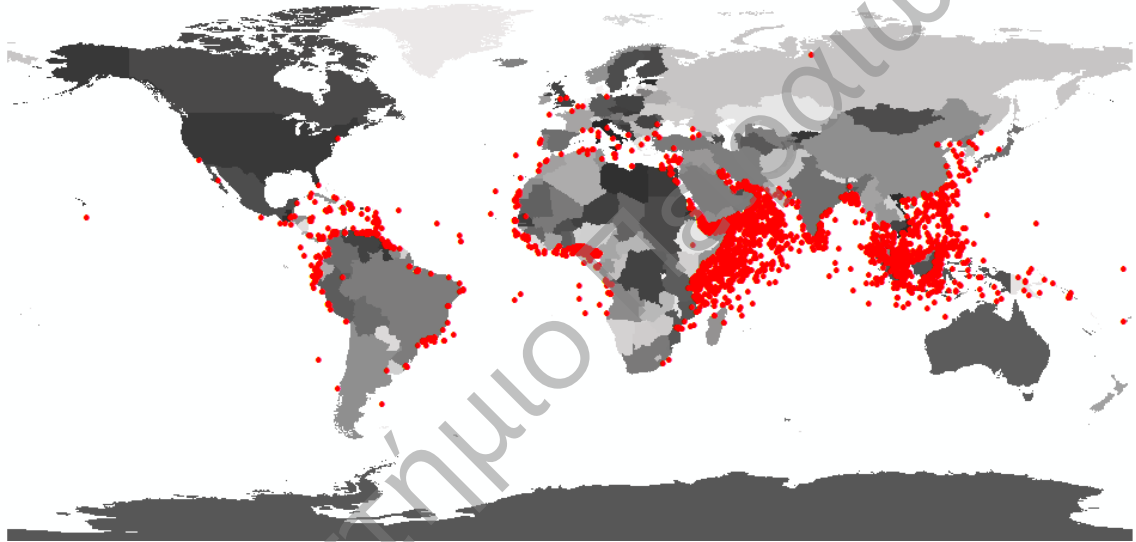




Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ISO 28000:2007, ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ISO/PAS 28007:2012 & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ISO 9001:2008 ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Η εργασία υποβάλλεται για την μερική κάλυψη των απαιτήσεων με στόχο την απόκτηση του διπλώματος

ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

από

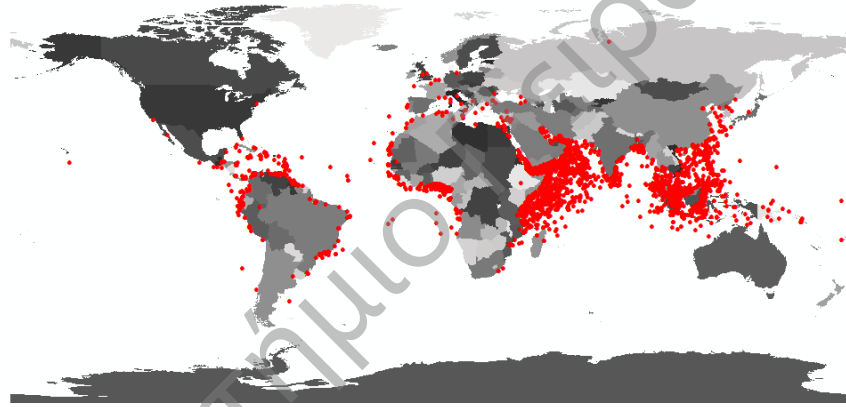
ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (ΑΜ: L1210)

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΙΑΝΝΑΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2014



The spatial distribution of the pirate attacks from 1978 to 2013

(πηγή: www.geoawesomeness.com)

Η παρούσα εργασία είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού διπλώματος 'Οργάνωση & Διοίκηση Βιομηχανικών Συστημάτων'

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η σειρά των προτύπων ISO 28000 που αφορά στην διαχείριση της ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα καλύπτει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας οργανισμός προκειμένου να καθιερώσει, εφαρμόσει, διατηρήσει και βελτιώσει ένα σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Στην παρούσα μεταπτυχιακή εργασία γίνεται αρχικά μία αναφορά στο ζήτημα της πειρατείας στον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών (κεφ. 1) και στη συνέχεια ακολουθεί μία προσέγγιση της στρατηγικής της ΕΕ για το ζήτημα της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές (κεφ. 2). Κατόπιν γίνεται μία περισσότερο στοχευμένη προσέγγιση στην ασφάλεια των σύγχρονων σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και τους σύγχρονους εμπορικούς λιμένες (κεφ. 3). Ακολουθεί μία εκτενής αναφορά στο φαινόμενο της πειρατείας στις θαλάσσιες μεταφορές, τις επιπτώσεις του φαινομένου στις εφοδιαστικές αλυσίδες καθώς και τις δράσεις στην Ελλάδα, στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και από τη διεθνή κοινότητα στο σύνολο της (κεφ.4). Έπειτα παρουσιάζονται τα διεθνή πρότυπα ISO 28000, ISO/PAS 28007 που αφορούν στην ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας και στην αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας αντίστοιχα (κεφ. 5, 6). Τέλος παρουσιάζονται οι Διαδικασίες ενός ενοποιημένου Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας και της Ποιότητας στην εφοδιαστική αλυσίδα σε εταιρεία παροχής υπηρεσιών ενόπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία, σύστημα το οποίο συμμορφώνεται με τα διεθνή πρότυπα ISO (κεφ. 7).

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον λέκτορα του Πανεπιστημίου Πειραιώς και επιβλέποντα κο Γιαννατσή Ιωάννη καθώς και όλα τα μέλη ΔΕΠ αλλά και τους λοιπούς εισηγητές του μεταπτυχιακού για την πολύτιμη συνεισφορά τους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



	σελ
1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	8
2: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	9
3: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	11
3.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ	11
3.2 Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	12
4. ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	21
4.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ	21
4.2 ΛΟΓΟΙ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	40
4.3 ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	41
4.4 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ	51
4.4.1 ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	51
4.4.2. ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ - ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ	62
4.4.3 ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	66
5. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 28000:2007	70
6. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 28007:2012	72
7. ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ISO 28000:2007, ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΝΟΠΛΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ISO 28007:2012 & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ISO 9001:2008 ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	76
7.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	76
7.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	80
Δ 01 - ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	82
Δ 02 - ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ & ΑΡΧΕΙΩΝ	90

Δ 03 – ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ	92
Δ 04 – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΑΣΤΟΧΙΕΣ, ΜΗ-ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΙΣ – ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ & ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	97
Δ 05 - ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	101
Δ 06 - ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ	108
Δ 07 - ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	113
Δ 08 - ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	119
Δ 09 - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ	121
Δ 10 - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ, ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΠΥΡΟΒΟΛΩΝ ΟΠΛΩΝ	124
Δ 11 - ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	127
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ	131
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	133

Λίστα Διαγραμμάτων

σελ

1	Οι 7 περιοχές στις οποίες καταγράφηκαν σχεδόν τα 3/4 ($\approx 72\%$) των πειρατικών επιθέσεων το 2013 επί συνόλου 264 πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως	24
2	Μηνιαία κατανομή περιστατικών πειρατείας (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	25
3	Σύνολο περιστατικών πειρατείας ανά γεωγραφική περιοχή (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	25
4	Είδος πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	33
5	Σημείες των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση 12 φορές ή περισσότερο, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	36
6	Χώρες των οποίων τα πλοία έπεσαν στα χέρια πειρατών, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	38

Λίστα Πινάκων

σελ

1	Περιοχές όπου αναφέρθηκαν πειρατικές επιθέσεις και απόπειρες πειρατικών επιθέσεων (περίοδος: 2009 - 2013)	23
2	Πειρατικές επιθέσεις και απόπειρες πειρατικών επιθέσεων ανά γεωγραφική περιοχή (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	26
3	Λιμάνια και αγκυροβόλια, όπου καταγράφηκαν 3 ή περισσότερα περιστατικά πειρατείας (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	27
4	Κατάσταση των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	28
5	Κατάσταση των πλοίων στα οποία έγινε απόπειρα πειρατικής επίθεσης (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	29
6	Είδος οπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια πειρατικών επιθέσεων (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	29
7	Σύγκριση είδους πειρατικών επιθέσεων, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	29
8	Είδος περιστατικών βιαιοπραγίας κατά του πληρώματος, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	30
9	Είδος περιστατικών βιαιοπραγίας ανά περιοχή	30
10	Είδος χρησιμοποιούμενου οπλισμού ανά γεωγραφική περιοχή, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	31
11	Είδος πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	32
12	Σημεία των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)	34

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα αφορά στην «ουσιαστική ασφάλεια» που εντοπίζει και το μεγάλο πρόβλημα της καταπολέμησης της μάστιγας της πειρατείας. Το άρθρο 100 της Σύμβασης του Montego Bay εντοπίζει αρχικά τη σημασία της καταστολής του φαινομένου της πειρατείας. Για αυτόν τον λόγο υπογραμμίζεται η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στον τομέα της λειτουργικής αντιμετώπισης της πειρατείας, είτε αυτή λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους

Σύμφωνα με τον κανονισμό αριθμ. 725/2004 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004 για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ως ασφάλεια στη θάλασσα ορίζεται: «ο συνδυασμός των προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών». Με τον όρο σκόπιμη παράνομη ενέργεια σύμφωνα με το ίδιο άρθρο εννοείται «πράξη εκ προθέσεως, η οποία ως εκ της φύσεως ή του πλαισίου της, μπορεί να βλάψει τόσο τα πλοία που χρησιμοποιούνται για το διεθνές εμπόριο ή τις εθνικές μεταφορές, τους επιβάτες ή το φορτίο τους, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες ελλιμενίζονται» (Κοροντζής, 2011).

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι οι πτυχές που προσδιορίζουν την έννοια της θαλάσσιας ασφάλειας σχετίζονται με τις παράνομες πράξεις που είναι δυνατόν να διαπραχθούν στη θάλασσα. Τέτοιες παράνομες πράξεις είναι: η πειρατεία, η ένοπλη ληστεία, το δουλεμπόριο, η παράνομη διακίνηση προσώπων στη θάλασσα, η λαθρομετανάστευση, η παράνομη εκπομπή σημάτων στην ανοικτή θάλασσα, η έλλειψη σημαίας – εθνικότητας πλοίου, το λαθρεμπόριο, η διακίνηση ναρκωτικών και ψυχοτρόπων ουσιών, η παράνομη μεταφορά – διακίνηση επικινδύνων υλικών και άλλων υλικών που δύνανται να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή όπλων μαζικής καταστροφής ή σε τρομοκρατικές ενέργειες και τέλος η χρήση του πλοίου ως όπλο (Δενιόζος, 2007, Europa, 2007).

Τόσο το ζήτημα της πειρατείας, καθώς και το ζήτημα της παράνομης διακίνησης μεταναστών

μέσω θαλάσσης παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια. Σε ό,τι αφορά τη πειρατεία, αυτή αποτελεί διεθνές έγκλημα για το οποίο αναφέρονται τα άρθρα 100 έως 107 της Σ.Δ.Θ (Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας) και για το οποίο υπάρχει οικουμενική δικαιοδοσία ως προς τη καταστολή όταν διαπράττεται στην ανοικτή θάλασσα. Σε ό,τι αφορά την καταστολή / αντιμετώπιση της παράνομης διακίνησης μεταναστών μέσω θαλάσσης, επί του ζητήματος αναφέρεται το 'Πρωτόκολλο στη Σύμβαση του Παλέρμο για την οργανωμένη διασυνοριακή εγκληματικότητα σχετικά με την παράνομη διακίνηση μεταναστών του 2000 (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην Πράσινη Βίβλο που δημοσιεύτηκε το 2006 από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με θέμα «Προς μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους Ωκεανούς και θάλασσες» επισημάνθηκε το ζήτημα των κινδύνων από παράνομες δραστηριότητες όπως το λαθρεμπόριο, η λαθρομετανάστευση, η πειρατεία και η τρομοκρατία. Οι κίνδυνοι αυτοί και αυτές οι απειλές κατά των συμφερόντων της ΕΕ απαιτούν έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες της ασφάλειας στη θάλασσα, μέσω ελέγχων από το κράτος λιμένα, αξιόπιστη και αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας των πλοίων και στενότερη επιτήρηση αυτών. Ως επακόλουθο όλων αυτών απαιτείται εναρμόνιση των αποκλίσεων μεταξύ των νομοθεσιών των κρατών μελών και την εφαρμογή διεθνών πράξεων, όπως ο Διεθνής κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS code, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Παράλληλα, η Πράσινη Βίβλος επισημαίνει ότι παρακολούθηση των ευρωπαϊκών θαλασσιών περιοχών απαιτεί σημαντικότερους πόρους, δηλαδή συστήματα επιτήρησης από αέρα, έδαφος και δορυφόρους, καθώς και συστήματα παρακολούθησης πλοίων. Η καταπολέμηση των κινδύνων και απειλών, που προαναφέρθηκαν, μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη με δράσεις βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών – μελών της ΕΕ, με κοινές ομάδες διερεύνησης καθώς και με την ενίσχυση της προστασίας των υποδομών ζωτικής σημασίας στην ΕΕ. Ειδικότερα, απαιτείται να βελτιωθούν οι πληροφορίες

πραγματικού χρόνου για τις κινήσεις των πλοίων (Λυγερός, 2012). Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να χρησιμεύσουν και για τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων, όπως λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, τρομοκρατικές δραστηριότητες. Η ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν στην προστασία / ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιτυγχάνεται μέσω του συστήματος Safe Sea Net. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006, European Commission / Maritime affairs , 2010).

Επιπρόσθετα σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο. η κατοχύρωση της ασφάλειας και της προστασίας στις ευρωπαϊκές θάλασσες απαιτεί διεθνή συνεργασία. Η ΕΕ συνεργάζεται με τις ΗΠΑ στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την ασφάλεια διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative - CSI) που ήταν επακόλουθο των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Η συνεργασία πρέπει να επεκταθεί και με άλλες χώρες που έχουν πολλές συναλλαγές μέσω θαλάσσης με την ΕΕ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006, DHS, 2013).

Σε άλλο τμήμα της Πράσινης Βίβλου αναγράφεται εξάλλου ότι η αυξανόμενη ανάγκη ταυτοποίησης, σύλληψης και απαγγελίας κατηγοριών εναντίον ατόμων που συμμετέχουν σε λαθρεμπόριο, εμπόριο ανθρώπων, παράνομη αλιεία, λαθρομετανάστευση και τρομοκρατία καταδεικνύει τον επείγοντα χαρακτήρα του συντονισμού των υπαρχόντων ήδη εθνικών μέσων και την κοινή προμήθεια νέων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006, Θεοδωρόπουλος, 2010).

Γενικότερα όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση, επιζητά την προαγωγή και εγγύηση ενός καθεστώτος ασφάλειας στο διεθνές σύστημα, μέσα από την ανάπτυξη πολυμερών συνεργασιών, που εκτείνονται προφανώς και στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Εξάλλου, η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι ένας τομέας που απαιτεί την ανάπτυξη περιφερειακών συνεργασιών και την ενδυνάμωση των δεσμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα υπόλοιπα κράτη της ευρύτερης περιοχής. Έτσι προφανώς παρουσιάζεται έντονο ενδιαφέρον της ΕΕ και των Κρατών – Μελών της, ιδιαίτερα δε εκείνων που διαθέτουν σημαντική ναυτιλία, αλλά και όλων των εμπλεκόμενων στην αλυσίδα των μεταφορών, για την ανάληψη-σχετικής δράσης (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ

Η θαλάσσια μεταφορά και ιδιαίτερα οι σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, είναι μεταξύ των τομέων μεταφοράς που έχουν αποκτήσει ιδιαίτερο ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια. Η μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων χαρακτηρίζεται από σύνθετες αλληλεπιδράσεις δεδομένου ότι η διεθνής μεταφορά υπόκειται σε πολλαπλά νομικά πλαίσια. Οι σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων είναι πλέον μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα με υψηλές οικονομικές αξίες, αλλά κυρίως ~~και~~ είναι οι περιοχές όπου διεξάγεται σε μεγάλο βαθμό το διεθνές εμπόριο.

Πλοία και φορτία σε εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τα ίδια ως όπλα ή να χρησιμοποιηθούν για να μεταφέρουν όπλα. Ένα συμβάν ασφαλείας σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά μπορεί όχι μόνο να προκαλέσει ανθρώπινες απώλειες, αλλά επίσης να δημιουργήσει ένα οικονομικό κλονισμό από τη διακοπή του εμπορίου και να οδηγήσει σε οικονομικές απώλειες για μια ολόκληρη κοινωνία. Για παράδειγμα το συμβάν με το M/V Limurg (Οκτώβριος 2002) κατέληξε σε μία βραχυπρόθεσμη κατάρρευση των ναυτιλιακών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο Aden, τριπλασιασμό των ασφαλιστρών πολεμικού κινδύνου για τα πλοία που κατέπλεαν στο Aden, σημαντικές απώλειες στην οικονομία της Υεμένης από τα έσοδα του λιμανιού (κατ' εκτίμηση 3,8 εκατομμύρια δολάρια ανά μήνα και μία αύξηση στη τιμή του αργού πετρελαίου κατά 0,48 δολάρια ανά βαρέλι) (Talley, 2008).

Με δεδομένα τα χαρακτηριστικά του συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς ωστόσο, η επαύξηση της ασφάλειας δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τον περιορισμό του κινδύνου σε απομονωμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Η εκτεταμένη χρήση συνδυασμένης μεταφοράς καταλήγει στην ένταξη των λιμανιών σε οργανωμένες εφοδιαστικές αλυσίδες. Σαν αποτέλεσμα, κάθε παραβίαση ασφαλείας σε κάθε κόμβο ή /και σύνδεσμο της μεταφοράς μπορεί να διακινδυνεύσει την ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας. Επιπρόσθετα, η συνακόλουθη περιφερειοποίηση, όσον αφορά το χώρο και τις λειτουργίες των λιμανιών, επεκτείνει την σχετιζόμενη με τα λιμάνια ενδοχώρα και απαιτεί μία κατάλληλη πολιτική ασφαλείας η οποία θα καλύπτει μία ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Η επέκταση της ενδοχώρας επίσης αυξάνει τον αριθμό των εμπλεκόμενων ενδιαφερομένων μερών. Οι

πολιτικές ασφαλείας οφείλουν να αναγνωρίζουν τις ειδικές ανάγκες των διαφορετικών συμμετεχόντων σε αυτό το σύνθετο σύστημα μεταφοράς. Τα κόστη για επίτευξη ασφαλείας στην μεταφορά αυξάνει με τον αριθμό των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Όλοι αυτοί οι παράγοντες απαιτούν μία ολιστική προσέγγιση η οποία λαμβάνει υπόψη το σύνολο του συστήματος μεταφοράς, δηλαδή δρώντες, εγκαταστάσεις, ευρύτερες οντότητες όπως τα λιμάνια και το σύνολο των εφοδιαστικών αλυσίδων (Talley, 2008).

Διεθνείς οργανισμοί έχουν προσπαθήσει να αναπτύξουν πρωτοβουλίες που απαντούν σε αυτή την απαίτηση. Οι μεγαλύτερες από αυτές είναι ο κώδικας ISPS, που εγκρίθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO (International Maritime Organization) και ο Κώδικας Εφαρμογής της Ασφάλειας στα λιμάνια, όπως συλλογικά συμφωνήθηκε από τον IMO και τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας ILO (International Labour Organization) το 2003. Άλλες μείζονες πολιτικές είναι τα νέα πρότυπα ISO που σχετίζονται με τα λιμάνια, όπως το ISO 20858, η σειρά των προτύπων το ISO 28000, τα Αναθεωρημένα Έγγραφα Ταυτότητας Ναυτικού (Revised Seafarer's Identity Documents) του ILO και της απόφασης σχετικά με την ασφάλεια και τα μέτρα διευκόλυνσης αναφορικά με την διεθνή εμπορική εφοδιαστική αλυσίδα (Resolution on security and facilitation measures concerning the international trade supply chain) του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων (World Customs Organization) του 2004. Αυτά τα μέτρα στοχεύουν πολλαπλούς στόχους ασφαλείας στα διάφορα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας (Talley, 2008).

3.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η ΕΕ αντέδρασε προς το νέο περιβάλλον ασφαλείας της μεταφοράς καθορίζοντας το δικό της νομοθετικό πλαίσιο. Αναστρέφοντας μία περίοδο αδράνειας στο ειδικό αυτό πεδίο πολιτικής η ΕΕ ανέπτυξε ένα μάλλον εκτενές περιφερειακό κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να παρέχει ασφάλεια στα περίπου 9.500 πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία, 4.300 ναυτιλιακές εταιρείες, 1250 λιμάνια και πάνω από 4.100 λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες υπάρχουν στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ (Talley, 2008).

Αρκετό καιρό πριν από την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, ένα ζήτημα που απασχόλησε την ΕΕ ήταν το πρόβλημα της ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών και η ύπαρξη προληπτικών μέτρων για την προστασία, όχι μόνο των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά

επίσης και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών. Έτσι στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη εξετάσει το θέμα της ασφάλειας των επιβαινόντων σε πλοία. Παράλληλα η ΕΕ είχε αναπτύξει διαχρονική συνεργασία με τις ΗΠΑ, Κίνα και Ιαπωνία για το ζήτημα της ασφάλειας, ενώ αρκετά κράτη – μέλη της ΕΕ είχαν ήδη λάβει διάφορα μέτρα ώστε να προστατεύσουν τους πολίτες τους και τα μέσα μεταφοράς τους. Ωστόσο όμως, υπήρξε καταλυτική η επίδραση των γεγονότων που συνέβησαν στις ΗΠΑ την 11η Σεπτεμβρίου 2001, με αποτέλεσμα την δημιουργία μιας συνολικής Κοινοτικής πολιτικής και στον τομέα αυτό (CBP.gov, 2008). Γενικότερα, η ΕΕ με βάση τη συνθήκη του Schengen, αντέδρασε προτείνοντας, σχετικά άμεσα μηχανισμούς εργασίας και συνεργασίας στα πλαίσια της ΕΕ, ώστε να επιτραπεί σε όσους ασκούν ελέγχους στα εξωτερικά σύνορα, να συντονίζουν τις ενέργειές τους μέσω μίας σφαιρικής πολυδιάστατης στρατηγικής, επικεντρωμένη στα πρόσωπα. Εκτιμήθηκε όμως, ότι ήταν απαραίτητο να εξασφαλισθεί η ασφάλεια ολόκληρης της αλυσίδας μεταφορών, από τον προμηθευτή έως τον καταναλωτή. Κατά συνέπεια έπρεπε να εξετασθεί και η αμιγώς θαλάσσια διάσταση της αλυσίδας μεταφοράς πάσης φύσεως εμπορευμάτων και προσώπων (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Η αντίληψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν, ότι η ΕΕ έχει ανάγκη από την εξεύρεση καθολικών λύσεων για τα ζητήματα ασφάλειας μέσα σε ένα παγκόσμιο οικονομικό πλαίσιο. Με αυτό το σκεπτικό, η Επιτροπή ενθάρρυνε διεθνείς πρωτοβουλίες στα πλαίσια του ΙΜΟ, όσο και σε άλλους οργανισμούς (ΙΛΟ, ΠΟΤ), επιλέγοντας μάλιστα την προώθηση μιας πολυτομεακής προσέγγισης (μεταφορές, τελωνεία, μετανάστευση, εμπόριο, διεθνής πολιτική κ.λ.π.). Μάλιστα, στις σχετικές συζητήσεις που διεξάχθηκαν ανάμεσα στον ΙΜΟ και τα Κράτη – Μέλη, προκειμένου αυτά να υποβάλλουν προτάσεις συνοδευόμενες από κείμενα, για τη διαμόρφωση ρεαλιστικών, αποτελεσματικών και εφαρμόσιμων διατάξεων για την ασφάλεια στη θάλασσα, η Επιτροπή έπαιξε σημαντικό ρόλο προκειμένου να επιτευχθεί συντονισμός των θέσεων των Κρατών – Μελών. Όμως λόγω των ενδεχόμενων αρνητικών συνεπειών για το διεθνές εμπόριο, αλλά και της πιθανής ανεπάρκειας των επιμέρους λύσεων να εξασφαλίσουν τους στόχους, παρουσιάστηκε από την πρώτη στιγμή έντονη αντίθεση από αρκετούς φορείς για να μην ληφθούν μονομερή μέτρα. Εξάλλου δεν ήταν επιθυμία της ΕΕ το θέμα της ασφάλειας στη θάλασσα να καταστεί στοιχείο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, πολύ περισσότερο εντός της ίδιας της Ένωσης (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και

Πάλλης, 2006).

Τελικά, στην Ευρώπη υποστηρίχθηκε έντονα η ανάγκη να καθιερωθούν τόσο κοινά πρότυπα ασφάλειας, όσο και κοινά κριτήρια για τους τελωνειακούς ελέγχους. Παράλληλα η άποψη που εκφραζόταν, κυρίως από τις ΗΠΑ, ότι ο κίνδυνος περιορίζεται αποτελεσματικά όταν το πρόβλημα αντιμετωπίζεται κατά κύριο λόγο στα μεγάλα λιμάνια και μόνον όσον αφορά στη μεταφορά αγαθών με εμπορευματοκιβώτια, αμφισβητήθηκε έντονα τόσο από τους κοινωνικούς εταίρους όσο και από την Επιτροπή (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006)

Έχοντας όμως δεδομένες τις πρωτοβουλίες των ΗΠΑ και τις μεμονωμένες απαντήσεις των Κρατών – Μελών στα αιτήματα των ΗΠΑ, το Μάρτιο του 2003 το Συμβούλιο, έδωσε εντολή στην Επιτροπή να διαπραγματευτεί, προκειμένου να συνεργασθεί με τις αμερικανικές τελωνειακές αρχές 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 επιτρέπει τελικά τον από κοινού έλεγχο της υλοποίησης των μέτρων που σχεδιάζονται με κοινή συναίνεση και βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας και της εξάλειψης των διακρίσεων που ισχύουν για όλες τις συναλλαγές ανάμεσα στην ΕΕ και στις ΗΠΑ. Ταυτόχρονα τόσο το Συμβούλιο, όσο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκαναν δεκτή την πρόταση της Επιτροπής για να υιοθετήσουν τον Κανονισμό 725/2004, που περιλαμβάνει «αυστηρά» μέτρα προς την κατεύθυνση της άμεσης και εναρμονισμένης εφαρμογής του Κώδικα ISPS. Ειδικότερα, προκειμένου να επιτύχει την καλύτερη εφαρμογή του κώδικα, αρχικά χαρακτηρίστηκαν ως «δεσμευτικές» οι «προαιρετικές» διατάξεις του δευτέρου μέρους του Κώδικα και ακολούθως καθορίστηκε η 1η Ιουλίου 2004 ως η τελική ημερομηνία για την εφαρμογή του.

Επιπλέον επεκτάθηκε η εφαρμογή του κώδικα, από την 1η Ιουλίου 2005, στο σύνολο των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και απομακρύνονται περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια από την ακτή, καθώς και από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που τα εξυπηρετούν, και έτσι δεν περιορίστηκε η εφαρμογή του μόνο στα πλοία που πραγματοποιούν διεθνείς πλόες, όπως προβλεπόταν αρχικά από τον Κώδικα. Σκοπός της τελευταίας πρόβλεψης ήταν η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων που αποτελεί

ένα αναγνωρισμένο και αναγκαίο στόχο. Επίσης με τον Κανονισμό 725/2004 ιδρύθηκε Επιτροπή MARSEC (Regulatory Committee for Maritime Security), η οποία είναι μια ρυθμιστική Επιτροπή που επιβλέπει την ανάπτυξη των απαραίτητων εργαλείων εφαρμογής του τεχνικού παραρτήματος του Κανονισμού. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προεδρεύει της Επιτροπής MARSEC, η οποία αποτελείται από τους εμπειρογνώμονες από όλα τα Κράτη-Μέλη (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης, 2006).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε λεπτομερή Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ το 2010. Αυτός ο απολογισμός είχε μία ευρεία αναφορά για την ασφάλεια των επιβατών σε κρουαζιερόπλοια και οχηματαγωγά καθώς επίσης και για την μεταφορά πυρηνικών αγαθών. Εκείνες οι ανησυχίες οι οποίες είχαν οδηγήσει σε αυτές τις γενικές παρατηρήσεις, τροφοδοτήθηκαν από το συνδυασμό της αυξανόμενης παγκόσμιας ευαισθητοποίησης, που αφορά στην ασφάλεια, και μίας εκτιμώμενης ανάγκης να είναι σε συμφωνία με σχετικές πρωτοβουλίες εγκεκριμένες από διεθνείς φορείς ή ανεπτυγμένες από ένα εκ των γεωπολιτικών συμμάχων της περιοχής και εμπορικό εταίρο, τις ΗΠΑ. Οι τελευταίες ενήργησαν ως ο κινητήριος μοχλός για την ανάπτυξη σχετικών πρωτοβουλιών, στις οποίες βασίστηκαν κυρίως οι πρώτες εκπονηθείσες νομοθετικές προτάσεις ασφαλείας της ΕΕ, όπως παρατήρησαν και διάφοροι ερευνητές (Talley, 2008).

Ο κανονισμός 725/2004 που τέθηκε σε ισχύ από το 2004 σκοπεύει στην επαύξηση της ασφάλειας των πλοίων και εγκαταστάσεων λιμανιών, μέσω της επιβολής της ισχυρότερης σχετικής απόφασης του IMO, η οποία είναι ο κώδικας ISPS. Μετασχηματίζοντας τον τελευταίο σε νομοθεσία της ΕΕ, ο κανονισμός απαιτεί ότι τα σχέδια ασφάλειας του πλοίου (Ship Security Plans - SSPs) και τα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plans – PFSPs) ορίζουν επακριβώς ένα σύνολο μέτρων ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται από το πλοίο και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού αντίστοιχα. Τα λιμάνια πρέπει να προσδιορίσουν απαγορευμένες περιοχές και να τις εποπτεύουν, προκειμένου να αποτρέψουν μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτές. Επίσης πρέπει να εφαρμόσουν μέτρα για να αποτρέψουν όπλα, επικίνδυνες ουσίες και συσκευές να φορτωθούν πάνω στα πλοία ή να εισαχθούν στις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Κάθε ένα από τα 28 κράτη – μέλη της ΕΕ είναι υπεύθυνο για την επιβολή αυτής της πολιτικής εντός της εθνικής του περιοχής και ιδιαίτερα είναι εθνική υποχρέωση το κράτος να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τα

μεταφορικά μέσα και τις υποδομές που είναι σημαντικό να προστατέψει, καθώς και να αναπτύξει πρακτικές που ελαχιστοποιούν τους κινδύνους από παράνομες πράξεις. Ο πρωταρχικός στόχος αυτής της διαδικασίας είναι να αποφευχθούν οποιεσδήποτε ανθρώπινες απώλειες. Η δευτερεύουσα ανησυχία είναι να καθοριστεί πως η εγκατάσταση και οι υποδομές του λιμανιού, μπορούν γρήγορα να επαναλειτουργήσουν μετά την απειλή ή την εκδήλωση ενός συμβάντος ασφαλείας. Επιπρόσθετα τα κράτη – μέλη πρέπει να καθορίσουν μέτρα ασφαλείας για τα πλοία και τα λιμάνια τα οποία δεν καλύπτονται από τον ειδικό αυτό κανονισμό (Talley, 2008).

Μέσω αυτού του κανονισμού η ΕΕ εισήγαγε αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας από εκείνα της αντίστοιχης απόφασης του IMO. Ενώ ο κώδικας ISPS καλύπτει πλοία που εμπλέκονται σε διεθνή ταξίδια και εκείνα τα λιμάνια που παρέχουν φιλοξενία σε αυτά τα πλοία, ο κανονισμός της ΕΕ περιέχει προβλέψεις που επεκτείνουν αυτά τα μέτρα προς τα πλοία που πραγματοποιούν εθνικά ταξίδια εντός της ΕΕ, καθώς επίσης και τις εγκαταστάσεις των λιμανιών που εξυπηρετούν αυτά τα πλοία. Η εφαρμογή αυτού του κανονισμού προχωρά πέραν του διεθνούς εμπορίου εκτός ΕΕ, για να καλύψει επιπλέον το εμπόριο και τις μεταφορές εντός της ΕΕ (μεταξύ κρατών – μελών). Επιπρόσθετα έχει επεκταθεί η πολιτική αυτή με την εφαρμογή αυτού του κανονισμού σε εκείνα τα λιμάνια τα οποία μόνο περιστασιακά μπορεί να εξυπηρετούν διεθνείς μεταφορές. Αυτή η διευρυμένη εφαρμογή έχει θεωρηθεί ως αναγκαία προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι σε λιμάνια που εξυπηρετούν πλοία που διεξάγουν εγχώρια ταξίδια (Talley, 2008).

Μετά την υιοθέτηση μιας πολιτικής που ασχολείται μόνο με την περιοχή του λιμανιού όπου λαμβάνει χώρα μία συνεργασία μεταξύ του λιμένος και των θαλάσσιων μεταφορέων, η ΕΕ κινήθηκε προς ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο ασφαλείας για την ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία. Αυτό έγινε με την έγκριση της Οδηγίας 65/2005 (Directive 65/2005) η οποία τέθηκε σε ισχύ από τον Ιούνιο του 2007 και η οποία ισχύει σε κάθε λιμάνι στο οποίο ο Κανονισμός 725/2004 ισχύει και θεσπίζει πρακτικές ασφαλείας στην περιοχή του λιμανιού η οποία δεν καλύπτεται από τον κανονισμό 725/2004. Αυτή η περιοχή του λιμανιού όπου δεν υπάρχει δραστηριότητα μεταξύ λιμανιού – πλοίου, προσδιορίζεται από τα κράτη – μέλη. Η Οδηγία προσδιορίζει τρία επίπεδα ασφαλείας: το κανονικό (normal), το επαυξημένο (heightened) και το εξαιρετικά υψηλό (exceptional), αντίστοιχα. Αυτά τα επίπεδα

αντανακλούν διαφορές στο βαθμό του κινδύνου των διαφορετικών υπο-περιοχών στο λιμάνι και απαιτούν διαφορετικά μέτρα από τους βασικούς δρώντες. Τέτοια μέτρα είναι η δημιουργία ενός σχεδίου ασφαλείας του λιμανιού το οποίο εμπεριέχει τις αναγκαίες διαδικασίες και δράσεις που πρέπει να αναληφθούν σε ένα γεγονός συμβάντος ασφαλείας καθώς και τον ορισμό ενός αξιωματικού ασφαλείας του λιμανιού. Η εφαρμογή αυτής της οδηγίας είναι υπό την ευθύνη της αρχής του λιμανιού αλλά η εποπτεία της συμμόρφωσης (για όλα τα λιμάνια στην επικράτεια ενός κράτους – μέλους της ΕΕ) αποτελεί ευθύνη της αρχής ασφαλείας λιμένων σε εθνικό επίπεδο. Ο Αξιωματικός Ασφαλείας του λιμανιού δρα ως πρόσωπο επαφής μεταξύ της αρχής του λιμανιού και της αρχής ασφαλείας του λιμανιού. Η συνολική διαδικασία περιοδικά αναθεωρείται, ενώ τα κράτη – μέλη εξασφαλίζουν την ύπαρξη ενός κεντρικού τομέα ασφάλειας του λιμανιού, ο οποίος αποτελεί και το σημείο επαφής μεταξύ αυτών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Talley, 2008).

Η εφαρμογή αυτής της Οδηγίας παρουσιάζει ορισμένες δυσκολίες όπως την απαιτούμενη επιπρόσθετη εργασία και συνεπώς το επιπρόσθετο κόστος για τις αρχές του λιμανιού. Αυτές οι δυσκολίες παρατηρούνται κυρίως στην περίπτωση των λιμανιών τα οποία δεν έχουν σαφή φυσικά σύνορα (Νταλούκας και Ζαχόπουλος, 2010). Η εφαρμογή αυτής της οδηγίας φαίνεται ότι επιφέρει επιπρόσθετη εργασία, ιδιαίτερα για εκείνα τα λιμάνια τα οποία χαρακτηρίζονται από εντατικοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τους και μία λειτουργική περιφερειοποίηση, η οποία επεκτείνεται πολύ πέραν των εθνικών συνόρων (ένα φαινόμενο που εκτεταμένα παρατηρείται στη Βόρεια Ευρώπη). Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση εκείνων των λιμανιών τα οποία επεκτείνονται πέραν μίας ευρείας περιοχής και το σχετικό ναυτιλιακό cluster συνδέεται με ένα μίγμα ευρύτερων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το λιμάνι. Λόγω αυτών των προβλημάτων, οι ευρωπαϊκές λιμενικές αρχές υποστηρίζουν ότι αυτή η πολιτική πρωτοβουλία συνεπάγεται μία υπερφόρτωση σε αξιολογήσεις ενώ τα επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας ίσως να φαίνονται πλεονασμός (Talley, 2008).

Ένα πρώτο βήμα της ΕΕ να ελαχιστοποιήσει τους κινδύνους ασφαλείας σε όλη την μεταφορική αλυσίδα ήταν η έγκριση ενός αναθεωρημένου Κώδικα Κοινοτικών Τελωνείων (Community Customs Code). Ο σχετικός κανονισμός 648/2005 θέσπισε ένα κοινό σύστημα ασφάλειας για τα τελωνεία της ΕΕ, βασισμένο στην εκ των προτέρων ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τα προϊόντα που εξέρχονται από την ΕΕ. Η πλέον σημαντική

πρόβλεψη αυτού του μέτρου είναι η εισαγωγή του καθεστώτος του Εξουσιοδοτημένου Οικονομικού Διαχειριστή (Authorised Economic Operator – AEO), που είναι το κύριο στοιχείο της στρατηγικής της ΕΕ. Κάθε διαχειριστής μεταφορικών υπηρεσιών μπορεί να κατέχει το καθεστώς του AEO όταν εκπληρώνει τέσσερα αλληλοσχετιζόμενα κριτήρια: ένα κατάλληλο μητρώο συμμόρφωσης με τις τελωνειακές απαιτήσεις, ένα ικανοποιητικό σύστημα διαχείρισης εμπορικών μητρώων, αποδεδειγμένη οικονομική φερεγγυότητα (όπου απαιτείται) και, όπου είναι εφαρμοστέα, κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας (safety) και προστασίας (security) (Talley, 2008).

Το κίνητρο για την απόκτηση αυτού του καθεστώτος από τον διαχειριστή, είναι το όφελος που προκύπτει επειδή υφίσταται λιγότερους τελωνειακούς ελέγχους. Αυτή η ιδέα έχει καταστεί επιχειρησιακή από το ξεκίνημα του 2008 και έχει προκαλέσει αξιόλογο ενδιαφέρον. Αν και το καθεστώς του AEO είναι εθελοντική δραστηριότητα, ταυτόχρονα, απαιτεί ένα σημαντικό ποσό επενδύσεων και γι' αυτό το λόγο πολλοί διαχειριστές (operators), ως επί το πλείστον μικροί, συνεχίζουν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους χωρίς να συμμορφώνονται με τα προαπαιτούμενα μέτρα του AEO (Talley, 2008).

Το 2004 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προετοιμάσει μία συνολική πολιτική για την προστασία των υποδομών ζωτικής σημασίας. Σε απάντηση, η Επιτροπή διατύπωσε την ιδέα ενός Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Προστασία των Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (European Program for Critical Infrastructure Protection – EPCIP) και ενός Δικτύου Πληροφοριών Προειδοποίησης Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (Critical Infrastructure Warning Information Network – CIWIN). Δύο χρόνια αργότερα, η Επιτροπή εισηγήθηκε μια Οδηγία (Directive) η οποία παρέχει τα κύρια θεμέλια για ένα EPCIP και μια ανακοίνωση η οποία περιέχει μη δεσμευτικά μέτρα που αποσκοπούν στην διευκόλυνση της εφαρμογής της. Το πεδίο αρμοδιότητας είναι να προστατέψει εκείνες τις ευρωπαϊκές υποδομές (π.χ. φυσικούς πόρους, υπηρεσίες, εγκαταστάσεις τεχνολογίας πληροφοριών, δίκτυα και περιουσιακά στοιχεία υποδομής ή τμήματα αυτών) οι οποίες εάν αποδιοργανωθούν ή καταστραφούν θα έχουν σοβαρό αντίκτυπο σε κοινωνικά κρίσιμες λειτουργίες (συμπεριλαμβάνοντας την εφοδιαστική αλυσίδα, την παροχή υπηρεσιών υγείας, την διασφάλιση της τάξης, την οικονομική ή κοινωνική ευημερία) δύο ή περισσότερων κρατών – μελών, ή ενός κράτους – μέλους, εάν οι υποδομές ζωτικής σημασίας βρίσκονται σε

ένα άλλο κράτος – μέλος. Τέτοιες υποδομές αναγνωρίζονται σε 11 διαφορετικούς τομείς, με ένα εκ των οποίων να είναι ο τομέας των μεταφορών. Εκείνοι οι οποίοι εμπλέκονται στην λειτουργία αυτών των υποδομών αναμένεται να αναπτύξουν ένα σχέδιο ασφαλείας (security plan), περιγράφοντας τα μέτρα ασφαλείας τα οποία έχουν ληφθεί και ένα σχετικό σχέδιο δράσης (Talley, 2008).

Αυτό ήταν μία κρίσιμη καμπή που αφορά τις λιμενικές υποδομές και το ευρύτερο καθεστώς μέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ΕΕ (γενικά ή μόνο ενός τομέα), καθώς οι λιμενικές υποδομές ήταν ολοκληρωτικά αποκλεισμένες από το πρόγραμμα. Η λογική αυτής της εξαίρεσης είναι ότι στην περίπτωση των ευρωπαϊκών λιμανιών, σχετικά ζητήματα καλύπτονται από την Οδηγία 65/2005 η οποία εστιάζει ρητά στην ασφάλεια ενός λιμένος (port security). Η ανομοιότητα των δομικών και επιχειρησιακών συνθηκών σε διαφορετικά κράτη – μέλη ήταν το κύριο ζήτημα γι' αυτήν την απόφαση. Ο λόγος είναι ότι ένα κοινό πλαίσιο μπορεί να είναι αποτελεσματικό μόνο εάν υπάρχει μία ενιαία προσέγγιση του καθορισμού των υποδομών ζωτικής σημασίας. Αυτή η απόφαση ελήφθη υπό το βάρος σκληρής αντίδρασης από τις αρχές των ευρωπαϊκών λιμανιών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων οι οποίοι έδωσαν έμφαση στο ενδεχόμενο μη αναγκαίας οικονομικής επιβάρυνσης και τη δημιουργία μίας υπερβολικά ρυθμισμένης αγοράς (Talley, 2008).

Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι η υιοθέτηση αυτής της εισήγησης θα καταλήξει στη θέσπιση μίας εθνικής αρχής προστασίας υποδομών ζωτικής σημασίας, η οποία θα ελέγχει την εφαρμογή του σχεδίου δράσης σε κάθε κράτος – μέλος, την κινητοποίηση των ομάδων ειδικών σε επίπεδο ΕΕ, σε μία διαδικασία διάχυσης πληροφοριών και τελικά σε μία ευρύτερη συζήτηση για την αναγνώριση και ανάλυση των αλληλεξαρτήσεων των διαφόρων ευρωπαϊκών μεταφορικών (και άλλων) υποδομών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι παρελθούσες αποφάσεις για να εξαιρεθούν τα λιμάνια από τα μέτρα που σχετίζονται με τη μεταφορά ανατράπηκαν λόγω της «συμπληρωματικότητας» των μέσων μεταφοράς, αυτή η κατάσταση δεν μπορεί να φαίνεται ως αμετάκλητη (Talley, 2008).

Μαζί με τις πρωτοβουλίες οι οποίες ρητά καταπιάνονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, η ΕΕ στράφηκε προς μέτρα για παροχή ασφαλείας στα χερσαία τμήματα των μεταφορικών αλυσίδων. Η Επιτροπή έχει εισηγηθεί ένα κανονισμό για επαύξηση της ασφαλείας της

εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της εισαγωγής ενός ασφαλούς καθεστώτος λειτουργίας. Το προτεινόμενο σχέδιο δεν είναι ένα καινούργιο σχέδιο: οι κρίκοι της εφοδιαστικής αλυσίδας που εκπληρώνουν ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας θα ανταμείβονται με ένα καθεστώς ποιότητας και έτσι θα υφίστανται λιγότερους ελέγχους ασφαλείας εντός των κρατών – μελών της ΕΕ. Αυτή ήταν η πρώτη απόπειρα της ΕΕ για παροχή ασφάλειας στο χερσαίο τμήμα των μεταφορικών αλυσίδων μέσω ενός κανονισμού αποκλειστικά αφιερωμένου σε αυτό τον κλάδο. Καθώς μερικές περιοχές των λιμένων εμπλέκονται σε εφοδιαστικές αλυσίδες και αρκετοί εμπλεκόμενοι αλληλοεπιδρούν εντός αυτών των περιοχών, η έγκριση αυτού του κανονισμού θα επηρεάσει αναμφίβολα και τα λιμάνια, ιδιαίτερα καθώς θα υπονοηθεί ότι κάθε ένας ατομικός επιχειρηματικός παράγοντας στην ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών, συμπεριλαμβάνοντας τους αποστολείς των φορτίων, τις εταιρείες μεταφορών, τους πράκτορες μεταφορών και τις λειτουργίες προστιθέμενης αξίας (π.χ. αποθήκες εμπορευμάτων, τερματικούς σταθμούς της ενδοχώρας κ.λ.π) θα έχουν να εκπληρώσουν συγκεκριμένες απαιτήσεις διαχείρισης της ασφαλείας. Αυτές οι απαιτήσεις θα περιλαμβάνουν: φυσική ασφάλεια, ελέγχους πρόσβασης, διαδικαστική ασφάλεια, ασφάλεια προσωπικού, διαδικασίες πιστοποίησης, ασφάλεια πληροφοριών και επίγνωση της ανάγκης εκπαίδευσης (Talley, 2008).

Η ουσία του προτεινόμενου κανονισμού προκάλεσε αντιδράσεις από διάφορους ενδιαφερόμενους φορείς. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (European Sea Ports Organization – ESPO), η ενδιαφερόμενη ομάδα που αντιπροσωπεύει όλες τις αρχές των ευρωπαϊκών λιμανιών, καλωσόρισε την διεύρυνση του πλαισίου των μέτρων ασφαλείας της ΕΕ σε όλες τις μορφές της μεταφοράς αλλά διαφώνησε για την ελάττωση των ελέγχων ασφαλείας μαζί με τη μη αποσαφήνιση του πώς εφαρμόζεται η υφιστάμενη νομοθεσία ασφαλείας. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) τόνισε την σπουδαιότητα ενός κατάλληλου προτύπου ελαχίστης ασφάλειας που να μπορεί να εφαρμοσθεί σε όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές εντός της εφοδιαστικής αλυσίδας, αντί για ένα εθελοντικό σχέδιο το οποίο δεν αναγκάζει τα πιο αδύναμα μέρη της αλυσίδας να συμμετέχουν. Επιπρόσθετα, οι λιμενικές αρχές και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς συνηγόρησαν ότι με την επέκταση των σχετικών προτύπων η εφαρμογή του καθεστώτος ασφαλείας AEO, τόσο για το διεθνές όσο και για το εντός της ΕΕ εμπόριο, μπορούσε και θα έπρεπε να προσφέρει επαρκείς δυνατότητες για εφαρμογή σε όλα τα τμήματα των αναπτυγμένων εφοδιαστικών αλυσίδων,

στην εσωτερική ευρωπαϊκή αγορά. (Talley, 2008).

Με τον ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών να τονίζει το σημαντικό κόστος υλοποίησης, το ενδεχόμενο περαιτέρω αρνητικών επιπτώσεων πάνω στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και τον κίνδυνο δημιουργίας μίας υπερβολικά ρυθμισμένης αγοράς, η οποία θα προκαλούσε σοβαρή ζημιά στις μικρές επιχειρήσεις ενώ θα έφερνε μόνο μικρά οφέλη ασφαλείας, η ΕΕ αποφάσισε να επανεκτιμήσει την ανάγκη για περαιτέρω δράση, βασισμένη στην εμπειρία της εφαρμογής της ιδέας του ΑΕΟ. Επιπλέον η ΕΕ έπρεπε να αξιολογήσει εάν αυτή η ιδέα παρέχει επαρκή εργαλεία για να αυξήσει την προστασία, ενάντια σε παράνομες πράξεις, των εφοδιαστικών αλυσίδων εντός της ΕΕ (Talley, 2008).

4. ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

4.1 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ

Σύμφωνα με έκθεση (Piracy and armed robbery against ships) του Διεθνούς γραφείου ναυτιλίας (ICC - International Chamber of Commerce) για την περίοδο 01/01/2013 – 31/12/2013 καταγράφηκαν 264 πειρατικές επιθέσεις, τιμή η οποία είναι και η χαμηλότερη για το σύνολο της τελευταίας πενταετίας (Πίνακας 1). Οι επτά περιοχές όπου καταγράφηκαν περίπου τα 3/4 των επιθέσεων αυτών είναι: η Ινδονησία-106, η Νιγηρία-31, η Ινδία-14, το Μπαγκλαντές-12, η Μαλαισία-9, η Σιγκαπούρη-9, το Βιετνάμ-9 (Διάγραμμα 1). Τα περισσότερα από τα 264 περιστατικά για το 2013 σημειώθηκαν τους μήνες Φεβρουάριο-29, Ιούλιο-27, Οκτώβριο-27, Απρίλιο-26, Μάιο-26 (Διάγραμμα 2). Στο Διάγραμμα 3 φαίνεται ότι κάτι λιγότερο από τις μισές πειρατικές επιθέσεις (128) σημειώθηκαν στη ΝΑ Ασία (Διάγραμμα 3), από τις οποίες 97 αφορούσαν σε περιστατικά επιβίβασης στην περιοχή της Ινδονησίας (Πίνακας 2), ενώ τα περισσότερα περιστατικά συνέβησαν στις περιοχές: Belawan Ινδονησίας-18, Nirah Ινδονησίας-14 και Dumai Ινδονησίας-12 (Πίνακας 3). Η πλειοψηφία των πλοίων (139) τα οποία δέχτηκαν πειρατική επίθεση ήταν αγκυροβολημένα (Πίνακας 4), ενώ η πλειοψηφία των περιστατικών όπου έγινε απόπειρα πειρατικής επίθεσης (29) βρισκόνταν εν πλω (Πίνακας 5).

Στις παραπάνω πειρατικές επιθέσεις, Ο οπλισμός που χρησιμοποιήθηκε αφορούσε σε

πυροβόλα όπλα, μαχαίρια και άλλα μέσα επίθεσης (Πίνακας 6) και η πλειονότητα των περιστατικών (202) αφορούσε σε επιβίβαση των πειρατών στο σκάφος- (Πίνακας 7). Τα περιστατικά βιαιοπραγίας, για το σύνολο των 264 επιθέσεων το 2013, ήταν 373 εκ των οποίων τα 304 κατέληξαν σε ομηρία (Πίνακας 8). Οι περισσότερες ομηρείες σημειώθηκαν στις περιοχές της Μαλαισίας-59, της Νιγηρίας-43, της θάλασσας της Ν.Κίνας-35 και της Ινδονησίας-34 (Πίνακας 9). Το είδος του χρησιμοποιούμενου οπλισμού ανά γεωγραφική περιοχή για το 2013, κατά τη διάρκεια των πειρατικών επιθέσεων φαίνεται στον Πίνακα 10.

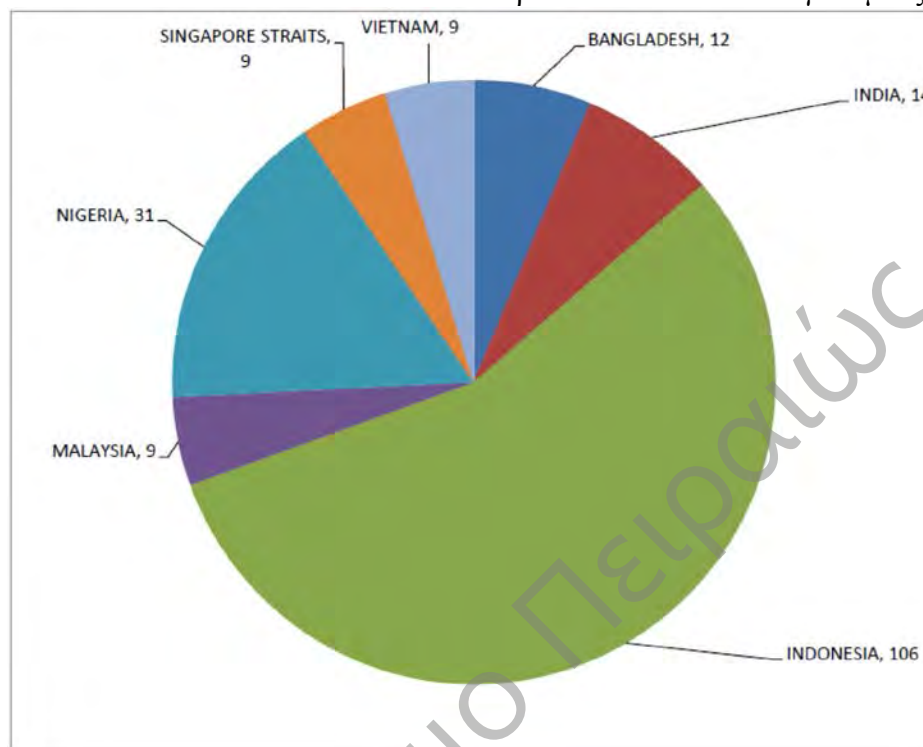
Από τις 264 επιθέσεις πειρατών το 2013, τα 82 συνέβησαν σε δεξαμενόπλοια με χημικά ή άλλα προϊόντα, 53 σε πλοία χύδην φορτίου, 39 σε δεξαμενόπλοια με αργό πετρέλαιο και 30 σε φορτηγά πλοία (Πίνακας 11 και Διάγραμμα 4). Η σημαία των πλοίων με τις περισσότερες επιθέσεις ήταν: Λιβερίας-43, Σιγκαπούρης-32, Παναμά-32, νησιών Μάρσαλ-31 και Χόνγκ Κόνγκ-20 (Πίνακας 12 και Διάγραμμα 5). Η χώρα συμφερόντων των πλοίων με τις περισσότερες επιθέσεις ήταν: Σιγκαπούρη-79, Γερμανία-34, Ελλάδα-20, Χόνγκ Κόνγκ-16 και Ηνωμένο Βασίλειο-13 (Πίνακας 13), (Διάγραμμα 6). Τέλος στην εικόνα 1 φαίνεται η κατανομή των περιστατικών πειρατείας για το 2013 πάνω στον παγκόσμιο χάρτη.

Πίνακας 1: Περιοχές όπου αναφέρθηκαν πειρατικές επιθέσεις και απόπειρες πειρατικών επιθέσεων (περίοδος: 2009 – 2013)

Περιοχή	2009	2010	2011	2012	2013
S.E ASIA					
Indonesia	15	40	46	81	106
Malacca Straits	2	2	1	2	1
Malaysia	16	18	16	12	9
Myanmar (Burma)	1		1		
Philippines	1	5	5	3	3
Singapore Straits	9	3	11	6	9
Thailand	2	2			
FAR EAST					
China	1	1	2	1	
South China Sea	13	31	13	2	4
Vietnam	9	12	8	4	9
INDIAN SUB					
Bangladesh	18	23	10	11	12
CONTINENT					
India	12	5	6	8	14
SOUTH AMERICA					
Brazil	5	9	3	1	1
Colombia	5	3	4	5	7
Costa Rica	3	1	3	1	
Dominican Republic				1	1
Ecuador	2	3	6	4	3
Guyana		2	1		2
Haiti	4	5	2	2	
Peru	13	10	2	3	4
Venezuela	5	7	4		
AFRICA					
Algeria				1	
Angola			1		
Benin	1		20	2	
Cameroon	3	5		1	
Dem. Republic of Congo	2	3	4	2	
Egypt		2	3	7	7
Gabon					2
Ghana	3		2	2	1
Guinea	5	6	5	3	1
Guinea Bissau	1				
Gulf of Aden	117	53	37	13	6
Ivory Coast	2	4	1	5	4
Kenya	1		1	1	1
Liberia		1			
Mauritania					1
Morocco					1
Mozambique				2	2
Nigeria	29	19	10	27	31
Red Sea	15	25	39	13	2
Sierra Leone			1	1	2
Somalia	80	139	160	49	7
Tanzania	5	1		2	1
The Congo		1	3	4	3
Togo	2		6	15	7
REST OF WORLD					
Arabian Sea	1	2			
Caspian Sea	1				
Gulf of Oman	1				
Indian Ocean	1				
Iraq		2			
Mediterranean Sea			1		
Oman	4		1		
Σύνολο έτους	410	445	439	297	264

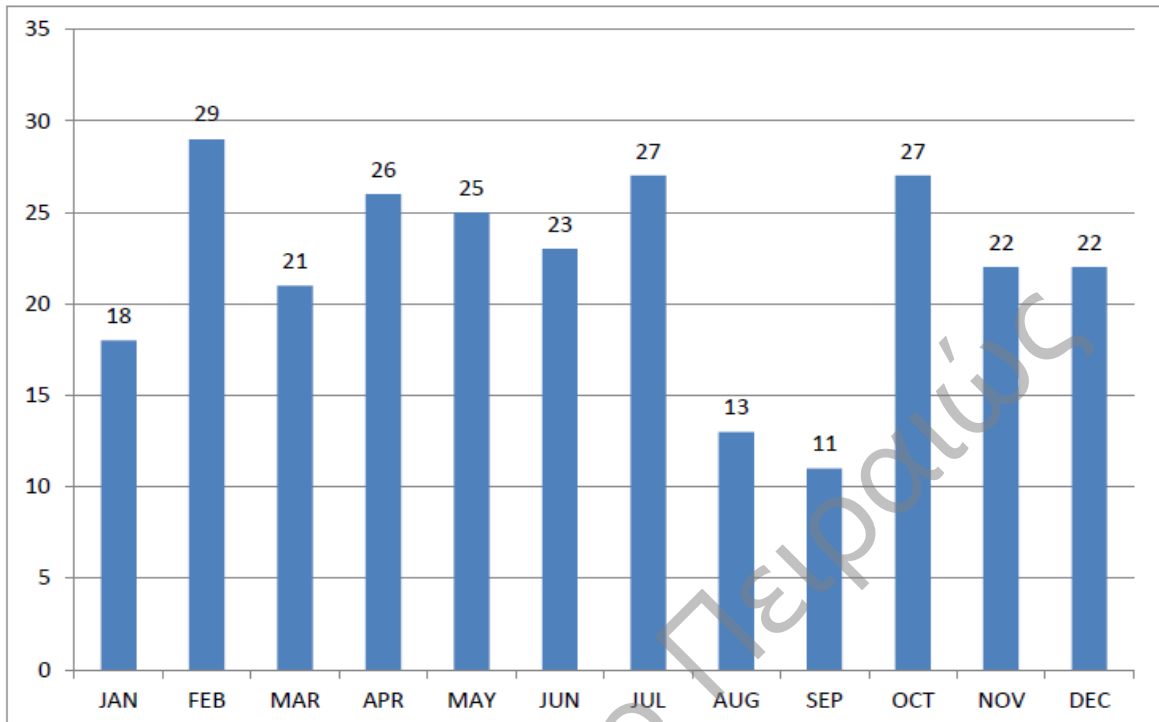
(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Διάγραμμα 1: Οι 7 περιοχές στις οποίες καταγράφηκαν σχεδόν τα 3/4 ($\approx 72\%$) των πειρατικών επιθέσεων το 2013 επί συνόλου 264 πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως



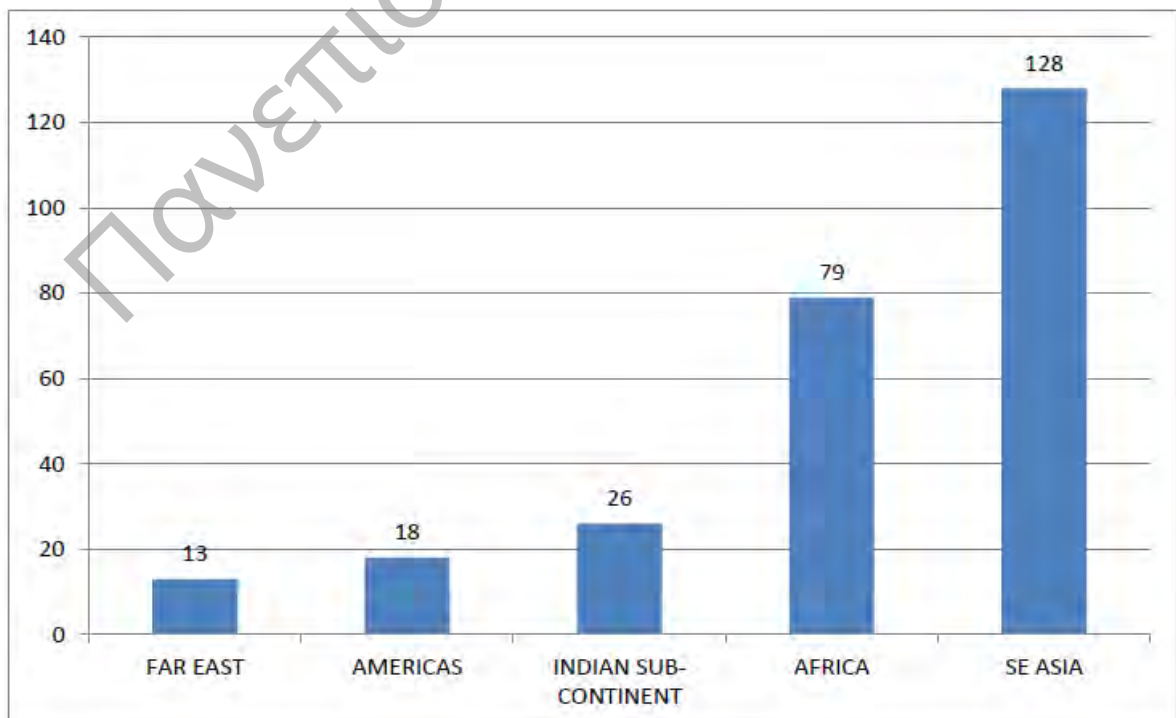
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Διάγραμμα 2: Μηνιαία κατανομή περιστατικών πειρατείας (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)



(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Διάγραμμα 3: Σύνολο περιστατικών πειρατείας ανά γεωγραφική περιοχή (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)



Πίνακας 2: Πειρατικές επιθέσεις και απόπειρες πειρατικών επιθέσεων ανά γεωγραφική περιοχή (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Περιοχή	πειρατικές επιθέσεις		απόπειρες πειρατικής επίθεσης	
	περιστατικά επιβίβασης	περιστατικά πειρατείας	ανεπιτυχείς απόπειρες πειρατικής επίθεσης με πυροβολισμούς	ανεπιτυχείς απόπειρες επιβίβασης
SEASIA Indonesia	97			9
Malacca Straits		1		
Malaysia	5	2		2
Philippines	3			
Singapore Straits	9			
FAREAST South China Sea	4			
Vietnam	9			
INDIAN Bangladesh	12			
SUBCONT India	13			1
SOUTH Brazil	1			
AMERICA Colombia	6			1
Dominican Republic	1			
Ecuador	2			1
Guyana	2			
Peru	3			1
AFRICA Egypt	7			
Gabon	1	1		
Ghana	1			
Guinea	1			
Gulf of Aden		1	2	3
Ivory Coast	2	2		
Kenya	1			
Mauritania	1			
Morocco				1
Mozambique	2			
Nigeria	13	2	13	3
RedSea				2
Sierra Leone	2			
Somalia		1	6	
Tanzania	1			
The Congo	2			1
Togo	1	2	1	3
Μερικό Σύνολο	202	12	22	28
Γενικό Σύνολο	264			

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Όλες οι παραπάνω επιθέσεις αφορούν Σομαλούς πειρατές

Πίνακας 3: Λιμάνια και αγκυροβόλια, όπου καταγράφηκαν 3 ή περισσότερα περιστατικά πειρατείας (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Χώρα	περιοχή	περιστατικά πειρατείας 01.01.2013έως31.12.2013
Bangladesh	Chittagong	12
Colombia	Buenaventura	3
Egypt	Alexandria	3
India	Kandla	6
Indonesia	Adang Bay	4
Indonesia	Balikpapan	5
Indonesia	Belawan	18
Indonesia	Dumai	12
Indonesia	Gresik	4
Indonesia	Jakarta/Tanjung Priok	6
Indonesia	MuaraBerau	4
Indonesia	MuaraJawa	4
Indonesia	Nipah	14
Indonesia	Samarinda	5
Indonesia	Taboneo	8
Ivory Coast	Abidjan	3
Nigeria	Lagos	5
Peru	Talara	4
Philippines	Manila	3
Singapore Straits	Singapore Straits	9
The Congo	Pointe Noire	3
Togo	Lome	6

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Πίνακας 4: Κατάσταση των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Περιοχή	Πλησίον του λιμένος προορισμού	Αγκυροβολημένα	Εν πλω	Αδιευκρίνιστο	
SEASIA	Indonesia	8	82	7	
	Malacca Straits		1		
	Malaysia		7		
	Philippines		3		
	Singapore Straits		1	8	
FAREAST	South China Sea			4	
	Vietnam	4	4	1	
INDIAN		1	10	1	
SUBCONT	India		13		
SOUTH AMERICA	Brazil		1		
	Colombia		6		
	Dominican Republic	1			
	Ecuador			2	
	Guyana	1	1		
	Peru	1	2		
AFRICA	Egypt	2	5		
	Gabon			2	
	Ghana		1		
	Guinea		1		
	Gulf of Aden			1	
	Ivory Coast	1	1	1	
	Kenya	1			
	Mauritania		1		
	Mozambique	2			
	Nigeria	1	2	12	
	Sierra Leone		2		
	Somalia			1	
	Tanzania	1			
	The Congo		2		
	Togo		1	2	
Μερικό Σύνολο		24	139	50	1
Γενικό Σύνολο		214			

Γενικό Σύνολο (ICC/IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)
 Όλες οι παραπάνω επιθέσεις αφορούν Σομαλούς πειρατές

Πίνακας 5: Κατάσταση των πλοίων στα οποία έγινε απόπειρα πειρατικής επίθεσης (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Περιοχή	Πλησίον του λιμένος προορισμού	Αγκυροβολημένα	Εν πλω	Αδιευκρίνιστο
SEASIA	Indonesia		9	
	Malaysia		1	1
INDIAN SUBCON	India		1	
AMERICA	Colombia		1	
	Ecuador			1
	Peru		1	
AFRICA	Gulf of Aden			5
	Morocco	1		
	Nigeria		3	13
	Red Sea			2
	Somalia			6
	The Congo		1	
	Togo		3	1
Μερικό Σύνολο	1	20	29	
Γενικό Σύνολο		50		

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Όλες οι παραπάνω επιθέσεις αφορούν Σομαλούς πειρατές

Πίνακας 6: Είδος οπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια πειρατικών επιθέσεων (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Είδος οπλισμού	2009	2010	2011	2012	2013
Πυροβόλα όπλα	243	243	245	113	71
μαχαίρια	71	88	69	73	81
αδιευκρίνιστο	90	108	117	104	109
άλλα όπλα	6	6	8	7	3
Σύνολο έτους	410	445	439	297	264

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Πίνακας 7: Σύγκριση είδους πειρατικών επιθέσεων, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Είδος πειρατικής επίθεσης	2009	2010	2011	2012	2013
απόπειρα πειρατικής επίθεσης	85	89	105	67	28
επιβίβαση	155	196	176	174	202
πυροβολισμοί	121	107	113	28	22
πειρατεία	49	53	45	28	12
Σύνολο	410	445	439	297	264

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Πίνακας 8: Είδος περιστατικών βιαιοπραγίας κατά του πληρώματος, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Είδος βιαιοπραγίας	2009	2010	2011	2012	2013
επίθεση	4	6	6	4	-
Όμηρεία	1050	1174	802	585	304
τραυματισμοί	69	37	42	28	21
απαγωγή / λύτρα	12	27	10	26	36
δολοφονία	10	8	8	6	1
αγνοούμενοι	8	-	-	-	1
εκφοβισμοί / απειλές	14	18	27	13	10
Σύνολο	1167	1270	895	662	373

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Πίνακας 9: Είδος περιστατικών βιαιοπραγίας ανά περιοχή (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Περιοχή	ομηρεία	εκφοβισμοί	επίθεση	τραυματισμ.	δολοφονία	απαγωγή	αγνοούμενοι
S E ASIA Indonesia	34	6		3			
Malaysia	59			3			
Singapore Straits	5						
FAREAST S.Ch.Sea	35			2			1
INDIAN SUBCONT		1					
AMERICA Brazil	1						
Colombia	1						
Guyana	2			1			
AFRICA Egypt				1			
Gabon	24						
Gulf of Aden	14						
Ivory Coast	31			2			
Nigeria	43			4	1	34	
Sierra Leone	2	2					
Somalia	20						
Tanzania		1					
Togo	33			5		2	
Μερικό Σύνολο	304	10	-	21	1	36	1
Γενικό Σύνολο				373			

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Όλες οι περιπτώσεις επίθεσης αφορούν Σομαλούς πειρατές

Πίνακας 10:Είδος χρησιμοποιούμενου οπλισμού ανά γεωγραφική περιοχή,(Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Περιοχή	πυροβόλα όπλα	μαχαίρια	άλλα όπλα	αδιευκρίνιστο
SEASIA Indonesia	5	49	2	50
Malacca Straits	1			
Malaysia	5	1		3
Philippines				3
Singapore Straits	1	3		5
FAREAST South China Sea	3			1
Vietnam	1	2		6
INDIAN Bangladesh		10		2
SUBCONT India	1	4	1	8
AMERICA Brazil	1			
Colombia				7
Dominican Republic				1
Ecuador	2			1
Guyana	1	1		
Peru		1		3
AFRICA Egypt	1	1		5
Gabon	2			
Ghana				1
Guinea	1			
Gulf of Aden	6			
Ivory Coast	2	1		1
Kenya		1		
Mauritania		1		
Morocco				1
Mozambique		2		
Nigeria	26			5
Red Sea	1			1
Sierra Leone		2		
Somalia	7			
Tanzania		1		
The Congo		1		2
Togo	4			3
Μερικό Σύνολο	71	81	3	109
Γενικό Σύνολο	264			

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

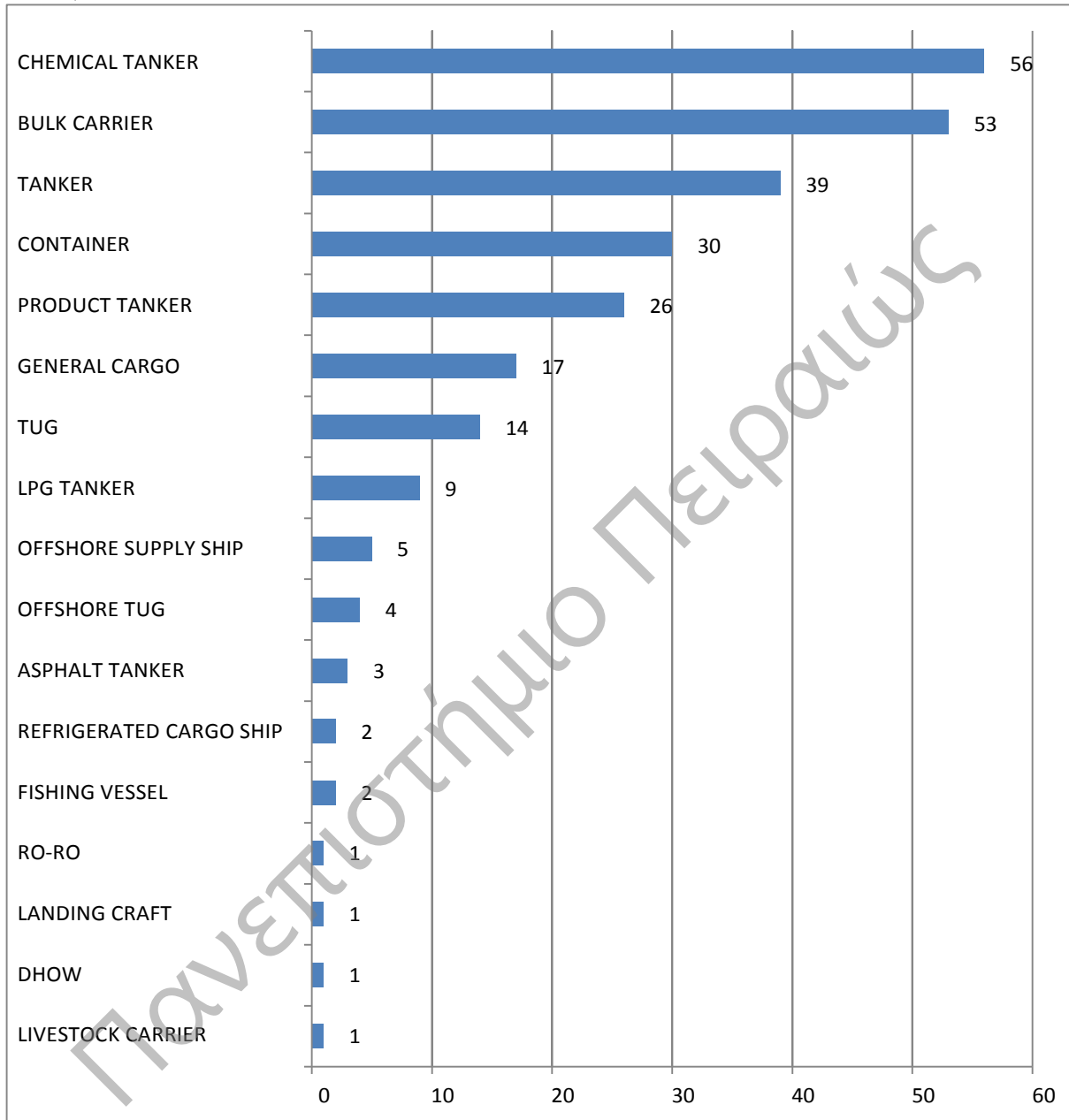
Όλες οι παραπάνω επιθέσεις αφορούν Σομαλούς πειρατές

Πίνακας 11: Είδος πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Είδος πλοίων	2009	2010	2011	2012	2013
Barge / Barge Carrier				2	
Bulk Carrier	109	80	100	66	53
Catamaran	2				
Cement Carrier		2			
Container	64	74	62	39	30
Crane Ship		1			
Crew Boat	1				
Deck Cargo Ship			1		
Dhow	3	4	1	5	1
Diving Support Vessel			1		
Dredger		1			
Drilling Ship			1		
General Cargo	54	63	35	15	17
Guard Vessel				1	
Heavy Load Carrier		1	2		
Landing Craft		2		1	1
Livestock Carrier		1	2		1
Naval Auxiliary		1		1	
OBO	1				
Passenger	1	1	1		
Patrol Boat		1			
Pipe Layer Crane Vessel		1		1	
Refrigerated Cargo	4	4	4	2	2
Research Ship	1	1		1	
RORO	8	6	3	2	1
Salvage Vessel				1	
Seismographic Research		2	1		
Supply Ship	1		1	8	5
Support Ship				1	
Tanker Asphalt / Bitumen	2	2	1		3
Tanker Bunkering				2	
Tanker Chem / Product	69	96	100	76	82
Tanker Crude Oil	41	43	61	32	39
Tanker LNG	1	1		2	
Tanker LPG	5	7	6	10	9
Trawler / Fishing	16	19	11	5	2
Tug	17	20	32	23	18
Vehicle Carrier	4	5	7		
Warship		2			
Wood Chips Carrier		1	1	1	
Yacht	6	1	4		
Not stated		2	1		
Σύνολο	410	445	439	297	264

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Διάγραμμα 4: Είδος πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)



(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

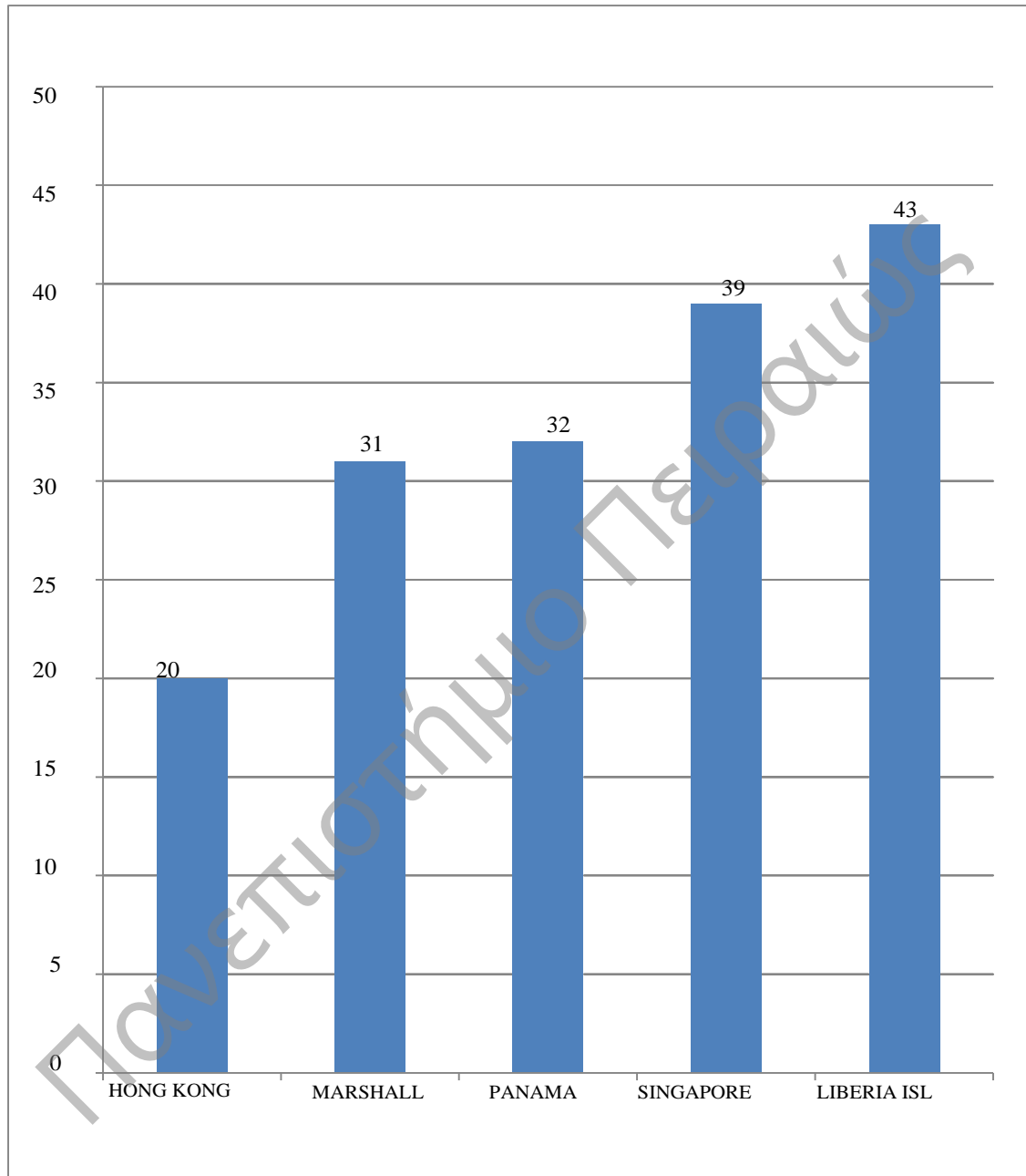
Πίνακας 12: Σημαία των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Σημαία πλοίων	2009	2010	2011	2012	2013
Algeria			1		
Antigua Barbuda	24	24	16	5	7
Argentina	1				
Australia			1		
Austria			1		
Bahamas	18	10	11	16	7
Bangladesh		1		1	
Barbados		1	2		1
Belgium	1		2		
Belize	1	2			
Bermuda		1			
Bolivia				1	
Brazil	1				
Bulgaria		1			
Cayman Island	1		1	1	2
Chile					1
China	2	4	4		2
Comoros		1	2	1	1
Croatia	1				1
Curacao				3	
Cyprus	13	9	8	1	1
Denmark	3	4	7	7	6
Dominica			1		
Ecuador	1				
Egypt	3	1			
Ethiopia	1		2	1	
France	2	4	6		1
Gabon					1
Germany	5	5	5	4	
Gibraltar	2	3	2	2	3
Greece	9	3	12	3	3
Honduras	1			1	
Hong Kong (SAR)	22	18	21	17	20
India	8	7	4	7	4
Indonesia	1	3	5	2	
Iran		1			1
IsleofMan	2	6	3	4	2
Italy	10	8	8	5	4
Jamaica		1			
Japan			1		
Kenya		2			
Kiribati	1	1	1		1
Korea North	5	2		1	
Korea South	1	4	1	1	
Kuwait	2				
Liberia	38	57	57	45	43
Libya	1		2		1
Lithuania	1	1			
Luxemburg		2	1	2	2

Malaysia	3	14	14	12	10
Malta	21	19	25	8	8
Marshall Islands	29	36	45	21	31
Moldavia			1		
Mongolia			3	1	
Mozambique		1			
Netherlands	9	3		1	2
Netherlands Antilles		1			
Nigeria				1	2
Norway	5	5	8	3	4
Oman				3	
Pakistan	3	1			
Panama	71	82	71	49	32
Philippines	1	1	4	4	2
Qatar		1			
Russia	1			1	
Saudi Arabia	2	1	1		
Seychelles	2	2	1		
Sierra Leone		2			1
Singapore	32	40	32	43	39
South Africa		1			
Spain	2	4	2	2	
Sri Lanka			1		
St.Kitts & Nevis	3	1	1	3	
St.Vincent & Grenadines	7	5	4	2	4
Switzerland	1				1
Taiwan	2	6	1		
Tanzania	1	1			
Thailand	3	7	1	1	5
Togo	2		1		
Turkey	8	3	6	1	2
Tuvalu		1	1	2	
UAE		1	6		
United Kingdom	5	6	6	3	2
USA	4	4	5	2	2
Vanuatu		1	1		1
Vietnam	4	2	3		1
Yemen	6	5	5	3	
Not Stated	1	1	2		
Σύνολο	410	445	439	297	264

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Διάγραμμα 5: Σημαία των πλοίων που δέχτηκαν πειρατική επίθεση 12 φορές ή περισσότερο, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)



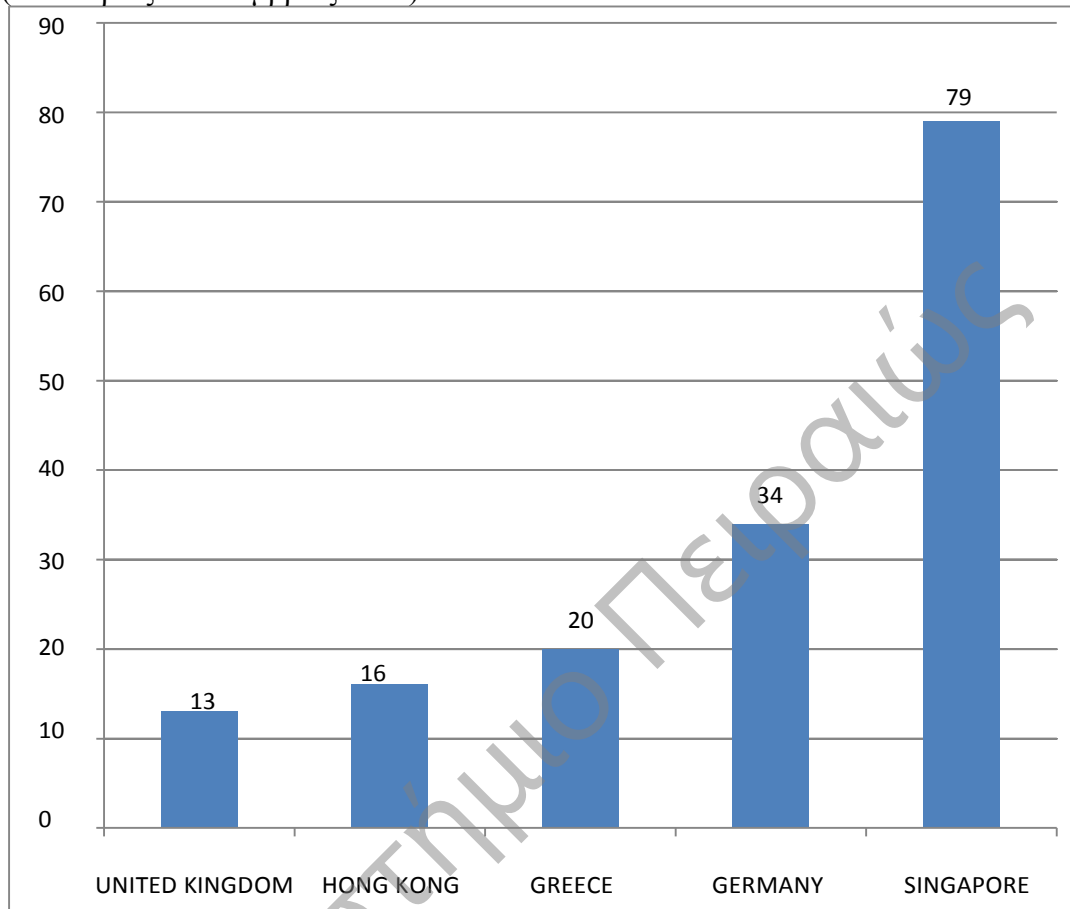
(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Πίνακας 13:Χώρες των οποίων τα πλοία έπεσαν στα χέρια πειρατών, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)

Χώρα	Αρ. πλοίων	Χώρα	Αρ. πλοίων
Bahamas	1	Malaysia	11
Brazil	1	Monaco	3
Canada	1	Netherlands	4
Chile	1	Nigeria	4
China	4	Norway	3
Croatia	2	Philippines	2
Cyprus	1	Portugal	1
Denmark	7	Romania	1
France	3	Singapore	79
Gabon	1	Switzerland	3
Germany	34	Taiwan	1
Greece	20	Thailand	5
Hong Kong	16	Turkey	5
India	11	UAE	7
Iran	1	Ukraine	1
Isle of Man	1	United Kingdom	13
Italy	4	USA	3
Japan	7	Vietnam	1
Kenya	1		
		Σύνολο	264

(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)






Διάγραμμα 6: Χώρες των οποίων τα πλοία έπεσαν στα χέρια πειρατών, (Ιανουάριος - Δεκέμβριος 2013)



(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

Εικόνα 1: Κατανομή των πειρατικών επιθέσεων (έτος: 2013, 264 επιθέσεις)



 = Attempted Attack  = Boarded  = Fired upon  = Hijacked  = Suspicious vessel



(ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report)

4.2 ΛΟΓΟΙ ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Οι λόγοι που το φαινόμενο της πειρατείας εμφανίζεται σχεδόν αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές του αναπτυσσόμενου Νότου είναι πολλοί και σύνθετοι και σχετίζονται αφενός με την υπανάπτυξη που μαστιάζει τις περιοχές αυτές και αφετέρου με τις συνθήκες της διεθνούς ναυσιπλοΐας. (Περράκης και Τσάλτας, 2006,).

Για τα φαινόμενα πειρατείας γύρω από τις ακτές της Αφρικής, η συχνότητα των πειρατικών ενεργειών είναι σαφώς μεγαλύτερη στην ανατολική Αφρική σε σχέση με τη συχνότητα των πειρατικών ενεργειών στη δυτική Αφρική (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η παρουσία πολυπληθών νησιωτικών εδαφών κατά μήκος των ακτών της ανατολικής Αφρικής (Σεϋχέλλες, Μαδαγασκάρη, Κομόρες κλπ), αποτελούν ένα δύσκολο γεωγραφικά χώρο, που δημιουργούν συνθήκες δύσκολης αστυνόμευσης και επομένως τόσο στην ανοικτή θάλασσα όσο και στην αιγιαλίτιδα ζώνη είναι εύκολη η διάπραξη εγκληματικών ενεργειών. Με δεδομένο ότι τα περισσότερα από τα ανωτέρω νησιωτικά εδάφη είναι ανεξάρτητα αναπτυσσόμενα κράτη, με παντελή αδυναμία αντιμετώπισης εγκληματικών ενεργειών που διαπράττονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι ευνόητο γιατί δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης της πειρατείας (Gelfand L., 2009). Παρόμοιες γεωγραφικές ιδιαιτερότητες παρατηρούνται τόσο ανάμεσα στα κράτη της Μαλαισίας, της Ινδονησίας και των Φιλιππίνων, όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Λατινικής Αμερικής και της Καραϊβικής και για αυτό στις περιοχές αυτές παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της πειρατείας (Hanson, 2010, Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στη μεγάλη αύξηση των περιστατικών πειρατείας, είναι:

- τα πληρώματα στα πλοία προχωρημένης τεχνολογίας είναι ολιγομελή και άρα πιο ευάλωτα,
- δεν υπάρχει επαρκής και κατάλληλη διπλωματική εκπροσώπηση και προστασία πλοίων με σημαίες ευκαιρίες, και
- υπάρχουν χώρες χωρίς οικονομικές δυνατότητες με εκτεταμένες ακτές, που δεν έχουν τη δυνατότητα ελέγχου και περιπολιών ούτε των χωρικών τους υδάτων, ούτε βέβαια της ανοικτής θάλασσας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Οι παράγοντες που οξύνουν το πρόβλημα είναι: η χαμηλή οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές

αυτές που ωθεί στην αύξηση της εγκληματικότητας, η αδυναμία και ανεπάρκεια ελέγχου και κρατικών δομών στα παράκτια κράτη, σε συνδυασμό με τη διαφθορά κυβερνητικών αξιωματούχων και δικαστικών λειτουργών, η διαφορετική αντίληψη των κυβερνήσεων για την έκταση και τις συνέπειες του φαινομένου, καθώς και η έλλειψη πολιτικής βούλησης για την αντιμετώπισή του, οι περιορισμένοι πόροι και τα μέσα των αρχών ελέγχου που είναι επιφορτισμένα με την αστυνόμευση και την εφαρμογή της νομοθεσίας, η έλλειψη διεθνούς αλλά και περιφερειακής συνεργασίας, προβλήματα συντονισμού των εμπλεκόμενων αρχών, προβλήματα στην αναφορά των περιστατικών και μεγάλος χρόνος αντίδρασης μετά την αναφορά ενός περιστατικού, προβλήματα που αφορούν στην έγκαιρη και κατάλληλη διερεύνηση των περιστατικών, αδυναμίες αναφορικά με την προσαγωγή των ενόχων και την άσκηση ποινικών διώξεων, κλπ (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η πειρατεία είναι επίσης αλληλένδετη με τις κατά τόπους υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες, καθώς επίσης και την εξάπλωση του παράνομου εμπορίου όπλων. Επιπλέον, η ανάπτυξη της πειρατείας εξαρτάται από την ύπαρξη κρατικής διαφθοράς και συνδέεται με την πιθανή εμπλοκή κρατικών φορέων στο οργανωμένο έγκλημα, γεγονός που δικαιολογεί την ευχέρεια έκδοσης πλαστών εγγράφων, τα οποία συνοδεύουν το πλοίο μετά από την επίθεση. Για παράδειγμα, η Ινδονησία, η οποία χαρακτηρίζεται από φαινόμενα οικονομικής κρίσης, κρατικής διαφθοράς και αστάθειας, στερείται της δυνατότητας για εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων, προκειμένου να εξαλειφθεί το φαινόμενο της πειρατείας στην περιοχή (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Τέλος, το εκτεταμένο κύκλωμα λαθρεμπορίου, το οποίο τα τελευταία έτη έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις στις περιοχές της Ασίας, ευνοεί την αύξηση του οργανωμένου εγκλήματος και κατ' επέκταση την εμφάνιση μακροχρόνιας ή μόνιμης κατάληψης πλοίων. Οι λαθρέμποροι αυτής της περιοχής, εξαιτίας της ανυπαρξίας ενός οργανωμένου συστήματος ελέγχου, δρουν ανεξέλεγκτα και αναπτύσσουν δίκτυα συνεργασίας με τελωνειακούς φορείς, ή ακόμα και με το Πολεμικό Ναυτικό της κάθε χώρας (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

4.3 ΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Ο χαρακτήρας ορισμένων ποινικών αδικημάτων είναι τέτοιος που έχει επιπτώσεις σ' όλα τα κράτη και, κατά συνέπεια, δικαιολογεί την εκ μέρους οποιουδήποτε κράτους τιμωρία του

δράστη για τη διάπραξη τέτοιων αδικημάτων. Ειδικότερα, βάσει της αρχής της οικουμενικής δικαιοδοσίας, κάθε κράτος δικαιούται – και σε ορισμένες περιπτώσεις υποχρεούται – να κινήσει δίωξη αναφορικά με ορισμένα σοβαρά εγκλήματα, ανεξάρτητα από τον τόπο τέλεσης τους και την ιθαγένεια του δράστη ή του θύματος. Η οικουμενική δικαιοδοσία (universal jurisdiction) αναγνωρίζεται για δύο τύπους διεθνών εγκλημάτων: α) για διεθνή εγκλήματα που λόγω της φύσης ή της βαρύτητάς τους και του χαρακτήρα τους αφορούν στην ανθρωπότητα, όπως είναι π.χ. τα εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας, εγκλήματα πολέμου κ.λ.π., β) για εγκλήματα για την καταστολή των οποίων διαπιστώνεται ανεπάρκεια των εθνικών νομοθεσιών, όπως π.χ. για εγκλήματα που διαπράττονται σε περιοχές εκτός της δικαιοδοσίας τους, π.χ. στην ανοικτή θάλασσα. Στη δεύτερη αυτή περίπτωση εμπίπτει το διεθνές έγκλημα της πειρατείας και αυτός είναι ο λόγος που ο πειρατής, ως εχθρός της ανθρωπότητας, χάνει το προνόμιο να δικαστεί από δικαστήρια του κράτους ιθαγένειας του (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η πειρατεία αποτελεί συγχρόνως «Διεθνές Έγκλημα» (crime against the law of nations), και οι πειρατές θεωρούνται «εχθροί της ανθρωπότητας» κατά το εθιμικό αλλά και το συμβατικό διεθνές δίκαιο – ειδικότερα της Σύμβασης Δικαίου της Θάλασσας του Montego Bay του 1982. Είναι το πρώτο από τα εγκλήματα του διεθνούς δικαίου που επέτρεψε την παρέμβαση της δικαιοδοσίας οποιουδήποτε κράτους για την ποινική καταστολή του. Στις περιπτώσεις πειρατείας δεν εξετάζεται ο σύνδεσμος των δραστών ή των θυμάτων με κάποιο κράτος. Τα πειρατικά πλοία δεν έχουν σημαία, αλλά και αν έχουν, ενεργούν αντίθετα από αυτό που απαιτεί η κατοχή και η χρήση της σημαίας (Δαλακλής και Κατσίκης, 2010). Ειδικότερα στη Σύμβαση του 1982, στο άρθρο 110, προβλέπεται ότι επέμβαση κατά αλλοδαπού εμπορικού πλοίου στην ανοικτή θάλασσα αναγνωρίζεται όταν υπάρχει βάσιμος λόγος υποψίας ότι το πλοίο επιδίδεται σε πειρατεία, οπότε και δίνεται το δικαίωμα σε πολεμικό πλοίο / αεροσκάφος ή κατάλληλα εξουσιοδοτημένο πλοίο / αεροσκάφος να ασκήσει έλεγχο είτε αρχικά με εξακρίβωση στοιχείων από απόσταση (π.χ. Ρ/Τ ή οπτικά ή δια ζώσης) ή εν συνεχεία με λεπτομερή επιθεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου αλλά και του ίδιου του πλοίου ή / και του φορτίου του. Ο έλεγχος αυτός είναι το λεγόμενο «δικαίωμα ελέγχου της σημαίας» (right of approach) ή αλλιώς το «δικαίωμα επίσκεψης» (right of visit) όπως είναι ο πιο σύγχρονος και προτιμώμενος όρος. Το δικαίωμα της νηονίας είναι πράξη που διενεργείται σε περίπτωση εμπόλεμης κατάστασης και πρέπει να διαχωρίζεται από το

δικαίωμα επίσκεψης. Έτσι οι πειρατές και το πλοίο που χρησιμοποιούν, μπορούν να συλληφθούν από οποιασδήποτε σημαίας πολεμικά πλοία ή πλοία που είναι προορισμένα για δημόσια υπηρεσία (Λιμενικό Σώμα ή Ακτοφυλακή) ή άλλα πλοία εξουσιοδοτημένα να προβούν σε τέτοιες ενέργειες (Βαμβούκος, 1991).

Ωστόσο, η πειρατεία παραμένει μία δυσχερής νομική έννοια, πρώτον, γιατί αποτελεί αδίκημα για τη διεθνή έννομη τάξη και, δεύτερον, γιατί αποτελεί αδίκημα και για την εσωτερική έννομη τάξη. Η διαφορά έγκειται στην άσκηση δικαιοδοσίας. Στην πρώτη περίπτωση, το διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει στα πολεμικά πλοία οποιουδήποτε κράτους ή σε άλλα πλοία που είναι προορισμένα ή εξουσιοδοτημένα για τη διενέργεια ελέγχων, επέμβαση για καταστολή της πειρατείας. Στη δεύτερη περίπτωση, τα κράτη επιλαμβάνονται της τιμωρίας των ενόχων σύμφωνα με την εσωτερική τους νομοθεσία (Βαμβούκος, 1991).

Η υποκειμενική υπόσταση του εγκλήματος ρυθμίζεται και από τη νομοθεσία κάθε κράτους. Έχει ενδιαφέρον ότι στη νομοθεσία κάποιων κρατών υπάρχει πρόβλεψη για τις περιπτώσεις που η πειρατεία διαπράχθηκε για πολιτικούς ή ιδεολογικούς λόγους, και για τις οποίες οι δράστες απαλλάσσονται από την ατομική ποινική ευθύνη τους, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του ποινικού δικαίου. Σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν από τον 19ο αιώνα μέχρι σήμερα, οι αντάρτες / επαναστάτες που μάχονται για πολιτικούς σκοπούς δεν θεωρήθηκαν ποτέ πειρατές, όταν στη διάρκεια του αγώνα τους κατά της κυβέρνησης ενεργούσαν επιθέσεις σε βάρος πλοίων στην ανοικτή θάλασσα (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Πειρατεία συνιστά οποιαδήποτε από τις ακόλουθες πράξεις:

α. Κάθε παράνομη πράξη βίας, κατακράτησης ή κάθε πράξη διαρπαγής που γίνεται για ιδιοτελείς σκοπούς από το πλήρωμα ή τους επιβάτες ιδιωτικού πλοίου ή αεροσκάφους και που στρέφονται:

(1) στην ανοικτή θάλασσα, εναντίον άλλου πλοίου ή αεροσκάφους ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας που βρίσκονται στο πλοίο ή στο αεροσκάφος.

(2) εναντίον πλοίου, αεροσκάφους, προσώπου ή περιουσίας που δεν υπάγονται στην δικαιοδοσία κανενός κράτους.

β. Κάθε πράξη εκούσιας συμμετοχής στην λειτουργία ενός πλοίου ή αεροσκάφους εν γνώσει

των γεγονότων που τα καθιστούν πειρατικά.

γ. Κάθε πράξη που αποσκοπεί στην παρότρυνση ή την διευκόλυνση για διάπραξη αδικημάτων επί του πλοίου ή του αεροσκάφους.

Με βάση τον ανωτέρω ορισμό της πειρατείας, η παράνομη βία που διαπράττεται από πολεμικό ή δημόσιο πλοίο, μπορεί να παραβιάζει το διεθνές δίκαιο, αλλά δεν συνιστά πειρατεία. Ωστόσο, μπορεί να θεωρηθεί πειρατεία παράνομη πράξη που ενεργείται από ιδιωτικό πλοίο χωρίς εθνικότητα, πολεμικό πλοίο που έχει καταληφθεί από στασιαστές, καθώς και δημόσιο πλοίο μη αναγνωρισμένης διεθνώς οντότητας. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Σε κάθε περίπτωση οι υπό κρίση πράξεις πρέπει να διαπράττονται για ιδιοτελείς σκοπούς και, κατά συνέπεια, εξ ορισμού η πειρατεία δεν μπορεί να διαπραχθεί από πολεμικά πλοία ή άλλα κυβερνητικά πλοία ή αεροσκάφη, εκτός από την περίπτωση που το πλήρωμα «έχει στασιάσει» και έχει αποκτήσει τον έλεγχο του πλοίου ή του αεροσκάφους. Είναι επίσης σαφές ότι οι πράξεις που διαπράττονται επί του πλοίου και κατευθύνονται εναντίον του ίδιου του πλοίου ή εναντίον προσώπων ή περιουσίας επί του πλοίου δεν εμπίπτουν στον ορισμό της πειρατείας (Βαμβούκος, 1991).

Ένα άλλο ουσιώδες στοιχείο του ορισμού είναι ότι σκόπιμα περιορίζει τη πειρατεία σε πράξεις που διαπράττονται στην ανοικτή θάλασσα ή «σ' ένα τόπο εκτός της εδαφικής δικαιοδοσίας του κράτους», που πρακτικά σημαίνει σε τόπο που δεν υπάγεται στην δικαιοδοσία κανενός κράτους (*terra nullius*) (Βαμβούκος, 1991). Έτσι είναι σαφές ότι η αιγιαλίτιδα ζώνη και τα εσωτερικά ύδατα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Άρθρου 19 της Σύμβασης της Γενεύης για τις Ανοικτές Θάλασσες του 1958.

Για την εκδήλωση πράξεων βίας κατά εμπορικών πλοίων σε λιμάνια ή την αιγιαλίτιδα ζώνη, τα κράτη μπορούν να ενσωματώσουν τον ορισμό του άρθρου 101 στην εσωτερική τους νομοθεσία και να καταστέλλουν τέτοιες πράξεις ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τους. Στις περιπτώσεις αυτές, συνήθως γίνεται αναφορά σε ένοπλη ληστεία (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ενώ η Σ.Δ.Θ. δεν συμπεριλαμβάνει στην έννοια της πειρατείας γεγονότα, όπως για παράδειγμα τη ληστεία, όταν το πλοίο είναι δεμένο στην προβλήτα, αλλά την κατατάσσει στις ένοπλες ληστείες, σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau – IMB), η έννοια της πειρατείας αναφέρεται σε κάθε μορφή βίαιης πράξης, ή χρήσης βίας, που έχει σκοπό την επιβίβαση σε σκάφος με την πρόθεση κλοπής ή άλλου εγκλήματος, ανεξάρτητα αν διενεργείται εντός των χωρικών ή διεθνών υδάτων (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Στην περίπτωση που πληρούνται οι προϋποθέσεις στοιχειοθέτησης του εγκλήματος της πειρατείας, νομιμοποιούνται να την καταστείλουν τα πολεμικά κάθε κράτους (άρθρο 105 Σ.Δ.Θ.). Ειδικότερα προβλέπεται ότι κάθε κράτος μπορεί να κατάσχει πειρατικό πλοίο στην ανοικτή θάλασσα ή σε άλλο μέρος που δεν εμπίπτει στη δικαιοδοσία άλλου κράτους, ως και ένα πλοίο που έχει κυριευθεί και ελέγχεται από πειρατές, να συλλάβει τα πρόσωπα και να κατάσχει περιουσιακά τους στοιχεία πάνω στο πλοίο. Τα δικαστήρια του κράτους που πραγματοποίησε την κατάσχεση μπορούν να αποφασίσουν αφενός τις ποινές που θα επιβληθούν και αφετέρου για τα μέτρα που θα ληφθούν για τα πλοία ή τις περιουσίες. Ωστόσο, σε περίπτωση που η κατάσχεση πλοίου ως πειρατικό γίνει χωρίς επαρκή στοιχεία, το κράτος που προέβη σε αυτήν την κατάσχεση έχει ευθύνη έναντι του κράτους σημαίας για κάθε απώλεια ή ζημία που προκλήθηκε (άρθρο 106 Σ.Δ.Θ.). Σε κατάσχεση μπορούν να προβούν μόνο πολεμικά πλοία ή αεροσκάφη, ή άλλα πλοία ή αεροσκάφη με εμφανή διακριτικά χαρακτηριστικά ότι ανήκουν σε κρατική υπηρεσία ή είναι εξουσιοδοτημένα για τον σκοπό αυτό (άρθρο 106 Σ.Δ.Θ.) (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ωστόσο, το κρίσιμο στοιχείο για το χαρακτηρισμό μίας ενέργειας ως πειρατεία είναι ο ιδιοτελής σκοπός της παράνομης βίας που ασκείται σε πλήρωμα ή επιβάτες μη κρατικού πλοίου. Όμως η διάπραξη παράνομης βίας από πολεμικό (κρατικό) πλοίο, του οποίου το πλήρωμα έχει στασιάσει, σε βάρος ιδιωτικού πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο 102 της Σ.Δ.Θ. αποτελεί πειρατεία (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Το ζήτημα της τρομοκρατίας στη θάλασσα είναι διαφορετικό από την πειρατεία. Στην πειρατεία – μεταξύ άλλων – αναφέρεται, πάντως, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση κατά της

τρομοκρατίας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Σε ότι αφορά στο οικονομικό κόστος της πειρατείας, φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές και οι ασφαλιστές αποτελούν κυρίως τις ομάδες που ζημιώνονται από τις πειρατικές επιθέσεις. Οι απώλειες εφοδίων, φορτίου και πλοίου, οι οποίες αποτελούν τα πρωταρχικά αποτελέσματα μίας πειρατικής επίθεσης, καθώς επίσης οι τυχόν καθυστερήσεις του πλοίου στο λιμάνι κατά τη διάρκεια του ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές, μετά από το περιστατικό της επίθεσης, συμβάλλουν στην αύξηση του κόστους του ταξιδιού, με διαφορετικό τρόπο για τις τρεις παραπάνω κατηγορίες (πλοιοκτήτης, ναυλωτής, ασφαλιστική εταιρεία ή ασφαλιστικός φορέας) (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Αναλυτικότερα, όσον αφορά στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο κόστος που αυτή επωμίζεται, λόγω της πειρατείας, ένα μεγάλο μέρος των επιθέσεων αποσκοπεί στην γρήγορη κλοπή των εφοδίων και του εξοπλισμού του πλοίου. Έτσι, κάβοι, ανταλλακτικά μηχανής, καθώς και χρήματα που προορίζονται για την κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του πλοίου αποτελούν την εύκολη λεία για τους πειρατές. Επιπρόσθετα, η τυχόν καθυστέρηση του πλοίου, αφενός λόγω της πειρατικής επίθεσης και αφετέρου, λόγω της κράτησης του πλοίου, προκαλεί αυτόματα απαιτήσεις από τους ναυλωτές προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση, βάσει των όρων του ναυλοσυμφώνου. Εκτός των ανωτέρω συνεπειών, η επιχείρηση είναι δυνατόν να αντιμετωπίσει και υψηλότερο κόστος, αν το πλοίο που δέχεται την επίθεση, κλαπεί ή ακόμα και καταστραφεί, προκειμένου οι πειρατές να εξαφανίσουν τα ίχνη τους. Βέβαια, αν και τα εν λόγω περιστατικά σπανίζουν, το κόστος απώλειας του πλοίου είναι ιδιαίτερα μεγάλο, αν αναλογιστεί κανείς το χρηματικό ποσό που απαιτείται για την απόκτησή του (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Επιπρόσθετα, μία άλλη κατηγορία, η οποία ζημιώνεται από τις πειρατικές επιθέσεις, είναι οι ναυλωτές, δεδομένου ότι συχνά στόχος των πειρατών είναι το ίδιο το φορτίο. Κατά συνέπεια ο ναυλωτής, του οποίου το φορτίο έχει κλαπεί, αντιμετωπίζει όχι μόνο το κόστος από τη απώλεια του φορτίου, αλλά και το ενδεχόμενο κόστος αποζημίωσης προς τους παραλήπτες του φορτίου, αν υπάρχουν σχετικές ρήτρες στην μεταξύ τους συμφωνία (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Τέλος, οι ασφαλιστικοί φορείς του πλοίου καλούνται να καλύψουν τις τυχόν ζημιές και τις απαιτήσεις που θα προκύψουν, μετά από την πειρατική επίθεση, με την προϋπόθεση ότι στο ασφαλιστικό συμβόλαιο περιλαμβάνεται σχετική ρήτρα για κάλυψη του φορτίου ή/και του πλοίου σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Πέραν όμως των ανωτέρω ζημιωθέντων, η πειρατεία είναι ένα φαινόμενο που σε τελική ανάλυση επηρεάζει οικονομικά πολλούς περισσότερους ενδιαφερόμενους φορείς. Και αυτό είναι εύκολα κατανοητό δεδομένου ότι στη παγκοσμιοποιημένη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ζήτημα της έγκαιρης παράδοσης του φορτίου είναι πρωταρχικής σημασίας για την οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία και ταυτόχρονα η σύγχρονη τάση στην οικονομική διαχείριση των πλοίων είναι να αποδίδεται ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση στο ζήτημα της επίτευξης ελκυστικότερων ναύλων μίσθωσης. Για την ευρύτερη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο ρόλος π.χ. της διώρυγας του Σουέζ και κατά συνέπεια η ανεμπόδιστη ναυσιπλοΐα στον Κόλπο του Aden, είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας γιατί κάνουν εφικτή τη συντόμευση ενός ταξιδιού κατά ιδιαίτερα μεγάλα χρονικά διαστήματα, ενώ επιτρέπουν την επίτευξη διαφόρων οικονομιών, όπως για παράδειγμα στα καύσιμα. Με τη μείωση του συνολικού χρόνου ταξιδιού, μειώνεται το συνολικό κόστος των μεταφερομένων εμπορευμάτων και κατ' επέκταση μειώνεται η τελική τιμή των προϊόντων για τον καταναλωτή. Επομένως, στην περίπτωση που για κάποιους λόγους καθίσταται υποχρεωτική η εκτροπή των θαλασσιών μεταφορών π.χ. γύρω από την Αφρική, αυτό είναι ένα ιδιαίτερα αρνητικό ενδεχόμενο που θα έχει αρνητική επίπτωση στην παγκόσμια κατανάλωση και ταυτόχρονα θα δημιουργήσει απαιτήσεις για επιπλέον μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου ενώ θα προβληματίσει και ως προς το ακριβές χρονοδιάγραμμα της παράδοσης προϊόντων και πρώτων υλών στους τελικούς τόπους προορισμού (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010). Οι καπετάνιοι που επιλέγουν να αποφύγουν τις «πειρατικές ζώνες» και κατ' επέκταση την πρόσληψη ειδικών φρουρών, ακολουθούν αναγκαστικά μεγαλύτερες διαδρομές. Αυτή η αλλαγή πορείας δημιουργεί επιπλέον κόστος στις ναυτιλιακές εταιρείες, το οποίο ανέρχεται μέχρι και σε 2-3 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως (Μπαλαφούτη, 2011).

Επιπρόσθετα η πειρατεία έχει υψηλότατο κοινωνικό κόστος, δεδομένου ότι άμεσο αποτέλεσμα αυτής είναι οι τραυματισμοί ή οι θάνατοι των μελών του πληρώματος, τα οποία αποτελούν και τα άμεσα θύματα της επίθεσης. (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Το κοινωνικό κόστος της πειρατείας αφορά και σε άλλους τομείς. Αρχικά, το κόστος στο παράκτιο κράτος είναι ιδιαίτερα μεγάλο, ιδίως στην περίπτωση που το φαινόμενο της πειρατείας δεν είναι περιστασιακό. Το κράτος χάνει το κύρος του, δίνει την εντύπωση ενός άναρχου κράτους, το οποίο αδυνατεί να εφαρμόσει την εθνική, αλλά και την διεθνή νομοθεσία, προκειμένου για την καταστολή της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα (Knaur, H., (2011). Ταυτόχρονα, η οικονομία του κράτους επηρεάζεται αρνητικά, καθώς είναι πιθανόν να σημειωθεί μείωση της κίνησης στα λιμάνια, μείωση της τουριστικής κίνησης, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου πλήττεται και ο κλάδος της αλιείας, αφού οι επιθέσεις των πειρατών επεκτείνονται και σε αλιευτικά σκάφη (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003). Επίσης, το κοινωνικό κόστος της πειρατείας αναφέρεται και στο περιβάλλον, το οποίο υποβαθμίζεται. Οι πειρατικές επιθέσεις, εξαιτίας της σύγχυσης που επικρατεί επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της ένοπλης ληστείας, έχουν ως αποτέλεσμα την απόρριψη διαφόρων υλικών (όπως π.χ. πετρέλαιο, λάδια, μέρος του φορτίου κ.α.) στη θάλασσα, τα οποία ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπλέον, δεδομένου ότι η πλειοψηφία των επιθέσεων πραγματοποιείται σε στενά περάσματα, ο κίνδυνος της σύγκρουσης, ή ακόμα της προσάραξης του πλοίου είναι αρκετά μεγάλος, με άμεσο αποτέλεσμα τη διαρροή καυσίμων στη θάλασσα. Ακόμα και αν αποφευχθούν οι παραπάνω περιπτώσεις ρύπανσης, οι πειρατές είναι δυνατόν να προξενήσουν την καταστροφή ή ακόμα και την σκόπιμη βύθιση του πλοίου, οπότε το θαλάσσιο περιβάλλον επιβαρύνεται με το πλοίο, τα καύσιμα και το φορτίο που έχει απομείνει στα αμάρια (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Το μεγαλύτερο ποσοστό των πειρατικών επιθέσεων αφορά σε Σομαλούς πειρατές. Το 20% του παγκοσμίου εμπορίου, καθώς και το 12% του αργού πετρελαίου μεταφέρονται μέσω της περιοχής Υεμένης – Σομαλίας. Ένας αριθμός 28.000 πλοίων διέρχονται από την ευρύτερη περιοχή ετησίως, με σχεδόν 23.000 από αυτά να κινούνται προς τη διώρυγα του Σουέζ (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010). Το 2013 καταγράφηκαν σε όλο τον κόσμο 264 περιστατικά πειρατείας. Τα 106 από αυτά καταγράφηκαν στην περιοχή της Ινδονησίας και συνολικά οι όμηροι, για όλα τα περιστατικά, ήταν 304 άνθρωποι. Μπορεί αριθμητικά τα προαναφερθέντα περιστατικά πειρατείας να είναι ελάχιστα απέναντι στον αριθμό των πλοίων που χρησιμοποίησαν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή για το 2013, όμως το φαινόμενο πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με τα συνολικά λύτρα που κατεβλήθησαν, τη

διογκούμενη ανάγκη για επαύξηση της ασφάλειας των εταιρειών, την απειλή για την ομαλή ροή πετρελαίου προς την Ευρώπη (ενεργειακή ασφάλεια), καθώς και τη σχετική αύξηση των κομίστρων και του χρόνου παράδοσης του φορτίου για τα πλοία που πρέπει να τροποποιήσουν το δρομολόγιο τους ώστε να αποφύγουν τις επικίνδυνες για πειρατείες περιοχές.

Συνοψίζοντας, δύο είναι οι κύριες επιλογές των πλοιοκτητριών εταιρειών όσον αφορά την περαιτέρω εκμετάλλευση των εμπορικών πλοίων που έχουν διαθέσιμα: α) συνέχιση της ίδιας ακριβώς θαλάσσιας διαδρομής, αναλαμβάνοντας το αυξημένο ρίσκο κατά των φορτίων και τις ζωές των πληρωμάτων και καταβάλλοντας αντίστοιχη προσπάθεια διαχείρισης αυτού, β) αλλαγή δρομολογίου μέσω του ακρωτηρίου του Cape Town ώστε να μην διασχίζουν πλοία την επικίνδυνη περιοχή (περίπλους της Αφρικής) (Terry, 2009). Σε κάθε περίπτωση, υπάρχουν οι ακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις για:

- α) Στην Αίγυπτο και την αρχή Διαχείρισης της Διώρυγας του Σουέζ, λόγω της μείωσης εσόδων από τον περιορισμό του αριθμού διελεύσεων. Καθώς η εισροή συναλλάγματος για τα τέλη διέλευσης της διώρυγας του Σουέζ, είναι από τους βασικούς πυλώνες της οικονομίας της χώρας, το γεγονός αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει την Αίγυπτο σε οικονομική ύφεση. Στην περίπτωση αυτή η συνυφασμένη ανεργία θα προκαλούσε επίσης έκρηξη κοινωνικής αναταραχής.
- β) Στους Μεσογειακούς Λιμένες και Οργανισμούς / Διαχειριστές, λόγω της μείωσης στον συνολικό όγκο των διακινουμένων και στα αντίστοιχα έσοδα από τις συγκεκριμένες υποδομές φορτίων. Το γεγονός αυτό επίσης πιθανόν να τους οδηγήσει σε περικοπές προσωπικού, ενώ επίσης παράγων ανησυχίας αποτελεί η πιθανή αδυναμία αποπληρωμής των ήδη πραγματοποιηθέντων ή εν εξελίξει έργων επέκτασης.
- γ) στις Ναυτιλιακές Εταιρείες / Διαχειριστές, είτε λόγω της μείωσης της συνολικής μεταφορικής δυνατότητας, αφού τα πλοία θα κάνουν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους, είτε λόγω των μειωμένων εσόδων καθώς θα απαιτηθούν επιπλέον ασφάλιστρα και θα μεγαλώσει το λειτουργικό κόστος προκειμένου να αναληφθούν διάφορα μέτρα προστασίας των πλοίων.
- δ) στη βιομηχανική / μεταπρατική δραστηριότητα αφού επηρεάζεται αρνητικά είτε λόγω μειωμένης διαθεσιμότητας των πρώτων υλών, είτε λόγω δυσκολίας πρόβλεψης του απαιτούμενου στοκ ασφαλείας.

ε) στον καταναλωτή, λόγω της σχεδόν σίγουρης μετακύλισης του παραπάνω κόστους όλων των εμπλεκομένων στην εφοδιαστική αλυσίδα (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Επιπρόσθετα, είναι θέμα μείζονος σημασίας η διατήρηση μιας ομαλής ροής του πετρελαίου και των παράγωγών του, ώστε να υπάρχει πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η μεταφορά μέσω θαλάσσης αποτελεί το πιο σύνηθες αλλά και το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς πετρελαίου αφού το 62% του διεθνώς παραγόμενου πετρελαίου μεταφέρεται μέσω των θαλάσσιων οδών. Υπολογίζεται ότι 100 εκ. τόνοι πετρελαίου μεταφέρονται από δεξαμενόπλοια (tankers) καθημερινά. Οι μεγαλύτερες πετρελαιοπαραγωγές χώρες του κόσμου εντοπίζονται στην περιοχή του Περσικού Κόλπου. Τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν το πετρέλαιο προς τη Δύση πρέπει να χρησιμοποιήσουν τον Κόλπο του Αδεν για να συντομεύσουν τη διαδρομή τους προς τον τελικό προορισμό τους. Ταυτόχρονα, παράγοντας ανησυχίας αποτελεί το γεγονός ότι ακόμα και αν αποφασιστεί ο περίπλους της Αφρικής, οι αποστάσεις από την ξηρά που έχουν λάβει χώρα τα πειρατικά περιστατικά κατατάσσουν στη ζώνη κινδύνου ακόμα και αυτή την επιλογή. Επομένως, δύο είναι οι βασικές επιπτώσεις από την παρεμπόδιση της πειρατείας στη συγκεκριμένη ευρύτερη θαλάσσια διαδρομή: α) αύξηση της τιμής του πετρελαίου, στη βάση της μειωμένης προσφοράς των ποσοτήτων που καταλήγουν στην ελεύθερη αγορά, β) επαναπροσδιορισμός των εξαγωγών των κυρίαρχων πετρελαιοπαραγωγών χωρών σε ελεύθερη διαδρομή (π.χ. Κίνα), γεγονός εξαιρετικά αρνητικό για την ενεργοβόρο ΕΕ, που συνεχίζει να χρησιμοποιεί το πετρελαϊκό μοντέλο για την κάλυψη του συντριπτικού μέρους των ενεργειακών της αναγκών (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Η Κίνα που αναζητά ολοένα και περισσότερους ενεργειακούς πόρους μπορεί αρχικά να φαίνεται ότι πιθανόν επωφελείται από τις προαναφερθείσες εξελίξεις. Όμως, με την παρακώλυση των θαλασσίων συγκοινωνιών προς τη Μεσόγειο ως δεδομένο, έχει δυσκολέψει η προσέγγιση των ευρωπαϊών καταναλωτών. Επίσης, για συγκεκριμένες κατηγορίες προϊόντων, τα αυξημένα μεταφορικά κόστη ίσως οδηγήσουν σε απώλεια του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Στη συνολική εξίσωση θα πρέπει να συμπεριληφθεί ότι και η Ινδία ανησυχεί, αφού εκτός από την αυτονόητη επιθυμία για ανεμπόδιστες εμπορικές συναλλαγές, έχει κάθε δικαίωμα να θεωρεί τη συγκεκριμένη περιοχή ως μία εναλλακτική οδό,

διεκδικώντας σαφέστατα ρόλο στα τεκταινόμενα. Επίσης, καθώς τα πετρελαιοφόρα πλοία που χρησιμοποιούν την ευρύτερη περιοχή μεταφέρουν κυρίως αραβικής προέλευσης πετρέλαιο, θα έπρεπε να υπάρχει ενεργός εμπλοκή των Αραβικών χωρών στο εγχείρημα των περιπολιών στην περιοχή με πλοία. Γενικά όμως καμία χώρα από τις άμεσα ενδιαφερόμενες δεν έχει δείξει προθυμία, ενώ υπάρχουν ερωτηματικά για τη δυνατότητα του Αραβικού Συνδέσμου να παρέχει στρατιωτικά μέσα για την καταπολέμηση της πειρατείας (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010).

Μόνο το 2010 το ποσό που δόθηκε αποκλειστικά για την πληρωμή λύτρων, για περιστατικά πειρατείας, ανήλθε σε περίπου 240 εκατομμύρια δολάρια. Το ύψος του τιμήματος δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί με ασφάλεια, εξαιτίας της μυστικότητας που καλύπτει τις διαπραγματεύσεις και τις συναλλαγές. Θεωρείται πάντως ότι μόνο το 30% των περιστατικών ομηρίας από πειρατικές επιθέσεις κοινοποιείται, καθώς είναι αρκετοί οι πλοιοκτήτες που αποφεύγουν να γνωστοποιούν αντίστοιχα περιστατικά. Την ίδια στιγμή, ο αριθμός των Σομαλών πειρατών, που το 2010 υπολογιζόταν κοντά στους 1.500, αυξάνεται κατά 400 ανά έτος. Πάντως η εικόνα για το ύψος των λύτρων που καταβάλλονται από όσες πειρατικές επιθέσεις έχουν δει το φως της δημοσιότητας είναι ενδεικτική: Μπορεί να αγγίξει μέχρι και τα 10 εκατομμύρια δολάρια, για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος.

Υπολογίζεται ότι η καλά στημένη βιομηχανία της σύγχρονης πειρατείας καταφέρνει πλήγμα ύψους 12 δισεκατομμυρίων δολαρίων κάθε χρόνο στην παγκόσμια οικονομία (Μπαλαφούτη, 2011). Το κόστος της πειρατείας αναφέρεται τόσο στο οικονομικό, όσο και στο κοινωνικό κόστος, πλήττοντας το σύνολο της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (Bowden, 2010).

4.4 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

4.4.1 ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ:

Το άρθρο 100 της Σύμβασης του Montego Bay εντοπίζει αρχικά τη σημασία της καταστολής του φαινομένου της πειρατείας. Για αυτόν τον λόγο υπογραμμίζεται η υποχρέωση όλων των κρατών για συμμετοχή και συνεργασία στην αντιμετώπιση της πειρατείας, είτε αυτή

λαμβάνει χώρα στην ανοικτή θάλασσα είτε οπουδήποτε αλλού εκτός περιοχής ή δικαιοδοσίας κάποιου παράκτιου κράτους (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Το 1983 η Σουηδία κατέθεσε στην Επιτροπή Ναυτιλιακής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee - MSC) ένα έγγραφο σύμφωνα με το οποίο η σουηδική αντιπροσωπεία καλούσε τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να υιοθετήσει μέτρα αντιμετώπισης της πειρατείας. Ωστόσο το υψηλό κόστος που συνεπάγεται η πειρατεία, είχε ως αποτέλεσμα την κινητοποίηση και άλλων διεθνών οργανισμών, οι οποίοι στα πλαίσια δράσης τους, επιχείρησαν να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα, μέσω της ενημέρωσης, της υιοθέτησης ενός κοινού κώδικα συνεννόησης και μίας κοινής δέσμης μέτρων, καθώς επίσης και μέσω της συνεργασίας με αρμόδιους κρατικούς φορείς.

Η ενασχόληση του IMO με το ζήτημα ξεκίνησε το 1983, όταν τον Νοέμβριο του ίδιου έτους εξέδωσε μία απόφαση, σύμφωνα με την οποία αναγνώριζε τις μεγάλες διαστάσεις που είχε λάβει το φαινόμενο της πειρατείας, καθώς επίσης και τους κινδύνους που συνεπάγονται για την ανθρώπινη ζωή, την περιουσία και το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, κάλεσε όλα τα Κράτη – Μέλη του Οργανισμού, καθώς και άλλους διεθνείς φορείς να αποστείλουν όλα τα στοιχεία, που σχετίζονταν με τα περιστατικά της πειρατείας, προκειμένου αφού αυτά συγκεντρωθούν, ακολούθως να εξαχθούν συμπεράσματα με σκοπό να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για την από κοινού, αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Τον Απρίλιο του 1984, η MSC συμπεριέλαβε την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία στην θάλασσα στα μόνιμα θέματα του προγράμματος εργασιών της. Αρχικά, κύριο μέλημα της επιτροπής ήταν η συγκέντρωση και η ταξινόμηση των στοιχείων που είχαν συλλεχθεί για τα περιστατικά πειρατικών επιθέσεων παγκοσμίως και ακολούθως η έκδοση αναφορών, με σκοπό την ενημέρωση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Έτσι, λοιπόν, στην αρχή παρέχονταν εξαμηνιαίες αναφορές, οι οποίες αργότερα έγιναν μηνιαίες, τετραμηνιαίες και ετήσιες. Σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα, η Συνέλευση του IMO συνεδρίαζε τακτικά, προκειμένου για την επικοινωνία μεταξύ των κρατών - μελών, την ανταλλαγή απόψεων και κατ' επέκταση την ανάληψη δραστικών μέτρων ενάντια στην πειρατεία. Μάλιστα, σε ορισμένες περιπτώσεις, η ίδια η υπηρεσία απέστειλε αντιπροσώπους (ομάδες εργασίας) σε

περιοχές, όπου παρουσιαζόταν έντονα το φαινόμενο της πειρατείας (π.χ. Στενά της Malacca), για να καταστεί δυνατή η άμεση παρατήρηση του φαινομένου και ακολούθως να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα καταστολής αυτού, τα οποία συνήθως γνωστοποιούνταν στα κράτη – μέλη του IMO, μέσω σχετικών Οδηγιών (MSC/ Circ.622-623), που εκδίδονταν κάθε φορά. Γενικά, η επιτροπή παρατήρησε ότι τα κύρια προβλήματα, που παρουσιάζονται κατά την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας σχετίζονται με την οικονομική κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές όξυνσης του φαινομένου, καθώς επίσης με την περιορισμένη δυνατότητα επιβολής τόσο του εθνικού, όσο και του διεθνούς νόμου. Επιπρόσθετα, η επιτροπή παρατήρησε ότι το έργο της δυσχεραίνεται, λόγω της έλλειψης επικοινωνίας και της συνεργασίας με τους τοπικούς εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι όχι μόνο δεν ασχολούνται με την αντιμετώπιση των πειρατών, αλλά και δεν καταγράφουν τα σχετικά περιστατικά όπως προβλέπεται (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Επιπρόσθετα ο (I.M.O.) έχει εκδώσει σχετικές Οδηγίες, απευθυνόμενες τόσο στις κυβερνήσεις, όσο και στους ιδιοκτήτες, στους διαχειριστές, στους πλοιάρχους και τέλος, στο πλήρωμα, οι οποίες προδιαγράφουν τα βασικά μέτρα που θα πρέπει να υιοθετηθούν από κάθε πλευρά, προκειμένου για την πρόληψη, την καταστολή του φαινομένου της πειρατείας (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003). Ειδικότερα, το παράκτιο κράτος οφείλει να δημιουργήσει πλάνα δράσης με δύο κύριες κατευθύνσεις, δηλαδή την πρόληψη και την καταστολή περιπτώσεων πειρατείας. Επιπλέον, δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος κίνδυνος σύγκρουσης ή προσάραξης των πλοίων (ιδίως σε περιοχές περιορισμένης ναυσιπλοΐας) κατά τη διάρκεια μιας πειρατικής επίθεσης, το σχετικό πλάνο δράσης θα πρέπει να προβλέπει την αντιμετώπιση πιθανής ρύπανσης του περιβάλλοντος, όπως για παράδειγμα την άμεση συλλογή μικρών κηλίδων πετρελαίου από την επιφάνεια της θάλασσας. Παράλληλα, τα κράτη της σημαίας που φέρουν τα πλοία θα πρέπει να έχουν έτοιμο πλάνο δράσης, προκειμένου να αντιδράσουν άμεσα, σε περιπτώσεις πειρατικών επιθέσεων με δικά τους πλοία. Μάλιστα, στα πλαίσια της Οδηγίας, επισημαίνεται ότι τα παράκτια κράτη ίσως θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα στα ίδια τα πλοία, για να προετοιμάζουν και αυτά με τη σειρά τους σχετικά πλάνα δράσης. Τα παράκτια κράτη, τα οποία βρίσκονται σε περιοχές όπου παρατηρούνται συχνές αναφορές πειρατικών επιθέσεων σε πλοία, θα πρέπει να καλύπτουν κάθε επικίνδυνη περιοχή επαρκώς από σταθμούς ξηράς, οι οποίοι θα είναι συνεχώς σε λειτουργία, με σκοπό να είναι ικανά να ανταποκριθούν άμεσα σε κάθε αναφορά πειρατείας

από πλοία. Επιπρόσθετα, γειτονικές χώρες με κοινά σύνορα σε επικίνδυνες περιοχές θα πρέπει να υπογράψουν συμφωνίες συνεργασίας με σκοπό την πρόληψη και τον περιορισμό της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας (Terry, 2009). Τέτοιες συμφωνίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συνεργασία σε περιπολίες σε αυτές τις περιοχές. Μέσα στα πλαίσια προσπάθειας ανάπτυξης συνεργασίας μεταξύ των γειτονικών κρατών, θα μπορούσε να επιτευχθεί μία περιφερειακή συμφωνία προκειμένου να διευκολυνθεί η ομαδική ανταπόκριση σε τακτικό και λειτουργικό επίπεδο. Μάλιστα, κατά τον ΙΜΟ, μία τέτοια συμφωνία θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- α. Τον τρόπο με τον οποίο οι πληροφορίες θα διανέμονται,
- β. Την εγκαθίδρυση ενός ενιαίου πλαισίου διαδικασιών εντολών και ελέγχου (ένα περιφερειακό σύστημα εντολών περιστατικών),
- γ. Διασφάλιση των απαραίτητων επικοινωνιών,
- δ. Καθιέρωση ενιαίων πολιτικών και πρακτικών για επιχειρήσεις και καταδίωξεις
- ε. Καθιέρωση των δεσμών μεταξύ των εμπλεκόμενων υπηρεσιών σε όλα τα ναυτιλιακά θέματα ασφαλείας,
- στ. Καθιέρωση κοινής εξειδικευμένης εκπαίδευσης και την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των ερευνητών και τέλος,
- ζ. καθιέρωση κοινών ασκήσεων μεταξύ τακτικών και λειτουργικών υπηρεσιών (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003).

Οι υπάρχουσες συμφωνίες (είτε διμερείς είτε περιφερειακές) οφείλουν να επανεξετασθούν και να αναθεωρηθούν όπου είναι απαραίτητο, προκειμένου να ανταποκριθούν στις καινούργιες ανάγκες. Πιο συγκεκριμένα, είναι αναγκαίο να προβλέπεται η επέκταση της εισόδου και καταδίωξης πειρατών και στα χωρικά ύδατα κάποιας από τις χώρες, με τις οποίες υπογράφηκαν οι συμφωνίες. Επίσης, θα πρέπει να αναζητηθούν πρακτικές λειτουργικές διαδικασίες, βάσει των οποίων θα παρέχεται άδεια εισόδου σε περιοχές διαφορετικής δικαιοδοσίας, προκειμένου για την καταδίωξη πειρατικών σκαφών με μία μικρή ειδοποίηση. Συστήνεται σε κάθε χώρα να διασφαλίσει ότι το εθνικό της Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (Rescue Co-ordination Center – RCC), το οποίο μπορεί να έχει επικοινωνία με άλλα κέντρα άλλων χωρών, να είναι ικανό να επικοινωνεί βάσει της αγγλικής γλώσσας (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003).

Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα προβλήματα συντονισμού και συνεργασίας, καθώς και τυχόν καθυστερήσεις σε περίπτωση που ένα μήνυμα κινδύνου από μία συγκεκριμένη περιοχή έχει ληφθεί από ένα σταθμό στην ξηρά ή ένα RCC άλλης χώρας, συστήνεται η εκπόνηση ειδικών σεμιναρίων – συναντήσεων για το προσωπικό που βρίσκεται σε θέσεις κλειδιά, με σκοπό την ανταλλαγή των απόψεων και την καθιέρωση ανάλογων διαδικασιών και πράξεων για κάθε κατάσταση. Επίσης, εξίσου σημαντική θεωρείται και η από κοινού συμμετοχή σε ασκήσεις και γυμνάσια ετοιμότητας των αρμοδίων αρχών, για να διαπιστώνεται η αποτελεσματικότητα των διαδικασιών και η κοινή δράση των φορέων. Μάλιστα, η εκπαίδευση των αρχών θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση την γενική διάταξη και τα χαρακτηριστικά των πλοίων αυτών που είναι πιθανότερο να πέσουν θύματα πειρατείας. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να συνεργάζονται με τις δυνάμεις ασφαλείας παρέχοντας πρόσβαση στα πλοία τους για την αναγκαία εξοικείωση (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Στα πλαίσια της πρόληψης και της αντιμετώπισης της πειρατείας, συνιστάται τα κράτη να πραγματοποιούν συχνές περιπολίες στις επικίνδυνες αυτές περιοχές, οι οποίες θα πρέπει να εκτελούνται από τη θάλασσα, αλλά και από τον αέρα με αεροπλάνα ή κατάλληλα ελικόπτερα. Επίσης, οι δυνάμεις ασφαλείας πρέπει να μελετήσουν και τη χρήση μοντέρνου εξοπλισμού νυχτερινής οράσεως καθώς και άλλης εφαρμόσιμης τεχνολογίας. Τέλος, είναι δυνατόν να θεσπιστεί ένας τοπικός κανόνας, ο οποίος θα επιτρέπει στα πλοία τα οποία έχουν δεχθεί επίθεση να χρησιμοποιούν κωδικοποιημένα σήματα ειδοποίησης ότι έχουν πέσει θύματα πειρατικής επίθεσης, τα οποία θα υποδηλώνουν ότι έχουν χάσει τον έλεγχο του πλοίου και έτσι οι αρμόδιες αρχές θα κινητοποιούνται άμεσα (Γεωργαντόπουλος και Βλάχος, 2003)

Ακολούθως, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός προτείνει, προκειμένου για την αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων αρχών και την ελαχιστοποίηση του χρόνου ανταπόκρισης από τη στιγμή που ένα περιστατικό πειρατείας έχει αναφερθεί στο παράκτιο κράτος, την υιοθέτηση ενός κοινού συστήματος εντολών αναφοράς των περιστατικών. Για την επίτευξη αυτού του συστήματος, απαιτείται μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών συμβατή ορολογία, ολοκληρωμένα συστήματα επικοινωνίας, ενοποιημένη δομή εντολών, οργανωμένα πλάνα δράσης, ευέλικτο πλαίσιο ελέγχου, ευκολίες αντιμετώπισης τέτοιων περιστατικών και μία πλήρη και οργανωμένη διοίκηση των πόρων. Εξίσου απαραίτητη θεωρείται η ύπαρξη συνεργασίας ανάμεσα στα παράκτια κράτη και σε

άλλες υπηρεσίες αντιμετώπισης του ναυτιλιακού εγκλήματος, προκειμένου για τον εντοπισμό παράνομων ενεργειών (π.χ. λαθρεμπόριο όπλων, μεταφορά ναρκωτικών), οι οποίες είναι δυνατόν να αποτελέσουν κίνητρο για την κατάληψη ενός πλοίου. Πρέπει, δηλαδή, να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για εγκληματικές πράξεις, καθώς αυτοί που κάνουν μία επίθεση σε ένα πλοίο, ενδέχεται να είναι αναμεμιγμένοι και σε άλλες εγκληματικές υποθέσεις (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Επιπλέον, πρέπει να διαμορφωθούν διαδικασίες άμεσης αναμετάδοσης συναγερμού, όταν λαμβάνεται σήμα από τα επικοινωνιακά κέντρα, προς την αρμόδια υπηρεσία για δράση. Στην περίπτωση που αυτές οι διαδικασίες ήδη υπάρχουν, θα ήταν αποτελεσματική η αναθεώρηση και η βελτιστοποίηση τους, ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση μετάδοση της επίθεσης στο κοντινότερο RCC ή στο κοντινότερο παράκτιο κράτος, η οποία θα πρέπει να ακολουθείται από μία λεπτομερή γραπτή αναφορά. Με την ειδοποίηση ενός περιστατικού πειρατείας, το κέντρο συντονισμού ή όποια άλλη αρχή οφείλει να δράσει άμεσα ειδοποιώντας: α) τις τοπικές αρχές ασφαλείας, ώστε να εφαρμοστούν τα πλάνα δράσης, και β) τα υπόλοιπα πλοία που βρίσκονται στην περιοχή, χρησιμοποιώντας κάθε διαθέσιμη επικοινωνία. Μάλιστα, συνιστάται η καταγραφή και η αρχική εξέταση των γεγονότων, που αναγράφονται στην αναφορά, να γίνεται από μία κεντρική υπηρεσία (όπου αυτή υπάρχει) και η οποία θα έχει τις κατάλληλες γνώσεις και την εμπειρία, για να επεξεργαστεί τα δεδομένα. Ωστόσο, η λεπτομερής αποτίμηση του γεγονότος πρέπει να γίνεται από την αρμόδια εποπτική αρχή του κράτους, δεδομένου ότι αυτή διαθέτει περισσότερα στοιχεία για την αξιολόγηση του εκάστοτε περιστατικού και τη δημιουργία μίας ολοκληρωμένης εικόνας. Ακολούθως, τα στοιχεία, που συγκεντρώνονται, πρέπει να κοινοποιούνται και σε όλες τις αρχές και τις υπηρεσίες που πρέπει να λάβουν γνώση. Σε αυτές τις υπηρεσίες περιλαμβάνονται οι κυβερνήσεις των παράκτιων κρατών και οι κυβερνήσεις των κρατών της σημαίας (ώστε να ενημερωθούν και οι πλοιοκτήτες) κ.α.

Κατά την εξέταση των περιστατικών ή ακόμα και κατά τη δίωξη των συλληφθέντων πειρατών, θα πρέπει να διευκρινίζεται απόλυτα ποια υπηρεσία έχει την ευθύνη και τη νομική εξουσία, για να διεξάγει έρευνα αμέσως μετά την επίθεση, αφού μία σύγχυση μπορεί να οδηγήσει σε καθυστέρηση της έρευνας και σε απώλεια στοιχείων. Η υπεύθυνη αρχή για τη διεξαγωγή της έρευνας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με προσωπικό, το οποίο είναι άρτια

εκπαιδευμένο σε βασικές τεχνικές έρευνας και διαθέτει γνώση των νομικών απαιτήσεων των δικαστηρίων της χώρας του. Σε περιπτώσεις δίωξης των πειρατών, οι οποίοι διέπραξαν πειρατεία εκτός των χωρικών υδάτων του κράτους που διεξάγει την έρευνα, θα πρέπει να υπάρξει συμφωνία του παράκτιου κράτους με όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003).

Το παράκτιο κράτος θα πρέπει να ενεργεί με την σύμφωνη γνώμη του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο, του κράτους στου οποίου το περιστατικό έχει απειλήσει το θαλάσσιο περιβάλλον της δικαιοδοσίας του. Οι κυβερνήσεις των κρατών αυτών καλούνται να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα και να καθορίσουν με ακρίβεια τα όρια δικαιοδοσίας της κάθε μίας, ούτως ώστε να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται άμεσα και να διώκουν τα άτομα που διαπράττουν τέτοιας φύσης εγκλήματα (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003)

Ο ΙΜΟ, επιπλέον, έχει αναγνωρίσει τη συνεισφορά των παραγόντων που σχετίζονται με το πλοίο (πλοιοκτήτες, διαχειριστές, πλοίαρχοι και πληρώματα) προκειμένου να εξασφαλισθεί η πρόληψη και η αντιμετώπιση της πειρατείας. Για το λόγο αυτό πρέπει να υιοθετηθούν και να εφαρμοσθούν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου τα πλοία να μειώσουν τον κίνδυνο και να γίνουν πιο ασφαλή σε ότι αφορά την εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων εις βάρος τους. Πολύ σημαντική θεωρείται, επίσης, η άμεση αναφορά τυχόν περιστατικών στις αρμόδιες αρχές για την έγκαιρη και την ταχύτερη αντίδραση εναντίον των πειρατών. Αυτές οι αναφορές θα πρέπει να είναι λεπτομερείς προκειμένου να διευκολύνεται η περαιτέρω εξέταση του προβλήματος και ο καλύτερος σχεδιασμός εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών, των διεθνών οργανισμών και των τοπικών αρχών. Αυτά τα μέτρα μπορούν να διαιρεθούν σε διάφορες κατηγορίες, ήτοι α) μέτρα που θα μειώνουν τα κίνητρα από πλευράς των πειρατών να εκδηλώσουν μία πειρατική επίθεση (π.χ. επαρκής αριθμός πληρώματος), και β) διάφορες δράσεις ανάλογα με την φάση της πειρατείας που εκδηλώνεται ενάντια στο πλοίο. Αυτές οι δράσεις μπορούν να διαιρεθούν σε τέσσερις φάσεις:

- α) φάση πριν την πειρατεία, όπου λαμβάνονται μέτρα για να αποτραπεί η πειρατεία (χρησιμοποίηση ειδικού φωτισμού, διαδικασίες συναγερμού, αλλαγές δρομολογίων κ.λ.π.),
- β) φάση υποψίας για πειρατεία ή ακόμα όταν είναι σε εξέλιξη μία πειρατική επίθεση (κατάλληλη αναφορά του συμβάντος στις αρμόδιες αρχές, μέγιστη ταχύτητα, ρίψη νερού

με μάνικα περιφερειακά του πλοίου, κ.λ.π.),

- γ) φάση μετά μία επίθεση όπου είναι αναγκαίος ένας ολοκληρωτικός έλεγχος κάθε τμήματος του πλοίου και κάθε μέλους του πληρώματος και ακολούθως αναφορά του συμβάντος στο παράκτιο συντονιστικό κέντρο διάσωσης (RCC) έτσι ώστε μέσω αυτού να ενημερωθούν οι σχετικές δυνάμεις ασφαλείας, και τέλος,
- δ) φάση κατά τη διάρκεια εξόδου του πλοίου από τις περιοχές όπου είναι επικίνδυνες για εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων, όπου το πλοίο θα πρέπει να επιστρέψει στην φυσιολογική του λειτουργία (εξασφαλίζεται ότι είναι ανοικτοί οι χώροι που απαιτείται, να μην είναι κλειδωμένοι για λόγους ασφαλείας, μαζεύονται οι μάνικες νερού που είχαν τοποθετηθεί περιφερειακά του πλοίου κ.λ.π.).

Με το φαινόμενο της πειρατείας έχει ασχοληθεί και το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (International Maritime Bureau – IMB) αντικείμενο του οποίου αποτελεί κάθε μορφή ναυταπάτης. Δεδομένου ότι η πειρατεία συμπεριλαμβάνεται στις παράνομες πρακτικές, που ακολουθούνται στο χώρο της ναυτιλίας, το IMB προχώρησε στην ίδρυση ενός κέντρου αναφοράς περιστατικών πειρατείας, του Piracy Reporting Center, το οποίο και εδρεύει στο Kuala Lumpur. Ειδικότερα, το εν λόγω κέντρο, το οποίο και χρηματοδοτείται από διάφορες ιδιωτικές επιχειρήσεις, συλλέγει στοιχεία για τις αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου, εντοπίζει τα πλοία που έχουν δεχθεί πειρατική επίθεση και παρέχει βοήθεια στους ιδιοκτήτες του πλοίου και στο πλήρωμα και τέλος, βοηθάει στην σύλληψη των πειρατών. Επιπρόσθετα, το Piracy Reporting Center εκδίδει αναφορές σε τετραμηνιαία και σε ετήσια βάση, ενώ συνεργάζεται και με τον IMO, με στόχο την καταπολέμηση της πειρατείας. Πολλά από τα συλλεχθέντα στοιχεία των παραπάνω φορέων προέρχονται από καταγεγραμμένες μέσω δορυφόρου περιπτώσεις πειρατείας. Ένα τέτοιο δορυφορικό σύστημα καταπολέμησης της πειρατείας είναι και το Shiploc το οποίο δίνει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να εντοπίσουν, μέσω του διαδικτύου, την ακριβή θέση του πλοίου τους (Γεωργαντόπουλος, και Βλάχος, 2003).

Το Συμβούλιο Διεθνούς Ναυτιλίας της Βαλτικής (Baltic International Maritime Council - BIMCO) συμβάλλει στην καταπολέμηση της πειρατείας, μέσω της γνωστοποίησης και πληροφόρησης των ενδιαφερόμενων μερών. Για αυτό το σκοπό, το BIMCO βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τους προαναφερθέντες Διεθνείς Οργανισμούς (Γεωργαντόπουλος, και

Βλάχος, 2003).

Τα τελευταία δύο χρόνια η βιομηχανία της ναυτιλίας σε συνεργασία με τις ναυτικές δυνάμεις προστασίας από την πειρατεία, έχουν καταφέρει να εκδώσουν οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες και τους καπετάνιους των πλοίων που διέρχονται από τον Κόλπο του Aden και την Αραβική Θάλασσα, για την προστασία των πλοίων και των πληρωμάτων τους με σκοπό την αντιμετώπιση της απειλής. Οι τελευταίες οδηγίες προς τις ναυτιλιακές εταιρείες για τις πρακτικές βέλτιστης διαχείρισης (Best Management Practices – BMP), των παραπάνω καταστάσεων αναφέρουν, ότι τα υπό επίθεση πλοία θα πρέπει να διατηρούν τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα πλεύσης, που μπορεί να φθάσει συνήθως τους 18 κόμβους, απωθώντας έτσι τους πειρατές από το να πλευρίσουν και να ανέβουν εύκολα στο πλοίο και επιπλέον θα πρέπει να εκτελούν ελιγμούς αποφυγής, όσο αυτό είναι εφικτό για ένα μεγάλο tanker. Στο πλαίσιο των μέτρων αυτοπροστασίας ορισμένοι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν άοπλους φρουρούς, ενώ κάποιες εταιρείες χρησιμοποιούν εξοπλισμένα σκάφη συνοδείας.

Ωστόσο η μεταφορά οπλισμού και η χρήση του, σε περίπτωση πειρατείας, είναι αρκετά λεπτή και περίπλοκη υπόθεση, όχι μόνο εξαιτίας του γεγονότος ότι αρκετά πλοία υπόκεινται σε μια σειρά κανονισμών που αφορούν τη νομοθεσία της χώρας όπου έχουν νηολογηθεί, αλλά κυρίως από το γεγονός ότι αρκετοί οργανισμοί ναυτιλίας δεν βλέπουν θετικά την χρήση ένοπλων φρουρών και σκαφών συνοδείας που φέρουν οπλισμό, θεωρώντας ότι έτσι αυξάνεται ο κίνδυνος για την ασφάλεια ενός πλοίου και του πληρώματός του. Ένα από τα προφανή μέτρα προστασίας είναι η έγκαιρη αποφυγή των πειρατών. Για το σκοπό αυτό ο ΙΜΟ συνιστά στα πλοία που διέρχονται από τις ακτές της Σομαλίας να παραμένουν όσο γίνεται πιο πολύ στα ανοικτά (Kontorovich, 2009). Η αρχική οδηγία ήταν τα 200 μίλια, η οποία τροποποιήθηκε το 2009 στα 600 μίλια. Αξιοσημείωτο είναι πάντως ότι οι τακτικές των πειρατών συνεχώς εξελίσσονται, ως απάντηση στα μέτρα που λαμβάνονται εναντίον της πειρατείας. Γι' αυτό και κανένα μέτρο από μόνο του δεν είναι ικανό να αποδώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα. Η καλύτερη επιλογή φαίνεται να είναι η κλιμακωτή προσέγγιση ασφαλείας, η οποία καλύπτει τους τομείς της αποφυγής, της αποκάλυψης και αναγνώρισης της απειλής, την οπτική αποτροπή, την πρόληψη επιβίβασης επάνω στο πλοίο και την αποτροπή κράτησης του πληρώματος (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Η αποφυγή των πειρατών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο δίκτυο πληροφοριών που θα

μπορεί να παρέχει ακριβή και έγκυρα στοιχεία για τις θέσεις των πειρατών. Η επιλογή του βέλτιστου δρομολογίου παίζει σημαντικό ρόλο και παρά το γεγονός ότι οι πειρατές κινούνται ακόμα και στα ανοικτά των ωκεανών, συνήθως αποφεύγουν τις περιοχές με άσχημες καιρικές συνθήκες, καθώς τα μικρά σκάφη τους δυσκολεύονται να πλεύσουν και να επιτεθούν σε περιοχές με σχετική θαλασσοταραχή, ειδικά όταν η κατάσταση της θάλασσας είναι στην κλίμακα 4 και πάνω. Ο εντοπισμός και η αναγνώριση της απειλής βασίζεται στην καλή επιτήρηση της περιοχής. Σήμερα, τα πλοία που διέρχονται από περιοχές υψηλού ρίσκου καλούνται να έχουν βάρδιες σε 24ωρη βάση για παρακολούθηση και επιτήρηση, τόσο με οπτικά μέσα όσο και με τα ραντάρ που διαθέτουν. Ωστόσο, τα υπάρχοντα αυτά μέσα δεν έχουν κριθεί επαρκή για την πρόληψη και αποφυγή μιας επίθεσης. Γι' αυτό και κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση της επιτήρησης με αναβαθμισμένες συσκευές ραντάρ που θα παρέχουν καλύτερη εμβέλεια, με την εγκατάσταση ηλεκτροπτικών και υπερύθρων αισθητήρων, οι οποίοι θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στα συστήματα προειδοποίησης και πληροφοριών ενός πλοίου, παρέχοντας μία ακριβή εικόνα, σε πραγματικό χρόνο, για την όποια δραστηριότητα επικρατεί γύρω από την περιοχή που περιβάλλει το πλοίο.

Από τη στιγμή που γίνει αντιληπτό ότι οι πειρατές έχουν προσεγγίσει το πλοίο σε τέτοιο βαθμό ώστε να επιχειρήσουν να επιβιβασθούν στο κατάστρωμα, το πλήρωμα του πλοίου έχει σχετικά περιορισμένες επιλογές. Η εκτέλεση ελιγμών είναι μία επιλογή που μπορεί να αποδώσει εάν υπάρχει ήπιος κυματισμός. Η πορεία του πλοίου αντίθετα στο κύμα μπορεί να δυσκολέψει τις προσπάθειες των πειρατών να το πλευρίσουν λόγω του κυματισμού, ενώ συνίσταται και η κυκλική κίνηση με σκοπό την πρόκληση περαιτέρω κυματισμού από το ίδιο το πλοίο, αλλάζοντας συνεχώς θέση. Ως μέθοδο αποτροπής ορισμένες πλοιοκτήτριες εταιρείες έχουν εγκαταστήσει ειδικά συρματοπλέγματα στις κουπαστές περιμετρικά των πλοίων, τα οποία πολλές φορές είναι παρόμοια με τις περιφράξεις στρατιωτικών εγκαταστάσεων (Knop, L., 2011).

Σε άλλες περιπτώσεις χρησιμοποιούνται ειδικές πυροσβεστικές μάνικες νερού ή αφρού με υψηλή πίεση, των οποίων όμως η αποτελεσματικότητα αμφισβητείται, ενώ από τεχνικής πλευράς απαιτείται η τροποποίηση των συστημάτων του πλοίου ώστε να μπορεί να υποστηρίξει την παροχή υψηλής πίεσης. Εφόσον οι πειρατές καταφέρουν να επιβιβαστούν στο πλοίο, μία λύση που προτείνεται είναι η καταφυγή σε έναν ασφαλή χώρο (citadel), ειδικά

διαμορφωμένο και ενισχυμένο με θωράκιση, ώστε οι ναυτικοί να είναι ασφαλείς από την επίθεση των πειρατών, έχοντας στη διάθεσή τους συστήματα επικοινωνίας και ίσως και ελέγχου του πλοίου στις πλέον εξελιγμένες περιπτώσεις. Η ιδέα πίσω από τη λύση των 'citadel' είναι ότι οι ναυτικές δυνάμεις θα μπορέσουν να κερδίσουν πολύτιμο χρόνο για να φθάσουν στο πλοίο και να παράσχουν προστασία στο πλήρωμα, το οποίο θα βρίσκεται σε ασφαλή χώρο. Ωστόσο και η λύση αυτή έχει αδύνατα σημεία, όπως το γεγονός ότι οι πειρατές μπορεί να χρησιμοποιήσουν πολύ ισχυρά εκρηκτικά, τα οποία θα μπορούσαν ακόμα και να βυθίσουν το πλοίο, ενώ σε μια περίπτωση κατάφεραν να διεισδύσουν στο ασφαλές αυτό δωμάτιο από την οροφή, κόβοντας την με ειδικά εργαλεία και αιχμαλωτίζοντας τελικά το πλήρωμα (Θεοδωρόπουλος, 2011).

Μια στρατηγική την οποία ακολουθούν όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες και διαχειριστές είναι η πρόσληψη ένοπλων ομάδων ασφαλείας πάνω στα πλοία για να αποτρέψουν πειρατικές επιθέσεις. Μέχρι σήμερα κανένα πλοίο που έχει ένοπλους φρουρούς δεν έχει απαχθεί από πειρατές. Ωστόσο διάφορα νηολόγια σύμφωνα με τη μακροχρόνια πολιτική τους και με τις πρόσφατες οδηγίες του IMO προτρέπουν τους πλοιοκτήτες να επιλέξουν να ανεβάσουν στο πλοίο ομάδες ασφαλείας μόνον αφού εκτιμήσουν συνολικά το ρίσκο και αφού επίσης συμβουλευτούν όλα τα μέρη που είναι άμεσα εμπλεκόμενα, όπως ασφαλιστικές, δικηγόρους και ιδιοκτήτες φορτίου πριν προχωρήσουν σε αυτό το βήμα. Επισημαίνεται ότι αυτές οι ομάδες που επιλέγονται για αυτή την αποστολή πρέπει να ελέγχονται και να αξιολογούνται προσεκτικά πριν προσληφθούν. Γι' αυτό το λόγο ορισμένα νηολόγια έχουν υπογράψει ένα μνημόνιο συνεργασίας (Memorandum of Understanding) με το Σύνδεσμο Ασφαλείας Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (Security Association of Maritime Industry - SAMI) που διασφαλίζει ότι αυτές οι ομάδες έχουν ελεγχθεί και πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις (Ξενακούδης, 2011).

Πολλοί στο χώρο της ναυτιλίας αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό την ύπαρξη ενόπλων επί των πλοίων αφού όπως υποστηρίζουν τίθεται σε κίνδυνο η ζωή των πληρωμάτων καθώς επίσης και η ακεραιότητα του πλοίου και του φορτίου. Επίσης υποστηρίζουν ότι η παγκόσμια κοινότητα δεν δείχνει ότι πραγματικά επιθυμεί να τερματισθεί το πρόβλημα της πειρατείας (Κεφαλονίτης, 2011).

Ορισμένα νηολόγια στην προσπάθειά τους να συμβάλλουν στην καταπολέμηση της πειρατείας έχουν κατά καιρούς επωμιστεί το κόστος μεταφοράς των μαρτύρων, που επέβαιναν στο πλοίο τη στιγμή της πειρατικής επίθεσης, προκειμένου αυτοί οι μάρτυρες να ταξιδέψουν στη χώρα που διεξάγεται η δίκη των πειρατών (Ξενακούδης, 2011).

4.4.2 ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ - ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Η ΕΕ δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερα φαινόμενα πειρατείας και ένοπλης ληστείας στα χωρικά της ύδατα ή στον ευρύτερο χώρο που την περιβάλλει και αυτός είναι ίσως ο κύριος λόγος για τον οποίο η πειρατεία αντιμετωπίστηκε μέχρι σήμερα ως ένα πρόβλημα περιφερειακού χαρακτήρα. Ειδικότερα, το πρόβλημα για την ΕΕ αφορά σε πλοία σημαίας Κρατών –Μελών που διέρχονται από τις περιοχές που εμφανίζεται έντονο το φαινόμενο ή ελλιμενίζονται εκεί, πληρώματα και επιβάτες που προέρχονται από Κράτη – Μέλη της Ένωσης και διατρέχουν κίνδυνο ή πέφτουν θύματα πράξεων πειρατείας, φορτία που διακινούνται, καθώς επίσης και ασφαλιστικές εταιρείες ευρωπαϊκών συμφερόντων που καλύπτουν πλοία, πληρώματα, επιβάτες ή φορτία. Αφορά ακόμη στην πρόληψη ατυχημάτων, δεδομένου ότι μετά από πράξεις πειρατείας τα πλοία ενδέχεται να πλέουν ακυβέρνητα, ώστε υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα και τη ζωή στη θάλασσα, αλλά επίσης για περιβαλλοντικές καταστροφές ιδιαίτερα αν εμπλέκονται πετρελαιοφόρα ή άλλα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες χημικές ουσίες κ.λ.π. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση», το 2004, το 20% σχεδόν του συνόλου των πλοίων που ανέφεραν επιθέσεις από πειρατές και οπλισμένους ληστές ήταν πλοία με σημαίες χωρών της ΕΕ. Επιπρόσθετα, στο ίδιο κείμενο αναφέρεται ότι λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης εξάρτησης της ΕΕ από τις θαλάσσιες μεταφορές για εισαγωγές και εξαγωγές και του γεγονότος ότι η Ευρώπη κατέχει κυρίαρχη θέση στη παγκόσμια ναυτιλία, οι αναλύσεις σε σχέση με τη μελλοντική στρατηγική για τις ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις πρέπει να περιλαμβάνουν και το ρόλο των δυνάμεων αυτών για την πρόληψη και την καταπολέμηση της πειρατείας. Πρέπει επίσης να μελετηθεί η χρήση και πρόσθετων μέσων, π.χ. ειδικά μέτρα αναπτυξιακής βοήθειας για παράκτια κράτη με στόχο την αντιμετώπιση του προβλήματος, στο πλαίσιο των εθνικών αναπτυξιακών στρατηγικών που έχουν συμφωνηθεί με την ΕΕ (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Οι άξονες γύρω από τους οποίους κινείται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορούν στην ενδυνάμωση του ρόλου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization-I.M.O.) ως ειδικού και πλέον κατάλληλου οργανισμού για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, η ΕΕ πιστεύει και εργάζεται για την προώθηση της διεθνούς και περιφερειακής συνεργασίας και του συντονισμού των προσπαθειών καθώς επίσης και για την ανάληψη δεσμεύσεων και υποχρεώσεων από τα Κράτη – Μέλη, τους πλοιοκτήτες, τα πληρώματα των πλοίων, τα παράκτια κράτη ή τα κράτη της ευρύτερης περιοχής κ.λ.π., στη βάση των εγκυκλίων του I.M.O. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, χωρίς να υποβαθμίζει τη σημασία, τον ρόλο και τη συμβολή των υπόλοιπων οργανισμών, έχει την άποψη ότι ο I.M.O. θα πρέπει να συνεχίσει να αποτελεί κύριο φορέα και σημείο αναφοράς των προσπαθειών και κατά συνέπεια να αναγνωριστεί ως ο βασικός εντολοδόχος της διεθνούς κοινότητας στην αντιμετώπιση του φαινομένου (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Παράλληλα, σημαντικές προσπάθειες για την εξεύρεση αποτελεσματικών λύσεων έχουν καταβληθεί τόσο από επιμέρους κράτη στη βάση μονομερών προσπαθειών, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Η συνάντηση μεταξύ ειδικών από την ΕΕ και ασιατικά κράτη (EU-Asean Experts' Meeting on Maritime Security), που έλαβε χώρα στη Μανίλα τον Φεβρουάριο του 2002, κατέληξε σε μια σειρά εποικοδομητικών προτάσεων για την περαιτέρω περιφερειακή και διεθνή συνεργασία. Η συγκεκριμένη συνάντηση ήταν μία σημαντική πρωτοβουλία, που καταδεικνύει το ενδιαφέρον της ΕΕ να προωθήσει την περιφερειακή συνεργασία, αλλά και να διαδραματίσει ενεργό ρόλο στο πεδίο της καταπολέμησης της πειρατείας (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Είναι δεδομένο ότι τα κράτη μέσα από την συμμετοχή τους στις περιφερειακές συνεργασίες, αποκομίζουν ουσιαστικά οφέλη και για τον σκοπό αυτό ακολουθώντας προχωρούν στη σύναψη σχετικών συμφωνιών. Στα οφέλη αυτά μπορούμε να αναφέρουμε, μεταξύ άλλων, την προαγωγή της σχετικής νομοθεσίας και την εξασφάλιση της εφαρμογής του δικαίου, την ανάπτυξη συγκεκριμένων διαδικασιών προκειμένου να αναφέρονται τα περιστατικά πειρατείας, τη δημιουργία βάσεων δεδομένων και δικτύων πληροφόρησης, τη συνεργασία

μεταξύ των ακτοφυλακών των επιμέρους κρατών σε επιχειρησιακό επίπεδο, την εκπαίδευση, τη διεξαγωγή κοινών ασκήσεων κ.λ.π. Η ΕΕ μπορεί να συμβάλει παρέχοντας τεχνογνωσία, με τη μορφή τεχνικής βοήθειας και βέλτιστων πρακτικών σε επιμέρους ζητήματα, τη συμμετοχή σε εκπαιδευτικές δράσεις κ.λ.π (www.defence-point.gr, 2012). Παράλληλα, κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση των περιφερειακών συνεργασιών στο πλαίσιο της ανάληψης συγκεκριμένων δεσμεύσεων, μέσω ενός περιφερειακού συμφώνου που θα συναφθεί για τον σκοπό αυτό ή μιας πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ ενδιαφερομένων κρατών. Η ΕΕ, λόγω θέσης και λόγω των διμερών και πολυμερών εμπορικών, οικονομικών κ.α. σχέσεων που διατηρεί με τα περισσότερα κράτη, είναι δυνατό να αποτελέσει τον καταλύτη για την άρση των εμποδίων για την ανάπτυξη και ενίσχυση των συνεργασιών (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Ο ΙΜΟ καλείται να επιτελέσει το συντονισμό των προσπαθειών για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας στη θάλασσα ενώ το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του ΟΗΕ (United Nations' World Maritime University), υπό την αιγίδα του Οργανισμού, εμφανίζεται ως ένα κατάλληλο φόρουμ για την ανάπτυξη σχετικής επιστημονικής γνώσης και την επιμόρφωση και εκπαίδευση αξιωματούχων, διαμορφωτών πολιτικής, εμπειρογνομόνων κ.λ.π. (Περράκης και Τσάλτας, 2006, ΙΜΟ, 2005).

Στο πλαίσιο αυτό η ΕΕ θεωρεί αναγκαία την ανάληψη σαφών δεσμεύσεων και υποχρεώσεων από όλα τα κράτη στη βάση της υιοθέτησης των σχετικών διεθνών συμβάσεων, δηλαδή της UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), της SUA (Convention on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of the Maritime Navigation), της UNTOC (UN Convention on Combating Organized Crime), όπως επίσης και του Code of Practice for the Investigation of the Crime of Piracy and Armed Robbery against Ships. Σε κάθε περίπτωση, με δεδομένη την ύπαρξη ενός πυκνού συμβατικού πλαισίου, ιδιαίτερη σημασία προσλαμβάνει η επικέντρωση των προσπαθειών στην εφαρμογή των ρυθμίσεων και την υλοποίηση των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί. Τα κράτη θα πρέπει, παράλληλα, να προσαρμόσουν και να ενισχύσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή των συμβάσεων αυτών, ενώ παράλληλα θα πρέπει να εξετάσουν κατά πόσο η πρακτική που ακολουθείται στο εν λόγω πεδίο ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές τις συμβάσεις (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποφασίσθηκε το 2008 η συγκρότηση για πρώτη φορά στην ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μία Ναυτικής Δύναμης (EUNAVFOR) και η ανάληψη επιχειρησιακής δράσης (επιχείρηση ATALANTA), σκοπός της οποίας αρχικά ήταν η προστασία των φορτίων επισιτιστικής βοήθειας που αποστέλλονται στη Σομαλία και η εξασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας στον Κόλπο του Aden και τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας. Ειδικότερα, στις 10 Νοεμβρίου 2008, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε μια κοινή δράση που αφορά σε μια ευρωπαϊκή στρατιωτική επιχείρηση για την αποτροπή και αντιμετώπιση πράξεων πειρατείας και ενόπλων ληστειών στις ακτές της Σομαλίας, με ημερομηνία ενεργοποίησης το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. (Economist Print Edition leaders, 2011).

Εξάλλου ο ΟΗΕ ενθαρρύνει την ανάληψη πρωτοβουλιών από τα κράτη που ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των θαλασσιών οδών και για το λόγο αυτό εξέδωσε τις αποφάσεις 1814, 1816, 1838 και 1846 του Συμβουλίου Ασφαλείας για να στηρίξει τη λειτουργία και δράση της Ευρωπαϊκής δύναμης (EUNAVFOR) που διεκπεραιώνει την επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ. Η επιχείρηση αρχικά υπολογίσθηκε ότι θα είναι διάρκειας 12 μηνών αλλά τελικά με εότερη απόφαση η επιχείρηση θα συνεχίσει μέχρι την εξασφάλιση της ελεύθερης ναυσιπλοΐας στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια (Σιούσιουρας και Δαλακλής, 2010). Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε τη σύσταση ειδικού κεφαλαίου για τη χρηματοδότηση ορισμένων δράσεων που θα βοηθήσουν στην αποκατάσταση της ομαλότητας στην ίδια τη Σομαλία (Λως, 2009).

Ο πολιτικός έλεγχος και η στρατηγική διεύθυνση της στρατιωτικής επιχείρησης της ΕΕ ασκείται από την Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας (ΕΠΑ) (Political and Security Committee – PSC), υπό την ευθύνη του Συμβουλίου της ΕΕ, ενώ η Στρατιωτική Επιτροπή της ΕΕ (EUMC) παρακολουθεί την ομαλή εκτέλεση της επιχείρησης που διεξάγεται υπό την ευθύνη του διοικητή επιχειρήσεων. Η επιχείρηση ΑΤΑΛΑΝΤΑ είναι η πρώτη στρατιωτική επιχείρηση υπό την ηγεσία της ΕΕ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας. Η περιοχή ευθύνης της επιχείρησης περιλαμβάνει την Ερυθρά Θάλασσα, τον Κόλπο του Άντεν και τμήμα του Ινδικού Ωκεανού. Η εν λόγω θαλάσσια περιοχή είναι συγκρίσιμη με εκείνη της Μεσογείου. Υπάρχει συνεχής συνεργασία μεταξύ της EU NAVFOR και των άλλων ναυτικών δυνάμεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή όπως την καθοδηγούμενη

από τις ΗΠΑ δύναμη, το NATO Maritime Group, καθώς και δυνάμεις της Ρωσίας, Ινδίας, Ιαπωνίας, Μαλαισίας, Κίνας και Σαουδικής Αραβίας. Έτσι τα πλοία που επιθυμούν να διέλθουν από τον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας καλούνται να το δηλώσουν σε συγκεκριμένη ιστοσελίδα (www.mschoa.org) του Ναυτιλιακού Κέντρου Ασφάλειας - Κέρας της Αφρικής (Maritime Security Center – Horn of Africa), που ιδρύθηκε στην αρχή της επιχείρησης για να διευκολυνθεί ο συντονισμός της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η ΕΕ επιπρόσθετα έχει αναπτύξει στο πλαίσιο της επιχείρησης 'ATALANTA' ένα επιχειρησιακό κέντρο στο Northwood, λίγο έξω από το Λονδίνο από τα τέλη του 2008. Το κέντρο αυτό λειτουργεί ως κόμβος επικοινωνιών και αναφορών για τις δραστηριότητες πειρατείας, υποστηρίζοντας τις πολυεθνικές δυνάμεις που δρουν στην περιοχή (Θεοδώροπουλος, 2011).

Τέλος, ενθαρρυντικό είναι το γεγονός της συμφωνίας μεταξύ ΕΕ και των Σεϋχελλών για την ανάπτυξη ευρωπαϊκών στρατευμάτων στην περιοχή και τον ακροβολισμό τους στα πολυπληθή νησιά του συμπλέγματος που παίζουν πλέον και αυτά τον ρόλο ορμητηρίων για τους πειρατές (Λως, 2009).

4.4.3 ΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η Ελλάδα το 1994, ακολουθώντας τα πρότυπα του ΙΜΟ, θέσπισε σχετική Οδηγία για την πρόληψη και αντιμετώπιση της πειρατείας ή της ένοπλης ληστείας σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας (Οδηγία Ν. 15 «Πειρατεία και ένοπλη ληστεία»). Η οδηγία αυτή περιγράφει τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται τόσο σε διεθνή ύδατα (πειρατεία) όσο και στις περιπτώσεις που τα πλοία είναι αγκυροβολημένα ή εν πλω στα χωρικά ύδατα ενός οποιουδήποτε παράκτιου κράτους (ένοπλη ληστεία) (Γεωργίου, 2008). Δύο είναι οι παράγοντες, σύμφωνα με την Οδηγία, που ευνοούν ή ενθαρρύνουν τους επίδοξους πειρατές. Ο πρώτος παράγοντας σχετίζεται με την ύπαρξη χρημάτων στο χρηματοκιβώτιο του πλοίου. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να βρουν τρόπους να εξαλειφθεί αυτή η ανάγκη. Όταν η ανάγκη αυτή προέρχεται από συναλλαγματικούς περιορισμούς που επιβάλλουν κάποια κράτη, τότε το θέμα θα πρέπει να τίθενται στο αρμόδιο ελληνικό υπουργείο που είναι υπεύθυνο για τα ζητήματα της ναυτιλίας ώστε να εξετασθεί εάν θα πρέπει να πραγματοποιηθούν σχετικά διαβήματα για να επιτευχθεί πιο ελαστική μεταχείριση στο ζήτημα αυτό. Ο δεύτερος παράγοντας είναι τα ολιγομελή

πληρώματα. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξετάζουν την περίπτωση ενίσχυσης των φρουρών ασφαλείας, την προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού παρακολούθησης και ανίχνευσης και επιπρόσθετα να απαιτούν τον έλεγχο της αξιοπιστίας του προσωπικού ασφαλείας που τυχόν απασχολούν τοπικά (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την σχετική Οδηγία διακρίνονται τρεις φάσεις πειρατικής επίθεσης: α) Φάση πιθανολογούμενης ή επιχειρούμενης πειρατικής επίθεσης, β) εκδήλωση πειρατικής επίθεσης, και γ) αποχώρηση πειρατών. Για κάθε μία από αυτές τις φάσεις δίδονται κατευθύνσεις για τις ενέργειες του πλοιάρχου και του πληρώματος. Σε ότι αφορά την πρακτική που συνιστάται για την αντιμετώπιση πειρατικών επιθέσεων, η Οδηγία καθορίζει ότι όλα τα πλοία που διέρχονται από περιοχές επικίνδυνες να δεχθούν πειρατική επίθεση, θα πρέπει να έχουν ένα σχέδιο καταστολής της επίθεσης (Anti – attack Plan). Τα πλοία εφόσον είναι δυνατόν θα πρέπει να επιλέγουν πορείες τέτοιες ώστε να αποφεύγουν τις επικίνδυνες περιοχές ή ακόμα και να μεριμνούν να παραμένουν τον ελάχιστο δυνατό χρόνο αγκυροβολημένα σε περιοχές όπου εκδηλώνονται πειρατικές επιθέσεις. Επιπλέον πρέπει να εξασκείται το πλήρωμα στην εφαρμογή του σχεδίου καταστολής επίθεσης, να λαμβάνονται μέτρα ασφαλείας όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο στο λιμάνι (π.χ. περιορισμός, καταγραφή, έλεγχος εισόδου ατόμων στα οποία επιτρέπεται η πρόσβαση στο πλοίο κ.λ.π.), να τηρούνται ενισχυμένες επιφυλακές και επαγρύπνηση για έγκαιρη προειδοποίηση ενδεχόμενης επίθεσης, να υπάρχει αδιάληπτη λειτουργία δικτύου ραδιοεπικοινωνιών και δυνατότητα επικοινωνίας με τις αρμόδιες τοπικές ή ναυτικές αρχές μιας περιοχής υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, να χρησιμοποιείται ο μεγαλύτερος διαθέσιμος φωτισμός που υπάρχει σε συνάρτηση με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Όλες οι θύρες που επιτρέπουν την πρόσβαση στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο, στο χώρο πηδαλίου, στις καμπίνες θα πρέπει να ασφαλιζονται και να είναι πάντα υπό συνεχή έλεγχο, να συμπεριλαμβάνεται και η χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων του πλοίου για εκπομπή σήματος συναγερμού και να γίνονται ελιγμοί διαφυγής καθώς και χρήση αντλιών νερού. (Περράκης και Τσάλτας, 2006).

Την 21 Μαρτίου του 2012 ψηφίστηκε από την ελληνική πολιτεία ο νόμος 4058 (ΦΕΚ 63 Α΄/22-03-12) που αφορά στην δυνατότητα να επιβαίνουν επί των εμπορικών πλοίων που φέρουν ελληνική σημαία, ένοπλοι φρουροί για την προστασία των πλοίων από πειρατικές επιθέσεις. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις προβλέψεις του νόμου, επιτρέπεται, ύστερα από άδεια

που εκδίδεται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε υπό ελληνική σημαία εμπορικό πλοίο που δεν εκτελεί πλόες θαλάσσιων ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού, από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία, κατά την έννοια του όρου αυτού σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 103 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου και πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάψει σύμβαση. Η εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας πρέπει να είναι εγκατεστημένη και να λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή, καθώς και να διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή των υπηρεσιών. Για την έκδοση της άδειας απαιτείται η υποβολή φακέλου στον οποίο περιλαμβάνονται αίτηση του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου που περιέχει στοιχεία εξατομίκευσης του πλοίου, καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη ο πλοιοκτήτης, η κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι συνιστώμενες από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό πρακτικές βέλτιστης διαχείρισης και οι απόψεις του πλοιάρχου του πλοίου. Η άδεια εκδίδεται στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο και το πρωτότυπο αυτής φέρεται επί του πλοίου. Η ισχύς της άδειας μπορεί να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση, και παρατείνεται αυτοδίκαια αν λήξει, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε πλοίο και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους. Η άδεια μπορεί να ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν από τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της. Η άδεια ανακαλείται από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής αν εκλείψει έστω και μία από τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την έκδοσή της.

Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνει άμεσα και εγγράφως δια του πλοιάρχου του πλοίου περί της έκδοσης της άδειας. Ναυτικός, μέλος πληρώματος του πλοίου που μετά την έκδοση της άδειας παροχής υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δεν επιθυμεί να παρέχει εργασία επί του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο. Στην περίπτωση αυτή,

η σύμβαση εργασίας λύεται ανυπαίτως για τα μέρη και ο ναυτικός δικαιούται σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

Τα όπλα και τα πυρομαχικά των ενόπλων ιδιωτών φρουρών φυλάσσονται εντός του πλοίου σε χώρο όπου έχουν πρόσβαση από κοινού ο πλοίαρχος ή ο αντικαταστάτης του και ο επικεφαλής των ενόπλων ιδιωτών φρουρών ή ο αντικαταστάτης του που αναφέρονται ονομαστικά στην άδεια. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου ή του νόμιμου αναπληρωτή του. Χρήση όπλων, στο πλαίσιο παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, είναι δυνατή εντός των περιοχών υψηλού κινδύνου για την αντιμετώπιση κινδύνου που απειλεί άμεσα τους επιβαίνοντες του πλοίου, το πλοίο ή το φορτίο αυτού, κατόπιν εντολής του πλοίαρχου και μόνο στο βαθμό και στην έκταση που απαιτείται για την αποτροπή του κινδύνου. Κατά το διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών μπορεί να απαγορευθεί αν, από διατιθέμενα στοιχεία για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή. Ο πλοίαρχος του πλοίου, το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια και διαπλέει χωρικά ύδατα τρίτου κράτους ή βρίσκεται σε λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού, υποχρεούται, αν το ζητήσουν οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους, να τις ενημερώνει περί της ύπαρξης στο πλοίο όπλων και πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, του αριθμού, του είδους και της ποσότητας αυτών, καθώς και του χώρου φύλαξής τους, επιδεικνύοντας την σχετική άδεια. Η ίδια υποχρέωση του πλοίαρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

Κάθε πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εντός είκοσι τεσσάρων ωρών πριν το διάπλου από ελληνικά χωρικά ύδατα να ενημερώνει εγγράφως το Κέντρο Επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής όταν επ' αυτού επιβαίνουν ένοπλοι φρουροί ή υπάρχουν στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η υποχρέωση ενημέρωσης αφορά στον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών, το χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου, το λιμένα κατάπλου, καθώς και τον ενδεχόμενο εφοδιασμό του πλοίου με σχετική έγκριση των αρχών της σημαίας του. Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και

πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία. Τα όπλα και πυρομαχικά που βρίσκονται σε κάθε πλοίο και σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών πρέπει να είναι σε ειδικό κλειδωμένο χώρο επί αυτού, όταν το πλοίο βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

Τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι εννέα (9) μηνών ή χρηματική ποινή α) ένοπλος ιδιώτης φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια, β) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, καθώς και ο πλοίαρχος, εφόσον με οποιονδήποτε άλλον τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων ιδιωτών φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια, και γ) οι νόμιμοι εκπρόσωποι του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου σε περίπτωση υποβολής ψευδών ή ανακριβών στοιχείων για την έκδοση ή ανανέωση της άδειας.

Όπλα και πυρομαχικά ενόπλων ιδιωτών φρουρών επί πλοίου υπό ελληνική ή ξένη σημαία που βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια, για τα οποία δεν έχει εκδοθεί άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και δημεύονται υπέρ του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια ή έγκριση των αρχών της σημαίας του πλοίου επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ (Middleton, R., 2008).

5. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 28000:2007

Το διεθνές πρότυπο ISO 28000 καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένας Οργανισμός προκειμένου να καθιερώσει, εφαρμόσει, διατηρήσει και βελτιώσει ένα Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας στην Εφοδιαστική Αλυσίδα. Το πρότυπο, έχει σκοπό να βοηθήσει στη μείωση των συμβάντων ασφαλείας (security incidents) - πχ κλοπές, λαθρεμπόριο, παράνομη διακίνηση κλπ. - και κατά συνέπεια να εξασφαλίσει τις παραδόσεις αγαθών και εμπορευμάτων χωρίς προβλήματα και εντός των χρονοδιαγραμμάτων.

Απευθύνεται σε όλες τις επιχειρήσεις, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους ή το σημείο στο οποίο βρίσκονται κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κατασκευαστικές εταιρείες, εταιρείες logistics, διαμεταφορείς, εμπορικές εταιρείες οι οποίες επιθυμούν να χειριστούν αποτελεσματικά τους κινδύνους που σχετίζονται με την ασφάλεια (security), μπορούν να εφαρμόσουν ένα τέτοιο σύστημα.

Ένα σύστημα στηριζόμενο στις αρχές του ISO 28000 στοχεύει στη μείωση των απωλειών/κλοπών, του κινδύνου εμπλοκής της εταιρείας σε τρομοκρατικές ενέργειες, της λαθρεμπορίας κλπ., δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην ορθή διαχείριση του αποθέματος αλλά και στην ιχνηλασιμότητα και «διακριτότητα» των προϊόντων (asset visibility). Αποτελεί επίσης τη βάση για την ενσωμάτωση προδιαγραφών που σχετίζονται με τα τελωνεία, όπως ο κανονισμός 648/2005 που οδηγεί σε καθεστώς «Εγκεκριμένου Οικονομικού Φορέα» (AEO status), η προδιαγραφή των τελωνείων των ΗΠΑ C-TPAT, το ISPS κλπ..

Επιπλέον, ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης έχει εκδώσει το πρότυπο ISO 28004: 2007 "Security management systems for the supply chain -- Guidelines for the implementation of ISO 28000" το οποίο περιέχει οδηγίες για τη σωστή εφαρμογή του προτύπου. Καλές πρακτικές του προτύπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την ανάπτυξη συστημάτων ISO 9001:2008 σε εταιρίες Logistics και μεταφορών.

Ανάλογα πάντως με την ειδική θέση που κατέχει ένας οργανισμός/επιχείρηση και την ακριβή δραστηριότητα που ασκεί κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας, δύναται να ή επιβάλλεται να εφαρμοστεί το πρότυπο 28000 σε συνδυασμό με άλλα τυχόν εξειδικευμένα αντίστοιχα πρότυπα για τη διαχείριση θεμάτων ασφάλειας. Μια τέτοια ειδική περίπτωση είναι οι Επιχειρήσεις Παροχής Ένοπλων Υπηρεσιών Ασφαλείας επί Πλοίων (PMSC-PCASP) όπου η ανάπτυξη και εφαρμογή Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας κατά ISO 28000:2007 είναι σκόπιμο να συνδυαστεί με την εξειδικευμένη σχετική καθοδήγηση που παραθέτει η διεθνής αυτή προδιαγραφή

6. ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΡΟΤΥΠΟ ISO 28007:2012

Το διεθνές πρότυπο ISO 28007:2012, το οποίο αφορά στις εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας στη ναυτιλία που παρέχουν ένοπλο ιδιωτικό προσωπικό ασφαλείας επί πλοίων για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας επιτρέπει τη πιστοποίηση ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας στην Εφοδιαστική Αλυσίδα (ΣΔΑΕΑ) από ανεξάρτητο διαπιστευμένο Φορέα Πιστοποίησης (πιστοποίηση τρίτου μέρους).

Ταυτόχρονα η θεμελιώδης αρχή προσέγγισης της ανάπτυξης του συστήματος διαχείρισης ασφαλείας μέσω τεχνικών ανάλυσης επικινδυνότητας, επιτρέπει και τη χρήση διεθνώς καθιερωμένων σχετικών οδηγιών και εργαλείων εκτίμησης και ανάλυσης κινδύνων, όπως περιγράφονται στο πρότυπο ISO 31000.

Η επιχείρηση υπηρεσιών ασφαλείας που επιλέγει να επιζητήσει πιστοποίηση (τρίτου μέρους)/αξιολόγηση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής ISO/PAS 28007:2012, απαιτείται να θεωρήσει το σύνολο της καθοδήγησης που παρέχεται από το πρότυπο ως υποχρεωτικής εφαρμογής.

Η ως άνω επιχείρηση παροχής υπηρεσιών ασφαλείας οφείλει να καθορίσει, να εκτιμήσει/αξιολογήσει και να τεκμηριώσει ένα Σύστημα Διαχείρισης Υπηρεσιών Ασφαλείας λαμβάνοντας υπόψη όλα τα δυνητικά ενδιαφερόμενα, με τις σχετικές υπηρεσίες, μέρη και όλους τους εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες που επηρεάζουν την πληρότητα, την επάρκεια και την αποτελεσματικότητα αυτών των υπηρεσιών από ένοπλο προσωπικό που επιβαίνει στα πλοία.

Καθίσταται σαφές ότι τέτοιοι ενδεικτικοί παράγοντες περιλαμβάνουν τις εθνικές και διεθνείς νομοθετικές και κανονιστικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την αδειοδότηση λειτουργίας, προμήθειας, μεταφοράς και χρήσης πυροβόλων όπλων, καθώς και το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο και το ναυτικό δίκαιο, το πολιτικό περιβάλλον και τις γεωπολιτικές ισορροπίες και επιπλοκές στη περιοχή δραστηριοποίησης, το φυσικό περιβάλλον της γεωγραφικής περιοχής δραστηριοποίησης, τις προσδοκίες, τις ανοχές και τις απαιτήσεις των πελατών και των λοιπών ενδιαφερομένων μερών, καθώς και όλες τις κρίσιμες

εξελιξείς και τάσεις που υφίστανται στη περιοχή δραστηριοποίησης και στις παράκτιες χώρες, στη χώρα έδρα της επιχείρησης ασφαλείας και στη χώρα σημαία του πλοίου που επιβαίνει το προσωπικό ασφαλείας.

Επιπλέον η επιχείρηση πρέπει να εκπονήσει μια τεκμηριωμένη ανάλυση επικινδυνότητας των δραστηριοτήτων και των επιπτώσεων που αυτές οι δραστηριότητες επιφέρουν, καθορίζοντας ταυτόχρονα κρίσιμες πτυχές και στοιχεία λειτουργίας που περιλαμβάνουν την ιεραρχία και τη διαχείριση αποφάσεων στα διάφορα επίπεδα οργάνωσής της, τη δυνατότητά της να ασκήσει καθιερωμένη δεσμευτική πολιτική και να επιτύχει προκαθορισμένους στόχους, καθώς και να αξιολογήσει και να εποπτεύσει εξωτερικούς συνεργάτες και υπεργολάβους. Η αξιολόγηση κινδύνων πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες και να προσαρμόζεται κάθε φορά στη συγκεκριμένη επιχείρηση ασφαλείας που αναλαμβάνεται βάσει σύμβασης, για την συγκεκριμένη εκάστοτε διαδρομή/ρότα πλοίου. Οι απαιτήσεις των πελατών και ειδικότερα τα συμπεράσματα της δικής τους εκτίμησης κινδύνων που τους οδήγησε στη χρήση ένοπλων υπηρεσιών ασφαλείας, επίσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην ανάλυση επικινδυνότητας που εκπονεί η εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, η οποία πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει την απαιτούμενη κατανόηση των σχετικών αλληλεπιδράσεων.

Η εξειδικευμένη καθοδήγηση που παρέχει η προδιαγραφή ISO/PAS 28007:2012 αφορά σε όλες εκείνες τις πτυχές λειτουργίας που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις παρεχόμενες υπηρεσίες ασφαλείας από ένοπλο προσωπικό επί πλοίων.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι κάτωθι επιμέρους θεματικές ενότητες όπου τίθενται συγκεκριμένες απαιτήσεις και όπου η ενδιαφερόμενη επιχείρηση οφείλει να τεκμηριώσει ανάλογη συμμόρφωση:

- Επάρκεια τεχνικής ικανότητας της Διοίκησης της εταιρείας να ασκήσει επιχειρησιακό έλεγχο
- Δέσμευση της Διοίκησης της εταιρείας για τη παροχή επαρκών πόρων
- Οργανωτική δομή, ιεραρχία, ρόλοι, ευθύνες, αρμοδιότητες και εξουσιοδοτήσεις λήψης αποφάσεων
- Επαγγελματική δεοντολογία, ηθική και επιχειρηματική κουλτούρα – Σύνταξη σχετικών εσωτερικών κανονισμών και κωδίκων ορθής συμπεριφοράς

- Οικονομική σταθερότητα και ανεξαρτησία της εταιρείας – Προβλέψεις ασφαλιστικής κάλυψης αστικής και όχι μόνο, ευθύνης
- Επιλογή, αξιολόγηση, έλεγχος και εποπτεία εξωτερικών συνεργατών και υπεργολάβων
- Σχεδιασμός της διαχείρισης των υπηρεσιών ασφαλείας-Ανάλυση επικινδυνότητας
- Καθορισμός μέτρων και ενεργειών αντιμετώπισης κινδύνων και ευκαιριών για βελτίωση
- Προγράμματα βελτίωσης και επίτευξης προκαθορισμένων στόχων ασφαλείας και σχετικών μετρήσιμων δεικτών παρακολούθησης
- Τήρηση εφαρμόσιμων νομοθετικών, τυποποιητικών και κανονιστικών απαιτήσεων οιασδήποτε προέλευσης (codes and conventions, UNCLOS, flag state legislation, maritime law, coastal state legislation, human rights obligations, firearm applicable regulations κλπ), παρακολούθηση εξέλιξης και αναθεώρησης των ανωτέρω απαιτήσεων
- Εξουσιοδοτήσεις και αδειοδοτήσεις για τη κατοχή και χρήση πυροβόλων όπλων και λοιπού εξοπλισμού καθώς και τεχνικών μέσων παροχής υπηρεσιών ασφαλείας – Διαχείριση, μεταφορά, αποθήκευση και συντήρηση εξοπλισμού και μέσων
- Επιλογή προσωπικού ασφαλείας – Έλεγχος ιστορικού
- Επιλογή υπεργολαβικού προσωπικού ασφαλείας – Έλεγχος ιστορικού
- Εκπαίδευση και εγρήγορση προσωπικού – Πρότυπα εκπαίδευσης – Διαδικασίες και πρωτόκολλα εκπαίδευσης – Εκπαίδευση στη χρήση πυροβόλων όπλων – Τήρηση αρχείων εκπαίδευσης
- Εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία – Διασφάλιση διαύλων επικοινωνίας
- Διαχείριση πληροφοριών – Ασφάλεια πληροφοριών – Εμπιστευτικότητα – Τήρηση αρχείων πληροφοριών – Επίπεδα πρόσβασης στη πληροφορία
- Επιχειρησιακός σχεδιασμός και έλεγχος – Εναλλακτικά σενάρια επιχειρησιακών αναγκών
- Σύσταση, διοίκηση Ομάδας Ασφαλείας και παροχή εξοπλισμού και τεχνικών μέσων
- Κανόνες εμπλοκής – Κανόνες χρήσης ένοπλης και δυνητικά θανατηφόρας βίας
- Διαχείριση περιστατικών και ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις
- Παρακολούθηση περιστατικών, σύνταξη αναφορών, διερεύνηση γεγονότων, εξαγωγή και κοινοποίηση συμπερασμάτων – Σύλλογή και προστασία αποδεικτικών στοιχείων για την περίπτωση διενέργειας έρευνας από αρμόδιες αρχές
- Διαχείριση απωλειών – Υγιεινή και ασφάλεια
- Παράπονα και αμφισβητήσεις πελατών και λοιπών ενδιαφερομένων μερών – Χειρισμός διαρροών και ΜΜΕ

- Παρακολούθηση της επίδοσης, ανάλυση δεδομένων απόδοσης και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας
- Εσωτερικές επιθεωρήσεις
- Ανασκόπηση της Διοίκησης
- Χειρισμός μη συμμορφώσεων – Διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες
- Διαρκής βελτίωση

Οι επιχειρήσεις υπηρεσιών ασφαλείας που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας παρέχοντας ένοπλο προσωπικό ασφαλείας επί πλοίων, καλούνται να δραστηριοποιηθούν σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό και περίπλοκο περιβάλλον εργασίας. Οι επιπτώσεις των ενεργειών και οι επιλογές του προσωπικού που απασχολούν, αφορούν άμεσα τους πελάτες τους και ένα σημαντικό αριθμό λοιπών ενδιαφερομένων μερών, ενώ ταυτόχρονα επηρεάζουν ευθέως το κύρος και την εικόνα της επιχείρησης στην αγορά.

Επομένως η υιοθέτηση και εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας κατά ISO 28000:2007 με ταυτόχρονη υιοθέτηση και της εξειδικευμένης καθοδήγησης που παρέχει το ISO/PAS 28007:2012 αποτελεί ουσιαστικά μονόδρομο, αφού ένα απλό Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας κατά ISO 9001:2008 σίγουρα δεν καλύπτει επαρκώς το συγκεκριμένο πεδίο δραστηριότητας. Επιπλέον η πιστοποίηση από τρίτο ανεξάρτητο και διαπιστευμένο Φορέα Πιστοποίησης προσδίδει στην εφαρμογή του ΣΔΑΕΑ την αναγκαία αξιοπιστία, ενισχύει την εμπιστοσύνη της αγοράς προς τη πιστοποιημένη επιχείρηση και κυρίως επιτρέπει την αναγνώριση του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης που εκδίδεται επ' ονόματι του πιστοποιημένου οργανισμού, οπουδήποτε στο κόσμο, προσφέροντας ένα ουσιαστικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

7. ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ISO 28000:2007, ΠΑΡΟΧΗΣ ΕΝΟΠΛΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ISO 28007:2012 & ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ISO 9001:2008 ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας μελετήθηκε η περίπτωση του σχεδιασμού ενός ενοποιημένου συστήματος: ασφαλείας στην εφοδιαστική αλυσίδα (ISO 28000:2007), παροχής ενόπλων φρουρών επί πλοίων (ISO 28007:2012) και ποιότητας (ISO 9001:2008), σε εταιρεία παροχής ενόπλων φρουρών επί πλοίων.

7.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

A. Σύστημα Ποιότητας και ασφάλειας

Το σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας πρέπει να περιλαμβάνει:

1. το Εγχειρίδιο Ποιότητας και Ασφάλειας
2. τους δείκτες και τους αντικειμενικούς στόχους
3. τα Έγγραφα του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας (Διαδικασίες)
4. τα πρότυπα ISO 9001: 2008 - ISO 28000:2007 - ISO/PAS 28007:2012
5. τη σχετική Νομοθεσία, κανονισμούς και άλλα έγγραφα, εξωτερικής προέλευσης, σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες που παρέχονται από την εταιρεία και δεν ενσωματώνονται στις Διαδικασίες του Συστήματος Ποιότητας
6. Καταγραφές που τηρούνται σχετικά με την εφαρμογή του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας

B. Πεδίο εφαρμογής πιστοποίησης

Το Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας αφορά το ακόλουθο πεδίο:

“Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας από ένοπλους ή άοπλους Φρουρούς σε εμπορικά πλοία”

Γ. Απαιτήσεις που καλύπτονται από το Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας

Το Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας και Ασφάλειας καλύπτει τις απαιτήσεις που απορρέουν από:

1. την Πολιτική Ποιότητας και Ασφάλειας,
- 2 τα Διεθνή Πρότυπα ISO 9001:2008– ISO 28000 – ISO/PAS 28007
- 3 την ισχύουσα εθνική και διεθνή νομοθεσία

Δ. Απαιτήσεις του προτύπου ISO 9001:2008 που μπορούν να εξαιρεθούν:

Οι παρακάτω απαιτήσεις του προτύπου ISO 9001:2008 μπορούν να εξαιρεθούν:

7.3 «Σχεδιασμός και Ανάπτυξη», διότι η εταιρεία δεν σχεδιάζει και δεν αναπτύσσει νέες υπηρεσίες ή προϊόντα

7.6 «Έλεγχος του εξοπλισμού παρακολούθησης και μέτρησης», διότι η εταιρεία δεν διαθέτει εξοπλισμό μέτρησης και παρακολούθησης σχετικό με τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που παρέχει».

Ε. Αναθέσεις σε εξωτερικούς συνεργάτες και Υπεργολαβίες

Η εταιρεία, κάτω από ορισμένες συνθήκες, μπορεί να επιλέξει την ανάθεση σε τρίτους ή τη χρήση υπεργολάβων για τις παρακάτω δραστηριότητες:

- Εγκαταστάσεις αποθήκευσης
- Μεταφορά πυροβόλων όπλων

Η εταιρεία αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για όλες τις δραστηριότητες που ανατίθενται σε τρίτους καθώς και τις υπεργολαβίες. Για όσες υπηρεσίες γίνεται ανάθεση σε τρίτους – υπεργολάβους, πρέπει να υπάρχει, εκ των προτέρων, έγγραφη συμφωνία με τον πελάτη.

ΣΤ. Ασφαλιστική κάλυψη

Η εταιρεία παροχής ενόπλων φρουρών στα πλοία πρέπει να διαθέτει επαρκή ασφαλιστική κάλυψη για τους κινδύνους και τις συναφείς υποχρεώσεις που απορρέουν από τις ενέργειες και τις δραστηριότητές της, η οποία περιλαμβάνει:

- γενική ασφαλιστική κάλυψη για ευθύνες έναντι απαιτήσεων τρίτων από σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές
- ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης για πράξεις εξ αμελείας που έχουν ως συνέπεια ζημιές επαγγελματικής φύσεως, σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές αστικής ευθύνης
- αστική ευθύνη εργοδότη (συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης των εργοδοτών για ναυτικά επαγγέλματα). Η εταιρεία πρέπει να έχει συμφωνήσει με τον εκάστοτε πελάτη και τις ασφαλιστικές εταιρείες την ανάγκη για επανεξέταση της σύμβασης με τον εκάστοτε πελάτη, βάσει των απαιτήσεων και της πορείας – τροπής της κάθε επιχείρησης παροχής ενόπλων φρουρών στα πλοία αλλά και της χρήσης πυροβόλων όπλων.
- αποζημιώσεις εργαζομένων όπως προβλέπεται
- προσωπική ασφάλιση για ατυχήματα (τροπικές νόσοι, αιφνίδιος θάνατος, προσωρινή ή μόνιμη αναπηρία) πλέον των ιατρικών δαπανών και των δαπανών για ταχεία διαφυγή από τον τόπο ενός συμβάντος, αν αυτό απαιτηθεί
- οποιαδήποτε άλλη κάλυψη, όπως αυτή προβλέπεται από την εκτίμηση επικινδυνότητας

Z. Διεργασίες και διαδικασίες του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας

Οι διαδικασίες του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- ✓ Επιχειρησιακές διαδικασίες που αφορούν στις κύριες δραστηριότητες της εταιρείας
 - Ανασκόπηση των απαιτήσεων των πελατών
 - Προγραμματισμός παρεχόμενων υπηρεσιών
 - Εφαρμογή υπηρεσιών
 - Τελική ανασκόπηση

- ✓ Υποστηρικτές διαδικασίες που αφορούν δευτερεύουσες δραστηριότητες της εταιρείας και οι οποίες είναι απαραίτητες για την υποστήριξη των επιχειρησιακών διαδικασιών:
 - Προμήθειες
 - Έλεγχος εγγράφων και αρχείων
 - Διερεύνηση παραπόνων
 - Εσωτερικοί έλεγχοι
 - Μετρήσεις - Στόχοι
 - Ικανοποίηση πελατών
 - Εκπαίδευση προσωπικού
 - Διαχείριση Μη Συμμορφούμενων εργασιών – Διορθωτικές και Προληπτικές ενέργειες
 - Ανασκόπηση από τη Διοίκηση
 - Εκτίμηση επικινδυνότητας
 - Νομικές απαιτήσεις
 - Προμήθεια, αδειοδότηση, μεταφόρτωση πυροβόλων όπλων

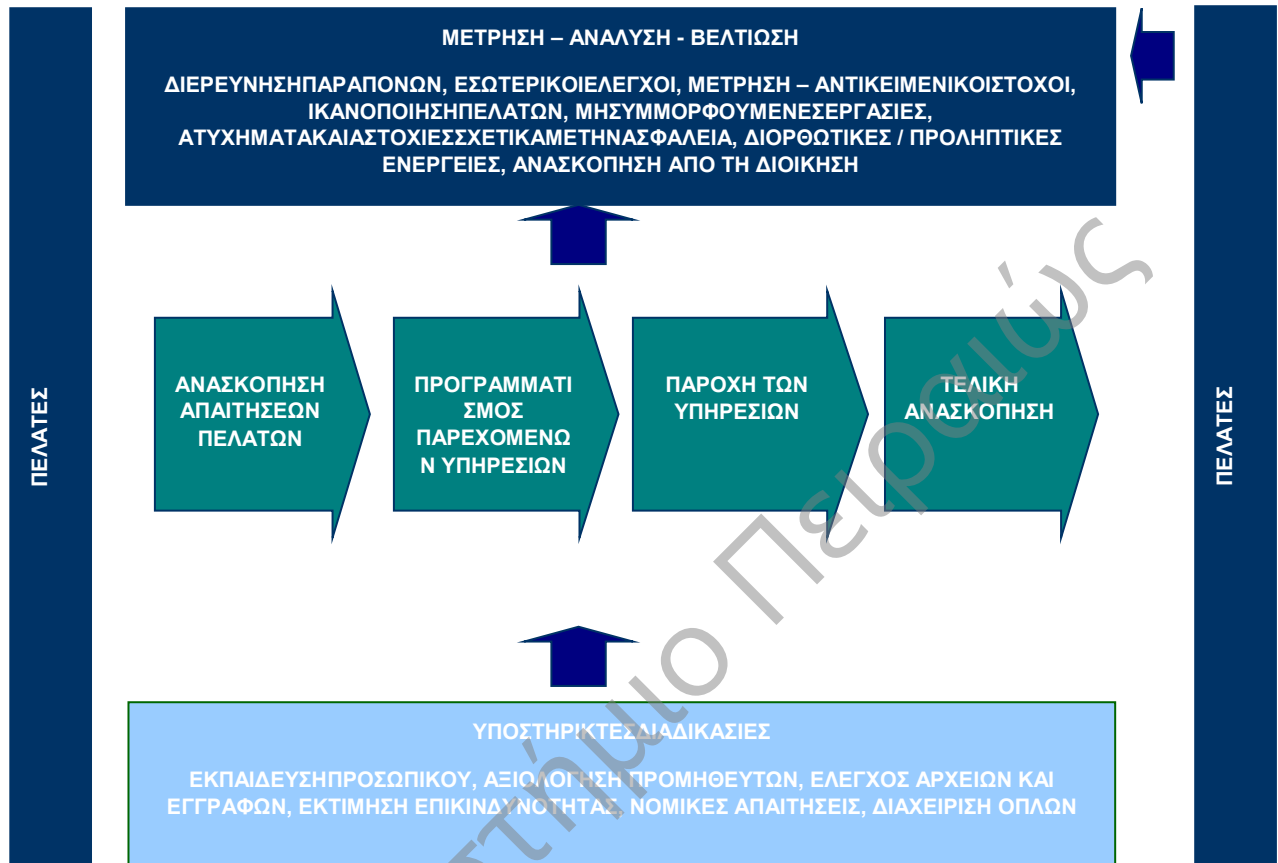
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

7.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Λίστα Διαδικασιών

Κωδικός	Τίτλος
Δ 01	Διοίκηση του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας <i>- Ανασκόπηση από τη Διοίκηση</i> <i>- Ικανοποίηση πελατών</i> <i>- Στόχοι ποιότητας και ασφάλειας</i> <i>- Εκπαίδευση του προσωπικού</i> <i>- Αξιολόγηση προμηθευτών</i> <i>- Διαχείριση εξοπλισμού και υλικών</i>
Δ 02	Έλεγχος εγγράφων και αρχείων
Δ 03	Εσωτερικοί έλεγχοι
Δ 04	Διαχείριση των περιστατικών ασφάλειας, αστοχίες, μη-συμμορφώσεις <i>- Διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες</i>
Δ 05	Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας σε εμπορικά πλοία
Δ 06	Ανάλυση επικινδυνότητας αποστολών
Δ 07	Εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία
Δ 08	Νομικές απαιτήσεις
Δ 09	Διαχείριση παραπόνων
Δ 10	Προμήθεια, αδειοδότηση, μεταφόρτωση πυροβόλων όπλων
Δ 11	Ανάλυση επικινδυνότητας των δραστηριοτήτων της εταιρείας

Αλληλεπίδραση μεταξύ των Διαδικασιών



Δ01: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η διαδικασία αυτή περιγράφει τη δομή του Συστήματος Διασφάλισης της Ποιότητας και Διαχείρισης της Ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα, το οποίο πρέπει να πληροί τις βασικές απαιτήσεις των προτύπων ISO 9001:2008, ISO 28000:2007, 28007:2012 και το επίπεδο εμπειρίας και γνώσεων του προσωπικού.

1

Ανασκόπηση από τη Διοίκηση

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας σε συνεργασία με τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της εταιρείας προετοιμάζουν τα θέματα που θα συζητηθούν κατά την προγραμματισμένη ετήσια ανασκόπηση από τη Διοίκηση. Στην ανασκόπηση αυτή λαμβάνονται υπόψη:

- τα αποτελέσματα των ελέγχων (εσωτερικοί έλεγχοι, έλεγχοι από τον φορέα Πιστοποίησης, άλλοι έλεγχοι από εξωτερικούς φορείς)
- τα αποτελέσματα των ενεργειών που αποφασίστηκαν σε προγενέστερα συμβούλια
- την απόδοση του Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας και Διαχείρισης Ασφάλειας που προκύπτει από τους δείκτες παρακολούθησης και την επίτευξη των στόχων
- την επικοινωνία με εξωτερικούς φορείς, παράπονα πελατών και το επίπεδο ικανοποίησης που προκύπτει από πληροφορίες που προέρχονται από τους Operators
- πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των διορθωτικών / προληπτικών ενεργειών
- την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των διαδικασιών του Συστήματος Διασφάλισης της Ποιότητας και Διαχείρισης Ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα.
- τη συμμόρφωση των εφαρμοζόμενων διαδικασιών και των παρεχόμενων

υπηρεσιών με τις προδιαγραφές της εταιρείας καθώς και τις αποκλίσεις που σημειώθηκαν •

- αλλαγές στο εσωτερικό της εταιρείας ή στο εξωτερικό περιβάλλον, τέτοιες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν το Σύστημα Διασφάλισης της ποιότητας και Διαχείρισης της Ασφάλειας στην εφοδιαστική αλυσίδα
- Προτάσεις για βελτίωση οι οποίες υποβάλλονται από το προσωπικό της εταιρείας ή εξωτερικούς φορείς
- την καταλληλότητα της Πολιτικής Ποιότητας και Ασφάλειας και την ανάγκη για αναθεώρηση
- την ανασκόπηση του προγράμματος εκπαίδευσης του προηγούμενου έτους και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του
- τις ανάγκες εκπαίδευσης για το επόμενο έτος
- τα αποτελέσματα των ασκήσεων και δοκιμών που διεξήχθησαν
- ατυχήματα και αστοχίες που καταγράφηκαν

2

Ικανοποίηση πελατών

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας σχεδιάζει και πραγματοποιεί τη μέτρηση του επιπέδου ικανοποίησης των πελατών με τη χρήση ερωτηματολογίων ικανοποίησης. Κατόπιν στα συμπληρωμένα ερωτηματολόγια γίνεται στατιστική επεξεργασία. Άλλοι τρόποι εκτίμησης της ικανοποίησης των πελατών αποτελούν οι εκθέσεις αξιολόγησης που συντάσσει ο καπετάνιος του κάθε πλοίου και οι οποίες διαβιβάζονται στην πλοιοκτήτρια εταιρεία αλλά και στην εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφάλειας στο πλοίο.

Ο Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας ή/και Διαχείρισης Ασφάλειας παρουσιάζει τα αποτελέσματα της έρευνας ικανοποίησης των πελατών στην ετήσια ανασκόπηση από τη Διοίκηση.

Καθορισμός στόχων

Η εταιρεία μπορεί να διαθέτει μία διαδικασία με τρία επίπεδα παρακολούθησης στόχων:

1 βραχυπρόθεσμο (τακτικό), 1-3 μήνες

2 μεσοπρόθεσμο (επιχειρησιακό), 6-12 μήνες

3 μακροπρόθεσμο (στρατηγικό), 12-24 μήνες

Ο Υπεύθυνος Διασφάλισης Ποιότητας και Διαχείρισης της Ασφάλειας σε συνεργασία με τον Γενικό Διευθυντή προσδιορίζει τους δείκτες παρακολούθησης του Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας, οι οποίοι προκύπτουν από:

- βασικούς παράγοντες επιτυχίας
- τις απαιτήσεις των υπηρεσιών που προσφέρονται από την εταιρεία
- την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα εφαρμογής των διαδικασιών του συστήματος.

Κάθε δείκτης πρέπει να σχετίζεται με:

- ένα μετρήσιμο στόχο
- τον υπεύθυνο παρακολούθησης του
- τη συχνότητα παρακολούθησης
- τη μέθοδο υπολογισμού του δείκτη

Επιπλέον, η εταιρεία πρέπει να καθορίσει τους επιθυμητούς στόχους της, σχετικά με την ασφάλεια στις σχετικές λειτουργίες και επίπεδα που αφορούν στην εφοδιαστική της αλυσίδα, με σκοπό τη διαχείριση του κινδύνου, τη μείωση της πιθανότητας ανεπιθύμητων συμβάντων αλλά και την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων των συμβάντων μέσω της κατάλληλης προετοιμασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού. Στους στόχους θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και στόχοι σχετικοί με την ασφάλεια, αλλά και διάφορες

ισχύουσες νομικές και κανονιστικές απαιτήσεις.

Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να είναι συνεπείς με την πολιτική διαχείρισης της ασφάλειας της εταιρείας, να είναι μετρήσιμοι (όπου αυτό είναι εφικτό), να λαμβάνουν υπόψη τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις, να μπορούν να παρακολουθούνται, να κοινοποιούνται στη Διοίκηση και να αναθεωρούνται κατά περίπτωση. Όλοι αυτοί οι στόχοι θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένοι, αφού πρώτα έχουν εγκριθεί από το Γενικό Διευθυντή και έχουν παρουσιαστεί στην ετήσια ανασκόπηση από τη Διοίκηση.

4

Εκπαίδευση του προσωπικού

Οι νεοπροσληφθέντες υπάλληλοι, κυρίως για τις διοικητικές θέσεις, εκπαιδεύονται και ενημερώνονται μετά την πρόσληψη τους με ευθύνη του εκάστοτε προϊσταμένου τους στους εξής τομείς: α. οργανόγραμμα της εταιρείας β. Πολιτική για την ποιότητα και ασφάλεια και τους στόχους γ. διαδικασίες και μεθόδους εργασίας.

Η επιλογή των Operators βασίζεται σε συγκεκριμένες ικανότητες και κριτήρια που καθορίζονται από την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων γνώσεων σε επιχειρησιακό επίπεδο, σχετικής εμπειρίας σε θέματα ασφαλείας, νομοθεσίας και άλλων δεξιοτήτων. Η επιλογή προβλέπει: συμμόρφωση με τις ισχύουσες νομικές και συμβατικές απαιτήσεις, ηλικιακά κριτήρια και κριτήρια αναφορικά με δεξιότητες, απαιτήσεις προϋπηρεσίας, προϋποθέσεις σχετικά με το ποινικό τους μητρώο, εκτίμηση της ιατρικής, φυσικής και διανοητικής ικανότητας τους (ψυχομετρικά τεστ ή / και εκτίμηση από αρμόδιο γιατρό), εκτίμηση του ιστορικού χρήσης ναρκωτικών ή άλλων ουσιών, συνεχή και ενδεδειγμένη εξέταση ώστε να μπορεί να καθοριστεί η καταλληλότητα για αποστολές σε περιοχές υψηλού κινδύνου, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει και τη χρήση όπλων, εκτίμηση της φυσικής τους κατάστασης για χρήση όπλων ως μέρος των ανατιθέμενων καθηκόντων, ανασκόπηση της σχετικής εμπειρίας και των αδειών – πιστοποιητικών χρήσης πυροβόλων όπλων, σχετική τεκμηρίωση που περιλαμβάνει όλα τα

απαιτούμενα έγγραφα που χρειάζεται κάποιος για να μπορεί να ταξιδέψει (ναυτικό φυλλάδιο κ.α).

Ειδικά για τους Operators, η εκπαίδευση υλοποιείται υπό την ευθύνη του Επιχειρησιακού Διευθυντή σε 3 επίπεδα: α) Αρχική εκπαίδευση στην ξηρά β) on the job training μέσω τριών πιλοτικών ταξιδιών (εκπαίδευση πάνω στο σκάφος) γ) εκπαίδευση πριν από την κάθε αποστολή.

Η εκπαίδευση των operators πρέπει να περιλαμβάνει:

- εξοικείωση με το θαλάσσιο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένου του τύπου και της δομής του πλοίου, τις μεθόδους πλοήγησης και τα μέσα επικοινωνίας, τους ρόλους του κάθε μέλους του πληρώματος, καθώς και την κατανόηση των δυνατοτήτων και της ταχύτητας του πλοίου για την εκάστοτε διαμετακόμιση. Ο επικεφαλής της ομάδας θα πρέπει να έχει προγενέστερη εμπειρία στο συγκεκριμένο τύπο του πλοίου αλλά και του μεταφερόμενου εμπορεύματος -
- κατανόηση των συστημάτων ασφάλειας του πλοίου και τα μέτρα άμυνας
- πλήρη γνώση των κανόνων και της νομοθεσίας για θέματα χρήσης βίας που ισχύουν, σύμφωνα πάντα και με το διεθνές ναυτικό δίκαιο και το δίκαιο του κράτους της σημαίας του πλοίου. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τη συνεργασία του καπετάνιου και των operators, λαμβάνοντας υπόψη το εγγενές δικαίωμα της αυτοάμυνας
- γνώση του περιβάλλοντος που πραγματοποιείται η αποστολή, συμπεριλαμβανομένων πιθανών απειλών, καθώς και το ρόλο διεθνών οργανισμών, των διάφορων περιφερειακών και κυβερνητικών φορέων ή/και διάφορες διακρατικές συμφωνίες σε θέματα ασφαλούς μεταφοράς
- σχετικές και ισχύουσες διατάξεις του Διεθνούς Δικαίου, του Διεθνούς κώδικα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS), του Διεθνούς κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM) αλλά και κάθε τρέχουσα βέλτιστη πρακτική διαχείρισης
- πιστοποιημένη εκπαίδευση με την οποία τεκμηριώνεται η ικανότητα χρήσης

ειδικών όπλων και πυρομαχικών, αλλά και άλλο συναφή εξοπλισμό ασφαλείας ο οποίος θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ανάληψη καθκόντων ένοπλου φρουρού σε εμπορικά πλοία

- εξοικείωση με τις απαιτήσεις για την αποθήκευση, τη συντήρηση και την καταγραφή των πυροβόλων όπλων και πυρομαχικών

- τις περιστάσεις και τις σχετικές αρμοδιότητες σύμφωνα με τις οποίες τα αποθηκευμένα πυροβόλα όπλα και πυρομαχικά μπορούν να μετακινηθούν και να χρησιμοποιηθούν, καθώς και τις συγκεκριμένες και σαφώς καθορισμένες περιοχές στις οποίες τα πυροβόλα όπλα μπορούν να μεταφερθούν

- κατάλληλη εκπαίδευση σε ιατρικά θέματα (α βοήθειες κ.α), σύμφωνα με ένα αναγνωρισμένο εθνικό ή διεθνές πρότυπο εκπαίδευσης,

- βασική εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας για τον εκάστοτε τύπο πλοίου

- θέματα σχετικά με την απαγόρευση κατανάλωσης αλκοόλ ή άλλων απαγορευμένων ουσιών πάνω στο πλοίο

- διαδικασίες για την υποβολή έκθεσης αναφοράς σχετικά με οποιοδήποτε περιστατικό το οποίο θα μπορούσε να λάβει χώρα, ή κάποιο παρολίγον περιστατικό ή περιστατικό που θα μπορούσε να αποτελέσει απειλή κατά το διάπλου του πλοίου

- εκπαίδευση σχετικά με την αντιμετώπιση μη εξουσιοδοτημένων ατόμων που θα μπορούσαν να επέμβουν στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής αφοπλισμού ενός εισβολέα πάνω στο πλοίο

- διαδικασίες για την αναφορά περιστατικών που αφορούν στη χρήση όπλων, ή οποιαδήποτε περιστατικό που θα μπορούσε να αποφευχθεί μετά από αποτελεσματική επέμβαση.

- πολιτικές σχετικές με θέματα υγείας και ασφάλειας

- πρωτόκολλα και διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των διαύλων επικοινωνίας που προβλέπονται, καθώς και κατανόηση του ρόλου

του Πλοιάρχου του πλοίου ως τον έχων το γενικό πρόσταγμα για οποιαδήποτε ενέργεια

- τους ρόλους και τις υπευθυνότητες όλων των εμπλεκομένων για την επίτευξη της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

-- τη χρήση των πυροβόλων όπλων (βλ. σημείωση 1)

Η παραπάνω εκπαίδευση θεωρείται απαραίτητη. Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας συγκεντρώνει όλες τις πληροφορίες για κάθε εκπαιδευτικό πρόγραμμα που υλοποιείται είτε εσωτερικά ή από εξωτερικό φορέα. Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας αναλαμβάνει την επικαιροποίηση των βιογραφικών των εργαζομένων που συμμετέχουν στην εκπαίδευση, καθώς και την καταχώρηση του εκπαιδευτικού υλικού στο πληροφοριακό σύστημα της εταιρείας.

Ειδικά για τους Operators πρέπει να τηρείται φάκελος που θα περιλαμβάνει: - Βιογραφικό - Αποδεικτικά στοιχεία των προσόντων - άδειες / πιστοποιητικά / πτυχία - Ιατρικά δεδομένα και στοιχεία για την ψυχική τους υγεία - Αντίγραφο Ποινικού μητρώου - Εκθέσεις αξιολόγησης

Ο Υπεύθυνος Διαχείρισης Ποιότητας, σε συνεργασία με το Γενικό Διευθυντή και τον Επιχειρησιακό Διευθυντή αξιολογεί την εκπαίδευση, προκειμένου να καθοριστεί η αποτελεσματικότητά της, όσον αφορά την κάλυψη των αναγκών κατάρτισης και τη βελτίωση της απόδοσης των εργαζομένων.

Για κάθε θέση, ο Υπεύθυνος Ποιότητας, σε συνεργασία με τη Διοίκηση καθορίζει τα ελάχιστα επιθυμητά προσόντα για κάθε θέση και τις περιγραφές των θέσεων εργασίας

5

Αξιολόγηση προμηθευτών / υπεργολάβων

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με το Γενικό Διευθυντή αξιολογούν τους προμηθευτές / υπεργολάβους ετησίως και

καταγράφουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Στη συνέχεια οι προμηθευτές / υπεργολάβοι κατατάσσονται σε :

- Εγκεκριμένους (βαθμολογία >6)
- Υπό επαναξιολόγηση (βαθμολογία 2 έως 6)
- Μη εγκεκριμένους (βαθμολογία 0-2).

Μετά την αξιολόγηση, εάν απαιτείται, λαμβάνονται οι απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες για τη συμμόρφωση των μη εγκεκριμένων προμηθευτών με τις απαιτήσεις της εταιρείας. Η εταιρεία είναι υπεύθυνη για το έργο του κάθε υπεργολάβου και έχει την ευθύνη στα πλαίσια του εφαρμοστέου δικαίου για τη συμπεριφορά τους :

Η εταιρεία:

- συντάσσει τις κατάλληλες γραπτές, συμβατικές συμφωνίες με τους υπεργολάβους
- συμβουλεύει τους πελάτες για οποιαδήποτε τέτοια συμφωνία εγγράφως και, ενδεχομένως, να απαιτείται και έγκριση του πελάτη
- παρέχει έγγραφη δέσμευση της διοίκησης της εταιρείας στον υπεργολάβο
- εξασφαλίζει την πλήρη ασφαλιστική κάλυψη που απαιτείται για τις δραστηριότητες των υπεργολάβων
- τηρεί μητρώο όλων των υπεργολάβων με τους οποίους υπάρχει συνεργασία
- τηρεί αρχείο συμμόρφωσης των υπεργολάβων με τα σχετικά πρότυπα και προδιαγραφές της εταιρείας

6

Διαχείριση εξοπλισμού και υλικών

Όλος ο κρίσιμος εξοπλισμός και υλικά της εταιρείας πρέπει να είναι καταγεγραμμένα σε αρχεία. Τον εξοπλισμό και τα υλικά αυτά τα χρησιμοποιεί μόνο εξουσιοδοτημένο και εκπαιδευμένο προσωπικό. Πριν τη χρήση

οποιοδήποτε νέου εξοπλισμού, ο Υπεύθυνος ποιότητας ή / και ο Επιχειρησιακός Διευθυντής ελέγχει τη συμμόρφωση του εξοπλισμού με τις σχετικές τυπικές προδιαγραφές.

Το πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης / βαθμονόμησης του εξοπλισμού, πρέπει να καταγράφεται, όταν απαιτείται, (εργασίες και συχνότητα) με βάση τις συστάσεις των κατασκευαστών και την εμπειρία της εταιρείας. Επιπλέον πρέπει να τηρείται αρχείο με όλες τις εργασίες επισκευής, τις μετατροπές και όλες τις βλάβες - αστοχίες του εξοπλισμού.

Δ02: ΈΛΕΓΧΟΣ ΑΡΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Αυτή η διαδικασία: περιγράφει τη διαδικασία έκδοσης, αναθεώρησης, έγκρισης και διανομής των εγγράφων του Συστήματος Διασφάλισης Ποιότητας και Διαχείρισης Ασφάλειας.

- Όλα τα ελεγχόμενα έγγραφα πρέπει να έχουν εγκριθεί, να έχει διανεμηθεί η τελευταία έκδοση τους και όλα τα παρωχημένα ή άκυρα έγγραφα πρέπει να έχουν απομακρυνθεί.
- Όλα τα αρχεία (έντυπα ή ηλεκτρονικά) πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμα μόνο από εξουσιοδοτημένο προσωπικό και να προστατεύονται από φθορά, αλλοίωση ή/και καταστροφή

1 Αναγνώριση της ανάγκης για τη δημιουργία ενός νέου εγγράφου ή αναθεώρηση ενός υφιστάμενου εγγράφου

Ως ελεγχόμενα έγγραφα του Συστήματος θεωρούνται: το Εγχειρίδιο Ποιότητας και ασφάλειας, το Οργανόγραμμα, οι Διαδικασίες και Οδηγίες Εργασίας, η Πολιτική Ποιότητας και Ασφάλειας, οι δείκτες και στόχοι ποιότητας και ασφάλειας, οι Περιγραφές Θέσεων Εργασίας, τα πρότυπα (ISO 9001: 2008, ISO 28000: 2007, ISO / PAS 28007: 2012), Επιπλέον στο Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας μπορούν να ενσωματωθούν διάφορα άλλα εξωτερικά έγγραφα όπως π.χ. η σχετική ελληνική και διεθνής νομοθεσία ή/και κατευθυντήριες γραμμές, οδηγίες από ενώσεις πλοιοκτητών, οδηγίες

από το κράτος σημαίας

Σε περίπτωση που υπάρχει η ανάγκη για ένα νέο έγγραφο ή την αναθεώρηση ενός υπάρχοντος, ενημερώνεται ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας. Όλα τα ελεγχόμενα έγγραφα του Συστήματος φυλάσσονται με ευθύνη του Υπεύθυνου Ποιότητας και Ασφάλειας

2

Έκδοση ή αναθεώρηση ενός εγγράφου

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με το Διευθύνοντα Σύμβουλο έχει την ευθύνη για την αναθεώρηση των εγγράφων. Κάθε αναθεώρηση ελέγχεται για τη συνέπεια της αναφορικά με:

την πολιτική της εταιρείας, τα πρότυπα ISO 9001: 2008, ISO 28000:2007, ISO 28007:2012 , την ισχύουσα ελληνική και διεθνή νομοθεσία

Ο υπεύθυνος για την εφαρμογή των αλλαγών συνεργάζεται με το εμπλεκόμενο προσωπικό της εταιρείας και συλλέγει τις παρατηρήσεις και τα σχόλιά τους.

Τα ελεγχόμενα έγγραφα του Συστήματος ποιότητας και ασφάλειας προσδιορίζονται μονοσήμαντα από τον τίτλο τους, έναν κωδικό, τον αριθμό έκδοσης, την ημερομηνία έκδοσης τους.

3

Έγκριση

Ο Γενικός Διευθυντής είναι υπεύθυνος για την έγκριση των ελεγχόμενων εγγράφων. Κάθε ελεγχόμενο έγγραφο υπογράφεται στην πρώτη σελίδα. Τα έγγραφα εξωτερικής προέλευσης δεν απαιτούν έγκριση

4

Καταχώρηση και διανομή εγγράφων

Μετά την έγκριση, ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας καταγράφει τη λίστα ελεγχόμενων εγγράφων στην οποία περιλαμβάνονται:

ο κωδικός, ο τίτλος και ο τύπος του εγγράφου (π.χ. διαδικασία, οδηγία, νομοθεσία, κλπ), ο υπεύθυνος για την έγκριση, ο αριθμός και η ημερομηνία αναθεώρησης

Όλες οι προηγούμενες εκδόσεις των εγγράφων του Συστήματος τηρούνται σε ένα ξεχωριστό αρχείο υπό την ευθύνη του Διευθυντή Ποιότητας και Ασφάλειας, ο οποίος είναι επίσης υπεύθυνος και για την διανομή της τρέχουσας έκδοσης κάθε εγγράφου σε όλους τους εμπλεκόμενους. Όπου είναι εφικτό, το τροποποιημένο ή το νέο κείμενο προσδιορίζεται στο έγγραφο μέσω υπογράμμισης

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας ενημερώνει και διανέμει τα έγγραφα στους εργαζόμενους. Συνιστάται, τα έγγραφα που προορίζονται για το σύνολο του προσωπικού (π.χ. Πολιτική ποιότητας και ασφαλείας) να αναρτώνται σε ένα πίνακα ανακοινώσεων ή/και στην ιστοσελίδα της εταιρείας

Εάν το έγγραφο δεν είναι διαθέσιμο σε ηλεκτρονική μορφή, πρέπει να φωτοτυπηθεί σε τόσα αντίγραφα όσα και τα άτομα στα οποία θα διανεμηθεί, με ευθύνη πάντα του Υπευθύνου Ποιότητας και Ασφάλειας.

Τα φωτοαντίγραφα των ελεγχόμενων εγγράφων θεωρούνται ως μη ελεγχόμενα αντίγραφα και ισχύουν μόνο για την ημερομηνία εκτύπωσης / αναπαραγωγής τους. Οι υπεύθυνοι για τη σύνταξη τους φέρουν την ευθύνη για να ελέγξουν την τρέχουσα έκδοση και την καταστροφή των παλαιότερων – παροχυμένων εκδόσεων.

Δ03: ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο προγραμματίζονται και εκτελούνται οι εσωτερικοί έλεγχοι, με σκοπό να προσδιοριστεί η αποτελεσματική εφαρμογή του Συστήματος της Ποιότητας και Ασφάλειας αλλά και η συμμόρφωση της εταιρείας με τις απαιτήσεις των προτύπων ISO 9001:2008, ISO 28000:2007, ISO/PAS 28007:2012

1

Σχεδιασμός και προετοιμασία των εσωτερικών ελέγχων

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας έχει την ευθύνη για το σχεδιασμό των εσωτερικών ελέγχων, με βάση την κατάσταση και την κρισιμότητα του κάθε τμήματος, καθώς και βάσει των αποτελεσμάτων των προηγούμενων ελέγχων. Όλα τα τμήματα της εταιρίας ελέγχονται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Μη προγραμματισμένοι εσωτερικοί έλεγχοι επαφίονται στη διακριτική ευχέρεια του Υπευθύνου Ποιότητας και Ασφάλειας ή/και την Ανώτατη Διοίκηση. Οι στόχοι, τα κριτήρια και ο τρόπος διεξαγωγής των εσωτερικών ελέγχων παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Στόχος	Κριτήρια	Μέθοδος
Α. Εφαρμογή εσωτερικών ελέγχων: Έλεγχος αποτελεσματικής εφαρμογής του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας.	<ul style="list-style-type: none"> Ελεγχόμενα έγγραφα του Συστήματος (π.χ. Διαδικασίες, Εγχειρίδιο Ποιότητας και Ασφάλειας, συμπληρωμένα έντυπα) Αποτελεσματική και ποιοτική παροχή υπηρεσιών 	<ul style="list-style-type: none"> Ανασκόπηση των ελεγχόμενων εγγράφων Ανασκόπηση συμπληρωμένων εντύπων Συνεντεύξεις με τους εργαζόμενους Παρατήρηση μεθόδων εργασίας
Β. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των προτύπων ISO 9001:2008 - ISO 28000:2007 - ISO/PAS 28007:2012 : Οι εσωτερικοί ελεγκτές ανασκοπούν το Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας ώστε να ελέγξουν αν καλύπτονται πλήρως οι απαιτήσεις των προτύπων.	<ul style="list-style-type: none"> ISO 9001:2008 ISO 28000:2007 ISO/PAS 28007:2012 Ελεγχόμενα έγγραφα 	<ul style="list-style-type: none"> Σύγκριση των απαιτήσεων των προτύπων με το Σύστημα Ποιότητας και Ασφάλειας Συνεντεύξεις με τους εργαζόμενους Ανασκόπηση συμπληρωμένων εντύπων
Γ. Συμμόρφωση του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας με τις απαιτήσεις της εταιρείας	<ul style="list-style-type: none"> Πολιτική ποιότητας και ασφάλειας Δείκτες απόδοσης (KPI's) 	<ul style="list-style-type: none"> Συνεντεύξεις με την ανώτατη Διοίκηση, τους Διευθυντές των τμημάτων και

	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάγκες της εταιρείας 	με τον Υπεύθυνο ποιότητας και ασφάλειας
--	---	---

Οι Διευθυντές και το προσωπικό που πρόκειται να ελεγχθεί ενημερώνονται εγγράφως τουλάχιστον 15 ημέρες πριν από τον έλεγχο. Επιπλέον κατά την επιθεώρηση, πρέπει να επιθεωρηθούν όλες οι διαδικασίες και οι δραστηριότητες του κάθε τμήματος. Ο εσωτερικός ελεγκτής, θα πρέπει να έχει εκπαιδευτεί για τη διενέργεια εσωτερικών ελέγχων και θα πρέπει να είναι ανεξάρτητος; από το τμήμα, την υπηρεσία, διαδικασία ή τη διαδικασία που πρόκειται να ελεγχθεί. Ο εσωτερικός ελεγκτής εξετάζει τις διαδικασίες, τα ελεγχόμενες έγγραφα που σχετίζεται με την ελεγχόμενη δραστηριότητα.

Συνιστάται ότι ο εσωτερικός ελεγκτής να προετοιμάζει μια λίστα ελέγχου με τα σημεία που πρέπει να ελεγχθούν

2

Διεξαγωγή εσωτερικών ελέγχων

Ο εσωτερικός ελεγκτής καταγράφει στην έκθεση ελέγχου τα ευρήματα και τις παρατηρήσεις του, τόσο τα θετικά όσο και τα αρνητικά, τη συνολική εικόνα από τις δραστηριότητες που ελέγχθηκαν, το βαθμό εφαρμογής του Συστήματος, την αποτελεσματικότητα / αποδοτικότητα των διαδικασιών, το βαθμό κατανόησης των διαδικασιών από τους εργαζομένους, τους τομείς που μπορούν να βελτιωθούν, τις μη συμμορφώσεις (από άποψη διαδικασιών, τήρησης της πολιτικής ποιότητας και ασφάλειας ή ορθής τήρησης των ελεγχόμενων εγγράφων). Τα ευρήματα και οι παρατηρήσεις καταγράφονται με τρόπο αντικειμενικό και χωρίς να υπεισέρχονται προσωπικές γνώμες και εκτιμήσεις

Ειδικά για το ISO / PAS 28007:2012. πρέπει να ελέγχονται:

1. η κατανόηση των νομικών και ρυθμιστικών απαιτήσεων της χώρας της σημαίας καθώς και οι εφαρμοζόμενες εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά την Παροχή Ένοπλων Υπηρεσιών Ασφαλείας επί Πλοίων,

- 2 η κατανόηση των νομικών και ρυθμιστικών απαιτήσεων της χώρας της σημαίας καθώς και οι εφαρμοζόμενες εθνικές απαιτήσεις όσον αφορά την προμήθεια, εισαγωγή / εξαγωγή, τη διακομιδή, την αποστολή ή / και την αποθήκευση πυροβόλων όπλων
3. άδειες εξαγωγής / εισαγωγής για τα πυροβόλα όπλα,
- 4 διαδικασίες για την επιλογή και έλεγχο του προσωπικού,
- 5 αρχεία εκπαίδευσης του προσωπικού, όσον αφορά νομικές και άλλες ρυθμιστικές απαιτήσεις,
- 6 αρχεία εκπαίδευσης όσον αφορά τη χρήση των πυροβόλων όπλων και τον εξοπλισμό ασφαλείας.

3

Καταγραφή των αποτελεσμάτων από τους εσωτερικούς ελέγχους

Ο Εσωτερικός Ελεγκτής πρέπει να καταγράφει τα ονόματα των ελεγχόμενων εργαζομένων και τις ελεγχόμενες διαδικασίες και στη συνέχεια πρέπει να παρουσιάζει τη συνολική αξιολόγηση της εταιρείας, τα ευρήματα (θετικά και αρνητικά) που εντοπίστηκαν και άλλες τυχόν παρατηρήσεις και σχόλια. Επιπλέον συμπληρώνει την αναφορά ελέγχου, εξασφαλίζοντας ότι το δείγμα που ελέγχθηκε είναι επαρκές και αντιπροσωπευτικό.

Για κάθε αρνητικό εύρημα, ο εσωτερικός ελεγκτής συμπληρώνει τη σχετική έκθεση αναφοράς, υποδηλώνοντας αν πρόκειται για Μη Συμμόρφωση ή Παρατήρηση, τη σχετική Διαδικασία του Συστήματος (ή οποιοδήποτε άλλο ελεγχόμενο έγγραφο). Για κάθε αρνητικό εύρημα, ο Εσωτερικός Ελεγκτής πρέπει να συμφωνεί, με το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τις δραστηριότητες που ελέγχθηκαν, τα παρακάτω:

- την απαιτούμενη διόρθωση
- τη διορθωτική ενέργεια για την αντιμετώπιση της αιτίας της μη συμμόρφωσης

- τον αρμόδιο για την εφαρμογή της ενέργειας
- την προθεσμία για την ολοκλήρωση

Η Έκθεση Αναφοράς υπογράφεται από τον Εσωτερικό Ελεγκτή, τον Υπεύθυνο της ελεγχόμενης δραστηριότητας και τον Υπεύθυνο Ποιότητας και Ασφαλείας. Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας σε συνεργασία με τον Εσωτερικό Ελεγκτή και τη Διοίκηση ελέγχει την αποτελεσματικότητα των διορθωτικών ενεργειών

4

Παρουσίαση των αποτελεσμάτων στην προγραμματισμένη ανασκόπηση από τη Διοίκηση

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας ενημερώνει την Ανώτατη Διοίκηση της Εταιρείας σχετικά με τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου, μέσω της παρουσίασης των αναφορών της επιθεώρησης στην προγραμματισμένη ανασκόπηση από τη Διοίκηση. Αν τα ευρήματα αφορούν καίρια ζητήματα για τη λειτουργία της Εταιρείας, τότε ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας ειδοποιεί αμέσως την Διοίκηση, μέσω της αποστολής της έκθεσης εσωτερικού ελέγχου στην οποία θα πρέπει να αναφέρονται: α) Τα αποτελέσματα του ελέγχου β) Ο βαθμός υλοποίησης των διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών γ) Η συνοπτική εικόνα του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας

Σημείωση 1 – Εκπαίδευση σχετικά με τα πυροβόλα όπλα:

Για την διασφάλιση της ασφαλούς διακίνησης των πυροβόλων όπλων η εταιρεία πρέπει να διασφαλίζει ότι:

- ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται με την μεταφορά και τη χρήση των πυροβόλων όπλων είναι καλά εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο στη χρήση του συγκεκριμένου τύπου όπλων, ενώ παράλληλα έχει αξιολογηθεί για τη χρήση τους πριν από τον απόπλου του πλοίου.

- το προσωπικό που χρησιμοποιεί τα όπλα να είναι επαρκώς καταρτισμένο στη μεταφορά και τη χρήση οπλισμού και άλλου εξοπλισμού ασφαλείας, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Η σχετική επάρκεια των εμπλεκόμενων πρέπει να τεκμηριώνεται με σχετικά πιστοποιητικά. Για όσους επιτρέπεται να φέρουν πυροβόλα όπλα πρέπει να γίνεται εκπαίδευσή τουλάχιστον μία φορά ετησίως για τη χρήση των συγκεκριμένων πυροβόλων όπλων.

Δ04: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΑΣΤΟΧΙΩΝ, ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΝ – ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει: τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται περιστατικά ασφάλειας και αστοχίες, την διαδικασία καταγραφής, διερεύνησης και διόρθωσης των μη συμμορφώσεων και τον τρόπο με τον οποίο επιλέγονται, εφαρμόζονται και αξιολογούνται οι διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες

- 1 | Αναγνώριση και καταγραφή των περιστατικών ασφάλειας, αστοχιών, μη-συμμορφώσεων
Συμβάντα ασφαλείας:
Ο πλοίαρχος ή ο επικεφαλής του πληρώματος θα πρέπει να αναφέρει άμεσα κάθε περιστατικό πειρατείας και ένοπλης ληστείας εναντίον του πλοίου στις τοπικές αρχές των παράκτιων κρατών, από τις οποίες διέρχεται, καθώς και στους πλοιοκτήτες και ναυλωτές. Η έγκαιρη υποβολή εκθέσεων στο πλησιέστερο παράκτιο κράτος διευκολύνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία για γρήγορη ανταπόκριση και δίνει τη δυνατότητα στις τοπικές αρχές, που έχουν την αρμοδιότητα, να ανταποκριθούν άμεσα και σύμφωνα με τις εθνική πολιτική, την ισχύουσα νομοθεσία και τη δικαιοδοσία τους.
Τα περιστατικά ασφαλείας μπορεί να οφείλονται σε διάφορα είδη συμβάντων:
- συμβάντα ασφαλείας που αφορούν θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό

- συμβάντα ασφαλείας που σχετίζονται με τραυματισμούς
- συμβάντα ασφαλείας που περιλαμβάνουν παρεμπόδιση ή/και διακοπή δραστηριοτήτων του πλοίου
- παραβιάσεις ασφάλειας - βλάβη εξοπλισμού ασφαλείας
- παρολίγον ή ψεύτικους συναγερμούς
- οι ληστείες, οι επιθέσεις, οι κλοπές, οι βλάβες κλπ είναι επίσης πιθανά περιστατικά ασφαλείας.

Αστοχίες σχετικά με την ασφάλεια – Μη Συμμορφώσεις:

Όταν ένας εργαζόμενος εντοπίσει μια αστοχία / μη συμμόρφωση που σχετίζεται με τις απαιτήσεις του Συστήματος Ποιότητας και Ασφάλειας, πρέπει να το αναφέρει άμεσα και με κάθε δυνατή λεπτομέρεια στον Υπεύθυνο Ποιότητας και Ασφάλειας. Ο τελευταίος καταγράφει την αστοχία / μη συμμόρφωση, την ημερομηνία του συμβάντος, την πλήρη περιγραφή και, ει δυνατόν, την εκτίμηση του πρόσθετου κόστους που προκλήθηκε. Επιπλέον, γίνεται μία εκτίμηση της σοβαρότητας και της επαναληψιμότητας της αστοχίας / μη συμμόρφωσης. Στη συνέχεια, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο είναι πιθανό να επαναληφθεί το συμβάν / μη συμμόρφωση στο μέλλον. Αν υπάρχει τέτοια πιθανότητα, πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα.

2

Διερεύνηση των αιτιών των περιστατικών ασφαλείας, αποτυχιών-μη συμμορφώσεων

Εάν το περιστατικό χαρακτηρίζεται ως ένα συμβάν που αφορά στην ασφάλεια, οι υπεύθυνοι πραγματοποιούν προκαταρκτική έρευνα. Εάν το περιστατικό χαρακτηρίζεται ως μη συμμόρφωση, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με το εμπλεκόμενο προσωπικό της εταιρείας, διερευνά το περιστατικό με στόχο τον προσδιορισμό των αιτιών

- 3 Διαχείριση των περιστατικών ασφάλειας, αστοχιών και μη συμμορφώσεων –
Διορθωτικές ενέργειες
- Ανάλογα με τη φύση του προβλήματος, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με άλλους υπευθύνους, αναζητά τρόπους επίλυσης του προβλήματος που έχει προκύψει από την εμφάνιση του περιστατικού ασφαλείας, της αστοχία ή της μη συμμόρφωσης.
- 4 Ανάγκη για διορθωτικές ή/και προληπτικές ενέργειες
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με τον επικεφαλής του αντίστοιχου τμήματος, διερευνά και προσδιορίζει τα κύρια αίτια της εμφάνισης του περιστατικού ασφαλείας, αστοχίας ή μη συμμόρφωσης και αξιολογεί την ανάγκη για λήψη μέτρων για την πρόληψη επανεμφάνισης του. Κάθε διορθωτική / προληπτική ενέργεια συνδέεται με ένα επιθυμητό στόχο (εξάλειψη αιτίας, βελτίωση της διαδικασίας).
- Κάθε διορθωτική / προληπτική ενέργεια που αποφασίζεται πρέπει να συνδέεται με έναν τουλάχιστον αντικειμενικό στόχο της εταιρείας και επιπλέον πρέπει να καταγράφεται.
- 5 Εφαρμογή διορθωτικής / προληπτικής ενέργειας
- Οι διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, οι οποίες προσδιορίζονται στο προηγούμενο στάδιο, και οι οποίες απαιτούνται για τη διαχείριση του περιστατικού ασφαλείας, αστοχίας ή μη-συμμόρφωσης, έχουν εγκριθεί από τον Υπεύθυνο Ποιότητας και Ασφάλειας και τον Γενικό Διευθυντή και έχουν ανατεθεί σε υπαλλήλους της εταιρείας με μια συγκεκριμένη προθεσμία για την εφαρμογή τους. Όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να εφαρμόσουν τις διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες που τους έχουν ανατεθεί, εντός της καθορισμένης προθεσμίας. Η μη συμμόρφωση με τις προθεσμίες καθώς και τα αίτια της καθυστέρησης, θα πρέπει να αναφέρονται στον Υπεύθυνο

Ποιότητας και Ασφάλειας.

- 6 Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας των διορθωτικών – προληπτικών ενεργειών
- Μετά την έλευση εύλογου χρονικού διαστήματος από την ολοκλήρωση της εφαρμογής των διορθωτικών ή προληπτικών ενεργειών, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας αξιολογεί την επίτευξη των στόχων και την αποτελεσματικότητά τους. Αν δεν έχουν επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας μπορεί να εκκινήσει νέες διορθωτικές ή/και προληπτικές ενέργειες, ή να επανεξετάσει την αιτία, η οποία θεωρήθηκε ως η κύρια πηγή του προβλήματος που έχει ανακύψει.
- Εάν διαπιστωθεί ότι η ενέργεια είναι αποτελεσματική, η μη συμμόρφωση χαρακτηρίζεται ως "ολοκληρωμένη"
- 7 Στατιστική επεξεργασία
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας πραγματοποιεί στατιστική ανάλυση των περιστατικών ασφάλειας, των αστοχιών και των μη συμμορφώσεων και εξάγει δείκτες όπως:
- α. συμβάντα ασφαλείας, αστοχίες, μη συμμορφώσεις ανά γεωγραφική περιοχή
 - β. συμβάντα ασφαλείας, αποτυχίες, μη συμμορφώσεις ανά έτος / μήνα
 - γ. ποσοστό συμβάντων ασφαλείας με επιτυχή έκβαση και ποσοστό μη συμμορφώσεων που αντιμετωπίστηκαν επιτυχώς
 - δ. το μέσο χρόνο αντιμετώπισης του κάθε περιστατικού,
 - ε. αιτίες και συχνότητα των περιστατικών ασφάλειας,
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας ενημερώνει τους συμμετέχοντες στην προγραμματισμένη ανασκόπηση από τη Διοίκηση, για όλα τα παραπάνω

Δ05: ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται, εκτελούνται και αξιολογούνται οι παρεχόμενες υπηρεσίες ασφαλείας από ένοπλους ή άοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία

- 1 Καταγραφή απαιτήσεων πελατών – εκπροσώπων εταιρειών διαχείρισης πλοίων

Οι απαιτήσεις των πελατών (εκπρόσωποι εταιρειών διαχείρισης πλοίων) λαμβάνονται ως επί το πλείστον γραπτώς (μέσω e-mail ή fax). Σε κάθε περίπτωση, μετά την παραλαβή του σχετικού αιτήματος και εφόσον έχουν συλλεχθεί όλες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι του κάθε πλοίου, αποστέλλεται προσφορά στον πελάτη, η οποία περιλαμβάνει λεπτομέρειες σχετικά με το κόστος της υπηρεσίας, το οποίο μπορεί να είναι είτε το ένα συνολικό κόστος για ολόκληρο το ταξίδι ή το κόστος ανά ημέρα

Στην περίπτωση της παροχής υπηρεσιών από ένοπλους φρουρούς, ο πελάτης χρεώνεται με το πρόσθετο κόστος της μεταφοράς των όπλων. Σε κάθε περίπτωση, μετά την αποδοχή της προσφοράς από τον πελάτη, υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της εταιρείας διαχείρισης πλοίων και της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Αυτή τη σύμβαση περιλαμβάνει όλες τις λεπτομέρειες της αποστολής, τις παρεχόμενες υπηρεσίες ασφαλείας, τους όρους πληρωμής, καθώς και τις αρμοδιότητες του επικεφαλής της ομάδας και του καπετάνιου του πλοίου. Πριν από τη σύναψη της σύμβασης, λαμβάνονται υπόψη όλες οι απαιτήσεις των ενδιαφερομένων μερών (βλ. σημείωση 2)

- 2 Σχεδιασμός παρεχόμενων υπηρεσιών

Ο Επιχειρησιακός Διευθυντής έχει την ευθύνη για το σχεδιασμό των υπηρεσιών που έχουν συμφωνηθεί με τον πελάτη. Αυτός ορίζει τη σύνθεση της ομάδας των operators ασφαλείας που θα συμμετάσχουν στο ταξίδι και επιλέγει τον επικεφαλής της ομάδας. Η τελική έγκριση για όλα τα παραπάνω δίνεται από τον Γενικό Διευθυντή.

Ο Επιχειρησιακός Διευθυντής είναι επίσης υπεύθυνος για την κατανομή των αναγκαίων πόρων (υλικά και εξοπλισμός) και για τον εφοδιασμό των ένοπλων φρουρών (σε περίπτωση ένοπλης αποστολής) με όπλα και πυρομαχικά, σε συνεργασία με τον εκάστοτε εγκεκριμένο υπεργολάβο. Πριν από κάθε αποστολή, ο Επιχειρησιακός Διευθυντής ενημερώνει και αν απαιτείται εκπαιδεύει τους operators ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές απαιτήσεις του εκάστοτε ταξιδιού - αποστολής. Η εκπαίδευση / ενημέρωση περιλαμβάνει:

- Παρουσίαση της αποστολής - ταξιδιού
- Παρουσίαση των κινδύνων
- Παρουσίαση των καθιερωμένων – τυποποιημένων μεθόδων για την πρόληψη της πειρατείας
- Ανταλλαγή απόψεων (brainstorming)
- Μεθόδους επικοινωνίας με τα κέντρα επιχειρήσεων.

Επιπλέον παραδίδεται στον επικεφαλής της ομάδας ένας φάκελος που περιέχει όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την εφαρμογή της παρεχόμενης υπηρεσίας (Επιχειρησιακό σχέδιο, κατευθυντήριες οδηγίες, χρήματα, χάρτες, κλπ)

3

Υλοποίηση της υπηρεσίας

Κάθε ομάδα των operators ασφαλείας έχει έναν επικεφαλής, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση της υπηρεσίας, κατά τα συμφωνηθέντα με τον πελάτη και ακολουθώντας τις κατευθύνσεις και την πολιτική της εταιρείας. Σε περίπτωση ένοπλων αποστολών, έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις που περιγράφονται στη σημείωση 1 της παρούσας διαδικασίας. Ο επικεφαλής της ομάδας έχει επίσης την ευθύνη για την προετοιμασία της ημερήσιας αναφοράς, καθώς και την τελική έκθεση αναφοράς μετά το τέλος του ταξιδιού, η οποία αξιολογείται από τον επιχειρησιακό Διευθυντή.

Στο τέλος κάθε ταξιδιού - αποστολής, συντάσσονται οι εκθέσεις αξιολόγησης από τον επικεφαλής της ομάδας και τον καπετάνιο (η έκθεση του Καπετάνιου αποστέλλεται στην εταιρεία διαχείρισης του πλοίου). Οι εκθέσεις αυτές, αξιολογούνται από την εταιρεία, προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν ελλείψεις και αστοχίες και να καθοριστούν εκείνοι οι τομείς που πρέπει να βελτιωθούν με στόχο τη συνολική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Εάν απαιτείται, η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου ενημερώνεται για τυχόν ελλείψεις που παρατηρήθηκαν και την ανάγκη για λήψη διορθωτικών ενεργειών.

Σημειώσεις

Σημείωση 1: – Αποθήκευση και χρήση των όπλων

Τα όπλα και τα πυρομαχικά των Operators ασφαλείας φυλάσσονται εντός του πλοίου σε ειδικά διαμορφωμένη περιοχή, στην οποία η πρόσβαση δίνεται μόνο κατόπιν εντολής του πλοιάρχου και του επικεφαλής της ομάδας (ή των αντικαταστατών αυτών). Η άδεια πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα ονόματα των προσώπων που θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης και χρήσης των όπλων

Οι ένοπλοι φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου, καθ'όλη τη διάρκεια της αποστολής, βρίσκονται υπό τις διαταγές του πλοιάρχου ή του αντικαταστάτη αυτού. Η χρήση όπλων, στο πλαίσιο της παροχής των υπηρεσιών ασφαλείας, επιτρέπεται μόνο σε περιοχές υψηλού κινδύνου, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο όποιος κίνδυνος πειρατείας, απειλεί άμεσα το πλήρωμα, το πλοίο ή το φορτίο του, μόνο μετά από διαταγή του καπετάνιου και μόνο στον βαθμό που απαιτείται για την αποφυγή του κινδύνου.

Σημείωση 2:- Απαιτήσεις των ενδιαφερομένων μερών

Η εταιρεία πρέπει να διατηρεί μητρώο των ενδιαφερομένων μερών που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της εταιρείας καθώς και όλες τις σχετικές νομικές και κανονιστικές απαιτήσεις, λαμβάνοντας υπόψιν όλες τις ανάγκες, τις απαιτήσεις και το επίπεδο του ρίσκου που μπορούν να αναλάβουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη

Εάν η εκτίμηση επικινδυνότητας μίας αποστολής έχει πραγματοποιηθεί πριν από τη σύναψη της σύμβασης, πρέπει να προσδιοριστεί η συμβατότητα της αποστολής με τις παρεχόμενες υπηρεσίες της εταιρείας. Τα κριτήρια επικινδυνότητας εκτιμώνται σύμφωνα με τα παρακάτω:

- τη γενική πολιτική για την ανάληψη ρίσκου από την εταιρεία και τον πελάτη καθώς και τα όρια ανοχής κινδύνου
- την εγγενή αβεβαιότητα των θαλάσσιων επιχειρήσεων σε περιοχές με υψηλό κίνδυνο πειρατείας
- τη φύση των πιθανών απειλών και των συνεπειών ενός συμβάντος στις λειτουργίες, τη φήμη και τις δραστηριότητες της εταιρείας
- τις επιπτώσεις ενός συμβάντος και
- τις επιπτώσεις από το συνδυασμό ενός αριθμού κινδύνων
- τον τύπο του σκάφους (εμπορικό, δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χύδην φορτίου, κλπ)
- το μέγεθος του πλοίου
- την ταχύτητα του πλοίου
- το ελάχιστο ύψος του καταστρώματος
- την ευελιξία
- τη σημαία του πλοίου
- τις δυνατότητες επικοινωνία & πλοήγησης
- την εθνικότητα του πληρώματος
- την προγενέστερη εμπειρία του πληρώματος

- το επίπεδο εκπαίδευσης

Σημείωση 3: Πρωτόκολλο διαχείρισης περιστατικών ασφαλείας

Ο στόχος του παρόντος πρωτοκόλλου είναι να παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση ενός περιστατικού ασφαλείας, την παρακολούθηση του και την υποβολή των σχετικών εκθέσεων, μέχρι την πλήρη διερεύνηση όλων των αποδεικτικών στοιχείων.

Ευθύνες του καπετάνιου

Κατά τη διάρκεια του συμβάντος ασφαλείας, ο πλοίαρχος θα πρέπει να παρέχει όσο το δυνατόν περισσότερες λεπτομέρειες αναφορικά με τα ακόλουθα:

- α) χρόνο, θέση και διάρκεια του περιστατικού, λεπτομέρειες για τα γεγονότα που οδήγησαν στο περιστατικό
- β) προσδιορισμό του προσωπικού που ενεπλάκη στο συμβάν
- γ) αριθμό επιτιθέμενων, ενδυμασία και φυσική κατάσταση, γλώσσα ομιλίας
- δ) τύπο και μέγεθος του σκάφους που χρησιμοποιήθηκε, τρόπο προσέγγισης και τύπο πυροβόλων όπλων που έφεραν, φύση της επέμβασης, π.χ. επιθετική / βίαια.
- ε) λεπτομέρειες ως προς τον οπλισμό και τα πυρομαχικά
- στ) έγγραφα καταθέσεις μαρτύρων και όσων ενεπλάκησαν στο περιστατικό, είτε πρόκειται για μέλη της εταιρείας παροχής υπηρεσιών ένοπλου φρουρού επί του πλοίου ή/και μέλη του πληρώματος.
- ζ) περιγραφή των πιθανών τραυματισμών ή/και υλικών ζημιών που υπέστη το πλοίο κατά τη διάρκεια το περιστατικού
- η) τεκμηρίωση αναφορικά με διάφορους ελέγχους που διεξήχθησαν, συμπεριλαμβανομένων της χρήσης αλκοόλ ή/και ναρκωτικών ουσιών, κατά την διερεύνηση του περιστατικού,
- θ) συμβάντα απειθαρχίας και τρόποι αντιμετώπισης τους κατά τη διερεύνηση του περιστατικού

ι) λεπτομέρειες σχετικά με διεθνείς διασυνδέσεις πελάτη, ασφαλιστή και αρμόδιων αρχών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων της σημαίας του πλοίου

Η εταιρεία θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη της ομάδας ασφαλείας έχουν επίγνωση των ευθυνών τους και είναι καλά εκπαιδευμένοι στις διαδικασίες παρακολούθησης και ενημέρωσης για περιστατικά ασφαλείας όπως περιγράφεται στο εγχειρίδιο επιχειρήσεων - αποστολών της εταιρείας.

Ευθύνες του επικεφαλής της ομάδας αποστολής της εταιρείας

Ο επικεφαλής της ομάδας ασφαλείας που επιβαίνει στο πλοίο, κατά τη διάρκεια ενός συμβάντος πειρατικής επίθεσης πρέπει να εξασφαλίσει τα εξής:

- α) διασφάλιση της ζωής των επιβαινόντων και της ακεραιότητας των υλικών.
- β) χρήση της ελάχιστης δυνατής βίας κατά των πειρατών
- γ) πρόληψη περαιτέρω κλιμάκωσης της απειλής ή /και αποτροπή άλλων δυνητικών απειλών / περιστατικών·
- δ) κοινοποίηση στις κατάλληλες αρχές και αρμόδιους διεθνείς φορείς του συμβάντος
- ε) προστασία της εικόνας και της φήμης τόσο της εταιρείας όσο και του πελάτη·
- στ) συμπλήρωση όλων των σχετικών εκθέσεων και αποστολή τους στις αρχές
- ζ) συλλογή όλων των στοιχείων / τεκμηρίων από την εμπλοκή

Αξιώσεις και δικαιώματα των πειρατών

Τα νομικά ζητήματα και ζητήματα δίωξης που αντιμετωπίζουν τα μέλη ενός πληρώματος αρχίζουν όταν κατά τη σύλληψη ενός πειρατή γίνεται κατάχρηση βίας και παραβίασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης, το Ευρωπαϊκό δικαστήριο ανθρωπίνων δικαιωμάτων προβλέπει ότι οι συλληφθέντες πειρατές τίθενται υπό την προστασία διεθνών συμβάσεων αμέσως μόλις βρεθούν υπό τον έλεγχο ενός πολεμικού σκάφους μίας χώρας. Ως

εκ τούτου, οι χώρες είναι υποχρεωμένες να διασφαλίσουν για όσους βρίσκονται υπό τον έλεγχο τους, τα δικαιώματα και τις ελευθερίες που ορίζονται από τις διεθνείς συμβάσεις.

Οι συλληφθέντες πειρατές, είτε η πράξη έλαβε χώρα στα ύδατα της Σομαλίας, ή σε άλλες θάλασσες, μπορούν να διεγείρουν ζητήματα παραβίασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων βάσει των άρθρων: 2 (δικαίωμα στη ζωή), 3 (απαγόρευση βασανιστηρίων και άλλων μορφών απάνθρωπης και εξευτελιστικής μεταχείρισης), 5 (δικαίωμα στην ελευθερία και την ασφάλεια σχετικά με την απαγόρευση απόπλου), 6 (δικαίωμα σε δίκαιη δίκη) και 7 (δικαστική διαδικασία πριν από οποιαδήποτε τιμωρία).

Η όγδοη αναθεώρηση του Συντάγματος των ΗΠΑ απαγορεύει οποιαδήποτε μορφή σκληρής και εξευτελιστικής μεταχείρισης, και αυτό απαιτεί, συνεπώς, την άρση υποστήριξης οποιασδήποτε δράσης παραβίασης δικαιωμάτων από κρατικούς οργανισμούς.

Επίσης, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού δικαστηρίου ανθρωπίνων δικαιωμάτων, οι πειρατές θα μπορούσαν επίσης να ισχυριστούν ότι έχουν υποβληθεί σε άδικες δίκες και άλλες παραβιάσεις των δικαιωμάτων τους σε χώρες υποδοχής όπως η Κένυα, η Υεμένη ή το Πούτλαντ. Η απαγόρευση των βασανιστηρίων και της απάνθρωπης μεταχείρισης είναι ένα αναφαίρετο δικαίωμα, που υπερκαλύπτει εθνικές πολιτικές και νομικά ζητήματα εθνικής ασφάλειας, ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες εμπλέκονται ύποπτοι για τρομοκρατικές ενέργειες.

Επίσης, χώρες που πρωτοστατούν στην υποστήριξη της ανάγκης για μια διεθνή νομική απάντηση στην πειρατεία δεν διώκουν τους πειρατές στη χώρα τους, παρά την διεθνή καθολικότητα του εγκλήματος της πειρατείας.

.Οι πειρατές που καταδικάζονται σε περιφερειακά δικαστήρια θα μπορούσαν να ασκήσουν έφεση βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους όπου έγινε η αρχική σύλληψη και με αυτόν τον τρόπο να επικαλούνται παραβίαση ανθρωπίνων δικαιωμάτων ως βάση αναίρεσης των κατηγοριών. Η αξιοπιστία των Εθνών που περιπολούν τα ύδατα γύρω από τη Σομαλία έγκειται στη δυνατότητά τους να σέβονται τα δικαιώματα των πειρατών και να διασφαλίζουν μία δίκαιη δίκη των υπόπτων που συλλαμβάνονται.

Δ06: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει μία μέθοδο η οποία βοηθάει τα πλοία να αποφύγουν ή να αποτρέψουν πειρατικές επιθέσεις σε περιοχές υψηλού ρίσκου.

Πριν από τη διέλευση ενός πλοίου από περιοχή υψηλού κινδύνου, ο εκναυλωτής και ο καπετάνιος θα πρέπει να διεξάγουν μια ενδελεχή εκτίμηση επικινδυνότητας για την πιθανότητα και τις συνέπειες επίθεσης στο σκάφος από πειρατές, με βάση τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες και το ιστορικό της περιοχής. Ως αποτέλεσμα αυτής της εκτίμησης επικινδυνότητας θα πρέπει να είναι τα απαραίτητα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την πρόληψη, τον μετριασμό και την αντιμετώπιση ενός συμβάντος πειρατείας. Η εκτίμηση επικινδυνότητας για το ταξίδι ενός πλοίου σε μία περιοχή θα πρέπει να αποτελεί μία κατά περίπτωση εκτίμηση και να μην είναι ένας γενικός και χονδροειδής υπολογισμός.

Οι παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται κατά την ανάλυση επικινδυνότητας μίας αποστολής θα πρέπει να περιλαμβάνουν, αλλά δεν θα πρέπει να περιορίζονται μόνο στα κάτωθι:

Ασφάλεια πληρώματος:

Πρωταρχικό μέλημα πρέπει να είναι η διασφάλιση της ασφάλειας του πληρώματος. Θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα, κατά το σχεδιασμό των απαιτούμενων μέτρων για την πρόληψη της παράνομης επιβίβασης και προσέγγισης στο πλοίο, ώστε να αποκλειστεί ή να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα τα μέλη του πληρώματος να παγιδευτούν στο εσωτερικό του πλοίου. Το πλήρωμα θα πρέπει να είναι σε θέση να διαφύγει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπως, για παράδειγμα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η βαλλιστική προστασία που παρέχεται στα μέλη του πληρώματος που απαιτείται να παραμείνουν στη γέφυρα του πλοίου, κατά τη διάρκεια μιας επίθεσης πειρατών, λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι πειρατές βάλουν κυρίως στη γέφυρα του πλοίου με στόχο την ακινητοποίηση του.

Ύψος καταστρώματος:

Κατά τη διάρκεια ενός συμβάντος πειρατείας, οι πειρατές θα προσπαθήσουν να επιβιβαστούν στο πλοίο από το χαμηλότερο σημείο από την επιφάνεια της θάλασσας, καθιστώντας ευκολότερη για αυτούς την αναρρίχηση τους επί του σκάφους. Αυτά τα σημεία είναι συχνά στην πρύμνη του πλοίου ή στο πρώτο τέταρτο του μήκους τους. Τα πλοία με ελάχιστο ύψος καταστρώματος μεγαλύτερο των 8 μέτρων έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να αποφύγουν με επιτυχία μια απόπειρα πειρατείας συγκριτικά με εκείνα που έχουν χαμηλότερο ύψος καταστρώματος. Από την άλλη πλευρά, το μεγάλο ύψος καταστρώματος δεν παρέχει καθόλου προστασία, αν η κατασκευή του πλοίου είναι τέτοια που θα διευκόλυνε τους πειρατές που επιδιώκουν να αναρριχθούν επί του σκάφους, και για αυτό θα πρέπει να λαμβάνονται πρόσθετα προστατευτικά μέτρα. Βέβαια ένα μεγάλο ύψος καταστρώματος και μόνο, δεν μπορεί να είναι αρκετό για να αποτρέψει μια πειρατική επίθεση.

Ταχύτητα:

Ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους αποτροπής μιας πειρατικής επίθεσης, είναι η εκμετάλλευση της ταχύτητας του πλοίου για την αποφυγή της επιβίβασης των πειρατών. Μέχρι σήμερα, δεν έχουν αναφερθεί συμβάντα επιβίβασης πειρατών σε ένα πλοίο που κινείται με ταχύτητα μεγαλύτερη των 18 κόμβων. Ένας ασφαλής τρόπος αποφυγής επιβίβασης των πειρατών στο σκάφος είναι η αύξηση της ταχύτητας του σκάφους όσο το δυνατόν γρηγορότερα και αμέσως μόλις εντοπιστεί η παρουσία ενός ύποπτου πλοίου, με σκοπό την αποφυγή εύκολης πρόσβασης στο ελάχιστο σημείο προσέγγισης (CPA – Closest Point of Approach) οποιουδήποτε πιθανός επιτιθέμενου, δυσκολεύοντας την προσέγγιση του.

Κατάσταση της θάλασσας:

Οι πειρατές πραγματοποιούν τις επιθέσεις τους από πολύ μικρά σκάφη, ακόμη και όταν υποστηρίζονται από μεγαλύτερα - «μητρικά» σκάφη, γεγονός που περιορίζει τις δραστηριότητές τους σε ανοικτές θάλασσες με ταχύτητα ανέμων 7 μποφόρ και άνω.

Συνάντηση εκτίμησης επικινδυνότητας της αποστολής - Προετοιμασία

Για να είναι επιτυχής μία συνάντηση εκτίμησης επικινδυνότητας της αποστολής, είναι απαραίτητο να έχουν συλλεχθεί όλες οι σχετικές πληροφορίες και να είναι διαθέσιμες προγενέστερες εμπειρίες τέτοιων περιστατικών, από τις κρατικές υπηρεσίες και άλλες πιθανές πηγές. Πρέπει να υπάρχει σαφής διάκριση μεταξύ των πληροφοριών και του υλικού που έχει συλλεχθεί από αξιόπιστες πηγές και των πληροφοριών που προέρχονται από μη αξιόπιστες πηγές ή/και φήμες, κατά τη διάρκεια της συνάντησης αξιολόγησης.

Ακριβείς πληροφορίες είναι το βασικό θεμέλιο λήψης των μέτρων άμυνας και αποτροπής. Η συνάντηση πρέπει να πραγματοποιηθεί πριν την επιλογή και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού που εμπλέκεται με την αποτροπή των φαινομένων πειρατείας και των χρησιμοποιούμενων παγίων της εταιρείας σε οποιαδήποτε αποστολή.

Πιθανοί συμμετέχοντες στις συναντήσεις εκτίμησης επικινδυνότητας (ομάδα αξιολόγησης της ασφάλειας των αποστολών) θα πρέπει να είναι το προσωπικό που έχει επαρκή γνώση των πιθανών κινδύνων και έχει εμπειρία στη διαχείριση των κινδύνων αυτών. Αυτό, σε συνδυασμό με την επάρκεια των πληροφοριών, μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό των κινδύνων που οδηγούν σε απειλές και να συμβάλει στον προσδιορισμό κατάλληλων μέτρων περιορισμού των κινδύνων που αποτελούν απειλές για την ασφάλεια.

Οι συμμετέχοντες θα πρέπει να προσδιορίζονται και να έχουν αποφασισθεί πριν από την κάθε συνάντηση με σκοπό να εξασφαλιστεί η επιλογή του καταλληλότερου προσωπικού, επιτρέποντας μια ισορροπημένη και ρεαλιστική προσέγγιση στις διαπιστωμένες και πραγματικές απειλές που σχετίζονται με την κάθε αποστολή.

Στους συμμετέχοντες θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται: ο καπετάνιος του πλοίου, ο αρμόδιος διευθυντής, οι σύμβουλοι ασφαλείας αλλά και άλλοι νόμιμοι εκπρόσωποι. Κατά τη συνάντηση και πιο συγκεκριμένα κατά την επιλογή της ομάδας, θα πρέπει να οριστεί ένα άτομο το οποίο θα αναλάβει την

ευθύνη εφαρμογής των μέτρων περιορισμού των κινδύνων που αποτελούν απειλές για την ασφάλεια.

Επικεφαλής στη συνάντηση εκτίμησης επικινδυνότητας θα πρέπει να είναι ένα άτομο με επαρκή γνώση σχεδιασμού και αξιολόγησης των παραγόντων ασφαλείας ώστε να καθοδηγήσει τη συνάντηση προς την κατεύθυνση εντοπισμού των κατάλληλων σεναρίων αναφορικά με τις απειλές και την εφαρμογή της αναγκαίας στρατηγικής μετριασμού τους.

2

Εκτίμηση επικινδυνότητας

Η εκτίμηση επικινδυνότητας βασίζεται σε ποιοτική αξιολόγηση, με χρήση απαραίτητων γνώσεων, ευφυίας και προγενέστερης εμπειρίας. Οι αναλύσεις θα πρέπει να επικεντρώνονται στην αξιολόγηση των επιπτώσεων και την ανάλυση ευαισθησίας για οποιοδήποτε δεδομένο σενάριο απειλής. Το πρώτο βήμα είναι ο προσδιορισμός των πιθανών παραγόντων κινδύνου κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού / αποστολής. Το επόμενο βήμα είναι να οριστεί μια τιμή αξιολόγησης μεταξύ των τιμών: 1 (μικρότερος κίνδυνος) έως 4 (μεγαλύτερος κίνδυνος) για κάθε μία από τις πιθανές απειλές.

Η ανάλυση επικινδυνότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει και την εξέταση των συνεπειών και την ανάλυση ευαισθησίας για κάθε δεδομένο σενάριο απειλής, και τις αξιολογήσεις των αποτελεσμάτων σύμφωνα με τη μήτρα εκτίμησης επικινδυνότητας που φαίνεται παρακάτω.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ

α/α:

Ημερομηνία:

ΠΛΟΙΟ	:	
ΕΤΑΙΡΕΙΑ	:	
ΤΑΞΙΔΙ	:	
Ημέρες εν πλω	:	
Ημέρες παραμονής στο λιμάνι	:	

Παράγοντες Επικινδυνότητας

		1	2	3	4
1.	Τύπος πλοίου(εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοιο, μεταφοράς χύδην φορτίου κλπ.)				
2.	Μέγεθος πλοίου				
3.	Ταχύτητα πλοίου				
4.	Ύψος καταστρώματος				
5.	Ευελιξία				
6.	Σημαία του πλοίου				
7.	Δυνατότητα επικοινωνίας& πλοήγησης /επιτήρησης				
8.	Εθνικότητα πληρώματος				
9.	Προγενέστερη εμπειρία του πληρώματος				
10.	Επίπεδο εκπαίδευσης				

* Ελάχιστη Επικινδυνότητα=1, Μέγιστη Επικινδυνότητα=4

Παρατηρήσεις

Δ07: ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για την εσωτερική επικοινωνία και την ενημέρωση των εμπλεκομένων σχετικά με θέματα διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς και τη μέθοδο που αφορά στην επικοινωνία με εξωτερικούς φορείς.

α. Εσωτερική επικοινωνία

- 1 | Ανάγκη για εσωτερική επικοινωνία

Η εταιρεία θα πρέπει να καθορίσει τα θέματα που αποτελούν αντικείμενο εσωτερικής επικοινωνίας, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας στα πλοία. Πρόσθετα θέματα που σχετίζονται με την εσωτερική επικοινωνία αφορούν σε απαιτήσεις διαχείρισης υλικών, θέματα υγιεινής και ασφάλειας, θέματα προγραμματισμού αποστολών καθώς και εκπαίδευσης.

- 2 | Επιλογή του μηνύματος και προσδιορισμός της μεθόδου επικοινωνίας

Ο επιχειρησιακός Διευθυντής και ο Γενικός Διευθυντής είναι υπεύθυνοι για την επιλογή του μηνύματος και την επιλογή της μεθόδου επικοινωνίας. Το μήνυμα πρέπει να είναι προσαρμοσμένο στις συγκεκριμένες ανάγκες της εταιρείας. Συγκεκριμένα, πρέπει να καθορισθούν: το περιεχόμενο, η επιχειρηματολογία και η δομή του μηνύματος. Το περιεχόμενο πρέπει να αποτελείται από μια σαφή δήλωση του στόχου της επικοινωνίας και στη συνέχεια τη σχετική επιχειρηματολογία.

Αντικείμενα εσωτερικής επικοινωνίας μπορεί να είναι: 1) εντολές-διαταγές 2) προτάσεις, 3) υποβολή ερωτημάτων, 4) ενημέρωση. Η επιλογή του είδους εσωτερικής επικοινωνίας μπορεί να γίνει βάσει του τρόπου (άμεση ή έμμεση), του διαύλου επικοινωνίας (κατακόρυφη ή οριζόντια), ή βάσει της σημαντικότητας και το στοιχείο του κατεπείγοντος (σημαντική μη επείγουσα, σημαντική και επείγουσα, επείγουσα αλλά αμελητέας σημασίας, μη σημαντική και μη επείγουσα)

- 3 | Διεξαγωγή και έλεγχος της εσωτερικής επικοινωνίας
- Η διοίκηση πρέπει να γνωρίζει την τρέχουσα κατάσταση και του επιπέδου επικοινωνίας, προκειμένου να λάβει άμεσα μέτρα για τη διόρθωση τυχόν προβλημάτων και ελλείψεων. Απαιτούνται συχνοί έλεγχοι των διαύλων της εσωτερικής επικοινωνίας. Στοιχεία για το επίπεδο της εσωτερικής επικοινωνίας συλλέγονται μέσα από τη διεξαγωγή περιοδικών ελέγχων. Τα αποτελέσματα των ελέγχων επικοινωνίας φωτίζουν διάφορες οργανωτικές δυσλειτουργίες και επιτρέπουν στη διοίκηση να λάβει τις απαραίτητες ενέργειες.
- 4 | Ανασκόπηση
- Στο τέλος κάθε ταξιδιού, συντάσσονται οι εκθέσεις αξιολόγησης από τον επικεφαλής της ομάδας και τον καπετάνιο. Η έκθεση του καπετάνιου αποστέλλεται καταρχήν στην εταιρεία διαχείρισης του πλοίου. Οι εκθέσεις αυτές, αξιολογούνται από την εταιρεία, προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν ελλείψεις και αδυναμίες και να καθορισθούν περιοχές βελτίωσης των υπηρεσιών.
- Εάν απαιτείται, η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου ενημερώνεται για τυχόν ελλείψεις που παρατηρούνται και την ανάγκη για διορθωτικές ενέργειες

β. Εξωτερική επικοινωνία με πελάτες, προμηθευτές, υπεργολάβους και αρχές

Αυτό το είδος επικοινωνίας αναφέρεται στην επικοινωνία με βασικούς πελάτες, προμηθευτές, υπεργολάβους και αρχές και αφορά σε προτάσεις, καταγγελίες, αποτελέσματα ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος. Επιπλέον αφορά και σε αποτελέσματα επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται από εξωτερικούς φορείς όπως προβλέπεται από τη νομοθεσία.

- 1 | Λήψη μηνύματος από το εξωτερικό περιβάλλον – ενδιαφερόμενα μέρη
Σε περίπτωση που η γραμματεία ή οποιοδήποτε μέλος του προσωπικού λάβει μια κλήση, ένα μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ή φαξ σχετικά με τις δραστηριότητες της εταιρείας, αυτός θα πρέπει να καταγράψει τις ακόλουθες πληροφορίες στο σχετικό έντυπο καταγραφής εξωτερικής επικοινωνίας: ημερομηνία και ώρα, το όνομα του οργανισμού - εταιρείας, το όνομα του προσώπου επαφής και μια σύνοψη της συνομιλίας / αλληλογραφίας

- 2 | Προώθηση του μηνύματος στο αρμόδιο τμήμα
Η τηλεφωνική κλήση ή οποιοδήποτε άλλο μήνυμα πρέπει να προωθείται στο αρμόδιο τμήμα. Εάν το τμήμα – πρόσωπο στο οποίο αφορά το μήνυμα δεν είναι διαθέσιμο να ανταποκριθεί, τότε το πρόσωπο που έλαβε την κλήση έχει την υποχρέωση να μεταφέρει την πληροφορία στο αρμόδιο τμήμα (όταν θα είναι διαθέσιμο) και να εξασφαλίσει ότι το μήνυμα έχει δρομολογηθεί σωστά, με εχεμύθεια και χωρίς λογοκρισία. Το πρόσωπο που χειρίζεται την κλήση θα πρέπει να αντιμετωπίσει – διαχειριστεί το αίτημα του καλούντος και να απαντήσει σε όσο το δυνατόν περισσότερες ερωτήσεις

- 3 | Ανασκόπηση
Στο τέλος κάθε είδους εξωτερικής επικοινωνίας, το προσωπικό επαφής της εταιρείας πρέπει να ανασκοπήσει τις σχετικές πληροφορίες και να ενημερώσει τα αρμόδια άτομα ή/και τμήματα

γ. Εξωτερική επικοινωνία σχετικά με παράπονα ή προτάσεις

Αυτός ο τύπος επικοινωνίας αφορά στην επικοινωνία με κάθε ενδιαφερόμενο μέρος το οποίο υποβάλλει οποιαδήποτε πρόταση ή/και ζητά εξηγήσεις αναφορικά με παράπονα που αφορούν τις δραστηριότητες της εταιρείας.

- 1 | Επικοινωνία με το εξωτερικό περιβάλλον αναφορικά με παράπονα ή προτάσεις
- Αν η επικοινωνία από το εξωτερικό περιβάλλον αφορά σε κάποια πρόταση ή στη πληροφόρηση σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τότε γίνεται άμεση καταγραφή και εξυπηρέτηση του καλούντος.
- Αν η επικοινωνία αφορά σε παράπονο, και απαιτείται η λήψη διορθωτικών ενεργειών τότε εφαρμόζεται η Διαδικασία Δ04 "Μη συμμορφώσεις – Διορθωτικές & προληπτικές ενέργειες", έως ότου η ολοκληρωθεί η σχετική διερεύνηση και έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις των ενδιαφερόμενων. Εάν η επικοινωνία από το εξωτερικό περιβάλλον αφορά σε παράπονο για το οποίο όμως δεν απαιτείται η λήψη διορθωτικών ενεργειών, τότε δίνεται η σχετική αιτιολόγηση στον καλούντα.
- 2 | Εντοπισμός και την καταγραφή μη συμμορφώσεων - αστοχιών
- Όταν η εξωτερική επικοινωνία αφορά σε μια αστοχία / μη συμμόρφωση σχετικά με τις απαιτήσεις του Συστήματος ποιότητας και ασφάλειας, πρέπει να γίνεται λεπτομερής ενημέρωση του Υπεύθυνου ποιότητας και ασφάλειας.
- Ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας καταγράφει με λεπτομέρεια την αστοχία / μη συμμόρφωση και την ημερομηνία που αυτή έλαβε χώρα και αν είναι δυνατόν μια εκτίμηση του κόστους που προκύπτει προκειμένου να αρθεί η μη συμμόρφωση. Επιπλέον γίνεται και μια αρχική εκτίμηση της σοβαρότητας και η επαναληψιμότητας της αστοχίας / μη συμμόρφωσης.
- Εάν το περιστατικό δεν αποτελεί μη-συμμόρφωση, πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα να προκληθεί μία μη-συμμόρφωση στο μέλλον. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να ληφθεί μία προληπτική ενέργεια
- 3 | Διερεύνηση των αιτιών
- Εάν το συμβάν έχει κατηγοριοποιηθεί ως μια μη-συμμόρφωση, ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας σε συνεργασία με το αρμόδιο προσωπικό της

- εταιρείας, διερευνά το περιστατικό με στόχο την ανάδειξη και την καταγραφή της αιτίας.
- 4 Διαχείριση των Μη Συμμορφώσεων – Διορθωτικές ενέργειες
- Ανάλογα με τη φύση του προβλήματος, ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας, σε συνεργασία με τους υπευθύνους των αρμόδιων τμημάτων, αναζητά τρόπους για την επίλυση - διόρθωση του προβλήματος που έχει προκύψει από την εμφάνιση της μη συμμόρφωσης. Όλες οι διορθωτικές ενέργειες που λαμβάνονται πρέπει να καταγράφονται σε σχετικό αρχείο.
- 5 Ανάγκη για διορθωτικές / προληπτικές ενέργειες
- Ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας, σε συνεργασία με τον επικεφαλής του σχετικού τμήματος, διερευνά και προσδιορίζει τις βασικές αιτίες εμφάνισης των μη συμμορφώσεων και αστοχιών και αξιολογεί την ανάγκη για τη λήψη προληπτικών ενεργειών ώστε να αποτραπεί η επανεμφάνιση των αστοχιών αυτών. Οι ενέργειες αυτές καταγράφονται σε σχετικό αρχείο
- Κάθε διορθωτική / προληπτική ενέργεια πρέπει να συνδέεται με ένα επιδιωκόμενο στόχο (εξάλειψη αιτιών, βελτίωση διαδικασίας),
- 6 Διορθωτικές / προληπτικές ενέργειες
- Οι διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, που καθορίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο, και οι οποίες είναι αναγκαίες για την διαχείριση των μη συμμορφώσεων, πρέπει να έχουν την έγκριση του Υπευθύνου ποιότητας και ασφαλείας και του Γενικού Διευθυντή. Κατόπιν θα πρέπει να έχουν ανατεθεί συγκεκριμένες ενέργειες σε υπαλλήλους της εταιρείας με μια συγκεκριμένη προθεσμία για την εφαρμογή τους.
- Όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να εφαρμόσουν τις διορθωτικές και

προληπτικές ενέργειες που τους ανατίθενται εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας. Σε περίπτωση αδυναμίας τήρησης των προκαθορισμένων ημερομηνιών, πρέπει να ενημερώνεται ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας σχετικά με την καθυστέρηση αλλά και τις αιτίες αυτής-

7

Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας

Μετά από εύλογο χρονικό διάστημα από την ολοκλήρωση υλοποίησης των διορθωτικών ή / και προληπτικών ενεργειών, ο Υπεύθυνος ποιότητας και ασφάλειας αξιολογεί την επίτευξη των στόχων και την αποτελεσματικότητά τους και καταγράφει τα αποτελέσματα στα σχετικά αρχεία.

Αν δεν έχουν επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα, ο Υπεύθυνος Ποιότητας μπορεί να εκκινήσει νέες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, ή να επανεξετάσει την αιτία που αρχικά θεωρήθηκε ως η κύρια πηγή του προβλήματος. Εάν κριθεί ότι η διορθωτική / προληπτική ενέργεια είναι αποτελεσματική τότε η μη συμμόρφωση χαρακτηρίζεται ως "ολοκληρωμένη".

8

Στατιστική ανάλυση

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και ασφαλείας πραγματοποιεί στατιστική ανάλυση των μη συμμορφώσεων και εξάγει δείκτες όπως:

α. μη-συμμορφώσει ανά αποστολή

β. μη-συμμορφώσεις ανά έτος / μήνα

γ. ποσοστό μη συμμορφώσεων που έκλεισαν επιτυχώς

δ. μέσος χρόνος χειρισμού αστοχιών / μη συμμορφώσεων

ε. αιτίες και συχνότητα μη-συμμορφώσεων

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας ενημερώνει τους συμμετέχοντες στην προγραμματισμένη ανασκόπηση από τη Διοίκηση, για όλα τα παραπάνω,

σύμφωνα με τη διαδικασία Δ 01.

Δ08: ΝΟΜΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Η διαδικασία αυτή προσδιορίζει τις νομικές απαιτήσεις που σχετίζονται με τις δραστηριότητες της εταιρείας, την εκτίμηση των επιπτώσεων των εν λόγω απαιτήσεων, την ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση νέων απαιτήσεων και τον έλεγχο σχετικά με τη συμμόρφωση της εταιρείας με την ισχύουσα νομοθεσία

- 1 Προσδιορισμός νέων νομοθετικών απαιτήσεων προς εφαρμογή
- Ο Εκτελεστικός Διευθυντής και ο Υπεύθυνος Ποιότητας και ασφάλειας ενημερώνονται από το διαδίκτυο, ή άλλη διαθέσιμη πηγή, προκειμένου να εντοπίσουν τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς, αναφορικά με τις δραστηριότητες της εταιρείας. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω ιστοσελίδες ως πηγές πληροφόρησης σχετικά με θέματα νομοθεσίας
- www.europa.eu.int/eur-lex
 - www.et.gr
 - www.yen.gr
 - www.nomotelia.gr
 - www.elinyae.gr
 - www.un.org (UNCLOS)
- Οι Εκτελεστικός Διευθυντής και ο Υπεύθυνος Ποιότητας και ασφάλειας ελέγχουν τις πηγές πληροφοριών κάθε δύο μήνες και ενημερώνουν το σχετικό αρχείο (Λίστα Νομοθεσίας). Αν κριθεί απαραίτητο, μπορεί να ζητηθεί η συνεισφορά ενός εξωτερικού συνεργάτη - δικηγόρου ή ενός δικηγορικού γραφείου, ειδικευμένου σε θέματα ναυτικού δικαίου, προκειμένου να εντοπισθούν οι νόμοι με τους οποίους πρέπει να συμμορφώνεται η εταιρεία

- 2 Εκτίμηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας
- Ο Εκτελεστικός Διευθυντής και ο Υπεύθυνος Ποιότητας σε συνεργασία με τον νομικό συνεργάτη, εάν κριθεί απαραίτητη μία τέτοια συνεργασία, αξιολογούν την επίδραση των νέων νόμων και κανονισμών που ισχύουν αναφορικά με τις διαδικασίες της εταιρείας
- 3 Καθορισμός των απαραίτητων αλλαγών με σκοπό τη συμμόρφωση με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και ασφάλειας, σε συνεργασία με τον Εκτελεστικό Διευθυντή προσδιορίζει τις απαιτούμενες αλλαγές στο Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας και Ποιότητας, προκειμένου να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τους σχετικούς νόμους και κανονισμούς.
- 4 Επικαιροποίηση της λίστας νομοθεσίας
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και ασφάλειας είναι αρμόδιος για την ενημέρωση της λίστας νομοθεσίας που τηρείται από την εταιρεία, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται διαρκώς στην ισχύουσα νομοθεσία
- 5 Εκτίμηση των πιθανών επιδράσεων στη λειτουργία της εταιρείας
- Μέσω της διενέργειας εσωτερικών ελέγχων, ελέγχεται η συμμόρφωση της εταιρείας με τις απαιτήσεις των νόμων και των κανονισμών που περιέχονται στη λίστα νομοθεσίας. Εάν εντοπιστεί μη συμμόρφωση, ενεργοποιείται η διαδικασία: Διαχείριση μη συμμορφούμενων εργασιών - Προληπτικές και διορθωτικές ενέργειες. Ο Υπεύθυνος Ποιότητας έχει την δυνατότητα να πραγματοποιεί προγραμματίστους εσωτερικούς ελέγχους και ανασκόπηση σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στη νομοθεσία

Δ09: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΠΟΝΩΝ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο η εταιρεία προσδιορίζει, καταχωρεί, διερευνά και αντιμετωπίζει παράπονα πελατών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

1

Λήψη παραπόνων

Οι καταγγελίες λαμβάνονται από τους πελάτες ή άλλους ενδιαφερόμενους προφορικά ή γραπτά.

Αν υπάρχει ένας δυσαρεστημένος πελάτης αναφορικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ή αυτός θεωρεί ότι δεν έχουν τηρηθεί τα συμφωνηθέντα, ή η εταιρεία έχει παραβεί τον κώδικα δεοντολογίας – δικαιωμάτων των εναγόντων, αυτός μπορεί να συμπληρώσει τη σχετική Φόρμα Παραπόνων. Αν υπάρχει μια προφορική καταγγελία, πρέπει ο υπάλληλος της εταιρείας ο οποίος έλαβε το προφορικό παράπονο – καταγγελία, να ενημερώσει σχετικά τον Υπεύθυνο Ποιότητας και ασφάλειας. Ο τελευταίος στη συνέχεια καταγράφει το παράπονο – καταγγελία στο σχετικό έντυπο και ενημερώνει τον Εκτελεστικό Διευθυντή.

Στην περίπτωση πληροφοριών που λαμβάνονται από ένα πληροφοριοδότη, η εταιρεία θα πρέπει να προστατεύσει αυτόν ώστε να δοθεί η σχετική αναφορά. Σε κάθε περίπτωση, Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας καταγράφει την καταγγελία, την ημερομηνία κατά την οποία η καταγγελία καταγράφηκε, την πλήρη περιγραφή της καταγγελίας και, ει δυνατόν, μια εκτίμηση του κόστους που προκύπτει. Επιπλέον, γίνεται και εκτίμηση της σοβαρότητας και της επαναληψιμότητας της αποτυχίας / μη συμμόρφωσης.

Αν η καταγγελία δεν αφορά σε μη-συμμόρφωση, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο είναι πιθανό να προκληθεί μη συμμόρφωση στο μέλλον. Αν υπάρχει ένα τέτοιο ενδεχόμενο, θα πρέπει να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα.

2

Διερεύνηση των παραπόνων

Εάν η καταγγελία έχει χαρακτηριστεί ως μη συμμόρφωση, ο Υπεύθυνος

- Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με το αρμόδιο προσωπικό της εταιρείας, ερευνά την καταγγελία με σκοπό τον εντοπισμό της αιτίας, την οποία και καταγράφει
- 3 Διαχείριση των παραπόνων–Διόρθωση
- Ανάλογα με τη φύση της καταγγελίας, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με υπευθύνους άλλων τμημάτων, αναζητά τρόπους επίλυσης του προβλήματος που έχει προκύψει από την εμφάνιση της μη-συμμόρφωσης. Η διευθέτηση των καταγγελιών πρέπει να γίνεται ιδανικά εντός τριών μηνών από την αρχική κοινοποίηση. Οι διορθώσεις πρέπει να καταγράφονται
- 4 Ανάγκη για λήψη διορθωτικών/ προληπτικών ενεργειών
- Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας, σε συνεργασία με το προσωπικό που εμπλέκεται, διερευνά και προσδιορίζει τα κύρια αίτια της εμφάνισης των μη συμμορφώσεων και των καταγγελιών και αξιολογεί την ανάγκη για δράσεις για την πρόληψη επανεμφάνισης τους. Οι δράσεις αυτές καταγράφονται. Κάθε διορθωτική / προληπτική ενέργεια συνδέεται με ένα επιθυμητό στόχο (εξάλειψη αιτίας, βελτίωση της διαδικασίας), η οποία καταγράφεται.
- 5 Εφαρμογή διορθωτικών / προληπτικών ενεργειών
- Οι διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, οι οποίες προσδιορίζονται στο προηγούμενο στάδιο, και που απαιτούνται προκειμένου να γίνει διαχείριση μίας μη-συμμόρφωσης, έχουν εγκριθεί από τον Υπεύθυνο Ποιότητας και Ασφάλειας αλλά και τον Εκτελεστικό Διευθυντή και έχουν ανατεθεί σε υπαλλήλους της εταιρείας με μια συγκεκριμένη προθεσμία για την εφαρμογή τους. Όλοι οι εργαζόμενοι πρέπει να εφαρμόσουν τις διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες που τους έχουν ανατεθεί εντός της καθορισμένης

προθεσμίας. Η μη συμμόρφωση με τις προθεσμίες καθώς και τα αίτια της καθυστέρησης, θα πρέπει να αναφέρονται στον Υπεύθυνο Ποιότητας και Ασφάλειας.

6

Εκτίμηση της αποτελεσματικότητας

Μετά από εύλογο χρονικό διάστημα από την ολοκλήρωση της εφαρμογής των διορθωτικών ή προληπτικών ενεργειών, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας αξιολογεί την επίτευξη των στόχων και την αποτελεσματικότητά τους και καταγράφει τα αποτελέσματα.

Αν δεν έχουν επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα, ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας μπορεί να κινήσει νέες διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες, ή να επανεξετάσει την αιτία, η οποία αναγνωρίστηκε ως η κύρια πηγή του προβλήματος. Εάν διαπιστωθεί ότι η εφαρμογή των διορθωτικών ή προληπτικών ενεργειών είναι αποτελεσματική, η μη συμμόρφωση χαρακτηρίζεται ως "ολοκληρωμένη"

7

Στατιστική ανάλυση

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας διεξάγει στατιστική ανάλυση των παραπόνων, μη συμμορφώσεων και εξάγει δείκτες όπως:

α. Μη-συμμορφώσεις / καταγγελίες ανά γεωγραφική περιοχή

β. Μη-συμμορφώσεις / καταγγελίες ανά έτος / μήνας

γ. Ποσοστό των μη συμμορφώσεων / καταγγελιών που ολοκληρώνονται επιτυχώς

δ. Μέσος χρόνος χειρισμού των μη συμμορφώσεων / καταγγελιών

ε. Αιτίες των μη συμμορφώσεων / καταγγελίες και συχνότητα

Ο Υπεύθυνος Ποιότητας και Ασφάλειας ενημερώνει τους συμμετέχοντες του στην προγραμματισμένη συνάντηση ανασκόπησης από τη Διοίκηση, για όλα

τα παραπάνω, σύμφωνα με τη διαδικασία Δ 01.

Δ10: ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ, ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΤΩΝ ΠΥΡΟΒΟΛΩΝ ΟΠΛΩΝ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο η εταιρία προμηθεύεται, παίρνει την άδεια και την έγκριση για τη μεταφορά των πυροβόλων όπλων

Ο τρόπος και τα μέτρα ελέγχου διέλευσης των πυροβόλων όπλων εφαρμόζονται και σχεδιάζονται σε εθνικό επίπεδο. Κάθε χώρα χρησιμοποιεί ένα πλήθος μεθόδων και εμπλεκόμενων φορέων για τον έλεγχο της διέλευσης και μεταφόρτωσης των πυροβόλων όπλων, που μπορεί να περιλαμβάνουν: αρχές αδειοδότησης, τελωνεία, συνοριακούς ελέγχους, μυστικές υπηρεσίες σε συνεργασία με τα αρμόδια υπουργεία, τα οποία είναι επιφορτισμένα με θέματα άμυνας και εσωτερικής ασφάλειας.

Οι διαδικασίες ελέγχου διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο των όπλων, τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται, τον τελικό προορισμό και τους τελικούς χρήστες. Οι διαφοροποιήσεις στους ελέγχους μεταξύ των χωρών διέλευσης θα πρέπει να είναι πάντα σύμφωνες με τις διεθνείς συμβάσεις, την εκάστοτε εθνική νομοθεσία και τους κανόνες της κάθε χώρας όπου πραγματοποιείται η αποστολή

1 | Εξασφάλιση της απαραίτητης άδειας

Η εταιρεία θα πρέπει να τηρεί τις νόμιμες άδειες για την κατοχή, την εξαγωγή και τη μεταφόρτωση των πυροβόλων όπλων και πυρομαχικών που απαιτείται από την ισχύουσα εθνική και διεθνή νομοθεσία. Τα αποδεικτικά στοιχεία πρέπει να είναι διαθέσιμα ως τεκμήρια ότι έχει γίνει νόμιμη προμήθεια των πυροβόλων όπλων και ότι τηρείται ό,τι προβλέπεται από τη νομοθεσία για τη μεταφορά, τη φόρτωση και αποβίβαση τους

Αν τα πυροβόλα όπλα μεταφέρονται μέσω διεθνών συνόρων, ή φυλάσσονται επί του πλοίου (σύμφωνα με τους νόμους των κρατών της σημαίας), πρέπει να τηρούνται όλες οι απαιτούμενες άδειες που καλύπτουν τις σχετικές

διαδικασίες

- 2 | Τήρηση αρχείων των πυροβόλων όπλων
Ένα κεντρικό αρχείο όπου θα υπάρχουν τα στοιχεία για: όλα τα πυροβόλα όπλα και τα πυρομαχικά που έχει στην κατοχή της η εταιρεία, τον τύπο, τον σειριακό αριθμό, την παραλαβή, τη συντήρηση, την οποιαδήποτε τροποποίηση, τη χρήση και το ιστορικό διάθεσης τους θα πρέπει να τηρείται
- 3 | Συμφωνίες για την αποθήκευση και διακίνηση των πυροβόλων όπλων, όταν δεν βρίσκονται σε χρήση
Η εταιρεία θα πρέπει να έχει συνάψει νομικά κατοχυρωμένες συμφωνίες για την ασφαλή αποθήκευση και διακίνηση των πυροβόλων όπλων, όταν αυτά δεν είναι σε χρήση. Αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν γραπτές συμφωνίες, για την ασφαλή αποθήκευση στη στεριά, με τις στρατιωτικές, ναυτικές δυνάμεις αναγνωρισμένων κυβερνήσεων κρατών και την τήρηση της σχετικής αίτησης επιβίβασης / αποβίβασης και μεταφοράς όπλων
- 4 | Προσδιορισμός και αδειοδότηση ατόμων για τη χρήση των όπλων
Η εταιρεία θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των χωρών ή επιμέρους περιοχών όσον αφορά τον προσδιορισμό και την αδειοδότηση των ατόμων που θα χρησιμοποιούν τα όπλα. Η αδειοδότηση θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει και τα σχετικά "πιστοποιητικά τελικού χρήστη" σύμφωνα με την εκάστοτε εθνική νομοθεσία
- 5 | Εξασφάλιση της απαραίτητης γραπτής εξουσιοδότησης για την τήρηση αποθεμάτων πυροβόλων όπλων
Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει την απαραίτητη γραπτή εξουσιοδότηση από

το κράτος σημαίας και, ενδεχομένως, το παράκτιο κράτος, για την τήρηση αποθεμάτων όπλων και πυρομαχικών στην ανοικτή θάλασσα ή σε υπεράκτιες περιοχές

Η εταιρεία επίσης πρέπει να:

- α) εξασφαλίζει ότι τα πυροβόλα όπλα που δίνονται στις ομάδες ασφαλείας είναι επαρκή για το έργο της αποτροπής, και υπεράσπισης ενάντια στις επιθέσεις πειρατικών ομάδων
- β) τηρεί λεπτομερείς διαδικασίες για τακτικούς και συχνούς ελέγχους των πυροβόλων όπλων, πυρομαχικών και άλλου εξοπλισμού που σχετίζεται με την ασφάλεια,
- γ) διασφαλίζει ότι, όταν τα πυροβόλα όπλα και τα πυρομαχικά μεταφέρονται, χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα εμπορευματοκιβώτια, και επιπλέον υπάρχουν διαδικασίες για την πλήρη ανάκτηση – επανασυλλογή όλων των πυροβόλων όπλων και πυρομαχικών μετά το πέρας της επιχείρησης
- δ) τηρεί αρχεία στα οποία καταγράφεται λεπτομερώς η έκδοση και παραλαβή των πυροβόλων όπλων, των πυρομαχικών και του ατομικού εξοπλισμού του προσωπικού, τα άτομα που έχουν χρεωθεί αυτά, τον σειριακό αριθμό και τις ποσότητες των πυροβόλων όπλων και του εξοπλισμού
- ε) να τηρεί διαδικασίες όπου θα περιγράφεται λεπτομερώς ο τρόπος καταμέτρησης των πυρομαχικών στις εν εξελίξει επιχειρήσεις και πως αυτά επαναδιευθετούνται μετά το πέρας των επιχειρήσεων
- στ) να τηρεί διαδικασίες που να καλύπτουν τις απαιτήσεις για τον ασφαλή έλεγχο των πυροβόλων όπλων και για τις προγραμματισμένες ασκήσεις βολής επί του σκάφους πριν από κάθε αποστολή
- ζ) να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που χειρίζεται τα πυροβόλα όπλα έχει τις απαιτούμενες άδειες
- η) να τηρεί διαδικασίες για την τακτική συντήρηση των πυροβόλων όπλων και του εξοπλισμού ασφαλείας ώστε να διασφαλιστεί ότι παραμένουν κατάλληλα και ασφαλή για το σκοπό αυτό

θ) να θεσπίζει και να συμφωνεί διαδικασίες με τον καπετάνιο όσον αφορά τις καθορισμένες περιοχές όπου μπορεί ή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί η μεταφορά των πυροβόλων όπλων, μαζί με επιπλέον συμφωνηθείσες διαδικασίες σχετικά με την ετοιμότητα των πυροβόλων όπλων

ι) να θεσπίζει και να συμφωνεί διαδικασίες με τον καπετάνιο όσον αφορά την ασφαλή περιοχή φόρτωσης και εκφόρτωσης των πυροβόλων όπλων και του εξοπλισμού που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Δ11: ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Αυτή η διαδικασία περιγράφει μια μέθοδο εκτίμησης επικινδυνότητας για το σύνολο της εταιρίας

1 Προσδιορισμός κινδύνων και ανάλυση επικινδυνότητας

Οι πιθανοί κίνδυνοι και οι απειλές χωρίζονται σε ομάδες ανάλογα με τη φύση του κάθε κινδύνου. Στη συνέχεια εκτιμώνται οι επιπτώσεις των κινδύνων αυτών για τους εργαζόμενους, τις πληροφορίες που διαχειρίζεται η εταιρεία, για τα πάγια περιουσιακά της στοιχεία, τα οικονομικά της εταιρείας αλλά και τα άυλα πάγια (πχ φήμη). Η εκτίμηση επικινδυνότητας γίνεται μέσω ειδικού εντύπου Εκτίμησης Επικινδυνότητας. Στο έντυπο αυτό γίνεται εκτίμηση της σημαντικότητας και της πιθανότητας εμφάνισης κάθε κινδύνου. Τα στοιχεία αυτά καταγράφονται στο έντυπο Εκτίμησης επικινδυνότητας δίπλα σε κάθε κίνδυνο.

Σημαντικότητα		Πιθανότητα	
<i>Επίπεδο</i>	<i>Περιγραφή</i>	<i>Επίπεδο</i>	<i>Περιγραφή</i>
1	Ασήμαντος	A	Σχεδόν βέβαιος
2	Έλασσον	B	Αρκετά
3	Μέτριος	C	Λίγο Πιθανός
4	Μείζον	D	Απίθανος
5	Καταστροφικός	E	Σπάνιος

2

Διεξαγωγή Εκτίμησης Επικινδυνότητας

Το επίπεδο του κάθε κινδύνου αξιολογείται βάσει της πιθανότητας εμφάνισης και της σημαντικότητας του, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

Το επίπεδο του κάθε κινδύνου αξιολογείται βάσει της πιθανότητας εμφάνισης και της σημαντικότητας του, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

Πιθανότητα εμφάνισης	Σημαντικότητα				
	Ασήμαντος 1	Έλασσον 2	Μέτριος 3	Μείζον 4	Καταστροφικός 5
A-Σχεδόν Βέβαιος	Υψηλός	Υψηλός	Πολύ Υψηλός	Πολύ Υψηλός	Πολύ Υψηλός
B-Αρκετά Πιθανός	Μέτριος	Υψηλός	Υψηλός	Πολύ Υψηλός	Πολύ Υψηλός
C-Λίγο Πιθανός	Χαμηλός	Μέτριος	Υψηλός	Πολύ Υψηλός	Πολύ Υψηλός
D-Απίθανος	Χαμηλός	Χαμηλός	Μέτριος	Υψηλός	Πολύ Υψηλός
E-Σπάνιος	Χαμηλός	Χαμηλός	Μέτριος	Υψηλός	Υψηλός

3

Προσδιορισμός και εκτίμηση ενεργειών ελέγχου των υφιστάμενων κινδύνων

Στη συνέχεια προσδιορίζονται οι απαραίτητες ενέργειες για τη διαχείριση και τον περιορισμό των κινδύνων και των απειλών που εντοπίστηκαν. Επιπλέον γίνεται και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας αυτών των ενεργειών. Η αξιολόγηση των ενεργειών αυτών επηρεάζει το επίπεδο του κάθε κινδύνου

4 | Πρόσθετες ενέργειες για τη διαχείριση κινδύνων και ευκαιρίες για βελτίωση

Στο στάδιο αυτό προσδιορίζονται οι απαραίτητες ενέργειες ώστε να μειωθεί η επικινδυνότητα των παραγόντων κινδύνου σε ένα επιθυμητό - αποδεκτό επίπεδο. Οι ενέργειες αυτές ενσωματώνονται σε άλλες διαδικασίες σχεδιασμού των παρεχόμενων υπηρεσιών και περιλαμβάνουν αρμοδιότητες, πόρους και χρονοδιαγράμματα. Στο έντυπο της Εκτίμησης Επικινδυνότητας καταγράφονται και όλες οι ευκαιρίες για βελτίωση.

5 | Επικοινωνία, παρακολούθηση και ανασκόπηση

Όλα τα αποτελέσματα από τη διεξαγωγή της εκτίμησης επικινδυνότητας της εταιρείας θα πρέπει να επικοινωνούνται με όλους τους εμπλεκόμενους στην εταιρεία. Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης θα πρέπει να αξιολογούνται και αν θεωρείται απαραίτητο να ενσωματώνονται στην παρούσα διαδικασία.

Στον Πίνακα που ακολουθεί φαίνεται η μήτρα εκτίμησης της επικινδυνότητας των δραστηριοτήτων της εταιρείας:

α/α:

Ημερομηνία:

Προσδιορισμός κινδύνου	Ανάλυση & Εκτίμηση Κινδύνου			Προσδιορισμός και εκτίμηση υφιστάμενων ελέγχων των κινδύνων		Πρόσθετες ενέργειες για τη διαχείριση των κινδύνων
	Σημαντικότητα	Πιθανότητα	Επίπεδο κινδύνου	Ενέργειες που γίνονται ήδη για τον έλεγχο του κινδύνου	Νέο Επίπεδο κινδύνου	Πρόσθετες ενέργειες που απαιτούνται Ευκαιρίες για βελτίωση
Κίνδυνος (αφορά σε: ανθρώπους, πληροφορίες, πάγια, οικονομικά στοιχεία, άυλα πάγια (φήμη κλπ)						

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -ΕΠΙΛΟΓΟΣ

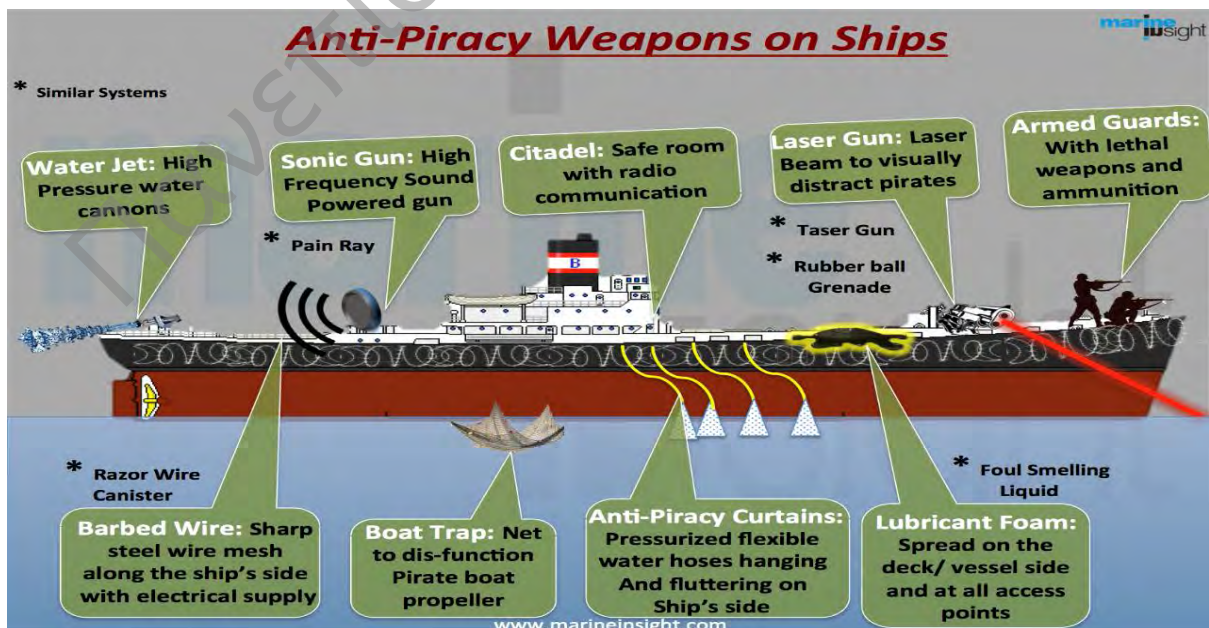
Η συχνότητα εκδήλωσης θαλασσοπειρατείας σήμερα μπορεί να είναι μικρότερη απ' ό τι πριν μερικά χρόνια, ωστόσο παραμένει ένα σοβαρό πρόβλημα στις ανοιχτές θάλασσες, αφού εκτιμάται ότι μόνο για το έτος 2013 οι επιθέσεις σε πλοία στα ανοιχτά της Σομαλίας έχουν στοιχίσει στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία για λύτρα, χαμένα εμπορεύματα κτλ., 4 δισεκατομμύρια ευρώ.

Από το 2001 όταν έγιναν οι τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ, η Τεχνική Επιτροπή του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO), ISO/TC8 – Ships and marine technology, έχει εμπλακεί ενεργά σε θέματα ναυτιλιακής ασφάλειας και ασφάλειας των μεταφορών. Η Επιτροπή βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), με άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς αλλά και με υπηρεσίες πληροφοριών και σώματα ασφαλείας διαφόρων χωρών. Τα πρότυπα που έχουν εκδοθεί τα τελευταία χρόνια βρίσκουν εφαρμογή και υποστηρίζουν το έργο του IMO. Ένα τέτοιο πρότυπο είναι το “ISO 20858:2007 – Ships and marine technology – Maritime port facility security assessments and security plan development”, το οποίο υποβοήθησε την εφαρμογή του κώδικα “International Ship and Port Security (ISPS) Code”.

Καθώς οι μέθοδοι και οι τακτικές θαλασσοπειρατείας συνεχίζουν να εξελίσσονται, ο ISO μαζί με ομάδα ιδιωτών λειτουργών ασφάλειας του ISMA (International Security Management Association) εργάζονται για την εξεύρεση λύσεων για το θέμα. Κατά το σχεδιασμό νέων σκαφών έχουν γίνει εισηγήσεις για ενσωμάτωση προσθηκών και χαρακτηριστικών που θα προστατεύουν τα πληρώματα από τους πειρατές που επιχειρούν να επιβιβάσουν σε αυτά, ενώ για τα υφιστάμενα σκάφη εξετάζονται λύσεις μετατροπών, προσαρτημάτων αλλά και διαφοροποιήσεων στις εργασίες λειτουργίας που ακολουθούνται στα σκάφη, ώστε να δυσχεραίνουν την επίθεση των πειρατών. Η τάση που ξεκίνησε γύρω στο 2012 για χρήση ένοπλων φρουρών σε εμπορικά πλοία αντιμετωπίστηκε με σκεπτικισμό στην αρχή, ωστόσο λόγω του αυξανόμενου αριθμού πειρατειών και των πράξεων βίας προς τα πληρώματα των πλοίων, η λύση αυτή επανεξετάστηκε και σήμερα ο αριθμός των ιδιωτικών εταιριών που προσφέρουν υπηρεσίες ένοπλης φρούρησης σε εμπορικά πλοία, όλο και αυξάνεται.

Η τακτική αυτή βοήθησε στη μείωση των περιστατικών θαλασσοπειρατείας, ωστόσο η παρουσία οπλισμού σε πλοία που διασχίζουν διεθνή ύδατα εγείρει κάποιες ανησυχίες και χρήζει προσεκτικού χειρισμού. Ο ISO μετά από αίτημα του IMO και άλλων ενδιαφερομένων, εξέδωσε το “ISO/PAS 28007:2012 Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships”. Το ISO 28007 είναι το μόνο διεθνές πρότυπο που καταπιάνεται με θέματα για ένοπλο προσωπικό σε πλοία και σε αυτό περιλαμβάνονται σημαντικές πληροφορίες για εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες ιδιωτικής φύλαξης πλοίων. Στο πρότυπο αναφέρονται στοιχεία διαχείρισης της ασφάλειας όπως ο σχεδιασμός, οι πόροι του Οργανισμού (εταιρείας), η εκπαίδευση και η ετοιμότητα του προσωπικού, η επικοινωνία και η τεκμηρίωση των διαδικασιών του Οργανισμού. Περιγράφονται επίσης οι απαιτήσεις για τη διαχείριση συμβάντων και τραυματιών, την αναφορά περιστατικών και τη διερεύνηση τους, την ασφάλεια και υγεία.

Επιπρόσθετα, το ISO 28007 περιλαμβάνει εισηγήσεις για την αξιολόγηση της επίδοσης του Οργανισμού, η οποία μπορεί να γίνει μέσω της παρακολούθησης και του ελέγχου, των εσωτερικών επιθεωρήσεων, της κατάλληλης διαχείρισης και της συνεχούς βελτίωσης του Οργανισμού.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Anonymous, 2008, Container Security Initiative, www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-brief, (τελευταία επίσκεψη: 20/05/2014).

Anonymous, 2011, About MSCHOA and OP ATALANTA, www.mschoa.org/Pages/About.aspx, (τελευταία επίσκεψη: 28/06/2014).

Anonymous, 2012, Piracy and armed robbery against ships, ICC International maritime bureau report for the period 01/01/2013 – 31/12/2013, www.icc-ccs.org, (τελευταία επίσκεψη: 28/06/2014).

Bowden, A., 2010, The Economic Cost of maritime Piracy, www.oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_1.pdf, (τελευταία επίσκεψη: 13/05/2014)

DHS, 2013, Secure Freight Initiative, www.dhs.gov/container-security-initiative-ports, (τελευταία επίσκεψη: 28/06/2014).

Economist Print Edition leaders, 2011, Piracy off the coast of Somalia is getting worse. Timetoact, www.economist.com/node/18070160, (τελευταία επίσκεψη: 29/06/2014).

Europa, 2007, Πρωτόκολλο κατά της λαθραίας μεταφοράς μεταναστών δια ξηράς, αέρος και θαλάσσης, www.europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/133271_el.htm, (τελευταία επίσκεψη: 12/04/12).

European Commission / Maritime affair, 2010, Integrating Maritime Surveillance, ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated_maritime_surveillance/documents/integrating_maritime_surveillance_en.pdf, (τελευταία επίσκεψη: 05/08/2014).

Gelfand, L., 2009, Somalia's volatility must be tackled at its roots, Jane's Defense Weekly, Volume 46 (1), pp. 65.

IMO, 2005, Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation, www.unodc.org/tldb/bibliography/Helmut%20Tuerk.pdf, (τελευταία επίσκεψη: 02/09/14)

Talley, W., 2008, Maritime Safety, Security and Piracy, London: Informa, pp. 123-124.

Terry, J., Eliminating High Seas Piracy, Joint Force Quarterly-JFQ, 2009, issue (54), pp. 42.

Hanson, S. 2010, Combating Maritime Piracy, www.cfr.org/france/Combating-maritime-piracy/p18376 (τελευταία επίσκεψη: 04/08/2014).

- Knaup, H., 2011, Robbery on the High Seas Too Lucrative to Refuse, www.spiegel.de/international/world/0,5118,768770,00.html, (τελευταία επίσκεψη: 29/06/2014).
- Knop, L., 2011, Piracy at sea Reaching the Executive Decision, www.maritime-executive.com/article/piracy-at-sea-reaching-the-executive-decision (τελευταία επίσκεψη: 18/09/2014).
- Kontorovich, E., 2009, Piracy and International Law, www.globallawforum.org/ViewPublication.aspx?ArticleId=96, (τελευταία επίσκεψη: 18/09/2014).
- Middleton, R., 2008, Piracy in Somalia. Threatening global trade, feeding Local wars, www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf, (τελευταία επίσκεψη: 28/06/2014).
- Ανόνομος, 2014, Η ΕΕ ξεκίνησε τη μελέτη ίδρυσης ευρωπαϊκής ακτοφυλακής, 2012, www.defence-point.gr/news/?p=41076, (τελευταία επίσκεψη: 13/05/14).
- Βαμβούκος, Α., 1991, Τρομοκρατία και διεθνές δίκαιο, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση. σελ 67-68.
- Γεωργαντόπουλος, Ε. και Βλάχος, Γ.Π., 2003, Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς: Τζέι & Τζέι Ελλάς. σελ 12
- Γεωργίου, Σ., 2008, Η λαθρομετανάστευση στην Ελλάδα. Αναζητώντας λύσεις, Αμυντικά Θέματα, (256), σελ.62-65.
- Δαλακλής, Δ. και Κατσίκης, Α., 2010, Πειρατεία και θαλάσσιες μεταφορές: Μια διαχρονική σχέση με καταλυτική επίδραση στη Μεσόγειο θάλασσα, Ναυτική Επιθεώρηση, Τόμος 170^{ος} (572), σελ 98.
- Δενιόζος, Ν., 2007, Η Λαθρομετανάστευση ως Μορφή Οργανωμένου Εγκλήματος, Απειλή για την Άμυνα και Ασφάλεια του Περιφερειακού Συστήματος της ΕΕ, Γεωστρατηγική, (12), σελ. 120-143.
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006, Πράσινη Βίβλος. Προς μία μελλοντική θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες, www.eur-lex.europa.eu/, (τελευταία επίσκεψη: 04/09/2014).
- Θεοδωρόπουλος, Κ., 2011, Η Απειλή της Σύγχρονης Πειρατείας,, Ελληνική Άμυνα και Τεχνολογία, (15), σελ.80.
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α., 2006, Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Αθήνα: Τυποθήτω, σελ 92.

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Θ., Τσελέντης, Β., Τριανταφυλλίδου Α., Δενιόζος, Ν., 2010, Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ, www.eliamer.gr/wp-content/uploads/2010/09/Μελετη-Πρασινη-Βιβλος-ΕΛΙΑΜΕΠ-61.pdf, (τελευταία επίσκεψη: 13/07/14).

Κεφαλονίτης, Θ., 2011, Η παγκόσμια κοινότητα αντιμετωπίζει το θέμα της πειρατείας με “ασπρίνες” και όχι με “εγχείρηση”, *Ναυτικά Χρονικά*, (143), σελ.56-57.

Κοροντζής, Τ., 2011, Ασφάλεια και λιμένες. Η συμβολή του ISPS Code στην αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών, *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 171ος (577), σελ 66.

Λυγερός, Σ., 2012, Ενεργοποίηση της ΕΕ και μαζικές απελάσεις, *Καθημερινή*, 01/04/12, σελ 11.

Λως, Μ., 2009, Παρουσίαση της σύγχρονης απειλής στις θαλάσσιες μεταφορές και ανησυχίας του εμπορικού κόσμου, *Πρακτικά Ημερίδας*, 4 Δεκεμβρίου, *Πολεμικό Ναυτικό*, Αθήνα, σελ 112-114.

Μπαλαφούτη, Ο., 2011, Έλληνες κομάντος εναντίον Σομαλών πειρατών, *Ιστοιμία*, 24-25/09/11, σελ. 40.

ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ. 4058 Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις, 2012, www.ethemis.gr/wp-content/uploads/2012/03/N.-4058.pdf, (τελευταία επίσκεψη 14/05/14).

Νταλούκας, Δ. και Ζαχόπουλος Κ., 2010, Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για τη διαχείριση της επιχειρησιακής συνεργασίας στα εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, *Αστυνομική Ανασκόπηση*, (264), σελ.16-17.

Ξενακούδης, Θ., 2011, Στρατηγικές αποτροπής πειρατικών επιθέσεων, *Ναυτικά Χρονικά*, (143), σελ 74-75.

Περράκης Σ. και Τσάλτας, Γ., 2006, Ασφάλεια και πειρατεία στην ανοιχτή θάλασσα, Αθήνα, εκδόσεις Σιδέρης. σελ 52-54.

Σιούσιουρας, Π. και Δαλακλής, Δ., 2010, Η συγκρουσιακή σχέση πειρατείας και θαλασσιών μεταφορών στη Σομαλία., *Ναυτική Επιθεώρηση*, Τόμος 170ος (573), σελ.100-112.