων προς **μεταφόρτωση εντός των λιμένων, διαδικασία για** την οποία απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή, κάτι που δεν συμβαίνει πάντοτε από την άποψη της με ασφάλεια security δεδομένη την κατάσταση που ισχύει σήμερα.

Στους κόλπους της γενικής γραμματείας του Συμβουλίου της ΠΟΤ συστάθηκε ομάδα δράσης σχετικά με τα πρωτεύοντα θέματα προκειμένου αυτή να καθορίσει το σχέδιο δράσης και τα συναφή μέτρα εφαρμογής με απώτερο στόχο την προστασία του διεθνούς εμπορίου από τρομοκρατικές επιθέσεις, και τη διεθνή αλυσίδα εφοδιαστικής κατά της παράνομης μεταφοράς όπλων μαζικής καταστροφής για τρομοκρατικούς σκοπούς.

Στόχος ομάδας δράσης

1. Η αξιολόγηση των αναγκών και κινδύνων.
2. Η πρόσβαση σε βάση δεδομένων της ΠΟΤ για τους τεχνικούς ελέγχους και τα μηχανήματα εντοπισμού.
3. Η αναθεώρηση της σύμβασης του 1972 της ΠΟΤ για τα εμπορευματοκιβώτια.

Πιο συγκεκριμένα, μέχρι τον Ιούνιο του 2003, όσον αφορά στην προαναφερθείσα ομάδα δράσης, αναμένεται:

-  -Η αναθεώρηση του Προτύπου δεδομένων της ΠΟΤ
-  -Η θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών που θα δώσουν στα μέλη της ΠΟΤ τη δυνατότητα να εγκρίνουν μια νομική βάση για τη συλλογή, τη διαβίβαση και την ανταλλαγή τελωνειακών δεδομένων με ταυτόχρονη προστασία αυτών.

- Η επεξεργασία κατευθυντήριων γραμμών που θα προάγουν τη συνεργασία μεταξύ των τελωνείων και των επιχειρήσεων.

3.7.Container/Εμπορευματοκιβώτια(E/K)

Στόχος είναι η βελτίωση της ασφάλειας ολόκληρης της αλυσίδας διαχειριστικής υποστήριξης, ακόμη περισσότερο στις περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων δια Θαλάσσης, όπου οι όγκοι είναι τόσο μεγάλοι που είναι αδύνατος ο πλήρης έλεγχος των εμπορευμάτων κατά την είσοδο τους στη λιμενική περιοχή. Σε αυτές τις περιπτώσεις δυνατός είναι μόνο ο δειγματοληπτικός έλεγχος.

Ο δειγματοληπτικός έλεγχος βασίζεται στην ανάλυση κινδύνων, στην επεξεργασία των εγγράφων και στην αξιοποίηση των πληροφοριών. Στον τομέα αυτόν πρέπει να τονιστεί ο καίριος ρόλος που διαδραματίζουν οι τελωνειακές αρχές στον έλεγχο των εμπορευμάτων σε όλη την διεθνή αλυσίδα εφοδιαστικής. Είναι, επομένως, πολύ σημαντική η εξακρίβωση της ταυτότητας των εμπορευμάτων που περιέχουν τα εμπορευματοκιβώτια και των ατόμων που εμπλέκονται στη μεταφορά τους (προμηθευτές και μεταφορείς), καθώς και ο καθορισμός των αντίστοιχων ευθυνών, από τη στιγμή κιάλας της φόρτωσης του προς μεταφορά δια θαλάσσης φορτίου στην είσοδο της αποθήκης του αρχικού προμηθευτή. Η διαδικασία αυτή πρέπει να ακολουθείται καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου μέχρι τον λιμένα, ιδίως δε στην περίπτωση συμπληρωματικών φορτώσεων κατά τη διαδρομή.

Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται αποσπασματικά προς το παρόν, καθώς οι πρακτικές που συνηθίζονται σήμερα (όπως έγγραφη δήλωση φόρτωσης, μη ασφάλεια security σφράγιση των εμπορευματοκιβωτίων, συμπληρωματική φόρτωση την τελευταία στιγμή) δεν τηρούν κανένα μέτρο ασφάλεια security, όπως καταδεικνύει η πρακτική του «said to contain» δηλαδή «περιέχει κατά δήλωση».

3.8.Διεθνής Θαλάσσιος Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG).

Ο Διεθνής Θαλάσσιος Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG) από τη θάλασσα καλύπτει θέματα όπως η συσκευασία, η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων και η εναποθήκευση, και ο διαχωρισμός των ασυμβίβαστων ουσιών.

Από την υιοθέτησή του στην τέταρτη συνέλευση IMO το 1965, ο κώδικας IMDG έχει υποστεί πολλές αλλαγές, και στην εμφάνιση και στο περιεχόμενο για να συμβαδίσει με τις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες της βιομηχανίας. Οι τροποποιήσεις της SOLAS

στο κεφάλαιο VII (Μεταφορά των Επικίνδυνων Εμπορευμάτων) που υιοθετήθηκε τον Μάιο του 2002 κατέστησε τον κώδικα IMDG υποχρεωτικό από τον Ιανουαρίου 2004. Εντούτοις, ορισμένες διατάξεις του κώδικα θα παραμένουν εισηγητικές.

Όσον αφορά στα Πλοία της γραμμής, οι Ηνωμένες Πολιτείες έδωσαν ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων. Η εισαγωγή της πρωτοβουλίας ασφαλείας security Αμερικανικών Εμπορευματοκιβωτίων (CSI), προβλέπει την τοποθέτηση ανώτερων υπαλλήλων αμερικανικού τελωνείου στο εξωτερικό στους ξένους λιμένες, και έχει επεκταθεί σταθερά στους περισσότερους από τους λιμένες παγκοσμίως, λιμένες σημαντικούς στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων για το αμερικανικό εμπόριο.

3.9. Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τις μεταφορές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει :

- ✚ Την ενσωμάτωση στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων της έννοιας των **θαλασσιών λεωφόρων**,
- ✚ τη δημιουργία ενός προγράμματος (Marco Polo) με στόχο την υποστήριξη της **διατροφικότητας** των μεταφορών,
- ✚ την ενθάρρυνση της **τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης**,
- ✚ τη βελτίωση της κατάστασης των ποτάμιων μεταφορών,
- ✚ την επιστροφή πλοίων σε **κοινοτικές σημαίες**,
- ✚ την **απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου** για τις θαλάσσιες μεταφορές,
- ✚ την ανάπτυξη των απαραίτητων **υποδομών** για τη δημιουργία θαλασσιών οδών ταχείας κυκλοφορίας,
- ✚ τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της **ασφάλειας των επιβατών**,
- ✚ την **εξάλειψη κινδύνων τρομοκρατικών επιθέσεων**,
- ✚ την **ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια** στη θάλασσα,
- ✚ την **ενίσχυση των ελέγχων της ασφάλειας** στη θάλασσα.

Πηγή : Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.

Ένα όμως από τα κυριότερα θέματα στο χώρο των θαλασσιών μεταφορών, είναι η καταπολέμηση του φαινομένου των πλοίων με "σημαία ευκαιρίας", αλλά και

του φαινομένου των "λιμένων ευκαιρίας", όπου, ως γνωστό, οι έλεγχοι είναι ανεπαρκείς. Η διαφορετικότητα της σημαίας μπορεί να εστιάζεται μόνο σε φορολογικές ή οικονομικές παραμέτρους και όχι στη μη εφαρμογή κανόνων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Το ίδιο ισχύει και για τα λιμάνια.

Οι κυριότερες από τις θέσεις της χώρας μας ήταν:

- ✚ η αναγκαιότητα επακριβούς οριοθέτησης του ευρύτατου ορισμού για τη Ναυτιλία των Μικρών Αποστάσεων (π.χ. όσα δεν διασχίζουν ωκεανό),
- ✚ η εννοιολογική οριοθέτηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η οποία περιλαμβάνει μια πληθώρα διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, οι οποίες εξ' ορισμού δεν έχουν ομοιογενή χαρακτήρα (π.χ. μεταφορές χύδην φορτίων της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και όχι μόνο τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία),
- ✚ η αναγκαιότητα ακριβούς διευκρίνισης του είδους και της έκτασης των προτεινόμενων ενισχύσεων για τη δημιουργία πειραματικών γραμμών για πλοία roll-on και roll-off όχι μόνον ενδοκοινοτικά, αλλά και μεταξύ τρίτων γειτονικών χωρών.

Τελικά, για το πρόγραμμα Marco-Polo παρά τις προσπάθειες της Ισπανικής Προεδρίας για εξεύρεση συμβιβαστικών λύσεων, δεν κατέστη τελικά δυνατό να γεφυρωθούν αποκλίνουσες απόψεις, αναφορικά με το ύψος του προϋπολογισμού του προγράμματος. Η ελληνική πλευρά δήλωσε την υποστήριξή της για προώθηση του προγράμματος και την εξασφάλιση ενός σημαντικού προϋπολογισμού, ο οποίος θα είναι σε θέση να πραγματοποιήσει τους φιλόδοξους στόχους οι οποίοι έχουν τεθεί.

Η ασφάλεια security στη θάλασσα συγκαταλέγεται μεταξύ των θεμάτων που απασχολούν την Επιτροπή, και μάλιστα πολύ πριν από την 11^η Σεπτεμβρίου 2001, όπως αποδεικνύεται από τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, η οποία αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλεια security των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στην Ευρώπη.

Για τον λόγο αυτό οι υπηρεσίες της Επιτροπής παρείχαν την αμέριστη υποστήριξη τους στην πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού να εξετάσει ο ίδιος το θέμα της στη ασφάλεια security θάλασσα.

Η *Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ανάγκη από την εξεύρεση καθολικών λύσεων στα περί ασφάλειας security θέματα μέσα σε ένα Παγκόσμιο οικονομικό πλαίσιο.*

Για τον σκοπό αυτό επιλέγει μια πολυσχιδή προσέγγιση (μεταφορές, τελωνεία, μετανάστευση, εμπόριο, διεθνής πολιτική, .) τόσο κατά τις συναντήσεις με τους διεθνείς εταίρους, μεταξύ αυτών και οι Ηνωμένες Πολιτείες, όσο και κατά τον απαραίτητο συντονισμό με τα κράτη μέλη στο Πλαίσιο των συναφών με την ασφάλεια security στη θάλασσα εργασιών στους κόλπους των διεθνών Οργανισμών.

Η λήψη μονομερών μέτρων, ενδέχεται όχι μόνο να έχουν αρνητικές συνέπειες για το διεθνές εμπόριο, αλλά και να είναι ανεπαρκή ή και αντίθετα ως προς τους στόχους της ασφάλεια security, οι οποίοι απαιτούν την εξεύρεση καθολικών λύσεων. Ο κίνδυνος δεν περιορίζεται αποτελεσματικά όταν το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μόνο στους μεγάλους λιμένες και μόνο όσον αφορά στη μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια. Στο ίδιο μήκος κύματος, η προαναφερθείσα υποχρέωση της εικοσιτετράωρης προειδοποίησης που επιβλήθηκε αιφνίδια από τις Η.Π.Α, ακόμη και αν συμβάλλει τελικά στην επίτευξη της αναγκαίας διαφάνειας όσον αφορά στην ασφάλεια security αλλά και πέρα από αυτή, ενέχει 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).

Με δεδομένη την κατάσταση αυτή και τις μεμονωμένες απαντήσεις των κρατών μελών στα αιτήματα των ΗΠΑ, η 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 θα αντικαταστήσει τις διμερείς συμφωνίες που έχουν ήδη συνάψει Ορισμένα κράτη μέλη με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές.

Θα βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας και της εξάλειψης των διακρίσεων που ισχύουν για όλες τις συναλλαγές ανάμεσα στην Κοινότητα και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να επιτρέψει να καταστεί το Θέμα της ασφάλεια security στη θάλασσα στοιχείο **αθέμιτου ανταγωνισμού** μεταξύ των λιμένων, και πόσο μάλλον εντός της Κοινότητας. Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κοινά πρότυπα ασφάλεια security, καθώς και κοινά κριτήρια για τους τελωνειακούς ελέγχους, προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων.

Το ζήτημα της αμοιβαιότητας είναι συνεπώς εξίσου σημαντικό, καθώς διακυβεύεται και η ασφάλεια security της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι ο κίνδυνος μπορεί να προέλθει από οπουδήποτε, είτε πρόκειται για τις Ηνωμένες Πολιτείες είτε για κάποια τρίτη χώρα.

Η Κοινότητα οφείλει επομένως να ελέγχει εάν τα πλοία τρίτων χωρών που ζητούν να εξυπηρετηθούν στους λιμένες της εφαρμόζουν προσήκοντες κανόνες . ασφάλεια security

Σκοπός η βελτίωση των ελέγχων και της επιτήρησης των συνόρων στη θάλασσα, με στόχο κυρίως την **καταπολέμηση** της λαθρομετανάστευσης στην θάλασσα.

Τα μέτρα που θα εφαρμοστούν για την ενίσχυση της ασφάλεια security των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα έχουν μόνο επιπλέον κόστος. Θα επιφέρουν σίγουρα και θετικές επιπτώσεις τόσο άμεσες στην προστασία των εργαζομένων στους λιμένες και στη θάλασσα, όπως και των επιβατών, στην προστασία στρατηγικών ανεφοδιασμών, όσο και έμμεσες συνέπειες στην καταπολέμηση κάθε είδους παράνομης εμπορίας, στη φορολογία, και στην ασφάλεια security της διαδρομής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Τα μέτρα αυτά θα λειτουργούν ουσιαστικά αποτρεπτικά, λόγω της διενέργειας συνεχών ελέγχων, και θα συμβάλουν στην καταστολή κάθε είδους παράνομης διακίνησης και κάθε είδους απάτης.

Μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά στην εξακρίβωση της ταυτότητας των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων.

Με στόχο τη δημιουργία “ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης” η ΕΕ παράλληλα με την ενίσχυση του επιπέδου ασφάλειας security της κοινοτικής θαλάσσιας κυκλοφορίας, έχει προχωρήσει και στην συμφωνία του Schengen , συμφωνία που ρυθμίζει την κυκλοφορία των προσώπων .

3.10. Η συμφωνία του Schengen.

Το πνεύμα της συμφωνίας κινείται στην κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα και συνεπάγεται τη δημιουργία ενός συλλογικού συστήματος ελέγχων και τη θέσπιση μέτρων και αντισταθμιστικών ρυθμίσεων, εφόσον οι έλεγχοι για θέματα ασφάλειας security δημόσιας τάξης, λαθρεμπορίου, ναρκωτικών, όπλων, τελωνείων και ελέγχου αλλοδαπών θα παύσουν να διεξάγονται στα κοινά σύνορα μεταξύ των χωρών της Κοινότητας. Προβλέπονται ρυθμίσεις για την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων και την κυκλοφορία των προσώπων.

Η ελεύθερη κυκλοφορία και το δικαίωμα παραμονής σε όλα τα κράτη μέλη αποτελεί ένα από τα θεμελιώδη δικαιώματα του ευρωπαϊού πολίτη. Έχουν ληφθεί μέτρα που αφορούν τα κοινωνικά δικαιώματα και την ελεύθερη κυκλοφορία στα κράτη μέλη, όπως η συμφωνία του Schengen, με στόχο τη δημιουργία “ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης”.

Σύμφωνα με την συνθήκη του Schengen μπορεί να υπάρξει περιορισμός του δικαιώματος της εισόδου και της διαμονής για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας ή δημόσιας υγείας. Πιο αναλυτικά, ο πολίτης της Ένωσης ή το μέλος της οικογένειας του είναι δυνατόν ν’ απομακρυνθεί από το έδαφος του κράτους μέλους για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

Η απόφαση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να στηρίζεται σε οικονομικούς λόγους. Τα μέτρα πρέπει να θεμελιώνονται αποκλειστικά και μόνο στην προσωπική συμπεριφορά του ατόμου, οι δε προηγούμενες ποινικές καταδίκες δεν δύνανται καθαυτές και αυτομάτως να αιτιολογήσουν τη λήψη του μέτρου αυτού.

Κεφάλαιο 4

4.1. Μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές. Οι διεθνείς Κανονισμοί

Ο νέος διεθνής κώδικας ασφάλειας ISPS(1/7/2004)*

Γεγονότα θαλάσσιας τρομοκρατίας:

Achille Lauro— **Οκτώβριος 1985** που επέφερε τις εξής ρυθμίσεις :

Resolution /Ψήφισμα A.584(14)-I 985, MSC/ακ.443 -1986, SUA Συνδιάσκεψη και Πρωτόκολλο -1988, MSC/Circ. 622&623-1983, MSC/Circ. 754-1996, και, Resolution /Ψήφισμα A.872(20)-1997.




USS Cole —Οκτώβριος 2000- Χτύπημα 11ης **Σεπτεμβρίου 2001** που είχε σαν συνέπεια το:

Resolution/Ψήφισμα A 924 (22)-2001.

Limburg— **Οκτώβριος 2002** που προκάλεσε την:

Διπλωματική διάσκεψη τον Δεκέμβριο 2002

Resolutions/ Ψηφίσματα:

-  Υιοθέτηση των τροποποιήσεων στο παράρτημα της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής εν πλω (SOLAS).
-  Υιοθέτηση του ISPS
-  Περαιτέρω ενέργειες από IMO για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας security.

* Περισσότερα στοιχεία για τον κώδικα ασφάλειας ISPS στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος .

- ✚ Μελλοντικές τροποποιήσεις στα κεφάλαια XI-1 και XI-2 SOLAS του 1974 με ειδικά μέτρα ενίσχυσης της ναυτιλιακής ασφάλειας security και προστασίας.
- ✚ Προώθηση της τεχνικής συνεργασίας και βοήθειας.
- ✚ Άμεση εφαρμογή των ειδικών μέτρων για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλειας security.
- ✚ Καθιέρωση των κατάλληλων μέτρων για να ενισχυθεί η security των πλοίων των λιμενικών εγκαταστάσεων, των παράκτιων κινητών μονάδων security και των σταθερών και επιπλευσών πλατφορμών.

A. To SOLAS chapter V/19 (Safety of Navigation) Automatic Information System (AIS), chapter XI (Special measures to enhance maritime safety) άλλαξε σε chapter XI-Regulation, XI-1/5 Continuous Synopsis Record—CSR), new chapter XI-2 (Special measures to enhance maritime security).

B. International Ship and Port Facility Code— ISPS

Το μέρος A είναι υποχρεωτικό.

Το μέρος B αποτελείται από συστάσεις.

Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε, σε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίηση της και ο κώδικας IPSP λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή με αυτή καθαυτή τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις διάσταση της security στη Θάλασσα.

Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και το πρώτο μέρος του κώδικα ISPS περιέχουν αποκλειστικά δεσμευτικές διατάξεις· το δεύτερο μέρος του κώδικα περιλαμβάνει συστάσεις, τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα συμβαλλόμενα κράτη προαιρετικά.

Οι διατάξεις ισχύουν :

1. Για τα επιβατηγά πλοία,
2. για τα φορτηγά πλοία χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 τόνων,
3. για τις κινητές μονάδες γεώτρησης στα ανοικτά,
4. και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Η τροποποίηση της σύμβασης SOLAS θεωρείται ως αποδεκτή, από την 1η Ιανουαρίου 2004, εκτός και αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, το ένα τρίτο τουλάχιστο των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, ή των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων των οποίων οι εμπορικοί στόλοι αντιπροσωπεύουν συνολικά το 50% τουλάχιστο της μεικτής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, είχαν κοινοποιήσει στον ΔΝΟ ενστάσεις για τις τροπολογίες αυτές.

Ο κώδικας ISPS ισχύει από την 1η Ιουλίου 2004, οπότε και τέθηκε σε ισχύ με το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS (ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας security στη θάλασσα).

Ο κώδικας προβλέπει, επίσης, διάφορα μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, τα οποία διαρθρώνονται γύρω από τρία επίπεδα ασφαλείας (κανονικό, ενισχυμένο, υψηλό), η εφαρμογή των οποίων συνδέεται με την ανάλυση κινδύνων.

Ανάγκη λήψης συγκεκριμένων μέτρων:

1. Καθορισμός των αρμόδιων για την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας (Προσωπικό ασφαλείας του πλοίου, της εταιρείας και της λιμενικής εγκατάστασης),
2. εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας βάσει της ανάλυσης κινδύνων (για το πλοίο και για τη λιμενική εγκατάσταση),
3. έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας του πλοίου,
4. μέτρα για την κατάρτιση του προσωπικού , &
5. διενέργεια ασκήσεων ετοιμότητας.

Οι νέες απαιτήσεις είναι περιεκτικές και σύνθετες για τις ναυτιλιακές εταιρείες:

A. Είναι αναγκαίο ν' αναπτύξουν **σχέδια** ασφάλειας security σκαφών, που θα εγκρίνονται από ένα όργανο ασφάλειας security το οποίο αναγνωρίζεται από το Κράτος της σημαίας.

B. Για ν' αναπτύξει και ν' εφαρμόσει τα σχέδια, Πρέπει να διοριστεί ένας **ανώτερος υπάλληλος ασφάλειας security** της κάθε επιχείρησης , παράλληλα με τους **ανώτερους αξιωματικούς ασφάλειας security** σκαφών για κάθε ένα σκάφος ξεχωριστά.

Γ. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, οφείλουν συγκεκριμένα να ορίσουν τους υπεύθυνους για την ασφάλεια security τους, καθώς και τους υπεύθυνους ασφαλείας security των πλοίων τους, να πραγματοποιήσουν τις **αξιολογήσεις** για την ασφάλεια security των πλοίων και να **εκπονήσουν τα σχέδια ασφάλειας security** τους, καθώς και να εξοπλίσουν τα πλοία με τα **τεχνικά μέσα** (AIS, συστήματα συναγερμού, σήμανση) που προβλέπουν οι νέες διατάξεις του ΔΝΟ/ΙΜΟ.

Δ. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες βάσει σημαίας, συμμορφώνονται με τον κώδικα πρέπει να προμηθευτούν ένα **διεθνές πιστοποιητικό security** σκαφών, η απουσία του οποίου θα μπορούσε να οδηγήσει στην άρνηση της εισόδου μέσα στους λιμένες

Στο σχέδιο της ασφάλειας security του πλοίου πρέπει να περιέχεται:

- 1. Ξεκάθαρη δήλωση όσον αφορά τις αρμοδιότητες του καπετάνιου.**
- 2. Η υπερίσχυση της εξουσίας του καπετάνιου και η ευθύνη του σε αποφάσεις σχετικά με την security του πλοίου.**
- 3. Η περίπτωση που θεωρείται απαραίτητη η έκκληση για βοήθεια από την ναυτιλιακή εταιρεία ή από το συμβαλλόμενο Κράτος.**

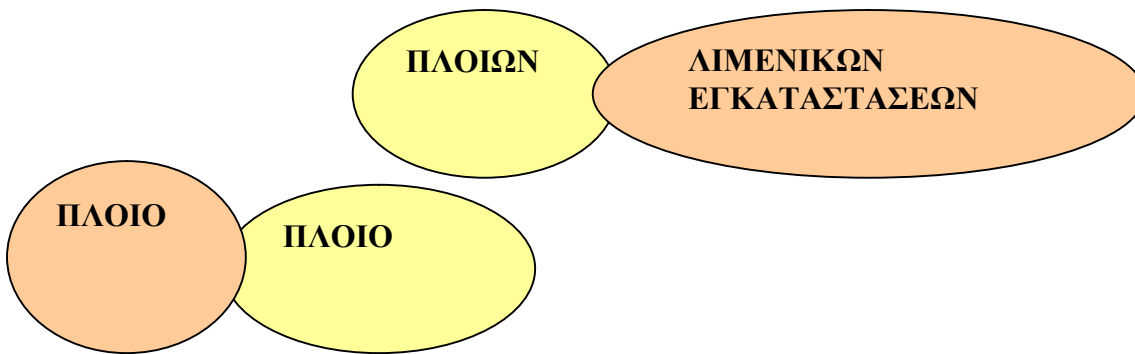
Προτεινόμενοι τρόποι ενίσχυσης της ασφάλειας security των λιμένων.*

- ~ Αποτροπή παραβίασης εμπορευμάτων με αυστηρούς κανόνες /ελέγχους πρόσβασης.
- ~ Έλεγχος ακεραιότητας του χαρακτήρα του προσωπικού του λιμένα.
- ~ Μέτρα και κανονισμοί αποτροπής επίθεσης πλοίων από θαλάσσης.
- ~ Απαγόρευση εισόδου μη εξουσιοδοτημένου προσωπικού στα πλοία.
- ~ Ενίσχυση ασφάλειας security στους χώρους στάθμευσης των μέσων οδικής μεταφοράς.
- ~ Πρόβλεψη γι' απεικόνιση εμπορευματικών μονάδων και ανθρώπων.
- ~ Πρόβλεψη για IT συστήματα για καλύτερη ενημέρωση και αξιολόγηση δεδομένων των φορτίων.

*Περισσότερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την ασφάλεια στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στην ιστοσελίδα NVIC 9-02 Guidelines for Port security Committees and Port security plans.

Δήλωση Ασφάλειας Security.

Συμβαλλόμενες κυβερνήσεις καθορίζουν πότε απαιτείται Δήλωση Ασφάλειας security αξιολογώντας τον κίνδυνο για ανθρώπους, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον μεταξύ των:



Όσον αφορά τους ενδεχόμενους κινδύνους για τον πληθυσμό, τ' αγαθά, το περιβάλλον, κρίνεται αναγκαίο να υπάρξει πρόβλεψη:

Για Συμπλήρωση Δήλωσης Ασφάλειας , τόσο από το πλοίο όσο και από την λιμενική εγκατάσταση υποδοχής, η οποία θα καθορίζει τις ευθύνες των δύο πλευρών σε θέματα security.

Για έλεγχο, για λόγους security, ενός πλοίου εντός του λιμένα ή πριν από την είσοδο 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).

Ένα πλοίο μπορεί ν' απαιτήσει δήλωση Ασφάλειας Security:

- ✚ Σε περίπτωση που το πλοίο λειτουργεί με υψηλότερο επίπεδο Ασφάλειας Security σε σχέση με αυτό των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ✚ Υπάρχει συμφωνία Δήλωσης Ασφάλειας Security μεταξύ συμβαλλομένων κρατών για συγκεκριμένα διεθνή ταξίδια η συγκεκριμένα πλοία.
- ✚ Υπάρχει ήδη απειλή για την Ασφάλειας Security ή κακόβουλη ενέργεια που να σχετίζεται με το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- ✚ Το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, όπου δεν είναι επιβάλλεται η εφαρμογή σχεδίου Ασφάλειας Security λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ✚ . Το πλοίο εμπλέκεται με άλλο πλοίο στο οποίο δεν επιβάλλεται η εφαρμογή σχεδίου Ασφάλειας Security πλοίου.

Η Δήλωση Ασφάλειας Security συμπληρώνεται από τον καπετάνιο ή υπεύθυνο αξιωματικό Ασφάλειας Security όσον αφορά το πλοίο και από τον υπεύθυνο αξιωματικό Ασφάλειας Security του λιμένα (εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος) όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα προϋποθέτει εντατική προπαρασκευαστική εργασία από μέρους των διαφόρων ενδιαφερομένων (ναυτιλιακές εταιρείες, λιμενικές αρχές), αλλά και των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων με ουσιαστικές αρμοδιότητες.

4.2. Τα μέτρα που επιβάλλεται να λάβουν οι κυβερνήσεις για την τρομοκρατία στη ναυτιλία.

Συγκεκριμένα:

Οφείλουν να θεσπίσουν τους κανόνες ασφάλειας security που θα καθορίζουν τα «τρία επίπεδα» και τους όρους εφαρμογής τους, και να εγκρίνουν τις αξιολογήσεις των security λιμενικών εγκαταστάσεων.

Να καταρτίσουν τον κατάλογο των λιμενικών εγκαταστάσεων στις οποίες θα κληθούν να ορίσουν υπεύθυνο ασφάλειας security και να προετοιμάσουν σχέδιο ασφάλειας security, να επικυρώσουν το εν λόγω σχέδιο security , καθώς και τα σχέδια ασφάλειας security των πλοίων που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία τους, να εκδώσουν τα πιστοποιητικά ασφάλειας security των εν λόγω πλοίων, και να προσδιορίσουν τ' απαιτούμενα μέτρα ελέγχου.

Σύμφωνα με το δεύτερο μέρος του κώδικα ISPS , σε ότι αφορά την ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών, οι συστάσεις προτείνουν στα κράτη μέλη να ορίσουν αναγνωρισμένο οργανισμό (επιφορτισμένο να παρέχει υπηρεσίες ασφάλειας security στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στα πλοία) παράλληλα κρίνεται αναγκαίο να λειτουργήσουν εθνικές και περιφερειακές αρχές οι οποίες θα συνιστούν σημεία επαφής για θέματα συναφή με την ασφάλειας security στη θάλασσα, για τη διαχείριση των διαφόρων επιπέδων ασφάλειας security και για την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα ασφάλειας security. Το μέρος αυτό του κώδικα ISPS διατυπώνει επίσης λεπτομερείς προτάσεις τόσο για τα πλοία όσο και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, στην ανάλυση κινδύνων και στα προς εκπόνηση σχέδια ασφάλειας security , καθώς και σε θέματα κατάρτισης του προσωπικού και διενέργειας ασκήσεων ετοιμότητας. Προσδιορίζει επίσης, πώς και σε ποιες περιπτώσεις Πρέπει να συμπληρώνεται δήλωση ασφάλειας security από το πλοίο και από τη λιμενική εγκατάσταση υποδοχής.

Βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο IMO είναι η απουσία εξουσίας ελέγχου.

Ο IMO ιδρύθηκε το 1958 , ξεκίνησε σαν IMCO και το 1982 μετονομάστηκε σε IMO. Το αντικείμενο των εργασιών του IMO είναι να παρέχει τους μηχανισμούς για διακρατικές συνεργασίες με θέμα τους κανονισμούς και τις πρακτικές που αφορούν το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο και εμπλεκόμενους σε αυτό. Επίσης, να ενθαρρύνει και να διευκολύνει την γενική αποδοχή υψηλών πρακτικών ασφάλειας safety της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο για ρύπανση από πλοία.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός καταρτίζει κανόνες χωρίς να είναι σε θέση να ελέγχει την ορθή εφαρμογή τους από τα κράτη της σημαίας παρά μόνο από το Port State Control(Paris MOU).

Ο έλεγχος των χωρικών υδάτων κάθε κράτους αφορά και την επιθεώρηση ξένων πλοίων στους εθνικούς λιμένες με σκοπό την επαλήθευση του ότι το σκάφος είναι στελεχωμένο και λειτουργεί - ' σύμφωνα με τους κανόνες των διεθνών κανονισμών, ότι διαθέτει τον ανάλογο εξοπλισμό και ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών.

Οι τεχνικές διατάξεις του ΔΝΟ περιέχουν κανονισμούς όσον αφορά την επιθεώρηση του πλοίου, διευκολύνοντας έτσι την επιθεώρηση των πλοίων από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές. Αυτές οι επιθεωρήσεις στην αρχή είχαν σκοπό την ενίσχυση εφαρμογής των κανονισμών. Τελικά αποδείχθη ότι μπορούν να είναι εξαιρετικά αποτελεσματικές, ειδικά, εάν οργανώνεται σε γεωγραφικά περιφερειακή βάση. Ένα σκάφος, που εισπλέει σε έναν λιμένα σε μια χώρα, θα επισκεφτεί κανονικά και άλλους λιμένες στην περιοχή, πριν αρχίσει το ταξίδι της επιστροφής του, θα είναι λοιπόν μεγάλο πλεονέκτημα, εάν οι επιθεωρήσεις μπορούν να συντονιστούν. Το μέτρο αυτό εξασφαλίζει την επιθεώρηση περισσότερων σκαφών και συγχρόνως αποτρέπει την καθυστέρηση των σκαφών από τις περιττές επιθεωρήσεις.

Ο ΔΝΟ έχει ενθαρρύνει την καθιέρωση των περιφερειακών οργανώσεων κρατικού ελέγχου λιμένων και τις συμφωνίες για τον κρατικό έλεγχο λιμένων.

[Memorandum of Understanding ή MOU](#) - έχουν υπογραφεί καλύπτοντας έτσι τους περισσότερους από τους παγκόσμιους ωκεανούς:

Ευρώπη και Βόρειο Ατλαντικός (Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού).

Ασία και Ειρηνικός (Πρωτόκολλο Σύμβασης του Τόκιο).

Λατινική Αμερική (Acuerdo de Vira del Mar).

Καραϊβική (Καραϊβικό Πρωτόκολλο Σύμβασης).

Δυτική και Κεντρική Αφρική (Πρωτόκολλο Σύμβασης Abujoy).

Περιοχή Μαύρης Θάλασσας (Πρωτόκολλο Σύμβασης Μαύρης Θάλασσας).

Μεσόγειος (Μεσογειακό Πρωτόκολλο Σύμβασης).

Ινδικός Ωκεανός (Πρωτόκολλο Σύμβασης Ινδικού Ωκεανού).

Παρόλο που η αρχική ευθύνη για τα πρότυπα των σκαφών συνδέεται άμεσα με το κράτος σημαίας, ο κρατικός έλεγχος στα λιμάνια είναι σημαντικός και αποτελεσματικός παρέχοντας ένα επιπλέον αποτελεσματικό αποτρεπτικό μέσο εναντίον των επίδοξων τρομοκρατών.

Για την επίλυση του προβλήματος προτείνονται οι πιο κάτω συγκεκριμένες λύσεις.

A. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός πρέπει ν' αποκτήσει μέσα ελέγχου, έτσι ώστε τα κράτη της σημαίας να αναλαμβάνουν τις ευθύνες τους. Όπως συνέβη και στο πλαίσιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενόψει της διεύρυνσης, θα πρέπει να υποστηρίζει την πρωτοβουλία της Ιαπωνίας για την παραχώρηση στον IMO της δυνατότητας διενέργειας ελέγχων στα κράτη της σημαίας

B. Εμπειρογνώμονες διεθνώς αναγνωρισμένοι στον τομέα των θαλασσιών ελέγχων θα μπορούσαν κατ' αυτό τον τρόπο να εκτελούν αποστολές ελέγχου που θα επιτρέπουν τον εντοπισμό των παραλείψεων των κρατών σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Γ. Η πρακτική αυτή θα αποτελούσε *Το Πρώτο* στάδιο του ελέγχου τήρησης των διεθνών δεσμεύσεων που ανέλαβαν όλα τα κράτη, τα οποία υπέγραψαν τις συμβάσεις του IMO.

Ακόμα και εάν οι συστάσεις των ελέγχων αυτών δεν αποκτήσουν δεσμευτικό χαρακτήρα σε διεθνές επίπεδο, θα μπορούσαν εντούτοις να ενσωματωθούν σε μαύρη λίστα των πλοίων, ο κατάπλους των οποίων θ' απαγορεύεται στους λιμένες των συμβαλλομένων κρατών.

Ενσωμάτωση στη κοινοτική νομοθεσία των τροποποιήσεων της SOLAS και του ISPS κώδικα.

1) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με σκοπό την βελτίωση της ασφάλειας security στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις από απειλές σκόπιμων και παράνομων ενεργειών έχει ενσωματώσει στην κοινοτική νομοθεσία τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την Διπλωματική Διάσκεψη στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 ως τροποποιήσεις της SOLAS (και φυσικά με τη θέσπιση του ISPS κώδικα). Η εφαρμογή της τροποποιημένης σύμβασης SOLAS και του κώδικα ISPS ενδέχεται να διαφέρει από το ένα Κράτος μέλος στο άλλο, καθώς αυτά τα νομοθετικά κείμενα περιέχουν τόσο δεσμευτικές διατάξεις, ορισμένες από τις οποίες όμως επιδέχονται διάφορες ερμηνείες και προσαρμογές, και εφόσον υπάρχουν και διατάξεις με τη μορφή συστάσεων.

Επιβάλλεται λοιπόν η **εναρμονισμένη εφαρμογή** τους σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις και ο **εναρμονισμένος έλεγχος** των πλοίων τρίτων χωρών που προσεγγίζουν στις ακτές και στους λιμένες της Ελλάδος, προκειμένου να διατηρηθεί το επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότητας των διεθνών συναλλαγών της χώρας, και ν' αποφευχθούν κρούσματα αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

Η Ε.Ε. έκρινε , συνεπώς αναγκαίο να μετατρέψει ορισμένες συστάσεις του δεύτερου μέρους του κώδικα ISPS σε δεσμευτικές διατάξεις, Προκειμένου αφενός να βελτιώσει το επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας security και αφετέρου ν' αποφύγει τις διαφορετικές ερμηνείες από κράτος σε κράτος. (βλ. παράρτημα 1).

2)Επειδή, μία από τις σταθερές αρχές της κοινοτικής πολιτικής σε θέματα μεταφορών είναι η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον και η αποφυγή συμφόρησης και καθυστερήσεων, λόγω κορεσμού ορισμένων μέσων μεταφοράς (κυρίως των οδικών μεταφορών) και ως προς αυτό σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και εντός αυτών, μιλάμε για **την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων**, και επειδή, πρέπει να διαφυλαχθεί η ευελιξία που παρέχουν:

Η Επιτροπή της Ε.Ε. εκτιμά ότι οι εναλλακτικές διατάξεις ασφαλείας security που προβλέπει η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS θα πρέπει να εφαρμόζονται και στις Ενδοκοινοτικές Θαλάσσιες μεταφορές.

Η άρση των φραγμών στις διασυνοριακές συναλλαγές και μετακινήσεις συντέλεσε στην αύξηση του όγκου των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις. Άνθρωποι και εμπορεύματα λοιπόν μπορούν να περάσουν , απρόσκοπτα, από την μία χώρα στην άλλη.

Η Κοινότητα καλεί λοιπόν, τα κράτη μέλη να συνάψουν μεταξύ τους τις διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες που προβλέπονται στην τροποποιημένη σύμβαση SOLAS, και, κυρίως τις συμφωνίες που είναι αναγκαίες για την απρόσκοπτη διεξαγωγή των τακτικών ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών “μικρών αποστάσεων”.

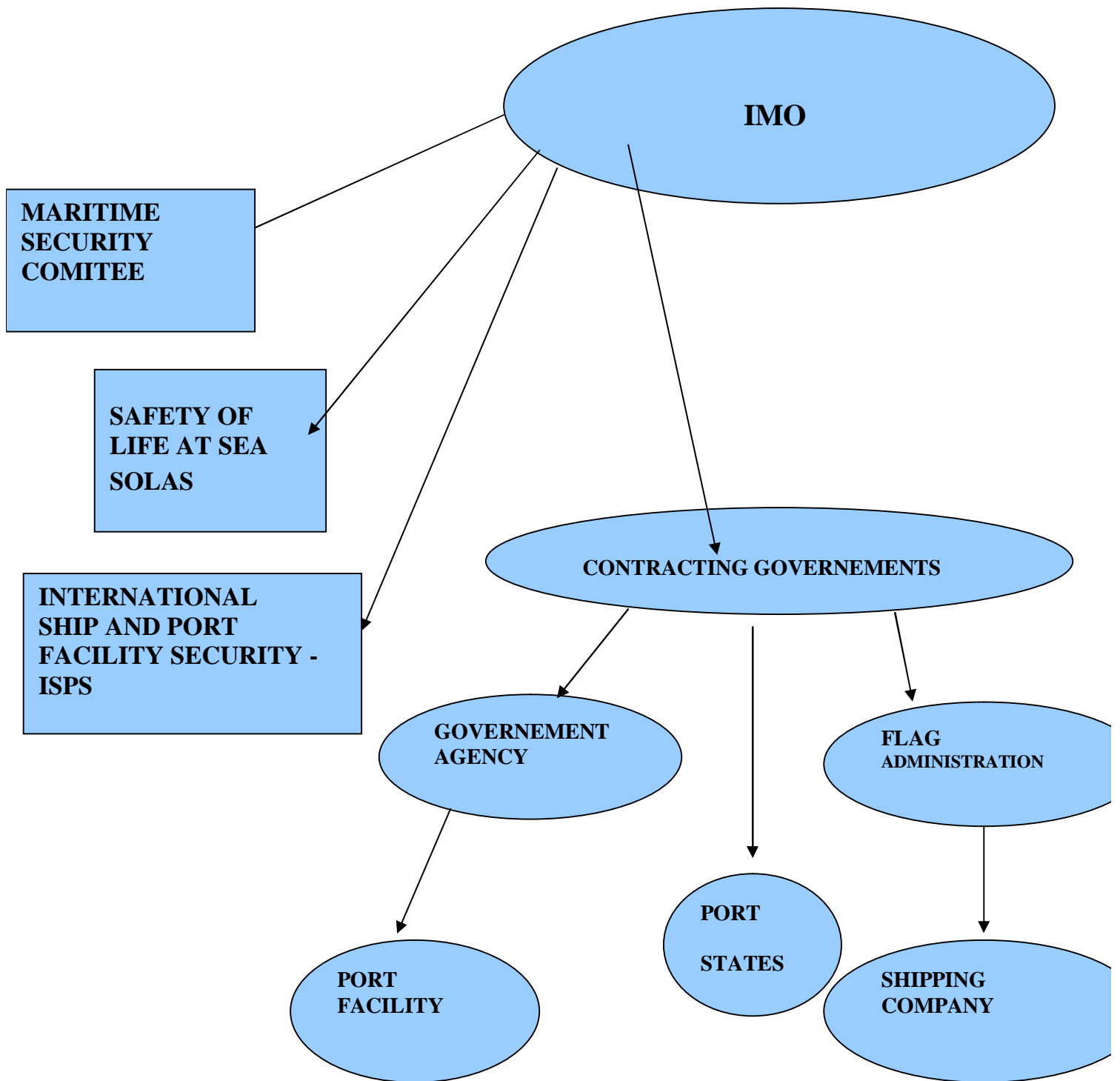
Στην περίπτωση που θα αξιοποιηθεί η δυνατότητα αυτή εντός της Κοινότητας, θα πρέπει να γίνει σαφής διαχωρισμός μεταξύ των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα εξυπηρετούν

την ενδοκοινοτική κυκλοφορία και εκείνων που θα χρησιμοποιούνται για τις εξωκοινοτικές εμπορικές συναλλαγές και να ισχύουν διαφορετικοί κανόνες για κάθε κατηγορία.

Ελληνικά λιμάνια και διμερείς σχέσεις με τρίτες χώρες

Η χώρα μας στα πλαίσια της ανάπτυξης των διμερών σχέσεων με τρίτες χώρες συνάπτει ναυτιλιακές σχέσεις με στόχους την ανεμπόδιστη πρόσβαση στα διεθνώς διακινούμενα φορτία, την αποτροπή λήψης περιοριστικών μέτρων στο θαλάσσιο εμπόριο, την κατάργηση των μονομερών περιορισμών στα διεθνή φορτία, καθώς και την ελεύθερη χρήση λιμένων και υπηρεσιών που παρέχονται. Οι στόχοι διευκολύνουν, τόσο τα υπό ελληνικά σημαία σε λιμάνια τρίτων χωρών, όσο και τα πλοία τρίτων χωρών κατά την προσέγγισή τους στα λιμάνια της χώρας μας. Επισημαίνεται ότι στα πλαίσια των διμερών σχέσεων κυρίως σε χώρες, οι οποίες εξάγουν σημαντικό όγκο φορτίων προωθείται επιπροσθέτως η δημιουργία προϋποθέσεων για τη διασφάλιση διακίνησης φορτίων μέσω ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

3)Όσον αφορά στους λιμένες που εξυπηρετούν εκτάκτως τις διεθνείς μεταφορές, κρίνεται ιδιαίτερα δαπανηρή η μόνιμη εφαρμογή των μέτρων που περιλαμβάνονται στα προαναφερθέντα διεθνή νομοθετικά κείμενα. Η **περιστασιακή**, αλλά αποτελεσματική, εφαρμογή των μέτρων αυτών, στις περιπτώσεις συναφών με διεθνείς μεταφορές δραστηριοτήτων, κρίνεται ως πιο εύελικτη και οικονομική. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι θα πρέπει να κάνει χρήση, στο εσωτερικό της Κοινότητας, των διατάξεων ευελιξίας που προβλέπονται στο σημείο αυτό στην τροποποιημένη σύμβαση SOLAS σε ειδικές περιπτώσεις και κατά περίπτωση, προκειμένου τα μέτρα αυτά να εφαρμόζονται μόνο όταν είναι απολύτως αναγκαία.



4.3. Ο κώδικας ISPS

Καθιέρωση *ενιαίας μεθοδολογίας* αναγνώρισης απειλών και προληπτικών ενεργειών ενάντια στα γεγονότα με αρνητικές επιπτώσεις στα πλοία και στα λιμάνια που εξυπηρετούν τις διεθνείς μεταφορές.

Αναγνωρισμένοι ρόλοι και ευθύνες των εμπλεκομένων στην θαλάσσια ασφάλεια security σε διεθνή και εθνική βάση.

Έγκαιρη και αποτελεσματική *κοινοποίηση πληροφοριών* σχετικών με την ασφάλεια security.

Μεθοδολογία αξιολόγησης κινδύνου και σχεδιασμός μέτρων και διαδικασιών αντίδρασης στα *διάφορα επίπεδα* ασφάλεια security

Ενιαία Μεθοδολογία

1. Διαχείριση κινδύνου σε περίπτωση απειλής ή κακόβουλης ενέργειας .
2. Κατάλληλα μέτρα ασφάλεια security για τα πλοία και τα λιμάνια κατόπιν αξιολόγησης κινδύνων.
3. Ανάλυση κινδύνου.
4. ISPS κώδικας
Δομή
 - α. Αξιολόγηση κινδύνου.
 - β. Ορισμός επιπέδου ασφάλεια security
 - γ. Αλλαγή επιπέδου ασφάλεια security πλοίου και λιμενικών εγκαταστάσεων.
5. -Εκπαίδευση γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια security του πλοίου και λιμένα στόχο την εξοικείωση με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλεια security .
6. Συγκέντρωση και ανάλυση πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια security .
7. Συμμόρφωση με τα πρωτοκόλλα επικοινωνίας όσον αφορά τις εγκαταστάσεις λιμένων για εξυπηρέτηση των πλοίων.
8. Αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε πλοία , σε λιμενικές εγκαταστάσεις και σε απαγορευμένους χώρους.
9. Αποτροπή εισαγωγής απαγορευμένων όπλων , εμπρηστικών συσκευών και βομβών σε πλοία και λιμάνια.

Αναγνωρισμένοι ρόλοι και ευθύνες

1) Υποχρεώσεις κυβερνήσεων

Προσδιορισμός λιμενικών εγκαταστάσεων.

Διορισμένες αρχές ασφάλεια security υτΠγ.

Έλεγχος παραλιμενίου Κράτους /Port Control.

Αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφάλειας σύμφωνα με συγκεκριμένες αρμοδιότητες όπως:

(α) Αποδοχή σχεδίου ασφαλείας πλοίου η τροποποιήσεων.

(β) Επαλήθευση και πιστοποίηση συμμόρφωσης με τα παραπάνω του πλοίου.

(γ) Μελέτη αξιολόγησης κινδύνου για λιμενικές εγκαταστάσεις κατόπιν ανάθεσης από συμβαλλόμενο κράτος.

2) Υποχρεώσεις των Υπευθύνων ασφάλειας security Λιμενικής Εγκατάστασης.

Αξιολόγηση ασφάλειας security λιμενικής Εγκατάστασης.

Σχέδιο ασφάλειας security Λιμενικής Εγκατάστασης.

Μέτρα και διαδικασίες ασφάλειας security στη λιμενική εγκατάσταση κατά τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες του πλοίου, είδη και υπηρεσίες ή καθυστέρηση αυτών.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας security που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται.

Δήλωση ασφάλειας security.

Εκπαίδευση, ασκήσεις και γυμνάσια όσον αφορά την ασφάλειας security της λιμενικής εγκατάστασης.

3)Υποχρεώσεις του Υπεύθυνου ασφάλειας security της Εταιρείας και Του Αξιωματικού ασφάλειας security Πλοίου.

Αξιολόγηση ασφάλειας security Πλοίου.

Σχέδιο ασφάλειας security Πλοίου.

Διεθνές Πιστοποιητικό ασφάλειας security Πλοίου.

Αυτοματοποιημένο Σύστημα Αναγνώρισης Ταυτότητας (AIS).

Σύστημα Προειδοποίησης Πλοίου.

Δήλωση ασφάλειας security.

Εκπαίδευση, γυμνάσια και ασκήσεις για τη διασφάλιση της εξοικείωσης με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας security.

Κοινοποίηση πληροφοριών

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν τρόπους για την ταχεία διάδοση των πληροφοριών που σχετίζονται με τις αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας security.

Οι πληροφορίες σχετικά με τις ενδεχόμενες απειλές ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα κρίσιμες , εφόσον έχει εξακριβωθεί ο βαθμός αξιοπιστίας, επιβεβαίωσης, προσδιορισμού ή αμεσότητας και οι δυνητικές συνέπειες από την απειλή.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών XI-2/3 και XI-217 του SOLAS, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν καθοδήγηση ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια .

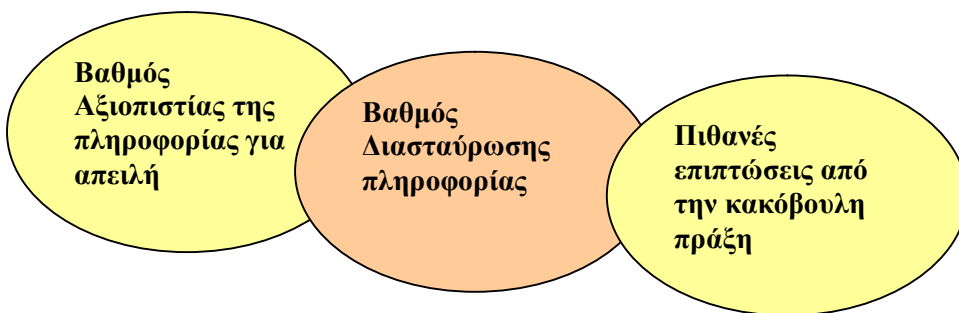
Τρία επίπεδα ασφάλειας security

Επίπεδο ασφάλειας security **κανονικό** —προβλέπει εφαρμογή πάντοτε ελάχιστων ενδεδειγμένων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας security .

Επίπεδο ασφάλειας security **αυξημένο-** προβλέπει εφαρμογή πρόσθετων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας security για μία χρονική περίοδο ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειας security .

Επίπεδο ασφάλειας security **ενισχυμένο**- προβλέπει ειδικά προστατευτικά μέτρα για ασφάλειας security μία περιορισμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλειας security , παρόλο που μπορεί να μην είναι δυνατός ο προσδιορισμός του συγκεκριμένου στόχου.

Παράγοντες που καθορίζουν το επίπεδο ασφάλειας security



Πρόσθετα μέτρα ελέγχου.

Αξιολόγηση κινδύνου λιμενικών εγκαταστάσεων.

Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας security Πλοίου.

Έγγραφο εξακρίβωσης Ταυτότητας Ναυτικού.

Έγκριση σχεδίων λιμενικής εγκατάστασης.

Κοινοποίηση της πληροφορίας.

Δήλωση Ασφάλειας security ύστερα από αξιολόγηση του κινδύνου που εγκυμονεί η διασύνδεση πλοίου /λιμένα ή η διαδικασία μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο για άτομα, περιουσιακά στοιχεία ή το περιβάλλον.

Case study

Επιχείρηση Πολυδεύκης

Το Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης Κρίσεων(ΕΔΣΔΚ) με εφαρμογή από τις 11 Ιουλίου ως τις 5 Οκτωβρίου μετά το πέρας των Παραολυμπιακών αγώνων ονομάστηκε Πολυδεύκης. Ο πλέον ατρόμητος από τους Διόσκουρους , τον οποίο ο μύθος θέλει να έχει υπάρξει και ολυμπιονίκης πυγμάχος .

Ο Πολυδεύκης λοιπόν ήταν το επιχειρησιακό σύστημα με το οποίο αντιμετωπίστηκε κάθε συμβατική ή ασύμμετρη απειλή, κάθε φυσική ή τεχνολογική καταστροφή, που θα μπορούσε να συμβεί την περίοδο των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών αγώνων στη χώρα μας.

Το σύστημα ασφάλειας security στηρίζεται σε τέσσερις άξονες:

Αναγνώριση.

Ανάλυση.

Σύνθεση

Αποτροπή- Αντιμετώπιση απειλών.

Το ΕΔΣΚ απεβλέπε στην αντιτρομοκρατική αντίδραση (πρόληψη-αποτροπή) και στη διαχείριση συνεπειών από πυρηνικά , ραδιολογικά, βιολογικά, χημικά και εκρηκτικά όπλα καθώς και όπλα μαζικής καταστροφής.

Το ΕΔΣΚ ήταν νέο και αυτοματοποιημένο σύστημα ασφάλειας security διακλαδικής συνεργασίας με συμμετοχή 77 υπηρεσιών, όπου η ύπαρξη αδύναμου κρίκου ήταν απαγορευτική.

Κατά την διάρκεια των αγώνων το υπάρχον σχέδιο Ξενοκράτης, με το οποίο η πολιτεία αντιμετώπιζε έκτακτα γεγονότα και καταστροφικά φαινόμενα , ετέθη κάτω από τις κατευθυντήριες οδηγίες του Πολυδεύκη.

Για την ασφάλεια security των αγώνων, συστάθηκε συμβουλευτική επιτροπή όπου συμμετέχουν επτά χώρες Αυστραλία, Μ Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία Ισπανία .Ισραήλ και ΗΠΑ , η οποία και συνεδρίαζε σε μηνιαία βάση .

Ο ολοκληρωμένος Σχεδιασμός Ολυμπιακής Ασφάλειας ακολούθησε απόλυτα τα χρονοδιαγράμματα και εξελίχθηκε με επιτυχία, η οποία αναγνωρίστηκε επανειλημμένα από τους εκπροσώπους της Δ.Ο.Ε.

Ολοκληρωμένος σχεδιασμός

Εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου,

Κατευθυντήριο και Τακτικό Σχέδιο,

Επιχειρησιακά Σχέδια,

1. περίοδος **δοκιμών** του Σχεδιασμού, των **μέσων**, του **εξοπλισμού**,
2. καθώς και της **ετοιμότητας** του προσωπικού, μέσα από αθλητικές διοργανώσεις και **ασκήσεις**.

Μέσα από το Σχεδιασμό αυτό, η Διεύθυνση Ασφάλειας Ολυμπιακών Αγώνων έβαλε ως στόχο:

- 🚩 Τη **διασφάλιση** ενός απόλυτα ασφαλούς Ολυμπιακού περιβάλλοντος,
- 🚩 την **εφαρμογή** μέτρων ασφάλειας security, που δεν θα επηρεάσουν υπέρμετρα τον αθλητικό και εορταστικό χαρακτήρα των Αγώνων, καθώς και τις καθημερινές κοινωνικές δραστηριότητες των πολιτών, και,
- 🚩 την υπεύθυνη και άμεση **ενημέρωση** των πολιτών και επισκεπτών των Ολυμπιακών πόλεων, καθώς και στην ευαισθητοποίηση τους σε θέματα ασφάλειας security.

Αρμοδιότητες και ευθύνες των εμπλεκόμενων υπηρεσιών.

Το απαραίτητο οργανόγραμμα για την εφαρμογή σχεδίου με επιτυχία και με στόχο την διαχείριση των πιθανών κινδύνων απαιτεί στρατηγική, τακτική και λειτουργικό δίκτυο.

Η στρατηγική αποφασίζεται από μία μικρή ομάδα ανθρώπων όπως υπουργοί, αρχηγοί σωμάτων ασφαλείας security .

Η τακτική αποφασίζεται από ομάδα ανθρώπων που είναι γνώστες και υπεύθυνοι των οικονομικών , ανάλυσης κινδύνων, σχέδιο δράσης και εκπαίδευσης ανθρώπινου δυναμικού.

Η Δ.Α.Ο.Α. υπάγεται απευθείας στον Αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας και διοικείται από τον Υποστράτηγο της Ελληνικής Αστυνομίας.

Υλοποίηση της στρατηγικής

Οργάνωση -Συνεργασίες -Υποδιευθύνσεις

Σχεδιασμού Επιχειρήσεων

Ολυμπιακού Κέντρου Πληροφοριών Διοικητικής Υποστήριξης

Κέντρου Διοίκησης & Ελέγχου

Στελεχωμένο με προσωπικό:

1. Της Ελληνικής Αστυνομίας,
2. του Λιμενικού Σώματος,
- 3.. του Πυροσβεστικού Σώματος,
4. της **Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών** και
5. των Ενόπλων Δυνάμεων.

Συνεργασία με 72 ακόμα φορείς μεταξύ των οποίων είναι:

- . Η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας,
- . το Εθνικό Κέντρο Αμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ) ,
- . η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,
- . η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία ,
- . Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 (ΟΕΟΑ), και,
- . Ολυμπιακή Συμβουλευτική Ομάδα (Ο.Σ.Ο.), στην οποία συμμετείχαν επτά χώρες με σημαντική εμπειρία σε θέματα ασφάλειας security μεγάλων αθλητικών οργανώσεων.

Οι χώρες αυτές είναι οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Αυστραλία, η Γερμανία, η Γαλλία, η Ισπανία και το Ισραήλ. Ειδικοί από τις χώρες αυτές προσφέρουν την τεχνογνωσία τους σε διάφορους τομείς, όπως θέματα σχεδιασμού, τεχνολογίας, εκπαίδευσης, συλλογής και ανάλυσης πληροφοριών.

Για την Ολυμπιακή Ασφάλεια και την ασφάλεια security στο μέλλον, αναπτύχθηκαν συνεργασίες με τα Κράτη-Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι το πρώτο Κράτος-Μέλος, που διοργανώνει τους Ολυμπιακούς Αγώνες, μετά την εφαρμογή του κεκτημένου Schengen. Επίσης, αναπτύχθηκαν διμερείς συνεργασίες με ευρωπαϊκές χώρες και πολλά άλλα κράτη, μέσα από θεσμοθετημένους διαύλους Αστυνομικής συνεργασίας (Europol, Interpol, SECI). Τα Σώματα Ενόπλων Δυνάμεων εφάρμοσαν αποτελεσματικά όλους τους απαραίτητους κανόνες με σκοπό την επίτευξη της ολικής ασφάλειας security των αγώνων.

Η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας συντόνισε και κατεύθυνε το έργο της πολιτικής προστασίας.




Λειτουργικό δίκτυο και τεχνολογική υποδομή.

Η Ελληνική Αστυνομία ανέλαβε σε πρώτο στάδιο την ευθύνη της διοίκησης του περιστατικού και της σκηνης του συμβάντος.

Οι Ειδικές Δυνάμεις της Αστυνομίας αναλάμβαναν, ύστερα από απόφαση του Συντονιστικού Οργάνου την Ολυμπιακή Ασφάλεια , στο οποίο ηγείτο ο υπουργός Δημοσίας Τάξεως, την απομόνωση μιας περιοχής.

Την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών έχει το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Ασφάλειας , στο οποίο συμμετέχουν οι αρμόδιοι για τους Ολυμπιακούς αγώνες υπουργοί, υπό την ηγεσία του υπουργού Δημόσιας Τάξης. Το ανώτατο όργανο, σε συνεννόηση με τον αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας, ενημερώνει το ΚΥΣΕΑ και αποφασίζει τα κριτήρια ενεργοποίησης κάθε εκτάκτου σχεδίου.

Στις αρμοδιότητες του πολιτικού οργάνου ανήκει η πρόταση :

-  για την έναρξη και την πολιτική των **διαπραγματεύσεων** που θα ακολουθείτο σε περιπτώσεις ομηριών ,
-  η έγκριση **επέμβασης** ειδικών δυνάμεων για την ευρύτερη **εγκατάλειψη** χώρων διαμονής
-  και η απόφαση για τον **αποκλεισμό** της περιοχής (καραντίνα) σε περίπτωση ραδιοβιομηχανικής επίθεσης.

Η γενική διοίκηση των δυνάμεων Ολυμπιακής Ασφάλειας, δύναμη 50.000 ατόμων, είχε το Ολυμπιακό Στρατηγικό Κέντρο Ασφάλειας (ΟΣΚΑ) με επικεφαλής τον αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας (ΕΛ.ΑΣ.), ο οποίος έπειτα από ειδική νομοθετική ρύθμιση είναι ο **θεσμικά υπεύθυνος** για κάθε μέτρο που λαμβάνει η πολιτεία κατά την ολυμπιακή περίοδο.

Μεταξύ των μέτρων που είχαν ληφθεί ξεχωρίζει η αντι-ραδιοβιομηχανική άμυνα. Η Ολυμπιακή ομάδα αντιμετώπισης ραδιοβιοχημικών απειλών αποτελείτο από 2500 κατάλληλα εκπαιδευμένα στελέχη της Ελληνικής Αστυνομίας, του **Λιμενικού**, του ΕΚΑΒ της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, καθώς και από ειδικούς επιστήμονες της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας, του Γενικού Χημείου του Κράτους, του Κέντρου Ελέγχου Ειδικών Λοιμώξεων, του ΥΠΕΧΩΔΕ της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, του Στρατού και της Πυροσβεστικής. Εξοπλισμένη με σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό και ειδικούς αισθητήρες -ανιχνευτές ραδιοβιοχημικών ουσιών. Οι ανιχνευτές θα ήταν συνδεδεμένοι με τον εγκέφαλο του Κέντρου διοίκησης και ελέγχου, το περίφημο C41.

Στην Ελλάδα αρμόδως φορέας με γενική αστυνομική και ανακριτική ιδιότητα στον θαλάσσιο χώρο, στα πλοία και στα λιμάνια είναι το **Λιμενικό Σώμα** το οποίο με το προσωπικό και τα πλωτά, χερσαία, και εναέρια μέσα που διαθέτει, εκτελεί μεταξύ των άλλων και καθήκοντα επιτηρήσεως-ελέγχου των θαλασσίων συνόρων της χώρας μας, που αποτελούν και εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

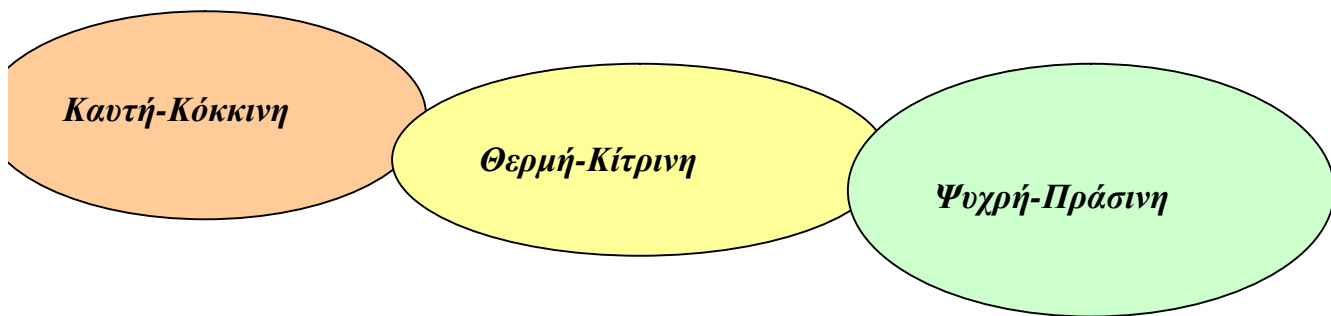
Σύμφωνα με το τελικό σχέδιο, ήταν εγκατεστημένα συστήματα ελέγχου στεγανότητας στις **πύλες εισόδου** της Ελλάδας η οποία **χωρίστηκε σε ζώνες** ολυμπιακού ενδιαφέροντος:

- ✚ στην Αττική (δύο ζώνες λόγω της διασποράς των εγκαταστάσεων και της γεωγραφικής θέσης των χημικών και πετροχημικών επιχειρήσεων),
- ✚ τις τέσσερις ολυμπιακές πόλεις Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλο και Ηράκλειο (αντιμετωπίζονται ως ενιαία περιοχή),
- ✚ την Αρχαία Ολυμπία (αντιμετωπίζεται ως ενιαία περιοχή),
- ✚ και τις ζωτικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται διασκορπισμένες σε όλη την Ελλάδα (μονάδες ΔΕΗ, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, δίκτυα ΕΥΔΑΠ, τηλεπικοινωνιακοί κόμβοι, χημικές βιομηχανίες).

Οι ολυμπιακές δυνάμεις ασφαλείας ήταν εξοπλισμένοι με φορητούς ραδιολογικούς ανιχνευτές, οι οποίοι ήταν συνδεδεμένοι με το C41.

Μέτρα ασφάλειας security που αφορούν στην ενίσχυση της φύλαξης γύρω από τα κτίρια ή εγκαταστάσεις, που αποτελούν εν δυνάμει στόχους επίθεσης.

Σε περίπτωση που εκδηλωθεί μια τρομοκρατική επίθεση, η πληγείσα περιοχή μπαίνει σε καραντίνα, ενώ γύρω από το σημείο μηδέν υπήρχαν τρεις ζώνες προστασίας:



Οι ελληνικές αρχές βρίσκονται σε **συνεργασία** με διεθνείς οργανισμούς και κράτη που διαθέτουν μεγάλη **εμπειρία** και **εξειδικευμένη γνώση**, ώστε να εξασφαλιστεί κάθε δυνατή βοήθεια. Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι εκτός από τη χώρα μας, που βρίσκονταν σε κατάσταση συναγερμού, σε αντίστοιχη κατάσταση βρίσκονταν μια σειρά από υπηρεσίες και φορείς άλλων χωρών, ώστε να μπορούν να κινητοποιηθούν άμεσα. Την απόφαση για την κινητοποίηση αυτού του μηχανισμού την ελάμβανε το πολιτικό κέντρο διαχείρισης κρίσεων.

Σαν την κυριότερη απειλή για την οποία κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική η λειτουργία αυτής της διεθνούς ασπίδας, θεωρείται το ενδεχόμενο βιοτρομοκρατίας, επίθεσης, δηλαδή, με βιολογικά ή χημικά όπλα. Τις συνέπειες και τα επακόλουθα μιας τέτοιας επίθεσης καμία χώρα δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μόνη της σε περίπτωση που ο αριθμός των θυμάτων ξεπεράσει τα 1.000 άτομα. Σε τέτοια περίπτωση, είναι αναγκαία η υγειονομική συνδρομή και βοήθεια από εξειδικευμένους επιστήμονες σε θέματα βιολογικού πολέμου.

Επίσης, κρίνεται πολύ σημαντική η λειτουργία της διεθνούς ασπίδας και σε επίπεδο πληροφοριών.

Ανάλογα με το σενάριο/ κακόβουλη ενέργεια θα έπρεπε να επιλεγούν οι πλέον κατηρτισμένοι και εκπαιδευμένοι σύμμαχοι . Στην συλλογή πληροφοριών έχει δραστηριοποιηθεί πολύ εντατικά η Εθνική Υπηρεσία Πληροφοριών (ΕΥΠ) στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός παγκόσμιου δικτύου για την **αποτελεσματικότερη, ταχύτατη και έγκυρη συγκέντρωση και ανάλυση** αυτών.

Η σωστή και έγκυρη πληροφόρηση θεωρείται εξαιρετικά σημαντική , καθώς μια ακραία τρομοκρατική ενέργεια χρειάζεται πολύ καιρό προετοιμασίας και υπάρχουν πληροφορίες και αξιολογηθούν σωστά, μπορεί να αποτραπεί.

Οι αρχές της χώρας μας είχαν εδώ και καιρό πραγματοποιήσει τη χαρτογράφηση των κοινοτήτων **αλλοδαπών** που ζουν στην Ελλάδα , συλλέγοντας πληροφορίες για αφίξεις νέων λαθρομεταναστών , για τις δραστηριότητες τους , για υποθέσεις κατασκευής πλαστών πιστοποιητικών Συγχρόνως ελέγχονταν εξονυχιστικά μια σειρά από φαινομενικά αθώα περιστατικά , όπως κλοπές ή ενοικιάσεις οχημάτων , κλοπές ή αγορές όπλων και γενικότερα κάθε δραστηριότητα ή ενέργεια που μπορεί να έχει μία άλλη διάσταση πέραν της προφανούς.



Πρόληψη γίνεται ακόμη και για το ενδεχόμενο κάποιας μεγάλης φυσικής καταστροφής.

Case study

Σε περίπτωση που συνέβαινε ένας ισχυρότατος σεισμός κατά τη διάρκεια των αγώνων. Θα έπρεπε κατ' αρχάς να διασφαλίσουμε ότι θα υπάρχει **ετοιμότητα** για συνδρομή, θα θέλαμε βοήθεια από δυνάμεις κάποιας άλλης χώρας με **ανάλογη εμπειρία** σε σεισμούς ώστε η βοήθεια να είναι αποτελεσματική.

Με τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, η Ελληνική Αστυνομία θα διαθέτει άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, με πλούσια εμπειρία και ότι πιο σύγχρονο από πλευράς τεχνολογίας.

Στόχος η παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών προς τους πολίτες, μέσα από τη διασφάλιση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος και με **απόλυτο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα.**

Η Ελληνική Αστυνομία θα διαθέτει σύγχρονη υποδομή, σε αρκετές περιπτώσεις πιο εξελιγμένη από πολλές Αστυνομίες της Ευρώπης.

Με το υπερσύγχρονο σύστημα επικοινωνιών (TETRA) που διαθέτει η Ελληνική Αστυνομία, ο Αστυνομικός που επιλαμβάνεται ενός τροχαίου ατυχήματος, θα μπορεί να μεταδίδει στο Κέντρο Επιχειρήσεων ταυτόχρονα εικόνα και ήχο, στη συνέχεια η Πυροσβεστική ή το ΕΚΑΒ θα μπορούν με τη σειρά τους ανταποκρίνονται με ταχύτητα, διαθέτοντας τα κοντινότερα κατάλληλα μέσα και προσωπικό.

Εκπαίδευση.

Οι συνεχείς ασκήσεις εκπαίδευσης και επιμορφωτικές διαλέξεις των στελεχών της ΔΑΟΑ έχουν στόχο την αντιμετώπιση τρομοκρατικών επιθέσεων κάθε μορφής.

Η εκπαίδευση των ολυμπιακών δυνάμεων καθορίστηκε με γνώμονα την αντιμετώπιση των λεγόμενων ασύμμετρων απειλών και οι μεγάλες ολυμπιακές ασκήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ως σήμερα σαν επιχειρησιακά σενάρια αφορούσαν ραδιοβιομηχανικές, επιθέσεις αυτοκτονίας, αεροπειρατείες και ομηρίες οι οποίες εκδηλώνονται με τον πιο παράλογο και ευφάνταστο τρόπο.

Ειδικά σχέδια έχουν συντάξει οι υπηρεσίες ασφάλειας για εκατοντάδες απρόβλεπτες απειλές.

Διάφορα σενάρια επιθέσεων δια θαλάσσης.

Απόκρυψη βόμβας : Στις προβλήτες και στον πυθμένα των λιμανιών άγνωστοι τοποθετούν , πριν από τους Αγώνες εκρηκτικούς μηχανισμούς οι οποίοι είναι προγραμματισμένοι να εκραγούν κατά τη διάρκεια των αγώνων.

Πόντιση ναρκών: Ένα γραφικό αλιευτικό σκάφος που πλέει στον θαλάσσιο χώρο, όπου έχουν αγκυροβολήσει τα κρουαζιερόπλοια με τους χιλιάδες ξένους τουρίστες ρίχνει στη θάλασσα νάρκες .

Νάρκες επικόλλησης: Λύτες καταφέρνουν να μη γίνουν αντιληπτοί από τους άνδρες της μονάδας υποβρυχίων αποστολών (MYA) και κολλάνε ειδικές μαγνητικές νάρκες (limpet) στα σκάφη των κρουαζιερόπλοιων.

Παγιδευμένο κοντέινερ : Ισχυρός εκρηκτικός μηχανισμός που βρίσκεται κατάλληλα ιερυμμένος σε κοντέινερ , πάνω σε αγκυροβολημένο φορτηγό πλοίο, ενεργοποιείται με τηλεχειρισμό, προκαλώντας χάος.

Θαλάσσιοι καμικάζι: Ομάδα αυτοκτονίας που επιβαίνει σε ταχύπλοο σκάφος γεμάτο εκρηκτικά, προερχόμενο από πλοίο ανεφοδιασμού (ή παράκτια περιοχή ή γειτονικό νησί) μπαίνει στο λιμάνι και συντρίβεται επάνω σε πλοίο .

Ταχύπλοες σφαίρες: Ειδικοί σκοπευτές πάνω σε κρις κραφτ πυροβολούν σε πλοία η στο πλήθος που βρίσκεται στις προβλήτες.

Εκτόξευση πύραυλου: Κατάλληλα εκπαιδευμένος κομάντο πραγματοποιεί επίθεση με μακράς εμβέλειας πύραυλο από κινούμενο ή αγκυροβολημένο πλοίο.

Εμβολισμός πλοίου που έχει καταληφθεί από ενόπλους πραγματοποιεί επικίνδυνους ελιγμούς στο λιμάνι και στη συνέχεια εμβολίζει λωτό ξενοδοχείο.

Κατάληψη πλοίου : Μέλη ένοπλης οργάνωσης που έχουν διεισδύσει σε πλοίο ως μέλη του πληρώματος ή επιβάτες θέτουν σε ομηρία εκατοντάδες ταξιδιώτες.

Αυτοσχέδιες νάρκες : Στις ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις άγνωστοι ρίχνουν στη θάλασσα αυτοσχέδιες νάρκες.

Εθελοντής καμικάζι : εξουσιοδοτημένο μέλος του προσωπικού που εργάζεται σε κρουαζιερόπλοιο είναι στην πραγματικότητα υποψήφιος αυτόχειρας βομβιστής.

Σε **πλωτά ξενοδοχεία :** Τα συστήματα διοίκησης κρουαζιερόπλοιων δέχονται ηλεκτρονικές παρεμβολές.

Υποψηφίος βόμβα: Φορτηγό πλοίο μεταφέρει λιπάσματα τα οποία είναι εμπλουτισμένα με καταλύτη, για να προκαλέσει τεράστια έκρηξη στο λιμάνι του Πειραιά.

Κοντέινερ που εκτυρσοκροτεί : Ραδιολογικός μηχανισμός αποστέλλεται στο λιμάνι του Πειραιά, μέσα σε ειδικά διαμορφωμένο κοντέινερ εμπορευμάτων. Το κοντέινερ είναι εξοπλισμένο με εξαιρετικές ασπίδες ανίχνευσης. Ο μηχανισμός περιέχει συσκευή εκτυρσοκρότησης, η οποία τίθεται σε λειτουργία όταν ανοίξει το κοντέινερ.

Κεφάλαιο 5

Σημαντικές ερωτήσεις που παραμένουν αναπάντητες για εμπλεκόμενους στην εφαρμογή του ISPS .

Το ν' αναρωτηθεί κανείς για το εάν η διεθνής εμπορική ναυτιλία έχει ανάγκη τον κώδικα ISPS είναι πλέον ακαδημαϊκό. Ο κώδικας είναι πραγματικότητα και η εφαρμογή του δεδομένη.

Η ταχύτητα με την οποία υιοθετήθηκε ο κώδικας από τον IMO —κάτω από ισχυρές πολιτικές πιέσεις- έχει ως αποτέλεσμα οι αρμόδιες υπηρεσίες των σημαίων να είναι εντελώς απροετοίμαστες.

Ο γενικός γραμματέας του ΔΝΟ, κ.Μητρόπουλος, σε συνέντευξή του δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ενότητα που πρέπει να υπάρχει μεταξύ των μελών του ΔΝΟ , αλλά και

στην προσπάθεια για θέσπιση ενός ενιαίου πλαισίου κανονισμών κατασκευής ασφαλών πλοίων σε συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Νηογνομόνων(IACS)

Επίσης, τόνισε ότι για το θέμα της ασφάλειας security ,πρέπει να υπάρχει ενιαίο νομικό Πλαίσιο για ενιαία αντιμετώπιση προκειμένου τα μέτρα που έχουν ληφθεί να είναι αποδοτικά και επαρκή.

Για τα ποσοστά συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του κανονισμού, όσον αφορά τα πλοία και τα λιμάνια, που είναι ιδιαίτερα χαμηλά, ευθύνονται :

Η αμφιλεγόμενη αποτελεσματικότητα των αναγνωρισμένων Οργανώσεων ασφάλειας (πολύ από αυτούς είναι ειδικοί σε θέματα ασφάλειας αλλά με λίγη γνώση στα θέματα ναυτιλίας).

Όπως και η έκταση στην οποία η ναυτιλιακή επιχείρηση και οι ανώτεροι υπάλληλοι ασφάλειας σκαφών μπορεί να πρέπει να υποβληθούν στην επίσημη πιστοποίηση, ένα ζήτημα το οποίο ο ίδιος ο κώδικας αποσιωπά.

Επίσης, ζωτικής σημασίας είναι το γεγονός ότι στον κώδικα δεν υπάρχει οδηγία για απάντηση σε περίπτωση επίθεσης ή διαχείρισης της μετά την επίθεση κατάστασης.

Υπάρχει επίσης αβεβαιότητα όσον αφορά το βαθμό στον οποίο οι λεπτομερείς απαιτήσεις κώδικα μπορούν να ποικίλουν σύμφωνα με το μέγεθος, τον τύπο και το εμπόριο του πλοίου , καθώς και με την εφαρμογή του εισηγητικού μέρους Β του κώδικα, στον οποίο (εισηγητικό μέρος Β του κώδικα) η Αμερικανική νομοθεσία απαιτεί από τα πλοία να επιδείξουν τη συμμόρφωση.

Οι λεπτομερείς απαιτήσεις και η δομή του Ship Security Officer δεν έχουν ορισθεί ακόμη από τον IMO με αποτέλεσμα, διάφορες εταιρείες και οργανισμοί να προσφέρουν σχετικά σεμινάρια βασισμένα στις γενικές προδιαγραφές που υπάρχουν στον κώδικα, αλλά κανένας δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι μετά θ' αναγνωριστούν.

Οι αξιολογήσεις ασφάλειας /security assessments των πλοίων, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνταξη του εγχειριδίου για την ασφάλεια/security manual, διενεργούνται από εταιρείες ειδικών σε θέματα ασφάλειας security, αλλά όχι απαραίτητα και σχετικών με το πλοίο.

Ο μόνος εξοπλισμός, ο οποίος ρητά απαιτείται από τον κώδικα είναι: Σύστημα συναργισμού ασφάλειας του πλοίου/Ship Security Alert System, όσον αφορά το οποίο

γίνονται αναφορές σε κλειστά κυκλώματα τηλεοπτικής παρακολούθησης, ηλεκτρονικές κλειδαριές κ λπ.

Ενώ η εγκατάσταση του AIS είναι υποχρεωτική από τον Ιούλιο του 2004, για τον εξοπλισμό που απαιτείται να εγκατασταθεί στην ξηρά ώστε να λαμβάνουν τα σήματα από τα σκάφη, δεν υπάρχει καμία αντίστοιχη απαίτηση από τις συμβεβλημένες κυβερνήσεις.

Άλλος ανασταλτικός παράγοντας της ασφάλειας security θ' αποδειχθεί, η πίεση του χρόνου που θα συμβάλει στην αύξηση του ήδη προβλεπόμενου σημαντικού κόστους για το πλοίο.

Είναι σίγουρο ότι η πλοιοκτήτρια εταιρεία επωμίζεται το κόστος :

1. Της εφαρμογής των διατάξεων (που πιθανόν να είναι κατά πολύ αυξημένο του προβλεπόμενου λόγω πίεσης χρόνου) που την αφορούν αυτό καθ' εαυτό (εξοπλισμός, επί πλέον πλήρωμα, πιστοποιήσεις, έλεγχοι κ.λπ.),
2. αλλά και το κόστος της αύξησης των σχετικών λιμενικών τελών, και αυτό από την εφαρμογή των διατάξεων.

5.1. Αλλαγές στους όρους των ναυλοσύμφωνων.

Οι επιθεωρήσεις για την ασφάλεια security του πλοίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων πολλές φορές προκαλούν αναπόφευκτες καθυστερήσεις με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους για όλους τους εμπλεκόμενους στις θαλάσσιες μεταφορές.

Καινούργιες αλλαγές στους όρους των ναυλοσύμφωνων επιδιώκουν να μετακυλήσουν το επιπλέον κόστος στους ναυλωτές, εφόσον βεβαίως οι τυχόν καθυστερήσεις οφείλονται στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Υπάρχουν αλλαγές στους όρους που αφορούν "laytime" & "demurage", καθώς σύμφωνα πάντα με την σύμβαση SOLAS & τον κώδικα ISPS το πλοίο θεωρείται "arrived" όταν ολοκληρωθούν οι έλεγχοι για την ασφάλεια security.

Οι Λιμενικές αρχές είναι αρμόδιες για τις επιθεωρήσεις πλοίων στα θέματα ασφάλειας security και έχουν το δικαίωμα, εφόσον το κρίνουν απαραίτητο να προβούν σε περαιτέρω έλεγχο για να αποφασίσουν, εάν το πλοίο εφαρμόζει τους κανονισμούς των ISPS & SOLAS.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΟ πολλά λιμάνια δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις του κώδικα ISPS και της συνθήκης SOLAS, οπότε τίθεται και θέμα, "safe port" για τους εμπλεκόμενους στις ναυλώσεις πλοίων.

Προϋποθέσεις ασφάλισης των συναφών με τις θαλάσσιες μεταφορές κινδύνων:

Οι ασφαλιστικές εταιρείες εξακολουθούν να εκτιμούν, όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές, ότι ο κίνδυνος τρομοκρατικών ενεργειών συνδέεται με τον κίνδυνο πολέμου ή ένοπλων συρράξεων. Όμως, η απειλή της τρομοκρατίας συνιστά σήμερα καθημερινό φαινόμενο και δεν μπορεί να συσχετίζεται με συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της απειλής πολέμου, και σε κάποιο βαθμό στην περίπτωση της πειρατείας.

Προκύπτει συνεπώς ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες οφείλουν, στο πλαίσιο της ανάλυσης των προς κάλυψη κατηγοριών, να διακρίνουν τους διαφορετικούς τύπους κινδύνων βασιζόμενες στην έννοια του κινδύνου που πράγματι αισθάνεται ο συμβαλλόμενος που δραστηριοποιείται σε ζώνες οι οποίες αναγνωρίζονται ως επικίνδυνες.

Καινούργιες αλλαγές στους όρους των ναυλοσύμφωνων επιδιώκουν να μετακυλήσουν το επιπλέον κόστος στους ναυλωτές, εφόσον βεβαίως οι τυχόν καθυστερήσεις οφείλονται στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Υπάρχουν αλλαγές στους όρους που αφορούν "laytime" & "demurage", καθώς σύμφωνα πάντα με την σύμβαση SOLAS & τον κώδικα ISPS το πλοίο θεωρείται "arrived" όταν ολοκληρωθούν οι έλεγχοι για την ασφάλεια security.

Οι Λιμενικές αρχές είναι αρμόδιες για τις επιθεωρήσεις πλοίων στα θέματα ασφάλειας security και έχουν το δικαίωμα, εφόσον το κρίνουν απαραίτητο να προβούν σε περαιτέρω έλεγχο για να αποφασίσουν, εάν το πλοίο εφαρμόζει τους κανονισμούς των ISPS & SOLAS.

Σύμφωνα με στοιχεία του ΔΝΟ πολλά λιμάνια δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις του κώδικα ISPS και της συνθήκης SOLAS, οπότε τίθεται και θέμα, "safe port" για τους εμπλεκομένους στις ναυλώσεις πλοίων.

Ζητήματα ασφάλειας και ευθύνης σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας security μεταξύ ναυλωτών, των μεταφορέων και των λιμένων

Τα ναυτιλιακά ζητήματα ασφάλειας security που μπορεί να αντιμετωπιστούν από τους ναυλωτές, τους μεταφορείς και τους λιμένες είναι τα εξής :

- ✚ Καταστάσεις πολέμου .
- ✚ Τρομοκρατική πράξη
- ✚ Πειρατεία .
- ✚ Λαθρεπιβάτες.
- ✚ Παράνομη διακίνηση φαρμάκων.
- ✚ Σύγκρουση.
- ✚ Ρύπανση .

Νομική ευθύνη μπορεί κυρίως να προκύψει με έναν από τρεις τρόπους:

1. Κάτω από ένα συμβόλαιο.
2. Αδικοπραξία.
3. Κάτω από συνθήκη /καθεστώς /νόμο / κανονισμό.

A. Ευθύνη που προκύπτει από συμβόλαιο.

1. Ναυλοσύμφωνα (υπάρχουν μεταξύ ναυλωτή και μεταφορέα, μεταξύ λιμένα όμως και ναυλωτή η μεταφορέα δεν υπάρχει συμβόλαιο) .

Η συμβατική ευθύνη εξαρτάται από:

- ✚ Τον νόμο που διέπει το συμβόλαιο ,
- ✚ ποια δικαστική αρχή είναι αρμόδια ,
- ✚ ποιοι είναι οι γραπτοί όροι της σύμβασης και
- ✚ ποιοι είναι οι «implied» όροι στη σύμβαση .

2.Συμφωνία γραπτή μεταξύ μεταφορέα και του ναυλωτή για τα θέματα θαλάσσιας ασφάλειας security όσον αφορά την μεταφορά και η οποία αφορά:

- ✚ Αποστολή επικίνδυνων φορτίων ευθύνη ναυλωτή,
- ✚ αποτυχία το να είναι έτοιμο για φόρτωση το εμπόρευμα ή/και καθυστέρηση στη φόρτωση η /και καθυστέρηση στην εκφόρτωση ευθύνη ναυλωτή,
- ✚ καθυστέρηση στο ταξίδι ή /και στη φόρτωση ή /και στην εκφόρτωση ευθύνη του μεταφορέα,
- ✚ αποτυχία από το ναυλωτή να ορίσει ασφαλή λιμένα για την φόρτωση ή/και την εκφόρτωση,
- ✚ απόκλιση από την συμφωνημένη πορεία ευθύνη του μεταφορέα,
- ✚ πρόσθετα ασφάλιστρα, και,
- ✚ ακύρωση του συμβολαίου.

Ο νόμος δεν προβλέπει συμβάσεις μεταξύ λιμένος και ναυλωτή ή / και μεταφορέα. Σε περίπτωση που υπάρξουν τέτοια συμβόλαια θα υπόκειται στους τοπικούς νόμους.

B. Ευθύνη από αδικαιοπραξία.

Ισχύουν οι νόμοι της χώρας που έλαβε χώρα το συμβάν.

Σύμφωνα με τους νόμους Ηνωμένου Βασιλείου θεωρείται υποχρέωση το έμπρακτο ενδιαφέρον ότι το ένα από τα δύο μέρη δεν έχει τραυματιστεί από πράξεις η παραλήψεις του άλλου μέρους. Τέτοιου είδους υποχρεώσεις συνήθως ισχύουν στις περισσότερες δικαιοδοσίες.

Σύμφωνα με την δικαιοδοσία του Ηνωμένου Βασιλείου εφόσον υπάρχει συμβόλαιο, τότε οι συμβαλλόμενοι μπορούν να επικαλεστούν τους όρους.

Γ. Κάτω από συνθήκη /καθεστώς /νόμο / κανονισμό

Γενικά οι διατάξεις που ισχύουν υποχρεωτικά σύμφωνα με το νόμο.

The Hague Rules ,Hague- Visby Rules ,Hamburg Rules 1957 and 1976 Limitation of liability στις θαλάσσιες μεταφορές.

The Athens Convention 1974 και τα μεταγενέστερα πρωτόκολλα οι διασκέψεις, τα συνέδρια με θέμα την περιορισμένη ευθύνη είναι πολύ σημαντικά όσον αφορά την θαλάσσια μεταφορά επιβατών .

Solas, STCW, CLC, Marpol and Intemational Memoranda οη Port State Control .

Η νομοθεσία και οι κανονισμοί που ισχύουν ανά χώρα.

Θέματα ασφάλισης.

1. Καθορισμός των θαλασσίων κινδύνων γύρω από την ασφάλεια security που καλύπτονται από το συμβόλαιο.

2. Καθορισμός των απωλειών (εφόσον ο κίνδυνος είναι ασφαλισμένος) που καλύπτονται από το συμβόλαιο.

3. Καθορισμός του αν καλύπτεται οικονομικά η απώλεια και ποιο το οικονομικό όριο.

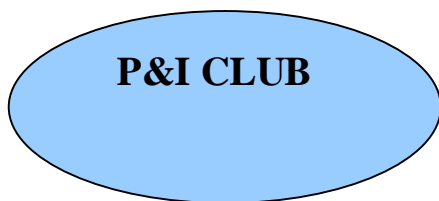
4. Η ύπαρξη « warranties /conditions» μέσα στο συμβόλαιο που μπορούν να ακυρώσουν την ασφαλιστική κάλυψη.

Typical insurance policy/coverage for shippers carriers and port

	Carrier	Shipper	Port
War/war like operations	War risks	cargo war risks	General all risks
Terrorist acts	War risks	Cargo war risks	General all risks
Piracy	H&M	Cargo	General all risks
Stowaways	P&I	Cargo	General all risks
Drugs/ contraband	P&I	Cargo	General all risks
Collisions/grounding	H&M/P&I	Cargo	General all risks
Pollution incident	P&I	Cargo	General all risks

-All risks policy μόνο για την απώλεια φορτίου εξαιτίας κινδύνου ασφαλισμένου.

-Η κάλυψη θα εξαρτηθεί στους όρους του συμβολαίου, όπου συνήθως δεν καλύπτονται πόλεμος η τρομοκρατική πράξη.



Σε ότι αφορά στα clubs ισχύει:

Το όριο παραμένει σε \$400 εκατομμύρια.

Το υπερβολικό σημείο παραμένει "κατάλληλη αξία" του σκάφους.

Σύσταση για να αναθεώρηση στις τιμές των σκαφών για ασφαλιστικούς λόγους.

"Bio-chem" ο αποκλεισμός παραμένει.

Σκέψη για \$20 εκατομμύρια συμπληρωματική κάλυψη για "bio-chem" κινδύνους .

Κεφάλαιο 6

Ασφάλεια/Security για τα Κρουαζιερόπλοια .

Ο ΔΝΟ δεν προβλέπει ειδικά μέτρα ασφάλειας security τα οποία να ισχύουν συγκεκριμένα στα κρουαζιερόπλοια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές επισημαίνει ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτή την κατηγορία πλοίων. Δεδομένης της φύσης των ταξιδιών που πραγματοποιούν και του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν, θα μπορούσαν να αποτελέσουν στόχο όπως και τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς. Επομένως, επιβάλλεται η πρόσβαση στα πλοία αυτά να υπόκειται σε ενισχυμένους ελέγχους, οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να αφορούν συγκεκριμένα στα άτομα, στα αγαθά αλλά και στη διαδικασία ανεφοδιασμού του πλοίου.

Το 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρηματοδότησε την έρευνα με θέμα την ενίσχυση της ασφάλειας security των επιβαίνοντων σε κρουαζιερόπλοια στους κοινοτικούς λιμένες της Μεσογείου. Πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για την αντιμετώπιση των κακόβουλων ενεργειών, που ενδέχεται να εκδηλωθούν κατά κρουαζιερόπλοια, ενώ αυτά πλέουν στα ανοιχτά. Η προσεχής νομοθετική πρωτοβουλία για την ασφάλεια security των λιμένων θα βασιστεί εν μέρει στα αποτελέσματα αυτής της μελέτης, καθώς και στα αποτελέσματα που αναμένονται από μια ευρύτερη μελέτη για τη γενικότερη προβληματική σχετικά με την ασφάλεια security των λιμένων.

Μεγαλύτερα σκάφη, νέες προκλήσεις ασφάλειας.

Ένα παράδειγμα για να γίνει κατανοητό το μέγεθος αυτών των πλοίων είναι το Royal Caribbean's flagship Voyager of the Seas . Βρισκόμενο στους 142.000 μικτούς τόνους κρατά αυτήν την περίοδο τον τίτλο του μεγαλύτερου σκάφους της παγκόσμιας κρουαζιέρας. καυχάται ότι κατέχει την πρώτη θέση σήμερα ανάμεσα στα κρουαζιερόπλοια, όσον αφορά την αναλογία "χώρου-ανά-φιλοξενούμενο" και αγκαλιάζει πλήρως τη νέα έννοια "το σκάφος είναι ο προορισμός" με τέτοια καινοτόμα και ψυχαγωγικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα όπως μια αίθουσα παγοδρομίας πάγου, μια έκθεση οδών και ακόμη και ένα τεχνητό βράχο .

Η ασφάλεια security είναι η πρώτη προτεραιότητα για τους σχεδιαστές και τους χειριστές επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων, η επιτυχία των οποίων μπορεί να υπονομευτεί εξ ολοκλήρου σε περίπτωση που το κοινό χάσει την εμπιστοσύνη του.

Διάφορα συμβάντα τα τελευταία χρόνια έχουν δείξει την ευπάθεια αυτών των σκαφών, όμως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί τα όσα μέτρα ασφαλείας security τους είναι καλά. Σε γενικές γραμμές, μπορούν να αντιμετωπίσουν και τις χειρότερες καιρικές συνθήκες, η δύναμη πολλών από αυτά με ταχύτητα των 25-κόμβων τους επιτρέπει να έρθουν αντιμέτωπα ακόμα και ένα με τυφώνα.

Σε περίπτωση όμως που υπάρξει ανάγκη εκκένωσης:

- ✚ Υπάρχει μεγάλη δυσκολία και είναι πιθανοί οι τραυματισμοί σε αρκετούς επιβάτες, όπως οι ηλικιωμένοι,
- ✚ την διάρκεια την εκκένωσης του κρουαζιερόπλοιου και της κατεύθυνσης των επιβατών προς τις ναυαγοσωστικές λέμβους και τα σκάφη διάσωσης,
- ✚ κίνδυνος βεβαίως δεν παύει να υφίσταται ακόμη και μετά μία επιτυχή εκκένωση, χιλιάδες άνθρωποι, που δεν έχουν καμία εμπειρία με τα σκάφη και τη θάλασσα, συσσωρεύεται στις ναυαγοσωστικές λέμβους και τα life rafts, περιμένοντας να αναζητηθούν σε πρώτη φάση και να διασωθούν σε δεύτερη.

Ο ΔΝΟ αποφάσισε να αναθέσει σε ομάδα εργασίας την έρευνα για όλες τις πτυχές της ασφαλείας security στα κρουαζιερόπλοια, η φιλοσοφία της έρευνας επικεντρώνεται στ' ακόλουθα πέντε στοιχεία * :

1. Οι κανονισμοί πρέπει να δώσουν περισσότερη έμφαση στην **πρόληψη** του ενδεχόμενου ατυχήματος.
2. Τα μελλοντικά μεγάλα επιβατηγά πλοία πρέπει να σχεδιάζονται έτσι ώστε να βελτιωθεί η **δυνατότητα να επιπλέουν στην επιφάνεια της θαλάσσης** σε περίπτωση ατυχήματος, με στόχο οι επιβάτες να μπορούν να μείνουν ακίνδυνα στο πλοίο, μέχρις ότου αυτό να φθάσει στο πλησιέστερο λιμένα ή οι επιβάτες του έχουν διαφύγει τον κίνδυνο.

* Επιπλέον πληροφορίες για τον αναγνώστη στις οδηγίες της Europa, maritime safety passenger ships and NVIC4-02 Security for passenger vessels and terminals

3. Να είναι εξοπλισμένα και οργανωμένα, ώστε να εξασφαλίσουν την ασφάλεια security των προσώπων εν πλω για επιβίωση, λαμβάνοντας υπόψη τις εκάστοτε **κλιματολογικές συνθήκες και τη διαθεσιμότητα των λειτουργιών SAR, διάσωση και έρευνα.**

4. Επιβολή **εναλλακτικών σχεδίων και ρυθμίσεων**, αντί των καθοδηγητικών κανονισμών, υπό τον όρο ότι επιτυγχάνεται τουλάχιστο ένα ισοδύναμο ή καλύτερο επίπεδο ασφάλειας security.

5. Να υπάρχει **εξειδικευμένο προσωπικό και ικανοποιητικός εξοπλισμός**, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια security των επιβατών και η ιατρική φροντίδα, έως ότου να είναι διαθέσιμη μια πιο εξειδικευμένη φροντίδα.

Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς.

Κάθε επιβάτης είναι μια πιθανή πηγή ανάφλεξης. Τα κρουαζιερόπλοια και όλα τα πλοία γενικότερα ξεκινούν με έναν έμφυτο κίνδυνο. Η πυρκαγιά μπορεί να είναι καταστρεπτική σε ένα σκάφος, ιδιαίτερα σε ένα επιβατηγό πλοίο, όπου οι μεγάλοι αριθμοί ανθρώπων μπορεί να πρέπει να εκκενωθούν, ή σε ένα σκάφος που φέρνει εύφλεκτο φορτίο, με τους σοβαρούς κινδύνους για τα πληρώματα και στους λιμένες και τα λιμάνια.

Την 1 η Ιουλίου 2002, ένα περιεκτικό νέο σύνολο απαιτήσεων για την πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς για τα σκάφη τέθηκε σε ισχύ, ως νέο αναθεωρημένο κεφάλαιο 11-2 της Διεθνούς Συνθήκης για την ασφάλεια της ζωής εν πλω (SOLAS), 1974, (τροποποιημένο) ενσωματώνοντας τις τεχνολογικές προόδους στην πυρανίχνευση και την εξάλειψη καθώς επίσης και εμπειρίες από προηγούμενα περιστατικά πυρκαγιάς.

Οι κανονισμοί έχουν ως σκοπό να εξασφαλίσουν την αποτροπή και πρόληψη των πυρκαγιών:

- ✚ Κατά αρχάς, εξασφαλίζοντας ότι τα υλικά, όπως οι τάπητες και τα καλύμματα τοίχων ελέγχονται αυστηρά για να μειώσουν τον κίνδυνο πυρκαγιάς,
- ✚ κατά δεύτερον ότι οποιεσδήποτε πυρκαγιές ανιχνεύονται γρήγορα, και,
- ✚ κατά τρίτον ότι οποιαδήποτε πυρκαγιά περιορίζεται και σβήνεται.

Επίσης, πολύ βασικό σημείο του κεφαλαίου της SOLAS είναι οι από κατασκευής του πλοίου **σχεδιασμένες εύκολες διαδρομές εκκένωσης** για το πλήρωμα και τους επιβάτες.

Κεφάλαιο 7

Νέες τεχνολογίες στην υπηρεσία της ασφάλειας

7.1.Ναυσιπλοία, χρονολόγηση και προσδιορισμός θέσης.

GMES - Παγκόσμιος δορυφόρος παρακολούθησης για περιβάλλον και security .

Στόχος:

1. Η συνεργασία αυτών που τροφοδοτούν με δεδομένα και πληροφορίες, με τους χρήστες των δεδομένων και πληροφοριών.
2. Η ίδρυση ενός συστήματος της Ευρωπαϊκής κοινωνίας της πληροφορίας.

7.2. Το πρόγραμμα Γαλιλαίου.

Ακριβώς όπως η κινητή τηλεφωνία, έτσι και το ευρωπαϊκό δορυφορικό πρόγραμμα ραδιοπλοήγησης Γαλιλαίου θα 'ξεσηκώσει' πολλούς τομείς της οικονομίας - αρχίζοντας από τη μεταφορά. Έχει ξεκινήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Διαστημική Αντιπροσωπεία (ESA). Αυτό το πρόγραμμα τίθεται ως στόχος να είναι η βιομηχανική και τεχνολογική ναυαρχίδα της κοινής διαστημικής στρατηγικής από το 2008.

Αλλά τι είναι ραδιοπλοήγηση; Η δορυφορική ραδιοπλοήγηση επιτρέπει στον κάτοχο μιας συσκευής αποστολής σημάτων/ενός δέκτη για να καθορίσει και να γνωστοποιήσει τη θέση του με ακρίβεια κάθε στιγμή όσον αφορά στο γεωγραφικό μήκος, πλάτος και ύψος . Αυτό επιτυγχάνεται με τα σήματα που εκπέμπονται από διάφορους δορυφόρους.

Αυτός ο συνεχώς διαθέσιμος διαστημικός " φύλακας άγγελος " δημιουργεί καινούργια δεδομένα όσον αφορά:

	✚ Τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας,
	✚ τη διαχείριση των στόλων σκαφών και φορτηγών,
	✚ τον έλεγχο οδικής και σιδηροδρομικής κυκλοφορίας ,
	✚ την άμεση κινητοποίηση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης,
	✚ τη συνεχή παρακολούθηση εμπορευμάτων σε όλη την αλυσίδα μεταφοράς

Η ραδιοπλοήγηση μπορεί επίσης να συμβάλλει αποτελεσματικά:

- ✚ Στον εντοπισμό επικινδύνων υλικών,
- ✚ στον εντοπισμό καταλοίπων πετρελαίου και φυσικού αερίου,
- ✚ στον προσδιορισμό των περιοχών αλιείας ,
- ✚ στην εντόπιση των συντριμμιών από ναυάγια,
- ✚ στην καθοδήγηση των οπτικά αναπήρων ,
- ✚ στη διευκόλυνση της εργασίας των ομάδων βοήθειας έκτακτης ανάγκης ή
- ✚ των ανθρωπιστικών διαδικασιών.

Οι συγκεκριμένες χρήσεις θα μπορούσαν, επίσης, ν' αναπτυχθούν σε άλλους τομείς όπως ιατρικός (μακρινή θεραπεία των ασθενών), η δικαιοσύνη (καταδίωξη των φυλακισμένων) ή το τελωνείο (έρευνες στον τομέα).

7.3. Κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης (CCTV)

Ζωντανή καταγραφή και έλεγχος καθώς και / ή αντιγραφή σε video.

-Δίδει την δυνατότητα στον χρήστη να δει πως λειτουργούν οι διάφοροι τομείς και να καταγράψει τις ύποπτες κινήσεις.

-Το μηχάνημα X-Ray δίνει εικόνα σε οτιδήποτε περάσει μέσα από αυτό, τα πιο εξελιγμένα δε μηχανήματα προσφέρουν την δυνατότητα μεγένθυσης και χρωματισμού.

Χρήσεις :

1. Έλεγχος εγκαταστάσεων.
2. Διαχείριση συμβάντος.
3. Αποδεικτικό στοιχείο στα δικαστήρια.
4. Παρέχει security σε προβληματικές περιοχές.
5. Διαχείριση κινδύνου.

7.4. RASCargO -Μια νέα προσέγγιση στον έλεγχο εμπορευμάτων και επιβατών.

Remote Air Sampling for Cabine Olfaction / Δειγματοληπτικός έλεγχος αέρα για την διαπίστωση κατάστασης κινδύνου.

Ανίχνευση εκρηκτικών και άλλων ουσιών, όπως ναρκωτικών και χημικών όπλων από ειδικά εκπαιδευμένα σκυλιά. Μια διαδικασία δύο σταδίων. Πρώτα με ειδικό φίλτρο απορροφάται δείγμα αέρα από το container και κατά δεύτερο το φίλτρο δίδεται στο σκυλί , ώστε δια της όσφρησης να διαπιστωθεί η ύπαρξη επικίνδυνων για την ασφάλεια security εκρηκτικών ή ουσιών ή χημικών όπλων.

Έχει αποδειχθεί κατόπιν έρευνας ότι ένα RASCO σκυλί μπορεί να ανιχνεύσει μέχρι και 15 διαφορετικές ουσίες, σε 8ώρα εργασίας με μικρά διαλείμματα στο πνεύμα πάντα της συνεχούς επιβράβευσης. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν 100% επιτυχία και μηδέν ποσοστό αστοχίας σε περίπτωση που δώσουν το σύνθημα συναγερμού, είναι οικονομικότερα των X-RAY μηχανημάτων, δρουν αμέσως μια και χρειάζονται μόνο λίγα λεπτά για τ' αποτελέσματα.

Τα X-RAY μηχανήματα παρουσιάζουν μειονεκτήματα καθώς δεν είναι πάντα αποτελεσματικά (αποσκευές αεροπορικών γραμμών), είναι πολύ ακριβά στην αγορά και στην συντήρηση απαιτείται μεγάλος χώρος αποθήκευσης και εκπαιδευμένοι χειριστές. Επίσης, αποδεικνύονται χρονοβόρα, 4 E/K ανά ώρα, αυτό σημαίνει ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό από τα E/K που διακινούνται μπορούν να ελεγχθούν .

Κεφάλαιο 8

Η εφαρμογή του ISPS στα λιμάνια

Ο λιμένας είναι ένα σύνθετο περιβάλλον με πολλαπλούς εμπλεκόμενους και εμπορεύματα προερχόμενα είτε από τη θάλασσα, είτε από την ενδοχώρα με κοινούς στόχους και ανάγκες. Στον χώρο αυτό συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός εργαζομένων, με τελείως διαφορετικές επαγγελματικές δραστηριότητες, οι οποίες είναι όμως απολύτως απαραίτητες για την εύρυθμη διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών όπως:

Οι Λιμενικές αρχές(δημόσια υπηρεσία).

Ο Υπεύθυνος λιμένα / Ακτοφυλακή(δημόσια υπηρεσία).

Η Συνοριακή και η Λιμενική Αστυνομία(δημόσια υπηρεσία).

Οι Τελωνιακές Αρχές και η Αστυνομία(δημόσια υπηρεσία).

Οι χειριστές των λιμενικών χώρων.

Οι πλοιοκτήτες και πράκτορες πλοίων και μεταφορών.

Οι χρήστες του λιμένα / εργαζόμενοι στις υπηρεσίες του λιμένα.







Οι εργαζόμενοι στις συνδέσεις του λιμένα με σιδηροδρόμους και οδικούς άξονες.

Τα λιμενικά εργατικά σώματα.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι ένας χώρος, όπου υπάρχουν πολλαπλά συστήματα πληροφόρησης και επικοινωνίας καθώς και παρακολούθησης και ελέγχου , τα οποία πρέπει να λειτουργούν αποτελεσματικά και αδιάλειπτα όπως VTS (vessel traffic services)

/

METEO station/PILOT ST A TION-Ακτοφυλακή και αφορούν:

		<i>στους τύπους των πλοίων,</i>	
		<i>στις κινήσεις πλοίων,</i>	
		<i>στον καιρό,</i>	
		<i>στις λειτουργίες πλοίων,</i>	
		<i>στις λιμενικές λειτουργίες και</i>	
		<i>στα καθήκοντα εμπλεκόμενων στις διεργασίες του λιμένα.</i>	

Τα μέτρα και οι διαδικασίες ασφάλειας security των λιμενικών εγκαταστάσεων θα πρέπει να εφαρμόζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει η ελάχιστη καθυστέρηση η ανάμειξη με τους επιβάτες ,τα πλοία, τα πληρώματα και τους επισκέπτες καθώς και με τις υπηρεσίες και τα εμπορεύματα.

A. Πρέπει να μελετηθούν και να διαχωριστούν οι ροές εμπορευμάτων, επιβατών και εργαζομένων στους λιμένες, ώστε να διευκολύνεται τόσο η κινητικότητα τους όσο και η διεξαγωγή των κατάλληλων ελέγχων ασφάλειας security.

B. Πρέπει να καθοριστούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, βάσει αυστηρών ρυθμίσεων, ανάλογα με την ευπάθεια ή την επικινδυνότητα των εγκαταστάσεων που βρίσκονται σε αυτές (για παράδειγμα, χώροι επιβίβασης, ζώνες αποθήκευσης ευαίσθητων ή επικίνδυνων προϊόντων) .

Αποτελεσματικοί θα πρέπει να είναι και οι έλεγχοι που θα διεξάγονται στην είσοδο της λιμενικής περιοχής, κυρίως όσον αφορά στα εμπορεύματα.

Δ. Η ύπαρξη πολλών αρμόδιων αρχών περιπλέκει τις διαδικασίες, καθυστερεί τη ροή της κυκλοφορίας, και προκαλεί σφάλματα και παραλείψεις, κυρίως σε θέματα ελέγχων ασφαλείας. Για τον έλεγχο των εμπορευμάτων, τα τελωνεία αποτελούν την αρμόδια αρχή που είναι σε θέση να εκτελεί τους ελέγχους αυτούς και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους να συντονίζει τους ελέγχους που επιμελούνται άλλες εθνικές αρχές. Το σχέδιο ασφαλείας security των λιμενικών εγκαταστάσεων για να θεωρηθεί επιτυχημένο πρέπει να είναι αποτελεσματικό, ο λιμένας να παραμείνει ή να εξελιχθεί σε ανταγωνιστικός, να γίνει σωστή κοστολόγηση εισαγωγών / εξαγωγών του λιμένα και κοστολόγιο παροχής και συντήρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων, η δυνατότητα κέρδους και η προσέλκυση επενδύσεων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι της γνώμης ότι δεν πρέπει να γίνουν αυστηρές και εν τέλει εικονικές κατηγοριοποιήσεις, αλλά ότι πρέπει να γενικευτούν ορισμένες καλές πρακτικές σε θέματα ασφαλείας security λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα την ουσιαστική ανάλυση κινδύνων, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και τη δραστηριότητα κάθε λιμένα. Η Ε.Ε. τάσσεται υπέρ της θέσπισης ενός συστήματος «ενιαίας θυρίδας» που θα εκπροσωπεί όλες τις εμπλεκόμενες αρχές, και που θα πραγματοποιεί όλους τους ελέγχους.

[Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής](#) σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές ανέδειξε τρία ζητήματα καίριας σημασίας :

- 1. Την ένταξη των θαλάσσιων λιμένων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.***
- 2. Την υιοθέτηση συστηματικής προσέγγισης για τη ρύθμιση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.***
- 3. Τη δημόσια χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων και λιμενικών υποδομών.***

Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αριθ, 1692/96 και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του

διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) συνιστά ένα γενικό πλαίσιο για τη συγκρότηση ολοκληρωμένου και πολύτροπου δικτύου υποδομών. Οι θαλάσσιοι λιμένες προφανώς μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σ' ένα τέτοιο δίκτυο.

Κατόπιν αυτού, η Επιτροπή πρότεινε, όσον αφορά ειδικότερα τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, να επιλεγούν περίπου 300 θαλάσσιοι λιμένες, με αντικειμενικά κριτήρια, για να περιληφθούν στα σχεδιαγράμματα του δικτύου. Επεδίωξε να εξειδικεύσει τον ορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν θαλάσσιους λιμένες.

8.1. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ) είναι ένα ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών ευρωπαϊκής κλίμακας, για την πραγματική ελευθερία στην κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των προσώπων, την προσέγγιση των περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές καθώς και μια γέφυρα προς τις χώρες της Ανατολής και της Μεσογείου.

Τα ΔΔΜ επιβάλλονται σταδιακά ως μια από τις κινητήριες δυνάμεις της οικονομικής ανάπτυξης, της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης. Αν και το όλο θέμα ξεκινάει από το 1992, μια σημαντική τροποποίηση ήρθε το 2001.

Με την απόφαση αυτή στο ΔΔΜ περιλαμβάνονται θαλάσσιοι λιμένες ταξινομημένοι σε τρεις κατηγορίες, οι οποίες καθορίζονται βάσει ποιοτικών κριτηρίων ή βάσει της θέσης τους σε νησιωτικές ή εξόχως απόκεντρες περιοχές.

Στους θαλάσσιους λιμένες της κατηγορίας Α (θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας) συγκαταλέγονται και 22 ελληνικά λιμάνια τα οποία είναι: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Ραφήνα, Καβάλα, Λαύριο, Μυτιλήνη, Ελευσίνα, Χίος, Χαλκίδα, Ρόδος, Πάτρα, Πάρος, Κυλλήνη, Νάξος, Κέρκυρα, Μύκονος, Ηγουμενίτσα, Τήνος, Βόλος, Χανιά (Σούδα), Σκιάθος, Ηράκλειο.

Η πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών είναι περιορισμένη , διότι είναι υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα, οι οποίες παρέχονται, έναντι πληρωμής, στους χρήστες των λιμένων.

Συγχρόνως, υπάρχουν λόγοι που δικαιολογούν περιορισμούς στην πρόσβαση στην αγορά για την παροχή ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών:

1. Η προσφορά περιορισμένου χώρου από ορισμένους λιμένες,
2. ρόλος των λιμένων στην εφαρμογή του κοινοτικού τελωνειακού καθεστώτος,
3. η ειδική ευθύνη τους για την ασφάλεια σε ξηρά σε θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος.

Το σχέδιο ασφάλειας του λιμένα για να είναι αποτελεσματικό πρέπει να περιέχει:

- ✚ Την απαγόρευση χρήσης όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών εναντίων ανθρώπων πλοίων ή λιμένων,
- ✚ την απαγόρευση μη εξουσιοδοτημένης άδειας πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις και απαγορευμένες περιοχές του λιμένα,
- ✚ ετοιμότητα σε απειλές ή/και παραβιάσεις της ασφάλειας security, ετοιμότητα σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας security κατόπιν εντολής του συμβαλλόμενου κράτους,
- ✚ δυνατότητα εκκένωσης σε περίπτωση απειλής ή κακόβουλης πράξης,
- ✚ αποτελεσματική και ασφαλή security διαχείριση εμπορευμάτων,
- ✚ καθορισμός καθηκόντων και ευθυνών του προσωπικού ασφάλειας security,
- ✚ περιοδική επανεξέταση και ενημέρωση του σχεδίου ασφάλειας security,
- ✚ αναφορά γεγονότων σχετικών με την ασφάλειας security και
- ✚ ενθάρρυνση της κοινωνίας της πληροφορίας .

8.2. Η εφαρμογή και τα Ελληνικά λιμάνια

Τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας.

Φυσικά για κάθε κράτος, βασικοί στόχοι δεν μπορεί παρά να είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών.

Οι συνδυασμένες μεταφορές ενισχύουν τις περιφερειακές πολιτικές και τις διαρθρωτικές δράσεις. Τα λιμάνια έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Και είναι επόμενο, αφού βιομηχανικά ή αγροτικά προϊόντα, καύσιμα ή τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν για τη διακίνηση τους λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες. Τα λιμάνια αποτελούν μέρος του συστήματος παροχής υπηρεσιών στο χώρο των παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορών.

Η Ελλάδα οφείλει να χαράξει μια συγκροτημένη λιμενική πολιτική προς το 2010, με βάση τα δεδομένα της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας, τους νέους όγκους του διεθνούς εμπορίου, τις νέες τεχνολογίες και την πληροφορική στο χώρο της παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Η Ελλάδα χώρα παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Υιοθέτηση νέων οργανωτικών σχημάτων και υποδομών,

Προσέλκυση επενδύσεων υψηλών αποδόσεων,

Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών.

Αυτό θα ωφελήσει πολλαπλά όχι μόνο τη ναυτιλία, αλλά τη συνολική οικονομία, αφού το λιμενικό προϊόν αποτελεί κι αυτό μέρος μιας μεγάλης αλυσίδας προϊόντων στο χώρο των μεταφορών.

Η πολυτροπικότητα (multimodal) στις μεταφορές, οι συνδυασμένες δηλαδή μεταφορές χερσαίων και θαλασσίων φορτίων, οι υπηρεσίες logistics, οι νέες μέθοδοι φορτοεκφόρτωσης και οι εξελίξεις στην πληροφορική αποτελούν ένα μέρος του μίγματος των διαδικασιών μεταφορών.

Νέες τάσεις των Ευρωπαϊκών Λιμενικών Πολιτικών.

Αναπτυξιακούς στόχους του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ και τον ΙΜΟ στο χώρο των διεθνών μεταφορών.

Εθνικές πολιτικές για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας.

Πηγή :YEN

Η στρατηγική μας για τα λιμάνια και τις λιμενικές υπηρεσίες θα μπορούσε να συνοψισθεί σε πέντε στόχους:

1. Τις διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις με χώρες οι οποίες εξάγουν σημαντικό όγκο φορτίων.
2. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, ενόψει και των προκλήσεων ενός συνεχώς ανταγωνιστικότερου διεθνώς περιβάλλοντος.
3. Τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη λιμένων για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάγκης.
4. Τη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου και του νησιωτικού πληθυσμού.
5. Τη διασφάλιση φορτίων, τα οποία θα διακινούνται μέσω ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

Σύστημα λιμένων

I. Μεγάλα διευρωπαϊκά λιμάνια

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

II. Εθνικά λιμάνια

Οργανισμός Λιμένος (Ο.Λ.) Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Ο.Λ. Καβάλας Α.Ε.

Ο.Λ. Βόλου Α.Ε.

Ο.Λ. Ραφήνας Α.Ε.

Ο.Λ. Λαυρίου Α.Ε.

Ο.Λ. Ελευσίνας Α.Ε.

Ο.Λ. Πάτρας Α.Ε.

Ο.Λ. Ηγουμενίτσας Α.Ε.

Ο.Λ. Κέρκυρας Α.Ε.

Ο.Λ. Ηρακλείου Α.Ε.

III. Περιφερειακά Λιμάνια

Περιλαμβάνει 1.250 λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια, λιμενίσκους, καταχωρημένα στα 188 Κ. Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς και τα οποία παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο "Λιμενικές Εγκαταστάσεις της Χώρας".

Πηγή : YEN

Με τη σύσταση και λειτουργία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικών Έργων δόθηκε σημαντική ώθηση στο σχεδιασμό Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής με σκοπό την ανάπτυξη ανταγωνιστικών λιμένων με σύγχρονες Υποδομές. Παράλληλα μετατράπηκαν οι Οργανισμοί Λιμένος Θεσσαλονίκης και Πειραιώς Ανώνυμες Εταιρείες, οι οποίες εισάγονται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Μετατράπηκαν επίσης σε Ανώνυμες Εταιρείες δέκα λιμάνια μεγάλης εθνικής σημασίας και ορίσθηκαν τα Διοικητικά τους Συμβούλια. Προωθήθηκαν έργα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε όλα τα λιμάνια της Χώρας, ύψους 100 δις. δρχ., ενώ όλα τα υπόλοιπα λιμενικά Ταμεία μετατράπηκαν σε Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και η ανάπτυξη και διαχείρισή τους δόθηκε στις τοπικές κοινωνίες. Η αναδιάρθρωση της δομής, λειτουργίας και του ανθρώπινου δυναμικού του Λιμενικού Σώματος, το οποίο ως γνωστό στηρίζει τη λειτουργία και την ασφάλεια των λιμανιών της χώρας. Έγινε προμήθεια μέσω ύψους 51,5 δις. δρχ., η οποία άρχισε να εκτελείται καθώς και πρόσληψη 1.400 περίπου λιμενοφυλάκων, υπαξιοματικών και αξιοματικών φέτος, επίσης προχωράει με

ταχύτατους ρυθμούς το Εθνικό Σύστημα Ελέγχου και Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS), το οποίο μεταξύ άλλων θα βοηθήσει και τη λειτουργία των λιμανιών.

Case study

Στρατηγικός - Επιχειρησιακός σχεδιασμός του ΟΛΘ

Ολοκληρώνεται και η αποτίμηση της αξιολογής περιουσίας του οργανισμού.

Επικείμενη μετοχοποίηση του ΟΛΘ, η οποία σύμφωνα με το σχεδιασμό του εποπτεύοντος

υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, θα πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις, με την πλειοψηφία του 51% να ελέγχεται από το Ελληνικό δημόσιο. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί ότι οι εξελίξεις αυτές λαμβάνουν χώρα με την συναίνεση των εργαζομένων του ΟΛΘ, με τους οποίους έχουν υπογραφεί νέες συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που εξασφαλίζουν την εργασιακή ειρήνη και σύμπνοια.

Φιλοσοφία της διοίκησης του ΟΛΘ ΑΕ, για τη λειτουργία ενός υγιούς και οικονομικά ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, την ικανοποιητική απόδοση των επενδυμένων κεφαλαίων του, την επέκταση του σε νέες αγορές- στόχους, την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας με ανταγωνιστικό κόστος, την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε ανταποδοτική βάση, την υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων σε θέματα υποδομών, εξοπλισμού και προστασίας του περιβάλλοντος ανάλογα με την ζήτηση.

Τα υπό ένταξη έργα είναι τα ακόλουθα:

Γ'ΚΠΣ Επέκταση 6ου προβλήτα Ο.Λ.Θ. - Φάση Α1 Τμήμα Α6, προϋπολογισμού 2.400 εκατ. δρχ. Λιμενικός Επιβατικός Σταθμός, προϋπολογισμού 1.800 εκατ. δρχ.

Κατασκευή Υποστέγου Αποσυσκευασίας - Συσκευασίας containers, προϋπολογισμού 800 εκατ. δρχ. Προμήθεια πέντε (5) ηλεκτροκίνητων γερανών, προϋπολογισμού 3.000 εκατ. δρχ. Κοινωνία της Πληροφορίας Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα, P-MIS, προϋπολογισμού 1.500 εκατ. δρχ.

Κεφάλαιο 9

Ασφάλεια security δικτύων και πληροφοριών.

Τα δίκτυα επικοινωνιών και τα συστήματα πληροφοριών έχουν καταστεί ουσιαστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της οικονομίας και της κοινωνίας.

Η ασφάλεια security των δικτύων επικοινωνιών και των συστημάτων πληροφοριών ιδίως η διαθεσιμότητα τους, αποτελεί για την κοινωνία αιτία ολοένα και μεγαλύτερης ανησυχίας, κυρίως διότι μπορεί να προκύψουν προβλήματα σε βασικά συστήματα πληροφοριών, που να οφείλονται στην πολυπλοκότητα των συστημάτων σε ατυχήματα, σφάλματα και επιθέσεις με συνέπειες στην υλική υποδομή παροχής υπηρεσιών ζωτικής σημασίας για τους πολίτες.

Οι ολοένα και περισσότερες παραβιάσεις της ασφάλειας έχουν ήδη προκαλέσει σημαντική οικονομική ζημιά, έχουν υπονομεύσει την εμπιστοσύνη του χρήστη και έχουν αποβεί επιβλαβείς για την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου.

Με τον όρο "ασφάλεια security δικτύων και πληροφοριών" εννοούμε τη δυνατότητα ενός δικτύου ή ενός συστήματος πληροφοριών να ανθίσταται σε ατυχήματα ή σε παράνομες ή κακόβουλες δράσεις, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο τη διαθεσιμότητα, την αυθεντικότητα, την ακεραιότητα και την εμπιστευτικότητα, όσον αφορά τα δεδομένα που έχουν αποθηκευτεί ή μεταδίδονται καθώς και τις σχετικές υπηρεσίες που προσφέρονται από τα εν λόγω δίκτυα ή συστήματα ή είναι προσβάσιμες μέσω αυτών.

Για ένα σύστημα πληροφοριών για να είναι ασφαλές, πρέπει να έχει διάφορες ιδιότητες:

Ακεραιότητα υπηρεσιών: Η διαθεσιμότητα, η αξιοπιστία, η πληρότητα και η συνέπειά του συστήματος να βεβαιώνονται,

μυστικότητα στοιχείων: Οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες μόνο σε εκείνους τους ανθρώπους που εγκρίνονται για να το λάβουν. Πολλές πηγές συζητούν τη μυστικότητα σαν ήταν μόνο ένα ζήτημα κατά τη διάρκεια της διαβίβασης στοιχείων, αλλά είναι εξίσου ζωτικής σημασίας στα πλαίσια της αποθήκευσης στοιχείων και της χρήσης στοιχείων,

επικύρωση στοιχείων, επικύρωση ταυτότητας, επικύρωση ιδιοτήτων

(επιθεώρηση βάσει πιστοποιητικού),

διαθεσιμότητα: Τα δεδομένα είναι προσβάσιμα και οι υπηρεσίες λειτουργικές,

αυθεντικοποίηση: Η επιβεβαίωση της δηλούμενης ταυτότητας οντοτήτων ή χρηστών,

ακεραιότητα δεδομένων: Η επιβεβαίωση ότι τα δεδομένα τα οποία έχουν σταλεί, έχουν παραληφθεί ή έχουν αποθηκευθεί είναι πλήρη και αμετάβλητα,

εμπιστευτικότητα δεδομένων: Η προστασία των επικοινωνιών ή των αποθηκευμένων δεδομένων από την υποκλοπή και την ανάγνωση από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα,

κίνδυνος: Η εκδήλωση της πιθανότητας τα τρωτά σημεία του συστήματος να επηρεάσουν την αυθεντικοποίηση, τη διαθεσιμότητα, την αυθεντικότητα, την ακεραιότητα ή την εμπιστευτικότητα των δεδομένων τα οποία αποτελούν αντικείμενο

επεξεργασίας ή μεταδίδονται, καθώς και η σοβαρότητα των εν λόγω επιπτώσεων, ως συνέπεια της σκόπιμης ή μη αξιοποίησης των συγκεκριμένων τρωτών σημείων,

εκτίμηση κινδύνου: Η επιστημονική διαδικασία η οποία βασίζεται στην τεχνολογία και συνίσταται σε τέσσερις φάσεις, στον εντοπισμό της απειλής, στο χαρακτηρισμό της απειλής, στην αξιολόγηση της έκθεσης στην απειλή και στο χαρακτηρισμό του κινδύνου,

διαχείριση κινδύνου: Η διαδικασία, διακριτή από την εκτίμηση κινδύνου, κατά την οποία σταθμίζονται οι εναλλακτικές πολιτικές, έπειτα από διαβούλευση με

τα ενδιαφερόμενα μέρη, λαμβάνεται υπόψη η εκτίμηση του κινδύνου και άλλων εύλογων παραγόντων και, εφόσον χρειασθεί, επιλέγονται οι κατάλληλες λύσεις πρόληψης και ελέγχου, και

αντίληψη για την δικτύων και πληροφοριών.

Στα κράτη που συνεργάζονται μεταξύ τους με διαφανή τρόπο, όσον αφορά την πληροφορία μέσω του διαδικτύου, θα πρέπει οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές αυτών, να μεριμνήσουν και να συμβάλλουν στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικής ζωής, καθώς και στη κατοχύρωση της ακεραιότητας και της ασφάλειας security των δικτύων δημοσίων επικοινωνιών.

Δυστυχώς λόγω της **τεχνικής πολυπλοκότητας** των δικτύων και των συστημάτων πληροφοριών, της ποικιλίας των προϊόντων και των υπηρεσιών που διασυνδέονται, καθώς και του τεράστιου αριθμού των φορέων του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα που έχουν τις δικές τους ευθύνες, κινδυνεύει να υπονομευθεί η ασφάλεια security των δικτύων επικοινωνιών και των συστημάτων.

Η διασφάλιση της εμπιστοσύνης στα δίκτυα και τα συστήματα πληροφοριών απαιτεί οι πολίτες, οι επιχειρήσεις και η δημόσια διοίκηση να έχουν επαρκή ενημέρωση, εκπαίδευση και κατάρτιση στον τομέα της ασφάλειας security δικτύων και πληροφοριών.

Υπάρχει ανάγκη στενότερης συνεργασίας σε παγκόσμιο επίπεδο προκειμένου να βελτιωθούν τα πρότυπα ασφάλειας security.

Πρόσβαση σε αντικειμενικές πληροφορίες και να προωθηθεί μια παγκόσμια κοινή προσέγγιση στα θέματα της δικτύων και πληροφοριών

9.1. Σύστημα Πληροφοριών Schengen (SIS).

Η δημιουργία και η εφαρμογή του SIS επιτρέπει την ταχεία ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών και θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για να τεθεί σε εφαρμογή η Συνθήκη του Schengen.

Υπάρχει ανάγκη βελτίωσης των λειτουργικών ικανοτήτων του SIS , ώστε να υπάρξει αποτελεσματική συνεργασία με τις άλλες αρχές, ήτοι με την Europol και το Euro just οι οποίες θα μπορούν, μέσω των πρωτοβουλιών των ιδίων, να έχουν πρόσβαση σε περιορισμένο αριθμό κατηγοριών δεδομένων του SIS.

Σήμερα το SIS παρέχει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών τη δυνατότητα να έχουν στοιχεία σχετικά με ορισμένες κατηγορίες προσώπων και αντικειμένων. Αποτελεί ως εκ τούτου ουσιαστική πηγή πληροφόρησης για την ορθή λειτουργία του χώρου ασφάλειας, ελευθερίας και δικαιοσύνης.

Συμβάλλει στην εφαρμογή των διατάξεων που προβλέπονται τόσο σε θέματα κυκλοφορίας των προσώπων (τίτλος IV της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας) όσο και σχετικά με την δικαστική συνεργασία σε ποινικές υποθέσεις και την αστυνομική συνεργασία (τίτλος IV της συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

	Το άρθρο 93 της Σύμβασης του Σένγκεν του 1990 προβλέπει ότι το SIS :
	<u>«έχει ως στόχο τη διατήρηση της δημόσιας τάξης συμπεριλαμβανομένης και της ασφάλειας του κράτους», καθώς και «την εφαρμογή διατάξεων για την κυκλοφορία των προσώπων».</u>
	1. Πρόσβαση στα δεδομένα , που έχουν αποθηκευθεί στο SIS ,των αρχών που έχουν αναλάβει τη δίωξη ορισμένων ειδών εγκλημάτων ή που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των διατάξεων περί ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων.
	2. Διεύρυνση του κατάλογου αναζητούμενων αντικειμένων που μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο σήμανσης και καταγραφής της διαβίβασης μεταξύ αρμοδίων αρχών (άδεια διαμονής, σκάφη, πιστωτικές κάρτες...).

Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση, Justice and Home Affaires Schengen Convention, 2004

Αναμένεται η μελλοντική εφαρμογή του SIS δεύτερης γενιάς, του επονομαζόμενου « SIS 11 », του οποίου η εφαρμογή κρίνεται αναγκαία για την διεύρυνση και για τον εκσυγχρονισμό του SIS .

Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία δεν συμμετέχουν στην έκδοση του κανονισμού δεδομένου ότι αποτελεί ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν με το οποίο τα δύο κράτη μέλη δεν συνδέονται.

9.2. Διάδοση πληροφοριών.

Σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών XI-2/3 και XI-217 του SOLAS, τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν καθοδήγηση ούτως ώστε να διασφαλίζεται η προστασία από συμβάντα που θέτουν 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 δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν τρόπους για την ταχεία διάδοση των πληροφοριών που σχετίζονται με τις αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας security . Οι αρχές μπορεί να επιλέξουν ως μέθοδο γνωστοποίησης των αλλαγών αυτών σχετικά με τα επίπεδα ασφάλειας security στο πλοίο τους υπευθύνους CSO (Coast Security Officer) και SSO (Ship Security Officer) με τη χρήση μηνυμάτων NAYTEX ή αγγελιών προς ναυτιλούμενους . Διαφορετικά, μπορεί να επιλέξουν να εξετάσουν άλλες μεθόδους επικοινωνίας με ισοδύναμη ή καλύτερη ταχύτητα και κάλυψη .

Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να καθιερώσουν αμέσως τρόπους ενημέρωσης των PFSOs σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας security, να συλλέγουν και να φυλάσσουν τα στοιχεία επικοινωνίας , ούτως ώστε να υπάρχει ένας κατάλογος των προσώπων και οργάνων που να ενημερώνονται σχετικά με αλλαγές στα επίπεδα ασφάλειας security .

Οι πληροφορίες σχετικά με ενδεχόμενες απειλές ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα **κρίσιμες**. Τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να εξετάζουν προσεκτικά τον τύπο και τις λεπτομέρειες των πληροφοριών που μεταφέρονται , καθώς και τη μέθοδο μεταφοράς τους , προς SSO, CSO και PFSO. Οι εν λόγω πληροφορίες αφορούν τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την ασφάλεια security των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα ήδη

εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας security των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα σημεία επαφής, που είναι διαθέσιμα για τη λήψη και την επεξεργασία επί εικοσιτετραώρου βάσεως των διαφόρων τύπων συναγερμού και των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια security στη θάλασσα, και την παροχή συμβουλών ή βοήθειας σε θέματα

συναφή με την ασφάλεια security, την εξουσιοδότηση των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφάλεια security, τις συμφωνίες που διέπουν άλλες ρυθμίσεις σε θέματα ασφάλειας security και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις σε θέματα ασφάλειας security.

9.3. Η ασφάλεια πληροφοριών, ο ανθρώπινος παράγοντας.

Άραγε πόσο ικανή είναι η διοικητική ομάδα ασφάλειας security πληροφοριών;

Είναι κατάλληλοι **τεχνικά** και **έμπειροι** στη διαχείριση της ασφάλειας πληροφοριών;

Έχουν το **σεβασμό** του τεχνικού προσωπικού, της διαχείρισης και του προσωπικού γενικά;

Υπάρχουν ικανοποιητικοί **πόροι** για να εκτελέσουν την εργασία αποτελεσματικά;

Μέχρι ποιο σημείο η **διαχείριση υποστηρίζει** τις πολιτικές ασφάλειας security πληροφοριών της οργάνωσης, τους στόχους και τους ελέγχους;

Αναφέρονται οι παραβιάσεις αμέσως;

Είναι οι τάσεις ελεγχόμενες και τα σοβαρά γεγονότα ερευνήσαν περαιτέρω;

Γίνεται αναφορά για την ασφάλεια security πληροφοριών στη παρουσίαση προσωπικού;

Όλοι οι εργαζόμενοι καταλαβαίνουν και ακολουθούν τις πολιτικές πληροφοριών και τα πρότυπα αυστηρά;

Οι πολιτικές και τα πρότυπα καλύπτουν τις απαιτήσεις ασφάλειας security πληροφοριών όλης της οργάνωσης περιεκτικά;

Είναι ενημερωμένοι;

Οι **προσωρινοί** εργαζόμενοι ακολουθούν τους ίδιους κανόνες;

Οι χρήστες καταλαβαίνουν την ανάγκη των ισχυρών κωδικών πρόσβασης, τους κρατούν μυστικούς, τους αλλάζουν συχνά;

Είναι φανερό ότι ο τομέας της διάδοσης των πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια είναι σημαντικότερος και άμεσα εξαρτημένος από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Οι εμπλεκόμενοι με την αξιολόγηση , καταχώρηση και διάδοση των πληροφοριών πρέπει να είναι άτομα εκπαιδευμένα , οξυδερκή και με εμπειρία .

Στον συγκεκριμένο τομέα οι αλλαγές στο προσωπικό και οι πρόσληψη προσωρινού προσωπικού δεν είναι και η καλύτερη τακτική .

Case study

Έργα Πληροφορικής

Η ΟΛΘ Α.Ε. ξεκίνησε και προχωρεί με ταχύτατους ρυθμούς την επέκταση και αναβάθμιση των υποδομών επικοινωνιών εντός του λιμένα δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στις ψηφιακές επικοινωνίες. Μέσα σε λιγότερο από 18 μήνες , η εταιρεία ανέπτυξε ένα από τα πιο σύγχρονα δίκτυα ψηφιακής επικοινωνίας τοποθετώντας οπτικές ίνες για τη δημιουργία Δικτύου Υποδομής (Backbone) με το συνολικό μήκος ινών να υπερβαίνει τα 75 χιλιόμετρα.

Το Δίκτυο Υποδομής χρησιμοποιείται ήδη για την επικοινωνία 130 Η/Υ και 20 Εξυπηρετών (Server) με εύρος ζώνης (bandwidth) 1.000Mbps και θεωρητικό μέγιστο 16.000Mbps. Σήμερα μπορούν να διασυνδεθούν άμεσα πάνω από 450Η/Υ συγκεντρώνοντας έτσι όλες τις θέσεις εργασίας σε ένα ιεραρχικό δίκτυο υπολογιστών.

Αναγνωρίζοντας τη ραγδαία ανάπτυξη του Διαδικτύου , η εταιρεία προχώρησε επίσης στην υλοποίηση δικού της Κόμβου Διαδικτύου και στην ενεργοποίηση Δικτυακού Τόπου και κόμβου Ηλεκτρονικής Αλληλογραφίας. Ο κόμβος συνδέεται με το Διαδίκτυο μέσω μισθωμένης γραμμής ταχύτητας 1Mbps.

Ταυτόχρονα η ΟΛΘ Α.Ε. εκσυγχρονίζει όλους τους τρόπους επικοινωνίας , με την αντικατάσταση του τηλεφωνικού δικτύου από νέο ψηφιακό, την ανάπτυξη εξειδικευμένων εφαρμογών διάχυσης πληροφοριών μέσω κινητών τηλεφώνων και PDA, την προώθηση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής και διάχυσης εγγράφων με τη χρήση πληθώρας σύγχρονων τεχνολογιών όπως XML, Email, VMS, Infopoints, Wi-Fi Access Points.

**Συνδυάζοντας τις τελευταίες τεχνολογίες υποδομής με τις πιο σύγχρονες εφαρμογές
οι μηχανογραφημένες θέσεις εργασίας έχουν πολλαπλά επίπεδα ασφάλειας
(εσωτερικής και εξωτερικής) και άμεση πρόσβαση στους πόρους του νέου
παγκόσμιου ηλεκτρονικού επιχειρείν.**

**Επίσης αναπτύσσεται το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης
Τερματικού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων με σκοπό την πλήρη μηχανογράφηση του
Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.).**

Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το τέλος του έτους. Τέλος, μελετάται η δημιουργία ενός ενοποιημένου συστήματος (Integrated Port Management Information System) στο πλαίσιο της επέκτασης και ολοκλήρωσης της πληροφοριακής υποδομής για την ολοκληρωμένη διαχείριση τόσο των λιμενικών όσο και των υποστηρικτικών διαδικασιών με προϋπολογισμό 4.400.000€.

Η αναβάθμιση και επέκταση των τεχνολογικών υποδομών και η χρήση των πιο εξελιγμένων πακέτων λογισμικού σε συνδυασμό με την ανάπτυξη εξειδικευμένων εφαρμογών δίνει στην εταιρεία τη δυνατότητα να αυξήσει την παραγωγικότητά της, να απλοποιήσει και να επιταχύνει την εξυπηρέτηση των πελατών της και να προσφέρει στο ευρύ κοινό την πληροφόρηση που αναζητά, άμεσα και με ακρίβεια.

Πηγή :Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Κεφάλαιο 10

Συμπεράσματα

10.1. Περιορισμός ατομικών δικαιωμάτων.

Τα δικαιώματα του ανθρώπου είναι αντικείμενο προσπαθειών και αγώνων από της εμφανίσεως των πρώτων κοινωνιών μέχρι και σήμερα. Βεβαίως, όταν μιλάμε για ανθρώπινα δικαιώματα, είναι κατανοητό ότι αναφερόμαστε σε κοινωνίες, όπου υπάρχει σεβασμός και πρόνοια για τον άνθρωπο, κοινωνίες πολιτισμένες και ανεπτυγμένες, διότι οι απολίτιστοι, μόνο υποχρεώσεις ή στοιχειώδη δικαιώματα έχουν. Η ειρήνη, που θεωρείται το πολυτιμότερο αγαθό του ανθρώπου απειλείται άμεσα από τον 'πόλεμο' που έχει ξεσπάσει στον πλανήτη μας.

Τα τελευταία χρόνια ο πόλεμος μετονομάστηκε σε « τρομοκρατία ». Τρομοκρατούμεθα παντού , εντός και εκτός των συνόρων της χώρας μας από τρομοκρατικές ενέργειες στο όνομα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων , της θρησκείας, της ελευθερίας των λαών και της ειρήνης.

Σε αρκετές περιπτώσεις, η κρατική εξουσία επωφελείται από την ανασφάλεια των πολιτών και εσκεμμένα την διογκώνει στη συνείδηση των, με στόχο την ισχυροποίηση της δύναμης των εκάστοτε κυβερνώντων και την καταστρατήγηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων .

Ανακοινώνονται πληροφορίες ότι επίκειται κίνδυνος από κακόβουλες επιθέσεις, ακόμη και όταν δεν υπάρχει τέτοιος κίνδυνος, σκοπός τους να πανικοβάλλουν τους πολίτες και να αιτιολογήσουν την απάνθρωπη , εξουσιαστική , τρομοκρατική , πολεμική και επεκτατική τους πολιτική. Αποτέλεσμα, οι πολίτες, υπό τον φόβο και την άγνοια, να δικαιολογούν και να υποστηρίζουν μέτρα που παραβιάζουν ατομικά δικαιώματα και προσωπικές ελευθερίες ανθρώπων σε άλλες χώρες καθώς και στην ίδια τους την χώρα .

Πολιτικά κόμματα , κοινωνικοί φορείς , ειδικοί επιστήμονες και πανεπιστημιακοί, εκφράζουν επιφυλάξεις και αντιρρήσεις για τα τεράστιας έκτασης μέτρα ασφάλειας που λαμβάνονται όπως ο έλεγχος προσωπικών δεδομένων και ο περιορισμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Συρρικνώνεται η ειρήνη και η δημοκρατία

Στην χώρα μας, εκδηλώθηκε ανησυχία για αυξημένο κίνδυνο να μετατρεπόταν η Αθήνα σε στρατοκρατούμενη περιοχή κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων , όπου όλα παρακολουθούνταν και όλα ελέγχονταν.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο νέος τρομονόμος οδηγεί σε νέα τροχιά **περιστολής των ατομικών δικαιωμάτων.**

- 🚩 Εξαλείφει από τον χάρτη το πολιτικό έγκλημα,
- 🚩 αναγορεύει σε τρομοκρατική πράξη σχεδόν τα πάντα (ακόμα και τις καταστροφές σε ιδιωτικές ιδιοκτησίες), και,

- 🚩 το ευρωπαϊκό ένταλμα σύλληψης και παράδοσης ανοίγει τον δρόμο για τη έκδοση εξπρές σε άλλες χώρες ακόμα Ελλήνων πολιτών για πράξεις που τέλεσαν στο εξωτερικό και την έκδοση υπόπτων ανεξάρτητα από το αν έχει ασκηθεί ή όχι σε βάρος τους δίωξη.

Για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού εντάλματος πρέπει να υπάρχει αμοιβαιότητα μεταξύ των κρατών , κάτι που δεν έχει αποδειχθεί μέχρι σήμερα . Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι θα επιβληθεί η βούληση του ισχυρότερου. Το ευρωπαϊκό ένταλμα επιτρέπει τη άμεση παράδοση όχι μόνο κατηγορουμένων αλλά και απλά υπόπτων βάση λίστας 32 αδικημάτων.

Η πρώτη καινοτομία που εισαγάγει είναι ότι η σύλληψη και η παράδοση γίνονται μόνο με απόφαση δικαστικών αρχών. Παραβιάζοντας έτσι τις συνταγματικές διατάξεις που προβλέπουν ότι μπορεί να κατηγορηθεί ή να κρατηθεί ένας πολίτης, εφόσον έχει προηγηθεί άσκηση δίωξης.

Υπάρχουν, βεβαίως, ασφαλιστικές δικλίδες όσον αφορά το ευρωπαϊκό ένταλμα σύλληψης ώστε να παγώσει η παράδοση , αν κριθεί ότι υποκρύπτεται σκοπός δίωξης λόγω φυλής, φύλου, θρησκείας εθνικής καταγωγής , πολιτικών φρονημάτων, εάν το αδίκημα καλύπτεται από αμνηστία ή έχει δικαστεί τελεσίδικα για την ίδια πράξη ή θεωρείται ποινικά ανεύθυνος ως ανήλικος κ.λπ.

10.2. Προτάσεις

Η προστασία από ατυχήματα και κακόβουλες πράξεις απαιτεί σχεδιασμό στα θέματα της ασφάλειας security. Είναι καιρός πια να περάσουμε στην πρόληψη και όχι στην εκ των υστέρων αντιμετώπιση μιας κατάστασης, όπως γίνεται συνήθως. Πρέπει να αναπτύξουμε τους μηχανισμούς εκείνους που θα μας επιτρέπουν να προβλέπουμε με κάποιο συστηματικό τρόπο τους κινδύνους που παραμονεύουν,

να τους αναλύουμε και να τους αξιολογούμε προκειμένου να αποφασίσουμε ποιους από αυτούς είμαστε διατεθειμένοι να δεχθούμε ως κοινωνία και ποιους όχι, τι μέτρα πρέπει να πάρουμε και πόσο είμαστε διατεθειμένοι να επενδύσουμε στη λήψη των μέτρων αντιμετώπισης των κινδύνων, να επενδύσουμε στην πρόληψη.

Ο κίνδυνος βρίσκεται όπου είναι το ευάλωτο σημείο για τον να καθιερώσει.

Μπορεί να εντοπίζεται στον **ελλειπή εξοπλισμό**, στις **λανθασμένες διαδικασίες**, στους **επιφανειακούς και ανεπαρκείς ελέγχους**, στη **λανθασμένη θέση** των υπευθύνων ασφάλειας, αλλά μπορεί επίσης να οφείλεται στις **κακές συνθήκες απασχόλησης** όλου του προσωπικού που συμμετέχει στον τομέα.

Σίγουρα όμως η ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας security των προσώπων, ακόμη και σε συνδυασμό με μέτρα ασφάλειας security των εμπορευμάτων, δεν μπορούν να αποκλείσουν τελείως το ενδεχόμενο ατυχήματος, είτε τυχαίας είτε κακόβουλης προέλευσης.

Αυτό λοιπόν που πρέπει να μας απασχολεί είναι οι συνέπειες και η διαχείριση τέτοιων ατυχημάτων.

Για να μετριασθούν οι συνέπειες τα των ατυχημάτων στους εμπλεκόμενους με τις θαλάσσιες μεταφορές και το περιβάλλον, πρέπει να μελετηθεί, εάν είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα με σκοπό ιδίως την ελάχιστη πληροφόρηση των εμπλεκόμενων με την ναυτιλία για τον τρόπο αντίδρασης τους σε περίπτωση ατυχήματος.

Οι εμπλεκόμενοι στον χώρο (εκτός των υπευθύνων ασφάλειας) αυτό επιφορτίζονται με έναν επιπλέον ρόλο, να είναι πάντα σε εγρήγορση, να αξιολογούν οι ίδιοι πια κάθε πιθανόν κίνδυνο που πιθανόν να παραμονεύει και να κοινοποιούν την οποιαδήποτε πληροφορία στους αρμόδιους για την ασφάλεια μια και βασική αρχή της ασφάλειας είναι να μην υποτιμάται καμία απειλή και να μην μένει αδιερεύνητη καμία πληροφορία.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΜΕΙΩΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ο κώδικας αντιμετωπίζεται ως εργαλείο προληπτικής δράσης και στρατηγικού σχεδιασμού και προστατεύει από απειλές που πιθανόν να μην υπάρχουν ή να μην μπορούν έτσι και αλλιώς να αντιμετωπιστούν.

Όσον αφορά τις τεχνολογικές και πάγιες υποδομές θα πρέπει να αναπτύσσονται και να εγκαθίστανται υποδομές που αφορούν και συμβάλλουν στην σωστή και αποτελεσματική διαχείριση των συνεπειών των κακόβουλων ενεργειών.

Ενδεικτικά αναφέρω τη φωτεινή σήμανση των εξόδων κινδύνου . Επίσης, σε θέματα κατασκευής και εξοπλισμού των εμπορικών πλοίων, όπως τηλεπικοινωνιών, σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, μεταφοράς - φορτοεκφόρτωσης επικινδύνων φορτίων (πετρελαιοειδών, χημικών κτλ.), μηχανοηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, ενδιαιτήσεων, υγιεινής επί των πλοίων κτλ. Η τεχνική ανάπτυξη και η κατασκευή νεότευκτων πλοίων «double ~side skin» μπορεί να αντέξει σε επιθέσεις από μικρά πλοία γεμάτα εκρηκτικά ή υποθαλάσσιες εκρήξεις από εκρηκτικούς μηχανισμούς που κολλιούνται στα τοιχώματα του πλοίου.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συνάψουν, τις συμφωνίες που διέπουν τις ρυθμίσεις σε θέματα ασφαλείας security όσον αφορά στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία, ώστε να αναπτυχθεί η ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία μικρών αποστάσεων (σύμφωνα με τον κανόνα 11, κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS του ΔΝΟ).

Επίσης θα πρέπει να αναβαθμιστεί το επίπεδο ασφαλείας security στα λιμάνια και στα πλοία, ειδικότερα η εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε Ελληνικά και κοινοτικά λιμάνια, σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισίων (PARIS MOU).

Όλοι οι έλεγχοι που γίνονται αυτήν την περίοδο στους λιμένες (πιστοποιητικά ναυτικών, έλεγχος μετανάστευσης, τελωνειακοί έλεγχοι, έλεγχοι ασφαλείας, μεταφορά εμπορευμάτων και έλεγχοι πληροφοριών διοικητικών μερίμων, κτλ) θα μπορούσαν να γίνονται εν πλω πολύ προτού να εισέλθει το σκάφος στο λιμένα.

Η Ελλάδα λόγω των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 που έγιναν στην Αθήνα, αναγκάστηκε να εφαρμόσει σχεδόν εν τη γένεση τους , όλους τους ισχύοντες κανονισμούς όσον αφορά τα μέτρα ασφαλείας σε όλους τους τομείς και πολλές σε πολλές περιπτώσεις να υιοθετήσει και επιπλέον μέτρα ασφαλείας ανεβάζοντας το επίπεδο ασφαλείας εκεί όπου θεωρήθηκε απαραίτητο.

Τα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες οφέλη είναι:

- ✚ Σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός.
- ✚ Άρτια εκπαίδευση του Λιμενικού Σώματος.
- ✚ Γνώση και εμπειρία .

Η Ελλάδα μπορεί να παίξει κομβικό ρόλο ενάντια στη νέου τύπου
εγκληματικότητα όπως τρομοκρατία, παιδική και γυναικεία
εκμετάλλευση εμπόριο ανθρωπίνων οργάνων στα Βαλκάνια.

Μέσα σε όλες αυτές τις εξελίξεις που αφορούν τα θέματα ασφάλειας των λιμένων και των πλοίων καθώς και της εμπειρίας μας στα θέματα ασφάλειας η Ελλάδα όντας μία από τις μεγαλύτερες δυνάμεις στο ναυτιλιακό χώρο πρέπει να επωφεληθεί , να εκσυγχρονιστεί και να δυναμώσει τις θέσεις της παγκοσμίως.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's, 31-12-2001), η Ελλάδα καταλαμβάνει την τέταρτη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του στόλου της (άνω των 100 gt) που ανέρχεται σε 1529 πλοία υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας 28.678.240 gt. Σύμφωνα μάλιστα με τα στοιχεία του Institute of Shipping Economics and Logistics της Βρέμης που αφορούν πλοία άνω των 300 gt, την 1-1-2002 η χώρα μας κατείχε την τρίτη θέση παγκοσμίως όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων, με την ελληνική σημαία να είναι υψωμένη σε 1102 πλοία 43.365.000 dwt.

Όσον αφορά τον πίνακα απόδοσης των σημαίων των Κρατών για το έτος 2001, η Ελληνική σημαία για πρώτη φορά παρουσιάζεται στην Λευκή Λίστα (White List) του PARIS Mou, γεγονός που υπογραμμίζει το υψηλό ποιοτικό επίπεδο των πλοίων με Ελληνική σημαία και το γεγονός ότι η Ελληνική Σημαία είναι μία από τις πλέον ποιοτικές (Quality Flag) διεθνώς.

Η Ελληνική Κυβέρνηση δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την πρόταση ίδρυσης μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency-EMSA) και για την αποδοτική λειτουργία της. Είναι απόφαση της Ελληνικής Κυβέρνησης να προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την επιλογή του Πειραιά ως έδρα της υπηρεσίας αυτής.

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα.

Στα επόμενα δέκα χρόνια αναμένεται ο τριπλασιασμός των όγκων των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των "βορείων" εμπορικών συνόρων της χώρας και με τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της, δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάστροψη και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός στόχος θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών.

Στόχος:

**Επιστροφή πλοίων Ελληνικών συμφερόντων
στην Ελληνική σημαία και ανάπτυξη των Ελληνικών
λιμένων με βέλτιστες πρακτικές σε σχέση με την ορθή
οικονομική διαχείριση, τις επενδύσεις με στόχο τον
εκσυγχρονισμό και την αποδοτικότητα, τα κοινωνικά, τα
εργατικά καθώς και τα φορολογικά ζητήματα'**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

SOLAS chapter XI-2

Ρυθμίσεις.

1.Ορισμοί.

Πεδίο εφαρμογής.

Υποχρεώσεις συμβαλλομένων κρατών αναφορικά με τη θαλάσσια ασφάλεια. _

4.Απαιτήσεις αναφορικά με ναυτιλιακές εταιρείες και πλοία.

Ειδική ευθύνη των εταιρειών.

Σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου.

7. Απειλές για τα πλοία.

8. Κρίση πλοιάρχου περί ασφάλειας του πλοίου.

9. Μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης.

10. Απαιτήσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις.

11. Εναλλακτικές συμφωνίες ασφάλειας.

12.Ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφάλειας.

13. Κοινοποίηση των πληροφοριών.

~

Ι Διεθνής-Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Προοίμιο

Μέρος Α και Β

Ι.Γενικά (εισαγωγή, στόχοι και λειτουργικές απαιτήσεις)

2.Ορισμοί

3.Εφαρμογή

4.Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών

5.Δήλωση ασφάλειας

6.Υποχρεώσεις της εταιρείας

7.Ασφάλεια πλοίου

8.Αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου

9.Σχέδιο ασφάλειας πλοίου

10 .Αρχεία

11. Υπεύθυνος ασφάλειας εταιρείας

12.Αξιωματικός ασφάλειας πλοίου

B. Εκπαίδευση γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου

14. Ασφάλεια λιμενικής εγκατάστασης

15. Αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

16. Σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

17. Υπεύθυνος ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης

18. Εκπαίδευση, ασκήσεις και γυμνάσια όσον αφορά την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης

19. Επιθεώρηση και πιστοποίηση για πλοία

Δεσμευτικές ορισμένοι παράγραφοι του Β μέρους για κράτη μέλη Ε.Ε.

Με στόχο την ενίσχυση του επιπέδου ασφάλειας security της κοινοτικής θαλάσσιας κυκλοφορίας, και την αποφυγή διαφορετικών ερμηνειών μεταξύ των κρατών μελών, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν κυρίως σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, θα είναι δεσμευτικές οι ακόλουθες παράγραφοι του δεύτερου μέρους του κώδικα ISPS:

1.12: Σχετικά με τον συνεχή έλεγχο της καταλληλότητας των σχεδίων ασφάλειας security των πλοίων, και με την αναθεώρηση τους.

1.16: Σχετικά με τις αξιολογήσεις ασφάλειας security των λιμενικών εγκαταστάσεων και την τακτική αναθεώρηση τους.

4.1: Σχετικά με την προστασία του απορρήτου των σχεδίων και των αξιολογήσεων ασφάλειας security.

4.5: Σχετικά με τις ελάχιστες αρμοδιότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών security, στους οποίους αναθέτουν ενδεχομένως τα κράτη μέλη την εκπόνηση της αξιολόγησης ασφάλειας security των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και την έγκριση, εξ ονόματος της αρμόδιας αρχής των κρατών μελών, των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων και τον έλεγχο και την πιστοποίηση της συμμόρφωσης των πλοίων σε θέματα ασφάλειας security .

4.8: Σχετικά με τον καθορισμό, από τα κράτη μέλη, του επιπέδου ασφάλειας security που πρέπει να ισχύει για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

4.14,4.15,4.16: Σχετικά με τον καθορισμό των κεντρικών ή περιφερειακών σημείων επαφής όσον αφορά στα σχέδια ασφάλειας security των λιμενικών εγκαταστάσεων και στις συναφείς με την ασφάλειας security πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στο προσωπικό ασφάλειας security των πλοίων, των εταιρειών και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

4.18: Σχετικά με τα έγγραφα που καθιστούν δυνατή την εξακρίβωση της ταυτότητας των κυβερνητικών υπαλλήλων οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τις επιθεωρήσεις των μέτρων ασφάλειας security.

4.24: Σχετικά με την εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων ασφάλειας security που ισχύουν στα χωρικά ύδατα του κράτους στο οποίο πλέουν.

4.28: Σχετικά με τη λήψη υπόψη των νέων απαιτήσεων που προκύπτουν από την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας security κατά τον καθορισμό του πληρώματος των πλοίων.

4.41: Σχετικά με τη διαβίβαση πληροφοριών στα άλλα κράτη μέλη σε περίπτωση εκδίωξης πλοίου από κάποιο λιμένα ή άρνησης εισόδου σε αυτόν.

4.45: Σχετικά με την αντιμετώπιση των πλοίων που προέρχονται από κράτη τα οποία δεν έχουν υπογράψει τη σύμβαση,

6.1: Σχετικά με την υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει στον πλοίαρχο πληροφορίες για τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου.

8.3 έως 8.10: Σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφάλειας security του πλοίου.

9.2: Σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά στο σχέδιο ασφάλειας security του πλοίου.

13.6 και 13.7: Σχετικά με την περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας security για τα πληρώματα των πλοίων, και για τους υπεύθυνους ασφάλειας security των εταιρειών και των πλοίων,

15.3 και 15.4: Σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφάλειας security της λιμενικής εγκατάστασης.

16.3 και 16.8: Σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές security που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά στο σχέδιο ασφάλειας security της λιμενικής εγκατάστασης.

18.5 και 18.6: Σχετικά με την περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας security στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και για το προσωπικό security των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Διεθνής Θαλάσσιος Κώδικας Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG)

Ορισμένες διατάξεις όπως αυτές των ακόλουθων μερών του κώδικα παραμένουν εισηγητικές .

- . κεφάλαιο 1.3 (εκπαίδευση)
- . κεφάλαιο 2.1 (εκρηκτικές ύλες, εισαγωγικές σημειώσεις 1 έως 4 μόνο)
- . κεφάλαιο 2.3, παράγραφος 2.3.3 (προσδιορισμός του σημείου ανάφλεξης μόνο)
- . κεφάλαιο 3.2 (στήλες 15 και 17 του επικίνδυνου καταλόγου αγαθών μόνο)
- . κεφάλαιο 3.5 (πρόγραμμα μεταφορών για την κατηγορία 7 ραδιενεργό υλικό μόνο),
- . κεφάλαιο 5.4, παράγραφος 5.4.5 (πολύμορφη επικίνδυνη μορφή αγαθών), όσον αφορά στο σχεδιάγραμμα της μορφής
- . κεφάλαιο 7.3 (ειδικές απαιτήσεις σε περίπτωση γεγονότος και προφυλάξεων πυρκαγιάς που περιλαμβάνουν τα επικίνδυνα αγαθά μόνο).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Υπουργείο Δημόσιας Τάξης , Διεύθυνση Ασφάλειας Ολυμπιακών Αγώνων

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας , Λαθρομετανάστευση

Οργανισμός Λιμένα Πειραιά , Βόλου, Πάτρας ,Θεσσαλονίκης

Professor Alexandros M. Goulielmos & Agisilaos A. Anastasakos , Ph.D.candidate,
Department of Maritime Studies , University of Piraeus, Worldwide Security Legal
Measures for Shipping, Seafarers & Ports: An Impact assessment of ISPS

Chengi Kuo,Managing ship safety ,The role of the human factors, London Hong Kong
1998

Giziakis K. and Bardi E. Assessing the risk of pollution from ship accidents,2002

Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, I.S.P.S -CODE, Πειραιάς 2003

Maritime security -Paper delivered by P .Gibbs at Project USA Ft.Lauderdale on April
10, 2003

CIA, The world fact book

Roger Clarke, Dept. of Computer Science, Australian National University, Introduction
10 Information Security, February 2, 2001

Kenneth Straub, Information Security Managing Risk with Defense in Depth, August
12,2003

Maritime Security Conference HAMBURG 1-2 October 2003 *Lord, RASCargo : A new approach to freight screening*
Mc Innes: Insurance and liability issues in maritime security for shippers, carriers and ports
Mr. Fabio Capocaccia, Role of security in European Port
P. Gibbs, Maritime Security
Grube, 24h Manifest Rule
Heaton, The use of Gamma Systems and associated support to create viable and efficient Cargo Screening
Hesse, IMO Activities to enhance Maritime Security Payer, Implementation of IMO Security Requirements Trestour, An European framework for Maritime Security

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Maritime security
Port State control
ISM
Fire protection, detection and extinction
Dangerous goods
Conventions
Enhancing maritime security
Maritime security measures under the spotlight at IMO safety meeting, London May 2004

International Labour Organization, 'Seafarer' s ID card

EUROPA.2004

Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, Γ. Μια νέα διάσταση για την ασφάλεια στη θάλασσα, 2004
Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, ανταγωνισμός, αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων και ελεύθερη πρόσβαση
Υπερωκεάνιες μεταφορές
Η προστασία από τα ατυχήματα θέλει σχεδιασμό
Ναυτιλιακές υποδομές
Λευκή βίβλος
Πράσινη βίβλος
Justice and Home Affairs Schengen Convention
Space-GMES-Galileo
Θαλάσσια ασφάλεια
Maritime safety : registration of persons on board passenger ships Taxation and
Customs Union
Customs strategy

Risk management

Standardized framework for risk management in the customs administrations of the Europe

Πρόταση κανονισμού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

-

