

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY CODE

Εφαρμογή & Αντίκτυπος στην Ναυτιλία



Μεταπτυχιακή εργασία (Master Thesis) Φοιτητή Α κύκλου
κ. **Χριστόφορου Γ. Μπίσια**

Υπεύθυνος Καθηγητής : κ. **Ε.Τζαννάτος** Αναπληρωτής Καθηγητής

Λοιπά μέλη επιτροπής: **Α.Μ Γουλιέλμος** Καθηγητής
Κ. Γκιζιάκης Καθηγητής

Πειραιάς - Νοέμβριος 2003

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY
SECURITY CODE**

Εφαρμογή και αντίκτυπος στην Ναυτιλία

Μεταπτυχιακή Εργασία (Master Thesis) του φοιτητή Α' κύκλου
Χριστόφορου Γ. Μπίσια

Επιβλέπων Καθηγητής: **Ερνέστος Τζαννάτος** Αναπληρωτής Καθηγητής

Λοιπά Μέλη Επιτροπής : **Α.Μ Γουλιέλμος** Καθηγητής
Κ. Γκιζιάκης Καθηγητής

Φιλοξενούσα επιχείρηση : [Thenamaris Shipmanagement INC](#)

Περίοδος Φιλοξενίας : Φεβρουάριος 2003 – Νοέμβριος 2003

Πειραιάς – Νοέμβριος 2003

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών και τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος στην Ναυτιλία, που μου έδωσαν την ευκαιρία συμμετοχής μου στο πρόγραμμα αυτό. Τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ερνέστο Τζαννάτο, την ναυτιλιακή εταιρεία [Thenamaris Management INC](#) και ιδιαίτερα τον κ. Γεώργιο Δεληγιώργη για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν κατά την εννιάμηνη συνεργασία μαζί τους, καθώς και την επικοινωνιακή παρέμβαση του καθηγητή κ. Α. Μ Γουλιέλμου.

Επίσης ευχαριστώ τους γονείς μου, κ. Μπίσια Γεώργιο και Μπίσια Ελένη για την βοήθεια τους τόσο σε πρακτικό όσο και σε ψυχολογικό επίπεδο, καθώς και τους φίλους μου, που με στήριξαν όλη αυτή την περίοδο.

*Μπίσιος Γ. Χριστόφορος
Νοέμβριος 2003*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
Ενδεχόμενοι κίνδυνοι	3
Αντίκτυπος των μέτρων ασφαλείας	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
1 Σύμβαση Solas & ISPS κώδικας	7
1.1 Ανάλυση κώδικα	8
Η εταιρεία και το πλοίο	10
Οι λιμενικές Εγκαταστάσεις	11
Ευθύνες των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων	12
1.2 Απαιτήσεις του κώδικα ISPS	13
Τα Επίπεδα ασφαλείας – Security levels	14
Καθορισμός ασφαλείας – Security Assessment	14
Σχέδιο ασφάλειας πλοίου - Ship Security Plan	15
Ανώτατος υπάλληλος ασφαλείας πλοίων - Ship Security Officer	16
Ανώτατος υπάλληλος ασφαλείας εταιρείας - Company Security Officer	16
Έλεγχος πιστοποίησης του πλοίου	17
1.2.1 Νέο κεφάλαιο Solas. Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια	17
1.3 Απαιτήσεις της Solas	19
Αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας - Recognized Security Organizations	19
Automatic Identification System - AIS	19
Αριθμός Αναγνώρισης Πλοίων - Ship Identification Number	19
Σύστημα Ασφαλείας - Ship Alert System	20
Αρχείο διαρκούς Σύνοψης - Continuous Synopsis Record	21
Απειλές στα πλοία	21
Ειδική ευθύνη των εταιρειών	21
Κρίση πλοιάρχου	22
Έλεγχος πλοίων	22
Πλοία τα οποία προτίθενται να καταπλεύσουν σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους	23
Δήλωση ασφαλείας - Declaration of Security	24
Ημερομηνίες πιστοποίησης	24
1.4 Εφαρμογή μέτρων στις ναυτιλιακές δραστηριότητες	25
1.5 Η Ασφάλεια των λιμένων	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
2 Διεθνής συνειδητοποίηση της επιτακτικής ανάγκης για ενίσχυση	29

της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές	
2.1 ΔΝΟ – Τρομοκρατία και Ναυτιλία, το παρελθόν και η αφορμή για νομοθετικές αλλαγές	29
2.2 Διεθνής Οργανισμός Εργασίας - ILO	32
2.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων - WCO	33
2.4 Η ομάδα των 8	34
2.5 Τα Μέτρα ασφαλείας των ΗΠΑ	36
2.6 Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	41
2.7 Λιμένες και θαλάσσια ασφάλεια	53
2.7.1 Στοιχεία ενός επιτυχούς σχεδίου ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων – Port Facility Security Plan	60
2.7.2 Μέτρα ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων ΗΠΑ	63
2.7.3 Αυστραλιανοί λιμένες και ασφάλεια	65
2.7.4 Ευρωπαϊκά λιμάνια και ασφάλεια	66
Το λιμάνι του Ρότερνταμ	66
2.7.5 Ελληνικά λιμάνια και ασφάλεια	67
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 	
3 Security - Safety	73
3.1 Ανθρώπινο σφάλμα	75
3.1.1 Ανθρώπινος παράγοντας και security	76
3.2 Αντίκτυπο ασφάλειας στην Ναυτιλία	77
3.3 Security και ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων	80
3.4 Double hull πλοία και τρομοκρατικές επιθέσεις	84
3.5 Κλάσεις και προετοιμασία για το ασφάλεια	85
3.5.1 Ελληνικός Νηογνώμονας	86
3.6 Security vs Safety	87
3.7 Σύγκριση μεταξύ του ISM και του ISPS κώδικα	88
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 	
4 Νομικά ζητήματα - Εισαγωγή	92
4.1 Συμμόρφωση	96
4.2 Μεταφερόμενα αγαθά - Carriage goods	97
4.3 Ναυλοσύμφωνα	100
4.4 Περιορισμός - Limitation Liability	105
4.5 Security και P&I clubs	106
4.5.1 Ασφαλιστικές επιπτώσεις	109
4.5.2 Προϋποθέσεις ασφάλισης των συναφών με τις θαλάσσιες μεταφορές κινδύνων	110
4.6 Ασφάλεια φορτίου και κύτους - Cargo and hull insurance	110
4.7 Μη αποκαλύψιμα έγγραφα - Disclosure documents	112
4.8 Freight forwarders and sellers	113
4.9 Γενικά νομικά προβλήματα που πηγάζουν από το Divergence approach	115
4.10 Λιμένες	116

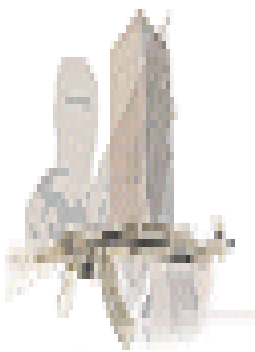
4.11	Drafting of new clause	118
------	------------------------	-----

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

5.1	Η ασφάλεια στην θάλασσα. Πρόκληση για την αποτελεσματικότητα, τη συνοχή και την αμοιβαία αναγνώριση	119
5.1.1	Βελτίωση της ασφάλειας ολόκληρης της αλυσίδας διαχειριστικής υποστήριξης	121
5.1.2	Έλεγχος και διαχείριση της ασφάλειας στη θάλασσα	123
5.1.3	Η ενότητα θα αποτρέψει το χάος	124
5.1.4	Η αναγκαιότητα του κώδικα	125
5.2	Συμπεράσματα	126
	References - Βιβλιογραφία	134

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

		138
1.	Καθορισμός κίνδυνος- Security Assessment	
2.	Continuous Synopsis Record – International Ship Security Certificate (δείγματα)	
3.	Ψηφίσματα Solas	
4.	Λευκή Βίβλος - White list	
5.	Homeland Security Act of 2002	
6.	Σύγκριση MTSA & ISPS κώδικα	
7.	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και κώδικας	
8.	Πειρατεία – Ένοπλες επιθέσεις ενάντια σε πλοία	



**ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΑ : ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΠΕΙΛΗ
ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ξεκίνημα του νέου αιώνα βρήκε την ανθρωπότητα να κινείται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς σε μια νέα εποχή: Την εποχή της παγκοσμιοποίησης, της τεχνολογίας και της επικοινωνίας. Μια εποχή με καινούργιες ευκαιρίες και δυνατότητες. Αλλά και με νέους εντελώς διαφορετικούς, αθόρυβους και “υποχθόνιους κινδύνους”. Η εμβέλεια των νέων κινδύνων δεν έχει σύνορα. Οι μάστιγες της νέας εποχής δεν αφορούν ορισμένα κράτη αλλά ολόκληρη την παγκόσμια κοινότητα και, δυστυχώς, οι επιπτώσεις από τους νέους κινδύνους συνειδητοποιήθηκαν με σχετική καθυστέρηση.

Η αυτοκαταστροφική τάση του σύγχρονου πολιτισμού, του εκσυγχρονισμού και της άναρχης ανάπτυξης ενάντια στη μητέρα φύση αποτελεί σήμερα ένα από τα κορυφαία προβλήματα της ανθρωπότητας. Η μόλυνση των θαλασσών, λιμνών, ποταμών, αέρα, εδάφους και υπεδάφους, η εξαφάνιση ειδών πανίδας και χλωρίδας, η διατάραξη της τροφικής αλυσίδας, τα τοξικά είναι μερικά μόνον από τα προβλήματα που έπρεπε ήδη να έχουμε αντιμετωπίσει.



Μετά από τις τρομοκρατικές επιθέσεις τις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 στις ΗΠΑ ο κόσμος εκτός των άλλων προαναφερθέντων προβλημάτων αντιμετωπίζει τεράστια αβεβαιότητα και κλίμα ανησυχίας. Τα κύματα κλονισμού και η έλλειψη εμπιστοσύνης από εκείνα τα τραγικά γεγονότα έχουν διαδωθεί σε όλο τον κόσμο και οι επιπτώσεις γίνονται αισθητές σχεδόν σε κάθε άποψη της ζωής μας.

Οι προληπτικές και λειτουργικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και τη προστασία έχουν τοποθετηθεί στην κορυφή των καταλόγων προτεραιότητας των σχεδιαστών

πολιτικής. Είναι αξιοσημείωτο, εντούτοις, ότι ένας διεθνώς αποδεκτός ορισμός κατά της τρομοκρατίας¹ δεν υφίσταται ακόμα.

Η ανάγκη να ενισχυθεί η ασφάλεια είναι παγκοσμίως επιτακτική και αναγνωρισμένη από τις κυβερνήσεις και τη ίδια τη βιομηχανία. Η τέλεια ασφάλεια είναι ένας αδύνατος στόχος και δεν υφίστανται. Σε περιόδους σοβαρής κρίσης υπάρχει μια τάση να προσπαθούμε να συλλάβουμε κάθε πιθανή πιθανότητα και να βρούμε μέτρα που θα μπορούσαν ν' αποτρέψουν αυτή την πιθανότητα. Εντούτοις, ανεξάρτητα από το πόσο σοβαρές μπορούν να είναι οι απειλές ασφάλειας, έντονα μέτρα ασφάλειας δεν μπορεί να στηριχτούν για περισσότερο από μερικές ημέρες κάθε φορά. Προκειμένου να γίνουν λογικές κινήσεις για το πότε πρέπει να γίνει εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων ασφάλειας καθώς και ο βαθμός έντασης τους, είναι απαραίτητο να γίνουν κατανοητά καλύτερα οι τύποι και η πιθανότητα των κινδύνων που αντιμετωπίζονται από **το δίκτυο των μεταφορών**.

Ως συνέπεια της 11ης Σεπτεμβρίου, η ναυτιλιακή κοινότητα κατέδειξε την πλήρη υποστήριξη της στην ανάγκη να νικηθεί η τρομοκρατία και οποιοσδήποτε άλλες απειλές στην **ασφάλεια των πλοίων**. Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα όπου κατ'εξοχή όλοι οι κρίκοι στην αλυσίδα μεταφορών πρέπει να περιληφθούν προκειμένου να επιτευχθούν απτά αποτελέσματα. Όλοι οι κρίκοι αυτοί πρέπει να φέρουν το μερίδιο ευθύνης τους, διαφορετικά η "πιό αδύνατη σύνδεση μεταξύ τους" θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών προκειμένου αυτοί να διεισδύσουν στο σύστημα.

Η ασφάλεια στην θάλασσα και στον αέρα είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που δημιουργείται από την τρομοκρατία και τις παράνομες πράξεις και υπό αυτήν τη μορφή αυτά απαιτούν τη παγκόσμια προσοχή και τις λύσεις που μόνο οι αντίστοιχοι διεθνείς οργανισμοί, δηλαδή ο International Maritime Organization (ΔΝΟ) και ο International Civil Aviation Organization (ICAO) μπορούν να παρέχουν. Η ασφάλεια των τρένων εμφανίζεται να στρέφεται κατά ένα μεγάλο μέρος από εθνικές πρωτοβουλίες, ενώ η τρομοκρατία στο δρόμο και τις μεταφορές πλωτών οδών έχει λάβει σχετικά λίγη προσοχή. Εντούτοις, μέσω της πόρτας-πόρτας (door to door) έννοιας που περιλαμβάνει διάφορους τρόπους μεταφοράς, όλοι οι τρόποι μεταφοράς έχουν σχέση αναπόφευκτα με τις αυξανόμενες εκτιμήσεις ασφάλειας. Ως εκ τούτου, απαιτείται μια σωστή λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, για καλύτερα αποτελέσματα.

Πρέπει να γνωρίζουμε καλά ότι οι τρομοκρατικές ενέργειες μπορούν να πραγματοποιηθούν οπουδήποτε και οποτεδήποτε ανεξάρτητα από τα εκάστοτε κίνητρα. Οι θαλάσσιες μεταφορές δεν αποτελούν ασφαλώς εξαίρεση.

Ενδεχόμενοι κίνδυνοι

Ενώ οι επιθέσεις της 11 Σεπτεμβρίου περιέλαβαν τα αεροσκάφη και τους αερολιμένες, τα πλοία και η υποδομή των θαλάσσιων μεταφορών είναι τρωτά στους τρομοκρατικούς κινδύνους. Τα πλοία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως όπλο για μια επίθεση, για να μεταφέρουν όπλα ή επικίνδυνα υλικά και με τη βύθιση τους να αναστατώσουν την υποδομή των μεταφορών (π.χ. είσοδος λιμένων, δίαυλοι καναλιών, κ.α). Οι μεταφορείς χημικών ουσιών και αερίου και τα φορτωμένα πετρελαιοφόρα είναι ιδιαίτερα τρωτά και υποκείμενα αυξανόμενου κινδύνου. Τα εμπορευματοκιβώτια που μεταφέρονται με πλοία θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν για να περάσουν λαθραία όπλα μαζικής καταστροφής ή υλικά απαραίτητα στους τρομοκράτες. Λαμβάνοντας υπόψη τον πιθανό κίνδυνο, οι ΗΠΑ έχουν υιοθετήσει εκτενή μέτρα για να προστατεύσουν τους λιμένες και τα πλοία της². Καμία άλλη χώρα δεν έχει μέχρι τώρα μονομερώς και δραστικά προσπαθήσει να αλλάξει τις τρέχουσες ρυθμίσεις ασφάλειας της για τη ναυτιλία.

Τα επιβατηγά πλοία αποτελούν πρόσφορους στόχους λόγω του πλήθους των ζώων που τίθενται άμεσα σε κίνδυνο σε περίπτωση εκδήλωσης τρομοκρατικής ενέργειας.

Τα φορτηγά πλοία είναι εξίσου ευάλωτα λόγω κυρίως των επικίνδυνων φορτίων που μεταφέρουν. Η ίδια η φύση ορισμένων επικίνδυνων φορτίων μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τους τρομοκράτες οι οποίοι ενδέχεται, για παράδειγμα, να αναζητήσουν τρόπους για ν' ανατινάξουν τα πλοία που μεταφέρουν τα φορτία αυτά μέσα σε κάποιο λιμένα.

Αν εξαιρέσουμε την επίθεση στο Achille Lauro και στο City of Poros κανένα άλλο επιβατηγό ή κρουαζιερόπλοιο δεν έχει υποστεί τέτοια είδους επίθεση (συγκρίνοντας τα με τις αεροπειρατείες). Εντούτοις, τα φορτηγά πλοία είναι θύματα πράξεων πειρατείας και ένοπλων ληστειών. Ο συνολικός αριθμός γεγονότων πειρατείας και ένοπλης ληστείας ενάντια σε πλοία που αναφέρθηκαν και έχουν

εμφανιστεί από το 1984 ως το 2002 ήταν 2.650 περιστατικά³. Στο παρακάτω πίνακα απεικονίζονται τα κρούσματα και οι επικίνδυνες περιοχές. **Βλ Παράρτημα 8**



Bureau Veritas 2003

Είναι εύκολο να φανταστεί κανείς πόσες ζωές θα χαθούν και πόσο μεγάλη ζημιά θα προκληθεί στο περιβάλλον σε μια τέτοια περίπτωση. Δεν πρέπει ασφαλώς να λησμονεί κανείς το διεξαγόμενο δια θαλάσσης παράνομο εμπόριο πυρηνικών, βακτηριολογικών ή χημικών προϊόντων τα οποία ενδέχεται να χρησιμοποιηθούν αργότερα κατά της χώρας προορισμού του φορτίου.

Επομένως, η αξιολόγηση των κινδύνων πρέπει να εστιαστεί στην πιθανότητα και την πιθανή σοβαρότητα των κινδύνων, π.χ. ανά γεωγραφική θέση, τα χαρακτηριστικά του τρόπου μεταφορών, των θεσμικών και νομικών πλαισίων, τα προβλήματα εύκολης πρόσβασης, τα μέτρα ασφάλειας, κ.α.

Τα μέτρα ασφάλειας σχετικά με τη ναυτιλία πρέπει να είναι σαφή για τις απαιτήσεις τις σχετικές με τα πλοία, τα πληρώματα, τους επιβάτες, τους ναυλωτές, τους παραλήπτες, τους τελικούς μεταφορείς, τους μεταφορείς οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, που περιλαμβάνονται στο διεθνές εμπόριο και πρέπει να είναι κατάλληλα για το επίπεδο απειλής που αξιολογείται.

Ο αντίκτυπος των μέτρων ασφάλειας

Οι αυστηρότερες απαιτήσεις ασφάλειας και μια σειρά αλλαγών έχουν επηρεάσει επίσης το κόστος στα εμπορεύματα που μεταφέρονται αεροπορικώς και δια μέσω θαλάσσης. Για τις διεθνείς αποστολές μέσω θάλασσας, αυτό έχει περιλάβει τις απαιτήσεις ανακοίνωσης 24 ώρες νωρίτερα της άφιξης του πλοίου στο λιμένα

κατάπλου, τις συχνότερες επιθεωρήσεις των Ακτοφυλακών και τις υποχρεώσεις συνοδευτών, οι οποίες έχουν οδηγήσει σε αύξηση των δαπανών και σε μεγαλύτερο χρόνο αναμονής. Το υψηλό κόστος των δαπανών ασφάλειας οδήγησε στην επιβολή, υψηλότερων τόσο εμπορικών ασφαλιστρών όσο και «πολεμικών» ασφαλιστικών προσαυξήσεων για ορισμένες ευαίσθητες περιοχές.

Η πρόσφατη αναφορά του ΟΟΣΑ⁴ στον αντίκτυπο των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου στο διεθνές εμπόριο, αναφέρει ότι το κόστος των χρονικών καθυστερήσεων, της γραφειοκρατίας και της συμμόρφωσης, σχετικά με τη διέλευση των συνόρων κυμάνθηκε από 5% ως 13% της αξίας των σχετικών αγαθών και ότι τα μέτρα ασφάλειας θα μπορούσαν να προσθέσουν ένα περαιτέρω 1% με 3% σε αυτές τις δαπάνες. Θα ήταν ιδανικό οι κυβερνήσεις ν' αποφεύγουν τις δυσανάλογες με αυτά, γραφειοκρατία και δαπάνες.

Η ναυτιλία πρέπει να συνεχίσει να εξυπηρετεί τη ροή του διεθνούς εμπορίου αποτελεσματικά και αποδοτικά και, για να το εξασφαλίσει αυτό, τα πλοία, οι εγκαταστάσεις λιμένων πρέπει επαρκώς να προετοιμαστούν για τη προστασία από τις τρομοκρατικές επιθέσεις ή άλλες μορφές εγκληματικών πράξεων.

Τα νέα μέτρα ασφάλειας πρέπει να ισορροπηθούν σε σχέση με τους στόχους που ακολουθούν, τις δαπάνες και τον αντίκτυπο τους στην κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να εξεταστούν προσεκτικά οι προτάσεις και ν' αξιολογηθεί αν αυτές είναι ρεαλιστικές και εφικτές. Δεν πρέπει να σταματήσουν αδικαιολόγητα τα προσωπικά ανθρώπινα δικαιώματα των πολιτών, ούτε η απομόνωση διαφόρων κρατών, εξυπηρετώντας επομένως το σκοπό των τρομοκρατών.

Το κόστος και η διανομή του κόστους των μέτρων ασφάλειας πρέπει να βασιστούν στις εκτιμήσεις των λογικών μέτρων που θα μπορούσαν να τεθούν σε ισχύ προκειμένου να αποτραπεί ή να μειωθεί ο κίνδυνος των τρομοκρατικών επιθέσεων. Η ανάλυση πρέπει να μετρήσει το πραγματικό κόστος των άμεσων και έμμεσων δαπανών εφαρμογής.

Τα μονομερή μέτρα θεωρούνται απαράδεκτα, ειδικά όταν εφαρμόζονται δυσανάλογα και εις βάρος των συμφερόντων των τρίτων χωρών. Τα μονομερή και αυθαίρετα μέτρα πρέπει να αποφευχθούν δεδομένου ότι παρακωλύουν το παγκόσμιο εμπόριο με την αύξηση των γραφειοκρατικών εργασιών καθώς επίσης και μέσω

άλλων εμποδίων και τελικά οδηγούν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των δυσμενών οικονομικών αποτελεσμάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη το διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, οι απαιτήσεις ασφάλειας πρέπει να βασιστούν στις αμοιβαίες ρυθμίσεις, που εφαρμόζονται ομοιόμορφα και που επιβάλλονται χωρίς διάκριση επιτρέποντας έτσι την αποδοτικότερη ροή του εμπορίου.

Οι προφυλάξεις ενάντια σε μια επίθεση απαιτούν πληροφορίες, ως εκ τούτου και αυτό θα είναι καθήκον όλων των διαχειριστών να περάσουν οποιοσδήποτε πληροφορίες ή υποψίες που έχουν στις αρχές και να κρατούν ενήμερο το προσωπικό τους. Αναπόφευκτα, η αύξηση της ασφάλειας θα περιλάβει δαπανηρές ρυθμίσεις από την άποψη του υλικού (υποδομή και εξοπλισμός) και του λογισμικού (εργατικό δυναμικό και κατάρτιση/εκπαίδευση). Προσοχή πρέπει να υπάρχει για να αποφθεχθεί ο προστατευτισμός και η προώθηση των εμπορικών ενδιαφερόντων.

Επιπλέον, το πεδίο και το επίπεδο μέτρων πρέπει να λάβουν υπόψη οποιοσδήποτε δυσμενείς επιπτώσεις στην απόδοση του ανθρώπινου παράγοντα (κούραση, πίεση, κ.λπ.). Οι εργαζόμενοι στις μεταφορές θα επηρεαστούν κατά πολύ από την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή φιλοσοφία που μας διέπει όλους καθώς και ο πολιτισμός μας, στηρίζουν έναν ισχυρό σεβασμό των ανθρώπινων δικαιωμάτων και οποιαδήποτε αντίδραση στις απειλές της τρομοκρατίας δεν πρέπει να μην λάβει υπόψη αυτές τις μακροχρόνιες αρχές.

Υπάρχει ένας αυξανόμενος κίνδυνος στα πληρώματα των πλοίων και στις ευθύνες που άμεσα ή έμμεσα ελοχεύουν σε αυτούς. Τέτοιες ευθύνες είναι πέρα από τα παραδοσιακά καθήκοντα τους και μπορούν να τους εκθέσουν τόσο σε φυσικούς κινδύνους όσο και σε συναισθηματική πίεση.

Σκοπός μου, είναι η εργασία να υποδείξει και να βοηθήσει τον αναγνώστη ώστε να αποκτήσει μια σφαιρική άποψη για το κώδικα μέσα από θέματα όπως:

- Τη αναγκαιότητα του
- Να υποδείξει όπως αναφέρει και ο τίτλος της, τις απόψεις διαφόρων οργανισμών, εταιρειών, κλάσεων, μεγάλων λιμένων που συγκροτούν και αποτελούν μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς και τις θέσεις της Αμερικής και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- Ανάλυση των συστατικών μερών και των απαιτήσεων του κώδικα για να ξέρουμε τι ακριβώς είναι ο ISPS code
- Σχέσεις του κώδικα με τον ISM, τον ανθρώπινο παράγοντα, καθώς και το MTSΑ
- Τα επιμέρους προβλήματα που δημιουργεί, καθώς και
- Στη διατύπωση απόψεων για την αποτελεσματική εφαρμογή του.

Οι αναφορές σε άρθρα ανά τον κόσμο, σε νομολογίες και διατάξεις, σε προσωπικές επαφές, καθώς και η χρήση του διαδικτύου, συνεχόμενα για εννέα μήνες, με συνεχή βοήθεια από τον επιβλέποντα καθηγητή μου, έδωσε τροφή και ζωή στην εργασία που αυτή τη στιγμή κρατάτε στα χέρια σας.

1. Σύμβαση Solas – International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) άρχισε τις συναφείς με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασίες του, τον Φεβρουάριο του 2002. Στις 12 Δεκεμβρίου 2002, μετά από διπλωματική διάσκεψη διάρκειας 5 πέντε ημερών⁵, ο ΔΝΟ ενέκρινε την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS και βασικά ένα νέο κεφάλαιο με τίτλο “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και έναν νέο διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων”. (ISPS κώδικας)

Αυτά τα νομοθετικά κείμενα λαμβάνουν ουσιαστικά υπόψη τους τη συναφή με την καθ’ αυτή ναυσιπλοΐα και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις διάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις συγκαταλέγονται στις εγκαταστάσεις που εκτελούν δραστηριότητες διασύνδεσης μεταξύ του λιμένα και του πλοίου. Η εμπέλεια των συναφών με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασιών του ΔΝΟ περιορίζεται στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και ιδιαίτερα στη διασύνδεση πλοίου / λιμένα.

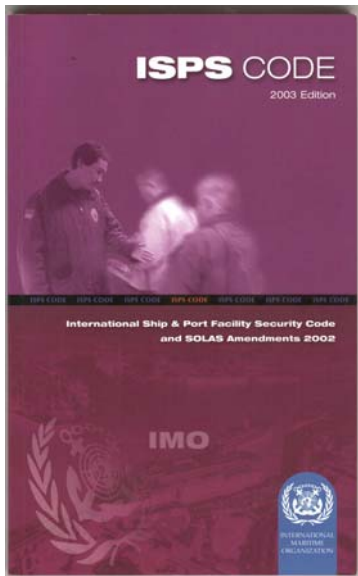
Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και το πρώτο μέρος του κώδικα ISPS περιλαμβάνουν αποκλειστικά δεσμευτικές διατάξεις, ενώ το δεύτερο μέρος του εν λόγω κώδικα περιέχει συστάσεις τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα συμβαλλόμενα κράτη. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία, για τα φορτηγά πλοία μεικτής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 τόνων, για τις κινητές μονάδες γεώτρησης στ’ ανοιχτά και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη διεθνή κυκλοφορία. Οι κανονισμοί και ο ISPS κώδικας **δεν ισχύουν**

για τα θωρηκτά, τα πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που χρησιμοποιούνται από ένα συμβαλλόμενο κράτος και που χρησιμοποιούνται μόνο σε μη εμπορική υπηρεσία της συμβαλλόμενης κυβέρνησης.

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

Ο κώδικας ISPS θα αρχίσει να ισχύει από την 1η Ιουλίου 2004 όταν τεθεί σε ισχύ το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS (Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα).

1.1 Ανάλυση κώδικα



Στην ουσία, ο κώδικας υιοθετεί τη μέθοδο ότι η εξασφάλιση της ασφάλειας των πλοίων και των εγκαταστάσεων λιμένων είναι βασικά μια διοικητική δραστηριότητα κινδύνου και ότι για να καθορίσει ποια μέτρα ασφάλειας είναι κατάλληλα, μια αξιολόγηση των εκάστοτε κινδύνων πρέπει να πραγματοποιείται σε κάθε περίπτωση. Ο σκοπός του κώδικα⁶ είναι να παρασχεθεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τον κίνδυνο, που επιτρέπει στις κυβερνήσεις, σε περίπτωση απειλής να προχωρήσουν με αλλαγές στην ευπάθεια για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για ν' αρχίσει η διαδικασία αυτή, κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση θα διευθύνει τις αξιολογήσεις ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι αξιολογήσεις ασφάλειας θα έχουν τα εξής ουσιαστικά συστατικά. Κατ' αρχήν, πρέπει να προσδιορίσουν και ν' αξιολογήσουν τα σημαντικά προτερήματα και τις υποδομές αυτές που είναι κρίσιμες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς επίσης και εκείνες τις περιοχές ή δομές που θα μπορούσαν να προκαλέσουν σημαντική απώλεια ζωής ή

ζημία στην οικονομία ή στο περιβάλλον των λιμενικών εγκαταστάσεων. Κατόπιν, η αξιολόγηση πρέπει να προσδιορίσει τις πραγματικές απειλές σε εκείνες τις κρίσιμες αποφάσεις και την υποδομή προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στα μέτρα ασφάλειας. Τέλος, η αξιολόγηση πρέπει να εξετάσει την τρωτότητα της λιμενικής εγκατάστασης με τον προσδιορισμό των αδυναμιών τους στη φυσική ασφάλεια, τη δομική ακεραιότητα, τα συστήματα προστασίας, τις διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα επικοινωνιών, την υποδομή μεταφορών, τις χρήσεις αυτών και άλλες περιοχές μέσα σε μια λιμενική εγκατάσταση που μπορεί να είναι ένας πιθανός στόχος. Μόλις ολοκληρωθεί ο καθορισμός του κινδύνου τότε η συμβαλλόμενη κυβέρνηση μπορεί να αξιολογήσει σωστά τον κίνδυνο.

Αυτή η έννοια κινδύνου θα ενσωματωθεί στο κώδικα μέσω διάφορων ελάχιστων λειτουργικών απαιτήσεων ασφάλειας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για τα πλοία, αυτές οι απαιτήσεις θα περιλάβουν:

- Σχέδιο ασφαλείας πλοίων (Ship Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας πλοίων (Ship Security Officer),
- Αξιωματικός ασφαλείας εταιρείας (Company Security Officer) και
- επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας εν πλω.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι απαιτήσεις θα περιλάβουν:

- Σχέδιο ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Officer) και
- επιπλέον εξοπλισμό ασφαλείας.

Επιπλέον οι απαιτήσεις για τα πλοία και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις θα περιλαμβάνουν:

- Παρακολούθηση και έλεγχος πρόσβασης,
- Παρακολούθηση ανθρώπων και φορτίου και
- Ασφαλή ενδοεπικοινωνία και διάδοση των πληροφοριών.

Επειδή κάθε πλοίο (ή κατηγορία πλοίου) και κάθε λιμενική εγκατάσταση αντιμετωπίζουν διαφορετικούς κινδύνους, η μέθοδος η οποία θα καλύψει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις αυτού του κώδικα θα καθοριστεί και θα εγκριθεί τελικά από τη διοίκηση ή τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση.

Προκειμένου να αναγνωριστεί η απειλή σε μια λιμενική εγκατάσταση ή για ένα πλοίο, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση θα θέσει το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Τα επίπεδα ασφαλείας 1, 2 και 3 αντιστοιχούν σε καταστάσεις κανονικού, μέσου, και υψηλού κινδύνου, αντίστοιχα.

Το επίπεδο ασφάλειας δημιουργεί μια σύνδεση μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, δεδομένου ότι προκαλεί την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων ασφαλείας τόσο για το πλοίο όσο και για τη λιμενική εγκατάσταση. Ο πρόλογος στο κώδικα δηλώνει ότι, εφόσον έχουμε απειλές, η μόνη λογική αντίδραση είναι να μειωθεί η ευπάθεια / τρωτότητα.

Ο κώδικας παρέχει διάφορους τρόπους να μειωθεί η ευπάθεια / τρωτότητα. Τα πλοία υπόκεινται σε ένα σύστημα έρευνας, επαλήθευσης, πιστοποίησης και ελέγχου για να εξασφαλίσουν ότι τα μέτρα ασφαλείας τους, εφαρμόζονται. Αυτό το σύστημα θα βασιστεί σε ένα αρκετά επεκταθέν σύστημα ελέγχου όπως ορίζεται στη σύμβαση Solas. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα απαιτηθούν επίσης να παράσχουν ορισμένες σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες στη συμβαλλόμενη κυβέρνηση, η οποία στη συνέχεια θα υποβάλει έναν κατάλογο εγκεκριμένων σχεδίων ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων και εμπιστευτικών πληροφοριών στον ΔΝΟ.

Η εταιρεία και το πλοίο

Σύμφωνα με τον κώδικα, οι ναυτιλιακές εταιρίες θα χρειαστεί να υποδείξουν ένα Company Security Officer για την εταιρεία και ένα Ship Security Officer για κάθε ένα από τα πλοία της. Οι ευθύνες του Company Security Officer περιλαμβάνουν την εξασφάλιση ότι ένα Ship Security Assessment πραγματοποιείται κατάλληλα, ότι το Ship Security Plan είναι έτοιμο και υποβληθέν για την έγκριση από (ή εξ ονόματος) της κλάσης και κατόπιν βρίσκονται πάνω σε κάθε πλοίο.

Το Ship Security Plan πρέπει να περιλαμβάνει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφαλείας για το ίδιο το πλοίο και τι πρέπει να κάνει για να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο (1) επίπεδο ασφαλείας. Το σχέδιο πρέπει επίσης να περιλαμβάνει

τα πρόσθετα, ή ενταμένα, μέτρα ασφάλειας που το ίδιο το πλοίο μπορεί να λάβει για να κινηθεί προς και να λειτουργήσει σε δεύτερο (2) επίπεδο ασφάλειας όταν καθοδηγείται για αυτό από τη σημαία που φέρει. Επιπλέον, το σχέδιο πρέπει να περιλαμβάνει τις πιθανές προπαρασκευαστικές ενέργειες που το πλοίο θα πρέπει να ακολουθήσει για να αυξήσει το επίπεδο ασφαλείας του στο τρίτο (3) επίπεδο ασφάλειας.

Τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα International Ship Security Certificate δείχνοντας με αυτό το πιστοποιητικό ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Solas του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του ISPS κώδικα. Όταν ένα πλοίο είναι σε έναν λιμένα ή προχωρά σε έναν λιμένα, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση έχει το δικαίωμα, στο πλαίσιο των διατάξεων του κανονισμού XI-2/9, να ασκήσει διάφορα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης όσον αφορά το πλοίο αυτό. Το πλοίο θα υπόκειται σε επιθεωρήσεις από τις κρατικές υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για αυτό το σκοπό, αλλά τέτοιες επιθεωρήσεις δεν θα μπορούν να επεκταθούν κανονικά στην εξέταση του Ship Security Plan, εκτός και αν υπάρχουν υπόνοιες που το απαιτούν. (Clear grounds Μέρος B Παρ.4.33)

Το πλοίο μπορεί, επίσης, να υπόκειται σε πρόσθετα μέτρα ελέγχου αν η συμβαλλόμενη κυβέρνηση που ασκεί τα μέτρα του ελέγχου και της συμμόρφωσης θεωρεί πως η ασφάλεια του πλοίου έχει, ή οι λιμενικές εγκαταστάσεις που αυτό έχει επισκευτεί έχουν αλλάξει.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις

Κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση πρέπει να εξασφαλίσει την ολοκλήρωση ενός Port Facility Security Assessment για κάθε λιμενική εγκατάσταση μέσα στο έδαφος που εξυπηρετεί τα πλοία που δεσμεύονται σε διεθνή ταξίδια. Το Port Facility Security Assessment είναι μια πλήρης ανάλυση κινδύνου όλων των πτυχών της λειτουργίας μιας λιμενικής εγκατάστασης προκειμένου να καθοριστεί ποια μέρη είναι πιο ευαίσθητα ή ευάλωτα, ή το πιθανότερο, να αποτελέσουν το αντικείμενο μιας επίθεσης.

Με την ολοκλήρωση της ανάλυσης αυτής, θα γνωρίζουμε το επιπέδο κινδύνου. Το Port Facility Security Assessment θα βοηθήσει να καθοριστούν σε ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να διοριστεί ένας Port Facility Security Officer και να

προετοιμάσουν ένα Port Facility Security Plan. Αυτό το σχέδιο πρέπει να δείξει τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας. Το σχέδιο πρέπει επίσης να δείξει τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ακολουθήσει για να κινηθεί προς και να λειτουργήσει στο δεύτερο επίπεδο ασφάλειας όταν χρειαστεί. Πρέπει επίσης να δείξει τις πιθανές ενέργειες και τα μέτρα που η λιμενική εγκατάσταση θα πρέπει να πάρει για να τοποθετηθεί στο τρίτο επίπεδο ασφάλειας.

Τα πλοία που χρησιμοποιούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις μπορούν να υποβληθούν σε έλεγχο από τις αρμόδιες υπηρεσίες και σε επιθεωρήσεις. Οι αρχές μπορούν να ζητήσουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πλοίο, το φορτίο, τους επιβάτες και το προσωπικό του πλοίου πριν από την είσοδο του πλοίου μέσα στο λιμένα.

Μπορούν να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η είσοδος μέσα στο λιμένα θα μπορεί να απαγορευτεί.

Ευθύνες των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων

Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις έχουν διάφορες ευθύνες και αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού του επιπέδου της εφαρμόσιμης ασφάλειας, την έγκριση του Ship Security Plan και των σχετικών τροποποιήσεων σε ένα προηγουμένως εγκεκριμένο σχέδιο, που ελέγχει τη συμμόρφωση των πλοίων σύμφωνα με τις διατάξεις της Solas του κεφαλαίου XI-2 και το μέρος A του ISPS κώδικα, να εκδίδει το International Ship Security Certificate, να καθορίζει ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται μέσα στο έδαφος τους απαιτείται να ορίσουν έναν Port Facility Security Officer, εξασφάλιση της ολοκλήρωσης και της έγκρισης του Port Facility Security Assessment και του Port Facility Security Plan και οποιονδήποτε επόμενων τροποποιήσεων σε αυτό, ασκώντας παράλληλα μέτρα ελέγχου και συμμόρφωσης. Είναι επίσης αρμόδιες για τη ανταλλαγή πληροφοριών με το ΔΝΟ και τις βιομηχανίες ναυτιλίας και λιμένων.

Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να ορίσουν ξεκάθαρες αρμοδιότητες για να αναλάβουν τα καθήκοντα ασφάλειας, αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά η τελική απόφαση σχετικά με την

αποδοχή και την έγκριση αυτής της εργασίας πρέπει να δοθεί από τη ίδια τη συμβαλλόμενη κυβέρνηση.

1.2 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Οι αντικειμενικοί στόχοι του ISPS κώδικα συνοψίζονται ακολούθως :

- Εντοπισμός και πρόληψη ενδεχόμενων απειλών που επηρεάζουν την ασφάλεια σε διεθνές πεδίο.
- Καθορισμός αρμοδιοτήτων και ευθυνών στους εμπλεκόμενους.
- Συστηματική συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια.
- Παροχή συστηματικής μεθοδολογίας για την εκτίμηση και τον έλεγχο της ασφάλειας.
- Εξασφάλιση επαρκούς και ικανοποιητικού επιπέδου ασφαλείας.

Οι λειτουργικές απαιτήσεις του ISPS κώδικα είναι οι εξής:

- Συγκέντρωση και ανάλυση των πληροφοριών.
- Ανεμπόδιστη ραδιοεπικοινωνία μεταξύ πλοίων - λιμένων.
- Έλεγχος και περιορισμός της προσβάσεως / επιβιβάσεως.
- Αποτροπή / απαγόρευση παράνομης / λαθραίας εισαγωγής πυρομαχικών, όπλων, εκρηκτικών στο πλοίο.
- Δυνατότητα ενεργοποίησης συναγερμού σε περίπτωση επίθεσης.
- Εκπόνηση σχεδίου ασφαλείας για πλοία και λιμάνια.
- Εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων ετοιμότητας.

Κατά τον ISPS κώδικα οι δραστηριότητες ασφαλείας του πλοίου είναι οι παρακάτω:

- Παρακολούθηση των προκαθορισμένων ελεγχόμενων (απαγορευμένων) περιοχών του πλοίου.
- Έλεγχος της προσβάσεως /εισόδου.
- Έλεγχος των καταστρωμάτων και της περιοχής γύρω από το πλοίο.
- Έλεγχος της επιβιβάσεως προσώπων και των ατομικών τους ειδών.
- Έλεγχος της φορτώσεως του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου.

- Εξασφάλιση άμεσης ετοιμότητας επικοινωνίας ασφαλείας.
- Εξασφάλιση ότι το πλήρωμα γνωρίζει επαρκώς τα καθήκοντα που σχετίζονται με την τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

Τα επίπεδα ασφαλείας

Τα επίπεδα ασφαλείας διακρίνονται ως εξής:

- **Level 1** Το επίπεδο ασφαλείας το οποίο λειτουργεί το πλοίο και διατηρείται συνεχώς.
- **Level 2** Το ενισχυμένο επίπεδο ασφαλείας σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχει κίνδυνος επεισοδίου που σχετίζεται με την ασφάλεια.
- **Level 3** Το επίπεδο ασφαλείας σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχει κίνδυνος για πιθανό ή άμεσο επεισόδιο που σχετίζεται με την ασφάλεια. Το εν λόγω επίπεδο ασφαλείας έχει περιορισμένη χρονική διάρκεια.

Επισημαίνεται ότι το πλοίο ακολουθεί πάντα το επίπεδο ασφαλείας που καθορίζει το λιμάνι κατάπλου.

Καθορισμός Ασφαλείας (Security Assessment) *βλ Παράρτημα 1*

Ο καθορισμός ασφαλείας αποσκοπεί στα ακόλουθα :

- Στην επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας.
- Στον προσδιορισμό των βασικών λειτουργιών οι οποίες από την φύση τους συνιστούν κίνδυνο.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών οι οποίες είναι δυνατόν να συμβούν.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των αδυναμιών στην υπάρχουσα υποδομή, πολιτική, διαδικασίες, έμπυχο δυναμικό.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των υφισταμένων μέτρων ασφαλείας διαδικασιών, οδηγιών.

Ο καθορισμός ασφαλείας θα πρέπει να γίνεται για κάθε τύπο πλοίου λαμβάνοντας υπόψη την γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται καθώς και άλλες συναφείς ιδιαιτερότητες. (σημαία, εθνικότητα πληρώματος, εταιρεία κλ.π)

Θα πρέπει να τονισθεί ότι ο καθορισμός ασφαλείας αποτελεί τη βάση για την εκπόνηση του σχεδίου ασφαλείας. Παράλληλα προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας.

Επισημαίνεται ότι ο καθορισμός ασφαλείας θα πρέπει να αναλαμβάνεται από άτομα τα οποία διαθέτουν τις κατάλληλες γνώσεις και εμπειρίες.

Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan)

Το Σχέδιο Ασφαλείας περιέχει την υλοποίηση των μέτρων για την διαχείριση περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών, πειρατείας καθώς και την δυναμική εναλλαγή τους σε σχέση με τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη. Καθορίζει δε με ακρίβεια τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκόμενων. Το Σχέδιο Ασφαλείας και οι τυχόν τροποποιήσεις του εγκρίνονται από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο οργανισμό.

Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Ανάλυση ενεργειών για τα επίπεδα ασφαλείας (Level) 1,2 και 3.
- Καθορισμό των ελεγχόμενων / απαγορευμένων περιοχών και των αντιστοίχων μέτρων προστασίας τους.
- Διαδικασίες για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας.
- Μέτρα για την αποτροπή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών.
- Καθήκοντα μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφαλείας.
- Διαδικασίες εκκενώσεως χώρων.
- Διαδικασίες για εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων.
- Διαδικασίες για εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων.
- Διαδικασίες για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου.
- Καθορισμό αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφαλείας Εταιρίας.
- Διαδικασία τροποποιήσεων και ενημερώσεως σχεδίου.
- Διαδικασία αναφοράς περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια.

- Καθορισμό των σημείων ενεργοποίησης / απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού ασφαλείας του πλοίου.
- Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης / απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφαλείας.
- Διαδικασίες ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφαλείας.

Αξιωματικός Ασφαλείας Πλοίου (SSO)

Τα ενδεικτικά καθήκοντα του (SSO) Αξιωματικού Ασφαλείας Πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Εκτέλεση επιθεωρήσεων ασφαλείας.
- Τήρηση και εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου.
- Αναφορά τυχόν μη συμμορφώσεων και ανάληψη διορθωτικών ενεργειών.
- Εξασφάλιση επαρκούς και ουσιαστικής εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας των μελών του πληρώματος.
- Μεριμνά για την καλή λειτουργία και συντήρηση των συσκευών ασφαλείας.
- Μεριμνά για την δημιουργία, αλλά και τη διατήρηση πνεύματος ασφαλείας μεταξύ των μελών του πληρώματος.

Αξιωματικός Ασφαλείας Εταιρείας (CSO)

Τα ενδεικτικά καθήκοντα του (CSO) Αξιωματικού Ασφαλείας της Εταιρείας είναι τα ακόλουθα:

- Συντήρηση και εφαρμογή των Σχεδίων Ασφαλείας των πλοίων.
- Συγκέντρωση και ανάληψη διορθωτικών ενεργειών σε τυχόν αναφερθείσες μη συμμορφώσεις.
- Εξασφάλιση τήρησης επαρκούς και ουσιαστικής εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας.
- Προγραμματισμό και εκτέλεση τακτικών επιθεωρήσεων ασφαλείας.
- Μεριμνά για τα μέσα και τις συσκευές ασφαλείας.
- Μεριμνά για την δημιουργία, αλλά και τη διατήρηση του πνεύματος ασφαλείας μεταξύ των πλοίων της εταιρίας.

Έλεγχος Πιστοποίησης Πλοίου

Τα βασικά στάδια του ελέγχου και της πιστοποίησης του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Εκτέλεση ελέγχου ασφαλείας και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων
- Έγκριση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου.(Ship Security Plan)
- Εκτέλεση ελέγχου / επιθεώρησης (audit) για την τήρηση και εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου. (Implementation period)
- Έκδοση από την Αρχή πιστοποιητικού ασφαλείας (International Ship Security Certificate) με ισχύ 5 χρόνια.
- Εκτέλεση περιοδικού ελέγχου, μεταξύ δευτέρου και τρίτου έτους.
- Ανανέωση του πιστοποιητικού ISSC το πέμπτο έτος.

Επισημαίνεται ότι δεν έχουν πλήρως αποσαφηνισθεί οι απαιτήσεις για την εκτέλεση των εσωτερικών ελέγχων κλ.π.

1.2.1 Το νέο κεφάλαιο XI-2 (Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια)

Αυτό το κεφάλαιο «Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια» προστίθεται μετά από το ξαναριθμημένο κεφάλαιο XI-1 και ισχύει για τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία φορτίου ακαθάριστης χωρητικότητας 500 gt και άνω, συμπεριλαμβανομένου του ταχύπλοου σκάφους, των κινητών μονάδων παράκτιων διατρήσεων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τέτοια πλοία που δεσμεύονται σε διεθνή ταξίδια.

Ο κανονισμός XI-2/3⁷ του νέου κεφαλαίου περιλαμβάνει και υιοθετεί τον International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code).

Ο κανονισμός απαιτεί από τις σημαίες να θέτουν τα επίπεδα ασφαλείας και να εξασφαλίσει τις κατάλληλες πληροφορίες στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Πριν ένα πλοίο μπει σε έναν λιμένα, ή ενώ βρίσκεται σε έναν λιμένα, μέσα στο έδαφος ενός συμβαλλόμενου κράτους, ένα πλοίο θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις για το επίπεδο ασφαλείας που τίθεται από εκείνο το συμβαλλόμενο κράτος, εάν εκείνο το επίπεδο ασφαλείας είναι πιο υψηλό από το επίπεδο ασφαλείας που τίθεται από τη σημαία για το πλοίο αυτό.

Ο κανονισμός XI-2/4 επιβεβαιώνει το ρόλο του καπετάνιου (master overriding authority) στην άσκηση της επαγγελματικής κρίσης του πέρα από τις αποφάσεις που είναι απαραίτητες για να διατηρήσουν την ασφάλεια του πλοίου. Αναφέρει ότι δεν θα περιοριστεί από την εταιρεία, το ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Ο κανονισμός XI-2/5 απαιτεί σε όλα τα πλοία να τοποθετηθεί ένα σύστημα ασφάλειας, σύμφωνα με ένα ακριβές χρονοδιάγραμμα που πρέπει τα περισσότερα πλοία να το έχουν εγκαταστήσει μέχρι το τέλος του 2004 και τα υπόλοιπα μέχρι το τέλος του 2006. Όταν ενεργοποιείται το σύστημα ασφάλειας αρχίζει και διαβιβάζει μια πλοίου-ακτής επικοινωνία σε μια αρμόδια αρχή που υποδεικνύεται από τη σημαία, που προσδιορίζει τη ταυτότητα του πλοίου, τη θέση του και που δείχνει ότι η ασφάλεια του πλοίου είναι υπό απειλή ή έχει απειληθεί. Το σύστημα δεν θα ενεργοποιεί οποιοδήποτε συναγερμό επί του πλοίου. Το σύστημα ασφάλειας πλοίων θα είναι σε θέση ενεργοποίησης από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και τουλάχιστον σε μια άλλη θέση.

Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που επιτρέπουν μεταξύ άλλων στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εξασφαλίσουν ότι οι αξιολογήσεις ασφάλειας πραγματοποιούνται και ότι τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και αναθεωρούνται σύμφωνα με το ISPS κώδικα.

Υπάρχουν και άλλοι κανονισμοί σε αυτό το κεφάλαιο που καλύπτουν, τον έλεγχο των πλοίων στο λιμένα, (συμπεριλαμβανομένων των μέτρων όπως η καθυστέρηση, η κράτηση, ο περιορισμός των διαδικασιών συμπεριλαμβανομένης της μετακίνησης μέσα στο λιμένα, ή την αποβολή ενός πλοίου από το λιμένα) και τη συγκεκριμένη ευθύνη των εταιρειών.

Ψηφίσματα που εγκρίθηκαν από τη διάσκεψη του IMO βλ Παράρτημα 3

1.3 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ SOLAS

Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί Ασφαλείας (Recognized Security Organizations - RSO)

Ο ορισμός και οι σχετικές διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα επιτρέπουν την ανάληψη του ελέγχου και της πιστοποίησης των πλοίων και από Νηογνώμονες (που θα έχουν αποκτήσει κατάλληλη εμπειρία σε θέματα ασφαλείας). Εάν έχουν αναμειχθεί συμβουλευτικά ή βοηθητικά στην ανάπτυξη και αξιολόγηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, δεν επιτρέπεται να το εγκρίνουν και να εκδίδουν πιστοποιητικό για αυτό το πλοίο.

Automatic Identifications Systems (AIS)

Επισπεύδεται ο εφοδιασμός των φορτηγών πλοίων από 300 - 50.000 Gt. μέχρι AIS (με την πρώτη επιθεώρηση του εξοπλισμού ασφαλείας μετά την 1-7-04 και το αργότερο μέχρι 31-12-04 και για τα υπό ναυπήγηση με την αρχική επιθεώρηση μετά την 1-7-04). Όσα πλοία έχουν εγκατεστημένο AIS θα πρέπει να το έχουν συνεχώς σε λειτουργία, εκτός αν διεθνείς συμβάσεις, κανόνες ή κανονισμοί επιβάλλουν τη διακοπή της λειτουργίας του, για λόγους προστασίας των ναυτιλιακών πληροφοριών.

Με ψήφισμα της Διάσκεψης ενισχύεται ο ρόλος του συστήματος Inmarsat C και ενθαρρύνονται τα πλοία να ανταποκρίνονται σε κλήσεις για την παροχή πληροφοριών AIS μακράς εμβελείας (μέσω δορυφόρου).

Αριθμός Αναγνώρισης (Ship Identification Number)

Τα πλοία επιβατηγά 100 Gt. και άνω και τα φορτηγά 300 Gt. και άνω πρέπει να φέρουν μόνιμα χαραγμένο τον αριθμό IMO (συμμόρφωση μέχρι τον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 1-7-04). Ο αριθμός θα χαράζεται σε περίοπτη θέση είτε στην πρύμνη ή στις πλευρές του πλοίου (μέσον, AP-ΔΞ) υπεράνω από τη χαμηλότερη γραμμή φόρτωσης ή σε κάθε πλευρά της υπερκατασκευής ΔΞ-AP ή στο εμπρόσθιο μέρος της υπερκατασκευής. Επίσης θα χαράσσεται σε εύκολα προσπελάσιμα μέρη, όπως στο μηχανοστάσιο, ή σε περίπτωση δεξαμενόπλοιων στο αντλιοστάσιο.

Σύστημα Ασφαλείας (Ship Security Alert)

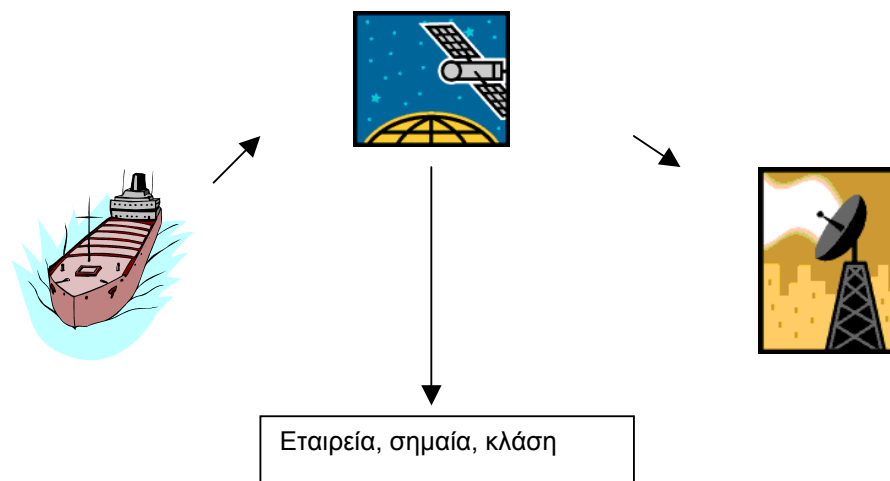
Όλα τα νέα πλοία (ναυπηγηθέντα μετά την 1-7-04) θα εφοδιασθούν με Ship Security Alert. Τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια και τα φορτηγά θα εφοδιασθούν μέχρι την πρώτη επιθεώρηση του ράδιο-εξοπλισμού τους μετά την 1-7-04 και τα λοιπά φορτηγά πλοία μέχρι την πρώτη επιθεώρηση του ράδιο-εξοπλισμού τους μετά την 1-7-06.

Το εν λόγω σύστημα όταν ενεργοποιηθεί θα πρέπει:

- Να μεταδίδει σήμα συναγερμού σε φορέα που έχει προκαθορισθεί από την αρχή.
- ΔΕΝ θα πρέπει το σήμα συναγερμού να μεταδίδεται σε άλλα παραπλέοντα πλοία.
- ΔΕΝ θα πρέπει να υπάρχει ένδειξη ενεργοποίησης (ηχητική ή άλλου είδους) του συστήματος συναγερμού στο πλοίο,
- Το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να είναι συνεχώς ενεργοποιημένο.
- Το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να διαθέτει δύο σημεία ενεργοποίησης, στη γέφυρα και ένα (εναλλακτικό) σε άλλο μέρος του πλοίου,

Με την ενεργοποίηση του συστήματος με τη χρήση ράδιο-εξοπλισμού του πλοίου (από τη γέφυρα ή τουλάχιστον άλλο ένα σημείο) θα ενημερώνεται η Αρχή της σημαίας του πλοίου (και η εταιρεία) για απειλή ή περιστατικό. Η Αρχή με τη σειρά της θα ενημερώνει τα παράκτια κράτη πλησίον της περιοχής του πλοίου.

Σύστημα σιωπηλού συναγερμού πλοίων (Ship Alert System)



Continuous Synopsis Record (CSR) βλ. Παράρτημα 2

Οι Αρχές των σημαιών των υπόχρεων πλοίων θα τα εφοδιάσουν με Continuous Synopsis Record στο οποίο θα καταγράφεται η ιστορία τους (πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία, των πλοιοκτητών, των διαχειριστών, των ναυλωτών, του νηογνώμονα και των εκδοτών πιστοποιητικών ISM και ISPS). Η ενημέρωση του CSR θα γίνεται από την εταιρεία ή τον πλοίαρχο, το δε έγγραφο θα παραμένει στο πλοίο καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του. Για πλοία τα οποία ναυπηγήθηκαν πριν την 1^η Ιουλίου 2004 το CSR θα πρέπει κατ' ελάχιστον να περιλαμβάνει πληροφορίες της ιστορίας του πλοίου από την παραπάνω ημερομηνία.

Κάθε αλλαγή σχετικά με τις προβλεπόμενες καταχωρήσεις θα πρέπει να καταχωρείται στο CSR έτσι ώστε να παρέχει ενημέρωση τόσο για την τρέχουσα, όσο και για την προηγούμενη κατάσταση του πλοίου, καθώς και την εξέλιξη των διαφόρων μεταβολών που έχουν επέλθει.

Απειλές στα Πλοία

Τα συμβαλλόμενα κράτη θα καθορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας και θα εξασφαλίζουν την ενημέρωση των πλοίων που πλέουν στα χωρικά τους ύδατα.

Σε περίπτωση που υπάρχει κίνδυνος για επίθεση το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο κράτος θα πρέπει να ενημερώσει τα πλοία και τις Αρχές για:

- Το τρέχον / υφιστάμενο επίπεδο ασφαλείας.
- Τα ληπτέα μέτρα ασφαλείας σε σχέση με τις κατευθύνσεις του Α' Μέρους του ISPS κώδικα.
- Τα μέτρα ασφαλείας τα οποία αποφάσισαν να λάβουν τα παράκτια κράτη.

Ειδική ευθύνη των εταιρειών

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο πλοίαρχος έχει στη διάθεση του όλες τις πληροφορίες από τις οποίες οι εντεταλμένοι φορείς των συμβαλλόμενων κρατών μπορούν να διενεργήσουν έλεγχο:

- Ποίος είναι υπεύθυνος για την ναυτολόγηση των μελών του πληρώματος και των άλλων επιβαινόντων.
- Ποίος είναι υπεύθυνος για την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου.
- Ποία είναι τα συμβαλλόμενα μέρη στο ναυλοσύμφωνο.

Προβλέπεται επίσης εκπαίδευση των CSO και των SSO και εκτέλεση γυμνασίων / ασκήσεων ετοιμότητας τουλάχιστον κάθε τρίμηνο για την εξασφάλιση αποτελεσματικής εφαρμογής του Ship Security Plan.

Η κρίση του πλοιάρχου για την ασφάλεια του πλοίου

Ο πλοίαρχος δεν θα πρέπει να εμποδίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή, ή οποιονδήποτε άλλον να λαμβάνει σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση τα απαραίτητα μέτρα για την διατήρηση της ασφάλειας στο πλοίο (master overriding authority).

Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η άρνηση επιβίβασης στο πλοίο ατόμων ή των προσωπικών τους αντικειμένων και άρνηση παραλαβής φορτίου, συμπεριλαμβανομένων εμπορευματοκιβωτίων, ή και άλλου τύπου κλειστού μεταφερομένου φορτίου.

Η ασφάλεια του πλοίου (safety) προηγείται της ασφάλειας (security) του πλοίου.

Έλεγχος των πλοίων

Κάθε υπόχρεο πλοίο είναι υποχρεωμένο να υπόκειται σε έλεγχο από εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους του συμβαλλόμενου κράτους. Ο έλεγχος περιορίζεται στην επιβεβαίωση της υπάρξεως εν ισχύ Ship Security Certificate ή Interim Security Certificate σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους A του ISPS κώδικα. Σε περίπτωση όμως που υπάρχουν ενδείξεις ότι το πλοίο δεν διαθέτει επαρκή μέτρα ασφάλειας, τότε το συμβαλλόμενο κράτος θα μπορεί να προχωρήσει σε έλεγχο του πλοίου. Τα μέτρα ελέγχου λαμβάνονται κατ' αναλογία σύμφωνα με τις οδηγίες του μέρους B του ISPS κώδικα.

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν την επιθεώρηση του πλοίου, τη καθυστέρηση του πλοίου, τη κράτηση του πλοίου, τον περιορισμό των επιχειρησιακών λειτουργιών του, συμπεριλαμβανομένων των κινήσεων εντός του λιμένα, ή και την εκδίωξη του από τον λιμένα.

Πλοία τα οποία προτίθενται να καταπλεύσουν σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους

Το συμβαλλόμενο κράτος δύναται πριν τον κατάπλου του πλοίου να ζητήσει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Το πλοίο διαθέτει εν ισχύ ISSC.
- Το τρέχον επίπεδο ασφαλείας.
- Το επίπεδο ασφαλείας στο τελευταίο λιμάνι.
- Τις διαδικασίες ασφαλείας.
- Στοιχεία (Security Level History records) για τα τελευταία 10 προηγούμενα λιμάνια.

Σε περίπτωση κατά την οποία οι εξουσιοδοτημένοι αξιωματούχοι του συμβαλλόμενου κράτους διαπιστώσουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του μέρους Α του ISPS κώδικα θα πρέπει να επικοινωνήσουν με το πλοίο και με το κράτος της σημαίας προκειμένου να αποκατασταθεί η μη συμμόρφωση. Τα ληπτέα μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατ' αναλογία σύμφωνα με τις οδηγίες του μέρους Β του ISPS κώδικα.

Τα μέτρα είναι τα ακόλουθα:

- Αποκατάσταση της μη συμμορφώσεως.
- Απαίτηση να κατευθυνθεί το πλοίο σε καθορισμένη περιοχή εντός των εθνικών ή των διεθνών υδάτων του συμβαλλομένου κράτους.
- Επιθεώρηση του πλοίου.
- Άρνηση κατάπλου στον λιμένα.

Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο κράτος ασκήσει μέτρα ελέγχου θα πρέπει:

- Να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη και αδικαιολόγητη κράτηση του πλοίου.

Στην περίπτωση κατά την οποία το πλοίο έχει κρατηθεί αδικαιολόγητα ή έχει καθυστερήσει τότε δικαιούται αποζημιώσεως.

- Δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η αναγκαία επικοινωνία με το πλοίο σε περιπτώσεις ανάγκης, για ανθρωπιστικούς λόγους και για λόγους ασφαλείας.

ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Declaration of Security - DOS)

Όταν ανάλογα με την περίπτωση ο λιμένας ή η Αρχή της σημαίας του πλοίου ή το ίδιο το πλοίο θεωρούν αναγκαία τη συμφωνία για εξασφάλιση τηρήσεως των προβλεπομένων από τα σχέδια ασφαλείας, θα συμπληρώνονται και θα υπογράφονται Δηλώσεις Ασφαλείας από τους Port και τους Ship Security Officers.

Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και ο κώδικας ISPS θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου 2004 χωρίς καμία χρονική παράταση.

Απομένει λοιπόν λίγος χρόνος για την ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων προπαρασκευαστικών εργασιών.

Τα διεθνή αυτά νομοθετικά κείμενα περιέχουν διατάξεις των οποίων η εμβέλεια πρέπει να προσδιοριστεί και σε εθνικό επίπεδο. Η εφαρμογή τους περιορίζεται στη διεθνή κυκλοφορία, τη στιγμή που η ασφάλεια πρέπει να επεκταθεί γενικότερα και σε άλλα εθνικά μέσα μεταφοράς.

ISPS ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ⁸

1η Ιουλίου 2004

Η ημερομηνία της συμμόρφωσης. Τα πλοία με τις μη-συμμορφώσεις δεν θα πιστοποιηθούν και δεν θα λάβουν το Ship Security Certificate.

31η Δεκεμβρίου 2003

Το Ship Security Plan (SSP) πρέπει να υπάρχει ήδη. Η απαραίτητη περίοδος εφαρμογής πριν από τη τελική επιθεώρηση, είναι 3 μήνες. Η πρακτική περίοδος της εφαρμογής είναι λιγότερο από 6 μήνες.

Νοέμβριος 2003

Τελευταία ημερομηνία υποβολής για το SSP που πρόκειται να εγκριθεί (USCG Requirement).

Σεπτέμβριος 2003

Τελευταία ημερομηνία για την ολοκλήρωση της επιθεώρησης, για το Ship Security Assessment και για την ετοιμασία του Ship Security Plan.

Ιούλιος - Αύγουστος 2003

Συνιστώμενη ημερομηνία για το πρόγραμμα να αρχίσει, προκειμένου να συναντηθούν όλοι ανωτέρω ημερομηνίες και απαραίτητες ενέργειες.

1.4 Η εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας στις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Πρόκειται για τα μέτρα που εγκρίθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου 2002 στο πλαίσιο της διπλωματικής διάσκεψης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και αφορούν τα πλοία, τις ναυτιλιακές εταιρείες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές

Οι προαναφερθείσες διατάξεις έχουν εφαρμογή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η πρόληψη και η καταστολή τρομοκρατικών ενεργειών εις βάρος του θαλάσσιου εμπορίου επιβάλλουν επομένως τη λήψη μέτρων ασφαλείας, των οποίων η εφαρμογή εξαρτάται κυρίως από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις. Επιβάλλεται πάντως να διασφαλιστεί η ομοιογενής εφαρμογή τους, προκειμένου να διατηρηθεί το επίπεδο ποιότητας και αποτελεσματικότητας των διεθνών συναλλαγών και να αποφευχθούν κρούσματα αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

Η αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα προϋποθέτει εντατική προπαρασκευαστική εργασία εκ μέρους των διαφόρων ενδιαφερομένων (ναυτιλιακές εταιρείες, λιμενικές αρχές), αλλά και των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων με ουσιαστικές αρμοδιότητες. Χωρίς να υπεισέλθουμε στις λεπτομέρειες των μέτρων, αναφέρθησαν προηγουμένως, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι, μέχρι τον Ιούνιο του 2004, οι κυβερνήσεις πρέπει να φέρουν εις πέρας πολυάριθμες δράσεις.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες, από την πλευρά τους, οφείλουν συγκεκριμένα να ορίσουν τους υπεύθυνους ασφαλείας τους στην εταιρεία, καθώς και τους υπεύθυνους ασφαλείας των πλοίων τους, να πραγματοποιήσουν τις αξιολογήσεις ασφαλείας των

πλοίων, να πραγματοποιήσουν υποθετικά σενάρια επιθέσεων με συμμετοχή ολόκληρου του πληρώματος, εκπαιδευτικά σεμινάρια και να εκπονήσουν τα σχέδια ασφαλείας τους, καθώς και να εξοπλίσουν τα πλοία με τα τεχνικά μέσα (AIS, συστήματα συναγερμού, επαρκής φωτισμός, κάμερες, σήμανση, μη προσπελάσιμες - απαγορευμένες περιοχές) που προβλέπουν οι νέες διατάξεις του ΔΝΟ.

Επισημαίνεται ακόμα ότι πρόκειται να υποστηριχτεί η τεχνολογική έρευνα και η προώθηση των εφαρμογών πλοήγησης μέσω δορυφορικών (συστημάτων GALILEO και GPS) οι οποίες, σε συνδυασμό με μια αποτελεσματική πολιτική ράδιο - τηλεπικοινωνίας, θα συμβάλουν στη βελτίωση γενικά της ασφάλειας και ειδικά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διαχείρισης στον τομέα αυτό.

Είναι αναγκαία η παροχή ενιαίας βάσης με στόχο την εναρμονισμένη ερμηνεία και υλοποίηση, καθώς και τον έλεγχο των εν λόγω διατάξεων, ώστε να διαμορφωθούν οι καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις για την έγκαιρη εφαρμογή τους από τα κράτη και να ισχύσουν, ίσοι όροι πρόσβασης στις συναφείς με τη θάλασσα αγορές και δραστηριότητες, καθώς και ίσοι όροι ελέγχου αυτών.

Για τους ίδιους λόγους κρίνεται αναγκαίο να μετατρέψουν ορισμένες συστάσεις του δεύτερου μέρους του κώδικα ISPS σε δεσμευτικές διατάξεις, προκειμένου αφενός να βελτιώσει το επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας και αφετέρου να αποφύγει τις διαφορετικές ερμηνείες που μπορεί να υπάρξουν από κράτος σε κράτος .

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένες διατάξεις που περιέχονται στην τροποποιημένη σύμβαση SOLAS η οποία εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2002 επηρεάζουν ορισμένες νομοθετικές πράξεις που είναι ήδη ενσωματωμένες στο διεθνές δίκαιο. Συγκεκριμένα, πρόκειται για τις διατάξεις που αφορούν στο σύστημα αυτόματου εντοπισμού των πλοίων (AIS), στον αριθμό αναγνώρισης των πλοίων και στο συνεχές συνοπτικό αρχείο των πλοίων (CSR).

Όσον αφορά στους λιμένες που εξυπηρετούν εκτάκτως τις διεθνείς μεταφορές, κρίνεται ιδιαίτερα δαπανηρή η μόνιμη εφαρμογή των μέτρων που περιλαμβάνονται στα προαναφερθέντα διεθνή νομοθετικά κείμενα.

Η περιστασιακή, αλλά αποτελεσματική, εφαρμογή των μέτρων αυτών, στις περιπτώσεις συναφών με διεθνείς μεταφορές δραστηριοτήτων, κρίνεται ως πιο ευέλικτη και οικονομική.

Κρουαζιερόπλοια

Ο ΔΝΟ δεν προβλέπει ειδικά μέτρα ασφαλείας τα οποία να ισχύουν συγκεκριμένα στα κρουαζιερόπλοια. Ωστόσο, όπως έχει ήδη αναφερθεί στη Λευκή Βίβλο του οργανισμού (*βλ Παράρτημα 4*) για τις μεταφορές, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτή την κατηγορία πλοίων δεδομένης της φύσης των ταξιδιών που πραγματοποιούν και του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν. Αποτελούν και αυτά στόχο όπως και τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Επομένως, επιβάλλεται η πρόσβαση στα πλοία αυτά να υπόκειται σε ενισχυμένους ελέγχους. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να αφορούν συγκεκριμένα, στα άτομα, στα αγαθά αλλά και στη διαδικασία ανεφοδιασμού του πλοίου. Αξίζει να αναφερθούν για παράδειγμα οι διατάξεις που εφαρμόζονται για την επιβίβαση των επιβατών στα κρουαζιερόπλοια στον λιμένα της Γένοβας, οι οποίες είναι εμπνευσμένες από τα μέτρα που εφαρμόζονται στις αερομεταφορές.

Τέλος, πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για την αντιμετώπιση των κακόβουλων ενεργειών που ενδέχεται να εκδηλωθούν κατά κρουαζιερόπλοιων ενώ αυτά πλέουν στα ανοιχτά. Ορισμένα κράτη μέλη είναι ήδη καλά προετοιμασμένα για τέτοιο ενδεχόμενο. Καλό θα ήταν η τεχνογνωσία που έχουν αναπτύξει να εφαρμοστεί σε ολόκληρο το κόσμο.

1.5 Η ασφάλεια των λιμένων

Η εμβέλεια των εργασιών του ΔΝΟ για την ασφάλεια στη θάλασσα περιορίζεται στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις και ειδικότερα στη διασύνδεση πλοίου / λιμένα. Πέρα από τη διασύνδεση αυτή, ο λιμένας αποτελεί έναν χώρο όπου διασταυρώνονται άτομα και εμπορεύματα προερχόμενα είτε από τη θάλασσα είτε από την ενδοχώρα.

Στον χώρο αυτό συγκεντρώνεται επίσης μεγάλος αριθμός εργαζομένων, με τελείως διαφορετικές επαγγελματικές δραστηριότητες οι οποίες είναι όμως απολύτως απαραίτητες για την εύρυθμη διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών.

Συνεπώς, δεν πρέπει να γίνουν αυστηρές και εντέλει εικονικές κατηγοριοποιήσεις, αλλά πρέπει να γενικευθούν ορισμένες καλές πρακτικές σε θέματα ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη ταυτόχρονα την ουσιαστική ανάλυση

κινδύνων, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, τη κίνηση και τη δραστηριότητα κάθε λιμένα.

Ως προς αυτό, μπορούν να διαμορφωθούν στο εξής κάποια σταθερά σημεία αναφοράς. Κατά την άφιξη τους στους λιμένες με διάφορα μέσα μεταφοράς, πρέπει να μελετηθούν και να διαχωριστούν οι ροές εμπορευμάτων, επιβατών και εργαζομένων στους λιμένες, ώστε να διευκολύνεται τόσο η κινητικότητα τους όσο και η διεξαγωγή των κατάλληλων ελέγχων ασφαλείας. Πρέπει να καθοριστούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, βάσει αυστηρών ρυθμίσεων, ανάλογα με την ευαισθησία ή την επικινδυνότητα των εγκαταστάσεων αυτών (για παράδειγμα, χώροι επιβίβασης, ζώνες αποθήκευσης ευαίσθητων ή επικίνδυνων προϊόντων).

Ορθολογικοί θα πρέπει να είναι και οι έλεγχοι που θα διεξάγονται στην είσοδο της λιμενικής περιοχής, κυρίως όσον αφορά στα εμπορεύματα. Η ύπαρξη πολλών αρμόδιων αρχών περιπλέκει τις διαδικασίες, καθυστερεί τη ροή της κυκλοφορίας και προκαλεί σφάλματα και παραλείψεις, κυρίως σε θέματα ελέγχων ασφαλείας.

Για τον έλεγχο των εμπορευμάτων, τα τελωνεία αποτελούν την αρμόδια αρχή που είναι σε θέση να εκτελεί τους ελέγχους αυτούς και στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους να συντονίζουν τους ελέγχους που επιμελούνται άλλες εθνικές αρχές. Ο ΔΝΟ τάσσεται υπέρ της θέσπισης ενός συστήματος ενιαίας πολιτικής που θα εκπροσωπεί όλες τις εμπλεκόμενες αρχές που θα πραγματοποιούν όλους τους ελέγχους. Αφού έχει διενεργηθεί έλεγχος, επιβάτες και εμπορεύματα θα πρέπει να θεωρούνται ως ασφαλή και κατάλληλα για επιβίβαση ή φόρτωση αντίστοιχα.

Άλλωστε, η μεγαλύτερη ανταλλαγή ορθών πρακτικών πρέπει να επιδιωχθεί μεταξύ των λιμένων. Παράδειγμα μπορεί να αποτελέσει η ομάδα επαφής τελωνείων RALPH. Η ομάδα αυτή απαρτίζεται από ανώτατους τελωνειακούς αξιωματούχους από τους μεγαλύτερους λιμένες της Βορείου Ευρώπης, οι οποίοι συναντώνται τακτικά για να καθορίζουν μέτρα με σκοπό την ίση μεταχείριση στους τελωνειακούς ελέγχους. Παρόμοια ομάδα, η ODYSUD, υπάρχει μεταξύ των λιμένων της Νοτίου Ευρώπης.

Τέλος, όσον αφορά στους ναυτικούς, εκτιμάτε ότι οι υπό εξέλιξη εργασίες στους κόλπους της ΔΟΕ, έχουν ως στόχο τον εφοδιασμό των ναυτικών με ασφαλείς ταυτότητες, που θα συμβάλουν θετικά τόσο στην ασφάλεια όσο και στη βελτίωση των όρων ζωής και εργασίας των εν λόγω εργαζομένων.

2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΙΔΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές έχει ήδη αρχίσει να γίνεται αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο, όπως αποδεικνύεται από την πρόσφατη αύξηση των συναφών εργασιών και πρωτοβουλιών τόσο στους κόλπους διεθνών οργανισμών και φορέων όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

Παρακάτω θα αναφέρουμε τους κυριότερους διεθνείς οργανισμούς και φορείς που ασχολούνται με το θέμα της ασφάλειας.

2.1 Στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)

Τρομοκρατία και Ναυτιλία, το παρελθόν και η αφορμή για νομοθετικές αλλαγές

Η ιστορία της ναυτιλίας είναι γεμάτη από επιθέσεις ενάντια σε πλοία. Κατά τις δεκαετίες του '70 και του '80 ο αριθμός των επιθέσεων σε εμπορικά πλοία αυξήθηκε ανησυχητικά, ιδιαίτερα μετά το επεισόδιο με το κρουαζιερόπλοιο "Achille Lauro", τον Οκτώβριο του 1985, όταν κατελήφθη στην Αίγυπτο από πάνοπλους Παλαιστίνιους που ζητούσαν από το Ισραηλινό κράτος να απελευθερώσει κρατούμενους συμπατριώτες τους και είχε ως αποτέλεσμα να χάσει τη ζωή του ένας Αμερικανός τουρίστας, η αντιμετώπιση του προβλήματος έγινε επιτακτική.



Σύμφωνα με το περιστατικό στο Achille Lauro (1985), ο ΔΝΟ ενέκρινε ψήφισμα και δύο εγκυκλίους συστήνοντας τα μέτρα για να αποτρέψει τις παράνομες πράξεις ενάντια στην ασφάλεια και την προστασία των επιβατηγών πλοίων.

Το 1988 ο IMO υιοθέτησε τη συνθήκη για το Suppression Unlawful Acts ενάντια στο Safety Maritime Navigation, και το πρωτόκολλο για το Suppression Unlawful Acts ενάντια στα Safety Fixed Platforms Located στο Continental Shelf (SUA Convention και Protocol). Τα ανωτέρω όργανα τέθηκαν σε ισχύ στις 1.1.1992 (67 συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πήραν μέρος).

Η προπαρασκευαστική εργασία που οδήγησε στην υιοθέτηση αυτών των συνθηκών πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα με αυτήν που οδήγησε στην υιοθέτηση του πρωτόκολλου για το Suppression Unlawful Acts Violence στους αερολιμένες Serving

International Civil Aviation, συμπληρωματικό στη σύμβαση για το Suppression Unlawful Acts ενάντια στο Safety Civil Aviation, το 1971.

Επιπλέον, ο ΔΝΟ δημιούργησε μια ομάδα αλληλογραφίας για να εξετάσει την αναθεώρηση του SUA Convention και Protocol προκειμένου να διευκολυνθεί η διεθνής συνεργασία, ως μέσο καταπολέμησης των παράνομων πράξεων, συμπεριλαμβανομένων και των τρομοκρατικών επιθέσεων.

Ο ΔΝΟ ξεκίνησε τη δραστηριότητα του στον τομέα της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών μέσω της Maritime Safety Committee και μέχρι τώρα έχει εκδώσει διάφορα κείμενα, πάντα όμως με τη μορφή συστάσεων και οδηγιών. Για να δει κανείς την πραγματική διάσταση του προβλήματος αρκεί να ρίξει μια ματιά στα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει ο ΔΝΟ σχετικά με τις επιθέσεις σε πλοία που αναφέρονται κάθε μήνα. Για παράδειγμα αναφέρουμε πως μέσα στον Δεκέμβριο του 2002 αναφέρθηκαν 28 περιπτώσεις, ενώ ο συνολικός αριθμός των περιπτώσεων που έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα στον ΔΝΟ φτάνει τις 2933.

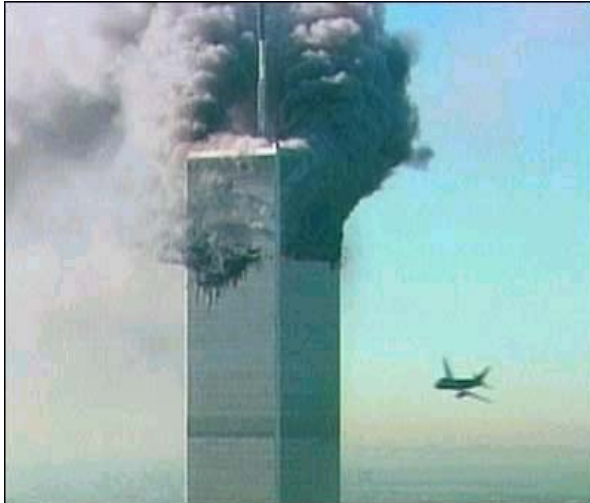
Η περαιτέρω ανάλυση των στοιχείων δείχνει επίσης ότι πολλές επιθέσεις δεν έχουν ως κίνητρο μονάχα το οικονομικό όφελος αλλά υποκινούνται από πολιτικούς και θρησκευτικούς λόγους.

Τα τελευταία μεγάλα γεγονότα που προκάλεσαν τις επικείμενες αλλαγές είναι τα εξής:

- Η επίθεση κατά του USS COLE⁹, τον Οκτώβριο του 2000, στην Υεμένη.



- Η επίθεση κατά των δίδυμων πύργων, τον Σεπτέμβριο του 2001, στην Νέα Υόρκη



- Η επίθεση κατά του Γαλλικού δεξαμενόπλοιου Limburg, τον Οκτώβριο του 2002, λίγο έξω από την Υεμένη



Μετά από τις επιθέσεις τις 11 Σεπτεμβρίου ο ΔΝΟ επιδίωξε να επαναξιολογήσει επείγοντως την κατάσταση των διεθνών κανονισμών που εξετάζουν την ασφάλεια. Κάτω από τη συνεχή υποκίνηση και πίεση των ΗΠΑ, ο ΔΝΟ πραγματοποίησε τις ειδικές συνεδριάσεις ενός Intersessional Working Group του Maritime Safety Committee στις 11-15 Φεβρουαρίου 2002, 15-24 Μαΐου 2002 και 9-13 Σεπτεμβρίου 2002.

Οι εργασίες αυτές ολοκληρώθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου 2002, στο πλαίσιο της διπλωματικής διάσκεψης του ΔΝΟ, με την έγκριση της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS και ενός νέου διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security).

Ουσιαστικά, η σύμβαση SOLAS αφορούσε μέχρι τότε ζητήματα συναφή με την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Η τροποποίηση της και ο κώδικας ISPS λαμβάνουν υπόψη τους τη συναφή με αυτή καθ' αυτή τη ναυσιπλοΐα και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

2.2 Στους κόλπους της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ΔΟΕ (ILO)

Οι ναυτικοί συμμετέχουν άμεσα στο διεθνές εμπόριο εμπορευμάτων συμπεριλαμβανομένων και των επικίνδυνων υλών και υλικών καθώς και στη μεταφορά επιβατών και έχουν πρόσβαση σε όλα τα σημεία των λιμένων, ακόμη και σε εκείνα όπου η πρόσβαση είναι περιορισμένη. Λόγω της ιδιαιτερότητας της εργασίας των ναυτικών, η ΔΟΕ έχει εγκρίνει ένα ευρύ φάσμα συμβάσεων και συστάσεων που ισχύουν ειδικά για τους ναυτικούς.

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

Ωστόσο και πιο συγκεκριμένα, τον Μάρτιο του 2002, υποβλήθηκε στην ημερήσια διάταξη της 91ης συνόδου της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας τον Ιούνιο του 2002, επείγουσα ερώτηση σχετικά με την εφαρμογή ενός πιο ασφαλούς

συστήματος εξακρίβωσης της ταυτότητας των ναυτικών, εν όψει της αναθεώρησης της σύμβασης Αριθ. 108 για τις ταυτότητες των ναυτικών, που ισχύει από το 1958.

Ένα από τα θέματα που κρίθηκαν σημαντικά στο πλαίσιο των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, είναι εξάλλου η εξακρίβωση της ταυτότητας των ναυτικών, θέμα το οποίο εμπίπτει στην αρμοδιότητα της ΔΟΕ.

Κάθε ναυτικός θα πρέπει να φέρει ένα έγγραφο το οποίο να καθιστά δυνατή τη θετική και επαληθεύσιμη εξακρίβωση της ταυτότητας του, θετική διότι θα προσδιορίζει ότι το άτομο που έχει στην κατοχή του το εν λόγω έγγραφο είναι όντως αυτό για το οποίο εκδόθηκε το έγγραφο και επαληθεύσιμη διότι θα είναι δυνατός ο έλεγχος της αυθεντικότητας του εγγράφου ως προς την προέλευση του.

2.3 Στους κόλπους της Παγκόσμιας Οργάνωσης Τελωνείων - ΠΟΤ (WCO)

Το Συμβούλιο της ΠΟΤ ενέκρινε τον Ιούνιο του 2002 ψήφισμα για την ασφάλεια και τη διευκόλυνση των συναλλαγών στο πλαίσιο της διεθνούς αλυσίδας εφοδιαστικής υποστήριξης. Στους κόλπους της γενικής γραμματείας του Συμβουλίου της ΠΟΤ συστάθηκε ομάδα δράσης γύρω από πέντε πρωτεύοντα θέματα προκειμένου να καθορίσει τα συναφή μέτρα εφαρμογής με απώτερο σκοπό την προστασία του διεθνούς εμπορίου από τρομοκρατικές επιθέσεις και της τροφοδοσίας κατά της παράνομης μεταφοράς όπλων μαζικής καταστροφής για τρομοκρατικούς σκοπούς.

Από τις εργασίες αυτές αναμένονται τα εξής αποτελέσματα :

- Η επεξεργασία ενός εργαλείου αξιολόγησης των αναγκών το οποίο θα βοηθήσει τις τελωνειακές αρχές να διαμορφώσουν συστήματα ασφαλείας της αλυσίδας τροφοδοσίας των μεταφορών,
- Η πρόσβαση των τελωνειακών αρχών σε βάση δεδομένων της ΠΟΤ για τους τεχνικούς ελέγχους και τα μηχανήματα εντοπισμού,
- Η αναθεώρηση της σύμβασης του 1972 της ΠΟΤ για τα εμπορευματοκιβώτια.

Πιο συγκεκριμένα, μέχρι τον Δεκέμβριο του 2003, όσον αφορά την προαναφερθείσα ομάδα δράσης, πραγματοποιήθηκε :

- ◆ Η αναθεώρηση του Προτύπου δεδομένων της ΠΟΤ, προκειμένου να συμπεριληφθούν σε αυτό τα κύρια στοιχεία που θα βοηθήσουν τα τελωνεία να εντοπίζουν τα φορτία υψηλού κινδύνου,
- ◆ Η θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών που θα δώσουν στα μέλη της ΠΟΤ τη δυνατότητα να εγκρίνουν μια νομική βάση για τη συλλογή, τη διαβίβαση και την ανταλλαγή τελωνειακών δεδομένων με ταυτόχρονη προστασία αυτών,
- ◆ Η επεξεργασία κατευθυντήριων γραμμών που θα ενισχύσουν και θα προάγουν τη συνεργασία μεταξύ των τελωνείων και των εταιρειών με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας της αλυσίδας τροφοδοσίας και την εύρυθμη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου.

2.4 Στους κόλπους της ομάδας των 8

Η διάσκεψη κορυφής του ΚΑΝΑΝΑΣΚΙΣ (26 και 27 Ιουνίου 2002) εξέτασε το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα τόσο γενικά όσο και ειδικά, όσον αφορά συγκεκριμένα τα εμπορευματοκιβώτια.

Έτσι, τα μέλη της ομάδας των 8 κατέληξαν σε ορισμένες συνεργατικές δράσεις με στόχο την ενίσχυση της ασφάλειας στις μεταφορές και ταυτόχρονα τη διευκόλυνση του εμπορίου.

Η ομάδα των 8 θα υλοποιήσει τις ακόλουθες δράσεις :

- Ασφάλεια στη θάλασσα
Υποστήριξη και συνεργασία, στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), της τροποποίησης της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS) προκειμένου :
- να επισπευσθεί η εγκατάσταση συστημάτων αυτόματου εντοπισμού (AIS) σε ορισμένα πλοία με τελική προθεσμία τον Δεκέμβριο του 2004.
- να καταστεί υποχρεωτική η ύπαρξη σχεδίων ασφαλείας και η παρουσία υπευθύνων ασφαλείας στα πλοία μέχρι τον Ιούλιο του 2004.

- να καταστούν υποχρεωτικές, μέχρι τον Ιούλιο του 2004, η επεξεργασία σχεδίων ασφαλείας και η εκπόνηση αξιολογήσεων ασφαλείας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις των λιμένων που χρησιμοποιούν τα πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια.
- Ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων.
- Ταχεία επεξεργασία και υλοποίηση, σε συμφωνία και σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς, ενός συστήματος ενισχυμένης ασφάλειας για τα εμπορευματοκιβώτια σε παγκόσμια κλίμακα με στόχο τον εντοπισμό και τον έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου και τη διασφάλιση της ακεραιότητας τους καθ ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς τους.
- Ανάπτυξη, σε συνεργασία με τις ενδιαφερόμενες χώρες που δεν είναι μέλη της ομάδας των 8, πειραματικών έργων με στόχο την ανάπτυξη ενός προτύπου ολοκληρωμένου συστήματος ασφαλείας για τα εμπορευματοκιβώτια.
- Ταχεία εφαρμογή, μέχρι το 2005 αν είναι δυνατό, κοινών προδιαγραφών για τις ηλεκτρονικές τελωνειακές δηλώσεις και δραστηριοποίηση στους κόλπους της Παγκόσμιας Οργάνωσης Τελωνείων (ΠΟΤ) προκειμένου να εφαρμόσουν τις ίδιες κοινές προδιαγραφές και οι χώρες μη μέλη της ομάδας των 8.
- Ταχεία έναρξη εργασιών, στους κόλπους της ομάδας των 8 και της ΠΟΤ, με στόχο την εκ των προτέρων τροφοδότηση δια της ηλεκτρονικής οδού της αλυσίδας εφοδιασμού με πληροφορίες για τα εμπορευματοκιβώτια, που θα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τις θέσεις και τους όρους μεταφοράς τους και τούτο, όσο το δυνατό νωρίτερα.

Τέλος, τα μέλη της ομάδας των 8 συμφώνησαν να επεξεργαστούν, στους κόλπους των Ηνωμένων Εθνών και άλλων αρμόδιων διεθνών οργανισμών, ένα αποτελεσματικό και αναλογικό σύστημα ασφαλείας για τις χερσαίες μεταφορές και τη

μεταφορά επικίνδυνων υλικών που συνιστούν ενδεχομένως σοβαρή απειλή για την ασφάλεια.

Η πρόοδος των εργασιών θα αποτελεί αντικείμενο εξαμηνιαίας αξιολόγησης και συζήτησης από την ομάδα των 8.

2.5 Τα μέτρα ασφαλείας των ΗΠΑ

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής¹⁰ προχώρησαν στη λήψη μονομερών μέτρων προστασίας, χωρίς να περιμένουν πάντοτε την έκβαση συναφών διαπραγματεύσεων στους κόλπους των διεθνών οργανισμών. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η ασφάλεια θεωρείται ως «εσωτερικό θέμα». Ένας ειδικός ασφάλειας επί των ναυτιλιακών θεμάτων ανέφερε: "Η ναυτιλία είναι η μη προστατευμένη κοιλιά της Αμερικής." Τη ίδια αντίληψη έχει και η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή (USCG) μέσω του εκπροσωπού της, ο οποίος ανέφερε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό: "Πρέπει να αλλάξουμε την υπάρχουσα θαλάσσια ασφάλεια. Αυτό που ζήσαμε στις 11 Σεπτεμβρίου ήταν νέοι αεροπειρατές που μετατρέπουν σε όπλα μαζικής καταστροφής εμπορικές πτήσεις γεμάτες ανθρώπινες ζωές. Πρέπει να μεταφράσουμε την σκέψη και να αναγνωρίσουμε την ευπάθεια του θαλάσσιου περιβάλλοντος μας." (πηγή HSA)

Οι κοινοβουλευτικές εργασίες οδήγησαν στην ανάληψη διαφόρων πρωτοβουλιών. Το Κογκρέσο ενέκρινε συγκεκριμένα στις 14 Νοεμβρίου 2002, την Maritime Security Act of 2002¹¹. Όταν τεθεί πλήρως σε ισχύ, το μέτρο αυτό θα επιβάλει ευρείες απαιτήσεις ασφαλείας στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες στηρίζονται σε μεγάλο ποσοστό στη ναυτιλία. Στην εισαγωγή σχεδόν 50% των 19,5 εκατομμύριο βαρελιών του πετρελαίου που καταναλώνουν κάθε ημέρα και για να φέρουν σχεδόν όλους τους 90 εκατομμύρια τόνους του σιταριού που εξάγουν κάθε έτος. Από τις 11 Σεπτεμβρίου, η USCG έχει αυξήσει τις περιπόλους σε κρίσιμης εθνικής υποδομής εγκαταστάσεις, όπως οι λιμένες, τα τερματικά πετρελαίου και οι παράκτιοι σταθμοί πυρηνικής ενέργειας. Στις 10 Σεπτεμβρίου, μία ημέρα πριν από τις τρομοκρατικές επιθέσεις στην πόλη της Νέας Υόρκης και στο Πεντάγωνο, η US Coast Guard ξόδευε 1% του λειτουργούντος προϋπολογισμού της στη θαλάσσια και στην ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Σήμερα, ξοδεύει 57%. Αυτό και αν είναι θεμελιώδης αλλαγή.

Επιπλέον, η δημιουργία ενός μεγάλου υπουργείου εσωτερικής ασφάλειας του Department of Homeland Security¹² (βλ Παράρτημα 5) από την 1η Μαρτίου 2003, το οποίο συνενώνει και ενσωματώνει καλύτερα, περισσότερους από είκοσι κυβερνητικούς οργανισμούς αρμόδιους για τον τομέα αυτό, παρέχει ακόμη περισσότερες αρμοδιότητες στις διάφορες διοικητικές αρχές που είναι αρμόδιες επί του παρόντος για τα ζητήματα ασφαλείας.

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

Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων.

Μετά τα μέσα του 2002, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ανέπτυξαν την Container Security Initiative¹³ (CSI), που πρόκειται να εφαρμοστεί σε πρώτη φάση σε 20 Ευρωπαϊκούς και Ασιατικούς λιμένες, 7 από τους οποίους διεξάγεται κατά κύριο λόγο το θαλάσσιο εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Η πρωτοβουλία αυτή, που θα εφαρμοστεί με την υποστήριξη των μονάδων τελωνειακών παρατηρητών και διαρθρώνεται γύρω από :

- τη θέσπιση κριτηρίων ασφαλείας που θα διευκολύνουν τον εντοπισμό των εμπορευματοκιβωτίων υψηλού κινδύνου,
- τον προκαταρκτικό ενδελεχή έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων πριν από την άφιξη τους στους λιμένες των Ηνωμένων Πολιτειών,
- τη χρήση τεχνολογικών μέσων για τη διενέργεια ενδελεχούς ηλεκτρονικού ελέγχου στα εμπορευματοκιβώτια υψηλού κινδύνου,
- τη χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων ασφαλείας που θα διευκολύνουν την έξυπνη παρακολούθηση τους.

Κάθε πλοίο μεταφέροντας φορτίο που προορίζεται για τις Ηνωμένες Πολιτείες θα επιθεωρείται από το προσωπικό της ακτοφυλακής τουλάχιστον 200 μίλια μακριά από Αμερικανική ακτή, σύμφωνα με το "Port Protection Act του 2003" που ψηφίστηκε στις 27 Φεβρουαρίου στην Αμερικανική Γερουσία.

Οι επιθεωρητές θα πρέπει να ελέγξουν εκείνα τα εμπορευματοκιβώτια ή φορτία εν πλω που δεν έχουν ελεχθεί και ότι το υπόλοιπο του πλοίου (που περιλαμβάνει το φορτίο) δεν περιέχει χημικά, βιολογικά, ή πυρηνικά όπλα. Επίσης

υποβάλλονται σε δοκιμή ακτινοβολίας δηλαδή η US Coast Guard εξετάζει ήδη τα πλοία που πλησιάζουν ή που εισέρχονται στους Αμερικάνικους λιμένες για επίπεδα ακτινοβολίας σε τυχαία βάση. Τα εμπορευματοκιβώτια επιθεωρούνται σπάνια στο ταξίδι τους και παρέχουν την εύκολη κάλυψη για τους λαθρεμπόρους για να μεταφέρουν ναρκωτικά, όπλα και ανθρώπους. Οι εμπειρογνώμονες λένε ότι μόνο το 2% των εμπορευματοκιβωτίων που μπαίνουν στις ΗΠΑ επιθεωρούνται. Η αδυναμία της όλης υπόθεσης εμφανίζεται κυρίως στις Αμερικάνικες υπηρεσίες δίωξης ναρκωτικών, όπου οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι περίπου 90% των αποστολών κοκαΐνης στις ΗΠΑ δεν ανιχνεύονται. Η US Coast Guard έπιασε 138.393 κιλά κοκαΐνης το έτος 2002. (πηγή CIA)

Επιπλέον, αυτό θα κατευθύνει το Secretary Homeland Security για να εξασφαλίσει ότι Αμερικάνοι επιθεωρητές θα επιθεωρούν και θα ελέγχουν κάθε εμπορευματοκιβώτιο και φορτίο που προορίζεται για τις Ηνωμένες Πολιτείες και θα ελέγχουν το περιεχόμενο του σε έναν ξένο λιμένα προτού να φορτωθεί σε ένα πλοίο ή σε ένα αεροπλάνο, αρχίζοντας από την 1η Ιανουαρίου του 2005.

Η είσοδος μέσα σε Αμερικάνικα χωρικά ύδατα θα απαγορεύεται σε ένα πλοίο που δεν έχει επιθεωρηθεί ή που φέρνει εμπορευματοκιβώτια ή φορτία που δεν έχουν επιθεωρηθεί και δεν έχουν ελεγχθεί.

Οι Αμερικανικές τελωνειακές αρχές κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν τη συνεργασία των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, καθώς και των περισσότερων Ασιατικών χωρών, όσον αφορά στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία.

Στην CSI συμμετέχουν επίσης και άλλοι λιμένες. Δυστυχώς, οι διατάξεις αυτές συντάχθηκαν και εφαρμόστηκαν εν αγνοία πολλών χωρών και χωρίς τη συνεννόηση με τους διεθνείς οργανισμούς, οι οποίοι αναγκάστηκαν να αντιδράσουν αλλά όπως συμβαίνει πάντα στα «όμορφα παραμύθια» στο τέλος υποχώρησαν.

Ο κανόνας της λεγόμενης «εικοσιτετράωρης προειδοποίησης».

Τον Αύγουστο του 2002, οι Αμερικανικές τελωνειακές αρχές έκαναν γνωστή την πρόθεσή τους να τροποποιήσουν τον τελωνειακό τους κώδικα, ώστε οι εταιρείες μεταφοράς δια θαλάσσης να υποχρεούνται να τους κοινοποιούν τη δήλωση φόρτωσης 24 ώρες νωρίτερα προτού πραγματοποιηθεί η φόρτωση των πλοίων με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Οι Αμερικανικές τελωνειακές αρχές χρειάζονται τις πληροφορίες αυτές προκειμένου να μπορούν να αξιολογούν τον κίνδυνο τρομοκρατικής ενέργειας που κρύβουν ενδεχομένως τα εμπορευματοκιβώτια με προορισμό τις ΗΠΑ. Ο νέος αυτός κανόνας τέθηκε σε ισχύ στις 2 Δεκεμβρίου 2002 και άρχισε να εφαρμόζεται από τις 2 Φεβρουαρίου 2003. Τα Αμερικάνικα τελωνεία έχουν αρχίσει να εκδίδουν ήδη μηνύματα που περιέχουν την έκφραση "Do Not Load" για συσκευασμένο φορτίο με άκυρες ή ελλιπείς περιγραφές και στοιχεία του φορτίου. Επιπλέον, διάφορες οικονομικές ποινικές ρήτρες εφαρμόζονται για την μη τήρηση.

Το US Customs Department αναφέρει ότι έχει αναθεωρήσει περισσότερους από 2,5 εκατομμύρια φορτωτικές την περίοδο μεταξύ του Φεβρουαρίου του 2003 και του Απριλίου του ίδιου χρόνου. Εν τω μεταξύ αμφισβητήθηκαν περίπου 250 εμπορευματοκιβώτια λόγω των ανεπαρκών περιγραφών και ελλείψεων στοιχείων του φορτίου. (πηγή CIA)

Ο κύριος στόχος των ελέγχων αυτών είναι να επιτευχθεί μια πλήρης συμμόρφωση γρήγορα και αποτελεσματικά διατηρώντας ταυτόχρονα υψηλό το ποσοστό της εμπορικής συμμόρφωσης.

Η πρόταση κανονισμού για την κατάργηση των θεωρήσεων Visas που εκδίδονται με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων.

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

Τα πληρώματα των πλοίων επίσης αποτελούν πιθανή τρομοκρατική απειλή. Οι Φιλιππίνες, που είναι η έδρα της στρατευμένης ομάδας Abu Sayyaf, είναι ο μεγαλύτερος παγκόσμιος προμηθευτής πληρωμάτων, ενώ η Ινδονησία που είναι έδρα σε πολυάριθμες μουσουλμανικές ομάδες είναι ο δεύτερος παγκόσμιος προμηθευτής πληρωμάτων. Άρα καταλαβαίνουμε όλοι την απειλή που μπορεί να υπάρχει από τα πληρώματα των πλοίων.

Μέχρι σήμερα, η διάταξη για την έκδοση των θεωρήσεων με βάση τους καταλόγους των πληρωμάτων φαινόταν αποδεκτή ως πρακτική και από τις δύο

πλευρές, ακόμη και εάν οι ΗΠΑ αντιπροσωπεύουν μια από τις λίγες κύριες χώρες που απαιτούν θεωρήσεις για τα μέλη πληρώματος.

Αριθμός αναγνώρισης της ναυτιλιακής εταιρείας.

Οι πρόσφατες συζητήσεις στον ΔΝΟ έχουν εγκρίνει σε γενικές γραμμές την εισαγωγή ενός αριθμού αναγνώρισης για τις εταιρείες πλοιοκτησίας και διαχείρισης των πλοίων, σε μια προσπάθεια ώθησης για την εκστρατεία μεγαλύτερης διαφάνειας στη ναυπηγική βιομηχανία. Ο νέος αριθμός θα είναι παρόμοιος με τον υπάρχοντα αριθμό που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των πλοίων, θα χρησιμοποιηθεί παγκοσμίως και θα γίνει υποχρεωτικός μέσω τροποποίησης στη σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS).

Η χρήση του αριθμού αναγνώρισης αναμένεται να έχει τόσο οφέλη ασφάλειας όσο και προστασίας.

Προτεραιότητα θα δοθεί στο συνυπολογισμό του νέου αριθμού αναγνώρισης στα πιστοποιητικά του International Safety Management (ISM) κώδικα, στο πιστοποιητικό της συμμόρφωσης της εταιρείας καθώς και για τα διοικητικά πιστοποιητικά ασφάλειας που εκδίδονται για κάθε πλοίο που χρησιμοποιείται από την εταιρεία. Σε περιπτώσεις όπου διάφορες εταιρείες πρέπει να προσδιοριστούν με το ίδιο πλοίο, κατόπιν διάφοροι αριθμοί θα διατεθούν.

Ο αριθμός αναγνώρισης θα απαιτεί επίσης να περιληφθεί στα πιστοποιητικά ασφάλειας των πλοίων και στα CSR.

Ο αριθμός αναγνώρισης κωδικοποίησης της εταιρείας αναμένεται να αναπτυχθεί και να ρυθμιστεί με μηδαμινό κόστος στη ναυτιλιακή βιομηχανία σε συνεργασία με τις κλάσεις.

Ο Αντι τρομοκρατικός νόμος.

Μια νέα διάταξη, το Bio-Terrorism Act εγκεκριμένο από το Αμερικάνικο Κογκρέσσο το 2003, θα εφαρμοστεί ως νόμος, δεδομένου ότι οι υφιστάμενοι νόμοι δεν καλύπτουν την τροφική αλυσίδα. Ο νόμος αυτός, έχει ως σκοπό να θέσει σε ισχύ μια γρήγορη και άμεση απάντηση σε οποιοσδήποτε τρομοκρατικές απειλές ενάντια στις Ηνωμένες Πολιτείες. Οι νέες αυτές απαιτήσεις θα το καταστήσουν υποχρεωτικό για όλους τους παγκόσμιους εξαγωγείς τροφίμων στις ΗΠΑ να καταχωρηθούν

σύμφωνα με το Food και το Drug Administration πριν από τον Δεκέμβριο του 2003, όταν θα τεθεί ο νόμος σε ισχύ. Εάν ο εξαγωγέας δεν εγγράφεται, τα εμπορευματοκιβώτια του δεν θα επιτραπούν να εισέρχονται στις ΗΠΑ.

Το Food και το Drug Administration θα έχει ένα δίκτυο ηλεκτρονικών υπολογιστών που θα επιτρέπει την απευθείας σύνδεση και εγγραφή των πληροφοριών ναυτιλίας. Οι ξένες επιχειρήσεις που θα απαιτούν την εγγραφή τους θα πρέπει να υποδείξουν έναν Αμερικάνο πράκτορα στον κατάλογο εξ ονόματος τους. Η απαίτηση ισχύει για όλους τους διεθνείς εξαγωγείς τροφίμων και θα ισχύσει για οτιδήποτε καλύπτει οποιαδήποτε μορφή τροφίμων ή ποτού. Κάτω από το νόμο ένα Notice of Importation πρέπει να υποβληθεί για όλα τα εισαγόμενα τρόφιμα, που προορίζονται είτε για ανθρώπους είτε για ζώα, συμπεριλαμβανομένων των καταστημάτων franchise, ανεξάρτητα από αν αυτά είναι ή όχι προϊόντα που προορίζονται για κατανάλωση στις ΗΠΑ. Πρέπει επίσης να καλύψουν τις προγενέστερες απαιτήσεις ανακοίνωσης άφιξης που δεν πρέπει να είναι περισσότερο από πέντε ημέρες.

Σύγκριση μεταξύ του International Ship & Port Facility (ISPS) κώδικα και του Maritime Transportation Security Act (MTSA)

βλ Παράρτημα 6

2.6 Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν ένα νευραλγικό τομέα στις σύγχρονες οικονομίες. Τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταφέρουν πάνω από τα δυο τρίτα (70%) του συνολικού εμπορίου που διεξάγεται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Κάθε χρόνο περίπου δυο εκατομμύρια τόνοι από διαφορετικά προϊόντα περνούν από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι υπηρεσίες των επιβατηγών πλοίων είναι απαραίτητες για την αρμονική λειτουργία των νησιών και των παράκτιων χωρών. Επιπλέον, η οικονομία μας εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τις εισαγωγές πετρελαίου, γι' αυτό και το 90% του συνολικού εμπορίου πετρελαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιείται δια θαλάσσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁴ έχει επανειλημμένα τονίσει ότι θέλει να προαγάγει ένα ασφαλές, σταθερό και ανταγωνιστικό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών σε Ευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι προτεραιότητες της κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχουν επικεντρωθεί στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και το άνοιγμα των διεθνών αγορών. Ενώ υπάρχει σημαντική πρόοδος στο άνοιγμα νέων αγορών και την παροχή πολλαπλών επιλογών ναυτιλιακών υπηρεσιών στους καταναλωτές, απαιτούνται περαιτέρω ενέργειες σε κάθε έναν από τους παρακάτω νευραλγικούς τομείς:

Επιπλέον, έχει δημιουργηθεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας με στόχο τη βελτιστοποίηση του συντονισμού των μέτρων που παίρνουν τα μέλη της ΕΕ για την εξασφάλιση της εφαρμογής της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και τη βελτίωση της.

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

Ωστόσο, οι τρομοκρατικές επιθέσεις και οι επιπτώσεις σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν αυξήσει δραματικά τις ανησυχίες του Ευρωπαϊκού κόσμου. Η τρομοκρατία φέρει καίρια πλήγματα στις συνθήκες της αγοράς, τη διαθεσιμότητα, την τιμή της ασφαλιστικής κάλυψης και τέλος την αποδοτικότητα και το κόστος των λιμανιών σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Η σωστή κατεύθυνση για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας είναι η υπογραφή πολυμερών συμφωνιών οι οποίες θα είναι αποδεκτές και θα υποστηρίζονται από τη διεθνή κοινότητα.

Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετείχε ενεργά στην προετοιμασία της Διπλωματικής Διάσκεψης του ΔΝΟ που έλαβε χώρα τον Δεκέμβριο του 2002, συντονίζοντας τις θέσεις των 15 χωρών μελών της ΕΕ. Η σταθερή προσέγγιση στο ζήτημα αυτό έχει σαν στρατηγική την ανάπτυξη του νομοθετικού

πλαίσιου των διεθνών οργανισμών για την ασφάλεια στη θάλασσα, το οποίο θα εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο από τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ανάγκη από την εξεύρεση καθολικών λύσεων στα περί ασφάλειας θέματα μέσα σε ένα παγκόσμιο οικονομικό πλαίσιο. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή ενθαρρύνει και υποστηρίζει όλες τις διεθνείς πρωτοβουλίες που αναμένεται να έχουν όμως απτά και άμεσα αποτελέσματα.

Επομένως, πρέπει να συνεχιστεί ο διάλογος στους κόλπους του ΔΝΟ, όπως και στους κόλπους άλλων διεθνών οργανισμών ομάδες των 8, ΔΟΕ, ΠΟΤ, καθώς και με τους εταίρους που έχουν τις ίδιες ανησυχίες. Για τον σκοπό αυτό η Επιτροπή επιλέγει μια πολυτομεακή προσέγγιση (μεταφορές, τελωνεία, μετανάστευση, εμπόριο, διεθνής πολιτική) τόσο κατά τις συναντήσεις με τους διεθνείς εταίρους, μεταξύ αυτών και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όσο και κατά τον απαραίτητο συντονισμό με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των συναφών με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασιών, στους κόλπους των διεθνών οργανισμών (ΔΝΟ, ΔΟΕ, ΠΟΤ). Μάλιστα, η Επιτροπή συνέβαλε σημαντικά στον συντονισμό των θέσεων των κρατών μελών στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Τα κράτη μέλη απάντησαν θετικά σε αυτήν την πρωτοβουλία υποβάλλοντας πολλές προτάσεις συνοδευόμενες από κείμενα, στόχος των οποίων ήταν η διαμόρφωση διατάξεων για την ασφάλεια στη θάλασσα που θα οδηγήσουν στη σύνταξη ρεαλιστικών, αποτελεσματικών και εφαρμόσιμων κειμένων και σχεδίων.

Η Επιτροπή αντιτίθεται στην λήψη μονομερών μέτρων και αποφάσεων, τα οποία ενδέχεται όχι μόνο να έχουν αρνητικές συνέπειες για το διεθνές εμπόριο, αλλά και να είναι ανεπαρκή ή και αντίθετα ως προς τους στόχους της ασφάλειας, οι οποίοι απαιτούν την εξεύρεση καθολικών και αποτελεσματικών λύσεων.

Ως προς αυτό, αμφισβητείται έντονα η άποψη ότι ο κίνδυνος περιορίζεται αποτελεσματικά όταν το πρόβλημα αντιμετωπίζεται μόνο στους μεγάλους λιμένες και μόνο όσον αφορά στη μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια.

Οι θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβάνουν μετακινήσεις σε παγκόσμια κλίμακα και επομένως είναι σημαντικό να υπάρχουν δίκαιοι κανονισμοί οι οποίοι θα ισχύουν για όλα τα πλοία. Αυτός είναι και ο λόγος που ο στόχος της ΕΕ ήταν πάντα η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις διεθνείς αγορές υπό συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Σε μια έντονα ανταγωνιστική αγορά όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, πολλές από τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες είδαν τους πλοιοκτήτες τους να επωφελούνται τόσο από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές και τις διεθνείς αγορές εργασίας, όσο και από τη μεγάλη ποικιλία νηολογίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο βασικός στόχος για την ΕΕ είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της και η ενθάρρυνση θετικών μέτρων που θα επιτρέψουν στους πλοιοκτήτες να αντιμετωπίσουν τον διεθνή ανταγωνισμό, όπως επίσης και η εξασφάλιση ότι τηρούνται από όλους οι διεθνείς συμφωνίες, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν. Τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, έχουν θέσει σημαντικά ερωτηματικά στο πρόβλημα της έλλειψης ελέγχου σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Είναι βέβαιο, πως η ΕΕ, με την υποστήριξη και άλλων κρατών, θα πρέπει να αγωνίζεται για τη δημιουργία ενός διεθνούς πλαισίου με αυξημένες δυνατότητες ελέγχου του ΔΝΟ και την εξασφάλιση της αποτελεσματικής συμμόρφωσης στους διεθνείς κανονισμούς της ναυσιπλοΐας.

Αυτός είναι ένας από τους λόγους που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ζητήσει επίσημα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, να διαπραγματευτεί μια οδηγία για την έναρξη των συνομιλιών έτσι ώστε να προετοιμασθεί για τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΔΝΟ.

Η ανάπτυξη ενός κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για τη διεθνή ναυτιλία, αποτελεί το κλειδί για την επιτυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ανταγωνιστικότητας και της ασφάλειας, αλλά δεν είναι αρκετό. Λόγω της στρατηγικής σημασίας του, θα πρέπει να διατηρήσουμε και να αναπτύξουμε τη ναυτική τεχνογνωσία των παράκτιων κρατών μελών. Και για να πραγματοποιηθεί αυτό, θα πρέπει οι Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να διατηρήσουν τα πλοία τους υπό ευρωπαϊκές σημαίες. Γνωρίζουμε πολύ καλά την πίεση του ανταγωνισμού που ασκείται στους πλοιοκτήτες που επιλέγουν τη διατήρηση της ευρωπαϊκής τους σημαίας. Έχουν να αντιμετωπίσουν έντονο διεθνή ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα βιώνουν αυστηρές φορολογικές συνθήκες, υψηλό κόστος ασφάλισης ναυτικών και ασφαλιστικών κινδύνων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει την αναγκαιότητα για οικονομικά μέτρα υποστήριξης αυτών των πλοιοκτητών που ακολουθούν καλές πρακτικές και διατηρούν υψηλά τα επίπεδα ποιότητας και ασφάλειας όπως αυτά ισχύουν και θα

ισχύουν ήδη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει την ευθύνη της έγκρισης και παρακολούθησης των κρατικών επιχορηγήσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 90% του εξωτερικού εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί η ασφαλής πρόσβαση σε νέες διεθνείς αγορές, από τις οποίες πολλοί Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες έχουν μείνει αποκλεισμένοι.

Στο ίδιο μήκος κύματος, η προαναφερθείσα υποχρέωση της εικοσιτετράωρης προειδοποίησης από της Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής όπως αναφέραμε πιο πάνω που επιβλήθηκε αιφνίδια, ακόμη και αν συμβάλλει τελικά στην επίτευξη της αναγκαίας διαφάνειας όσον αφορά στην ασφάλεια αλλά και πέρα από αυτή, ενέχει κινδύνους τόσο ενδογενείς (καθώς δεν εξετάζει τι γίνονται τα εν λόγω εμπορευματοκιβώτια τα οποία επιχειρεί να προστατεύσει μέσα στο εικοσιτετράωρο αυτό) όσο και εξωγενείς (καθώς συνιστά απειλή για τις μικρές εταιρείες μεταφορών που δεν έχουν ούτε τον χρόνο ούτε τους πόρους για να προσαρμοστούν οικονομικά στην εν λόγω απαίτηση).

Με δεδομένη την κατάσταση αυτή και τις μεμονωμένες απαντήσεις των κρατών μελών στα αιτήματα των ΗΠΑ, η Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 2003 έλαβε από το Συμβούλιο εντολή διαπραγμάτευσης στα θέματα που υπάγονται στην κοινοτική δικαιοδοσία προκειμένου να καταλήξει, σε συνεργασία με τις Αμερικανικές τελωνειακές αρχές, σε συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας¹⁵ και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής για την ανάπτυξη ενός συστήματος ελέγχου των εξαγωγών, το οποίο να διασφαλίζει την ανάγκη προστασίας του διεθνούς εμπορίου που πραγματοποιείται με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. Η συμφωνία αυτή αναμένεται να αντικαταστήσει τις διμερείς συμφωνίες που έχουν ήδη συνάψει ορισμένα κράτη μέλη με τις Αμερικανικές τελωνειακές αρχές. Θα βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας, εμπιστοσύνης και της εξάλειψης των διακρίσεων που ισχύουν για όλες τις συναλλαγές ανάμεσα στην Κοινότητα και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η συμφωνία αυτή θα επιτρέψει τελικά τον από κοινού έλεγχο της υλοποίησης των μέτρων που θα σχεδιάζονται κοινή συναινέσει. Στη συνεργασία αυτή μπορούν ασφαλώς να συμμετάσχουν όλοι οι διεθνείς μας εταίροι. Στο πλαίσιο αυτό, σημειώνεται ότι η Κοινότητα άρχισε ένα πιλοτικό πρόγραμμα με σκοπό τη μηχανογράφηση των τελωνειακών ελέγχων κατά την εξαγωγή, ιδίως στις περιπτώσεις

που τα σημεία εξαγωγής και εξόδους από την κοινότητα βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στη Σεβίλη (21-22.6.2002) προσκάλεσε την πιό στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στην πάλη ενάντια στην τρομοκρατία. Χαιρέτισε επίσης την πρόοδο που επιτεύχθηκε από τις 11 Σεπτεμβρίου και μετά στην ενσωμάτωση της πάλης ενάντια στην τρομοκρατία σε όλες τις πτυχές της πολιτικής των εξωτερικών σχέσεων της ΕΕ.

Οι λιμένες της ΕΕ πρέπει να υιοθετήσουν τα κοινά πρότυπα για να υψώσουν την ασφάλεια των λιμένων ενάντια στην τρομοκρατία προτού να λάβουν άλλες χώρες μονομερή μέτρα. Τα μονομερή και μεροληπτικά μέτρα που μπορούν να οδηγήσουν στην ταξινόμηση των ξένων λιμένων όπως "ασφαλή" και η καταχώρηση στη μαύρη λίστα επισφαλούς από την άποψη της ανίχνευσης των παράνομων μεταναστών και των τρομοκρατών είναι απαράδεκτα, δεδομένου ότι μπορούν να οδηγήσουν στη διαστρέβλωση της παγκόσμιας αγοράς και μπορούν να διακινδυνεύσουν την ομαλή ροή του διεθνούς εμπορίου. Επιπλέον, οι μεμονωμένες πρωτοβουλίες ορισμένων τελωνειακών αρχών της ΕΕ να συνάψουν διμερείς συμφωνίες με τις Αμερικάνικες αρχές προαγοράζουν τη συλλογική δράση της ΕΕ και υπονομεύουν το επιθυμητό πλαίσιο των μελλοντικών ρυθμίσεων που πρέπει να είναι αμοιβαίες και συνεργάσιμες. Το EESC υποστηρίζει τη θέση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στην πρόκληση της νομιμότητας αυτών των διμερών συμφωνιών. Αυτή η κίνηση πρέπει να εξεταστεί λαμβάνοντας υπόψη τις νομικές εκτιμήσεις σχετικά με την ικανότητα της ΕΕ στις σχέσεις εξωτερικού εμπορίου. Το EESC υποστηρίζει επίσης τη δράση της ΕΕ για να ακολουθήσει τις συζητήσεις με τις ΗΠΑ προκειμένου να φθάσει σε μια ρύθμιση που δίνει την ίση μεταχείριση όλων των φορτίων (εμπορευματοκιβώτια) που προέρχονται από την ΕΕ και για να μεταφέρουν/ενσωματώσουν τις διμερείς ρυθμίσεις σε πολύπλευρη συμφωνία.

Η ανησυχία προκύπτει με την προοπτική της υιοθέτησης από τις ΗΠΑ των κανόνων ότι ο υπόλοιπος κόσμος μπορεί να μην είναι σε θέση να ακολουθήσει. Με αυτόν τον τρόπο προκαλεί σύγχυση για τα πλοία, τους πλοιοκτήτες και τη διεπαφή πλοίων/λιμένων. Η πρωτοβουλία της Αμερικανικής θαλάσσιας ασφάλειας επιτρέπει στην Αμερικανική κυβέρνηση να αναλάβει την αξιολόγηση των εκτός ΗΠΑ λιμένων, με την είσοδο του πλοίου μέσα στις ΗΠΑ που είναι υπό όρους στην απόδειξη ότι ο

λιμένας προέλευσης παρείχε την αποτελεσματική διαλογή φορτίου και άλλα αντιτρομοκρατικά μέτρα. Το ύψος των συναλλαγών με τις ΗΠΑ μπορεί να παρέχει ένα μέτρο σημασίας και τον αντίκτυπο της πρωτοβουλίας. Η βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων φέρνει περισσότερους από 6,5 εκατομμύριο Αμερικανούς ετησίως σε επιβατικά πλοία. Έξι εκατομμύρια φορτωμένα εμπορευματοκιβώτια, 156 εκατομμύριο τόνοι επικίνδυνου υλικού και σχεδόν ένα δισεκατομμύριο τόνοι των πετρελαιοειδών εισάγονται στους Αμερικανικούς λιμένες κάθε έτος. Η συνολική μετακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής (ΗΠΑ, Καναδάς και Μεξικό) το 2001 ανήλθε σε 6.177.000 μονάδες. Συνήθως το 22,5% της θαλάσσιας κίνησης εμπορευματοκιβωτίων που δεσμεύεται για τους Αμερικανικούς λιμένες προέρχονται από εννέα μέγα-λιμένες σε επτά κράτη της ΕΕ.

Το καθαρό ύψος των συναλλαγών με την ΕΕ και άλλα μέρη του κόσμου πρέπει να προτρέψουν τις ΗΠΑ για να επιδιώξουν ρεαλιστικές λύσεις σε συνεργασία με τους εμπορικούς συνεργάτες της. Αντιθέτως, η ΕΕ που πραγματοποιεί τον πιθανό αντίκτυπο των διάφορων και μεταβλητών μέτρων σε άλλα μέρη του κόσμου πρέπει να αναλάβει έναν κύριο ρόλο για την καθιέρωση ενός παγκόσμιου συστήματος. Το EESC πιέζει την ΕΕ για να αρχίσει διάλογο με τις ΗΠΑ και άλλες χώρες για να συζητήσει την κυριαρχία, τη διανομή στοιχείων, τις διαδικασίες επιθεώρησης εμπορευματοκιβωτίων, την αμοιβαιότητα και άλλα ζητήματα αμοιβαίας ανησυχίας. Είναι μια ευκαιρία για την ΕΕ να παρουσιαστεί με πιο μεγάλη ακτινοβολία. Η προηγούμενη και πρόσφατη εμπειρία σε πολλά μέρη του κόσμου έχει αποδείξει ότι η εστίαση μόνο στην αστυνόμευση των μέτρων έχει περιορίσει την επίδραση. Μια στρατηγική αστυνόμευσης δεν είναι μια ασφαλής στρατηγική σε έναν μη-ασφαλή κόσμο. Υπάρχει μια επείγουσα ανάγκη για την ΕΕ να πάρει το προβάδισμα διεθνώς στην ανάπτυξη ενός ευρύτερου πλαισίου για την ασφάλεια που θα εξετάσει επίσης τις αιτίες της τρομοκρατίας και όχι μόνο να επιδιώξει να εξαλείψει τα αποτελέσματα της.

Η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι μια επικίνδυνη διοικητική δραστηριότητα. Αυτή η αξιολόγηση είναι μια κυρίαρχη απόφαση που λαμβάνεται σύμφωνα με την κρίση κάθε κράτους μέλους. Εντούτοις, όπως στους διάφορους τομείς της ναυτιλιακής ασφάλειας, η δράση της ΕΕ για να καθιερώσει ομοιόμορφα πρότυπα και διαδικασίες θα αποδειχθεί αναπόφευκτη. Το προσωπικό που εκπαιδεύεται πρέπει να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες απαιτήσεις ασφάλειας και

να επιτύχει την εναρμόνιση των διαδικασιών με μειωμένες δαπάνες. Επομένως, ολόκληρη η εφοδιαστική αλυσίδα θα πρέπει να αλλάξει τις επιχειρησιακές διαδικασίες της για να φροντίσει μακροπρόθεσμα τις εκτιμήσεις ασφάλειας.

Τα κράτη μέλη στο συντονισμό πρέπει να διευθύνουν τις αξιολογήσεις ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Το EESC θεωρεί ότι ένα overarching σχέδιο ασφαλείας λιμένων πρέπει να διαμορφώσει το πλαίσιο για να καθιερώσει τα σχέδια των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι θαλάσσιοι λιμένες, είναι συχνά πολύ ανοικτοί και εκθεμένοι από την ίδια την φύση του ρόλου τους στην προώθηση της ελεύθερης ροής του εμπορίου, μπορεί να είναι ευαίσθητοι σε τρομοκρατικές επιθέσεις που θα μπορούσε να αποτελέσει απειλή για το παράκτιο περιβάλλον και τη βιομηχανία, για εμπορικά και διοικητικά κέντρα και τους εδρεύοντες ή τους οικονομικά ενεργούς πληθυσμούς τους. Ο αποτελεσματικός φυσικός έλεγχος ασφαλείας και πρόσβασης στους θαλάσσιους λιμένες είναι θεμελιώδης στην αποτροπή και στην παρεμπόδιση των πιθανών απειλών στις διαδικασίες των θαλάσσιων λιμένων, στις αποστολές φορτίου και στα πλοία. Το EESC πιστεύει ότι η καθιέρωση των Port Security Committees θα επιτρέψει να συνδυάσει τις προσπάθειες των λιμενικών αρχών, κυβερνητικοί εκπρόσωποι, (τελωνείο, μεταναστεύσεις, κ.λ.π.), χρήστες λιμένων και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη στο θέμα της ασφάλειας.

Ο αποτελεσματικός έλεγχος πρόσβασης θα απαιτούσε ίσως μια ταυτότητα με φωτογραφία για όλα τα άτομα που επιβιβάζονται στο πλοίο σε έναν λιμένα. Χωρίς ένα τέτοιο μέτρο το πλοίο δεν θα είναι σε θέση να ασκήσει τον έλεγχο των προσώπων που επιβιβάζονται και που αφήνουν το πλοίο και επομένως θα είναι ανίκανο να εξασφαλίσει την ασφάλεια όπως απαιτείται από το σχέδιο ασφαλείας των πλοίων. Κάτω από την ILO 108 Σύμβαση των Ναυτικών μπορούν να απαλλαχτούν των κανονικών visa απαιτήσεων με σκοπό την άδεια ακτών για τη διέλευση σε και από τα πλοία τους. Οι εκτιμήσεις ασφαλείας θα πρέπει να συμφιλωθούν με την 108 σύμβαση (εκτιμήσεις ασφαλείας). Αναμένεται ότι το σχήμα των εγγράφων ταυτότητας, που θα εκδοθεί από τη χώρα των ναυτικών της υπηκοότητας, θα τυποποιηθεί μέσω της ανάπτυξης σε όλα τα κράτη μέλη.

Το EESC σημειώνει ότι οι πρακτικές και οι επιπτώσεις των δαπανών μπορεί να αποτρέψουν την ευρεία εφαρμογή οποιονδήποτε νέων απαιτήσεων για τις ταυτότητες. Η χρήση των βιομετρικών προτύπων μπορεί να ελέγξει την ταυτότητα του

κατόχου δημιουργώντας έτσι ανησυχίες και έντονο προβληματισμό για τον έλεγχο των ανθρώπινων δικαιωμάτων και της προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Επιπλέον, η συμφιλίωση της ανωτέρω εφαρμογής με τις απαιτήσεις της συνθήκης του Σένγκεν θα είναι ένα πρόσθετο πρόβλημα όσον αφορά στην ΕΕ.

Το EESC ωθεί την ταχεία επικύρωση της σύμβασης 108 από τα κράτη μέλη της ΕΕ. Όσον αφορά τους εργαζομένους των λιμένων, ο ΔΝΟ και ο ΔΟΕ θα επιλύσουν επείγοντως το θέμα και η ΕΕ πρέπει να δώσει την πλήρη υποστήριξη της για αυτό τον σκοπό. Εν αναμονή της διεθνούς δράσης, η ΕΕ εξετάζει τις μεταβατικές ρυθμίσεις σύμφωνα με τις γραμμές της προσδιορισμένης ανάγκης για τον έλεγχο πρόσβασης των κυβερνητικών υπαλλήλων των οποίων τα καθήκοντα απαιτούν την πρόσβαση τους στα πλοία.

Τα αυξανόμενα μέτρα ασφάλειας απαιτούν μια ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ των διάφορων υπηρεσιών των κρατών μελών της ΕΕ (μετανάστευση, τελωνείο, λιμενικές αρχές). Εξίσου σημαντική είναι η ανάγκη για το συντονισμό μεταξύ των σχετικών ευρωπαϊκών υπηρεσιών.

Η συνεργασία της ναυπηγικής βιομηχανίας πρέπει να επιδιωχθεί στην προώθηση της συνειδητοποίησης ασφάλειας. Οποιαδήποτε πρόσθετα μέτρα ασφάλειας πρέπει να λάβουν υπόψη άλλες απειλές στην ασφάλεια πλοίων/πληρωμάτων όπως η εμπορία ναρκωτικών, η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία και οι λαθρεπιβάτες. Το EESC σημειώνει ότι για διάφορα έτη τα πλοία και οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν μια κλιμάκωση της πειρατείας και γεγονότα ένοπλης ληστείας, όταν βρίσκονται εν πλω. Η τρέχουσα έμφαση στη θαλάσσια ασφάλεια πρέπει να θεωρηθεί επίσης ως ευκαιρία στην εύρεση λύσεων στο πρόβλημα πειρατείας. Εντούτοις, η ασφάλεια και οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στις μεταφορές δεν πρέπει να τεθούν σε κίνδυνο κατά την εξέταση τέτοιων περιπτώσεων. Κατά συνέπεια, οι ενέργειες που εξετάζουν την απειλή της τρομοκρατίας θα εξυπηρετήσουν επίσης το στόχο για άλλες παράνομες πράξεις (διακίνηση ναρκωτικών ή των ανθρώπων, της πειρατείας). Όταν εξετάζουμε το κόστος των οικονομικών δαπανών των μέτρων ασφάλειας πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα θετικά της προσπάθειας αυτής.

Προσοχή πρέπει να ληφθεί για να αποφεύγει οποιαδήποτε δυσαναλογία μεταξύ της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που μπορεί να οδηγήσει στον καταναγκασμό επάνω στα πλοία και τους μεταφορείς τους της

υποχρέωσης να παρασχεθεί η πρόσθετη ασφάλεια αποβαθρών για να επανορθώσει τη δυσαναλογία. Οι δαπάνες που θα χρεωθούν οι κυβερνήσεις δεν πρέπει να χρεωθούν στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Τα κράτη μέλη πρέπει να αναπτύξουν αποδοτικές μεθόδους για πληροφορίες για τα φορτία, βασισμένα σε ένα ενιαίο σημείο συλλογής των πληροφοριών και στα ηλεκτρονικά συστήματα. Ειδικότερα, για τα εμπορευματοκιβώτια υπάρχει η ανάγκη για περιεκτική ανταλλαγή στοιχείων μεταξύ όλων των συμβαλλόμενων ενδιαφερόμενων μερών για τις μετακινήσεις τους. Το EESC θεωρεί ότι το σύστημα που καθιερώθηκε ήδη κάτω από την ντιρεκτίβα 93/75/ΕΟΚ ως απαίτηση για την υποβολή εκθέσεων για τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα αγαθά πρέπει να επεκταθεί για να φροντίσει και την ανταλλαγή των στοιχείων που απαιτούνται.

Το EESC θεωρεί ότι η πρόωρη εφαρμογή του συστήματος Γαλιλαίου που προγραμματίζεται να είναι σε λειτουργία μέχρι το 2008 θα επιτρέψει σε έναν πολύ ακριβή προσδιορισμό των πλοίων και των εμπορευματοκιβωτίων και, επομένως, θα διευκολύνει την επίτευξη του στόχου της αυξανόμενης ασφάλειας. Στο μεταξύ, προσπάθεια πρέπει να καταβληθεί για να επιταχυνθεί η λειτουργική φάση (2003 – 2008) του Egnos προγράμματος, ο πρόδρομος του Γαλιλαίου, ο οποίος στηρίζεται στο Αμερικανικό GPS και το Ρωσικό GLONASS και ελέγχει την ακεραιότητα τους παράλληλα με το Γαλιλαίο.

Κάτω από τα προσδοκώμενα μέτρα του ΔΝΟ, τα πλοία υποβάλλονται σε έλεγχο στους λιμένες των κρατών μελών και μπορούν να επιθεωρηθούν, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, με σκοπό τον καθορισμό της συμμόρφωσης τους με τις εφαρμόσιμες απαιτήσεις. Σε περιπτώσεις παραβιάσεων τα πλοία θα υπόκεινται σε χρονική καθυστέρηση, κράτηση, περιορισμό των διαδικασιών /λειτουργιών τους, την αποβολή από το λιμένα, ή την άρνηση της εισόδου τους μέσα στο λιμένα. Το EESC προτείνει ότι οι έγκαιρες τροποποιήσεις στις λιμενικές αρχές της Control Directive (9 5/21/ΕΚ) πρέπει να συνταχθούν για να εφαρμόσουν την επέκταση του πεδίου του κρατικού ελέγχου λιμένων.

Το Automatic Identification System (AIS) έχει όφελος ασφάλειας μόνο αν τα σήματα μπορούν να παραληφθούν στην ξηρά, αναλυόμενα και έτοιμα για κατάλληλες ενέργειες.

Τέλος, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιτρέψει να καταστεί το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, πόσο μάλλον εντός των συνόρων της Κοινότητας.

Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κοινά πρότυπα ασφάλειας, καθώς και κοινά κριτήρια για τους τελωνειακούς ελέγχους, προκειμένου να επιτευχθεί η ολοκληρωμένη διαχείριση των συνόρων.

Όπως αναφέρεται και στην εισαγωγή, η ασφάλεια μιας ολόκληρης αλυσίδας διαδικασιών καθορίζεται από την ασφάλεια του πιο αδύναμου κρίκου της. Επομένως, οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να εφαρμόζονται από όλους ανεξαιρέτως και πρέπει να διαταράσσουν το λιγότερο δυνατό, αν όχι να βελτιώνουν, το επίπεδο αποτελεσματικότητας στο οποίο έχει φθάσει σήμερα το παγκόσμιο εμπόριο.

Το ζήτημα της αμοιβαιότητας είναι συνεπώς εξίσου σημαντικό, καθώς διακυβεύεται και η ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεδομένου ότι ο κίνδυνος μπορεί να προέλθει από οπουδήποτε, είτε πρόκειται για τις Ηνωμένες Πολιτείες είτε για κάποια τρίτη χώρα. Η Κοινότητα οφείλει επομένως να ελέγχει εάν τα πλοία τρίτων χωρών που ζητούν να εξυπηρετηθούν στους λιμένες της εφαρμόζουν προσήκοντες κανόνες ασφάλειας. Αυτός είναι ένας από τους στόχους που επιδιώκει να υλοποιήσει η πρόταση κανονισμού την οποία υπέβαλλε η Επιτροπή.

Η διερευνητική γνωμοδότηση με θέμα την « Ασφάλεια των μεταφορών » (CES 1156/2002), που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (EESC) κατά τη συνεδρίαση της ολομέλειας της στις 23 και 24 Οκτωβρίου 2002, υποστηρίζει την ανάλυση της Επιτροπής τόσο ως προς τη φύση του θέματος όσο και ως προς τις προτεινόμενες λύσεις. Επίσης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκπονούν επί του παρόντος μελέτη για την εκτίμηση των διαστάσεων που θα έχουν οι συνέπειες της ενίσχυσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Αυτή τη στιγμή εκπονούνται και άλλες μελέτες στο πλαίσιο της πολυκλαδικής προσέγγισης της Επιτροπής σε θέματα συνδεδόμενα με την ασφάλεια. Αυτά αφορούν ιδίως την προστασία των εξωτερικών συνόρων σε τελωνειακό επίπεδο.

Το Συμβούλιο ζήτησε επίσης από την Επιτροπή να εκπονήσει μελέτη σκοπιμότητας για τους ελέγχους στα θαλάσσια σύνορα. Η μελέτη αποβλέπει στη βελτίωση των ελέγχων και της επιτήρησης των συνόρων στη θάλασσα, με στόχο κυρίως την καταπολέμηση της λαθρομετανάστευσης δια θαλάσσης.

Είναι προφανές ότι τα προτεινόμενα μέτρα πρέπει να εξετασθούν από πολλές απόψεις (ασφάλεια γενικότερα, ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των επιβατών, φορολογία, εμπόριο και υγιεινή).

Εξάλλου η ανακοίνωση COM (2002) 233 που προαναφέρθηκε περιέχει την επονομαζόμενη πρόταση PROSECUR, η οποία είναι μια διαδικασία που, ανάλογα με τη φύση των πληροφοριών και των εντοπιζόμενων κινδύνων, θα αποκαθιστά δεσμούς και απευθείας ανταλλαγές μεταξύ των λιμενικών, τελωνειακών αρχών και των αρχών που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο των προσώπων στα εξωτερικά σύνορα.

Στο πλαίσιο του σχεδίου διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων με το οποίο τίθεται σε εφαρμογή μεγάλο μέρος των προτάσεων που περιείχε το COM 2002-233, είναι σε εξέλιξη οι εργασίες τελειοποίησης ενός κοινού μοντέλου ανάλυσης των κινδύνων. Αρχικά το μοντέλο αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων, θα μπορούσε όμως, να συμβάλει στην εξέλιξη παρεμφερών μοντέλων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία (και αντιστρόφως).

Όλες οι ρυθμίσεις των μέτρων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής της σύστασης των μέτρων ασφάλειας στις υποχρεωτικές νομικές απαιτήσεις πρέπει να υπόκεινται σε μια κόστους / κέρδους ανάλυση και σε έναν έλεγχο των λειτουργικών επιπτώσεων τους.

Το EESC εκφράζει την ανησυχία του για τη χρηματοδότηση των υπαρχόντων και νέων μέτρων ασφάλειας. Θεωρεί ότι οι κυβερνητικές οικονομικές υποχρεώσεις σε αυτόν τον τομέα πρέπει να αυξηθούν. Το ζήτημα ασφάλειας απαιτεί μια εναρμονισμένη προσέγγιση στην ΕΕ και οι κυβερνήσεις πρέπει να αναλάβουν συντονισμένη δράση στο σχεδιασμό μιας περιεκτικής πολιτικής για τη χρηματοδότηση και την εγγύηση του πιο υψηλού επιπέδου ασφάλειας.

Εντούτοις, το EESC θεωρεί ότι οι νέοι τεχνικοί κανόνες δεν πρέπει να εισαχθούν κάτω από τον μανδύα της αυξανόμενης ασφάλειας εξυπηρετώντας ταυτόχρονα στην πραγματικότητα άλλους σκοπούς (π.χ. εμπορική προώθηση του νέου εξοπλισμού, προστατευτισμός).

Το EESC θεωρεί ότι η ΕΕ πρέπει να στοχεύσει στη θέσπιση των μέτρων που δεν θα συγκρούονταν με τα επί του πλοίου μέτρα ασφάλειας που εγκρίνονται από τις ΗΠΑ. Επιπλέον, δεδομένου ότι ο κίνδυνος ασφάλειας δεν είναι στο ίδιο επίπεδο σε

όλη την Ευρώπη, υπάρχει μια ανάγκη για ευελιξία βασισμένη στην αντίστοιχη αξιολόγηση του κινδύνου.

Το ΕΕΣΚ δεν θεωρεί ότι ο εξοπλισμός του πληρώματος με όπλα προσφέρει μια καλή εναλλακτική λύση, διότι τα μειονεκτήματα μπορούν να είναι πολύ μεγαλύτερα από τα οφέλη.

Αντιθέτως, η πιθανή χρήση των μη θανατηφόρων προστατευτικών συσκευών στις καμπίνες για χρήση, σε έκτακτες μόνο περιπτώσεις πρέπει να αξιολογηθεί και να υπάρξουν περαιτέρω συζητήσεις.

2.7 Λιμένες και θαλάσσια ασφάλεια¹⁶

Η ασφάλεια λιμένων χρειάζεται πολύπλευρες λύσεις.

Όπως δηλώνεται και στον πρόλογο του ISPS κώδικα, η ασφάλεια είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα και, υπό αυτήν τη μορφή, απαιτεί τη παγκόσμια προσοχή. Πρέπει να υποστηριχτεί πλήρως αυτή η άποψη και υπάρχει έντονη ανησυχία επομένως με τις εκθέσεις ότι σε μερικούς λιμένες θα δοθεί μια ειδική θέση λόγω των ρυθμίσεων ασφάλειας τους, επιτρέποντας με αυτόν τον τρόπο να κάνουν εμπόριο με τους λιμένες στις ΗΠΑ. Εκτός από τη διαστρεβλωμένη επίδραση που θα είχε στη βιομηχανία λιμένων, μια τέτοια κίνηση θα ανερχόταν επίσης σε αυστηρό περιορισμό στη δυνατότητα της Ε.Ε να κάνει εμπόριο ελεύθερα με τις ΗΠΑ.

Οι αρμόδιες Αμερικανικές αρχές πρέπει να κληθούν να διευκρινίσουν τα σχέδια και τα προγράμματά τους προκειμένου να ληφθεί η διαβεβαίωση, ότι αυτές μπορούν σε γενικές γραμμές να περιλάβουν όλους τους λιμένες παγκοσμίως και δεν συνεπάγονται τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για μια επιλεγμένη ομάδα λιμένων.

Η ασφάλεια των λιμένων δεν περιορίζεται στις τρομοκρατικές απειλές

Τα μέτρα και οι πολιτικές που στοχεύουν στην πάλη κατά της τρομοκρατίας πρέπει να ενσωματωθούν σαφώς και σε άλλες υπάρχουσες πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, της πειρατείας, της απάτης, του λαθραίου περάσματος και της παράνομης μετανάστευσης.

Ο τομέας των λιμένων εξυπηρετείται καλύτερα κάτω από γενική καθοδήγηση

Τα αποτελεσματικά μέτρα ασφάλειας, όπως τα σχέδια ασφάλειας των λιμένων, πρέπει να περιέχουν υποχρεωτικό έναν επιεική όρο για να εξασφαλίσουν ίση εφαρμογή. Ο όρος-κλειδί είναι εντούτοις ότι τέτοιες απαιτήσεις αφήνουν ικανοποιητική ευελιξία να προσαρμοστεί η ποικιλομορφία των λιμένων και δεν προσπαθούν να ρυθμίσουν κάθε πτυχή των λιμένων με υπερβολικές λεπτομέρειες, *διότι έτσι χάνουμε το στόχο και κυρίως την ουσία*. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι κάθε λιμένας έχει τα δικά του μοναδικά χαρακτηριστικά, τα αποτελεσματικά μέτρα ασφάλειας θα ποικίλουν από λιμένα σε λιμένα. Ο τομέας των λιμένων επομένως θα εξυπηρετούταν καλύτερα από ένα πλαίσιο γενικής καθοδήγησης επιτρέποντας σε κάθε μεμονωμένο λιμένα να αναπτύξει το κατάλληλο σχέδιο του ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που έχει.

Ένα τέτοιο πλαίσιο αφήνει επίσης περισσότερη ευελιξία όσον αφορά τα διαφορετικά επίπεδα κινδύνου. Προσδιορίζοντας και αξιολογώντας κινδύνους όσο το δυνατόν σαφέστερα και καθαρότερα είναι σημαντικά κλειδιά για να προχωρήσουμε στον τομέα της ασφάλειας λιμένων.

Επομένως ο ISPS κώδικας, που διακρίνει τις υποχρεωτικές με τις εισηγητικές απαιτήσεις είναι ένα σωστό μέτρο. Να υπογραμμιστεί επίσης η κρίσιμη σημασία της αξιολόγησης του κινδύνου ως κλειδί στην πρόοδο.

Τα Σχέδια Ασφάλειας Των Λιμενικών Εγκαταστάσεων πρέπει να συμφωνήσουν με το Γενικό Σχέδιο Ασφάλειας του λιμένα.

Μια πολιτική ασφάλειας των λιμένων πρέπει να αναπτυχθεί σε στενή συνεργασία με όλες τις αρχές και τους χρήστες του. Τα σχέδια ασφάλειας των λιμένων διαμορφώνουν ένα σημαντικό στοιχείο μιας περιεκτικής πολιτικής ασφάλειας λιμένων. Μια διάκριση πρέπει να γίνει μεταξύ ενός γενικού σχεδίου ασφάλειας για το λιμένα συνολικά και των σχεδίων ασφάλειας για τις μεμονωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως π.χ. οι τερματικοί σταθμοί, τις συνεργαζόμενες βιομηχανίες, κ.λ.π.

Το Γενικό Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένων μπορεί να θεωρηθεί ως το σενάριο, περιγράφοντας όλα τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν όσον αφορά την ασφάλεια του λιμενικών εγκαταστάσεων συνολικά. Εκτός από μια περιγραφή των μέτρων και των

διαθεσίμων εγκαταστάσεων για αυτά τα μέτρα, πρέπει επίσης να περιέχει μια σαφή περιγραφή της απόδοσης των ευθυνών των διαφορετικών μελών. Το σχέδιο πρέπει να περιέχει όλα τα στοιχεία της αλυσίδας ασφάλειας, από τη γέννηση της επικινδυνότητας, στη συνειδητοποίηση της πραγματικής οργάνωσης και απειλής καθώς και της συναφούς καταπολέμησης και της πολιτικής αναθεώρησης. Είναι ουσιαστικό ότι ο γενικός συντονισμός σε έναν λιμένα στηρίζεται στον Port Facility Security Officer (PFSO) με τον οποίο όλοι, οι σχετικές αρχές και οι χρήστες συνεργάζονται στενά. Το Γενικό Σχέδιο Ασφάλειας Λιμένων απαιτεί την ενεργό συμμετοχή της τοπικής βιομηχανίας λιμένων. Μέσω αυτής της συνεργασίας η γενική καθοδήγηση πρέπει να αναπτυχθεί για τις μεμονωμένες εγκαταστάσεις λιμένων, τους τερματικούς σταθμούς, τις συνεργαζόμενες βιομηχανίες, κ.λ.π. ώστε να επιτραπεί σε αυτούς για να αναπτύξουν τα δικά τους επί μέρους σχέδια ασφάλειας των λιμενικών υπηρεσιών.

Λαμβάνοντας υπόψη την περιορισμένη ικανότητα του ΔΝΟ στα ζητήματα που αφορούν την ξηρά, έχει προταθεί να εστιαστούμε στις λιμενικές εγκαταστάσεις μόνο και πιο συγκεκριμένα, εκεί όπου η αλληλεπίδραση μεταξύ ενός πλοίου και ενός λιμένα πραγματοποιείται (γνωστή ως διεπαφή πλοίων /λιμένων).

Η ναυτιλία υποστηρίζει την εστίαση του ΔΝΟ στις λιμενικές εγκαταστάσεις αλλά υπογραμμίζει την ανάγκη για τα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που συντονίζονται σύμφωνα με το γενικό σχέδιο ασφάλειας του λιμένα.

Οι επιθεωρήσεις των εμπορευματοκιβωτίων δεν πρέπει να διαστρεβλώσουν το εμπόριο.

Εάν οι λιμένες επιλέχθηκαν ως θέσεις για τις επιθεωρήσεις των εμπορευματοκιβωτίων, τέτοιες επιθεωρήσεις πρέπει να στοχεύουν και να βασιστούν στην ανάλυση κινδύνου και στη λογική, έτσι ώστε να μην επηρεασθεί η εφοδιαστική διαδικασία κατά τρόπο απαράδεκτο. Τα ποσοστά θα διαφέρουν από λιμένα σε λιμένα, αλλά η εμπειρία έχει δείξει ότι ακόμη και ένα περιορισμένο ποσοστό, που συνδέεται με μια στοχοθετημένη προσέγγιση βασισμένη στην ανάλυση κινδύνου, μπορεί να παρέχει ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

Η έννοια της ασφαλούς της επιτήρησης πρέπει να εξεταστεί εδώ. Εάν τα μέτρα αυτά μπορούν να καθορίσουν τη σωστή εφαρμογή και να εγγυηθούν ότι το

περιεχόμενο ενός εμπορευματοκιβωτίου θα καλύπτεται σωστά από τα έγγραφα του, τέτοια μέτρα σε συνδυασμό με τις ηλεκτρονικές σφραγίδες θα απέβαλλαν ή τουλάχιστον θα μείωναν κατά πολύ την ανάγκη των φυσικών επιθεωρήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τη συνδυασμένη διάσταση της ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων, υποστηρίζεται η προτεινόμενη συνεργασία λιμένων με το Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων. Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες επιπτώσεις από την άποψη των δαπανών και της αποδοτικότητας, αναμένεται ότι ο τομέας των λιμένων θα αναρωτηθεί για οποιεσδήποτε από τις προκύπτουσες προτάσεις. Τέτοιες προτάσεις πρέπει να συμφωνούν με την παγκόσμια πραγματικότητα και του διεθνούς εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων, ένα εμπόριο που τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται σε σημαντικό βαθμό. Οποιαδήποτε μέτρα ασφάλειας, επομένως, πρέπει να είναι ανάλογα και πρακτικά.

Χρηματοδότηση των μέτρων ασφάλειας λιμένων

Οι λιμενικές διοικήσεις ζητούν από τον ΔΝΟ να έρθει σε συζητήσεις με τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και να αναφερθούν σε θέματα χρηματοδότησης.

Εν πάση περιπτώσει, η χρηματοδότηση τέτοιων μέτρων πρέπει να εστιαστεί στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και όχι να μεταφερθούν τα κόστη αυτά, στην ναυτιλιακή βιομηχανία προκειμένου έτσι, να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

Σχόλια στο νέο κεφάλαιο XI-2 της Solas "Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια"

Κανονισμοί 1 & 2 - ορισμοί και εφαρμογή

Να περιοριστεί η εφαρμογή στα πλοία που δεσμεύονται με διεθνή ταξίδια και στις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τέτοια πλοία που δεσμεύονται στα διεθνή ταξίδια.

Σύμφωνα με την άποψη αυτή, πρέπει να υπογραμμιστεί η ανάγκη:

- να βελτιωθεί ο ορισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων για να καταστηθεί απολύτως σαφές τι είναι πραγματικά η διεπαφή πλοίων /λιμένων και που αυτή στοχεύει.

- Να υπάρχει μια σαφή κατανόηση ότι η έννοια "διεθνές ταξίδι" περιλαμβάνει όλη την κυκλοφορία μεταξύ των κρατών μελών του ΔΝΟ. Να παραμένει για κάθε κράτος μέλος έτσι ώστε, να καθορίσει το σωστό επίπεδο μέτρων που λαμβάνονται βάσει της αξιολόγησης του κινδύνου και να εφιστά την προσοχή στα μέτρα ασφάλειας λιμένων και τον αντίκτυπο που θα μπορούσε να έχει στην ενδοκοινοτική μεταφορά (ακτοπλοϊκές μεταφορές).
- να διευκρινιστεί ως προς το εάν τα μέτρα προορίζονται να αποτρέψουν μια απειλή στο πλοίο, στο λιμένα ή και στα δύο.

Κανονισμός 6 - απαιτήσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις

Πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα Σχέδια Ασφάλειας Των Λιμενικών Εγκαταστάσεων πρέπει να εναρμονιστούν με το Γενικό Σχέδιο Ασφάλειας Του Λιμένα (η ανάπτυξη του οποίου δεν εμπίπτει στην ικανότητα του ΔΝΟ).

Πρέπει επιπλέον ρητά να δηλωθεί ότι τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να θέσουν τα επίπεδα ασφάλειας και τα σχετικά μέτρα σύμφωνα με μια κατάλληλη αξιολόγηση του κινδύνου.

Κανονισμός 7 - εναλλακτικές και ισοδύναμες ρυθμίσεις

Η ακριβής έννοια του παρόντος κανονισμού πρέπει να διευκρινιστεί διότι όπως φαίνεται αφήνει τη δυνατότητα για ορισμένα μονομερή μέτρα ή διμερείς ρυθμίσεις.

Κανονισμός 9 – έλεγχος

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 αυτής της πρότασης, ένα συμβαλλόμενο κράτος θα έχει τη δυνατότητα να αρνηθεί την πρόσβαση σε ένα πλοίο που πρόκειται να δέσει σε έναν λιμένα που θεωρήθηκε ως επικίνδυνο για την ασφάλεια.

Εκεί όπου είναι κανονική πρακτική για λιμενικές αρχές να αρνούνται την πρόσβαση σε ένα πλοίο που θεωρείται ως επικίνδυνο για την ασφάλεια, είναι διαφορετικό θέμα όταν έχουν την άδεια για να αρνηθούν οι λιμενικές αρχές την πρόσβαση σε ένα πλοίο, όχι επειδή το ίδιο το πλοίο θέτει έναν κίνδυνο, αλλά απλά εξ αιτίας ενός από τους προηγούμενους λιμένες κλήσης του.

Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, πιστεύω πως θα πρέπει να διαγραφεί αυτή η πρόταση.

Ο ISPS κώδικας - μέρος Α : υποχρεωτικές απαιτήσεις

Επεξηγήσεις και εφαρμογή (παράγραφοι 2 και 3)

Επιπλέον, όσον αφορά τα τρία προτεινόμενα επίπεδα ασφάλειας, πρέπει να σημειωθεί ότι μερικά κράτη μέλη εφαρμόζουν ήδη διαφορετικά συστήματα εκτίμησης της ασφάλειας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί μια ομαλή προσαρμογή, η εκτίμηση αξιολόγησης του κινδύνου του ΔΝΟ πρέπει να λάβει υπόψη τέτοια υπάρχοντα συστήματα.

Ασφάλεια λιμενικών εγκαταστάσεων:

Αξιολόγηση και σχέδιο (παράγραφοι 14.15 και 16)

Πρέπει να υποστηριχτεί αυτή η προσέγγιση με τη οποία μια κατάλληλη αξιολόγηση της ασφάλειας αποτελεί τη βάση ενός σχεδίου ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Πάλι, πρέπει να διευκρινιστεί σαφώς ότι ένα τέτοιο σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να συντονιστεί με το γενικό σχέδιο λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σύμφωνα με τις συστάσεις που υποβάλλονται από το Federation of European Private Port Operators (FEPORT), τα ακόλουθα, πιο συγκεκριμένα, σημεία πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ανάπτυξη των μέτρων ασφάλειας για τις εγκαταστάσεις λιμένων (τερματικά):

- Η επίβλεψη των εφοδίων, τα στόρια δεν είναι ένας στόχος για τον διαχειριστή του λιμένα, αλλά ουσιαστικά μια ευθύνη του καπετάνιου.
- Επιπλέον, ο έλεγχος του περιεχομένου των μονάδων μεταφορών δεν είναι μια ευθύνη των διαχειριστών του λιμένα αλλά των αρμόδιων αρχών, όπως το τελωνείο.
- Τα πρόσωπα που μπαίνουν σε ένα τερματικό σταθμό πρέπει πάντα να προσδιορίζουν την ταυτότητα τους. Ο τρόπος που αυτό γίνεται πρέπει να βασιστεί στην αξιολόγηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι νομικές πτυχές του θέματος πρέπει επίσης, να ληφθούν υπόψη.
- Συνήθως, δεν υπάρχει καμία χωριστή περιορισμένη περιοχή στους τερματικούς σταθμούς. Επομένως, σε γενικές γραμμές ο τερματικός σταθμός συνολικά πρέπει να θεωρηθεί ως περιορισμένη περιοχή.

- Λόγω του μεγέθους του τερματικού σταθμού, είναι πολύ δύσκολο και όχι πρακτικό να ελέγχεται συνεχώς ολόκληρη περιοχή. Ο έλεγχος των προσώπων και των μονάδων μεταφορών πρέπει επομένως να πραγματοποιείται στην πύλη εισόδων του τερματικού σταθμού.
- Μέσω των ενημερωμένων αξιολογήσεων του κινδύνου τα πιο ευάλωτα σημεία (είτε φυσικά, είτε οργανωτικά) του τερματικού σταθμού θα πρέπει να οριστούν. Με βάση αυτήν την αξιολόγηση του κινδύνου, κατάλληλα μέτρα και πρακτικές που προσαρμόζονται στο μέγεθος και στις ανάγκες του τερματικού σταθμού πρέπει να ληφθούν υπόψη, για να εξασφαλίσουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας, ανάλογο προς τις πραγματικές απειλές.

Ανώτερος υπάλληλος ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (PFSO)

Ο προσδιορισμός ενός ανώτερου υπαλλήλου ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι αποδεκτός από όλους μας. Σε μικρότερους λιμένες, πρέπει να υπάρξει η δυνατότητα να υπάρξει ένας ανώτερος υπάλληλος ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων για ολόκληρη την περιοχή των μικρών λιμένων.

Συμπέρασμα

Τα μέτρα ασφάλειας των λιμένων θα πρέπει να είναι εύκαμπτα για να απεικονίσουν τις παραλλαγές στο μέγεθος, το σχεδιάγραμμα, την πολυπλοκότητα και την κυκλοφορία του κάθε λιμένα. Τα μέτρα ασφάλειας πρέπει να είναι ανάλογα προς τον κίνδυνο, δεν πρέπει να εμποδίζουν τις ροές της κυκλοφορίας και δεν πρέπει να δημιουργήσουν εμπορικές διαστρεβλώσεις μεταξύ των χωρών ή μεταξύ των διαφορετικών λιμένων.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε τα εξής:

α) Οι αρμόδιες Αμερικανικές αρχές πρέπει να κληθούν να διευκρινίσουν τα σχέδια και τα προγράμματα τους προκειμένου να βεβαιωθεί ότι αυτές μπορούν σε γενικές γραμμές να περιλάβουν όλους τους λιμένες παγκοσμίως και δεν συνεπάγονται τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για μια επιλεγμένη ομάδα λιμένων.

β) Τα μέτρα και οι πολιτικές που στοχεύουν στην πάλη κατά της τρομοκρατίας πρέπει να ενσωματωθούν σαφώς και σε άλλες και υπάρχουσες πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην καταπολέμηση του οργανωμένου εγκλήματος, της πειρατείας, της απάτης, του λαθραίου περάσματος και της παράνομης μετανάστευσης.

γ) Η κρίσιμη σημασία της αξιολόγησης του κινδύνου ως κλειδί στην πρόοδο.

δ) Την εστίαση του ΔΝΟ στις λιμενικές εγκαταστάσεις αλλά να υπογραμμίζεται η ανάγκη για τα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων που πρέπει να συντονίζονται με το γενικό σχέδιο ασφάλειας του λιμένα.

ε) Δεδομένης της διάστασης στην ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων, προτείνεται συνεργασία με το Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (ΠΟΤ). Η συνεργασία πρέπει να στηρίζεται σε διάφορες οδηγίες που να συμφωνούν με την παγκόσμια πραγματικότητα και με το διεθνές εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων, ένα εμπόριο που αυξάνεται σε γοργούς ρυθμούς. Οποιαδήποτε συνδεδεμένα μέτρα ασφάλειας, επομένως, πρέπει να είναι ανάλογα και πρακτικά.

στ) Εν πάση περιπτώσει, η χρηματοδότηση τέτοιων μέτρων πρέπει να εναρμονιστεί ανάλογα προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Στην συνέχεια θα αναφερθούμε στα σημεία που πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας, για την επίτευξη ενός επιτυχημένου Port Facility Security Plan.

2.7.1 Στοιχεία ενός επιτυχούς Σχεδίου Ασφάλειας Λιμένων (PFSP)

Προκειμένου να επιτευχθεί ένα επιτυχές σχέδιο ασφάλειας των λιμένων, τα ακόλουθα στοιχεία θα πρέπει να εξεταστούν:

- Συνειδητοποίηση μεταξύ όλων των σχετικών συνεργατών, των αρχών και της ιδιωτικής επιχείρησης,

- Αξιολόγηση της ευπάθειας / τρωτότητας,
- Γνώση, εμπειρία σε θέματα ασφαλείας,
- Διαχείριση πληροφοριών,
- Συνεργασία,
- Επικοινωνία.

1. *Συνειδητοποίηση*

Στις εισαγωγικές παραγράφους υποστηρίζεται ότι οι λιμένες είναι ευαίσθητοι στις εγκληματικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων και των πράξεων της τρομοκρατίας. Εντούτοις, η εμπειρία δείχνει ότι γενικά λίγα κρούσματα έχουμε υπό αυτήν τη μορφή στη μέση κοινότητα λιμένων. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει επαρκής βάση για τις δραστηριότητες, τα κεφάλαια και τους δράστες. Για αυτόν τον λόγο είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί ένα πρόγραμμα που στοχεύει να οδηγήσει στη συνειδητοποίηση μεταξύ της κοινότητας των λιμένων με την εξήγηση των διάφορων πιθανών απειλών, από την άποψη των καταστροφών καθώς επίσης και της οικονομικής ζημίας.

2. *Αξιολόγηση της ευπάθειας*

Αυτό θα είναι πολύ σαφές και συγκεκριμένο στα μέτρα που περιγράφονται στο Port Facility Security Plan διότι πρέπει να κατευθυνθούν στις περιοχές εκείνες όπου είναι πιθανό να υπάρχει η μέγιστη επίδραση. Για μια αποτελεσματική προσέγγιση ασφάλειας είναι επομένως ουσιαστικό ότι οι αναλύσεις κινδύνου διευθύνονται και σε γενικό επίπεδο λιμένων καθώς επίσης και σε μεμονωμένο επίπεδο λιμενικών εγκαταστάσεων. Τα αδύνατα σημεία υπό μια φυσική έννοια καθώς επίσης και υπό μια οργανωτική έννοια πρέπει να γίνουν ορατά μέσω της διαδικασίας της ανάλυσης. Οι αξιολογήσεις της ευπάθειας πρέπει να πραγματοποιηθούν σε τακτά χρονικά διαστήματα και να είναι μέρος της διοικητικής διαδικασίας του λιμένα ή των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η αναφορά να γίνεται με τη μέθοδο της αυτοδιάγνωσης που αναπτύσσεται στο πρόγραμμα ECO-Information ως μέσα για τους λιμένες, να πραγματοποιούν έναν εφοδιαστικό έλεγχο των περιβαλλοντικών δυνάμεων και των αδυναμιών τους. Μια παρόμοια πρωτοβουλία θα μπορούσε να αναπτυχθεί σχετικά με την ασφάλεια των λιμένων.

3. Γνώση και εμπειρία

Η γνώση και η εμπειρία στα ζητήματα ασφάλειας είναι απαραίτητα στοιχεία για μια επιτυχή προσέγγιση. Αυτά τα στοιχεία δεν είναι συνήθως διαθέσιμα σε μεμονωμένο επίπεδο επιχείρησης. Με την καθιέρωση ενός κέντρου πληροφοριών στο οποίο όλες οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται και κάνουν τη γνώση τους εμπειρία, διαθέσιμη στις τοπικές βιομηχανίες λιμένων, αυτό το πρόβλημα μπορεί να θεραπευθεί.

Τέτοιο πληροφοριακό κέντρο μπορεί επίσης να χρησιμεύσει ως η κεντρική πλατφόρμα για να αντιμετωπιστούν τα σύνθετα ζητήματα ασφάλειας και θα μπορούσε επίσης να διευκολύνει την εκπαίδευση και την κατάρτιση του προσωπικού των λιμενικών εγκαταστάσεων.

4. Συνεργασία

Η φύση της ασφάλειας των λιμένων είναι πολύπλοκη και επομένως απαιτεί τη στενή συνεργασία μεταξύ όλων των σχετικών χρηστών. Αυτό θα στηριχτεί από την τοπική συνεργασία μεταξύ της βιομηχανίας λιμένων και των αρχών ως τη διεθνή συνεργασία μεταξύ των αρχών και των οργανισμών λιμένων και των ίδιων των λιμένων.

Σε αυτό το πλαίσιο η συνεργασία μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών στο λιμένα πρέπει επίσης να εξεταστεί. Οι πιλότοι, τα πληρώματα βαρκών και ρυμουλκών καθώς και οι προμηθευτές άλλων υπηρεσιών όπως το πόσιμο νερό και οι αποθήκες, πρέπει να εκπαιδευθούν στον προσδιορισμό του πιθανού κινδύνου και στους τρόπους πώς να χειριστούν τέτοιες καταστάσεις.

5. Διαχείριση πληροφοριών

Ένα αποτελεσματικό σύστημα ασφάλειας επιθυμεί τις υψηλής ποιότητας πληροφορίες και την ανταλλαγή πληροφοριών. Οι εξακριβωμένες και έγκαιρες πληροφορίες είναι κρίσιμες για τον προσδιορισμό των πιθανών απειλών και για τη λήψη των κατάλληλων αντιμέτρων.

Είναι απαραίτητο να δοθεί η ευθύνη για τη συλλογή πληροφοριών, η ερμηνεία και η διάδοση σε μια διοικητική υπηρεσία όπως η αστυνομία. Αυτό το βασικό σημείο πρέπει να διατηρεί τη στενή επαφή με τις αρμόδιες εθνικές αρχές καθώς επίσης και

με τα τοπικά συμβαλλόμενα μέρη στην περιοχή των λιμένων μεταξύ αρχών και βιομηχανίας.

6. *Επικοινωνία*

Οι κατάλληλες και σαφείς πληροφορίες στα σχετικά συμβαλλόμενα μέρη, που περιλαμβάνουν και τους κατοίκους στις περιοχές δίπλα στο λιμένα είναι σημαντικές προκειμένου να δημιουργηθεί μια σταθερή βάση για τα μέτρα που λαμβάνονται. Ένα σχέδιο επικοινωνίας πρέπει επομένως να είναι μέρος του Port Facility Security Plan. Σε τακτά χρονικά διαστήματα οι κάτοικοι που γειτονεύουν πρέπει να ενημερώνονται για τα προγράμματα ασφάλειας χωρίς τη διακινδύνευση της ακεραιότητας αυτών των σχεδίων με την αποκάλυψη των ευαίσθητων λεπτομερειών.

2.7.2 Μέτρα ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων των ΗΠΑ

Κάθε θαλάσσιος λιμένας που ανήκει στις ΗΠΑ θα διατηρεί ένα σχέδιο ασφάλειας σχετικό με τις συγκεκριμένες και ευπροσδιόριστες ανάγκες του θαλάσσιου λιμένα που να βεβαιώνει ότι ο θαλάσσιος λιμένας είναι συμμορφωμένος με τα εθνικά κατώτατα επίπεδα που καθιερώνονται σύμφωνα με το σχέδιο. Κάθε υποενοότητα που υιοθετείται ή αναθεωρείται σύμφωνα με αυτό πρέπει να αναθεωρηθεί και να εγκριθεί από το Office Drug Control και το Department Law Enforcement. Όλοι οι θαλάσσιοι λιμένες¹⁷ θα επιτρέψουν την ανεμπόδιστη πρόσβαση από το Department Law Enforcement στις επηρεασθείσες εγκαταστάσεις για λόγους επιθεωρήσεων ή άλλες διαδικασίες που εγκρίνονται από αυτό το τμήμα. Κάθε σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων μπορεί να καθιερώσει περιορισμένες περιοχές πρόσβασης μέσα στο θαλάσσιο λιμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών κατώτατων επιπέδων. Σε τέτοιες περιπτώσεις, μία άδεια πρόσβασης σε απαγορευμένη περιοχή θα απαιτηθεί για οποιαδήποτε μεμονωμένη εργασία μέσα ή θα εγκριθεί για να εισαγάγει τακτικά μια περιορισμένη περιοχή πρόσβασης.

Σχετικά με τους ελέγχους πρόσβασης και τους περιορισμούς για εργασία θα ισχύσουν μόνο στους υπαλλήλους ή σε άλλα πρόσωπα που απασχολούνται μέσα ή που έχουν τακτικές επαφές με μια περιορισμένη περιοχή πρόσβασης. Κάθε σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων θα εκθέτει λεπτομερειακά τους όρους και τους περιορισμούς που επιβάλλονται σε άτομα που επισκέπτονται το λιμένα ή

οποιαδήποτε περιορισμένη περιοχή πρόσβασης, για να υπάρχει έτσι ουσιαστική συμμόρφωση και συμφωνία με τα εθνικά κατώτατα επίπεδα.

Αποτύπωματα βασισμένα στο εγκληματικό έλεγχο θα εκτελούνται σε οποιοδήποτε υποψήφιο για απασχόληση, κάθε τρέχοντα υπάλληλο και άλλα πρόσωπα όπως υποδεικνύεται σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων για κάθε θαλάσσιο λιμένα. Όσον αφορά τους υπαλλήλους των λιμενικών εγκαταστάσεων ή άλλους με κανονική πρόσβαση, τέτοιοι έλεγχοι θα εκτελούνται τουλάχιστον μία φορά κάθε 5 έτη ή σε άλλα συχνότερα διαστήματα όπως προβλέπεται από το σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων. Κάθε άτομο που έδωσε δακτυλικά αποτυπώματα θα αρχειοθετείται σε ένα πλήρες σύνολο δακτυλικών αποτυπωμάτων που θα λαμβάνονται με τρόπο που απαιτείται από το Department Law Enforcement και του σχεδίου ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων. Τα δακτυλικά αποτυπώματα θα υποβάλλονται στο Department Law Enforcement για κρατική επεξεργασία και στο Federal Bureau Investigation για ομοσπονδιακή επεξεργασία. Τα αποτελέσματα κάθε αποτύπωματος βασισμένα στον έλεγχο θα αναφέρονται στο θαλάσσιο λιμένα αίτησης. Οι δαπάνες των ελέγχων αυτών δεν έχουν ακομά διευκρινιστεί αν θα πληρώνονται από το θαλάσσιο λιμένα ή άλλη οντότητα υιοθέτησης ή από το πρόσωπο που ελέγχεται.

Μέχρι την 1 Ιανουαρίου 2004, κάθε σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων θα προσδιορίζει τις εγκληματικές ενέργειες ή άλλους εγκληματικούς παράγοντες και θα αποκλείει ένα πρόσωπο από την απασχόληση του στους θαλάσσιους λιμένες είτε μια νέα έγκριση για κανονική πρόσβαση στην ιδιοκτησία των θαλάσσιων λιμένων είτε σε μια περιορισμένη περιοχή πρόσβασης. Τέτοιοι παράγοντες θα χρησιμοποιηθούν για να αποκλείσουν όλους τους υποψηφίους για εργασία στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Κάθε σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων θα καθιερώσει μια διαδικασία άρνησης απασχόλησης ή της πρόσβασης που βασίζεται σε δακτυλικά αποτυπώματα σύμφωνα με τα παραπάνω.

Σε σχέση με άλλες απαιτήσεις για την εργασία ή την πρόσβαση που καθιερώνεται από κάθε θαλάσσιο λιμένα σύμφωνα με το σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων του, κάθε σχέδιο ασφάλειας θαλάσσιων λιμένων θα ορίσει ότι:

1. Οποιοσδήποτε μέσα στα προηγούμενα 5 έτη έχει καταδικαστεί, ανεξάρτητα από εάν η απόφαση είναι εφέσιμη, οποιαδήποτε παραβίαση που περιλαμβάνει την

πώληση, την κατασκευή, την παράδοση, ή την κατοχή με την πρόθεση του πωλεί, που κατασκευάζει, ή που παραδίδει μια ελεγχόμενη ουσία, η διάρρηξη η ληστεία, οποιοδήποτε στοιχείο εγκλήματος του οποίου περιλαμβάνει τη χρήση ή την κατοχή ενός πυροβόλου, οποιαδήποτε πεποίθηση για οποιεσδήποτε παρόμοιες παραβάσεις βάσει των νόμων, δεν θα είναι κατάλληλη για απασχόληση μέσα ή την κανονική πρόσβαση σε έναν θαλάσσιο λιμένα ή μια περιορισμένη περιοχή πρόσβασης και

2. Οποιοσδήποτε έχει καταδικαστεί οποιαδήποτε στιγμή για οποιοσδήποτε από τις απαριθμημένες παραβάσεις δεν θα είναι κατάλληλος για εργασία μέσα σε έναν θαλάσσιο λιμένα ή μια περιορισμένη περιοχή πρόσβασης εκτός αν, μετά από την αποφυλάκιση και οποιαδήποτε επίβλεψη που επιβλήθηκε ως καταδίκη, το πρόσωπο παρέμεινε απαλλαγμένο, για οποιοσδήποτε από τις απαριθμημένες παραβάσεις για μια περίοδο τουλάχιστον 5 ετών πριν την ημερομηνία πρόσληψης του.

Μέχρι τις 1 Οκτωβρίου κάθε έτους, κάθε θαλάσσιος λιμένας θα εκθέτει στο Department Law Enforcement κάθε άρνηση απασχόλησης ή πρόσβασης σε άτομα. Η έκθεση αυτή θα περιλαμβάνει την ταυτότητα του ατόμου και άλλα σημαντικά στοιχεία.

Το Office Drug Control και το Department Law Enforcement μπορούν να τροποποιήσουν οποιαδήποτε απαίτηση που περιλαμβάνεται στα εθνικά κατώτατα επίπεδα για την ασφάλεια θαλάσσιων λιμένων. Τέτοιες τροποποιήσεις θα σημειώνονται στην ετήσια έκθεση που υποβάλλεται από το Department Law Enforcement.

2.7.3 Αυστραλιανοί λιμένες και ασφάλεια

Οι λιμένες θα κοστίσουν για την εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας και την εφαρμογή αυτών ένα προϋπολογισμό περίπου \$100 εκατομμυρίων.

Σημαντικά στοιχεία του σχεδίου για την ασφάλεια περιλαμβάνουν¹⁸:

- Ταυτοποίηση μέσω της τεχνολογίας (πρόσωπο-αναγνώρισης) για τον έλεγχο της πρόσβασης στις πιο ευαίσθητες περιοχές.
- Τεχνολογία ακτίνας Χ για τους ανώτερους υπαλλήλους των τελωνείων για να ανιχνεύουν εμπορευματοκιβώτια.

Περίπου \$10 εκατομμύρια χρειάζονται για να θεσπιστεί ένα ολοκληρωμένο διοικητικό πλαίσιο για την Αυστραλία για να προσαρμοστεί στις ανάγκες του νέου διεθνή θαλάσσιου κώδικα ασφάλειας.

Επιχειρείται η εθνική αξιολόγηση της ασφάλειας περισσότερων από 400 λιμένων. Η κυβέρνηση αναμένει τη ναυτιλιακή βιομηχανία να πληρώσει το μεγαλύτερο μέρος του σχεδίου ασφάλειας, το οποίο τοποθετείται σε περισσότερα από \$100 εκατομμύρια.

2.7.4 Ευρωπαϊκά λιμάνια και ασφάλεια

Μέχρι την 1η Ιουλίου του 2007, κάθε κράτος μέλος της ΕΕ θα πρέπει να έχει αποφασίσει σε ποια λιμάνια και πλοία της ακτοπλοΐας του θα λαμβάνονται μέτρα για την αντιμετώπιση τρομοκρατικών επιθέσεων και άλλων έκνομων ενεργειών. Σε αυτή την πολιτική συμφωνία κατέληξε το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας υιοθετώντας το συμβιβαστικό κείμενο, το οποίο παρουσιάστηκε από την Ιταλική Προεδρία το Οκτώβριο του 2003.

Ήδη πάντως από την 1η Ιουλίου 2004 σε όλα τα Ευρωπαϊκά λιμάνια με διεθνή κίνηση και στα πλοία που εκτελούν πλόες κατηγορίας Α, πρέπει να έχει αρχίσει η εφαρμογή των μέτρων προστασίας που προβλέπονται από τη διεθνή συνθήκη της SOLAS, ενώ από την 1η Ιουλίου 2005 τίθεται σε εφαρμογή ο κώδικας ISPS.

2.7.4.1 Το λιμάνι του Ρότερνταμ και τα μέτρα ασφαλείας

Οι νέοι κανονισμοί του ΔΝΟ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τη ασφάλεια των πλοίων εφαρμόζεται αυστηρά στο λιμένα του Ρότερνταμ. Η διοίκηση του λιμένα (Rotterdam Municipal Port Management) οργάνωσε μια συνάντηση για να ενημερώσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Ρότερνταμ πως θα πρέπει να ακολουθήσουν τους νέους κανόνες από την 1η Ιουλίου 2004.

Περίπου 134 θέσεις στο Ρότερνταμ έχουν προσδιοριστεί ως υπόχρεες στους νέους παγκόσμιους κανονισμούς του ΔΝΟ. Ο πραγματικός αριθμός των επιχειρήσεων που περιλαμβάνονται είναι μικρότερος, από τη στιγμή που μερικές εταιρίες ενεργοποιούν περισσότερα από ένα τερματικά στο λιμένα.

Οι κανονισμοί καλύπτουν τα τερματικά που εξυπηρετούν τα ποντοπόρα πλοία περισσότερων από 500 gt που φθάνουν από τα διεθνή ύδατα. Αν και η πλειοψηφία των κανόνων ΔΝΟ ενσωματώνεται πια στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, θα μπορούσαν θεωρητικά να ισχύσουν επίσης τα μέτρα για την κοντινής απόστασης ναυτιλία καθώς και στα RO/RO και την κυκλοφορία των τροφοδοτών. Σύμφωνα με τον ειδικό ασφάλειας του RMPM, έχουν υπάρξει ήδη κλήσεις στην Ευρώπη για να χαλαρώσουν τις απαιτήσεις για αυτήν την ενδοκοινοτική κυκλοφορία.

Η τήρηση ελέγχου θα είναι ένας επιπλέον στόχος για την Ολλανδική κυβέρνηση. Το Inspectorate Transport και Public works πρόκειται να έχει τη καθολική ευθύνη για την ασφάλεια. Οι έλεγχοι αυτοί, όπου είναι δυνατόν, θα συνδυαστούν με εκείνους από άλλες αντιπροσωπείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες στο λιμένα, όπως η τελωνειακή υπηρεσία.

Οι χώρες που αποτυγχάνουν να ακολουθήσουν τους κανονισμούς κατάλληλα, θα μπουν στη μαύρη λίστα του ΔΝΟ. Η ιδέα είναι ότι αυτό θα τους απέκλειε αποτελεσματικά από το παγκόσμιο εμπόριο δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες θα τους αποφύγουν.

Η κυβέρνηση προβλέπει λίγα προβλήματα στην εφαρμογή του ISPS κώδικα στο λιμένα του Ρότερνταμ. Η ασφάλεια είναι ήδη μια προτεραιότητα εκεί όπου πολλές επιχειρήσεις καλύπτουν ήδη ένα καλό ποσοστό των απαιτήσεων.

Αν και οι εταιρίες παραμένουν οι ίδιες αρμόδιες για την εισαγωγή των νέων κανόνων, το RMPM θέλει "να διευκολύνει" την εφαρμογή τους σε όλο το λιμένα. Παραδείγματος χάριν, έχει αναθέσει μια μελέτη εάν το CargoCard μπορεί να αναβαθμιστεί για να γίνει μια κάρτα ταυτότητας για όλους τους εργαζομένους λιμένων. Το CargoCard χρησιμοποιήθηκε πολύ πρόσφατα επιτυχώς.

Το RMPM έχει αναπτύξει επίσης ένα πρόγραμμα για να βοηθηθούν οι επιχειρήσεις στη σύνταξη ενός σχεδίου ασφάλειας. Για αυτό έχει θέσει κατά μέρος έναν προϋπολογισμό γύρω στα \$0.5 εκατομμύριου. Το συνολικό κόστος, εντούτοις, θα τρέξει σε εκατομμύρια €. Το RMPM αντιπαραθέτει το γεγονός, ότι οι Αμερικανικοί λιμένες έχουν παρουσιάσει ήδη στον πρόεδρο Μπους έναν συνολικό λογαριασμό για \$800-900 εκατομμύρια.

2.7.5 Ελληνικά λιμάνια και ασφάλεια

Με κλείσιμο ως προς τη διεθνή δραστηριότητα τους απειλούνται πολλά Ελληνικά λιμάνια μετά την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας κατά των τρομοκρατικών χτυπημάτων. Ο λόγος είναι το πολύ υψηλό κόστος υλοποίησης των μέτρων αυτών, το οποίο σε αρκετές περιπτώσεις ξεπερνά ακόμη και τα ετήσια έσοδα τους. Ακόμη όμως και για τα λιμάνια εκείνα που δεν εξυπηρετούν πλοία διεθνών πλόων σε σταθερές περιόδους αλλά περιστασιακά η εφαρμογή των μέτρων είναι ένα ανοιχτό θέμα, το οποίο θα εξαρτηθεί από την εκτίμηση της επικινδυνότητας που θα προκύψει μετά τη διενέργεια αξιολόγησης της ασφαλείας τους.

Στη λίστα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο καλείται να πιστοποιήσει την υλοποίηση των νέων απαιτήσεων, περιλαμβάνονται 11 ανώνυμες εταιρείες λιμένων, καθώς και 43 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, που καλούνται να εφαρμόσουν τις νέες διαδικασίες ασφαλείας, οι οποίες προβλέπουν ακόμη και τη δημιουργία πρόσθετων εγκαταστάσεων.

- **Τα λιμενικά ταμεία**

Υπάρχουν όμως και 37 λιμενικά ταμεία που, ως γνωστόν, έχουν περάσει πλέον υπό την άμεση εποπτεία των δήμων όπου εδρεύουν, τα οποία δέχονται κάθε καλοκαίρι έναν σημαντικό όγκο ξένων κρουαζιερόπλοιων αλλά και άλλων φορτηγών πλοίων άνω των 500 gt, τα οποία και αυτά συμπεριλαμβάνονται στη λίστα του ΥΕΝ για την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας. Όπως δείχνουν σήμερα τα πράγματα, είναι σχεδόν βέβαιο ότι τα παραπάνω λιμενικά ταμεία αλλά και κάποια λιμάνια τα οποία ανήκουν σε ανώνυμες εταιρείες αδυνατούν να καλύψουν τις απαιτήσεις της SOLAS αφού το κόστος των πρόσθετων εργασιών που πρέπει να εκτελεσθούν στις περισσότερες περιπτώσεις ξεπερνά τα ετήσια έσοδα τους. Στην ίδια μοίρα βρίσκονται και αρκετές ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις που σήμερα εξυπηρετούν τις ανάγκες βιομηχανικών μονάδων στις οποίες ανήκουν.

Σε πρώτη φάση οι λιμενικές εγκαταστάσεις που συγκαταλέγονται μεταξύ εκείνων που καλούνται να πιστοποιηθούν θα πρέπει να προχωρήσουν σε αξιολόγηση της ασφαλείας που παρέχουν, με βάση τις προϋποθέσεις και τις κατευθύνσεις του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ISPS, της διεθνούς σύμβασης SOLAS.

Το επόμενο βήμα θα είναι η κατάρτιση σχεδίου ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης, η οποία θα γίνει με βάση την αξιολόγηση ασφαλείας και θα καλύπτει τις απαιτήσεις για τη διασύνδεση πλοίου - λιμένα.

Το σχέδιο αυτό πρέπει να προβλέπει τρία επίπεδα ασφαλείας και θα πρέπει να καταρτισθεί με βάση τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS.

Σε πρώτη φάση τα λιμάνια που καλούνται να καλύψουν τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS οφείλουν να προχωρήσουν άμεσα στον διορισμό υπευθύνου ασφαλείας, ο οποίος μπορεί να είναι ο ίδιος για περισσότερα από δύο λιμάνια.

Για τα λιμάνια που έχουν χαρακτηριστεί ολυμπιακά είναι αρκετή η αξιοποίηση των αξιολογήσεων ασφαλείας που έχουν ήδη καταρτίσει, με την προϋπόθεση ότι αυτή η αξιολόγηση ασφαλείας συμπεριλαμβάνει πλέον το σύνολο των εγκαταστάσεων τους και όχι μόνο τις εγκαταστάσεις εκείνες που θα δεχθούν ξένους τουρίστες.

Τα οκτώ ολυμπιακά λιμάνια (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Βόλος, Ηράκλειο, Λαύριο και Μαρίνα Φλοίσβου) τα οποία έως το καλοκαίρι του 2004 θα τηρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας.

Για τα οκτώ ολυμπιακά λιμάνια έχει υπογραφεί σύμβαση 35 εκατομμυρίων €, για την κάλυψη των δαπανών στα λιμάνια, ενώ το κόστος ετήσιας συντήρησης - υποστήριξης, θα ανέλθει σε 6 εκατομμύρια €. Για τα οκτώ ολυμπιακά λιμάνια η μελέτη πρέπει να γίνει από την ανάδοχο εταιρεία που έχει τη γενική ευθύνη της ασφάλειας, έχουν κατατεθεί οι προτάσεις από τη μεριά τους, οι οποίες ελέγχονται και αξιολογούνται για να προχωρήσουν σε υλοποίηση. Και επειδή το κυριότερο θέμα είναι το λιμάνι του Πειραιά που είναι το πιο μεγάλο και είναι και το πιο πολύπλοκο είναι ο μπούσουλας για τα υπόλοιπα. Ήδη γι' αυτό ασχολήθηκε μια επιτροπή και έγινε αυτοψία με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης που ήταν ο ίδιος ο Γενικός Γραμματέας, η ανάδοχος εταιρεία, ο οργανισμός Αθήνα 2004, το YEN και ο Ο.Λ.Π, συζήτησαν τις προτάσεις και κατέληξαν σε μια κοινή φόρμουλα πάνω στην οποία θα οριστικοποιηθούν αυτές οι προτάσεις για να προχωρήσουν σε υλοποίηση.

Ποιος θα πληρώσει τελικά το κόστος εφαρμογής των μέτρων ασφαλείας για τους λιμένες;

«Πρέπει να τρέξουμε για να πετύχουμε αυτό τον στόχο των 50 λιμανιών που θα ενταχθούν στο σύστημα του ISPS. Για το λόγο αυτό τη συγχρηματοδότηση για

έργα που πρέπει να γίνουν στα 50 ελληνικά λιμάνια, από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για να εφαρμοστούν οι διατάξεις του ISPS κώδικα μέχρι τον Ιούλιο του 2004», ζήτησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στη διάρκεια του συμβουλίου Υπουργών στο Λουξεμβούργο.

«Ήδη είναι ένα πρόγραμμα σε εξέλιξη ύψους 35 εκατομμυρίων €, αλλά προοδευτικά σε πολύ περισσότερα λιμάνια θα αρχίσουν να εφαρμόζονται οι διατάξεις του ISPS που σημαίνει ένα πρόσθετο κόστος», τόνισε ο υπουργός και προσέθεσε: «Σαν πρόσθετο κόστος ασφάλειας θα πρέπει να υπολογίσουμε και στα πλοία και είναι πολύ λογικό να σκεφτεί κάποιος πως όλα αυτά θα μετακυλισθούν στο κόστος χρήσης των πλοίων και των λιμανιών, που σημαίνει πιο ακριβά ναύλα, πιο ακριβές λιμενικές υπηρεσίες». (πηγή YEN)

Ο Έλληνας υπουργός τόνισε ότι η Ελλάδα είναι μια χώρα με πολλά λιμάνια πολλά πλοία και πολλά δρομολόγια και ζήτησε από την Ε.Ε. να μεριμνήσει και να προσέξει αυτό το ζήτημα, γιατί κάθε μέτρο που αποφασίζεται σ' αυτόν τον τομέα, έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις στην ελληνική πραγματικότητα.

• Το σχέδιο ασφαλείας

Στόχος των μέτρων που θα ληφθούν και τα οποία συμπεριλαμβάνονται στο σχέδιο ασφαλείας είναι η αποτροπή έκνομου συμβάντος. Για να επιτευχθεί αυτός ο γενικός στόχος τα λιμάνια θα πρέπει να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα που προβλέπονται από τον κώδικα ISPS μέσω των οποίων:

- θα ελέγχεται η πρόσβαση στη λιμενική εγκατάσταση.
- θα παρακολουθούνται οι λιμενικές εγκαταστάσεις.
- θα ελέγχονται διαρκώς οι περιοχές εκείνες του λιμένα που έχουν χαρακτηριστεί ως απαγορευμένες.
- θα εποπτεύονται οι τομείς της διαχείρισης των εφοδίων και του φορτίου των πλοίων.
- θα εξασφαλίζεται η κάθε είδους επικοινωνία που αφορά την ασφάλεια.

Στη λίστα του YEN περιλαμβάνονται, όπως προαναφέρθηκε, 11 λιμάνια ανώνυμες εταιρείες, 37 λιμενικά ταμεία και 43 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις.

Αναλυτικά, ως την 1η Ιουλίου 2004 θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί ως προς τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS τα εξής λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις:

- Οι Οργανισμοί Λιμένων:
Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου και Πατρών.
- Τα Λιμενικά Ταμεία:
Αγίου Νικολάου Κρήτης, Αιγίου, Αντικυθήρων, Γυθείου, Ζακύνθου, θήρας, Ιερισσού, Ιτέας, Καλαμάτας, Καλύμνου, Κατάκολου, Κεφαλονιάς, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Μεσολογγίου, Μήλου, Μυκόνου, Μυρίνας, Μυτιλήνης, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Πόρτο Λόγος, Πρέβεζας, Πύλου, Ρόδου, Σαμοθράκης, Σάμου, Σητείας Κρήτης, Στυλίδας, Σύρου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων Κρήτης και Χίου.
- Οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις:
ΑΓΕΤ «Ηρακλής» Αλιβερίου, ΑΗΣ ΔΕΗ, Αλουμινίου της Ελλάδος ΑΒΕΕ, Σωληνουργείων Κορίνθου, SOVEL ΑΕ (Τσιγγέλι Αλμυρού Βόλος), Λούλη ΑΕ, ΑΓΕΤ «Ηρακλής» Αγριάς Βόλου, Ελληνικών Πετρελαίων Ασπροπύργου, ΕΚΟ Σκαραμαγκά, ΒΡ Σκαραμαγκά, ΤΕΧΑCO, Χάλυβος ΑΕ, Χαλυβουργικής, Τιτάνα, Πετρόλα, Lamda, Ναυπηγείων Ελευσίνας, ΕΚΟ Ελευσίνας, ΔΕΠΑ, Ελληνικών Πετρελαίων, TVX Hellas, Μότορ Οϊλ Ελλάς, Μύλων Σόγιας, Σουλφούρ ΑΕ, Μουρίκη ΑΕ, Φουλκόρ ΑΕ, DOW Χύμα, Τιτάνα Πατρών, Επισκευών Μώλου ΔΕΗ Κερατσινίου, Επισκευαστικής Βάσης Περάματος, ΕΛΙΝ ΑΕ, ΕΛΜΙΝ Στυλίδας, Agroinvest SA - Αχλάδι Φθιώτιδας, Ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου, Ναυπηγείου Αυλίδος, Λάρκο Λάρυμνας, Σόγια Ελλάς, ΑΓΕΤ.

Το υψηλό κόστος που συνεπάγεται της προσαρμογής σε όσα ορίζει ο Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμένων, ISPS, ξεπερνά σε αρκετές περιπτώσεις ακόμη και τον ετήσιο προϋπολογισμό αρκετών λιμένων που έχουν μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες και φαίνεται πως είναι ο σημαντικότερος σκόπελος που έχει προκύψει στην εφαρμογή του κώδικα.

Μάλιστα από ναυτιλιακούς κύκλους εκφράζονται έντονοι προβληματισμοί για το τι μέλλει γενέσθαι, αφού τα πάντα θα πρέπει να είναι έτοιμα μέχρι την 1η Ιουλίου

του 2004 ώστε τα λιμάνια της χώρας μας που δέχονται φορτηγά πλοία άνω των 500 gt καθώς και επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων να έχουν προσαρμοστεί στις απαιτήσεις του κώδικα προκειμένου να μην να αποκλεισθούν ως προς το σκέλος των διεθνών δραστηριοτήτων τους.

Μερική παράταση στην εναρμόνιση των πλοίων και των λιμένων της χώρας μας με τα όσα ορίζει ο ISPS κώδικας σε επίπεδο ασφάλειας, επετεύχθη με την “συμμαχία” των αρμόδιων υπουργών Ελλάδας και Ιταλίας.

Συγκεκριμένα στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας προχώρησε στην υιοθέτηση μιας πιο ευέλικτης διαδικασίας προσαρμογής σε όσα ορίζει ο κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων, με αποτέλεσμα:

- για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες και τα λιμάνια που τα εξυπηρετούν, η προσαρμογή τους θα πρέπει να γίνει έως την 1η Ιουλίου του 2004 όμως,

- για τα ακτοπλοϊκά πλοία Α κατηγορίας και για τα λιμάνια που τα εξυπηρετούν η προσαρμογή τους θα πρέπει να γίνει έως την 1η Ιουλίου του 2005.

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα ακτοπλοϊκά πλοία που εξυπηρετούν την ενδοχώρα με την Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου καθώς και προορισμούς που υπάγονται στην λεγόμενη “μεγάλη ακτοπλοΐα”.

- για τα μικρότερα λιμάνια και τα ακτοπλοϊκά πλοία που τα εξυπηρετούν, συμφωνήθηκε έως την 1η Ιουλίου του 2007 να ολοκληρωθεί η ανάλυση της επικινδυνότητας και να αποφασισθεί από τα κράτη μέλη σε ποία πλοία και λιμάνια θα εφαρμοσθούν τα μέτρα.

Την έδρα του EMSA θέλει ο Πειραιάς

Η διεκδίκηση της έδρας του νέου Ευρωπαϊκού οργανισμού EMSA για την ασφάλεια στη ναυτιλία, από την Ελλάδα και συγκεκριμένα τον Πειραιά, είναι ένα από τα βασικότερα ζητήματα, που απασχολεί το ΥΕΝ.

Ανταγωνιστές του Πειραιά για την έδρα του EMSA είναι η Λισσαβόνα, η Νάντη και η Γένοβα. Σε δεύτερο επίπεδο η Ελλάδα θα διεκδικήσει τη στελέχωση της EMSA με ένα σημαντικό αριθμό Ελλήνων σε όλες τις βαθμίδες του οργανισμού.

Η Ελλάδα θα προβάλει για την απόκτηση της έδρας επιχειρήματα που αφορούν τη μεγάλη συμμετοχή του ελληνικού στόλου στην Ευρωπαϊκή και παγκόσμια αγορά, την τεχνογνωσία των στελεχών που προορίζει για την ΕΜΣΑ και το γεγονός ότι είναι η μόνο Ευρωπαϊκή χώρα που διαθέτει αυτοτελές υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Κώδικας *βλ Παράρτημα 7*

3. SECURITY – SAFETY.

Κοινή σημασία, κοινοί στόχοι, αλλά με διαφορετικό περιεχόμενο.

Το έτος 2001 ο κόσμος μας άλλαξε εντυπωσιακά μετά τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου. Η θεμελιώδης άποψη του ελεύθερου κόσμου που υποστήριζε ότι ο καθένας μπορεί να ζήσει με την πίστη ότι είναι ασφαλής δεν ισχύει πια.

Η ασφάλεια και το Security έχουν ακριβώς τον ίδιο στόχο, δηλαδή τη προστασία της ανθρώπινης ζωής, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος. Και τα δύο συνδέονται με τους κινδύνους και στα δύο υπάρχει ο "Ανθρώπινος παράγοντας" ως κεντρικό στοιχείο.

Υπάρχουν θεμελιώδεις διαφορές, εντούτοις. Το Security αφορά τους κινδύνους που συνδέονται με την προστασία ενάντια σε κάτι σκόπιμο, δηλ. σκόπιμες πράξεις διαταραχής, ζημίας ή και καταστροφής. Η ασφάλεια αφ' ετέρου αφορά την ελαχιστοποίηση του κινδύνου σε κάτι που πηγαίνει τυχαία στραβά.

Ο θαλάσσιος κόσμος έχει στραφεί στην ασφάλεια των πλοίων και της ναυτιλίας για πάρα πολλά έτη. Ο κύριος σκοπός της δημιουργίας των κλάσεων ήταν να βελτιωθούν τα ποιοτικά πρότυπα και η ασφάλεια των πλοίων. Οι πρωταρχικοί στόχοι του ΔΝΟ επίσης για πολλά χρόνια έχουν συνδεθεί με το πλοίο στην γενικότερη του έννοια και τη ναυτιλιακή ασφάλεια.

Το Security δεν είναι ένα νέο ζήτημα. Η ευπάθεια των πλοίων στους ανοικτούς ωκεανούς, χωρίς οποιαδήποτε προστασία από την αστυνομία και το στρατό έχει αναγνωρισθεί από καιρό. Η πειρατεία είναι τυπικό παράδειγμα των security παραβιάσεων, ακόμα κι αν ο σκοπός είναι η ληστεία παρά η απειλή και καταστροφή. Εντούτοις, η τρομοκρατική επίθεση στο Achille Lauro το 1985 είναι ένα από πιο κοντινά μας παραδείγματα σε αυτό που σήμερα εστιάζουμε την προσοχή μας.

Ποίες είναι οι πιθανές απειλές που αναμειγνύουν τη ναυτιλία;

Αφ' ενός τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να μεταφέρουν κρυμμένα όπλα ή άλλο επικίνδυνο παράνομο φορτίο για τρομοκρατική χρήση που μπορεί να χρησιμοποιηθεί κάπου αλλού. Αφετέρου, τα πλοία ή τα εμπορευματοκιβώτια μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κινητή βόμβα για να προκαλέσουν τον όλεθρο και τον πανικό σε έναν λιμένα ή σε μια πόλη. Οι μέθοδοι επίθεσης θα μπορούσαν να συμπεριλαμβάνουν ωρολογιακές βόμβες που κρύφτηκαν σε ένα πλοίο, πλοία με βάρκες που περιέχουν εκρηκτικές ύλες, ανθρώπινες τορπίλες, τα μίνι υποβρύχια και άλλα. Μια επίθεση σε δεξαμενόπλοιο σε στενά και τις σημαντικές υδάτινες οδούς θα μπορούσε να είναι πολύ αποδιοργανωτική για το παγκόσμιο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία. Τελικά και τα ίδια τα πλοία μπορούν να βρεθούν στο στόχαστρο των τρομοκρατικών επιθέσεων, όπως το USS Cole ή το AM Limbourg.

(Βλ κεφ 2.1)

Σε μερικές περιπτώσεις, η εφαρμογή είναι γρήγορη: Παραδείγματος χάριν, από τις 2 Φεβρουαρίου του 2004 ο κώδικας είναι υποχρεωτικός για τα πλοία που φορτώνονται με φορτίο προς στις ΗΠΑ, στα αρχεία των οποίων οι Αμερικανικές αρχές, 24 ώρες πριν αρχίσει ο χειρισμός του φορτίου, μπορούν να σταματήσουν εγκαίρως τη φόρτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου εάν κάτι ύποπτο κατά την κρίση τους, είναι επισημασμένο κατά τον έλεγχο. Στην πράξη, αυτό μπορεί να σημαίνει ότι τα ενδιαφέροντα μέρη του φορτίου πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες μέχρι τρεις ημέρες πριν από τη φόρτωση, έτσι ώστε τα στοιχεία να μπορούν να διαβιβαστούν στις Αμερικανικές αρχές για τη έγκαιρη διερεύνηση και έλεγχο.

Οι κλάσεις, που ενεργούν ως RSOs, προετοιμάζονται να διαδραματίσουν έναν βασικό ρόλο στην ασφάλεια, όπως και η ναυπηγική βιομηχανία η οποία προσαρμόζεται στις απαιτήσεις του ISPS κώδικα. Με τη στενή σχέση μεταξύ Safety και Security, είναι φυσικό ότι η ιδιοκτησία και η σημαία πρέπει να κοιτάξουν να βοηθήσουν και να συνεργαστούν με τις κλάσεις για να προγραμματίσουν και να προετοιμάσουν τις νέες αυτές απαιτήσεις. Μόλις εγκριθούν ως RSOs, οι κλάσεις θα είναι σε θέση να εγκρίνουν τα σχέδια ασφάλειας των πλοίων, να εκτελέσουν τους ελέγχους ασφάλειας των πλοίων και των επιχειρήσεων και να εκδώσουν το απαραίτητο International Ship Security Certificate εξ ονόματος της σημαίας των πλοίων. Καμία συζήτηση σχετικά με οποιοδήποτε θαλάσσιο θέμα δεν είναι αυτές τις

μέρες πλήρης χωρίς κάποια αναφορά της γενικής επιρροής και της παρείσφρησης της θαλάσσιας ασφάλειας και τις πιθανές βαριές ποινικές ρήτρες της μη προσαρμογής με τους νέους νόμους και τους κανόνες. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τη βιομηχανία μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων και τις διοικητικές μέριμνες της αλυσίδας εμπορευματοκιβωτίων επειδή όχι μόνο τα πλοία αλλά και τα εμπορευματοκιβώτια θεωρούνται ως πιθανός παράνομος μεταφορέας των όπλων, τρομοκρατών, συμπεριλαμβανομένων των όπλων μαζικής καταστροφής, τα οποία μπορούν να παραδοθούν στο μέσο των ηπείρων και των πόλεων.

3.1 Το Ανθρώπινο Σφάλμα

Ο ανθρώπινος παράγοντας και το Ship Safety.

Προτού εξετάσουμε θέματα¹⁹ σχετικά με το Security και το Safety εν συντομία θα εξετάσουμε το ανθρώπινο λάθος και τη σχέση του με τα δύο αυτά ζητήματα. Η λεπτομερής ανάλυση των θαλάσσιων ατυχημάτων έχει δείξει ότι η πλειοψηφία των ατυχημάτων με τις εκτεταμένες συνέπειες μπορεί να επιστημανθεί σε ανθρώπινα ή οργανωτικά λάθη. Μόνο περίπου 20% των καταστροφικών ατυχημάτων προκαλούνται από τη δομική ή μηχανική αποτυχία του πλοίου υπό ακραίες περιβαλλοντικές συνθήκες, που υπερβαίνουν τις δυνατότητες και αντοχές των πλοίων.

Τα υψηλά ατυχήματα είναι αποτέλεσμα του ανθρώπινου λάθους που μπορούν να προκληθούν από τα λάθη στο σχέδιο και την κατασκευή ή από τα λάθη κατά τη λειτουργία ενός πλοίου. Παίρνοντας ένα παράδειγμα από την παράκτια τεχνολογία, το ατύχημα του Alexander Kjelland περιέλαβε την έλλειψη καλού σχεδίου καθώς επίσης και ρωγμών στη δομή (κατασκευή) που οδήγησε στην απώλεια ενός μέρους της πλατφόρμας με συνέπεια αυτό να ανατρέψει (123 άτομα σκοτώθηκαν). Τα ατυχήματα που αφορούν τις διάφορες εργασίες έχουν διαφορετική προέλευση. Κοινωνικές αξίες μπορούν να επηρεάσουν τον άνθρωπο και να προβεί σε οργανωτικά λάθη. Οι οικονομικές δυσκολίες του πλοιοκτήτη ή της χώρας του, μπορούν να οδηγήσουν σε επικίνδυνους συμβιβασμούς με μειωμένα πρότυπα ασφάλειας. Τα λάθη στις διοικητικές αποφάσεις, δηλαδή τα οργανωτικά λάθη, έχουν αποδειχθεί να έχουν αμέριστη ευθύνη και σχέση όσο αφορά την αξιοπιστία των λειτουργιών των πλοίων. Τα λάθη των ατόμων είναι επίσης αρμόδια για μερικά από ατυχήματα. Η αλυσίδα των

γεγονότων που οδήγησε στο ατύχημα του Alpha άρχισε παραδείγματος χάριν από μερικές ατελείς εργασίες συντήρησης στο gas compression module.

Τα λάθη λόγω της διασύνδεσης ανθρώπου-συστήματος θεωρούνται ως λάθη συστημάτων. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τα λάθη σχεδιασμού, των συστημάτων, τους ψεύτικους συναγερούς κ.λ.π. Πρέπει να εξεταστούν και από το σχεδιάζονταν μηχανικό καθώς επίσης και από τον εργονόμο, που έχει σχέση με την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Οι μηχανικοί συγκεντρώνουν παραδοσιακά την προσοχή τους στο δομικό σχέδιο του πλοίου, των μηχανημάτων και του εξοπλισμού. Μόνο πρόσφατα έγινε σαφές ότι για μια σημαντική βελτίωση στην ασφάλεια των λειτουργιών του πλοίου, πρέπει το ανθρώπινο στοιχείο, το άτομο, η οργάνωση και το συνολικό σύστημα να συνεργαστούν αρμονικά και να ληφθούν υπόψη. Η εισαγωγή του ISM κώδικα από τον ΔΝΟ ήταν ένα πρώτο σημαντικό βήμα σε αυτήν την κατεύθυνση, που τακτοποίησε τα πράγματα.

Η ανθρώπινη απόδοση εξαρτάται έντονα από την πίεση ή το στρες. Η βέλτιστη απόδοση απαιτεί ένα ορισμένο βαθμό πίεσης, ενώ η υπερβολική πίεση προκαλεί την ανησυχία ή ακόμη και την εχθρότητα. Κάτω από πολύ πίεση η κανονική διαδικασία σκέψης και λήψης αποφάσεων είναι εξασθετισμένη, ενώ οδηγεί και στη χαμηλή απόδοση και παραγωγικότητα. Τα ανθρώπινα λάθη μπορούν να ελαχιστοποιηθούν με τη δημιουργία ενός σωστού εργασιακού περιβάλλοντος.

3.1.1 Ο ανθρώπινος παράγοντας στο Security

Το safety και το security συνυπάρχουν και δεν υπάρχει κανένα καλύτερο παράδειγμα από τη στενή σχέση που υπάρχει και στις δύο περιπτώσεις με τον ανθρώπινο παράγοντα. Οι απειλές, τα λάθη, θα επηρεάσουν τη συμπεριφορά του πληρώματος εν πλω και θα ασκήσουν έτσι επίδραση και στο security.

Ένας πιθανός κίνδυνος στην εξέταση του security είναι ότι οι καπετάνιοι και τα πληρώματα, που φορτώθηκαν ήδη με την εφαρμογή των safety απαιτήσεων, μπορούν να υπερφορτωθούν και να είναι λιγότερο αποτελεσματικά και παραγωγικά. Εναλλακτικά, μπορούν να απορροφηθούν έτσι στην εφαρμογή των κανονισμών ασφάλειας και να παραμελήσουν τα καθήκοντα ασφάλειας τους ή να αποτύχουν γενικότερα. Μπορούν να αποσπαστούν με τις λεπτομέρειες της συμμόρφωσης και με

το ότι συμβαίνει στο πλοίο ή γύρω από αυτό και η προσοχή τους να εξασθενήσει και έτσι να αποτυγχάνουν να επισημάνουν τις πραγματικές τρομοκρατικές απειλές. Είναι τόσες πολλές οι διαδικασίες στα πλοία και στους λιμένες, που κανένας κανονισμός δεν μπορεί να καλύψει τα πάντα, όλα τα ζητήματα που αφορούν αυτά. Η επαγρύπνηση είναι ζωτικής σημασίας στην παρεμπόδιση των πράξεων της τρομοκρατίας. Τέτοια επαγρύπνηση μπορεί μόνο να προέλθει από τα άτομα που συμμετέχουν σε αυτό και όχι, παραδείγματος χάριν, σε άτομα που αναλώνονται σε γραφική εργασία, είναι κουρασμένοι λόγω πολλής εργασίας ή από τις πολλές ώρες βάρδιας. Δεν είναι μόνο οι Ship Security Officers που πρέπει να εκπαιδευθούν. Ολόκληρο το πλήρωμα πρέπει να ενημερωθεί για τις τρομοκρατικές απειλές και την τακτική που ακολουθούν. Αυτά τα σχόλια ισχύουν εξίσου για το προσωπικό που συμμετέχει στην εργασία στους λιμένες καθώς επίσης και οπουδήποτε αλλού στην αλυσίδα των μεταφορών.

Ένα σύστημα επαγρύπνησης πρέπει να υπάρχει μεταξύ όλων των υπαλλήλων, ίσως με ένα σύστημα βραβείων και ανταμοιβών, μπόνους για να υπάρχει η κατάλληλη υποκίνηση.

Μια ζωτικής σημασίας πτυχή του ανθρώπινου παράγοντα είναι η ανάγκη να σκεφτεί έξω από το προβλέψιμο, επειδή οι τρομοκράτες εκμεταλλεύονται την προβλεψιμότητα και η δύναμη και ο τρόπος δράσης τους είναι ο αιφνιδιασμός. Αυτό ισχύει τόσο για εκείνους που εργάζονται στα πλοία και στους λιμένες, όσο και για εκείνους που αναπτύσσουν και που πιστοποιούν τα συστήματα ασφάλειας. Αυτό δίνει πάλι έμφαση στην ανάγκη να μην υπάρχει ολοκληρωτική αφοσίωση στον κανονισμό διότι έτσι όλοι θα εστιάζονται στην ανάγνωση του κανονισμού και θα χαθεί η ουσία που δεν είναι άλλη από τη επαγρύπνηση και την πρόληψη για την αποφυγή κακόβουλων ενεργειών που μπορεί να αποδειχθούν καταστρεπτικές.

3.2 Το αντίκτυπο του Security στη ναυτιλία

Η πραγματικότητα είναι ότι μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε πολλές πτυχές της εκτενούς εμπειρίας που αποκτήθηκε με την εφαρμογή του ISM κώδικα και τους σχετικούς έλεγχους για την πιστοποίηση, σε σχέση με τις προετοιμασίες για το security στη ναυτιλία. Οι κλάσεις έχουν αρχίσει εντατικά επιμορφωτικά προγράμματα - σεμινάρια, σε συνεργασία με επιλεγμένες εταιρίες. (Security Consulting)

Οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, οι λιμένες, οι ναυλωτές και οι κυβερνήσεις θα απαιτηθεί να συμμορφωθούν μ' ένα σύνολο σύνθετων διαδικασιών που χαρακτηρίζει το security στα προσεχή έτη. Όσον αφορά τις κλάσεις, το security χρησιμοποιείται τώρα σε σχέση με τα πλοία ως κεντρικός σκοπός και στόχος. Μερικές από τις κλάσεις έχουν δεσμευθεί σταθερά στην πρόωρη παροχή περιεκτικών υπηρεσιών για ένα ευρύ φάσμα του θαλάσσιου security. Ο ISPS κώδικας απαιτεί ότι μέσα σε περίπου 9-μήνες από σήμερα τα πλοία θα πρέπει να αξιολογηθούν και τα σχέδια ασφάλειας τους να επικυρωθούν από αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας (RSOs).

Οι κλάσεις είναι καλά προετοιμασμένες για να αναλάβουν αυτόν τον ρόλο και σκοπεύουν να γίνουν RSOs. Μερικές ήδη έχουν αρχίσει με επιμορφωτικά προγράμματα-σεμινάρια για τους security επιθεωρητές έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν ένα δίκτυο πιστοποίησης σε ισχύ, σε στρατηγικές θέσεις σε όλο τον κόσμο. Μπορούν να συνεργαστούν μεταξύ των πολλών πεπειραμένων ISM επιθεωρητών που υπάρχουν μέσα στις τάξεις τους. Η κατάρτιση γίνεται από κοινού με επιχειρήσεις ειδικές στο security. Αυτή η κατάρτιση διευρύνεται προς το παρόν σε μεγάλη κλίμακα έτσι ώστε να υπάρξει ένα καλό δίκτυο ασφάλειας επί τόπου τους επόμενους μήνες.

Για πολλούς είναι το πρώτο βήμα στο στόχο, στους πλοιοκτήτες και τον καθέναν που συμμετέχει στη διαχειριστική αλυσίδα των εμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνοντας ένα παγκόσμιο δίκτυο ασφάλειας τόσο περιεκτικό σε υπηρεσίες πέρα από ολόκληρο τον τομέα ασφάλειας. Οι κύριες κλάσεις στην ανάπτυξη, την τεχνολογία και την ταξινόμηση των πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, έχουν αποφασίσει να στρέψουν ένα ιδιαίτερο μέρος των νέων υπηρεσιών ασφάλειας στα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων και των ιδιοκτητών τους, καθώς επίσης και στις διάφορες πτυχές της αλυσίδας διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων.

Ο στόχος για τη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικά και ίσως για τις κλάσεις ειδικότερα, μπορούν να μετρηθούν πάνω από 40.000 πλοία που ανήκουν σε 3.500 επιχειρήσεις καθώς επίσης και περίπου 20.000 λιμενικές εγκαταστάσεις που θα απαιτηθούν να πιστοποιηθούν κάτω από το ISPS κώδικα. Μόνο οι λιμένες που περιλαμβάνονται στη λευκή βίβλο (white list) του ΔΝΟ επικυρώνουν ένα εγκεκριμένο σχέδιο ασφάλειας που θα εξασφαλίσουν ότι τα πλοία τηρούν τον ISPS κώδικα. Σε

άλλους λιμένες μπορεί να υπάρξει πρόβλημα στο αρχείο ενός πλοίου, το οποίο μπορεί να έχει και σοβαρές συνέπειες.

Εκτός από τις υπηρεσίες του ISPS, τα συστήματα θα πρέπει να αναπτυχθούν για να εξετάσουν αν μπορούν να ακολουθήσουν άλλες πτυχές της ασφάλειας. Κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει ορίσει τον SSO του. Δεν έχει επιλυθεί ακόμα εάν θα υπάρξει ειδικά εκπαιδευμένο μέλος του πληρώματος να ασχοληθεί με την απαίτηση αυτή ή εάν ένα εξουσιοδοτημένο ειδικό μέλος του πληρώματος θα απαιτηθεί. Οι αυστηρές απαιτήσεις αναγνώρισης ταυτότητας και εξέτασης πληρωμάτων που απαιτούνται και οι οποίες θα αναπτυχθούν από το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ΔΟΕ). Οι κλάσεις εξετάζουν όλο αυτό για να καθορίσουν το ρόλο που μπορεί να έχουν στην πιστοποίηση του προσδιορισμού, των προσόντων και της τεκμηρίωσης πληρωμάτων. Θα υπάρξει επίσης μια ανάγκη για την κατηγορία των RSOs να πιστοποιήσουν το νέο εξοπλισμό ασφάλειας καταστρώματος όπως το AIS, τους ραδιοσυναγερμούς, τα φώτα ασφάλειας, ηλεκτρικός φράκτης κ.λ.π.

Οι απαιτήσεις ασφάλειας εμπορευματοκιβωτίων αναπτύσσονται από το Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων (ΠΟΤ) που θα είναι αρμόδιο για τις απαιτήσεις φορτίου και ειδικότερα το Trade Partnerships Against Terrorism. Θα λειτουργήσει με τις κοινοπραξίες των οργανισμών λιμενικών αρχών όπως οι λιμένες στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και προς το παρόν περισσότεροι από 20 λιμένες σε όλο τον κόσμο έχουν διμερείς συμφωνίες με τις Αμερικανικές αρχές για να τοποθετήσουν στους λιμένες τους, υπαλλήλους των Αμερικανικών τελωνείων. Οι κλάσεις θα λειτουργούν στενά με τις οργανώσεις αυτές και άλλες σχετικές με αυτό όπως το International Association of Ports and Harbors, για να αναπτύξουν την πιστοποίηση και σε άλλες υπηρεσίες ασφάλειας όπως για τις εγκαταστάσεις λιμένων που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια. Πολλά από τα μέτρα που είναι σε πιλοτικό στάδιο θα πάρουν αρκετό χρόνο μέχρι να διαφημιστούν και να κατανοηθούν πλήρως.

Πρέπει όμως να υπάρχει άμεση ανταπόκριση και εκρήγορη, διότι οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και πολλά άλλα κράτη αρχίζουν να θέτουν σε πλήρη ισχύ τα αντιτρομοκρατικά μέτρα και να τα ενεργοποιούν όσο γίνεται το συντομότερο δυνατόν.

3.3 Security και ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων

Πάνω από το 70% όλου του ξηρού φορτίου παγκοσμίως μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια και προβλέπεται περαιτέρω ταχεία ανάπτυξη. Η βιομηχανία αυτή είναι στο επίκεντρο ασφάλειας. Τα εμπορευματοκιβώτια θεωρούνται ως μέγιστη απειλή στο security και χαρακτηρίζονται ως ιδανικά μέσα ή ως όπλα μαζικής καταστροφής στην καρδιά των ηπείρων και των πόλεων. Καμία πτυχή της βιομηχανίας αυτής δεν θα αποφύγει την έντονη διερεύνηση, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων, των τερματικών σταθμών, των ναυλωτών και των εσωτερικών μεταφορέων.

Κατά συνέπεια, καμία βιομηχανία δεν είναι πιο τρωτή στις πραγματικές και φανταστικές παραβιάσεις των κανονισμών όσο αφορά την υποψία του περιεχομένου των εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσαν να υποβληθούν σε εξέταση, απομάκρυνση και σε κράτηση σε οποιοδήποτε σημείο μέσα στην αλυσίδα παράδοσης. Οι λόγοι που θα μπορούσαν να είναι δεσμευτικοί για τα εμπορευματοκιβώτια είναι λόγω γραφειοκρατίας ή λόγω μεταφοράς σε κάποιο λιμένα που δεν περιλαμβάνεται στη λευκή βίβλο (white list) ή επειδή μια πραγματική, φαντασμένη ή κακοήθη φάρσα για το περιεχόμενο τους, η λόγω μη ενημέρωσης σύμφωνα με τις Αμερικανικές αρχές 24 ώρες πριν από τον απόπλου του πλοίου. Αυτά τα προβλήματα θα μπορούσαν να αποκλεισθούν αν υπήρχε ηλεκτρονική σφράγιση και ανίχνευση (tracking) των εμπορευματοκιβωτίων.

Οι λιμενικές αρχές θα λάβουν δραστικά μέτρα για να προστατευθούν με τα εμπορευματοκιβώτια. Θα μπορούσε δηλαδή να σημάνει συναγερμός εάν σε ένα πλοίο γεμάτο εμπορευματοκιβώτια υπήρχε η πληροφορία ότι το κιβώτιο το οποίο είναι στοιβασμένο τελευταίο κάτω κάτω είναι ύποπτο. Σε αυτήν την περίπτωση θα έβγαζαν όλα τα εμπορευματοκιβώτια που ήταν από πάνω για να ελέγξουν το ύποπτο κιβώτιο.

Λόγω της ευπάθειας της, καμία άλλη βιομηχανία δεν έχει μεγαλύτερη ευθύνη να καλύψει επιμελώς κάθε απαίτηση ασφάλειας και να συνεργαστεί στενά με τις οργανώσεις και το προσωπικό ασφάλειας για να ελαχιστοποιήσει, μειώσει καλύτερα, τις καθυστερήσεις είτε των πλοίων, είτε των εμπορευματοκιβωτίων, παντού και κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα αποδοτικότερα προγράμματα ναυσιπλοΐας, οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και τα συνδυασμένα συστήματα παράδοσης θα

μπορούσαν να αναστατωθούν σοβαρά από παραβιάσεις στο security. Είναι ζωτικής σημασίας ότι οι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, ναυλωτές, λιμενικές αρχές, κράτη σημαίας και όλοι όσοι περιλαμβάνονται στη εφοδιαστική αλυσίδα πρέπει να γνωρίζουν τους κανονισμούς και να συμμορφώνονται με αυτούς πλήρως για την αποφυγή δυσκολιών, απαγορεύσεων και προβλημάτων. Αυτό είναι ένας ογκώδης στόχος θεωρώντας ότι υπάρχουν τουλάχιστον 10 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια σε χρήση σε όλο τον κόσμο, σε οποιαδήποτε δεδομένη στιγμή και σε οποιοδήποτε μέρος.

Κατά κάποιο τρόπο, η βιομηχανία είναι θύμα της ίδιας της επιτυχίας να αλλάξει τη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας και των μεταφορών ανεφοδιασμού μέσω των τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων φορτίου και τον αυτοματοποιημένο εξοπλισμό μεταφοράς για την αποστολή επάνω στα πλοία, τους σιδηροδρόμους και τα φορτηγά.

Καμία άλλη μεταφορική βιομηχανία, μέσα από την αποτυχία της να συμμορφωθεί, δεν έχει τη δυνατότητα να καταστρέψει και να επιφέρει τέτοιο όλεθρο σε ολόκληρη τη παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Παραδείγματος χάριν, ένας συνδυασμός διάφορων καθυστερήσεων σε πόρτας-πόρτας μεταφοράς θα μπορούσε να αποτελέσει δαπανηρή απειλή στην κατασκευή καθώς επίσης και για ένα μεγάλο μέρος του παγκόσμιου συστήματος just in time παράδοσης των υλικών και των συστατικών στις εγκαταστάσεις κατασκευής και στις οργανώσεις καταναλωτικών ανεφοδιασμών και υπηρεσιών. Η βιομηχανία βρίσκεται αντιμέτωπη με μια τρομερή πρόκληση και με τεράστιες ευθύνες που θα έχει μια μη συμμόρφωση με τις οδηγίες του security.

Ιδιαίτερη πρόκληση θα αντιμετωπίσουν οι πλοιοκτήτες που κάνουν εμπόριο στις Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου είναι ευαίσθητες στη θαλάσσια ασφάλεια και είναι σε εγρήγορση σε σχέση με τα άλλα κράτη. Οι ΗΠΑ είναι πιθανό να καθορίσουν πρότυπα παραπάνω από εκείνα που απαιτούνται από τον ΔΝΟ. Περίπου το 62% όλου του θαλάσσιου εμπορίου διευθύνεται με και μέσω τις Ηνωμένες Πολιτείες, έτσι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και οι ναυλωτές, οι ασφαλιστές, οι εξαγωγείς και οι παραλήπτες θα πρέπει να εξετάσουν και να τηρήσουν τους κανονισμούς και τους νόμους της Αμερικανικής ασφάλειας και τους κανονισμούς των υπηρεσιών όπως είναι οι τελωνειακές υπηρεσίες, το Immigration, το Naturalization

Service καθώς και η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή. Η έκταση της ανησυχίας, του συμφέροντος και της συμμετοχής αυτών των αντιπροσωπειών μπορεί να κριθεί από το γεγονός ότι 45.000 εμπορευματοκιβώτια μπαίνουν στις Ηνωμένες Πολιτείες κάθε ημέρα.

Τον Σεπτέμβριο του 2002²⁰, το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Palermo Senator αναγκάστηκε να δέσει έξι μίλια μακριά από τη Νέα Υόρκη για αρκετές ημέρες ενώ μια ομάδα του FBI έλεγξε ένα εμπορευματοκιβώτιο για πιθανή ραδιενέργεια καθώς και για λαθρεπιβάτες. Τίποτα δεν βρέθηκε, αλλά ήταν μια πολύ δαπανηρή καθυστέρηση για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ειδικά τον ιδιοκτήτη και σε εκείνους για τους οποίους το φορτίο παραδόθηκε.

Νωρίτερα το ίδιο έτος υπήρξε η σύλληψη ενός μεταφοράς χύδην φορτίου πλοίου από το βρετανικό βασιλικό ναυτικό καθώς υπήρχε υποψία ότι υπήρχαν όπλα κρυμμένα στο φορτίο ζάχαρης του. Ολόκληρο το φορτίο ξεφορτώθηκε και ξαναφορτώθηκε μα τίποτα το ύποπτο δεν βρέθηκε.

Και έχουν υπάρξει διάφορες καταγγελίες από τους ιδιοκτήτες ότι τα πλοία τους έπρεπε να ξεφορτωθούν εν μέρει και έπειτα να φορτωθούν πάλι επειδή οι αρχές θέλησαν να ελέγξουν ιδιαίτερα κάποια εμπορευματοκιβώτια. Ήδη έχουμε δει μερικούς μεταφορείς να αφήνουν φορτία στην αποβάθρα σε μερικούς ευρωπαϊκούς λιμένες λόγω της ελλιπούς γραφικής εργασίας. Αυτό έχει αναγκάσει ορισμένα πλοία να φορτωθούν λιγότερο. Επίσης, τα πλοία θα απαιτηθούν να παραμείνουν τρία μίλια από την ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών εάν ο καπετάνιος αποτύχει να υποβάλει ένα αποδεκτό σχέδιο ασφάλειας. Μπορείτε να φανταστείτε την κλίμακα του ελέγχου και των καθυστερήσεων μόλις όλοι οι νέοι διεθνείς κανονισμοί ασφάλειας είναι στην πλήρη ισχύ τους; Μπορείτε να φανταστείτε τις ποινικές ρήτρες και τις δαπάνες που θα προκύψουν για όλους εκείνους που ασχολούνται με τα εμπορευματοκιβώτια; Είναι μια αποθαρρυντική και απαισιόδοξη προοπτική, η οποία μπορεί μόνο να ελαχιστοποιηθεί εάν όλοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία πάρουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι συμμορφώνονται με τους κανονισμούς και ότι όλα τα συστήματα τους πιστοποιούνται κατάλληλα από κατάλληλο RSO.

Υπάρχουν δύο άλλες ζωτικής σημασίας εκτιμήσεις σε περίπτωση που ένα πλοίο περιλαμβάνεται σε μια πραγματική τρομοκρατική επίθεση. Η πρώτη είναι, να εξασφαλιστεί ότι από τον ιδιοκτήτη και τον καπετάνιο, δίνεται η τεχνική υποστήριξη

ώστε να εξασφαλιστεί ότι η ζημία και ο κίνδυνος για την απώλεια ανθρώπινης ζωής είναι περιορισμένοι, όσο το δυνατόν περισσότερο μαζί με την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης και ότι η λειτουργία διάσωσης διενεργείται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα. Αυτό μπορεί να διευκολυνθεί πολύ από τα Emergency Response Systems (ERS). Το (ERS) Emergency Response System προσαρμόζεται για να βοηθήσει τα πλοία από μια εχθρική επίθεση.

Σε ένα ERS, η κλάση φυλάσσει όλα τα σχεδιαστικά στοιχεία και τις δομικές τεχνικές πληροφορίες και λεπτομέρειες στους υπολογιστές της που είναι αμέσως διαθέσιμοι από το δορυφόρο στους ιδιοκτήτες και στους καπετάνιους σε περίπτωση ατυχήματος και ζημίας σε ένα πλοίο. Οι εμπειρογνώμονες των κλάσεων μπορούν γρήγορα να παρέχουν υπολογισμούς και συμβουλές για τον περιορισμό της ζημίας και την καλύτερη στρατηγική διάσωσης. Το σύστημα έχει αποδείξει την αξία του σε διάφορα πραγματικά ατυχήματα που περιλαμβάνουν προσαράξεις και συγκρούσεις. Οι σημαίες πρέπει να εκπαιδεύσουν τους ανώτερους υπαλλήλους τους και να δημοσιεύουν εκθέσεις θυμάτων αναλύοντας τη τρομοκρατική επίθεση σε ένα πλοίο προς όφελος της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει πώς το σχέδιο των πλοίων μπορεί να γίνει ανθεκτικότερο και πώς τα συστήματα ασφάλειας μπορούν να βελτιωθούν. Δεν είναι σύνηθες η πρακτική των κρατών σημαίας να χρησιμοποιήσουν τους τεχνικούς πόρους των κλάσεων των ιδιοκτητών για να ενισχύσουν την αυθεντικότητα και την αξία των εκθέσεων τους. Αλλά στην περίπτωση της τρομοκρατικής ζημίας, η πηγή αυτή είναι ζωτικής σημασίας και πρέπει να χρησιμοποιηθεί από την αρχή.

Εκτός από το κόστος αθέτησης των κανονισμών, ή όταν ένα πλοίο και το φορτίο του θεωρηθούν ύποπτα, η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται αντιμέτωπη επίσης με τις πολύ ουσιαστικές δαπάνες των συστημάτων και του εξοπλισμού για να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς παγκόσμιας ασφάλειας. Στα πλοία πρέπει να εγκατασταθούν συσκευές ασφάλειας, οι ανώτεροι υπάλληλοι ασφάλειας πρέπει να εκπαιδευθούν και να προστεθούν αυτά στις δαπάνες πληρωμάτων, περίπλοκος εξοπλισμός και διάφορα συστήματα πρέπει να εγκατασταθούν στους λιμένες και από τους ναυλωτές, έλεγχος και ανίχνευση (tracking) στα εμπορευματοκιβώτια κ.α. Οι φρουροί ασφαλείας στο λιμένα πρέπει να πληρωθούν, μαζί με τη υποχρεωτική παρουσία φρουρών θαλάσσης στις Αμερικανικές ακτές και στα λιμάνια. Θα υπάρξουν

πολλές συζητήσεις και προβληματισμοί ως προς τελικά ποιος θα επωμισθεί το κόστος αυτό, αλλά προβλέπεται ότι στο τέλος οι πληρωτές θα είναι οι τελικοί καταναλωτές παγκοσμίως.

Φυσικά, υπάρχει πάντα μια θετική πλευρά σε οποιαδήποτε κατάσταση. Οι θαλάσσιες απαιτήσεις ασφαλείας θα καταστήσουν τη βιομηχανία αποδοτικότερη, διαφανή και προβλέψιμη. Η ασφάλεια, όπως αναφέρεται ανωτέρω, θα έχει επίσης μια ευεργετική επίδραση στο safety.

3.4 Τα πλοία Double-hull στις τρομοκρατικές επιθέσεις

Τα double-hull πλοία είναι ανθεκτικότερα στις συγκρούσεις ή στις προσαράξεις. Όσον αφορά το security μπορεί να δηλωθεί ότι είναι ανθεκτικότερα ενάντια στις τρομοκρατικές επιθέσεις με εκρηκτικά από τα single-hull. Έχουμε δει τρία πρόσφατα γεγονότα που υπερασπίζουν αυτήν την άποψη.

Η μεγάλη ζημία και η απώλεια ζωής λόγω της επίθεσης μιας μικρής βάρκας γεμάτη εκρηκτικά στην Υεμένη στο USS Cole, ένα single hull πλοίο.



Η επίθεση στο double hull δεξαμενόπλοιο Limbourg, επίσης στην Υεμένη, στην οποία μόνο 300 τόνοι του πετρελαίου χύθηκαν. Και τελικά όχι μια τρομοκρατική επίθεση αλλά και μια πλήρης απόδειξη της αντίστασης των double hulls, η σύγκρουση τον Μάρτιο του 2001 στη Βαλτική στην ακτή της Δανίας όταν χτυπήθηκε το υπό σημαία Marshall Islands double hull baltic carrier δεξαμενόπλοιο από ένα πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου. Παρά την εκτενή ζημία στα τοιχώματα του δεξαμενόπλοιου σχετικά πολύ λίγο πετρέλαιο χύθηκε και μικρής έκτασης ρύπανση προκλήθηκε.

Το σχέδιο και η τεχνική τεχνογνωσία, που εφαρμόζονται στα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία χύδην φορτίου, καθιστούν αυτά τα πλοία καλύτερα όχι μόνο από άποψη ασφαλείας, αλλά

και στην ελαχιστοποίηση της ρύπανσης και προφανώς επίσης ανθεκτικότερα στη ζημία από τρομοκρατικές επιθέσεις με εκρηκτικά.

Υπάρχει στα σκαριά κάποια συγκεκριμένη έρευνα για την αντίσταση των double hulls στις εξωτερικές εκρήξεις. Αυτό είναι μια φυσική επέκταση των μελετών τόσο θεωρητικά όσο και πειραματικά στην αντίσταση και στην σύγκρουση των double hulls πλοίων.

3.5 Οι κλάσεις προετοιμάζονται για την εφαρμογή του ISPS κώδικα.

Αρκετά μέλη του IACS²¹, έχουν αποφασίσει να αναμιχθούν στα ναυτιλιακά ζητήματα ασφάλειας σχετικά με τις απαιτήσεις της Solas του κεφαλαίου XI-2 και το νέο ISPS κώδικα. Με την εμπειρία τους στην ασφάλεια των πλοίων και με το παγκόσμιο δίκτυο τους πρόκειται να αναλάβουν αυτόν τον στόχο.

Εκείνες οι κλάσεις που είναι καλύτερα προετοιμασμένες για την πιστοποίηση ασφάλειας των πλοίων, των λιμένων και των τερματικών σταθμών έχουν κάνει ήδη συμφωνίες με ικανές επιχειρήσεις που ειδικεύονται στο τομέα του security. Από τη δεκαετία του '80 αυτές οι εταιρείες έχουν συμμετέχει σχετικά με τις απαιτήσεις του ISM κώδικα σε θέματα ασφάλειας των πλοίων, συνήθως σε επιβατηγά πλοία. Οι εμπειρογνώμονες από τις κλάσεις που προορίζονται για την ασφάλεια θα εκπαιδευθούν εκτενώς για να καλύψουν τις νέες απαιτήσεις.

Παράλληλα σε όλες αυτές τις προσπάθειες κατάρτισης διάφορες οδηγίες Security και Security Standards αναπτύσσονται :

- Οδηγίες για την απόδοση των Security Assessments,
- Οδηγίες για την προετοιμασία των Σχεδίων Ασφάλειας,
- Πρότυπα για την έγκριση των Σχεδίων Ασφάλειας,
- Πρότυπα για τις επαληθεύσεις ασφάλειας και πιστοποιήσεις.

Θεωρώντας το μεγάλο αριθμό πλοίων και λιμένων που χρειάζεται για να ελεγχθούν και να εγκριθούν κατά την ημερομηνία εφαρμογής, χρειάζεται ένα σφιχτό χρονικό πρόγραμμα που να καλύπτει τα εξής:

- Μετά από την υιοθέτηση του ISPS κώδικα μια χρονική έκταση 5 έως 6 μηνών θα απαιτηθεί έως ότου οι πρώτοι ιδιοκτήτες και οι εταιρείες να χειριστούν την

προπαρασκευαστική εργασία για την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης του προσωπικού, της προετοιμασίας των σχεδίων ασφάλειας, της προετοιμασίας για την επαλήθευση κ.λ.π.

- Οι κλάσεις πρέπει να είναι έτοιμες για τον μεγάλο όγκο της έγκρισης και επαλήθευσης που ήδη έχει αρχίσει από τις 01.08.2003.
- Η επαλήθευση και η έγκριση των Security Plans θα εκτελεσθούν από τους υπάρχοντες και πρόσθετους εμπειρογνώμονες προσωπικού.
- Η επαλήθευση εν πλω θεωρείται να πάρει μισή με μία ημέρα ανά πλοίο. Υποθέτοντας ότι 45.000 πλοία υπάρχουν στο σύνολο για να ελεγχθούν μέσα στους επόμενους 9 μήνες, αυτό που μπορούμε να υπολογίσουμε είναι ότι θα απαιτηθούν συνολικά 600 έως 800 ειδικευμένοι επιθεωρητές ασφάλειας.

Το εκπαιδευμένο για την ασφάλεια προσωπικό θα είναι σε θέση επίσης να καλύψει τα ζητήματα ασφάλειας λιμένων. Υπάρχουν στην πραγματικότητα στενές επαφές μεταξύ του λιμένα και της ασφάλειας των πλοίων.

Συνολικά θεωρείται εφικτό να τηρηθεί η προθεσμία της 1.7.2004 για τη συμμόρφωση με το ISPS κώδικα εάν τα κράτη σημαίας λάβουν έγκαιρα αποφάσεις και συνεχίσουν με τις εγκρίσεις για RSOs χωρίς καθυστέρηση. Διάφορες κλάσεις έχουν πλησιάσει τα σημαντικότερα κράτη σημαίας για να εργαστούν εξ ονόματός τους στα σχετικά ζητήματα ασφάλειας. Η έγκριση ή οι πληροφορίες για την αναμενόμενη έγκριση έχει εκδοθεί ήδη από διάφορα κράτη σημαίας. Π.χ η σημαία της Λιβερίας αναγνωρίζει ως RSO τους DNV και το ABS για το καθορισμό κινδύνου (risk assessment) αλλά τη τελική έγκριση των SSP την αναλαμβάνει η ίδια η σημαία.

3.5.1 Ελληνικός Νηογνώμονας

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας έχοντας παρακολουθήσει όλες τις προπαρασκευαστικές εργασίες για το θέμα αυτό, είναι σε θέση πλέον να εφαρμόσει γρήγορα, σωστά, απλά πρακτικά και αποδοτικά τα απαιτούμενα μέτρα. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση «αναδιοργάνωσε τις εσωτερικές του δομές για να καλύψει τις νέες ανάγκες, προσέλαβε ειδικευμένο προσωπικό και ανακατένειμε αρμοδιότητες στο ήδη υπάρχον».

Μάλιστα σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του Ελληνικού Νηογνώμονα, υπέγραψε στο πλαίσιο αυτό και μια συμφωνία με την εταιρεία Security Ring, η οποία διαθέτει βαθιά γνώση του αντικειμένου, μακρά ενασχόληση στον τομέα πρόληψης και αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών και διαθέτει προσωπικό με ειδικά προσόντα και μακρόχρονη εμπειρία. Το προσωπικό της έχει αντιμετωπίσει πραγματικά περιστατικά και έχει εφαρμόσει διαδικασίες και τακτικές ασφαλείας, στα ελληνικά αεροδρόμια οι οποίες έχουν αποδειχθεί εξαιρετικά επιτυχείς. Ιδιαίτερη μάλιστα γνώση και εμπειρία διαθέτει στην κατάρτιση σχεδίων ασφαλείας και στην αξιολόγηση επικινδυνότητας. Σε καλό δρόμο φαίνεται επίσης και η υπογραφή συμφωνίας με την εταιρεία Videotel για συνεργασία σε θέματα προσαρμοσμένης εκπαίδευσης σε ναυτικούς, επιθεωρητές και στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών.

Έτσι ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι σε θέση να ξεκινήσει από τώρα την προσφορά υπηρεσιών, αφού έχει θεσπίσει ειδικές διαδικασίες για το αντικείμενο αυτό κατά το πρότυπο του ISO 9001, ενώ ο προγραμματισμός και η σχεδίαση αυτές στηρίχτηκαν εκτός από τις διατάξεις του ΔΝΟ στις αντίστοιχες οδηγίες του IACS και των λοιπών νηογνωμόνων.

3.6 Security εναντίον Safety

Αν και μαθαίνουμε πολλά από το safety δεδομένου ότι αρχίζουμε να αναμειγνυόμαστε με το security, υπάρχουν πολλά παραδείγματα όπου οι safety απαιτήσεις μπορούν πραγματικά να είναι καταστρεπτικές όσον αφορά το security. Πολλές από τις safety απαιτήσεις καθώς επίσης και τις λειτουργικές διαδικασίες που ορίζονται π.χ για τον εξοπλισμό μπορούν πραγματικά να έρθουν σε διαφωνία η ρήξη με το security. Εάν ψάχνουμε για επικίνδυνα αγαθά στο κατάστρωμα πρέπει το πλήρωμα σαφώς και να έχει δημόσια πρόσβαση στο Dangerous Goods Plans σύμφωνα με τις απαιτήσεις του safety. Από την άποψη του security αυτό αποτελεί μια σημαντική απειλή διότι παρέχει ουσιαστικές αλλά και ευαίσθητες πληροφορίες στους πιθανούς τρομοκράτες. Αυτό απαιτεί τον έλεγχο πρόσβασης από έναν SSO.

Άλλη περίπτωση είναι ότι, τα ζητήματα ασφάλειας εν πλω θα οδηγήσουν σε πρόσθετους στόχους και νέες απαιτήσεις, βάζοντας περαιτέρω φόρτο εργασίας στο ήδη βεβαρημένο πλήρωμα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε δυσκολίες με τις απαιτήσεις

για τις ώρες ξεκούρασης που απαιτούνται αφού τώρα το πλήρωμα θα είναι συνεχώς σε εκρήγωση.

Είναι πολύ δύσκολο να κλειδωθούν πόρτες και περιοχές για την αποφυγή παρουσίας εισβολέων στο πλοίο αλλά από την άλλη σε περίπτωση ανάγκης το πλήρωμα θα παραμείνει κλειδωμένο και ανήμπορο να αντιδράσει π.χ σε περίπτωση φωτιάς ή ναυαγίου.

Υπάρχουν αφ' ετέρου παραδείγματα όπου οι νέες προσπάθειες για το security θα ενισχύσουν ενδεχομένως το safety. Ένα τέτοιο ζήτημα είναι ο κίνδυνος των πυρκαγιών που αρχίζουν στα εμπορευματοκιβώτια λόγω της μόνο-ανάφλεξης του φορτίου. Οι περισσότερες από τις πυρκαγιές τα τελευταία χρόνια έχουν συνδεθεί με το χημικό υποχλωριώδες άλας (Calcium Hypochlorite) με την ενυδατωμένη μορφή του, που χρησιμοποιείται μεταξύ των άλλων και για την αποστείρωση των πισινών.

Τα εμπορευματοκιβώτια φορτώνονται με αυτήν την χημική ουσία αλλά δεν μαρκάρονται έτσι ώστε να υπάρχει κάποια ένδειξη και να γνωρίζουν στο πλήρωμα τις κατάλληλες θερμοκρασίες που δεν πρέπει αυτά να στοιβαχτούν κοντά π.χ δίπλα στο δωμάτιο μηχανών. Πληροφορίες για το περιεχόμενο των εμπορευματοκιβωτίων, εάν δεν υπάρχουν καθόλου, υπάρχει περίπτωση να μαθευτούν μόνο εν πλω. Το πλήρωμα δεν είναι ενήμερο για κάτι τέτοιο και πως θα αντιμετωπίζεται έναν τέτοιο κίνδυνος. Αυτό βέβαια θα αντιμετωπιστεί θετικά στο μέλλον.

3.7 Σύγκριση ISM και ISPS κώδικα

Επιχειρώντας μια σύγκριση μεταξύ του ISM και του ISPS κώδικα, διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν πολλές ομοιότητες όπως π.χ. διεθνής εφαρμογή, σύστημα διοικήσεως (management system), κοινή δομή ως προς τα στοιχεία και τις απαιτήσεις, ίδιες απαιτήσεις πιστοποιήσεως και επαλήθευσης κ.λ.π.

Ασφαλώς υπάρχουν και διαφορές σε συγκεκριμένες λεπτομέρειες και στοιχεία που αφορούν τον έλεγχο, τον καθορισμό (assessment), την κατάρτιση, τα σχέδια και την εκπαίδευση.

Η μεγάλη, όμως και ειδοποιός κατά τη άποψη μου διαφορά είναι ότι, με την εφαρμογή του κώδικα ISM, οι εταιρείες, ναι μεν οργανώθηκαν πολύ καλύτερα και βελτίωσαν ουσιαστικά τον τρόπο διεύθυνσεως και οργάνωσης των πλοίων τους, χωρίς όμως να χρειαστεί να αλλάξουν τις βασικές τους δραστηριότητες και πολιτικές.

Ο κώδικας ISPS εισάγει κάτι καινούργιο στην εμπορική ναυτιλία, καλώντας όλους τους εμπλεκόμενους να εντάξουν στη σκέψη και νοοτροπία τους, την απειλή της τρομοκρατίας, κάτι που ήταν σχετικά άγνωστο έως σήμερα.

Η καινούργια αυτή άποψη, αλλά και οι πολλές δυσκολίες στην υλοποίηση των μέτρων θα πρέπει να κατανοηθούν πλήρως από τους πλοιοκτήτες και τα υψηλόβαθμα διευθυντικά στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό ενδέχεται να είναι ένα αγκάθι στην υλοποίηση και στην εφαρμογή του νέου κώδικα ISPS.

Οι απαιτήσεις του ISPS σε σύγκριση με τον ISM είναι ασφαλώς μικρότερες αλλά ο χρόνος συμμορφώσεως, μόλις 14 μήνες έναντι 4 και πλέον ετών, είναι πραγματικά οριακός, τη στιγμή που ακόμη και σήμερα, δηλαδή 9 μήνες πριν από την καταλυτική ημερομηνία, υπάρχουν πολλά αδιευκρίνιστα θέματα. Π.χ. δεν έχει γίνει ακόμη νομοθετική ρύθμιση από πολλές χώρες, δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί RSOs, δεν έχει εκδοθεί το μοντέλο εκπαιδεύσεως (Model Course) από τον ΔΝΟ και πολλά άλλα ενδιαφέροντα ζητήματα.

Η άποψη που κυριαρχεί στο ναυτιλιακό κόσμο είναι ότι θα πρέπει ο ΔΝΟ να δώσει παράταση στην ημερομηνία συμμόρφωσης τουλάχιστον κατά 6 μήνες.

Ίσως ο νέος πρόεδρος του ΔΝΟ, ο διακεκριμένος ναύαρχος του Λ.Σ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, του οποίου η εκλογή προκάλεσε δικαιολογημένη υπερηφάνεια στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, θα μπορούσε να επανεκτιμήσει το ζήτημα ως προς το χρόνο υλοποίησης, πράγμα βέβαια πολύ δύσκολο.

Μία άλλη παράμετρος του θέματος είναι ασφαλώς και το απαιτούμενο κόστος που θα πρέπει να καταβάλουν οι εταιρείες για την προετοιμασία και πιστοποίηση των πλοίων τους.

Ήδη στην αγορά, με αξιοθαύμαστη ταχύτητα ομολογουμένως, έχουν εμφανιστεί πολλές εταιρείες που προσφέρουν σχετικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, κατάρτιση καθώς και τον απαιτούμενο εξοπλισμό. Στο σημείο αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή για την αποφυγή λαθών στην επιλογή των καταλλήλων σχετικών εταιρειών, ώστε ο στόχος να επιτευχθεί μέσω καλών υπηρεσιών και αξιόπιστων εξοπλισμών, με λογικό κόστος.

Με δεδομένη την απαίτηση πιστοποίησης περίπου 43.000 πλοίων και το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα συμμόρφωσης, εκτιμάται πως οι εταιρείες θα πρέπει

ήδη να κινηθούν σε γοργούς ρυθμούς και όσο γίνεται σε όσο μικρότερο χρονικό διάστημα.

Πολλοί μέσα στη ναυτιλιακή κοινότητα έχουν εκφράσει τις έντονες αμφιβολίες τους στο κατά πόσο όλα αυτά τα μέτρα, η μεγάλη προσπάθεια και το κόστος θα έχουν πρακτικό αποτέλεσμα και θα αποτρέψουν ή θα προλάβουν τρομοκρατικές ενέργειες στα πλοία. Πολλοί αναρωτιούνται αν περιστατικά όπως αυτό του δεξαμενόπλοιου γαλλικών συμφερόντων Limbourg θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και με το τελειότερο σχέδιο ασφαλείας, με τα τελειότερα συστήματα ασφαλείας και το πιο εκπαιδευμένο σε θέματα ασφαλείας πλήρωμα.

Όλες αυτές οι αμφιβολίες ασφαλώς είναι σε μεγάλο βαθμό δικαιολογημένες, όπως δικαιολογημένη είναι και η δυσανασχέτηση πολλών πλοιοκτητών, στελεχών εταιρειών, αλλά και κυρίως των πλοιάρχων των πλοίων, που καλούνται να επωμιστούν ένα ακόμα μεγάλο βάρος.

Ανεξάρτητα, όμως, από όλα αυτά, από τη στιγμή που ο ΔΝΟ αποφάσισε, ανελαστική υποχρέωση όλων των εταιρειών είναι να συμμορφωθούν. Άλλωστε, έστω και μια τρομοκρατική επίθεση να αποτραπεί ή ακόμη και μια ανθρώπινη ζωή αν σωθεί, ίσως όλα αυτά να δικαιολογήσουν το σκοπό για τον οποίο πάρθηκαν και τέθηκαν σε ισχύ.

Συμπέρασμα

Υπολογίζεται ότι περισσότερα από 45.000 πλοία και κινητές μονάδες παράκτιων διατρήσεων θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις του ISPS κώδικα, μέχρι την 1η Ιουλίου του 2004. Αν και πρέπει να προετοιμαστούμε ότι ο κώδικας θα δημιουργήσει αναμφισβήτητα κάποια σύγχυση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία βραχυπρόθεσμα, οι κορυφαίες κλάσεις κάνουν γρήγορες κινήσεις για να εκπαιδεύσουν τους ειδικούς επιθεωρητές και τους επιθεωρητές ασφάλειας για να παρέχουν όλη τη βοήθεια που απαιτείται. Με βάση την εμπειρία των κλάσεων με την ασφάλεια και πιο πρόσφατα με τον ISM, τον έλεγχο και την πιστοποίηση, θεωρείται ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα είναι σε θέση να τηρήσει τις προθεσμίες, εφ' όσον αρχίσουν το συντομότερο δυνατόν οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές με την προπαρασκευαστική εργασία και δεν περιμένουν την τελευταία στιγμή για έλεγχο (Ελληνική νοοτροπία) και την πιστοποίηση.

Είναι σαφές ότι υπάρχει ένας στενός δεσμός μεταξύ του safety και του security και ότι η εμπειρία στο safety των πλοίων θα έχει ένα άμεσο και θετικό υποπροϊόν για το θαλάσσιο security. Τα συστήματα και οι κανονισμοί safety, είναι σε ισχύ και πράγματι επάνω στα οποία χτίζουμε το θαλάσσιο security. Αντιθέτως, πολλά από τα νέα security μέτρα που θεσπίζονται θα έχουν επίσης ένα ουσιαστικό όφελος για το ναυτιλιακό safety.

Το ανθρώπινο στοιχείο ή παράγοντας θα γίνει όλο και περισσότερο σημαντικός στην υπεράσπιση της ναυτιλιακής και βιομηχανίας μεταφορών ενάντια στην τρομοκρατία. Ενώ πρέπει αυστηρά να προσαρμοστούμε στους κανονισμούς security που είναι για να προστατεύσουν τη ανθρώπινη ζωή και να αποτρέψουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος, πρέπει να είμαστε αρκετά αιχμηροί και αρκετά εύκαμπτοι για να εξετάσουμε τα απρόβλεπτα γεγονότα.

Ο καθένας μας σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, πρέπει να παραμείνει σε κατάσταση επαγρύπνησης και να είναι έτοιμος για εκπλήξεις και για το αδιανόητο αν αυτό συμβεί. Πρέπει να λάβουμε αυτό υπόψη και να σκεφτούμε έξω από το προβλέψιμο. Χρειαζόμαστε τους κανονισμούς και τα σχετικά security μέτρα, αλλά πρέπει να σκεφτούμε ελαστικά και να συνεχίσουμε να προσπαθούμε, συλλογικά, ώστε να αναπτύξουμε τη κατάλληλη νοημοσύνη ενάντια στους ανθρώπους, οι οποίοι χρησιμοποιούν το απρόβλεπτο, το αιφνιδιαστικό ως πλεονέκτημα τους. Πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι οι συνέπειες ενός τρομοκρατικού χτυπήματος, φυτρώνουν καθώς και ότι παγκόσμιο εμπόριο γίνεται όλο και περισσότερο πολυεθνικό και γεωγραφικά διασκορπισμένο και ότι πια είναι βασιζόμενο σε just in time παραδόσεις των αγαθών και των υπηρεσιών. Είναι εύκολα αντιληπτό και διόλου δύσκολο να αναλογιστούμε ότι μέσω των τρομοκρατικών επιθέσεων στα στρατηγικά μέρη της αλυσίδας των μεταφορών ολόκληρα τα διεθνή προγράμματα κατασκευής και υπηρεσιών μπορούν να διακοπούν εντελώς απότομα. Πρέπει να καταλάβουμε ότι το τρομοκρατικό δίκτυο το γνωρίζει αυτό πολύ καλά. Πρέπει να γνωρίζουμε ακόμη ότι και οι δευτερεύουσες παραβάσεις των κανονισμών security όπως η γραφειοκρατία, μπορούν να προκαλέσουν απέραντη σύγχυση και δυσχέρεια.

Η βιομηχανία μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως είναι ίσως το πιο τρωτό συστατικό στην τρομοκρατική επίθεση. Τα εμπορευματοκιβώτια, που φθάνουν στην καρδιά των ηπείρων και των πόλεων μπορούν να θεωρηθούν ως

αποτελεσματικό όχημα για την επιτυχία μιας επίθεσης. Δεν αποτελεί επομένως έκπληξη ότι τα εντονότερα μέτρα security θα εστιαστούν στα εμπορευματοκιβώτια, στα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων και στην εσωτερική μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων.

Μελλοντικά η τεχνική αξιολόγηση του πλεονεκτήματος των double hull στην αντίσταση της μικρής βάρκας επιτιθέμενη με εκρηκτικές ύλες θα είναι ένας στόχος. Προβλέπεται ότι η επίθεση μικρών βαρκών θα γίνει ένα σημαντικό όπλο που επεκτείνεται ειδικά στις περιοχές που χρησιμοποιούνται εκτενώς από τη ναυτιλία. Αυτός θα περιελάμβανε τα στενά του Γιβραλτάρ, με περίπου 80.000 μεταβάσεις πλοίων κάθε χρόνο καθώς επίσης και το αγγλικό κανάλι, μια μαζικά χρησιμοποιημένη υδάτινη οδός. Ακόμα, τα απομονωμένα πλοία στις εγκαταλειμμένες και εχθρικές ακτές όπως η Υεμένη και ο Περσικός κόλπος διατρέχουν επίσης μεγάλο κίνδυνο.

Τέλος, αν και η καταστροφή στις 9/11 του 2001 επέφερε ριζικές αλλαγές στο θαλάσσιο κόσμο που συνδέεται με νέες υψηλές δαπάνες και αρνητικά αποτελέσματα στην αποδοτικότητα της ναυτιλίας, έχει φέρει επίσης μια σημαντική βελτίωση. Ποτέ οπιοδήποτε στη μακροχρόνια ιστορία μας, μας έχει όλους, τα στοιχεία και τους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας ιδιοκτήτες, μεταφορείς, κράτη σημαίας, κλάσεις, τράπεζες, ασφαλιστές, ναυλωτές και λιμενικές αρχές, παρακινημένες για να εργαστούν τόσο στενά μαζί και στην ίδια κατεύθυνση, δηλαδή στη προστασία των αμοιβαίων συμφερόντων όσον αφορά τα θέματα security και safety.

Όπως αναφέρει ο Γενικός Γραμματέας του ΔΝΟ: « Αυτό αποτελεί ουσιαστικά μια σεισμική αλλαγή στη φιλοσοφία και στη προοπτική στον κόσμο της ναυτιλιακής και μεταφορικής βιομηχανίας ».

4. ΝΟΜΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Εισαγωγή

Υπάρχουν ποικίλες περιοχές όπου η εισαγωγή του ISPS κώδικα θα επιδράσει και θα επηρεάσει²². Την 1η Ιουλίου 2004, όλες οι αποφάσεις σχετικές με την απασχόληση ενός πλοίου θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα ζητήματα ασφάλειας επειδή οι λιμένες στους οποίους θα εισέρχεται και πώς εκείνοι θα εξετάζουν τα ζητήματα ασφάλειας, θα διαμορφώσουν ένα αρχείο στο οποίο οι αρχές στους λιμένες όπου το πλοίο επισκέπτεται στο μέλλον θα βασίσουν τις αποφάσεις

τους σχετικά με τα μέτρα ελέγχου. Αυτό μπορεί στη συνέχεια να έχει επιπτώσεις στην ελκυστικότητα του πλοίου για ενδεχόμενες ναυλώσεις.

Ακολουθεί ένα πρακτικό παράδειγμα για καλύτερη κατανόηση : υποθέστε ότι ένα πλοίο χύδην φορτίου φορτώνει ένα φορτίο δασικών προϊόντων μέσα σε 8 λιμένες στην Ασία και θα τα εκφορτώσει σε 2 λιμένες στις ΗΠΑ. Σε πολλά από αυτά τα λιμάνια, το πλοίο βρίσκεται σε ένα παράκτιο αγκυροβόλιο, φορτώνοντας από τις φορηγίδες. Αυτό είναι εκεί όπου η "διεπαφή πλοίου/λιμένα" πραγματοποιείται. Το πλοίο το επισκέπτονται μεγάλες ποσότητες στοιβαδών. Κανένας από τους εργαζομένους στην ακτή δεν έχει πάρει οποιαδήποτε μέτρα προσδιορισμού και ελέγχου της πρόσβασης αυτών. Τα μέτρα ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων είναι στην καλύτερη περίπτωση, αόρατα, στη χειρότερη περίπτωση, ανύπαρκτα.

Πριν από την άφιξη στον πρώτο λιμένα εκφόρτωσης, οι λεπτομέρειες των τελευταίων 10 λιμένων που το πλοίο επισκέφτηκε δίδονται στους υπαλλήλους της Αμερικάνικης ακτοφυλακής. Οι πληροφορίες που ο καπετάνιος στέλνει περιέχουν, μεταξύ άλλων, τις πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας που ήταν σε ισχύ σε κάθε ένα από τους 10 λιμένες και ποια, ενδεχομένως, πρόσθετα ή συγκεκριμένα μέτρα ασφάλειας τέθηκαν σε ισχύ.

Μετά από ανάλυση, αυτές οι πληροφορίες και με την παράλληλη βοήθεια μιας μήτρας στοχειοθέτησης, η USCG στέλνει σήμα για να παρεμποδιστεί το πλοίο καθώς φθάνει στον πρώτο λιμένα εκφόρτωσης. Ο καπετάνιος καθοδηγείται για να προχωρήσει σε ένα οριζόμενο αγκυροβόλιο όπου διάφορα "μέτρα ελέγχου" θα ληφθούν. Ένα από τα αποτελέσματα είναι ότι το πλοίο καθυστερεί για 6 ημέρες. Έτσι διαφωνία/διαμάχη ξεσπά μεταξύ των ιδιοκτητών και των ναυλωτών.

Μπορεί το πλοίο να τα έκανε όλα τέλεια, αλλά υπάρχει μια πολιτική διάσταση σε αυτά τα είδη των μέτρων ελέγχου που θα μπορούσαν να καταστήσουν οποιοδήποτε πλοιοκτήτη σε παρόμοια κατάσταση ουσιαστικά ανίκανο να τα αποτρέψει.

Και τι γίνεται με την επόμενη απασχόληση του πλοίου; Ενδεχόμενα οι ναυλωτές να μην είναι πρόθυμοι να διακινδυνεύσουν ένα πλοίο, το οποίο λόγω της ιστορίας των εμπορικών συναλλαγών του, είναι πολύ πιθανό να υποστεί κράτηση ή άρνηση εισόδου εφόσον το πλοίο στέλνεται να φορτώσει ή να ξεφορτώσει σε ένα ασφαλή λιμένα.

Είναι σημαντικό ότι οι τεχνικές και εμπορικές πτυχές της ασφάλειας και της απασχόλησης πλοίων είναι ενσωματωμένες όσο το δυνατόν στενότερα. Σαν πρώτο βήμα προς την εφαρμογή του ISPS κώδικα, μια αναθεώρηση εσωτερικών ρυθμίσεων των πλοιοκτητών είναι ένα καλό πρώτο βήμα. Μερικές οργανώσεις πλοιοκτησίας θα το βρουν δυσκολότερο να προσαρμοστούν από άλλες. Οι τεχνικοί διευθυντές κάποιας οργάνωσης δεν συνυπαρχούν στην ίδια χώρα με τις αντίστοιχες λειτουργίες τους. Στην περίπτωση των παραδοσιακών ελληνικών ιδιοκτητών, όπου χαρακτηριστικά υπάρχουν στενοί δεσμοί μεταξύ των τεχνικών διευθυντών, των καπετάνιων και των μεταφορέων, μπορούν να βρουν μια καλή καθημερινή λειτουργία υπό το καθεστώς του ISPS σχετικά απλά. Υπάρχει πολύ δουλειά που πρέπει να γίνει για τους επόμενους 9 μήνες. Γενικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι υπάρχουν ποικίλες περιοχές όπου η εισαγωγή του νέου ISPS κώδικα θα ασκήσει επίδραση στους πλοιοκτήτες, στους ναυλωτές, τους εμπόρους, τους αποστολείς φορτίου, τους λιμένες και τους ασφαλιστές.

Πολλά από τα ζητήματα που θα προκύψουν θα παρουσιάσουν καθυστέρηση. Παραδείγματος χάριν, καθυστέρηση λόγω των πρόσθετων μέτρων ασφάλειας στην ξηρά και εν πλω, καθυστέρηση στη φόρτωση και στην εκφόρτωση, στην επιβίβαση προσωπικού και στα πρόσθετα γυμνασία καθώς και τις καθυστερήσεις από τις επιθεωρήσεις της σημαίας.

Νέες δικαιολογίες, αν μπορούμε να τις πούμε έτσι, μπορούν τώρα να προκύψουν. Κατά συνέπεια, η αμέλεια του καπετάνιου ή των υπαλλήλων στη διοίκηση του πλοίου, η καθυστέρηση και η απόκλιση μπορούν τώρα να οφείλονται και να βασιστούν σε λόγους που έχουν να κάνουν με το κώδικα.

Γυρίζοντας στα ναυλοσύμφωνα, η ευθύνη των ιδιοκτητών έγκειται στο ότι τώρα, οι ιδιοκτήτες μπορούν να θεωρηθούν αρμόδιοι για την απώλεια ή τη ζημία στα αγαθά, ή την καθυστέρηση, που προκαλείται από την έλλειψη οφειλόμενης επιμέλειας από τους ίδιους ή τους μανατζέρ τους στο να καταστήσουν το πλοίο πλόιμο. Κάτω από το πλαίσιο του κώδικα οι ευθύνες των ιδιοκτητών και των μανατζέρ είναι σαφείς. Είναι αρμόδιοι για τη λήψη ενός International Ship Security Certificate (ISSC) και για τις ελλοχεύουσες υποχρεώσεις του και θα είναι υπεύθυνοι επίσης για τη μη συμμόρφωση με αυτό. Μια από τις σοβαρότερες επιδράσεις του κώδικα σε σχέση με τα ναυλοσύμφωνα είναι σε σχέση με το πότε ένας λιμένας θεωρείται ασφαλής.

Διάφορες μορφές ναυλοσυμφώνων περιέχουν μια σαφή εξουσιοδότηση εκ μέρους του ναυλωτή ως προς την ασφάλεια του λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Με βάση την πρόσφατη νομολογία, είναι απίθανο ότι σε επίπεδο 3 ασφάλειας θα σημάνει ότι ο λιμένας είναι αυτόματα ασφαλής.

Άλλες περιοχές, όπου ο κώδικας θα προσκρούσει ή θα έρθει σε αντίθεση και θα περιλάβουν τον περιορισμό της ευθύνης είναι της ασφαλιστικής κάλυψης και των όρων καθώς και της κοινοποίησης των διάφορων εγγράφων.

Ο κώδικας θα παραγάγει μια ιδιαίτερη νέα τεκμηρίωση. Βάσει του αγγλικού δικαίου, τα συμβαλλόμενα μέρη κατά την προσφυγή τους στο δικαστήριο πρέπει να αποκαλύψουν διάφορα υποστηρικτικά η μή έγγραφα είτε για την υποστήριξη τους είτε για τις διάφορες επιπτώσεις που θα έχουν στην περίπτωση που ο αντιδικός τους έχει δίκιο.

Τα έγγραφα μπορούν να κρατηθούν ή να δημοσιευτούν και έτσι καταλαβαίνουμε ότι διάφορα έγγραφα όπως π.χ. το Ship Security Plan συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών του συστήματος ασφάλειας του πλοίου θα είναι σε κοινή θέα με όσα προβλήματα προκύπτουν από αυτό, αφού από όσο γνωρίζουμε αυτά πρέπει να παραμένουν εμπιστευτικά για την ασφάλεια του πλοίου. Τι νόημα θα έχουν αν τα σχέδια ασφαλείας ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου βγαίνουν σε κοινή θέα και έκθεση σε όλους. Είναι απαραίτητο για διάφορες προτάσεις στις συμβάσεις και στα ασφαλιστήρια συμβόλαια αυτά τα ζητήματα να εξεταστούν και αν χρειάζεται να αναδιαμορφωθούν και να τροποποιηθούν.

Τι μέτρα θα πρέπει να ληφθούν κατά τον καθορισμό των ναυλοσυμφώνων για την κατανομή των ιδιαίτερων πρόσθετων δαπανών που παράγονται. Ένας λογικός τρόπος μπορεί να είναι για τους ιδιοκτήτες να πληρώνουν τις δαπάνες που είναι άμεσα σχετικές με το πλοίο και για τους ναυλωτές να πληρώνουν εκείνες σχετικά με το λιμένα ή με το φορτίο. Έχει προταθεί ότι οι ναυλωτές θα πρέπει να πληρώνουν τις πρόσθετες δαπάνες όταν το πλοίο απαιτείται να είναι σε επίπεδο ασφαλείας 2 ή 3. Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίσουν τις κατάλληλες προτάσεις στα ναυλοσύμφωνα που θα απαιτούν την άμεση ανακοίνωση όλων των υπο-ναυλωτών, λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις τους σχετικά με το CSR. Τα ναυλοσύμφωνα θα πρέπει επίσης να προβλέψουν τις πληροφορίες ποιος αποφασίζει την απασχόληση του

πλοίου. Αυτό θα πρέπει να ενημερώνεται διαρκώς και θα είναι πιθανώς απαραίτητο στις αποζημιώσεις για τη μη συμμόρφωση.

Στα ανωτέρω δόθηκε μια γενική εικόνα που πρόκειται να επικρατήσει υπό το καθεστώς του νέου κώδικα και τα σημεία που ο κώδικας θα επηρεάσει. Η ακόλουθη ανάλυση δεν προορίζεται να είναι εξαντλητική και κουραστική, αλλά να παράσχει μία όσον το δυνατό καλύτερη ένδειξη της πιθανής επιρροής του κώδικα στον ναυτιλιακό κόσμο.

4.1 Συμμόρφωση

Όλοι οι πλοιοκτήτες, καθώς επίσης και όλα τα άλλα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη, θα πρέπει να συμμορφωθούν με τους όρους του κώδικα μέχρι την 1η Ιουλίου 2004,

Δεν υπάρχουν πρόστιμα ή ποινική ρήτρα υπό αυτήν τη μορφή για τη μη συμμόρφωση, αλλά μελλοντικά θα υπάρξει νόμος (ήδη ενσωματώθηκε στο κοινοτικό δίκαιο) που θα περιλαμβάνεται στην εγχώρια νομοθεσία των κρατών που θα υποστηρίζει τον κώδικα και έτσι όσοι δεν έχουν συμμορφωθεί θα έχουν, αν μας επιτρέπεται η έκφραση πρόβλημα.

Εντούτοις, όλοι έχουν δηλώσει ότι η επίδραση της μη συμμόρφωσης για τα πλοία θα είναι τεράστια διότι απλά, χωρίς πιστοποιητικό το οποίο θα είναι απαραίτητο, δεν θα είναι σε θέση τα πλοία να κάνουν εμπόριο και να προσεγγίζουν λιμένες.

Περαιτέρω, η συμβαλλόμενη κυβέρνηση αρμόδια για το λιμένα θα είναι σε θέση να εφαρμόσει οποιαδήποτε μέτρα ελέγχου ενάντια στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης, της κράτησης, της μετακίνησης ή της αποβολής από το λιμένα, της μετακίνησης σε μια άλλη περιοχή, ή της άρνησης της εισόδου. Θυμηθείτε ότι αυτό μπορεί να ισχύσει εάν το ίδιο το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί ή εάν έχει επισκεφτεί έναν μη-συμμορφωμένο λιμένα μέσα στις τελευταίες δέκα επισκέψεις του.

Θα επιστρέψουμε στη συμμόρφωση όταν ασχοληθούμε με τους λιμένες.

Πολλά από τα ζητήματα που θα προκύψουν θα έχουν καθυστέρηση ως προς τη βάση τους. Δώστε βάση σε αυτό καθώς πλησιάζουμε στην ημερομηνία εφαρμογής. Παραδείγματος χάριν, καθυστέρηση λόγω των πρόσθετων μέτρων ασφάλειας στην

ξηρά (καθώς επίσης και εν πλω), καθυστερήσεις στη φόρτωση και την εκφόρτωση, καθυστερήσεις λόγω των δυσκολιών να πάρει το κόσμο εν πλω (π.χ. επιθεωρητές, ναυλωτές), καθυστερήσεις λόγω πρόσθετων ασκήσεων και των detentions καθώς και επιθεωρήσεων από την λιμενική αρχή και τη σημαία. Βεβαίως γεννιέται ένα θέμα για το επιπλέον κόστος, δηλαδή το ποιος θα το πληρώσει;

4.2 Μεταφερόμενα αγαθά (Carriage Goods)

Πρόκειται να ασχοληθούμε εδώ με τις κύριες υποχρεώσεις κάτω από τις Hague/Hague Visby Rules.

(α) Exercise of Due Diligence

Έχει υποστηριχτεί ευρέως σε σχέση με τον ISM κώδικα ότι οι πλοιοκτήτες που έχουν εφαρμόσει κατάλληλα ένα πλήρως λειτουργικό Safety Management System (SMS), ακόμα κι αν ένα ατύχημα συμβεί, δεν πρέπει να τιμωρηθούν, αλλά μάλλον πρέπει να ενθαρρυνθούν οι προσπάθειες τους. Το ίδιο πράγμα πρέπει να ισχύει και σε σχέση με το ISPS κώδικα και τις διάφορες υποχρεώσεις του ιδιοκτήτη κάτω από το κώδικα να είναι λίγο πολύ οι ίδιες.

Μια πολύ σημαντική αρχή που πρέπει να θυμόμαστε είναι ότι η υποχρέωση να ασκηθεί το due diligence είναι μη εξουσιοδοτήσιμη από τον πλοιοκτήτη. Με άλλα λόγια, εάν ένας τρίτος ή ένας μάνατζερ (π.χ. ο Company Security Officer ή ο Ship Security Officer) αποτυγχάνει κατάλληλα να ασκήσει το due diligence ως συνέπεια του οποίου το πλοίο είναι μη πλόιμο ή το πλοίο είναι εσφαλμένα επανδρωμένο στην έναρξη του ταξιδιού, ο ιδιοκτήτης θα βρεθεί εκτεθειμένος.

(β) Πλόιμο πλοίο

Η έννοια του πλόιμου πλοίου (είτε στο πλαίσιο ενός voyage charter είτε κάτω από τις Hague/Hague Visby Rules) όχι μόνο καλύπτει τη φυσική κατάσταση του πλοίου, αλλά όπως και με τον ISM, έχει τη δυνατότητα της επιρροής εκείνων των θεμάτων που έχουν να κάνουν με τον ανθρώπινο παράγοντα.

Έχει καθιερωθεί πλέον, ότι κάθε μέλος του πληρώματος ενός πλοίου πρέπει να είναι ικανό να πραγματοποιεί τα καθήκοντα του τόσο σε ατομικό όσο και σε ομαδικό επίπεδο, δεδομένου ότι πρέπει να είναι σε θέση να αποδώσει ομαδικά. Η

ικανότητα θα περιλάβει τώρα την κατάρτιση / εκπαίδευση κάθε μέλους του πληρώματος με βάση το κώδικα καθώς επίσης και εξοικείωσης με τις οδηγίες που πρόκειται να του παρασχεθούν από τη εταιρεία.

Κατά συνέπεια, οι ανεπάρκειες εκ μέρους του πληρώματος μπορούν επίσης να καταστήσουν ένα πλοίο μη πλόιμο. Παραδείγματος χάριν το The Star Sea (1997) 1 Rep360 Lloyd's, η άγνοια του καπετάνιου της κατάλληλης μεθόδου του CO2 σε διαδικασίες κατάσβεσης πυρός κατέστησε το πλοίο μη πλόιμο. Ομοίως εάν το πλοίο δεν έχει την απαραίτητη τεκμηρίωση για την εκτέλεση του ταξιδιού, όπως αυτά απαιτούνται από τη σημαία του ή σε μερικές περιπτώσεις από τη κλάση, το πλοίο μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί μη πλόιμο. (The Madeleine (1967) 2 Rep224 Lloyd's)

Έτσι, η αποτυχία εκ μέρους του πλοιοκτήτη να συμμορφωθεί με τον ISPS κώδικα μπορεί επομένως να σημαίνει ότι ένα πλοίο είναι μη πλόιμο για το ταξίδι του.

(γ) Κατάλληλη Επάνδρωση του πλοίου (Properly to man the Ship)

Αυτή η υποχρέωση κάτω από τα Hague/Hague Visby Rules μπορεί επίσης να σχετίζεται με τη περίπτωση έλλειψης σχετικής γνώσης ή της έλλειψης σχετικής εμπειρίας του βασικού προσωπικού εν πλω (Line The Standard Oil (1924)).

(δ) Για να είναι το πλοίο ασφαλή και έτοιμο για μεταφορά

Δεδομένου, παραδείγματος χάριν, το σχέδιο ασφάλειας του πλοίου (SSP) που απαιτείται για να αντιμετωπίσει τα ζητήματα όπως τα μέτρα σχετικά με τις πτυχές ασφάλειας, δεν είναι υπερβολικό να πούμε ότι οι ενάγοντες θα εκμεταλλευτούν τη φράση "fit & safe" κάτω από τις Hague/Hague Visby Rules, όπου η καθυστέρηση ή η απώλεια, η ζημία εμφανίζονται λόγω σχετικών με των ISPS ζητημάτων.

(ε) Hague /Hague Visby rules - απαλλαγές και υπερασπίσεις

Μια προφανής πιθανή υπεράσπιση για να αναφέρει κάποιος ότι μπορεί να εξεταστεί στα πλαίσια μιας σχετικής με το ISPS αξίωσης είναι το άρθρο IV, νόμος 2 (α), δηλαδή η αμέλεια του καπετάνιου ή των υπαλλήλων στη "διοίκηση" του πλοίου. Πιθανώς η διοίκηση του πλοίου θα ενσωματωθεί στη διαχείριση του συστήματος ISPS. Είναι πιθανό εντούτοις ότι, όπως και με τον ISM κώδικα, ο αριθμός περιπτώσεων στον οποίο η υπεράσπιση αμελούς στη διοίκησης του πλοίου που

μπορεί να χρησιμοποιηθεί θα μειωθεί. Ο λόγος είναι ότι διάφορες περιπτώσεις που έχουν θεωρηθεί προηγουμένως ως αμέλεια των πληρωμάτων μπορούν να αντιμετωπισθούν, αν εμφανισθούν στο μέλλον, όχι απλώς ως αμέλεια των πληρωμάτων, αλλά άντ' αυτού από την έλλειψη συστημάτων από την εταιρεία, ή μέσω της ανεπαρκούς κατάρτισης / εκπαίδευσης.

Άλλη μια περίπτωση που εξετάζεται είναι η υπεράσπιση όπου υπάρχει ζημία φορτίου χωρίς το λάθος ή τη νομική σχέση του μεταφορέα. Η απαλλαγή αυτή εμφανίζεται πολύ ευρεία, αλλά όλοι ξέρουμε ότι στην πράξη δεν ισχύει.

(στ) Καθυστέρηση και αλλαγή πορείας

Ένας μεταφορέας γενικά αναλαμβάνει να προχωρήσει σε ένα ταξίδι από μια συνηθισμένη και λογική διαδρομή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Ελλείψει των σαφών όρων και οδηγιών, η καθυστέρηση μπορεί να αποτελέσει μια απόκλιση, ακριβώς όπως η καθυστέρηση στην πραγματοποίηση ενός ασφαλισμένου ταξιδιού μπορεί να αποτελέσει μια απόκλιση κάτω από το πλαίσιο μιας πολιτικής ασφαλείας. Η άποψη ακόμα ότι ένας μεταφορέας του οποίου το πλοίο χωρίς λόγο παρεκκλίνει δεσμεύει μια θεμελιώδη παραβίαση της σύμβασης μεταφοράς του. Είναι δυνατό ότι οι ενάγοντες θα δοκιμάσουν και θα υποστηρίξουν αυτό σε περιπτώσεις όπου τα πλοία καθυστερούν για λόγους που έχουν να κάνουν με το ISPS κώδικα, λόγω της έλλειψης σαφών οδηγιών / προτάσεων που αφορούν αυτό το ζήτημα.

(ζ) Φορτωτικές

Υπάρχουν 2 σημεία που χρήζουν εξέταση εδώ:

Οι φορτωτικές μπορούν επίσης να επηρεαστούν από το ISPS κώδικα. Το μέρος β του κώδικα δηλώνει ότι μόλις το φορτίο είναι στο πλοίο, πρέπει να είναι ικανό να αναγνωριστεί κατά τη φόρτωση του στο πλοίο. Αυτό θα δημιουργήσει πολλές δυσκολίες για τα εμπορευματοκιβώτια όπου η φορτωτική αναφέρει "δύναται να περιέχει", όπως συμβαίνει συχνά. Είναι αδιανόητο ότι ο ΔΝΟ αναφέρει ότι κάθε εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να το ανοίγουν για να προσδιοριστεί επακριβώς το περιεχόμενο και έτσι θα αποτραπεί πραγματικά ο κίνδυνος. Ευτυχώς το β μέρος δεν είναι υποχρεωτικό ακόμα (μόνο στις ΗΠΑ είναι υποχρεωτικό) και εν πάση περιπτώσει, η έμφαση δεν είναι στον προσδιορισμό του ίδιου του φορτίου αλλά εάν

το φορτίο εγκρίθηκε για τη φόρτωση. Αυτό είναι σύμφωνο με την έμφαση που δίδεται στο κώδικα, στους ελέγχους ασφάλειας για να σιγουρευτεί ότι το φορτίο ταιριάζει με τα έγγραφα του φορτίου για να αποφευχθεί έτσι η επικίνδυνη μεταφορά του φορτίου.

Μερικές φορτωτικές όπως οι CONLINE παρέχουν τη δυνατότητα στο μεταφορέα να εκφορτώσει στο λιμένα της φόρτωσης ή σε οποιοδήποτε άλλο ασφαλή και κατάλληλο λιμένα εάν φαίνεται ότι η εν λόγω μεταφορά θα εξέθετε το πλοίο ή το φορτίο σε ζημία, κίνδυνο ή την καθυστέρηση λόγω πολέμου, πολεμοχαρών αναταραχών και άλλων ομοίων καταστάσεων.

Μπορεί επίσης "οι πράξεις της τρομοκρατίας (πραγματικής ή απειλητικής)" να περιληφθούν σε αυτό το είδος των φορτωτικών. Το CONLINE Bill, προς το παρόν δεν περιλαμβάνει ρητώς τις πράξεις της τρομοκρατίας.

4.3 Ναυλοσύμφωνα

Ένα από τα μεγάλα ζητήματα σε σχέση με το ISPS κώδικα θα είναι ποιος πληρώνει για οποιαδήποτε απώλεια ή καθυστέρηση και πώς αυτό θα ρυθμίζεται.

Ας αναφέρουμε προς το παρόν μερικά παραδείγματα που επεξηγούν μερικές από τις δυσκολίες που μπορούν να προκύψουν κάτω από τα ναυλοσύμφωνα χρόνου ή/ και ταξιδιών στα πλαίσια του ISPS κώδικα.

(α) Owners' Responsibilities Clauses

Σαν παράδειγμα της ευθύνης του ιδιοκτήτη, η πρόταση 2 της GENCON Form αναφέρει ότι "ο ιδιοκτήτης είναι αρμόδιος για την απώλεια ή τη ζημία στα αγαθά ή για την καθυστέρηση στην παράδοση των αγαθών μόνο σε περίπτωση που η απώλεια, η ζημία, ή η καθυστέρηση έχουν προκληθεί από ανάγκη εκ μέρους του ιδιοκτήτη ή του μανάτζερ τους για να καταστήσουν το πλοίο από κάθε άποψη πλόιμο".

Οι ναυλωτές / ιδιοκτήτες φορτίων συχνά αντιμετωπίζουν δυσκολίες στον καθορισμό, που μπορεί να υπάρξει ανάγκη εκ μέρους των ιδιοκτητών όσο αφορά τις υποχρεώσεις πλοϊμότητας. Εντούτοις στον κώδικα ISPS, είναι σαφές ότι η ευθύνη για ένα International Ship Security Certificate και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτό, εναπόκειται στην ιδιοκτησία ή τον έλεγχο της εταιρείας. Είναι θέμα διοίκησης. Δεδομένου ότι ο καθορισμός στον κώδικα ISPS της έννοιας της εταιρείας είναι ο ίδιος

όπως και στο ISM, δηλαδή ο ιδιοκτήτης ή ο μάνατζερ είναι αρμόδιος για τη λειτουργία του πλοίου, φαίνεται ότι μπορούν να υπάρξουν περιστάσεις όπου οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που προκαλείται από τη μη συμμόρφωση με το ISPS μπορεί να εμπέσει σε αυτήν την πρόταση και ο ιδιοκτήτης να βρεθεί εκτεθειμένος. Ένα απλό παράδειγμα είναι εάν εποχιακά αγαθά χαλάσουν ως αποτέλεσμα επειδή στο πλοίο απαγορεύτηκε η είσοδος μέσα στο λιμένα ή που καθυστέρησε διότι απέτυχε να συμμορφωθεί με το ISPS κώδικα. Το πρόβλημα ανεπάρκειας αυτό οφείλεται σε προσωπική αποτυχία σε διοικητικό επίπεδο εκ μέρους του ιδιοκτήτη και του μάνατζερ να υιοθετήσουν το ISPS κώδικα.

Τι γίνεται όμως με την καθυστέρηση στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου;

(β) The off hire clause

Εκ πρώτης όψεως, το άρθρο 15 του NYPE Form Charterparty, δηλαδή το the off hire clause, που λειτουργεί ως εξαίρεση στην αρχική υποχρέωση του ναυλωτή να πληρώσει τη μίσθωση συνεχώς καθ' όλη τη διάρκεια ταξιδιού, είναι απίθανο να είναι σχετικό στα πλαίσια του ISPS.

Εντούτοις, εάν η πρόταση τροποποιηθεί με την προσθήκη της λέξης "what so ever" μετά από τη φράση "... loss of time ... by any other cause? "; Παρά την προσθήκη της λέξης whatsoever θα είναι ακόμα απαραίτητο να εξετάσουμε την έννοια της φράσης "full working of the vessel" δεδομένου ότι είναι αυτό που πρέπει να αποτραπεί αν θέλουμε η πληρωμή της μίσθωσης να παύσει.

Η έννοια αυτή έχει εξεταστεί σε διάφορες περιπτώσεις. Οι πρώτες απόψεις είναι ότι θα είναι δύσκολο κάτω από την παρούσα πρόταση, για τους ναυλωτές, επάνω στο οποίο το φορτίο βρίσκεται, να δείχτεί ότι το πλοίο, στην περίπτωση καθυστέρησης λόγω προβλημάτων σε σχέση με τον ISPS, δεν είναι "fully efficient and capable in herself of performing the service immediately required by charterers", με άλλα λόγια να δίνει στο πλοίο off hire.

Αν και το off hire clause μπορεί να μην είναι πάρα πολύ σχετικό στα πλαίσια του ISPS, το δικαίωμα της ακύρωσης μπορεί να είναι. Είναι γνωστό, ότι το δικαίωμα της ακύρωσης, που βρίσκεται συνήθως στα ναυλοσύμφωνα, πρέπει να ασκηθεί μέσα

σε έναν λογικό χρόνο και "honestly and in good faith". Αυτό μας οδηγεί στο επόμενο θέμα, δηλαδή στα

(γ) Laytime provisions

Το Laytime αρχίζει συνήθως όταν:

(α) Ένα πλοίο έχει φθάσει στον προορισμό που διευκρινίζεται στο ναυλοσύμφωνο, ο οποίος είναι ο λιμένας, το αγκυροβόλιο ή η αποβάθρα,

(β) Το πλοίο είναι έτοιμο και σε κατάλληλη κατάσταση να φορτώσει ή να ξεφορτώσει και

(γ) το Notice of Readiness έχει δοθεί.

Εάν το πλοίο, λόγω της μη συμμόρφωσης με το ISPS κώδικα, δεν έχει φθάσει στη θέση όπου ένα έγκυρο NOR μπορεί να δοθεί, τότε δεν αρχίζει το laytime. Έτσι:

"Ένα πλοίο δεν έχει φθάσει στο λιμένα προορισμού του έως ότου έχει τελειώσει το ταξίδι μέσα στο λιμένα είτε σε νομικό του ή εάν διαφέρει, υπό την εμπορική έννοια του. Εάν απορρίπτεται η άδεια και διατάζεται να περιμένει έξω από το λιμένα από τη λιμενική αρχή, δεν είναι ένα "arrived ship."

Εντούτοις, η κατάσταση είναι διαφορετική αν το πλοίο έχει ήδη φθάσει στον προορισμό του, αλλά στη συνέχεια τίθεται υπό κράτηση ή μεταφέρεται. Κάποιος θα πρέπει να εξετάσει πολύ προσεκτικά τα συγκεκριμένα άρθρα στο ναυλοσύμφωνο.

(δ) Διαβεβαιώσεις για ασφαλή λιμάνια (Safe Ports warranties)

Μια από τις σοβαρότερες επιδράσεις του ISPS κώδικα μπορεί να είναι αυτές οι οποίες έχουν σχέση με τα ναυλοσύμφωνα και τις διαβεβαιώσεις για ασφαλείς λιμένες.

Διάφορα έντυπα c/p όπως το ASBATANKVOY και το NORGRAIN περιέχουν μια σαφή εξουσιοδότηση εκ μέρους του ναυλωτή ως προς την ασφάλεια του λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Η συνηθισμένη ερμηνεία μιας εξουσιοδότησης (ως προς έναν ασφαλή λιμένα) είναι ότι ο ναυλωτής επιτρέπει, κατά την διάρκεια του ορισμού, ότι ο λιμένας ή η θέση να είναι ενδεχομένως ασφαλής για την περίοδο της πιθανής επίσκεψης του πλοίου ελλείψει απροσδόκτων επικίνδυνων μελλοντικών γεγονότων.

Ας εξετάσουμε δύο περιπτώσεις.

Πάρτε πρώτα το παράδειγμα ενός πλοίου που προορίζεται σε έναν λιμένα και ότι ο ιδιοκτήτης και ο ναυλωτής γνωρίζουν κατά την διάρκεια της λειτουργίας του, ότι λειτουργεί σε επίπεδο ασφαλείας 3, θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι δεδομένου του επιπέδου ασφαλείας υπάρχει μια συγκεκριμένη ή επικείμενη απειλή, ο λιμένας είναι επισφαλής; Θα μπορούσε ο ιδιοκτήτης επομένως να ασκήσει το δικαίωμα του να απορρίψει τη διαταγή;

Η αγγλική νομολογία είναι ελαφρώς συγκρουόμενη σε αυτό το σημείο. Υπάρχει μια παλαιά αρχή με σκοπό ότι το γεγονός αν ένας πόλεμος είναι πιθανόν επικείμενος κατά την διάρκεια του ορισμού δεν χαρακτηρίζει το λιμένα μη ασφαλή όταν κηρύχθηκε πραγματικά ο πόλεμος.

Η πολιτική που εφαρμόζεται σε πιο πρόσφατες περιπτώσεις είναι αντικειμενικά βασισμένη σε αυτό που ένας λογικός πλοιοκτήτης θα έκανε. Δείτε την υπόθεση The Saga Cob, (1992) 2LR 545, που διατάζεται το πλοίο από ναυλωτές να πάει από Assab σε Massawa. Το πλοίο δέχτηκε επίθεση στη συνέχεια από Eritrean αντάρτες. Το ζήτημα για το δικαστήριο ήταν εάν ο λιμένας ήταν ενδεχομένως μη ασφαλής λαμβάνοντας υπόψη τη γνώση ότι ήταν γνωστή η δραστηριότητα των ανταρτών εκεί.

Το δικαστήριο αποφάνθηκε:

“Ο λιμένας δεν θα θεωρηθεί ως μη ασφαλής εκτός αν πολιτικός κίνδυνος είναι επαρκής για έναν λογικό πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο για να αρνηθεί να στείλει ή να πλεύσει το πλοίο του εκεί”.

Το δικαστήριο δεν θεώρησε το γεγονός ότι η δραστηριότητα ανταρτών ήταν προβλέψιμη και επαρκής για να μετατρέψει το λιμένα σε μη ασφαλή λιμένα. Μπορεί ένας λογικός πλοιοκτήτης να εξετάζε το γεγονός ότι οι προφυλάξεις που έχουν τεθεί σε ισχύ λόγω του επιπέδου 3 ασφαλείας δεν σημαίνει ότι ο λιμένας είναι μη ασφαλής. Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να εξετάσουν όλες τις περιστάσεις που είναι γνωστές κατά την διάρκεια του ορισμού πριν αποφασίσουν εάν ένας λιμένας είναι ασφαλής ή όχι. Κατά συνέπεια δεν είναι απίθανο να υπάρξει κάποιος γενικός κανόνας ότι το επίπεδο 3 ασφαλείας θα σημαίνει ότι ο λιμένας είναι αυτόματα μη ασφαλής.

Η δεύτερη κατάσταση είναι εκεί όπου ένα πλοίο προορίζεται σε έναν λιμένα που κατά τον ορισμό του λειτουργεί στο επίπεδο 1 ασφαλείας, αλλά που αυξάνει στη συνέχεια το επίπεδο ασφαλείας του σε επίπεδο 3.

Στην περίπτωση ενός time charter, οι ιδιοκτήτες πρέπει αντικειμενικά να αποφασίσουν ότι ο λιμένας είναι μη ασφαλής, πρέπει δηλαδή να αποφασίσει ο ναυλωτής να ορίσει έναν εναλλακτικό ασφαλή λιμένα. Στο πλαίσιο αυτό ένας έγκυρος ορισμός εξαντλεί γενικά την υποχρέωση του ναυλωτή. Το γεγονός ότι ένας λιμένας γίνεται στη συνέχεια μη ασφαλής δεν θα καθιστούσε το ορισμό άκυρο. Εκτός αν υπάρχει οποιαδήποτε ρητή διάταξη στο συμβαλλόμενο μέρος, ότι το πλοίο πρέπει είτε να προχωρήσει στο λιμένα είτε να περιμένει έως ότου περάσει ο κίνδυνος.

Η καθυστέρηση θα μπορούσε να είναι τόσο μεγάλη που τελικά ο ναυλωτής βγαίνει χαμένος.

(ε) War risks clauses

Κάτω από τη GENCON άρθρο 17, ο ιδιοκτήτης έχει την ικανότητα να ενεργήσει κατάλληλα σε περίπτωση που αυτός ή ο καπετάνιος διαπιστώσουν ότι το πλοίο είναι πιθανό να εκτεθεί σε πολεμικούς κινδύνους. Ο πόλεμος περιλαμβάνει ρητώς "τις πράξεις της τρομοκρατίας". Αυτό δίνει το δικαίωμα να ακυρωθεί το ναυλοσύμφωνο ή να αρνηθούν να εκτελέσουν ορισμένα μέρη του ναυλοσύμφωνου.

Ενώ ο καθορισμός των "πολεμικών κινδύνων" περιλαμβάνει "τις πράξεις της τρομοκρατίας", δεν περιλαμβάνει τις απειλητικές πράξεις της τρομοκρατίας. Εντούτοις, η πρόταση ρητώς δηλώνει ότι πρέπει να ισχύσουν, εάν στη λογική κρίση του καπετάνιου ή του ιδιοκτήτη, το πλοίο είναι πιθανό να εκτεθεί σε τέτοιους κινδύνους. Έτσι, εάν ένας λιμένας ήταν στο επίπεδο 3 ασφάλειας που δείχνει τη συγκεκριμένη ή επικείμενη απειλή, είναι αμφισβητήσιμο ότι οι ιδιοκτήτες θα είχαν το δικαίωμα για να ασκήσουν τα δικαιώματά τους κάτω από την πρόταση 17. Εντούτοις, ο ιδιοκτήτης πρέπει να γνωρίζει ότι υπάρχει πιθανώς ένας υψηλός βαθμός επικινδυνότητας που περιλαμβάνεται στην απόφαση του, εάν ο ιδιοκτήτης μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματά τους κάτω από την πρόταση 17. Πρέπει ο λιμένας ο οποίος παίρνει μια "severe attack of cold feet" και ανεβάζει το επίπεδο στο επίπεδο 3 ασφάλειας, ο ιδιοκτήτης θα πρέπει να εξετάσει την κατάσταση και να πάρει την απόφαση εάν θα επιτραπεί στο πλοίο για να προχωρήσει ή για να παραμείνει στο λιμένα. Η υπόθεση The Fontevivo (1975) Lloyd ασχολείται με αυτό.

4.4 Περιορισμός (Limitation Liability)

(α) Η 1957 σύμβαση

Η 1957 σύμβαση δεν είναι πλέον εν δύναμη στη Αγγλία και φυσικά δεν θα τη σχολιάσουμε. Το δικαίωμα του περιορισμού χορηγείται σε έναν πλοιοκτήτη "εκτός αν το περιστατικό που προκαλεί την αξίωση προέκυψε από πραγματικό πρόβλημα ή τη νόμιμη σχέση του ιδιοκτήτη". Η υπόθεση είναι επομένως αρκετά όμοια με αυτήν κάτω από το παράρτημα 39 (5) του Marine Insurance Act του 1906, στο οποίο θα αναφερθούμε εν ολίγοις.

Τα δύο κύρια ζητήματα που μπορούν να εξεταστούν σχετικά με τον ISPS είναι:

- (I) ποίος μέσα στην επιχείρηση πρέπει να έχει την απαραίτητη γνώση και
- (II) πόσο πρέπει να γνωρίζει.

Δύο από τις κύριες περιπτώσεις είναι οι The "EURYSTHENES"(1976) και The "STAR SEA" HL (2001).

Να σημειώσουμε ότι αν και υπάρχουν μερικές ομοιότητες, ο ISPS κώδικας είναι ένα διαφορετικό καθεστώς σε αυτό που καθιερώνεται από τον ISM. Το οριζόμενο πρόσωπο κάτω από τον ISM, δεν πρέπει απαραίτητως να είναι το "επικεφαλής άτομο", αλλά ένα άτομο το οποίο έχει άμεση επαφή με την διοίκηση και γνωρίζει καλά τα θέματα ασφαλείας. Αφ' ετέρου κάτω από το ISPS κώδικα, αντί του Designated Person Ashore (DPA) υπάρχει ο Company Security Officer (CSO) και ο Ship Security Officer (SSO). Δεν φαίνεται να υπάρχει η ίδια άμεση επαφή με την ηγεσία όπως κάτω από το ISM.

(β) Η Συνθήκη του 1976

Όπως είναι γνωστό, το άρθρο 4 του 1976 Limitation Convention αναφέρει:

«Ένα πρόσωπο δεν έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του εάν αποδεικνύεται ότι η απώλεια προέκυψε από προσωπική πράξη ή την παράλειψη του, που διαπράχτηκε με την πρόθεση για να προκαλέσει τέτοια απώλεια, ή απρόσεκτα και με τη γνώση ότι απώλεια αυτή θα οδηγούσε σε αυτό».

Αν και έχουν υπάρξει πολύ λίγες αγγλικές περιπτώσεις που ανήκουν στο άρθρο 4 έως ότου η 1976 σύμβαση τέθηκε σε ισχύ, αν και αυτό δεν είναι ίσως τόσο σχετικό στα πλαίσια του ISPS, όπως είναι σύμφωνα με το ISM, εν τούτοις μπορούν

να υπάρξουν περιπτώσεις όπου το δικαίωμα να προκαλείται από τις ανεπαρκείς απαιτήσεις του ISPS.

(γ) Η Συνθήκη CLC

Αυτή είναι η 1969 Συνθήκη ρύπανσης. Κάτω από αυτή τη Συνθήκη, ο ιδιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα να περιορίσει την ευθύνη του εάν αποδεικνύεται ότι η ρύπανση προέκυψε από προσωπική πράξη ή την παράλειψη του, που διαπράχθηκε με την πρόθεση για να προκαλέσει τέτοια ζημιά, ή απρόσεκτα και με τη γνώση ότι τέτοια ζημιά θα οδηγούσε πιθανώς σε ρύπανση.

Με άλλα λόγια, ισχύουν τα ίδια όπως και κάτω από τη 1976 Συνθήκη περιορισμού και έτσι τα ίδια σχόλια ισχύουν και εδώ.

4.5 Ασφάλεια P&I

(α) Γενική κάλυψη:

Ποια είναι η γενική θέση των P&I clubs για την τρομοκρατία και τις απαιτήσεις (claims) που περιλαμβάνουν την ασφάλεια των πλοίων;

Τα P&I δεν παρέχουν κανονικά κάλυψη για τρομοκρατικές ενέργειες. Αυτό μπορεί να ληφθεί υπό μια χωριστή πολιτική πολεμικού κινδύνου, αν και τα P&I Clubs παρέχουν συχνά αυτή την κάλυψη. Συνεπώς τα ασφαλιστρα P&I δεν αυξάνονται συνήθως σε περιοχές πολεμικού κινδύνου.

Είναι πολύ απίθανο το ότι τα P&I θα καλύψουν τις πρόσθετες δαπάνες των ιδιοκτητών για να συμμορφωθούν με το ISPS.

Όσον αφορά στην απόκλιση και την καθυστέρηση, η θέση των P&I Club στους κανόνες τους είναι ότι δεν υπάρχει καμία κάλυψη για τις απαιτήσεις φορτίου όπου το μέλος είναι εκτεθειμένο συνέπεια μιας απόκλισης εκτός αν υπάρχει προγενέστερη προειδοποίηση και δίνεται στο P&I Club και το P&I Club επιβεβαιώνει ότι η κάλυψη παραμένει απροκάλυπτη. Αφ' ετέρου, η ευθύνη για την απώλεια που προκαλείται από την απλή καθυστέρηση στη μεταφορά του φορτίου καλύπτεται γενικά, αλλά όχι οι υποχρεώσεις που γεννιούνται από την αποτυχία να φθάσει ή την καθυστερημένη άφιξη του πλοίου στο λιμένα ή τη θέση της φόρτωσης.

(β) Νέες ερωτήσεις για τα P&I Clubs

Τα P&I clubs θα πρέπει να αποφασίσουν ποια μέθοδο σκοπεύουν να υιοθετήσουν έναντι της μη συμμόρφωσης με τον ISPS. Μπορεί τα P&I Clubs να υιοθετήσουν την ίδια πολιτική όπως έκαναν και στην περίπτωση της εισαγωγής του ISM. Αυτό ίσως όμως εισαγάγει νέους κανόνες στα P&I Clubs, έτσι ώστε να διατηρηθούν τα έγκυρα νομικά πιστοποιητικά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας και εγγυήσεις ότι τα σχετικά με τον ISM έγγραφα ισχύουν.

Επίσης γενικά συμφωνήθηκε ότι τα P&I Clubs δεν θα καλύπτουν τις απαιτήσεις που προκύπτουν από μια αποτυχία να συμμορφωθεί το πλοίο με τις απαιτήσεις της σημαίας.

Το P&I Club πρέπει να αποφασίσει εάν τα ζητήματα ασφάλειας που προκύπτουν από το ISPS έχουν παρόμοια δομή.

Δύο κύριες ερωτήσεις/ απορίες προκύπτουν για συζήτηση:

(i) Πρέπει η συμμόρφωση με τον ISPS να αποτελεί προαπαιτούμενο όρο για την κάλυψη μελών;

(ii) Διαφορετικά, πρόκειται τα P&I Clubs να διατηρήσουν το δικαίωμα άρνησης για την κάλυψη των απαιτήσεων που προκύπτουν από την αποτυχία να συμμορφωθεί με το ISPS κώδικα; Εάν, παραδείγματος χάριν, τα αγαθά χαθούν εν πλω ως αποτέλεσμα του πλοίου που γυρίζει πίσω για τη μη συμμόρφωση με το ISPS, η ζημία του φορτίου θα καλυφθεί;

Σημειώστε ότι μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, το Pooling Agreement και τα P&I Clubs τροποποίησαν την πρόταση πολεμικών κινδύνων τους για να δηλώσουν ρητά ότι "οποιαδήποτε πράξη της τρομοκρατίας" επρόκειτο να αντιμετωπιστεί ως "πολεμικός κίνδυνος" θα αποκλειόταν. Η απώλεια και η ζημία ως αποτέλεσμα μιας τρομοκρατικής πράξης θα αποκλείονταν ανεξάρτητα από τη μη συμμόρφωση με το ISPS κώδικα.

(γ) Άλλα σχετικά ζητήματα:

(i) Παράγραφος 39 (5) Θαλάσσιος Ασφαλιστικός Νόμος, 1906

Αυτή είναι η υπερασπιστική πολιτική που χρησιμοποιείται μερικές φορές σχετικά με την σχέση P&I και του Hull Insurance. Το σχετικό μέρος ορίζει ότι "εφόσον, το πλοίο που στέλνεται στη θάλασσα σε ένα μη αξιόπιστο κράτος, ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδοτέα στην αναξιοπιστία".

Ως προς στην περίπτωση της αναξιοπιστίας λόγω των σχετικών προβλημάτων με το ISPS που προκαλούν μία απαίτηση, ο ασφαλιστής του P&I θα είναι σε θέση να υπερασπιστεί εδώ, το βασικό ζήτημα, δηλαδή εάν το μέλος είχε τη γνώση ή έκανε τα στραβά μάτια στα γεγονότα που κατέστησαν το πλοίο μη πλόιμο.

Όλα τα παρόμοια ζητήματα που αναφέρθηκαν μόλις προκύψουν θα πρέπει να αντιμετωπιστούν λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις της εταιρείας σύμφωνα με τον ISPS κώδικα και οι κύριες περιπτώσεις εδώ που χρήζουν εξέταση είναι οι The "EURYSTHENES" (1976) 2 LLRep 171 και The "STAR SEA" (2001) HL.

(II) Section 55 MIA - σκόπιμη κακοδιαχείριση

Αυτό ορίζει ότι ο ασφαλιστής δεν είναι υπεύθυνος για οποιαδήποτε απώλεια αποδοτέα στη σκόπιμη κακοδιαχείριση των ασφαλισμένων. Μπορεί να υπάρξει μια περίπτωση για τους ασφαλιστές που στηρίζονται σε αυτό ότι σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου το μέλος περιφρονεί σκόπιμα τις απαιτήσεις του ISPS να υπάρχει απαίτηση που να προκύπτει απ' αυτό.

(III) Section 41 MIA - Warranty Legality

Αυτό ορίζει ότι υπάρχει μια συνεπαγόμενη εγγύηση ότι η δραστηριότητα που ασφαλίζεται είναι νόμιμη. Η ερώτηση που μπορεί να προκύψει είναι εκεί όπου αν ένα μέλος αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τις ISPS απαιτήσεις η δραστηριότητα αυτή κατά πόσο μπορεί να χαρακτηριστεί παράνομη.

Το ίδιο ζήτημα προκύπτει φυσικά και με τον ISM. Αυτό μπορεί να δώσει το ερέθισμα και να προκαλέσει περαιτέρω συζητήσεις / αντιπαραθέσεις.

(iv) Non-disclosure/misrepresentation

Η αναφορά περιλαμβάνει εδώ τα καθήκοντα κάτω από τα τμήματα 17 και 18 του MIA στο οποίο οι ασφαλιστές, όχι απαραίτητως ασφαλιστές των P&I, συχνά αυτές τις μέρες στηρίζονται για την υπερασπιστική θέσης τους.

Με το ISPS και τα σχετικά με αυτόν διατάξεων, είναι πιθανό να υπάρξει ένα αρκετά μεγάλο ποσό πρόσθετης τεκμηρίωσης και η ερώτηση που προκύπτει είναι ποιο είναι το μέλος που αναμένεται να αποκαλύψει στους ασφαλιστές του προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις στο πλαίσιο αυτών των διατάξεων.

Θα υπάρξει βεβαίως μια απαίτηση να παρασχεθούν μερικές από τις βασικές ενέργειες που αφορούν την τεκμηρίωση και πληροφορίες.

Πόσο μακριά είναι αυτό να συμβεί περιμένουμε να φανεί.

(δ) Παρανομία (Illegality)

Εάν το μέλος δεν έχει πιστοποιηθεί και επιβεβαιωθεί ότι είναι σύμφωνο με τον ISPS κώδικα, αλλά δείχνει στους ασφαλιστές ότι είναι, οι ασφαλιστές βεβαίως έχουν το δικαίωμα να τον απορρίψουν. Σε αυτές τις περιπτώσεις όπου ένα μέλος είναι στο στάδιο να συμμορφωθεί με το κώδικα, αλλά δεν έχει γίνει ακόμα εφικτό αυτό, τότε αυτός ο τύπος κατάστασης μπορεί πιθανώς να εξεταστεί κάτω από συγκεκριμένες προτάσεις ή ακόμα και σε σχετικούς κανόνες ή πολιτικές.

4.5.1 Ασφαλιστικές επιπτώσεις

Ως συνέπεια της 11ης Σεπτεμβρίου, οι ασφαλιστικές επιπτώσεις στη θαλάσσια μεταφορά είναι τεράστιες. Υπήρξε μια συνολική απόσυρση της κάλυψης πολεμικού κινδύνου από τους εμπορικούς ασφαλιστές. Όταν η εμπορική κάλυψη πόλεμος - κινδύνου χρησιμοποιήθηκε πάλι, ήταν δέκα φορές μεγαλύτερο το κόστος από ότι προηγουμένως. Η ασφαλιστική βιομηχανία αύξησε τα ασφάλιστρα της μεταξύ 0,03 και 0,05% κατ' αξίαν, κάτι που αντισταθμίστηκε εν μέρει με την πτώση που καταγράφηκε στην τελευταία δεκαετία. Η ασφάλεια κατά της τρομοκρατίας έγινε κατά ένα μεγάλο μέρος μη διαθέσιμη. Συνεπώς οι κυβερνήσεις πρέπει τώρα να καλύψουν τους κινδύνους που κρίθηκαν πάρα πολύ μεγάλοι για τον ιδιωτικό τομέα.

Τα νέα μέτρα ασφάλειας άσκησαν επίσης επίδραση στην ασφαλιστική αγορά. Η κάλυψη για τις αναπόφευκτες καθυστερήσεις ως αποτέλεσμα των έντονων μέτρων ασφάλειας πρέπει να εξεταστεί. Επιπλέον, ο πολύ ακριβός περίπλοκος εξοπλισμός ανίχνευσης υψηλής τεχνολογίας πρέπει να αγοραστεί και να ασφαλιστεί.

Στο θαλάσσιο τομέα οι γεωγραφικές περιοχές όπου τα πρόσθετα ασφάλιστρα ισχύουν και οι περίοδοι αίτησης τους επεκτάθηκαν αδικαιολόγητα. Υπάρχει μια

διαδεδομένη αντίληψη ότι τα γεγονότα της 11 Σεπτεμβρίου έχουν χρησιμοποιηθεί ως δικαιολογία για την επιβολή των αδικαιολόγητων ασφαλίσεων. Σήμερα, ένας διάλογος μεταξύ των πλοιοκτητών και των ασφαλιστών βρίσκεται σε εξέλιξη με σκοπό την επίτευξη λογικότερων και οικονομικότερων λύσεων στο πρόβλημα.

4.5.2 Προϋποθέσεις ασφάλισης των συναφών με τις θαλάσσιες μεταφορές κινδύνων

Οι ασφαλιστικές εταιρείες εξακολουθούν να εκτιμούν, όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές, ότι ο κίνδυνος τρομοκρατικών ενεργειών συνδέεται με τον κίνδυνο πολέμου ή ένοπλων συρράξεων. Όμως, η απειλή της τρομοκρατίας συνιστά σήμερα πια καθημερινό και τελείως απρόσμενο φαινόμενο και δεν μπορεί να συσχετίζεται με συγκεκριμένες γεωγραφικές ζώνες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της απειλής πολέμου και σε μεγάλο βαθμό στην περίπτωση της πειρατείας. Προκύπτει συνεπώς ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες οφείλουν, στο πλαίσιο της ανάλυσης των προς κάλυψη κατηγοριών, να διακρίνουν τους διαφορετικούς τύπους κινδύνων βασιζόμενες στην έννοια του κινδύνου που πράγματι αισθάνεται ο συμβαλλόμενος που δραστηριοποιείται σε ζώνες οι οποίες αναγνωρίζονται ως επικίνδυνες.

Ο ΔΝΟ σκοπεύει να αναλύσει μέσα στο 2004 τις επιπτώσεις που ενδεχομένως έχει η ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα στον τομέα των ασφαλίσεων, προκειμένου να παράσχει κίνητρα για καλύτερη κάλυψη του κινδύνου όσον αφορά στους εμπλεκόμενους - φορείς εκμετάλλευσης και πελάτες στις θαλάσσιες μεταφορές. Θα εξετάσει επίσης εάν υπάρχει λόγος να προτείνει στον τομέα αυτό μέτρα συμπληρωματικά αυτών που περιέχονται στην πρόταση οδηγίας για την αποζημίωση των θυμάτων αξιοποιίνων πράξεων, που υποβλήθηκε τον Οκτώβριο του 2002.

4.6 Ασφάλιση φορτίου και κύτους (τοίχωμα) (Cargo & Hull Insurance)

Ας εξετάσουμε αρχικά τα σχετικά άρθρα, και ειδικότερα τα υπάρχουσα άρθρα σχετικά με την τρομοκρατία.

Το άρθρο 7.2 του 1993 Institute Cargo Clauses (A) αποκλείει την απώλεια, τη ζημία ή τη δαπάνη "προκαλούμενη από οποιοδήποτε τρομοκράτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί κάτω από πολιτικό κίνητρο".

Ο τρομοκρατικός κίνδυνος καλύπτεται έπειτα στο άρθρο 1.2 του Institute Strikes Clauses (Cargo) που ασφαρίζει τέτοια απώλεια ή ζημία in back to back όρους.

Πριν το 1993, το Institute Cargo Clauses (All Risks) (1/1/63), που ακόμα συνηθίζεται να χρησιμοποιείται στην Ιαπωνική αγορά, δεν αποκλείουν την τρομοκρατία η παρόμοιους όρους. Υπάρχουν βέβαια εξαιρέσεις στο άρθρο 12, (αιχμαλωσία, σύλληψη, ή περιορισμός) και του πολέμου και των πολεμοχαρών διαδικασιών αλλά, στην περίπτωση της Pan America ενάντια στην Aetna Casualty, όπου αυτό υποστηρίχτηκε, οι λέξεις δεν απέκλεισαν την καταστροφή του PanAm 747 από τη PFLP.

Υπάρχει επίσης ο περαιτέρω αποκλεισμός στο 1963 All risks Clauses:

"Περαιτέρω απαλλαγή από τις συνέπειες του εμφύλιου πολέμου, της επανάστασης, της εξέγερσης, αστικής σύγκρουσης που προκύπτει απ' αυτό, ή της πειρατείας."

Βάσει του αγγλικού νόμου μια τρομοκρατική επίθεση δεν κατατάσσεται σε πειρατεία που έχει οριστεί ως τα πρόσωπα που ληλατούν αδιακρίτως για το κέρδος τους και όχι εκ μέρους άλλων σε αντίθεση με τους τρομοκράτες που είναι τα πρόσωπα αυτά που λειτουργούν ενάντια στην ιδιοκτησία ενός κράτους κάτω από πολιτικό ή θρησκευτικό μίσος. Επομένως θα φαινόταν ότι κάτω από το παλαιό all Risks Clauses (1/1/63) ο κίνδυνος τρομοκρατίας δεν θα αποκλειστεί. Έτσι, αντίθετα από όσον αφορά τα 1993 άρθρα, η κάλυψη θα παραμείνει στο all Risks Clauses για την τρομοκρατία.

Όσον αφορά την ασφάλιση του κύτους, άρθρο 25.2 του 1995 Institute Time Clauses - Hulls αποκλείει την απώλεια ή τη ζημία που προκύπτει στο ασφαλιζόμενο που προκαλείται από:

"Οποιοσδήποτε τρομοκράτη ή οποιοδήποτε πρόσωπο που ενεργεί κάτω από πολιτικό μανδύα / κίνητρο".

Η πρόταση 26.2 αναφέρει ως εξαίρεση "οποιοδήποτε προσώπου που ενεργεί κακόβουλα".

Κάτω από την ασφάλιση του κύτους, αυτή η κάλυψη μπορεί έπειτα να προστεθεί μέσω του Institute War και Strikes Clauses, άρθρο 1.5 του οποίου καλύπτει την απώλεια ή τη ζημία στο πλοίο που προκαλείται από:

"Οποιοσδήποτε τρομοκράτης ή οποιοσδήποτε πρόσωπο που ενεργεί κακόβουλα ή από πολιτικό κίνητρο".

Αυτές είναι οι θέσεις κάτω από τις συνήθως χρησιμοποιημένες προτάσεις σε σχέση με την τρομοκρατία.

Κάτω από τα νέα διεθνή άρθρα που αφορούν το κύτος, υπάρχουν παρόμοιες εξαιρέσεις. Τώρα ας εξετάσουμε τον ISM και τον ISPS κώδικα.

Αρχικά, κάτω από '83 και '95 άρθρα για τα τοιχώματα, αυτοί φυσικά δεν περιλαμβάνουν τις προτάσεις ISM ή ISPS, αλλά βεβαίως οι warranty clauses του ISM χρησιμοποιούνται συνήθως από κοινού.

Αυτό συμβαίνει επίσης με τα άρθρα Institute Cargo . Αυτό που είναι ενδιαφέρον είναι ότι στο νέο 2002 International Hull Clauses ρητώς περιλαμβάνει τις νέες προτάσεις που καλύπτουν ρητώς τον ISM και το μάνατζμεντ άρθρο της 13.1.4 παρέχει ότι οι ιδιοκτήτες θα κρατήσουν έγκυρο το ISM documentation και της 13.1.5 παρέχει ότι το πλοίο θα έχει ένα έγκυρο πιστοποιητικό ISMC. Η πρόταση της 14.4.1 παρέχει ότι οι ιδιοκτήτες θα συμμορφωθούν με όλες τις νομικές απαιτήσεις της σημαίας του πλοίου σε σχέση με ορισμένα θέματα.

Αυτό προϋποθέτει ότι τα νέα ISPS άρθρα θα εμφανιστούν τόσο για το φορτίο όσο και για το κύτος και ενδεχομένως ότι μικρές τροποποιήσεις θα γίνουν επίσης στις προτάσεις 13 & 14 των νέων άρθρων για τα τοιχώματα.

4.7 Μη αποκαλύψιμα έγγραφα (Disclosure Documents)

(α) Ο ISPS κώδικας θα παραγάγει ιδιαίτερα την τεκμηρίωση εγγράφων. Το μέρος A/10 απαριθμεί 10 κατηγορίες εγγράφων συμπεριλαμβανομένων των αρχείων, των ασκήσεων, γυμνασίων, εσωτερικοί έλεγχοι, απειλές ασφάλειας, παραβιάσεις της ασφάλειας καθώς επίσης και του σχεδίου και των αξιολογήσεων της ασφάλειας πλοίων. Όπως είναι γνωστό, βάσει του τρέχοντος αγγλικού νόμου, τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει για να αποκαλύψουν τα έγγραφα και το υλικό πρέπει να έχουν την σχετική έγκριση.

(β) Ενώ ο κώδικας ISPS δηλώνει ότι τα αρχεία θα προστατευθούν από την αναρμόδια πρόσβαση ή την κοινοποίηση αυτών, αυτό φαίνεται πως θα έχει επιπτώσεις γενικότερα στην υποχρέωση στον πλοιοκτήτη ή του μάνατζερ για να

αποκαλύψει τέτοια στοιχεία / έγγραφα σε περίπτωση προσφυγής στο δικαστήριο. Αυτό υπόκειται φυσικά στην αρχή του προνομίου (privilege).

Το γενικό παράδειγμα του προνομίου (privilege) είναι εκεί όπου ένα έγγραφο παρουσιάζεται στο δικαστήριο. Αυτό δεν θα συμβεί εδώ. Εντούτοις, τα έγγραφα μπορούν επίσης να παρέχουν προνόμια λόγω του ότι η δημοσίευση τους θα ήταν επιβλαβής στο δημόσιο συμφέρον. Έτσι ο κανόνας αυτός θα βρει εφαρμογή σίγουρα εδώ σε σχέση με διάφορα έγγραφα όπως π.χ. το Ship Security Plan συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών του συστήματος συναγερμού και ασφάλειας του πλοίου (Security alert system). Αλλά μια σκέψη είναι τι θα συμβεί αν ένα προηγουμένως μη ανιχνευθέν λάθος στο σχέδιο, μπορεί να είναι ιδιαίτερα σχετικό με μια διαφωνία;

(γ) Εκτός από τις πληροφορίες που απαιτούνται για να περιληφθούν στο CSR (π.χ. εγγραμμένοι ιδιοκτήτες, κλάση, σημαία κ.λ.π) η εταιρεία πρέπει χωριστά να εφοδιάσει τον καπετάνιο με πληροφορίες σχετικές με την ταυτότητα των ατόμων για το διορισμό του πληρώματος, την ταυτότητα των ατόμων για την απασχόληση του πλοίου (π.χ. ιδιοκτήτες / operators, bareboat / time ναυλωτές) και λεπτομέρειες με τις επαφές όλων των ναυλωτών. Η εταιρεία πρέπει να ενημερώνει συνεχώς για να είναι έγκυρες και συνεχής οι πληροφορίες αυτές.

Όλο τα προαναφερθέντα μπορεί να σημαίνουν, ότι ενώ δεν θα υπάρξουν πλήρη στοιχεία για την ιδιοκτησία της εταιρείας και του ελέγχου αυτής, εν τούτοις οι δικηγόροι εναγόντων φορτίου μπορεί να προσφύγουν σε κοινοποίηση των εγγράφων για να αναζητήσουν, αυτές τις πληροφορίες πριν λάβουν μέτρα για να ζητήσουν την ασφάλεια από τους ιδιοκτήτες.

4.8 Freight Forwarders και Sellers

Ο ISPS κώδικας, ενώ επηρεάζει και προορίζεται για τα πλοία και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, μπορεί επίσης να ασκήσει επίδραση στους Freight Forwarders. Μερικές Freight Forwarders φορτωτικές, όπως είναι η FIATA συνδυάζουν φορτωτικές, αποκλείοντας την ευθύνη για οποιοδήποτε αίτια ή γεγονός

που ο Freight Forwarder, δεν θα μπορούσε να αποφύγει με την άσκηση της λογικής επιμέλειας.

Πρέπει, λόγω της μη συμμόρφωσης με τον ISPS, η καθυστέρηση ή η ζημία που προκαλείται στα αγαθά για τα οποία ο Freight Forwarder έχει είναι αρμόδιος, να στηριχθεί σε ένα τέτοιο άρθρο, εάν έχει σιγουρευτεί ότι ο πραγματικός μεταφορέας είναι ήδη σύμφωνος με τον ISPS πριν από τη εργολαβία της μεταφοράς. Οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που πηγάζει ως αποτέλεσμα του πραγματικού μεταφορέα που δεν σύμφωνος με τον ISPS δεν θα αποτελούσε εξαίρεση από τη γενική εξαίρεση που αναφέρθηκε ανωτέρω πριν, εάν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί από τον Freight Forwarder ασκώντας τη λογική επιμέλεια στην επιλογή του μεταφορέα του.

Στην πραγματικότητα για τους shippers των αγαθών, η εισαγωγή του κώδικα ISPS θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε κάποια καθυστέρηση στη φόρτωση του πλοίου. Το μέρος β του κώδικα προβλέπει ότι το φορτίο, οι μεταφορείς του φορτίου και τα μέρη αποθήκευσης του φορτίου πρόκειται να υπόκεινται σε έλεγχο, η ένταση του οποίου αυξάνεται ανάλογα με το επίπεδο ασφάλειας που τίθεται από τους λιμένες. Το επίπεδο 3 ασφάλειας προβλέπει ότι η φόρτωση και η εκφόρτωση θα μπορούσαν ακόμη και να ανασταλούν ανάλογα με την απειλή κινδύνου.

Λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή καθυστέρηση, μπορεί να είναι ενδεδωμένο για τους πωλητές να εισαγάγουν μια πρόταση "ανωτέρας βίας" όπως μπορούμε να πούμε στις συμβάσεις πώλησης τους για να καλύψουν αυτήν την πιθανότητα ανάλογα με τον τύπο της φόρτωσης του φορτίου.

Ορισμένες ενώσεις ενσωματώνουν ήδη τις προτάσεις αυτές «Force majeure». Παραδείγματος χάριν, η Federation of Oils σύμβαση αριθ. 53, Seeds και Fats Association Limited (FOSFA) έχει ένα συγκεκριμένο άρθρο που δηλώνει:

"Πρέπει ο πωλητής να αρνηθεί τη φόρτωση των αγαθών στο πλοίο του αγοραστή ή οι αγοραστές να αρνηθούν τη λήψη της παράδοσης λόγω των πυρκαγιών, των απεργιών, των ανταπεργιών, των ταραχών, της αστικής αναταραχής ή οποιασδήποτε αιτίας που κατανοούνται στον όρο ανωτέρας βίας (Force majeure) στο λιμένα της φόρτωσης ή οπουδήποτε αλλού παρεμποδίζοντας τη μεταφορά των εμπορευμάτων σε τέτοιο λιμένα, η παράδοση συμβάσεων θα επεκταθεί μέχρι και 21 ημέρες πέρα από τη λήξη του γεγονότος Force majeure. Εάν τέτοια αιτία υπάρχει για

μια περίοδο 60 ημερών πέρα από την προθεσμία παράδοσης, η σύμβαση ή οποιοδήποτε ανεκπλήρωτο μέρος έπ' αυτού έχει επηρεασθεί θα ακυρωθεί."

Η GAFTA η σύμβαση αρ. 100 έχει μια παρόμοια αρχή δηλώνοντας ότι "οι πωλητές δεν θα είναι αρμόδιοι για την καθυστέρηση στην αποστολή των αγαθών ή οποιουδήποτε μέρους που προκαλούνται έπ' αυτού από οποιοδήποτε Act of God, απεργία, ανταπεργία, ταραχή ή αστική αναταραχή, αποχή των εργατών, βλάβη των μηχανημάτων, πυρκαγιά ή οποιαδήποτε αιτία που κατανοείται ως ανωτέρα βία του όρου «Force majeure»

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να θεωρήσουν ρητώς τις πράξεις της τρομοκρατίας ως γεγονός ανωτέρας βίας «Force majeure».

4.9 Γενικά νομικά προβλήματα που πηγάζουν από το Divergence Approach

Μια από τις δυσκολίες του ISPS κώδικα είναι ότι ενώ θεσπίζει ένα τυποποιημένο πλαίσιο, επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη να εξουσιοδοτήσουν ορισμένα καθήκοντα ασφάλειας σε ένα RSO. Αυτοί περιλαμβάνουν την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας των πλοίων εξ ονόματος της σημαίας, της επαλήθευσης και της συμμόρφωσης των πλοίων καθώς και τη καθοδήγηση για την ασφάλεια του λιμένα. Ο κώδικας προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη αναγνωρίζουν μια κυβερνητική αρχή στην σχέση τους με τα καθήκοντα ασφαλείας των συμβαλλόμενων κρατών που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις λιμένων. Εντούτοις ένας RSO μπορεί να βοηθήσει και να παρέχει τις συμβουλές στο συμβαλλόμενο κράτος σε σχέση με το Facility Security Assessment του λιμένα καθώς και με το Facility Security Plan του λιμένα.

Όπως έχει γνωστό, μπορεί να υπάρξουν αποκλίσεις μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών στα πρότυπα που ισχύουν για τους λιμένες που καλύπτονται από το ISPS και σε αυτό που κάθε συμβαλλόμενο κράτος θεωρεί ένα επαρκές σχέδιο ασφάλειας πλοίου.

Αυτό μπορεί να προκαλέσει τεράστια προβλήματα.

Έτσι, παραδείγματος χάριν, εάν ένα κράτος στις ΗΠΑ έχει μεγαλύτερες απαιτήσεις από εκείνα που ισχύουν σε έναν προηγούμενο αμερικανικό λιμένα και αποφασίζει έτσι μονομερώς να μην αναγνωρίσει τα μέτρα ασφαλείας που ισχύουν στο προηγούμενο από αυτό έχουμε μονομερής μη αναγνώριση.

Ή πιθανότερο είναι εάν ένα πλοίο έχει επισκεφτεί έναν λιμένα τρίτων χωρών πρόσφατα (π.χ λιμένας στην Αφρική), ο οποίος ήταν στο στάδιο να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του κώδικα, αλλά που ο λιμένας όπου το πλοίο επισκέπτεται σήμερα (π.χ στις ΗΠΑ), λέει ότι κατά την άποψη τους δεν ήταν αρκετά τα μέτρα ασφαλείας που έχει πάρει ή δεν πρέπει να είναι σύμφωνος με τα μέτρα του κώδικα τότε τι έχουμε; Πάλι έχουμε και εδώ, μονομερής μη αναγνώριση. Ως αποτέλεσμα έχουμε ότι ο Αμερικανικός λιμένας αρνείται την είσοδο ή θέτει το πλοίο υπό κράτηση. Ποιος θα πληρώσει για αυτή τη καθυστέρηση σε πρώτο στάδιο;

Απ' όσα γνωρίζουμε, ο κώδικας επιτρέπει την αποζημίωση σε ορισμένες περιπτώσεις, αλλά δεν λέει ποιος πρέπει να την πληρώσει. Επίσης πώς οι ζημιές για την καθυστέρηση θα ρυθμιστούν κάτω από συμφωνία που θα περιέχεται στο ναυλοσύμφωνο; Πρέπει να αναρωτηθούμε επίσης, αν θα υπάρξουν απαιτήσεις ενάντια σε τρίτους; Ποιες από τις δαπάνες θα είναι προβλέψιμες και ποιές όχι;

Αυτά είναι ζητήματα που δεν υπόκεινται σε μια απλή απάντηση σε αυτή τη φάση και που κανείς μέχρι τώρα δεν μπορεί να δώσει σαφείς ικανοποιητικές απαντήσεις.

4.10 Λιμένες

Μερικοί από τους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίζουν οι λιμένες είναι οι κλοπές φορτίων, εξοπλισμού κ.α. Το τμήμα των κινδύνων και της ευθύνης είναι συνήθως θέμα που αφορά τις αρμοδιότητες της λιμενικής αρχής (ή Harbor Board) που μπορεί ευρέως να διατηρήσει την ευθύνη για τα γενικότερα καθήκοντα, όπως οι ευκολίες που προσφέρει ο λιμένας, ο ανεφοδιασμός και η διαχείριση κυκλοφορίας πλοίων συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών φορτίου. Αυτές θα είναι οι ευθύνες που θα ελέγχονται από το Statue Law. Ο λιμένας ή ο διαχειριστής του λιμένα αφ' ετέρου, θα λειτουργεί με άδεια και θα είναι ευρέως αρμόδιος για πράγματα όπως οι στοιβασίες, οι αποθήκες εμπορευμάτων και τον εφοδιασμό. Επάνω και από τους δύο θα είναι η αρμόδια κυβερνητική υπηρεσία (το MCA στο Ηνωμένο Βασίλειο) (port state control).

Ποια θα είναι η επίδραση του ISPS κώδικα σε αυτό;

Αρχικά, όσον αφορά τη συμμόρφωση, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να διεξάγουν ένα PFSA για τους λιμένες όπου τα πλοία πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια

και στη συνέχεια να καθορίσουν ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις πρέπει να διορίσουν έναν PFSO και να προετοιμάσουν ένα PFSP.

Τα μέτρα ελέγχου που εγκρίνονται από το λιμένα όσον αφορά τα πλοία π.χ. σύλληψη, την επιθεώρηση κ.λ.π, είναι αρμοδιότητα του συμβαλλόμενου κράτους του λιμένα. Αυτό είναι πολύ πιθανό να συμπίπτει με το ίδιο κυβερνητικό σώμα το οποίο θα είναι αρμόδιο για τον έλεγχο των λιμένων. Η συμμόρφωση για τους λιμένες, σε αντίθεση με τα πλοία μέσω της Solas, είναι πιθανό να είναι εκτελέσιμη μόλις οι απαιτήσεις του ISPS γίνουν μέρος της εθνικής νομοθεσίας κάθε συμβαλλόμενου κράτους.

Τι γίνεται με τις υποχρεώσεις, τους κινδύνους και τις απαιτήσεις που προκύπτουν από την εφαρμογή του κώδικα;

- Το πρώτο σημείο, για να επαναλάβουμε ότι έχουμε ήδη πει, είναι η παροχή αποζημίωσης που οφείλεται στο κώδικα. Αυτό είναι πληρωτέο από το πλοίο στην περίπτωση της αδικαιολόγητης καθυστέρησης ή της κράτησης. Αυτό που είναι αδικαιολόγητο δεν καθορίζεται. Ούτε λέει ακριβώς ποιους ή ποιες λιμένες θα πληρώσει, είτε η κυβέρνηση, ή η λιμενική αρχή είτε ο διαχειριστής του λιμένα.
- Το δεύτερο σημείο είναι, ότι ενδεχομένως τώρα οι λιμένες θα είναι θεωρητικά ανοικτοί για να μηνυθούν για οποιαδήποτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή κράτηση.

Ποιος θα μπορούσε να καταθέσει μήνυση;

Το πλοίο που τέθηκε υπό κράτηση μπορεί να καταθέσει μήνυση. Τα ενδιαφέροντα μέρη του φορτίου μπορούν επίσης θεωρητικά να καταθέσουν μήνυση. Φυσικά και το πλοίο μπορεί επίσης να μηνύσει τους ναυλωτές.

Μπορεί να περιλαμβάνεται στο συμβόλαιο η περίπτωση που το πλοίο ζητήσει αποζημίωση από το λιμένα που του απαγόρευσε την είσοδο. Αν η απαίτηση είναι ενάντια στο λιμένα παρά στο αρμόδιο κράτος για την απαγόρευση, μπορεί να υπάρξει απαίτηση στο ναυλοσύμφωνο εκτός από το νομικό δικαίωμα που θα υπάρξει στον κώδικα.

Η ασφαλιστική θέση θα πρέπει να εξεταστεί από τους λιμένες και τους ασφαλιστές τους, περιλαμβάνοντας τις ITIC και Portsure Facility.

Επίσης, οι συμβάσεις μισθώσεων μεταξύ της λιμενικής αρχής ή το Harbor Board και των λειτουργουσών επιχειρήσεων σε αυτό, χρειάζεται να υποστούν και αυτές κάποια τροποποίηση.

4.11 Drafting of new clauses

Τέλος, εκτός από τα συμβόλαια που σχετίζονται με λιμένες, όπως είναι προφανές από όλα όσα έχουν αναφερθεί, θα είναι απαραίτητο για ένα μεγάλο αριθμό απαιτήσεων σε άλλα συμβόλαια και στις ασφαλιστικές πολιτικές να αναδιαμορφωθούν και να τροποποιηθούν. Π.χ, ο λογαριασμός CONLINE όπως προαναφέρθηκε δεν παρέχει ακόμα καμία ελευθερία στο μεταφορέα στην εκφόρτωση σε έναν ασφαλή λιμένα σε περίπτωση τρομοκρατικής πράξης είτε πραγματικής είτε απειλητικής. Επίσης, τι θα γίνεται με τις προτάσεις ανωτέρας βίας;

Ένα άλλο παράδειγμα είναι εκεί όπου θα χρειαστεί η τροποποίηση από ναυλωτές στα ναυλοσύμφωνα, μπορεί να είναι η προσθήκη της λέξης "what so ever" στο off hire άρθρο.

Πολύ σημαντικός παράγοντας επίσης είναι ποιος πρόκειται να πληρώσει για το επιπλέον αυτό κόστος; Τι μέτρα θα πρέπει να ληφθούν κατά τον καθορισμό των ναυλοσύμφωνων για την κατανομή αυτών των δαπανών. Ένας λογικός τρόπος μπορεί να είναι, για τους ιδιοκτήτες να πληρώσουν τις δαπάνες εκείνες που σχετίζονται με το πλοίο και για τους ναυλωτές να πληρώσουν αντίστοιχα αυτές τις δαπάνες που σχετίζονται με το λιμένα ή το φορτίο. Έχει προταθεί επίσης στους ναυλωτές να πληρώνουν τις πρόσθετες δαπάνες του πλοίου σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου από 2 και πάνω.

Η BIMCO έχει εκδώσει ήδη τις νέες US Security Clauses για Time Chartering και Voyage Chartering, αν και αυτά είναι απίθανο να γίνουν αποδεκτά από τους ναυλωτές.

Οι ιδιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίσουν τα σχετικά άρθρα στα ναυλοσύμφωνα που απαιτούν την άμεση δήλωση όλων των υπό-ναυλωτών, έτσι ώστε να έχουν άποψη των υποχρεώσεων σχετικά με το Continuous Synopsis Record. Τα ναυλοσύμφωνα θα πρέπει επίσης να προβλέψουν τις πληροφορίες ως προς "ποιος αποφασίζει την απασχόληση εάν το πλοίο...". Αυτό θα πρέπει να

ενημερώνεται συνεχώς και να περιληφθούν και οι αποζημιώσεις για τη μη συμμόρφωση.

Είναι επίσης δυνατό ότι τα P&I Clubs θα χρειαστεί να εισαγάγουν νέες προτάσεις του ISPS, ή να εξετάσουν τουλάχιστον τις τροποποιήσεις και τις προσθήκες στα υπάρχουσα άρθρα.

Όσον αφορά τα συμβόλαια πώλησης και αγορών του φορτίου να εξεταστούν τα άρθρα ανωτέρας βίας (*force majeure clauses*).

Τέλος, δεν γνωρίζουμε αρκετά για τον τομέα της πώλησης και της αγορά των πλοίων, αλλά είναι πιθανό ότι προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον αντίκτυπο του ISPS σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου τα πλοία πωλούνται και η σημαία τους άλλαξε πλέοντα σε επικίνδυνες θάλασσες.

Τελικά μάλλον ο ISPS πρόκειται να προκαλέσει πονοκέφαλο για τους ιδιοκτήτες και τους ασφαλιστές τους, το οποίο όντως έτσι είναι, σκεφτείτε επίσης τι θα συμβεί με τους λιμένες αλλά και με τις σημαίες επίσης.

Το γενικό συμπέρασμα στο οποίο φαίνεται να καταλήγουμε μιλά για αβεβαιότητα, πρακτικές, εμπορικές, νομικές, ασφαλιστικές επιπτώσεις, ανάγκη για συμβατική αναθεώρηση και λεπτομερή συζήτηση, ιδιαίτερα ως προς τις πρόσθετες δαπάνες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

5. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ:

5.1 ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΤΗ ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ.

Η μέριμνα για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να οδηγήσει στη θέσπιση και στην εφαρμογή πολυάριθμων δυσανάλογων και αδικαιολόγητα δαπανηρών μέτρων, τα οποία θα ληφθούν ενδεχομένως στο πλαίσιο μιας υπερβολικής αντίδρασης που θα εξυπηρετεί περισσότερο τους τύπους παρά την ουσία.

Συνεπώς, η μέριμνα για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να βασίζεται σε ρεαλιστική ανάλυση των κινδύνων η οποία να επαναξιολογείται ανά

τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να καθίσταται δυνατή η λήψη των απαραίτητων διεθνώς μέτρων ασφάλειας και ταυτόχρονα να ελέγχεται το συναφές κόστος. Κάθε μηχανισμός ασφαλείας περιλαμβάνει μόνιμα μέτρα, όπως η εκπόνηση σχεδίων, ο καθορισμός των αρμόδιων αρχών, ή ακόμη και η χρησιμοποίηση ορισμένων τεχνολογιών, αλλά και μεταβλητές διατάξεις οι οποίες να εφαρμόζονται μόνο στο πλαίσιο μιας υγιούς διαχείρισης των κινδύνων, όταν η κατάσταση το απαιτεί. Συχνά, τα συμπληρωματικά αυτά μέτρα απαιτούν μεγαλύτερες ποσότητες πόρων πάσης φύσης από κάθε άλλο μέτρο. Επομένως, πρέπει να χρησιμοποιούνται με μέτρο. Αυτή τη λογική ακολουθούν τα μέτρα ασφαλείας που ενέκρινε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ).

Εξάλλου, η διάσταση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να ενσωματωθεί σε όλα τα στάδια των συναφών διαδικασιών. Παρόλο που δεν μας έχει απασχολήσει μέχρι σήμερα πολύ, πρέπει να καταστεί τρόπος σκέψης που θα στηρίζει κάθε ρεαλιστική δράση, δηλαδή κάθε δράση που δεν θα χαρακτηρίζεται από υπερβολή.

Για παράδειγμα, είναι αυτονόητο ότι, κυρίως στους πλέον μεγάλους λιμένες, όπου η ροή είναι συνεχής, δεν είναι δυνατός ο έλεγχος όλων των εμπορευματοκιβωτίων, ακόμη και αν χρησιμοποιηθούν συσκευές ακτινογραφίας, συσκευές ακτίνας χ (σαρωτές). Αντίθετα, είναι απαράδεκτο να δεχόμαστε εφεξής να περιγράφεται το περιεχόμενο αυτών των εμπορευματοκιβωτίων με την έκφραση «said to contain» (ενδέχεται να περιέχει). Θα πρέπει να υπάρχει στο εξής μεγαλύτερη σαφήνεια και μεγαλύτερη διαφάνεια σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας. Σε αυτό πρέπει να συμβάλουν η πρόοδος της τεχνολογίας και οι προσπάθειες οργάνωσης καθώς και απόδοσης των ευθυνών. Μόνο έτσι θα διασφαλιστεί η ασφάλεια των μεταφορών και η απρόσκοπτη λειτουργία των διεθνών συναλλαγών.

Είναι επίσης σημαντικό να επισημανθεί ότι τα μέτρα που θα εφαρμοστούν για την ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών δεν θα έχουν μόνο επιπλέον κόστος. Για παράδειγμα, παρόλο που η εγκατάσταση ηλεκτρονικού μηχανήματος ελέγχου (σαρωτή) των εμπορευματοκιβωτίων στον λιμένα του Ρότερνταμ στοίχισε 15 εκατομμύρια €, η χρήση τους απέφερε, σε ένα χρόνο, έσοδα ύψους 88 εκατομμυρίων € από τελωνειακούς δασμούς και εισπράξεις φόρων. Αξίζει να σημειωθεί μάλιστα ότι

κατά μέσο όρο μόνο το 2% των εμπορευματοκιβωτίων υποβάλλεται σε τέτοιου είδους έλεγχο. (πηγή Port of Rotterdam)

Θα υπάρχουν σίγουρα και θετικές επιπτώσεις όσον αφορά στην προστασία των εργαζομένων στους λιμένες και στη θάλασσα, όπως και των επιβατών, στην προστασία των στρατηγικών ανεφοδιασμών, αλλά και έμμεσες συνέπειες στην καταπολέμηση κάθε είδους παράνομης εμπορίας, στη φορολογία και στην ασφάλεια της διαδρομής των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Τα μέτρα αυτά θα λειτουργούν ουσιαστικά αποτρεπτικά, λόγω της διενέργειας συνεχών ελέγχων και θα συμβάλουν στην καταστολή κάθε είδους παράνομης διακίνησης και κάθε είδους απάτης.

Τέλος, η βελτιωμένη διαφάνεια που θα χαρακτηρίζει τις διαδικασίες θα συμβάλει σίγουρα στην καλύτερη οργάνωση τους και στον προγραμματισμό τους μέσα στον χρόνο προς όφελος όλων των αποτελεσματικών και εντίμων παραγόντων που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

5.1.1 Βελτίωση της ασφάλειας ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας υποστήριξης

Η ασφάλεια στη θάλασσα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ασφάλεια και των άλλων μέσων μεταφοράς που την τροφοδοτούν. Η ασφάλεια κάθε αλυσίδας ισούται πάντοτε με την ασφάλεια του πιο αδύναμου κρίκου της. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο στις περιπτώσεις μεταφοράς φορτίων δια θαλάσσης, όπου οι όγκοι είναι τόσο μεγάλοι που είναι αδύνατος ο πλήρης έλεγχος των εμπορευμάτων κατά την είσοδο τους στη λιμενική περιοχή.

Σε αυτές τις περιπτώσεις δυνατός είναι μόνο ο δειγματοληπτικός έλεγχος. Ο δειγματοληπτικός έλεγχος βασίζεται στην ανάλυση κινδύνων, στην επεξεργασία των εγγράφων και στην αξιοποίηση των πληροφοριών.

Στον τομέα αυτόν πρέπει να τονισθεί ο καίριος ρόλος που διαδραματίζουν οι τελωνειακές αρχές στον έλεγχο των εμπορευμάτων σε όλη την διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα.

Τα ανωτέρω ισχύουν ιδιαίτερα στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων. Είναι επομένως πολύ σημαντική η εξακρίβωση της ταυτότητας των εμπορευμάτων που περιέχουν τα εμπορευματοκιβώτια και των ατόμων που εμπλέκονται στη μεταφορά τους (προμηθευτές και μεταφορείς), καθώς και ο καθορισμός των

αντίστοιχων ευθυνών, από τη στιγμή κι' όλης της φόρτωσης του θαλάσσης φορτίου προς μεταφορά στην αποθήκη του αρχικού προμηθευτή. Η διαδικασία αυτή πρέπει να ακολουθείται καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς του φορτίου μέχρι τον λιμένα, ιδίως δε στην περίπτωση συμπληρωματικών φορτώσεων κατά τη διαδρομή. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται αποσπασματικά επί του παρόντος, καθώς οι πρακτικές που συνηθίζονται σήμερα (όπως έγγραφη δήλωση φόρτωσης, μη ασφαλής σφράγιση των εμπορευματοκιβωτίων, συμπληρωματική φόρτωση την τελευταία στιγμή) δεν τηρούν κανένα μέτρο ασφαλείας, όπως καταδεικνύει ιδίως η προαναφερθείσα πρακτική της φράσης « said to contain ».

Για τον λόγο αυτό υποστηρίζω τη προσέγγιση της ομάδας των 8 σχετικά με την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων και επιπλέον πιστεύω πως πρέπει να ενθαρρυνθεί κάθε τεχνολογική λύση (συσκευές ακτινών x-rays) που θα συμβάλει στην κατασκευή και μεταφορά ασφαλών εμπορευματοκιβωτίων καθώς θα επιτρέψει παράλληλα την έξυπνη παρακολούθηση τους σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Η πρόσφατη πρωτοβουλία για τη μηχανοργάνωση των τελωνείων έχει ως σκοπό να καθιερωθεί μια τεχνολογική λύση στην οποία να συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες της αλυσίδας διακίνησης των εμπορευμάτων στο πλαίσιο του ίδιου συστήματος ψηφιακής παρακολούθησης των εμπορευμάτων.

Η γενίκευση αυτή παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα, το βασικότερο εκ των οποίων είναι η ενίσχυση της ασφαλείας σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφοράς καθώς θα είναι δυνατή η γνώση σε πραγματικό χρόνο της φύσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, καθώς και της ταυτότητας των διαφόρων εμπλεκόμενων και των ευθυνών τους. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται λοιπόν εύλογα η βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της αλυσίδας μεταφοράς, ο περιορισμός της χρήσης της για παράνομους σκοπούς και η μείωση των κλοπών κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ομοίως, η διαχείριση του στόλου των εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να απλουστευθεί και να καταστεί πιο αποδοτική, ώστε όλα τα εμπορευματοκιβώτια να μπορούν να χρησιμοποιούνται για όλους τους προορισμούς και σε όλα τα μέσα μεταφοράς. Η πρόσφατη πρωτοβουλία μηχανογράφησης των τελωνειακών διαδικασιών αποσκοπεί λοιπόν σε μια τεχνολογική λύση η οποία συνεπάγεται την εμπλοκή όλων των παραγόντων της εφοδιαστικής αλυσίδας στο ίδιο σύστημα μηχανογραφημένης παρακολούθησης των εμπορευμάτων.

Κρίνεται επομένως αναγκαία η εντός συγκεκριμένης προθεσμίας γενίκευση της χρήσης αυτού του τύπου εμπορευματοκιβωτίων, τόσο για αδιαφιλονίκητους λόγους ασφαλείας, όσο και για να αποφευχθεί η ανομοιογένεια μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Η εφαρμογή αυτής της μεθόδου ενδέχεται επίσης να ικανοποιήσει τις ανάγκες για ταχύτερη διεκπεραίωση και μεγαλύτερη ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων προς μεταφόρτωση εντός των λιμένων, διαδικασία για την οποία απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή, κάτι που δεν συμβαίνει πάντοτε από την άποψη της ασφάλειας με δεδομένη την κατάσταση που ισχύει σήμερα.

5.1.2 Έλεγχος και διαχείριση της ασφάλειας στη θάλασσα

Οι νέοι κανόνες που ενέκρινε ο ΔΝΟ καθορίζουν με σαφήνεια ορισμένες ευθύνες σε θέματα ασφαλείας και ιδίως τις ευθύνες των συμβαλλομένων κυβερνήσεων και των ναυτιλιακών εταιρειών. Πάντως, εξακολουθούν να υπάρχουν κάποια σκοτεινά ή διφορούμενα σημεία, τα οποία δυσχεραίνουν την επίτευξη της μέγιστης ασφάλειας. Εκτιμάτε ότι πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη διαφάνεια όσο αφορά στην εξακρίβωση της ταυτότητας των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων. Σχετικά με αυτό επισημαίνετε ότι η επιτροπή για τις θαλάσσιες μεταφορές του ΟΟΣΑ ανέλαβε τον Ιούλιο του 2002 να καταγράψει τις πρακτικές που επιτείνουν ενδεχομένως την έλλειψη διαφάνειας.

Επίσης, θα πρέπει όλα ανεξαιρέτως τα κράτη να υιοθετήσουν μια πολυτομεακή προσέγγιση στο θέμα αυτό, για να διαχειριστούν όλες τις συναφείς με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πτυχές. Πρέπει να υπάρχει πλήρη συνείδηση των ιστορικών και πολιτιστικών λόγων, καθώς και των λόγων σκοπιμότητας, που οδήγησαν τα κράτη να υιοθετήσουν το καθένα ξεχωριστά διαφορετικά διοικητικά και οικονομικά συστήματα σε συναφή με τη θάλασσα και τους λιμένες θέματα, κυρίως όσον αφορά στις αρχές ελέγχου. Δεν αμφισβητούνται τα εν λόγω συστήματα, απλώς επιθυμείτε πρωτίστως η θέσπιση σαφών και κατανοητών διαδικασιών τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, σε θέματα ασφαλείας στη θάλασσα. Αντιθέτως, η χρησιμοποίηση των έξυπνων εμπορευματοκιβωτίων αποκλειστικά στις διεθνείς μεταφορές, γεγονός που αυξάνει ακόμη περισσότερο το έλλειμμα ασφαλείας στα άλλα μέσα μεταφοράς, συνεπάγεται περιττό κόστος όσον αφορά στην αποθήκευση και στη μεταφορά των κενών διεθνών, όπως λέγονται, εμπορευματοκιβωτίων.

Το 2001 το ποσοστό των εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρθηκαν κενά υπολογίζεται σε 21,7% των συνολικά μεταφερθέντων.

(πηγή *Policy Research Corporation*)

Εξάλλου, η τροποποιημένη συνθήκη SOLAS και ο κώδικας ISPS παραχωρούν στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις σημαντικές αρμοδιότητες σε θέματα ασφάλειας. Το δεύτερο μέρος του εν λόγω κώδικα συστήνει τον καθορισμό ενός εθνικού φορέα, που θα λειτουργεί ως σημείο επαφής, ο οποίος θα είναι αρμόδιος για θέματα ασφάλειας στη θάλασσα σε εθνικό επίπεδο και θα βρίσκεται σε συνεχή επαφή με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων. Εκτιμάτε αναγκαίο ο καθορισμός σε όλα τα κράτη τέτοιων φορέων οι οποίοι θα λειτουργούν ως σημεία επαφής και θα αποτελούν τη μοναδική αρμόδια για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων εθνική αρχή. Ομοίως, κρίνεται επιβεβλημένη η σύσταση αρχής αρμόδιας για την ασφάλεια του λιμένα η οποία θα συντονίζει για κάθε λιμένα την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας τόσο στα πλοία όσο και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Επομένως, διατυπώνονται προτάσεις προκειμένου να καταστεί δυνατός, σε διεθνές επίπεδο, ο έλεγχος της παρακολούθησης της εφαρμογής των προαναφερθέντων μέτρων ασφαλείας και να προσδιοριστεί για την ασφάλεια στη θάλασσα.

5.1.3 Η ενότητα θα αποτρέψει το χάος

Η αποτελεσματική θαλάσσια ασφάλεια θα μπορούσε να κοστίσει αρκετά περισσότερο από τα αναμενόμενα.

Για να είναι πραγματικά αποτελεσματική η θαλάσσια ασφάλεια πρέπει ολόκληρο το επίπεδο κατάρτισης και δαπανών εκτός από εκείνα που απαιτούνται από τους νέους κανονισμούς ασφαλείας να πραγματοποιηθούν.

Πιστεύω ότι η ασφάλεια δεν μπορεί απλά να μεταβιβαστεί στους ανώτερους υπαλλήλους ασφαλείας στα πλοία, στους λιμένες και στις εταιρείες που για αυτούς αναμένεται να γίνει και για να εκπληρωθεί το σχέδιο ασφαλείας. Πρέπει να δημιουργήσουμε έναν πολιτισμό συνειδητοποίησης μεταξύ όλων των μελών των πληρωμάτων των πλοίων και όλων των υπαλλήλων για να ενεργήσουν ως βοηθοί με τα μάτια και τα αυτιά των ανώτερων υπαλλήλων ασφαλείας. Εξετάζοντας τη διάσκεψη

του Ship Management το 2003 στην Αθήνα, στις 18 Ιουνίου, όλοι οι ομιλητές προειδοποίησαν ότι η αποτυχία με το να μην συμμορφωθεί κάποιος με τους κανονισμούς ασφάλειας και με το να μην υπάρχει συνεργασία, σε κάθε μέλος της ναυτιλιακής βιομηχανίας υπάρχει η δυνατότητα να προκαλεσθεί τεράστια διάσπαση στην εφοδιαστική αλυσίδα. Μπορείτε να δείτε τη δυνατότητα για την προσφυγή στο δικαστήριο, με τις αμοιβαίες κατηγορίες και το χάος αν δεν τραβάμε από κοινού. Αυτό είναι ακριβώς που θέλουν να συμβεί οι τρομοκρατικές οργανώσεις.

Οι ώριμοι και υπεύθυνοι πλοιοκτήτες έχουν εκφράσει τη συμφωνία τους ότι τα μελλοντικά πλοία θα πρέπει να ναυπηγηθούν διαφορετικά, ακόμα κι αν αυτό σημαίνει υψηλότερες τιμές. Προετοιμάζονται για να πληρώσουν για καλύτερα και πιο ασφαλή πλοία.

Όσον αφορά τα double hull για τις μεταφορές χύδην φορτίου, έχω την άποψη ότι τα πλοία single hull που αναβαθμίζονται στις πιο πρόσφατες απαιτήσεις του ΔΝΟ / IACS μπορούν να ικανοποιήσουν επαρκώς τις απαιτήσεις της ασφάλειας.

5.1.4 Αναγκαιότητα του κώδικα

Η εφαρμογή της τροποποιημένης σύμβασης SOLAS και του κώδικα ISPS ενδέχεται να διαφέρει από το ένα κράτος στο άλλο, καθώς αυτά τα νομοθετικά κείμενα περιέχουν τόσο δεσμευτικές διατάξεις, ορισμένες από τις οποίες όμως επιδέχονται διάφορες ερμηνείες και προσαρμογές, όσο και διατάξεις με τη μορφή συστάσεων. Επιβάλλεται λοιπόν η εναρμονισμένη εφαρμογή τους και ο εναρμονισμένος έλεγχος των πλοίων τρίτων χωρών που προσεγγίζουν τις ακτές και τους λιμένες.

Τα κράτη μπορούν ασφαλώς να λάβουν εθνικά μέτρα με διαφορετική εμβέλεια και διαφορετικές ημερομηνίες θέσης σε εφαρμογή. Όμως, η μη εναρμόνιση των μέτρων αυτών μεταξύ τους ενδέχεται να έχει σοβαρές επιπτώσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, γεγονός που μπορεί να δυσχεράνει τις προσπάθειες επίτευξης του επιδιωκόμενου επιπέδου ασφαλείας και να προκαλέσει γρήγορα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών.

Η επίτευξη του κύριου στόχου, δηλαδή η ενίσχυση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, δεν θα καταστεί δυνατή εάν οι προσπάθειες περιοριστούν μόνο στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Επιβάλλεται η επέκταση των μέτρων αυτών

στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία, γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί με εναρμονισμένο τρόπο μόνο με την ανάληψη δράσης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, καλό είναι να θεσπιστούν διατάξεις οι οποίες να παρέχουν κίνητρα στα κράτη ώστε να ενθαρρύνουν την τακτική θαλάσσια κυκλοφορία η οποία διεξάγεται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων και κάνει χρήση συγκεκριμένων λιμενικών εγκαταστάσεων.

5.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Υπάρχει αδράνεια τόσο από τις σημαίες όσο και από τη διοίκηση στο όντας κύριο / λειτουργικό επίπεδο. Είναι φυσικό να υπάρξει μια αρνητική επίπτωση στην ταχύτητα της εφαρμογής. Υπάρχουν κατανοητοί λόγοι. Η ασφάλεια είναι νέα σε πολλούς από εμάς και μέχρι τώρα αφορούσε τη περιοχή των στρατιωτικών και ναυτικών τμημάτων και της επιβολής νόμου. Αν και γνώριζαν για πάνω από 12 μήνες ότι ο κώδικας ερχόταν, τώρα πια μετά από 11 μήνες στην περίοδο εφαρμογής, καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει λίγος χρόνος που αφήνεται για περαιτέρω καθυστερήσεις ή και δικαιολογίες. Είναι ακριβώς το ίδιο όπως και με τον ISM. Οι μεγάλες επιχειρήσεις θα αρχίσουν πρώτα (όπως ήδη κάνουν) και θα θέσουν το δείκτη. Κατόπιν θα ακολουθήσουν και οι υπόλοιποι.

Θεωρώ ότι ο πολλαπλασιαστικός αντίκτυπος είναι ότι πολλοί δίδουν την ευκαιρία στους ιδιοκτήτες των λιμενικών εγκαταστάσεων να καθυστερήσουν. Παραδείγματος χάριν, πολλοί ιδιοκτήτες στην αγορά θεωρούν ότι η προθεσμία για τη συμμόρφωση με τις οδηγίες του κώδικα θα παραταθεί και επομένως αναβάλλουν να αρχίσουν τις αξιολογήσεις και τον προγραμματισμό. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις πρέπει να καταστήσουν σαφή την πολιτική τους όσον αφορά στην επιβολή της προθεσμίας συμμόρφωσης.

Πιο ανησυχητικό εν τούτοις είναι η βασική έλλειψη κατανόησης των επιπτώσεων του κώδικα στα μεγάλα τμήματα της ναυτιλιακής κοινότητας. Εν τω μεταξύ, ανησυχώ ιδιαίτερα για την αργή αντίδραση από τις λιμενικές αρχές. Θεωρώ ότι οι προκλήσεις της εφαρμογής του κώδικα είναι πολύ μεγαλύτερες με το στοιχείο του ISPS κώδικα. Στο Αμερικανικό νηογνώμονα (ABS) σε σεμινάριο που διεξήχθη πρόσφατα στην Αθήνα, ο υπεύθυνος του προγράμματος για το κώδικα σχολίασε ότι ο κώδικας θα δημιουργήσει αναμφισβήτητα κάποια σύγχυση βραχυπρόθεσμα,

δεδομένου ότι περίπου 43.000 πλοία και πολλές κινητές μονάδες παράκτιων διατρήσεων θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις.

Μερικά συμβαλλόμενα μέρη έχουν πει δημόσια ότι δεν θα είναι δυνατό να υπάρχει συμμόρφωση με τόσο μεγάλο αριθμό πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων σε μια τέτοια μικρή χρονική περίοδο. Πρέπει να επισημάνω όμως ότι η εκτίμηση των 43.000 πλοίων είναι παράξενη, διότι περίπου 25.000 έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον ISM κώδικα και τα κριτήρια είναι λίγο πολύ τα ίδια. Το υπόλοιπο από που προέρχεται; Μπορούν να έχουν πρόσθετες απαιτήσεις οι σημαίες αλλά πρέπει να είναι έξω από τις υποχρεωτικές απαιτήσεις.

Θεωρώ ότι ο στόχος είναι εφικτός όταν χωρίζονται και παίρνονται τα απαραίτητα βήματα και αναμένω ότι η μεγάλη πλειοψηφία των πλοιοκτητών θα αναλάβει τις απαραίτητες αξιολογήσεις της ασφάλειας. Πιστεύω ότι οι μάλλον απλοϊκές απαιτήσεις του κώδικα μπορεί να ικανοποιηθούν από έναν μικρό αριθμό γενικών σχεδίων ασφάλειας πλοίων που θα αναπτυχθούν και θα τεθούν στην διάθεση της βιομηχανίας είτε από τις κορυφαίες σημαίες είτε από τους σεβαστούς οργανισμούς της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Οι επιθεωρήσεις στο πλοίο θα διεξαχθούν με βάση ενός εγκεκριμένου, τυποποιημένου φύλλου ελέγχου με τον ίδιο τρόπο όπως ισχύει και για τις άλλες σχετικές με την Solas επιθεωρήσεις. Επίσης σημαντικό είναι ότι θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας οπότε αντιλαμβανόμαστε το θετικό αντίκτυπο που θα έχουμε στην μάστιγγα της ανεργίας και ιδιαίτερα των νέων ανθρώπων (Νέες ειδικότητες, νέες ανάγκες κ.α.)

Υπάρχουν όμως τομείς σύγχυσης. Αυτοί κυμαίνονται από τις μικρές ανωμαλίες που προκύπτουν από τις απαιτήσεις ορισμένων τμημάτων του κώδικα, ως τα μεγάλα ζητήματα πολιτικής όπως το εάν η κατάρτιση για την ασφάλεια και την εταιρεία πρέπει να είναι καθοδηγητική και υποχρεωτική, δεδομένου ότι αυτό ισχύει στη αεροπορική βιομηχανία.

Επιπλέον, μερικές ναυτιλιακές εταιρίες είναι δύσπιστες για το αν αυτά τα νέα μέτρα θα είναι τελικά αποτρεπτικός παράγοντας στην πρόθεση για την οποιαδήποτε μορφής επίθεσης στο πλοίο. Η επίθεση στο Limbourg, π.χ, έδειξε ότι τα μεγάλα πλοία δεν είναι ευχέριστα και είναι έτσι ιδιαίτερα τρωτά σε εξωτερικές επίθεσεις.

Εκείνοι που τάσσονται υπέρ του κώδικα υποστηρίζουν ότι τα αντίμετρα θα παρουσιάσουν περισσότερα του ενός αποτρεπτικού παράγοντα από το να μην πάρουμε κανένα μέτρο που είναι η γενική εικόνα που ισχύει σε εισαγωγικά μέχρι τώρα (πολλές ναυτιλιακές εταιρείες υποστηρίζουν ότι σε επικίνδυνες περιοχές αυτά τα επιπλέον μέτρα παίρνονταν πολύ πριν από την εφαρμογή του κώδικα). Το ότι θα υπάρξουν δυσκολίες είναι το μόνο σίγουρο αλλά οι προοπτικές της ασφάλειας αυτής θα αναγκάσουν τα πολυεθνικά συμβαλλόμενα μέρη να αντιμετωπίσουν τα ζητήματα ασφάλειας καλύτερα και σοβαρότερα. Πιστεύω ότι παρουσιάζεται μια καλή αφετηρία για τη βελτίωση της συνειδητοποίησης για το θέμα της ασφάλειας.

Είναι αλήθεια ότι δεν μπορούμε να κάνουμε τα μέσα μεταφοράς εντελώς ασφαλή όλο τον χρόνο, χωρίς μείωση της αποτελεσματικότητας τους στα αμελητέα επίπεδα. Από την ίδια την φύση των λειτουργικών αποστολών τους, καταλαβαίνουμε ότι είναι πιο τρωτά από άλλα. Εξίσου, οι απειλές που αντιμετωπίζουν θα αυξηθούν ή θα μειωθούν ανάλογα με τη στρατηγική ή τη σημασία τους ως στόχοι της τρομοκρατίας και της εγκληματικότητας. Εντούτοις, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να προσπαθήσουμε για τη δημιουργία πιο αποτελεσματικών μέτρων ασφάλειας. Αυτό θα ήταν ηττοπαθές και μη ρεαλιστικό τη σημερινή εποχή που διανύουμε. Οι τρομοκράτες και οι εγκληματίες ψάχνουν τους εύκολους στόχους αρχικά. Αν ένα πλοίο ή ένας λιμένας είναι ιδιαίτερα ασφαλής αυτοί θα κινηθούν προς τον επόμενο στόχο. Εάν δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν μια αδυναμία σε ένα σύστημα, θα ψάξουν ένα άλλο σύστημα που έχει περισσότερες αδυναμίες που είναι πιο προσιτό και πιο εύκολος στόχος.

Χωρίς οποιαδήποτε ασφάλεια η ναυτιλία είναι ένας εύκολος, ανυπεράσπιστος στόχος, κατά την γνώμη μου. Ένας πάρα πολύ εύκολος στόχος για τους τρομοκράτες, ακριβώς όπως επρόκειτο για τους πειρατές και τους λαθρεπιβάτες. Ο σκοπός των νέων μέτρων ασφάλειας είναι να μεγαλώσει τα εμπόδια και να κατασταθεί δυσκολότερο για εκείνους που θα επιθυμούσαν να επιτεθούν ή να το εκμεταλλευτούν για τις εγκληματικές τους ορέξεις.

Θεωρώ ότι ένα εκπαιδευμένο καλύτερα και περισσότερο άγρυπνο πλήρωμα που έχει έτοιμο ένα σχέδιο δράσης αντιμετώπισης των παραβιάσεων ασφάλειας στέκεται πολύ καλύτερα στην παρεμπόδιση των παραβιάσεων ασφάλειας ενός γεγονότος ή στο να μετριάσει τον αντίκτυπο του.

Παρά την έμφυτη διχοτομία μεταξύ του αποδοτικού εμπορίου και της ασφαλούς μεταφοράς, πιστεύω ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία μπορεί να προετοιμαστεί καλύτερα και να αποτρέψει τα γεγονότα ασφάλειας. Υπάρχουν αναμφισβήτητα διάφορες δυσκολίες στην εφαρμογή του ISPS κώδικα.

Βασικά, η ιδέα είναι ότι πίσω από το πλοίο και τη ακτή υπάρχουν τρία επίπεδα επιφυλακής ασφάλειας και πρέπει να εφαρμόσουν το κατάλληλο επίπεδο ταυτόχρονα. Αν ένας λιμένας είναι σε επίπεδο 2 και ένα πλοίο εισέρχεται με επίπεδο 1, ο λιμένας μπορεί να ζητήσει στο πλοίο να εφαρμόσει τις διαδικασίες που το καθιστούν και αυτό σε επίπεδο ανάλογο του λιμένα. Αν αυτό δεν συμβεί τότε ο λιμένας μπορεί να αρνηθεί την είσοδο στο πλοίο ή να περιμένει το πλοίο μέχρι ο λιμένας να επιστρέψει σε επίπεδο ασφαλείας 1. Αν το πλοίο είναι σε επίπεδο ασφαλείας μεγαλύτερο από αυτό του λιμένα τότε αυτό αποφασίζει αν θα εισέλθει η όχι χωρίς να αλλάζει το επίπεδο ασφαλείας του λιμένα.

Κατά την γνώμη μου πιστεύω ότι το βάρος του επιπέδου ασφαλείας πέφτει στο πλοίο παρά στο λιμένα. Θα υπάρξουν δυσκολίες και η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να αντιμετωπίσει την πρόκληση της αρμονικής συνεργασίας μεταξύ των απαιτήσεων ασφαλείας λιμένα και των πλοίων.

Ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια είναι ότι θα απαιτηθεί από τα πλοία να έχουν δικούς τους υπεύθυνους ασφαλείας, σχέδια ασφαλείας εγκεκριμένα από αναγνωρισμένους φορείς και κάποιες άλλες απαιτήσεις που θέτει ο κώδικας. Θα χρειαστεί να έχουν μαζί τους αναλυτικά αρχεία το γνωστό σε όλους μας CSR. Αυτό το έγγραφο θα δηλώνει πολλές πληροφορίες σχετικά με την ταυτότητα του πλοίου όπως την ιδιοκτησία, τη διοίκηση, τη σημαία, τους προηγούμενους ιδιοκτήτες, τον ΔΝΟ αριθμό κ.α.

Ο Ship Security Officer (SSO) θα είναι αρμόδιος για την κατάρτιση ασφάλειας, την επίβλεψη των γυμνασίων και των ασκήσεων ασφάλειας, την προώθηση των εκθέσεων στον Company Security Officer (CSO) που απαριθμεί οποιοσδήποτε γεγονότα ασφάλειας και παραβιάσεις της ασφάλειας, τη δημοσίευση αλλαγών των επιπέδων ασφαλείας και της συντήρησης, τη βαθμολόγηση και τη δοκιμή του εξοπλισμού ασφαλείας κ.α. Ο SSO θα είναι επίσης αρμόδιος για τις επικοινωνίες που αφορούν άμεσα την ασφάλεια του πλοίου και της τήρησης των αρχείων που αφορούν τέτοια θέματα όπως τους εσωτερικούς ελέγχους και τις αναθεωρήσεις των

δραστηριοτήτων ασφάλειας και την καταγραφή των συγκεκριμένων απειλών. Είναι προφανές ότι αυτό είναι ένας εξαιρετικά δύσκολος ρόλος, προστιθέμενος όπως είναι μάλλον πιθανός στα καθήκοντα του υποπλοιάρχου ή του καπετάνιου. Ένας άλλος τομέας ευθύνης είναι ο έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο, έναν ζωτικής σημασίας στόχο επειδή οτιδήποτε που λαμβάνετε εν πλω αντιπροσωπεύει τον κίνδυνο. Η έννοια αυτή περιλαμβάνει το προσωπικό, το φορτίο, τα στόρια, κ.α. Η εργασία η οποία παράγεται από την απαίτηση να ελεγχθούν πλήρως και να τεκμηριωθούν οποιαδήποτε στόρια, οι αποσκευές πριν από τη αναχώρηση θα αργήσουν εντυπωσιακά τη διαδικασία της εργασίας και του ελέγχου στο λιμένα. Σε σχέση με το προσωπικό των πλοίων το αρχικό κείμενο του ISPS κώδικα είχε επιτρέψει ότι οι αποσκευές των πληρωμάτων και των ανώτερων υπαλλήλων θα μπορούν να ελεγχθούν πάνω στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αυτό το σημείο προκάλεσε την αγανάκτηση μέσα σε διάφορους μη κυβερνητικούς οργανισμούς, οι οποίοι ώθησαν επιτυχώς να τροποποιηθεί το κείμενο για να επιτραπεί να γίνονται ελέγχοι μόνο όπου υπάρχει η υποψία για απειλή ασφαλείας.

Τα πλοία θα πρέπει να εισαγάγουν ενσωματωμένη τεχνολογία ασφάλειας περιλαμβάνοντας συστήματα ελέγχου πρόσβασης, άγρυπνα συστήματα ασφάλειας, εξοπλισμό για την επιτήρηση καθώς επίσης και πολιτικές και στρατηγικές για τις αναζητήσεις και για την εξέταση των γεγονότων ασφαλείας. Ο προσδιορισμός θέσης των οργάνων ελέγχου για τον εξοπλισμό επιτήρησης είναι ένα άλλο εριστικό ζήτημα δεδομένου ότι διάφοροι θαλάσσιοι επαγγελματικοί οργανισμοί, όπως το International Federation Shipmasters δήλωσε την ανησυχία του σχετικά με μια ακόμα απόσπαση της προσοχής των μελών που βρίσκονται στην γέφυρα.

Επίσης θα πρέπει να υπάρξει αρμονική συνεργασία πλοίου και λιμένα και αυτό θα γίνει με τη δήλωση ασφαλείας και τις συννενοήσεις μεταξύ SSO και PFSO για να εξασφαλιστεί ότι η ασφάλεια είναι αμοιβαία ευεργετική.

Τέλος, τώρα που ο ISPS κώδικας είναι πια πραγματικότητα, οι επιχειρήσεις και οι κλάσεις προσπαθούν να κερδίσουν μια θέση ως Recognized Security Organization (RSO), που θα επιτρέψει σε αυτούς να διοριστούν για να πιστοποιήσουν τις εταιρείες για τα σχέδια ασφαλείας των πλοίων και των λιμένων.

Μερικά IACS μέλη έχουν συνεργαστεί με μικρές επιχειρήσεις επαγγελματιών ασφάλειας και αυτό τις έχει βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό να κερδίσουν μια θέση ως RSO.

Ένας εκπρόσωπος των Lloyd's ανέφερε σε σχετικό σεμινάριο που έγινε στην Αθήνα ότι τα AICS μέλη πρόκειται να χρειαστούν περίπου 2.000 επιθεωρητές / ελεγκτές που πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για να μπορούν να επιθεωρήσουν σωστά όλο το παγκόσμιο στόλο και να τον επικυρώσουν μέχρι την 1η Ιουλίου του 2004.

Οι κλάσεις είναι αρκετά μεγάλες και πιστεύω ότι μπορούν να προσφέρουν παγκόσμια κάλυψη (μιλάμε και για τεράστια ποσά που θα αποκομίσουν) αλλά πολλοί στη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν έχουν ακόμα πειστεί (το συγκρίνουν με τα προβλήματα του ISM κώδικα).

Η ασφάλεια είναι ένα νέο θέμα στη ναυτιλία και υπάρχει μόνο ένας μικρός αριθμός θαλάσσιων επαγγελματιών ασφάλειας στον τομέα προς το παρόν. Οι αριθμοί θα αυξηθούν, αλλά τα IACS μέλη δεν έχουν το μονοπώλιο σε αυτό.

Η Λιβεριανή σημαία σε σεμινάριο που έγινε στον ναυτικό όμιλο στο Πειραιά, θεωρεί ότι υπάρχουν δύο χωριστοί ρόλοι που διαδραματίζονται από τους τρίτους. Πρώτον, οι RSOs είναι η επαλήθευση και η πιστοποίηση των μέτρων από μερικά κράτη σημαίας. Ο δεύτερος είναι ο ρόλος του συμβούλου ασφάλειας, τον οποίο η Λιβεριανή σημαία έχει παράφρασει με τον όρο OSOs (Other Security Organisations).

Ο ISPS κώδικας απαγορεύει ρητώς μια συμβουλευτική εταιρία που βοηθά με τις αξιολογήσεις της ευπάθειας των πλοίων και την ανάπτυξη ενός σχεδίου ασφάλειας, να πιστοποιήσει το ίδιο το πλοίο ή την εταιρεία.

Όπως είναι προφανές οι ημέρες των εν πλω πλοίων χωρίς πιστοποιητικά ασφάλειας πέρασαν. Εντούτοις, ο ISM κώδικας είχε ένα πολύ πιο μακροχρόνιο προβάδισμα εγκαίρως και διαβουλεύσεις μέσα στη βιομηχανία προτού να εφαρμοστεί. Η εισαγωγή του ISPS κώδικα οδηγείται από πολιτικά κίνητρα που κάνουν με τη κρατική ασφάλεια και λίγη σημασία έχει δοθεί στις λειτουργικές και εμπορικές επιπτώσεις στους πλοιοκτήτες.

Η ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα ένας στόχος που αποτελεί πειρασμό για τους τρομοκράτες και τη βιομηχανία. Ο νέος κώδικας ασφάλειας θα αναγκάσει τους

ιδιοκτήτες να αντιμετωπίσουν την πρόκληση αυτή αλλιώς τα πλοία τους θα είναι ανίκανα για το παγκόσμιο εμπόριο.

Η συνέπεια της μη συμμόρφωσης θα είναι πολύ σοβαρή. Και, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ημερομηνία συμμόρφωσης είναι 1η Ιουλίου 2004, *υπάρχει λίγος χρόνος για περαιτέρω καθυστέρηση ή για δικαιολογίες*. Και επίσης είναι τρελό να θεωρηθεί ότι ο ISPS θα σταματήσει τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Απλά θα τους βάλει σε σκέψη, θα τους προβληματίσει. Τα ατυχήματα συμβαίνουν ακόμα και μετά από πολλά έτη εφαρμογής του ISM, αν αυτό λέει κάτι.

Εκτιμάτε ότι η συνεκτική και καθολική δράση είναι αναγκαία για τη βελτίωση της ασφάλειας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Χωρίς να σταματήσει στιγμή να τάσσεται υπέρ της προόδου, όσον αφορά στο θέμα αυτό, στους κόλπους των διεθνών οργανισμών, πρέπει να εφαρμοστεί όσο το δυνατό συντομότερα στην πράξη τα μέτρα που έχουν εγκριθεί. Να προσδιοριστούν τα μέτρα ασφαλείας που είναι αναγκαία, αλλά που δεν καλύπτονται από επικείμενες διεθνείς συμφωνίες και να διασφαλιστούν, σε διεθνές επίπεδο, η αναγνώριση των υλοποιημένων δράσεων, ώστε να ενθαρρυνθούν οι εμπορικές συναλλαγές απαλλάσσοντας τις από κάθε κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Το ίδιο πνεύμα πρέπει να κυριαρχεί και κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, καθώς και κατά τις διαπραγματεύσεις με τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους, ιδίως με την Κίνα και τη Ρωσία.

Τέλος, πρέπει να ελέγχεται η καθολική συνοχή και η αποτελεσματική εφαρμογή των εγκεκριμένων μέτρων, προκειμένου να διασφαλίζεται η αξιοπιστία στο θέμα αυτό.

Εξάλλου, εφόσον η ενίσχυση των μέτρων ασφαλείας των προσώπων, ακόμη και σε συνδυασμό με μέτρα ασφαλείας των εμπορευμάτων, δεν μπορούν να αποκλείσουν τελείως το ενδεχόμενο ατυχήματος, είτε τυχαίας είτε κακόβουλης προέλευσης, πρέπει να αρχίσει ένας προβληματισμός σχετικά με τα υπάρχοντα μέτρα προκειμένου να περιορισθούν οι συνέπειες τέτοιων ατυχημάτων. Έτσι, για να μετριασθούν οι συνέπειες των ατυχημάτων στους κατοίκους και το περιβάλλον, ανεξαρτήτως καταγωγής και προέλευσης, θα πρέπει να μελετηθούν εάν είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα με σκοπό ιδίως την ελάχιστη πληροφόρηση των κατοίκων για τον

τρόπο αντίδρασης τους σε περίπτωση ατυχήματος, δηλαδή, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να μελετηθεί επίσης από τα κράτη εάν είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να προβλέπονται εκ των προτέρων και να δοκιμάζονται τακτικά έτσι ώστε να υπάρχει βέλτιστη οργάνωση της παροχής βοήθειας σε περίπτωση ανάγκης.

Τελειώνοντας την εκτενή αναφορά μου στον ISPS κώδικα, θα ήθελα να τονίσω την πεποίθησή μου πως η εισαγωγή του νέου κώδικα θα έχει επιτυχή εφαρμογή στον ναυτιλιακό κόσμο. Παρά τις διαφαινόμενες δυσκολίες και τα επιμέρους προβλήματα που δημιουργούνται, πρέπει όλοι μας να γνωρίζουμε *πως η επιτυχία κάθε εισαγωγής ενός νέου και αγνώστου πράγματος στην ζωή μας, οφείλεται αποκλειστικά σε εμάς και τις ενέργειες που εμείς αποφασίζουμε και πράττουμε.*

REFERENCES

1. ICC Commercial Crime Services, 28 January 2003
2. United Kingdom Terrorism Act, 2000
3. Center for US defense information, 20 August 2003
4. Security in maritime transport, Paris OECD July 2003
5. Solas/Conf 5-32 IMO, 12 December 2002
6. Solas/Conf 5-32 IMO, 12 December 2002
7. Consideration and adoption of the ISPS code. Conference of contracting governments to Solas74/Res2/2002
8. SMS update 2003
9. Terrorist attack on USS Cole, CRS report for Congress RS20721, 30 January 2001
10. The national strategy of USA, Washington DC The White House 2002
11. Maritime Transportation Security Act S1214, 2002
12. Maritime strategy for homeland security, USCG Headquarters, Washington DC 17 December 2002
13. Cargo Containers: The next Terrorist Target? US senate 108-55, 20 March 2003
14. 394th plenary Session, 2003/C61128 EC
15. America & Europe in the new world order, London Atlantic Books, 2003
16. Comments on the proposed amendments 8-7 February 2002, ESPO
17. The USA Patriot Act 2001, HR 3162, DC 26 October 2001
18. Transnational dimensions of maritime crime. Crime Conference, Australian Institute of Criminology Camderra, 9-10 March 2000
19. G.L, Shipbuilding, January 2003
20. The fragile state of container security. Written testimony before the Committee on Governmental Affairs, US Senate, 108-55, DC 20 March 2003
21. G.L, Shipbuilding, January 2003
22. Clyde & Co Legal implications of the ISPS code, London 27 March 2003

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Web Sites:

International Maritime Organization,
International Labor Organization,
International Chamber of Shipping,
Baltic and International Maritime Council,
Chamber Of Shipping of America,
US Coast Guard,
World Custom Organization,
Secretary Homeland Security,

European Sea Ports Organization,
Maritime Secretary of European Community,
World Trade Organization,
World business Organization,
Portnet.gr,
Maritime global net,
Maritime.com.
Sea.net,
Terrorism.co.uk,
Financial times,
CNN news,
BBC news,
In.gr
Ego.gr
Fbi.com
Cia.com
Hsa.com

Περιοδικά :

«Ναυτικά Χρονικά»,
«Ελνάβι»,
«Safety at Sea International»,
«IMO news»,
«Ship Building»,
«Maritime Supplier»
«Ναυτιλιακή»
«Αργώ».

Εφημερίδες:

«Βήμα»,
«Ναυτεμπορική»,
«Ημερησία»,

«Australian»,
«USA today».
«Economist»
«Lloyds' s list»

Προσωπική Επικοινωνία

- Σημείες :

Corporate and Maritime Administrator for the republic of the Marshall Islands,
The Liberian International and Corporate Registry,
The Malta Registry,
The Panama Registry,

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης ασφάλειας Πλοίων & Λιμενικών Εγκαταστάσεων - κ. Κωλέτσης.

- Οργανώσεις – Εταιρείες :

Helmera,
Athens 2004,
Poles, Tublin, Palestides & Stratakis Law Firm New York,
Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών,
Clyde & Co Law Firm London,
Caribbean Trade & Transport,
Thenamaris Ships Management INC - κ. Γ. Δεληγιώργης DMR,
Maliaroudakis Maritime LTD – κ. Δοβλές
IBS Consulting SA – κ. Τ. Καρλής
Iacs – Mr. C.Wright,
International Maritime Security – Mr. B. Paritt
Maritime & Underwater Security Consultants – Mr. C.Austen.

- Νηογνώμονες - Κλάσεις:

Ελληνικός Νηογνώμονας, κ. Νάζος
Lloyd's Register, κ. Πουλοβασίλης

Det Norske Veritas - Mr. M Magnussen,
ABS Consulting – Mr. A. Kouros,
Bureau Veritas – Mr. I. Kougiού,
NKK - Mr. M. Homma,
Germanischer Lloyd – Mr. H. Payer.
RINA.

- Λιμένες:

Port Of Florida,
Port of Amsterdam - Mrs. J. Veneman,
Port Of Rotterdam - Mrs. L. Gesser,
Port of Hong-Kong - Mr. K. Fung,
Port of Marseille, - O.T.M
Port of Trieste, - Mr. Graniani
Port of Singapore,
Port of Tokyo,
Port of Hamburg,
Port of Antwerp,
Port of Yenikoy, Borusan, Gemlik, Derince, Mersin (Turkey) - UECC
Port of Koper - Interagent
Port of Barcelona,
Port of Bar,
Port of Algier,
Port of Limassol,
Port of Fos,
Port of Le Havre,
Port of Zeebrugge.
Port of Valencia,
Port of Tartous,
Οργανισμός Λιμένος Πειραιά - κ. Δημητριάδης, κ. Φουντουλάκης
Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης – κ. Ν. Μασμανίδης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Καθορισμός κινδύνου – Security Assessment
2. Continuous Synopsis Report - International Ship Security Certificate (δείγματα)
3. Ψηφίσματα Solas
4. Λευκή Βίβλος – White list
5. Homeland Security Act of 2002
6. Σύγκριση MTSA & ISPS κώδικα
7. Υπουργείο Ελληνικής Ναυτιλίας και κώδικας
8. Πειρατεία

Καθορισμός κινδύνου (Risk Assessment)

Όταν οι περισσότεροι άνθρωποι της Ναυτιλίας ασχολήθηκαν με αυτήν την περίεργη, πολύπλοκη, ασυνήθιστη, Αμερικανικής νοοτροπίας, μαθηματική εξίσωση:

$RISK = THREAT \times VULNERABILITY \times CONSEQUENCES$

όπου ο τελικός κίνδυνος ορίζεται σαν το εσωτερικό γινόμενο των πιθανοτήτων που αφορούν, γεννήθηκαν ευλόγως διάφορα ερωτήματα. Η ανάλυση της παραπάνω εξίσωσης μπορεί να αποδοθεί ως:

- Τη γέννηση και το μέγεθος μιας απειλής σε συγκεκριμένη περιοχή ή λιμάνια (THREAT),
- το ευάλωτο, την «παρεισφρησιμότητα» και τη δυνατότητα να κρυφτεί κάτι στο πλοίο (VULNERABILITY), μαθηματικά εκφρασμένο ως πιθανότητα,
- το μέγεθος των συνεπειών που έχουν σχέση τόσο με τη μορφή του πλοίου, το είδος του φορτίου, όσο και το σημείο στο οποίο αυτό βρίσκεται (CONSEQUENCES).

Όταν ακούμε ότι ο κώδικας ISPS, που αφορά τη διαχείριση του κινδύνου γίνεται υποχρεωτικός και τμήμα της σύμβασης SOLAS, τότε, είναι λογικό να δημιουργούνται παρανοήσεις, ανησυχίες και να χρειάζεται αρκετή συζήτηση και διαλεύκανση, για να καταλήξουμε στο ζητούμενο. Τα πρακτικά, δηλαδή, μέτρα που αυξάνουν το επίπεδο της ασφάλειας και μειώνουν τον όποιο πραγματικά αντιμετωπίσιμο κίνδυνο που υπάρχει.

Αν ο στόχος του ISPS κώδικα είναι να μετατρέψουμε ένα εμπορικό πλοίο ή ένα δεξαμενόπλοιο σε πολεμικό, που θα αντισταθεί σε μια κατά μέτωπο οργανωμένη επίθεση και τους παραδοσιακούς ναυτικούς σε ειδικούς κομάντος και μέλη της ομάδας υποβρυχίων καταστροφών, τότε ίσως καλά ανησυχούμε, μιας και στοχεύουμε ή, μάλλον, οδηγούμαστε σε κάτι που από τη φύση του πλησιάζει το όριο του ανέφικτου και του ανεδαφικού.

Αν όμως ο στόχος μας είναι να μειώσουμε τη ευπάθεια, τρωτότητα για πολλούς «vulnerability», δηλαδή το βαθμό εκθέσεως του πλοίου και της

ανοιχτότητας του στο να παρεισφρήσει ανεξέλεγκτα κάποιος κακόβουλος επισκέπτης ή επιβάτης, τότε τα πράγματα είναι όχι μόνο πολύ πιο απλά, αλλά και σίγουρα σκόπιμα και γνωστά στην καλή ναυτιλία, που ποτέ δεν άφηνε το πλοίο ελεύθερο όπως λέει ο λαός μας σαν «ξέφραγο αμπέλι»!

Στο πλαίσιο αυτού του κειμένου, με τη λέξη «κακόβουλος επισκέπτης ή υποψήφιος τρομοκράτης», γίνεται αναφορά σ' εκείνον ο οποίος ηθελημένα στοχεύει στο να κάνει κακό στα αθώα μέλη του πληρώματος και σε ένα αμέτοχο, άσχετο προς τις δικές του σκοπιμότητες πλοίο ή χώρα, με σκοπό να επιτύχει ζημία, ανθρώπινο πόνο και ένταση, για την προσέλκυση της Διεθνούς Κοινής Γνώμης. Στόχος του να υπηρετήσει τους δικούς του, δίκαιους ή άδικους, σκοπούς που συνήθως είναι άσχετοι και απόμακροι με τα άμεσα θύματα της ενέργειας του.

Ανέκαθεν, ήταν βασικό μέτρο της ασφάλειας κάθε πλοίου ο έλεγχος των επισκεπτών, η επιβεβαίωση ότι απαγορεύεται η είσοδος «εις τους μη έχοντας εντεταλμένη εργασία», η εξασφάλιση ότι ελέγχονται οι κλειστοί και αθέατοι χώροι πριν από την αποχώρηση του πλοίου για την πιθανότητα λαθρεπιβατών ή εγκαταλελειμμένων αντικειμένων. Άλλωστε, πολλά χρόνια τώρα, έχουμε οι περισσότεροι προσχωρήσει στη Διεθνή Πρωτοβουλία για τους ελέγχους που αποτρέπουν την αθέλητη μετατροπή του αθώου πλοίου σε μέσο μεταφοράς ναρκωτικών, όπλων ή παράνομων φορτίων και βιώνουμε καθημερινά τους τυπικούς ελέγχους στα αεροδρόμια και στα μεγάλα καταστήματα για ασυνόδευτες αποσκευές με πιθανόν απειλητικό ή καλύτερα επικίνδυνο περιεχόμενο.

Έτσι, οι κατευθύνσεις του κώδικα για έλεγχο της πρόσβασης (access control) και της ασφάλειας (security) απλώς νοικοκυρεύουν και εντείνουν κάτι που πάντα υπήρχε και που έτσι και αλλιώς το οφείλουμε τόσο στους ανθρώπους μέσα στο πλοίο, όσο και στα διάφορα λιμάνια που το πλοίο επισκέπτεται.

Στα θέματα του Security, βέβαια, δεν είναι εύκολο να βρει κανείς το μέτρο. Χαρακτηριστική είναι η συζήτηση για το τι φταίει και μεγάλωσε τόσο πολύ ο προϋπολογισμός για την ασφάλεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Θα ελέγχουμε τις αποσκευές των φιλάθλων του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας για όπλα και εκρηκτικά, ή θα στήσουμε μια ολόκληρη αντιπυραυλική ασπίδα για να προστατευθούμε από κάποια «starwars like» επίθεση του πάμπλουτου και over-sophisticated δήθεν τρομοκράτη;

Είναι σημαντικό να τιθασευτεί η αχαλίνωτη φαντασία της κινδυνολογίας για να στοχεύσουμε στην αποτροπή των κινδύνων, που όχι μόνον είναι πράγματι πιθανοί, αλλά και ρεαλιστικά αντιμετωπίσιμοι, πάντα μέσα στα μέτρα της λογικής και του εφικτού.

Έτσι, η εύστοχη αξιολόγηση του εσωτερικού αυτού γινομένου των πιθανοτήτων, που με μαθηματικό τρόπο ορίζει ο Κώδικας :

Risk = Threat x Vulnerability x Consequences, γίνεται ιδιαίτερα σημαντική.

Δύο ακόμα πλευρές είναι που αξίζει να αγγίξει ακόμα κανείς, συζητώντας το θέμα: Η πρώτη είναι το πώς ενεργητικά και με κριτική σκέψη θα καταστείλουμε την υπερβολή και την όποια σύγχυση που αναμενόμενο είναι να υποδαυλίζουν οι ανά τον κόσμο ομάδες συμβούλων, ειδικών, εκπαιδευτών, πολεμοχαρών, κινδυνολόγων, και επαϊόντων, πραγματικά αναγνωρισμένων (Recognized Security Organizations), ή όχι. Είναι λογικό και αναμενόμενο και όχι πέραν της επαγγελματικής πραγματικότητας, το να μεγεθύνουν το θέμα για να αυξάνουν τη δική τους χρησιμότητα και το αντικείμενο των εργασιών τους.

Είναι όμως σκόπιμο και συνετό από όλους μας, να μην τους αφήσουμε να μας παρασύρουν στην υπερβολή, στα άσκοπα έξοδα και μέτρα, που δύσκολα θα εφαρμόζονται και δεν θα εξυπηρετούν τον πραγματικό και υλοποιήσιμο στόχο.

Η δεύτερη πλευρά αφορά το κοινώς λεγόμενο «ποιος θα πληρώσει την ταμπακέρα;»

Όλοι έχουμε ήδη δει λογαριασμούς των 30.000 και των 50.000 δολαρίων που αφορούν 24ωρες βάρδιες οπλισμένων φρουρών, που κατά βάση στοχεύουν στην προστασία του λιμανιού. Και άραγε είναι το πλοίο; οι ναυλωτές; είναι η χώρα και το λιμάνι; που θα έπρεπε να απορροφήσουν το κόστος για την αποτροπή μιας απειλής που άλλωστε έχει συνήθως σχέση, όχι τόσο με το συγκεκριμένο πλοίο, αλλά το κλίμα και την εικόνα, το «Threat Probability» της υπό-προστασία χώρας, από τους κύκλους των εν δυνάμει τρομοκρατών.

Είναι πολλά τα θέματα του Security και πολλά από αυτά μας επηρεάζουν. Ξεκινούν από την ελεύθερη διακίνηση και τις αλλαγές των πληρωμάτων, περνούν μέσα από την οργάνωση και τις καθημερινές λειτουργίες του πλοίου, για να

φτάσουν σε σημαντικές επενδύσεις ειδικού εξοπλισμού και τις προδιαγραφές των υπό κατασκευή πλοίων.

Είναι σημαντικό να πρυτανεύσει το μέτρο. Τότε, με λογική και σύνεση και ο ISPS κώδικας θα ενισχύσει το νοικοκύρεμα και θα εντείνει αυτά που πάντα έκανε η καλή ναυτιλία. Και έτσι, σιγά-σιγά, τα πλοία και όλοι μας θα αφομοιώσουμε εποικοδομητικά και αυτό το καινούργιο. Όπως άλλωστε παλιότερα έχουμε κάνει, παρά την τόση ανησυχία και αντιστάσεις μας για τον ISM κώδικα.

Στην συνέχεια θα προσπαθήσουμε να περιγράψουμε η καλύτερα να εξηγήσουμε πως μπορούμε να διενεργήσουμε ένα Security Assessment με βάση τις απαιτήσεις του κώδικα.

Σημείωση:

Τα παρακάτω είναι βασισμένα στην προσέγγιση που καθορίζεται από τη USCG NVIC 10-02 (Enclosure 1, Appendix B) και την εμπειρία που είχα κατά την εκτέλεση αξιολόγησης του κίνδυνου.

Δεδομένου ότι πρόσθετη καθοδήγηση αναπτύσσεται συνεχώς, υπάρχει περίπτωση ορισμένα ζητήματα να αλλάξουν όπως ενδεχομένως εργαλεία ελέγχου (π.χ., πίνακες ελέγχου) για να βοηθήσει στις αξιολογήσεις της ασφάλειας.

Μια αξιολόγηση ασφάλειας είναι μια διαδικασία που προσδιορίζει τις αδυναμίες στις φυσικές δομές, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, τις διαδικασίες, ή άλλες περιοχές που μπορούν να οδηγήσουν σε μια παραβίαση ασφάλειας. Μια αξιολόγηση ασφάλειας μπορεί επίσης να προτείνει τις επιλογές να αποβληθούν ή να μετριαστούν αυτές οι αδυναμίες. Η απαίτηση του ΔΝΟ για μια αξιολόγηση ασφάλειας απαιτεί μια αξιολόγηση που περιλαμβάνει μια εν πλω έρευνα και τα παρακάτω τουλάχιστον:

1. προσδιορισμός των υπαρχουσών μέτρων ασφάλειας, των διαδικασιών και των λειτουργιών.
2. προσδιορισμός και αξιολόγηση των βασικών διαδικασιών εν πλω και ότι είναι σημαντικό αυτές να προστατεύσουν.

3. προσδιορισμός των πιθανών απειλών στις βασικές διαδικασίες εν πλω και η πιθανότητα του περιστατικού τους, προκειμένου να καθοριστούν και να δοθούν προτεραιότητα στα μέτρα ασφάλειας και

4. προσδιορισμός των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπινων παραγόντων στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

Για να καλυφθούν αυτές οι απαιτήσεις, η προσέγγιση για μια αξιολόγηση ασφάλειας των πλοίων που αναλύουμε εδώ περιλαμβάνει:

- μια βασισμένη στο κίνδυνο ανάλυση ασφάλειας που μια επιχείρηση πραγματοποιεί για κάθε πλοίο (ή κατηγορία πλοίων) για να προσδιορίσει τις απειλές και τα συγκεκριμένα σενάρια που το σχέδιο ασφάλειας των πλοίων πρέπει να εξετάσει (στάδιο 1 της αξιολόγησης της ασφάλειας) και
- μια εν πλω έρευνα ασφάλειας για το κάθε πλοίο ξεχωριστά προκειμένου να καθοριστούν οι συγκεκριμένες ευπάθειες και τα μέτρα καθώς επίσης και για να εξεταστούν εκείνες οι ευπάθειες (στάδιο 2 της αξιολόγησης της ασφάλειας)

Αυτή η προσέγγιση δεν είναι ο μόνος τρόπος να εκτελεσθεί μια αξιολόγηση της ασφάλειας εντούτοις, συνιστάται οποιαδήποτε προσέγγιση να περιλαμβάνει μια διαδικασία που θέτει ως αίτημα τα πιθανά σενάρια απειλής και εξετάζει αν και πώς το πλοίο προστατεύεται από τους συγκεκριμένους τύπους σεναρίων.

Βασικές έννοιες κινδύνου για τους σκοπούς της αξιολόγησης της ασφάλειας

Ο κίνδυνος γενικά εκφράζεται ως προϊόν της χρονικής συνέπειας και της συχνότητας. Με βάση το ενδεχόμενο για σχετικά σπάνια γεγονότα να εμφανιστούν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο, η συχνότητα αντικαθίσταται συνήθως από την πιθανότητα ενός γεγονότος στο συγκεκριμένο αυτό χρονικό πλαίσιο. Επομένως, για ένα μεμονωμένο σενάριο που θέτει τις ανεπιθύμητες συνέπειες, ο κίνδυνος μπορεί να αντιπροσωπευθεί από:

$$R = P * C \dots\dots\dots (1), \text{ όπου}$$

- R = κίνδυνος
P = πιθανότητα
C = συνέπεια

Η συνέπεια είναι το ποσό των πιθανών αποτελεσμάτων σε επίθεση δεδομένου του σεναρίου. Αυτές οι συνέπειες μπορούν να περιλάβουν όλες ή μερικές κατηγορίες διαφορετικών αποτελεσμάτων (π.χ. θάνατος, τραυματισμός, ζημία, οικονομικές επιδράσεις, περιβαλλοντικές επιπτώσεις). Επομένως η γενική συνέπεια είναι το ποσό εκείνων των αποτελεσμάτων, τα οποία μπορούν να παρουσιαστούν όπως:

$$\Sigma C = C_{\text{θάνατος/τραυματισμός}} + C_{\text{οικονομικά}} + C_{\text{περιβάλλον}} + \dots\dots\dots(2)$$

Η συνέχεια αυτής της εξίσωσης δείχνει ότι για οποιαδήποτε δεδομένη αξιολόγηση του κινδύνου μπορούν να υπάρξουν άλλες κατηγορίες συνέπειας όπως π.χ. αντίκτυπος στην εθνική άμυνα, συμβολικά αποτελέσματα κ.α που θα είναι ενδιαφέροντα στην εταιρεία που πραγματοποιεί την αξιολόγηση κινδύνου. Επίσης, να είναι σε θέση να προστεθούν οι συνέπειες που υπονοεί η επιχείρηση και να μπορεί να εκφράσει όλες αυτές τις συνέπειες σε ίδιες μονάδες (π.χ. νομισματικές μονάδες) ή να μπορεί να καθορίσει τα ίδια αντίτιμα εργασίας (π.χ. ισοδύναμα επίπεδα πόνου) για κάθε τύπο συνέπειας.

Συχνότητα

Στις αξιολογήσεις του κινδύνου εκτός από τις εφαρμογές ασφάλειας, η πιθανότητα της εξίσωσης 1 υπολογίζεται συνήθως από ιστορικά στοιχεία ή υπολογίζεται βασισμένη στην πιθανότητα των συνδυασμών εξωτερικών γεγονότων, όπως π.χ ανθρώπινων λαθών και ατυχημάτων/αστοχιών των συστημάτων και του εξοπλισμού που πρέπει να εμφανιστούν για τις συνέπειες που πραγματοποιούνται. Εντούτοις, για λόγους ασφάλειας, η πιθανότητα ενός σεναρίου αξιολογείται γενικά με την εξέταση της συγκεκριμένης απειλής στην ασφάλεια του πλοίου και την ευπάθεια του πλοίου σε αυτή την απειλή. Αυτό μπορεί να παρουσιαστεί ως:

$P = T * V$(3), όπου

T = απειλή

V = ευπάθεια

Η απειλή αντιπροσωπεύει την πιθανότητα μιας επίθεσης, βασισμένης στην ύπαρξη της νοημοσύνης και της θαλάσσιας επαγρύπνησης. Για τη θαλάσσια ασφάλεια, η απειλή απεικονίζεται στην ανάθεση του επιπέδου ασφάλειας και της προσέγγισης ότι τα μέτρα ασφάλειας προγραμματίζονται διαφορετικά για τα διάφορα επίπεδα ασφάλειας (1,2,3). Σε μια λεπτομερή αξιολόγηση ασφάλειας, μια εκτίμηση της απειλής μπορεί να γίνει και να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογήσει καλύτερα την πιθανότητα μιας επίθεσης. Εντούτοις, για την απλουστευμένη προσέγγιση της αξιολόγησης ασφάλειας των πλοίων, το επίπεδο απειλής θεωρείται ως σταθερά, έτσι ο κίνδυνος αξιολογείται βασισμένος στις διαφορές, στην ευπάθεια και τη συχνότητα που λαμβάνεται για κάθε σενάριο. Αν ένας διαχειριστής έχει τις πληροφορίες που επιτρέπει να κριθεί ο σχετικός κίνδυνος για τα συγκεκριμένα πλοία ή για τα συγκεκριμένα ταξίδια, οι πληροφορίες αυτές μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από την ομάδα αξιολόγησης της ασφάλειας ως μια άλλη πτυχή για να ταξινομήσουν το σχετικό κίνδυνο για τα πλοία της επιχείρησης.

Ο ακόλουθος είναι ένας κατάλογος δραστηριοτήτων που μπορεί να θεωρηθούν ύποπτες και επικίνδυνες κοντά σε λιμενικές εγκαταστάσεις και σε πλοία καθώς επίσης και στην ενέργεια και τη σχετική με την μεταφορά υποδομή:

1. Άγνωστα πρόσωπα που βγάζουν φωτογραφίες πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων ή της υποδομής.
2. Άγνωστα πρόσωπα που προσπαθούν να αποκτήσουν πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις, στα πλοία, ή σε σχετικές με την υποδομή περιοχές.
3. Ύποπτα άτομα που εδρεύουν σε επιχειρήσεις ή σε καροτσάκια με τρόφιμα στις άκρες του δρόμου ή που στέκονται παρακείμενα στις λιμενικές εγκαταστάσεις ή την υποδομή.
4. Άγνωστα πρόσωπα που χασομερούν κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία και την υποδομή για εκτεταμένες χρονικές περιόδους.
5. Άγνωστα πρόσωπα που καλούν τις λιμενικές εγκαταστάσεις για να εξακριβώσουν τις διαδικασίες ασφάλειας τους.

6. Οχήματα με προσωπικό που χασομερεί κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία και την υποδομή για εκτεταμένες χρονικές περιόδους, ίσως παίρνοντας εικόνες ή που κάνει σκίτσα ή διαγράμματα.
7. Μικρές βάρκες με το προσωπικό τους που χασομερούν κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία και την υποδομή για εκτεταμένες χρονικές περιόδους.
8. Ύποπτα αεροσκάφη που λειτουργούν κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία και την υποδομή για εκτεταμένες χρονικές περιόδους.
9. Οποιαδήποτε απειλή βομβών σε ένα πλοίο, σε λιμενική εγκατάσταση, ή σχετικό με την μεταφορά μέσα στην υποδομή.
10. Άγνωστα πρόσωπα που προσπαθούν να λάβουν πληροφορίες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία ή σχετικές με την μεταφορά, με το προσωπικό ή τις οικογένειες τους και τη συμμετοχή τους σε συζητήσεις.
11. Ύποπτοι προμηθευτές που προσπαθούν να πωλήσουν τα εμπορεύματα κοντά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, τα πλοία, ή σε σχετική περιοχή με την υποδομή.
12. Κλοπή οχημάτων των εγκαταστάσεων, των οχημάτων που διέρχονται καθημερινά, των καρτών ταυτοποίησης του προσωπικού, των στολών προσωπικού, ή των εγγράφων που περιέχουν τις Standard Operating Procedures (sop's)
13. Άγνωστοι ή ύποπτοι εργάτες ή προσωπικό μιας επισκευής που προσπαθούν να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα πλοίο ή σε μια λιμενική δυνατότητα.
14. Ύποπτα ηλεκτρονικά ταχυδρομεία στο διαδίκτυο και ύποπτη αλληλογραφία, που προσπαθεί να μάθει λειτουργικές λεπτομέρειες και στοιχεία των εγκαταστάσεων, των πλοίων ή των εξυπηρετήσεων των λιμένων.
15. Ύποπτη πτώση συσκευασίας.
16. Αντι-αμερικανικά συναισθήματα που εκφράζονται από τους υπαλλήλους ή τους προμηθευτές.
17. Αντι-αμερικανικά τεύχη, ή ιπτάμενα φυλλάδια που διανέμονται στους υπαλλήλους ή που τοποθετούνται στους ανεμοφράκτες ή στα μέρη χώρων στάθμευσης.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο καθένας μας μπορεί να θεωρηθεί ύποπτος και για αυτό πρέπει να πρυτανεύσει η λογική και όχι η παράνοια. Τα

πάντα πια θεωρούνται ύποπτα και πιστεύω πως η ζωή των πολιτών αποκτά μια διαφορετική τροπή από ότι την ξέρουμε μέχρι τώρα. Και όλα αυτά από την αμέλεια των ειδικών σε θέματα ασφαλείας Αμερικάνων να φρουρήσουν και να ελέγξουν σωστά τα αεροδρόμια τους.



ΑΡΧΕΙΟ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΣΥΝΟΨΗΣ

CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD

[According to Regulation XI-1/5 of SOLAS 74 as amended and
IMO Resolution A 959(23)]

Vessel's Name : University Of Piraeus

IMO : 9123456

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΧΕΙΟΥ: 3729.XXXX.Y

ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΧΕΙΟΥ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΣΥΝΟΨΗΣ (CSR)

Εισαγωγή

1. Από την 1η Ιουλίου 2004, σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του κεφάλαιου XI-1 της ΔΣ **SOLAS**, απαιτείται όλα τα επιβατηγά πλοία και τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 GT και επάνω που εκτελούν Διεθνείς πλόες να τηρούν ένα Αρχείο Διαρκούς Σύνοψης (CSR). Το CSR ενός πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει:

1. όλα τα έγγραφα CSR (Μορφή 1) που εκδίδεται από την Αρχή του πλοίου (ων), τα οποία απαριθμούνται διαδοχικά καθ'όλη την διάρκεια της ζωής του πλοίου.
2. όλες οι μορφές τροποποιήσεων (Μορφή 2) που συνδέεται με κάθε μεμονωμένο έγγραφο CSR αναφορικά με τις αλλαγές που γίνονται σε εκείνο το έγγραφο CSR και
3. όλοι οι δείκτες των τροποποιήσεων (Μορφή 3) που απαριθμεί όλες τις τροποποιήσεις (που διευκρινίζονται από τις Μορφές των τροποποιήσεων) σχετικά με κάθε έγγραφο CSR και συνδέεται με τη Μορφή 1 ανωτέρω.

Το έγγραφο CSR

2 Μόνο η Αρχή του πλοίου μπορεί να εκδώσει το Έγγραφο CSR (Μορφή 1) σε ένα πλοίο. Το πρώτο έγγραφο CSR που διανέμεται σε ένα πλοίο είναι αριθμημένο «1» και τα επόμενα έγγραφα CSR θα αριθμούνται διαδοχικά. Η διαδοχική αρίθμηση συνεχίζεται πέρα από την αλλαγή της σημαίας καθ'όλη τη διάρκεια της ζωής του πλοίου.

3 Κάθε αρχικό έγγραφο CSR θα πρέπει να σταλεί στο πλοίο και να τηρείται στο πλοίο καθ'όλη τη διάρκεια ζωής του. Η Αρχή πρέπει να τηρεί ένα αντίγραφο (που μπορεί να είναι ένα ηλεκτρονικό αντίγραφο) κάθε εγγράφου CSR που διανέμεται στο πλοίο.

4 Οποτε διανέμεται ένα έγγραφο CSR σε ένα πλοίο, η Αρχή θα πρέπει να παρέχει όλες τις πληροφορίες στις σειρές 1 έως 13 της Μορφής 1 (καταχωρήσατε "N/C" εάν δεν εφαρμόζεται). Πληροφορίες στην σειρά 7 του CSR πρέπει μόνο να ολοκληρωθεί εάν η Αρχή απαιτεί την εγγραφή του «bareboat charterers» και το πλοίο είναι πραγματικά ναυλωμένο σαν «bareboat».

Τροποποιήσεις και δείκτες που ολοκληρώνονται από την Εταιρεία ή τον Πλοίαρχο

5 Οποιαδήποτε αλλαγή σχετικά με τις καταχωρήσεις που απαριθμούνται στο τρέχον έγγραφο CSR του πλοίου έχει πραγματοποιηθεί, η αλλαγή αυτή πρέπει να συμπεριληφθεί χωρίς καθυστέρηση στο αρχείο CSR του πλοίου. Εν αναμονή έκδοσης ενός αναθεωρημένου και ενημερωμένου εγγράφου CSR από την Αρχή του πλοίου, η εταιρεία ή ο Πλοίαρχος πρέπει να συμπληρώσουν ένα έντυπο τροποποιήσεων (Μορφή 2) και να επισυνάψουν το αρχικό με το τρέχον έγγραφο CSR. Ένα αντίγραφο του συμπληρωμένου εντύπου τροποποιήσεων πρέπει να διαβιβαστεί χωρίς καθυστέρηση στην Αρχή του πλοίου για την αξιολόγηση και τις ενεργειές τους.

6 Επιπρόσθετα, όποτε μια Μορφή τροποποίησης επισυνάπτεται στο τρέχον έγγραφο CSR του πλοίου, οι λεπτομέρειες της τροποποίησης πρέπει να εισαχθούν επίσης στο δείκτη των τροποποιήσεων (Μορφή 3) και να επισυναφθούν στο τρέχον έγγραφο CSR κατά ημερολογιακή σειρά.

Έκδοση των αναθεωρημένων και ενημερωμένων εγγράφων CSR από την Αρχή

7 Μετά την παραλαβή των αντιγράφων μιας ή περισσότερων Μορφών τροποποιήσεων, η Αρχή πρέπει να εκδώσει ένα αναθεωρημένο και ενημερωμένο έγγραφο CSR όσο είναι πρακτικά δυνατό αλλά το αργότερο έως τρεις μήνες από την ημερομηνία της αλλαγής. Τα έντυπα τροποποίησης δεν πρέπει να συμπληρώνονται από τις Αρχές.

8 Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας, το προηγούμενο κράτος σημαίας πρέπει να εκδώσει ένα νέο έγγραφο CSR στο πλοίο που παρουσιάζει την ημερομηνία που το πλοίο έπαιυσε να είναι νηολογημένο με την σημαία εκείνη. Εκείνο το κράτος σημαίας πρέπει να στείλει ένα αντίγραφο του Αρχείου CSR του πλοίου, χωρίς καθυστέρηση, στο νέο κράτος σημαίας.

9 Το συντομότερο δυνατόν, αλλά το αργότερο έως τρεις μήνες μετά από μια αλλαγή της σημαίας, το νέο κράτος σημαίας πρέπει να εκδώσει στο πλοίο ένα διαδοχικά αριθμημένο έγγραφο CSR.

Ενέργειες των Πλοιάρχων κατά τη λήψη αναθεωρημένου και ενημερωμένου Έγγραφου CSR

10 Κατά την παραλαβή ενός αναθεωρημένου και ενημερωμένου εγγράφου CSR, ο Πλοίαρχος πρέπει να ελέγξει το διαδοχικό αριθμό του και να αναθεωρήσει το έγγραφο για να εξασφαλίσει ότι καλύπτει όλες τις σχετικές μορφές τροποποιήσεων που συνδέονται με το προηγούμενο έγγραφο CSR.

11 Σε περίπτωση που αυτή η αναθεώρηση καθορίζει ότι υπάρχουν σημαντικές τροποποιήσεις που δεν απεικονίζονται στο πιο πρόσφατο έγγραφο CSR, ο Πλοίαρχος πρέπει να κάνει τα εξής:

.1 να συμπληρώσει το νέο έντυπο(α) τροποποιήσεων σχετικά με κάθε σημαντική τροποποίηση και να το επισυνάψει στο πιο πρόσφατο έγγραφο CSR.

2 να απαριθμήσει την τροποποίηση (εις), που αναφέρεται στην .1 ανωτέρω στο δείκτη των τροποποιήσεων (Μορφή 3) που συνδέεται με το πιο πρόσφατο έγγραφο CSR και

3 να διαβιβάσει τα αντίγραφα της Μορφής τροποποιήσεων του πλοίου στην Αρχή.

Σε περίπτωση απώλειας, ή καταστροφής, οποιουδήποτε εγγράφου Αρχείου CSR ενός πλοίου

12 Σε περίπτωση απώλειας, ή καταστροφής του αρχείου CSR, ενός πλοίου, η εταιρεία ή ο Πλοίαρχος πρέπει να έρθουν χωρίς καθυστέρηση σε επαφή γραπτώς με την Αρχή του πλοίου, και να απαριθμήσουν τα έγγραφα που έχουν χαθεί ή καταστραφεί. Η Αρχή πρέπει στη συνέχεια να παρέχει τα σχετικά αντίγραφα των εγγράφων CSR και των μορφών τροποποιήσεων που κρατά στο πλοίο, προς αντικατάσταση τέτοιων εγγράφων. Τέτοια αντίγραφα πρέπει να χαρακτηριστούν αναλόγα.

Δυνατότητα των ασυνεπειών

13 Ο αρχικός σκοπός του CSR είναι να παρασχεθεί μια ιστορία του πλοίου που μπορεί να επιβεβαιωθεί από τους αρμόδιους υπαλλήλους. Λαμβάνοντας υπόψη την ευελιξία και τα χρονοδιαγράμματα που παρέχονται στον κανονισμό 5 είναι δυνατό ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο τρέχον έγγραφο CSR ενός πλοίου θα ακολουθούν αυτά που περιλαμβάνονται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται για το πλοίο. Όπως η Αρχή πρέπει να εκδώσει ένα νέο έγγραφο CSR μέσα σε 3 μήνες από την ημερομηνία της αλλαγής, η προκύπτουσα χρονική καθυστέρηση θα μπορούσε να είναι εκείνης της σειράς. Εάν οι ασυνέπειες προσδιορίζονται οι λόγοι για αυτές πρέπει να εξετάζονται πριν ληφθεί ενέργεια βασισμένος απλώς στην άποψη ότι υπάρχει μια ασυνέπεια.

ΜΟΡΦΗ 1

ΑΡΧΕΙΟ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΣΥΝΟΨΗΣ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ 1 ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ ΙΜΟ: **9123456**

1. Ημερομηνία εφαρμογής:	2004/06/16
2. Σημαία:	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
3. Ημερομηνία νηολόγησης:	2003/11/29
4. Όνομα πλοίου:	University of Piraeus
5. Λιμένας νηολόγησης του πλοίου:	ΠΕΙΡΑΙΑΣ 10999
6. Όνομα του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη (εξ) Η εγγεγραμμένη διεύθυνση (εις):	Post graduate program in Shipping
7. Όνομα εγγεγραμμένου ναυλωτή (εξ) «γυμνού πλοίου» Η καταχωρημένη διεύθυνση (εις), εφόσον ενδείκνυται:	N/A N/A
8. Όνομα της Εταιρείας, όπως καθορίζεται στον κανονισμό ΙΧ/1, Η καταχωρημένη διεύθυνση Η διεύθυνση (εις) από όπου πραγματοποιεί δραστηριότητες διαχείρισης από πλευράς ασφάλειας:	Pa.Pei. S.A. N/A Ιλιάδος 9, 16757, Πειραιάς
9. Όνομα του Νηογνώμονα που το πλοίο είναι ταξινομημένο:	LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
10. Φορέας που εξέδωσε το Έγγραφο Συμμόρφωσης Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο*	HELLENIC ADMINISTRATION N/A
11. Φορέας που εξέδωσε το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο *	HELLENIC ADMINISTRATION N/A
12. Φορέας που εξέδωσε το ISSC Φορέας που διενήργησε τον έλεγχο *	HELLENIC ADMINISTRATION N/A
13. Ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο έπαψε να είναι νηολογημένο με το Κράτος που ορίζεται στο 2:	

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το αρχείο αυτό είναι σωστό από κάθε άποψη:
Εκδόθηκε από το **ΥΕΝ/ΚΝΠ/ΔΕΔΑΠΛΕ**

Τόπος και ημερομηνία έκδοσης:	Διευθυντής
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2004/06/16	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΛΣ (Τ) ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Ε.

Το παρόν έγγραφο παραλήφθηκε από το πλοίο και επισυνάφθηκε με το CSR του πλοίου κατά την ακόλουθη ημερομηνία (συμπληρώστε): Υπογραφή:

* Εφόσον ο φορέας ελέγχου είναι ίδιος συμπληρώνεται η ένδειξη N/A

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΜΟΡΦΗ 2

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΡΧΕΙΟ ΔΙΑΡΚΟΥΣ ΣΥΝΟΨΗΣ (CSR) ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΓΓΡΗΦΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ IMO: IMO Οι τροποποιήσεις καθορίζονται στον πίνακα. Καταχωρήσατε N/C για όλα τα στοιχεία που δεν αλλάζουν. Οι ημερομηνίες πρέπει να είναι της μορφής εεε/μμ/ηη.

1. Αυτό το έγγραφο εφαρμόζεται από:	
2. Σημαία:	ΕΛΛΗΝΙΚΗ
3. Ημερομηνία νηολόγησης:	
4. Όνομα πλοίου:	
5. Λιμένας νηολόγησης του πλοίου:	
6. Όνομα του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη (ες) Η εγγεγραμμένη διεύθυνση (εις):	
7. Όνομα εγγεγραμμένου ναυλωτή (ες) «γυμνού πλοίου» Η καταχωρημένη διεύθυνση (εις), εφόσον ενδείκνυται:	
8. Όνομα της Εταιρείας, όπως καθορίζεται στον κανονισμό IX/1, Η καταχωρημένη διεύθυνση Η διεύθυνση (εις) από όπου πραγματοποιεί δραστηριότητες διαχείρισης από πλευράς ασφάλειας:	
9. Όνομα του Νηογνώμονα που το πλοίο είναι ταξινομημένο:	
10. Το Έγγραφο Συμμόρφωσης εκδόθηκε από ¹ :	
11. Το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης εκδόθηκε από ² :	
12. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ναυτικής Ασφάλειας εκδόθηκε από ³ :	
13. Ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο έπαψε να είναι νηολογημένο με το Κράτος που ορίζεται στο 2:	

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ το αρχείο αυτό είναι σωστό από κάθε άποψη:

Εκδόθηκε από την Εταιρεία ή τον Πλοίαρχο:

Ημερομηνία έκδοσης:

Υπογραφή αρμόδιου προσώπου:

Όνομα αρμόδιου προσώπου:

ΜΟΡΦΗ 3

ΔΕΙΚΤΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ CSR ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ IMO: IMO

Αφότου εκδόθηκε το παρόν έγγραφο CSR, οι ακόλουθες τροποποιήσεις έχουν γίνει στις καταχωρήσεις του εγγράφου από την εταιρεία ή τον Πλοίαρχο και έχουν επισυναφθεί στο CSR του πλοίου, Το αρχείο CSR και έχει δηλωθεί στην Αρχή:

Ημερομηνία αίτησης Για τις τροποποιήσεις:	Τροποποίηση στις πληροφορίες CSR (2– 13)	Ημερομηνία που η μορφή τροποποιήσεων επισυνάφθηκε με το Αρχείο CSR του πλοίου:

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Εάν εκδίδονται περισσότερες τροποποιήσεις από ότι επιτρέπεται στον ανωτέρω πίνακα, προσθέστε τα αντίγραφα αυτού του πίνακα ως παραρτήματα σε αυτήν την σελίδα. Τέτοια παραρτήματα πρέπει να αριθμηθούν από 1 και προς τα πάνω.Εφόσον συμβαίνει αυτό καταχωρήσατε ως εξής: Παράρτημα αριθ. έχει προστεθεί σε αυτήν την σελίδα.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΛΑΔΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF MERCANTILE MARINE
SHIPPING POLICY DIRECTORATE

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

Αριθ. Πιστ/κού/ Certificate No **3722.XXXX.Y.1/04**

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS)

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)

Κατ'εξουσιοδότηση της Κυβέρνησης της ΕΛΛΑΔΑΣ από την Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από μη νόμιμες ενέργειες

Under the authority of the Government of HELLAS by the Division for the Verification of Safety and Security Management Systems of Ships and Port Facilities

Όνομα πλοίου: **University of Piraeus**
Διεθνές διακριτικό σήμα : **VGKF**
Λιμένας νηολόγησης: **ΠΕΙΡΑΙΑΣ 10999**
Τύπος πλοίου: **Πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου**
Ολική χωρητικότητα : **40067**
Αριθμός IMO: **9045572**

Name of ship: **University of Piraeus**
Distinctive number or letters: **VGKE**
Port of registry: **PIRAEUS 10999**
Type of ship: **Bulk Carrier**
Gross tonnage: 40067
IMO Number: 9045572

Όνομα και διεύθυνση της εταιρείας: **University of Piraeus, Πειραιάς**

Name and address of the Company: **University of Piraeus, Piraeus, GREECE**

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

- 1 ότι το σύστημα ασφάλειας και ο συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου έχει εξακριβωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 19.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.
- 2 ότι η επιθεώρηση κατέδειξε ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου είναι ικανοποιητικός από όλες τις απόψεις και ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και με το μέρος Α του κώδικα ISPS.
- 3 ότι το πλοίο διαθέτει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- 2 that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
- 3 that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Ημερομηνία αρχικής επιθεώρησης βάσει της οποίας εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό: **28/5/2004**

Date of initial verification on which this certificate is based **28/5/2004**

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι **27/5/2009** υπό την προϋπόθεση της διενέργειας των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS.

This Certificate is valid until **27/5/2009** subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Εξεδόθη στον Πειραιά την **18/06/2004** Issued at **Piraeus** Date of issue **18/06./2004**

Ο ΚΛΑΔΑΡΧΗΣ (The Director)

Αρχιπλοίαρχος ΛΣ ΒΟΣΚΟΠΟΥΛΟΣ Σ.
Commodore HCG VOSKOPOULOS S.

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΔΙΑΜΕΣΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION**

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε ενδιάμεση επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.1.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

THIS IS TO CERTIFY that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Ενδιάμεση επιθεώρηση
Intermediate verification

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ
ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL VERIFICATIONS***

Επιπρόσθετος έλεγχος
Additional verification

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Επιπρόσθετος έλεγχος
Additional verification

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Επιπρόσθετος έλεγχος
Additional verification

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ Α/19.3.7.2 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS
ADDITIONAL VERIFICATION IN ACCORDANCE WITH SECTION A/19.3.7.2 OF THE ISPS CODE**

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι σε πρόσθετη επιθεώρηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.2 του μέρους Α του κώδικα ISPS διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του

* Αυτό το μέρος του πιστοποιητικού θα προσαρμοστεί από την Αρχή για να δείξει εάν έχει καθιερώσει τις πρόσθετες επαληθεύσεις όπως προβλέπεται στην παράγραφο 19.1.1.4.

This part of the certificate shall be adapted by the Administration to indicate whether it has established additional verifications as provided for in section 19.1.1.4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

κεφαλαίου XI-2 της Σύμβασης και του μέρους Α του κώδικα ISPS.

THIS IS TO CERTIFY that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)
Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΙΣΧΥΟΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΣ ΤΩΝ 5 ΕΤΩΝ ΜΕΡΟΣ Α/19.3.3 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE SECTION A/19.3.3 OF THE ISPS CODE APPLIES

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.3 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως _____

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until _____.

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)
Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΡΑΤΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α/19.3.4 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL VERIFICATION HAS BEEN COMPLETED AND SECTION A/19.3.4 OF THE ISPS CODE APPLIES

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS και το πιστοποιητικό, σύμφωνα με το σημείο 19.3.4 του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until _____

Υπογραφή/Signed _____
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)
Τόπος/ Place: _____
Ημερομηνία/Date _____
(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ
ΕΩΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.5 ΤΟΥ
ΚΩΔΙΚΑ ISPS Ή ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.6 ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF
VERIFICATION WHERE SECTION A/19.3.5 OF THE ISPS CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE SECTION A/19.3.6 OF THE ISPS CODE APPLIES**

Το παρόν πιστοποιητικό, σύμφωνα με το Μέρος 19.3.5 / 19.3.6* του μέρους Α του κώδικα ISPS, γίνεται δεκτό ως
έγκυρο έως

*This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6 * of part A of the ISPS Code, be accepted as valid
until _____.*

Υπογραφή/Signed _____

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____

Ημερομηνία/Date _____

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ΘΕΩΡΗΣΗ ΓΙΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΣ ΛΗΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΤ' ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Α/19.3.7.1
ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS**

**ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF EXPIRY DATE WHERE SECTION A/19.3.7.1 OF THE ISPS CODE
APPLIES**

Σύμφωνα με το σημείο 19.3.7.1 του μέρους Α του κώδικα ISPS, η νέα ημερομηνία λήξης ισχύος** είναι

*In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date ** is _____*

Υπογραφή/Signed _____

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου οργάνου
(Signature of authorized official)

Τόπος/ Place: _____

Ημερομηνία/Date _____

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

** Σε περίπτωση συμπλήρωσης του παρόντος μέρους του πιστοποιητικού πρέπει να τροποποιείται αναλόγως και η αναγραφόμενη στο εμπρόσθιο μέρος του πιστοποιητικού ημερομηνία λήξης ισχύος.

* *Delete as appropriate.*

** *In case of completion of this part of the certificate the expiry date shown on the front of the certificate shall also be amended accordingly.*

Ψηφίσματα

Η διάσκεψη του IMO ενέκρινε 11 ψηφίσματα, τα κύρια σημεία των οποίων περιγράφονται κατωτέρω:

Conference resolution 1 (Adoption of amendments to the Annex to the International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974, as amended), καθορίζει ότι οι τροποποιήσεις πρέπει να έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2004 (εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερα από το ένα τρίτο των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων που πήραν μέρος στη διάσκεψη ή συμβαλλόμενες κυβερνήσεις που οι συνδυασμένοι εμπορικοί στόλοι των οποίων αποτελεί περισσότερο από το 50% της ακαθάριστης χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν δηλώσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις) οπότε οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004.

Conference resolution 2 (Adoption of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code), υιοθετεί τον International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code και προσκαλεί τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις για να σημειώσουν ότι ο ISPS κώδικας θα εφαρμοστεί από την 1η Ιουλίου του 2004 με την έναρξη ισχύος του νέου κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης.

Conference resolution 3 (Further work by the International Maritime Organization pertaining to the enhancement of Maritime Security), προσκαλεί τον ΔΝΟ να αναπτύξει επειγόντως, οδηγίες κατάρτισης, σεμινάρια για τους Ανώτερους Υπαλλήλους Ασφάλειας Των Πλοίων, τους Ανώτερους Υπαλλήλους Ασφάλειας Της Εταιρείας και τους Ανώτερους Υπαλλήλους Ασφάλειας Των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, πρότυπα απόδοσης για τους συναγερμούς ασφαλείας των πλοίων, πρότυπα και οδηγίες απόδοσης για το προσδιορισμό των πλοίων (AIS) και των συστημάτων ασφαλείας, οδηγίες για τον έλεγχο των πλοίων και οδηγίες για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας.

Conference resolution 4 (Future amendments to Chapters XI-1 and XI-2 of the 1974 SOLAS Convention on special measures to enhance maritime

safety and security), συστήνει ότι οι μελλοντικές τροποποιήσεις στις διατάξεις των κεφαλαίων XI-1 και XI-2 της σύμβασης πρέπει να υιοθετηθούν, είτε από το Maritime Safety Committee του ΔΝΟ, είτε από μία διάσκεψη των συμβαλλόμενων κρατών.

Conference resolution 5 (Promotion of technical co-operation and assistance), ωθεί έντονα τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, τα κράτη που πήραν μέρος στην σύμβαση και τα μέλη του οργανισμού να παρέσχουν, σε συνεργασία με τον οργανισμό, τη βοήθεια σε εκείνα τα κράτη που έχουν δυσκολία στην κάλυψη των απαιτήσεων των υιοθετημένων τροποποιήσεων και για να χρησιμοποιήσουν το Integrated Technical Cooperation Programme του οργανισμού, ως ένα από τα κύρια μέσα για να βοηθήσει στην προώθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής και τη συμμόρφωση των υιοθετημένων τροποποιήσεων.

Επίσης ζητά από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού να λάβει επαρκή μέτρα, μέσω της συνεργασίας με το Programme Integrated Technical, να ενισχύσει περαιτέρω τη βοήθεια που παρέχεται ήδη, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι ο οργανισμός είναι σε θέση να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών για τη συνεχή εκπαίδευση και την κατάρτιση καθώς και τη βελτίωση της υποδομής και των μέτρων θαλάσσιας και ασφάλειας των λιμένων. Προσκαλεί επίσης τους χορηγούς, τους διεθνείς οργανισμούς, τη ναυτιλία και τη βιομηχανία λιμένων για να συμβάλει με οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους στη λειτουργία του Integrated Technical Programme του οργανισμού για την ενίσχυση της θαλάσσιας και την ασφάλεια των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Προσκαλεί επίσης το Γενικό Γραμματέα για να δώσει την απαραίτητη προσοχή στην καθιέρωση ενός Maritime Security Trust Fund με σκοπό την παροχή μιας πηγής οικονομικής ενίσχυσης για τις θαλάσσιες δραστηριότητες, την ασφάλεια και, ειδικότερα, για την παροχή υποστήριξης στις αναπτυσσόμενες χώρες για να ενισχυθεί η θαλάσσια υποδομή και τα μέτρα ασφάλειας τους.

Conference resolution 6 (Early implementation of the special measures to enhance maritime security), αναφέρεται στις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται

κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του International Safety Management (ISM) κώδικα και εφιστά την προσοχή στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και τη ναυτιλιακή βιομηχανία στο γεγονός ότι το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης δεν προβλέπει οποιαδήποτε επέκταση των ημερομηνιών εφαρμογής για την εισαγωγή των ειδικών σχετικών μέτρων για την ενισχύση της θαλάσσιας ασφάλειας. Ωθεί τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις για να λάβουν, ως θέμα υψηλής προτεραιότητας, οποιαδήποτε μέτρα που απαιτούνται για να οριστικοποιήσουν το συντομότερο δυνατόν οποιοσδήποτε νομοθετικές ή διοικητικές ρυθμίσεις, που απαιτούνται σε εθνικό επίπεδο, για να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις των υιοθετημένων τροποποιήσεων στη σύμβαση σχετικά με την πιστοποίηση των πλοίων που έχουν το δικαίωμα για να χρησιμοποιούν τις σημαίες τους.

Επίσης συστήνει ότι οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και γενικότερα η ναυτιλιακή βιομηχανία να υποδείξουν τις ημερομηνίες, πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της 1ης Ιουλίου 2004, κατά την οποία τα αιτήματα για την πιστοποίηση πρέπει να υποβληθούν προκειμένου να επιτρέψουν την ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης και για τις εταιρείες και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις έτσι ώστε να έχουν το χρόνο για να αποκαταστήσουν οποιαδήποτε μη συμμόρφωση εντοπισθεί κατά την διενέργεια της πιστοποίησης.

Επίσης συστήνει ότι οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και η βιομηχανία πρέπει να δράσουν κατάλληλα για να εξασφαλιστεί ότι όλη η απαραίτητη υποδομή είναι σε ισχύ εγκαίρως για την αποτελεσματική εφαρμογή των εγκριμένων μέτρων για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια στα πλοία καθώς και στην ξηρά.

Conference resolution 7 (Establishment of appropriate measures to enhance the security of ships, port facilities, mobile offshore drilling units on location and fixed and floating platforms not covered by chapter XI-2 of the 1974 SOLAS Convention), προσκαλεί τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να καθιερώσουν, δεδομένου ότι θα εξετάσουν τα απαραίτητα, κατάλληλα μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, εκτός από εκείνα που καλύφθηκαν στο κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης.

Ενθαρρύνει επίσης τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να καθιερώσουν και να διαδώσουν, κατά τρόπο κατάλληλο, τις πληροφορίες για να διευκολύνουν την

επαφή και τη σχέση μεταξύ της εταιρείας και των ανώτερων υπαλλήλων ασφάλειας των πλοίων καθώς και των αρχών, αρμόδιων για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων που δεν καλύπτονται από το κεφάλαιο XI-2, πριν από την άφιξη ενός πλοίου, ή που δένει μακριά.

Conference resolution 8 (Enhancement of security in co-operation with the International Labour Organization), προσκαλεί τον ΔΟΕ να συνεχίσει την ανάπτυξη του συστήματος της αναγνώρισης της ταυτότητας και των προσόντων των ναυτικών επειγόντως, η οποία πρέπει να καλύψει, μεταξύ άλλων, ένα έγγραφο για επαγγελματικούς σκοπούς, ένα επαληθεύσιμο έγγραφο ασφάλειας και ένα έγγραφο πληροφοριών πιστοποίησης.

Προσκαλεί τον ΔΝΟ και τον ΔΟΕ να καθιερώσουν από κοινού μια ΔΟΕ/ΔΝΟ ομάδα εργασίας, για να αναλάβει πιο λεπτομερή εργασία για τις περιεκτικές απαιτήσεις ασφάλειας των λιμένων.

Conference resolution 9 (Enhancement of security in co-operation with the World Customs Organization), προσκαλεί το ΠΟΤ να εξετάσει επειγόντως τα μέτρα για να ενισχυθεί η ασφάλεια σε όλες τις διεθνείς μετακινήσεις εμπορευματοκιβωτίων και ζητά από το Γενικό Γραμματέα του ΔΝΟ, να συμβάλει με την εμπειρία του σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία, στις συζητήσεις στο ΠΟΤ.

Conference resolution 10 (Early implementation of long-range ships' identification and tracking), υπενθυμίζει ότι ο προσδιορισμός και η καταγραφή των πλοίων εν πλω είναι ένα μέτρο που συμβάλλει πλήρως στην αύξηση της θαλάσσιας και παράκτιας κρατικής ασφάλειας και σημειώνει ότι το Inmarsat C είναι αυτήν την περίοδο ένα κατάλληλο σύστημα για τη λειτουργία του προσδιορισμού και της καταγραφής των πλοίων. Ωθεί τις κυβερνήσεις να λάβουν, ως θέμα υψηλής προτεραιότητας, οποιαδήποτε μέτρα που απαιτούνται σε εθνικό επίπεδο για να εφαρμόσουν την εισαγωγή και την αρχή του προσδιορισμού και της καταγραφής των πλοίων και προσκαλεί τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να ενθαρρύνουν τα πλοία που έχουν το δικαίωμα για να φέρουν τη σημαία του κράτους τους, να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε να αρχίσουν να προετοιμάζονται για να

αποκριθούν αυτόματα στο Inmarsat C, ή σε άλλα διαθέσιμα συστήματα. Επίσης ζητά από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εξετάσουν όλες τις πτυχές σχετικές με την εισαγωγή του συστήματος προσδιορισμού και του εντοπισμού των πλοίων (AIS), ως ενίσχυση στη στοχοθέτηση των πλοίων, καθώς και της ανάγκης για την εμπιστευτικότητα για τις πληροφορίες που αποκτώνται με το τρόπο αυτό.

Conference resolution 11 (Human element-related aspects and shore leave for seafarers), ωθεί τα συμβαλλόμενα κράτη να λάβουν υπόψη τους τον ανθρώπινο παράγοντα, η ανάγκη να διατεθεί ιδιαίτερη προστασία και προσοχή στους ναυτικούς και η σημασία της άδειας εξόδου στις ακτές, λαμβάνοντας υπόψη την εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 της σύμβασης και του International Ship and Port Facility (ISPS) κώδικα. Ενθαρρύνει επίσης τα κράτη και τις κυβερνήσεις, τα μέλη του ΔΝΟ και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις με συμβουλευτική θέση στον οργανισμό για να καταθέσουν οποιοσδήποτε περιπτώσεις όπου ο ανθρώπινος παράγοντας έρχεται σε αντίθεση ή έχει προσκρούσει ενάντια στη εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου XI-2 της σύμβασης ή του κώδικα.

Επίσης ζητά από το Γενικό Γραμματέα του ΔΝΟ να θέσει στο Maritime Safety Committee και στο Facilitation Committee του οργανισμού, οποιαδήποτε προβλήματα που σχετίζονται με την ανθρώπινη παρουσία και ανάμειξη, τα οποία έχουν γνωστοποιηθεί στο οργανισμό ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του κεφαλαίου XI-2 της σύμβασης ή του κώδικα.

ΓΚΡΙ ΛΙΣΤΑ

- KUWAIT
- PORTUGAL
- THAILAND
- CROATIA
- LATVIA
- LITHUANIA
- CAYMAN ISL.
- QATAR
- MALAYSIA
- FAEROE ISL.
- BRAZIL
- IRAN
- UAE
- TUNISIA
- TUVALU
- TAIWAN
- ETHIOPIA
- ESTONIA
- ITALY
- GIBRALTAR
- SAUDI ARABIA
- KOREA SOUTH
- PHILIPPINES
- SPAIN
- USA

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ

- BARBADOS
- POLAND
- GREECE
- BAHAMAS
- MARSHAL ISL.
- HONG KONG
- ANTIGUA & BARBUDA
- AUSTRIA
- JAPAN
- BERMUDA
- LUXEMBOURG
- SINGAPORE
- CHINA
- ISLE OF MAN
- LIBERIA
- ISRAEL
- NORWAY
- IRELAND
- NETHERLANDS
- GERMANY
- DENMARK
- SWEDEN
- FINLAND
- UK

Σύγκριση μεταξύ του ISPS κώδικα και του Maritime Transportation Security Act (MTSA)

Τον Νοέμβριο του 2002 το Αμερικάνικο Κογκρέσσο, θέσπισε το Maritime Transportation Security Act (MTSA). Μετά από 2 χρόνια έρχεται σε ισχύ ο ISPS Code. Παρακάτω αναφέρονται οι διαφορές μεταξύ του ISPS κώδικα και του MTSA.

Ας αρχίσουμε με τα θετικά στοιχεία της σύγκρισης:

Αντίθετα από την κατάσταση όσον αφορά την πρόληψη, την ανταπόκριση και την αποζημίωση σε ρύπανση που προκλήθηκε από πετρέλαιο, το MTSA είναι πλήρως σύμφωνο με το ISPS κώδικα. Αυτό σημαίνει ότι κάθε μέτρο που εγκρίνεται από έναν πλοιοκτήτη ή έναν διαχειριστή για να συμμορφωθεί με το ISPS κώδικα θα ισχύει επίσης και ως προς τη συμμόρφωση με το MTSA.

Τα αρνητικά της όλης υπόθεσης, εν τούτοις, είναι ότι το MTSA θα απαιτήσει επιπλέον συμμορφώσεις των πλοίων που κινούνται στα Αμερικανικά ύδατα που δεν απαιτούνται κάτω από το ISPS κώδικα. Η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή θα επιτηρεί την τήρηση του ως άνω νόμου έχοντας υπόψη τις απαιτήσεις των τροποποιήσεων της Solas και τις διατάξεις του ISPS κώδικα (Μέρος A και B). Θα πρέπει να τονισθεί ότι η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή θεωρεί το μέρος B ως αναπόσπαστο υποχρεωτικό τμήμα του ISPS κώδικα, το οποίο αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο για την εφαρμογή του MTSA. Όλα τα ξένης εθνικότητας πλοία τα οποία καταπλέουν σε λιμένες των ΗΠΑ θα πρέπει να συμμορφώνονται με το μέρος B. Η συμμόρφωση θα δύναται να αποδεικνύεται με την πιστοποίηση από την Αρχή του κράτους της σημαίας ή από θεώρηση του Ship Security Certificate, στο οποίο θα αναφέρεται η συμμόρφωση με το μέρος B.

Κατωτέρω αναπτύσσονται οι απαιτήσεις σύμφωνα με τη Solas και τον ISPS κώδικα παράλληλα με τις αντίστοιχες της USCG / MTSA. Τονίζεται ότι η τελευταία βρίσκεται στο τελικό στάδιο της ολοκλήρωσής, που εκτιμάται ότι θα έχει πραγματοποιηθεί περί το Μάρτιο του 2004. Πρόθεση της Αμερικάνικης ακτοφυλακής είναι να υπάρξει «εξισορρόπηση» μεταξύ των απαιτήσεων του ΔΝΟ και του MTSA.

Απαιτήσεις των συμβαλλόμενων κρατών σε σχέση με την ασφάλεια

Στις τροποποιήσεις της Solas και στον ISPS κώδικα (μέρος A, τμήμα 4, Μέρος B, Παράγραφος 4) παρατίθενται οι απαιτήσεις για τα συμβαλλόμενα κράτη. Η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή προτίθεται να εφαρμόσει τις εν λόγω απαιτήσεις σε συνδυασμό με όσα προβλέπονται στο Homeland Security Advisory System (HSAS). Συγκεκριμένα, θα εφαρμοσθούν τα MARSEC levels, τα οποία θα σχετίζονται με τα καθοριζόμενα στο HSAS/ISPS σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα.

HSAS	MTSA	ISPS
Low : Green	Marsec Level 1	Level 1
Guarded : Blue	-	-
Elevated : Yellow	-	-
High : Orange	Marsec Level 2	Level 2
Severe : Red	Marsec Level 3	Level 3

Σε εφαρμογή του κεφαλαίου XI-2, ψήφισμα 7 της Solas, η Αμερικάνικη Ακτοφυλακή προτίθεται να θέσει στην διάθεση των καταπλεόντων πλοίων toll-free τηλεφωνικό αριθμό στο National Response Center ή σε τοπικό επίπεδο για επικοινωνία και αναφορά περιστατικών που άπτονται της ασφαλείας.

Δήλωση ασφαλείας - Declaration Of Security (DOS)

Ο ISPS κώδικας (Μέρος A, τμήμα 5) επιβάλλει στα Συμβαλλόμενα Κράτη να καθορίσουν πότε απαιτείται από τα πλοία ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις να εκδώσουν DOS. Πρόθεση της USCG είναι να εκδώσει οδηγίες για το πότε θα εφαρμόζεται το DOS.

Καταρτισμένο άτομο

Το MTSA απαιτεί τα σχέδια ασφαλείας να καθορίσουν ένα καταρτισμένο κατάλληλο άτομο με αρμοδιότητα για να εφαρμόσει το σχέδιο. Αυτή η πρόταση

(μαζί με διάφορους άλλους) υιοθετήθηκε άμεσα από το Oil Pollution Act του 1990 (OPA 90).

Δεδομένου ότι το άτομο αυτό μπορεί να είναι είτε ο Ship Security Officer (SSO), είτε ο Company Security Officer (CSO), η ίδια η πρόταση εκτός από το ότι καθιερώνει την αρχή, οι Ηνωμένες Πολιτείες, για άλλη μια φορά, υιοθετούν θαλάσσια πρότυπα που δεν είναι συνολικά τα ίδια με τα αναγνωρισμένα διεθνή πρότυπα.

Company Security Officer (CSO)

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 11) καθώς και ο MTSA προδιαγράφουν τον Company Security Officer (CSO), ενώ λεπτομέρειες για τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και τις εξειδικεύσεις καταγράφονται στο μέρος Α, Τμήμα 13.1, 13.5 και Μέρος Β παράγραφος 13.1. Επιπρόσθετα, ο CSO επιβάλλεται να συμμετέχει σε ασκήσεις ασφαλείας, Μέρος Β, παράγραφος 13.7 του ISPS κώδικα.

Στην παρούσα χρονική περίοδο η USCG δεν προτίθεται να εγκρίνει εκπαιδευτικά προγράμματα με βάση τις απαιτήσεις του ISPS κώδικα. Η USCG θα αποδέχεται και θα αναγνωρίζει την πιστοποίηση που θα υποβάλλει η εταιρεία, αντίθετα θα απαιτεί η εταιρεία να παρέχει έγγραφες αποδείξεις, ότι ο CSO έχει συμμετάσχει σε ετήσιας βάσεως εκπαιδευτικές ασκήσεις. Τα σχετικά αρχεία τα οποία θα επιβεβαιώνουν τη συμμετοχή σε ασκήσεις θα πρέπει να διατηρούνται για τουλάχιστον δύο (2) χρόνια.

Ship Security Officer (SSO)

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 11) καθώς και ο MTSA προδιαγράφουν τον Ship Security Officer (SSO), ενώ λεπτομέρειες για τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και τις εξειδικεύσεις καταγράφονται στο Μέρος Α, Τμήμα 13.2, Μέρος Β, Παράγραφος 13.1,13.2. Στην παρούσα χρονική περίοδο η USCG δεν προτίθεται να εγκρίνει εκπαιδευτικά προγράμματα με βάση τις απαιτήσεις του ISPS κώδικα. Η USCG θα αποδέχεται και θα αναγνωρίζει την πιστοποίηση που θα υποβάλλει η εταιρεία.

Συνέπεια

Κάτω από το MTSA, τα σχέδια ασφάλειας των πλοίων (και λιμένων) πρέπει να είναι σύμφωνα με τα εθνικά θαλάσσια σχέδια ασφάλειας και μεταφορών. Πάλι, αυτή η πρόταση υιοθετείται μέσα από τη OPA 90. Είναι ασαφές, εν τούτοις, με τι αυτό συνεπάγεται πραγματικά, δεδομένου ότι τα εθνικά θαλάσσια σχέδια ασφάλειας και μεταφορών είναι ακόμα υπό ανάπτυξη.

Προγραμματισμός δράσης

Τα σχέδια ασφάλειας πρέπει να προβλέπουν μια περιεκτική απάντηση σε μια έκτακτη ανάγκη, συμπεριλαμβανομένης της ειδοποίησης και του συντονισμού με την τοπική αρχή, το κράτος και τις ομοσπονδιακές αρχές (συμπεριλαμβανομένου του διευθυντή του Federal Emergency Management Agency), που εξασφαλίζει ότι το πλοίο ή η λιμενική εγκατάσταση εκκελώνει έγκαιρα το προσωπικό τους.

Εφαρμογή και υποβολή

Οι ημερομηνίες εφαρμογής διαφέρουν μεταξύ του ISPS κώδικα και του MTSA. Ο ISPS κώδικας τίθεται σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004. Το MTSA ορίζει ότι τα σχέδια ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να προετοιμαστούν και να υποβληθούν στο Secretary μέσα σε έξι μήνες μετά από τη έναρξη των προσωρινών τελικών κανόνων από την Αμερικάνικη ακτοφυλακή. Η Αμερικάνικη ακτοφυλακή αναμένει να έχει τους τελικούς κανόνες της, τον Νοέμβριο του 2003, που σημαίνει ότι τα σχέδια ασφάλειας πρέπει να υποβληθούν τον Δεκέμβριο του 2003. Ένα πλοίο μπορεί να του απαγορευθεί η είσοδος στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών μετά από το τέλος της δώδεκα μηνών αρχικής περιόδου από την ημερομηνία της έναρξης των τελικών κανόνων, εκτός και αν το σχέδιο ασφάλειας εγκρίθει από το Secretary και το πλοίο κινείται σύμφωνα με το σχέδιο.

Ένα πλοίο όμως μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί μέχρι και ένα έτος μετά από την υποβολή του σχεδίου ασφάλειας του, εάν ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής πιστοποιήσει ότι έχει εξασφαλίσει μέτρα σύμφωνα με τη σύμβαση ή άλλα μέσα που εγκρίνονται από τα μέτρα ασφάλειας του Secretary.

Αυτή η ενός έτους περίοδος επιείκειας, προστέθηκε προκειμένου να επιτραπεί ο χρόνος στη Αμερικάνικη ακτοφυλακή (US Coast Guard) για να αναθεωρηθούν και να εγκριθούν τα σχέδια ασφάλειας, όπως έγινε στην OPA 90 σχετικά με τα σχέδια δράσης διαρροών πετρελαίου.

Δύο σχέδια ασφάλειας

Η κατώτατη γραμμή είναι ότι τα πλοία που αναμένονται να λειτουργήσουν στα Αμερικανικά ύδατα θα απαιτηθούν να έχουν δύο σχέδια ασφάλειας. Το πρώτο θα αναπτυχθεί σύμφωνα με το ISPS κώδικα, θα υποβληθεί και θα εγκριθεί από τη διοίκηση των σημαίων ή τον εκπρόσωπο του (μια αναγνωρισμένη οργάνωση ασφάλειας ή ένα RSO). Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, τμήμα 4, Μέρος Β, παράγραφος 4) επιτρέπει στα συμβαλλόμενα κράτη, να αναθέτουν συγκεκριμένα καθήκοντα και αρμοδιότητες σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας (RSO). Η USCG όμως δεν προτίθεται να εφαρμόσει κάτι παρόμοιο τουλάχιστον στο εγγύς μέλλον.

Ο δεύτερος θα αναπτυχθεί σύμφωνα με το MTSA, θα υποβληθεί και θα εγκριθεί από την Αμερικάνικη ακτοφυλακή. Το διεθνές σχέδιο ασφάλειας πρέπει να υποβληθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2004. Το σχέδιο Αμερικανικής ασφάλειας πρέπει να υποβληθεί περίπου το Δεκέμβριο του 2003.

Ασφάλεια πληροφοριών

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, τμήματα 9,16) και ο MTSA απαιτούν τα έγγραφα τα οποία σχετίζονται με τον έλεγχο της ασφάλειας και τα σχέδια ασφαλείας να είναι εμπιστευτικά. Η USCG προτίθεται να επιβάλλει στα πλοία την υποχρέωση, να επιδεικνύουν τα εν λόγω έγγραφα, ώστε να έχει πρόσβαση για έλεγχο.

Έλεγχος πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι απαιτήσεις για τον έλεγχο των πλοίων περιλαμβάνονται στις τροποποιήσεις της Solas και στον ISPS κώδικα (Μέρος Β, παράγραφοι 4.29-4.46). Η USCG προτίθεται να εφαρμόσει τα μέτρα ελέγχου σύμφωνα με τα προαναφερθέντα. Η πληροφορία η οποία θα λαμβάνεται από τον Captain Of Port Zone (COTP) μέσω της αναφοράς Advance Notice Of Arrival θα αποτελεί την

βασική πηγή πληροφοριών, οι οποίες μετά από κατάλληλη επεξεργασία και ανάλυση θα καθορίζουν την ανάγκη ή όχι, επιβολής επιπλέον μέτρων ελέγχου.

Επίπεδα ασφαλείας

Οι τροποποιήσεις της Solas (ψήφισμα 4) και ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 7) απαιτούν τα πλοία να προσαρμόζουν τα επίπεδα ασφαλείας, τα οποία καθορίζονται από τα συμβαλλόμενα κράτη, λαμβάνοντας συγκεκριμένα μέτρα (Μέρος Α, Τμήμα 7.2). Ο ΜΤSΑ απαιτεί η USCG να θεωρεί ότι όλα τα πλοία είναι εκ των προτέρων «ύποπτα» και χρήζουν έλεγχο.

Αποθήκευση αρχείων

Ο ISPS κώδικας (Μέρος Α, Τμήμα 10, Μέρος Β, Παράγραφοι 10.1, 10.2) απαιτεί την τήρηση επί του πλοίου αρχείων που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα οποία να διατηρούνται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο καθορίζεται από την Αρχή. Η USCG θα απαιτεί όλα τα υπόχρεα πλοία να τηρούν τα εν λόγω αρχεία και να τα διατηρούν επί του πλοίου τουλάχιστον για δύο (2) χρόνια, ώστε να είναι δυνατός ο έλεγχος.

Επιβολή

Τα πλοία πρέπει επίσης να αναμείνουν ότι θα υπάρξει ευρεία διαφορά στην επιβολή των απαιτήσεων ασφάλειας. Η Αμερικάνικη ακτοφυλακή θα απαιτήσει ακόμη και την πλήρη συμμόρφωση. Τα πλοία θα τεθούν υπό κράτηση και αστικές ποινικές ρήτρες μπορούν να επιβληθούν για τις μη συμμορφώσεις, όπως π.χ για τα πληρώματα που δεν γνωρίζουν τα καθήκοντα τους, σύμφωνα με το πλαίσιο του σχεδίου ασφάλειας. Η επιβολή στον Καναδά, την Ευρώπη, την Ιαπωνία και σε μερικές άλλες περιοχές θα είναι σφριγηλή, αλλά όχι στον ίδιο βαθμό όπως σε Αμερικανικό επίπεδο. Η επιβολή σε άλλα μέρη του κόσμου όπου η θαλάσσια τρομοκρατία δεν θεωρείται ως αξιότιμη απειλή θα είναι καταφανώς σε χαμηλότερο βαθμό και τα μέτρα θα είναι μικρότερης έντασης.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Κώδικας

Με αποφάσεις που υπέγραψε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επιταχύνονται οι διαδικασίες εφαρμογής του ISPS κώδικα.

Τα θέματα εφαρμογής που αφορούν τον νέο κώδικα ISPS έχουν ως εξής:

1. Τον μήνα Ιούλιο πραγματοποιήθηκαν από το ΥΕΝ τρεις ενημερωτικές ημερίδες, με τη συμμετοχή εκπροσώπων των Ναυτιλιακών Ενώσεων, των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (Νηογνώμονες) και των Ναυτιλιακών Εταιρειών αντίστοιχα, κατά τις οποίες παρασχέθηκε ευρεία πληροφόρηση για την εφαρμογή των νέων απαιτήσεων-μέτρων για την ασφάλεια των πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες.
2. Για την άμεση εξυπηρέτηση των Ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων που διαχειρίζονται καθώς και των υπόχρεων Λιμενικών Εγκαταστάσεων, με απόφαση του κ. ΥΕΝ συγκροτήθηκε επιτροπή για την εφαρμογή του Κεφαλαίου XI-2 και του Κώδικα ISPS δηλαδή για την έγκριση σχεδίων ασφάλειας πλοίων, ελέγχους πλοίων και έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου από έκνομες ενέργειες.
3. Για την πληρέστερη ενημέρωση τους έχει γνωστοποιηθεί στις Ναυτιλιακές Ενώσεις η εισαγωγή στην ιστοσελίδα του ΥΕΝ σχετικής εγκυκλίου για τις απαιτήσεις της Ελληνικής Αρχής στα θέματα εφαρμογής του Κώδικα ISPS στα υπό Ελληνική Σημαία πλοία, που περιέχει και τις διαδικασίες για την πιστοποίηση των πλοίων αυτών.
4. Επιπρόσθετα έχει αποσταλεί προς τους ενδιαφερόμενους και υπόχρεους φορείς εκμετάλλευσης των Λιμενικών εγκαταστάσεων (Οργανισμοί Λιμένων, Λιμενικά Ταμεία κ.λ.π.) που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου XI-2 της Δ/Σ SOLAS, εγκύκλιος για την έγκαιρη προετοιμασία και συμμόρφωση τους με τις νέες απαιτήσεις της Δ/Σ SOLAS. Η εγκύκλιος αυτή έχει δημοσιευθεί ομοίως στο κυβερνοχώρο (Internet) στην σχετική ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

5. Έχει ενημερωθεί εγγράφως η Ναυτιλιακή κοινότητα, μέσω των Ενώσεων της για την υποβολή στην αρμόδια Επιτροπή του ΥΕΝ στοιχείων που αφορούν την έκδοση του Αρχείου Διαρκούς Σύνοψης του υπόχρεου πλοίου όπως προβλέπεται στον Κανονισμό XI-1/5 της Δ/Σ SOLAS. Ήδη υποβάλλονται στην Επιτροπή τα αναφερόμενα στοιχεία.

6. Έχουν προγραμματισθεί εκπαιδευτικά σεμινάρια για τους Υπευθύνους Ασφαλείας των Ναυτιλιακών Εταιρειών (CSO).

7. Πέραν των ανωτέρω ενεργειών με τις οποίες διασφαλίζεται η άμεση παροχή υπηρεσιών ελέγχου και πιστοποίησης των πλοίων, έχουν υπογραφεί από τον Υπουργό και προωθούνται προς έκδοση τα κατωτέρω δύο σχέδια Π.Δ.:

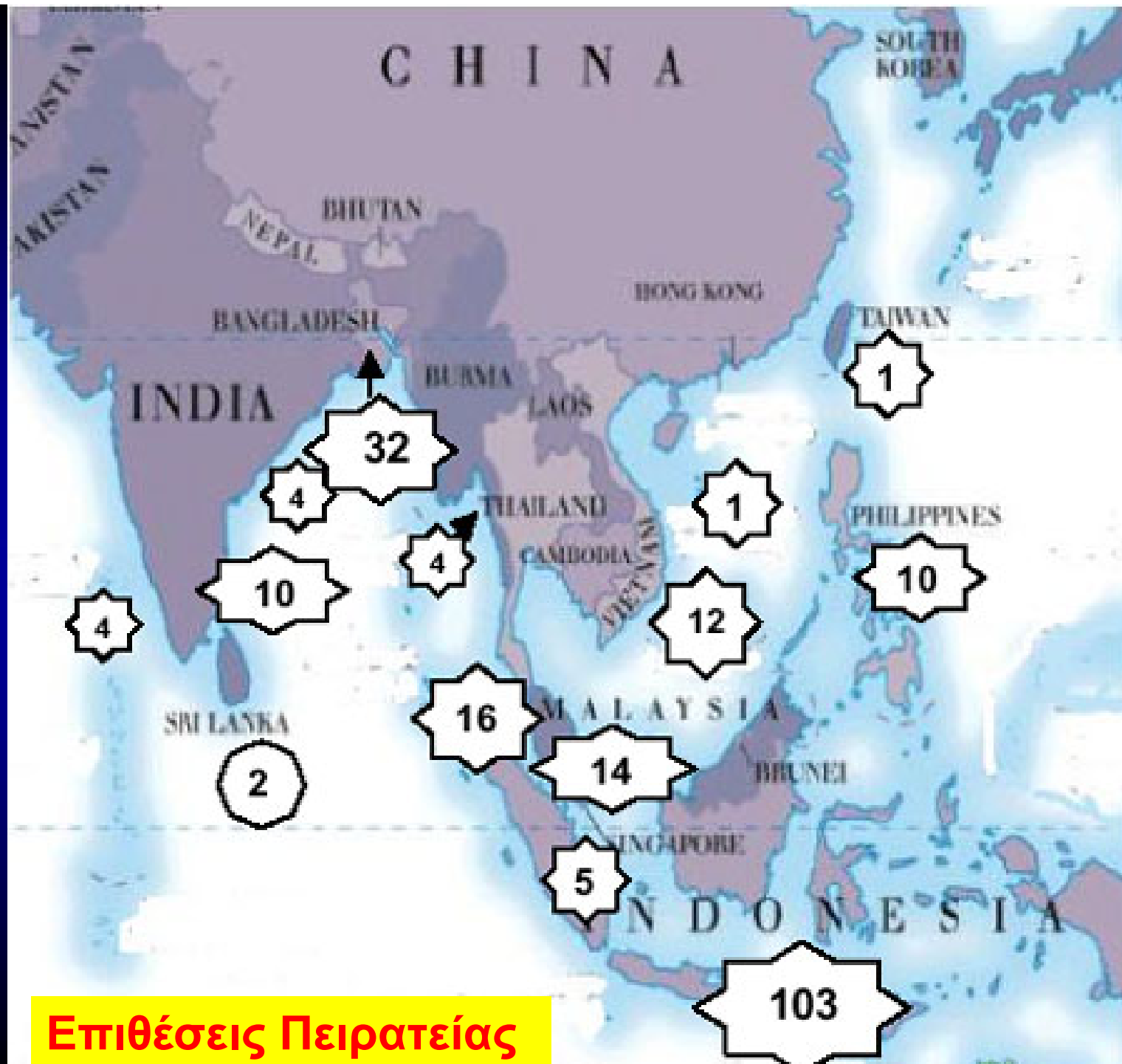
7.1 «Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης "Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, (ΠΑΑΖΕΘ-SOLAS'74) και του «Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων» όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 12η Δεκεμβρίου 2002 με τις Αποφάσεις 1 και 2 της Διάσκεψης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ)».

7.2 «Σύσταση Διεύθυνσης για τον Έλεγχο της Διαχείρισης της Ασφάλειας Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων».

8. Με την έκδοση του Π.Δ. που αναφέρεται στην παράγραφο 7.1 θα εκδοθεί άμεσα κατ' εξουσιοδότηση του Υπουργική απόφαση που θα περιέχει την πρότυπη συμφωνία και θα αφορά την εξουσιοδότηση των Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας (RSO) καθώς και τις σχετικές απαιτήσεις για την αναγνώρισή τους (όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο XI-2 της Δ/Σ SOLAS και στην Εγκύκλιο MSC/Circ. 1074 του ΙΜΟ που αφορά διαδικασίες και απαιτήσεις για την αναγνώριση και εξουσιοδότηση Αναγνωρισμένων Οργανισμών Ασφάλειας.

Δεδομένου του κλίματος ανασφάλειας που επικρατεί διεθνώς από τρομοκρατικές ενέργειες και ιδιαίτερα στις ΗΠΑ και στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπως άλλωστε και στον ευρύτερο κοινοτικό χώρο, η αποφασιστική και χωρίς χρονοτριβή συμμόρφωση της Ελλάδας προς τον επίμαχο Κώδικα θεωρείται αναγκαία για να

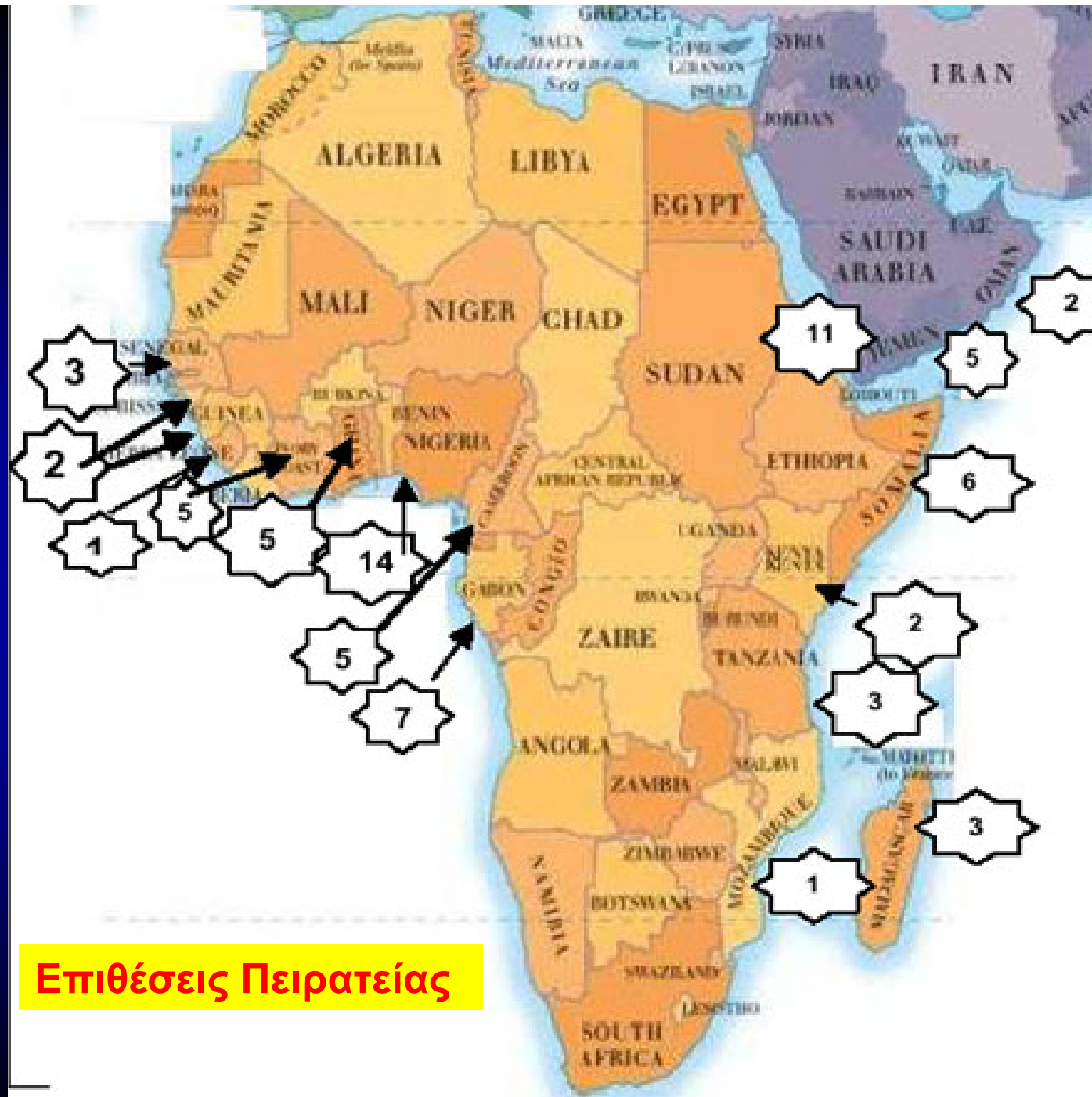
μην δημιουργηθούν πρόσθετα προβλήματα στα ελληνικά πλοία, ανεξάρτητα από τον ικανοποιητικό βαθμό συμμόρφωσης τους, στις απαιτήσεις που προβλέπει ο διεθνής αυτός καινούργιος κώδικας για την ασφάλεια (ISPS), καθώς και στις διάφορες κοινοτικές και μη, αποφάσεις και διατάξεις.



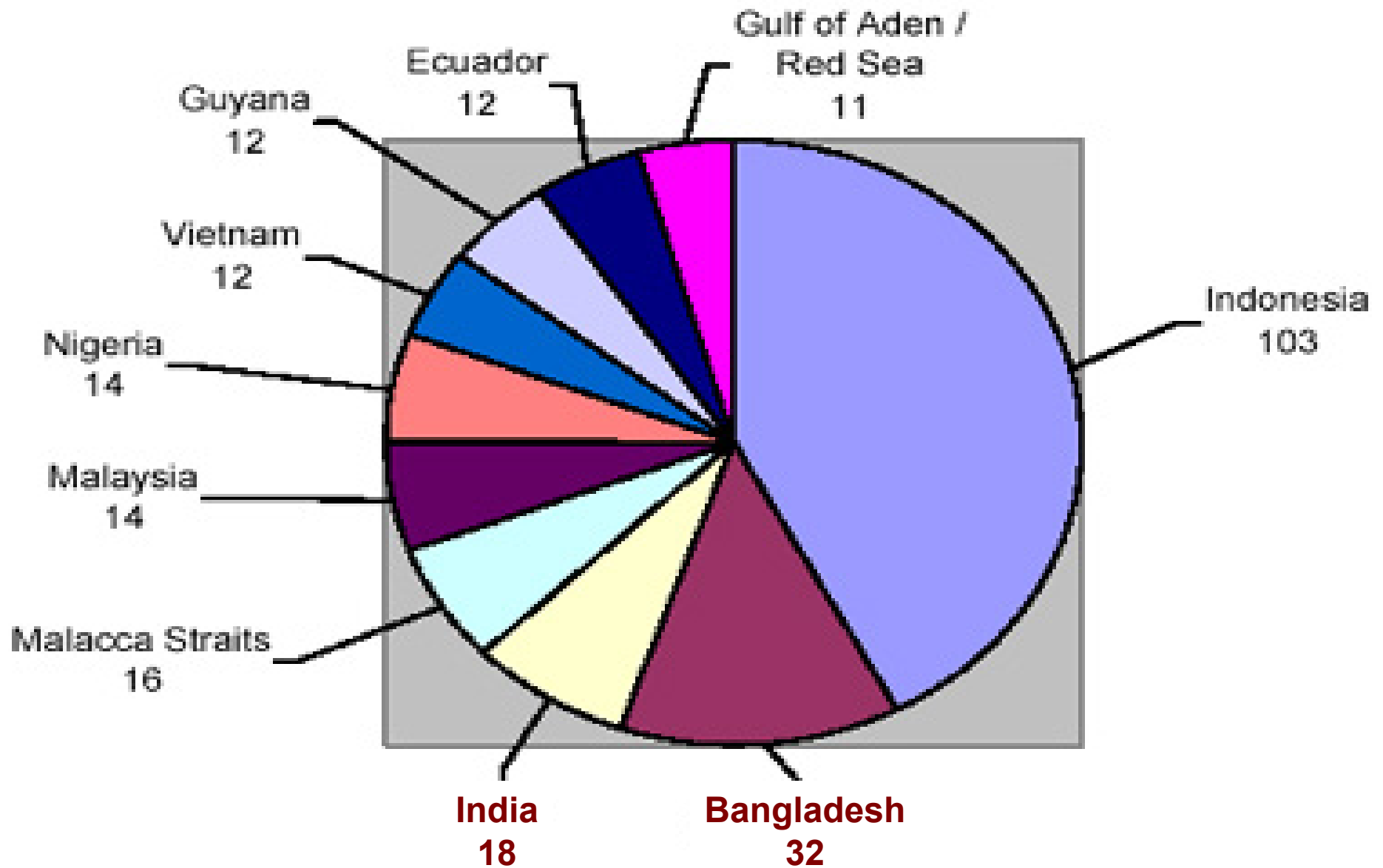
Επιθέσεις Πειρατείας



Επιθέσεις Πειρατείας

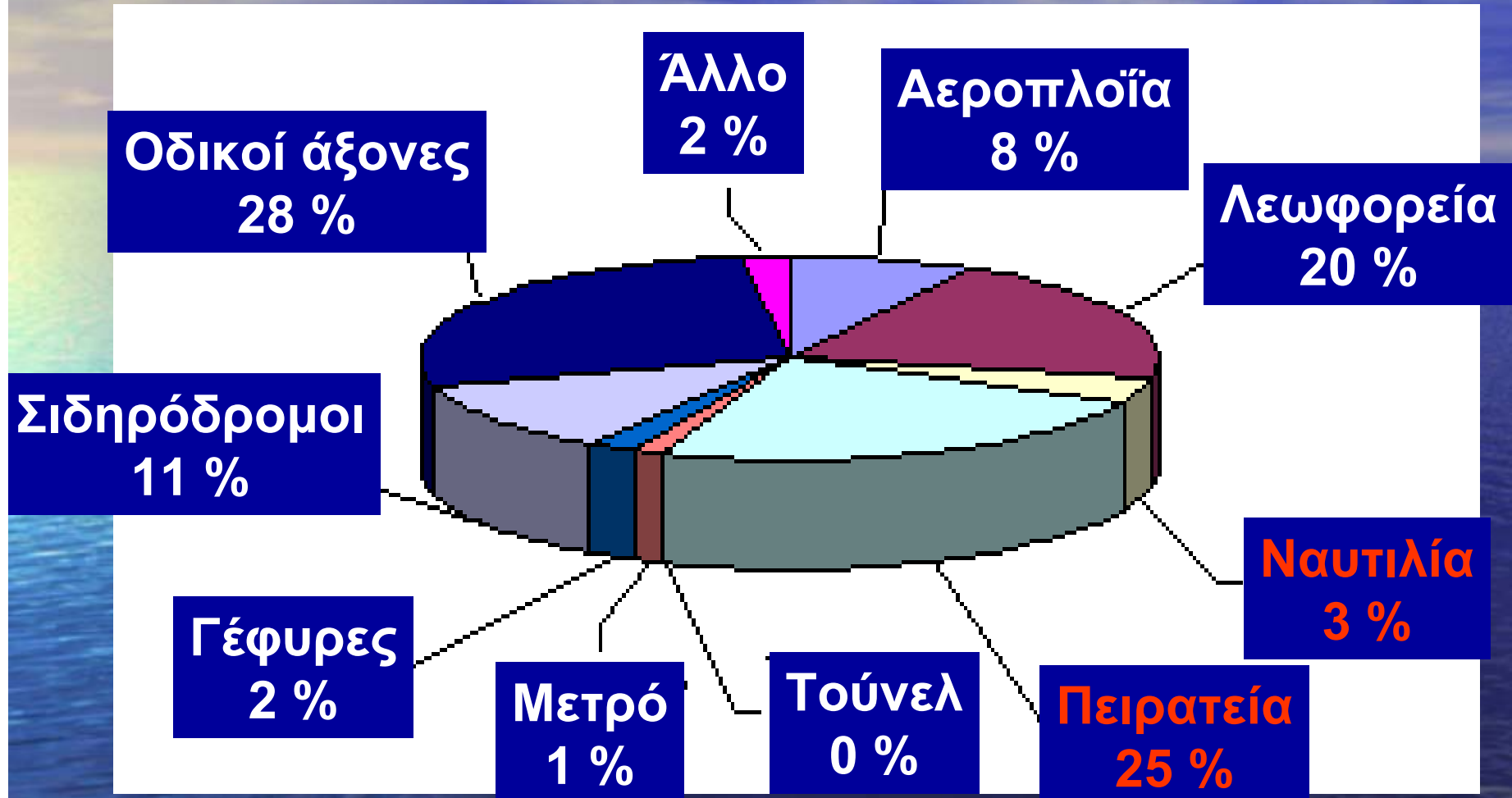


Επιθέσεις Πειρατείας

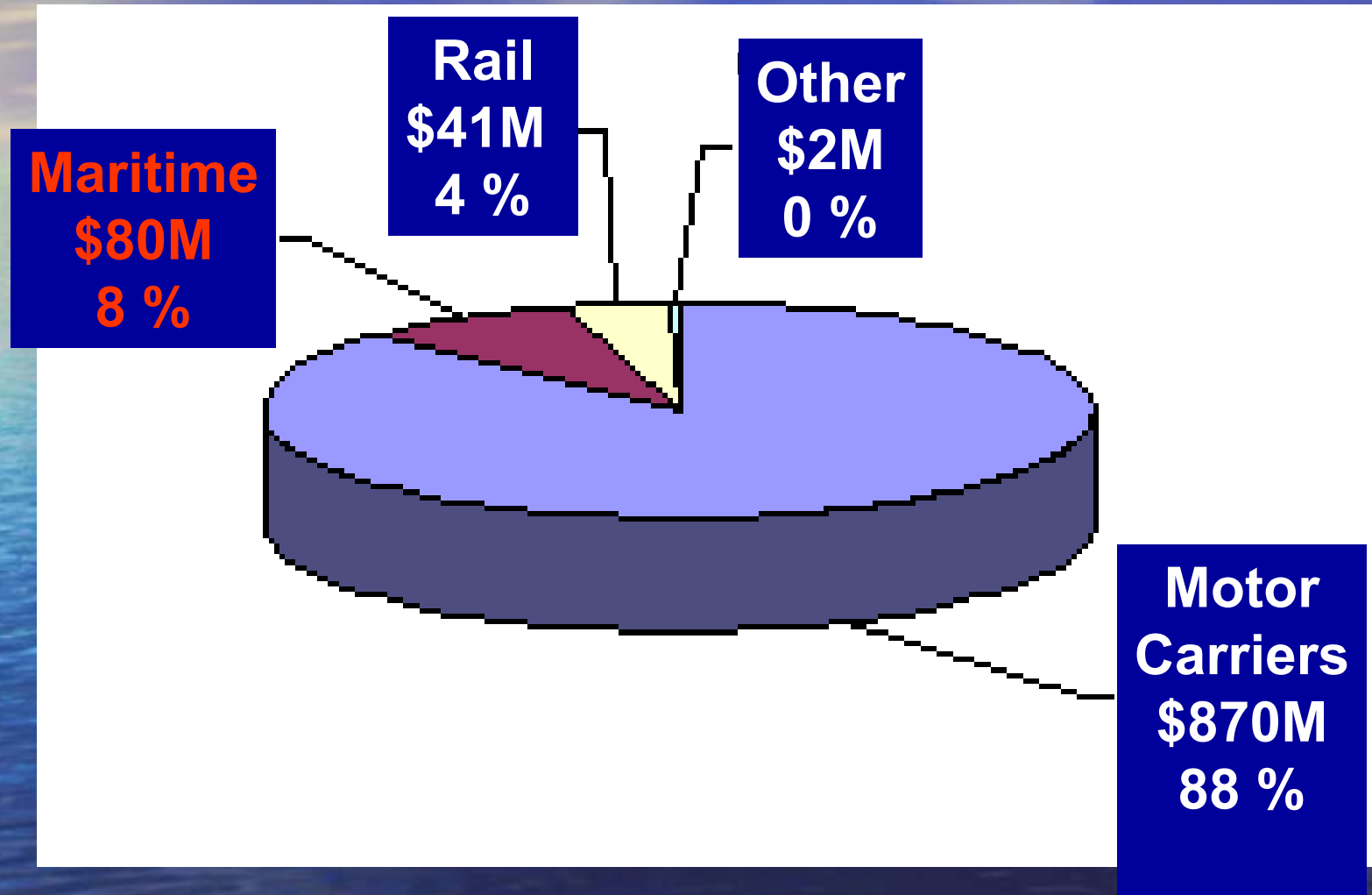


Οι παραπάνω περιοχές αποτελούν το 2/3 παγκοσμίως των περιοχών όπου έχουμε κρούσματα πειρατείας

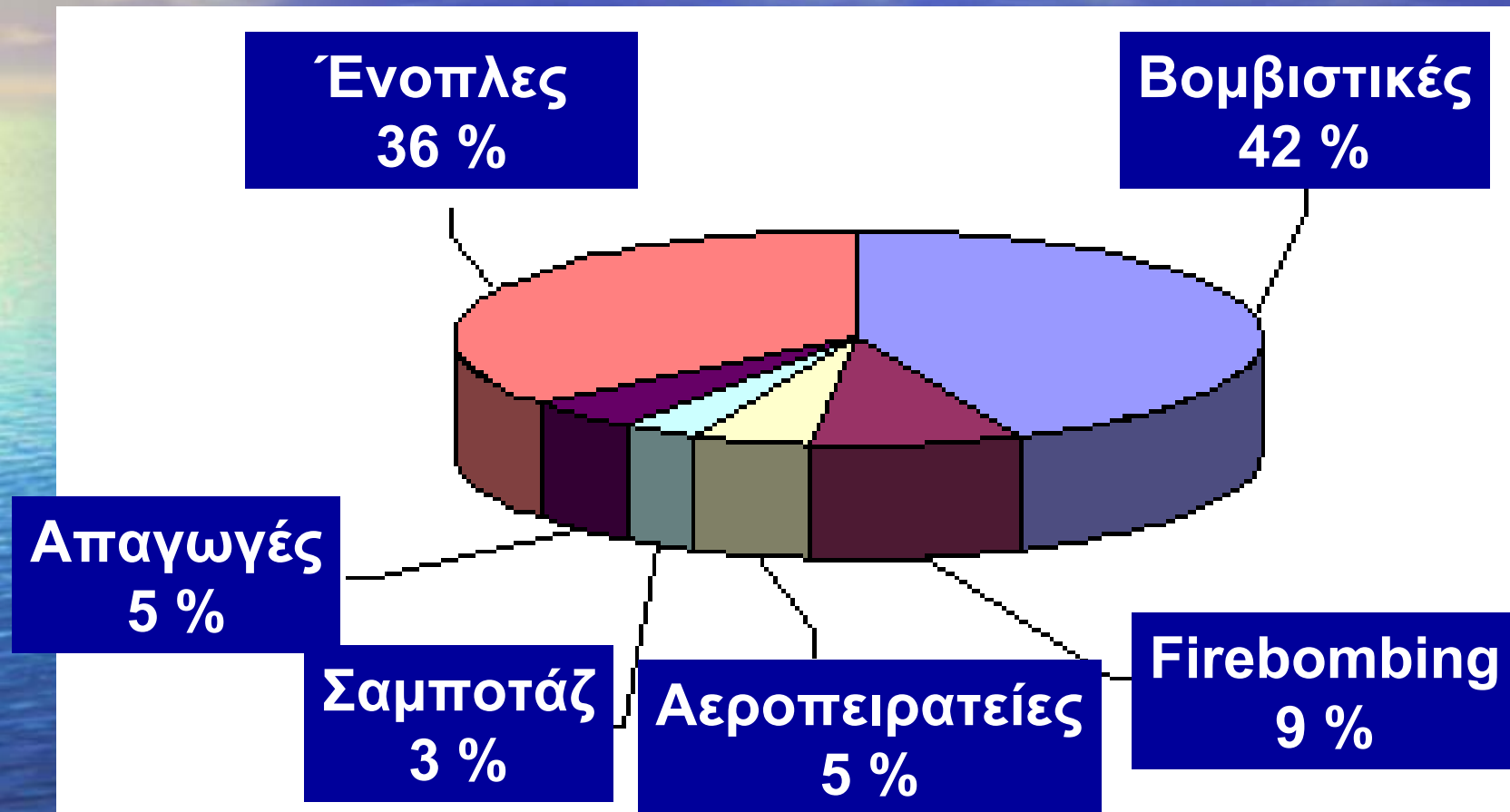
Παγκόσμια κρούσματα επιθέσεων σε μέσα μεταφοράς



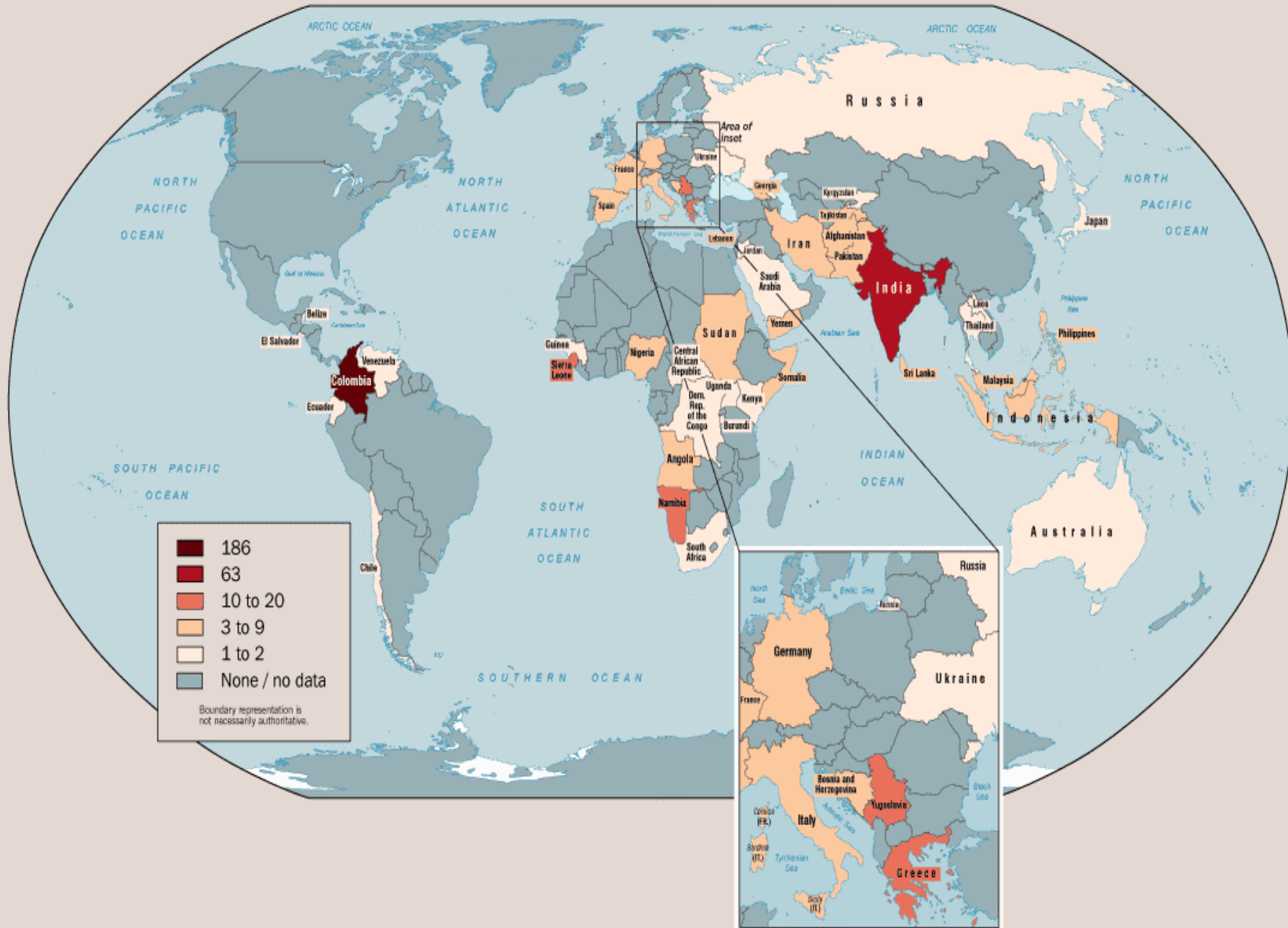
Cost by mode of transportation



Τύποι επιθέσεων



Τρομοκρατικές επιθέσεις παγκοσμίως



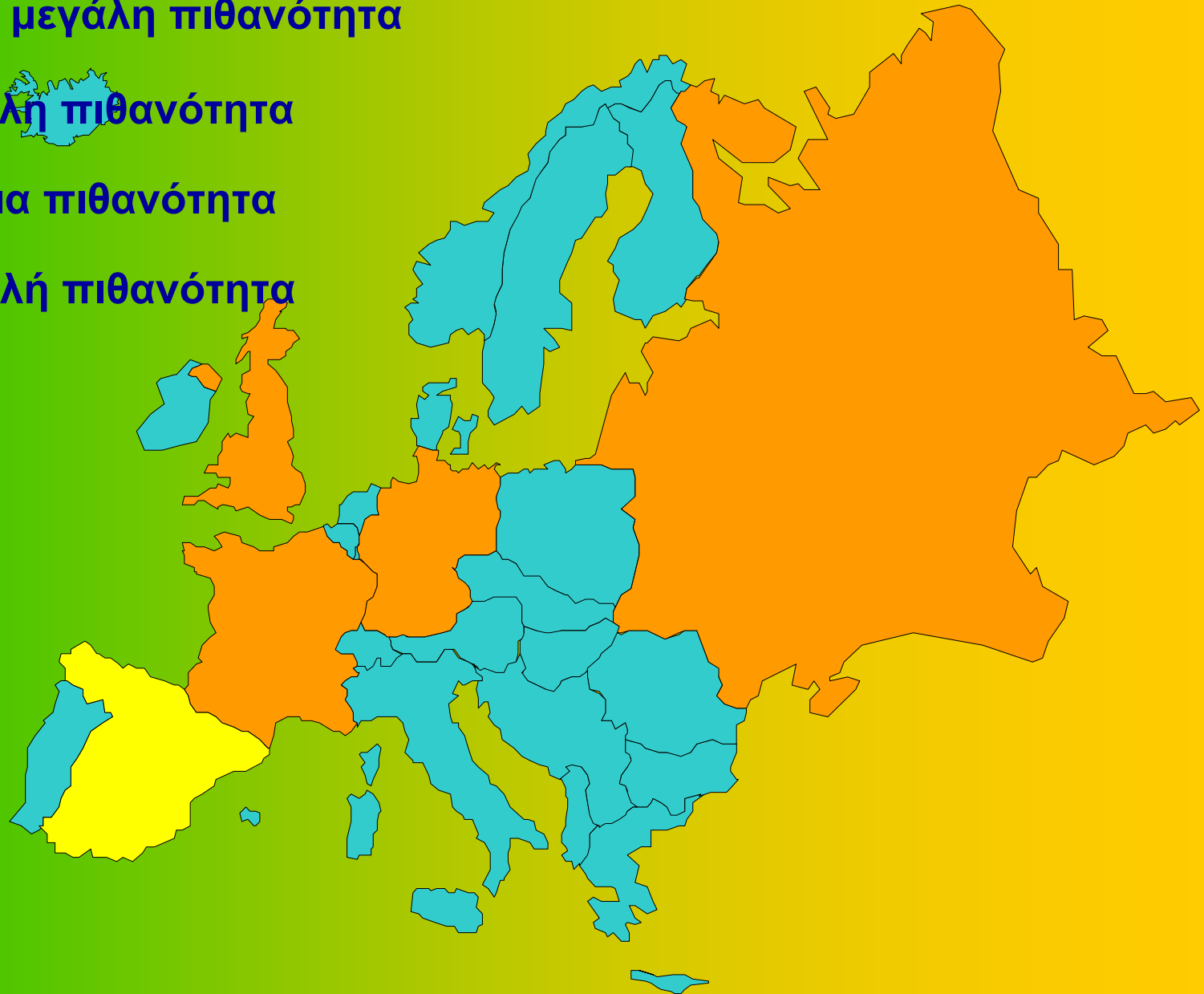
Τρομοκρατική απειλή- Ευρώπη

 Πολύ μεγάλη πιθανότητα





 Μεγάλη πιθανότητα

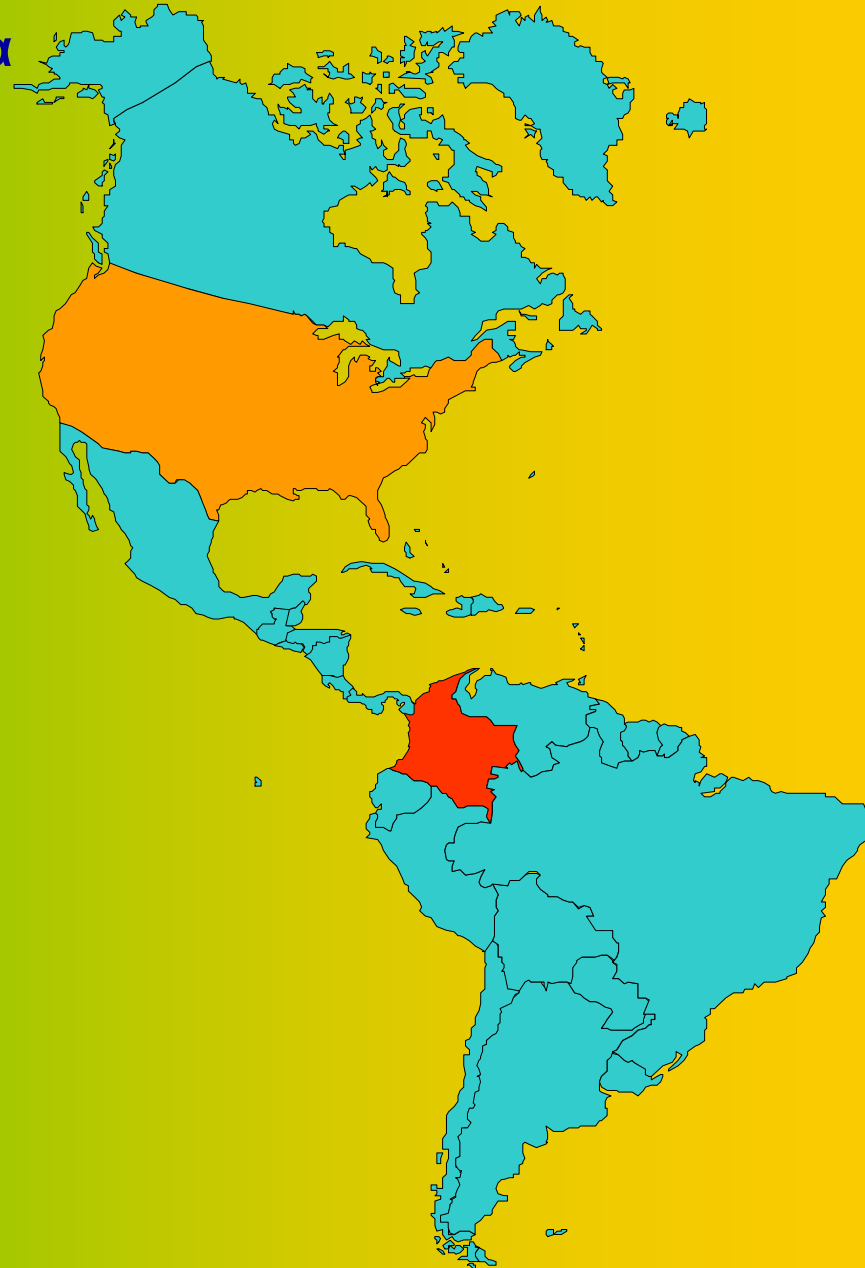
 Μέτρια πιθανότητα

 Χαμηλή πιθανότητα







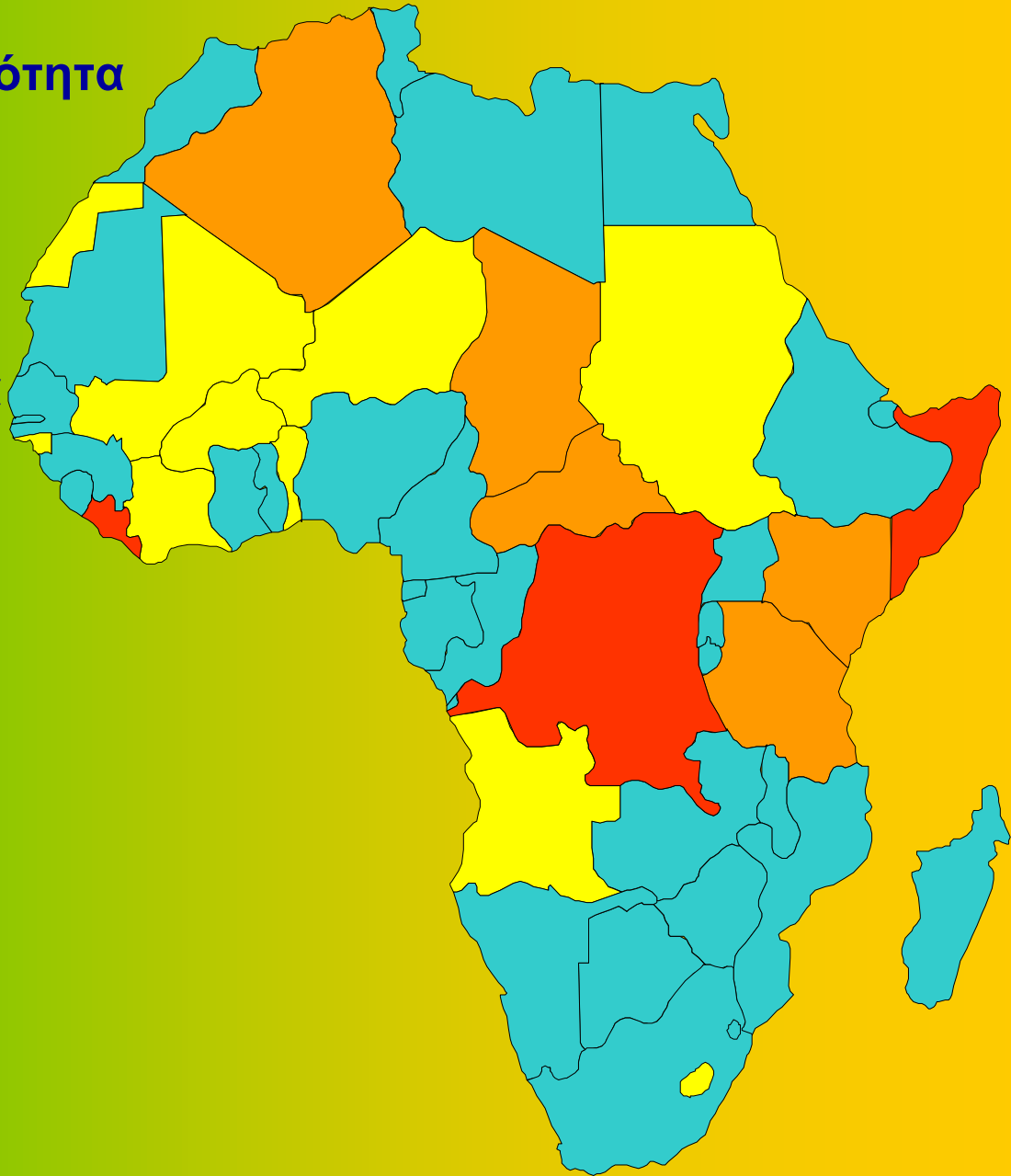
Τρομοκρατική απειλή - Αμερικάνικη Ήπειρος

-  Πολύ μεγάλη πιθανότητα
-  Μεγάλη πιθανότητα
-  Μέτρια πιθανότητα
-  Μικρή πιθανότητα



Τρομοκρατική Απειλή – Αφρικανική Ήπειρος

-  Πολύ μεγάλη πιθανότητα
-  Μεγάλη πιθανότητα
-  Μέτρια πιθανότητα
-  Χαμηλή πιθανότητα



Τρομοκρατική απειλή - Ασία



Πολύ μεγάλη πιθανότητα



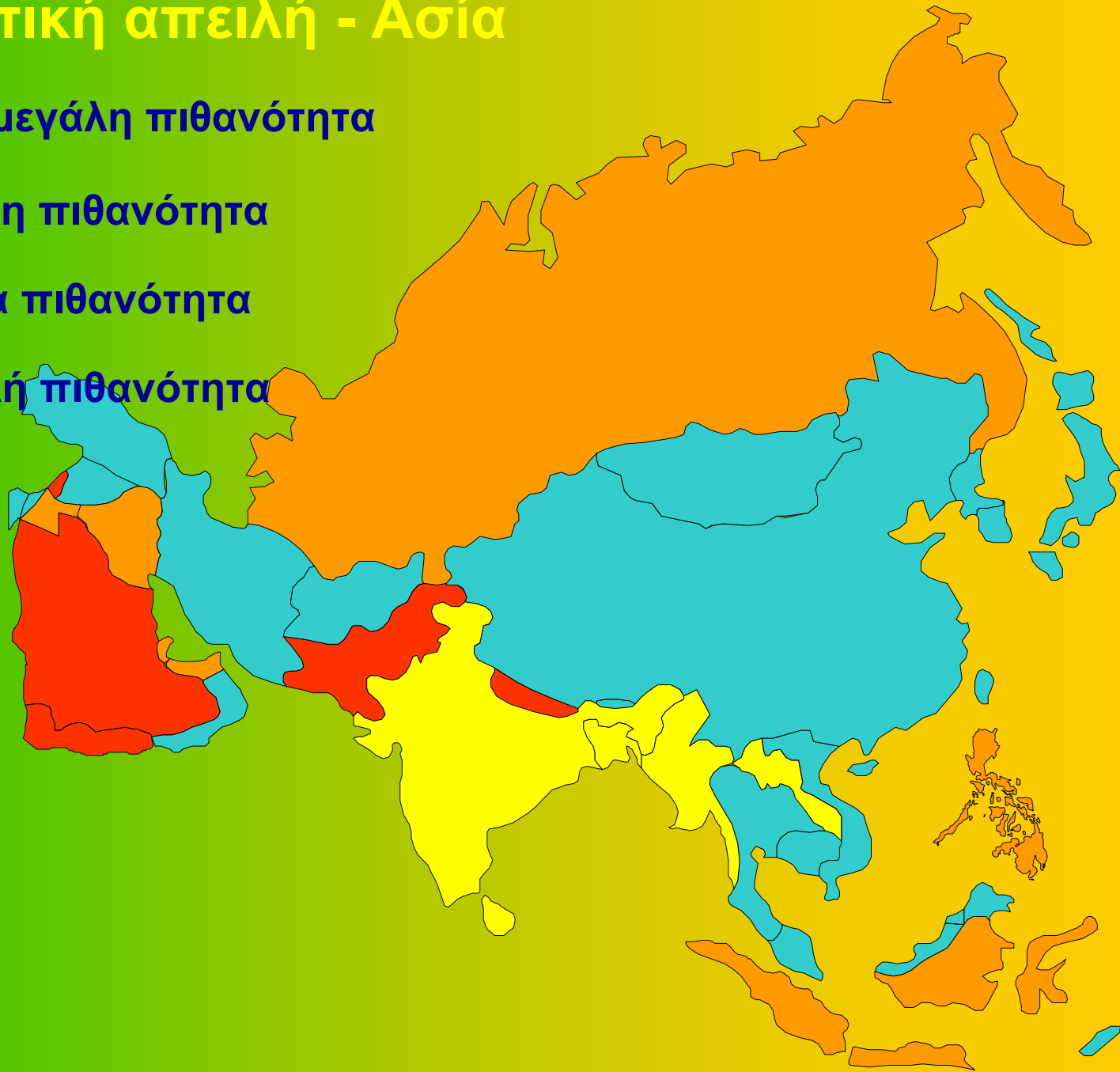
Μεγάλη πιθανότητα







Μέτρια πιθανότητα



Χαμηλή πιθανότητα



Τρομοκρατική Απειλή

-  Πολύ μεγάλη πιθανότητα
-  Μεγάλη πιθανότητα
-  Μέτρια πιθανότητα
-  Χαμηλή πιθανότητα

