

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
(SECURITY) ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ»**

Μαργέλη Νικολέτα

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος
των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2018

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / COPYRIGHT

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός) , της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

Μαργέλη Νικολέτα

Σεπτέμβριος 2018

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

« Η παρούσα Διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΙΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

κ. Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων)

κ. Γεώργιος Βλάχος

κ. Θεόδωρος Πελαγίδης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν και με στήριξαν επιστημονικά κατά την διάρκεια εκπόνησης αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Αρχικά, θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου ευχαριστήρια τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Γεώργιο Σαμιώτη για την συνεργασία, την καθοδήγηση και άμεση ανταπόκριση του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τα άλλα δύο μέλη της Επιτροπής: Καθηγητές κ. Γεώργιο Βλάχο και Θεόδωρο Πελαγίδη για την πολύτιμη συμβολή τους στην εργασία αυτή.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την βαθιά ευγνωμοσύνη μου στην οικογένεια μου. Την μητέρα μου Ελένη και πατέρα μου Γεράσιμο, στους οποίους οφείλω τις αρχές, τις αξίες και την ηθική μου. Χάρη στην δική τους συνεχή υποστήριξη, συμπαράσταση, ενθάρρυνση, υπομονή και ανιδιοτελή αγάπη μπορώ να πραγματοποιώ τα όνειρα μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	ii
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	iii
ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	iv
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	v
EXECUTIVE SUMMARY.....	1
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	4
1.1 Ορισμός της τρομοκρατίας.....	4
1.2 Η ναυτιλία ως στόχος των τρομοκρατικών ενεργειών.....	5
1.3 Τρομοκρατικά περιστατικά στη Ναυτιλία.....	6
1.4 Πειρατεία και Τρομοκρατία: σχέση-διαφορές.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	10
2.1 Ο Κώδικας ISPS.....	10
2.1.1 Σκοπός του Κώδικα ISPS.....	12
2.1.2 Λιμενικές Εγκαταστάσεις.....	13
2.1.3 Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Officer).....	15
2.1.4 Αξιολόγηση Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Assessment).....	16
2.1.5 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Plan).....	19
2.1.6 Αρχεία.....	22
2.1.7 Περιοδική Εκπαίδευση, Γυμνάσια και Ασκήσεις.....	22
2.1.8 Δήλωση Ασφάλειας.....	24
2.1.9 Λιμενικές Εγκαταστάσεις και οδηγίες ασφαλείας.....	25

2.1.9.1 Γενικά.....	25
2.1.9.2 Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την Ασφάλεια Καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση.....	26
2.1.9.3 Πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση.....	27
2.1.9.4 Ζώνες Περιορισμένης Πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.....	31
2.1.9.5 Διαχείριση / Μεταφορά Φορτίου.....	32
2.1.9.6 Παραλαβή Εφοδίων Πλοίου.....	34
2.1.9.7 Ασυνόδευτες Αποσκευές.....	36
2.1.9.8 Παρακολούθηση της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης Εφοδίων Πλοίου.....	37
2.2 Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας (SUA) και του Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.....	40
2.2.1 Γενικά.....	40
2.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας (SUA).....	41
2.2.3 Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.....	52
2.2.4 Τροποποίηση SUA και Πρωτοκόλλου για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.....	55
2.3 Ο ρόλος του IMO και η τροποποίηση της SOLAS.....	60
2.3.1 Υποχρεώσεις συμβαλλόμενων μερών.....	60
2.3.2 Σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου.....	60
2.3.3 Η επαγγελματική κρίση του πλοιάρχου για την ασφάλεια του πλοίου.....	61
2.3.4 Έλεγχος και συμμόρφωση.....	61
2.3.5 Άλλα μέρη ασφαλείας.....	61

2.4 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ζήτημα στις ασφάλειας.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ.....	65
3.1 Συνέπειες τρομοκρατίας.....	65
ΕΠΙΛΟΓΟΣ / ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	70
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	73

EXECUTIVE SUMMARY

Terrorism is a phenomenon that concerns all states, governments and citizens worldwide. Following the terrorist attack of 11th September, it was necessary preventive measures to be taken and the global community establish rules at to ensure security.

Given the fact that most of the world trade is done by the sea, maritime security was inevitable. A terrorist strike in the maritime area has enormous economic and environmental implications worldwide. All ships can be used as a mean of terrorist attack at any time and this is proven by past events.

The legal framework on maritime security has been define by the Global Maritime Organization, the European Union, and the United Nations etc. The ISPS Code and the International Convention for the Suppression of Unlawful Acts in Navigation (SUA) are the two main texts for maritime security.

The ISPS Code refers to the security rules for ships and port facilities with mandatory enforcement since 2004 while the International Convention for the Suppression of Unlawful Acts in Navigation (SUA) has been in force since 1980 when the concerns about illegal acts against the safety of ships have increased due to terrorism or piratical incidents and so on. In addition, the EU has issued Regulations and Directives where it adopts the above and contributes to enhancing safety on ships and port facilities.

The main consequence of Terrorism is the creation of a regime of fear and insecurity worldwide. Additionally, compliance with the rules by shipping companies, port facilities and states can be proven too costly.

Also, the measures and the way companies and organizations choose to comply with should take into account the human factor and try to simplify procedures.

Keywords: Terrorism, ISPS Code, SUA Convention, Security

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η τρομοκρατία είναι ένα φαινόμενο που αφορά όλα τα κράτη, τις κυβερνήσεις και τους πολίτες παγκοσμίως. Μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, κρίθηκε απαραίτητο να παρθούν προληπτικά μέτρα και να θεσπιστούν κανόνες σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια.

Δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου γίνεται δια θαλάσσης ήταν αναπόφευκτο να θεσπιστούν κανόνες που αφορούν την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Ένα τρομοκρατικό χτύπημα στο ναυτιλιακό χώρο έχει τεράστιες επιπτώσεις σε οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο παγκοσμίως. Όλα τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο τρομοκρατικής επίθεσης ανά πάσα στιγμή και αυτό αποδεικνύεται από συμβάντα του παρελθόντος.

Με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά έχουν ασχοληθεί ο Παγκόσμιος Ναυτικός Οργανισμός, η Ευρωπαϊκή Ένωση, τα Ηνωμένα Έθνη κ.ά. Ο Κώδικας ISPS και η Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή Παράνομων Πράξεων στη ναυσιπλοΐα (SUA) είναι να τα δύο βασικότερα κείμενα για την ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά.

Ο Κώδικας ISPS αναφέρεται στους κανόνες ασφαλείας που αφορούν τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις με υποχρεωτική εφαρμογή από το 2004 ενώ η Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή Παράνομων Πράξεων στη ναυσιπλοΐα (SUA) έχει την αρχή της από το 1980 όταν οι ανησυχίες για τις παράνομες πράξεις εναντίον της ασφαλείας των πλοίων αυξήθηκαν λόγω τρομοκρατικών, πειρατικών περιστατικών κ.ά. Επιπλέον η ΕΕ, έχει εκδώσει Κανονισμούς και Οδηγίες όπου υιοθετεί να παραπάνω στην ουσία, η οποία συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφαλείας σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις.

Βασική συνέπεια της Τρομοκρατίας είναι η δημιουργία ενός καθεστώτος φόβου και ανασφάλειας σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, η συμμόρφωση με τους κανόνες από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των κρατών αποδεικνύεται τρομερά δαπανηρή.

Τα μέτρα αλλά και ο τρόπος που επιλέγουν οι εταιρείες και οι οργανισμοί να συμμορφωθούν θα πρέπει να γίνεται έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψιν ο ανθρώπινος παράγοντας και η διευκόλυνση των εργασιών χωρίς αύξηση γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Λέξεις Κλειδιά: Τρομοκρατία, Κώδικας ISPS, Σύμβαση SUA, ασφάλεια

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος μου μέσω παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών σπουδών μου στη Ναυτιλία στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

Το αντικείμενο της αφορά το Διεθνές καθεστώς ασφαλείας στην θαλάσσια μεταφορά και το φαινόμενο της τρομοκρατίας, το οποίο είναι ένα εντελώς διαφορετικό ζήτημα από το φαινόμενο της πειρατείας. Είναι ένα φαινόμενο το οποίο συναντάται όχι τόσο συχνά στη ναυτιλία και πολλές συγχέεται με τη πειρατεία, η οποία αποτελεί ένα αντικείμενο το οποίο έχει υπεραναλυθεί και πλέον αποτελεί μια καθημερινότητα στο ναυτιλιακό χώρο.

Στο πλαίσιο αυτό θ' αναλυθούν κυρίως τα δύο διεθνή ρυθμιστικά κείμενα: Η Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων στη ναυτιλία (SUA) και ο Κώδικας ISPS καθώς και οτιδήποτε άλλο επικουρικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις περιπτώσεις αυτές.

Στο κεφάλαιο 1 αναφέρεται στη τρομοκρατία και το ναυτιλιακό περιβάλλον, τρομοκρατικά περιστατικά στο χώρο της ναυτιλίας και στο γιατί η ναυτιλία αποτελεί στόχο των τρομοκρατών,

Στο κεφάλαιο 2 αναφέρεται στον ρόλο του IMO και της SOLAS, τη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναλύονται ο Κώδικας ISPS και Η Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων στη ναυτιλία (SUA) .

Στο κεφάλαιο 3 αναφέρονται οι συνέπειες της τρομοκρατίας και μέτρα ασφαλείας που αφορούν το ναυτικό επάγγελμα.

Τέλος, υπάρχουν συμπεράσματα και διατυπώνονται τυχόν προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

1.1 Ορισμός της τρομοκρατίας

Η λέξη τρομοκρατία είναι σύνθετη και προέρχεται από τα λέξεις τρόμος + κράτος και γενικά μπορούμε να την ορίσουμε ως τη «συστηματική» χρήση βίας από οργανωμένες ομάδες έχοντας ως υπόβαθρο πολιτικά, θρησκευτικά ή άλλα ιδεολογικά κίνητρα. Σε τρομοκρατικές ενέργειες μπορούν να προβούν ακόμα και κρατικές οργανώσεις, εναντίον ατόμων ή ομάδων με απώτερο στόχο πολιτικά και οικονομικά οφέλη.

Η πράξη βίας χαρακτηρίζεται ως τρομοκρατική ενέργεια ενώ ο επίχειρών αυτήν ως τρομοκράτης. Τρομοκρατική ενέργεια μπορεί να είναι ανατίναξη, πειρατεία, ομηρία, δολοφονία, βομβιστική επίθεση κ.ά., είναι απρόβλεπτα και μεμονωμένα περιστατικά και συνήθως πλήττουν αθώους, άμαχους πολίτες. (27)

Όσον αφορά τη θαλάσσια τρομοκρατία ο μοναδικός παρέχεται από το Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP) το οποίο ορίζει την θαλάσσια τρομοκρατία ως την επιχείρηση των τρομοκρατικών ενεργειών και δραστηριοτήτων εντός του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εναντίον πλοίων ή σταθερών εξεδρών στη θάλασσα ή σε λιμάνι ή οποιουδήποτε από τους επιβάτες ή το προσωπικό ή παράκτιων εγκαταστάσεων ή οικισμών συμπεριλαμβανομένων θέρετρών, λιμενικών ζωνών ή πόλεων. (28)

1.2 Η ναυτιλία ως στόχος τρομοκρατικών ενεργειών

Οι θαλάσσιες διαδρομές που ακολουθεί η πλειονότητα των δεξαμενόπλοιων είναι σε περιοχές όπου υπάρχει δράση τρομοκρατικών ομάδων ή οργανώσεων με γνώσεις στη θάλασσα. Όλα τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για επίθεση ή μεταφοράς όπλων μαζικής καταστροφής κάποια στιγμή.

Η ναυτιλία αποτελεί πιθανό στόχο τρομοκρατών λόγω του ότι αφενός η ζημιά που θα προκληθεί από ένα τέτοιο χτύπημα θα είναι τεράστια στο παγκόσμιο επίπεδο οικονομίας και αφετέρου του μεγέθους του αντίκτυπου του χτυπήματος σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, ένα τρομοκρατικό χτύπημα στη ναυτιλία αποτελεί ένα χτύπημα στο κέντρο του δυτικού κόσμου.

Πιο συγκεκριμένα:

- Το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια της θαλάσσης, όπου στα διεθνή ύδατα ο έλεγχος είναι από ελάχιστος έως ανύπαρκτος ενώ περιοχές όπως η Σιγκαπούρη, αποτελούν ιδανικά σημεία για τρομοκρατική ενέργεια καθώς η συνδρομή βοήθειας στα πλοία είναι δύσκολη λόγω της απόστασης από το δυτικό κόσμο.
- Η ναυτιλία δρα σε παγκόσμιο επίπεδο με πάρα πολλούς εμπλεκόμενους σε κάθε μέρος της αλυσίδας. Από τον ναυλωτή, τον πλοιοκτήτη, το πλήρωμα, τις λιμενικές αρχές μέχρι και τον τελευταίο εργάτη. Έτσι είναι αδύνατο να αποτελέσει αντικείμενο πλήρους ελέγχου και αυτό έχει την άμεση συνέπεια την ευκολία δράσης κάθε φύσεως παράνομων και τρομοκρατών.
- Στην περίπτωση των container το πρόβλημα της ασφαλείας είναι μεγαλύτερο καθώς τα σφραγισμένα εμπορευματοκιβώτια είναι αδύνατο να ελεγχθούν και το περιεχόμενο τους είναι άγνωστο και μπορεί να είναι οτιδήποτε. Ακόμα και ένα πλήρως ελεγμένο εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να ανοιχθεί λαθραία και οι τρομοκράτες να προσθέσουν εκρηκτικό υλικό παραδείγματος χάριν και ύστερα να το ξανακλείσουν.
- Τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, το οποίο μπορεί να είναι εύφλεκτο ή τοξικό, μπορούν να μετατραπούν πολύ εύκολα σε φονικό όπλο στα χέρια τρομοκρατών.

1.3 Τρομοκρατικά περιστατικά στη Ναυτιλία

Μερικές περιπτώσεις επιθέσεων εναντίον πλοίων δείχνουν ότι υπάρχει ενδιαφέρον των τρομοκρατών για τη ναυτιλία χωρίς όμως αυτά να συμβαίνουν σε μεγάλο βαθμό. Στο Πανεπιστήμιο του Μέριλαντ υπάρχει η Παγκόσμια Βάση Δεδομένων για τη Τρομοκρατία (Global Terrorism Database – GTB) όπου αποτελεί πηγή για όλα τα τρομοκρατικά συμβάντα συμπεριλαμβανομένων και των ναυτικών, από το 1970 έως και το 2012. Από τις 11 Ιουνίου 1970 μέχρι την 1^η Ιουνίου 2004 καταγράφηκαν 212 τρομοκρατικά περιστατικά στη ναυτιλία. Παρακάτω ακολουθούν κάποια καταγεγραμμένα περιστατικά τρομοκρατικών επιθέσεων σε πλοία.

- **Santa Maria:** Η περίπτωση του Πορτογαλικού επιβατηγού Santa Maria θεωρείται το πρώτο τρομοκρατικό χτύπημα στη ναυτιλία. Τον Ιανουάριο 1961, 24 αριστεροί Πορτογάλοι τρομοκράτες επιτέθηκαν στο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο στο οποίο επέβαιναν 600 άτομα συν 300 άτομα πλήρωμα. Οι τρομοκράτες ανέβηκαν στο πλοίο στο λιμάνι La Guaira της Βενεζουέλας και στο νησί Dutch του Curacao, κρύβοντας τα όπλα στις βαλίτσες τους. Οι τρομοκράτες μπορεί να πήραν τον έλεγχο του πλοίου όμως εν τέλει παραδόθηκαν αφού οι Αρχές της Βραζιλίας τους υποσχέθηκαν πολιτικό άσυλο. Το εγχείρημα αυτό έγινε γνωστό και ως Επιχείρηση Dulcinea και είχε ως στόχο την ανατροπή του τότε πολιτικού καθεστώτος στην Πορτογαλία. (25,30)
- **Sounion:** Τον Μάρτιο του 1973 το Ελληνικό επιβατηγό πλοίο βυθίστηκε στο λιμάνι της Βηρυτού. Οι τρομοκράτες στόχευαν στην ανατίναξη του πλοίου κατά την διάρκεια του πλου ωστόσο τα σχέδια τους ακυρώθηκαν λόγω της επέμβασης ενός Σουηδού μυστικού πράκτορα. Οι επιβάτες αποβιβάστηκαν εγκαίρως και το πλοίο βυθίστηκε στην αποβάθρα. (25)
- **Achille Lauro:** Τον Οκτώβριο του 1985, το επιβατηγό πλοίο έκανε κρουαζιέρα στη Μεσόγειο όταν κατελήφθη από Παλαιστίνιους στην ακτή της Αιγύπτου. Έπειτα από δύο μέρες διαπραγματεύσεων παρέδωσαν το πλοίο αφού τους υποσχέθηκαν πολιτικό άσυλο στην Τυνησία. Το αποτέλεσμα του συμβάντος ήταν ένας νεκρός Αμερικάνος πολίτης και οι Αμερικανικές Αρχές ανάγκασαν το αεροπλάνο που μετέφερε τους τρομοκράτες να προσγειωθεί στην Ιταλία. (25)
- **City of Poros:** Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο το οποίο εκτελούσε καθημερινά ημερήσιες κρουαζιέρες σε Ύδρα, Αίγινα και Πόρο. Δέχτηκε τρομοκρατική

επίθεση στις 11 Ιουλίου 1988 από Παλαιστίνιο ένοπλο τρομοκράτη, ο οποίος σκότωσε 8 επιβάτες προτού εκραγεί το αυτοκίνητο γεμάτο με εκρηκτικά που είχαν επιβιβάσει στο κρουαζιερόπλοιο. Την ώρα της επίθεσης οι επιβαίνοντες ήταν 471 συνολικά. (29)

- **The Tanker War:** Κατά την διάρκεια του πολέμου Ιράν- Ιράκ στον Περσικό Κόλπο πραγματοποιήθηκαν πολλές επιθέσεις σε πλοία, κυρίως δεξαμενόπλοια. Σύμφωνα με πηγές, πάνω από 400 ναυτικοί σκοτώθηκαν και 340 πλοία δέχτηκαν επίθεση. (25)
- **The Tamil Tigers:** Κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου μεταξύ της Σρι Λάνκα και την οργάνωση Τίγρεις για την Απελευθέρωση του Ταμίλ Εελάμ υπήρξαν τρομοκρατικά περιστατικά. Συγκεκριμένα, οι Τίγρεις κατηγορήθηκαν για τρομοκρατικά χτυπήματα στις ακτές της Σρι Λάνκα όπως το Irish Mona (Αύγουστος 1995), Princess Wave (Αύγουστος 1996), Athena (Μάιος 1997), Misen (Ιούλιος 1997), Morong Bong (Ιούλιος 1997), MV Cordiality (Σεπτέμβριος 1997), Princess Kash (Αύγουστος 1998) και η αποστολή αυτοκτονίας στο Silk Pride. (25)
- **USS The Sullivans:** Τον Ιανουάριο 2000 η al-Qaeda προσπάθησε να εμβολίσει το συγκεκριμένο πλοίο μέσω μιας βάρκας γεμάτη εκρηκτικά στην περιοχή της Υεμένης. Η βάρκα ευτυχώς βυθίστηκε και έτσι η αποστολή απέτυχε. Έγινε και δεύτερη προσπάθεια εμβολισμού η οποία ήταν επιτυχής, (1)
- **USS Cole:** Επίθεση καμικάζι της al-Qaeda μέσω ταχυπλόου γεμάτο με εκρηκτικά είχε ως αποτέλεσμα το άνοιγμα τρύπας στο USS Cole (αμερικανικό πλοίο) και τον θάνατο 17 ναυτικών τον Οκτώβριο 2000. (1)
- **MT Limburg:** Τον Οκτώβριο 2002, ταχύπλοο γεμάτο με εκρηκτικά πέφτει πάνω στο δεξαμενόπλοιο Limburg – γαλλικής σημαίας- στην περιοχή της Υεμένης, έχοντας ως αποτέλεσμα ένα νεκρό και 12 τραυματίες. (1)
- Οι διεθνής αρχές ασφαλείας κινητοποιήθηκαν άμεσα το 2005 όταν γνωστοποιήθηκε πως ο Σαουδάραβας Χαμίντ αλ- Ουάμπα ηγείται πλέον της al-Qaeda στη Σουηδική Αραβία. Ο Χαμίντ αλ-Ουάμπα θεωρείται ειδικός στην θαλάσσια τρομοκρατία καθώς ανέλαβε την ευθύνη των επιθέσεων κατά των USS Cole και Limburg. (1)

- Μέλη της al-Qaeda συνελήφθησαν τον Ιούνιο του 2002 στο Μαρόκο γιατί υπήρχαν υποψίες πως σχεδίαζε επιθέσεις σε βρετανικά και αμερικανικά πλοία τα οποία θα περνούσαν από το Γιβραλτάρ. (1)
- **Superferry 14:** Τον Φεβρουάριο 2004, τρομοκράτες επιτέθηκαν στο Superferry 14 με 116 νεκρούς. Μέλη της al-Qaeda χρησιμοποιώντας μία βάρκα γεμάτη εκρηκτικά διέπραξαν αυτή την αποστολή αυτοκτονίας. (1)

Αποτέλεσμα των τρομοκρατικών ενεργειών είναι η δημιουργία της Διεθνούς Σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων στη ναυτιλία - Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) καθώς και η αυστηρή εφαρμογή των κανόνων του Κώδικα ISPS σε πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις. Παρόλα αυτά, υπήρξαν κάποια σοβαρά περιστατικά και μετά το 2004 όπου τέθηκε σε εφαρμογή ο Κώδικας ISPS.

Don Ramon: Η δεύτερη ναυτική τρομοκρατική επίθεση του Abu Sayyaf πραγματοποιήθηκε τον Αύγουστο του 2005 στο πλοίο Don Ramon στα ύδατα των Φιλιππίνων. Ο τρομοκράτης είχε τοποθετήσει μια χρονομετρημένη βόμβα κάτω από τους κυλίνδρους αερίου στη μαγειρεία του πλοίου, προκαλώντας το πλοίο να βυθιστεί και να τραυματίσει 30 επιβάτες. (25)

M.Star: Τον Ιούλιο 2010, το Ιαπωνικό δεξαμενόπλοιο όπου μετέφερε αργό πετρέλαιο ανατινάχτηκε καθώς διέσχισε τα στενά του Ορμούζ. Κανείς δε γνωρίζει πως έγινε η έκρηξη καθώς κανένα απειλητικό σκάφος δεν εθεάθη. Λόγω της έκρηξης έγινε σοβαρή ζημιά στο σκελετό του πλοίου, μικρότερη στο χώρο διαμονής ενώ ένα μέλος του πληρώματος τραυματίστηκε. Μετά από δύο μέρες, η τρομοκρατική ομάδα Ταξιαρχίες του Αμπντουλάχ Αζάμ ανέλαβε την ευθύνη. (25)

Yemen, level 3: Τον Αύγουστο 2013, λόγω της αυξημένης δράσης της al-Qaeda στην περιοχή της Υεμένης, η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου αύξησαν το επίπεδο ασφαλείας στο Επίπεδο 3 σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS για τα διερχόμενα από την περιοχή Βρετανικά πλοία. (25)

Cosco Asia: Το Σεπτέμβριο 2013, το κινέζικο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (σημαία Παναμά) καθώς διέσχισε το κανάλι του Σουέζ χτυπήθηκε από χειροβομβίδα πυραύλων. Το πλοίο υπέστη ελάχιστες ζημιές και ευτυχώς δεν υπήρξαν θύματα. Η ισλαμική ομάδα ονόματι Al-Furqan ανέλαβε την ευθύνη για την επίθεση. Μπορεί η επίθεση να ήταν μικρή ωστόσο η αιγυπτιακή κυβέρνηση ανησύχησε ιδιαίτερα μιας και της οικονομικής σημασίας του καναλιού. (25)

1.4 Πειρατεία και Τρομοκρατία: σχέση – διαφορές

Η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο το οποίο συναντάται από τα αρχαία χρόνια τόσο στην ιστορία γενικότερα όσο και στη ναυσιπλοΐα ειδικότερα. Μάλιστα, καθώς το εμπόριο μέσω θαλάσσης αυξάνονταν τόσο συχνότερες ήταν οι πειρατικές επιδρομές.

Σύμφωνα με τον επίσημο ορισμό του ΟΗΕ, όπως περιλαμβάνεται στο άρθρο 100,101, της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών (1982), («περί ανοικτών θαλασσών»), πειρατεία ορίζεται κάθε πράξη βίας ή αιχμαλώτισης ή απόσπασης, η οποία διαπράττεται στην ανοιχτή θάλασσα ή τα διεθνή ύδατα από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ενός ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους (στη περίπτωση της αεροπειρατείας), και στρέφεται εναντίον προσώπων ή ιδιοκτησίας που μεταφέρονται μ' ένα άλλο σκάφος. (26)

Σύμφωνα με την ισχύουσα άποψη και τη σύγχρονη πρακτική η πειρατεία συνίσταται από τις ακόλουθες πράξεις:

- Κάθε παράνομη πράξη άσκησης βίας ή κράτησης ή πράξη διαρπαγής που τελείται για ιδιωτικούς σκοπούς υπό του πληρώματος, ή επιβατών ενός πλοίου ή αεροσκάφους και στρέφεται : α) εις μεν τις ανοιχτές θάλασσες εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του ίδιου σκάφους ή αεροσκάφους, β) Εναντίον πλοίου ή αεροσκάφους, προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων σε τόπο μη υποκείμενο σε δικαιοδοσία κάποιου κράτους.
- Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής σε παραπάνω δράση του πλοίου ή αεροσκάφους με πλήρη γνώση ότι καθίσταται αυτό πειρατικό.
- Κάθε πράξη υποκίνησης ή εκ προθέσεως διευκόλυνσης μίας εκ των παραπάνω πράξεων. (26)

Τώρα που ορίσαμε την πειρατεία βλέπουμε ότι η διαχωριστική γραμμή μεταξύ των δύο εννοιών είναι πολύ λεπτή. Η βασική τους διαφορά είναι ως προς το κίνητρο που υποκινεί την ενέργεια. Οι πειρατεία στοχεύει στη ληστεία ή στην ομηρία φορτίου ή/και πληρώματος για λύτρα, ενώ οι τρομοκρατία έχει ως υπόβαθρο πολιτικά ή θρησκευτικά κίνητρα με σκοπό τον εκφοβισμό και την ανάληψη ελέγχου.

Πολλές φορές τα μέσα που χρησιμοποιούν πειρατές και τρομοκράτες είναι παρόμοια ή οι τρομοκράτες χρησιμοποιούν πειρατεία για την επίτευξη του σκοπού τους, έχοντας ως αποτέλεσμα τη ταύτιση των δύο εννοιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1 Ο Κώδικα ISPS

Η τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 αποτέλεσε κομβικό σημείο της παγκόσμιας ιστορίας όσον αφορά την ασφάλεια και επέφερε αλλαγές τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και σε κοινωνικοπολιτικό επίπεδο.

Σύμφωνα με τα ιδεώδη της δημοκρατίας, της ελευθερίας και τις αξίες της ειρήνης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα της Κοινότητας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και κατ' επέκταση της ασφαλούς λιμενικής βιομηχανίας από κάθε τρομοκρατική ενέργεια, πειρατεία ή άλλες παρόμοιες πράξεις.

Παράλληλα και οι ΗΠΑ ενίσχυσαν κατά πολύ τα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια ύστερα από το τρομοκρατικό χτύπημα. Απαιτήθηκε η εφαρμογή ενός κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, ο οποίος θα εφαρμοζόταν σε όλα τα τμήματα εδάφους των ΗΠΑ ακόμα και στα λιμάνια εκείνα απ' όπου θα ξεκινούσαν τα πλοία και τα φορτία που καταλήγουν στις ΗΠΑ. Έτσι, ζητήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) να ασχοληθεί με το θέμα της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων.

Σε συνέχεια όλων αυτών προέκυψε ο Κώδικας ISPS (International Ship and Port Facility Security) ο οποίος προστέθηκε στην υπάρχουσα διεθνή σύμβαση SOLAS (Safety of Life at Sea). Ο Κώδικας ISPS αποτελεί ένα διεθνές πλαίσιο μέσα στο οποίο τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να συνεργαστούν για την ανακάλυψη και ανατροπή πράξεων που θα μπορούσαν να απειλήσουν την ασφάλεια στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Ο Κώδικας ISPS τέθηκε σε ισχύ την 01/07/2004 και η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική σε όλα τα πλοία και τα λιμάνια των κρατών-μελών του διεθνούς οργανισμού. Είναι χωρισμένος σε δύο μέρη: το πρώτο μέρος είναι υποχρεωτικό και περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων τις οποίες τα συμβαλλόμενα μέρη της SOLAS πρέπει να ακολουθούν για να είναι στα πλαίσια του Κώδικα. Το Β μέρος είναι ουσιαστικά οδηγίες σχετικά με τον τρόπο ολοκλήρωσης των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο Α μέρος του Κώδικα.

Για την επίτευξη των μέτρων του Κώδικα απαιτείται :

- Η εφαρμογή ενός επικοινωνιακού πρωτοκόλλου μεταξύ πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων

- Λήψη μέτρων για την αποτροπή εισόδου μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις
- Υποχρέωση πραγματοποίησης σχεδίων ασφάλειας για τα πλοία και τα λιμάνια
- Δυνατότητα εκπομπής σημάτων συναγερμού σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης
- Εκπαίδευση προσωπικού των πλοίων και λιμένων για τα σχέδια ασφάλειας και διενέργεια ασκήσεων πάνω σε αυτά για την εξοικείωσή του.

Πεδίο εφαρμογής:

A) Στους παρακάτω τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες

- Επιβατηγά πλοία και επιβατηγά ταχύπλοα
- Φορτηγά πλοία και ταχύπλοα πλοία συνολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω
- Κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης

B) Στις εταιρείες πλοίων όλων των προαναφερθέντων περιπτώσεων (σύμφωνα με την Σύμβαση SOLAS)

Γ) Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Επικράτειας που εξυπηρετούν όλους τους παραπάνω τύπους πλοίων.

Συγκεκριμένα ο Κώδικας ISPS απευθύνεται στους παρακάτω για την εφαρμογή του:

- Στους υπαλλήλους των λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν καθήκοντα Ασφαλείας (Port Facility Security Officers, PFSOs)
- Στους υπαλλήλους ναυτιλιακών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένου και των ναυτικών, οι οποίοι έχουν καθήκοντα Ασφαλείας (Ship Security Officers – SSOs & Company Security Officers – CSOs)
- Σε οποιονδήποτε έχει καθήκοντα Ασφαλείας σε λιμενικές εγκαταστάσεις, σε λιμάνια ή πλοία (13)

2.1.1 Σκοπός του Κώδικας ISPS

Ο Κώδικας ISPS παρουσιάζεται σε πέντε μέρη:

1. Το μέρος πρώτο περιγράφει το σκοπό και το περιεχόμενο του Κώδικα και μια συνολική εικόνα των μέτρων Ασφαλείας, τα οφέλη ,τις προκλήσεις και τους λόγους εφαρμογής του.
2. Το δεύτερο μέρος παρέχει οδηγίες για τα θέματα ασφαλείας στην Επικράτεια και ορίζει τα προσόντα του υπευθύνου για αυτά.
3. Το τρίτο μέρος αναφέρεται για την Ασφάλεια στις λιμενικές εγκαταστάσεις και τους υπεύθυνους αυτών αντιστοίχως.
4. Το τέταρτο μέρος αναφέρεται στις ναυτιλιακές εταιρείες και στα καθήκοντα του Company Security Officer και Ship Security Officer.
5. Το πέμπτο μέρος περιγράφει τις μεθόδους αξιολόγησης των λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμανιών σε θέματα Security. (13)

Οι κύριοι στόχοι του Κώδικα ISPS είναι:

- Να δημιουργήσει ένα διεθνές πλαίσιο που προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων, των κρατικών υπηρεσιών, των τοπικών διοικήσεων και των ναυτιλιακών και λιμενικών βιομηχανιών, στην αξιολόγηση και την ανίχνευση πιθανών απειλών κατά της ασφαλείας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ώστε να παρθούν προληπτικά μέτρα για την πάταξη των απειλών αυτών.
- Να ορίσει τους ρόλους και τις αρμοδιότητες όλων των συμβαλλόμενων μερών για τη διασφάλιση της ασφαλείας στη θάλασσα, στα λιμάνια και στα πλοία.
- Να εξασφαλίσει την έγκαιρη και αποτελεσματική συγκέντρωση και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.
- Να παράσχει τη μεθοδολογία που αφορά την αξιολόγηση της ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων, η οποία διευκολύνει την ανάπτυξη σχεδίων και διαδικασιών ασφαλείας πλοίων, επιχειρήσεων και λιμενικών εγκαταστάσεων, τα οποία πρέπει να χρησιμοποιούνται για την

αντιμετώπιση διαφορετικών επιπέδων ασφαλείας των πλοίων ή των λιμένων.

- Να διασφαλίσει ότι υπάρχουν επαρκή μέτρα ασφαλείας στα πλοία και τα λιμάνια. (13)

2.1.2 Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες δέχονται πλοία υποκείμενα στη SOLAS οφείλουν να συμμορφώνονται με τον Κώδικα ISPS.

Ως λιμενική εγκατάσταση εννοούμε όλες τις παρακείμενες δομές ή τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός του λιμένος ή εντός ή δίπλα σε οποιαδήποτε θαλάσσια ύδατα της, όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου / λιμένα. Η λιμενική εγκατάσταση περιλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα.

Όλες οι κατευθυντήριες οδηγίες ασφαλείας είναι βασισμένες στον Κώδικα ISPS και τις τροποποιήσεις της SOLAS όπως αυτές έχουν υιοθετηθεί από τον IMO.

Τέσσερις στόχοι εξυπηρετούνται από τις κατευθυντήριες αυτές γραμμές : ευαισθητοποίηση, πρόληψη, αντιμετώπιση και διαχείριση συνεπειών/διορθωτικές ενέργειες. Το προσωπικό της εγκατάστασης πρέπει να είναι ενήμερο για το περιβάλλον του και την περιοχή στην οποία λειτουργεί, ώστε να είναι ικανό αναγνωρίζει πιθανούς κινδύνους και να δρα άμεσα. Τα προληπτικά μέτρα στοχεύουν στην αύξηση της ασφάλειας και την αποτροπή εισόδου όπλων κτλ. Το προσωπικό της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να είναι προετοιμασμένο να δει και να αντιμετωπίσει την οποιαδήποτε απειλή για την λιμενική εγκατάσταση ή των πλοίων που δένουν σε αυτή. Η διαχείριση συνεπειών / διορθωτικών ενεργειών συνδέεται με την γρήγορη ανταπόκριση της λιμενικής εγκατάστασης να μετριάσει τις συνέπειες παραβίασης της ασφάλειας.

Προς επίτευξη όλων των παραπάνω η τελευταία εγκύκλιος του Υπουργείου Ναυτιλίας ορίζει τα εξής:

- « Πληροφορίες που έχουν συλλεγεί και αξιολογηθεί όσον αφορά τις απειλές ασφάλειας και την ανταλλαγή τέτοιων πληροφοριών με τους κατάλληλους συμμετόχους.
- Καθιέρωση και διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία

- Αποτροπή ή πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης (περιοχές που δεν είναι παρακείμενες ή συνεχόμενες με την λιμενική εγκατάσταση) και τα πλοία που δένουν στην εγκατάσταση
- Αποτροπή ή παρεμπόδιση της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών συσκευών, ή εκρηκτικών υλών στις λιμενικές αρχές
- Ανάπτυξη των σχεδίων ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης που βασίζονται στις αξιολογήσεις ασφαλείας
- Παροχή των μέσων συναγερμού ως αντίδραση στις απειλές ασφαλείας ή τα γεγονότα ασφαλείας
- Τη διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων ώστε να εξασφαλιστεί οικειότητα με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφαλείας και
- Ρύθμιση για μια έγκαιρη απόκριση του προσωπικού επιβολής του νόμου, σε οποιοδήποτε γεγονός.» (13)

2.1.3 Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Officer)

Κάθε λιμενική εγκατάσταση οφείλει να έχει έναν ενδεδειγμένο Υπεύθυνο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO). Έχει τη ευθύνη για την ανάπτυξη, την εφαρμογή τις τροποποιήσεις και τη συντήρηση του σχεδίου ασφαλείας λιμενική εγκατάστασης. Επιπλέον είναι ο συνδεδειγμένος κριτικός μεταξύ Αξιωματούχων ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιρειών.

Τα καθήκοντα του υπευθύνου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να εκτελεστούν από άλλο κατάλληλο προσωπικό , ωστόσο την τελική ευθύνη εξακολουθεί να την έχει ο ίδιος.

Τα καθήκοντα του PFSO είναι τα παρακάτω χωρίς όμως να περιορίζεται μόνο σ' αυτά:

- Προετοιμασία μιας γενικής αξιολόγησης ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης προκειμένου α ετοιμαστεί το σχέδια ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης
- Ανάλυση των κανονικών επιθεωρήσεων ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης για να εξασφαλιστεί η συνέχεια των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας
- Σύσταση και ενσωμάτωση των αναθεωρήσεων του σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, ώστε να διορθωθούν ελλείψεις και να ενημερωθεί το σχέδιο ώστε να λάβει υπόψιν τις σχετικές αλλαγές της εγκατάστασης.
- Ενίσχυση της ευαισθητοποίησης και της επαγρύπνησης ασφαλείας
- Εξασφάλιση επαρκούς κατάρτισης για το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την ασφαλεία της λιμενικής εγκατάστασης
- Υποβολή έκθεσης στις αρμόδιες αρχές και τη διατήρηση αρχείου των περιστατικών που απειλούν την ασφαλεία της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Συντονισμένη εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης με τον Πλοίαρχο ή τον Αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου ανάλογα την περίπτωση
- Συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφαλείας ανάλογα την περίπτωση

- Εξασφάλιση ότι τα πρότυπα για το αρμόδιο προσωπικό για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης ανταποκρίνονται και
- Ρύθμιση για έγκαιρη αντιμετώπιση από το προσωπικό επιβολής του νόμου, σε οποιοδήποτε γεγονός. (13)

2.1.4 Αξιολόγηση Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (Post Facility Security Assessment)

Για την ανάπτυξη του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι απαραίτητη η Αξιολόγηση Ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης.

Η σημαντικότητα της έγκειται γεγονός ότι παρέχει όλες τη δυνατότητα στους ιδιοκτήτες να ελέγχουν τη συμμόρφωση με το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και να κάνουν τροποποιήσεις ανάλογα με τις ανάγκες.

Ο υπεύθυνος PFSO μπορεί να αναθέσει την διενέργεια της αξιολόγησης σε ένα πρόσωπο: (α) με δεξιότητες να αξιολογήσει την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης και να πραγματοποιήσει την αξιολόγηση.

Πριν από την έναρξη μιας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, ο PFSO πρέπει να λάβει τις τρέχουσες πληροφορίες για την αξιολογημένη απειλή της τοπικής περιοχής και πρέπει να είναι πεπειραμένος για τον τύπο πλοίων που εξυπηρετεί η Λιμενική Εγκατάσταση. Το πρόσωπο πρέπει να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τις πιθανές απειλές σε ζωτικές λειτουργίες της Λιμενικής Εγκατάστασης, σε στοιχεία του ενεργητικού και στην υποδομή της, και την πιθανότητα να λάβει χώρα το περιστατικό προκειμένου να καθιερωθούν μέτρα ασφαλείας και να δοθεί προτεραιότητα σε αυτά.

Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της Λιμενικής Εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν:

- Τοποθέτηση βομβών
- Δολιοφθορά
- Μη εξουσιοδοτημένη χρήση
- Λαθρεμπόριο
- Παραβίαση φορτίου
- Λαθρεπιβάτες και
- Παραβίαση κυβερνοχώρου

Ο PFSO πρέπει να μελετήσει τις προηγούμενες εκθέσεις σχετικά με παρόμοιες απαιτήσεις ασφάλειας.

Όταν είναι εφικτό, ο PFSO πρέπει να συσχεφτεί με το αρμόδιο προσωπικό του λιμένα και άλλους υπεύθυνους ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων στη μεθοδολογία και τις πτυχές της αξιολόγησης. Ο PFSO πρέπει να εξετάσει τα σημεία πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης, της οδικής, της πλευράς της θάλασσας και τις πύλες, και να αξιολογήσει την πιθανότητά να χρησιμοποιηθούν από μη εξουσιοδοτημένα άτομα που μπορεί να θεωρηθούν απειλή για την ασφάλεια των μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει τόσο άτομα που διαθέτουν νόμιμη πρόσβαση όσο και άτομα που επιδιώκουν να επιτύχουν μη εξουσιοδοτημένη είσοδο.

Η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλάβει μια επί σκηνης αξιολόγηση, για να περιλάβει τα ακόλουθα στοιχεία:

- Το γενικό σχεδιάγραμμα της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης, του εξοπλισμού ελέγχου και παρακολούθησης, της επικοινωνίας και των εγγράφων προσδιορισμού του προσωπικού και, του συναγερμού, του φωτισμού, του ελέγχου της πρόσβασης, και των παρόμοιων συστημάτων.
- Αριθμητική δύναμη, αξιοπιστία, και καθήκοντα ασφάλειας του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Πόρτες, κιγκλιδώματα και φωτισμός ασφάλειας.
- Θέση των περιοχών που πρέπει να έχουν περιορισμένη πρόσβαση, όπως οι σταθμοί ελέγχου, τα κέντρα επικοινωνιών, οι περιοχές αποθήκευσης φορτίου, κ.λπ.
- Ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και ο εφεδρικός εξοπλισμός που είναι διαθέσιμοι για να υποστηρίξουν τις ουσιώδεις υπηρεσίες
- Διαδικασίες δράσης για πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Υπάρχων εξοπλισμός προστασίας και ασφάλειας για την προστασία του προσωπικού και των επισκεπτών

- Το επίπεδο επίβλεψης του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.
- Τις υπάρχουσες συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις ασφάλειας που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας εγκαταστάσεων σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε δυνάμεων ασφάλειας συμβεβλημένων με τα εξυπηρετούμενα πλοία
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των κλειδιών ασφάλειας και άλλων συστημάτων πρόληψης πρόσβασης
- Διαδικασίες φορτίου και εφοδίων πλοίου
- Ικανότητα απόκρισης στα γεγονότα

Η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να τεκμηριωθεί και να διατηρηθεί από την εγκατάσταση. Η αξιολόγηση ασφάλειας της εγκατάστασης πρέπει να εκτελεσθεί περιοδικά, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες απειλές ή/και τις σημαντικές αλλαγές στην εγκατάσταση. (13)

2.1.5 Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Port Facility Security Plan)

Ένα λεπτομερές και αποτελεσματικό σχέδιο Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης που στοχεύει στην πρόληψη, σε δραστηριότητες για γρήγορη απόκριση για κάθε επίπεδο απειλής με τον προσδιορισμό των οργανισμών, ή του αρμόδιου προσωπικού για την εκπλήρωση αυτών των δραστηριοτήτων.

Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να είναι γραπτό, να εξετάζει τις αποκλίσεις που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης και να θεωρήσει τα συνιστώμενα μέτρα που είναι κατάλληλα για το επίπεδο συνεπειών της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Στο Επίπεδο Ασφάλειας 1, οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να πραγματοποιήσουν τις ακόλουθες δραστηριότητες για να προλάβουν ή να αποτρέψουν πιθανές απειλές στην ασφάλεια των μεταφορών:

- Να ορίζουν τους επαρκείς πόρους που απαιτούνται για να εκτελεσθούν τα καθορισμένα καθήκοντα ασφαλείας
- Να ελέγξουν τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλισθεί ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση
- Να ελέγξουν την πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση
- Να ελέγχουν και να επιτηρούν την Λιμενική Εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών πρόσδεσης
- Να εποπτεύουν την ασφάλεια του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου
- Να εξασφαλίζουν ότι η επικοινωνία ασφαλείας είναι εύκολα διαθέσιμη και σε ετοιμότητα.

Στο Επίπεδο Ασφαλείας 2, λαμβάνονται πρόσθετα προστατευτικά μέτρα πέραν αυτών του Επιπέδου 1 .

Στο Επίπεδο Ασφαλείας 3, εκτός από τα προστατευτικά μέτρα των επιπέδων 1 και 2, οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να εξετάσουν τα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα με στόχο να αυξηθεί σημαντικά η επιτήρηση περιορίζοντας την πρόσβαση, ώστε να είναι δυνατό να προσδιορίσουν αμέσως και να αποκριθούν σε οποιοδήποτε απειλητικό γεγονός.

Το σχέδιο πρέπει, τουλάχιστον, να περιλαμβάνει:

Μέτρα ή/και εξοπλισμό που αποσκοπεί στο να προλάβει ή να αποτρέψει την μη εξουσιοδοτημένη μεταφορά όπλων, επικίνδυνων ουσιών, και συσκευών προοριζόμενων για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία, ή λιμένες.

- Προσδιορισμό των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και των μέτρων ή/και εξοπλισμό για την πρόληψη της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες απόκρισης στις απειλές ασφάλειας ή τις παραβιάσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων για τη διατήρηση των ζωτικών λειτουργιών της Λιμενικής Εγκατάστασης ή της διασύνδεσης πλοίου/λιμένα
- Διαδικασίες για την εκκένωση σε περίπτωση απειλών ασφάλειας ή παραβιάσεων της ασφάλειας
- Καθήκοντα του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης υπεύθυνου επί θεμάτων ασφάλειας της εγκατάστασης
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων επί θεμάτων ασφάλειας, διαδικασίες για την εκπαίδευση ,τα γυμνάσια και τις ασκήσεις
- Διαδικασίες για την διασύνδεση των δραστηριοτήτων ασφάλειας λιμένων και πλοίων
- Διαδικασίες για την περιοδική αναθεώρηση και την ενημέρωση του σχεδίου
- Διαδικασίες για την αναφορά απειλών στην ασφάλεια των μεταφορών
- Διαδικασίες για την απαίτηση παρουσίας προσωπικού έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας ναυσιπλοΐας, ή το προσωπικό ασφάλειας για αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, συμπεριλαμβανομένων τοπικών υπηρεσιών αστυνομίας και πυροσβεστικής, μονάδες πυροτεχνουργών, δυτών, νοσοκομείο κ.λπ.
- Προσδιορισμός του PFSO συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών επικοινωνίας επί 24ωρου βάσεως
- Μέτρα για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο
- Μέτρα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση αποτελεσματικής ασφάλειας του φορτίου και του εξοπλισμού διακίνησης του φορτίου στην Λιμενική Εγκατάσταση.

- Διαδικασίες για έλεγχο του σχεδίου της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες απόκρισης σε περίπτωση που έχει ενεργοποιηθεί το σύστημα προειδοποίησης ασφαλείας ενός πλοίου στην Λιμενική Εγκατάσταση και
- Διαδικασίες για την εξυπηρέτηση επαναπατρισμού του πληρώματος του πλοίου ή κατά τις αλλαγές πληρώματος, καθώς επίσης και της πρόσβασης των επισκεπτών στο πλοίο συμπεριλαμβανομένων των αντιπροσώπων των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών.

Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να συνδυαστεί με άλλα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας.

Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης περιέχει πληροφορίες που αναφέρονται στην πρόληψη, όπως διαδικασίες για επικοινωνία και συντονισμό για να μειωθεί ο κίνδυνος, ή η τρωτότητα για ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών. Για την επίτευξη αποτελεσματικότητας, όταν υφίστανται ενέργειες που έχουν ως αποτέλεσμα ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών, οι διαδικασίες που τίθενται λεπτομερώς στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να συντονιστούν με τα συναφή σχέδια απόκρισης. Επομένως, οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να έχουν στο μυαλό τους την ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι τα σχετικά διοικητικά σχέδια κρίσης και διαχείρισης συνεπειών υπάρχουν για τα πιθανά και πραγματικά έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των μεταφορών, και ότι τέτοια σχέδια παραπέμπονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να λάβουν υπόψη τα ενημερωμένα σχέδια αντιμετώπισης για να αποτελέσουν την απόκριση υπό αυξημένα επίπεδα ασφάλειας και ως μέσο εξισορρόπησης μεταξύ των σχεδίων ασφάλειας και των σχεδίων απόκρισης.

Κατά την μετακίνηση προς ή από το επίπεδο ασφάλειας 2 και 3, η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να ενημερώσει τον επικεφαλής του λιμένα. (13)

2.1.6 Αρχεία

Τα αρχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων που εξετάζονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να διατηρηθούν για τουλάχιστον δύο έτη:

- Εκπαίδευσης γυμνασίων, και ασκήσεων
- Αναφορών των έκνομων γεγονότων στην ασφάλεια των μεταφορών
- Αναφορές των παραβιάσεων της ασφάλειας
- Αλλαγών στα Επίπεδα Ασφαλείας
- Συντήρησης, βαθμολόγησης, και δοκιμής του εξοπλισμού ασφάλειας
- Επικοινωνιών που έχουν άμεσα σχέση με την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης όπως συγκεκριμένες απειλές στην λιμενική εγκατάσταση
- Περιοδικών αναθεωρήσεων της αξιολόγησης ασφάλειας. (13)

2.1.7 Περιοδική Εκπαίδευση, Γυμνάσια, και Ασκήσεις

Τα γυμνάσια πρέπει να πραγματοποιούνται κάθε τρεις μήνες και οι ασκήσεις να γίνονται κάθε 12 μήνες για να εξασφαλισθεί η επάρκεια των σχεδίων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Οι ασκήσεις αυτές μπορούν να σχετίζονται μόνο με την Λιμενική Εγκατάσταση ή μέρος ενός προγράμματος συνεργασίας με τα εφαρμόσιμα σχέδια ασφάλειας πλοίων και εγκαταστάσεων. Οι επικοινωνίες και οι διαδικασίες κοινοποίησης πρέπει να περιληφθούν σε κάθε γυμνάσιο ή άσκηση. Η εκπαίδευση μπορεί να περιλάβει, αλλά δεν περιορίζεται, στα παρακάτω, ανάλογα με την περίπτωση:

- Την διαχείριση ασφαλείας
- Τις σχετικές εθνικές και διεθνείς συμβάσεις, κώδικες, και συστάσεις
- Τη Σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς
- Τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων εμπλεκόμενων οργανισμών
- Τις αξιολογήσεις κινδύνων, απειλών και τρωτότητας
- Τις Αξιολογήσεις και επιθεωρήσεις ασφάλειας
- Τις λειτουργίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες
- Τα μέτρα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
- Την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων

- Τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας
- Τον χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας
- Γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
- Την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών
- Την αναγνώριση χωρίς διακρίσεις, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και των μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
- Τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για να παρακαμφθούν τα μέτρα ασφαλείας
- Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφαλείας καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά την λειτουργία τους
- Τις μεθόδους εξέτασης, επιθεωρήσεις, ελέγχου, και παρακολούθησης
- Μεθόδους φυσικών ερευνών και επιθεωρήσεων για μη παρείσφρηση
- Τα γυμνάσια και τις ασκήσεις ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων με πλοία
- Την αξιολόγηση των σχετικών με την ασφάλεια γυμνασίων και ασκήσεων . (13)

2.1.8 Δήλωση Ασφάλειας

Η Δήλωση ασφαλείας (ΔΑ) ουσιαστικά είναι η συμφωνία μεταξύ πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης ή άλλου πλοίου, όπου συμφωνούνται μέτρα για την ασφάλεια, τα οποία θα εφαρμόσουν και τα δύο μέρη. Στα Επίπεδα Ασφαλείας 2 και 3, μια δήλωση ασφαλείας πρέπει να συμπληρωθεί για όλες τις διεπαφές πλοίου / Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο επικεφαλής του λιμένα μπορεί μετά την αξιολόγηση του κινδύνου, να απαιτήσει τη χρήση της δήλωσης ασφαλείας σε πρόσθετες περιστάσεις, βασισμένες στον κίνδυνο.

Η Δήλωση ασφαλείας πρέπει να συμπληρωθεί από:

- Τον πλοίαρχο ή τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου ή/και
- Τον υπεύθυνο ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ένα πρόσωπο που υποδεικνύεται στο σχέδιο ασφαλείας για να ενεργήσει εξ ονόματος του υπεύθυνου ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει τη συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Όταν το πλοίο λειτουργεί σε μεγαλύτερο επίπεδο ασφαλείας σε σχέση με την Λιμενική εγκατάσταση
- Υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια δήλωση ασφαλείας μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών, η οποία καλύπτει ορισμένους διεθνείς πλόες.
- Όταν τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου ή της Λιμενικής εγκατάστασης λόγω κάποιου συμβάντος
- Όταν κάποιος λιμένας δεν εφαρμόσει το Σχέδιο Ασφαλείας πλοίου
- Το πλοίο ασκεί STS operations χωρίς να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (13)

2.1.9 Λιμενικές εγκαταστάσεις και οδηγίες ασφαλείας

2.1.9.1 Γενικά

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις για να επιτύχουν τους τέσσερις στόχους της ευαισθητοποίησης, της πρόληψης, της αντιμετώπισης και της διαχείρισης συνεπειών/διορθωτικών ενεργειών οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα μέτρα ασφαλείας που ορίζει το κάθε κράτος στην επικράτεια του οπίου βρίσκονται. Ακόμα και στις Λιμενικές εγκαταστάσεις που δεν δέχονται πλοία που υπάγονται στη SOLAS, οι διαχειριστές τους είναι αναγκασμένοι να εξασφαλίζουν την ασφάλειά τους, διαρθρώνοντας ένα Σχέδιο Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Κατά την εφαρμογή των μέτρων θα πρέπει ν' αποφεύγονται όσο το δυνατόν καθυστερήσεις σε οποιαδήποτε υπηρεσία και να υπάρχει η μικρότερη δυνατή παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, πλήρωμα και επισκέπτες, με την διατήρηση της αποτελεσματικότητας όλων σταθερή.

Τα μέτρα ασφαλείας αφορούν τα παρακάτω:

- Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση
- Πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση
- Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαχείριση του φορτίου
- Παραλαβή των εφοδίων του πλοίου
- Διαχείριση των ασυνόδευτων αποσκευών
- Παρακολούθηση της ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (13)

2.1.9.2 Οργάνωση και εκτέλεση σχετικών με την Ασφάλεια Καθηκόντων σε Λιμενική Εγκατάσταση

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να ενσωματώσουν τα σχετικά στοιχεία ασφάλειας στα καθήκοντα και τις ευθύνες όλου του προσωπικού ασφάλειας αλλά να μην περιοριστούν μόνο σε αυτά:

- Αύξηση της ευαισθητοποίησης συμπεριλαμβανομένης της παρατήρησης και της υποβολής αναφορών για τον εξοπλισμό ασφάλειας που δυσλειτουργεί, των ύποπτων προσώπων, των αντικειμένων, και των δραστηριοτήτων.
- Να εφαρμόσει τα μέτρα που απαιτούνται από το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να ενισχυθούν τα μέτρα ασφάλειας μέσω της χρήσης του προσωπικού ασφάλειας σε όλα τα επίπεδα.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή των διαδικασιών για το πρόσθετο προσωπικό ασφάλειας έξω από την Λιμενική Εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της τοπικής αστυνομίας, της πυροσβεστικής, ή των ιατρικών υπηρεσιών.
- Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να επανεξετάσει και να ασκήσει τα καθήκοντα και τις ευθύνες ασφάλειας μέσω των γυμνασίων και της εκπαίδευσης.
- Παροχή των πληροφοριών ασφάλειας σε όλο το προσωπικό ασφάλειας που περιλαμβάνεται στο συγκεκριμένο επίπεδο ασφάλειας και οποιεσδήποτε συγκεκριμένες απειλές.
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να αναπτύξουν διαδικασίες για το προσωπικό ασφάλειας για να καταγράψουν ή να αναφέρουν την παρουσία τους σε βασικά σημεία κατά τη διάρκεια των περιπόλων τους. (13)

2.1.9.3 Πρόσβαση στην Λιμενική Εγκατάσταση

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προληφθεί ή να αποτραπεί μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα πλοία που δένονται στην Λιμενική Εγκατάσταση για όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Έλεγχος ή διασφάλιση όλων των σημείων πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Ταυτοποίηση των οχημάτων, των προσώπων, των τσαντών, των φορτίων, των εφοδίων ή άλλων υλικών που εγκρίνονται προς είσοδο εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Άρνηση πρόσβασης σε οποιοδήποτε πρόσωπο αρνείται να συμβάλει στην επαλήθευση ασφάλειας σε κάποιο σημείο πρόσβασης. Κάθε πρόσωπο για το οποίο έχει αμφισβητηθεί η είσοδος λόγω της άρνησής του να συμβάλει στην επαλήθευση ασφάλειας πρέπει να προσδιοριστεί και να αναφερθεί στις αρμόδιες αρχές.
- Παροχή των μεθόδων προσδιορισμού για όλους τους υπαλλήλους και τους επισκέπτες
- Καθιέρωση των διαδικασιών στάθμευσης και υπόδειξη των περιοχών στάθμευσης
- Να επιτρέπεται μόνο στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό να έχει πρόσβαση στα πλοία που δένονται σε μια Λιμενική Εγκατάσταση
- Προγραμματισμός από πριν των αφίξεων των πλοίων και των εργασιών που εκτελούνται στην Λιμενική Εγκατάσταση σε συνεργασία με την κατάλληλη αρχή.
- Κάθετοι φράκτες ή άλλα εμπόδια για να σκιαγραφηθεί μια περίμετρος εκεί όπου δεν υπάρχουν φυσικά εμπόδια που θα μπορούσαν να διαμορφώσουν κάποιο είδος συνόρων
- Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να καθιερώσουν διαδικασίες για την συνοδεία στους προορισμούς τους των επισκεπτών, των προμηθευτών, και άλλων μη - εργαζομένων στην λιμενική εγκατάσταση

- Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προληφθεί ή να αποτραπεί η μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση τόσο στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις όσο και στα πλοία που δένονται σ' αυτή κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.
- Εφαρμογή των διαδικασιών για την συνοδεία των επισκεπτών στους προορισμούς τους, των προμηθευτών, και άλλων υπαλλήλων, μη εργαζομένων στην εγκατάσταση , στους προορισμούς τους.
- Έρευνα / επιθεώρηση όλων των οχημάτων, των προσώπων, των τσαντών, των διανομών, η των συσκευασιών που εισέρχονται στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Εξέταση του ενδεχομένου για περιορισμό της πρόσβασης στην Λιμενική Εγκατάσταση στο μη εξουσιοδοτημένο και μη απαραίτητο προσωπικό.
- Μόνο τα πρόσωπα που έχουν επίσημη εργασία στην εγκατάσταση ή στο πλοίο πρέπει να εξουσιοδοτηθούν για να επιβιβαστούν ή να αποβιβασθούν σ' ένα πλοίο που δένεται στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Τα σχέδια ασφάλειας εγκαταστάσεων επικινδύνων φορτίων πρέπει να περιλάβουν ένα πρόγραμμα ελέγχου της κυκλοφορίας για τα οχήματα που εισέρχονται και εξέρχονται στην εγκατάσταση.
- Συνιστάται οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις να εφαρμόζουν ένα σύστημα προσδιορισμού για να ταυτοποιείται όλο το προσωπικό. Το προσωπικό που εισέρχεται σε μια Λιμενική Εγκατάσταση, προκειμένου να του επιτραπεί η πρόσβαση, πρέπει να κατέχει και να παρουσιάζει μια έγκυρη κάρτα ταυτοποίησης με φωτογραφία, που να μην υπάρχει δυνατότητα πλαστογράφησης της ,που να φέρει το όνομα της εκδούσας αρχής. Το προσωπικό ασφαλείας ή άλλες αρμόδιες αρχές πρέπει να πιστοποιήσουν ότι η κάρτα αυτή ταυτοποίησης ταιριάζει με το πρόσωπο που την παρουσιάζει . Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να παρακολουθηθούν και να επιβληθούν για να διατηρηθεί η ακεραιότητα των διαδικασιών επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Τα αποδεκτά μέσα ταυτοποίησης και των διαδικασιών που ακολουθούνται πρέπει να προβλεφθούν συγκεκριμένα στο σχέδιο ή τις διαδικασίες ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης

- Οι μόνιμοι υπάλληλοι πρέπει να επιδεικνύουν ένα διακριτικό ή την κάρτα ταυτοποίησης πάντοτε κατά την κυκλοφορία και εργασία τους εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης .
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να επιβεβαιώσουν-καταγράψουν στο γραφείο ασφαλείας τα ιδιόκτητα οχήματα και τα οχήματα των συμβαλλομένων στα οποία επιτρέπεται στερεότυπη πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση. Πρέπει να διατηρούνται αρχεία τα οποία να περιλαμβάνουν το προσωπικό με τον αύξοντα αριθμό των αδειών τους και την ταυτοποίηση για τα μηχανοκίνητα οχήματα τους. Προσωρινές άδειες πρέπει να διανεμηθούν στους προμηθευτές και τους επισκέπτες για να σταθμεύσουν στις περιοχές στάθμευσης που έχουν καθορισθεί. Το προσωπικό ασφαλείας πρέπει να οργανώνει και να πραγματοποιεί τυχαίους ελέγχους αυτών των αδειών στάθμευσης.
- Οι διαδικασίες για το προσωπικό των πλοίων (πιλότοι, μέλη του πληρώματος, πράκτορες, συμβαλλόμενοι, προμηθευτές και επιβάτες στα εμπορικά πλοία) για να αναχωρήσουν ή να αφιχθούν μέσω της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να συνεργαστούν εκ των προτέρων με το κατάλληλο προσωπικό ασφαλείας σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. (13)

2.1.9.4 Ζώνες Περιορισμένης Πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις πρέπει να καθιερώσουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης προκειμένου να ελέγχεται η πρόσβαση σε βασικές περιοχές.

Όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης πρέπει να καθορισθούν σαφώς και να σημανθούν δείχνοντας ότι σε μια περιοχή υπάρχει περιορισμός πρόσβασης. Η σήμανση πρέπει να είναι σαφώς ορατή σε όλο το προσωπικό.

Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας που οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν για να ενισχύσουν την ασφάλεια στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης:

- Περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης.
- Παρακολούθηση ή διασφάλιση της πρόσβασης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης
- Κάθετοι φράκτες ή άλλα εμπόδια για να σκιαγραφηθεί η περίμετρος σε όποιες περιπτώσεις τα φυσικά εμπόδια δεν επαρκούν για να διαμορφώσουν από μόνα τους ένα όριο
- Παρεμπόδιση της εισόδου δια μέσου παραθύρων, εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (π.χ. εγκατάσταση κιγκλιδωμάτων στα παράθυρα).
- Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.
- Καθιέρωση προσωπικού για την φύλαξη ή την επιτήρηση ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 2).
- Ενίσχυση της ασφαλείας μέσω συνεχούς φρούρησης ή επιτήρησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 2).
- Τα ακόλουθα είναι συνιστώμενα προστατευτικά μέτρα για τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις επικινδύνων φορτίων .
- Εξασφάλιση ασφαλείας στα σημεία πρόσβασης ή εκτέλεση στερεότυπων περιπόλων ασφαλείας.

- Περιορισμός της πρόσβασης εντός των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης με εξαίρεση το προσωπικό ασφαλείας και το βασικό προσωπικό.
- Καθιέρωση προσωπικού για την φύλαξη ή την επιτήρηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο Ασφαλείας 2).
- Ενίσχυση της ασφάλειας μέσω συνεχούς φρούρησης ή επιτήρησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης (Επίπεδο ασφαλείας 3). (13)

2.1.9.5 Διαχείριση / Μεταφορά Φορτίου

Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με την διαχείριση του φορτίου πρέπει:

- Να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου
- Να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στην Λιμενική Εγκατάσταση το οποίο δεν προορίζεται προς μεταφορά.

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να προστατευθεί το φορτίο ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας καθώς και κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Έλεγχος και επιθεώρηση των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των περιοχών αποθήκευσης φορτίου.
- Ανάπτυξη διαδικασιών ελέγχου των καταλόγων απογραφής. Μετά την μεταφορά του στην εγκατάσταση ,το φορτίο πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει ελεγχθεί και έχει γίνει δεκτό για φόρτωση σε πλοίο ή για προσωρινή αποθήκευση σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης πριν από την φόρτωσή του. Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της εισόδου ,στην εγκατάσταση φορτίου για το οποίο δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης .
- Ανάπτυξη διαδικασιών μετακίνησης και αποθήκευσης φορτίου. Οι διαδικασίες πρέπει να λάβουν υπόψη τέτοιες λειτουργίες όπως χειρισμός φορτίου, παραλαβής και παράδοσης του φορτίου, καθορισμός των θέσεων αποθήκευσης, και το συντονισμό του ελέγχου των διαδικασιών απογραφής των εμπορευμάτων.
- Υπόδειξη περιοχής (ων) περιορισμένης πρόσβασης για την εκτέλεση των επιθεωρήσεων του φορτίου.
- Παράδοση του φορτίου μόνο στο μεταφορέα που καθορίζεται στη διαταγή παράδοσης εκτός αν μια εξουσιοδοτημένη παράδοση σε έναν άλλο μεταφορέα παρουσιάζεται και επιβεβαιώνεται
- Στερεότυπος έλεγχος του φορτίου μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση πριν από, και κατά τη διάρκεια, των διαδικασιών διαχείρισης του φορτίου .

- Έλεγχοι για να εξασφαλισθεί ότι το φορτίο που εισάγεται στην Λιμενική Εγκατάσταση ταιριάζει με το αποδεικτικό παράδοσης ή ισοδύναμο αποδεικτικό τεκμηρίωσης φορτίου και εξέταση των οχημάτων.
- Διαχωρισμός του εισερχόμενου φορτίου, του εξερχόμενου φορτίου, και των εφοδίων των πλοίων.
- Αύξηση της συχνότητας και της έντασης των οπτικών και φυσικών επιθεωρήσεων.
- Περιορισμός του αριθμού των θέσεων όπου το επικίνδυνο φορτίο μπορεί να αποθηκευτεί.
- Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων παραδίδουν το φορτίο μόνο παρουσία του υπεύθυνου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ενός οριζόμενου αντιπροσώπου του ανώτερου υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Η επαλήθευση και η επιθεώρηση του φορτίου για τον εντοπισμό και τον προσδιορισμό των απαγορευμένων όπλων, των εμπρηστικών, ή εκρηκτικών συσκευών μπορούν να ολοκληρωθούν μέσω:
 - Οπτικής και φυσικής εξέτασης
 - Χρησιμοποίησης εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού, μηχανικών συσκευών, ή σκύλων
 - Συντονισμού με το φορτωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος. Παραδείγματος χάριν, ανάπτυξη και εφαρμογή ενός εμπιστευμένου προγράμματος φορτωτών.
- Το φορτίο που αποθηκεύεται σε ανοικτές περιοχές, σε παλέτες ή το στοιβαγμένο φορτίο σε εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, πρέπει να στοιβαχτεί κατάλληλα και να τοποθετηθεί εντός, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους για να εξασφαλισθεί η ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφάλειας. (13)

2.1.9.6 Παραλαβή Εφοδίων Πλοίου

Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παράδοση των εφοδίων πλοίου πρέπει να :

- διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας
- αποτρέπουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση
- προλαμβάνουν τις παραβιάσεις
- αποτρέπουν την αποδοχή των εφοδίων του πλοίου εκτός εάν αυτά έχουν παραγγελθεί διασφαλίζουν ότι τα οχήματα μεταφοράς υποβάλλονται σε έρευνα και
- διασφαλίζουν τη συνοδεία εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης των οχημάτων μεταφοράς .

Οι ακόλουθες οδηγίες παρέχονται στην εποπτεία της ασφάλειας των εφοδίων του πλοίου για να προσδιορίσουν επαρκώς και να λάβουν τα προληπτικά μέτρα ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Έλεγχος και επιθεώρηση των εφοδίων του πλοίου, τις μονάδες μεταφορών, και τις περιοχές αποθήκευσης.
- Απαίτηση προκαταβολικής κοινοποίησης ως προς τη σύνθεση του φορτίου, των λεπτομερειών σχετικά με τους οδηγούς και της επιβεβαίωσης – πιστοποίησης των οχημάτων τους
- Υπόδειξη της (των) ζώνης (ων) περιορισμένης πρόσβασης για να εκτελεστούν οι επιθεωρήσεις των εφοδίων.
- Εξέταση των οχημάτων παράδοσης.
- Έλεγχοι για να εξασφαλισθεί ότι τα εφόδια του πλοίου που εισάγονται στην Λιμενική Εγκατάσταση ταιριάζουν με το αποδεικτικό παράδοσης ή ισοδύναμη τεκμηρίωση και
- Ανάπτυξη διαδικασιών ελέγχου απογραφής των εμπορευμάτων. Μετά την μεταφορά τους στην εγκατάσταση, τα εφόδια του πλοίου πρέπει να μπορούν να αναγνωρίζονται ότι έχουν ελεγχθεί και έχουν γίνει δεκτά για φόρτωση επάνω σε ένα πλοίο ή έχουν γίνει δεκτά για την προσωρινή τους αποθήκευση σε μια ζώνη πρόσβασης αναμένοντας τη φόρτωση. Μπορεί να είναι σκόπιμο να υπάρχουν μέτρα για τον περιορισμό της

εισόδου στην εγκατάσταση αποθήκευσης εφοδίων για τα οποία δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης.

Οι ακόλουθες οδηγίες παρέχονται στην εποπτεία της ασφάλειας των εφοδίων του πλοίου για να προσδιορισθούν επαρκώς και να ληφθούν προληπτικά μέτρα ενάντια στις απειλές ασφάλειας σε αυξημένα Επίπεδα Ασφαλείας.

- Αύξηση της συχνότητας και της έντασης των οπτικών και φυσικών επιθεωρήσεων.
- Περιορισμός του αριθμού των θέσεων όπου μπορούν να αποθηκευτούν τα εφόδια του πλοίου.
- Προετοιμασία για τον περιορισμό ή την αναστολή παραλαβής ή παράδοσης των εφοδίων του πλοίου μέσα στο σύνολο ή μέρος της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Ο έλεγχος και η επιθεώρηση των εφοδίων για την ανίχνευση και τον προσδιορισμό απαγορευμένων όπλων, εμπρηστικών, ή εκρηκτικών συσκευών μπορούν να ολοκληρωθούν μέσω:
 - Οπτικής και φυσικής εξέτασης
 - Χρησιμοποίησης εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού μηχανικών συσκευών, ή σκύλων
 - Συντονισμού με το φορτωτή ή άλλο αρμόδιο συμβαλλόμενο μέρος . Παραδείγματος χάριν, ανάπτυξη και εκτέλεση ενός εμπιστευμένου προγράμματος φορτωτών.
 - Συνοδεία του οχήματος παράδοσης μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση.
- Τα εφόδια του πλοίου που αποθηκεύονται σε ανοικτές περιοχές, σε παλέτες ή το στοιβαγμένο φορτίο σε εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, πρέπει να στοιβαχτεί κατάλληλα και να τοποθετηθούν εντός, μακριά από, και παράλληλα σε χώρους που δεν κλείνονται περιμετρικά από φράκτες και τοίχους για να εξασφαλισθεί ανεμπόδιστη οπτική επαφή από το προσωπικό ασφάλειας. (13)

2.1.9.7 Ασυνόδευτες Αποσκευές

Σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας , η Λιμενική Εγκατάσταση πρέπει να καθορίσει τα μέτρα ασφάλειας για να εξασφαλιστεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές (δηλ. οποιεσδήποτε αποσκευές, συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων, τα οποία δεν έχει μαζί του κάποιος επιβάτης ή μέλος του πληρώματος του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας) και ότι υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα συμπεριλαμβανομένου του 100 τοις εκατό, προτού επιτραπεί ή είσοδος τους στην Λιμενική Εγκατάσταση και, ανάλογα με τις συμφωνίες όσον αφορά την αποθήκευση, προτού να μεταφερθούν από την εγκατάσταση στο πλοίο. Τέτοιες αποσκευές δεν πρέπει να υποβληθούν σε εξέταση και από την εγκατάσταση και από το πλοίο . Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλισθεί ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές αντιμετωπίζονται ασφαλώς μετά από την εξέταση.

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα παρακάτω προστατευτικά μέτρα για να προστατευθεί η εγκατάσταση από τις απειλές που τίθενται από τις ασυνόδευτες αποσκευές κατά τη διάρκεια των αυξημένων επιπέδων ασφαλείας.

- Εξασφάλιση ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές υποβάλλονται σε εκτενέστερη εξέταση, όπως η ακτινοσκόπησή τους από τουλάχιστον δύο διαφορετικές γωνίες.
- Προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών και
- Προετοιμασία για άρνηση αποδοχής ασυνόδευτων αποσκευών στην Λιμενική Εγκατάσταση. (13)

2.1.9.8 Παρακολούθηση της Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης Εφοδίων Πλοίου

ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΌΛΑ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Συνεχής παρακολούθηση της Λιμενικής Εγκατάστασης με τη χρήση συναγερμών, κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης (CCTV), ή τυχαίων περιπόλων ασφάλειας. Εκτέλεση των περιπόλων σε μη καθορισμένα χρονικά διαστήματα προς αποφυγή καθιέρωσης διαδικασιών που έχουν χαρακτήρα ρουτίνας.
- Παροχή της ασφάλειας, όπως π.χ. στερεότυποι περίπολοι ή / και ηλεκτρονική επιτήρηση, για τα πλοία που δένουν στην Λιμενική Εγκατάσταση και είναι μη επανδρωμένα .
- Έρευνα των από θαλάσσης περιοχών για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες συσκευές πριν από την άφιξη ενός πλοίου στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις ή τις περιοχές από θαλάσσης που δεν ελέγχονται ή δεν διαθέτουν προσωπικό.

ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΑΥΞΗΜΕΝΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Αύξηση των τυχαίων περιπόλων ασφαλείας .
- Αφιέρωση προσωπικού στη φύλαξη ή την επιτήρηση της Λιμενικής Εγκατάστασης και των πλοίων που δένουν σ' αυτήν.
- Έρευνα των από θαλάσσης περιοχών για εκρηκτικές ύλες ή άλλες επικίνδυνες ουσίες και συσκευές πριν από την άφιξη ενός πλοίου στις εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων ή τις περιοχές από θαλάσσης που δεν ελέγχονται ή δεν διαθέτουν προσωπικό.

Ο έλεγχος μιας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να ολοκληρωθεί με τη χρήση συναγερμών, κλειστών κυκλωμάτων τηλεόρασης, αισθητήρων ανίχνευσης κινήσεων ή / και προσωπικό όπως οι περίπολοι ασφάλειας ή συνδυασμός αυτών των μέτρων. Οι αισθητήρες, όταν χρησιμοποιούνται ως μέσα για να διασφαλιστεί μια περιοχή, πρέπει να ενεργοποιούν έναν ευδιάκριτο και οπτικό συναγερμό όταν ανιχνεύεται μια εισβολή. Ο συναγερμός πρέπει να ηχήσει σε μια θέση που είναι συνεχώς επανδρωμένη από προσωπικό με ευθύνες ασφάλειας. Προκειμένου να θεωρηθεί ως αποτελεσματική η χρήση συσκευών εντοπισμού εισβολέων πρέπει να εξασφαλίζεται άμεση απόκριση έπειτα από ενεργοποίησή της (**άμεση**

= **δέκα λεπτά ή λιγότερο**). Το σύστημα πρέπει να εξετάζεται μηνιαία ή σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Οι παρακάτω περιοχές πρέπει να φωτίζονται από την Δύση μέχρι την Ανατολή του ηλίου ή κατά τη διάρκεια των περιόδων χαμηλής ορατότητας. Σε μερικές περιστάσεις μπορεί να είναι επιτρεπόμενο να καταργηθεί ο φωτισμός, αλλά οι περιστάσεις για κάτι τέτοιο πρέπει να εξεταστούν αναλυτικά στο σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και πρέπει να αποδειχθεί ότι η απουσία φωτισμού δεν θα επηρεάσει αρνητικά την τρωτότητα. Επίσης στο σχέδιο Ασφαλείας θα περιληφθούν όλα τα εναλλακτικά μέτρα που χρησιμοποιούνται. Γίνεται κατανοητό ότι σαν αποτέλεσμα θα προκύψει μη επιθυμητή σκίαση και ότι δεν είναι πρακτική η ύπαρξη άπλετου φωτισμού για όλες τις περιστάσεις και όλες τις περιοχές.

- ✓ Σημεία πρόσβασης
- ✓ Περίμετρος
- ✓ Αποβάθρες
- ✓ Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης
- ✓ Καθορισμένες περιοχές χώρων στάθμευσης και
- ✓ Ύδατα που περιβάλλουν τα πλοία και τις αποβάθρες

Το προσωπικό ασφάλειας πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ειδοποιήσει αμέσως το κατάλληλο προσωπικό για τις απειλές ή τις παραβιάσεις της ασφάλειας. Αυτό περιλαμβάνει την ικανότητα να παραληφθούν οι πληροφορίες επιπέδων απειλής από την Αρχή με τον τρόπο που ορίζεται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Μπορεί να επιτευχθεί μέσω της χρήσης των συστημάτων ασφάλειας και των συστημάτων επικοινωνιών που είναι:

- ✓ Συντηρημένα και λειτουργικά
- ✓ Εύκολα διαθέσιμα
- ✓ Ικανά να επικοινωνήσουν μέσα στην Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο αν χρειαστεί και
- ✓ Ικανά να ελέγξουν και να αναμεταδώσουν τις ουσιαστικές πληροφορίες από ένα κεντρικό σημείο.

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις μπορούν να εφαρμόσουν τα ακόλουθα προστατευτικά μέτρα για να ενισχυθεί η ανίχνευση και η υποβολή έκθεσης των απειλών μέσω της χρήσης συναγερμών ασφάλειας και των συστημάτων επικοινωνιών:

- Σε κάθε σημείο πρόσβασης της εγκατάστασης, να παρέχονται μέσα επικοινωνίας με την αστυνομία, τον έλεγχο ασφάλειας, ή ένα κέντρο

διαδικασιών έκτακτης ανάγκης (π.χ., τηλέφωνα, κινητά τηλέφωνα και φορητά ραδιόφωνα)

- Παροχή ενός εφεδρικού τρόπου επικοινωνίας.
- Συνήθης εξέταση των συστημάτων επικοινωνιών.

Οι εγκαταστάσεις επικίνδυνων φορτίων πρέπει να παρέχουν μια εναλλακτική ή ανεξάρτητη πηγή ενέργειας για τα συστήματα ασφάλειας και επικοινωνιών. (13)

2.2 Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (SUA) και του Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.

2.2.1 Γενικά

Οι ανησυχίες που αφορούσαν τις παράνομες πράξεις εναντίον της ασφάλειας των πλοίων και της ασφάλειας των επιβατών αυξήθηκαν κατά τη δεκαετία του 1980, κυρίως λόγω περιστατικών όπως απαγωγής πληρωμάτων, πειρατείας ή εκρήξεων εντός πλοίων λόγω εκρηκτικών υλικών, όπου είχαν ως συνέπεια την απειλή, τραυματισμό ή θάνατο των επιβατών.

Τον Νοέμβριο του 1986, το θέμα εξετάστηκε από την 14^η Συνέλευση του IMO και προτάθηκε από τις ΗΠΑ να παρθούν προληπτικά μέτρα για τέτοιου είδους πράξεις από τον IMO. Η Συνέλευση επικύρωσε το ψήφισμα A.584(14) με τίτλο «Μέτρα πρόληψης των παράνομων πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, των επιβατών, και των πληρωμάτων» (Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew). Στη συνέχεια, το 1986, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) εξέδωσε εγκύκλιο (MSC/Circ. 443) σχετικά με τα Μέτρα πρόληψης παράνομων πράξεων κατά των επιβατών και των πληρωμάτων επί πλοίων. Τον Νοέμβριο του 1986, οι κυβερνήσεις Αυστρίας, Αιγύπτου και Ιταλίας πρότειναν στον IMO να δημιουργήσει μία σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων στη θάλασσα που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και την ασφάλεια προσώπων και περιουσίας καθώς και επηρεάζουν σοβαρά τη ομαλή λειτουργία των ναυτιλιακών υπηρεσιών και έτσι προκαλούν σοβαρή ανησυχία στην διεθνή κοινότητα.

Απόρροια των παραπάνω ήταν η υιοθέτηση της Σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας (SUA Convention) το Μάρτιο του 1988 στη Ρώμη. Σκοπός της σύμβασης είναι η εξασφάλιση ότι θα ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα κατά των ατόμων που διαπράττουν παράνομες ενέργειες εναντίον πλοίων. Οι ενέργειες αυτές περιλαμβάνουν την κατάσχεση πλοίων δια της βίας, πράξεις βίας εναντίον προσώπων πάνω στο πλοίο και τοποθέτηση συσκευών πάνω στο

πλοίο με σκοπό τη καταστροφή ή τη βλάβη του. Επίσης, η Σύμβαση υποχρεώνει τα συμβαλλόμενα κράτη να εκδίδουν ή και να διώκουν τους παραβάτες.

Η Σύμβαση του 1988 και το σχετικό Πρωτόκολλο δέχτηκαν σημαντικές τροποποιήσεις το 2005 κατά τη διάρκεια της Διπλωματικής Διάσκεψης για την αναθεώρηση των Συνθηκών στις ΗΠΑ. Οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν με τη μορφή πρωτοκόλλων στην σύμβαση SUA.

Παρακάτω, αναφέρονται αναλυτικά τα άρθρα της Σύμβασης SUA καθώς και του Πρωτοκόλλου. (23)

2.2.2 Διεθνής Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (SUA)

Τα Συμβαλλόμενα μέρη της παρούσας Σύμβασης:

ΈΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΙΝ τον σκοπό και τις αρχές του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, σχετικά με τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφαλείας και την προαγωγή των φιλικών σχέσεων και της συνεργασίας μεταξύ των Κρατών,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι ο καθένας έχει δικαίωμα στη ζωή, την ελευθερία και την ασφάλεια του προσώπου του, όπως αυτό ορίζεται από την Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και του Διεθνούς Συμφώνου περί αστικών και πολιτικών δικαιωμάτων,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ΟΤΙ ΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙ ΣΟΒΑΡΑ η γρήγορη εξάπλωση σε παγκόσμιο επίπεδο, των τρομοκρατικών πράξεων όλων των μορφών, οι οποίες βάζουν σε κίνδυνο ή προσβάλλουν αθώες ανθρώπινες ζωές, βάζοντας σε κίνδυνο τις θεμελιώδεις ελευθερίες και πλήττοντας σοβαρά την αξιοπρέπεια των ατόμων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΙΝ πως οι παράνομες πράξεις εναντίον της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας βάζουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσώπων και πραγμάτων, επηρεάζουν σοβαρά τη λειτουργία ναυτιλιακών υπηρεσιών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη των λαών της υφελίου σε ότι αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,

ΘΕΩΡΩΝΤΑΣ ότι τέτοιες πράξεις απασχολούν σοβαρά το σύνολο της διεθνούς κοινότητας,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΕΙΣΘΕΙ ότι είναι επείγουσα ανάγκη να αναπτυχθεί διεθνής συνεργασία μεταξύ Κρατών σε ότι αφορά την επιπόνηση και υιοθέτηση

αποτελεσματικών μέτρων και διαδικασιών για την πρόληψη όλων των παράνομων πράξεων οι οποίες στρέφονται κατά της ναυσιπλοΐας, και για τη δίωξη και τιμωρία των δραστών αυτών των πράξεων,

ΥΠΕΝΘΙΜΙΖΟΝΤΑΣ την υπ' αριθ. 40/61 απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών στις 9 Δεκεμβρίου 1985, με την οποία «καλούνται όλα τα Κράτη, μονομερώς ή σε συνεργασία με τα υπόλοιπα κράτη, καθώς και με τα αρμόδια όργανα των Ηνωμένων Εθνών, να συμβάλλουν στον προοδευτικό περιορισμό των αιτιών της διεθνούς τρομοκρατίας οι οποίες υποβόσκουν και να αποδώσουν ιδιαίτερη προσοχή σε όλες τις περιπτώσεις συμπεριλαμβανομένων και του αποικισμού, ρατσισμού και κάθε περίπτωση που είναι αποτέλεσμα μαζικών και πρόδηλων παραβιάσεων των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των θεμελιωδών ελευθεριών και ελευθεριών που σχετίζονται με πράξεις διεθνούς τρομοκρατίας και οι οποίες θα μπορούσαν να βάλουν σε κίνδυνο τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια»,

ΥΠΕΝΘΙΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ότι με την υπ' αριθμ. 40/61 απόφαση «καταδικάζει κατηγορηματικά ως εγκληματικές όλες τις πράξεις, μεθόδους ή πρακτικές τρομοκρατίας, όπου και αν αυτές πραγματοποιούνται και όποιοι και αν είναι οι δράστες αυτών των πράξεων, ειδικά αυτών που βάζουν σε κίνδυνο τις φιλικές μεταξύ Κρατών σχέσεις και την ασφάλεια τους»,

ΥΕΝΘΙΜΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ, ότι με την υπ' αριθμ. 40/61 απόφαση, ο ΙΜΟ εκλήθη για να «μελετήσει το πρόβλημα της τρομοκρατίας η οποία ασκείται πάνω σε πλοίο ή εναντίον πλοίου για τη διατύπωση προτάσεων ως προς τα μέτρα που κρίνονται αναγκαία»,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την υπ' αριθμ. Α 584 (14) απόφαση της 20^{ης} Νοεμβρίου 1985, της Συνέλευσης του ΙΜΟ ο οποίος ζητούσε να ορισθούν μέτρα για την πρόληψη των παράνομων πράξεων, οι οποίες βάζουν σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και την ασφάλεια των επιβατών και πληρώματος πάνω σε αυτό,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι η παρούσα Σύμβαση δεν αφορά πράξεις από το πλήρωμα, οι οποίες προκύπτουν από τη συνήθη πάνω στο πλοίο πειθαρχεία,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι επιθυμούν να συνεχίσουν να μελετούν τους κανόνες και τις προδιαγραφές που είναι σχετικές με την πρόληψη και τον έλεγχο των παράνομων πράξεων εναντίον των πλοίων και των προσώπων που βρίσκονται πάνω σε αυτά τα πλοία, τροποποιώντας τες όπως κρίνεται απαραίτητο σημειώνοντας τα μέτρα για την πρόληψη των παράνομων πράξεων κατά των επιβατών και

πληρωμάτων πλοίων, μέτρα τα οποία προτείνονται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ,

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ότι τα ζητήματα που δεν ρυθμίζονται δια της παρούσης Σύμβασεως θα συνεχίσουν να διέπονται από το διεθνές δίκαιο,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι απαραίτητο, όλα τα Κράτη να τηρήσουν αυστηρά τους κανόνες και τις αρχές του διεθνούς δικαίου στον αγώνα για την πάταξη των παράνομων πράξεων κατά της ναυσιπλοΐας, (2,14)

ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης, «πλοίο» θα ονομάζεται κάθε σκάφος οποιουδήποτε τύπου, το οποίο δεν είναι μόνιμα προσδεμένο στο βυθό της θάλασσας και με το οποίο εννοούνται τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, τα βυθιζόμενα σκάφη ή κάθε άλλο πλωτό σκάφος. (2,14)

Άρθρο 2

Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται:

- a) Στα πολεμικά πλοία
- b) Σε κρατικά πλοία ή πλοία που εκμεταλλεύεται ένα κράτος, όταν τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται ως βοηθητικά πολεμικά πλοία ή για τελωνειακούς ή αστυνομικούς σκοπούς
- c) Σε παροπλισμένα πλοία ή πλοία που έχουν αποσυρθεί από τη ναυσιπλοΐα

Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν επηρεάζει την ασυλία της οποίας χαίρουν τα πολεμικά και τα λοιπά κρατικά πλοία τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς. (2,14)

Άρθρο 3

1. Ποινική παράβαση διαπράττει κάθε πρόσωπο το οποίο παράνομα και σκόπιμα:

- a) Μέσω βίας ή την απειλή βίας καταλαμβάνει το πλοίο ή ασκεί έλεγχο σε αυτό ή

- b) Προβαίνει σε πράξη βίας εναντίον προσώπου πάνω σε πλοίο, εφόσον αυτή η πράξη θα μπορούσε να βάλει σε κίνδυνο την ασφάλεια του εν λόγω πλοίου εν πλω ή
 - c) Καταστρέφει πλοίο ή επιφέρει ζημιά στο εν λόγω πλοίο ή στο φορτίο, από την οποία προκύπτει ή μπορεί να προκύψει κίνδυνος σε ότι αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα αυτού του πλοίου ή
 - d) Τοποθετεί, με οποιονδήποτε τρόπο, πάνω σε πλοίο συσκευή ή ουσία η οποία μπορεί να προκαλέσει την καταστροφή του πλοίου, οποιαδήποτε ζημιά στο πλοίο ή το φορτίο όπου θέτει ή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή
 - e) Καταστρέφει ή επιφέρει σοβαρές ζημιές στις συσκευές ναυσιπλοΐας του πλοίου ή εμποδίζει σοβαρά τη λειτουργία τους, εφόσον οποιαδήποτε τέτοια πράξη μπορεί να βάλει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή
 - f) Διαβιβάζει πληροφορίες τι οποίες γνωρίζει ότι είναι ψευδείς βάζοντας έτσι σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου ή
 - g) Τραυματίζει ή δολοφονεί πρόσωπο, μέσω οποιασδήποτε παράβασης που προβλέπεται από τα εδάφια 1 έως 6, είτε αυτή πραγματοποιήθηκε είτε έγινε απόπειρα πραγματοποίησής της.
- (2,14)

2. Τελεί επίσης αξιόποινη παράβαση κάθε πρόσωπο το οποίο:

- a) Αποπειράται να τελέσει οποιαδήποτε από τις παραβάσεις που προβλέπονται από την παράγραφο 1, ή
- b) Προτρέπει άλλο πρόσωπο να τελέσει οποιαδήποτε παράβαση από εκείνες που προβλέπονται στην παράγραφο 1, εφόσον αυτή η παράβαση πράγματι τελείται ή είναι με οποιονδήποτε τρόπο συνεργός του προσώπου το οποίο τελεί οποιαδήποτε τέτοια παράβαση, ή
- c) Απειλεί ότι θα πραγματοποιήσει οποιαδήποτε παράβαση από εκείνες που προβλέπονται στα εδάφια 2,3 και 5 της παρ. 1, εφόσον οποιαδήποτε τέτοια απειλή μπορεί να βάλει σε κίνδυνο την ασφαλή ναυσιπλοΐα το εν λόγω πλοίου, ανεξάρτητα από το εάν η εν λόγω απειλή συνδυάζεται ή όχι, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, με

πράξη η οποία προσβλέπει στον πειθαναγκασμό φυσικού ή νομικού προσώπου να τελέσει ή να απέχει από την εκτέλεση κάποιας πράξης. (2,14)

Άρθρο 4

1. Η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται στη περίπτωση που το πλοίο ναυσιπλοεί ή είναι προγραμματισμένο να πλεύσει σε ύδατα ή δια μέσου υδάτων ή από ύδατα τα οποία βρίσκονται εκτός από το εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων ενός κράτους ή από τα παράπλευρα όρια των χωρικών υδάτων με τα παρακείμενα κράτη.

2. Στις περιπτώσεις όπου η Σύμβαση δεν είναι εφαρμόσιμη σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι διατάξεις της εφαρμόζονται αυτομάτως εφόσον ο δράστης ή ο ύποπτος της παραβάσεως ανακαλυφθεί μέσα στην επικράτεια Συμβαλλόμενου Κράτους άλλου που αναφέρεται στη παράγραφο 1. (2,14)

Άρθρο 5

Κάθε Κράτος μέλος καταστέλλει τις προβλεπόμενες από το άρθρο 3 παραβάσεις με κατάλληλες ποινές, οι οποίες λαμβάνουν υπόψιν την σοβαρότητα των παραβάσεων αυτών. (2,14)

Άρθρο 6

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ενάσκηση της δικαιοδοσίας του σε ό,τι αφορά τις παραβάσεις, που προβλέπονται από το άρθρο 3, όταν η παράβαση διαπράττεται:

- a) Εναντίον ή πάνω σε πλοίο, το οποίο κατά τον χρόνο που διαπράττεται η παράβαση, πλέει υπό τη σημαία του Κράτους αυτού, ή
- b) Στο έδαφος του Κράτους αυτού, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών υδάτων αυτού, ή
- c) Από κάποιον υπήκοο του εν λόγω Κράτους.

2. Το Συμβαλλόμενο μέλος μπορεί επίσης να καθιερώσει τη δικαιοδοσία του σε οποιαδήποτε από τις εν λόγω παραβάσεις:

- a) Όταν τελείται από πρόσωπο το οποίο είναι άπατρις και έχει τη συνήθη κατοικία του Κράτος αυτό, ή
- b) Όταν, κατά την τέλεση αυτής, κάποιος υπήκοος του εν λόγω Κράτους αιχμαλωτίστηκε, απειλήθηκε, τραυματίστηκε ή φονεύθηκε ή

c) Όταν τελέσθηκε με το σκοπό να πειθαναγκασθεί το εν λόγω Κράτος να διαπράξει κάποια πράξη ή να απέχει από αυτήν.

3.Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με σκοπό να ενασκήσει τη δικαιοδοσία του στις περιπτώσεις, που αναφέρονται στην παράγραφο 2, θα πρέπει να ειδοποιεί τον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ. Εάν το εν λόγω Συμβαλλόμενο Κράτος καταργεί στη συνέχεια τη νομοθεσία αυτή, το αναφέρει στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ.

4.Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με σκοπό να ενασκήσει τη δικαιοδοσία του σε ότι αφορά τις παραβάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 3 στη περίπτωση που ο εικονιζόμενος δράστης της παραβάσεως βρίσκεται στο έδαφος του και στην περίπτωση που το εν λόγω Κράτος δεν τον εκδίδει σε ένα από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, τα οποία καθιέρωσαν τη δικαιοδοσία τους, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

5.Η παρούσα Σύμβαση δεν αποκλείει οποιαδήποτε δικαιοδοσία που ασκείται σύμφωνα με τη εσωτερική νομοθεσία. (2,14)

Άρθρο 7

1.Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πάνω στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο δράστης ή ο ύποπτος δράστης της παράβασης, εφόσον θεωρεί ότι οι περιστάσεις το επιβάλλουν, εξασφαλίζει την κράτηση του προσώπου αυτού ή παίρνει κάθε άλλο μέτρο για να εξασφαλίσει την παρουσία του. Αυτή η κράτηση και τα μέτρα αυτά πρέπει να είναι σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Κράτους και δεν μπορούν να διατηρηθούν παρά μόνο για το αναγκαίο διάστημα για την έναρξη της ποινικής δίωξης ή της διαδικασίας έκδοσης.

2.Το εν λόγω Κράτος οφείλει να διενεργήσει αμέσως, σύμφωνα με τη νομοθεσία του, προανάκριση για να εξακριβώσει τα πραγματικά γεγονότα.

3.Κάθε πρόσωπο εναντίον του οποίου ελήφθησαν τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θα δικαιούται:

- a) Να επικοινωνήσει χωρίς καθυστέρηση με τον κοντινότερο αρμόδιο εκπρόσωπο του Κράτους, του οποίου έχει την ιθαγένεια ή διαφορετικά δικαιούται τέτοια επικοινωνία ή αν είναι άπατρις με το Κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου έχει τη συνήθη του διαμονή,
- b) Να δεχθεί την επίσκεψη ενός αντιπροσώπου του εν λόγω Κράτους.

4. Τα δικαιώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 θα ασκούνται ανάλογα και σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του Κράτους, στο έδαφος του οποίου βρίσκεται ο δράστης ή ο ύποπτος της παράβασης, με τον όρο ότι οι προαναφερθέντες νόμοι και κανονισμοί θα μπορούν να έχουν πλήρη εφαρμογή για τους σκοπούς για τους οποίους τα δικαιώματα αυτά παρέχονται σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Κράτος θέτει σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ένα πρόσωπο υπό κράτηση, θα γνωστοποιεί αμέσως στα Κράτη τα οποία καθιέρωσαν τη δικαιοδοσία τους, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 6, καθώς και οποιαδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο κράτος, εφόσον κρίνει σκόπιμο, ότι το πρόσωπο αυτό βρίσκεται υπό κράτηση και τις περιστάσεις στις οποίες θεωρήθηκε αναγκαία η κράτηση του. Το Κράτος το οποίο κάνει την προκαταρκτική ανάκριση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, θα ανακοινώσει χωρίς καθυστέρηση τα πορίσματά του στα πιο πάνω Κράτη και θα δηλώσει, εάν προτίθεται να ασκήσει τη δικαιοδοσία του. (2,14)

Άρθρο 8

1. Ο καπετάνιος πλοίου ενός Συμβαλλόμενου Κράτους («Κράτος της σημαίας») μπορεί να παραδώσει στις Αρχές οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Κράτη («Κράτος της αποδέκτης») κάθε πρόσωπο για το οποίο έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι τέλεσε μία από τις προβλεπόμενες από το άρθρο 3.

2. Το Κράτος σημαίας επιλαμβάνεται ώστε ο καπετάνιος του πλοίου πάνω στο οποίο βρίσκεται κάποιο πρόσωπο, το οποίο προτίθεται να παραδώσει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1, να μπορεί να γνωστοποιήσει, αμέσως μόλις είναι εφικτό, και εάν είναι δυνατόν πριν από την είσοδο στα χωρικά ύδατα του Κράτους-αποδέκτη, στις Αρχές του Κράτους-αποδέκτη την πρόθεση του να παραδώσει το πρόσωπο αυτό και τους λόγους για την ενέργεια του αυτή.

3. Το Κράτος-αποδέκτης θα αποδέχεται την παράδοσή του πιο πάνω προσώπου, εκτός εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι η Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις στις οποίες θεωρήθηκε αναγκαία η παράδοση, και θα ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7. Κράτος που αρνείται να δεχθεί πρόσωπο οφείλει να διατυπώνει τους λόγους για την άρνηση του.

4. Το Κράτος της σημαίας θα επιλαμβάνεται, ώστε ο καπετάνιος του πλοίου του να μπορεί να γνωστοποιεί στις αρχές του Κράτους-αποδέκτη τα στοιχεία που έχει στη διάθεση του και που είναι σχετικά με την εικονιζόμενη παράβαση.

5.Κράτος-αποδέκτης που αποδέχτηκε την παράδοση προσώπου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.3,θα μπορεί με τη σειρά του να ζητά από το Κράτος της Σημαίας την αποδοχή της παράδοσης του προσώπου αυτού. Το Κράτος της σημαίας θα εξετάζει το αίτημα αυτό και εάν το αποδεχθεί, θα ενεργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7. Άρνηση αποδοχής κάποιου προσώπου θα πρέπει να είναι αιτιολογημένη. (2,14)

Άρθρο 9

Καμία διάταξη της παρούσας Σύμβασης δεν μπορεί να προσβάλλει με οποιονδήποτε τρόπο τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, που είναι σχετικοί με την άσκηση της δικαιοδοσίας των Κρατών σε ότι αφορά την έρευνα ή την τέλεση πάνω σε πλοίο, τα οποία δεν πλέουν υπό την σημαία τους. (2,14)

Άρθρο 10

1.Το Συμβαλλόμενο Κράτος στην επικράτεια του οποίου ανακαλύφθηκε και κρατείται ο δράστης ή ο ύποπτος της παράβασης, στις περιπτώσεις όπου εφαρμόζεται το άρθρο 6, εφόσον δεν εκδίδει αυτόν, υποχρεούται δίχως καθυστέρηση και καμία εξαίρεση και ανεξάρτητα από το εάν η παράβαση τελέσθηκε ή όχι στην επικράτεια του, να υποβάλλει την υπόθεση στις αρμόδιες αρχές του, με σκοπό την ποινική δίωξη και με διαδικασία σύμφωνα με τους νόμους του Κράτους αυτού. Οι Αρχές αυτές θα πάρουν την απόφαση τους σαν να επρόκειτο για παράβαση σοβαρής φύσης κοινού δικαίου, σύμφωνα με τη νομοθεσία του Κράτους αυτού.

2.Κάθε πρόσωπο εναντίον του οποίου έχει ασκηθεί δίωξη για μια από τις παραβάσεις που προβλέπονται στο άρθρο θα έχει εγγυημένη και δίκαιη μεταχείριση σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και θα απολαμβάνει όλα τα δικαιώματα και τις εγγυήσεις, που προβλέπονται για μια τέτοια διαδικασία από τους νόμους του Κράτους στο έδαφος του οποίου βρίσκεται αυτός. (2,14)

Άρθρο 11

1.Οι παραβιάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 3 θα θεωρηθούν αυτοδίκαια ως παραβιάσεις, που υπόκεινται σε έκδοση σε οποιαδήποτε συνθήκη περί εκδόσεως, που έχει συναφθεί μεταξύ των Συμβαλλόμενων Κρατών. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμπεριλάβουν αυτές τις παραβάσεις ως παραβάσεις, που υπόκεινται σε έκδοση, σε κάθε συνθήκη περί εκδόσεως, που έχει υπογραφεί από αυτά.

2.Εάν ένα από τα Συμβαλλόμενα Κράτη το οποίο εξαρτά την έκδοση από την ύπαρξη σύμβασης, δεχθεί αίτηση έκδοσης από άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος με το οποίο δεν συνδέεται με συνθήκη έκδοσης, το Κράτος που ζητά την έκδοση, σε σχέση με τις παραβάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 3. Η έκδοση θα υπόκειται στους υπόλοιπους όρους που προβλέπονται από το δίκαιο του Συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο απευθύνεται η αίτηση.

3.Τα Συμβαλλόμενα Κράτη, που δεν υποχρεούνται σε έκδοση βάσει υπάρχουσας συνθήκης, θα αναγνωρίσουν τις παραβάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 3, ως παραβάσεις που υπόκεινται σε έκδοση, με τους όρους που προβλέπονται από το δίκαιο του Κράτους στο οποίο απευθύνεται η αίτηση.

4.Εάν είναι αναγκαίο, μεταξύ των Συμβαλλομένων Κρατών, οι παραβάσεις του άρθρου 3 θεωρούνται για έκδοση να έχουν τελεσθεί, όχι μόνο στον τόπο όπου διαπράχθηκαν, αλλά επίσης και στον τόπο όπου καθιερώνει τη δικαιοδοσία του το Συμβαλλόμενο Κράτος που ζητά την έκδοση.

5.Συμβαλλόμενο Κράτος, το οποίο δέχεται περισσότερες από μία αιτήσεις έκδοσης εκ μέρους των Κρατών τα οποία έχουν καθιερώσει τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 και το οποίο αποφασίζει την επιλογή του Κράτους στο οποίο θα οφείλει να εκδοθεί ο δράστης ή ο ύποπτος, τα συμφέροντα και τις ευθύνες του Συμβαλλόμενου Κράτους υπό σημαία του οποίου έπλεε το πλοίο κατά το χρόνο της τέλεσης της παράβασης.

6.Το Κράτος όταν εξετάζει αίτηση έκδοσης του υπόπτου δράστη, η οποία είναι σύμφωνη με την παρούσα Σύμβαση, θα πρέπει να γνωρίζει εάν το εν λόγω πρόσωπο μπορεί να ασκήσει, στο κράτος που ζητά την έκδοση του, τα δικαιώματά του, όπως αυτά ορίζονται στην παρ. 3 του άρθρου 7.

7.Σε ότι αφορά τις παραβιάσεις που έχουν ορισθεί στην παρούσα Σύμβαση, οι διατάξεις που προβλέπονται σε όλες τις συνθήκες και συμφωνίες περί έκδοσης που συνάφθηκαν μεταξύ των Συμβαλλόμενων Κρατών, μπορούν να τροποποιηθούν μεταξύ των Συμβαλλόμενων Κρατών, εφόσον αυτές είναι ασύμβατες με την παρούσα Σύμβαση (2,14)

Άρθρο 12

1.Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα παρέχουν αμοιβαία την πιο ευρεία δικαστική διαδρομή σε κάθε ποινική διαδικασία που είναι σχετική με τις παραβάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 3, συμπεριλαμβανομένης και της παροχής αποδείξεων, τις οποίες διαθέτουν, αναγκαίων για την εν γένει διαδικασία.

2. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη εκπληρούν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρ.1, σύμφωνα με κάθε συνθήκη περί αμοιβαίας δικαστικής συνδρομής, η οποία είναι δυνατό να υπάρχει μεταξύ τους. Στην περίπτωση όπου υφίσταται τέτοια συνθήκη, τα Συμβαλλόμενα Κράτη παρέχουν αμοιβαία την εν λόγω δικαστική συνδρομή, σύμφωνα με τις εσωτερικές τους νομοθεσίες. (2,14)

Άρθρο 13

1. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα συνεργαστούν για την πρόληψη των παραβάσεων που προβλέπονται από το άρθρο 3 και ιδιαίτερα:

- a) Θα πάρουν όλα τα δυνατά μέτρα της πρόληψης προπαρασκευών στα εδάφη τους για την εκτέλεση τέτοιων παραβάσεων μέσα ή έξω από το έδαφος τους.
- b) Θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σύμφωνα με τις διατάξεις των εσωτερικών τους νομοθεσιών και θα συντονίζουν τη λήψη διοικητικής ή άλλης φύσης μέτρων, τα οποία κρίνουν αναγκαία για την πρόληψη εκτέλεσης τέτοιων παραβάσεων που προβλέπονται από το άρθρο 3.

2. Εάν το ταξίδι του πλοίου καθυστερήσει ή διακοπεί από την τέλεση μιας από τις προβλεπόμενες από το άρθρο 3 παραβάσεις, κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος μέσα στην επικράτεια του οποίου ευρίσκεται το πλοίο, οι επιβάτες ή το πλήρωμα, οφείλει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προς αποφυγή ανάρμοστης κράτησης ή καθυστέρησης του πλοίου και των επιβατών, του πληρώματος και του φορτίου πάνω σε αυτό. (2,14)

Άρθρο 14

Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος το οποίο έχει λόγους να πιστεύει ότι πρόκειται να τελεστεί μια από τις παραβάσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, παρέχει σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο, το ταχύτερο δυνατόν, κάθε χρήσιμη πληροφορία την οποία κατέχει στα Κράτη τα οποία πιστεύει ότι είναι Κράτη που καθιέρωσαν τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με άρθρο 6. (2,14)

Άρθρο 15

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος, σύμφωνα με το εσωτερικό του δίκαιο, αναφέρει, το συντομότερο δυνατόν, στο Γενικό Γραμματέα κάθε σχετική χρήσιμη πληροφορία που κατέχει σε ότι αφορά:

- a) Τις συνθήκες παράβασης

- b) Τα μέτρα που ελήφθησαν κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 13
- c) Τα μέτρα που ελήφθησαν αναφορικά με το δράστη ή τον ύποπτο της παράβασης, και ειδικότερα, τα αποτελέσματα οποιασδήποτε διαδικασίας έκδοσης ή άλλης νομικής διαδικασίας.

2. Το Συμβαλλόμενων Κράτος όπου ασκήθηκε ποινική δίωξη εναντίον του εικαζόμενου δράστη της παράβασης, θα ανακοινώσει σύμφωνα με την εσωτερική του νομοθεσία το τελικό αποτέλεσμα της διαδικασίας προς το Γενικό Γραμματέα.

3. Ο Γενικός Γραμματέας θα διαβιβάσει τις πληροφορίες που του ανακοινώθηκαν, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2, προς όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη, τα Μέλη του ΙΜΟ, τα άλλα ενδιαφερόμενα Κράτη και τους αρμόδιους διεθνείς διακυβερνητικούς οργανισμούς. (2,14)

Άρθρο 16

1. Κάθε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Κρατών, που αφορά στην ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, η οποία δεν μπορεί να διευθετηθεί μέσα σε λογική προθεσμία με διαπραγματεύσεις, θα υποβάλλεται με αίτηση του ενός από αυτά σε διαιτησία. Εάν μέσα σε έξι μήνες δεν συμφωνήσουν σχετικά με την οργάνωση της διαιτησίας, οποιοδήποτε από τα μέρη αυτά μπορεί να υποβάλλει τη διαφωνία στο Δικαστήριο της Διεθνούς Δικαιοσύνης με αίτηση σύμφωνα με το καταστατικό του Δικαστηρίου.

2. Κάθε Κράτος μπορεί κατά την υπογραφή, επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση της παρούσας Σύμβασης ή κατά την προσχώρηση σε αυτή, να δηλώσει ότι δεν θεωρεί ότι δεσμεύεται με οποιαδήποτε διάταξη ή με όλες τις διατάξεις της παρ. 1.

3. Οποιαδήποτε Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει διατυπώσει επιφύλαξη, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2, μπορεί οποτεδήποτε να αποσύρει την επιφύλαξη αυτή με γνωστοποίηση που να απευθύνεται προς το Γενικό Γραμματέα. (2,14)

Άρθρο 17 –22

Στα άρθρα αυτά ορίζονται τεχνικές λεπτομέρειες όπως ο τόπος και ημερομηνία κύρωσης, χρόνος που θα τεθεί σε ισχύ, χρόνος και προϋποθέσεις καταγγελίας της Σύμβασης, συνθήκες τροποποίησης της, υποχρεώσεις Γενικού Γραμματέα ΙΜΟ κ.ά. (2,14)

2.2.3 Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.

Τα Κράτη μέλη στο παρόν Πρωτόκολλο
ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΗΔΗ στην Σύμβαση περί καταστολής παράνομων
πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι οι λόγοι για τους οποίους η Σύμβαση αναπτύχθηκε
ισχύουν και για τις σταθερές εγκαταστάσεις στην υφαλοκρηπίδα,

ΛΑΜΒΑΝΩΝΤΑΣ ΥΠΟΨΙΝ τις διατάξεις της εν λόγω Σύμβασης,

ΒΕΒΑΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι τα ζητήματα που δεν ρυθμίζονται από το παρόν
Πρωτόκολλο θα συνεχίσουν να διέπονται από τους κανόνες και τις αρχές του γενικού
διεθνούς δικαίου. (2,14)

ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΗΣΕΙ για τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

1.Οι διατάξεις των άρθρων 5 και 7 και αυτές των άρθρων 10 έως 16 της
Σύμβασης για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της
ναυσιπλοΐας (που θα καλείται «Σύμβαση» από εδώ και πέρα) εφαρμόζονται
τηρουμένων των αναλογιών και στις προβλεπόμενες από άρθρο 2 του παρόντος
Πρωτοκόλλου παραβάσεις όταν οι παραβάσεις αυτές διαπράττονται επί ή κατά
σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.

2.Στις περιπτώσεις που το παρόν Πρωτόκολλο δεν είναι εφαρμόσιμο,
σύμφωνα με την παρ.1, οι διατάξεις του είναι εν τούτοις εφαρμόσιμες εάν ο δράστης ή
ο εικονιζόμενος δράστης της παράβασης ανακαλύπτεται επί του εδάφους ενός
Κράτους Μέρους άλλου από το Κράτος στα εσωτερικά ύδατα ή στη χωρική θάλασσα
του οποίου βρίσκεται η χωρική εγκατάσταση.

3.Για τους σκοπούς του παρόντος Πρωτοκόλλου, «σταθερή εγκατάσταση»
σημαίνει τεχνητό μόνιμη εγκατάσταση ή έργο που έχει τη βάση του στο βυθό της
θάλασσας και που έχει ως σκοπό την έρευνα ή την εκμετάλλευση των
πλουτοπαραγωγικών πηγών ή άλλους οικονομικούς σκοπούς. (2,14)

Άρθρο 2

Διαπράττει ποινική παράβαση κάθε πρόσωπο που παράνομα και σκόπιμα:

- a) Καταλαμβάνει σταθερή εγκατάσταση ή ασκεί έλεγχο επ' αυτής δια της
βίας ή απειλή βίας, ή

- b) Προβαίνει σε πράξη βίας κατά προσώπου που ευρίσκεται επί μιας σταθερής εγκατάστασης, εάν η πράξη αυτή είναι φύσης που να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια εγκατάστασης, ή
- c) Καταστρέφει τη σταθερή εγκατάσταση ή προξενεί σε αυτή βλάβη από την οποία δύναται να προκύψει κίνδυνος στην ασφάλεια αυτής, ή
- d) Τοποθετεί ή προκαλεί την με οποιονδήποτε τρόπο τοποθέτηση επί σταθερής εγκατάστασης συσκευής ή ουσίας, η οποία δυνατό να καταστρέψει τη σταθερή εγκατάσταση ή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της, ή
- e) Τραυματίζει ή φονεύει κάθε πρόσωπο, όταν τα γεγονότα αυτά συνδέονται με μια από τις προβλεπόμενες στα εδάφια 1 έως 4 παραβάσεις, ανεξαρτήτως του αν αυτή διαπράχθηκε ή υπήρξε απόπειρα διαπράξεως αυτής.

2. Τελεί ποινική παράβαση επίσης κάθε πρόσωπο που:

- a) Αποπειράται να τελέσει μια από τις προβλεπόμενες στην παρ.1 παραβάσεις,
- b) Παρακινεί άλλο πρόσωπο να τελέσει μια από αυτές τις παραβάσεις, εάν η παράβαση πράγματι τελείται, ή εάν είναι καθ' οποιονδήποτε τρόπο συνεργός του προσώπου που τελεί τέτοια παράβαση, ή
- c) Απειλεί ότι θα τελέσει μια οποιαδήποτε εκ των προβλεπόμενων στα εδάφια 2 και 3 της παρ.1 παραβάσεων, εάν η απειλή αυτή είναι φύσης που να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της σταθερής εγκατάστασης, ανεξαρτήτως του εάν η εν λόγω απειλή συνδυάζεται ή όχι σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, με μέτρο που προβλέπει στην παρεμπόδιση φυσικού ή νομικού προσώπου να τελέσει ή να απέχει της τέλεσης μιας τέτοιας πράξης. (2,14)

Άρθρο 3

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ενάσκηση της δικαιοδοσίας του επί των παραβάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 2 όταν η παράβαση τελείται:

- a) Κατά ή επί της σταθερής εγκατάστασης όταν αυτή ευρίσκεται στην υφαλοκρηπίδα του Κράτους αυτού, ή

b) Από υπήκοο του Κράτους αυτού

2.Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί επίσης να ενασκήσει την δικαιοδοσία του επί μιας οποιασδήποτε των παραβάσεων αυτών:

- a) Όταν αυτή τελείται υφ' ενός απάτριδος προσώπου το οποίο έχει τη συνήθη διαμονή του στο Κράτος αυτό
- b) Όταν, κατά το χρόνο διάπραξης της, κρατείται, απειλείται, τραυματίζεται ή φονεύεται υπήκοος του Κράτους αυτού, ή
- c) Όταν διαπράττεται με σκοπό να εμποδίσει το Συμβαλλόμενο Κράτος να τελέσει οποιαδήποτε πράξη ή να απέχει αυτής.

3.Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος που καθιέρωσε τη δικαιοδοσία του για τις αναφερόμενες στην παρ.2 περιπτώσεις κοινοποιεί αυτό στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ. Εάν το εν λόγω Συμβαλλόμενο Κράτος καταργήσει στο μέλλον τη νομοθεσία αυτήν, κοινοποιεί τούτο στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την ενάσκηση της δικαιοδοσίας του επί των προβλεπόμενων στο άρθρο 2 παραβάσεων στις περιπτώσεις που ο εικονιζόμενος δράστης της παράβασης ευρίσκεται επί του εδάφους του και δεν τον εκδίδει σε ένα εκ των Συμβαλλόμενων Κρατών που έχουν καθιερώσει τη δικαιοδοσία τους σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

5.Το παρόν Πρωτόκολλο δεν αίρει ουδεμία ποινική δικαιοδοσία που ενασκείται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. (2,14)

Άρθρο 4

Ουδεμία διάταξη του παρόντος Πρωτοκόλλου και κατ' ουδένα τρόπο επηρεάζει τους κανόνες του διεθνούς δικαίου περί σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα. (2,14)

Άρθρο 5 - 10

Στα άρθρα αυτά ορίζονται τεχνικές λεπτομέρειες όπως ο τόπος και ημερομηνία κύρωσης, χρόνος που θα τεθεί σε ισχύ, χρόνος και προϋποθέσεις καταγγελίας του Πρωτοκόλλου, συνθήκες τροποποίησης, υποχρεώσεις Γενικού Γραμματέα ΙΜΟ και λιμενικού σώματος κ.ά. (2,14)

2.2.4 Τροποποιήσεις SUA και Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εγκαταστάσεων στην υφαλοκρηπίδα.

Η Σύμβαση του 1988 και Πρωτόκολλο τροποποιήθηκαν σε ένα Διπλωματικό Συμβούλιο στην Αναθεώρηση των συνθηκών SUA το 2005. Οι τροποποιήσεις ενσωματώθηκαν στην αρχική Σύμβαση με τη μορφή Πρωτοκόλλων. Οι σημαντικότερες τροποποιήσεις περιλαμβάνουν:

Μεταξύ των παράνομων πράξεων που καλύπτονται από τη Σύμβαση SUA στο Άρθρο 3 είναι η κατάσχεση πλοίων με βία, πράξεις βίας κατά προσώπων επί πλοίων και η τοποθέτηση συσκευών επί του πλοίου, τα οποία ενδέχεται να καταστρέψουν ή να τα βλάψουν. Το Πρωτόκολλο του 2005 στη Σύμβαση SUA προσθέτει ένα νέο Άρθρο 3bis το οποίο ορίζει ότι ένα άτομο διαπράττει αδίκημα σύμφωνα με τη Σύμβαση εάν το εν λόγω άτομο παρανόμως και σκοπίμως:

- Όταν ο σκοπός της πράξης, από τη φύση ή το πλαίσιο της, είναι να εκφοβίσει έναν πληθυσμό ή να αναγκάσει μια κυβέρνηση ή έναν διεθνή οργανισμό να κάνει ή να απέχει από οποιαδήποτε πράξη:
 - χρησιμοποιεί εναντίον ή πάνω σε πλοίο ή εκφορτώνει από πλοίο οποιοδήποτε εκρηκτικό, ραδιενεργό υλικό ή όπλο BCN (βιολογικά, χημικά, πυρηνικά) κατά τρόπο που προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία
 - απορρίπτει από πλοίο πετρέλαιο, υγροποιημένο φυσικό αέριο ή άλλη επικίνδυνη ή επιβλαβή ουσία, σε ποσότητα ή συγκέντρωση που προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία
 - χρησιμοποιεί ένα πλοίο κατά τρόπο που προκαλεί θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία
 - μεταφέρει σε πλοίο οποιοδήποτε εκρηκτικό ή ραδιενεργό υλικό, γνωρίζοντας ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να προκαλέσει ή να απειλήσει να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή βλάβη με σκοπό τον εκφοβισμό ενός πληθυσμού ή να αναγκάσει μια κυβέρνηση ή να κάνει ή να απέχει από κάθε πράξη

- μεταφέρει σε πλοίο οποιοδήποτε όπλο BCN, γνωρίζοντας ότι είναι όπλο BCN
- μεταφέρει κάθε υλικό προέλευσης, ειδικό σχάσιμο υλικό ή εξοπλισμό ή υλικό ειδικά σχεδιασμένο ή κατασκευασμένο για τη μεταποίηση, χρήση ή παραγωγή ειδικού σχάσιμου υλικού, γνωρίζοντας ότι πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε πυρηνική εκρηκτική δραστηριότητα ή σε οποιαδήποτε άλλη πυρηνική δραστηριότητα που δεν εμπίπτει στο πεδίο διασφαλίσεων σύμφωνα με τη συμφωνία διασφαλίσεων του IAEA (International Atomic Energy Agency) και
- μεταφέρει σε πλοίο εξοπλισμό, υλικά ή λογισμικό ή σχετική τεχνολογία που συμβάλλει σημαντικά στο σχεδιασμό, την κατασκευή ή την παράδοση όπλου BCN, με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό.

Η μεταφορά πυρηνικών υλικών δε θεωρείται αδίκημα εάν αυτά μεταφέρονται από ή προς από το έδαφος ή μεταφέρονται με άλλο τρόπο, υπό τον έλεγχο του Κράτους που είναι Συμβαλλόμενο μέρος στη Συνθήκη για τη μη Διάδοση των Πυρηνικών Όπλων (Treaty on the Non Proliferation of Nuclear Weapons) και υπό τους όρους της Συνθήκης.

Σύμφωνα με το νέο Άρθρο, ένα άτομο διαπράττει αδίκημα σύμφωνα με την Σύμβαση SUA εάν το εν λόγω πρόσωπο μεταφέρει παράνομα και σκόπιμα ένα άλλο άτομο επί του πλοίου, γνωρίζοντας ότι το πρόσωπο έχει διαπράξει πράξη που συνιστά αδίκημα σύμφωνα με την Σύμβαση SUA ή αδίκημα που ορίζεται σε οποιαδήποτε συνθήκη που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα της. Το παράρτημα παραθέτει εννέα τέτοιες συνθήκες.

Το νέο άρθρο καθιστά επίσης αδίκημα την παράνομη και σκόπιμη βλάβη ή θανάτωση οποιουδήποτε προσώπου σε σχέση με τη διάπραξη οποιουδήποτε από τα αδικήματα της Σύμβασης, την απόπειρα διάπραξης αδικήματος, τη συνέργεια, την οργάνωση ή χειραγώγηση τρίτων να διαπράξουν αδίκημα ή τη συνεισφορά στην διάπραξη αδικήματος.

Ακόμη, ένα νέο άρθρο απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να καταστεί δυνατή μια νομική οντότητα (αυτό θα μπορούσε να είναι μια εταιρεία ή ένας οργανισμός) που να επιβάλλει όταν ένα πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση του ελέγχου των εν λόγω νομικού προσώπου έχει διαπράξει αδίκημα σύμφωνα με Σύμβαση SUA.

Το άρθρο 8 της Σύμβασης SUA καλύπτει τις ευθύνες και τους ρόλους του καπετάνιου του πλοίου, του κράτους - σημαίας και του κράτους υποδοχής, όσον αφορά την παράδοση στις αρχές κάθε κράτους - μέρους οποιουδήποτε προσώπου πιστεύεται ότι διέπραξε αδίκημα βάσει της Σύμβασης SUA , συμπεριλαμβανομένων και τον αποδεικτικών στοιχείων εάν υπάρχουν.

Το νέο άρθρο 8bis, του Πρωτοκόλλου του 2005 καλύπτει τη συνεργασία και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος επιθυμεί να επιβιβαστεί σε πλοίο που φέρει τη σημαία ενός άλλου συμβαλλόμενου κράτους, όταν το αιτούν συμβαλλόμενο κράτος έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή ένα άτομο επί του πλοίου είναι, έχει ή πρόκειται να συμμετάσχει στη διάπραξη αδικήματος βάσει της Σύμβασης SUA.

Η άδεια και συνεργασία με το κράτος – σημαία απαιτούνται πριν την εν λόγω επιβίβαση. Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί να κοινοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ ότι θα επιτρέψει στο αιτούν κράτος-μέρος την άδεια επιβίβασης και έρευνας σε πλοίο εν πλω που φέρει τη σημαία του, φορτίο και άτομα, αν το πρώτο μέρος δεν απαντήσει μέσα σε τέσσερις ώρες.

Ένα Συμβαλλόμενο Κράτος μπορεί επίσης να ειδοποιήσει ότι εξουσιοδοτεί ένα αιτούν κράτος - μέρος να επιβιβασθεί και να ερευνήσει το πλοίο, το φορτίο και τα πρόσωπα επί του πλοίου και να ανακρίνει τα άτομα επί του πλοίου για να διαπιστώσει εάν ένα αδίκημα έχει ή πρόκειται να διαπραχθεί.

Η χρήση βίας πρέπει να αποφεύγεται εκτός και εάν κρίνεται απαραίτητη για την διασφάλιση της ασφάλειας του προσωπικού και των επιβατών ή περιπτώσεις στις οποίες οι υπάλληλοι παρακωλύονται στην εκτέλεση εγκεκριμένων ενεργειών.\

Το άρθρο 8bis περιλαμβάνει σημαντικές διασφαλίσεις όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος παίρνει μέτρα εναντίον ενός πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης. Οι διασφαλίσεις αυτές περιλαμβάνουν: να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, εξασφαλίζοντας ότι όλοι οι επιβάτες αντιμετωπίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ανθρώπινη αξιοπρέπεια και σύμφωνα με τα ανθρώπινα δικαιώματα, να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου του, να διασφαλίζεται ότι τα μέτρα που λαμβάνονται είναι περιβαλλοντικά ορθά, και καταβάλλονται εύλογες προσπάθειες για να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση του πλοίου.

Στο άρθρο 11, το οποίο καλύπτει τις διαδικασίες έκδοσης εγκληματιών προστέθηκε το άρθρο 11bis, το οποίο δηλώνει ότι κανένα από τα αδικήματα δεν

πρέπει να χρησιμοποιείται για σκοπούς πολιτικής δίωξης. Επιπλέον, προστέθηκε το άρθρο 11ter το οποίο αναφέρει ότι η υποχρέωση έκδοσης ή παροχή αμοιβαίας δικαστικής συνδρομής δεν χρειάζεται να ισχύει αν η αίτηση έκδοσης θεωρείται ότι έχει γίνει με σκοπό τη δίωξη ή τιμωρία ενός ατόμου λόγω της φυλής, της θρησκείας, της εθνικότητας, της εθνοτικής καταγωγής, των πολιτικών απόψεων ή του φύλου ή ότι η συμμόρφωση με το αίτημα θα προκαλέσει βλάβη στη θέση του συγκεκριμένου ατόμου για οποιονδήποτε από τους παραπάνω λόγους.

Το άρθρο 12 της Σύμβασης απαιτεί από τα Συμβαλλόμενα Κράτη να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή σε σχέση με την ποινική διαδικασία που ασκείται για τα αδικήματα. Σε αυτό έγινε προσθήκη του άρθρου 12bis, στο οποίο καλύπτονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες ένα πρόσωπο που κρατείται ή εκτίει ποινή στο έδαφος ενός Συμβαλλόμενου κράτους μπορεί να μεταφερθεί σε άλλο συμβαλλόμενο κράτος για λόγους αναγνώρισης, μαρτυρίας ή άλλης παροχής βοήθειας για τη συγκέντρωση αποδεικτικών στοιχείων για την έρευνα ή δίωξη αδικημάτων.

Τροποποιήσεις έγιναν επίσης και στο Πρωτόκολλο της SUA του 1988. Στο Πρωτόκολλο του 2005 προστέθηκε το άρθρο 2bis το οποίο διευρύνει το φάσμα των αδικημάτων που περιλαμβάνονται στο αρχικό Πρωτόκολλο 1988.

Ένα πρόσωπο διαπράττει παράβαση εάν το εν λόγω πρόσωπο παράνομα και σκόπιμα, όταν ο σκοπός της πράξης από τη φύση ή το πλαίσιο της, είναι να εκφοβίσει έναν πληθυσμό ή να αναγκάσει μια κυβέρνηση ή έναν διεθνή οργανισμό να πράξει ή να απέχει από οποιαδήποτε πράξη, να χρησιμοποιεί εναντίον ή πάνω σε σταθερή πλατφόρμα ή να εκφορτώνει από σταθερή πλατφόρμα οποιοδήποτε εκρηκτικό ή ραδιενεργό υλικό ή όπλο BCN κατά τρόπο που προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή ζημία, ή απορρίπτει από σταθερή πλατφόρμα, πετρέλαιο, υγροποιημένο φυσικό αέριο ή άλλη επικίνδυνη ή επιβλαβή ουσία, σε τέτοια ποσότητα ή συγκέντρωση, ώστε να προκαλεί ή ενδέχεται να προκαλέσει θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ή απειλή, με ή χωρίς όρους, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, να διαπράξει αδίκημα.

Επίσης, το νέο άρθρο 2β περιλαμβάνει τα αδικήματα του παράνομου και σκόπιμου τραυματισμού ή θανάτου οποιουδήποτε προσώπου κατόπιν διάπραξης οποιοδήποτε από τα αδικήματα της Σύμβασης SUA, την προσπάθεια διάπραξης παράβασης, την συνέργεια, την οργάνωση ή τη χειραγώγηση άλλων να διαπράξουν αδίκημα.

Απαραίτητη για την έκδοση υπόπτων είναι η ενσωμάτωση της SUA στις εθνικές νομοθεσίες. (23)

2.3 Ο ρόλος του IMO και η τροποποίηση της SOLAS

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ξεκίνησε τις εργασίες του με θέμα την ασφάλεια στη θάλασσα τον Φεβρουάριο του 2002. Ύστερα από μήνες διπλωματικών εργασιών εγκρίθηκε η τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (SOLAS- Safety of Life at Sea) καθώς και ο Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code). Πιο συγκεκριμένα το Κεφάλαιο XI της SOLAS απαριθμήθηκε σε XI-1 (Special measures to enhance Maritime safety) κι προστέθηκε το Κεφάλαιο XI-2 (Special measures to enhance Maritime security).

Οι βασικότερες τροποποιήσεις της SOLAS αφορούν τα εξής πεδία: (18)

2.3.1 Υποχρεώσεις συμβαλλόμενων μερών

Τα συμβαλλόμενα κράτη οριοθετούν τα επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια τόσο στις λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην επικράτειά τους όσο και στα πλοία πριν από την είσοδό τους αλλά και κατά τη διάρκεια παραμονής τους σε ένα λιμάνι της επικράτειάς τους.

Ταυτόχρονα τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να εκδίδουν τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που πρόκειται να θιγούν. (18)

2.3.2 Σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου

Ο Κανονισμός XI-2 προβλέπει την εγκατάσταση ενός συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας για τα πλοία. Σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που απαιτούνται :

- Το σύστημα θα πρέπει να μεταδίδει ένα τηλεπικοινωνιακό σήμα κινδύνου προς την Αρχή του κράτους σημαίας και την πλοιοκτήτρια εταιρεία περιλαμβάνοντας σημαντικές πληροφορίες, όπως η θέση του πλοίου.
- Η ενεργοποίηση του συναγερμού δεν θα πρέπει να γίνεται αντιληπτή πάνω στο πλοίο
- Το σήμα θα μπορεί να ενεργοποιηθεί από τη γέφυρα του πλοίου αλλά και από άλλο ένα σημείο του πλοίου
- Το σήμα δεν θα πρέπει να λαμβάνεται από άλλα πλοία.

Όταν μια Αρχή λάβει το σήμα από το σύστημα ενεργοποίησης ασφάλειας του πλοίου, ενημερώνει αμέσως το κράτος κοντά στο οποίο πλέει το πλοίο εκείνη τη στιγμή. (18)

2.3.3 Η επαγγελματική κρίση του πλοίαρχου για την ασφάλεια του πλοίου

Ο πλοίαρχος του πλοίου δεν δέχεται κανένα περιορισμό από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή άλλο πρόσωπο κατά τη λήψη οποιασδήποτε απόφασής του που αφορά την ασφάλεια του πλοίου. Σε περίπτωση ενδεχόμενης σύγκρουσης οποιωνδήποτε απαιτήσεων ασφάλειας εφαρμοστέων στο πλοίο, ο πλοίαρχος μπορεί να θέσει σε εφαρμογή προσωρινά μέτρα ασφαλείας και ενημερώνει αμέσως την Αρχή ή το συμβαλλόμενο κράτος του λιμένα στο οποίο πρόκειται να εισέλθει το πλοίο. (18)

2.3.4 Έλεγχος και συμμόρφωση

Κατά την είσοδο του πλοίου σε λιμένα άλλου κράτους οι λιμενικές αρχές οφείλουν να διαπιστώνουν την ύπαρξη του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του πλοίου, το οποίο γίνεται δεκτό εφόσον είναι έγκυρο. Σε περίπτωση που υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που το πιστοποιητικό δεν είναι έγκυρο ή δεν επιδεικνύεται στις λιμενικές αρχές τότε το πλοίο μπορεί να παρακρατηθεί ή να προβούν οι λιμενικές αρχές σε ελέγχους ή επιθεωρήσεις του πλοίου. (18)

2.3.5 Άλλα μέρη ασφάλειας

Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν διμερείς ή πολυμερείς συμβάσεις με άλλα συμβαλλόμενα κράτη που αφορούν εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας οι οποίες καλύπτουν καθορισμένες διαδρομές μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

Καμία συμφωνία αυτού του είδους θέτει σε κίνδυνο το επίπεδο ασφάλειας άλλων πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από τη συμφωνία. Επίσης, αυτές οι συμφωνίες αναθεωρούνται περιοδικά λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στις ιδιαίτερες συνθήκες ή των ενδεχόμενων απειλών για την ασφάλεια των πλοίων, ή των λιμενικών εγκαταστάσεων που καλύπτονται από τη συμφωνία. (18)

2.4 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ζήτημα της ασφάλειας

Η ασφάλεια στη θάλασσα απασχολεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήδη από την εμφάνιση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, η οποία αναφέρει την ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας των επιβατών που επιβιβάζονται σε πλοία τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια αναψυχής στην Ευρώπη.

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην ενίσχυση της ασφάλειας καθώς το έδαφος επεκτάθηκε πιο κοντά σε περιοχές από τις οποίες μπορούν να προκύψουν προβλήματα ασφάλειας.

Σύμφωνα την Ανακοίνωση με αριθμό (COM(2003) 229 της Επιτροπή τον Μάιο 2003, η παγκόσμια ασφάλεια απέκτησε μεγαλύτερη σημασία από ποτέ. Ρυθμίζονται οι τομείς όπου η δράση βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη όπως ο έλεγχος και η διαχείριση της ασφάλειας στη θάλασσα αλλά στην ασφάλεια των άλλων μέσων μεταφοράς που την υποστηρίζουν, προτεραιότητα δίνεται στην μεταφορά των επιβατών ενώ ο κύριος στόχος της είναι η ανάπτυξη και η εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για να βελτιωθεί η ασφάλεια πλοία που ασχολούνται στο διεθνές εμπόριο και στις εθνικές θαλάσσιες μεταφορές, και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν υπό ένα κλίμα πιθανών απειλών για τη διάπραξη σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Επιπλέον, σε αυτήν την ανακοίνωση διατυπώνεται η ανησυχία της ένωσης σχετικά με την ανάγκη εξεύρεσης καθολικών λύσεων περί ασφάλειας θέματα και την εφαρμογή ομοιόμορφων μέτρων σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να μη διαταραχθεί το θαλάσσιο εμπόριο. Ωστόσο, αναπτύσσεται η ανησυχία ως προς το θέμα της ασφάλεια στη θάλασσα να μετατρέπεται σε στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί αναγκαίο να θεσπιστούν κοινά πρότυπα ασφάλειας καθώς και κοινά κριτήρια για τελωνειακούς ελέγχους έτσι ώστε να επιτευχθεί η σωστή και ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων. Επίσης, οι έλεγχοι αυτοί θα πρέπει να υιοθετηθούν καθολικά και να βελτιώνουν το επίπεδο αποτελεσματικότητας στο οποίο έχει φθάσει σήμερα το παγκόσμιο εμπόριο. (19)

Η παραπάνω ανακοίνωση αποτελεί πρόταση για υιοθέτηση Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την βελτίωση της ασφαλείας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις

- a) υπερβαίνει τα μέτρα που υιοθέτησε ο ΔΝΟ διότι καθιστά δεσμευτικές ορισμένες διατάξεις του μέρους Β του κώδικα ISPS που αποτελούσαν απλώς συστάσεις, π.χ. επεκτείνει τα μέτρα στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εθνικά δρομολόγια· επεκτείνει σε άλλα πλοία που πλέουν σε

εθνικά ύδατα τις απαιτήσεις σχετικά με την ανάληψη αξιολογήσεων ως προς την ασφάλεια,

- b) καλεί τα κράτη μέλη να συνάψουν συμφωνίες για τις ρυθμίσεις σε θέματα ασφαλείας όσον αφορά στην τακτική ενδοκοινοτική θαλάσσια κυκλοφορία η οποία διεξάγεται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων και κάνει χρήση συγκεκριμένων συναφών λιμενικών εγκαταστάσεων,
- c) προσδιορίζει τις προς θέσπιση διατάξεις από τα κράτη μέλη, όσον αφορά στους λιμένες που εξυπηρετούν εκτάκτως τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές,
- d) καθορίζει τους ελέγχους ασφαλείας που πρέπει να διενεργούνται πριν από την είσοδο των πλοίων ανεξαρτήτως προελεύσεως στους λιμένες της Κοινότητας, καθώς και τους ελέγχους ασφαλείας εντός του λιμένα,
- e) ζητεί να υπάρχει μία μόνο εθνική αρχή αρμόδια για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, και να καθοριστεί το χρονοδιάγραμμα για την πρόωρη εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του Κανονισμού,
- f) προβλέπει μια διαδικασία επιθεωρήσεων για την επαλήθευση των όρων ελέγχου της εφαρμογής των εθνικών σχεδίων που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω Κανονισμού,
- g) αναθέτει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια της θάλασσας, επικουρικό ρόλο έναντι της Επιτροπής στο πλαίσιο της εκτέλεσης των καθηκόντων της

Η Επιτροπή, όμως προβληματίζεται και για τυχόν επιπλοκές που ενδέχεται να προκύψουν από τα παραπάνω και αφορούν:

- a) Το κόστος εφαρμογής των μέτρων και ποιος θα το επωμιστεί
- b) Την αυστηρότητα των μέτρων καθώς αυτό μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο στην ομαλή ροή του διεθνούς εμπορίου

Τα παραπάνω υιοθετήθηκαν και γίνεται πλήρης αποδοχή των ειδικών μέτρων για την ασφάλεια της θαλάσσης όπως αυτά ορίζονται στην Σύμβαση SOLAS και στο πρώτο μέρος του Κώδικα ISPS στον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004. (14)

Τον Φεβρουάριο 2004, η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση οδηγίας (20) για την ενίσχυση της ασφαλείας των λιμένων η οποία αποτελεί συμπλήρωση στον Κανονισμό 752/2004. Τάσσεται θετικά σχετικά με την αναγκαιότητα της Οδηγίας, τονίζοντας το

«μέτρον άριστον» όσον αφορά την αυστηρότητα των μέτρων και την εφαρμογή τους. Υποστηρίζεται η ανάγκη ενός κοινού χρηματοδοτικού καθεστώτος για τη διατήρηση υγιούς ανταγωνισμού εντός ΕΕ, δίνοντας έμφαση ότι τα αντιτρομοκρατικά μέτρα θα πρέπει να ενισχύουν την ελεύθερη ροή του διεθνούς εμπορίου και τα δικαιώματα των πολιτών κι όχι το αντίθετο. Η οποία πρόταση υιοθετήθηκε στις 26 Οκτωβρίου 2005 ως Οδηγία 2005/65/ΕΚ. (22)

Συνοψίζοντας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τάσσεται υπέρ όλων των διεθνών πρωτοβουλιών που αναμένεται να έχουν απτά και άμεσα αποτελέσματα και αντιτίθεται στη λήψη μονομερών μέτρων, τα οποία ενδέχεται όχι μόνο να έχουν αρνητικές συνέπειες στο διεθνές εμπόριο αλλά και να είναι ανεπαρκή ή και αντίθετα ως προς τους στόχους της ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

3.1 Συνέπειες τρομοκρατίας

Οι τρομοκρατικές γνωρίζουν πολύ καλά ότι η θάλασσα και οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομία και την ανάπτυξη μιας χώρας.

Είναι λοιπόν ξεκάθαρο ότι οι συνέπειες του φαινομένου της τρομοκρατίας είναι μείζονος σημασίας.

Αρχικά, πρέπει να επισημάνουμε ότι τα τρομοκρατικά χτυπήματα εναντίον αθώων πολιτών αποτελούν αυτομάτως περιορισμό των ατομικών δικαιωμάτων. Αποτελούν παραβίαση του θεμελιώδους ανθρωπίνου δικαιώματος στην ελευθερία και στο να ζει ο άνθρωπος χωρίς φόβο αλλά αντιθέτως ζουν με το αίσθημα μιας αόρατης απειλής και αβεβαιότητας ακόμα και άγνοιας, χωρίς εμπιστοσύνη στην ασφάλεια που παρέχει η κάθε πολιτεία. Η ειρήνη, η οποία είναι ένα από τα πολυτιμότερα αγαθά που απολαμβάνει ο άνθρωπος του 21^{ου} αιώνα, διακυβεύεται από τον «πόλεμο» που προκαλείται από την τρομοκρατία. Οι τρομοκρατικές ενέργειες πραγματοποιούνται στο όνομα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της θρησκείας, της ελευθερίας και της ειρήνης όμως ουσιαστικά συμβάλλουν στην καταπάτηση και την παραβίαση των εννοιών αυτών.

Επιπλέον θα πρέπει να σημειωθεί η εκμετάλλευση τέτοιων γεγονότων για μεγαλύτερο έλεγχο προσωπικών δεδομένων με αποτέλεσμα να περιορίζονται τα ανθρώπινα δικαιώματα και δεδομένα.

Τα παραπάνω συνεπάγονται την αύξηση των μέτρων ασφαλείας τα οποία έχουν ένα σημαντικό οικονομικό κόστος. Το οικονομικό κόστος είναι μια επίπτωση της τρομοκρατίας είτε αφορά την λήψη προληπτικών μέτρων είτε τη λήψη γενικότερων μέτρων για την αντιμετώπισή της. Οι διεθνείς οργανισμοί και οι κυβερνήσεις δαπανούν χρήματα στη λήψη προληπτικών μέτρων και στη διεξαγωγή μελετών για την αντιμετώπιση του φαινομένου τα οποία θα μπορούσαν να είχαν χρησιμοποιηθεί εναλλακτικά σε άλλους σκοπούς όπως ανθρωπιστικούς σκοπούς ή στη παιδεία ή την αγροτική ή τουριστική ανάπτυξη. (1)

Επιπλέον, η πιθανότητα τρομοκρατικής επίθεσης αυξάνει την ανασφάλεια και στον επιχειρηματικό κόσμο όπου κατά συνέπεια έχουμε αποθάρρυνση των εν δυνάμει επενδυτών οι οποίοι προτιμούν πιο ασφαλείς επενδύσεις.

Μία ακόμη επίπτωση της τρομοκρατίας είναι η αύξηση των ασφαλιστρών είτε στο πλοίο ως περιουσιακό στοιχείο είτε και στο φορτίο ώστε να προστατεύεται ο πλοιοκτήτης αλλά και ο φορτωτής. Μετά την τρομοκρατική επίθεση της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι ασφαλιστικές επιπτώσεις στη θαλάσσια μεταφορά είναι πολύ μεγάλη. Ενώ αρχικά

πραγματοποιήθηκε μια απόσυρση της κάλυψης πολεμικού κινδύνου από τους εμπορικούς ασφαλιστές, όταν επαναχρησιμοποιήθηκε το κόστος ήταν περίπου 10 φορές μεγαλύτερο του αρχικού. Οι πλοιοκτήτες και οι ασφαλιστές βρίσκονται σε έναν διαρκή διάλογο μιας και οι δεύτεροι, θέλοντας να διασφαλίσουν και τα δικά τους συμφέροντα, καθορίζουν τις γεωγραφικές ζώνες όπου τα επιπρόσθετα ασφάλιστρα ισχύουν, την περίοδο αίτησης, κατηγοριοποίηση των διαφορετικών τύπων κινδύνων βάσει της έννοιας του κινδύνου που αισθάνεται κάποιος ανάλογα με την ζώνη όπου δραστηριοποιείται και είναι επικίνδυνη.

Επίσης, το κόστος εφαρμογής του Κώδικα ISPS τόσο σε επίπεδο κρατών, ναυτιλιακών εταιρειών, πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων είναι μια συνέπεια των προληπτικών μέτρων ασφαλείας το οποίο υπό κανονικές συνθήκες δε θα υπήρχε και ένα επιπλέον κόστος που πρέπει να επωμιστούν τα προαναφερθέντα μέρη. Βασική συνέπεια της εφαρμογής του Κώδικα ISPS το έμμεσο κόστος που προέρχεται από τις καθυστερήσεις στη ροή του εμπορίου και στη διακίνηση του φορτίου εξ' αιτίας των εξονυχιστικών ελέγχων στα πλοία ή στην διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης. Τα κόστη αυτά μπορεί να είναι πολύ υψηλά και ενδιαφέρουν πολύ τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ολόκληρη την ναυτιλιακή βιομηχανία και την εφοδιαστική αλυσίδα. Ακόμη, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δαπανούν επιπλέον χρήματα για την πρόσληψη και εκπαίδευση του υπευθύνου ασφαλείας (SSO/CSO), στην εκπόνηση σχεδίου εκτίμησης ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plan), στην εκπαίδευση και στις ασκήσεις του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου καθώς και στην τήρηση αρχείου. Όσον αφορά τα λιμάνια, το κόστος εφαρμογής του κώδικα δεν μπορεί να είναι το ίδιο για κάθε λιμάνι αφού εξαρτάται από τα μέσα που διαθέτει το καθένα, το μέγεθός του, το είδος των πλοίων που εξυπηρετεί.

Πιο συγκεκριμένα:

1. Οικονομικές επιπτώσεις στα κράτη και στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Βασική υποχρέωση των συμβαλλόμενων κρατών είναι ο προσδιορισμός του επιπέδου ασφαλείας και να διαχειρίζονται τις πληροφορίες καθώς και να τις μεταβιβάζουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους ή πρόκειται να εισέλθουν σε λιμάνια της επικράτειάς τους.

Το κόστος όλων των παραπάνω αναλαμβάνεται από τους εκάστοτε φορείς κάθε κράτους που έχουν την ευθύνη επίβλεψης εφαρμογής των απαιτήσεων του Κώδικα. Ταυτόχρονα, οι φορείς αυτοί θα επωμισθούν και τα κόστη που θα προκύψουν από :

- Την επίβλεψη αξιολόγησης ασφάλειας λιμένων
- Την έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίων και βελτίωσή τους
- Την εξακρίβωση ύπαρξης έγκυρων πιστοποιητικών ασφάλειας πάνω στο πλοίο.

Τα αναφερόμενα κόστη είναι τα άμεσα για ένα κράτος και το κόστος είναι χαμηλό. Ωστόσο, υπάρχουν και τα έμμεσα κόστη που συνήθως προέρχονται από καθυστερήσεις στις ροές του εμπορίου και στη διακίνηση των φορτίων εξαιτίας των εξονυχιστικών ελέγχων στα πλοία ή της προσωρινής παύσης της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης. Τα κόστη αυτά μπορεί να είναι πολύ υψηλά καθώς οι καθυστερήσεις αυτές θα προκαλέσουν ανωμαλίες στην εφοδιαστική αλυσίδα, θα οδηγήσουν στην έλλειψη προϊόντων και κατ' επέκταση ζημιά στις τοπικές αγορές. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ύψος του έμμεσου αυτού κόστους δεν μπορεί να προσδιορισθεί με ακρίβεια.

2. Κόστος εφαρμογής του Κώδικα στα πλοία και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο Κώδικας ανταποκρίνεται με τρεις βασικές απαιτήσεις στα πλοία : α) την εγκατάσταση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού, β) τη χορήγηση σε κάθε πλοίο ενός μοναδικού αριθμού αναγνώρισης (IMO Number) και τη χάραξή του πάνω σε αυτό ανεξίτηλα, γ) εφαρμογή συστήματος συναγερμού ασφαλείας.

Όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες το κόστος εφαρμογής του ISPS ανταποκρίνεται στην πρόσληψη και εκπαίδευση του υπευθύνου ασφαλείας (SSO/CSO), στην εκπόνηση σχεδίου εκτίμησης ασφάλειας του πλοίου, στην εκπαίδευση και στις ασκήσεις του αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου καθώς και στην τήρηση αρχείου, κόστος όχι ιδιαίτερα υψηλό.

Συνοψίζοντας, σε αναφορά του Οργανισμού Οικονομικής Βοήθειας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Co-Operation and Development/ OECD) για την ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές, γίνεται μία εκτίμηση του αρχικού κόστους οργάνωσης το οποίο προκύπτει για τους διαχειριστές των πλοίων το οποίο φτάνει τα 1.279 εκατομμύρια δολάρια το πρώτο έτος και 730 εκατομμύρια δολάρια για κάθε επόμενο έτος.

Σύμφωνα με τα γραφήματα της μελέτης αυτής διαφαίνεται το κόστος συμμετοχής κάθε παράγοντα στο συνολικό κόστος. Οι υπολογισμοί αυτοί, ωστόσο, δεν συμπεριλαμβάνουν το κόστος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του IMO για την εγκατάσταση συστήματος AIS (αφού η υποχρέωση εγκατάστασης προϋπήρχε του Κώδικα ISPS), ούτε το έμμεσο κόστος το οποίο προκύπτει από τη λειτουργία του πλοίου σε επίπεδα ασφάλειας II & III (καθώς είναι πολύ δύσκολο να υπολογισθεί).

3. Κόστος εφαρμογής του Κώδικα ISPS στα λιμάνια.

Το κόστος εφαρμογής του Κώδικα δεν μπορεί να είναι το ίδιο για κάθε λιμάνι αφού εξαρτάται από τα μέσα που διαθέτει το καθένα, το μέγεθός του, το είδος των πλοίων που εξυπηρετεί. Για να υπολογισθεί το συνολικό κόστος θα πρέπει να προσδιορισθεί ο αριθμός των βασικών λιμανιών, κάτι που είναι αρκετά δύσκολο αφού υπάρχουν λιμάνια που εμπλέκονται περιστασιακά στο διεθνές εμπόριο.

❖ Σχέδιο εκτίμησης Ασφάλεια Λιμενικών Εγκαταστάσεων

Το κόστος εκπόνησης σχεδίου εκτίμησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης εξαρτάται από το μέγεθος του λιμανιού και την τήρηση των απαιτούμενων μέτρων για το βαθμό συμμόρφωσης του λιμανιού. Συνήθως, λόγω της ανταγωνιστικότητας μεταξύ τους τα λιμάνια επενδύουν σημαντικά ποσά για την ασφάλειά τους έτσι ώστε να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητά τους ή να την αυξήσουν έναντι άλλων λιμανιών.

❖ Σχέδιο ασφάλειας λιμένων

Επίσης στην περίπτωση αυτή το κόστος εφαρμογής εξαρτάται από το μέγεθος του εκάστοτε λιμανιού. Παρατηρείται πως το κόστος για την εκπόνηση σχεδίου ασφάλειας είναι σχεδόν το ίδιο με το κόστος για την εκπόνηση ενός σχεδίου για την εκτίμηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.

❖ Υπεύθυνος Ασφαλείας Λιμένα, λιμενικές εγκαταστάσεις και εξοπλισμός

Το κόστος απασχόλησης υπευθύνου ασφαλείας σε κάθε λιμάνι είναι αμφιλεγόμενο θέμα. Αρχικά δεν είναι βέβαιο αν σε όλα τα λιμάνια υπάρχει η θέση υπευθύνου ασφαλείας για κάθε μια από τις λειτουργίες του λιμανιού ή θα ορισθεί ένας μόνο υπεύθυνος για όλες τις λειτουργίες του λιμανιού.

Αναφορικά οι μισθοί των υπευθύνων ασφαλείας ποικίλουν ανάλογα με το ύψος των μισθών σε κάθε κράτος. Ωστόσο, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ανάλογα με το καθεστώς κάθε λιμανιού ο υπεύθυνος ασφαλείας μπορεί να είναι δημόσιος υπάλληλος, υπάλληλος δημόσιας αυτοδιοίκησης ή και ελεύθερος επαγγελματίας. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα μεγαλύτερα λιμάνια είναι αποκρατικοποιημένα και είναι φυσικό να αναζητούνται κατάλληλοι άνθρωποι από τον ιδιωτικό χώρο κι έτσι τα ποσά που προσφέρονται να είναι υψηλά. Ας μην παραλειφθεί, όμως, πως το ίδιο μπορούν να πράξουν λιμάνια που δεν συγκαταλέγονται στα κορυφαία και να αναζητήσουν αντίστοιχα υπαλλήλους για την επάνδρωση διοικητικών θέσεων με στόχο την βελτίωση της θέσης και αύξηση της ανταγωνιστικότητας τους έναντι άλλων λιμανιών.

Όσον αφορά το κόστος των λιμενικών εγκαταστάσεων και του απαιτούμενου εξοπλισμού δεν μπορούν να υπολογισθούν με ακρίβεια καθώς ισχύουν διαφορετικές τιμές για την εγκατάστασή τους σε κάθε λιμάνι ανάλογα με τη θέση του και το είδος πλοίων που εξυπηρετεί το καθένα ξεχωριστά.

Απόρροια των παραπάνω είναι τα τοποθετείται ο ναυτικός στην πρώτη γραμμή λόγω για την εφαρμογή του ISPS. Έτσι, υπάρχει και μία πολύ σημαντική επιβάρυνση του ναυτικού επαγγέλματος. Ο όγκος εργασία του ναυτικού έχει αυξηθεί σημαντικά

λόγω της εφαρμογής του Κώδικα ISPS η οποία περιλαμβάνει με την παρακολούθηση της φορτοεκφόρτωσης, την στενή παρακολούθηση των επιβιβαζόμενων ατόμων στο πλοίο στο λιμάνι είτε είναι πλήρωμα είτε λιμενικές αρχές, είτε τελωνειακοί είτε πράκτορες είτε άνθρωποι του γραφείου κτλ, περιπολίες, συμπλήρωση «άπειρων» εγγράφων και check list κ.ά. Έτσι μειώνεται κατά πολύ ο χρόνος ξεκούρασης και χαλάρωσης του και αυξάνεται το φαινόμενο της κόπωσης (fatigue). Ως παράδειγμα θα μπορούσαμε να φέρουμε έναν αξιωματικό του πλοίου ο οποίος εκτελεί κανονικά τα καθήκοντα του κατά τη διάρκεια της ημέρας και το βράδυ θα πρέπει να εκτελέσει περιπολία στο κατάστρωμα – μέτρο που εφαρμόζεται εφόσον το πλοίο διαπλέει σε επικίνδυνη ζώνη- όπου θα πρέπει να συμπληρωθούν όλες οι κατάλληλες φόρμες (έγγραφα) για την περιπολία δεδομένου ότι σε περίπτωση επιθεώρησης από τις Λιμενικές Αρχές θα πρέπει ο πλοίαρχος να έχει αποδεικτικά στοιχεία ότι εφαρμόζει τον Κώδικα. Έτσι λοιπόν σε περίπτωση απόπειρας τρομοκρατικής ενέργειας πόσο ξεκούραστος θα είναι ο ναυτικός ώστε να αντιδράσει κατάλληλα; Ένα ακόμα ερώτημα που γεννάται εδώ είναι γιατί ο ναυτικός να έρθει στη δύσκολη αυτή θέση να αντιμετωπίσει έναν τρομοκράτη ενώ η δουλειά του είναι άλλη; Και εφόσον, καλείται να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους καταστάσεις τί εκπαίδευση θα πρέπει να έχει λάβει; Τέτοιου είδους ερωτήματα απασχολούν τόσο τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες προσλαμβάνουν ένοπλους φρουρούς για την προστασία της ανθρώπινης ζωής αλλά και της περιουσίας τους, προσθέτοντας όμως ένα σημαντικό έξοδο στην επιχείρησή τους όσο και τους νεοεισερχόμενους νέους στο χώρο οι οποίοι λόγω τέτοιων προκλήσεων να αποθαρρύνονται να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Το να καταστεί το ναυτικό επάγγελμα μη ελκυστικό στους νέους ανθρώπους αυτομάτως σηματοδοτεί έλλειμα σε ικανά στελέχη και απώλεια της ναυτικής παράδοσης και ναυτοσύνης πολλών κρατών που «βγάζουν» καλούς ναυτικούς.

Τέλος, ένας ακόμη κίνδυνος που ελλοχεύει για τον ναυτικό είναι η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος. Έχουν καταγραφεί περιστατικά σε αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες όπου έχουν βρεθεί πάνω στο πλοίο παράνομα υλικά όπως ναρκωτικά αλλά και όπλα, τα οποία τοποθετούνται παράνομα στο πλοίο από επιτήδειους που έχουν ως στόχο την μεταφορά τους από το ένα λιμάνι στο άλλο εν αγνοία φυσικά του πληρώματος του πλοίου. Εδώ υπάρχει ο κίνδυνος το πως θα αντιμετωπιστεί ο ναυτικός από τις αρμόδιες αρχές και να μπει στη νομική διαδικασία να αποδείξει την μη συμμετοχή του σε οποιαδήποτε παράνομη ενέργεια.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι από τη φύση τους αντικείμενο επιθέσεων. Είναι μια περιοχή δραστηριότητας που χαρακτηρίζεται από ανομοιογενή και ετερογενή στοιχεία όπως είναι το διεθνές εργατικό δυναμικό σε όλες τις φάσεις της παραγωγικής διαδικασίας, το είδος των φορτίων που μεταφέρονται και το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται.

Η ασφάλεια αποτελεί ένα ζήτημα με το οποίο πρέπει να ασχοληθούν όλα τα μέρη της μεταφορικής αλυσίδας. Θα πρέπει να δημιουργηθεί μια ενιαία νοοτροπία για την ασφάλεια σε όλα τα μέρη της αλυσίδας μεταφοράς. Ως στοιχείο ποιότητας συμβάλλει στην αναβάθμιση της αντίληψης του πλοίου και των ανθρώπων της εταιρείας αλλά και όσον αφορά την αντίληψη των υπευθύνων των λιμένων και των τερματικών καθώς και των αρχών κάθε χώρας για την πρόληψη και τη αποτροπή κάθε έκνομης πράξης.

Η τρομοκρατία θα παραμείνει ένα από τα σημαντικότερα διεθνή ζητήματα και θα προκαλεί εθνικά, θρησκευτικά, πολιτικά και οικονομικά προβλήματα μέχρι οι κοινωνίες και τα κράτη να αναζητήσουν τις γενεσιουργικές αιτίες της και να κατανοήσουν ότι είναι απαραίτητη η πολιτική αντιμετώπιση του φαινομένου. Στο πλαίσιο μιας εποχής που αλλάζει, η τρομοκρατία αποκτά νέο «πρόσωπο», ακόμα πιο σκληρό και επικίνδυνο.

Τα μέτρα κατά της τρομοκρατίας πρέπει να λαμβάνονται συνδυαστικά με μέτρα που αφορούν και άλλα παρόμοια θέματα όπως είναι η πειρατεία, το λαθρεμπόριο κ.ά. και να είναι τέτοια ώστε να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του εμπορίου κι όχι να το εμποδίζουν. Παραδείγματος χάριν, εάν τα μέτρα απαιτούν χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, γίνεται κατανοητό ότι η αποτελεσματικότητα και η ποιότητα της μεταφορικής διαδικασίας μειώνεται.

Επιπλέον, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στον ανθρώπινο παράγοντα, τον ναυτικό. Ο οποίος καλείται να εκτελέσει τα καθήκοντά σε ένα ιδιαίτερο περιβάλλον όπου πέραν των φυσικών προκλήσεων – θάλασσα, καιρικές συνθήκες- που έχει να αντιμετωπίσει, έχει να αντιμετωπίσει και κινδύνους όπως η τρομοκρατικές επιθέσεις. Οι οποίες δεν είναι ένα συχνό φαινόμενο στη ναυτιλία όμως δεν είναι και αδύνατο. Ο ναυτικός καλείται να είναι κατάλληλα καταρτισμένος σύμφωνα με τα νέα μέτρα ώστε εάν έρθει αντιμέτωπος με τέτοιου είδους περιστατικό να μπορεί να ανταπεξέλθει. Εδώ όμως γεννιέται το ερώτημα, γιατί ο ναυτικός να πρέπει να είναι υπεύθυνος για μια τέτοια κατάσταση; Οι αρμοδιότητες αστυνόμευσης είναι καθήκον των κρατικών αρχών.

Ακόμη, όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3, ελλοχεύει ο κίνδυνος της ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος. Στη περίπτωση που βρεθούν πάνω στο πλοίο παράνομο φορτίο όπως όπλα μαζικής καταστροφής, κινδυνεύει το πλήρωμα να κατηγορηθεί για τρομοκρατική ενέργεια, μιας και δεν είναι απίθανο μέλος πληρώματος να είναι μέλος τρομοκρατικής οργάνωσης.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν αποθαρρυντικούς παράγοντες για να επιλέξει κάποιος το ναυτικό επάγγελμα και έτσι η έλλειψη ικανών και καταρτισμένων ναυτικών να αυξηθεί.

Η Διεθνής Σύμβαση SOLAS και ο ISPS Code αφορούν ρυθμίσεις που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία. Ωστόσο, το διεθνές μεταφορικό δίκτυο είναι πολύπλοκο και οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα κρίκο αυτού του δικτύου. Έτσι τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν είναι στο πλαίσιο των διεθνών οργάνων, να υποστηρίζεται ο συντονισμός στη λήψη των αποφάσεων και να αντιπροσωπεύονται από όλα τα μέλη στη διεθνή μεταφορική αλυσίδα.

Καθώς οι εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο τρέχουν θα πρέπει να υπάρχει διαρκής μέριμνα για την ανάπτυξη και εξέλιξη των ρυθμίσεων σχετικά με την ασφάλεια καθιστώντας τη ως ποιοτικό στοιχείο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναπόφευκτα κάτι τέτοιο θα επιφορτίσει με επιπλέον εργασία και κόστος κυβερνήσεις, ναυτιλιακές εταιρείες και πλοία. Όμως μόνο έτσι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της στο σύστημα μεταφορών σε διεθνές επίπεδο και θα διασφαλιστεί η χωρίς εμπόδια διακίνηση του διεθνούς εμπορίου.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ό,τι ο Κώδικα ISPS αποτελεί μια μεγάλη επιτυχία. Έχει οφέλη πολύ σημαντικά για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων τα οποία συμπεριλαμβάνουν καλύτερη αντίληψη της έννοιας της ασφάλειας (security) στην ναυτιλία και το πόσο σημαντική είναι η αντιμετώπιση και μείωση κάθε μορφής εγκλήματος στο χώρο της ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένων και καταστάσεων που αφορούν απάτη και κλοπή φορτίου. Δίνοντας στους αξιωματικούς του πλοίου αρμοδιότητες που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και κατ' επέκταση τη δική τους, αυξάνεται η συνείδηση για την ασφάλεια πάνω στο πλοίο το οποίο βοηθά στο να γίνει το πλοίο λιγότερο ευάλωτο σε οποιαδήποτε απειλή. Μειονέκτημα του Κώδικα ISPS υπάρχουν κατηγορίες πλοίων όπου δεν εφαρμόζεται όπως είναι τα ψαράδικα και πλοία μικρότερα των 500gross tonnage.

Το σημαντικότερο μειονέκτημα του Κώδικα ISPS είναι το τεράστιο κόστος εφαρμογής των μέτρων στον τομέα της ασφάλειας (security) από την ημέρα εφαρμογής του Κώδικα ISPS. Εξάλλου ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται σε τρία επίπεδα δράσης όπου το καθένα συνεπάγεται και διαφορετικό κόστος χωρίς να είναι γνωστό ποια έκταση θα έχει εάν παρουσιαστεί ανάγκη του περισσότερο δαπανηρού τρίτου επιπέδου ασφαλείας, αφού εξαρτάται από μη

προβλέψιμους παράγοντες. Έτσι μέχρι τώρα, χωρίς την πραγματοποίηση καμίας τρομοκρατικής ενέργειας στη θαλάσσια μεταφορά από την ημέρα έκδοσής αλλά και εφαρμογής του Κώδικα ISPS, φαίνεται ότι είναι εξαιρετικά δαπανηρός με χρονοβόρες διαδικασίες χωρίς να υπάρχει απτός κίνδυνος τρομοκρατικού χτυπήματος και η Σύμβαση SUA φαίνεται να είναι υπεραρκετή να καλύψει οποιαδήποτε κατάσταση παρουσιαστεί. Ο σκοπός που η Σύμβαση SUA τροποποιήθηκε το 2005 είναι να καλύψει το όποιο κενό που υπήρχε στο αρχικό κείμενο και να παρέχει ένα διεθνές πλαίσιο για την καταπολέμηση και δίωξη ατόμων που χρησιμοποιούν ένα πλοίο ως όπλο ή μέσο τρομοκρατικής επίθεσης ή μεταφοράς τρομοκρατών μέσω πλοίων ή από φορτίο που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με όπλα μαζικής καταστροφής για τρομοκρατικό χτύπημα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Μπόση Μαίρη, Θαλάσσια Πειρατεία – Τρομοκρατία, Εκδόσεις Ποιότητα, (Αθήνα,2012)
2. Μπόση Μαίρη, Αντιτρομοκρατική Νομοθεσία Ελλάδα και Διεθνές Περιβάλλον, Εκδόσεις Σάκκουλα, (Αθήνα,2014)
3. Μπόση Μαίρη, Ζητήματα Ασφάλειας στη Νέα τάξη πραγμάτων, Εκδόσεις Παπαζήση, (Αθήνα,1999)
4. Μπόση Μαίρη, Ελλάδα και Τρομοκρατία, Εθνικές και Διεθνείς Διαστάσεις, Εκδόσεις Σάκκουλα, (Αθήνα Κομοτηνή,1996)
5. Περράκης Στέλιος, Ασφάλεια και Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Εκδόσεις Ι. Σιδέρη (Αθήνα,2006)
6. Τσάλτας Γρηγόρης, Ασφάλεια και Πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Εκδόσεις Ι. Σιδέρη (Αθήνα,2006)

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

7. Directorate for Science, Technology and Industry Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, Εκδόσεις Maritime Transport Committee(2003)
8. Bateman Sam, Assessing the threat of Maritime Terrorism: issues for Asia –Pacific region, Security Challenges, 2 (3), 77-91 University of Wollongong (2006)
9. Jenkins Michael Brian, International Terrorism: A New Mode of Conflict, in Carlton D. and Schaefer (eds), “ International Terrorism and World Security” (London, 1976)
10. Helmut Tuerk, Combating Terrorism at Sea – The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 15 U. Miami Int’l &Comp. L. Rev. 337 (2008)

11. Huysmans Jef, Security! What do you mean? From concept to Thich Signifier, European Journal of International Relations, (June 1998)
12. Nincic J. Donna, Maritime Terrorism: Developing Case Studies for teaching and analysis; An interim report, Maritime Security and MET California Maritime Academy (2005)

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

13. IMO Guide to Maritime Security and the ISPS Code, Εκδόσεις International Maritime Organization (Λονδίνο, 2012)
14. IMO SUA convention: [proceedings of the] International Conference on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation 2nd ed., Εκδόσεις International Maritime Organization (Λονδίνο, 2006)
15. “Human Rights and Terrorism”, A/RES/52/133, 27 February 1998, Resolution Adopted by the General Assembly, on the report of the Third Committee, A/52/644/Add.2
16. “Measures to eliminate Terrorism”, A/RES/51/210, 16 January 1997, Resolution Adopted by the General Assembly on the report of the Third Committee A/52/610
17. United Nations, Economic and Social Council, Commission of Human Rights, Sub-commission on Prevention of Discrimination and Protection of Minorities, Fifty-First session, “ Terrorism and Human Rights”, Preliminary report prepared by Ms. Kaliope Skoufa, Special Rapporteur, E/CN.4/Sub.2/1999/27, (June 1999)
18. Εγκύκλιος για την υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της ΔΣ SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις. (YEN/ΔΛΛΩΠ: 311625/12-02, YEN/ΓΓΛΛΠ ΑΡ. ΠΡΩΤ: 8133.1/05/03/21-04-2003)

19. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Ευρωπαϊκή Επιτροπή και Επιτροπή Περιφερειών σχετικά με τη βελτίωση της ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές και Πρόταση Κανονισμού για την βελτίωση της ασφαλείας και Πρόταση Κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, 2 Μαΐου 2003, COM (2003) 229
20. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων, 10 Φεβρουαρίου 2004, COM (2004)76
21. Ευρωπαϊκή Ένωση Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, 29 Απριλίου 2004, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
22. Ευρωπαϊκή Ένωση, Οδηγία 2005/65ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφαλείας λιμένων, 26 Οκτωβρίου 2005, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

23. International Maritime Organization, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>
24. International Maritime Organization, SOLAS XI-2 and the ISPS Code
http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx

25. The Maritime Executive, The ISPS Code and Maritime Terrorism, 2014
<https://www.maritime-executive.com/article/The-ISPS-Code-and-Maritime-Terrorism-2014-07-17>
26. Σύμβαση για των ΗΕ για το δίκαιο της θάλασσας,
<https://justiceforgreece.wordpress.com/2013/03/31/σύμβαση-των-ηνωμένων-εθνών-για-το-δίκαιο/>
27. Τρομοκρατία, <https://el.wikipedia.org/wiki/Τρομοκρατία>
28. <http://www.cscap.org/>
29. https://en.wikipedia.org/wiki/City_of_Poros_ship_attack
30. https://en.wikipedia.org/wiki/Santa_Maria_hijacking