

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**<< INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY CODE:
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2004-2006>>**



Διπλωματική εργασία (Master Thesis) Φοιτήτριας Ά Κύκλου Σπουδών
Μαρίας Ε. Τσοντάκη

Επιβλέπων : Αναπληρωτής Καθηγητής Ερνέστος Τζαννάτος
Μέλη : Καθηγητές: Κ. Γκιζιάκης, Αλ. Γουλιέλμος

Πειραιάς, Ιούλιος 2006 - Δεκέμβριος 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	5
---------------	---

ΜΕΡΟΣ Α

ISPS CODE & SOLAS AMENDMENTS ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Κεφάλαιο 1ο

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ)

1.1 Σύντομη αναδρομή για τις νέες ρυθμίσεις στην ασφάλεια της θαλάσσιας μεταφοράς.....	7
1.2 Αντικείμενο του ISPS Code.....	9
1.3 Ορισμός έκνομης ενέργειας.....	10
1.4 SOLAS, ΚΕΦΑΛΑΙΟ X1-2.....	11
1.4.1 Κανονισμός 2: πεδίο εφαρμογής.....	11
1.4.2 Κανονισμός 3: Υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων σχετικά με την ασφάλεια.....	12
1.4.3 Κανονισμός 4: Απαιτήσεις για Εταιρείες και πλοία.....	12
1.4.4 Κανονισμός 5: Ειδική ευθύνη των Εταιρειών.....	13
1.4.5 Κανονισμός 6: Σύστημα συναγερμού ασφάλειας του πλοίου.....	14
1.4.6 Κανονισμός 8: Η δικαιοδοσία του Πλοίαρχου για το safety και το security του πλοίου.....	14
1.4.7 Κανονισμός 13: Κοινοποίηση των πληροφοριών.....	15
1.5 SOLAS ΚΕΦΑΛΑΙΟ X1- Κανονισμός 3.....	15
1.5.1 Αριθμός προσδιορισμού του πλοίου.....	15
1.5.2 Κανονισμός 5: Καταγραφή συνεχούς σύνοψης του πλοίου (Continuous Synopsis Record).....	15
1.5.3 “SHORE LEAVE” και πρόσβαση στο πλοίο υπό το καθεστώς του ISPS Code.....	16
1.5.4 Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας του Πλοίου.....	17
1.5.5 (Circular 1073).....	17

Κεφάλαιο 2^ο

Η θαλάσσια μεταφορά

2.1	Θαλάσσια μεταφορά και διεθνές εμπόριο	19
2.2	Απειλή κατά του πλοίου.....	20
2.3	Το πλοίο σαν παράγοντας κινδύνου.....	21
2.4	Το φορτίο ως παράγοντας κινδύνου.....	22
2.5	Φορτία χύδην.....	23
2.6	Η χρηματοδότηση και η υποστήριξη logistics ως παράγοντες κινδύνου.....	24
2.7	Η διαταραχή της ροής του εμπορίου ως παράγοντας κινδύνου – κόστη ασφάλειας.....	25

Κεφάλαιο 3^ο

Το κόστος από ένα τρομοκρατικό κύπημα στη θαλάσσια μεταφορά

3.1	Επίδραση επί του κόστους.....	26
3.2	Just – in – time	27
3.3	Διεθνές Φορτίο.....	28
3.4	Οι πελάτες στην μεταφορική αλυσίδα.....	29
3.5	Η ροή της πληροφορίας	30
3.6	Θαλάσσια ασφάλεια και εκτιμώμενο κόστος	31
3.7	Υποχρεωτικά Μέτρα SOLAS Κεφάλαιο X1-2 και ISPS Code	32
3.8	Εκτίμηση του κόστους από τον ΟΟΣΑ.....	33
3.9	Αρμόδιος ασφαλείας της εταιρείας (CSO)	34
3.10	Υποχρεώσεις και καθήκοντα του SSO	36
3.11	Άλλα κείμενα για την ασφάλεια.....	43
3.12	Customs – Trade Partnership Against Terrorism (-TPAT).....	43
3.13	Container Security Initiative (CSI).....	44
3.14	Εκτίμηση του κινδύνου και διαχείριση της ασφάλειας.....	50

Κεφάλαιο 4^ο**Ευρωπαϊκή Ένωση και ασφάλεια στην θαλάσσια μεταφορά**

4.1	Η Ευρωπαϊκή Ένωση	53
4.2	Κανονισμός αριθ. 725/2004 για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.....	53
4.3	Προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας στην καταπολέμηση της Τρομοκρατίας.....	55
4.4	Ανάπτυξη ενός ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών	55

ΜΕΡΟΣ Β**ΈΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
ΚΑΤΑ ISPS CODE & SOLAS AMENDMENTS****Κεφάλαιο 5^ο****Ποσοτικές μέθοδοι για τον CSO & SSO**

5.1	Η έρευνα - Η ανταπόκριση των ναυτιλιακών εταιρειών.....	56
5.2	Το δείγμα.....	56
5.3	Ερωτηματολόγιο για τον CSO	56
5.4	Ερωτηματολόγιο για τον SSO	79

Παραρτήματα.....	99
-------------------------	-----------

Βιβλιογραφία - Πηγές.....	131
----------------------------------	------------

Αφιέρωση

Αφιερώνεται στη μνήμη της μητέρας μου Αντωνίας, στον πατέρα μου Ευστράτιο, και στους Δασκάλους μου, που μου καλλιέργησαν την αγάπη για γνώση και μάθηση. Επίσης αφιερώνεται στον Έλληνα εφοπλιστή που με την επιχειρηματικότητα του κατατάσσει τον ελληνικό εμπορικό στόλο στην 1^η θέση παγκοσμίως καθώς και στον Έλληνα ναυτικό που τιμά το επάγγελμα του στα πέρατα του κόσμου.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις πιο θερμές και εγκάρδιες ευχαριστίες μου σε όλους τους Καθηγητές του Προγράμματος για την πολύτιμη γνώση που μου μετέδωσαν, στον Επιβλέποντα Καθηγητή μου κ. Ερν. Τζαννάτο για την πολύτιμη συνδρομή του, στα μέλη της Επιτροπής Καθηγητές κ.κ. Κώστα Γκιζιάκη και Αλέξανδρο Γουλιέλμο για την βοήθεια και εποικοδομητική συνεργασία τους, στους αγαπητούς μου φίλους Βασιλική Μαλινδρέτου και Παντελή Πετσετάκη για την αμέριστη συμπαράσταση τους.

Ιδιαίτερος, θα ήθελα από καρδιάς να ευχαριστήσω και να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στις Εταιρείες που μετείχαν στην έρευνα για την πολυσήμαντη συμβολή τους στην προσπάθεια μου, και στους αρμοδίους των εταιρειών για τον πολύτιμο χρόνο τους και την συνεργασία τους.

Δήλωση Αυθεντικότητας

Αυτή είναι η πρώτη έρευνα με ερωτηματολόγιο για τον Αρμόδιο Ασφαλείας της Εταιρείας και τον Αρμόδιο Ασφαλείας του Πλοίου και πιστεύω ότι από τις απαντήσεις τους θα συνάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για το νέο ρυθμιστικό περιβάλλον στο θέμα του security της θαλάσσιας μεταφοράς.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τροποποίηση της SOLAS και η θέσπιση του ISPS Code αποφασίστηκαν στον απόηχο των επιθέσεων στις Η.Π.Α. τον Σεπτέμβριο του 2001 και τις δραματικές τους συνέπειες. Όμως έμελλε και στη Γηραιά Ήπειρο να βιώσει την αποτρόπαια εμπειρία και να θυσιάσει στον βωμό του παραλόγου αθώους και ανυποψίαστους πολίτες της, με τις επιθέσεις στο τραίνο στη Μαδρίτη την 11^η Μαρτίου 2004, στο μετρό του Λονδίνου την 7^η Ιουλίου 2005, αλλά και στην Κωνσταντινούπολη τον Νοέμβριο του 2003, καθώς και σε άλλα σημεία του Πλανήτη και τα πρόσφατα γεγονότα σε τραίνο στην Ινδία. Και ενώ ολοκληρώνεται η παρούσα διπλωματική εργασία, ξέσπασε η σύρραξη στα ανατολικά της Λεκάνης της Μεσογείου με απρόβλεπτες συνέπειες που οπωσδήποτε επηρεάζει τα θέματα των μεταφορών.

Ο ISPS Code και οι τροποποιήσεις στην SOLAS θεσπίζουν νέες ρυθμίσεις για το security στη θαλάσσια μεταφορά. Οι ρυθμίσεις αυτές εφαρμόζονται από τις Συμβεβλημένες Κυβερνήσεις, τις πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες και τα πλοία. Η Διπλωματική Εργασία εστιάζει στην Εταιρεία και το πλοίο. Σκοπός αυτής της Εργασίας είναι να επιχειρήσω έναν απολογισμό μετά από δύο περίπου χρόνια εφαρμογής του Κώδικα, σε ζητήματα που σχετίζονται με το πλοίο και την εταιρεία.

Για τον σκοπό αυτό πραγματοποίησα έρευνα στις ναυτιλιακές εταιρείες. Η έρευνα αποτελείται από δύο ερωτηματολόγια. Το ένα αφορά στον Company Security Officer (CSO) και το άλλο στον Ship Security Officer (SSO), επειδή θεωρούμε ότι από τις απαντήσεις τους θα έχουμε την δυνατότητα να συνάγουμε ασφαλή συμπεράσματα για τα ζητήματα του Κώδικα που τους αφορούν. Σημειώνεται, ότι η παρούσα έρευνα θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, αφού ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος ευρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως και διαθέτει 3.480 πλοία όλων των τύπων άνω των 1.000 gt, και χωρητικότητα 98.195.100 gt. Η χωρητικότητα αυτή μεταφράζεται σε ποσοστό 15,5% στην παγκόσμια ναυτιλιακή χωρητικότητα, κατέχει δε το 40% της συνολικής χωρητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (YEN, Ιανουάριος 2006)

Η έρευνα αποτελείται από δύο μέρη. Στο Α μέρος παρουσιάζονται τα κυριότερα σημεία του Κώδικα που αφορούν στην εταιρεία και στο πλοίο, ακολουθεί ανάλυση πώς το πλοίο και το φορτίο μπορεί να αποτελέσουν στόχο ή απειλή για τρομοκρατικό κτύπημα. Δεδομένου ότι οι νέες απαιτήσεις για τις εταιρίες και τα πλοία συνεπάγονται δαπάνες, γίνεται εκτίμηση αυτών των δαπανών σε παγκόσμιο επίπεδο, ενδεικτικά αναφέρουμε το κόστος για τον εξοπλισμό security του πλοίου, του Ship Security Assessment, του Ship Security Plan, το κόστος για την εκπαίδευση και εξάσκηση του CSO και του SSO, του Ship Security Alert System και λοιπά. Στη συνέχεια αναλύεται η εκτίμηση του κινδύνου και η διαχείριση της ασφάλειας, γίνεται παρουσίαση και ανάπτυξη μονομερών πρωτοβουλιών που κάποια Κράτη έχουν αναλάβει σε θέματα ασφάλειας της θαλάσσιας μεταφοράς και εκτίμηση αυτών. Σχετικά με την Ευρωπαϊκή

Ένωση παρουσιάζεται η δράση που έχει αναλάβει στο θέμα του security των μεταφορών και του ρυθμιστικού πλαισίου που αυτή έχει θεσπίσει.

Το Β μέρος της εργασίας περιλαμβάνει την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις ναυτιλιακές εταιρείες. Το ερωτηματολόγιο για τον CSO αποτελείται από 22 ερωτήματα και για τον SCO από 14 ερωτήματα. Στην έρευνα μετέχουν διαφορετικά μεγέθη εταιρειών ώστε να διασφαλιστεί η αντιπροσωπευτικότητα στις απαντήσεις. Έλαβαν μέρος 23 εταιρείες, έλαβα απαντήσεις από 23 CSO το οποίο σημαίνει ότι κάθε εταιρεία έχει ορίσει έναν CSO, ανεξάρτητα από τον τύπο και τον αριθμό των πλοίων που αυτή λειτουργεί.

Επίσης έλαβα απαντήσεις από 178 SSO και έλαβα δεόντως υπόψη μου τις αντικειμενικές δυσκολίες για συμμετοχή περισσότερων SSO. Από τις απαντήσεις που έλαβα από τους SSO προκύπτει ότι καλύπτονται όλοι οι τύποι των πλοίων, στα οποία εφαρμόζονται η SOLAS και ο ISPS Code. Ακολουθεί η κατανομή των απαντήσεων εκφρασμένη σε ποσοστό και η σχηματική παρουσίασή τους.

Η Διπλωματική Εργασία ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των συμπερασμάτων. Περιλαμβάνονται τα γενικά συμπεράσματα από την γενική θεώρηση του θέματος και τα συμπεράσματα που συνάγονται από την έρευνα για τον CSO και τον SSO.

Στα παραρτήματα περιλαμβάνονται κατάλογος των Κρατών Μελών του IMO, η δομή της SOLAS, χάρτες σχετικά με την γεωγραφική κατανομή των φαινόμενων πειρατειών ανά τον κόσμο και η διερευνητική γνωμοδότηση της Δρος Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου, Γενικής Εισηγήτριας στην ΕΟΚΕ για το θέμα « Ασφάλεια των μεταφορών», τον Οκτώβριο του 2002 καθότι η παραπάνω γνωμοδότηση λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την ασφάλεια της θαλάσσιας μεταφοράς και αποτέλεσε την βάση για την περαιτέρω δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΙΜΟ)

1.1 Σύντομη αναδρομή για τις νέες ρυθμίσεις στο security της θαλάσσιας μεταφοράς

Δεδομένου ότι στη γλώσσα μας οι αγγλικοί όροι «safety» και «security» αποδίδονται μόνο με μία λέξη «ασφάλεια», όπου στην παρούσα εργασία αναφέρεται η λέξη «ασφάλεια» θα εννοείται ο όρος «safety», άλλως θα διευκρινίζεται σχετικά.

Μετά την χρησιμοποίηση των αεροπλάνων της πολιτικής αεροπορίας για τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις Η.Π.Α. την 11^η Σεπτεμβρίου 2001 και τις τραγικές τους συνέπειες, οι τομείς της ναυτιλίας εξέφρασαν την υποστήριξη τους για την ανάγκη καταπολέμησης της τρομοκρατίας και την λήψη μέτρων για την ενίσχυση του security των πλοίων και των λιμένων.

Ο ΙΜΟ, τον Νοέμβριο του 2001, κατά την 22^η συνεδρίαση της Διάσκεψης, υιοθέτησε ομόφωνα την Απόφαση με αριθ.Α.924(22), σχετικά με την αναθεώρηση και την ανάπτυξη νέων μέτρων και τρόπων για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων που απειλούν την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων, καθώς και την ασφάλεια των πλοίων. Ο «Διεθνής Κώδικας για το security των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων», (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code), που στη συνέχεια θα αναφέρεται ως ISPS Code, υιοθετήθηκε με την Απόφαση 2 από την Διπλωματική Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων του ΙΜΟ την 12^η Δεκεμβρίου του 2002, στο πλαίσιο Αποφάσεων, που υιοθετήθηκαν κατά την Συνέλευση των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, γνωστή ως «Diplomatic Conference on Maritime Security», για την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, (στη συνέχεια θα αναφέρεται ως SOLAS 74), στο Λονδίνο 9 έως 13 Δεκεμβρίου 2002. Άλλες Αποφάσεις αφορούν: (α) τροποποίηση του Chapter V της SOLAS, Safety of navigation, στον Κανονισμό αριθ.19, (β) το Chapter XI, Special measures to enhance maritime safety, αριθμείται εκ νέου ως Chapter XI-1 και (γ) μετά την νέα αρίθμηση του Chapter XI-1, εισέρχεται νέο Κεφάλαιο « Chapter XI-2» με τίτλο « Special measures to enhance maritime security». Ο ISPS Code υπήρξε το αποτέλεσμα ενός έτους εντατικής εργασίας στα αρμόδια όργανα του ΙΜΟ, και τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004.

Ο ISPS Code αποτελεί ένα διεθνές πλαίσιο, μέσα από το οποίο τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να συνεργάζονται για την ανακάλυψη και την αποτροπή πράξεων που θα μπορούσαν να απειλήσουν το security στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι εργασίες για την προετοιμασία της παραπάνω Διπλωματικής Διάσκεψης ανατέθηκαν από τον IMO στην Maritime Safety Committee (MSC) με βάση τις προτάσεις που είχαν υποβληθεί από τα κράτη-μέλη, τους Διακυβερνητικούς Οργανισμούς και τους μη Διακυβερνητικούς Οργανισμούς με σχέση συμβουλευτική με τον IMO. Προκειμένου να επιταχυνθούν οι εργασίες για τη λήψη τελικών αποφάσεων, η MSC αποφάσισε τη σύσταση μίας Intersessional Working Group για την περαιτέρω επεξεργασία των προτάσεων και την προώθηση στα αρμόδια όργανα των εξαγόμενων συμπερασμάτων. Το τελικό κείμενο, που προτάθηκε για συζήτηση στην παραπάνω Διάσκεψη διαμορφώθηκε σε κοινή σύσκεψη της MSC Working Group και της Επιτροπής κατά την 76^η σύνοδο της, τον Δεκέμβριο του 2002. Οι ρυθμίσεις του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74, αναφέρονται μόνο στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, και ακριβέστερα στην διεπαφή πλοίου / λιμένα.

Η επέκταση των ρυθμίσεων και στις λιμενικές εγκαταστάσεις αποφασίστηκε, επειδή θεωρήθηκε ότι η SOLAS 74 είναι το ταχύτερο, αμεσότερο και ασφαλέστερο μέσο για την εφαρμογή των προβλεπόμενων μέτρων security . Ακόμη κατά τη Διάσκεψη συμφωνήθηκε, ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις θα αφορούν μόνο στην διεπαφή πλοίου/ λιμένα. Η ασφάλεια της ευρύτερης λιμενικής περιοχής θα είναι αντικείμενο κοινών εργασιών του IMO και του I.LO.

Συμφωνήθηκε επίσης ότι, σε περίπτωση επίθεσης, οι ρυθμίσεις δεν επεκτείνονται σε πραγματική ανταπόδοση, ούτε και σε απαραίτητες δραστηριότητες τακτοποίησης μετά από μία τέτοια επίθεση. Γίνεται ακόμη ρητή αναφορά, ότι, κατά την επεξεργασία των ρυθμίσεων, λήφθηκε η κατάλληλη μέριμνα, ώστε οι ρυθμίσεις αυτές να είναι συμβιβάσιμες με τον ISM Code, την Διεθνή Σύμβαση για τα Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, όπως έχει τροποποιηθεί. Αναγνωρίζεται ακόμη, ότι οι ρυθμίσεις αποτελούν μια νέα προσέγγιση της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας στο θέμα του security στην θαλάσσια μεταφορά και ενδεχομένως κάποιες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να επιβαρυνθούν με πρόσθετη εργασία. Η συνεργασία, για την βοήθεια των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, θεωρείται σημαντική. Ακόμη ρητά προβλέπεται, ότι οι ρυθμίσεις του Κώδικα δεν θα ερμηνεύονται και δεν θα εφαρμόζονται σε αντίθεση με άλλα διεθνή κείμενα που αναφέρονται στα θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες και ιδιαίτερα εκείνα τα κείμενα που αφορούν τους ναυτικούς, τους πρόσφυγες και τους εργάτες θάλασσας και λιμένα. Όσον αφορά στους αλλοδαπούς ναυτικούς, οι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, λαμβάνοντας υπόψη την Σύμβαση για το Facilitation of Maritime Traffic, 1965, όπως έχει τροποποιηθεί, οφείλουν, εφόσον έχουν συμπληρωθεί όλες οι διατυπώσεις που σχετίζονται με την άφιξη του πλοίου και οι αρχές δεν έχουν λόγο ν' αρνηθούν την έξοδο για λόγους δημόσιας υγείας, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας τάξης, να επιτρέπουν την έξοδό τους στη στεριά.

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

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

Το Μέρος Β παρέχει οδηγίες για την εφαρμογή του Μέρους Α, και πρωτίστως αναφέρεται στην προστασία του πλοίου όταν αυτό ευρίσκεται σε ένα λιμάνι, και αυτό διότι το πλοίο, σ' αυτή την περίπτωση θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν βάση για την πραγματοποίηση μιας επίθεσης.

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

1.2 Αντικείμενο του ISPS Code

Αντικειμενικός σκοπός του Κώδικα είναι η δημιουργία ενός διεθνούς πλαισίου για την ενίσχυση του security στην θαλάσσια μεταφορά. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει :

- την συνεργασία των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων και των τοπικών αρχών, της ναυτιλίας και των λιμένων, για την αποκάλυψη και αποτροπή έκνομων ενεργειών,
- τον προσδιορισμό των ρόλων όλων των ενδιαφερομένων μερών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο,
- την διασφάλιση ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες για την ασφάλεια έχουν παραβληθεί έγκαιρα και αποτελεσματικά,
- να δώσει μια μεθοδολογία για την εκτίμηση της ασφάλειας και να υπάρχουν τα σχέδια και οι διαδικασίες εκείνες αντίδρασης σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου security, και,
- την διασφάλιση ότι έχουν ληφθεί τα αναγκαία και κατάλληλα μέτρα για το θαλάσσιο security.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι ο Κώδικας προβλέπει τον ορισμό κατάλληλων προσώπων για κάθε πλοίο, για κάθε εταιρεία και για κάθε λιμάνι.

Τα πρόσωπα αυτά είναι υπεύθυνα για την προετοιμασία και την έγκριση των σχεδίων security για κάθε πλοίο και κάθε λιμάνι.

1.3 Ορισμός έκνομης ενέργειας

Τόσο στον παρόντα Κώδικα, αλλά και στα διάφορα έγγραφα του OECD, της Ε.Ε., της UNCTAD δεν συναντά κανείς τον ορισμό της λέξης « τρομοκρατία », και όπως προκύπτει δεν υπάρχει διεθνώς αποδεκτός ορισμός της. Στον Κανονισμό 1 του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS “Ορισμοί” παρ. 13 ορίζεται ως « Περιστατικό Ασφαλείας » (Security Incident) κάθε ύποπτη πράξη ή κατάσταση που απειλεί την ασφάλεια ενός πλοίου, περιλαμβανομένων των κινητών μονάδων γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης και των ταχύπλοων σκαφών, ή μιας λιμενικής εγκατάστασης ή κάποια διεπαφή πλοίου – λιμένα ή κάποια δραστηριότητα « πλοίο – προς – πλοίο ». Στην οικεία παράγραφο « Ορισμοί » του Μέρους Α του Κώδικα δεν αναφέρεται ο ορισμός " security Incident ".

ISPS Code and SOLAS AMENDMENTS 2002

(1) Υποχρεώσεις των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων

Η κυριότερη υποχρέωση των Κυβερνήσεων σύμφωνα με τις παραπάνω ρυθμίσεις είναι ο προσδιορισμός και η θέση των επιπέδων Security (Maritime Security Levels - MARSEC) .

Ακόμη στις ευθύνες περιλαμβάνονται:

- Έγκριση των Σχεδίων Security του πλοίου (Ship Security Plans).
- Έκδοση των Διεθνών Πιστοποιητικών Security Πλοίου (International Ship Security Certificates) μετά από επαλήθευση.
- Εκτέλεση και έγκριση του Port Facility Security Assessments.
- Έγκριση των Facility Security Plans.
- Προσδιορισμός των Port Facilities που χρειάζονται να ορίσουν έναν Port Facility Security Officer.
- Εξέταση των μέτρων ελέγχου και συμμόρφωση.

(2) Υποχρεώσεις πλοιοκτητών και διαχειριστριών εταιρειών

Οι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες έχουν μία σειρά υποχρεώσεων, η κυριότερη από τις οποίες είναι να διασφαλίσουν ότι κάθε πλοίο που η εταιρεία λειτουργεί, έχει προμηθευτεί από το Κράτος της σημαίας ή από τον αρμόδιο RSO, όπως τον νηογνώμονα, το INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE (ISSC).

Για να επιτύχει η εταιρεία την έκδοση του ISSC θα πρέπει να λάβει τα παρακάτω μέτρα:

- Να υποδείξει ένα Company Security Officer.

- Να πραγματοποιήσει τις Ship Security Assessments (SSA), και να αναπτύξει τα Ship Security Plans (SSP).
- Να ορίσει για κάθε πλοίο έναν Ship Security Officer.
- Να φροντίζει την απαιτούμενη εκπαίδευση, ασκήσεις, γυμνάσια για τους CSO και SSO.

(3) Ειδικές ρυθμίσεις για τα πλοία

Για τα πλοία επίσης προβλέπεται ένας μεγάλος αριθμός υποχρεώσεων που δημιουργούν πρόσθετες υποχρεώσεις τόσο για τις Κυβερνήσεις όσο και για τις εταιρείες και πλοία και είναι:

- Εγκατάσταση σε κάθε πλοίο του Automatic Identification System (AIS).
- Η αναγραφή σε κάθε πλοίο του Ship Identification Number (SIN).
- Η εγκατάσταση σε κάθε πλοίο Ship Security Alert System (SSAS).
- Η τήρηση σε κάθε πλοίο Continuous Synopsis Record (SOLAS, CHAPTER X1, ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 5).
- Η φύλαξη του Record σχετικά με το πλοίο (μεταξύ άλλων θα πρέπει να τηρούνται και πληροφορίες σχετικά με τα τελευταία δέκα λιμάνια που το πλοίο προσέγγισε και να είναι ανά πάσα στιγμή στην διάθεση των Αρχών. Ακόμη αναφέρεται στην περίπτωση που οι αρμόδιες Αρχές έχουν “clear grounds” ότι το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις τόσο των νέων ρυθμίσεων της SOLAS, όσο και με το Μέρος Α΄ του ISPS Code Regulation 9, SOLAS –CHAPTER X1-2).

1.4 SOLAS, ΚΕΦΑΛΑΙΟ X1-2

Το παραπάνω κεφάλαιο περιλαμβάνει τα “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση του θαλάσσιου security”, αποτελείται από 13 Κανονισμούς. Οι κανονισμοί αυτοί, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν:

1.4.1 Κανονισμός 2: πεδίο εφαρμογής

Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται στους παρακάτω τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

1. στα φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και των ταχύπλοων σκαφών, άνω των 500 κοχ.,
2. στα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και των ταχύπλοων σκαφών,
3. στις κινητές μονάδες εξόρυξης ανοικτής θαλάσσης, και,

4. στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα παραπάνω πλοία.

Στον Κανονισμό 1 “Ορισμοί” στα φορτηγά πλοία περιλαμβάνονται: (i) τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων, (ii) τα χημικά δεξαμενόπλοια, (iii) τα υγραεριοφόρα, (iv) τα ταχύπλοα σκάφη, (v) τα δεξαμενόπλοια και (vi) οι κινητές μονάδες εξόρυξης ανοικτής θαλάσσης.

1.4.2 Κανονισμός 3: Υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων σχετικά με την ασφάλεια

Ο Κανονισμός προβλέπει την υποχρέωση της Διοίκησης να θέτει τα επίπεδα security , να φροντίζει, ώστε τα πλοία που φέρουν την σημαία του κράτους, να πληροφορούνται το επίπεδο security που αυτή έχει θέσει, και σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου security , να τα ενημερώνει σχετικά. Αυτή η υποχρέωση της Διοίκησης είναι και για τα λιμάνια.

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

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

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

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

1.4.3 Κανονισμός 4: Απαιτήσεις για Εταιρείες και πλοία

Ο κανονισμός προβλέπει ρητά την συμμόρφωση των Εταιρειών και των πλοίων με το παρόν Κεφάλαιο της SOLAS καθώς και το Μέρος Α του Κώδικα, λαμβανομένων υπόψη των οδηγιών που δίνονται στο Μέρος Β αυτού. Το ίδιο ισχύει και για το πλοία. Επιπλέον για τα πλοία ο Κανονισμός 4 προβλέπει ότι ένα πλοίο πριν να εισέλθει σε ένα λιμάνι ή ενώ είναι στα χωρικά ύδατα ενός Συμβαλλόμενου Κράτους, θα πρέπει να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για το επίπεδο security που έχει τεθεί από αυτό το Συμβαλλόμενο Κράτος, εάν αυτό το επίπεδο security είναι υψηλότερο από εκείνο που η Διοίκηση έχει θέσει γι’ αυτό το πλοίο. Τα πλοία θα πρέπει ν’ ανταποκρίνονται χωρίς

αδικαιολόγητη καθυστέρηση σε κάθε αλλαγή σε υψηλότερο επίπεδο security. Όταν ένα πλοίο δεν είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις αυτών των ρυθμίσεων ή δεν μπορεί να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις για το επίπεδο security που έχει τεθεί από την Διοίκηση ή από το Συμβαλλόμενο Κράτος και το οποίο εφαρμόζεται στο συγκεκριμένο πλοίο, το πλοίο θα πρέπει να το γνωστοποιήσει στην αρμόδια γι' αυτό υπηρεσία, πριν αρχίσει οποιαδήποτε διεπαφή πλοίου / λιμένα, ή πριν εισέλθει στο λιμάνι.

1.4.4 Κανονισμός 5: Ειδική ευθύνη των Εταιρειών

Οι εταιρείες θα πρέπει να φροντίσουν ώστε ο Πλοίαρχος να έχει στο πλοίο συνεχώς όλες εκείνες τις πληροφορίες ώστε όλοι οι εξουσιοδοτημένοι αρμόδιοι από τις Κυβερνήσεις θα μπορούν να εξακριβώσουν τρία πράγματα: (α) ποιος είναι υπεύθυνος για την πρόσληψη των μελών του πληρώματος και όλα τα πρόσωπα που εργάζονται ή απασχολούνται πρόσκαιρα επί του πλοίου, (β) ποιος είναι ο υπεύθυνος για την απασχόληση του πλοίου και (γ) σε περίπτωση όπου το πλοίο λειτουργεί με ναυλοσύμφωνο /α, ποια είναι τα είναι τα μέρη αυτού /ών του /των ναυλοσύμφωνου /ων.

Η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να ενημερώνει και να φυλάσσει τις παραπάνω τρέχουσες πληροφορίες καθώς και τις μεταβολές που συμβαίνουν. Αυτές οι πληροφορίες θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση κατά την ημερομηνία εφαρμογής του Κώδικα (1 Ιουλίου 2004). Για πλοία που κατασκευάστηκαν την 1^η Ιουλίου 2004 ή μετά από αυτή την ημερομηνία, καθώς και για πλοία που ήταν εκτός λειτουργίας την 1^η Ιουλίου 2004, οι πληροφορίες θα παρέχονται από την ημερομηνία που το πλοίο εισήλθε σε λειτουργία και θα αντικατοπτρίζει την πραγματική κατάσταση για εκείνη την ημερομηνία.

Προηγούμενες πληροφορίες που δεν αναφέρονται στην πραγματική κατάσταση εκείνη την ημερομηνία δεν χρειάζεται να κρατούνται στο πλοίο. Ακόμη, όταν την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου αναλαμβάνει άλλη εταιρεία, οι πληροφορίες της προηγούμενης εταιρείας δεν χρειάζεται να παραμένουν στο πλοίο.

Υποχρεώσεις της εταιρείας για τον Πλοίαρχο

Η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου περιέχει σαφή δήλωση ότι ο Πλοίαρχος έχει την υπερισχύουσα εξουσία και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις όσον αφορά το security και το safety του πλοίου και ζητεί την συνδρομή της Εταιρείας, ή της Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, όταν το κρίνει απαραίτητο, (Μέρος Α του Κώδικα).

Ακόμη η εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίσει ότι στον CSO και τον SSO, έχει παρασχεθεί η απαραίτητη υποστήριξη για να εκπληρώσουν τα καθήκοντα τους και τις υποχρεώσεις σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του Κώδικα και του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS.

1.4.5 Κανονισμός 6: Σύστημα συναγερμού security του πλοίου

Όλα τα πλοία, στα οποία ο παρών Κώδικας εφαρμόζεται, θα πρέπει να εφοδιασθούν με ένα Σύστημα συναγερμού ασφάλειας του πλοίου (Ship security alert system), μέσα σε ένα προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα. Όταν το σύστημα συναγερμού ενεργοποιείται, θα στέλνει, στην υπηρεσία που έχει οριστεί από την Διοίκηση, που μπορεί να είναι και η εταιρεία από το πλοίο στην στεριά σήμα συναγερμού security. Με το σήμα αυτό προσδιορίζεται, το πλοίο, η θέση που βρίσκεται και αποτελεί ένδειξη, ότι το security του πλοίου απειλείται ή ότι το πλοίο είναι εκτεθειμένο σε κίνδυνο.

Τα σήματα του συστήματος συναγερμού του πλοίου δεν θα στέλνονται σε άλλα πλοία και δεν θα ενεργοποιούν κανένα άλλο σύστημα συναγερμού πάνω στο πλοίο.

Το σύστημα συναγερμού security του πλοίου θα ενεργοποιείται από την Γέφυρα και από ένα άλλο τουλάχιστο σημείο του πλοίου.

1.4.6 Κανονισμός 8: Η δικαιοδοσία του Πλοίαρχου για το safety και το security του πλοίου.

Κατά την άσκηση των καθηκόντων του ο Πλοίαρχος, δεν θα υποχρεώνεται από την εταιρεία, τον Ναυλωτή ή άλλο πρόσωπο για την λήψη ή απόρριψη αποφάσεων για την διατήρηση του safety και security του πλοίου. Μπορεί να αρνηθεί την πρόσβαση στο πλοίο σε άτομα που αυτός κρίνει, να αρνηθεί την φόρτωση φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια ή άλλο μοναδοποιημένο φορτίο.

Αν ο Πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων του αντιμετωπίσει σύγκρουση μεταξύ του αν θα εφαρμόσει μέτρα safety ή μέτρα security, θα πάρει εκείνα τα αναγκαία μέτρα ώστε να διατηρήσει το safety του πλοίου. Σ' αυτή την περίπτωση μπορεί να λάβει "προσωρινά μέτρα ασφάλειας", (security), θα πρέπει να ενημερώσει την Διοίκηση και ενδεχομένως το Συμβαλλόμενο κράτος στο οποίο το πλοίο λειτουργεί ή πρόκειται να εισέλθει σε λιμάνι. Τέτοια μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατά τρόπο συμμετρικό με το ισχύον επίπεδο ασφαλείας. Η Διοίκηση οφείλει να διακριβώσει την αντίθεση safety και security, καθώς και την δυνατότητα να ελαχιστοποιηθεί η επανάληψή τους.

1.4.7 Κανονισμός 13: Κοινοποίηση των πληροφοριών

Αφορά τις υποχρεώσεις της Διοίκησης προς τον ΙΜΟ, όπου εξουσιοδοτημένοι RSO, υπεύθυνοι για τα λιμάνια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αρμόδιοι για όλο το εικοσιτετράωρο να λαμβάνουν τα σήματα συναγερμού security του πλοίου προς την ξηρά, υπεύθυνοι για την παροχή συμβουλών ή βοήθεια στα πλοία κοκ.

Στην χώρα μας σε εφαρμογή του Κώδικα, συστήθηκε με το Π.Δ. 26/2004 ΦΕΚ 23^Α, η ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΔΕΔΑΠΛΕ), τόσο για την εφαρμογή του παραπάνω Κώδικα, όσο και για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την βελτίωση του security στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Σχετικά με την εκπαίδευση τόσο του Αρμόδιου Ασφάλειας της Εταιρείας όσο και του Αρμόδιου Ασφαλείας του Πλοίου, το θέμα ρυθμίζεται από το Μέρος Α του Κώδικα, παράγρ. 13, και πλείονες εξηγήσεις δίνονται από το Μέρος Β του Κώδικα, ενώ το Κεφάλαιο X1-2 της SOLAS δεν αναφέρεται σχετικά.

Άλλοι κανονισμοί του Κεφαλαίου X1-2 της SOLAS προβλέπουν τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια, ρυθμίσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης προς τον Κώδικα, άλλες απαιτήσεις για τις Εταιρείες και τα πλοία.

1.5 SOLAS ΚΕΦΑΛΑΙΟ X1

1.5.1 Κανονισμός 3: Αριθμός προσδιορισμού του πλοίου

Με σχετική τροποποίηση του υπάρχοντος κανονισμού, ο αριθμός προσδιορισμού του πλοίου θα πρέπει να τίθεται σε ορατό σημείο του πλοίου, μπροστά ή πίσω ή στην πλώρη, σε προσβάσιμο σημείο στο μηχανοστάσιο, ή στα hatchways του πλοίου.

1.5.2 Κανονισμός 5: Καταγραφή συνεχούς σύνοψης του πλοίου (Continuous Synopsis Record)

Στην ουσία πρόκειται για πλήρες ιστορικό του πλοίου. Εκδίδεται από το κράτος την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο και φυλάσσεται στο πλοίο. Περιέχει πληροφορίες όπως: όνομα πλοίου, λιμάνι και αριθμό νηολογίου, όνομα πλοιοκτήτη και την διεύθυνσή του, τον ship identification number, την εταιρεία, τους ναυλωτές και την διεύθυνσή τους, τον Νηογνώμονα, την αρμόδια υπηρεσία (Διοίκηση ή Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ή Αναγνωρισμένος Νηογνώμονας) που εξέδωσε το Document of Compliance (ή το Interim Document of Compliance) και το Safety Management

Certificate (ή το Interim Safety Management Certificate), το όργανο που πραγματοποίησε τους ελέγχους για την έκδοσή τους σύμφωνα με τον International Safety Management Code, καθώς και το International Ship Security Certificate (ή το Interim International Ship Security Certificate) και το όργανο που πραγματοποίησε τον έλεγχο για την έκδοσή τους, σύμφωνα με τον ISPS Code, ενδεχόμενες αλλαγές, τις οποίες η εταιρεία οφείλει να γνωστοποιήσει άμεσα στις αρμόδιες αρχές. Η Continuous Synopsis Record θα είναι στα Αγγλικά, Γαλλικά ή Ισπανικά, και θα πρέπει να είναι διαθέσιμο όποτε ζητηθεί.

1.5.3 “SHORE LEAVE” και πρόσβαση στο πλοίο υπό το καθεστώς του ISPS Code

Υπό το καθεστώς του Κώδικα, και παρά την ρητή αναφορά της Διάσκεψης στον Πρόλογο, υπάρχει η πιθανότητα να εμφανισθούν προβλήματα σχετικά με τον ανθρώπινο παράγοντα και να επηρεάσουν τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών, παρά το ότι έχουν τα πρωταρχικά καθήκοντα και ευθύνες για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα. Αυτό μπορεί να συμβεί κατά την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Κώδικα για το security του λιμένα και των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπου πλοίο και ναυτικοί ενδέχεται να θεωρηθούν απειλή για την ασφάλεια και όχι συνεργάτες στο νέο καθεστώς ασφάλειας. Όπως και προηγούμενα αναφέρθηκε, σε καμία περίπτωση ο Κώδικας δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται με τρόπο ασύμβατο προς άλλα διεθνή κείμενα που προστατεύουν τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των ναυτικών και των εργατών λιμένα. Τυχόν σύγκρουση μεταξύ ασφάλειας και ανθρωπίνων δικαιωμάτων, καθώς μεταξύ ασφάλειας και κίνησης πλοίων και φορτίων θα μπορούσε να διαταράξει σοβαρά το διεθνές εμπόριο σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Θα πρέπει να υπάρχει μια ισορροπία κατά την εφαρμογή του Κώδικα μεταξύ της τήρησης της ασφάλειας και της αποτελεσματικής λειτουργίας του πλοίου. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να προβλέπονται όλες οι διευκολύνσεις ώστε να επιτρέπεται η απρόσκοπτη πρόσβαση στο πλοίο όλων εκείνων των υπηρεσιών – ζωτικών για την λειτουργία του πλοίου (τροφοδοσία, επισκευή και συντήρηση ουσιώδους εξοπλισμού).

Επιπλέον, το Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένα και Λιμενικής εγκατάστασης, θα πρέπει να προβλέπει όλες εκείνες τις διευκολύνσεις που είναι απαραίτητες για την πρόσβαση των ναυτικών στο πλοίο, την διευκόλυνση των επισκεπτών (όπως εκπροσώπους εργατικών οργανώσεων κ.λπ. Το να εστιάσουμε την προσοχή μόνο στην ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης και όχι στο γράμμα και το πνεύμα του Κώδικα, θα μπορούσε να έχει σοβαρές συνέπειες σε όλο το σύστημα της θαλάσσιας μεταφοράς διεθνώς. Σε περίπτωση που παρατηρούμε φαινόμενα όπου ο ανθρώπινος παράγων επηρεάζεται αρνητικά από την εφαρμογή του Κώδικα, τα Συμβεβλημένα Κράτη και λοιποί

συνδεδεμένοι με τον IMO, μπορούν να τα αναφέρουν στον IMO και να τα θέτουν υπόψη της MSC και της Facilitation Committee.

1.5.4 Σύστημα Συναγερμού Ασφάλειας του Πλοίου

Όταν οι Αρχές λαμβάνουν ένα σήμα συναγερμού security του πλοίου, το γνωστοποιούν στα πλησιέστερα Κράτη, όπου ευρίσκεται το πλοίο. Σε περίπτωση που το /τα πλησιέστερο /α κράτος /η δεν είναι Συμβεβλημένα με την SOLAS τότε τέτοιες πληροφορίες διοχετεύονται μέσω της διπλωματικής οδού με τον πλέον πρόσφορο τρόπο.

Παραλήπτης του σήματος είναι μία αρχή που έχει ορισθεί από την Διοίκηση. Σε περίπτωση που η Διοίκηση έχει ορίσει ένα θαλάσσιο Κέντρο Συντονισμού Διάσωσης, ενδέχεται αυτό το σήμα να παραληφθεί από μη “ορισμένο κέντρο”.

1.5.5 Circular 1073

Με την εγκύκλιο αυτή τροποποιούνται προηγούμενες Οδηγίες της Maritime Safety Committee του IMO για τα Maritime Rescue Co-ordination Centers (MRCCs), τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις πειρατείας και ένοπλης ληστείας είναι το πρώτο σημείο επαφής μεταξύ πλοίου και αρμόδιας παράκτιας αρχής. Η τροποποίηση περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την διαχείριση από τα MRCCs των alerts που θα λαμβάνουν από τα πλοία σε ανταπόκριση σε terrorist acts και άλλα security incidents.

Δυο σχετικά θέματα απασχολούν την MSC:

(α) Τι μπορεί να γίνει στο διάστημα που η ορισμένη αρχή λαμβάνει σήμα συναγερμού ασφαλείας και του χρόνου που η αρμόδια αυτή αρχή χρειάζεται να εξακριβώσει αν το σήμα αυτό είναι γνήσιο ή πλαστό.

(β) Τι μπορεί να γίνει σε περίπτωση που το πλοίο εκπέμπει ένα distress alert και ένα security alert (distress / security alert double alert) είτε συγχρόνως, είτε το ένα κατόπιν του άλλου. Δεδομένου ότι ένα συμβάν ασφαλείας μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρό κίνδυνο ή κάποιος σοβαρός κίνδυνος μπορεί να συνοδευτεί από ένα συμβάν security και λαμβανομένου υπόψη ότι όλα τα πλοία μπορούν να εκπέμψουν και τα δύο σήματα ταυτόχρονα, ή το ένα κατόπιν του άλλου, οι αρμόδιες αρχές στην στεριά θα πρέπει να εκτιμήσουν την κατάσταση και αναλόγως να ορίσουν την ανταπόκριση που θα παράσχουν, δίνοντας την κατάλληλη προτεραιότητα.

Σε κάθε περίπτωση όμως, η MSC, λόγω της περιορισμένης εμπειρίας, επιφυλάσσεται να δώσει συγκεκριμένες οδηγίες σε μελλοντική σύνοδο, αφού θα έχει αποκτηθεί η σχετική εμπειρία.

Σε αυτό θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη και λοιποί συνδεδεμένοι με τον ΙΜΟ, με την παροχή στον ΙΜΟ σχετικών πληροφοριών και δεδομένων από πραγματικά γεγονότα. Προς τούτο, δεν είναι απαραίτητο να προκύπτει η ταυτότητα των πλοίων που θα περιλαμβάνονται στα ειδικά αυτά συμβάντα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

2.1 Θαλάσσια μεταφορά και διεθνές εμπόριο

Από τα συνθετικά στοιχεία της εφοδιαστικής αλυσίδας οι μεταφορές, προεξάρχουσα θέση κατέχει ο κλάδος της θαλάσσιας μεταφοράς. Είναι γνωστή σε εμάς τους Έλληνες από τα πανάρχαια χρόνια, ε νδεικτικά αναφέρουμε:

- Αργοναυτική Εκστρατεία με προορισμό την Κολχίδα, η επιστροφή το πιο πιθανό είναι ότι έγινε με χρήση της ποτάμιας οδού μέσω των ποταμών Δούναβη και Ηριδανού στην Αδριατική θάλασσα.
- Η πορεία του Οδυσσέα, μια δεκάχρονη πορεία θαλάσσιας περιπλάνησης.
- Η εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου, όπου ο ναύαρχος Νέαρχος ήταν ο πρώτος θαλασσοπόρος που διέσχισε τον Περσικό Κόλπο και τον Ινδικό Ωκεανό.
- Πορεία του Θησέα, μέσω του ποταμού Τάμεση και η επιστροφή το πιο πιθανό να έγινε από τον ποταμό Βόλγα.

Η σύγχρονη εμπορική ναυτιλία διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Ποσοστό περίπου 90% του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, αποτελώντας τον αιμοδότη της διεθνούς οικονομίας. Περίπου 30.000 ναυτιλιακές εταιρείες λειτουργούν γύρω στα 90.000 πλοία παγκοσμίως.

Τα πλοία αυτά εξυπηρετούνται από 4.000 λιμάνια ανά τον κόσμο. Ο παγκόσμιος στόλος είναι νηολογημένος σε 160 χώρες περίπου. Υπολογίζεται ότι το ετήσιο παγκόσμιο εισόδημα από τους ναύλους ξεπερνά τα 380 δις US\$, και αντιπροσωπεύει περίπου το 5% της παγκόσμιας οικονομίας.

Δεν θα ήταν υπερβολή να λεχθεί ότι στον σύγχρονο κόσμο χωρίς την ναυτιλία και το διηπειρωτικό εμπόριο, την μεταφορά χύδην ακατέργαστων υλών, την εξαγωγή και την εισαγωγή των ειδών διατροφής, των ημικατεργασμένων ή τελικών προϊόντων, το ήμισυ του πλανήτη θα λιμοκτονούσε και το άλλο μισό θα πάγωνε.

Ο στόλος των 20 πρώτων χωρών σε χωρητικότητα είναι στελεχωμένος με πλέον του 1 εκατομμυρίου ναυτικών .

Το πρόσφατο ναυτιλιακό boom οφείλεται στην άνοδο των ασιατικών αγορών, η οποία απέσπασε ένα μεγάλο μέρος της θαλάσσιας μεταφοράς. Σ' αυτό συντέλεσαν η διαθεσιμότητα της χωρητικότητας, το χαμηλό κόστος μεταφοράς και η αποδοτικότητά της.

2.2 Απειλή κατά του πλοίου

Δεδομένου ότι το πλοίο είναι εκ της φύσεως του πολυσύνθετο, όπου εμπλέκονται πολλοί διαφορετικοί φορείς, μπορεί να αποτελέσει πρόκληση από την άποψη της ασφάλειας. Φορτία που φθάνουν για φόρτωση στο πλοίο αφού έχουν αλλάξει και άλλα μέσα μεταφοράς, φορτηγά, αυτοκίνητα, σιδηρόδρομοι, αεροπλάνα. Αλλαγές πληρωμάτων στα λιμάνια, προμηθευτές, συνεργεία συντήρησης και επισκευής του πλοίου.

Το πλοίο θα μπορούσε να υπάρξει άμεσα αντικείμενο κάποιου κτυπήματος ή στόχος ενός τέτοιου κτυπήματος. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την διευκόλυνση άλλων κτυπημάτων, αλλά ακόμα για την αποκόμιση κάποιου κέρδους από τις τρομοκρατικές οργανώσεις. Οι κυριότεροι παράγοντες απειλής που συνδέονται με την ναυτιλία είναι το πλοίο αυτό καθ' αυτό, το φορτίο, οι άνθρωποι (οι επιβαίνοντες επί του πλοίου, πλήρωμα και επιβάτες) και η χρηματοδότηση για την εκμετάλλευση ιδιόκτητων στόλων από τρομοκρατικές οργανώσεις και υποστήριξη των logistics της δικής τους αλυσίδας εφοδιασμού. Πρόκληση ρωγμών στη φυσιολογική ροή του διεθνούς εμπορίου με αντίστοιχη αύξηση του κόστους ασφάλειας, λαμβανομένου υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται από την θάλασσα, το υψηλότερης αξίας θαλάσσιο εμπόριο μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια και η αυξημένη συγκεντρωτικότητα στις λιμενικές δραστηριότητες, δηλ. μεγάλο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου φθάνει σε λιγότερους λιμένες. Από τα παραπάνω, εύκολα μπορεί κανείς να συνάγει τις σοβαρότατες συνέπειες στην οικονομία από τρομοκρατικό κτύπημα στο δίκτυο της θαλάσσιας μεταφοράς.

Χρησιμοποίηση του πλοίου

- Το πλοίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν όπλο,
- χρησιμοποίηση του πλοίου για την εκτόξευση κάποιου κτυπήματος, και,
- βύθιση του πλοίου για την δημιουργία προβλήματος στην υποδομή

Χρησιμοποίηση του φορτίου

Το φορτίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί:

- Για την λαθραία μεταφορά ανθρώπων, όπλων ή και τα δύο.
- Για την μεταφορά παντός είδους όπλων (συμβατικών, ατομικών, χημικών, βιολογικών)

Χρησιμοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα

Ο ανθρώπινος παράγων μπορεί να χρησιμοποιηθεί:

- Για την πρόκληση ανθρώπινων θυμάτων.

- Εισχώρηση στο πλοίο τρομοκρατών με την κάλυψη της ταυτότητας των ναυτικών.
- Ομηρία επιβαινόντων στο πλοίο (πλήρωμα / επιβάτες).

Χρήματα

Η χρηματοδότηση ως παράγοντας κινδύνου μπορεί να είναι:

- Χρησιμοποίηση του εισοδήματος που προέρχεται από την ναυτιλιακή του δραστηριότητα για την χρηματοδότηση τρομοκρατικών δραστηριοτήτων.
- Με την χρησιμοποίηση πλοίων για το ξέπλυμα παράνομου χρήματος από τρομοκρατικές οργανώσεις.

Εξωτερικές επιδράσεις

Οι εξωτερικές επιδράσεις των παραπάνω κινδύνων από τρομοκρατικές ενέργειες μπορεί να είναι:

- Απώλεια ανθρώπινων ζωνών και καταστροφές σε περιουσίες
- Δυσλειτουργία στην ροή του εμπορίου.
- Πρόσθετο μεταφορικό κόστος εξ αιτίας των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας.

2.3 Το πλοίο σαν παράγοντας κινδύνου

Το πλοίο αυτό καθ' αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί:

- Εναντίον κατοίκων παρακείμενων στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στα υδάτινα (ναυτιλιακά) κανάλια,
- για την καταστροφή αυτών των ιδίων των λιμενικών εγκαταστάσεων, και,
- για την βύθιση πλοίου ή πλοίων και συνεπώς τον αποκλεισμό της πρόσβασης στο λιμάνι και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι καταστροφές από ένα τέτοιο ενδεχόμενο κτύπημα θα είναι εξαιρετικά σοβαρές.

Άλλοι, και κυριότεροι λόγοι για τους οποίους θα μπορούσε να κτυπηθεί κάποιο πλοίο μπορεί να είναι:

- Η κλοπή του φορτίου,
- η θέση του πληρώματος σε κατάσταση ομηρίας με σκοπό να ζητηθούν λύτρα ή για να ικανοποιηθούν πολιτικοί στόχοι,

- η βύθιση του πλοίου με σκοπό την απώλεια όσο το δυνατό περισσότερων ανθρώπινων ζώων, και,
- η παρακώλυση της ροής του εμπορίου με την απειλή του αποκλεισμού της πρόσβασης στα λιμάνια και στις θαλάσσιες οδούς.

Από την μέχρι τώρα δραστηριότητα των τρομοκρατών προκύπτει, ότι μάλλον στόχος ήταν το πλοίο και όχι η χρησιμοποίηση του πλοίου.

Ενδεικτικά αναφέρουμε την περίπτωση του κρουαζιερόπλοιου Achile Lauro, του δεξαμενόπλοιου Limberg και την ανακάλυψη ενός συνδέσμου της Al Qaeda με σκοπό να αποκτήσει πλοία που θα διήρχοντο στα στενά του Γιβραλτάρ.

2.4 Το φορτίο ως παράγοντας κινδύνου

Το φορτίο θα πρέπει να εξετασθεί από την άποψη του φορτίου που χρησιμοποιεί το εμπορευματοκιβώτιο για την μεταφορά του και το φορτίο που μεταφέρεται χύδην.

Τα εμπορευματοκιβώτια, από την εμφάνισή τους το 1950, έχουν φέρει επανάσταση στον κόσμο της μεταφοράς. Σήμερα, μεγάλο μέρος του φορτίου που δεν μεταφέρεται χύδην, μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια, και ακόμη χρησιμοποιείται ακόμη στην οδική, σιδηροδρομική και αεροπορική μεταφορά. Ο παγκόσμιος στόλος αριθμεί σήμερα 2700 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εξυπηρετούνται από περισσότερα από 430 λιμάνια ανά τον κόσμο που διαθέτουν εγκαταστάσεις υψηλού αυτοματισμού φορτοεκφόρτωσης των εμπορευματοκιβωτίων. Υπολογίζεται, σύμφωνα με στοιχεία του Containerization on line, ότι το έτος 2001 μετακινήθηκαν 232 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια μεταξύ των λιμένων εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων.

Τα εμπορευματοκιβώτια αποτελούν κίνδυνο για το security λόγω της ομοιομορφίας τους, της σχετικά υψηλής ταχύτητας με την οποία διακινούνται στο διεθνές εμπόριο και των πολλών μετακινήσεών τους. Πράγματι, τα εμπορευματοκιβώτια κινούνται σε μία τεράστια εφοδιαστική αλυσίδα, όπου δύο παράγοντες είναι εξαιρετικής σημασίας. Οι πολλές γεωγραφικές θέσεις που αλλάζουν κατά την μεταφορά τους καθώς και οι άνθρωποι /φορείς που εμπλέκονται, και επηρεάζουν την τρωτότητα τους.

Το σύστημα μετακίνησης τους είναι αρκετά πορώδες και εύκολα, ένα εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να διαφοροποιηθεί από τους σύννομους εμπορικούς του σκοπούς.

2.5 Φορτία χύδην

Στον έτερο κύριο τομέα των θαλάσσιων φορτίων της χύδην μεταφοράς (χύδην υγρά φορτία και χύδην στερεά φορτία), ο κίνδυνος για ασφάλεια υπάρχει στα χύδην υγρά φορτία που χαρακτηρίζονται εύφλεκτα, μπορεί εύκολα να εκραγούν, τα LPG και LNG. Ο παγκόσμιος στόλος αποτελείται από περίπου 23.280 πλοία.

Τα φορτία LNG και LPG μεταφέρονται με περίπου 1153 πλοία του παγκόσμιου στόλου, η δυναμική για καταστροφή με την χρησιμοποίηση τέτοιων πλοίων είναι υψηλή. Για τα πλοία αυτά ισχύουν ειδικοί περιορισμοί στην ναυσιπλοΐα και σε πολλά λιμάνια απαιτούνται ειδικά μέτρα προστασίας, αυτών των πλοίων.

Τα σύγχρονα LNG/LPG πλοία κατασκευάζονται με αυστηρές προδιαγραφές, είναι ακριβά, συνήθως τα λειτουργούν ευυπόληπτες εταιρείες και δεδομένου ότι από την φύση του φορτίου είναι επικίνδυνα, έχουν εξοπλιστεί με πολύ αποτελεσματικά συστήματα ασφαλείας. Π.χ. το Νοέμβριο του 2002 ξέσπασε πυρκαγιά στο LPG Gaz Roem, η οποία δεν μπόρεσε να περάσει στις δεξαμενές του φορτίου. Κατά τον πόλεμο μεταξύ Ιράν – Ιράκ ένας πύραυλος Exocet κτύπησε ένα LNG αλλά δεν προκάλεσε έκρηξη στο πλοίο.

Στα LNG και LPG ο κυριότερος κίνδυνος υφίσταται κατά τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης όπου το φορτίο, από κάποιο ατύχημα, μπορεί να μετουσιωθεί σε αέρια μορφή. Τα παραπάνω συνιστούν μάλλον αποτρεπτικούς παράγοντες για τις τρομοκρατικές ομάδες.

Για τους τρομοκράτες στόχο μπορεί ν' αποτελέσουν φορτία που χαρακτηρίζονται άκρως επικίνδυνα όπως τα λιπάσματα και κυρίως η νιτρική αμμωνία, η οποία χρησιμοποιείται παγκόσμια ευρύτατα για τις αγροτικές καλλιέργειες, και με την προσθήκη πετρελαίου μπορεί να μετατραπεί σε πολύ ισχυρό εκρηκτικό υλικό. Ο Κώδικας του IMO για "Safe Practice for Solid Bulk Cargoes", ρυθμίζει περισσότερο την μείωση του κινδύνου γι' ατυχήματα και δεν εγγυάται ότι τέτοια φορτία δεν θα μπορούσαν να γίνουν στόχοι τρομοκρατών. Η δομή πολλών λιμένων που χρησιμοποιούνται για την εισαγωγή και εξαγωγή λιπασμάτων (Mississippi Waterway, λιμάνι Ρόττερνταμ) μπορεί να συμβάλει ώστε τέτοια φορτία ν' αποτελέσουν στόχο τρομοκρατών.

Ένας ακόμη παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η συνολική δομή του στόλου χύδην φορτίων που παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Σημαντικός αριθμός πλοίων λειτουργεί ως εταιρεία με ένα πλοίο (one vessel company) με αδιαφανείς μηχανισμούς πλοιοκτησίας.

- Το 78% του στόλου χύδην / γενικού φορτίου είναι άνω των 10 ετών, έναντι 66% των πλοίων LPG/LNG και 73% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (Lloyd's List World Fleet Statistics 2001).
- Πρόσφατες προσπάθειες με στόχο τον περιορισμό της επικινδυνότητας των sub-standard πλοίων ανέδειξαν την δυσκολία για εντοπισμό της πλοιοκτησίας.

Σύμφωνα με επίσημες πηγές των ΗΠΑ υπάρχουν υποψίες ότι η Αλκάλιντα είχε ή έχει συνάψει μακροχρόνια συμβόλαια με ένα στόλο 15-18 πλοίων χύδην/ γενικού φορτίου (Washington Post, 31 Δεκεμβρίου 2002).

Αυτά τα πλοία θεωρείται, ότι χρησιμοποιούνται για την αποκόμιση εισοδήματος και την υποστήριξη των δικών τους δικτύων logistics. Ακόμη θεωρείται πολύ πιθανόν κάποιο /α από αυτά τα πλοία να χρησιμοποιηθεί για καταστροφικές επιχειρήσεις από διαφοροποιημένο φορτίο λιπασμάτων.

2.6 Η χρηματοδότηση και η υποστήριξη logistics ως παράγοντες κινδύνου

Είναι κοινό μυστικό ότι οι τρομοκρατικές ομάδες μπορεί να έχουν από ένα μόνο πλοίο έως ολόκληρο στόλο, και έχει αποδειχθεί ότι υπάρχει μία τέτοια ομάδα με ναυτιλιακές – εμπορικές δραστηριότητες. Σκοπός είναι αφ' ενός η αποκόμιση εισοδήματος και αφ' ετέρου η υποστήριξη του δικού τους δικτύου εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πράγματι από το 1980 η Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) έχει αναπτύξει ένα αρκετά κερδοφόρο στόλο. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, ο στόλος της LTTE αποτελείται από 10-12 καλοσυντηρημένα πλοία χύδην φορτίου που φέρουν σημαία Παναμά, Ονδούρας ή Λιβερίας. Το πλήρωμα των πλοίων αυτών είναι Ταμίλ και είναι πλοιοκτησίας εταιρειών στην Ασία, η πλειονότητα του μεταφερόμενου φορτίου είναι νόμιμο, όπως ξυλεία, τσιμέντο, λιπάσματα κ.λπ. και λειτουργούν κανονικά στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Τα κεφάλαια που εξοικονομούνται από την ναυτιλιακή δραστηριότητα χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη του πολέμου της LTTE εναντίον της κυβέρνησης της Σρι Λάνκα.

Παρ' όλα αυτά, υπολογίζεται ότι περίπου το 5% του μεταφερόμενου φορτίου θεωρείται ότι είναι όπλα, διαφόρου είδους, πολεμοφόδια και πολεμικό υλικό για τα κτυπήματα της LTTE στη Σρι Λάνκα, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις η παραπάνω οργάνωση έχει μεταφέρει πυραύλους και πολεμοφόδια έναντι αμοιβής για άλλες τρομοκρατικές ομάδες.

Το δίκτυο διακίνησης όπλων της LTTE είναι αρκετά παραπλανητικό και τα μέλη της παραπάνω οργάνωσης διαθέτουν αρκετά καλή γνώση των ναυτιλιακών εμπορικών πρακτικών και διαδικασιών και αυτό αποδεικνύεται από την κλοπή φορτίου (στρατιωτικό υλικό) από την LTTE, ενώ προοριζόταν για το Υπουργείο Άμυνας της Σρι Λάνκα.

2.7 Η διαταραχή της ροής του εμπορίου ως παράγοντας κινδύνου – κόστη ασφάλειας

Τα κτυπήματα στο World Trade Center (11/9/2001) ακολουθήθηκαν από μέσο – μακροπρόθεσμες οικονομικές συνέπειες , όπως άμεση επιβολή μέτρων ασφάλειας, απώλειες στην αεροπορική βιομηχανία από το πενθήμερο κλείσιμο του αμερικανικού εναερίου χώρου.

Ένα τρομοκρατικό κτύπημα στο θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο θα είχε σοβαρό οικονομικό αντίκτυπο, λαμβάνοντας υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου μεταφέρεται δια θαλάσσης, το μεγαλύτερο σε αξία θαλάσσιο εμπόριο μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια και ο αυξανόμενος συγκεντρωτισμός στις λιμενικές δραστηριότητες, που σημαίνει ότι μεγάλος όγκος του θαλάσσιου εμπορίου φθάνει σε λιγότερους τερματικούς σταθμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ ΕΝΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΚΤΥΠΗΜΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

3.1 Επίδραση πάνω στο κόστος

Το (εν δυνάμει) άμεσο κόστος στην θαλάσσια μεταφορά από κάποιο τρομοκρατικό κτύπημα έχει υψηλή διαφοροποίηση και εξαρτάται:

- Από τον σκοπό του κτυπήματος,
- από τον στόχο του κτυπήματος, και,
- από τον τόπο που θα λάβει χώρα ένα τέτοιο κτύπημα.

Για παράδειγμα ένα κτύπημα σε ένα δεξαμενόπλοιο έχει τοπική επίδραση, το άμεσο κόστος είναι χαμηλό, ένα κτύπημα όμως σε πλοίο φορτωμένο με νιτρική αμμωνία σε ένα μεγάλο λιμάνι, πχ. Νέα Ορλεάνη, Ρότερνταμ, Αμβέρσα, θα έχει τρομακτικές συνέπειες σε ανθρώπινες απώλειες και καταστροφή περιουσιών.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι άμεσες δαπάνες πιθανόν να φαίνονται μικρότερες από τα συνδεόμενα κόστη για τις αντιδράσεις σε τέτοιο κτύπημα και τις “ρωγμές” που θα προκληθούν από τα μέτρα ασφαλείας.

Για τα εμπορευματοκιβώτια συνδυσμένης μεταφοράς οι συνέπειες από ένα τρομοκρατικό κτύπημα θα είναι εξαιρετικά σοβαρές και εξ ίσου δύσκολο να μετρηθούν.

Εξ ορισμού τα τρομοκρατικά κτυπήματα είναι απρόβλεπτα, χαρακτηρίζονται από αβεβαιότητα και για να εκτιμήσουμε τον κίνδυνο θα πρέπει να γνωρίζουμε τις κατανομές πιθανοτήτων των γεγονότων και να έχουμε πληροφορίες μέσω της Στατιστικής. Συνεπώς, κάποια προσπάθεια για να αποδώσουμε ποσοτικά την επίδραση από ένα θεωρητικό κτύπημα είναι μάλλον μάταια. Ασχολούμαστε περισσότερο να δώσουμε την επίδραση σε όρους μεγέθους παρά σε συγκεκριμένα ποσά. Συνεπώς, ένα ενδεχόμενο τρομοκρατικό κτύπημα στο δίκτυο της θαλάσσιας μεταφοράς, λίγο μπορεί να μετρηθεί σε όρους ακριβούς ποσοτικής επίδρασης.

Η απειλή της τρομοκρατίας συντίθεται από τόσο πολλές άγνωστες παραμέτρους που η κλασσική οικονομική ανάλυση οφέλους/ κόστους στην περίπτωση αυτή είναι μάλλον αδύνατη.

Από την αποκτηθείσα μέχρι σήμερα εμπειρία (Υεμένη /Limberg, κλείσιμο των λιμένων της δυτικής ακτής της Αμερικής, Conference Board / B002 Allen Hamilton war gaming exercise) η φύση και το μέγεθος σε αυτά τα κόστη θα μπορούσαμε να πούμε ενδεικτικά ότι:

- Το άμεσο κόστος από ένα τρομοκρατικό κτύπημα παρουσιάζει μεγάλη μεταβλητότητα,
- το άμεσο κόστος είναι πιθανό να φανεί μικρότερο και να συγκρατηθεί από το έμμεσο κόστος, από ένα τρομοκρατικό κτύπημα και από τις επιδράσεις που προκαλεί,
- τρομοκρατικά κτυπήματα με στόχο την χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων είναι πιθανό να έχουν τις πιο μεγάλες δευτερεύουσες επιδράσεις,
- οι δαπάνες που συνδέονται με κτυπήματα για την πρόκληση ρωγμών στην ροή του εμπορίου, μπορεί να εμφανισθούν στην αρχή κάποιου σημείου όπου η εφοδιαστική αλυσίδα υφίσταται αλλαγές,
- το συνολικό κόστος από ένα κτύπημα στο θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με στόχο περαιτέρω πρόκληση ρωγμών στην ροή του εμπορίου, πολύ πιθανόν να αποτιμηθεί σε δις δολάρια,
- οι αυξημένες δαπάνες για διατήρηση αποθεμάτων, εξ αιτίας της αβεβαιότητας στην ροή του εμπορίου μπορεί να είναι ίσες ή υψηλότερες από το συνολικό κόστος από ένα τρομοκρατικό κτύπημα.

3.2 Just – in – time

Σοβαρό πρόβλημα για τους παραγωγούς προκύπτει από το ενδεχόμενο ενός τρομοκρατικού κτυπήματος, όσο αφορά στην διατήρηση αποθέματος στις αποθήκες. Επειδή ένα τέτοιο κτύπημα είναι απρόβλεπτο, σιγά –σιγά οι εισαγωγείς απομακρύνονται από τις παραδόσεις “just – in time” και οι εισαγωγείς κρατούν “just –in – case” αποθέματα. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία (David Closs of Michigan State University « Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy» Traffic World, April 1, 2002) στις αρχές της δεκαετίας του 1990 οι αμερικανικές εταιρείες κρατούσαν απόθεμα για 1,57 μήνες, το 2001 για 1,36 μήνες και υπήρχε η πρόβλεψη ότι το έτος 2002 θα ανέβει στο 1,43 μήνες. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του παραπάνω Πανεπιστημίου, η κατάσταση αυτή θα επηρεάσει περίπου το ήμισυ των παραγωγικών κερδών από logistics που πραγματοποιούνται τα 10 τελευταία στις ΗΠΑ και υπολογίζεται ότι θα προσθέσει 50-80δισ US\$ στις επιχειρήσεις στις ΗΠΑ μόνο το 2002 για την διατήρηση αποθεμάτων.

3.3 Διεθνές Φορτίο

Οι ρυθμίσεις που θεσπίστηκαν από τον ΙΜΟ εστιάζονται στο πλοίο αυτό καθ' αυτό και στην άμεση περιοχή που περιβάλλει το πλοίο στο λιμάνι. Όμως σήμερα η πραγματικότητα είναι, θα μπορούσε κανείς να πει, διαφορετική. Ενώ το μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, το ποντοπόρο ταξίδι αποτελεί μόνο ένα στοιχείο μιας σύνθετης μεταφορικής αλυσίδας. Αυτό γίνεται αντιληπτό αν λάβει κανείς υπόψη ότι ένα τυπικό ταξίδι door-to-door που χρησιμοποιεί εμπορευματοκιβώτια:

- Περιλαμβάνει την αλληλεπίδραση περίπου 25 διαφορετικών παικτών,
- προκαλεί την έκδοση 30-40 εγγράφων,
- χρησιμοποιεί 2-3 διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, και,
- υφίσταται χειρισμό σε 12-15 φυσικά μέρη.

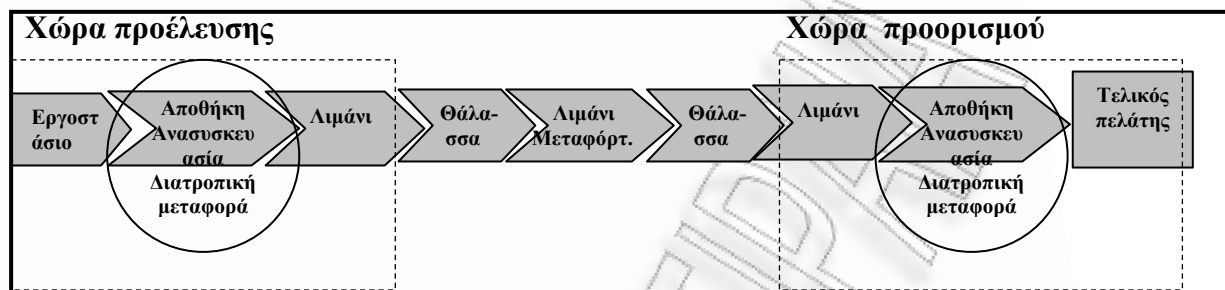
Ένα τοπίο σύνθετο λοιπόν από ανθρώπους, αλληλεπιδράσεις, μετακινήσεις και πληροφορίες, που συνδέονται με την διεθνή μετακίνηση αγαθών. Συνοπτικά μπορούμε να το δούμε σε τρία ουσιώδη στοιχεία:

- Μετακίνηση των αγαθών από τόπο σε τόπο, και από το ένα μέσον μεταφοράς στο άλλο,
- μετακίνηση της επιτήρησης του φορτίου από πρόσωπο σε πρόσωπο, και,
- μετακίνηση των πληροφοριών που αφορούν στο φορτίο.

Η φυσική μετακίνηση του φορτίου, στην πρώτη αλυσίδα περιλαμβάνει την μετακίνηση του από τόπο σε τόπο και από το ένα μέσο σε άλλο μέσο μεταφοράς. Μπορούμε να δούμε δύο βασικά στοιχεία της αλυσίδας, την χώρα προέλευσης και την χώρα προορισμού.

Χώρα προέλευσης: Τα φορτία από το εργοστάσιο μεταφέρονται σε αποθήκες, όπου γίνεται αποσυσκευασία σε παλέτα ή /και εμπορευματοκιβώτια. Τα εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται σε διατροφικά μέσα, φορτηγά, τραίνα ή πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και φθάνουν στο λιμάνι όπου φορτώνονται στο πλοίο. Συνήθως σε άλλο λιμάνι γίνεται μια φόρτωση σε άλλο πλοίο για να φθάσει σε λιμάνι της χώρας προορισμού του φορτίου. Μεταφέρεται σε αποθήκες όπου γίνεται επανασυσκευασία. Το φορτίο και πάλι με την χρήση της διατροφικής μεταφοράς, οδικής, σιδηροδρομικής, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, φθάνει στον τελικό αγοραστή.

Σχηματικά η παραπάνω αλυσίδα θα μπορούσε να έχει την μορφή:



Πηγή: OECD, “Security in maritime transport: Risk factors and economic impact”, Ιούλιος 2003

Βλέπουμε ότι το εμπορευματοκιβώτιο από την χώρα προέλευσης έως την χώρα προορισμού και το τελικό πελάτη, περνά από πολλές ενδιάμεσες εγκαταστάσεις, και η εφοδιαστική αλυσίδα δεν έχει ομοιόμορφη ασφάλεια και προστασία που προσφέρεται για τα εμπορευματοκιβώτια και το περιεχόμενό τους διαφέρει τρομακτικά από τον ένα κόμβο στον άλλο και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Το επίπεδο προστασίας στους διάφορους κόμβους είναι άμεσα συνδεδεμένο με την αξία των μεταφερόμενων αγαθών. Υπάρχουν πολλά σημεία κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας που θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν οι τρομοκράτες.

3.4 Οι πελάτες στην μεταφορική αλυσίδα

Σε μία εμπορική πράξη περιλαμβάνονται πολλοί αρχικά πράκτορες, και κατά μήκος της μεταφορικής αλυσίδας των εμπορευματοκιβωτίων και του περιεχομένου τους, εισέρχονται δεκάδες άνθρωποι. Είναι σημαντικό για τις κυβερνήσεις παγκόσμια να ακολουθούν την ροή της προστασίας εμπορευματοκιβωτίων, του περιεχομένου τους και να διασφαλίσουν ότι τηρείται το security από όλους αυτούς τους ανθρώπους που συνδέονται με την μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων.

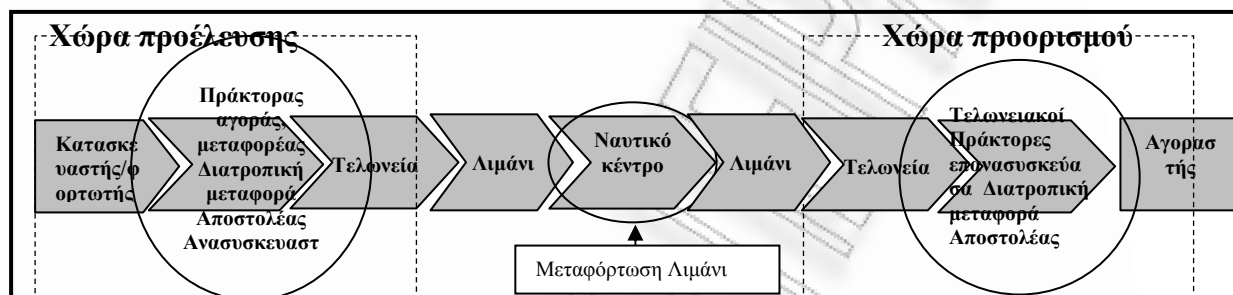
Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η φόρτωση LCL (Less than Container Load). Πολλοί παραγωγοί ανά τον κόσμο δεν γεμίζουν με το προς μεταφορά φορτίο ολόκληρο το εμπορευματοκιβώτιο, και συνεπώς χρειάζεται ανασυσκευασία πριν την φόρτωση σε πλοίο για την θαλάσσια μεταφορά.

Υπολογίζεται ότι παγκόσμια δραστηριοποιούνται περίπου 40.000 αποστολείς φορτίων και στην συνολική βιομηχανία απασχολούνται 8-10 εκατομμύρια άνθρωποι.

Σημαντικός είναι ο ρόλος των αποστολέων των φορτίων, λειτουργούν ως πράκτορες του φορτίου με τους άλλους μεσάζοντες. Σε κάποιες περιπτώσεις οι αποστολείς διαπραγματεύονται κάθε εμπορική πράξη για λογαριασμό του φορτωτή, ενώ σε

άλλες περιπτώσεις οι αποστολείς είναι ο κύριος συμβαλλόμενος πράκτορας με τον φορτωτή.

Ακόμη, φυσική πρόσβαση στα εμπορευματοκιβώτια έχουν και άλλα πρόσωπα, όπως τελωνιακοί πράκτορες, αποθήκες, οδικοί /σιδηροδρομικοί μεταφορείς, λιμενεργάτες κλπ. Σχηματικά η παραπάνω αλυσίδα θα μπορούσε να λάβει την παρακάτω μορφή:



Πηγή: OECD, "Security in maritime transport: Risk factors and economic impact", Ιούλιος 2003.

3.5 Η ροή της πληροφορίας

Για την διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου είναι απαραίτητη η ασφαλής ροή κάποιων πληροφοριών μεταξύ πολυάριθμων φορέων / ανθρώπων άγνωστων μεταξύ τους. Τέτοιες πληροφορίες περιλαμβάνουν: προσδιορισμό του φορτίου για φόρτωση, ποσότητα φορτίου, αριθμός πακέτων σε κάθε παλέτα και μέσα σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, χρόνος και υπεύθυνος για την πληρωμή, ποιο είναι το εξουσιοδοτημένο άτομο να ενεργεί για λογαριασμό του φορτωτή και του παραλήπτη, κ.λπ. Ακόμη θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, όπως και προηγούμενα αναφέρθηκε, ότι για την πραγματοποίηση μίας εμπορικής πράξης απαιτείται η έκδοση μέχρι και 40 εγγράφων, κάποια δε από αυτά χρειάζεται να εκδοθούν εις διπλούν. Οι πληροφορίες αυτές είναι απαραίτητες για τις τελωνειακές αρχές και τις αρχές security κατά την διενέργεια των διαφόρων ελέγχων. Ο κίνδυνος που υπεισέρχεται είναι ο δόλος (documentary fraud) για κλοπή του φορτίου, και το όλο θέμα γίνεται ακόμη πιο δύσκολο καθώς όλες αυτές οι πληροφορίες δίνονται σε έντυπη μορφή.

Ο βαθμός αυτοματοποίησης για την ηλεκτρονική αποστολή στοιχείων ποικίλλει από χώρα σε χώρα. Εκτός από τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση μιας εμπορικής πράξης, οι πληροφορίες security κυκλοφορούν μεταξύ των φορτωτών, αποστολέων φορτίων, μεταφορέων, τελωνείων και υπηρεσιών ασφαλείας. Αν και το American Customs ζητούν το 90% των εισερχόμενων εγγράφων να αρχειοθετείται ηλεκτρονικά μέσω του Automated Manifest System, σε πολλές περιπτώσεις η ηλεκτρονική αποστολή εγγράφων αποτελεί μόνο μία εικόνα

ενός εγγράφου σε έντυπη μορφή με λήψη απλά ηλεκτρονική, ενώ σε άλλες περιπτώσεις οι μεταφορείς και αποστολείς αναπαράγουν αντίγραφο των δεδομένων των φορτώσεων πριν τα αποστείλουν στα τελωνεία.

Για την μεταστροφή της αλυσίδας των πληροφοριών από την έντυπη στην ηλεκτρονική μορφή υπάρχουν δύο απόψεις. Η μία άποψη υποστηρίζει ότι το κόστος της ηλεκτρονικής αποστολής είναι απαγορευτικά δαπανηρό για να εφαρμοσθεί σε όλος το μήκος της αλυσίδας των πληροφοριών. Η άλλη άποψη υποστηρίζει ότι μία τέτοια αλλαγή αργά ή γρήγορα θα μπορεί να επιτευχθεί, λαμβανομένου υπόψη ότι το κόστος για ηλεκτρονικό εξοπλισμό συνεχώς μειώνεται και αφ' ετέρου η ηλεκτρονική παιδεία συνεχώς αυξάνεται παγκόσμια. Ενδεχομένως μία μεταστροφή σε συστήματα πληροφοριών ηλεκτρονικού εμπορίου να συνοδευτεί από νέες "τρίπες" σχετικά με την ασφάλεια. Από την μεριά των φορτωτών και όλων των ενδιαμέσων που έχουν δεδομένα σχετικά με την ασφάλεια, η μεταστροφή αυτή μπορεί να λειτουργήσει στην μείωση της τρωτότητας του συστήματος, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τρομοκράτες,

3.6 Θαλάσσια ασφάλεια (security) και εκτιμώμενο κόστος

Η υιοθέτηση του νέου Κεφαλαίου X1-2 της SOLAS και οι ρυθμίσεις του ISPS Code ανέδειξαν τέσσερα σημαντικά σημεία αυτής της στρατηγικής: (1) την ανάγκη για την ιχνηλασιμότητα των πλοίων, (2) την ανάγκη για την προετοιμασία του security πλοίων και λιμένων, (3) την ανάγκη για επαλήθευση της ταυτότητας των ναυτικών και (4) την ανάγκη να διασφαλισθεί το φορτίο των εμπορευματοκιβωτίων. Αποτέλεσαν την βάση για την θέσπιση τελικά του ISPS Code, το Μέρος Α' του οποίου είναι υποχρεωτικό ως προς την εφαρμογή του, ενώ το Μέρος Β' περιέχει προαιρετικά μέτρα και οδηγίες για την εφαρμογή του μέρους Α' του κώδικα και του κεφαλαίου X1-2 της SOLAS.

Πέρα απ' αυτά τα μέτρα, πολλές χώρες, και ιδιαίτερα οι ΗΠΑ έχουν λάβει μέτρα υποχρεωτικά σε εθνικό επίπεδο, για τα πλοία και τα φορτία που φθάνουν ή εξέρχονται ή περνούν από τις ΗΠΑ. Οι ΗΠΑ, εξάλλου, έχουν υιοθετήσει ως υποχρεωτικό το Μέρος Β' του Κώδικα, ενώ πολλά από τα εθνικά τους μέτρα είναι συμπληρωματικά στα παραπάνω μέτρα του IMO. Ακόμη οι ΗΠΑ έχουν μία σειρά προαιρετικών προγραμμάτων για το security πλοίων, λιμένων και παρά του ότι δεν είναι δεσμευτικά εφαρμόζονται για την διευκόλυνση της μετακίνησης του φορτίου μεταξύ μεταφορέων, εταιρειών φορτωτών, λιμένων. Αυτό μπορεί να έχει επιδράσεις στον ανταγωνισμό, (Container Security Initiative CSI, και Customs – Trade Partnership against Terrorism, C-TRAT).

3.7 Υποχρεωτικά Μέτρα SOLAS Κεφάλαιο X1-2 και ISPS Code

Οι ρυθμίσεις των παραπάνω κειμένων προβλέπουν μέτρα για:

- Τις συμβαλλόμενες με τον IMO Κυβερνήσεις,
- τις εταιρείες,
- τα πλοία,
- τα λιμάνια, και,
- τις απαιτήσεις για βεβαιώσεις/ έγγραφα.

Η έρευνα στην παρούσα εργασία ασχολείται με τα μέτρα και τις ρυθμίσεις που αφορούν στα πλοία και στην εταιρεία.

Μέτρα που αφορούν στο πλοίο:

- Η εγκατάσταση σε κάθε πλοίο ενός αυτόματου συστήματος ταυτοποίησης (Automatic Identification System),
- η σταθερή χάραξη και εμφάνιση του μοναδικού αριθμού του πλοίου, και,
- η εγκατάσταση στο πλοίο συστήματος συναγερμού ασφαλείας (Security alert system).

Μέτρα που αφορούν στην εταιρεία:

Με το Κεφάλαιο X1-2 της SOLAS και του ISPS Code προβλέπονται μία σειρά υποχρεώσεων και ευθυνών για τις πλοιοκτήτριες και τις διαχειρίστριες εταιρείες, με κυριότερη εκείνη που προβλέπει ότι η εταιρεία πρέπει να εφοδιάσει κάθε πλοίο της με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας (International Ship Security Certificate, ISSC), εκδίδεται από το κράτος της σημαίας τους πλοίου, ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας για λογαριασμό του κράτους την σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Για την έκδοση του ISSC ο Κώδικας προβλέπει ότι η εταιρεία θα πρέπει:

- Να ορίσει Αρμόδιο Ασφαλείας της εταιρείας (CSO),
- αναλαμβάνει την σύνταξη της Εκτίμησης Ασφαλείας του πλοίου, και για κάθε πλοίο του στόλου που διαθέτει η εταιρεία που πρέπει να εφοδιασθεί με το ISSC, υπεύθυνος γι' αυτό είναι ο CSO της εταιρείας,
- για το Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου (Ship Security Plan) το οποίο εγκρίνεται από το κράτος της σημαίας του πλοίου και αναφέρεται στο SSA του πλοίου και περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που προβλέπονται στο Μέρος Α' του Κώδικα,
- να ορίσει ένα Υπεύθυνο Ασφαλείας για κάθε πλοίο και το πλήρωμα (SSO) και να διασφαλίζει ότι τα απαραίτητα γυμνάσια και ασκήσεις έχουν πραγματοποιηθεί,

- να διασφαλίσει ότι τα πλοία είναι εξοπλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα για την ασφάλεια, όπως αναφέρεται στο σχετικό Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου (SSP), και,
- να διασφαλίσει την διαρκή φύλαξη του σχετικού security record, σύμφωνα με το Μέρος Α' του Κώδικα.

3.8 Εκτίμηση του κόστους από τον ΟΟΣΑ

Η Maritime Safety Committee του ΟΟΣΑ τον Ιούλιο του 2003 εκπόνησε σχετική μελέτη για το αρχικό κόστος που συνεπάγεται η εφαρμογή των νέων μέτρων για την ενίσχυση του security στη θαλάσσια μεταφορά.

Το κόστος που συνεπάγεται το νέο ρυθμιστικό περιβάλλον είναι μικρότερο από την αδράνεια και την απραξία δεδομένου ότι το σύστημα της θαλάσσιας μεταφοράς είναι τρωτό και μπορεί να γίνει στόχος τρομοκρατών.

Από αυτές τις δαπάνες κάποιες είναι πιο εύκολο να μετρηθούν με σχετική ακρίβεια σε σχέση με άλλες, όπως η δαπάνη σχετικά με την αγορά του εξοπλισμού του πλοίου και το κόστος εργασίας.

Εκτός όμως από τις δαπάνες, πολλά από τα μέτρα αυτά συνεπάγονται κάποια πλεονεκτήματα που δεν σχετίζονται με τα αντιτρομοκρατικά μέτρα. Τέτοια πλεονεκτήματα είναι η μείωση των καθυστερήσεων και των ασφαλιστρών, μικρότερες απώλειες από κλοπές, που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην εξισορρόπηση από την αύξηση του κόστους για το security.

Αν και τα μέτρα security του IMO εφαρμόζονται στο διεθνή στόλο για πλοία άνω των 500grt, η μελέτη αφορά ένα πληθυσμό 43.291 πλοίων, σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register για το 2001 άνω των 1000grt. Ακόμη σ' αυτή την μελέτη δεν περιλαμβάνονται τα επιβατηγά πλοία.

Η αρχική δαπάνη για τον παγκόσμιο στόλο υπολογίζεται στο ύψος των USD 1.279 million και η ετήσια δαπάνη στο ύψος των USD 730 million.

Σ' αυτές τις δαπάνες δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες από την εγκατάσταση του Automatic Identification System, (AIS), δεδομένου ότι αυτά τα μέτρα προϋπήρχαν και απλά επιταχύνθηκαν από τις τροποποιήσεις του SOLAS. Επίσης δεν υπολογίζονται οι έμμεσες δαπάνες, όταν το πλοίο λειτουργεί στα επίπεδα 2 και 3.

3.9 Αρμόδιος ασφαλείας της εταιρείας (CSO)

Κάθε εταιρεία θα πρέπει να ορίσει τουλάχιστο ένα, αλλά μπορεί και περισσότερα πρόσωπα, ως Αρμόδιο Security της εταιρείας, ο οποίος θα είναι τελικώς υπεύθυνος για την συμμόρφωση της εταιρείας και του πλοίου στις νέες ρυθμίσεις του IMO. Κάθε CSO θα είναι υπεύθυνος για ένα ή περισσότερα πλοία, ανάλογα με τον αριθμό και τον τύπο των πλοίων που κάθε εταιρεία λειτουργεί, αλλά υπό τον όρο, ότι θα ορίζεται σαφώς για ποιο/α πλοίο/α αυτό το πρόσωπο ή κάθε πρόσωπο είναι υπεύθυνο/α. Οι κανόνες του Κώδικα απαριθμούν 13 ειδικές ευθύνες υποχρεωτικές για τον CSO που κυμαίνονται από την ευθύνη για την εκπόνηση και οργάνωση του Ship Security Assessment (SSA) κάθε πλοίου έως την διασφάλιση για την εκπαίδευση του SSO και του πληρώματος. Από τις ρυθμίσεις του Κώδικα δεν προσδιορίζεται αν ο CSO θα αποτελεί μία νέα θέση στην εταιρεία ή αν οι ευθύνες του CSO θα ορισθούν σε μία ήδη υπάρχουσα θέση στην εταιρεία.

Πάντως εκτιμάται, ότι οι μεγάλες εταιρείες θα ορίσουν μία νέα θέση για τον CSO, ενώ οι μικρότερες εταιρείες εκτιμάται ότι θα τα αναθέσουν σε ήδη υπάρχουσα θέση.

Ένα στοιχείο που θα πρέπει να αποσαφηνιστεί είναι τι εννοούμε «μεγάλη» εταιρεία και τι εννοούμε «μικρή» εταιρεία. Στην σχετική μελέτη ο ΟΟΣΑ, ως «μεγάλη» θεωρεί την εταιρεία εκείνη που λειτουργεί περισσότερα από δέκα πλοία και μικρή αυτή που λειτουργεί λιγότερα από δέκα. Σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's List υπάρχουν 12.987 εταιρείες ανά τον κόσμο, και πολλές από αυτές όμως λειτουργούν μόνο σε τοπικό επίπεδο. Ενώ σε διεθνές επίπεδο υπολογίζεται ότι λειτουργούν οι μισές από αυτές, δηλ. 6.494, είναι δύσκολο να ορισθεί ο ακριβής αριθμός των εταιρειών με περισσότερα από δέκα πλοία, δεδομένου ότι πολλά πλοία ανήκουν σε μία εταιρεία, αλλά όλες αυτές οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ελέγχονται από μία εταιρεία χαρτοφυλακίου. Προηγούμενη εμπειρία από εργασία για την εφαρμογή του ISM Code, έδειξε ότι οι μισές από αυτές τις εταιρείες, δηλαδή 3246 ελέγχουν πάνω από δέκα πλοία. Για τις μεγάλες εταιρείες υπολογίζεται ότι το κόστος θα είναι περίπου USD 514.6 δις κατ'έτος.

Για τις μικρότερες εταιρείες είναι πιο δύσκολο να προσδιορισθεί το κόστος για την θέση του CSO, δεδομένου ότι οι εταιρείες αυτές συνήθως λειτουργούν σε τοπικές αγορές εργασίας, όπου τα σχετικά στοιχεία είναι λιγοστά στον τομέα της ναυτιλίας και ακόμη δεν είναι γνωστό, αν τα καθήκοντα του CSO θ' ανατεθούν σε ήδη υπάρχουσα θέση εργασίας μέσα στην εταιρεία. Σχετικές πηγές της ναυτιλίας υπολογίζουν ότι το κόστος για τον CSO θα ανέλθει περίπου στο ποσό των USD 150 δις το έτος.

Άμεσο κόστος (μεγάλες εταιρείες) USD 514,6 δις/ έτος.

Άμεσο κόστος (μικρές εταιρείες) USD 150 δις/ έτος.

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του CSO

- Ειδοποίηση για το επίπεδο απειλών στις οποίες πιθανόν να εμπλακεί το πλοίο με χρήση των εκτιμήσεων security και άλλων σχετικών πληροφοριών,
- να διασφαλίζει ότι οι εκτιμήσεις για την ασφάλεια του πλοίου έχουν γίνει,
- να διασφαλίζει την ανάπτυξη, την υποβολή για έγκριση και την κατόπιν εφαρμογή και διατήρηση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου,
- να διασφαλίζει την κατάλληλη τροποποίηση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου, προκειμένου να διορθωθούν αναποτελεσματικότητες και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας για το πλοίο,
- να διευθύνει τους εσωτερικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις των ενεργειών ασφαλείας,
- να φροντίζει τον αρχικό και τους επόμενους ελέγχους του πλοίου από την Διοίκηση ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό,
- να διασφαλίζει ότι αναποτελεσματικότητες και μη συμμορφώσεις που εντοπίζονται κατά τους εσωτερικούς ελέγχους, τις επιθεωρήσεις ασφαλείας, και ελέγχους συμμόρφωσης, έχουν προετοιμασθεί για συμμόρφωση σύμφωνα με τους κανόνες του Κώδικα,
- να ενδυναμώνει την ενημέρωση και επαγρύπνηση για την ασφάλεια,
- να διασφαλίσει την επαρκή εκπαίδευση του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου,
- να διασφαλίσει την συνοχή των απαιτήσεων μεταξύ security και safety,
- να διασφαλίσει ότι εάν χρησιμοποιούνται Σχέδια Ασφαλείας για αδελφό πλοίο ή στόλο, το Σχέδιο για κάθε πλοίο αντικατοπτρίζει με ακρίβεια τις ειδικές πληροφορίες για το κάθε πλοίο,
- να διασφαλίσει ότι εναλλακτικές ή ισοδύναμες ρυθμίσεις, που έχουν εγκριθεί για ένα ιδιαίτερο πλοίο ή ομάδα πλοίων, εφαρμόζονται και τηρούνται,
- ο CSO και το προσωπικό ξηράς με καθήκοντα ασφαλείας θα πρέπει να έχει λάβει την σχετική γνώση και εκπαίδευση λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίνονται από το Μέρος Β' του Κώδικα, και,
- ο CSO θα πρέπει να διασφαλίσει τον αποτελεσματικό συντονισμό και εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου με την συμμετοχή του σε ασκήσεις κατά διαστήματα και σύμφωνα με τις οδηγίες του Μέρους Β' του Κώδικα.

Η ενημέρωση και εκπαίδευση ενδεικτικά περιλαμβάνουν, και ανάλογα με την περίπτωση, γνώσεις όπως: διοίκηση για την ασφάλεια, σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις, σχετική κυβερνητική νομοθεσία και Κανονισμούς, ευθύνες και λειτουργία άλλων φορέων ασφαλείας, μεθοδολογία για την αξιολόγηση ασφαλείας του

πλοίου, μεθόδους ελέγχων ασφάλειας και επιθεωρήσεων, λειτουργίες και συνθήκες security πλοίου και λιμένα, μέτρα security πλοίου και λιμενικών εγκαταστάσεων, ετοιμότητα για συναγερμό και ανταπόκριση σε έκτακτο σχεδιασμό, διαχείριση ευαίσθητων πληροφοριών σχετικών με την ασφάλεια, γνώση των τρεχουσών απειλών και μορφών απειλής για το security, αναγνώριση και αποκάλυψη όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών, αναγνώριση, στη βάση της μη διάκρισης, των χαρακτηριστικών και του τρόπου συμπεριφοράς προσώπων που πιθανόν να απειλήσουν την ασφάλεια, συστήματα και εξοπλισμό ασφάλειας και τους λειτουργικούς τους περιορισμούς, μεθόδους για να καθοδηγήσουν εσωτερικούς ελέγχους και επιθεώρηση, μεθόδους για φυσική έρευνα και μη αυθαίρετες επιθεωρήσεις, γυμνάσια και ασκήσεις ετοιμότητας στις οποίες περιλαμβάνονται και ασκήσεις ετοιμότητας και γυμνάσια με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, εκτίμηση της ασφάλειας των προηγούμενων ασκήσεων και γυμνασίων.

3.10 Υποχρεώσεις και καθήκοντα του Ship Security Officer (SSO)

Μεταξύ των άλλων υποχρεώσεων, οι εταιρείες θα πρέπει να ορίσουν και να εκπαιδεύσουν έναν Αρμόδιο Ασφάλειας Πλοίου για κάθε πλοίο, SSO. Ο SSO είναι υπεύθυνος για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, και την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας του Πλοίου (SSP).

Τα κυριότερα καθήκοντα του SSO, όπου προκύπτουν από τις νέες ρυθμίσεις είναι:

- Αναλαμβάνει τακτικές επιθεωρήσεις ασφάλειας στο πλοίο για να διασφαλίσει ότι τηρούνται τα σχετικά μέτρα security.
- Διατήρηση και επίβλεψη για την εφαρμογή του SSP και τυχόν τροποποιήσεων του .
- Συντονισμός των θεμάτων ασφαλείας διαχείρισης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου με το υπόλοιπο πλήρωμα και τους αντίστοιχους αρμόδιους security των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Πρόταση για τροποποιήσεις στο SSP.
- Αναφορά στον CSO για τυχόν αναποτελεσματικότητες και μη συμμορφώσεις προς τις νέες ρυθμίσεις, που εντοπίζονται κατά τους εσωτερικούς ελέγχους, τις περιοδικές επιθεωρήσεις, τις επιθεωρήσεις security και επαλήθευση για την συμμόρφωση και την εφαρμογή κάθε διορθωτικής πράξης.
- Ενίσχυση της ενημέρωσης για την ασφάλεια και επαγρύπνηση πάνω στο πλοίο.
- Διασφάλιση ότι, το προσωπικό επί του πλοίου έχει λάβει την απαραίτητη εκπαίδευση, σύμφωνα με τον Κώδικα, και,
- Αναφορά όλων των περιστατικών ασφαλείας.

Σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, η μεγάλη πλειονότητα των εταιρειών θα αναθέσει τις αρμοδιότητες του SSO στον Πλοίαρχο. Το άμεσο κόστος για τον SSO για το παγκόσμιο στόλο υπολογίζεται στα USD 29 εκατομμύρια κατ' έτος.

Το άμεσο κόστος για την εκπαίδευση, ασκήσεις και γυμνάσια του CSO και το προσωπικό ξηράς καθώς και για τον SSO και τα πληρώματα υπολογίζεται στα USD 16,8 εκατομμύρια κατ' έτος.

Ship Security Assessment (SSA)

Το SSA είναι υποχρεωτικό για κάθε πλοίο και αποτελεί ουσιώδες και ολοκληρωμένο μέρος της συνολικής διαδικασίας για την ανάπτυξη και ενημέρωση του Σχεδίου Ασφαλείας του Πλοίου (Ship Security Plan SSP).

Το SSA περιέχει τις ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφάλειας του πλοίου. Υπεύθυνος για το SSA κάθε πλοίου είναι ο CSO της εταιρείας, ο οποίος θα πρέπει να συλλέξει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες για εκτίμηση απειλής στα λιμάνια όπου το πλοίο προσεγγίζει, και όπου επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες τις λιμενικές διευκολύνσεις και μέτρα προστασίας που λαμβάνονται. Ακόμη θα πρέπει να μελετήσει τυχόν προηγούμενες αναφορές σε ανάλογα μέτρα ασφαλείας, και όπου είναι δυνατό, να έλθει σε επαφή με συναρμόδια άτομα για να συζητήσει τον σκοπό και την μεθοδολογία τις εκτίμησης ασφαλείας του πλοίου, οδηγίες που δίνονται από την Διοίκηση.

Το SSA θα πρέπει ν' αναθεωρείται, ν' αποδεικνύεται και να φυλάσσεται στην Εταιρεία.

Το SSA μπορεί να το επιμεληθεί και ένας RSO για κάποιο εξειδικευμένο πλοίο.

Το SSA πρέπει να περιλαμβάνει μία επί τόπου επίσκεψη για κάθε πλοίο και να πληροί κατ' ελάχιστο τα παρακάτω:

- Προσδιορισμός των υπάρχοντων μέτρων security, διαδικασιών και λειτουργιών,
- προσδιορισμός και εκτίμηση των λειτουργιών στο πλοίο που θεωρούνται “κλειδιά” και είναι σημαντικό να προστατευθούν,
- προσδιορισμός των απειλών που είναι δυνατόν να υπάρχουν σε λειτουργίες – κλειδιά του πλοίου, και η πιθανότητα να συμβούν, με σκοπό να δημιουργηθούν τα κατάλληλα μέτρα και να δοθεί η ανάλογη προτεραιότητα,
- προσδιορισμός τυχόν αδυναμιών, στις οποίες περιλαμβάνεται και ο ανθρώπινος παράγοντας, πλήρωμα / προσωπικό, στην υποδομή, στις πολιτικές και τις διαδικασίες για την ασφάλεια επί του πλοίου.

Το SSA αποτελεί μία συγκεντρωτική θεώρηση των ιδιαιτεροτήτων του πλοίου, των εμπορικών του σχεδίων και των τρωτών σημείων του και θα πρέπει να υπογραμμίζει τα προληπτικά μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν. Καταδεικνύει την φυσική ασφάλεια του πλοίου και τα σημεία πρόσβασης, την δομική του ακεραιότητα και τις ζώνες υψηλών κινδύνων που πρέπει να ορισθούν ως ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, συστήματα ασφαλείας, πληρώματος, όλα τα συστήματα επικοινωνίας και τις ζώνες φορτίου και εφοδίων πλοίου.

Εκτιμάται ότι το άμεσο κόστος για το σύνολο του διεθνούς στόλου ανέρχεται στα USD 103,9 εκατομμύρια (αρχικό κόστος)'.

Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (SSP)

Το SSP είναι υποχρεωτικό να υπάρχει πάνω σε κάθε πλοίο το οποίο θα έχει προηγουμένως εγκριθεί από την Διοίκηση και συντάσσεται με βάση το SSA. Η Διοίκηση μπορεί ν' αναθέσει την αναθεώρηση και έγκριση ενός SSP, ή τις τροποποιήσεις σε προηγούμενο εγκεκριμένο SSP σε RSO. Σε RSO μπορεί επίσης να ανατεθεί η προετοιμασία ενός SSP για εξειδικευμένο πλοίο. Σε αυτή όμως την περίπτωση ο ίδιος RSO δεν επιτρέπεται να συμμετέχει στην προετοιμασία του SSP ή του SSP ή στις τροποποιήσεις υπό επιθεώρηση. Η υποβολή ενός SSP ή των τροποποιήσεων του για έγκριση, θα συνοδεύεται από το SSA, στην βάση του οποίου το SSP ή τροποποιήσεις του έχουν αναπτυχθεί. Η γλώσσα που συντάσσεται το SSP είναι η γλώσσα ή οι γλώσσες που ομιλούνται πάνω στο πλοίο.

Αν αυτή ή αυτές οι γλώσσες δεν είναι η αγγλική, γαλλική ή η ισπανική, τότε θα πρέπει να υπάρχει μετάφρασή του σε μία από αυτές. Το SSP μπορεί να φυλάσσεται και σε ηλεκτρονική μορφή. Σ' αυτήν την περίπτωση, θα πρέπει να λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα για την προστασία του από ενέργειες που θα σκοπεύουν την διαγραφή στοιχείων από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, την καταστροφή του ή να επιφέρουν τροποποιήσεις σ' αυτό, και ακόμη θα πρέπει να προστατεύεται από την πρόσβαση σε αυτό μη εξουσιοδοτημένων ατόμων ή την αποκάλυψη των στοιχείων του.

Το SSP δεν αποτελεί αντικείμενο ελέγχου από τους αρμόδιους των Συμβαλλόμενων με τον Κώδικα Κυβερνήσεων. Αυτό επιτρέπεται μόνο στην περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές έχουν "clear grounds", ότι το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις ρυθμίσεις της SOLAS – CHAPTER X1-2 και του ISPS Code, αλλά μόνο σε ορισμένα σημεία του και οπωσδήποτε δεν επιτρέπεται, θεωρούνται εμπιστευτικά και δεν επιτρέπεται η επιθεώρηση, εκτός αν διαφορετικά έχει συμφωνηθεί με την Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.

(ISPS Code, PART A, Paragraph 9.8.1)

Το SSP θα πρέπει να προβλέπει την δρομολόγηση των διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας για κάθε ένα από τα επίπεδα ασφαλείας, όπως έχουν ορισθεί από την Συμβαλλόμενη με τον Κώδικα Κυβέρνηση. Το SSP θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιέχει:

- Μέτρα για την πρόληψη όπλων, ουσιών ή τεχνασμάτων με σκοπό να χρησιμοποιηθούν εναντίον ανθρώπων, πλοίων ή λιμένων και η μεταφορά τους δεν είναι δεόντως εξουσιοδοτημένη για να μεταφέρεται πάνω στο πλοίο.
- Προσδιορισμός όλων των σημείων του πλοίου με περιορισμένη πρόσβαση (restricted areas) και τα μέτρα για την πρόληψη της πρόσβασης σε αυτά από μη εξουσιοδοτημένα άτομα.
- Μέτρα για την πρόληψη της πρόσβασης στο πλοίο από μη εξουσιοδοτημένα άτομα.
- Διαδικασίες για την ανταπόκριση σε περίπτωση απειλής ή ρήγματος στην ασφάλεια, καθώς και προβλέψεις για την διατήρηση των κρίσιμων λειτουργιών του πλοίου ή της διεπαφής πλοίου / λιμένα.
- Διαδικασίες για την ανταπόκριση σε οποιεσδήποτε οδηγίες της Διοίκησης που μπορεί να δοθούν στο επίπεδο ασφαλείας 3.
- Διαδικασίες εκκένωσης σε περίπτωση απειλής ή ρήγματος στο security.
- Τα καθήκοντα του πληρώματος και προσωπικού πάνω στο πλοίο, στα οποία έχουν ανατεθεί ευθύνες για θέματα security .
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των ενεργειών security.
- Διαδικασίες για την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και την εξάσκηση σύμφωνα με το SSP.
- Διαδικασίες για την διεπαφή με τις ενέργειες security στις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Διαδικασίες για την αναφορά έκνομου συμβάντος (security incident).
- Ορισμός του SSO.
- Ορισμός του CSO,
- διαδικασίες για την διασφάλιση του ελέγχου και των δοκιμών της καλής λειτουργίας και συντήρησης του εξοπλισμού security,
- συχνότητα των ελέγχων και δοκιμών για τον εξοπλισμό security που υπάρχει στο πλοίο,
- προσδιορισμός των θέσεων από όπου το σύστημα συναγερμού security ενεργοποιείται, και,
- διαδικασίες και οδηγίες για την χρήση του συστήματος συναγερμού ασφαλείας καθώς και των ελέγχων και δοκιμών, τον τρόπο ενεργοποίησης και απενεργοποίησης, την επανατοποθέτηση του και τον περιορισμό των εσφαλμένων συναγερμών.

Υπάρχει η άποψη, ότι το SSP θα προετοιμασθεί από κάποιο RSO. Εκτιμάται, ότι το άμεσο κόστος για την επεξεργασία του SSP για τον διεθνή στόλο όπου εφαρμόζεται ο παρών Κώδικας θα ανέλθει στα US \$51.9 εκατομμύρια (αρχικό κόστος).

Εκπαίδευση και εξάσκηση για το security του πλοίου

Σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις, οι Εταιρείες θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι ο CSO και το προσωπικό ξηράς στο οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια, ο SSO και τα μέλη του πληρώματος με καθήκοντα σε θέματα ασφάλειας, λαμβάνουν την απαιτούμενη από τον Κώδικα εκπαίδευση για να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους. Εκτός από την αρχική απαιτείται και περιοδική εκπαίδευση, προκειμένου να διασφαλισθεί, ότι το πλήρωμα γνωρίζει πως ν' ανταποκριθεί σε περίπτωση που συμβεί security incident καθώς και σε περίπτωση συναγερμού.

Εκτιμάται, ότι το άμεσο κόστος για τον διεθνή εμπορικό στόλο θα ανέλθει στο ποσό των US \$16.8 εκατομμύρια (αρχικό κόστος). Για τον υπολογισμό αυτό λήφθηκε υπόψη ως μέσος όρος αριθμού πληρώματος είναι 15 άτομα συν τον Πλοίαρχο και η διάρκεια της εκπαίδευσης 1 ώρα, για 4 φορές τον χρόνο.

Φύλαξη των Records

Σύμφωνα με τον Κώδικα κάθε πλοίο θα πρέπει να φυλάσσει πάνω στο πλοίο καταγραφές των παρακάτω δραστηριοτήτων, η διάρκεια σε φύλαξη τους ορίζεται από το Κράτος της σημαίας.

- Εκπαίδευση, ασκήσεις και γυμνάσια,
- απειλές στην ασφάλεια και security incidents,
- ρωγμές στην ασφάλεια,
- αλλαγές στο επίπεδο security,
- επικοινωνίες σχετικές με την άμεση security του πλοίου, δηλαδή ειδικές απειλές στο πλοίο, ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις όπου βρίσκεται το πλοίο,
- εσωτερική έλεγχοι και επιθεωρήσεις των δραστηριοτήτων σχετικά με το security,
- περιοδική επισκόπηση του SSP,
- εφαρμογή τυχόν τροποποιήσεων του SSP, και,
- συντήρηση και δοκιμή κάθε εξοπλισμού σχετικά με το security του Ship security alert system.

Εκτιμάται ότι το άμεσο κόστος θα είναι χαμηλό, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο απαιτούμενος χρόνος είναι αμελητέος και δεν προκύπτει κάποιο ιδιαίτερο κόστος γι' αυτό το στοιχείο.

Εξοπλισμός ασφαλείας του πλοίου

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι στο Μέρος Α' του Κώδικα, που είναι υποχρεωτικό στην εφαρμογή του από όλα τα Συμβεβλημένα Κράτη – Μέλη με τον IMO δεν αναφέρεται ιδιαίτερος εξοπλισμός ασφαλείας για τα πλοία σε κάθε ένα επίπεδο ασφαλείας. Ωστόσο στο Μέρος Β' κάποιος μπορεί να σχηματίσει μια ιδέα διαβάζοντας το λεπτομερώς για γενικές ανάγκες εξοπλισμού που τίθενται από τον Κώδικα. Από την άλλη μεριά οι Η.Π.Α. έχουν καταστήσει υποχρεωτική την εφαρμογή του Μέρους Β', αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως θα δούμε παρακάτω στον “Κανονισμό 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις”, τα Κράτη – Μέλη θα πρέπει να συμμορφώνονται με παραγράφους του Μέρους Β' του Κώδικα, “ως εάν ήταν δεσμευτικές”.

Η United States Coast Guard έχει προσδιορίσει λεπτομερώς τις απαιτήσεις για εξοπλισμό των πλοίων προκειμένου να συμμορφωθούν με το Μέρος Β' του Κώδικα. Προβλέπεται διαφοροποίηση ανάλογα με τον τύπο του πλοίου μεταξύ δεξαμενόπλοιων και άλλων φορτηγών πλοίων, καθώς και με το κόστος της επένδυσης και το κόστος συντήρησης.

Τα στατιστικά στοιχεία που τηρούνται από United States Department of Transport αφορούν πλοία άνω των 10.000 dwt που προσέγγισαν σε λιμάνια των ΗΠΑ κατά το έτος 2000. Τα στοιχεία αυτά δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για μία εκτίμηση του κόστους εξοπλισμού, δεδομένου ότι είναι ελλιπή με την απουσία πλοίων 100 gt έως 10.000dwt.

Εκτιμάται ότι το κόστος της αρχικής επένδυσης για τον απαραίτητο εξοπλισμό κάθε πλοίου σύμφωνα με τον ISPS Code, λαμβανομένης υπόψη την ερμηνείας του Μέρους Β' του Κώδικα από τις ΗΠΑ, θα είναι περίπου USD 304,4 εκατομμύρια, και το ετήσιο κόστος διατήρησης γύρω στα USD 15.2 εκατομμύρια.

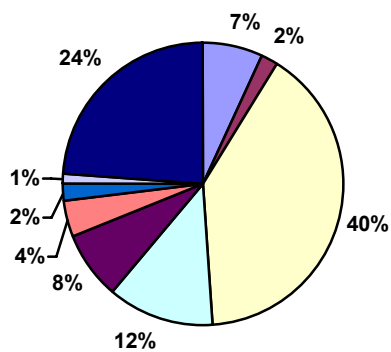
Η κατανομή αυτών των δαπανών φαίνεται από τα παρακάτω γραφήματα

Όπως φαίνεται, αρχικά το μεγαλύτερο μέρος του κόστους για τους πλοιοκτήτες/ διαχειριστές είναι η δημιουργία μίας νέας θέσης για το Company Security Officer και ακολουθεί το κόστος εξοπλισμού ασφαλείας, του πλοίου. Όσον αφορά στον CSO, μεγάλος αριθμός εταιρειών θα ορίσουν τα σχετικά καθήκοντα σε ήδη υπάρχουσα θέση, λόγω του υψηλού κόστους.

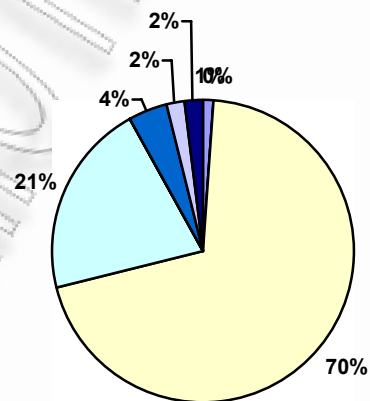
ISPS Code and SOLAS Amendments 2002 – Κατανομή του κόστους για πλοίο και εταιρεία

Πηγή: OECD, “Security in maritime transport: Risk factors and economic impact”, Ιούλιος 2003

Αρχική Δαπάνη
USD 1.279 million



Ετήσια Δαπάνη
USD 730 million



- Ship Security Alert System
- Ship Identification Number
- Company Security Officer and Training (Large Companies, >10 Ships)
- Company Security Officer and Training (Small Companies, <10 Ships)
- Ship Security Assessment
- Ship Security Plan
- Ship Security Offices
- Ship Security Drills
- Ship Security Equipment

3.11 Άλλα κείμενα για το security

Εκτός από το Κεφάλαιο X1-2 της SOLAS και τον ISPS Code, έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοσθεί και άλλες σχετικές πρωτοβουλίες σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Οι πλέον σημαντικές πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί από τις Η.Π.Α. Αυτές οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν:

- Την US Marine Transportation Security Act του 2002 (MTSA),
- the Container Security Initiative (CSI),
- the Customs – Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT), και,
- τον 24-hour advance vessel manifest rule, γνωστός ως “24-hour rule”.

Άλλα κείμενα είναι ο Canada’s own 24-hours rule, το Secure Trade Programme για την Ασία, Ειρηνικός, ο Κανονισμός 725/2004 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μεταξύ των πρωτοβουλιών που αναπτύσσονται από την βιομηχανία σημαντική είναι το Smart and Secure Trade lanes (SST) πρόγραμμα. Το πρόγραμμα εκπονείται από τις μεγαλύτερες παγκόσμια λιμενικές εταιρείες. Σκοπός του προγράμματος είναι ν’ αναπτύξει μια τεχνολογία για την ιχνηλασιμότητα παγκόσμια των εμπορευματοκιβωτίων, με την ενσωμάτωση μίας σειράς τεχνολογιών αυτόματου προσδιορισμού, όπως τεχνολογίες Radio Frequency Identification (RFID), anti-intrusion sensor devices, και δορυφορικά συστήματα ιχνηλασιμότητας (GPS, IMMARSAT)

3.12 Customs – Trade Partnership Against Terrorism (-TPAT)

Η παραπάνω πρωτοβουλία είναι από κοινού πρωτοβουλία Κράτους – Εταιρείας και εστιάζεται στην οικοδόμηση σχέσεων συνεργασίας για την ενδυνάμωση του security της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Γενικότερα αποσκοπεί να ενδυναμώσει τις κοινές προσπάθειες αμοιτέρων των μερών για την ανάπτυξη ενός ασφαλέστερου περιβάλλοντος, με την βελτίωση και την επέκταση της υπάρχουσας πρακτικής σε θέματα security. Αρχικά επελέγησαν να συμμετέχουν εισαγωγείς, αεροπορικοί, σιδηροδρομικοί και θαλάσσιοι μεταφορείς, λιμενικές αρχές των ΗΠΑ και κάποιοι ξένοι κατασκευαστές, αλλά προσανατολίζεται να επεκτείνει την συμμετοχή και σε άλλες κατηγορίες της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας. Όσοι επιθυμούν να συμμετέχουν στην παραπάνω συνεργασία θα πρέπει να συμμορφώσουν το σχετικό ερωτηματολόγιο και να υπογράψουν την σχετική συμφωνία Εθελοντικής Συμμετοχής.

Η συμφωνία περιλαμβάνει συστάσεις και οδηγίες που ο ενδιαφερόμενος αναλαμβάνει να τηρήσει, αλλά και να τις γνωστοποιήσει στους συνεργάτες του στην εφοδιαστική αλυσίδα. Οι μετέχοντες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συμμορφωθούν με τις

αποφάσεις της C-TPAT, όμως δεν προκύπτει ευθύνη τους σε περιπτώσεις λάθους ή μη συμμόρφωσης. Από την άλλη μεριά τα τελωνεία των ΗΠΑ μπορεί να διαγράψουν μια εταιρεία από το C-TPAT εάν έχουν εξαπατήσει τα τελωνεία ή η συμπεριφορά του δεν είναι σοβαρή. Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε το 2002 και μετέχουν σ' αυτή οι μεγαλύτερες εταιρείες τακτικών γραμμών.

Τον Μάιο του 2003 περισσότερες από 3000 εταιρείες είχαν υπογράψει την Συμφωνία Εθελοντικής Συμμετοχής. Έναντι των υποχρεώσεων που ο συμμετέχων αναλαμβάνει με την συμμετοχή του στην C-TPAT, μειώνουν την πιθανότητα ν' αποτελέσουν στόχο για τις επιθεωρήσεις των τελωνείων και επωφελούνται από την Επίσπευση Τελωνειακών διατυπώσεων. Από την άλλη πλευρά οι μετέχοντες θα επωμισθούν κάποια επαφή καθώς θα πρέπει να προβούν σε κάποιες επενδύσεις των προτάσεων τους, και να διασφαλίσουν ακόμη ότι το ίδιο κάνουν και οι συνεργάτες τους. Επίσης θα έχουν άλλες δαπάνες από την επένδυση προσωπικού, από πρόσθετες ομάδες ασφάλειας, θα πρέπει ν' αναπτύξουν κάποια σχέδια και γραφειοκρατική διαδικασία με την C-TPAT.

Για τις μεγάλες εταιρείες καθώς και για αυτές που έχουν ήδη αναπτύξει πρακτικές ασφαλείας, κυρίως για έλεγχο του κινδύνου από κλοπή, ενδεχομένως να μην έχουν σημαντική επίδραση αυτές οι δαπάνες. Οι μικρές όμως εταιρείες και ιδιαίτερα οι εταιρείες των υπό ανάπτυξη χωρών ενδέχεται ν' αντιμετωπίσουν δυσκολίες και να μη μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τα έξοδα που προκύπτουν από την συμμετοχή τους στο πρόγραμμα C-TPAT, ίσως γιατί αυτά τα έξοδα είναι δυσανάλογα προς το μέγεθος τους. Αν και το πρόγραμμα αυτό είναι προαιρετικό, ίσως οι εταιρείες μακροχρόνια να μην έχουν άλλη επιλογή, αν θέλουν να διατηρήσουν κάποια επιχειρηματική σχέση με τη ΗΠΑ, καθώς η συμμετοχή στο πρόγραμμα αναμένεται από όλα τα μέρη που εμπλέκονται στο εμπόριο με τις ΗΠΑ. Για τις εταιρείες εκείνες που δεν θα μπορέσουν να μετάσχουν ίσως οδηγήσει σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα, διότι οι εισαγωγείς, μεταφορείς και μεσίτες στις ΗΠΑ πιθανόν θα επιλέγουν συνεργάτες που θα διαθέτουν αξιόπιστη και κατάλληλη πληροφορία για τα προϊόντα τους καθώς επίσης οργανωτικές δομές και διαδικασίες. Αυτή η κατάσταση ενδεχομένως να έχει επιδράσεις σε εταιρείες με πτωχό εξοπλισμό έναντι αξιόπιστων προμηθευτών ιδιαίτερα στις υπό ανάπτυξη χώρες.

3.13 Container Security Initiative (CSI)

Η πρωτοβουλία αυτή είναι ένα άλλο κύριο πρόγραμμα για τα εμπορευματοκιβώτια σε ποντοπόρο δρομολόγιο, και αναπτύχθηκε μετά τα γεγονότα του Σεπτεμβρίου του 2001. Βασίζεται στην προβολή του ζητήματος της ενίσχυσης του security του εμπορευματοκιβωτίου, και στον εντοπισμό αυτών με το φορτίο υψηλού κινδύνου πριν

φορτωθούν, είτε σε ένα λιμάνι που μετέχει στην CSI, ή αν φθάνουν από ένα άλλο λιμάνι, πριν την άφιξη τους στις ΗΠΑ.

Η CSI Συγκροτείται από τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Δημιουργεί κριτήρια security για το προσδιορισμό των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου.
- Ανίχνευση από πριν των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου πριν την άφιξη τους στις ΗΠΑ. Περιλαμβάνεται και η τοποθέτηση αρμόδιων Αμερικανών τελωνειακών σε ξένα λιμάνια.
- Αναπτύσσει και χρησιμοποιεί τεχνολογίες για την γρήγορη “pre-screen” εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου, ανιχνευτές με ακτινοβολία, ευρείας κλίμακας ακτινών X και μηχανήματα ακτινών γάμμα.
- Αναπτύσσει ασφαλή και “έξυπνα” εμπορευματοκιβώτια.

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

Απώτερος στόχος της CSI είναι να βελτιώσει την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων, χωρίς να δημιουργηθούν εμπόδια στην ροή του εμπορίου. Τα εμπορευματοκιβώτια θα πρέπει να ελέγχονται όταν βρίσκονται στα docks' και πριν φορτωθούν σε πλοίο, ώστε να μην χρειασθεί το “survey” κατά την άφιξη του πλοίου στις ΗΠΑ. Σε περίπτωση που υπάρχει υποψία, ότι κάποιο εμπορευματοκιβώτιο περιέχει όπλα μαζικής καταστροφής (WMD), δεν επιτρέπεται να συνεχίσει το ταξίδι του προς λιμάνι των ΗΠΑ και ακόμη αν ένα τέτοιο εμπορευματοκιβώτιο έχει ήδη φορτωθεί με προορισμό κάποιο λιμάνι των ΗΠΑ, σ' αυτό το πλοίο δεν επιτρέπεται η προσέγγιση στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ. Σημειώνεται, ότι δεν διευκρινίζεται αν υπάρχει κάποιος βαθμός νομικής προσφυγής σε περίπτωση αμέλειας κατά την διάρκεια των ελέγχων που οδηγούν σε λάθη ή φυσική καταστροφή στα εμπορευματοκιβώτια.

Αρχικός σκοπός των αρμοδίων αρχών στις ΗΠΑ ήταν να εφαρμοσθεί η CSI στα λιμάνια εκείνα που αποστέλλουν μεγάλο όγκο εμπορευματοκιβωτίων προς τα λιμάνια των ΗΠΑ, προκειμένου ο σχετικός έλεγχος για security να γίνεται στα πρώτα στάδια της διακίνησης τους. Τα Τελωνεία των ΗΠΑ σκοπεύουν, σε δεύτερη φάση, να επεκτείνουν το πρόγραμμα και σε άλλα λιμάνια που σχετίζονται με τον όγκο των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων, την θέση τους και τον στρατηγικό τους ρόλο.

Λαμβανομένου υπόψη ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων είναι ήδη πολύ σκληρός, θα υπάρξουν δυσκολίες να παραμείνουν ανταγωνιστικά εκείνα τα λιμάνια που δεν συμμετέχουν στην CSI, με κίνδυνο αργά ή γρήγορα να χρησιμοποιηθούν μόνο

για σκοπούς pre-carriage και τα εμπορευματοκιβώτια να φορτώνονται σε ένα από τα λιμάνια σε feeder vessels προκειμένου να φθάσουν στο πλησιέστερο λιμάνι CSI.

Ένα άλλο στοιχείο που μπορεί να αναδειχθεί ως συνέπεια της CSI, και αφορά τις μικρότερες υπό ανάπτυξη χώρες, είναι αυτή η τάση για συμφωνίες συνεργασίας να οδηγήσει σε μία νέα εποχή προστατευτισμού για το παγκόσμιο εμπόριο μέσα από διμερείς συμφωνίες μοιράζονται τα κράτη σε δύο κατηγορίες εμπορικών εταιρών, ευνοούμενων και λιγότερο ευνοούμενων εμπορικών εταιρών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι κατ' εκτίμηση εισαγωγές στις ΗΠΑ από λιμάνια που λειτουργούν με την CSI. Σε αυτά τα λιμάνια δεν περιλαμβάνονται εκείνα τα λιμάνια που δεν λειτουργούν σύμφωνα με την CSI αν και έχουν υπογράψει σχετικές αποφάσεις.

**Εκτίμηση εισαγωγών στις ΗΠΑ από Λιμάνια που λειτουργούν με CSI
31 Μαΐου 2004**

Χώρα	Λιμάνι	Εισαγωγές containers στις ΗΠΑ (σε TEUs)
Canada	Montreal	720
	Halifax	24 380
	Vancouver BC	13 590
Belgium Luxembourg)	(incl. Antwerp	304 600
	Zeebrugge	20
France	Le Havre	139 670
	Marseille	1 070
Germany	Bremen/ Bremerhaven	392 180
	Hamburg	150 010
Greece	Piraeus	11 580
Italy	La Spezia	159 670
	Genoa	144 570
	Naples	29 880
	Gioia Tauro	104 480
	Livorno	92 330
Spain	Algeciras	81 750
Sweden	Gothenburg	18 810
Netherlands	Rotterdam	427 750

United Kingdom	Felixstowe	69 510
	Liverpool	39 370
	Thamesport	32 340
	Tibury	2 560
	Southampton	38 620
Hong Kong, China	Hong Kong	1 866 320
China	Shenzhen	1 982 790
	Shanghai	1 278 500
Japan	Yokohama	109 020
	Tokyo	267 530
	Nagoya	174 940
	Kobe	119 970
Malaysia	Port Klang	39 260
	Tanjung Pelepas	45 960
Singapore	Singapore	494 300
Republic of Korea	Busan	971 490
Thailand	Laem Chabang	201 060
United Arab Emirates	Dubai	1 110
South Africa	Durban	43 940
Total		9 875 650
Total 2004 US waterborne containerized import		15 805 480
Total 2004 US waterborne containerized export		8 045 045
Total 2004 US waterborne containerized trade		23 850 525
CSI coverage of US seaborne containerized imports		62.48 per cent

Πηγή : United Nations" Maritime Security: Elements of an analytical framework for compliance measurement and risk assessment. New York and Geneva, 2006, category: Trade Logistics

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα το 62,48% των εισαγόμενων containers καλύπτεται από την CSI.

Ο Κανόνας “The 24-Hour Advance Vessel Manifest Rule”, ή “The 24-Hour Rule”

Ο Κανόνας αυτός συνδέεται στενά με τη CSI και σκοπεύει ιδιαίτερα στην συλλογή πληροφοριών που αφορούν στο φορτίο και θα πρέπει να παρέχονται 24 ώρες πριν την φόρτωση σε ξένο λιμάνι. Οι αρμόδιοι των ΗΠΑ που έχουν τοποθετηθεί σε ξένο λιμάνι θα πρέπει να προσδιορίσουν το/α container/ς υψηλού κινδύνου πριν φορτωθούν.

Με σχετική νομοθεσία, οι ΗΠΑ έχουν εκδώσει Κανονισμούς για τα αναγκαία έγγραφα που το πλοίο θα πρέπει να έχει πριν να προσεγγίσει σε λιμάνι των ΗΠΑ. Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου που φθάνει σε λιμάνι των ΗΠΑ θα πρέπει να τηρεί σχετικό έγγραφο, το οποίο θα φέρει στοιχεία για κάθε container, τα κυριότερα από τα οποία είναι:

- Λεπτομερής και ακριβής περιγραφή του φορτίου ή των 6 επιλεγμένων HTSUS (Harmonized Tariff Schedule of the USA).
- Αριθμός και ποσότητες των πιο χαμηλών εξωτερικών packaging units, σύμφωνα με την φορτωτική.
- Ο αριθμός του Container και τον αριθμό της σφραγίδας.
- Βάρος του φορτίου (για τα σφραγισμένα containers το βάρος του φορτίου όπως δηλώθηκε από τον φορτωτή).
- Το ξένο λιμάνι που το φορτίο φορτώθηκε, το τελωνείο, το ξένο λιμάνι πριν το πλοίο αναχωρήσει για τις ΗΠΑ και το πρώτο ξένο λιμάνι όπου ο μεταφορέας παίρνει την απόκτηση του φορτίου.
- Τα πλήρη ονόματα και τις πλήρεις, επιμελημένες και έγκυρες διευθύνσεις του αποστολέα και του φορτωτή του φορτίου. Όταν Freight forwarders συμβάλλονται με τους μεταφορείς με συμβόλαια και λειτουργούν σαν πράκτορες πολλών φορτωτών, χρειάζεται το όνομα και η διεύθυνση του πραγματικού αρχικού φορτωτή. Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί έγγραφο ως “ενιαίος αριθμός προσδιορισμού” για τον φορτωτή και τον παραλήπτη, υπογεγραμμένο από την CBP αφού συμπληρωθεί από το Automated Commercial Environment.

Η ακριβής περιγραφή του φορτίου πρέπει να είναι τέτοια ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός του σχήματος, τα φυσικά χαρακτηριστικά και η πιθανή συσκευασία του δηλωμένου φορτίου, και έτσι να παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές των ΗΠΑ να εντοπίζουν τυχόν ανωμαλίες κατά τους ελέγχους. Δαν γίνονται δεκτές περιγραφές για το φορτίο όπως Freight of all kinds, γενικό φορτίο, και “STC” (said to contain) καθώς δεν δίνουν επαρκή πληροφόρηση σχετικά με το εμπόρευμα. Ο Κανόνας “24-Hour Rule” έμμεσα επηρεάζει την φορτωτική και τα άλλα έγγραφα μεταφορά που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο με την υποχρέωση των μεταφορέων να αναφέρουν στοιχεία ναυτιλιακών εγγράφων στα οποία περιλαμβάνονται η ταυτότητα

φορτωτή και του παραλήπτη. Στην πραγματικότητα, αν και στην σχετική τελωνειακή νομοθεσία των ΗΠΑ δεν προσδιορίζονται καθαρά οι όροι “shipper” και “consignee”, το ζητούμενο είναι η πληροφόρηση σχετικά με τον ξένο πωλητή, τον εφοδιαστή, τον κατασκευαστή και για το πρόσωπο στο οποίο θα παραδοθεί το φορτίο. Εκτιμάται ότι η παροχή τέτοιων πληροφοριών δεν θα είναι πάντα εφικτή στη βάση της φορτωτικής, καθώς στα έγγραφα μεταφοράς, αναγράφονται πληροφορίες για τον φορτωτή και τον παραλήπτη για τους σκοπούς εκτέλεσης ενός συμβολαίου μεταφοράς περισσότερο και όχι για τους σκοπούς των αμερικάνικων τελωνείων.

Υποχρέωση για την παροχή των παραπάνω πληροφοριών έχει ο μεταφορέας και ο φορτωτής του φορτίου.

Σύμφωνα με τον κανόνα 24-Hour Rule, η δήλωση για το φορτίο του πλοίου θα πρέπει να αποστέλλεται ηλεκτρονικά από τους μεταφορείς που μετέχουν στο Vessel Automated Manifest System (AMS), αλλά και από αυτούς τους μεταφορείς που δεν μετέχουν σε αυτό, και συνεπώς όλοι οι μεταφορείς στις ΗΠΑ θα πρέπει να συνδεθούν με το Vessel Automated Manifest System. Οι Non-vessel Operating Common Carriers –NVOCC, έχουν κάποιες επιλογές:

(α) μπορούν να ζητήσουν από τον υπερατλαντικό μεταφορέα να καταχωρίσει την δήλωση του φορτίου τους,

(β) να χρησιμοποιήσουν έναν Automated Thirty Party Service Provider, και,

(γ) να μετάσχουν στο AMS έχοντας έτσι την άμεση αποστολή του μανιφέστου για το φορτίο του πλοίου στα Τελωνεία των ΗΠΑ.

U.S. Trade Act 2002

Ο παραπάνω νόμος των ΗΠΑ ασχολείται με την υποχρεωτική και αναβαθμισμένη ηλεκτρονική παροχή πληροφοριών για το φορτίο και άλλες βελτιωμένες διαδικασίες για τα τελωνεία πριν την άφιξη ή την αναχώρηση του φορτίου. Στην ουσία αποτελεί επέκταση του 24-Hour Rule στην inbound και outbound μεταφορά. Σύμφωνα με τον Νόμο αυτό, μόνο η ηλεκτρονική παροχή πληροφοριών είναι δεκτή και αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς (σιδηροδρομική, οδική, εναέρια και θαλάσσια).

Μεταξύ των ρυθμίσεων του παραπάνω νόμου σημειώνεται η τροποποίηση στον 24-Hour Rule σχετικά με το μανιφέστο πληροφοριών που αναφέρεται στον Shipper και τον Consignee του φορτίου, με την εισαγωγή πιο εξειδικευμένης ορολογίας, η ρύθμιση δημιουργεί ακόμα κάποιο θέμα όσον αφορά τον ορισμό σχετικά με τον όρο “consolidation shipments” και “shipments by forcing freight – forwarders”. Το World Shipping Council, που κατ’ αρχή είχε υποστηρίξει τον 24-Hour Rule, είχε υποβάλει

λεπτομερή σχόλια, σε συμβουλευτική διαδικασία, εξηγώντας γιατί ο ορισμός του “shipper” όπως υιοθετήθηκε στον κανονισμό ήταν αδόκιμος.

Παρά τα σχόλια σχετικά με τον ορισμό, από την ρύθμιση αυτή αποδεικνύεται η υποχρέωση να κατονομασθεί ένα συγκεκριμένο πρόσωπο σε μία εμπορική φορτωτική όταν ο μεταφορέας δεν έχει καμία σχέση με αυτό το πρόσωπο. Παρά ταύτα, ο σχετικός νόμος υιοθετήθηκε το Δεκέμβριο του 2003 και παραμένει ουσιαστικά αμετάβλητος. Το μέρος που αναφέρεται στα έγγραφα του θαλάσσιου εμπορίου, εφαρμόζεται για κάθε θαλάσσιο μεταφορέα που χρησιμοποιεί λιμάνι των ΗΠΑ, περιλαμβανομένων και των Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), που είναι υποχρεωμένοι να εφοδιάζουν το θαλάσσιο μεταφορέα (ocean carrier) με πλήρες σετ των ναυτιλιακών εγγράφων 24 ώρες αφού το φορτίο έχει παραδοθεί στον θαλάσσιο τερματικό σταθμό και οπωσδήποτε 24 ώρες πριν την αναχώρηση του πλοίου. Για όποιον παραλείπει να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις προβλέπονται αυστηρές συνέπειες, όπως αστικά πρόστιμα μέχρι την αξία του φορτίου, ή το πραγματικό κόστος της μεταφοράς, όποιο από τα δύο είναι υψηλότερο. Επίσης μπορεί να μην επιτραπεί η φόρτωση του φορτίου από την τερματική εγκατάσταση.

Τέλος, σε άλλο σημείο ο νόμος προβλέπει την δημιουργία “secure systems of transportation” και αποτελεί την νομική βάση για την περαιτέρω δημιουργία ενός προγράμματος με σκοπό την εκτίμηση για την δημιουργία ασφαλών συστημάτων μεταφοράς στην διεθνή διατροφική (συνδυασμένη) μεταφορά.

3.14 Εκτίμηση του κινδύνου και διαχείριση του security

Οι νέες ρυθμίσεις, που εισάγονται με τον ISPS Code και τις τροποποιήσεις της SOLAS, αν και επιβαρύνουν όλα τα μέρη που αφορά η εφαρμογή τους, ενέχουν την δυναμική για την απρόσκοπτη ροή του διεθνούς εμπορίου, καθώς και την βελτίωση της αποτελεσματικότητας και του ανταγωνισμού στο διεθνές εμπόριο. Πέρα από τις εταιρείες, τα πλοία και τα λιμάνια, υπάρχει ένα εκτεταμένο πλαίσιο για την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Όταν κανείς χρησιμοποιεί μοντέλα για την εκτίμηση του κινδύνου στη θαλάσσια μεταφορά, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα εξής:

- πρωτίστως να προσδιορισθεί το επίπεδο ασφαλείας κινδύνου μέσα στο θαλάσσιο δίκτυο και κατά μήκος του δικτύου,
- η έννοια και το μέτρο της αβεβαιότητας,
- ο συνδυασμός της πιθανότητας να συμβεί ένα γεγονός με τις συνέπειες ή τις επιδράσεις που αυτό θα συνεπάγεται,
- τον logistics σκοπό των διεθνών μεταφορικών δικτύων, και,

- το πολυσύνθετο ρυθμιστικό πλαίσιο και την επιχειρηματική πολυπλοκότητα μέσα στα οποία η θαλάσσια μεταφορά λειτουργεί.

Ως κίνδυνος θα μπορούσε να ορισθεί, ως η τυχαία επέλευση ενός επικίνδυνου συμβάντος. Μία μεθοδολογία βασισμένη στον κίνδυνο συνίσταται από τα παρακάτω στάδια: προσδιορισμός του κινδύνου, εκτίμηση του κινδύνου, διαχείριση του κινδύνου και εναλλακτικές, ενδεχομένως, λύσεις, ανάλυση cost-benefit, και λήψη αποφάσεων.

Για τον προσδιορισμό και την εκτίμηση του κινδύνου μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο εργαλεία:

- Event Tree Analysis (ETA): Είναι ένα διάγραμμα, το οποίο εστιάζει στα γεγονότα που θα μπορούσαν ν' ακολουθήσουν μετά από ένα κρίσιμο επεισόδιο.
- Fault Tree Analysis (FTA): Αντίθετα με το προηγούμενο, το FTA ερευνά όλα εκείνα τα γεγονότα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στο κρίσιμο επεισόδιο.

Μία εφαρμογή αυτών στο θαλάσσιο security, σύμφωνα με τον ISPS Code, θα μπορούσε να λάβει την μορφή: να δημιουργηθεί ένα σύστημα κατάταξης του κινδύνου από το επίπεδο 1, όπου έχουμε την φυσιολογική λειτουργία, έως το επίπεδο 3, που είναι και το πιο αυστηρό, να ακολουθήσει κατηγοριοποίηση και διαβάθμιση όλων των σεναρίων του κινδύνου σύμφωνα με όλες τις εν δυνάμει απειλές. Και στα δύο μοντέλα ο κίνδυνος προσδιορίζεται, εκτιμάται και δίνονται οι ανάλογες προτεραιότητες μέσα από ένα συνδυασμό της πιθανότητας να συμβεί το γεγονός και των επιδράσεων που θα έχει.

Η διαχείριση του κινδύνου συνίσταται στην απόφαση για την δημιουργία όλων εκείνων των διαδικασιών με τις οποίες θ' αναληφθούν οι ενέργειες σύμφωνα με τα αποτελέσματα της εκτίμησης του κινδύνου. Συνδυάζεται από την Cost Benefit Analysis και οι στρατηγικές πρόληψης του κινδύνου αποσκοπούν, είτε να μειώσουν την πιθανότητα επέλευσης γεγονότος (pre accident intervention), είτε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες των καταστροφών / απωλειών που προκαλεί ένα ατύχημα (post accident intervention).

Η CBA συνηθέστερα χρησιμοποιείται για την σύγκριση των απωλειών / κερδών ή για το κόστος της παράληψης προς τα οφέλη της συμμόρφωσης.

Γενικά οι μελέτες γύρω από την εκτίμηση του κινδύνου μέσα από ένα θεσμικό πλαίσιο είναι λίγες (US National Risk Assessment Tool & UK Regulatory Impact Assessment). Η εκτίμηση του κινδύνου και το θεσμικό πλαίσιο για τον κίνδυνο αλληλεπιδρούν και δεν θεωρούνται ανεξάρτητα. Από την άλλη μεριά πέρα από τις παραπάνω πρωτοβουλίες και ενδεχόμενες κάποιες άλλες, η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν έχει αναλάβει την δημιουργία ενός πλαισίου για την εκτίμηση του κινδύνου του security. Ακόμα, οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι λίγα Κράτη έχουν αναλάβει μία δομημένη και περιεκτική εκτίμηση του θεσμικού πλαισίου σχετικά με την εφαρμογή

του ISPS Code. Επίσης, οι παραπάνω μελέτες βασίζονται σε τεχνικές και μεθοδολογίες για να εκτιμήσουν και να υπολογίσουν το κόστος - όφελος της συμμόρφωσης. Ωστόσο, δεν λαμβάνεται υπόψη η ελάχιστη δυναμικότητα του συστήματος ν' απορροφήσει ένα γεγονός security.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η θαλάσσια μεταφορά εντάσσεται σε ένα πολύπλοκο σύστημα που χαρακτηρίζεται από χαμηλή πιθανότητα να συμβεί ο κίνδυνος και υψηλές εν δυνάμει επιδράσεις. Οι υπάρχουσες εκτιμήσεις κινδύνου και διαχείρισης τους παρουσιάζουν διαφοροποίηση, πράγμα που μας οδηγεί σε διαφορετικά μοντέλα για την εκτίμηση του κινδύνου και λήψη αποφάσεων. Ακόμη, μία επιπλέον δυσκολία σχετίζεται με τις διαφορετικές απόψεις των διάφορων παικτών του μεταφορικού δικτύου όσον αφορά στην μέτρηση και στην κατανομή του κόστους και της ωφέλειας που σχετίζεται με αποφάσεις προληπτικής πολιτικής ή με ένα ρυθμιστικό πλαίσιο.

Ορισμένα θέματα που περιλαμβάνονται στην διαχείριση του περιβαλλοντικού κινδύνου θα μπορούσαν να συσχετιστούν με τον σκοπό της εκτίμησης του κινδύνου security, όπως:

- Ανεπαρκή γνώση για τις πολυσύνθετες διαδικασίες που προσδιορίζουν την πιθανότητα και την επίδραση του κινδύνου.
- Συνδυασμός των παραγόντων: χαμηλή πιθανότητα, υψηλή αβεβαιότητα και έλλειψη συναίνεσης.
- Σπανιότητα στην επέλευση των γεγονότων και συνεπώς ελάχιστα πραγματικά και ιστορικά στοιχεία.
- Ασαφή υποδείγματα σχετικά με την αξία, την κατανομή, την μεταφορά και την κατανομή του κόστους και του οφέλους μεταξύ μετεχόντων και μη μετεχόντων μερών.

Ακόμη, όταν επιχειρούμε την εκτίμηση του κινδύνου στην εφοδιαστική αλυσίδα πολλά προβλήματα μπορούν να αναδειχθούν όπως:

- Διαφορετικές προσεγγίσεις στο σκοπό, στην φύση και στο περίγραμμα της φύσης των συνδέσμων της θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Περιορισμένη αντίληψη της επίδρασης ενός τρομοκρατικού γεγονότος πάνω στην διακοπή της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Ανεπάρκεια της παραδοσιακής προσέγγισης (μέσω των πιθανοτήτων , των πραγματικών δεδομένων και ιστορικών γεγονότων) στην μοντελοποίηση των απειλών κινδύνου security εξαιτίας της έλλειψης των ιστορικών δεδομένων και της συμπεριφοράς των τρομοκρατών.
- Δυσκολία στην ποσοτικοποίηση και προσδιορισμό κόστους/ οφέλους, σε όλους τους μετέχοντες στην εφοδιαστική αλυσίδα που έχουν διαφορετική έκθεση στον κίνδυνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

4.1 Η Ευρωπαϊκή Ένωση

Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 η ΕΕ τήρησε στάση αναμονής για τις εξελίξεις στο ζήτημα της ασφάλειας στους κόλπους του ΙΜΟ. Τον Απρίλιο του 2002 η Επιτροπή ζήτησε από την ΕΟΚΕ την κατάρτιση διερευνητικής γνωμοδότησης σχετικά με το θέμα της ασφάλειας των μεταφορών. Η ΕΟΚΕ όρισε την Δρα Άννα Μπρεδήμα ως γενική εισηγήτρια και η εισήγηση της έγινε δεκτή τον Οκτώβριο του 2002, απετέλεσε δε την βάση για την μετέπειτα νομοθετική ρύθμιση του θέματος από την Ε.Ε. Στην εισήγηση θίγονται όλες οι παράμετροι του μεταφορικού δικτύου και τονίζεται η ανάγκη για την διαλειτουργικότητα της ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας με την ενίσχυση του ασθενέστερου κρίκου της, οι επιδράσεις στον ανθρώπινο παράγοντα, ζητήματα ανταγωνισμού που ενδεχομένως αναφανούν, ζητήματα κόστους, προστατευτισμού και κίνδυνο εμπορευματικών σκοπιμοτήτων. Τονίζεται δε η ανάγκη, οι οποιοσδήποτε αποφάσεις να λαμβάνονται στα διεθνή φόρα και να είναι συντονισμένες, ν' αποφεύγονται τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα και να διασφαλίζονται οι θεμελιώδεις αρχές σχετικά με τα ανθρώπινα δικαιώματα.

4.2 Κανονισμός αριθ. 725/2004 για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις

Η ανάγκη για την θέσπιση του παραπάνω υπαγορεύτηκε από την βούληση της Ε.Ε. για την ομοιόμορφη και εναρμονισμένη εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων της SOLAS και του Κώδικα ISPS και ο εναρμονισμένος έλεγχος των πλοίων τρίτων που προσεγγίζουν τις ακτές και τα λιμάνια τα Ε.Ε. και για να αποφευχθεί η διαφορετική εφαρμογή τους από τα Κ-Μ., λόγω της ύπαρξης τόσο δεσμευτικών, όσο και διατάξεων με την μορφή συστάσεων. Σημειώνεται, ότι στην αιτιολογική έκθεση για την θέσπιση του Κανονισμού αναφέρεται, ότι ορισμένες από τις υποχρεωτικές διατάξεις επιδέχονται διάφορες ερμηνείες και προσαρμογές χωρίς αυτές να προσδιορίζονται ακριβώς.

Κυριότερα σημεία του Κανονισμού:

- Ορισμός « σκόπιμης παράνομης ενέργειας»: πράξη εκ προθέσεως, η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους

επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται.

- Διεθνής θαλάσσιας κυκλοφορία: κάθε σύνδεση δια θαλάσσης με πλοίο ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση ΚΜ και μία λιμενική εγκατάσταση εκτός αυτού του ΚΜ ή αντιστρόφως, και έναρξη εφαρμογής από 1^{ης} Ιουλίου 2004.
- Εθνική θαλάσσια κυκλοφορία: Κάθε σύνδεση με πλοίο σε θαλάσσια περιοχή ανάμεσα σε μία λιμενική εγκατάσταση ΚΜ και την ίδια ή άλλη λιμενική εγκατάσταση του ιδίου ΚΜ. Έναρξη ισχύος για τα επιβατηγά πλοία που εξυπηρετούν την εθνική θαλάσσια κυκλοφορία από 1^{ης} Ιουλίου 2005 και για άλλες κατηγορίες πλοίων που εξυπηρετούν εθνική κυκλοφορία από 1^{ης} Ιουλίου 2007.
- Διατάξεις του Β μέρους του Κώδικα του ISPS με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται τα ΚΜ σαν να ήταν δεσμευτικές:
 - 1.12 (αναθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας των πλοίων),
 - 1.16 (αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων)
 - 4.1 (προστασία του απορρήτου των σχεδίων και των αξιολογήσεων ασφαλείας),
 - 4.4 (αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας),
 - 4.5 (ελάχιστες αρμοδιότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας,
 - 4.8 (καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας),
 - 4.14, 4.15, 4.16 (σημεία επαφής και πληροφορίες σχετικά με τα σχέδια ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων),
 - 4.18 (έγγραφα εξακρίβωσης της ταυτότητας),
 - 4.24 (εφαρμογή από τα πλοία των μέτρων ασφαλείας που ισχύουν στα χωρικά ύδατα του κράτους στα οποία πλέουν),
 - 4.28 (πληρώματα των πλοίων),
 - 4.41 (διαβίβαση πληροφοριών σε περίπτωση εκδίωξης πλοίου από έναν λιμένα ή άρνησης εισόδου σε αυτόν),
 - 4.45 (πλοία προερχόμενα από κράτη που δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση),
 - 6.1 (υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει στον Πλοίαρχο πληροφορίες σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου),
 - 8.3 έως 8.10 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου),
 - 9.2 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας του πλοίου),
 - 9.4 (ανεξαρτησία των αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας),
 - 13.6 και 13.7 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας για τα πληρώματα των πλοίων, και για τους υπεύθυνους ασφαλείας των εταιρειών και των πλοίων),

- 15.3 και 15.4 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στην αξιο-λόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 16.3 και 16.8 (ελάχιστες προδιαγραφές όσον αφορά στο σχέδιο ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης),
- 18.5 και 18.6 (περιοδικότητα των ασκήσεων ετοιμότητας και της εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις και για το προσωπικό ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων).

4.3 Προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, κατά τη σύνοδο του Ιουνίου 2004 κάλεσε την Επιτροπή και τον Υπατο Αρμοστή να χαράξουν μία συνολική στρατηγική για την προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας, (C.I.P.). Ως υποδομές ζωτικής σημασίας θεωρούνται οι φυσικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις τεχνολογίας πληροφοριών, τα δίκτυα, οι υπηρεσίες και τα στοιχεία ενεργητικού, η διακοπή ή η καταστροφή των οποίων θα μπορούσε να έχει σοβαρές συνέπειες στην υγεία, την ασφάλεια, ή την οικονομική ευημερία των πολιτών ή ακόμη και στην αποτελεσματική λειτουργία των Κυβερνήσεων των Κ-Μ. Μεταξύ των υποδομών ζωτικής σημασίας περιλαμβάνονται και οι μεταφορές, π.χ. λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικό δίκτυο, οι συνδυασμένες μεταφορές, συστήματα ελέγχου της κυκλοφορίας, δίκτυα μαζικής διαμετακόμισης. Η Επιτροπή επεξεργάζεται το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για την Προστασία των Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (EPCIP) και έχει στόχο να εξασφαλιστούν ικανοποιητικά και ενιαία επίπεδα προστασίας, να ελαχιστοποιηθούν οι διαταραχές και να παρασχεθούν σε όλη την Ένωση δοκιμασμένα μέτρα άμεσης αντίδρασης.

4.4 Ανάπτυξη ενός ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών

Η πολιτική βούληση για την περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων με τις χώρες της Νοτίου Μεσογείου τονίστηκε στο Συμβούλιο της Κοπεγχάγης, στις 12 και 13 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2002, ενώ από το 1995 η Δήλωση της Βαρκελώνης έδινε έμφαση στη διασύνδεση των μεσογειακών δικτύων μεταφορών με το διευρωπαϊκό δίκτυο και στην ανάπτυξη των συνδέσεων Νότου-Νότου. Η Επιτροπή με σχετική ανακοίνωση αποσκοπεί να υλοποιήσει αυτή την ιδέα με τον καθορισμό των χαρακτηριστικών του και του συνυπολογισμού των περιορισμών που είναι εγγενείς σε αυτό, είτε πρόκειται για θέματα ασφάλειας από ατυχήματα και κακόβουλες πράξεις, είτε πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΟΣΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ CSO & ΤΟΝ SSO

5.1 Η έρευνα - Η ανταπόκριση των ναυτιλιακών εταιρειών

Η έρευνα συνίσταται από δύο ερωτηματολόγια. Ένα ερωτηματολόγιο απευθύνεται στον CSO της εταιρείας και ένα στον SSO του πλοίου. Σκοπός της έρευνας μας είναι να έχουμε έναν απολογισμό μετά από δύο περίπου χρόνια εφαρμογής των ρυθμίσεων για το security της θαλάσσιας μεταφοράς από τον ISPS Code και τις τροποποιήσεις της SOLAS.

Επιθυμούμε για μία ακόμη φορά να εκφράσουμε τις πιο θερμές ευχαριστίες μας στις εταιρείες που ανταποκρίθηκαν στην προσπάθεια μας και για την πολύτιμη συμβολή τους στην έρευνα μας. Θα ήθελα προσωπικά να ευχαριστήσω ιδιαίτερος τους αρμοδίους των εταιρειών τόσο για τον πολύτιμο χρόνο τους, όσο και για τις χρήσιμες και εποικοδομητικές συζητήσεις και ανταλλαγή απόψεων που είχαμε, κατά τις προσωπικές συναντήσεις ή/και τηλεφωνικές επικοινωνίες μας. Την έρευνα αυτή την θεωρούμε ιδιαίτερα σημαντική, αφού ο ελληνικός εμπορικός στόλος ευρίσκεται στην πρώτη θέση στη διεθνή κατάταξη.

5.2 Το δείγμα

Στην έρευνα μετείχαν 23 εταιρείες και έλαβα απαντήσεις από 23 CSO, που σημαίνει, ότι κάθε εταιρεία έχει ορίσει έναν CSO ανεξάρτητα από τον αριθμό και τον τύπο των πλοίων που αυτή λειτουργεί. Επίσης, η έρευνα καλύπτει όλους τους τύπους των πλοίων, στα οποία εφαρμόζονται οι νέες ρυθμίσεις για το security της θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς και εταιρείες διαφορετικού μεγέθους σε αριθμό πλοίων, για να διασφαλισθεί η αντικειμενικότητα των συμπερασμάτων. Διευκρινίζεται, ότι τα κοινά ερωτήματα που υπάρχουν στα ερωτηματολόγια, τέθηκαν με στόχο να έχουμε απάντηση σε κρίσιμα ερωτήματα, όπως το επίπεδο security λειτουργίας του πλοίου, λαμβάνοντας υπόψη τις αντικειμενικές δυσκολίες για την απάντηση στο ερωτηματολόγιο από τους SSO.

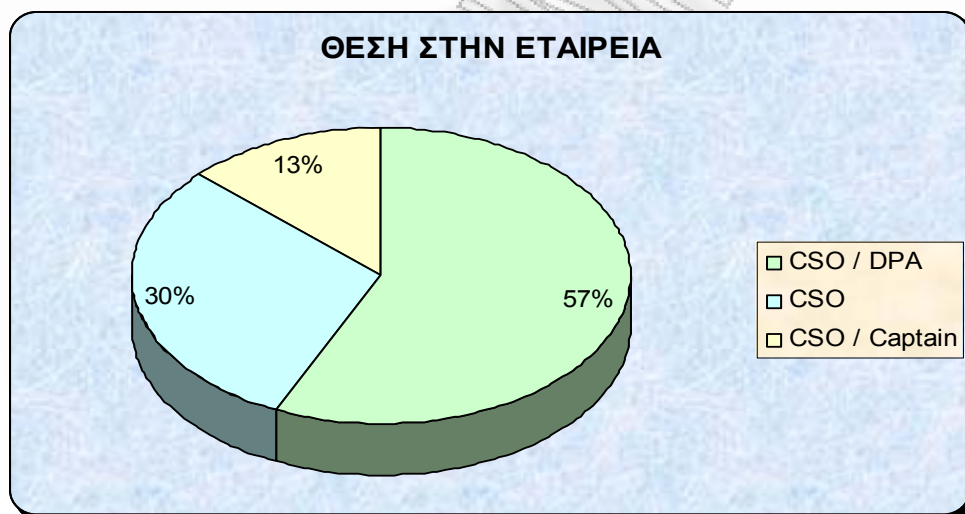
5.3 Ερωτηματολόγιο για τον CSO

Το ερωτηματολόγιο για τον CSO αποτελείται από 22 ερωτήματα. Ακολουθεί η παρουσίαση των απαντήσεων σε κάθε ερώτηση, η σχηματική κατανομή των απαντήσεων εκφρασμένη σε ποσοστό και σύντομος σχολιασμός.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS Code**Ερωτηματολόγιο για τον Αρμόδιο Ασφαλείας της Εταιρείας (Company Security Officer, CSO)**

(1) Ποια είναι η θέση σας στην εταιρεία ;

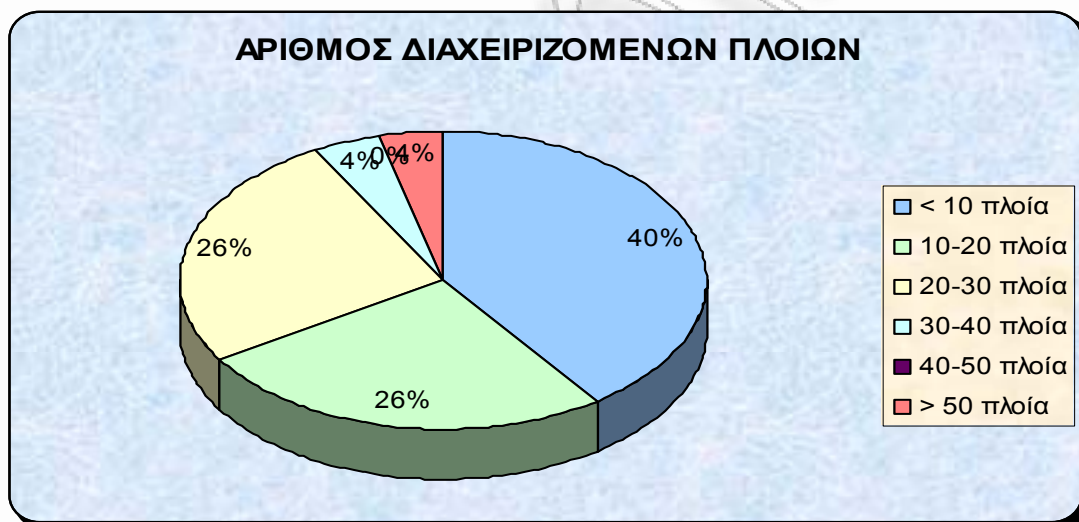
CSO / DPA	13	57%
CSO	7	30%
CSO / Captain	3	13%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(2) Ποιος είναι ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζεστε ;

< 10 πλοία	9	40%
10-20 πλοία	6	26%
20-30 πλοία	6	26%
30-40 πλοία	1	4%
40-50 πλοία	0	0%
> 50 πλοία	1	4%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%

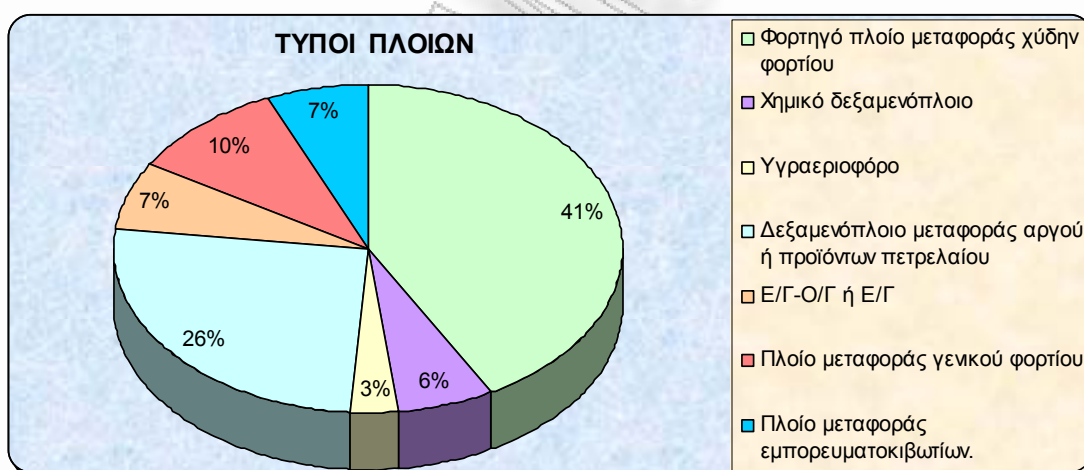


Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(3) Ποιοι είναι οι τύποι πλοίων που διαχειρίζεστε ;

Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου	13	42%
Χημικό δεξαμενόπλοιο	2	6%
Υγραεριοφόρο	1	3%
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού ή προϊόντων πετρελαίου	8	26%
Ε/Γ-Ο/Γ ή Ε/Γ	2	6,5%
Πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου	3	10%
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.	2	6,5%
ΣΥΝΟΛΟ	31	100%

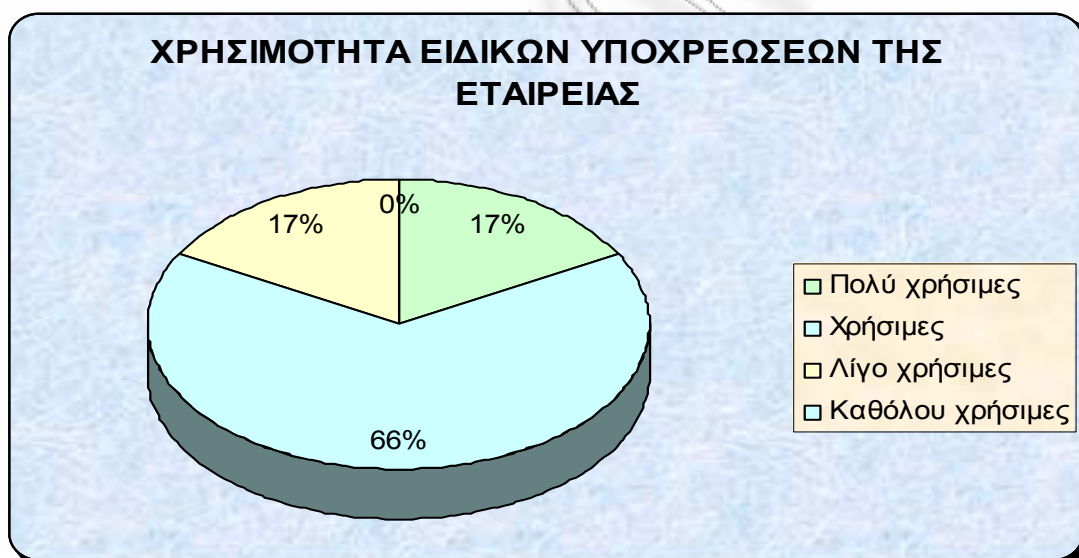
Σημειώνεται ότι αρκετές εταιρείες από τις 23 του ερωτηματολογίου διαχειρίζονται περισσότερους από έναν τύπο πλοίου.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(4) Κατά γνώμη σας, πόσο χρήσιμες είναι οι (κατά τον ISPS) «ειδικές υποχρεώσεις της εταιρείας» για την πρόληψη και αποτροπή έκνομων ενεργειών;

Πολύ χρήσιμες	4	17%
Χρήσιμες	15	66%
Λίγο χρήσιμες	4	17%
Καθόλου χρήσιμες	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(5) Πιστεύετε, ότι η υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου είναι:

Αναγκαία	3	13%
Χρήσιμη	15	65%
Υπερβολική	5	22%
Αδιάφορη	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(6) Πιστεύετε ότι έχετε ως CSO αναλάβει μια αρμοδιότητα που δυσχεραίνει την αποτελεσματικότητά σας ως προς τα άλλα σας καθήκοντα.

Ναι	11	48%
Όχι	12	52%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(7) Πώς κρίνετε την εκπαίδευση που έχετε λάβει ως CSO ;

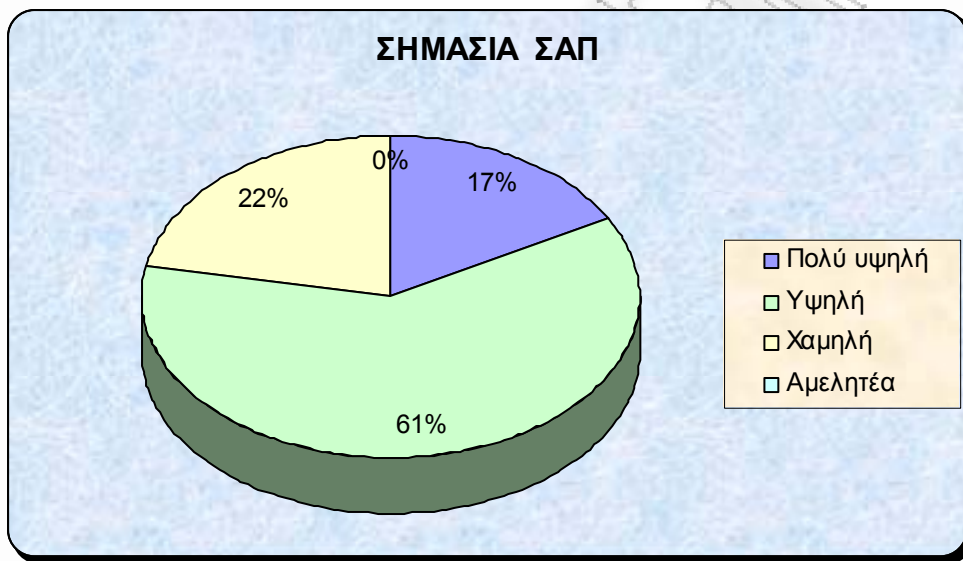
Επαρκής	17	74%
Ελλιπής	1	4%
Θα μπορούσε να είναι καλύτερη	5	22%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(8) Πώς κρίνετε τη σημασία του Σχεδίου Ασφαλείας του Πλοίου ;

Πολύ υψηλή	4	17%
Υψηλή	14	61%
Χαμηλή	5	22%
Αμελητέα	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(9) Πιστεύετε ότι το πλοίο είναι ασφαλέστερο με την εφαρμογή του ISPS ;

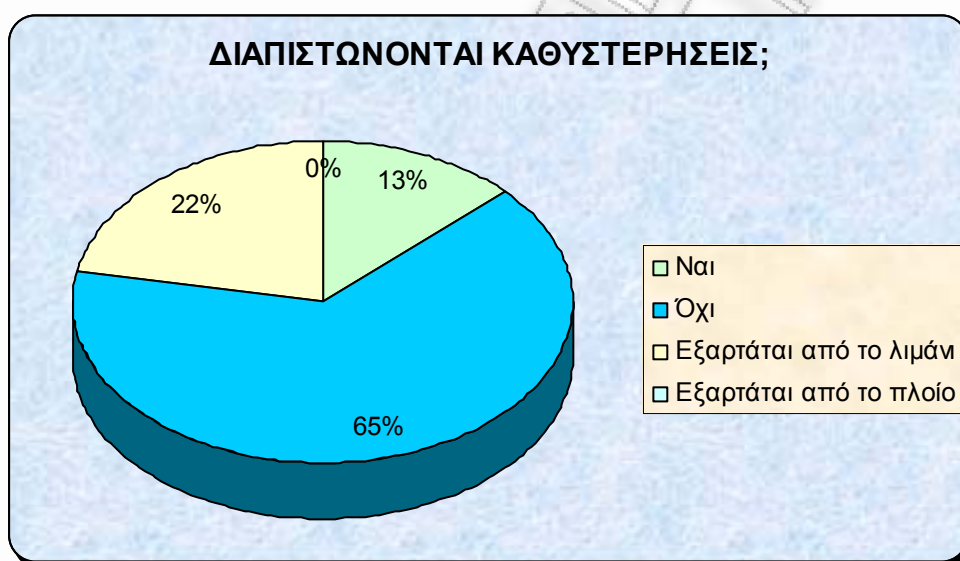
Ναι	15	65%
Όχι	8	35%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(10) Έχετε διαπιστώσει καθυστερήσεις στην φόρτωση/εκφόρτωση πλοίου/ων, ως συνέπεια εφαρμογής του ISPS ;

Ναι	3	13%
Όχι	15	65%
Εξαρτάται από το λιμάνι	5	22%
Εξαρτάται από το πλοίο	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(11) Υπήρξαν γεγονότα ώστε πλοίο/α σας να λειτουργήσει/σουν στο επίπεδο 2 ;

Ναι (λιμάνι, περιοχή, αριθμός πλοίων)	13	57%
Όχι	10	43%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

Οι περιοχές, τα λιμάνια και ο αριθμός των πλοίων που λειτούργησαν στο Επίπεδο Ασφαλείας 2, σύμφωνα με τις απαντήσεις είναι οι εξής:

1. **i)** Ισραήλ - Haifa, **ii)** Ισραήλ - Ashod, **iii)** USA,
2. Σε όλα τα λιμάνια της Ιταλίας, μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στο Λονδίνο - 3 πλοία υπό ελληνική σημαία,
3. Λιμάνι Γιβραλτάρ, επίπεδο ασφαλείας 2 για διάστημα μερικών μηνών,
4. **i)** Ισραήλ - Ashkelon, **ii)** Γιβραλτάρ - Hadera - 5 πλοία,
5. **i)** Ιταλικά λιμάνια για περίοδο 3 περίπου μηνών σύμφωνα με τις απαιτήσεις των τοπικών αρχών ασφαλείας, **ii)** Λιμάνια Νιγηρίας λόγω περιστατικών πειρατείας,
6. Νιγηρία - Okrika - 1 πλοίο,
7. Confidential,
8. Όχι γεγονότα, αλλά απαίτηση της ελληνικής σημαίας ή του λιμένα,
9. **i)** Γιβραλτάρ, **ii)** Malacca Straits, **iii)** Λιμένες Νιγηρίας, **iv)** Μαρόκο,
10. Ισραήλ - σε μόνιμο επίπεδο ασφαλείας 2,
11. **i)** Ισραήλ, **ii)** US Gulf - 1 πλοίο,
12. **i)** Lagos, **ii)** Galabar, **iii)** Off Somalia Coast, **iv)** Jakarta, Malacca Straits, - 22 πλοία,
13. Algeria - Pirates attack.

(12) Υπήρξαν γεγονότα ώστε πλοίο/α σας να λειτουργήσουν στο επίπεδο 3 ;

Ναι (λιμάνι, περιοχή, αριθμός πλοίων)	1	4%
Όχι	22	96%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%

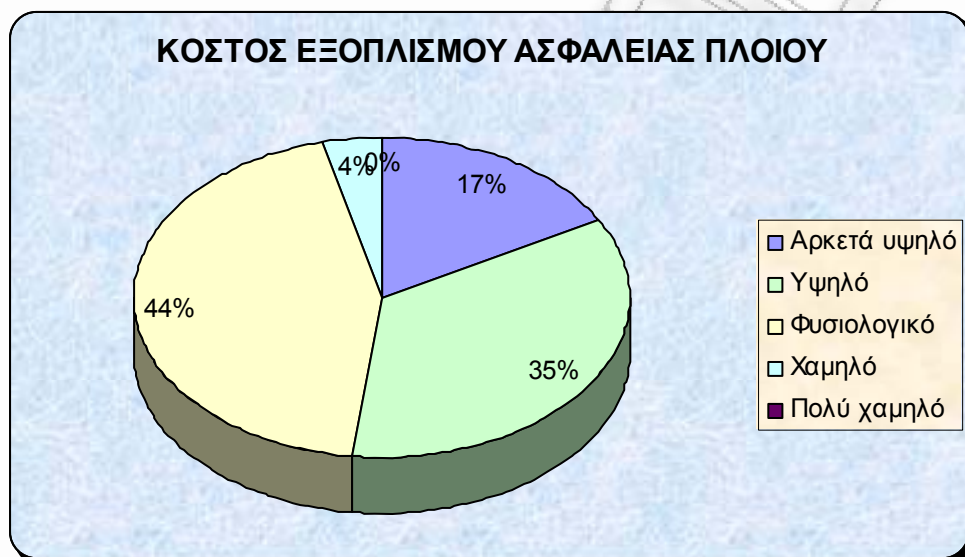
Η καταφατική απάντηση αναφέρεται στην περίπτωση ενός πλοίου στην περιοχή της Ινδονησίας λόγω ληστείας.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(13) Πώς κρίνετε το κόστος του εξοπλισμού ασφαλείας (κατά ISPS) του πλοίου ;

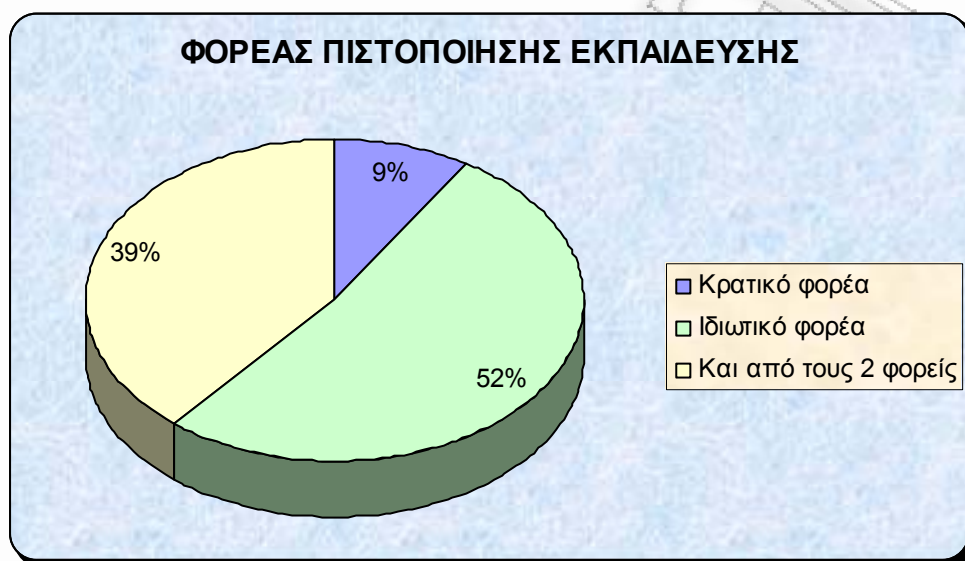
Αρκετά υψηλό	4	17%
Υψηλό	8	35%
Φυσιολογικό	10	44%
Χαμηλό	1	4%
Πολύ χαμηλό	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(14) Η απαιτούμενη για την πιστοποίηση κατά ISPS εκπαίδευση στην εταιρεία και στο πλοίο(-α) σας δόθηκε από:

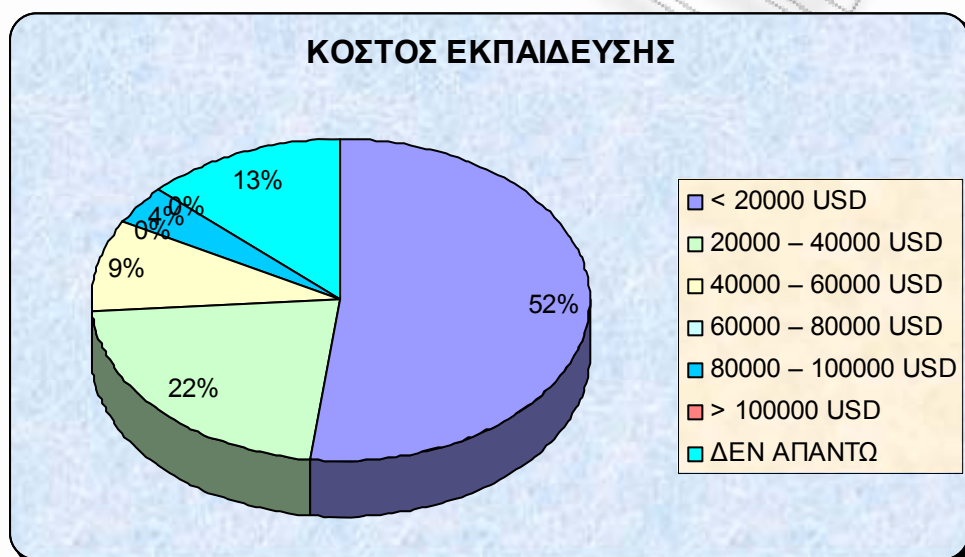
Κρατικό φορέα	2	9%
Ιδιωτικό φορέα	12	52%
Και από τους 2 φορείς	9	39%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(15) Ποιό ήταν το κόστος αυτής της (αρχικής) εκπαίδευσης ;

< 20000 USD	12	52%
20000 – 40000 USD	5	22%
40000 – 60000 USD	2	9%
60000 – 80000 USD	0	0%
80000 – 100000 USD	1	4%
> 100000 USD	0	0%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΩ	3	13%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(16) Πώς κρίνετε αυτή την (αρχική) εκπαίδευση ;

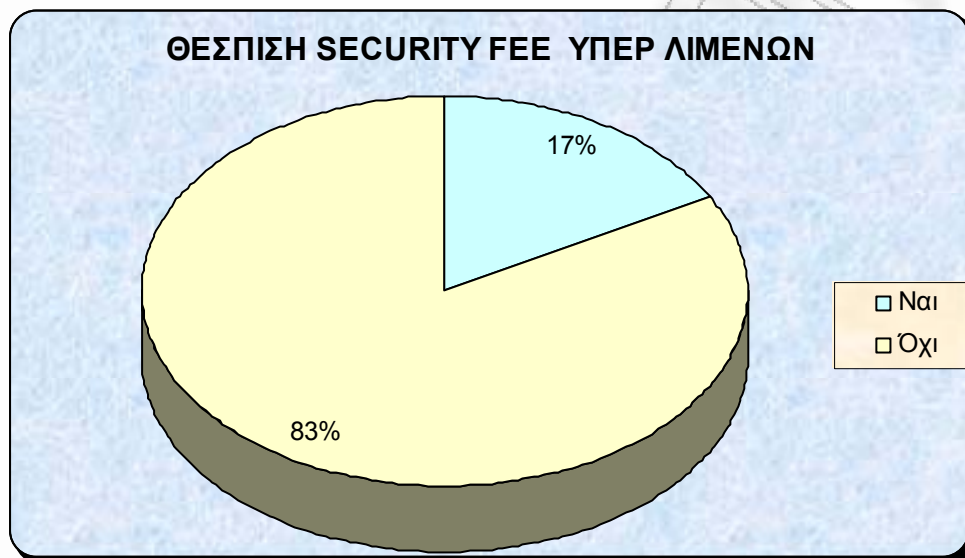
Επαρκή	11	48%
Ελλιπή	3	13%
Θα μπορούσε να είναι καλύτερη	9	39%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

- (17) Θα ήσασταν σύμφωνος με την θέσπιση ενός λογικού τέλους (security fee) στους χρήστες υπέρ των λιμένων ;

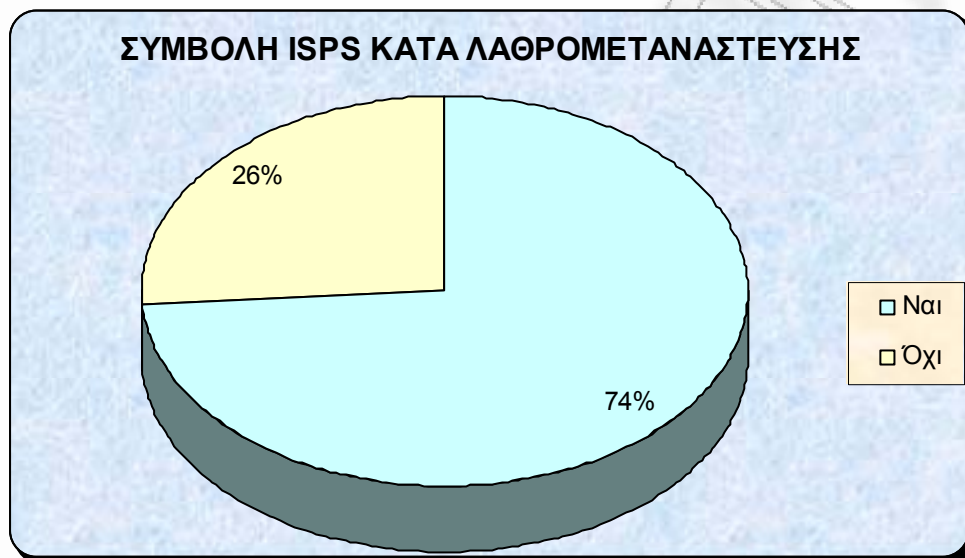
Ναι	4	17%
Όχι	19	83%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(18) Κατά τη γνώμη σας, η εφαρμογή του ISPS συμβάλει στην αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης ;

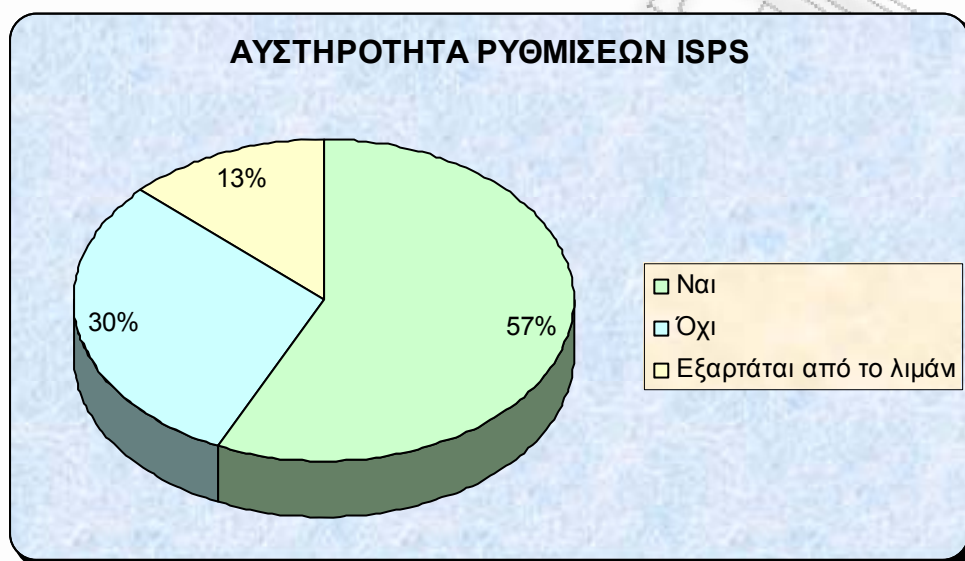
Ναι	17	74%
Όχι	6	26%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(19) Κατά τη γνώμη σας, οι ρυθμίσεις του ISPS είναι αυστηρές και επαχθείς για τη ναυτιλιακή βιομηχανία ;

Ναι	13	57%
Όχι	7	30%
Εξαρτάται από το λιμάνι	3	13%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

20) Πιστεύετε ότι η παροχή των απαιτούμενων από τον ISPS πληροφοριών θα μπορούσε να βλάψει το επιχειρηματικό απόρρητο ;

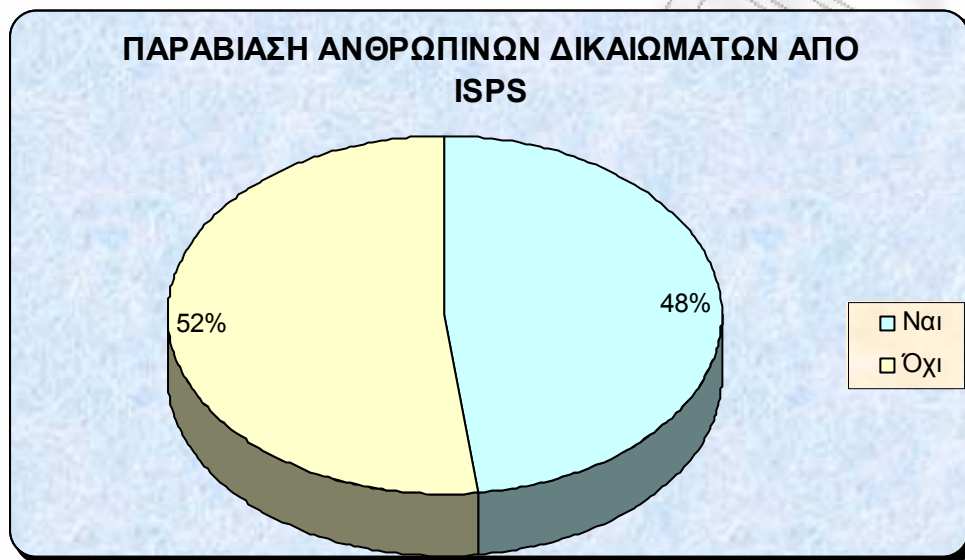
Ναι	10	43%
Όχι	13	57%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

- 21) Πιστεύετε ότι η παροχή των πληροφοριών θα μπορούσε να παραβιάσει άλλα διεθνή κείμενα σχετικά με τα ανθρώπινα δικαιώματα ;

Ναι	11	48%
Όχι	12	52%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

22) Πιστεύετε ότι η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών είναι διασφαλισμένη ;

Ναι	3	13%
Όχι	17	74%
Δεν γνωρίζω	3	13%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον CSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS Code**Ερωτηματολόγιο για τον Αρμόδιο Ασφαλείας του Πλοίου (Ship Security Officer, SSO)**

(1) Πόσα χρόνια εργάζεστε ως ναυτικός ;

Λιγότερο από 5 χρόνια	0	0%
5-10 χρόνια	40	22%
10-15 χρόνια	66	37%
15-20 χρόνια	37	21%
Περισσότερο από 20 χρόνια	35	20%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%

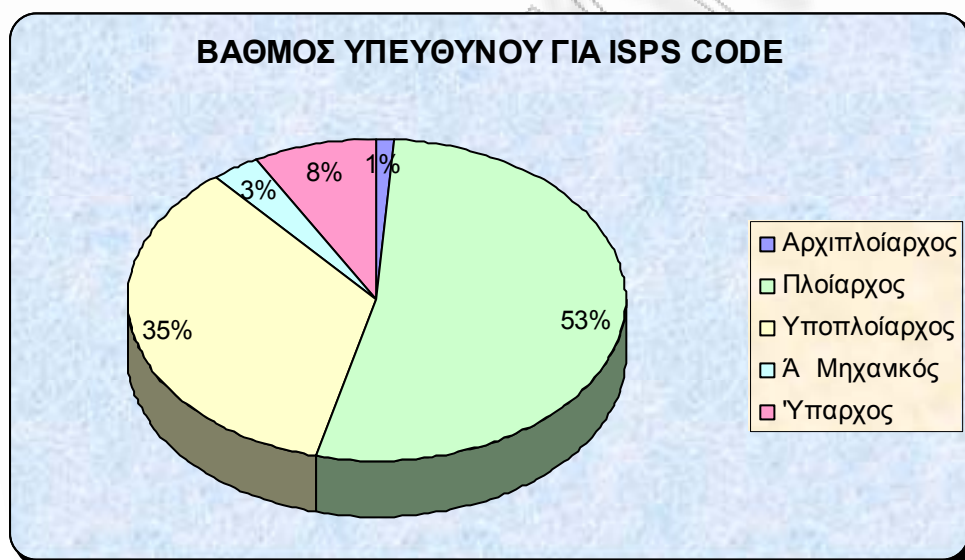


Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

Ποιός είναι ο βαθμός σας ;

ΑρχιΠλοίαρχος	2	1 %
Πλοίαρχος	78	53 %
ΥποΠλοίαρχος	52	35 %
Ά Μηχανικός	5	3 %
Ύπαρχος	11	8 %
ΣΥΝΟΛΟ	148	100%

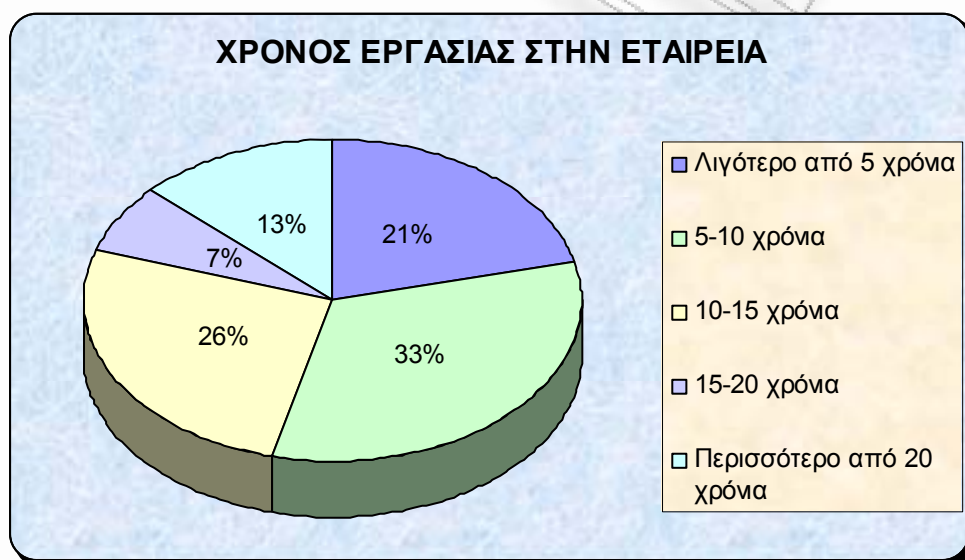
Σημειώνεται ότι 30 υπεύθυνοι δεν ανέφεραν τον βαθμό τους.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(2) Πόσα χρόνια εργάζεστε σ' αυτή την εταιρεία ;

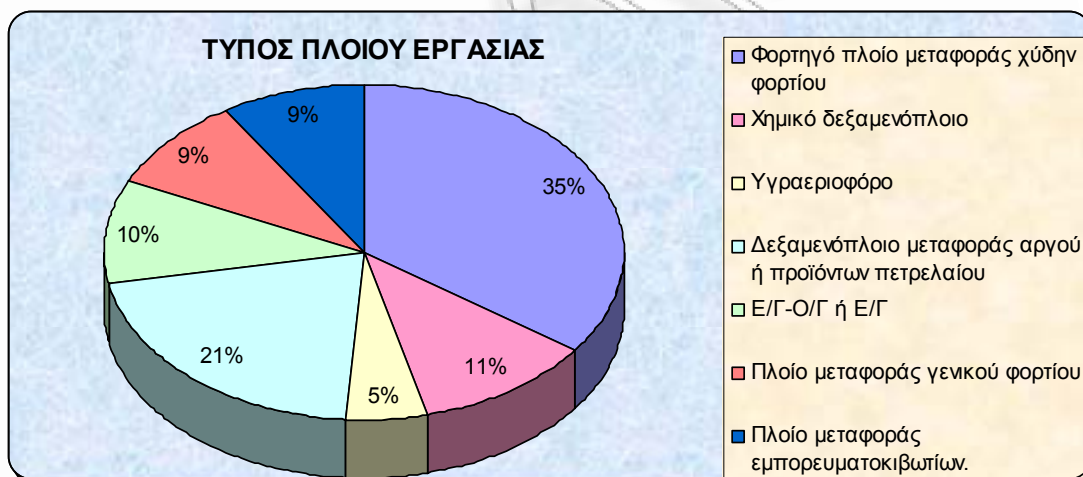
Λιγότερο από 5 χρόνια	38	21 %
5-10 χρόνια	58	33 %
10-15 χρόνια	47	26 %
15-20 χρόνια	12	7 %
Περισσότερο από 20 χρόνια	23	13 %
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(3) Ποιος είναι ο τύπος του πλοίου που εργάζεστε τώρα ;

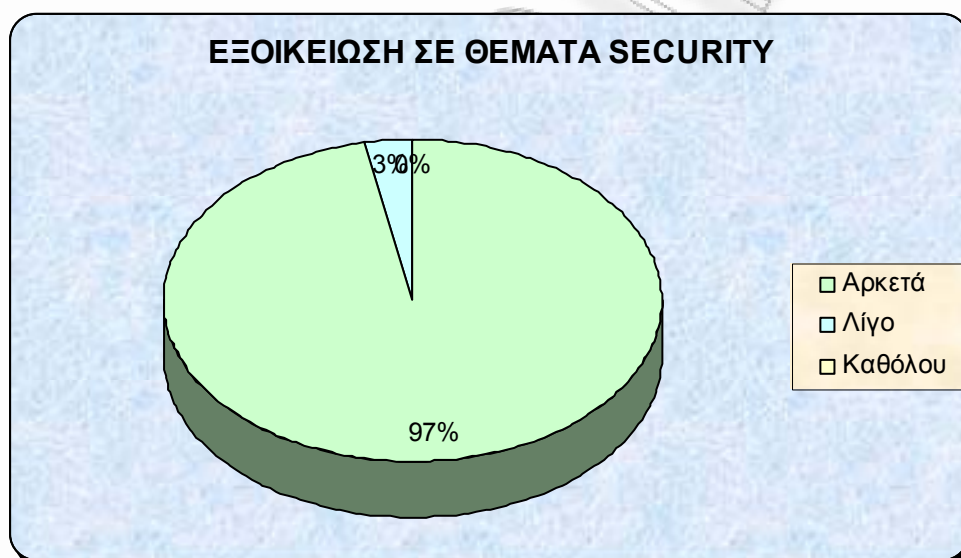
Φορηγό πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου	62	35%
Χημικό δεξαμενόπλοιο	19	11%
Υγραεριοφόρο	9	5%
Δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού ή προϊόντων πετρελαίου	37	21%
Ε/Γ-Ο/Γ ή Ε/Γ	18	10%
Πλοίο μεταφοράς γενικού φορτίου	16	9%
Πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.	17	9%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(4) Είστε εξοικειωμένος/η με την πολιτική της εταιρείας στα θέματα ασφάλειας (security) του πλοίου ;

Αρκετά	173	97%
Λίγο	5	3%
Καθόλου	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(5) Τα καθήκοντα και οι ευθύνες σας περιγράφονται καθαρά στις σχετικές οδηγίες εργασίας ;

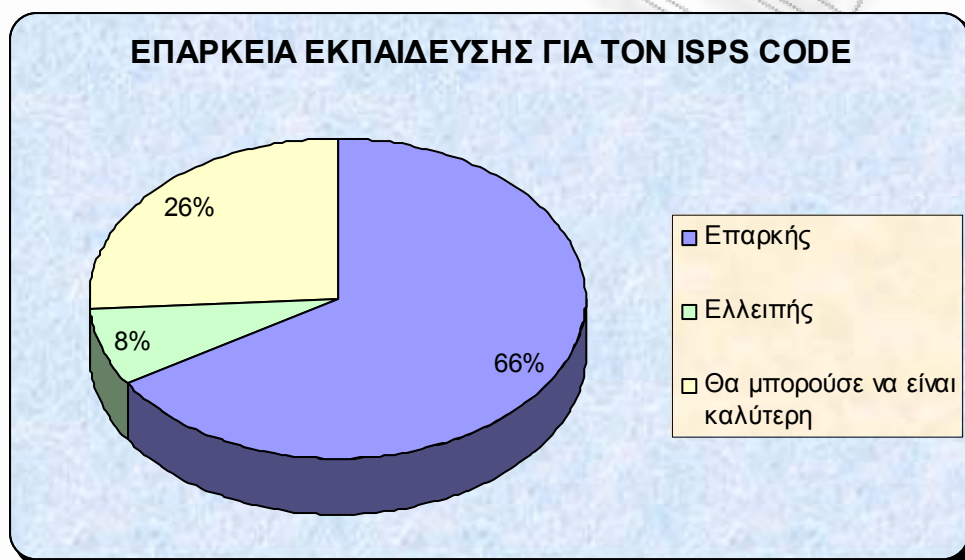
Ναι	165	93%
Όχι	13	7%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(6) Πώς θα περιγράφατε την εκπαίδευση/εξάσκηση που έχετε προσωπικά λάβει για τις ρυθμίσεις εφαρμογής του ISPS Code ;

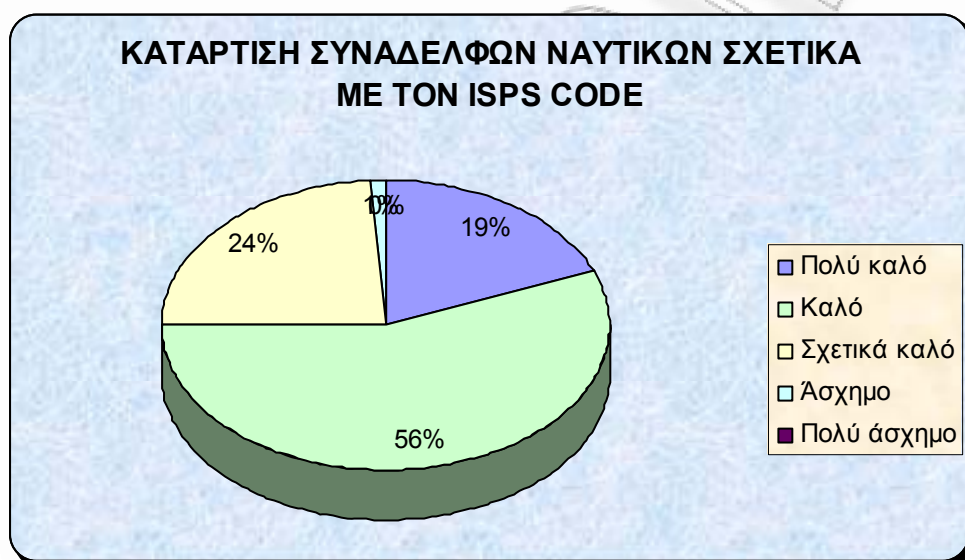
Επαρκής	118	66%
Ελλιπής	14	8%
Θα μπορούσε να είναι καλύτερη	26	26%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(7) Πώς κρίνετε το επίπεδο κατάρτισης των συναδέλφων σας ως προς τη εφαρμογή του ISPS επί του πλοίου ;

Πολύ καλό	34	19%
Καλό	100	56%
Σχετικά καλό	42	24%
Άσχημο	2	1%
Πολύ άσχημο	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(8) Κατά το διάστημα που εργάζεστε στο παρόν πλοίο χρειάστηκε να τεθεί σε λειτουργία το «σύστημα συναγερμού ασφαλείας» του πλοίου ;

Καμμία φορά	164	92%
1-5 φορές	14	8%
5-10 φορές	0	0%
Περισσότερες φορές	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%

Αν ναι, περιγράψτε λιμάνι / περιοχή.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

(9) Κατά το διάστημα που εργάζεστε στο παρόν πλοίο χρειάστηκε η εφαρμογή «προσωρινών μέτρων security» ;

Καμμία φορά	136	76%
1-5 φορές	41	23%
5-10 φορές	0	0%
Περισσότερες φορές	1	1%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%

Αν ναι, περιγράψετε λιμάνι / περιοχή.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

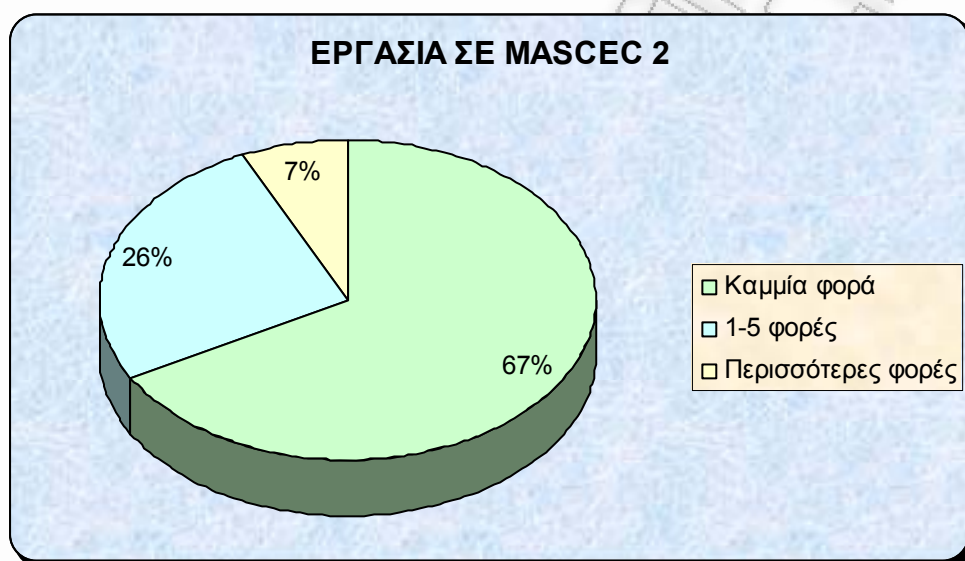
Οι περιοχές που χρειάστηκε να εφαρμοστούν προσωρινά μέτρα security σύμφωνα με τις απαντήσεις των SSO ήταν οι ακόλουθες:

Ισραήλ (2 περιπτώσεις), Ινδονησία (2 περιπτώσεις), Ιταλία (Savona, λιμάνια Ιταλίας κατόπιν εντολής του YEN), Malacca Straits (13 περιπτώσεις), Σγκαπούρη (16 περιπτώσεις), Δομινικανή Δημοκρατία, USA, South China Sea, Durban South Africa, Red Sea, Λιμένας Abidzan και Λιμένας Owendo (για τον φόβο λαθρομεταναστών), Λάγος - Νιγηρία (2 περιπτώσεις), Port Esquivel Jamaica, Λιμάνι Σούδας- Κρήτη.

(10) Έχει συμβεί να εργαστείτε στο παρόν ή άλλο πλοίο στο επίπεδο ασφαλείας 2 ;

Καμμία φορά	119	67%
1-5 φορές	47	26%
Περισσότερες φορές	12	7%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%

Αν ναι, περιγράψετε λιμάνι / περιοχή.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

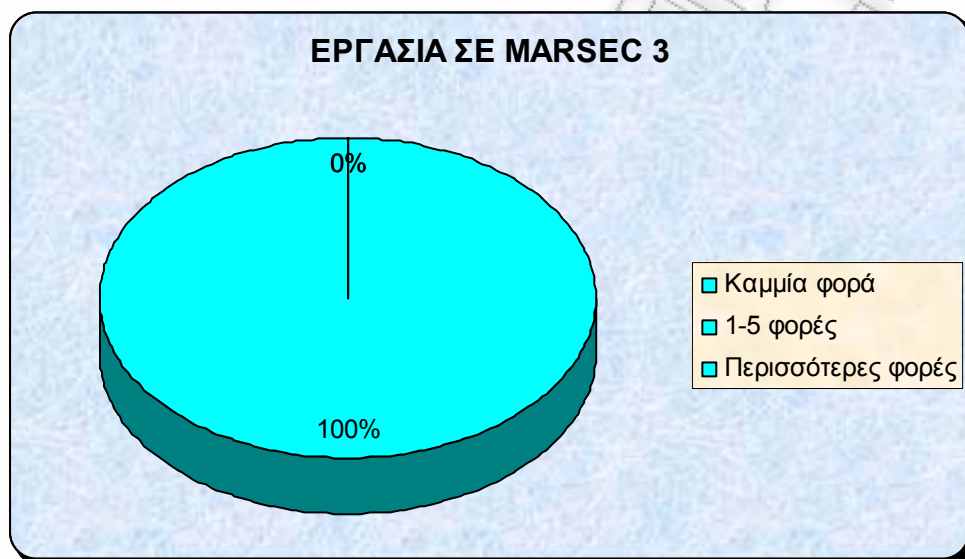
Οι περιοχές που χρειάστηκε το πλοίο να λειτουργήσει στο επίπεδο ασφαλείας 2 σύμφωνα με τις απαντήσεις των SSO ήταν οι ακόλουθες:

Ισραήλ (17 περιπτώσεις), Ινδονησία (8 περιπτώσεις), Γιβραλτάρ (5 περιπτώσεις), Σομαλία (3 περιπτώσεις), Malacca Straits (12 περιπτώσεις), Λάγος - Νιγηρία (12 περιπτώσεις), Μαρόκο (6 περιπτώσεις), USA, Σιγκαπούρη (3 περιπτώσεις), South China Sea, Γαλλία - Fos, Colombo, Ιράκ - Ommqasr, Calabar as per flag Administration's instructions, Ουκρανία - Οδησσός, Λιμάνι Σούδας- Κρήτη, εν πλώ από Μπάρι για Ηγουμενίτσα.

(11) Έχει συμβεί να εργαστείτε στο παρόν ή άλλο πλοίο στο επίπεδο ασφαλείας 3 ;

Καμμία φορά	178	100%
1-5 φορές	0	0%
Περισσότερες φορές	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%

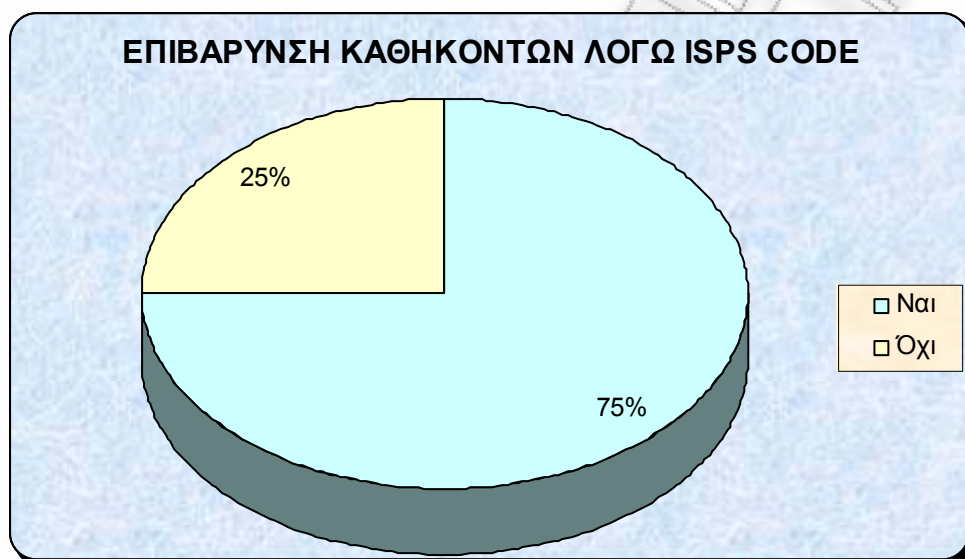
Αν ναι, περιγράψτε λιμάνι / περιοχή.



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

- (12) Πιστεύετε ότι με την εφαρμογή του ISPS Code έχετε αναλάβει μια αρμοδιότητα που δυσχεραίνει την αποτελεσματικότητά σας ως προς τα άλλα σας καθήκοντα.

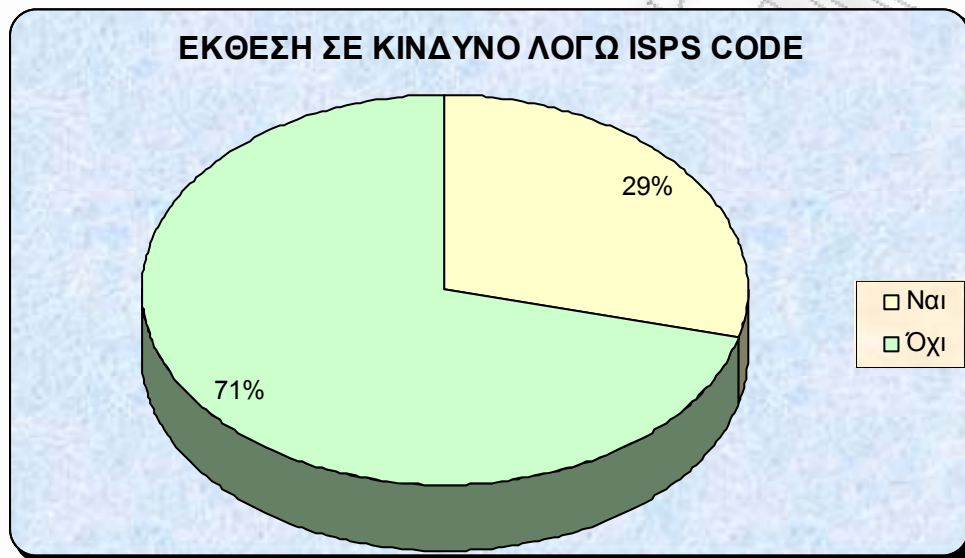
Ναι	133	75%
Όχι	45	25%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

- (13) Πιστεύετε ότι από τις ρυθμίσεις του ISPS Code ενδέχεται να εκτεθείτε σε (φυσικό ή/και ψυχολογικό) κίνδυνο ;

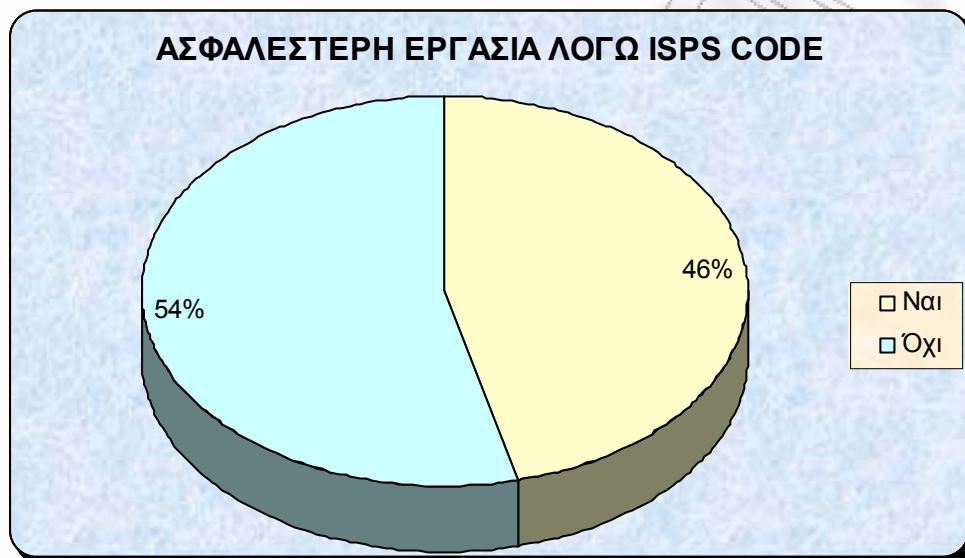
Ναι	52	29%
Όχι	126	71%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

- (14) Θεωρείτε ότι με την εφαρμογή του ISPS Code το πλοίο έχει γίνει ασφαλέστερο μέρος για τη ζωή σας και την εργασία σας.

Ναι	82	46%
Όχι	96	54%
ΣΥΝΟΛΟ	178	100%



Πηγή: Ερωτηματολόγιο για τον SSO, Απρίλιος - Ιούνιος 2006

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Γενικά

Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, του Νοεμβρίου 2003 στην Κωνσταντινούπολη, της 11^{ης} Μαρτίου 2004 στη Μαδρίτη, της 7^{ης} Ιουλίου 2005 στο Λονδίνο, αλλά και τρομοκρατικές ενέργειες σε άλλα σημεία της γης έως και πρόσφατα στην Ινδία, το ενδιαφέρον, σε διεθνές επίπεδο, έχει αυξηθεί για την διασφάλιση της ασφάλειας στον τομέα των μεταφορών περισσότερο από ποτέ άλλοτε.

Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη ροή του διεθνούς εμπορίου, και η ανταγωνιστικότητα των παικτών στο πολύπλοκο διεθνές μεταφορικό δίκτυο.

Το εύρος των ρυθμίσεων της SOLAS και του ISPS Code περιορίζεται μόνο στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και μάλιστα στη διεπαφή πλοίου/λιμένα. Η θαλάσσια μεταφορά είναι μόνο ένα κρίκος σε ένα πολύπλοκο διεθνές μεταφορικό δίκτυο. Είναι αναγκαίο να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί η ασφάλεια του διεθνούς μεταφορικού δικτύου μέσα σε αυτό και σε όλο το μήκος του. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να ληφθούν στους κόλπους διεθνών οργάνων, να υπάρχει συντονισμός στη λήψη αποφάσεων, με την αντιπροσώπευση όλων των παικτών στη διεθνή μεταφορική αλυσίδα και να είναι αναλογικά προς τον διασφαλιζόμενο κίνδυνο, ως προς την έκταση, τον βαθμό και το κόστος, να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή τους, και να μην προκαλούνται αδικαιολόγητες δυσχέρειες στον εμπορικό ρόλο του πλοίου. Κατά την λήψη των αποφάσεων, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο ανθρώπινος παράγων, δεδομένου ότι οι εργαζόμενοι στον μεταφορικό τομέα επηρεάζονται αναπόφευκτα και άμεσα από την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας.

Τα υπάρχοντα πραγματικά και ιστορικά δεδομένα και τα στατιστικά στοιχεία γύρω από το θέμα της ασφάλειας που έχουν στη διάθεση τους διεθνή όργανα (OECD, UNCTAD) είναι πολύ λίγα και σπάνια, ώστε να εκπονηθούν σχετικές μελέτες με βάση τέτοια στοιχεία.

ISPS Code και SOLAS

Σχετικά με τον Κώδικα, εντοπίστηκε σε σχετικό κείμενο, ότι ορισμένες από τις δεσμευτικές διατάξεις του επιδέχονται διάφορες ερμηνείες και προσαρμογές. Επισημαίνεται, ότι θα πρέπει να εντοπισθούν οι σχετικές διατάξεις και το οποιοδήποτε πρόβλημα να αντιμετωπισθεί, για την πρόληψη δυσμενών ενδεχομένως επιπτώσεων στη βιομηχανία .

Αναγνωρίζεται, από διεθνή όργανα, (IMO, OECD, UNCTAD), ότι με τις νέες ρυθμίσεις επιφορτίζονται με επί πλέον εργασία και κόστος Κυβερνήσεις, Εταιρείες και πλοία. Θεωρούν, από την άλλη μεριά, ότι είναι μια ευκαιρία που η βιομηχανία θα πρέπει να αδράξει, προκειμένου να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της σε διεθνές επίπεδο και να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και χωρίς τριγμούς ροή του διεθνούς εμπορίου.

Εκτιμάται, ότι η βιομηχανία, θα είναι χρήσιμο να έχει στα χέρια της ένα ευέλικτο και ενιαίο στη δομή των διατάξεων του «εργαλείου». Λόγω της παρατηρούμενης επιλεκτικής εφαρμογής του Μέρους Β του Κώδικα, (υποχρεωτική εφαρμογή του από τις ΗΠΑ, επιλογή διατάξεων του ως δεσμευτικών από την Ε.Ε.) θεωρούμε, ότι τίθεται ένας προβληματισμός ως προς το Μέρος Β.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ε.Ε. καλλιεργεί σχέσεις καλής γειτονίας με όλους τους γείτονες της στα Ανατολικά και Νότια Σύννορά της. Όσον αφορά τις μεταφορές ιδιαίτερα με τα Νότια Σύννορα, ευρίσκεται σε συνεργασία με τους γείτονες της Λεκάνης της Μεσογείου για την δημιουργία του ευρωμεσογειακού δικτύου μεταφορών. Εκτιμούμε συνεπώς, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων και ευαισθησιών της περιοχής, ότι τυχόν συμμετοχή της στα αρμόδια διεθνή φόρα σε θέματα ασφάλειας θα ήταν χρήσιμη και εποικοδομητική.

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟΝ CSO

Σύμφωνα με τις απαντήσεις που έλαβα στο σχετικό ερωτηματολόγιο, συνάγονται τα εξής:

- Οι εταιρείες αναθέτουν τα καθήκοντα του CSO σε στελέχη που κατέχουν ήδη θέση DPA σε ποσοστό άνω του 50%, ενώ σπάνια τα ίδια καθήκοντα ανατίθενται σε Αρχιπλοιάρχους,
- Η εκτίμηση για τον βαθμό χρησιμότητας «των ειδικών υποχρεώσεων της εταιρείας» κατά την άποψη των περισσότερων σε ποσοστό άνω του 60% θεωρούνται «χρήσιμες», ενώ οι απόψεις ακριβώς μοιράζονται μεταξύ αυτών που τις θεωρούν «πολύ χρήσιμες», και αυτών που τις θεωρούν «λίγο χρήσιμες»,
- Σχετικά με την υποχρέωση της εταιρείας να παρέχει πληροφορίες για τους φορείς εκμετάλλευσης του πλοίου, παρατηρείται ότι οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες σε ποσοστό 65% πιστεύει ότι είναι χρήσιμη ως προς την αναγκαιότητα της, ενώ κανένας δεν την θεωρεί αδιάφορη. Σημειώνεται ότι αρκετοί από τους CSO την θεωρούν υπερβολική και αυτό ενέχει τον κίνδυνο να

καταλήξει σοβαρό εμπόδιο στην αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους. Αυτό άλλωστε επιβεβαιώνεται από την απάντηση των CSO ότι η ανάληψη καθηκόντων ως CSO δυσχεραίνει την αποτελεσματικότητά τους ως προς τα άλλα τους καθήκοντα, σε ποσοστό περίπου 50%.

- Από την περαιτέρω ανάλυση των στοιχείων της έρευνας αναφορικά με την επάρκεια της εκπαίδευσης παρατηρήθηκε, ότι η παρασχεθείσα σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις εκπαίδευση θεωρείται επαρκής σε ποσοστό 80% περίπου, ενώ ένας στους πέντε CSO κρίνει ότι θα μπορούσε να είναι καλύτερη. Αυτό σχετίζεται και με τον φορέα παροχής της απαιτούμενης εκπαίδευσης όπου παρατηρήθηκε ότι υλοποιήθηκε σε ποσοστό άνω του 50% από ιδιωτικό φορέα υποκρύπτοντας την ανεπάρκεια του δημόσιου συστήματος να ανταποκριθεί γρήγορα και αποτελεσματικά στις νέες απαιτήσεις των κανόνων ασφαλείας για την θαλάσσια μεταφορά. Σημειώνεται, ότι αυτό μπορεί να οφείλεται και στην έλλειψη προηγούμενης ανάλογης εκπαιδευτικής εμπειρίας από τον κρατικό φορέα καθώς οι 4 στους 10 CSO απευθύνθηκαν και στους δύο φορείς (κρατικό και ιδιωτικό) για την λήψη της απαιτούμενης εκπαίδευσης. Σχετικά με το κόστος της αρχικής εκπαίδευσης, η ανάλυση των στοιχείων δείχνει ότι σχεδόν οι μισές ναυτιλιακές εταιρείες κατέβαλαν λιγότερο από 20.000 \$ στους φορείς εκπαίδευσης, το οποίο θεωρείται σχετικά χαμηλό κόστος και συνιστά προτρεπτικό παράγοντα για την περαιτέρω απαιτούμενη εκπαίδευση.
- Σχετικά με το άμεσο κόστος για τον επιπλέον εξοπλισμό του πλοίου που επιβάλλει ο Κώδικας θεωρείται, ότι αυτό είναι φυσιολογικό από το 50% των υπευθύνων ασφαλείας. Προκειμένου να επιμεριστεί το κόστος για την ασφάλεια των λιμένων διατυπώθηκε η άποψη να θεσπιστεί ένα λογικό security fee στους χρήστες υπέρ των λιμένων, αλλά από την έρευνα συνάγεται καθαρά ότι η βιομηχανία δεν συμφωνεί με την άποψη αυτή.
- Ιδιαίτερης σημασίας κρίνεται το γεγονός ότι 6 στους 10 CSO θεωρούν υψηλή την σημασία του προβλεπόμενου από τον ISPS Code ΣΑΠ ενώ 1 στους 4 την κρίνει χαμηλή. Αυτό συνάγεται και από την απάντηση που δίδουν οι αρμόδιοι της εταιρείας σε ποσοστό άνω του 60% ότι η εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων συνέβαλαν ώστε το πλοίο να καταστεί ασφαλέστερο. Εξάλλου διαπιστώθηκε, ότι η εφαρμογή του ISPS Code δεν προκαλεί καθυστερήσεις στην φορτοεκφόρτωση του πλοίου κατά ποσοστό άνω του 60% ,ενώ σε πολλές περιπτώσεις τυχόν καθυστερήσεις οφείλονται στο λιμάνι.
- Όσον αφορά την λειτουργία των πλοίων στο επίπεδο ασφαλείας 3 διαπιστώθηκε ότι σπάνια διαμορφώθηκαν οι συνθήκες επιβολής λειτουργίας του πλοίου στο επίπεδο αυτό ενώ στην μοναδική περίπτωση που καταγράφηκε τέτοιο περιστατικό αφορούσε την περιοχή της Ινδονησίας λόγω ληστείας. Αντίθετα, παρατηρήθηκε ότι, στο επίπεδο ασφαλείας 2, υποχρεώθηκαν να λειτουργήσουν πλοία τους πάνω από το 50% κυρίως σε περιοχές του Ισραήλ,

Στενά της Μάλαγα, Ινδονησίας, Γιβραλτάρ, Νιγηρίας, Μαρόκου, Αλγερίας, Σομαλίας, Ιταλίας και USA.

- Αναφορικά με την εφαρμογή των νέων μέτρων του Κώδικα ως προς την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης αυτή κρίνεται αποτελεσματική από το σύνολο σχεδόν των ερωτηθέντων.
- Σχετικά με την διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που υποχρεούται να παρέχει η εταιρεία, διαπιστώνεται ότι αυτή δεν μπορεί να εγγυηθεί από το διεθνές πλέγμα διαχείρισης τους. Ωστόσο, οι υπεύθυνοι ασφαλείας κρίνουν ότι αυτή η υποχρέωση δεν μπορεί να έχει επιβλαβείς συνέπειες στο επιχειρηματικό απόρρητο. Τέλος οι απόψεις περίπου μοιράζονται για την επίδραση των ρυθμίσεων του Κώδικα σε άλλα διεθνή κείμενα σχετικά με τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Συμπεράσματα έρευνας αναφορικά με τον SSO

- Οι εταιρείες αναθέτουν συνήθως τα καθήκοντα του SSO σε άτομα που διαθέτουν πολύχρονη εμπειρία στο ναυτικό επάγγελμα, ενώ δεν τα αναθέτουν καθόλου σε άτομα με λιγότερο από πέντε χρόνια εργασίας στην θάλασσα. Οι SSO έχουν τον βαθμό του Πλοιάρχου σε ποσοστό άνω του 50% ή του Υποπλοιάρχου σε ποσοστό άνω του 30%. Επιλέγουν μεταξύ αυτών τα άτομα που εργάζονται στην εταιρεία για πολλά χρόνια και συνεπώς διαθέτουν την απαιτούμενη εξοικείωση με την πολιτική της εταιρείας σε θέματα ασφαλείας. Δευτερευόντως επιλέγουν άτομα με λιγότερο από 5 χρόνια εργασίας στην εταιρεία. Αυτό σημαίνει ότι προτιμούν νέα σχετικά και έμπειρα άτομα για να εμπιστευθούν τα σοβαρά καθήκοντα του SSO.
- Οι εταιρείες εφαρμόζουν πρακτική τέτοια ώστε οι SSO να είναι πλήρως ενημερωμένοι και εξοικειωμένοι με την πολιτική που αυτές ακολουθούν σε θέματα ασφαλείας. Αυτό στοχεύει στην καλύτερη και αποτελεσματικότερη εμπορική λειτουργία του πλοίου, με την πρόληψη περιπτώσεων « non compliance». Σε αυτό συμβάλλει και το γεγονός ότι οι ευθύνες και τα καθήκοντα των SSO περιγράφονται από τις εταιρείες καθαρά στις σχετικές οδηγίες εργασίας.
- Για την επίτευξη των παραπάνω οι SSO και οι συνάδελφοι τους έχουν λάβει την κατάλληλη εκπαίδευση και εξάσκηση ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του ISPS Code που θεωρείται επαρκής σε ποσοστό άνω του 60%, όπως και το επίπεδο κατάρτισης των συναδέλφων τους θεωρείται καλό σε ποσοστό άνω του 50% και ουδείς το κρίνει πολύ άσχημο.
- Καταγράφονται 14 περιπτώσεις όπου χρειάστηκε να τεθεί σε λειτουργία το Ship Security Alarm System. Από αυτές σε ελάχιστες περιπτώσεις τέθηκε σε λειτουργία στα πλαίσια δοκιμών. Για την εφαρμογή «προσωρινών μέτρων

security» καταγράφεται ότι σε 41 περιπτώσεις εφαρμόστηκαν από 1 έως 5 φορές ενώ καταγράφεται και 1 περίπτωση όπου χρειάστηκε να εφαρμοστούν τέτοια μέτρα πάνω από 10 φορές. Αυτό σημαίνει ότι σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους αντιμετώπισαν κίνδυνο ή απειλή τέτοιο που οδήγησαν σε σύγκρουση εφαρμογής μέτρων μεταξύ safety και security, εφάρμοσαν τα προσωρινά μέτρα security για την διασφάλιση του safety του πλοίου. Οι περιοχές που χρειάστηκε να εφαρμοστούν προσωρινά μέτρα security σύμφωνα με τις απαντήσεις των SSO ήταν οι ακόλουθες:

Ισραήλ (2 περιπτώσεις), Ινδονησία (2 περιπτώσεις), Ιταλία (Savona, λιμάνια Ιταλίας κατόπιν εντολής του YEN), Malacca Straits (13 περιπτώσεις), Σιγκαπούρη (16 περιπτώσεις), Δομινικανή Δημοκρατία, USA, South China Sea, Durban South Africa, Red Sea, Λιμένας Abidjan και Λιμένας Owendo (για τον φόβο λαθρομεταναστών), Λάγος - Νιγηρία (2 περιπτώσεις), Port Esquivel Jamaica, Λιμάνι Σούδας- Κρήτη.

- Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας δεν καταγράφεται καμία περίπτωση λειτουργίας πλοίου στο MARSEC 3. Αντίθετα στο MARSEC 2 καταγράφηκαν 47 πλοία που λειτούργησαν από 1 έως 5 φορές σε αυτό το επίπεδο και 12 περιπτώσεις που πλοία λειτούργησαν περισσότερες από 5 φορές. Οι περιοχές που χρειάστηκε το πλοίο να λειτουργήσει στο επίπεδο ασφαλείας 2 σύμφωνα με τις απαντήσεις των SSO ήταν οι ακόλουθες:

Ισραήλ (17 περιπτώσεις), Ινδονησία (8 περιπτώσεις), Γιβραλτάρ (5 περιπτώσεις), Σομαλία (3 περιπτώσεις), Malacca Straits (12 περιπτώσεις), Λάγος - Νιγηρία (12 περιπτώσεις), Μαρόκο (6 περιπτώσεις), USA, Σιγκαπούρη (3 περιπτώσεις), South China Sea, Γαλλία - Fos, Colombo, Ιράκ - Ommqasr, Calabar as per flag Administration's instructions, Ουκρανία - Οδησσός, Λιμάνι Σούδας- Κρήτη, εν πλώ από Μπάρι για Ηγουμενίτσα.

- Από την έρευνα συνάγεται ότι οι SSO έχουν αναλάβει τα επιπλέον καθήκοντα ασφαλείας τα οποία επιβαρύνουν και προκαλούν δυσχέρειες στην αποτελεσματικότητα των άλλων καθηκόντων τους σε ποσοστό άνω του 70%.
- Ως χώρος εργασίας και διαβίωσης το πλοίο δεν θεωρείται ασφαλέστερο με την εφαρμογή του Κώδικα σε ποσοστό άνω του 50% των ερωτηθέντων SSO's. Αντίθετα πιστεύουν ότι οι νέες ρυθμίσεις δεν θα τους εκθέσουν σε φυσικό κίνδυνο και δεν θα τους προκαλέσουν ψυχολογική ένταση (φόβο, άγχος).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1**IMO Member States with year of joining**

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

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

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

Kenya	1973
Kiribati	2003
Kuwait	1960
Latvia	1993
Lebanon	1966
Liberia	1959
Libyan Arab Jamahiriya	1970
Lithuania	1995
Luxembourg	1991
Madagascar	1961
Malawi	1989
Malaysia	1971
Maldives	1967
Malta	1966
Marshall Islands	1998
Mauritania	1961
Mauritius	1978
Mexico	1954
Monaco	1989
Mongolia	1996
Morocco	1962
Mozambique	1979
Myanmar	1951
Namibia	1994
Nepal	1979

New Zealand	1960
Nicaragua	1982
Nigeria	1962
Norway	1958
Oman	1974
Pakistan	1958
Panama	1958
Papua New Guinea	1976
Paraguay	1993
Peru	1968
Philippines	1964
Poland	1960
Portugal	1976
Qatar	1977
Republic of Korea	1962
Republic of Moldova	2001
Romania	1965
Russian Federation	1958
Saint Kitts and Nevis	2001
Saint Lucia	1980
Saint Vincent and the Grenadines	1981
San Marino	2002
Samoa	1996
Sao Tome and Principe	1990
Saudi Arabia	1969

Serbia and Montenegro	2000
Seychelles	1978
Sierra Leone	1973
Singapore	1966
Slovakia	1993
Slovenia	1993
Solomon Islands	1988
Somalia	1978
South Africa	1995
Spain	1962
Sri Lanka	1972
Sudan	1974
Suriname	1976
Sweden	1959
Switzerland	1955
Syrian Arab Republic	1963
Thailand	1973
The former Yugoslav Republic of Macedonia	1993
Timor-Leste	2005
Togo	1983
Tonga	2000
Trinidad and Tobago	1965
Tunisia	1963
Turkey	1958
Turkmenistan	1993

Ukraine	1994
Union of Comoros	2001
United Arab Emirates	1980
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	1949
United Republic of Tanzania	1974
United States of America	1950
Uruguay	1968
Vanuatu	1986
Venezuela	1975
Viet Nam	1984
Yemen	1979
Zimbabwe	2005
Associate Members:	
Hong Kong, China	1967
Macao, China	1990
The Faroe Islands, Denmark	2002

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

Υιοθετήθηκε την 1^η Νοεμβρίου 1974

Τέθηκε σε ισχύ την 25^η Μαΐου 1980

Δομή της Σύμβασης

CHAPTER I - General Provisions

CHAPTER II - 1 Construction- Subdivision and stability, machinery and electrical installations

CHAPTER II -2- Fire protection, fire detection and fire extinction

CHAPTER III - Life-saving appliances and arrangements

CHAPTER IV - Radiocommunications

CHAPTER V - Safety of navigation

CHAPTER VI - Carriage of goods

CHAPTER VII- Carriage of dangerous goods

CHAPTER VIII - Nuclear ships

CHAPTER IX - Management for the Safe Operation of Ships

CHAPTER X - Safety measures for high-speed craft

CHAPTER XI -1 - Special measures to enhance maritime safety

CHAPTER XI -2 -Special measures to enhance maritime security

CHAPTER XII - Additional safety measures for bulk carriers

Πρώτη έκδοση της Σύμβασης το 1914 μετά τον όλεθρο του **Titanic**.

Δεύτερη έκδοση το 1929.

Τρίτη έκδοση το 1948.

Τέταρτη έκδοση το 1960.

Πέμπτη έκδοση το 1974. Η σημερινή αναφορά γίνεται « SOLAS, 1974, όπως έχει τροποποιηθεί».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Πειρατεία

Η σύγχρονη πειρατεία αποτελεί μεγάλο κίνδυνο για την ναυτιλία για τρομοκρατικό κτύπημα. Οργανωμένες και καλοπληρωμένες εγκληματικές ομάδες δραστηριοποιούνται στις νοτιοανατολικές ακτές, της Ασίας. Κάποιοι μάλιστα αναλυτές προειδοποιούν, ότι τρομοκρατικές οργανώσεις στην Ινδονησία και τις Φιλιππίνες έχουν αντιληφθεί την δυναμική του χρήματος της πειρατείας και συνδέονται με τις δραστηριότητες αυτών των ομάδων είτε άμεσα, είτε συνεργάζονται με αυτές, με σκοπό να αποκομίσουν σημαντικά εισοδήματα. Ακόμη, κτύπημα πλοίου από πειρατές, μπορεί να έχει στόχο πολιτικό, όπως να χρησιμοποιηθεί το πλοίο ως εμπόδιο για την διέλευση από συγκεκριμένα σημεία όπου εμφανίζουν κυκλοφοριακή συμφόρηση, και ορισμένα μάλιστα είναι στρατηγικής σημασίας, όπως τα Malacca Straits, όπου διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος εξαγωγής πετρελαίου από την Μέση Ανατολή προς την Ασία και το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου από την Ασία προς την Ευρώπη.

Οι συνέπειες στο εμπόριο θα είναι σοβαρότερες αν ο κίνδυνος για πειρατεία λειτουργήσει προτρεπτικά για τους μεταφορείς (πλοία) να προσπερνούν τα Malacca Straits και να επιμηκύνουν τα ταξίδια τους γύρω από την Ινδονησία.

Συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη, όπου παρατηρούνται τα φαινόμενα της τρομοκρατίας είναι: τα Malacca Straits, Ινδονησία, Μαλαισία, οι ακτές του Bangladesh, η Ινδία, η Ερυθρά Θάλασσα, το Κέρασ της Αφρικής και η Δυτική Ακτή της Αφρικής. Τα περισσότερα περιστατικά πειρατείας εμφανίζονται με κτύπημα ή κλοπές από τα πλοία ενώ αυτά είναι στο αγκυροβόλιο ή στο λιμάνι. Όμως ένας σημαντικός αριθμός τέτοιων κτυπημάτων αφορά καλά οργανωμένες και βαριά οπλισμένες ομάδες πειρατών κατά πλοίων στην ανοικτή θάλασσα. Μάλιστα κατά τα έτη 1999-2001 το Piracy Reporting Center του ICC κατέγραψε έναν αριθμό –ρεκόρ πειρατικών επιθέσεων στα πλοία. Στόχοι τέτοιων επιθέσεων είναι πολλοί τύποι πλοίων: containers, δεξαμενόπλοια, πλοία μεταφοράς, γενικού φορτίου, πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, χημικά πλοία, και πλοία LPG.

Για τους πειρατές το πλοίο γίνεται στόχος και για τον λόγο ότι αποτελεί καλή πηγή εισοδήματος. Πολλά πλοία μεταφέρουν μεγάλα ποσά μετρητών για την πληρωμή διαφόρων εξόδων, όπως λιμενικά τέλη, μισθούς πληρώματος. Ακόμη πειρατές κλέβουν όλο το πλοίο με σκοπό την πώληση του φορτίου. Επί πλέον ένα κλεμμένο πλοίο για τους πειρατές μπορεί να αποβεί σε μόνιμη πηγή εισοδήματος μετατρέποντας το σε πλοίο φάντασμα. Π.χ. το βάζουν απ' έξω, αλλάζουν το όνομα, εφοδιάζονται με πλαστά έγγραφα και το λειτουργούν ως κανονικό εμπορικό πλοίο. Κάποιοι ανυποψίαστοι και βιαστικοί φορτωτές κάνουν τα ναυλοσύμφωνα μεταφοράς των προϊόντων τους για ένα πλοίο φάντασμα μέσω μίας κανονικής εμπορικής πράξης. Έτσι το πλοίο διαφοροποιείται, το φορτίο πωλείται και ο ίδιος κύκλος επαναλαμβάνεται σε άλλο

λιμάνι. Ακολουθούν χάρτες πειρατικών ενεργειών και ενόπλων λησθειών κατά εμπορικών πλοίων. Πηγή: IMO/MSC.4/Circ.81/22 March 2006: "Annual Report - 2005".

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

C 61/174 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης 14.3.2003

394^Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 24^{ΗΣ} ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2002

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την «Ασφάλεια των μεταφορών»

(2003/C 61/28)

Στις 23 Απριλίου 2002 και σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή, με επιστολή της κας Loyola de Palacio, ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να καταρτίσει διερευνητική γνωμοδότηση σχετικά με το ανωτέρω θέμα.

Στις 23 Απριλίου 2002, το Προεδρείο της ΕΟΚΕ ανέθεσε στο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», την προετοιμασία των σχετικών εργασιών της.

Κατά την 394^η σύνοδο ολομέλειας της 24^{ης} Οκτωβρίου 2002, και λόγω του επείγοντος χαρακτήρα του θέματος, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε τη Δρα Μπρέδημα-Σαββοπούλου ως γενική εισηγήτρια και υιοθέτησε με 93 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ, ο κόσμος αντιμετωπίζει τεράστια αβεβαιότητα. Τα κρουστικά κύματα εκείνων των τραγικών γεγονότων έχουν εξαπλωθεί σε όλο τον κόσμο και οι προεκτάσεις τους γίνονται αισθητές σχεδόν σε όλες τις πτυχές της ζωής μας.

1.2. Η προληπτική και λειτουργική ασφάλεια και η προστασία από τους κινδύνους έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη σημασία από ποτέ άλλοτε και έχουν τοποθετηθεί στην κορυφή των προτεραιοτήτων των υπευθύνων για τη χάραξη των πολιτικών. Είναι, ωστόσο, αξιοσημείωτο το γεγονός ότι δεν υπάρχει ένας διεθνώς αποδεκτός ορισμός της τρομοκρατίας.

1.3. Η ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια παγκοσμίως είναι επιτακτική και αναγνωρίζεται εξίσου από τις κυβερνήσεις και από τη βιομηχανία. Η απόλυτη ασφάλεια είναι ένας ανέφικτος στόχος. Σε περιόδους σοβαρών κρίσεων έχουμε την τάση να προσπαθούμε να φανταστούμε κάθε δυνατό ενδεχόμενο και να βρούμε μέτρα που θα μπορούσαν να το αποτρέψουν. Ωστόσο, όσο σοβαρές και αν είναι οι απειλές κατά της ασφάλειας, τέτοια αυστηρά μέτρα ασφαλείας δεν μπορούν να διατηρηθούν περισσότερο από μερικές ημέρες κάθε φορά. Για να μπορούμε να κρίνουμε λογικά πότε πρέπει να εφαρμόσουμε μέτρα ασφαλείας και με ποιο βαθμό αυστηρότητας, είναι

απαραίτητο να κατανοήσουμε καλύτερα τους τύπους και την πιθανότητα εμφάνισης των κινδύνων που αντιμετωπίζει το δίκτυο μεταφορών.

1.4. Στον απόηχο της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι τομείς της ναυτιλίας και της αεροπορίας εξέφρασαν την πλήρη υποστήριξή τους στην ανάγκη καταπολέμησης της τρομοκρατίας και άλλων απειλών κατά της ασφάλειας των πλοίων και των αεροσκαφών. Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα όπου πρέπει κατ' εξοχήν να συμμετέχουν όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας των μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν απτά αποτελέσματα. Όλοι οι κρίκοι θα πρέπει να αναλάβουν το μερίδιο της ευθύνης τους, διαφορετικά ο «πιο αδύναμος κρίκος» θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών για να διεισδύσουν στο σύστημα.

1.5. Η ασφάλεια της ναυτιλίας και της πολιτικής αεροπορίας είναι ένα πρόβλημα που τίθεται από την τρομοκρατία και τις παράνομες πράξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, άρα απαιτεί παγκόσμια προσοχή και παγκόσμιες λύσεις, τις οποίες μπορούν να παράσχουν μόνο οι αντίστοιχοι διεθνείς οργανισμοί: ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) και η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών φαίνεται να επικεντρώνεται σε πρωτοβουλίες εθνικής κλίμακας ενώ έχει δοθεί ελάχιστη προσοχή στην τρομοκρατία στις οδικές μεταφορές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ωστόσο, μέσω της έννοιας «από πόρτα σε πόρτα», που αφορά διάφορους τρόπους μεταφορών, όλοι οι τρόποι μεταφορών έχουν αναπόφευκτα σχέση με τις θεωρήσεις αυξημένης ασφάλειας. Συνεπώς, απαιτείται η διαλειτουργικότητα της ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής αλυσίδας.

2. Ο αντίκτυπος των μέτρων ασφαλείας

2.1. Οι αυξημένες απαιτήσεις ασφαλείας και μια σειρά πρόσθετων επιβαρύνσεων έχουν επίσης επηρεάσει το κόστος των θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών εμπορευμάτων (1). Το γεγονός αυτό επηρέασε τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές για παράδειγμα μέσω απαιτήσεων για κοινοποιήσεις, πιο συχνών επιθεωρήσεων από τις ακτοφυλακές και υποχρεώσεων συνοδείας ρυμουλκών που οδήγησαν σε αυξήσεις του κόστους και μεγαλύτερο χρόνο αναμονής. Για τις αεροπορικές μεταφορές, το κόστος που σχετίζεται με την αύξηση της ασφάλειας στους αερολιμένες οδήγησε στην επιβολή τελών ασφαλείας, υψηλότερων εμπορικών ασφαλιστρών και επασφαλιστρών πολέμου για ορισμένες ευαίσθητες περιοχές.

2.2. Μία πρόσφατη έκθεση του ΟΟΣΑ(2) για τον αντίκτυπο των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11^{ης} Σεπτεμβρίου στο διεθνές εμπόριο αναφέρει ότι «το κόστος των χρονικών καθυστερήσεων, της γραφειοκρατίας και της συμμόρφωσης ενόψει της διέλευσης των συνόρων κυμαινόταν από το 5 % έως το 13 % της αξίας των μεταφερόμενων αγαθών» και ότι «τα μέτρα ασφαλείας θα μπορούσαν να προσθέσουν

άλλο ένα 1 % ως 3 % σ' αυτό το κόστος. Θα ήταν ουσιώδες να αποφύγουν οι κυβερνήσεις την επιβολή δυσανάλογων γραφειοκρατικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων. Επίσης, το κόστος που κανονικά βαρύνει τις κυβερνήσεις δεν θα πρέπει να χρεωθεί στους μεταφορείς».

(1) ΟΟΣΑ, Οι επιπτώσεις της τρομοκρατίας στην οικονομία, 17 Ιουλίου 2002, Έγγραφο εργασίας του Τμήματος Οικονομικών Υποθέσεων αριθ. 334: ΟΟΣΑ Ασφάλεια των μεταφορών και Συμβούλιο Υπουργών αρμόδια για την τρομοκρατία, 2 Μαΐου 2002.

(2) TD/TC/WP (2002) REV1/702002.

2.3. Η ναυτιλία και η πολιτική αεροπορία πρέπει να συνεχίσουν να εξυπηρετούν αποτελεσματικά και αποδοτικά τη ροή του διεθνούς εμπορίου και, για να εξασφαλιστεί αυτό, τα πλοία, τα αεροσκάφη, οι αερολιμένες και οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να είναι επαρκώς προετοιμασμένα για την πιθανότητα να αντιμετωπίσουν τρομοκρατικές επιθέσεις ή άλλες μορφές εγκληματικών προθέσεων. Αν οι διαδικασίες ασφαλείας γίνουν υπερβολικά αυστηρές, οι δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων πιθανόν να συρρικνωθούν μέχρι που να σταματήσουν σχεδόν τελείως, πράγμα που θα έδινε στους τρομοκράτες την επιτυχία που επιζητούν.

2.4. Τα νέα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι ισορροπημένα όσον αφορά τους στόχους που επιδιώκουν, το κόστος τους και τον αντίκτυπό τους στην κυκλοφορία. Γι' αυτό, είναι απαραίτητο να εξεταστούν προσεκτικά οι προτάσεις και να εκτιμηθεί κατά πόσο είναι ρεαλιστικές και πρακτικά εφικτές. Δεν θα πρέπει να περιορίζουν αδικαιολόγητα τα προσωπικά ανθρώπινα δικαιώματα των πολιτών ούτε τη συνταγματική τάξη των επιμέρους κρατών, εξυπηρετώντας έτσι τους σκοπούς των τρομοκρατών.

2.4.1. Το κόστος των μέτρων ασφαλείας και η κατανομή του θα πρέπει να βασιστούν σε λογικές εκτιμήσεις μέτρων που θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή για την αποτροπή ή τη μείωση του κινδύνου τρομοκρατικών επιθέσεων. Η ανάλυση θα πρέπει να αποτιμήσει το πραγματικό κόστος της εφαρμογής, το άμεσο και έμμεσο κόστος για τους μεταφορείς και τους αποστολείς (π.χ. λόγω καθυστερήσεων ή πρόσθετου εξοπλισμού), τον αντίκτυπο στο διεθνές εμπόριο και τις στρεβλώσεις των εμπορικών ροών (π.χ. με τη στροφή τους προς περιοχές με λιγότερο αυστηρά πρότυπα ασφαλείας).

2.4.2. Τα μονομερή μέτρα δεν είναι αποδεκτά, ειδικότερα εάν εφαρμόζονται δυσανάλογα και εις βάρος των συμφερόντων τρίτων χωρών. Τα εν λόγω μονομερή και αυθαίρετα μέτρα θα πρέπει να αποφεύγονται, επειδή παρεμποδίζουν το διεθνές εμπόριο

θέτοντας γραφειοκρατικά και άλλα εμπόδια και οδηγώντας τελικά σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομία.

2.4.3. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων και των αεροπορικών μεταφορών, οι απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να βασίζονται σε αμοιβαίες ρυθμίσεις, να εφαρμόζονται ομοιόμορφα, να επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις και να επιτρέπουν την πλέον αποτελεσματική ροή του εμπορίου.

2.4.4. Δεδομένου ότι τα μέτρα πρόληψης μιας επίθεσης θα απαιτούν πληροφορίες, θα αποτελεί καθήκον όλων των φορέων του τομέα των μεταφορών να γνωστοποιούν στις αρχές κάθε πληροφορία ή υποψία που έχουν και να τηρούν ενήμερο το προσωπικό τους.

2.4.5. Αναπόφευκτα, η ενίσχυση της ασφάλειας θα περιλαμβάνει πολυδάπανες ρυθμίσεις σε ό,τι αφορά τα υλικοτεχνικά μέσα (υποδομές και εξοπλισμός) και άλλες υπηρεσίες (ανθρώπινο δυναμικό και κατάρτιση). Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα προς αποφυγή δυσανάλογων τεχνικών ρυθμίσεων οι οποίες μπορεί να θεωρηθούν ότι προστατεύουν και προωθούν εμπορικά συμφέροντα. Επιπλέον, το εύρος και η κλίμακα των μέτρων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τυχόν δυσμενείς συνέπειες στην απόδοση του ανθρώπινου παράγοντα (κόπωση, άγχος κ.λπ.). Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών θα επηρεαστούν αναπόφευκτα από την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας. Η φιλοσοφία και ο πολιτισμός της Ευρώπης διέπονται από ιδιαίτερο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα και κάθε αντίδραση σε απειλές για τρομοκρατικές ενέργειες δεν θα πρέπει να παραβλέπει τις εν λόγω θεμελιώδεις αρχές.

2.4.6. Υφίσταται αυξανόμενος κίνδυνος άμεσης ή έμμεσης επιβολής αστυνομικών αρμοδιοτήτων σε πληρώματα πλοίων ή αεροσκαφών και σε λιμενικές αρχές, οι οποίες υπό φυσιολογικές συνθήκες αποτελούν καθήκον των κρατικών αρχών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες υπερβαίνουν τα παραδοσιακά τους καθήκοντα και μπορεί να τους εκθέσουν σε φυσικό κίνδυνο και συναισθηματική ένταση.

3. Ασφαλιστικές επιπτώσεις

3.1. Μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, οι ασφαλιστικές επιπτώσεις στις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές υπήρξαν τρομακτικές. Όλες οι εταιρίες ασφάλισης εμπορικών κινδύνων δεν κάλυπταν πλέον τους κινδύνους αυτούς σε περίπτωση πολέμου. Όταν προσέφεραν πάλι κάλυψη των εμπορικών κινδύνων σε περίπτωση πολέμου το κόστος ήταν δεκαπλάσιο από πριν. Ο ασφαλιστικός κλάδος αύξησε τα ασφάλιστρα κατά 0,03 % έως 0,05 % κατ' αξίαν, γεγονός που αντιστάθμισε μόνο εν μέρει την κάλυψη που σημειώθηκε κατά την τελευταία δεκαετία. Η ασφάλιση

κατά της τρομοκρατίας ήταν σχεδόν ανύπαρκτη. Ως εκ τούτου, οι κυβερνήσεις αναγκάστηκαν να επέμβουν και να καλύψουν κινδύνους που θεωρήθηκαν πολύ υψηλοί για τον ιδιωτικό τομέα.

3.2. Τα νέα μέτρα ασφαλείας είχαν επιπτώσεις και στην ασφαλιστική αγορά. Έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι καλύψεις για αναπόφευκτες καθυστερήσεις λόγω των εκτενών μέτρων ασφαλείας. Επιπλέον, χρειάστηκε να αγοραστεί και να ασφαλιστεί πολυδάπανος ειδικός ηλεκτρονικός εξοπλισμός υψηλής τεχνολογίας για τον έλεγχο των αποσκευών και των επιβατών (1).

3.3. Στον τομέα της ναυτιλίας υπάρχουν γεωγραφικές περιοχές όπου εφαρμόζονται πρόσθετα ασφάλιστρα και οι περίοδοι εφαρμογής τους αυξήθηκαν αδικαιολόγητα. Επικρατεί η άποψη ότι τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου αποτέλεσαν δικαιολογία για την επιβολή υπερβολικών ασφαλιστρών. Επί του παρόντος, ο διάλογος μεταξύ πλοιοκτητών και ασφαλιστικών εταιρειών συνεχίζεται με στόχο την ανεύρεση πιο εύλογων λύσεων στο πρόβλημα.

(1) Το κόστος του εξοπλισμού ασφαλείας είναι πολύ υψηλό, π.χ. ένα ηλεκτρονικό μηχάνημα ελέγχου των εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα του Ρότερνταμ κοστίζει 14 εκατ. ευρώ.

3.4. Σε ό,τι αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, οι εταιρείες ασφάλισης των αερομεταφορέων για την περίπτωση πολέμου επεδίωκαν την επιβολή πρόσθετων ασφαλιστρών. Το πρόσθετο κόστος ασφάλισης για τους αερομεταφορείς των ΗΠΑ ανέλαβε η κυβέρνηση των ΗΠΑ. Δεδομένων των ασφαλιστικών προκλήσεων, η κυβέρνηση των ΗΠΑ παρείχε στις αεροπορικές εταιρείες άμεση οικονομική βοήθεια και ενίσχυσε εκ νέου την ασφάλεια των αερομεταφορών. Για την αποφυγή της αποδιοργάνωσης των αεροπορικών μεταφορών, οι Υπουργοί Μεταφορών της ΕΕ ενέκριναν έναν Κώδικα συμπεριφοράς ο οποίος καθορίζει τους όρους σύμφωνα με τους οποίους οι κυβερνήσεις των κρατών μελών θα μπορέσουν να διατηρήσουν την ασφάλιση των αεροπορικών μεταφορών. Ο εν λόγω Κώδικας συμπεριφοράς έδωσε τη δυνατότητα σε όσα κράτη μέλη το επιθυμούν είτε να καταβάλουν τα ασφάλιστρα των αερομεταφορέων τους που σχετίζονται με την «πιθανότητα πολέμου και την τρομοκρατία» είτε να τους χορηγήσουν κρατική εγγύηση έναντι του εν λόγω κινδύνου. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την ως άνω πρωτοβουλία της ΕΕ που αποσκοπεί στη βιωσιμότητα των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ.

3.5. Δεδομένου ότι υπάρχουν ενδείξεις επαναφοράς σε μία απαράδεκτη ασφαλιστική κατάσταση στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, οι ασφαλιστικές εγγυήσεις των κρατών μελών για τις αεροπορικές εταιρείες δεν θα παραταθούν. Σε μία προσπάθεια να δοθεί ένα τέλος στις συνεχείς δυσχέρειες για την εξεύρεση κατάλληλης ασφαλιστικής κάλυψης, η Επιτροπή πρότεινε ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης της αεροπορίας για όλους τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν τον εναέριο χώρο της ΕΕ, δηλαδή ελάχιστη ευθύνη ανά επιβάτη και ανά χιλιόγραμμο φορτίου. Μακροπρόθεσμα, φαίνεται να αποτελεί μία εναλλακτική λύση ένα πρόγραμμα αμοιβαίων κεφαλαίων προς κάλυψη της ευθύνης τρίτων για τρομοκρατικές ενέργειες σε λογικό κόστος.

4. Ασφάλεια της ναυτιλίας

4.1. Η σημασία της ασφάλειας της ναυτιλίας

4.1.1. Αν και οι επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου αφορούσαν αεροσκάφη και αερολιμένες, τα πλοία και οι υποδομές των θαλάσσιων μεταφορών είναι επίσης εκτεθειμένα σε τρομοκρατικούς κινδύνους. Τα πλοία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως όπλο, για επίθεση, για μεταφορά όπλων ή επικίνδυνων υλικών και, με τη βύθισή τους, για τη διατάραξη υποδομών των μεταφορών (π.χ. απόφραξη της εισόδου ενός λιμανιού, παρεμπόδιση της διέλευσης μιας διώρυγας). Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών ουσιών και φυσικού αερίου καθώς και τα πετρελαιοφόρα είναι ιδιαίτερα ευάλωτα και παρουσιάζουν αυξημένους κινδύνους. Τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται από πλοία θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν για λαθρεμπόριο όπλων μαζικής καταστροφής ή από τρομοκράτες. Ενώπιον του δυνητικού κινδύνου, οι ΗΠΑ έχουν θέσει σε εφαρμογή εκτενέστερες διατάξεις για την προστασία των λιμανιών και των πλοίων τους. Καμία άλλη χώρα μέχρι στιγμής δεν έχει μεταβάλει μονομερώς και δραστικά τις ισχύουσες ρυθμίσεις ασφαλείας της για τη ναυτιλία.

4.1.2. Σε σύγκριση με τα αεροσκάφη και με την εξαίρεση της ομηρείας του κρουαζιερόπλοιου Achille Lauro, κανένα άλλο επιβατηγό ή φορτηγό πλοίο δεν έχει αποτελέσει στόχο τρομοκρατικών επιθέσεων με την κυριολεκτική έννοια του όρου. Ωστόσο, τα φορτηγά πλοία υπήρξαν θύματα πειρατείας και ένοπλης ληστείας. Ο συνολικός αριθμός των περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας που καταγγέλθηκαν από το 1984 ως το 2002 ήταν 2650.

4.1.3. Συνεπώς, η αξιολόγηση των κινδύνων θα πρέπει να επικεντρωθεί στην πιθανότητα και την πιθανή σοβαρότητα των κινδύνων, π.χ. στη γεωγραφική θέση, τα χαρακτηριστικά του μέσου μεταφοράς, την ευκολία πρόσβασης, την έκθεση στον

κίνδυνο, τα θεσμικά και τα νομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέτρα ασφαλείας.

4.1.4. Τα μέτρα ασφαλείας για τη ναυτιλία θα πρέπει να είναι σαφή όσον αφορά τις απαιτήσεις από τα πλοία, τα πληρώματα, τους επιβάτες, τον αποστολέα, τους παραλήπτες, τους χειριστές των φορτίων στους λιμενικούς σταθμούς και τους οδικούς και σιδηροδρομικούς μεταφορείς που συμμετέχουν στο διεθνές εμπόριο. Θα πρέπει επίσης να αντιστοιχούν στο επίπεδο της εκτιμώμενης απειλής.

4.2. Οι εργασίες στον ΔΝΟ

4.2.1. Οι ανησυχίες για παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, των επιβατών και των πληρωμάτων τους αποτέλεσαν αντικείμενο εξέτασης του ΔΝΟ από τη δεκαετία του '80.

4.2.2. Μετά το επεισόδιο του Achille Lauro (1985), ο ΔΝΟ υιοθέτησε ένα ψήφισμα και δύο εγκυκλίους που συνιστούν μέτρα για την πρόληψη των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων (1).

4.2.3. Το 1988 ο ΔΝΟ υιοθέτησε τη «Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας» και το «Πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των σταθερών εξόδρων της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας» (Σύμβαση και Πρωτόκολλο ΚΠΠ). Τα μέσα αυτά τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου 1992 (2).

4.2.3.1. Οι προπαρασκευαστικές εργασίες που οδήγησαν στην υιοθέτηση αυτών των συνθηκών διεξήχθησαν ταυτόχρονα με εκείνες που οδήγησαν στην υιοθέτηση του «Πρωτοκόλλου για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία», το οποίο συμπλήρωνε τη «Σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας» του 1971.

4.2.3.2. Επιπλέον, ο ΔΝΟ συνέστησε μια ομάδα αλληλογραφίας για να εξετάσει την αναθεώρηση της Σύμβασης και του Πρωτοκόλλου ΚΠΠ, προκειμένου να διευκολυνθεί η διεθνής συνεργασία ως μέσο για την καταπολέμηση των παράνομων πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των τρομοκρατικών επιθέσεων.

(1) A.584(14), MSC/Circ.443, MSC/Circ.754.

(2) Ο αριθμός των συμβαλλόμενων κρατών είναι 67 και 60 αντιστοίχως.

4.2.4. Μετά τις επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου, ο ΔΝΟ επεδίωξε να επανεκτιμήσει επειγόντως την κατάσταση των διεθνών ρυθμίσεων που αφορούν την ασφάλεια. Με την προτροπή των ΗΠΑ, συγκάλεσε ειδικές συνεδριάσεις μιας «Ενδιάμεσης Ομάδας Εργασίας» της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας στις 11-15 Φεβρουαρίου 2002, στις 15-24 Μαΐου 2002 και στις 9-13 Σεπτεμβρίου 2002.

4.2.5. Ο ΔΝΟ αποφάσισε ότι τα νέα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυτιλίας θα αποτελέσουν τον «Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων» και ότι τα βασικά τους στοιχεία θα περιληφθούν σε τροπολογίες επί του Κεφαλαίου XI της «Διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα» (Σύμβασης SOLAS). Τα μέτρα του ΔΝΟ αναμένεται να υιοθετηθούν από μία Διπλωματική Διάσκεψη στις 4-13 Δεκεμβρίου 2002. Θα αφορούν τα εξής θέματα:

- συστήματα αυτόματης αναγνώρισης των πλοίων,
- σχέδια ασφάλειας των πλοίων και των εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης (offshore),
- έναν υπεύθυνο ασφαλείας του πλοίου/της εταιρείας,
- σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και αξιολογήσεις της τρωτότητάς τους,
- μέτρα για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων,
- πληροφορίες για το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες.

4.2.6. Τα θέματα ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, για τα οποία θα χρειαστούν περαιτέρω διεθνείς και εθνικές εργασίες, περιλαμβάνουν την ασφάλεια των λιμενικών ζωνών, την εφαρμογή των μέτρων στους λιμένες και την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων.

4.2.7. Τα μέτρα του ΔΝΟ θα καλύπτουν τη διεπαφή «πλοίου/λιμένα», δηλαδή την άμεση απειλή της ασφάλειας του πλοίου από την ακτή και αντίστροφα, συμπεριλαμβανομένης της αγκυροβολίας και των κινήσεων του πλοίων εντός του λιμένα. Τα υπόλοιπα θα εξεταστούν από τον ΔΝΟ σε συνεργασία με τη ΔΟΕ και άλλους αρμόδιους οργανισμούς (π.χ. Παγκόσμια Οργάνωση Τελωνείων, Διεθνή Ένωση Λιμένων, Διεθνή Ένωση Διευθυντών Λιμένων).

4.2.8. Ο ΔΝΟ εξέτασε το ζήτημα της εφαρμογής των απαιτήσεων «Αξιολόγησης της τρωτότητας του λιμένα» (ΑΤΛ) στους «μικρούς λιμένες» και στους λιμένες όπου πολύ σπάνια καταπλέουν πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Αν και αναγνωρίστηκε ότι οι απαιτήσεις ΑΤΛ ίσως να μην χρειάζεται να εφαρμόζονται σε όλους τους λιμένες μιας χώρας, η ευελιξία θεωρήθηκε απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η προστασία της ναυτιλίας στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ενδέχεται να υπάρχει κίνδυνος εναντίον της.

4.2.9. Οι μεταφορές μέσω εμπορευματοκιβωτίων γίνονται με μεγάλη διαφάνεια, αλλά ακριβώς αυτή η διαφάνεια τις καθιστά ευάλωτες σε τρομοκρατικές ενέργειες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων είναι μόνο ένα τμήμα της διατροφικής αλυσίδας μεταφορών και είναι αναγκαίο να υπάρχει ασφάλεια σε όλα τα στάδιά τους, από τους ναυλωτές ως τους διαμετακομιστές και τους μεταφορείς. Ο ρόλος των συνοριακών υπηρεσιών και, ιδιαίτερα, των τελωνειακών αρχών στον έλεγχο της διεθνούς διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι καίριος και οργανικός. Οι τελωνειακές αρχές έχουν μακρά παράδοση παγκοσμίως στον έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων, σε συνεργασία με άλλες εθνικές και διεθνείς αρχές επιβολής του νόμου και άλλους αρμόδιους εμπορικούς οργανισμούς. Η Διεθνής Ένωση Τελωνείων έχει να διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων σε συνεργασία με ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς και κατόπιν διαβουλεύσεων με ναυλωτές, διαμετακομιστές και μεταφορείς. Ένα μέρος του συστήματος θα πρέπει να καλύπτει την ευθύνη για την έκδοση και τον έλεγχο κατάλληλων δηλώσεων φορτίου για τα εμπορευματοκιβώτια.

4.2.10. Το ιστορικό αρχείο του πλοίου και οι πληροφορίες για τους ιδιοκτήτες του θα πρέπει να ανταποκρίνονται επαρκώς στις ανησυχίες ασφαλείας που σχετίζονται με τη διαφάνεια. Τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να τηρούν ένα Συνεχές Συνοπτικό Αρχείο (ΣΣΑ). Σκοπός του ΣΣΑ είναι να παρέχει ένα ιστορικό αρχείο του πλοίου επί του σκάφους, με πληροφορίες για τη σημαία, την ημερομηνία νηολόγησης, το όνομα του πλοίου και τον αριθμό του στον ΔΝΟ. Θα περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες για τον ή τους καταχωρημένους πλοιοκτήτες, τον ή τους ναυλωτές, τους νηογνώμονες και τα έγγραφα του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας. Επιπλέον, χάρη σ' αυτό θα μπορεί εύκολα να πληροφορηθεί κανείς ποιος έχει προσλάβει το πλήρωμα, ποιος έχει καθορίσει τη χρήση του πλοίου και ποιος έχει υπογράψει το ναυλοσύμφωνο για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

4.2.11. Ο ΔΝΟ συμφώνησε κατ' αρχήν να επισπεύσει τον εξοπλισμό των υφιστάμενων πλοίων με Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης. Ωστόσο, ο καθορισμός της τελικής ημερομηνίας για την υποχρεωτική εφαρμογή αυτών των συστημάτων έχει μείνει ανοιχτός μέχρι τη Διπλωματική Διάσκεψη του Δεκεμβρίου 2002.

5. Οι προοπτικές της ΕΕ

5.1. Οι προτάσεις μέτρων που έχουν διατυπωθεί διεθνώς στο πλαίσιο του ΔΝΟ μοιάζουν να καθιερώνουν μια αρκετά «καλή ισορροπία» ανάμεσα στην ανάγκη εξασφάλισης της ελεύθερης κυκλοφορίας των αγαθών και των προσώπων και την ανάγκη παροχής της μέγιστης δυνατής προστασίας από τις τρομοκρατικές επιθέσεις.

5.2. Αν και ορισμένα από τα μέτρα του ΔΝΟ ενδέχεται να μεταφερθούν αργότερα στην κοινοτική νομοθεσία, η υιοθέτηση νέων διεθνών μέτρων δεν θα πρέπει να προξενήσει καθυστερήσεις στις κοινοτικές νομοθετικές διαδικασίες. Απαιτείται συντονισμός των διαδικασιών λήψης αποφάσεων στα διεθνή φόρα και στο επίπεδο της ΕΕ, προκειμένου να αποφευχθούν ενδεχόμενες ασυνέπειες ανάμεσα στους διεθνείς και τους κοινοτικούς κανόνες.

5.3. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Σεβίλλης (21-22 Ιουνίου 2002) έκανε έκκληση για στενότερη συνεργασία των κρατών μελών για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Επικρότησε, επίσης, την πρόοδο που σημειώθηκε από την 11^η Σεπτεμβρίου σε ό,τι αφορά την ενσωμάτωση της καταπολέμησης της τρομοκρατίας σε όλους τομείς της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων.

5.4. Οι λιμένες της ΕΕ θα πρέπει να υιοθετήσουν κοινά πρότυπα για να αυξήσουν την ασφάλειά τους κατά της τρομοκρατίας, πριν ληφθούν μονομερή μέτρα από άλλες χώρες. Τα μονομερή μέτρα που εισάγουν διακρίσεις, κατατάσσοντας τα λιμάνια των άλλων χωρών στα «ασφαλή» ή καταχωρώντας τα στη μαύρη λίστα των «μη ασφαλών» από την άποψη του εντοπισμού των παράνομων μεταναστών και των τρομοκρατών, είναι απαράδεκτα, καθώς ενδέχεται να οδηγήσουν σε στρέβλωση της αγοράς και να θέσουν σε κίνδυνο την ομαλή ροή του διεθνούς εμπορίου. Επιπλέον, οι μεμονωμένες πρωτοβουλίες ορισμένων κοινοτικών τελωνειακών αρχών να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες με τα τελωνεία των ΗΠΑ προκαταλαμβάνουν τη συλλογική κοινοτική δράση και υπονομεύουν το επιθυμητό πλαίσιο μελλοντικών ρυθμίσεων που θα πρέπει να έχουν αμοιβαίο και συνεργασιακό χαρακτήρα. Ο έλεγχος στον λιμένα φόρτωσης (ΕΕ) αντί του λιμένος εκφόρτωσης (ΗΠΑ) αποτελεί ηράκλειο άθλο. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να θέσει υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα των εν λόγω διμερών συμφωνιών. Η προσπάθεια αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί υπό το πρίσμα νομικών εκτιμήσεων σχετικά με την αρμοδιότητα της ΕΕ στον τομέα των σχέσεων εξωτερικού εμπορίου. Η ΕΟΚΕ, επίσης, υποστηρίζει την κοινοτική δράση που επιδιώκει συνομιλίες με τις ΗΠΑ με στόχο την επίτευξη συμφωνίας που θα προβλέπει ίση μεταχείριση για όλα τα φορτία (εμπορευματοκιβώτια) που προέρχονται από την ΕΕ και τη μεταφορά/ενσωμάτωση των διμερών συμφωνιών σε πολυμερείς συμφωνίες (ΠΟΤ).

5.5. Αυτό που δημιουργεί ανησυχίες είναι η προοπτική να υιοθετήσουν οι ΗΠΑ κανόνες, τους οποίους ο υπόλοιπος κόσμος ενδέχεται να μην μπορεί να ακολουθήσει, πράγμα που θα δημιουργήσει σύγχυση για τα πλοία, τους πλοιοκτήτες και τη διεπαφή πλοίου/λιμένα. Η πρωτοβουλία των ΗΠΑ για την ασφάλεια της ναυτιλίας επιτρέπει στην κυβέρνηση των ΗΠΑ να προβαίνει στην αξιολόγηση ξένων λιμένων, εξαρτώντας την είσοδο των πλοίων στα αμερικανικά ύδατα από την απόδειξη ότι ο λιμένας προέλευσής τους έχει εφαρμόσει αποτελεσματικό έλεγχο του φορτίου και άλλα

αντιτρομοκρατικά μέτρα. Ο όγκος των εμπορικών συναλλαγών με τις ΗΠΑ παρέχει ίσως ένα μέτρο της σημασίας και του αντίκτυπου αυτής της πρωτοβουλίας. Η βιομηχανία των κρουαζιερόπλοιων μεταφέρει πάνω από 6,5 εκατομμύρια Αμερικανούς ετησίως σε επιβατηγά πλοία. Επίσης, κάθε χρόνο εισέρχονται στους λιμένες των ΗΠΑ έξι εκατομμύρια φορτωμένα εμπορευματοκιβώτια, 156 εκατομμύρια τόνοι επικίνδυνων υλικών και σχεδόν ένα δισεκατομμύριο τόνοι πετρελαϊκών προϊόντων. Η συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανάμεσα στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (ΗΠΑ, Καναδά και Μεξικό) το 2001 ανήλθε σε 6 177 000 μονάδες (1). Το 22,5 % περίπου της θαλάσσιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που προορίζεται για λιμένες των ΗΠΑ προέρχεται από εννέα μεγάλους λιμένες επτά κρατών της ΕΕ.

(1) Containerisation International, Απρίλιος 2002.

5.5.1. Ο κύριος όγκος του εμπορίου της ΕΕ και άλλων περιοχών του κόσμου θα πρέπει να ωθήσει τις ΗΠΑ να αναζητήσουν ρεαλιστικές λύσεις σε ό,τι αφορά τη συνεργασία με τους εμπορικούς της εταίρους. Ωστόσο, η ΕΕ, συνειδητοποιώντας τις δυνητικές συνέπειες διαφόρων και ευμετάβλητων μέτρων σε άλλες περιοχές του κόσμου, θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο για την εδραίωση ενός καθολικού συστήματος προς το συμφέρον όλων. Η ΕΟΚΕ καλεί την ΕΕ να ξεκινήσει διάλογο με τις ΗΠΑ και άλλες χώρες προς συζήτηση ζητημάτων κοινού ενδιαφέροντος όπως η κυριαρχία, η ανταλλαγή πληροφοριών, οι διαδικασίες ελέγχου εμπορευματοκιβωτίων, η αμοιβαιότητα και άλλα. Το γεγονός αυτό αποτελεί ευκαιρία για μεγαλύτερη προβολή της εικόνας της ΕΕ. Το παρελθόν αλλά και πιο πρόσφατες εμπειρίες σε διάφορες περιοχές του κόσμου έχουν αποδείξει ότι η επικέντρωση αποκλειστικά σε μέτρα αστυνόμευσης είναι ελάχιστα αποτελεσματική. Η στρατηγική αστυνόμευσης δεν αποτελεί ασφαλή στρατηγική εντός μιας μη ασφαλούς κοινωνίας. Υφίσταται επιτακτική ανάγκη για την ΕΕ να αναλάβει την ηγεσία σε διεθνή κλίμακα για ένα ευρύτερο πλαίσιο ασφάλειας που να αφορά και τα αίτια της τρομοκρατίας και να μην επικεντρώνεται μόνο στην εξάλειψη των αποτελεσμάτων της.

5.6. Τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι τέτοιας φύσεως που να αποτρέπουν την εκτροπή των συναλλαγών προς όφελος ορισμένων λιμένων (λόγω αυξημένων μέτρων ασφαλείας) και εις βάρος άλλων. Πέραν τούτου, τα μέτρα ασφαλείας δεν θα πρέπει να επιτρέπουν διακρίσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών και εκείνων με μη προγραμματισμένα δρομολόγια σε κοινοτικούς λιμένες.

5.7. Η ΕΟΚΕ προτείνει να κληθούν επειγόντως όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ που δεν είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης ΚΠΠ και του Πρωτοκόλλου της να επικυρώσουν αυτά τα δύο νομικά κείμενα (2).

5.8. Κάθε πιθανό μέτρο της ΕΕ θα πρέπει να λάβει υπόψη οικονομικές πτυχές όπως η ανάλυση του ποιος επωμίζεται το κόστος των μέτρων ασφαλείας και ο αντίκτυπος των απαιτήσεων ασφαλείας στην ανταγωνιστικότητα των δημόσιων και ιδιωτικών λιμένων. Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αναγνωρίσει την ανάγκη ολοκληρωμένης νομοθεσίας κατά της τρομοκρατίας και είναι διατεθειμένη να μοιραστεί το κόστος των αυξημένων μέτρων ασφαλείας.

5.9. Το ενδιαφέρον της ΕΕ θα πρέπει να επικεντρωθεί, κατά πρώτο λόγο, στην αξιολόγηση των ζητημάτων που συνδέονται, όχι μόνο με την ασφάλεια των εργαζομένων του τομέα (ναυτών, λιμενεργατών), αλλά και με την ασφάλεια των λιμενικών σταθμών (τέρμιναλς). Η ΕΕ θα πρέπει να προσδιορίσει τα μέσα για τον καλύτερο εντοπισμό των ενυπαρχόντων κινδύνων και να προτείνει διαδικαστικές / τεχνολογικές λύσεις για τη μείωσή τους.

(2) Τα κράτη που δεν τα έχουν ακόμη επικυρώσει είναι το Βέλγιο, η Ιρλανδία και το Λουξεμβούργο.

5.10. Η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι μια δραστηριότητα διαχείρισης κινδύνων. Η σχετική αξιολόγηση είναι μια απόφαση που λαμβάνεται κυριαρχικά, κατά την κρίση κάθε κράτους μέλους. Ωστόσο, όπως και σε άλλες πτυχές της ασφαλείας της ναυτιλίας, η κοινοτική δράση για τη θέσπιση ενιαίων προτύπων και διαδικασιών θα αποδειχθεί απαραίτητη. Με την κοινή κατάρτιση του προσωπικού για την ικανοποίηση των αυξημένων απαιτήσεων ασφαλείας θα επιτευχθεί η εναρμόνιση των διαδικασιών σε μειωμένο κόστος. Συνεπώς, ολόκληρη η υλικοτεχνική αλυσίδα θα πρέπει να αλλάξει μακροπρόθεσμα τις επιχειρηματικές διαδικασίες της για να ληφθούν υπόψη τα μελήματα ασφαλείας.

5.11. Τα κράτη μέλη πρέπει να διενεργούν τις αξιολογήσεις της ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων συντονισμένα. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ένα γενικό σχέδιο ασφαλείας του λιμένα πρέπει να αποτελεί το πλαίσιο για την κατάρτιση των σχεδίων των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι θαλάσσιοι λιμένες συχνά είναι πολύ ανοιχτοί και εκτεθειμένοι και, λόγω της ίδιας της φύσης του ρόλου τους στην προαγωγή της ελεύθερης ροής του εμπορίου, ενδέχεται να είναι τρωτοί σε τρομοκρατικές ενέργειες μεγάλης κλίμακας, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν απειλή για το παράκτιο περιβάλλον, για τα βιομηχανικά, εμπορικά και διοικητικά κέντρα και για τους πληθυσμούς που κατοικούν ή εργάζονται σ' αυτά. Η αποτελεσματική φυσική ασφάλεια και ο έλεγχος της πρόσβασης στους θαλάσσιους λιμένες έχουν θεμελιώδη σημασία για την αποφυγή και την πρόληψη των δυνητικών απειλών κατά των λειτουργιών των λιμένων, των μεταφερόμενων φορτίων και των πλοίων. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η σύσταση Επιτροπών Ασφαλείας των Λιμένων θα επιτρέψει τον συνδυασμό των προσπαθειών των λιμενικών αρχών, των κρατικών εκπροσώπων (τελωνείων,

υπηρεσίας αλλοδαπών κ.λπ.), των χρηστών των λιμένων και άλλων μερών που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια.

5.12. Οι αξιολογήσεις της ασφάλειας θα πρέπει να έχουν τρεις βασικές συνιστώσες. Πρώτον, πρέπει να προσδιορίζουν και να αξιολογούν τα σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού και των υποδομών που έχουν καθοριστική σημασία για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς και εκείνα τα πεδία ή τις διαρθρώσεις που, αν πληγούν, θα μπορούσαν να προξενήσουν σημαντικές απώλειες ανθρώπινων ζωών ή σοβαρές ζημιές στην οικονομία ή το περιβάλλον των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δεύτερον, η αξιολόγηση πρέπει να εντοπίζει τις πραγματικές απειλές για αυτά τα καθοριστικά στοιχεία του ενεργητικού και των υποδομών, προκειμένου να ιεραρχήσει τα μέτρα ασφαλείας κατά σειρά προτεραιότητας. Τέλος, η αξιολόγηση πρέπει να εξετάζει την τρωτότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων, εντοπίζοντας τις αδυναμίες τους από άποψη φυσικής ασφάλειας, κατασκευαστικής αρτιότητας, συστημάτων προστασίας, διαδικαστικών πολιτικών, συστημάτων επικοινωνίας, υποδομών των μεταφορών, βοηθητικών παροχών και άλλων πεδίων των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν να αποτελέσουν πιθανό στόχο.

5.13. Για τον αποτελεσματικό έλεγχο της πρόσβασης απαιτείται δελτίο ταυτότητας με φωτογραφία για κάθε άτομο που επιβιβάζεται σε πλοίο στον λιμένα. Χωρίς αυτό το μέτρο, το πλοίο δεν θα μπορεί να ελέγχει τα άτομα που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται και, επομένως, δεν θα μπορεί να εγγυηθεί την ασφάλεια που απαιτεί το σχέδιο ασφαλείας του. Σύμφωνα με τη Σύμβαση 108 της ΔΟΕ, οι ναυτικοί μπορούν να απαλλάσσονται από τις συνήθεις απαιτήσεις θεώρησης όταν είναι με άδεια εξόδου στην ξηρά ή κατά τη μετάβαση από και προς το πλοίο τους (τράνζιτ). Οι προβληματισμοί σχετικά με την ασφάλεια θα πρέπει να συμβιβαστούν με τις απαιτήσεις ασφαλείας της Σύμβασης 108. Αναμένεται ότι ο μορφότυπος των εγγράφων ταυτότητας, τα οποία θα εκδίδονται από τη χώρα καταγωγής κάθε ναυτικού, θα τυποποιηθεί μέσω της ανάπτυξης μηχανοαναγνώσιμων εγγράφων.

5.14. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι πρακτικές και οι οικονομικές επιπτώσεις ενδέχεται να αποθαρρύνουν την ευρεία εφαρμογή οποιωνδήποτε απαιτήσεων για νέα έγγραφα ταυτότητας. Η χρήση βιομετρικών αποτυπωμάτων για την επαλήθευση της ταυτότητας του κατόχου ίσως να δημιουργήσει ανησυχίες σε σχέση με τα ανθρώπινα δικαιώματα και την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Ένα επιπλέον θέμα που θα πρέπει να διευθετηθεί, όσον αφορά την ΕΕ, είναι ο συμβιβασμός αυτού του μέτρου με τις απαιτήσεις του Σένγκεν για τις θεωρήσεις (visa).

5.15. Η ΕΟΚΕ ζητά να επικυρωθεί επειγόντως η Σύμβαση 108 από όσα κράτη μέλη της ΕΕ δεν το έχουν πράξει ακόμη. Όσον αφορά τους λιμενεργάτες, ο ΔΝΟ και η ΔΟΕ θα πρέπει να διευθετήσουν επειγόντως αυτό το θέμα και η ΕΕ θα πρέπει να τους παράσχει την πλήρη υποστήριξή της. Μέχρι να αναληφθεί διεθνής δράση, η ΕΕ μπορεί να εξετάσει ως ενδεχόμενο την εφαρμογή μεταβατικών ρυθμίσεων, σύμφωνα με την αναγνωρισμένη ανάγκη ελέγχου της πρόσβασης των δημοσίων υπαλλήλων των οποίων τα καθήκοντα απαιτούν πρόσβαση στα πλοία.

5.16. Τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας θα χρειαστούν ενισχυμένη συνεργασία των διάφορων διοικήσεων των κρατών μελών της ΕΕ (υπηρεσία αλλοδαπών, τελωνεία, αερολιμενικές και λιμενικές αρχές). Εξίσου σημαντική είναι η ανάγκη συντονισμού μεταξύ των ενεχόμενων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

5.17. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η συνεργασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην προαγωγή της ευαισθητοποίησης απέναντι στο θέμα της ασφάλειας. Κάθε πρόσθετο μέτρο ασφαλείας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και τις άλλες απειλές κατά της ασφάλειας του πλοίου ή του πληρώματος, όπως η διακίνηση ναρκωτικών, η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία και οι λαθρεπιβάτες. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι τα τελευταία χρόνια τα πλοία και οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν κλιμάκωση των περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας στη θάλασσα. Η τρέχουσα έμφαση στην ασφάλεια της ναυτιλίας θα πρέπει να ιδωθεί επίσης ως δυνατότητα να βρεθούν λύσεις για το πρόβλημα της πειρατείας. Ωστόσο, οι συνθήκες ασφαλείας και εργασίας των απασχολούμενων στον τομέα των μεταφορών δεν θα πρέπει να τίθενται σε κίνδυνο κατά την διευθέτηση παρόμοιων υποθέσεων. Συνεπώς, οι δράσεις για την αντιμετώπιση της απειλής της τρομοκρατίας θα εξυπηρετούν επίσης το στόχο της αντιμετώπισης άλλων παράνομων πράξεων (λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή ανθρώπων, πειρατεία). Όταν εξετάζονται θέματα οικονομικού κόστους των μέτρων ασφαλείας, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα οφέλη που έχουν επιτευχθεί.

5.18. Θα πρέπει να δοθεί προσοχή ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε ανισορροπία μεταξύ της ασφάλειας των πλοίων και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την επιβολή, στα πλοία και στους χειριστές των λιμενικών σταθμών, της υποχρέωσης να παρέχουν πρόσθετη ασφάλεια στην αποβάθρα για την αποκατάσταση της ισορροπίας. Οι δαπάνες που κανονικά βαρύνουν τις κυβερνήσεις δεν θα πρέπει να χρεωθούν στη βιομηχανία.

5.19. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναπτύξουν αποτελεσματικές μεθόδους διαχείρισης των πληροφοριών για τα φορτία, οι οποίες θα πρέπει χαρακτηριστικά να βασίζονται σε ένα και μοναδικό σημείο κατάθεσης των πληροφοριών και σε ηλεκτρονικά συστήματα. Ειδικά για τα εμπορευματοκιβώτια, υπάρχει ανάγκη γενικής ανταλλαγής δεδομένων ανάμεσα σε όλα τα μέρη που ενδιαφέρονται για τις κινήσεις

τους. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι το σύστημα που έχει ήδη θεσπιστεί με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ για τις απαιτήσεις υποβολής αναφορών σχετικά με επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα θα πρέπει να επεκταθεί για να συμβάλει στην ανταλλαγή των πληροφοριών που θα πρέπει να παρέχονται.

5.20. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η έγκαιρη εφαρμογή του συστήματος Galileo (που προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία μέχρι το 2008) θα επιτρέπει έναν πολύ επακριβή εντοπισμό των πλοίων και των εμπορευματοκιβωτίων και θα διευκολύνει έτσι την επίτευξη του στόχου της αυξημένης ασφάλειας. Εν τω μεταξύ, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες τόσο για την επιτάχυνση της λειτουργικής φάσης (2003-2008) του προγράμματος Egnos, προδρόμου του προγράμματος Galileo, το οποίο βασίζεται στο αμερικανικό GPS και το ρωσικό Glonass και ελέγχει την ακεραιότητά τους, όσο και για την εφαρμογή του παράλληλα με το πρόγραμμα Galileo.

5.21. Βάσει των προβλεπόμενων μέτρων του ΔΝΟ, τα πλοία θα υποβάλλονται στους λιμένες των κρατών μελών σε έλεγχο και ενδεχομένως σε επιθεώρηση, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, προκειμένου να εξακριβωθεί η συμμόρφωσή τους προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις. Σε περιπτώσεις παραβάσεων, θα μπορεί να τους επιβάλλεται καθυστέρηση ή απαγόρευση του απόπλου, περιορισμός λειτουργίας, αποπομπή ή άρνηση εισόδου στον λιμένα. Η ΕΟΚΕ προτείνει να διατυπωθούν έγκαιρα τροποποιήσεις της οδηγίας για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα (95/21/ΕΚ), προκειμένου να τεθεί σε ισχύ η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ελέγχου του κράτους του λιμένα.

5.22. Τα Συστήματα Αυτόματης Αναγνώρισης (AIS) παρουσιάζουν όφελος για την ασφάλεια, αν τα σήματα μπορούν να ληφθούν στην ακτή, να αναλυθούν και να οδηγήσουν στην ανάληψη κατάλληλης δράσης. Η ΕΟΚΕ συνιστά στενή παρακολούθηση της έγκαιρης συμμόρφωσης των κρατών μελών με τη σχετική υποχρέωση της προτεινόμενης οδηγίας για την υποβολή αναφορών.

6. Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας

6.1. Οι κίνδυνοι για την πολιτική αεροπορία

6.1.1. Η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας έχει δύο συνιστώσες: την ασφάλεια στο αεροσκάφος και την ασφάλεια στο έδαφος. Η Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (Σύμβαση του Σικάγο), προβλέπει συγκεκριμένα ελάχιστα πρότυπα για την εγγύηση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) συγκάλυψε μια Διάσκεψη Υπουργών για την ασφάλεια της αεροπορίας (Μόντρεαλ, 19-20 Φεβρουαρίου 2002), η οποία κατέληξε σε μια καθολική στρατηγική για την

ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορίας διεθνώς και τη δημιουργία της βάσης για ένα σχέδιο δράσης σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών.

6.1.2. Δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα των αεροπορικών μεταφορών, τα μέτρα ασφαλείας, για να είναι αποτελεσματικά πρέπει να συντονίζονται διεθνώς και, όποτε είναι απαραίτητο, διμερώς. Σήμερα είναι πιο σημαντική από ποτέ η συνεργασία όλης της αεροπορικής βιομηχανίας προς τον κοινό στόχο της αυξημένης ασφάλειας. Τα προληπτικά μέτρα δεν μπορούν πλέον να εναπόκεινται αποκλειστικά στην ευχέρεια των τοπικών ή έστω των αρμόδιων εθνικών αρχών. Συνεπώς, η ΕΕ θα πρέπει να συντονίζει τις δραστηριότητες για την ασφάλεια της αεροπορίας μαζί με τον ΔΟΠΑ, παραπέμποντας όσο το δυνατόν περισσότερο στα σχετικά πρότυπα του ΔΟΠΑ.

6.1.3. Η ΕΟΚΕ συμμαρτίζεται την άποψη ότι δεν μπορούν να εφαρμοστούν αμέσως, αποτελεσματικά και ομοιόμορφα όλες οι προσαρμογές των μέτρων ασφαλείας, αλλά θα χρειαστεί μια σταδιακή προσέγγιση για την ανταπόκριση στην απαραίτητη πρόσληψη και κατάρτιση του προσωπικού και τις μεταβολές των υποδομών.

6.2. Η ασφάλεια στο αεροσκάφος

6.2.1. Όσον αφορά την ασφάλεια επί του αεροσκάφους, ο ΔΟΠΑ υιοθέτησε προσφάτως πρότυπα σχετικά με την ενσωμάτωση της ασφάλειας στο σχεδιασμό των αεροσκαφών και άλλα μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια της πτήσης. Τα πρότυπα ασφαλείας του ΔΟΠΑ για το θάλαμο διακυβέρνησης απαιτούν από τα επιβατικά αεροπλάνα άνω των 60 επιβατών ή με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης 45 500 kg να είναι προστατευμένα από τις απειλές παρείσδυσης και βολής. Η απαίτηση αυτή θα καταστεί υποχρεωτική από το Νοέμβριο του 2003.

6.2.2. Ωστόσο, ο αντίστοιχος Κανόνας των ΗΠΑ απαιτεί από ορισμένους αερομεταφορείς των ΗΠΑ να εγκαταστήσουν ενισχυμένες πόρτες στους θαλάμους διακυβέρνησης μέχρι τις 9 Απριλίου 2003, δηλαδή 7 μήνες πιο νωρίς από τις απαιτήσεις του ΔΟΠΑ. Καθώς οι αρχές των ΗΠΑ θεώρησαν απαραίδεκτη τη θέσπιση δύο επιπέδων προστασίας των θαλάμων διακυβέρνησης για τις ίδιες πτήσεις ξένων αερομεταφορέων από και προς αμερικανικούς αερολιμένες, ο Κανόνας θα εφαρμοστεί στα αεροσκάφη ξένων αεροπορικών εταιρειών που συμμετέχουν σε εναέριες μεταφορές εντός των ΗΠΑ.

6.2.3. Μερικές κυβερνήσεις, μεταξύ των οποίων της Γαλλίας και της Γερμανίας, έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν ιπτάμενους υπευθύνους ασφαλείας. Οι αμερικανικές και οι βρετανικές αεροπορικές εταιρείες έχουν λάβει σημαντικά μέτρα για την εξασφάλιση του απαραβίαστου του πιλοτηρίου μέσω της ενίσχυσης της πόρτας του.

Άλλος παράγοντας που ωφέλησε την ασφάλεια είναι η αύξηση του αριθμού των χειραποσκευών που επιθεωρούνται άμεσα παγκοσμίως.

6.3. Η ασφάλεια στο έδαφος

6.3.1. Στις 14 Σεπτεμβρίου 2001 το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ αποφάσισε ότι ήταν απαραίτητο να εφαρμοστούν τα βασικά μέτρα πρόληψης των παράνομων ενεργειών εναντίον της πολιτικής αεροπορίας που εκτίθενται στο Έγγραφο 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) (1). Η ΕΟΚΕ, στη γνωμοδότησή της (28 Νοεμβρίου 2001) (2) για την «Πρόταση κανονισμού για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας» (3), επικρότησε την πρόταση ως ταχεία και κατάλληλη απάντηση για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφαλείας με την ανάληψη προληπτικής δράσης κατά των παράνομων παρεμβάσεων στην πολιτική αεροπορία.

6.4. Οι προοπτικές της ΕΕ

6.4.1. Τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου έδειξαν ότι οι τρομοκράτες εκμεταλλεύθηκαν τις αεροπορικές μεταφορές για να επιτεθούν στις κυβερνήσεις. Ωστόσο, ο στόχος της τρομοκρατικής δραστηριότητας δεν είναι η ίδια η βιομηχανία των αεροπορικών μεταφορών και δεν θα πρέπει να επωμιστεί αυτή το κόστος των προληπτικών μέτρων. Συνεπώς, η ενίσχυση ορισμένων μέτρων ασφαλείας από τις δημόσιες αρχές κατόπιν των επιθέσεων, οι οποίες στόχευαν στο σύνολο της κοινωνίας και όχι στους φορείς του κλάδου, πρέπει να αναληφθεί από τις δημόσιες αρχές.

6.4.2. Όλες οι προσαρμογές των μέτρων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής τους από συστάσεις σε υποχρεωτικές νομικές απαιτήσεις, θα πρέπει να υποβάλλονται σε ανάλυση κόστους/οφέλους και σε έλεγχο των πρακτικών συνεπειών τους. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η χρηματοδότηση της ασφαλείας των εναέριων μεταφορών στο εσωτερικό της ΕΕ διαφέρει σήμερα από χώρα σε χώρα. Σε ορισμένες χώρες το κράτος αναλαμβάνει το κόστος, σε άλλες πληρώνεται από έναν ειδικό φόρο αναχώρησης και σε άλλες χρηματοδοτείται άμεσα από τους αερομεταφορείς.

6.4.3. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για τη χρηματοδότηση των υφιστάμενων και των νέων μέτρων ασφαλείας. Πιστεύει ότι πρέπει να αυξηθούν οι χρηματοδοτικές υποχρεώσεις του κράτους σ' αυτό το πεδίο. Πράγματι, όπως συμβαίνει και με τα άλλα μέσα μεταφοράς, τα αεροδρόμια είναι εθνικά σύνορα και θα πρέπει να είναι ευθύνη του κράτους να εξασφαλίζει στους πολίτες του το ύψιστο επίπεδο εθνικής ασφαλείας στα σύνορα αυτά. Το θέμα της ασφαλείας απαιτεί εναρμονισμένη προσέγγιση στην ΕΕ και οι κυβερνήσεις θα πρέπει να αναλάβουν συντονισμένη δράση για τη χάραξη μιας

ολοκληρωμένης πολιτικής για τη χρηματοδότηση και την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου

ασφαλείας για τα αεροπορικά ταξίδια.

(1) Η ECAC είναι μια εθελοντική ένωση των ευρωπαϊκών αεροπορικών αρχών, η οποία έχει υιοθετήσει ορισμένες συστάσεις, ιδίως στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

(2) TEN/097.

(3) COM(2001) 575 τελικό —2001/0234 (COD).

6.4.4. Η ΕΟΚΕ ανακαλεί τη γνωμοδότησή της με θέμα τον κανονισμό για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (4) στην οποία αναφέρεται ότι θεωρείται «παράλογο να επιβαρυνθούν οι αερολιμένες και οι αεροπορικές εταιρείες με τις πρόσθετες αυτές δαπάνες. Η ασφάλεια των πολιτών στους αερολιμένες αποτελεί καθήκον των κρατών μελών».

6.4.5. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι το Κογκρέσο των ΗΠΑ υιοθέτησε μια δέσμη μέτρων έκτακτης ανάγκης, μέρος της χρηματοδότησης της οποίας θα διατίθεται για την ασφάλεια των εναέριων μεταφορών. Τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν παρέχουν μέχρι στιγμής στους ευρωπαίους αερομεταφορείς καμία αποζημίωση του κόστους για τα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας. Κατά συνέπεια, πρέπει να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων της ΕΕ και των ΗΠΑ λόγω των αντίθετων πολιτικών που εφαρμόζουν όσον αφορά τον καταμερισμό του κόστους των μέτρων ασφαλείας. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι δεν θα πρέπει να εισαχθούν νέες τεχνικές προδιαγραφές με το πρόσχημα της αυξημένης ασφάλειας, ενώ στην πραγματικότητα εξυπηρετούν άλλους σκοπούς (π.χ. εμπορική προώθηση νέου εξοπλισμού, προστατευτισμός).

6.4.6. Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερθέντων, η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η πρόταση κανονισμού σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει να αναφερθεί και στο κόστος της χρηματοδότησης της ασφάλειας και να μην αφήσει αυτό το θέμα για μεταγενέστερη νομοθεσία. Η ανταγωνιστική θέση των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ πρέπει να συνεκτιμηθεί κατά τη λήψη απόφασης για τη χρηματοδότηση των μέτρων ασφαλείας.

6.4.7. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την προηγούμενη έκκλησή της ότι τα υπόλοιπα μέρη της προτεινόμενης νομοθεσίας που σχετίζονται με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας θα πρέπει να προωθηθούν και να υιοθετηθούν το συντομότερο δυνατό.

6.5. Η ΕΕ δεν μπορεί να υιοθετήσει μέτρα εφαρμοστέα σε αεροδρόμια τρίτων χωρών. Επομένως, θα πρέπει να επινοήσει ένα μηχανισμό για να αξιολογεί αν τα αεροδρόμια των τρίτων χωρών πληρούν τις βασικές απαιτήσεις ασφαλείας. Η μη συμμόρφωση με αυτές τις απαιτήσεις ενδέχεται να οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερες διαφορές μεταξύ των επιπέδων ασφαλείας των χωρών της ΕΕ. Οι διαφορές αυτές θα πρέπει να μας οδηγήσουν στην εξέταση μιας σημαντικής πτυχής της ασφαλείας, και συγκεκριμένα του διαχωρισμού των επιβατών και των πιθανών συνεπειών του από πρακτική, ανθρώπινη και οικονομική άποψη.

(4) ΕΕ C 48της 21.2.2002, σ. 70.

6.5.1. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ο στόχος της ΕΕ θα πρέπει να είναι η θέσπιση μέτρων που δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με εκείνα που έχουν υιοθετηθεί στις ΗΠΑ για την ασφάλεια επί του αεροσκάφους. Επιπλέον, καθώς οι κίνδυνοι για την ασφάλεια δεν είναι του ίδιου επιπέδου σε όλη την Ευρώπη, υπάρχει ανάγκη για ευελιξία βασισμένη στην αξιολόγηση των εκάστοτε κινδύνων.

6.5.2. Οι προσπάθειες θα πρέπει να επικεντρωθούν στην παρεμπόδιση των ατόμων ή/και των αντικειμένων που παρουσιάζουν κίνδυνο για την ασφάλεια αν επιβιβαστούν ή φορτωθούν στο αεροσκάφος. Το πρωταρχικό επίκεντρο της δράσης θα πρέπει να είναι η ασφάλεια στο έδαφος, η οποία αποτελεί ευθύνη του κράτους.

6.5.3. Είναι απαραίτητο να αναθεωρηθούν τα μέτρα και οι διαδικασίες για τον έλεγχο της πρόσβασης στο χώρο ελιγμών και, ιδιαίτερα, ο βαθμός εμπιστοσύνης στους υπαλλήλους του αερολιμένα, όταν εισέρχονται σε υπό περιορισμό ζώνες. Αν μπορεί να εισέρχεται κανείς άνετα σ' αυτές τις ζώνες, τα οφέλη του αυξημένου ελέγχου των επιβατών εξουδετερώνονται.

6.5.4. Η αδυναμία αντιμετώπισης του θέματος αυτού ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο το στόχο της σύστασης ενός «κοινού χώρου ασφαλείας» για την πολιτική αεροπορία. Ο στόχος αυτός, που είναι κοινώς γνωστός ως «One-Stop Security-OSS» (Εφάπαξ Έλεγχος Ασφαλείας), είναι να εφαρμόζονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας μόνο στο σημείο αφετηρίας, χωρίς να χρειάζεται να επαναλαμβάνονται στους σταθμούς ανταπόκρισης.

6.5.5. Το σύστημα ασφαλείας ECAC 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας για τις αεροπορικές μεταφορές φορτίων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την επινόηση ενός συστήματος ασφαλείας εμπορευματοκιβωτίων στον τομέα της ναυτιλίας. Το ECAC 30 βασίζεται στο σύστημα του «γνωστού αποστολέα» και την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας των εμπορευμάτων. Ωστόσο, η ιδέα του ECAC 30 δεν μπορεί να εφαρμοστεί για τις ναυτιλιακές εταιρίες με μη προγραμματισμένα

δρομολόγια δεδομένων των θεμελιωδών διαφορών τους από τις ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τις εταιρίες τακτικών δρομολογίων καθώς και από τις εταιρίες αεροπορικών μεταφορών.

6.6. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ασφαλείας, που περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την εφαρμογή και τον έλεγχο της ποιότητας των σχετικών μέτρων. Οι αεροπορικές εταιρίες των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν δικαίωμα να ενημερώνονται για τις εκθέσεις των επιθεωρητών/και τις ενδεχόμενες συστάσεις που διατυπώνουν, αφού θα είναι άμεσα εκτεθειμένες σε κινδύνους για την ασφάλειά τους ως αποτέλεσμα ενδεχόμενων παραλείψεων των κρατών ή των αερολιμένων.

6.6.1. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η χρήση ιπτάμενων υπευθύνων ασφαλείας θα πρέπει να επαφίεται στην κρίση της κάθε αεροπορικής εταιρείας και της κάθε κυβέρνησης. Οι παράνομες παρεμβάσεις θα πρέπει να προλαμβάνονται στο έδαφος. Ωστόσο, όπου το κράτος επιβάλλει τη χρήση ένοπλου προσωπικού ασφαλείας κατά τη διάρκεια της πτήσης, θα πρέπει να παρέχει το ίδιο τα άτομα αυτά και να έχει την ευθύνη της χρηματοδότησης, της επιλογής και της κατάρτισής τους.

6.6.2. Η ΕΟΚΕ δεν πιστεύει ότι ο οπλισμός του πληρώματος με θανατηφόρα όπλα αποτελεί έγκυρη εναλλακτική λύση, επειδή τα μειονεκτήματα θα ήταν πολύ μεγαλύτερα από τα πλεονεκτήματα. Αντιθέτως, θα μπορούσε να αξιολογηθεί περαιτέρω η ενδεχόμενη χρήση μη θανατηφόρων προστατευτικών μηχανισμών στο χώρο του πιλοτηρίου για χρήση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

7. Συμπεράσματα

7.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για στενότερη συνεργασία των κρατών μελών για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας. Επίσης, επικροτεί την πρόοδο που σημειώθηκε από την 11^η Σεπτεμβρίου σχετικά με την ένταξη του αγώνα για την πάταξη της τρομοκρατίας σε όλους τους τομείς της πολιτικής εξωτερικών σχέσεων της ΕΕ.

7.2. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η στρατηγική αστυνόμευσης δεν αποτελεί ασφαλή στρατηγική εντός μιας μη ασφαλούς κοινωνίας. Συνεπώς, η ΕΕ θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο σε διεθνή κλίμακα σε ό,τι αφορά την εκπόνηση ευρύτερου πλαισίου για την ασφάλεια το οποίο θα αφορά τα αίτια της τρομοκρατίας και δε θα αποσκοπεί αποκλειστικά στην εξάλειψη των φαινομένων εκδήλωσης αυτής.

7.3. Η ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια ανά τον κόσμο είναι επιτακτική και αναγνωρίζεται εξίσου από τις κυβερνήσεις και τη βιομηχανία. Τα αυξημένα μέτρα

ασφαλείας θα χρειαστούν ενισχυμένη συνεργασία των διάφορων διοικήσεων των κρατών μελών της ΕΕ (υπηρεσία αλλοδαπών, τελωνεία, αερολιμενικές και λιμενικές αρχές) και αυξημένο συντονισμό μεταξύ των ενεχόμενων υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

7.4. Η ναυτιλία και η πολιτική αεροπορία πρέπει να συνεχίσουν να εξυπηρετούν αποτελεσματικά και αποδοτικά τη ροή του διεθνούς εμπορίου και, για να εξασφαλιστεί αυτό, τα πλοία, τα αεροσκάφη, τα αεροδρόμια και οι λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένα για την πιθανότητα να αντιμετωπίσουν τρομοκρατικές επιθέσεις ή άλλες μορφές εγκληματικών προθέσεων.

7.5. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών και των αεροπορικών μεταφορών, οι απαιτήσεις ασφαλείας θα πρέπει να βασίζονται σε αμοιβαίες ρυθμίσεις, να εφαρμόζονται ομοιόμορφα, να τηρούνται χωρίς διακρίσεις και να επιτρέπουν την πλέον αποτελεσματική ροή του εμπορίου.

7.6. Η ασφάλεια είναι θέμα στο οποίο θα πρέπει να συμβάλουν όλοι οι κρίκοι της αλυσίδας μεταφορών, ενώ, μέσω της έννοιας «από πόρτα σε πόρτα», όλοι οι τρόποι μεταφορών επηρεάζονται σε διαφορετικό βαθμό από τα θέματα ασφαλείας. Συνεπώς, απαιτείται η διαλειτουργικότητα της ολοκληρωμένης υλικοτεχνικής αλυσίδας.

7.7. Απαιτείται συντονισμός των διαδικασιών λήψης αποφάσεων στα διεθνή φόρα και στο επίπεδο της ΕΕ, προκειμένου να αποφευχθούν ενδεχόμενες ασυνέπειες ανάμεσα στους διεθνείς και τους κοινοτικούς κανόνες. Τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα θα πρέπει να αποφεύγονται, επειδή παρεμποδίζουν το διεθνές εμπόριο θέτοντας γραφειοκρατικά και άλλα εμπόδια και οδηγώντας τελικά σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και δυσμενείς επιπτώσεις στην οικονομία.

7.8. Οι διμερείς συμφωνίες ορισμένων τελωνειακών αρχών της ΕΕ με τις αρχές των ΗΠΑ στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας των ΗΠΑ για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων αντιτίθενται στην ενιαία κοινοτική προσέγγιση και υπονομεύουν την αλληλεγγύη της ΕΕ. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρωτοβουλία της ΕΕ να αρχίσει συνομιλίες με τις ΗΠΑ με απώτερο στόχο τη μετακύλιση /ενσωμάτωση των διμερών συμφωνιών σε μια πολυμερή συμφωνία.

7.9. Τα νέα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να είναι ισορροπημένα όσον αφορά τους στόχους που επιδιώκουν, το κόστος τους και τον αντίκτυπό τους στην κυκλοφορία. Δεν θα πρέπει να περιορίζουν αδικαιολόγητα τα προσωπικά ανθρώπινα δικαιώματα των πολιτών Βρυξέλλες, 24 Οκτωβρίου 2002. Ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής

και Κοινωνικής Επιτροπής Roger BRIESCH ούτε τη συνταγματική τάξη των επιμέρους κρατών, εξυπηρετώντας έτσι τους σκοπούς των τρομοκρατών.

7.10. Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών αναπόφευκτα θα επηρεαστούν από την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας. Η ευρωπαϊκή φιλοσοφία και ο ευρωπαϊκός πολιτισμός διέπονται από μεγάλο σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα και οποιαδήποτε αντίδραση σε απειλές τρομοκρατίας δεν θα πρέπει να παραβλέπει τις εν λόγω θεμελιώδεις αρχές.

7.11. Δεν θα πρέπει να εισαχθούν νέες τεχνικές προδιαγραφές με το πρόσχημα της αυξημένης ασφάλειας ενώ στην πραγματικότητα εξυπηρετούν άλλους σκοπούς (π.χ. εμπορική προώθηση νέου εξοπλισμού, προστατευτισμός).

7.12. Τα κράτη της ΕΕ έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν στους πολίτες τους το ύψιστο πρακτικό επίπεδο εθνικής ασφάλειας που να αναλογεί στην απειλή που αντιμετωπίζεται στα σύνορά τους, στα οποία συγκαταλέγονται και τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Θα πρέπει να αναλάβουν συντονισμένη δράση για τη χάραξη μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τη χρηματοδότηση και την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας για τα θαλάσσια και τα αεροπορικά ταξίδια.

Βρυξέλλες, 24 Οκτωβρίου 2002.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής
Roger BRIESCH

Βιβλιογραφία - Πηγές

A) IMO

1. ISPS CODE, Έκδοση 2003
2. Διάφορες Εγκύκλιοι IMO σχετικά με την εφαρμογή του SOLAS και του ISPS CODE καθώς και με την πειρατεία και την λαθρομετανάστευση
3. IMO WORLD MARITIME DAY, 2005

B) OECD

1. Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, Ιούλιος 2003

Γ) United Nations

1. Maritime Security: Elements of an analytical framework for compliance measurement and risk assessment, New York and Geneva, 2006
2. UNCTAD/Container Security: Major initiatives and related international developments, 26 Feb. 2006

Δ) Journals

1. Disaster Prevention and Management, Alexandros M. Goulielmos & Agisilaos A. Anastasakos “Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: an impact assessment of ISPS code”, Vol. 14 No 4, 2005
2. WMU Journal of Maritime Affairs, 2004, Vol.3 No 2, 123 - 138
Hartmut Hesse and Nicolas L. Charalambous “New Security Measures for the International Shipping Community”
3. Αποθήκη και Μεταφορές, Τεύχος 32, Ιανουάριος - Φεβρουάριος 2006, σελ. 136
«Ασφάλεια Θαλασσίων Μεταφορών»
4. Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Δελτίο της Ναυτιλίας, «Θαλάσσιοι Δρόμοι»,
Ειδική Έκδοση «Ποσειδώνια 2004»

Ε) Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών (I.MET.)

Dr. Yiannis Tyrinopoulos, Aristotle University of Thessaloniki,
Project ASIAMAR (Assistance in Intermodal and Maritime Transport)
“Comparative Analysis of compliance levels and implementation results”,

Thessaloniki, Greece, 16/12/2005

ΣΤ) ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

1. L 129 / 29 Απριλίου 2004
2. L 310 / 25 Οκτωβρίου 2005
3. C 61 / 14 Μαρτίου 2003
4. C 32 / 5 Φεβρουαρίου 2004
5. C 65 / 17 Μαρτίου 2006
6. COM (2001) 370 / 12. 9 2001
7. COM (2003) 229 / 2. 5. 2003
8. COM (2003) 376/ 24. 6. 2003
9. COM (2004) 702 /20. 10. 2004
- 10) COM (2006) 275 /7/6/2006

Z) SEMINARS

Bureau Veritas, 25 - 27 May 2004,

“Three days seminar in training of Company & Ship Security Officers ISPS CODE”

H) Web Sites

1. www.imo.org
 2. www.oecd.org
 3. www.unctad.org
 4. www.shippingfacts.org
 5. www.bimco.com
 6. www.cdi.org.uk
 7. www.intercargo.org
 8. www.marisec.org
 9. www.intertanko.com
 10. www.europa.eu.int
 11. www.drewry.co.uk
-