

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Υπεύθυνος Επικοινωνίας : Αρχιπλοίαρχος ΛΣ Μπουμπόπουλος Γεώργιος

Θέση/Ειδικότητα: Προϊστάμενος Κλάδου Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας

Τηλέφωνο: 210 4191639

e-mail: dkst@hcg.gr

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«Παροχή Υπηρεσιών Ασφαλείας από Ένοπλους Φρουρούς σε Εμπορικά Πλοία και άλλες διατάξεις»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Η συνεχώς κλιμακούμενη, τα τελευταία χρόνια, εκδήλωση πειρατικών επιθέσεων σε θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη αποτελεί ιδιαίτερο κίνδυνο που απειλεί την ασφάλεια των ναυτικών, των πλοίων και των φορτίων τους. Λαμβανομένης υπόψη της σπουδαιότητας των θαλασσιών μεταφορών στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών που συνδέονται με την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή, οι πειρατικές επιθέσεις απειλούν, έμμεσα, το σύνολο της διεθνούς κοινότητας.

Η Ελλάδα, ως παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη και χώρα με μεγάλο αριθμό ναυτικών, αντιμετωπίζει την κλιμάκωση του απaráδεκτου σύγχρονου φαινομένου της πειρατείας με το σύνολο των διατιθέμενων θεσμικών, νομικών και μέσων, συμμετέχοντας και επιχειρησιακά σε αντίστοιχες διεθνείς δράσεις.

Ωστόσο, η ένταση της πειρατείας, ιδιαίτερα στη θαλάσσια περιοχή ανοικτά της Σομαλίας, σε συνδυασμό με την εξαγωγή και αξιοποίηση συμπερασμάτων από τη μέχρι σήμερα αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων, καταδεικνύει την ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων για την οφειλόμενη, εκ μέρους της Πολιτείας, προστασία ναυτικών και ελληνικών πλοίων. Το παρόν σχέδιο νόμου λαμβάνει υπόψη την αντίστοιχη εθνική και διεθνή νομοθεσία καθώς και τις δράσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) για το θέμα, συμπεριλαμβανομένων των συνιστώμενων Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (Best Management Practices, BMP).

Η παροχή άδειας για επιβίβαση ενόπλων φρουρών στα ελληνικά εμπορικά πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, εντάσσεται στα μέτρα της προστασίας των ναυτικών έναντι αυτού του απαράδεκτου σύγχρονου φαινομένου. Το σχέδιο νόμου, με πρωτοβουλία του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη διαμορφώθηκε μετά από συνεργασία με τα Υπουργεία Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Εθνικής Άμυνας και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και στοχεύει στη διαμόρφωση ολοκληρωμένου και πλαισίου όρων και προϋποθέσεων παροχής υπηρεσιών ένοπλων ιδιωτών φρουρών στα ελληνικά εμπορικά πλοία, περιλαμβάνοντας τη μεταφορά και χρήση οπλισμού, τη διαφύλαξη δικαιωμάτων των ναυτικών και μέτρα ασφάλειας για την περίπτωση που αντίστοιχες υπηρεσίες παρέχονται σε πλοία υπό ξένη σημαία που διαπλέουν ή βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας, προς διαφύλαξη της τάξης και της ασφάλειας της χώρας.

Ειδικότερα, με το σχέδιο νόμου:

- προβλέπεται ή έκδοση άδειας από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς για την προστασία των επιβαινόντων εμπορικού πλοίου, του πλοίου και του φορτίου του από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία,
- καθορίζονται τα περί έκδοσης, χρόνου ισχύος, ανανέωσης, ανάκλησης, αναστολής της άδειας που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος,
- προσδιορίζεται η ιδιότητα των ένοπλων ιδιωτών φρουρών έναντι των πληρωμάτων των πλοίων και τα δικαιώματα που οι ναυτικοί έχουν σε περίπτωση έγκρισης επιβίβασης φρουρών,
- προβλέπεται σαφές και συγκεκριμένο πλαίσιο για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας εκ μέρους των ιδιωτών ενόπλων φρουρών επί του πλοίου, με αναγνώριση στις εξουσίες του πλοιάρχου ως διοικητού του πλοίου, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία,
- ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου και πλοίου υπό ξένη σημαία εντός της ελληνικής επικράτειας, στα οποία επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί προς παροχή των υπηρεσιών που ρυθμίζει ο νόμος,
- θεσμοθετούνται οι αναγκαίες ειδικές ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης από υπόχρεους των επί μέρους διατάξεων του νόμου,
- διευκρινίζεται η σχέση των διατάξεων του σχεδίου νόμου, ως ειδικού νόμου, με ρυθμίσεις της νομοθεσίας που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας.
- παρέχεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ελληνικά εμπορικά πλοία από τις ειδικές δυνάμεις του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής

A. ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

- 1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης.

Το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο παρουσιάζει έλλειμμα αναφορικά με την αντιμετώπιση της πειρατείας σε θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου ανά την υφήλιο. Τούτο έχει σημαντικές συνέπειες για την ελληνική ναυτιλία στο πεδίο της προστασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά, του πλοίου και του φορτίου τους.

Πέραν των καταστατικών υποχρεώσεων της Χώρας για την προστασία των πολιτών εντός της επικράτειάς της, η παγκόσμια πρωτοπορία της Ελλάδας στο ναυτιλιακό τομέα επιβάλλει και την ανάπτυξη ενός σταθερού πλαισίου προληπτικής και κατασταλτικής δράσης κατά φαινομένων που θέτουν σε κίνδυνο αυτό το εθνικό κεφάλαιο.

Η ιδιαιτερότητα της Ελλάδος, ως μικρής σε έκταση και όγκο εμπορικών συναλλαγών χώρας, να διατηρεί στην ελληνική σημαία έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους διεθνώς, το μεγαλύτερο στόλο σε επίπεδο Ε.Ε. αλλά και το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο υπό ελληνική πλοιοκτησία παγκοσμίως, προϋποθέτει ότι η Πολιτεία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις μιας τέτοιας πρόκλησης και μιας μακραίωνης παράδοσης του ελληνικού έθνους στη θάλασσα.

Παρόλο που η διεθνής κοινότητα επί σειρά ετών, μετά την έξαρση του πειρατικού φαινομένου στο Κέρας της Αφρικής, αναζητεί λύση στο σύνθετο, από πολλές απόψεις, πρόβλημα της σύγχρονης πειρατείας, εντούτοις κάτι τέτοιο δεν έχει ακόμα επιτευχθεί.

Το αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών είναι η δυναμική παρουσία διεθνούς ναυτικής δύναμης στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή, χωρίς ωστόσο αυτό να έχει συντελέσει στον ουσιαστικό περιορισμό των πειρατικών επιθέσεων που εκδηλώνονται αφού εξακολουθούν να αποτελούν πηγή σημαντικών οικονομικών πόρων, μέσω των λύτρων που καταβάλλονται για την απελευθέρωση ναυτικών και πλοίων μετά από μακρόχρονη κράτηση και περιορισμό.

Σημειώνεται ότι, κατά το έτος 2010, οι πειρατικές επιθέσεις εναντίον πλοίων κάθε σημαίας στην θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν και στο εγγύς μέρος του Ινδικού Ωκεανού ανήλθαν σε 210, ενώ το συνολικό κέρδος για τους 1500 περίπου πειρατές που δρουν στην περιοχή υπολογίζεται, κατά μέσο όρο, σε 150 εκατομμύρια δολάρια Η.Π.Α.

Το «ανθρώπινο» κόστος της πειρατείας, το έτος 2010 ήταν 4185 ναυτικοί που υπέστησαν ένοπλη επίθεση, 1090 κρατήθηκαν αιχμάλωτοι και 516 χρησιμοποιήθηκαν ως ανθρώπινες ασπίδες.

Όσον αφορά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, από το 2008 μέχρι σήμερα, σε συνολικά 15 επιθέσεις, μόνο 2 είχαν ως αποτέλεσμα την κατάληψή από τους πειρατές και στη συνέχεια την καταβολή λύτρων για την απελευθέρωσή τους, χωρίς να υπάρξει απώλεια ανθρώπινης ζωής ή τραυματισμός Έλληνα ναυτικού ή άλλου επιβαίνοντα σε αυτά.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων.

Το γεγονός του μικρού σχετικά αριθμού πειρατικών επιθέσεων κατά ελληνικών πλοίων δεν αμβλύνει την υποχρέωση της Πολιτείας για περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων που διαπλέουν κυρίως την προαναφερθείσα θαλάσσια περιοχή.

Σε κάθε περίπτωση, απώτερος στόχος είναι η ελαχιστοποίηση και, ει δυνατόν, η πλήρης εξάλειψη του πειρατικού κινδύνου για το υπό ελληνική σημαία πλοίο, όπου και αν αυτός

παρουσιάζεται ανά τον κόσμο που βέβαια δεν πρέπει να συνδέεται μόνο με την εφαρμογή των υπόψη διατάξεων αλλά και με την ενεργή συμμετοχή της Ελλάδας στα διεθνή δρώμενα για την πάταξη του φαινομένου αυτού.

Κύριος σκοπός είναι η διαμόρφωση όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας που περιλαμβάνει την προστασία των ναυτικών που επιβαίνουν επί των πλοίων. Παράλληλα, δεν παραβλέπεται η σκοπιμότητα και αναγκαιότητα αποφυγής τυχόν διαρροών από το εθνικό νηολόγιο εξαιτίας υστέρησης της ελληνικής νομοθεσίας έναντι της αντίστοιχης νομοθεσίας ή των εφαρμοζόμενων πρακτικών εκ μέρους άλλων ναυτιλιακών κρατών, όσον αφορά την προστασία απέναντι στην πειρατεία, και η συνακόλουθη απώλεια θέσεων εργασίας για το ναυτεργατικό δυναμικό της Χώρας μας.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής.

Η επίδραση της πειρατείας σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας, είναι αδιαμφισβήτητη.

Πρωτίστως, κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον εν λόγω κίνδυνο είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυτικοί.

Παρά ταύτα και λαμβανομένου υπόψη ότι ο ναυτιλιακός χώρος στην Ελλάδα και, κυρίως, στο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά, περιλαμβάνει ένα ιδιαίτερα ευρύ πλαίσιο παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (ναυλωτές, ναυτασφαλιστές, τραπεζίτες, διαιτητικές και δικαστικές δράσεις κλπ), μια μείωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου λόγω μη παροχής της επιβαλλόμενης, από τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, άδειας επιβίβασης ένοπλων φρουρών επί των πλοίων για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας, επηρεάζει άμεσα την εμπορική δραστηριοποίηση των πλοίων και, κατά συνέπεια, όλων των κοινωνικών ομάδων που απασχολούνται, άμεσα ή έμμεσα, στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών ή απολαμβάνουν τα οφέλη τους.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών.

Η ελληνική νομοθεσία αντιμετωπίζει το ζήτημα της πειρατείας και της ποινικής δίωξης των πειρατών. Ειδικότερα :

- Στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101-107 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).
- Στο άρθρο 215 του ν.δ. 187/1973 (Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου), όπου προβλέπεται η ποινική δίωξη κατά των πειρατών.
- Στα άρθρα 7 και 8 του Ποινικού Κώδικα, στα οποία ορίζεται η παγκόσμια δικαιοδοσία των Ελληνικών Ποινικών Δικαστηρίων για τέλεση, μεταξύ άλλων και του εγκλήματος της πειρατείας.

- Στο άρθρο 2 του ν. 3922/2011 (σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής), ορίζεται ως αρμοδιότητα του Σώματος η αντιμετώπιση της πειρατείας στο χώρο ευθύνης του.

Εντούτοις, δεν είχε υπάρξει στο παρελθόν, αφού δεν υπήρχε και λόγος, νομοθετική πρωτοβουλία ανάλογη της παρούσας, με την οποία σκοπείται η θεσμοθέτηση ενός συνολικού πλαισίου προστασίας των ναυτικών και των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

Ανάλογη νομοθετική ρύθμιση έχει υπάρξει από τη Νορβηγία, χώρα με μεγάλο εμπορικό στόλο και ισχυρό ενδιαφέρον στην προστασία αυτού και των επιβαινόντων σ' αυτά.

Ένα επίσης ως χαρακτηριστικό παράδειγμα προώθησης ανάλογης νομοθετικής ρύθμισης αναφέρεται εκείνο της Κύπρου, Κ-Μ της Ε.Ε. και μεγάλης ναυτιλιακής δύναμης σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Κύπρος δεν έχει ολοκληρώσει την εθνική κυρωτική της διαδικασία για λόγους που, κατά πληροφορίες, οφείλονται στον ιδιαίτερα περιγραφικό χαρακτήρα των επιδιωκόμενων ρυθμίσεων. Ομοίως κατά πληροφορίες μας, χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο αλλά και η Γερμανία, εξετάζουν θετικά την άμεση διαμόρφωση και θέση σε εφαρμογή ανάλογων διατάξεων.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της.

Η εφαρμογή της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπει την έκδοση των κάτωθι κανονιστικών πράξεων:

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παράβασης των όρων της άδειας.
2. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, ρυθμίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές ιδιότητες για το προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα καθώς και τα περί κατοχής όπλων για την παροχή των υπηρεσιών ασφαλείας του Μέρους Α' του παρόντος νόμου.
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, μπορεί να αποκλείεται η έκδοση άδειας του άρθρου 1 για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Προστασίας του Πολίτη, για την έκδοση της οποίας λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:
 - α) τα στοιχεία που αναγράφονται στην άδεια και το υπόδειγμα αυτής και ιδίως ο ονομαστικός καθορισμός του επικεφαλής ένοπλου ιδιώτη φρουρού και του αντικαταστάτη του καθώς και την υποχρέωση γνωστοποίησης του εκάστοτε επικεφαλής και του αντικαταστάτη αυτού.

β) τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου που υποβάλλεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2.

γ) τις περιοχές υψηλού κινδύνου.

δ) τη διαδικασία αναφοράς του συμβάντος μετά το πέρας αυτού.

ε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα περί εισόδου ή εξόδου στη ή από τη χώρα και μεταφοράς στο ή από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του Μέρους Α' του παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη, η οποία εκδίδεται αφού ληφθούν υπόψη η εν γένει διαμορφούμενη κατάσταση στο φαινόμενο της πειρατείας και το αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας, όπως διαμορφώνεται για την αντιμετώπισή της διεθνώς, μπορεί να ανακληθεί ή να ανασταλεί η ισχύς άδειας του άρθρου 1 που έχει ήδη εκδοθεί.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Προστασίας του Πολίτη μπορεί να επανακαθορίζεται ο μέγιστος χρόνος ισχύος της άδειας του άρθρου 1 και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους, για τις άδειες που εκδίδονται μετά τη θέση σε ισχύ της απόφασης αυτής.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις διενέργειας από τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. σεμιναρίων για την εκπαίδευση ένοπλων φρουρών πλοίων, την παροχή βεβαιώσεων παρακολούθησης αυτών, τη διάρκεια ισχύος τους, το κόστος συμμετοχής σε αυτά καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται το κόστος για τη χρησιμοποίηση των ειδικών μονάδων ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. που καταβάλει ο πλοιοκτήτης ή διαχειριστής του πλοίου.

10. Με Κανονισμό του Αρχηγού Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις οργάνωσης, αποστολής και δραστηριοποίησης των ειδικών μονάδων ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. καθώς και τα περί έκδοσης σχετικής άδειας για το πλοίο

3. Συνέπειες στην οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση.

Η υπόψη ρύθμιση αφορά πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες επιχειρήσεις πλοίων υπό ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης, αφορά επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την λειτουργία του πλοίου στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως επιχειρήσεις ναύλωσης, εφοδιασμού πλοίων, ασφαλιστικών και χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων κλπ.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς.

Η ρύθμιση αναμένεται να επιφέρει ουσιαστικά θετικά αποτελέσματα στο διεθνές ανταγωνισμό των ελληνικών εμπορικών πλοίων, προλαμβάνοντας απώλειες πλοίων από το

εθνικό νηολόγιο και στροφή τους σε νηολόγια χωρών που έχουν θεσπίσει ανάλογες ρυθμίσεις ή που υπό άλλο καθεστώς επιτρέπουν ή δεν απαγορεύουν την παροχή των υπόψη υπηρεσιών στα υπό τη σημαία τους πλοία, ανταποκρινόμενες στις σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνούς ναυλαγοράς και ασφαλίσεων.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά.

Η παροχή των υπηρεσιών του σχεδίου νόμου ενισχύει το επίπεδο ασφαλείας στα υπό ελληνική σημαία πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατικές επιθέσεις. Τούτο συντελεί στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος προσωπικής και εργασιακής ασφάλειας, το οποίο είναι αναγκαίο, πέραν των λοιπών, για την ομαλή και ασφαλή δραστηριοποίηση του πλοίου.

Σε συνδυασμό με τα προεκτεθέντα αναφορικά με την προστασία των ελληνικών συμφερόντων στον ιδιαίτερα ευαίσθητο και σημαντικό τομέα της ναυτιλίας, κρίνεται ότι η εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου νόμου θα έχει σημαντική θετική επίπτωση σε ολόκληρο το πλέγμα των κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονται και δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα με τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές στη χώρα μας.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία.

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση.

Η Ελλάδα, ιδιαίτερα κατά την παρούσα δυσχερή οικονομική συγκυρία, είναι αναγκαίο να προασπίσει, πλέον της συνταγματικά οφειλόμενης προστασίας της ζωής και περιουσίας των Ελλήνων πολιτών, βασικές οικονομικές της δραστηριότητες όπως της ναυτιλίας, που κατά κοινή αναγνώριση αποτελούν φορείς οικονομικής ανάπτυξης και διαμόρφωσης διεθνούς κύρους.

Η δράση της Ελληνικής Πολιτείας, κατά τα διαλαμβανόμενα στο σχέδιο νόμου, έχει ως επακόλουθο ότι ο Έλληνας πολίτης θα εξακολουθήσει να προσβλέπει στη διατήρηση αλλά και την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας ως ισχυρής οικονομικής δραστηριότητας η οποία δύναται να προσφέρει σημαντικές θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και, ταυτόχρονα, να συνεισφέρει πολύτιμα κεφάλαια στον κρατικό προϋπολογισμό.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

Το σύνολο των διατάξεων του Α' Μέρους του σχεδίου νόμου περιλαμβάνει ρυθμίσεις που στοχεύουν στη βελτίωση της θεμελιώδους και συνταγματικά κατοχυρωμένης υποχρέωσης του Κράτους προς τον Έλληνα πολίτη, δηλαδή της παροχής υπηρεσιών δια των οποίων διασφαλίζεται η αξία του ανθρώπου.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων.

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης.

Η αξιολογούμενη νομοθετική πρόταση εκτιμάται ότι θα βελτιώσει, έστω και κατά έμμεσο τρόπο, την αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης στον τομέα της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ελληνικά πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές υψηλού κινδύνου για την εκδήλωση των σύγχρονων πειρατικών επιθέσεων.

Δεδομένου του όγκου του ελληνικού εμπορικού ποντοπόρου στόλου και του αμιγώς διεθνούς χαρακτήρα δραστηριοποίησής του, η Ελληνική Πολιτεία δεν δύναται πρακτικώς να ανταποκριθεί πλήρως στην υποχρέωσή της έναντι των Ελλήνων πολιτών/ναυτικών για προστασία της ζωής τους. Η σύγχρονη πειρατεία, ως εγκληματικό φαινόμενο που μαστίζει την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα λόγω της έντασής της και της εμφάνισής της σε κομβικούς, για τη διεθνή ναυτιλία, θαλασσίους δρόμους, επιβάλλει την εκ μέρους του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. ως αρμόδιου εθνικού φορέα, την ανάληψη πρωτοβουλιών για θεσμοθέτηση των αναγκαίων προληπτικών κυρίως δράσεων. Υπό αυτό το πρίσμα, το σχέδιο νόμου θεσπίζει τη δυνατότητα χρήσης ιδιωτικών εταιρειών οι οποίες θα παρέξουν υπηρεσίες ασφαλείας σε ελληνικά εμπορικά πλοία σε διεθνή ύδατα και σε επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές, ενισχύοντας πρακτικά και το επίπεδο ανταπόκρισης της Δημόσιας Διοίκησης στο συγκεκριμένο τομέα.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν).

Η πειρατεία, ως διεθνές έγκλημα που επηρεάζει άμεσα και την ελληνική ναυτιλία στο σύνολό της, δημιουργεί την απαίτηση της απαραίτητης αντίδρασης προς αντιμετώπισή της. Η αξιολογούμενη ρύθμιση εμπεριέχει και την απονομή δικαιοσύνης, τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο, κατά των πειρατών χωρίς να παραγνωρίζεται η υποχρέωση της διεθνούς

κοινότητας να λάβει τα κατάλληλα μέτρα μέσω των οποίων τα κοινωνικά/πολιτικά αίτια που προκαλούν αυτό το εγκληματικό φαινόμενο θα εξαλειφθούν.

7. Νομιμότητα

7.1. Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση.

Η προώθηση του σχεδίου νόμου εδράζει στη συνταγματική επιταγή της παρ. 1 του άρθρου 2 του Συντάγματος για σεβασμό και προστασία της αξίας της αξίας του ανθρώπου και στην άσκηση νομοθετικής πρωτοβουλίας, σύμφωνα με τα άρθρα 73 επ. του Συντάγματος.

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση.

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Όπως προαναφέρθηκε, το ζήτημα της πειρατείας αντιμετωπίζεται στο ν.2321/1995 που κύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS, άρθρα 101-107 και 110 παρ.1-στην τελευταία διάταξη προβλέπεται το δικαίωμα πολεμικών ή αντίστοιχων πλοίων οιασδήποτε χώρας για επιβίβαση σε εμπορικό πλοίο άλλου Κράτους, στο οποίο έχει εκδηλωθεί πειρατεία).

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας.

Το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (τομέας Ναυτιλίας) είναι συναρμόδιο λόγω της άμεσης συνάφειας της υπό αξιολόγηση νομοθετικής ρύθμισης με την εμπορική δραστηριοποίηση και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού εμπορικού πλοίου.

Επίσης, συναρμοδιότητα υφίσταται με τα Υπουργεία Εθνικής Άμυνας (δεδομένου ότι δυνάμεις του πολεμικού Ναυτικού συμμετέχουν σε διεθνείς ναυτικές δυνάμεις συνοδείας εμπορικών πλοίων από τη θαλάσσια περιοχή του Κόλπου του Άντεν), το Υπουργείο Εξωτερικών (λόγω της διεθνούς διάστασης που έχει το πειρατικό φαινόμενο και των συναφών διαβουλεύσεων στα διεθνή αλλά και περιφερειακά fora στο πλαίσιο του ΟΗΕ) και

το Υπουργείο Δικαιοσύνης (λαμβανομένης υπόψη των δικαστικής φύσεως ζητημάτων που ενδεχομένως να προκύψουν από σύλληψη πειρατών και προσαγωγή τους ενώπιον της δικαιοσύνης καθώς και της ποινικής διάταξης του σχεδίου νόμου για τις παραβάσεις που προβλέπονται σχετικά)

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης.

Η προετοιμασία του σχεδίου νόμου υπήρξε αποτέλεσμα συνεργασίας κυρίως των Κλάδων Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Ασφάλειας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής .

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση.

Η εφαρμογή του σχεδίου νόμου από τις Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής θα προσδιορισθεί από τις κανονιστικές πράξεις που προβλέπεται να εκδοθούν κατ' εξουσιοδότηση του νόμου σε συνδυασμό με τις διατάξεις για την οργάνωση του Αρχηγείου (π.δ. 67/2011).

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου τηρήθηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει.

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή.

10. Διαφάνεια – Κοινωνική Συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση.

Η προτεινόμενη νομοθετική πρόταση συνιστά πρωτοβουλία του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής με ιδιαίτερη σημασία για όλο το φάσμα της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας μας.

Για το λόγο αυτό, η δημόσια διαβούλευση, από πλευράς κοινωνικών εταίρων, εντοπίστηκε στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ως κύριων φορέων έκφρασης των ενδιαφερόντων της πλοιοκτητικής και ναυτεργατικής κοινότητας της χώρας μας.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στον ηλεκτρονικό τόπο www.opengov.gr και ήταν ανοικτή σε σχόλια από την 14:00 ώρα της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2011 έως την 23:59 ώρα της 8^{ης} Ιανουαρίου 2012. Στο πλαίσιο αυτό κατέθεσαν τις απόψεις τους ένας κοινωνικός εταίρος (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία) και ιδιώτες.

Παράλληλα, κατά τη διάρκεια της ανωτέρω ηλεκτρονικής διαβούλευσης, σχόλια και εισηγήσεις κατατέθηκαν και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της.

Η συμμετοχή στη διαβούλευση ήταν σημαντική, καθώς ο αριθμός των συμμετεχόντων ανήλθε στα 44 φυσικά και νομικά πρόσωπα, ενώ υποβλήθηκαν συνολικά 95 σχόλια.

Η συνεισφορά των πολιτών αντανάκλα τη σημασία της προτεινόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας. Ειδικότερα, το εύρος των σχολίων που υποβλήθηκαν καταδεικνύει, σε μεγάλο ποσοστό, την προέλευσή τους από ανθρώπους με γνώση του ναυτιλιακού χώρου και των αναγκών που το παρόν νομοσχέδιο καλείται να καλύψει. Παράλληλα, προκύπτει σχεδόν ομόφωνη επιθυμία για τη ρύθμιση ενός θέματος που, τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια, έχει αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, που πρωτίστως συμπεριλαμβάνει τους ανθρώπους στη θάλασσα και γενικότερα της ναυτιλιακής μεταφορικής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

10.4. Αναφέρατε το σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

«Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε εμπορικά πλοία και άλλες διατάξεις»

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

08 Ιανουαρίου 2012, 23:59

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Η συμμετοχή στη διαβούλευση ήταν σημαντική, καθώς ο αριθμός των συμμετεχόντων ανήλθε στα 44 φυσικά και νομικά πρόσωπα, ενώ υποβλήθηκαν συνολικά 95 σχόλια.

Η συνεισφορά των πολιτών αντανακλά τη σημασία της προτεινόμενης νομοθετικής πρωτοβουλίας. Ειδικότερα, το εύρος των σχολίων που υποβλήθηκαν καταδεικνύει, σε μεγάλο ποσοστό, την προέλευσή τους από ανθρώπους με γνώση του ναυτιλιακού χώρου και των αναγκών που το παρόν νομοσχέδιο καλείται να καλύψει. Παράλληλα, προκύπτει σχεδόν ομόφωνη επιθυμία για τη ρύθμιση ενός θέματος που, τα τελευταία τουλάχιστον χρόνια, έχει αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, που πρωτίστως συμπεριλαμβάνει τους ανθρώπους στη θάλασσα και γενικότερα της ναυτιλιακής μεταφορικής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ειδικότερα, ο αριθμός των σχολίων κατ' άρθρο έχει ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1 «Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς»: 27 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 2 «Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας»: 21 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 3 «Δικαιώματα ναυτικών»: 05 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 4 «Χρήση όπλων»: 20 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 5 «Υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου»: 07 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 6 «Υποχρεώσεις πλοιάρχου πλοίου ξένης σημαίας»: 01 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 7 «Γενική απαγόρευση»: 07 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 8 «Κυρώσεις»: 02 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 9 «Εφαρμογή των διατάξεων»: 02 σχόλια

ΑΡΘΡΟ 10 «Έναρξη ισχύος»: 03 σχόλια

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΧΟΛΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Τα σχόλια τα οποία διατυπώθηκαν στις διατάξεις του σχεδίου νόμου συνοψίζονται, κατ' άρθρο, ως εξής:

Άρθρο 1

Παροχή υπηρεσιών από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς

1. Επιτρέπεται με 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 θαλασσιών ενδομεταφορών και διαπλέει θαλάσσιες περιοχές εκτεθειμένες σε κίνδυνο πειρατείας, προς άμυνα για την προστασία των επιβαινόντων, του πλοίου και του φορτίου αυτού από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία.

2. Η παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών κατά τα οριζόμενα στον παρόντα νόμο δεν υποκαθιστά τη λήψη και εφαρμογή μέτρων στο πλοίο σύμφωνα με τις συνιστώμενες Πρακτικές Βέλτιστης Διαχείρισης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Σχόλια

1. «το μετρο ειναι μια χαρα και επητελους πρεπει να παρουμε σοβαρα της ζωες τον ναυτικων ελπιζω μονο να μην αναλαβουν χρεει φυλαξεις ασχετες ομαδες sekuriti χωρις εκπεδευσει γιατι τοτε μονο κακο θα κανουν παρα καλο και επισης να μην αναλαβουν <> απο διαφορα σωματα ασφαλειας γιατι και αυτοι δεν θα μπορουν να προσφερουν τιποτα»

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:10 | κτιστακης γιωργος

2. «...που συνιστούν πειρατεία ή απειλή πειρατείας.»

20 Δεκεμβρίου 2011, 20:22 | Ν.Ν.

3. «1...(ένοπλους ιδιώτες φρουρούς) προτείνω ο όρος «φρουρούς» να αντικατασταθεί σε όλο το κείμενο από τον όρο «συνοδούς» ο οποίος θεωρείται περισσότερο... δόκιμος.(από επιθέσεις που συνιστούν πειρατεία.) να προστεθεί ... ή απειλή προστασίας.»

20 Δεκεμβρίου 2011, 22:09 | Ν.Νικολιάς.

4. «Πολύ καλή πρωτοβουλία. Η ναυτιλία χρειάζεται τέτοια μέτρα.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 00:59 | Μάνος

5. «Πως θα εκπαιδεύονται οι φρουροι? ελπίζω να μην είναι τίποτα άσχετοι που θα ρίχνουν όπου να να. Χρειάζονται πολύ καλή εκπαίδευση στα όπλα, αλλιώς μόνο κινδύνους θα προκαλούν. Επίσης δε λέτε αν θα προέρχονται από ελληνικές η ξένες εταιρίες. Νομίζω ότι σε καράβια ελληνικής σημαίας θα πρέπει να είναι έλληνες. Έχει σημασία και για τους έλληνες ναυτικούς και για την πειθαρχία τους στον έλληνα καπετάνιο.

21 Δεκεμβρίου 2011, 00:43 | Μάνος

6. «Ο χρόνος θα δείξει πόσο πετυχημένο θα είναι...

Το μόνο πού εύχομαι είναι να μη βρίσκομαι σε πλοίο όταν ξεσπάσει η μάχη και οι ένοπλοι φρουροί ηττηθούν...

Επιπρόσθετα προτείνω όταν κάποιος ναυτικός μετα την έκδοση άδειας για επιβίβαση των φρουρών επιθυμεί να φύγει, να αναγράφεται ευκρινώς στην αιτία απόλυσής του και να υπάρχει μέριμνα απο το σχέδιο νόμου ώστε να προσληφθεί τουλάχιστον ακόμα μια φορά... απο την ίδια εταιρία.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 06:42 | ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

7. «Ο πλοίαρχος δεν περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στη λήψη ή την εκτέλεση οποιασδήποτε απόφασης που, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι απαραίτητη για τη συνεχή ασφάλεια του πλοίου. (ISPS Code)»

21 Δεκεμβρίου 2011, 08:38 | Νίκος Πλακάς

8. «Είναι αδιανόητο, να μιλάμε για ένοπλους. Ένοπλοι πρέπει να είναι MONON:

1) Η Ελληνική Αστυνομία και όσες υπηρεσίες υπάγονται σε αυτήν

2) Το λιμενικό

3) Οι Ένοπλες δυνάμεις

Δεν νοείται ένοπλος ουδείς άλλος σε ότι ιδιότητα και εάν αν ανήκει.

Οι ιδιωτικές υπηρεσίες φύλαξης ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ MONON ΣΤΗΝ ΦΥΛΑΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥΝ.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 13:49 | Νίκος

9. «21 Δεκεμβρίου 2011

Προς το

Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη

Γραφείο κ. Υπουργού

Ενταύθα

Κύριε Υπουργέ

Σχέδιο Νόμου για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε εμπορικά πλοία

Αναφερόμενοι στο παραπάνω σχέδιο νόμου, επί του οποίου καλούμεθα, με την ως άνω επιστολή σας, να διατυπώσουμε τις παρατηρήσεις και προτάσεις μας, σας γνωρίζουμε ότι αυτές συνοψίζονται στα ακόλουθα:

Πάγια θέση τη Ομοσπονδίας μας είναι ότι σε καμία περίπτωση δεν θα φέρουν όπλα οι ναυτεργάτες στα πλοία, προς την οποία συμφωνεί και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF).

Με δεδομένο το επίπεδο κινδύνου, ιδιαίτερα σε περιοχές υψηλού κινδύνου, τα πλοία – εφόσον αυτό προβλέπεται από εθνική νομοθεσία – θα μπορούν να επιβιβάζουν ένοπλο

στρατιωτικό προσωπικό του Κράτους σημαίας, για την διέλευση σε ολόκληρη την περιοχή, όπου υφίσταται σημαντικός κίνδυνος εκδήλωσης πειρατείας.

Αναφορικά με την χρησιμοποίηση ιδιωτών ενόπλων φρουρών, η θέση της ΠΝΟ είναι αντίθετη, δεδομένου ότι – όπως προαναφέραμε – η παροχή ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος στους ναυτεργάτες συνιστά αυτονόητη υποχρέωση του Κράτους σημαίας. Θεωρούμε επίσης απαράδεκτο το γεγονός, σύμφωνα με το σχέδιο νόμου, της ποινικοποίησης των καθηκόντων του Πλοιάρχου, που εισάγει μια πρόσθετη αιτία ποινικών ευθυνών στις ήδη προβλεπόμενες, οι οποίες αποτελούν συνέχιση της αντίληψης περί Πλοιάρχου – εξιλαστήριου θύματος και για αυτά ακόμη τα περιστατικά, που προέρχονται από τυχαία ή ανωτέρας βίας συμβάντα.

Για τους λόγους αυτούς κύριε Υπουργέ, έχουμε τη γνώμη ότι με την παρουσία ενόπλων φρουρών στα πλοία δεν αντιμετωπίζεται η μάστιγα της πειρατείας και η προστασία των ναυτεργατών για ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, πράγμα που συνιστά αυτονόητη υποχρέωση του ελληνικού κράτους, αντίθετα αυξάνεται ο κίνδυνος ατυχημάτων, ενώ παράλληλα ασκείται ψυχολογική βία στους ναυτεργάτες από την παρουσία των φρουρών αυτών.

Πιστεύουμε, τέλος, ότι η διεθνής έννομη τάξη, όπως αυτή εκφράζεται στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, δεν αντιμετώπισε μέχρι σήμερα την γενεσιουργό αιτία εκδήλωσης πειρατικών επιθέσεων σε εμπορικά πλοία ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την περιοχή της Σομαλίας, πράγμα που έπρεπε να είχε επιδιώξει από την αρχή.

Με τιμή

Γιάννης Χαλάς

Γενικός Γραμματέας ΠΝΟ»

21 Δεκεμβρίου 2011, 13:12 | ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

10. «Πολύ καλή κίνηση αν και εφόσον υπάρχει επαρκής εκπαίδευση, μεγάλος όγκος πυρός και σοφοσύνη.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 15:42 | Πανος

11. «Όσον αφορά το είδος του οπλισμού, που θα πρέπει να φέρουν οι ένοπλοι φρουροί, θα πρέπει να είναι αντίστοιχος, ή ισχυρότερος αυτού που διαθέτουν οι πειρατές. Σε μια πιθανή εμπλοκή με τους πειρατές, οι ένοπλοι φρουροί θα πρέπει να επικρατήσουν. Επομένως θα πρέπει να φέρουν ισχυρότερο οπλισμό και μέσα, από αυτά που χρησιμοποιούν συνήθως οι πειρατές.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 16:39 | Ευστάθιος Ζωγραφάκης

12. «ΘΑ ΗΤΑΝ ΠΡΟΤΙΜΟΤΕΡΟ ΝΑ ΕΠΙΤΡΑΠΕΙ ΣΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΝΑ ΟΠΛΟΦΟΡΕΙ.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 17:21 | ΚΟΥΚΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

13. «Κατ' αρχήν δεν νομίζω ότι έχουμε ιδιωτικές εταιρίες οι οποίες να εκπαιδεύουν προσωπικό για χρήση όπλων στην Ελλάδα. Οι διάφορες ιδιωτικές εταιρίες προσωπικού ασφαλείας που υπάρχουν προσλαμβάνουν φύλακες ως απλούς παρατηρητές των στόχων χωρίς αρμοδιότητα άμεσης επέμβασης. Πρέπει λοιπόν να δούμε πρώτα την δημιουργία κάποιας ιδιωτικής εταιρίας που να πιστοποιεί την εκπαίδευση ένοπλου προσωπικού ασφαλείας και να παρέχει άρτια εκπαίδευση στην χρήση όπλων. Κατά δεύτερο διαφωνώ με την άποψη ότι ο πλοίαρχος είναι αυτός που θα δώσει την εντολή

στην ομάδα ασφάλειας του πλοίου να ενεργήσει σε περίπτωση κινδύνου, καθόσον δεν νομίζω ότι ο πλοίαρχος έχει την επιχειρησιακή δυνατότητα και αντίληψη για κάτι τέτοιο. Εκτός και αν υποχρεωθεί να λάβει αντίστοιχη εκπαίδευση αποτροπής τέτοιου είδους κινδύνων με χρήση όπλων. Διαφορετικά θα υπάρξουν προβλήματα τόσο επιχειρησιακά όσο και πρακτικά κατά την αντιμετώπιση κάποιου τέτοιου κινδύνου στα μισά της θάλασσας με μοιραία αποτελέσματα.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 19:00 | Μαρία

14. «Ιδιαίτερα ακανθώδες το ζήτημα της πειρατείας σήμερα και πολλά τα εμπλεκόμενα αντικείμενα (π.χ. δίκαιο σημαίας, χωρικά ύδατα, ναυτεργατικό δίκαιο, διεθνές ποινικό, ναυτική ασφάλιση κλπ) και δεν είναι δυνατό να προχωρήσει αβασάνιστα η Κυβέρνηση σε θεσμίσιμα με προβληματισμούς παρόμοιου εύρους, χωρίς να διαθέτει απαντήσεις για κάθε ανακύπτον θέμα.

Ερωτάται, αν υπάρχει συνολική δράση σε επίπεδο Ε.Ε. και διεθνών οργανισμών, αν υφίστανται αντίστοιχες ρυθμίσεις σε Κράτη με ανεπτυγμένη ναυσιπλοΐα, αν έχουν αποδώσει καρπούς, καθώς και αν έχουν σταθμισθεί επίσημα οι κίνδυνοι και τα οφέλη ενός τέτοιου νομοθετήματος στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας. Αν έχει εκπονηθεί σχετική μελέτη, θα ήταν χρήσιμο, να δημοσιευθεί αρμοδίως.

Άλλα θέματα είναι τα εχέγγυα της εκπαίδευσης των φρουρών, η φύση και το καθεστώς εργασίας τους και η οργανική-ιεραρχική θέση τους στο πλοίο ιδίως σε σχέση με τους αμιγώς ναυτικούς εργαζομένους, η μη υποχρέωση των τελευταίων να φέρουν και να χρησιμοποιήσουν όπλα κ.ο.κ.

Θα πρέπει επίσης, να καταστεί ρητώς σαφές στο παρόν νομοσχέδιο, ποία είναι (ιεραρχικώς τεθειμένα), τα προστατευόμενα έννομα αγαθά, τα οποία προτίθεται να προασπίσει η Κυβέρνηση.

Αν δηλωθεί επίσημα, ότι προεξάρχει η ασφάλεια των ναυτικών, αυτής των πλοίων και εμπορευμάτων και το νομοσχέδιο τελικώς προχωρήσει στην εφαρμογή του, τότε θα πρέπει να εμπλουτισθεί με έναν επιπλέον όρο, ο οποίος υπό τις συνθήκες του παρόντος νομοσχεδίου, όχι μόνο καθίσταται περισσότερο απο ποτέ απαραίτητος, αλλά και δικαιώνει χρόνιο αίτημα των ναυτικών μας, ήτοι:

Όποιος αιτείται την έκδοση άδειας τοποθέτησης φρουρών σε πλοίο, θα πρέπει προηγουμένως να έχει προσλάβει ιατρό πλοίου και το πλοίο να διαθέτει καταλλήλως διαμορφωμένο χώρο ιατρείου, εφοδιασμένον με το απαραίτητο ιατροφαρμακευτικό υλικό, για την εύρυθμη λειτουργία του. Η εποπτεία της υποχρεωτικής πρόσληψης ιατρού πλοίου και της λειτουργίας ιατρείου πλοίου, θα πρέπει να ανατίθεται σε όργανα διυπουργικού φορέα (π.χ. Υπουργείου Ναυτιλίας & Υπουργείου Υγείας), η έγκριση του οποίου, θα αποτελεί την αφετηρία της διαδικασίας έκδοσης άδειας του παρόντος νομοσχεδίου.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 20:29 | Ναύτης

15. «Το καλλίτερο κατά την άποψή μου θα ήταν, να επιβιβάζονται ένοπλοι προερχόμενοι απο το Πολεμικό ναυτικό, εκ των ειδικών δυνάμεων του ΛΣ, και εκ των πεζοναυτών, για μια υπηρεσία εθελοντική εν ειδη Rotation, εκ των υπηρετούντων σε αυτά τα σώματα στρατιωτικών.

Τα οφέλη.

1. Οχι τυχάρπαστοι τυχολιώκτες σεκιουριτάδες στα εμπορικά πλοία.

2. Εμπιστοσύνη και σιγουριά στο πλήρωμα ότι προστατεύεται απο ενόπλους στρατιωτικούς της πατρίδος τους, άτομα με στρατιωτική εκπαίδευση.

3. Οικονομική ανάσα στους συμμετέχοντες -μετα τις αγριες περικοπές στους μισθούς των στρατιωτικών – με το εξτρα εισόδημα που θα εισπράξουν για αυτη την υπηρεσία.Ποσοστό της αμοιβής τους να κατευθύνεται στο μετοχικό τους ταμείο.
4. Αποκόμιση εμπειρείας ταξιδιωτικής και οποιας άλλης.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 20:15 | capt. Γιάννης Γ

16. «Η άδεια θα πρέπει να εκδίδεται από τον αρχηγό του Λ.Σ σε εταιρείες security και το προσωπικό τους, που δραστηριοποιούνται νόμιμα στην Ελλάδα, σύμφωνα με το Ν.2518/97.Μόνο έτσι θα σταματήσει η παράνομη φύλαξη των πλοίων από οπλοφόρους που γίνεται μέχρι σήμερα, από άτομα «αδήλωτα» σε οποιαδήποτε κρατική αρχή της χώρας μας. Το αρχηγείο του Λ.Σ πριν την έκδοση της αδείας θα πρέπει να ελέγχει την σύναψη σύμβασης μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και της εταιρείας security, να λαμβάνει ονομαστική κατάσταση και φωτοτυπίες των αδειών του προσωπικού, να ελέγχει τις πιστοποιήσεις τους κατά ISPS, την σε ισχύ χρήση ναυτικού φυλλαδίου κ.α»

22 Δεκεμβρίου 2011, 15:27 | ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ

17. «Πολλά τα ερωτήματα για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

- 1)»ΕΝΟΠΛΟΙ» ποιοί πώς? Με τι εκπαίδευση κ από ποιούς?
- 2)Σε τι πλαίσιο νόμου κ υπο ποιά συμαία θα ισχύει?
- 3)Με τι οπλισμό κ με τι κανόνες εμπλοκής?
- 4Απο πού θα ασφαλίζονται?
- 5)Ποιός θα φέρει τις ευθύνες?
- α)Ενός νεκρού κυρίως ναυτικού, αποτέλεσμα εμπλοκής! Και τι θα πουν στην οικογενειά του?
- β)Μιας οικολογικής καταστροφής αποτέλεσμα ρουκέτας RPG απο πειρατές.
- (Ακραίο σενάριο αλλά όχι απίθανο)
- 6)Οι ασφαλιστικές το ασφαλίζουν το εν λόγο σύστημα αν συμβεί κάτι?
- 7)Μπορεί να το υποστηρίξει το διεθνές νομικό κ ναυτικό δίκαιο?»

22 Δεκεμβρίου 2011, 17:49 | Λιμενικός

18. «Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων/ISPS Code (International Ship and Port Facilities Security Code), περιλαμβάνει υποχρεωτικές διατάξεις στις οποίες γίνεται αναφορά στο κεφάλαιο XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS 1974, που ισχύει όπως έχει τροποποιηθεί.

Κατά συνέπεια, για την σύνταξη του παρόντος νόμου θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι διατάξεις του ISPS Code.

Οι δε ένοπλοι φρουροί θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι και πιστοποιημένοι και να γνωρίζουν ότι κάθε εταιρεία διασφαλίζει ότι το σχέδιο ασφάλειας πλοίου περιέχει σαφή δήλωση, η οποία επισημαίνει την αρμοδιότητα του πλοιάρχου. Η εταιρεία καθορίζει στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου ότι ο πλοίαρχος διαθέτει την υπερισχύουσα αρμοδιότητα και ευθύνη να λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου (ISPS Code, para 6 Obligations of the company).»

22 Δεκεμβρίου 2011, 19:07 | Νίκος Πλακάς

19. «Συμφωνώ με τον προβληματισμό των νομοθετών, αλλά όπως γράφτηκε και από προηγούμενους «συνδαιτημόνες» της διαβούλευσης η πιο σωστή αντιμετώπιση είναι από

επαγγελματίες στρατιωτικούς, οι οποίοι μπορούν να επιχειρούν σε συνεργασία με μητρικό πολεμικό σκάφος (ή σκάφη NATO) για συνδυασμένη δύναμη πυρός και πρόσβαση σε κανάλια επικοινωνίας, που δεν μπορούν, ούτε πρέπει να κατέχουν ιδιώτες.»

23 Δεκεμβρίου 2011, 01:08 | Ντεγιάννης Κώστας

20. «Η βία απέναντι στη βία ίσως να μην αποτελεί την καλύτερη λύση για το πρόβλημα της πειρατείας. Η καταστολή του εγκλήματος πρέπει να ξεκινά από την πρόληψη τέλεσής του, δλδ την προσπάθεια εξάλειψης εκείνων των συνθηκών που οδηγούν τον άνθρωπο στην παραβατική συμπεριφορά. Τα χρήματα της αδειοδότησης (2000 με 4000 € που απαιτούνται) είναι ικανά να λύσουν το βιοποριστικό πρόβλημα πολλών κατοίκων της περιοχής που «ωθούνται» στην πειρατεία για την εξασφάλιση των προς το ζειν.»

24 Δεκεμβρίου 2011, 20:55 | Ανδρέας Ρουκάς

21. «Εκτός απο την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ Οι λοιποί άμεσα εμπλεκόμενοι με το φλέγον θέμα της πειρατείας Οίτη (πλοιοκτήτες , διαχειριστές , ασφαλιστικές κλπ) δεν έχουν άποψη ? Γιατί ?
Επιφυλάσσομαι για κατάθεση πρότασης .»

28 Δεκεμβρίου 2011, 20:24 | Τάκης Τσώτσος

22. «Επιτέλους λύνεται ένα πάγιο (τα τελευταία χρόνια) πρόβλημα που ενίσχυσε την αιμορραγία εξόδου πλοίων από την Ελληνική Σημαία. Το νομοσχέδιο κινείται προς την σωστή κατεύθυνση που είναι η προστασία των εμπορικών μας πλοίων από τη μάλιστα της πειρατείας δίνοντας την ευκαιρία να αναληφθούν ναύλοι, όπου υπάρχει απαίτηση από τους ναυλωτές συνοδίας- προστασίας από ένοπλους φρουρούς, αλλά και δίνει την ευκαιρία στις ναυτιλιακές εταιρείες να προσλάβουν εφόσον επιθυμούν ένοπλους ιδιώτες φρουρούς, ειδικά για τις περιπτώσεις εκείνες που είτε το πλήρωμα το επιθυμεί, είτε η εταιρεία το θεωρεί αναγκαίο για την προστασία του πλοίου από την πειρατεία.

Θέλει προσοχή όμως να μην λειτουργήσει ανάποδα και εξηγούμαι: υφίσταται κίνδυνος οι ένοπλοι φρουροί εάν αποτύχουν στην προστασία του πλοίου- αποτροπή εκδήλωσης πειρατείας να εξαγριώσουν τους πειρατές, οι οποίοι είτε να σκοτώσουν για αντίποινα (ιδιαίτερα εάν έχουν ανθρώπινες απώλειες) μέλη του πληρώματος, είτε να την στήσουν σε επόμενο πλοίο της εταιρείας ή της σημαίας, με ενδεχόμενη αύξηση των οικονομικών τους απαιτήσεων ή και την κατάληξη του γεγονότος σε «τρομοκρατικό» κτύπημα με ενδεχόμενο τελική επίθεση με βύθιση του πλοίου ή διαρροή φορτίου και οικολογική καταστροφή. Το τελευταίο θα ήταν καταστροφικό για το ελληνικό νηολόγιο. Στα σχόλια για τα επόμενα άρθρα θα προσπαθήσω να εισηγηθώ μέτρα που θα μετριάσουν αυτόν τον κίνδυνο.»

2 Ιανουαρίου 2012, 01:41 | Απόστολος Β

23. «Τα μέτρα αυτοπροστασίας που αναγράφονται στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης Best Management Practices for Protection against Somalia Based piracy, Version 4 – August 2011 (BMP4),

<http://www.icc-ccs.org/images/stories/pdfs/bmp4.pdf>

και η σωστή εκπαίδευση του πληρώματος, έχουν αποδειχθεί στην πράξη, σωτήριες ενέργειες. π.χ.

1. EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA – OPERATION ATALANTA :

Three more vessels unsuccessfully attacked, thanks to the use of Best Management Practices,

<http://www.eunavfor.eu/2010/11/three-more-vessels-unsuccessfully-attacked-thanks-to-the-use-of-best-management-practices/>

2. IMO : Wide-ranging anti-piracy campaign bearing fruit. ships and seafarers held captive by Somali pirates have reduced from a peak of 33 and 733 in February, to 13 and 265 respectively, at the beginning of December and the proportion of successful attacks has been cut from 20 per cent in January 2011, to just 7 per cent in November 2011
<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/65-piracy-year-end.aspx>

3. NATO : United Nations commends NATO counter piracy efforts. In addition NATO, along with its partners, has been working with the maritime community to ensure both merchant ships and crews are aware of Best Management Practices 4 (BMP4) which give advice how to protect vessels against pirate attack, <http://www.aco.nato.int/united-nations-commends-nato-counter-piracy-efforts.aspx>

Τα μέτρα αυτοπροστασίας και η σωστή εκπαίδευση του πληρώματος θα είναι σωτήριες ενέργειες και στις άλλες περιοχές του πλανήτη όπου δρουν πειρατές, ληστές και άλλα κακοποιά στοιχεία.»

2 Ιανουαρίου 2012, 10:26 | Νίκος Πλακάς

24. «Το σχέδιο νόμου κατά την άποψή μου, αποτελεί απόρροια τριών εγκυκλίων του IMO, των 1405, 1406 και 1408, οι οποίες εκδόθηκαν-αναθεωρήθηκαν, τον Σεπτέμβριο του 2011 και αφορούν σε επιλογή και χρήση ενόπλων ιδιωτικών φρουρών από ναυτιλιακές εταιρείες (1405), σε προσαρμογή της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας και στον καθορισμό εθνικής πολιτικής των χωρών με ναυτιλία σε ό,τι αφορά χρήση ένοπλης προστασίας επί πλοίων που φέρουν την σημαία τους (1406) και στην προσαρμογή της νομοθεσίας κυρίως των παράκτιων χωρών στην επικίνδυνη περιοχή για την διευκόλυνση μετακίνησης οπλισμού από και προς πλοία στα λιμάνια τους, με ανάλογα μέτρα ασφάλειας (1408).

Σε γενικές γραμμές όσα αναφέρονται στο νομοσχέδιο είναι σε συμφωνία με τις παραπάνω εγκυκλίους, αλλά υπάρχουν σημεία που θέλουν περαιτέρω διευκρίνιση όπως περιγράψω κατά αντίστοιχο άρθρο.»

2 Ιανουαρίου 2012, 18:22 | Νίκος Λάζαρης

25. «ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΚΙΝΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΚΑΤΕΥΘΙΝΣΗ.ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ ΚΑΠΟΙΟΣ ΜΕΡΙΜΝΕΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ.»

3 Ιανουαρίου 2012, 20:06 | ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΩΔΗΣ

26. «INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS),1974 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)

SOLAS Chapter IX – Management for the safe operation of ships. The Chapter makes mandatory the International Safety Management (ISM) Code, which requires a safety management system to be established by the shipowner or any person who has assumed responsibility for the ship (the Company).

Το κεφάλαιο καθιστά υποχρεωτικό τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, ο οποίος απαιτεί ένα Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης να καθιερωθεί από τον πλοιοκτήτη ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου (η εταιρεία).

SOLAS Chapter XI-2 – Special measures to enhance maritime security. Regulation XI-2/3 of the chapter enshrines the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

Regulation XI-2/8 confirms the role of the Master in exercising his professional judgement over decisions necessary to maintain the security of the ship. It says he shall not be constrained by the company, the charterer or any other person in this respect.

Ο κανονισμός XI-2/8 επιβεβαιώνει τον ρόλο του Πλοιάρχου ασκώντας την επαγγελματική του κρίση σε αποφάσεις αναγκαίες για να υποστηρίξει την ασφάλεια του πλοίου.

IMO : Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area.

<http://www.imo.org/mediacentre/hottopics/piracy/documents/1405-rev-1.pdf>

2.4 Training of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP).

.6 personnel given appropriate training and/or briefing with specific reference to the vessel type, where that vessel will be trading and the provisions of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, International Safety Management (ISM) Code and the BMP.

Ο IMO στην εγκύκλιο 1405 καθορίζει την εκπαίδευση των ενόπλων ιδιωτών φρουρών και αναφέρεται στον Κώδικα ISPS, στον Κώδικα ISM και στις Βέλτικες Πρακτικές Διαχείρισης BMP.

Η ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ.»

4 Ιανουαρίου 2012, 08:16 | Νίκος Πλακάς

27. «Το σ/ν είναι απλώς κάκιστο. Ο σκοπός είναι θεμιτός, οι ρυθμίσεις που προτείνονται είναι λανθασμένες. Αναπαράγει ένα μοντέλλο ανάπτυξης όπου το κράτος υπάρχει για να εκδίδει άδειες και μέσω αυτού να μπλοκάρει οποιαδήποτε προσπάθεια. Επιφέρει υπερβολικές ρυθμίσεις σε τομέα που έως τώρα έμενε εκτός ρυθμιστικού πεδίου.

- Οι ρυθμίσεις που προβλέπονται αυξάνουν υπέρμετρα την γραφειοκρατία και τις δαπάνες των πλοιοκτητριών εταιρειών ή των διαχειριστών των πλοίων

- Το σ/ν προβλέπει την έκδοση 5 ΚΥΑ για την εφαρμογή του, οι οποίες το πιθανότερο είναι ότι θα προβλέπουν διατάξεις και προϋποθέσεις τόσο δεσμευτικές, ώστε θα καθιστούν τον Νόμο ανεφάρμοστο.

- Το σ/ν έχει εισπρακτικό στόχο, καθώς καθιερώνει ακριβά τέλη απόκτησης αδειάς.

- Αντί της απλής λύσης της αδειοδότησης μίας εταιρείας παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε πλοία, δηλαδή της πιστοποίησης από το δημόσιο ότι είναι κατάλληλη να παρέχει τέτοιες υπηρεσίες, επιλέγεται η λύση της παροχής αδειάς ανά πλοίο.

- Η διάρκεια της αδειάς (6μηνο ή έτος) δεν αρκεί, αφού για την λήψη της αδειάς θα απαιτούνται λεπτομερή στοιχεία για το φορτίο κάθε ταξιδιού, τα οποία πιθανότατα δεν θα είναι γνωστά 6 ή 12 μήνες πριν από την πραγματοποίηση του ταξιδιού

- Οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε πλοία απαιτείται να είναι πιστοποιημένες κατά ISO, χωρίς να αναφέρεται εάν είναι δυνατή τέτοιου είδους πιστοποίηση. Από μία σύντομη έρευνα δεν κατέστη δυνατόν να εντοπισθεί σχετικός τύπος ISO. Το σ/ν δεν προβλέπει ποιος τύπος ISO συγκεκριμένα θα απαιτείται ούτε προβλέπεται να γίνει κάτι τέτοιο με ΚΥΑ. Επομένως, η απαίτηση αυτή θα καταστήσει τον νόμο ανενεργό και μπορεί σύντομα να απαιτηθεί η τροποποίησή του

- Με τον τρόπο που είναι διατυπωμένη η παρ.6 του άρθρου 2, απαιτείται πρώτα να συνάπτεται σύμβαση μεταξύ των μερών για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας και μετά να ζητείται η άδεια της αρμόδιας υπηρεσίας

- Η παρ. 7 του άρθρου 2 («ρύθμιση τα περί εισόδου /εξόδου στην / από την χώρα και μεταφοράς στο / από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών») προβλέπει την έκδοση ΚΥΑ. Αυτή μπορεί είτε να απλουστεύσει το σημερινό δαιδαλώδες νομοθετικό πλαίσιο, είτε να το δυσχεράνει περαιτέρω. Πιθανότερο είναι το τελευταίο, αφού λογικά δεν θα επηρεάσει τις συναρμοδιότητες της ΥΠΑ και της Ελληνικής Αστυνομίας αλλά θα επιδράσει σωρευτικά σε ό,τι σήμερα αφορά την αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος.

- Η πρόβλεψη της παρ. 7 του άρθρου 2 είναι τόσο ασαφής, ώστε αναμένεται η εφαρμογή της να είναι εξαιρετικά δυσχερής. Αναφέρεται σε πιστοποίηση του προσωπικού των εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, ενώ σήμερα δεν υφίσταται τέτοιος φορέας στην χώρα μας.
 - Το άρθρο 5 του σ/ν εισάγει ευνοϊκότερο καθεστώς μεταχείρισης για τα πλοία με ξένη σημαία που επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες
- Εν κατακλείδι, εκτιμάται ότι το σ/ν δεν θα συμβάλει στην ασφάλεια των πλοίων αλλά αντιθέτως καθώς θα ρυθμίσει έναν τομέα που έως τώρα ήταν αρύθμιστος θα δυσχεράνει την κατάσταση και λογικά θα οδηγήσει τους πλοιοκτήτες σε γκρίζες ή παράνομες λύσεις για την εξασφάλιση υπηρεσιών ασφαλείας, αφού η εξασφάλιση αδείας θα είναι προβληματική.»

4 Ιανουαρίου 2012, 11:24 | Διονύσης Πρωτοπαπάς

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 1

Κατ' αρχήν, καταγράφεται μια θετική ανταπόκριση στην αναγκαιότητα νομοθετικής ρύθμισης του ζητήματος της αντιμετώπισης της πειρατείας καθώς και η εν γένει συνάφεια με τα διεθνή όργανα, κυρίως αυτά του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

Εκφράσθηκε η ανησυχία οι φρουροί να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι. Τούτο καλύπτεται από το σχέδιο νόμου (άρθρο 2), το οποίο προσδιορίζει τα βασικά προσόντα των ιδιωτικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας και των φρουρών που απασχολούνται απ' αυτές.

Η προτεινόμενη χρήση ένοπλων κρατικών δυνάμεων αποτελεί ζήτημα που συναρτάται άμεσα με την πραγματική δυνατότητα ανταπόκρισης των Δυνάμεων του ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και του Π.Ν. στο σκοπό της προστασίας του συνόλου των ελληνικών εμπορικών πλοίων που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές ανά την υφήλιο στις οποίες παρουσιάζονται κρούσματα πειρατείας, και για τις οποίες θα ζητηθεί ανάλογη προστασία. Επίσης, η περίπτωση χρήσης κρατικών δυνάμεων τρίτων Κρατών προϋποθέτει τη χρονοβόρα σύναψη ειδικών διμερών Συμφωνιών μεταξύ Ελλάδος και τρίτου Κράτους για τον προσδιορισμό των συνθηκών υπό τις οποίες οι δυνάμεις του τελευταίου θα ενεργούν επί ελληνικού πλοίου σε διεθνή ύδατα. Εξάλλου, σε μεγάλο βαθμό, η προστασία αυτή καλύπτεται είτε στο πλαίσιο των Επιχειρήσεων που έχουν κατά τόπους αναπτυχθεί για το σκοπό αυτό, είτε στο πλαίσιο γενικότερης εφαρμογής του άρθρου 110 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Επιπρόσθετα, ορισμένα σχόλια προτείνουν την υποχρεωτική δραστηριοποίηση μόνο ελληνικών εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, το οποίο όμως δεν είναι δυνατόν να υιοθετηθεί δεδομένου ότι τούτο θα παραβίαζε υποχρεώσεις της χώρας μας σε επίπεδο Ε.Ε. και, παράλληλα, δεν θα ανταποκρινόταν στην ενδεχόμενη έλλειψη ικανού αριθμού εταιρειών που θα παρείχαν ταυτόχρονα ανάλογες υπηρεσίες σε όλα τα υπό ελληνική σημαία πλοία που διαπλέουν επικίνδυνες θαλάσσιες περιοχές.

Ειδική μνεία χρήζει η συνεισφορά της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), η οποία εστιάζει στην ανάγκη για αποφυγή αφενός της κατοχής όπλων από τους ναυτικούς μέλη πληρώματος των πλοίων και αφετέρου της μη ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος. Όσον αφορά το πρώτο, είναι εμφανές ότι το σχέδιο νόμου δεν περιλαμβάνει διάταξη για οπλοφορία και οπλοχρησία των ναυτικών του πλοίου. Αναφορικά με το δεύτερο, που ελήφθη ιδιαίτερος υπόψη ως απολύτως ουσιαστικό σχόλιο, η ποινική ευθύνη του πλοιάρχου του πλοίου έχει περιορισθεί και προσδιορισθεί (άρθρο 8) προκειμένου να ανταποκρίνεται στο πραγματικό αντικείμενο ρύθμισης του παρόντος σχεδίου νόμου, δηλαδή την έκδοση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ιδιώτες ένοπλους φρουρούς και την επιβίβασή τους στο πλοίο, χωρίς ωστόσο να παραγνωρίζεται η περίπτωση αυστηρότερης ποινικής

κύρωσης σε περίπτωση διάπραξης άλλων αδικημάτων που τιμωρούνται βαρύτερα από το νόμο.

Άρθρο 2

Όροι και προϋποθέσεις έκδοσης άδειας

1. Η άδεια του άρθρου 1 εκδίδεται:

α) κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου η οποία περιλαμβάνει στοιχεία για την εξατομίκευση του πλοίου καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου σε σχέση με τον φερόμενο οπλισμό και την κατηγορία και τα χαρακτηριστικά του πλοίου, που διαμορφώνεται αφού ληφθούν υπόψη οι απόψεις του πλοίαρχου αυτού.

β) εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή πλήρους φακέλου, στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα για συγκεκριμένο πλοίο και φέρεται επί αυτού σε πρωτότυπο.

2. Η ισχύς της άδειας δύναται να είναι έξι ή δώδεκα μηνών, σύμφωνα με την αίτηση και παρατείνεται αυτοδίκαια στην περίπτωση που αυτή λήξει ενώ το πλοίο βρίσκεται σε πλου και μέχρι τον κατάπλου του σε λιμένα που επιτρέπεται η αποβίβαση των ιδιωτών φρουρών και του εξοπλισμού τους.

Η άδεια δύναται να ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου πριν τη λήξη της, εφόσον εξακολουθούν να ισχύουν οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσής της.

3. Για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας καταβάλλεται από τον αιτούντα τέλος:

α) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η ισχύς της είναι έξι μηνών,

β) τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) ευρώ, εφόσον η ισχύς της είναι δώδεκα μηνών.

Τα παραπάνω ποσά περιέρχονται ως έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και εγγράφονται στον οικείο ΚΑΕ του ειδικού φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων.

4. 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. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, η οποία εκδίδεται αφού ληφθούν υπόψη η εν γένει διαμορφούμενη κατάσταση στο φαινόμενο της πειρατείας και το αντίστοιχο επίπεδο ασφαλείας όπως διαμορφώνεται για την αντιμετώπισή της διεθνώς, δύναται να ανακληθεί ή να ανασταλεί αιτιολογημένα η ισχύς άδειας που έχει ήδη εκδοθεί.

5. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν μπορεί να είναι ηλικίας μικρότερης των εικοσιενός ετών, δεν μπορεί να έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέσθηκε με δόλο και πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση και η οποία είναι εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εξωτερικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, δύναται να αποκλείεται η έκδοση άδειας του άρθρου 1 για εταιρείες που είναι εγκαταστημένες και λειτουργούν σε συγκεκριμένα κράτη.

6. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Δικαιοσύνης Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Εξωτερικών, Εθνικής Αμυνας, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, για την έκδοση της οποίας λαμβάνονται υπόψη οι εκάστοτε ισχύουσες σχετικές οδηγίες και εκθέσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού καθορίζονται ο τύπος της άδειας, τα στοιχεία που πρέπει να περιέχει ο φάκελος με την αίτηση του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή πλοίου και ειδικότερες απαιτήσεις όπως, η εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων σε σχέση με τον εξοπλισμό και τα διατιθέμενα μέσα του πλοίου, τα περί εξασφάλισης επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης των ιδιωτών φρουρών, οι περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, ο τύπος και η ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών,

στοιχεία προς διαμόρφωση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου που αφορούν το χρόνο ανάλυσης των όπλων, τη χρήση αυτών και τα αποτελέσματα της χρήσης αυτών, τις υποχρεώσεις του πλοιάρχου ιδιαίτερα όσον αφορά στην εξοικείωση των ιδιωτών φρουρών επί του πλοίου και την καταγραφή της δραστηριότητάς τους επί αυτού, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων χορήγησης της άδειας και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια. Η συνδρομή κάθε όρου και προϋπόθεσης που αφορά τους ένοπλους ιδιώτες φρουρούς βεβαιώνεται από την εταιρεία και εξασφαλίζεται στο πλαίσιο της σύμβασης με τον πλοιοκτήτη ή τον διαχειριστή του πλοίου.

7. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Οικονομικών, Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ρυθμίζονται τα περί εισόδου/εξόδου στη/από τη χώρα και μεταφοράς στο/από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών, που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών του παρόντος νόμου από ένοπλους ιδιώτες φρουρούς σε πλοίο οποιασδήποτε σημαίας που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο. Με όμοια Απόφαση δύναται να επανακαθορίζεται ο μέγιστος χρόνος ισχύος άδειας και το ποσό του καταβαλλόμενου τέλους.

8. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθορίζονται τα προσόντα, η πιστοποίηση και λοιπές λεπτομέρειες που αφορούν προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών που διατίθενται σε πλοία από εταιρείες που λειτουργούν στην Ελλάδα.

Σγόλια

1. «νομίζω ότι δεν χρειάζεται η αιτηση να κοστολογείται τόσο ακριβα ποιος ο λογος να κοστολογείται η γραφειοκρατια και οχι η υπηρεσιες που προσφερονται στο ιδιο το πλοιο μια αρκετα μικρη τιμη θα βοηθουσε το μετρο να συμπεριλειφθει σε περισσοτερα πλοια σκοπος ειναι μεσα απο αυτο το μετρο να υπαρξουν και θεσεις εργασιας ας μην διωχνουμε την ναυτιλια απο την χωρα μας»

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:46 | κτιστακης γιωργος

2. «1α).....(καθώς και ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου σε σχέση με τον φερόμενο οπλισμό...) Η διατύπωση είναι ασαφής και δημιουργεί σύγχυση, το δε περιεχόμενο ουσιαστικά καθίσταται ανέφικτο αφού η «ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου...σε σχέση με τον φερόμενο οπλισμό...» απαιτεί μεγάλη εμπειρία και εξειδίκευση προσωπικού στον συγκεκριμένο τομέα. Εκτιμώ, ότι αν δεν επαναδιατυπωθεί η διάταξη θα αποτελέσει ...τροχοπέδη.

1β) (... εντός δεκαπέντε ημερών) το χρονικό διάστημα θα μπορούσε να ήταν μεγαλύτερο π.χ. είκοσι ημερών , λόγω της σοβαρότητας και της ιδιαίτερης προσοχής που απαιτεί ο χειρισμός.

2....(και του εξοπλισμού τους.) Να διαγραφεί...διότι μπορεί ο εξοπλισμός να αποτελεί περιουσία του πλοίου και όχι της ένοπλης ομάδας. Επίσης πρέπει να προστεθεί διάταξη με την οποία να καθορίζεται η τύχη του οπλισμού, πυρομαχικών και εξοπλισμού της ομάδας Ασφαλείας, μετά την λήξη της άδειας...

3β)(Τα παραπάνω ποσά περιέρχονται ως έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και εγγράφονται στον οικείο ΚΑΕ του ειδικού φορέα της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων.) Προτείνω, τα παραπάνω εισπραττόμενα τέλη να περιέρχονται... ένα τρίτο στο Δ.Π.,ένα τρίτο υπέρ ΝΑΤ και ένα τρίτο υπέρ ΜΤΝ/ΕΚΟΕΜΝ/Λ.Σ.

4....(Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας,)... ΔΕΝ γίνεται κατανοητό γιατί απαιτείται κοινή απόφαση δύο συναρμοδίων υπουργών για την ανάκληση... δεν μπορεί αυτή την ανάκληση να την πραγματοποιεί ο Αρχηγός Λ.Σ.;;;;

5....(ηλικίας μικρότερης των εικοσιενός ετών,) να έχουν εκπληρώσει κανονικά, τις Στρατιωτικές τους υποχρεώσεις...και να μην έχουν απαλλαγεί με οποιοδήποτε τρόπο από

αυτές.

...(και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή υπηρεσιών)
Προτείνω να διαγραφεί η συγκεκριμένη διάταξη καθόσον ΔΕΝ γνωρίζω τον αρμόδιο φορέα που χορηγεί στην Ελλάδα ISO για θέματα Security ή μήπως είναι ένας ακόμη έμμεσος τρόπος να παρεμποδιστεί η επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα «SECURITY»

6...(οι διοικητικές κυρώσεις) να προστεθεί... και τυχόν πειθαρχικές σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ.

7....(μεταφοράς στο/από το πλοίο όπλων και πυρομαχικών,) να προστεθεί και κάθε είδους, εξοπλισμού Ασφαλείας (που βρίσκεται σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο). Να διαγραφεί τελείως η διάταξη ως απολύτως περιοριστική και λανθασμένη, δεδομένου του πολύ μικρού αριθμού πλοίων, που βρίσκονται σε Ελληνικά λιμάνια και αγκυροβόλια...

8...(που αφορούν προσωπικό ιδιωτών ενόπλων φρουρών) προτείνεται η λέξη «φρουρών» να αντικατασταθεί σε όλο το σχέδιο Νόμου με την λέξη «συνοδών», ως πλέον δόκιμος όρος.»

20 Δεκεμβρίου 2011, 22:19 | Ν.Νικολιάς.

3. «Αν η άδεια είναι για περισσότερους φρουρούς τότε είναι μάλλον λίγα τα χρήματα. Αν σκεφτείτε τι αξίας είναι αυτό που μεταφέρει το καράβι τότε αναλογικά δεν είναι και τίποτα σπουδαίο για τον εφοπλιστή. Πάντως είναι λογικά τα πλαίσια που έχετε βάλει.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 00:09 | Μάνος

4. «Οι κοινές υπουργικές αποφάσεις των παραγράφων 6,7 και 8, καλώς εχόντων των πραγμάτων, θα βγούν το 2013, και εάν όλα πάνε καλά. Δεν γίνεται να οριστούν τώρα Προεδρικά Διατάγματα για τα κριτήρια, προσωρινά και μετά τις διαβουλεύσεις των Υπουργείων να βγούν οι αποφάσεις; Όλα τα τηλεοπτικά κανάλια δουλεύουν με προσωρινές άδειες, εδώ και 10 χρόνια!

4.000 Ευρώ/ημέρα είναι οι αμοιβή των φρουρών – 3.500/έτος δεν είναι πολλά.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 09:32 | ανώνυμος

5. «Νομίζω ότι αυτή η διαβούλευση είναι λάθος. Υπάρχουν αρκετές ξένες εταιρείες που παρέχουν την ενοπλή προστασία των πλοίων / πληρωμάτων (από Suez έως Fujairah). Δεν νομίζω ότι κάποια δική μας εταιρεία θα δώσει τόσα χρήματα για έκδοση άδειας αφ' ενός αλλά και που θα βρή τους «ραμπο» να τους στείλει.

Πως θα μεταφέρουν τον οπλισμό τους και τα πυρομαχικά??

Οι τοπικές αρχές θα τους αφίσουν???»

21 Δεκεμβρίου 2011, 12:11 | Π.Κοτσίκος

6. «Σε περίπτωση που η παροχή υπηρεσιών αποδειχτεί αναποτελεσματική, και το πλοίο καταληφθεί από πειρατές, ποιός θα είναι αρμόδιος διαμεσολαβητής για να διαπραγματευτεί την απελευθέρωση των ενόπλων φρουρών?

Για την περίπτωση ομηρίας δηλ. των Ναυτικών, αναλαμβάνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία ασφαλιστική, κτλ. Αν για αυτούς είναι ο κρατικός φορέας που λαμβάνει το αντίτιμο έκδοσης της άδειας, θα ααλάβει και τη διαπραγμάτευση με μη κυβερνητικούς δρώντες, και δι πειρατική ομάδα (εν μέρει τρομοκρατική) για την απελευθέρωσή τους μέσω καταβολή λύτρων? Και ποιός θα είναι ο υπεύθυνος/ αρμόδιος για την καταβολή λύτρων?»

21 Δεκεμβρίου 2011, 12:59 | Ιωάννης Χάψος

7. «Προβλεψη να υπαρξει στα τυπικα προσοντα για:Πτυχιο ιδιωτικης σχολης αναγνωρισμενης απο το κρατος σε καποια αναγνωρισμενη αυτοαμυνα,απαγορευση συμμετοχης πρωην γενικως στρατιωτικων (επαγγελματιων),αστυνομικων,λιμενικων κλπ, καταρτιση-εκπονηση ειδικου σχεδιου ασφαλειας απο εμπειρογνωμονες για καθε σκαφος ξεχωριστα το οποιο θα πρεπει στη συνεχεια να αποτελεσει αντικειμενο μελετης και εκπαιδευσης (ειδικα προβλεπομενης σε διαρκεια και περιεχομενο) των στελεχων που θα προσλαμβανονται,προυπηρεια ως εφεδροι υποχρεωτικα σε ειδικες δυναμεις ολων των σωματος (αλλωστε που αλλου θα λαβουν την ειδικη εκπαιδευση που απαιτειται στα οπλα και τους κανονες ασφαλειας που τα διεπουν),μεριμνα για παρουμενεια ειδικου στις εκρηκτικες υλες σε καθε πλοιο,απαγορευση εξοδου των οπλικων συστηματα απο τα πλοια και υποχρεωση ασφαλισης τους οταν αυτα ειναι εν πλω ανευ οχλησης γενικως.Υποχρεωτικη εξεταση απο ειδικη επιτροπη αποτελουμενη απο δημοσιο ψυχιατρο,ψυχολογο καθως ανωτερο στελεχος της αστυνομιας -του λιμενικου του στρατου ειδικου σε θεματα επιλογης προσωπικου για ειδικες ομαδες.Καλο ειναι στην επιτροπη να συμμετεχει με δικαιομα ενστασης και εκπροσωπος των εφοπλιστων ειδικα ορισμενος για το σκοπο αυτο.Στους προσλαμβανομενους να δινεται βιβλιο οδηγος με ολες τις νομικες συμβουλες για τα καθηκοντα και τις υποχρεωσεις τους και να εκπονηθει ειδικο καθηκοντολογιο.»

21 Δεκεμβριου 2011, 14:22 | Stathis

8. «Νομιζω οτι οι ενοπλοι φρουροι θα πρεπει να εχουν περασει απο ψυχολογους με «ψυχοτεχνικες δοκιμασιες» και ψυχολογικα tests παρομοια με αυτα που περνανε τα στελεχη της Ελληνικης Αστυνομιας και των Ενόπλων Δυνάμεων πριν αναλάβουν τα καθηκοντά τους. Οι άνθρωποι αυτοί θα κληθούν να εκτελέσουν τα καθηκοντά τους σε ένα στρεσογόνο περιβάλλον και άρα θα πρεπει να εχουν ελεγθει και πιστοποιηθει οτι δυνανται να εκτελεσουν σωστα τα καθηκοντά τους αυτα. Το ψυχομετρικο εργαλειο (MMPI-2) που χρησιμοποιει τόσο η ΕΛ.ΑΣ όσο και τα τρια σωματα των ενόπλων δυνάμεων θα ήταν μάλλον η καλύτερη επιλογη. Η χορηγηση και αξιολογηση των τεστ θα πρεπει να γινεται απο κατάλληλα εκπαιδευμένους ιδιώτες ψυχολόγους που θα πληρώνονται από τον πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου ή από τις εταιρειες παροχής των ενοπλων ιδιωτων φρουρων.»

21 Δεκεμβριου 2011, 17:18 | Στεφανος Κατσαρας

9. «Σαν σχ.νομου πολυ καλο. Να προστεθει στο αρθρο 2 οι ενοπλοι ιδιωτες να προερχονται κατα προτιμηση απο τις ειδικες δυναμεις Στρατου-Ναυτικου-Λιμενικο λογω της ειδικης εκπαιδευσης των.»

21 Δεκεμβριου 2011, 19:00 | ΛΑΜ. ΚΡΙΤΣΟΒΑΣ

10. «Εκτιμώ οτι, η δύο προϋποθέσεις:

α. Οι ενοπλοι ιδιώτες φρουροί δεν μπορεί να είναι ηλικίας μικρότερης των εικοσιενός ετών και

β. δεν μπορεί να έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή μεγαλύτερη των έξι μηνών για οποιοδήποτε αδίκημα που τελέσθηκε με δόλο και πρέπει να αποτελούν προσωπικό εταιρείας με την οποία ο ενδιαφερόμενος πλοιοκτήτης ή διαχειριστής πλοίου υποχρεούται να συνάπτει σύμβαση και η οποία είναι εγκαταστημένη και λειτουργεί νομίμως στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας (ISO) για την παροχή υπηρεσιών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο είναι πολύ λίγες και άκρως επικίνδυνες (ως μοναδικές) για την έκδοση άδειας στο προσωπικό να συμμετάσχει στις εν λόγω δραστηριότητες.

Πιστεύω οτι, θα πρέπει τουλάχιστον:

α. Να είναι εγγεγραμμένοι σε σκοπευτικό σύλλογο, ώστε να διατηρούν σε ικανοποιητικό επίπεδο τη σκοπευτική τους ικανότητα.

β. Να έχουν υπηρετήσει στις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας, ώστε να γνωρίζουν την ατομική τακτική και να δύνανται να εκτελούν πυρά αυτομάτων όπλων και πιστολίων, μειώνοντας τον κίνδυνο να αλληλοτραυματιστούν.

γ. Να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον γυμνασίου, ώστε να έχουν αναπτύξει μία στοιχειώδη κρίση για την αντιμετώπιση ακραίων καταστάσεων.

Περιλαμβάνοντας τις παραπάνω προτάσεις, ως προϋποθέσεις για την συμμετοχή προσωπικού στη συγκεκριμένη δραστηριότητα, εξασφαλίζεται η ελάχιστη ασφάλεια του συμμετέχοντος προσωπικού όπως και η ασφάλεια των πληρωμάτων των πλοίων, οι οποίοι θα γνωρίζουν ότι, αυτοί που ασχολούνται με την ασφάλειά τους έχουν ένα επίπεδο δεξιοτήτων.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 21:54 | Ιωάννης Παρδάλης

11. «Στην παραγραφο 6 του ανωτερω αρθρου διαβαζουμε μεταξυ αλλων:

◇.

Αυτη η παραμετρος ερχεται σε ευθεια αντιθεση με την παραγραφο 1 του αρθρου ενα του υπο διαβουλευση νομοσχεδιου.

Το αρθρο 1, παραγραφος 1 οριζει σαφως οτι :

◇

Οπως ειναι γνωστο η επιβιβαση μιας ομαδος ασφαλειας σε ενα εμπορικο πλοιο δεν οριοθετει αδρανηα της ομαδος μεχρι την τυχον επαφη και εμπλοκη με πειρατικο στοιχειο.

Τουναντιων , σειρα εργασιων λαμβανουν χωρα προς ενισχυση του πλοιου, ενω πολλες φορες οι εργασιες αυτες λαμβανουν χωρα εντος υψηλου κινδυνου περιοχης.

Επομενως η λεγομενη προσαρμογη με το πλοιο την οποια οι διεθνεις κανονες ασφαλειας καθοριζουν μεχρι και το υψος της μιας εβδομαδος , δεν ειναι δυνατον να ειναι ευθυνη πλοιαρχου , απο την στιγμη που η ομαδα ασφαλειας δεν αποτελει πληρωμα του πλοιου και ειναι επιφορτισμενη με ενα διαφοροτικο αντικειμενο.

Δεν ειναι λοιπον τυχαια η απαιτηση διεθνων οργανισμων να εκπαιδευονται στον κωδικα STCW95 και οι παρεχοντες υπηρεσιες ασφαλειας, αφου ετσι θα εχουν πιστοποιηθει για την χρηση των μονιμων και μη υλικων και μεσων του πλοιου που υφιστανται για την ασφαλεια του και την ομαλη πλευση του, εκπαιδευση η οποια θα αμβλυνει τις < πλοιαρχου.

Οπως γινεται λοιπον αντιληπτο δεν ειναι δυνατον να επιφορτισθει ο πλοιαρχος ισως και με ποινικες ευθυνες επειδη καποιος απο την ομαδα ασφαλειας, ΛΟΓΩ ΚΑΙ ΜΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ στο STCW95, δεν γνωριζει τα βασικα δεδομενα λειτουργειας και ασφαλειας ενος πλοιου οπως καθοριζουν διεθνεις συμβασεις, κανονισμοι και οργανωσεις.

Το πλοιο δεν κινδυνευει μονο απο πειρατεια, αλλα και απο τυχον φυσικες και μηχανικες αιτιες που μπορουν να θεσουν τοσο το ιδιο οσο και τους επιβαινοντες σε αυτο σε μερικο ή ολικο κινδυνο, παραμετρους απο τις οποιες δεν εξαιρειται και η ομαδα ασφαλειας ως αλλοτρια.

Προς την κατευθυνση αυτη καλο θα ηταν αυτα τα παραβολα για την εκδοση ΑΔΕΙΑς απο τους πλοιοκτητες για την χρηση ομαδος ασφαλειας, τουλαχιστον να υπαρχει μια προβλεψη εστω ενα μερος απο αυτα να πηγαινει στα τμηματα σωστικων και πυροσβεστικων μεσων των σχολων εμπορικου ναυτικου ασπροπυργου-μηχανιωνας προς βελτιωση της παρεχομενης εκπαιδευσεως.

Σε οτι αφορα την καταγραφη της δραστηριοτητος.

Αυτη η καταγραφη τι εννοια μπορει να εχει και σε ποιες συνηθειες των μελων της ομαδος ασφαλειας μπορει να αναφερεται?»

22 Δεκεμβρίου 2011, 06:36 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

12. «Εφόσον οι φύλακες τηρούν τις προϋποθέσεις του Ν.2518/97 είναι εξασφαλισμένη η νομιμότητά τους έτσι παρέλκουν τα ανφερόμενα στο άρθρο 2-5. Η σύμβαση θα πρέπει να συνάπτεται στην Ελλάδα, να θεωρείται στην Δ.Ο.Υ (ώστε να εξασφαλίζονται τα έσοδα), να αφορά σε εταιρείες security που δραστηριοποιούνται νόμιμα στην Ελλάδα.

Η ποσότητα και ο τύπος των όπλων εξαρτάται από την ομάδα των ανδρών που θα επανδρώνει το πλοίο ανά πάσα στιγμή. Το ίδιο ισχύει και για τα πυρομαχικά. Σε οποιαδήποτε περίπτωση εάν εφαρμοστεί ο νόμος περί προμήθειας-μεταφοράς-φύλαξης-χρέωσης-αποχρέωσης που ισχύει σήμερα στην φύλαξη κτηρίων είναι εξασφαλισμένη η ορθή χρήση τους δίχως ρίσκο. Σε περίπτωση δε εμπλοκής, είναι πανεύκολη η αναζήτηση και ορισμός ευθυνών.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 15:54 | ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ

13. «Δυστυχώς δεν αναφέρεται καθόλου η εκπαίδευση που πρέπει να έχουν οι ιδιώτες φρουροί. Θα πρέπει να έχουν εκπληρώσει απαραίτητα τη στρατιωτική τους υποχρέωση και να έχουν περάσει από τα εκπαιδευτικά τμήματα αντιπειρατίας που έχουν δημιουργηθεί (βλ. ενδεικτικά APPDS MARITIME SECURITY). Επίσης δεν αναφέρεται πουθενά το μέχρι πότε θα μπορούν να είναι ιδιώτες φρουροί, π.χ. μέχρι τα 70;»

23 Δεκεμβρίου 2011, 16:57 | Μαρίνος Βαβατσικλής

14. «Άρθρο 2 παράγραφος 3 προτείνω τροποποίηση: το παράβολο για 6 μήνες 500 ευρώ ανα άτομο και το παράβολο για 1 χρόνο 1000 ευρώ ανα άτομο.»

25 Δεκεμβρίου 2011, 10:33 | ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΜΑΡΓΑΡΗΣ

15. «Παράγραφος 6. Αναφορικά με την πρόταση «η εξασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου και των επιβαινόντων σε σχέση με τον εξοπλισμό και τα διατιθέμενα μέσα του πλοίου» θα πρέπει να τονισθεί «και συγκεκριμένα εφόσον επιτρέπεται από το Πιστοποιητικό Ασφαλείας Εξαρτισμού του πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) και ειδικότερα από καταγραφή του εξαρτισμού, που είναι μόνιμα επισυναπτόμενη λίστα στο πιστοποιητικό (Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, Form E)». ΔΗΛΑΔΗ Ο ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ.»

29 Δεκεμβρίου 2011, 10:35 | Νίκος Πλακάς

16. «Όταν διαβάζεις κάποιος την φράση «κοινή υπουργική απόφαση» σημαίνει πως θα γίνει μετά από 2-3-4-5-6-7-8 χρόνια. Βγάλτε αυτήν την φράση!»

28 Δεκεμβρίου 2011, 12:32 | Χρήστος Κ

17. «Από την διατύπωση της παραγράφου 8 του άρθρου 2 φαίνεται καθαρά ότι η πολιτεία πολύ σωστά θέλει να βάλει κριτήρια στην επιλογή – πιστοποίηση των ιδιωτών ενόπλων φρουρών. Θεωρώ πολύ σωστή και προνοητική τη διάταξη. Είμαι σίγουρος ότι θα αυτοί που θα τα πληρούν θα εμπνεύσουν με την εκπαίδευσή τους, τα προσόντα τους, την συμπεριφορά τους και την αποτελεσματικότητά τους τα πληρώματα και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιρειών (DPAs) και δεν θα διαταράξουν την ομαλή ζωή στο πλοίο, ούτε θα θέσουν σε κίνδυνο το πλοίο ή την εταιρεία ή τη σημαία. Όταν θα διαμορφωθούν τα κριτήρια, θα επιθυμούσα μάλιστα και την έκδοση ατομικής αδείας για κάθε ένοπλο φρουρό (με μητρώο, γνώση όλων των εκπαιδεύσεων – πιστοποιήσεων του, για τον οποίο θα μπορούσε να υπάρξει αναφορά ή και συσχέτιση με γεγονός για επαναξιολόγηση, ενδεχόμενη παρακολούθηση των

οικείων του εάν επιδείξει ύποπτη συμπεριφορά διαρροής πληροφοριών κλπ) από την Αρχή για να εμπνεύσει έτσι εμπιστοσύνη στο πλήρωμα αλλά και να το σέβεται και η οποία θα ισχύει για όλα τα υπό Ελληνική σημαία πλοία. Υπάρχει όμως ένα μεγάλο ερωτηματικό. Πως όλα τα παραπάνω θα εξασφαλίζονται για το προσωπικό εταιρείας που θα έχει εγκατασταθεί και θα λειτουργεί μόνιμα στην αλλοδαπή; Από το ISO της εταιρείας και τις Αρχές ασφαλείας της ξένης χώρας; Δεν πρέπει να είμαστε αφελείς. Θέλει προσοχή. Θα πρέπει να υπάρξει φίλτρο της πολιτείας και μάλιστα εξονυχιστικό. Γιατί; Απλούστατα φανταστείτε έναν Έλληνα ή και αλλοδαπό που δεν θα πληρεί τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις για πιστοποίηση στην Ελλάδα. Θα προβεί στη σύσταση εταιρείας με έδρα άλλη χώρα για να ξεκινήσει τις δραστηριότητές του και να αναλάβει δουλειές σε ελληνικής σημαίας πλοία. Θα οδηγηθούμε έτσι σε υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων από τις ιδιωτικές εταιρείες υπηρεσιών ασφαλείας ενόπλων φρουρών και τη διαφυγή εμπορικών δραστηριοτήτων από τη χώρα ως και... οικονομικών πόρων, εάν δεν υποχρεωθούν και αυτές οι εταιρείες να πληρούν τα ίδια κριτήρια. Συμπέρασμα: θα πρότεινα την συμπλήρωση της παραγράφου 8 ότι δηλ. τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να έχουν διαμορφωθεί εντός π.χ. ενός χρονικού διαστήματος, μετά το οποίο θα πρέπει να τα πληρούν όλες οι εταιρείες και όλοι οι ένοπλοι φρουροί και να το αποδείξουν εντός π.χ. ενός ή δύο μηνών μετά την παρέλευση άκαρπα του οποίου θα ανακαλούνται αυτοδίκαια οι άδειές τους. Για τις εταιρείες που λειτουργούν στην αλλοδαπή ίσως θα πρέπει να είμαστε φειδωλοί και να εξασφαλισθεί το δημόσιο με κάποιον αντιπρόσωπό τους στην Ελλάδα, εάν αυτό δεν αντίκειται στο κοινοτικό δίκαιο, και νομίζω ότι δεν αντίκειται κατά το ανάλογο των Αναγνωρισμένων Οργανισμών που εξουσιοδοτούνται από την Ελλάδα να παρέχουν υπηρεσίες επιθεωρήσεων ασφαλείας σε πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες.»

2 Ιανουαρίου 2012, 02:12 | Απόστολος Β

18. «Οι προϋποθέσεις για την χορήγηση της άδειας επιβίβασης ενόπλου τμήματος σε πλοίο είναι πολύπλοκες και γραφειοκρατικές. Ειδικά η υποβολή φακέλου από τον πλοιοκτήτη με εκτίμηση επικινδυνότητας, που θα δικαιολογεί την ύπαρξη ένοπλης προστασίας. Αυτό ούτως η άλλως θα πρέπει να γίνεται μέσα από την Εκτίμηση Ασφαλείας του πλοίου, (Ship Security Assessment, SSA) που προβλέπεται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων (International Ship and Port Security Code) ώστε να εκπονηθεί το σχέδιο Ασφαλείας του Πλοίου, (Ship Security Plan).

Το σύστημα παροχής αδειών ένοπλης προστασίας πλοίων πρέπει να απλουστευθεί και να συντομευθεί, με απλή προσκόμιση αντιγράφου του κυρωμένου Σχέδιου Ασφαλείας Πλοίου, στο οποίο σαφώς θα πρέπει να φαίνεται η εκτίμηση επικινδυνότητας και η αναγκαιότητα ένοπλης συνοδείας. Έτσι επιβεβαιώνεται η ύπαρξη και επικαιροποίηση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου, ενώ τεκμηριώνεται η ανάγκη ένοπλης προστασίας για την διέλευση από την επικίνδυνη περιοχή.

Ο χρόνος των 15 ημερών που τίθεται σαν περιθώριο απόκτησης άδειας είναι πολύ μεγάλος για τα δεδομένα της εμπορικής ναυτιλίας. Δεν πρέπει να ξεπερνά τις 1 με 2 ημέρες.

Το κόστος απόκτησης άδειας επιβίβασης ενόπλων φρουρών επί πλοίων είναι απωθητικό. Θα οδηγήσει σε οικονομικότερες «εναλλακτικές» λύσεις. Απαιτείται καλύτερη προσέγγιση με πιο ευνοϊκούς όρους για την ελληνική ναυτιλία.

Τα προσόντα ένοπλων φρουρών, η χορήγηση άδειας ένοπλης προστασίας και η είσοδος και έξοδος οπλισμού και μεταφοράς του σε πλοία, προβλέπονται να είναι αντικείμενο ξεχωριστών κοινών υπουργικών αποφάσεων και αυτό εγκυμονεί κινδύνους σύγχυσης. Πρέπει όλα να περιλαμβάνονται σ' ένα ενιαίο κείμενο, εν είδει κανονισμού.

Το θέμα της επιλογής εταιρειών παροχής ένοπλης ασφάλειας, αφήνεται ασαφές, με μόνι αναφορά στην προϋπόθεση να διαθέτει αναγνωρισμένη πιστοποίηση ποιότητας ISO, για τη

παροχή υπηρεσιών. Βασικά θα πρέπει να τονίζονται τα όσα αναφέρονται στην εγκύκλιο υπ' αριθμ 1405 του IMO.

Οι εταιρείες παροχής ασφάλειας πρέπει να έχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές, όπως το να διαθέτουν ασφάλιση γενικής αστικής και επαγγελματικής ευθύνης, να είναι μέλη διεθνώς αναγνωρισμένων ομοσπονδιών, να υιοθετούν και να εφαρμόζουν συγκεκριμένους κανόνες συμπεριφοράς πχ τον Διεθνή Κώδικα Συμπεριφοράς (International Code of Conduct, ICoC), το Κείμενο του Montreux περί ιδιωτικών εταιρειών ασφάλειας κλπ.»

2 Ιανουαρίου 2012, 18:00 | Νίκος Λάζαρης

19. «Η ΡΙΖΑ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ ΚΑΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΕΠΙΛΥΣΗ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

UNITED NATIONS Secretary-General commends Somali leadership's commitment to ending transition,

<http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sgsm14041.doc.htm>

GERMANY debates battling Somali pirates on land,

<http://www.euronews.net/2011/12/29/germany-debates-battling-somali-pirates-on-land/>

EUROPEAN UNION to expand range of 'Operation Atalanta' activities,

<http://worldmaritimeneews.com/archives/42970>»

3 Ιανουαρίου 2012, 08:58 | Νίκος Πλακάς

20. «Πολύ σωστές οι επισημάνσεις του Κου ΛΑΖΑΡΗ. Συμφωνώ ιδιαίτερα απολύτως και στις προτάσεις του όσον αφορά το SSA, το SSP που άλλωστε είναι προαπαιτούμενα και προβλεπόμενα από τον International Ship and Port Facility Security Code. Για την προτεινόμενη από τον ίδιο συντόμευση του χρόνου έκδοσης της αδειας, που είναι και ζητούμενο από την «αγορά», και προκειμένου να μην έχουμε «διαρροές», προτείνω οι ιδιωτικές εταιρείες υπηρεσιών ασφαλείας παροχής ένοπλης φρουράς που θα θέλουν να συνεργαστούν με Ελληνικής Σημαίας πλοίο, να υποβάλλουν φάκελλο και να παίρνουν υπό τύπου έγκριση καταλληλότητας – αναγνώριση όταν θα σχηματισθούν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούν. Εκεί όποιος θέλει να επενδύσει ας πληρώνει και ένα παράβολο. Για το προτεινόμενο ενιαίο κανονισμό- κώδικα δεν νομίζω ότι είναι οι συνθήκες ώριμες. Νομίζω ότι θα υπάρξουν και σε διεθνές επίπεδο πολλές συζητήσεις. Ας μορφώσουμε τώρα το γενικό πλαίσιο που δεν θα μπορεί να δεχθεί εύκολα αλλαγές (Νόμος) και ας περιμένουμε τις Υπουργικές Αποφάσεις. Δεν νομίζω να δημιουργήσουν σύγχυση. Η καθυστέρηση όμως έκδοσής τους θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα. Το χρονικό αυτό διάστημα πλήρους προσαρμογής κάποιοι θα είναι τελείως παράνομοι χωρίς την θέλησή τους, μόνο και μόνο επειδή θα επιμένουν- και τους είμαστε ευγνώμονες γιαυτό- στην ελληνική σημαία. Το πλοίο δεν μπορεί να περιμένει πότε θα συμφωνήσουν οι υπηρεσίες και τα Υπουργεία μεταξύ τους. Ας δώσουμε ένα χρονικό διάστημα προσαρμογής προκειμένου να δοθεί χρόνος για τη έκδοση των Υπ. Αποφάσεων, αλλά και να αναπτυχθεί και υγιής ανταγωνισμός. Ίσως με αναφορά στο άρθρο για τον χρόνο ισχύος.»

4 Ιανουαρίου 2012, 01:15 | Απόστολος Β

21. UN News Centre Somalia : Security Council urges comprehensive global response to maritime piracy. States should also criminalize piracy under their domestic law and consider the prosecution of suspects, the imprisonment of convicted pirates or facilitators and financiers of acts of piracy, the Council stated in its resolution...

<http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=40478&Cr=somali&Cr1>

Hellenic Navy Special Forces arrest Somali pirates,

<http://www.youtube.com/watch?v=DlfhJ4MGHhs>

Germany Somalia piracy shipping,

<http://www.asianage.com/international/germany-somalia-piracy-shipping-565>

ΕΡΩΤΗΜΑ : Στην περίπτωση σύλληψης πειρατών που επιτέθηκαν σε πλοίο υπό Ελληνική σημαία, θα μεταφερθούν στην Ελλάδα για να δικαστούν ;

Συνελήφθησαν οι πειρατές, που επιτέθηκαν στο Ελληνικό πλοίο «ΑΝΤΩΝΗΣ»,

<http://peiratikoreportaz.blogspot.com/2009/05/27-2009-526-capt.html>

8 Ιανουαρίου 2012, 08:17 | Νίκος Πλακάς

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 2

Ορισμένα σχόλια αναφέρονται στο κόστος και τη φύση των ποσών που απαιτούνται για την έκδοση της άδειας. Επ' αυτού, σημειώνεται ότι το επιβαλλόμενο τέλος έχει πράγματι ανταποδοτικό χαρακτήρα για την ίδια τη ναυτιλία, λαμβανομένου υπόψη ότι τα σχετικά έσοδα ενισχύουν οικονομικά την πρόσφατα συσταθείσα Ελληνική Υπηρεσία για τη Διερεύνηση των Ναυτικών Ατυχημάτων (ΕΛΥΔΝΑ, ν. 4033/2011-Α' 264) που αποτελεί ανεξάρτητη Αρχή το έργο της οποίας αναμένεται να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προς το κοινό όφελος όλων των παραγόντων της ναυτιλίας και κατά αναλογία του συνόλου των φορέων, πολιτών που εμπλέκονται ή άλλως επηρεάζονται από τη δραστηριοποίησή της.

Όσον αφορά τις διατυπωθείσες ανησυχίες επί της περ. α' της παρ. 1 του συγκεκριμένου άρθρου, σημειώνεται ότι η διάταξη έχει αναδιατυπωθεί προκειμένου η ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου να συνιστά απόρροια συγκεκριμένων βασικών παραμέτρων που προβλέπονται στη διάταξη και χωρίς να υφίσταται πλέον μνεία στο φερόμενο οπλισμό των ιδιωτών φρουρών .

Η περίπτωση της τύχης του πλοίου σε περίπτωση κατάληψης του από πειρατές δεν είναι δυνατόν να καλυφθεί από το σχέδιο νόμου διότι είναι εκτός του πεδίου εφαρμογής του. Συγκεκριμένα, το παρόν σχέδιο νόμου καλύπτει την αντίδραση για την αποτροπή πειρατικής επίθεσης και την προστασία των επιβαινόντων πλοίου, του ίδιου του πλοίου και το φορτίου του και όχι τη διαδικασία που έπεται της τυχόν κατάληψης του πλοίου και η οποία αντιμετωπίζεται με διαφορετικό τρόπο και επιβάλλει συνεργασία με την πλοιοκτητρία εταιρεία.

Σχετικά με το ζήτημα της επιβίβασης ενόπλων κρατικών δυνάμεων, ισχύουν τα όσα αναφέρθηκαν στις παρατηρήσεις επί του άρθρου 1.

Όσον αφορά την εφαρμογή του ν. 2518/97 για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, είναι γεγονός ότι οι προβλέψεις του έχουν οριζόντια εφαρμογή και λαμβάνονται εν γένει υπόψη. Ωστόσο, η παροχή υπηρεσιών ασφαλείας επί ελληνικών πλοίων στα διεθνή ύδατα συνιστά ιδιαίτερα εξειδικευμένη δραστηριότητα, το έργο της οποίας και οι προϋποθέσεις άσκησης της ορίζονται ειδικά στο σχέδιο νόμου και θα συγκεκριμενοποιηθούν περαιτέρω, ως τεχνικής φύσης στοιχεία προς την έκδοση της απαιτούμενης άδειας, στο πλαίσιο των κανονιστικών πράξεων που θα εκδοθούν κατ' εξουσιοδότηση του νόμου.

Όσον αφορά τις παρατηρήσεις για την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας του Πλοίου (σύμφωνα με τον Κώδικα (ISPS), κρίνεται αναγκαίο να επισημανθεί ότι το υπόψη Σχέδιο σχετίζεται με ενέργειες και διαδικασίες σε χρόνο πριν την εκδήλωση πειρατείας και ως εκ τούτου, δεν δύναται να συμπεριληφθεί στο πλέγμα της ρύθμισης που αφορά ζητήματα αντιμετώπισής της πειρατικής επίθεσης μετά την εκδήλωσή της.

Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη το σχολιασμό επί της παρ.6 του άρθρου 2 και με σκοπό την αποσαφήνισή του έναντι της παρ.1 του ίδιου άρθρου, η διάταξη επαναδιατυπώθηκε

προκειμένου να καταστεί σαφές το διαφορετικό αντικείμενο ρύθμισης των δύο προβλέψεων και προσδιορισθεί το περιεχόμενο της κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδιδόμενης ΚΥΑ.

Άρθρο 3

Δικαιώματα ναυτικών

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί του παρόντος νόμου δεν αποτελούν μέλη του πληρώματος του πλοίου. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου ενημερώνει άμεσα και εγγράφως δια του πλοιάρχου του πλοίου τα μέλη του πληρώματος 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 δικαιούμενος σε παλιννόστηση με δαπάνες του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή του πλοίου.

Σχόλια

1. «Να τονιστεί στο σχέδιο νόμου «οτι η οποια εκ των προτέρων στην ατομική σύμβαση εργασίας μεταξύ Πλοιάρχου/εταιρείας/διαχειριστών πλοίου και Ναυτικών, εγγραφή τυπωμένη η χειρόγραφη ειδικού ορου οτι,«0 Ναυτικός υποχρεούται σε περίπτωση επιβίβασης ενόπλων και ταξιδιδίων στις ειδικές αυτές περιοχές, οτι συμφωνεί να μην απαιτήσει παλιννόστηση με δαπάνες του πλοίου».

Ειναι ενας εκβιαστικός όρος που τίθεται στις προσωπικές συμβάσεις για να βρουνε δουλειά σε πλοία οι ναυτικοί.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 21:49 | capt. Γιάννης Γ

2. «Εξυπακούεται πως για λόγους ασφαλείας και λειτουργικότητας, τα μέλη της ομάδας security δεν πρέπει να έχουν καμία σχέση με το υπόλοιπο πλήρωμα.

Προκειμένου οι ναυτικοί-μέλη πληρώματος να αισθάνονται σιγουριά και να μην φοβούνται από ενδεχόμενη χρήση όπλων, προτείνεται η εκπαίδευση και πιστοποίηση των ενόπλων security να αναληφθεί από την ΕΛ.ΑΣ. σύμφωνα με το πρόσφατο προεδρικό διάταγμα των φυλάκων χρηματοποστολών και στόχων.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 15:09 | ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ

3. «Στις Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (Best Management Practices for protection against Somalia based piracy, version 4 – August 2011, BMP4) αναγράφεται : Οι ένοπλοι φρουροί (armed private maritime security contractors), που μπορούν να επιβαίνουν στα πλοία μετά από έγκριση της χώρας, την σημαία της οποίας φέρουν, αποτελούν ΠΡΟΣΘΕΤΟ μέσον ασφαλείας και ΟΧΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ του BMP4.

Επίσης αναγράφεται : Καμμία διάταξη αυτού του εγχειριδίου δεν αναιρεί την υπερισχύουσα εξουσία του Πλοιάρχου να προστατεύσει το πλήρωμά του, το πλοίο και το φορτίο.

ΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΟΝΙΣΘΟΥΝ ΣΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΝΟΜΟ.»

30 Δεκεμβρίου 2011, 09:30 | Νίκος Πλακάς

4. «Η επιβίβαση των ενόπλων ιδιωτικών φρουρών στο πλοίο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με τις προϋποθέσεις που θέτει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας πλοίων για τη αντίστοιχη επιβίβαση υπεράριθμων επιβατών, με έγκριση του κράτους στο οποίο ανήκει σημαία του πλοίου.»

2 Ιανουαρίου 2012, 18:22 | Ν. Α.άζαρης

5. «Στην εγκύκλιο 1405 του IMO αναγράφεται : «The use of PCASP should not be considered as an alternative to Best Management Practices (BMP) and other protective measures».

Η χρήση των ενόπλων ιδιωτών φρουρών δεν πρέπει να θεωρείται εναλλακτέα εκλογή των Βέλτιστων Πρακτικών Διαχείρισης (BMP) και άλλων μέτρων προστασίας.»

5 Ιανουαρίου 2012, 09:10 | Νίκος Πλακάς

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 3

Τα σχόλια επί του συγκεκριμένου άρθρου εστιάζουν στην απαιτούμενη διάκριση των ιδιοτήτων των ναυτικών μελών του πληρώματος και των ενόπλων ιδιωτών φρουρών, σύμφωνα και με τις Συνιστώμενες Βέλτιστες Πρακτικές Διαχείρισης (BMP).

Το ζήτημα αυτό καθώς και η δυνατότητα διακοπής της σχέσεως/σύμβασης εργασίας και δικαιώματος παλιννόστησης του ναυτικού αδαπάνως για αυτόν, ρυθμίζονται επαρκώς στο σχέδιο νόμου.

Άρθρο 4

Χρήση όπλων

1. Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί που παρέχουν υπηρεσίες επί του πλοίου σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, τελούν υπό την εξουσία του πλοίαρχου και ενεργούν μετά από εντολή του, που δίδεται αφού ληφθεί υπόψη ο κίνδυνος που απειλείται για τους επιβαίνοντες, το πλοίο ή το φορτίο, ιδιαιτέρως εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί, σύμφωνα με διαδικασία που καθορίζεται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου.

2. 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.

3. Σε περίπτωση που το πλοίο πλέει σε περιοχές εκτός των περιοχών υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών.

4. Κατά τον διάπλου πλοίου από περιοχές υψηλού κινδύνου για πειρατική επίθεση, η χρήση των όπλων και των πυρομαχικών ενόπλων ιδιωτών φρουρών δύναται να απαγορευθεί αν, στη βάση διατιθέμενων στοιχείων για το επίπεδο ασφαλείας, δοθεί εντολή από το Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή από άλλη ελληνική στρατιωτική αρχή ή αλλοδαπή στρατιωτική αρχή που δρα στις περιοχές αυτές για την καταπολέμηση της πειρατείας ή αν ο πλοίαρχος δώσει προς τούτο εντολή.

Σχόλια

1. «είναι ένα λεπτο ζήτημα παρολα αυτα ομως καλο θα ηταν να μην απαγορευεται η συντηρηση οταν το πλοιο δεν διατρεχει οποιοδηποτε κινδυνο και αφού θα υπαρχουν ατομα για την φυλαξη του καλο θα ηταν τον <> να τον εχουν επανω τους,μην ξεχναμε οτι σε τετοιες καταστασεις ο χρονος αντιδρασεις παιζει ρολο»

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:32 | κτιστακης γιωργος

2. «1...(και ενεργούν μετά από εντολή του,) να τροποποιηθεί σε....ενεργούν με την συγκατάθεση του. Η έκφραση προϋποθέτει διαβούλευση μεταξύ του επικεφαλής της ομάδας ασφαλείας και του Πλοιάρχου....(ιδιαιτέρως εφόσον αυτός είναι άμεσα επικείμενος και δεν μπορεί αλλιώς να αποτραπεί,) προτείνεται να διαγραφεί τελείως καθόσον, επιφέρει ανυπέρβλητα εμπόδια στην επιχειρησιακή ικανότητα και ετοιμότητα της αντίδρασης.
2.(Τα όπλα και τα πυρομαχικά) να προστεθεί...και λοιπός φορητός εξοπλισμός ασφαλείας...
3...(δεν επιτρέπεται) να αντικατασταθεί με την έκφραση...»συνιστάται να αποφεύγεται», ώστε να μην είναι απολύτως απαγορευτική διάταξη.»

20 Δεκεμβρίου 2011, 23:31 | Ν.Νικολιάς.

3. «Πιστεύω ότι πρέπει όταν το πλοίο είναι σε περιοχή υψηλού κινδύνου να μπορούν οι φρουροί να είναι σε ετοιμότητα. Η πειρατεία εκδηλώνεται πολύ γρήγορα οπότε δε μπορεί εκείνη την ώρα να ψάχνουν στο σεντουκι τα όπλα. Επίσης πρέπει να προβλέψετε τι θα γίνει αν ο καπετάνιος μετά την εκδήλωση πειρατείας δεν είναι σε θέση να δώσει εντολές στους φρουρούς. Τι θα κάνουν αυτοί? ποιανού οδηγίες θα πάρουν?»

21 Δεκεμβρίου 2011, 00:59 | Μάνος

4. «Όταν το πλοίο καταπλεύσει σε λιμάνι που από τη νομοθεσία του απαγορεύεται η ύπαρξη όπλων επί εμπορικών πλοίων, πώς θα αντιμετωπιστεί από τον Κυβερνήτη? Αν σε ανάλογο λιμάνι ολοκληρώνεται η επιμίσθωση της ομάδος ένοπλων φρουρών και απαιτείται η αποβίβασή τους για επιστροφή στη «βάση» τους, τα όπλα θα παραμείνουν επί του πλοίου εφόσον τους απαγορευτεί (προφανώς) να φέρουν οπλισμό κατά την επιστροφή τους, ή θα τα πετάνε στη θάλασσα πριν τον είσπλου στο λιμάνι, κατά τη συνήθη πρακτική που εφαρμόζεται και σήμερα?»

21 Δεκεμβρίου 2011, 12:30 | Ιωάννης Χάψος

5. «Η παρ. 4 καταργεί ουσιαστικά εν μέρει το άρ. 22 ΠΚ περί αμύνης: ο καθένας έχει δικαίωμα να αμυνθή υπέρ του εαυτού του ή να τριταμυνθή. Δεν προκύπτει όμως επαρκής λόγος απόκλισης από τα γενικώς παραδεδεγμένα. Πρακτικά, αν το πλοίο δεχθή επίθεση και έχει απαγορευθή η χρήση των όπλων, οι φρουροί θα κάτσουν να τους συλλάβουν ή να τους σκοτώσουν; Αυτό δεν είναι αξιώσιμο.
Προτείνω την διαγραφή.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 13:42 | Αθανάσιος Αναγνωστόπουλος

6. «Ο νόμος πρέπει να γίνει σαφέστερος. Πρέπει να γίνει διάκριση της χρήσεως των όπλων, υπό την έννοια ότι δύνανται να φέρονται από τους επιφορτισμένους άνδρες ή γυναίκες του πληρώματος και της χρήσεως υπό στενή έννοια, δηλ. της βολής εναντίον επιτιθέμενων στόχων. Είναι προφανές ότι, εφόσον το πλοίο διέρχεται από επικίνδυνα νερά, η χρήση υπό την πρώτη έννοια πρέπει να είναι ελεύθερη. Η βολή εναντίον προσώπων ή πλοίων πρέπει να επιτρέπεται υπό πολύ αυστηρότερες προϋποθέσεις.
Η απαγόρευση συντήρησης δεν είναι ορθή. Πρέπει να είναι επιτρεπτή οποτεδήποτε κρίνει ο πλοίαρχος. Η απαγόρευση απλώς δηλώνει αδικαιολόγητο φοβικό σύνδρομο. Εκεί που πρέπει να αποδοθεί ιδιαίτερη σημασία είναι η εκπαίδευση, η επάρκεια και η εν γένει ορθή επιλογή των φρουρών, κάτι που, όμως, αποτελεί περισσότερο ευθύνη των πλοιοκτητών και όχι του

νομοθέτη. Καλό πάντως θα ήταν να επέμβει ρυθμιστικά, αλλά χωρίς υπερβολές, ο νομοθέτης στο συγκεκριμένο ζήτημα.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 14:54 | Ε ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

7. «Στο συγκεκριμένο άρθρο, η παραγράφος 4 δεν μπορεί να γίνει κατανοητή δεν μπορεί δε και να ανταποκριθεί στην πραγματικότητα. Η πραγματικότητα είναι ότι ο διαπλους ενός πλοίου από περιοχές, τις επονομαζόμενες high risk, εκθέτει το πλοίο και το πλήρωμα αυτού σε μη αναγνώσιμους εκ των προτέρω κινδύνους.

Αυτό απλά σημαίνει ότι το σκάφος-φορτίο, το πλήρωμα και φυσικά η ομάδα ασφαλείας, είναι εκτεθειμένα τα ανώτερω υποσυνόλα, σε μια μορφή απειλής η οποία δεν έχει καθορισμένη δομή, σχέδιο δράσης χρονική και τοπική συνήθεια. Αυτό στην στρατιωτική ορολογία ονομάζεται swarming.

Η ανώτερω τακτική είναι παλαιότερη, ένα ακριβές στιγμιότυπο αυτής αποτελεί η εφίππος περικυκλωτική κίνηση των ινδιάνων εναντίον στα κονβού των πιονερών στην βορειο αμερική. Δεν είναι λοιπόν κατανοητό ποια αρχή και υπό το πρίσμα ποιας αιτίας και δικαιολογίας θα απαγορεύσει την χρήση οπλισμού από ομάδα ασφαλείας όταν το συνοδευόμενο σκάφος υπό αυτήν, δεχθεί επίθεση ΜΗ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΤΟΠΙΚΑ και ΧΡΟΝΙΚΑ.

Αυτό μπορεί να γίνει μόνο όταν υπάρχει μια και μόνη προϋπόθεση.

Η εκ του συνεγγυς συνοδεία από πολεμική μοίρα με καθορισμένους κανόνες διαπλου και εμπλοκής στις οποίες ωφείλει να συνταχθεί το σύνολο των υποσυνόλων που συνιστούν πλοίο στην δεδομένη στιγμή.

Αυτές οι συνοδείες όμως είναι ελάχιστο ποσοστό στο σύνολο των διελεύσεων στις περιοχές ειδικά του αραβικού κόλπου-ερυθρας θαλάσσης και ινδικού ωκεανού.

Η περίπτωση της δυτικής αφρικής είναι ιδιόζουσα και πρέπει να τύχει πλέον λεπτομερεστάτης εξέτασης.

Η διεύση από επικίνδυνη ζώνη με τυπική παρακολούθηση του διαπλου του πλοίου σε καμία περίπτωση δεν εξασφαλίζει τα υποσυνόλα που συνιστούν το πλοίο είναι δε η συνηθής μέθοδος, ο ΛΟΓΟΣ και η ΑΙΤΙΑ που οδήγησαν στην ενοπλή συνοδεία.

Ο πλοίαρχος του πλοίου απολύτως αρχών αυτού έχει ναυτική παιδεία, απολύτως σεβαστή και αναγνωρισμένη, ουχι όμως πολεμική.

Πιθανές εξαιρέσεις επιβεβαιώνουν τον κανόνα.

Επομένως και με γνώμονα ότι η ομάδα ασφαλείας λειτουργεί δια την προστασία και της ζωής του πλοιάρχου, τι θα γίνει αν ο πλοίαρχος φοβούμενος δώσει εντολή πυρών ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΑΥΤΟΣ! ΚΡΙΝΕΙ???

Με ποια κατάρτιση?

Είναι γνωστά στους παρεικούντες την Ιερουσαλήμ, περιστατικά όπου πολλοί αξιωματικοί γεφυράς, οντως ικανοτατοί ναυσίπλοοι, λιγοψύχησαν μπροστά σε βολές από πειρατικά οπλα ή την παρουσία των γνωστών σκιφφ.

Εξ ου και ο λόγος της οργάνωσης του λεγομένου δωματίου ασφαλείας ή citadel.

Σε κάθε περίπτωση στην διάθεσή σας λόγω και στενότητας του χώρου μέσω του email.

Μετα τιμής

Δογίβανης Γεωργίου

ε.α υπ.στρατού ξηράς.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 16:25 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

8. «Καλησπέρα σας..Καταρχήν, θα ήθελα να αναφερθώ στο ζήτημα των ιδιωτών φρουρών και συγκεκριμένα στα προσόντα που θα πρέπει να διαθέτουν στις επικείμενες προκηρύξεις. Απαιτείται έλεγχος των στοιχείων τους και κατάλληλη εκπαίδευση/ενημέρωση

από κατάλληλες αστυνομικές αρχές για να αποφευχθεί τυχόν επεισόδιο διεθνούς κλίμακας(χρήση όπλων ανευ άδειας και χωρίς προφανή λόγο) και προδοσίας εναντίον του πλοίου..

Επιπλέον, πρέπει να οριστούν οι λεγόμενοι κανόνες εμπλοκής:θα πρέπει να εξεταστεί το αν θα πρέπει να βάζουν εναντίον τρομοκρατών εφόσον βάζουν πρώτα αυτοί κλπ.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 16:01 | Γεώργιος Τσεργούλας

9. «Δεν προσδιορίζονται :

α. Κανόνες εμπλοκής για τη χρήση των όπλων και πυρομαχικών

β. Δίκαιο που θα διέπει πλοία που έχουν Ελληνική σημαία ή περνάν από τα χωρικά ύδατα και κάνουν χρήση οπλισμού

γ. Κανόνες περιθάλψης και ενταφιασμού των θυμάτων σε περίπτωση εμπλοκής

δ. Κανόνες αποθήκευσης των πυρομαχικών σύμφωνα με κάποια πρότυπα (πχ NATO)

ε. Ευθύνες σε περίπτωση ατυχήματος από την άσκοπη χρήση ή αποθήκευση των πυρομαχικών και εκρηκτικών υλών και σχέση του Ελληνικού Δημοσίου με τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Προτείνω την αναγραφή στο νομοσχέδιο ότι: «η χρήση του οπλισμού – πυρομαχικών περισυλλογής τραυματιών και ενταφιασμού θα διέπεται από τους κανόνες εμπλοκής που έχει εγκρίνει το Ελληνικό έθνος κατά τη συμμετοχή του σε ειρηνευτικές αποστολές και έχουν εγκριθεί από το NATO» και επίσης ότι «διεκδικήσεις ασφαλιστικών εταιρειών κατά του Ελληνικού δημοσίου θα εκδικάζονται με βάση το Ελληνικό δίκαιο και θα βαρύνουν τις πλοιοκτήτριες εταιρείες»

21 Δεκεμβρίου 2011, 18:00 | Αναστάσιος Φέγγος

10. «Εδώ είναι το οξύμωρον της ολης υπόθεσης.

Με τι κριτήριο και με τι στρατιωτική εμπειρεία θα διατάξει ο Πλοίαρχος το «Αρξάτε Πύρ»???

Ποιά θα είναι η Νομική κάλυψη του Πλοιάρχου?, οι ευθύνες της εν Ελλάδι διαχειρίστριας εταιρείας σε περίπτωση που πάει κάτι στραβά?

Αν Ω! μη γένοιτο κατά την διάρκεια της ενοπλης σύγκρουσης μεταξύ φρουρών και πειρατών υπάρξουν θύματα (νεκροί).

Αν σκοτωθούν Έλληνες?

Πώς θα αντιμετωπίσει τις οικογένειές τους και ειδικά αν είναι και συντοπίτες?

Πέραν της οποιας εδώ τηλεκαταβολικής απο τους τηλε-εισαγγελείς και τηλε-δικαστές επι παντός επισητού, σε περίπτωση απώλειας ανθρωπων πως προστατεύεται ο Πλοίαρχος και οι εδώ διαχειριστές της εταιρείας για τον Πλοίαρχό τους, απο την εκτόξευση μιας κατηγορίας κάποιου τυπου// Ο Πλοίαρχος βιάστηκε, δεν εκτίμησε σωστά τον κίνδυνο, ο Πλοίαρχος φοβήθηκε, και ενα σωρό άλλα???.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 21:09 | capt. Γιάννης Γ

11. «Λόγω της σοβαρότητας του θέματος της οπλοφορίας, θεωρώ απαραίτητα τα κάτωθι για τους υποψήφιους φρουρούς:

1. Να έχουν απολυτήριο από τον Ε.Σ. με ένδειξη ικανότητας

2- Να φέρουν την ελληνική υπηκοότητα.

3- Να υπάρχει απόδειξη της εκπαίδευσης τους σε χρήση οπλισμού (πχ προϋπηρεσία σε ειδικές δυνάμεις), διαφορετικά να εκπαιδεύονται με ευθύνη του πλοιοκτήτη και την έγκριση της καταλληλότητας της εκπαίδευσης από αρμόδια Δημόσια υπηρεσία (πχ ΔΥΚ, Ε.Α.).»

21 Δεκεμβρίου 2011, 23:16 | Ευθύμιος Μαργαρίτης

12. «πιστευω προσωπικα , οτι στις λεγομενες επικινδυνες ζωνες , θα πρεπει να υπαρχει περιπολο εντος του πλοιου , οπως και οπλοκατοχη (την ωρα της υπηρεσιας) για παν ενδεχομενο.
αν ειναι κλειδωμενα»

22 Δεκεμβρίου 2011, 00:13 | χαχογλου σπυριδων

13. «Δεν υπάρχει περιοχή στον Ινδικό ωκεανό που να ΜΗΝ θεωρείται υψηλού κινδύνου. Αλλά και χαμηλού κινδύνου να είναι, τα όπλα θα είναι κλειδωμένα; Και τα όπλα, τότε θα δοκιμαστούν;
Επίσης, υπάρχει συντακτικό λάθος στην φράση «στη βάση διατιθέμενων στοιχείων». Το σωστό είναι «βάσει διατιθέμενων στοιχείων». Δοτική θέλει, όχι αιτιατική, διότι δεν βγαίνει νόημα. Εκτός και εάν μιλά για κάποια βάση (δεδομένων) που είναι αποθηκευμένα τα στοιχεία.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 09:13 | ανώνυμος

14. «Η εντολή για χρήση όπλων σε περιοχές υψηλού ρίσκου, θα πρέπει να δίδεται από τον επικεφαλής της ομάδας ασφαλείας, ο οποίος θα ορίζεται στην άδεια του αρχηγείου του Λ.Σ
Ο πλοίαρχος είναι άσχετος με security και reaction και σίγουρα θα δώσει λάθος εντολές, με αποτέλεσμα να «χαθεί» το πλοίο.
Αυτός είναι και ο λόγος που μέχρι σήμερα οι ομάδες ασφαλείας κλειδώνουν τους πλοίαρχους μαζί με το πλήρωμα σε safe room και αναλαμβάνουν τον πλήρη έλεγχο του πλοίου...»

22 Δεκεμβρίου 2011, 15:39 | ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ

15. «Για ποιόν λόγο δεν επιτρέπεται στους ιδιώτες φρουρούς να φέρουν τα όπλα σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ειδικά όσο το πλοίο βρίσκεται σε διεθνή ύδατα; Είναι δυνατό η εξοικείωση των φρουρών με τον οπλισμό που φέρει το κάθε πλοίο και η συντήρησή του να γίνεται κατά τη διέλευση από επικίνδυνες περιοχές; Η επίδειξη και μόνο του οπλισμού – χωρίς τη χρήση του – αποτελεί μέσο που αποτρέπει τις επιθέσεις πειρατών.
Εφόσον υπάρξει η κατάλληλη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των ιδιωτών φρουρών, ειδικά σε θέματα κανόνων εμπλοκής και νόμιμης άμυνας, και με δεδομένο ότι ο κάθε ιδιώτης φρουρός ευθύνεται ατομικά για κάθε παράβαση του νόμου (π.χ. παραβίαση εγκεκριμένων κανόνων εμπλοκής, υπέρβαση του δικαιώματος νόμιμης άμυνας) θεωρώ ότι οι ομάδες ασφαλείας θα έπρεπε να χρεώνονται τον ατομικό οπλισμό τους με την είσοδό τους στο πλοίο.
Ο αρχηγός της ομάδας ασφαλείας θα πρέπει να ενημερώνει τον πλοίαρχο για την επικείμενη χρήση των όπλων για την αντιμετώπιση πειρατικής επίθεσης και όχι να αναμένει εντολές από αυτόν. Δεν είναι δυνατό να αναμένουμε από τον πλοίαρχο να έχει γνώσεις τακτικής. Αυτή είναι δουλειά της ομάδας ασφαλείας που λογοδοτεί στον πλοιοκτήτη. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να έχει διαφορετικές αρμοδιότητες, όπως η παροχή διοικητικής μέριμνας στην ομάδα ασφαλείας και η άσκηση των καθηκόντων του που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία σε περίπτωση που διαπραχθεί έγκλημα από ιδιώτη φρουρό.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 20:05 | Χ. Τσιαχρής

16. «Προτείνω εφόσον αιτιολογηθεί και δεν αντίκειται σε άλλη διάταξη, να παρέχεται στον πλοίαρχο η δυνατότητα χορήγησης άδειας χρήσης των όπλων για συντήρηση ή δοκιμαστική χρήση . Σκεφτείτε οι φρουροί να δούν τα όπλα σκουριασμένα ή τα εκρηκτικά

ακατάλληλα όταν το πλοίο έχει εισέλθει πιά στην επικίνδυνη θαλάσσια περιοχή. Δεν θα είναι αργά;

Ίσως είναι κατάλληλη στιγμή για θέσπιση του λεγόμενου security log book ως επίσημου βιβλίου-ημερολογίου του πλοίου για θέματα ασφαλείας έναντι έκνομων ενεργειών. Μια τέτοια σχετική εγγραφή όπου θα περιγράφεται π.χ. η επιβίβαση και η ταυτότητα των ενόπλων, η είσοδος και το είδος των όπλων και των εκρηκτικών ή παράδοσή τους στους ενόπλους φρουρούς, ίσως θα ήταν εγκληματικό να γραφόταν στο επίσημο ημερολόγιο γεφύρας, όπου θα υπάρχει και πρόσβαση από πολλούς εν προκειμένω «αναρμόδιους» ή και ενδεχόμενους πληροφοριοδότες των πειρατών. Από την άλλη πάλι μια τέτοια εγγραφή θα ήταν απαραίτητο να υπάρχει, αφού δεν μπορούμε να φανταστούμε τι είναι πλέον δυνατόν να συμβεί, όταν υπάρχουν όπλα στο πλοίο τα οποία δεν ευρίσκονται υπό την κατοχή – φύλαξη του πλοιάρχου. Ακόμη και η ατομική χρέωση οπλισμού θα μπορούσε να καταγραφεί εκεί, για να αναζητηθούν τυχόν ευθύνες αργότερα είτε άσκοπης, είτε επιζήμιας χρήσης οπλισμού. Σκεφτείτε την άσκοπη χρήση όπλων κατά ναυαγών ή προσφύγων... Αλλά και τι θα ακολουθήσει εάν αυτό ανακαλυφθεί ή καταγγεληθεί εκ των υστέρων ...»

2 Ιανουαρίου 2012, 02:14 | Απόστολος Β

17. «Απαιτείται η τροποποίηση ή καλύτερα η προσαρμογή του νόμου 2168/1993 ο οποίος προβλέπει Όπλα επί Ελληνικών πλοίων με απόφαση υπουργού εμπορικής ναυτιλίας (άρθρο 9 του νόμου 2168/1993) και ο οποίος δεν φαίνεται με σαφήνεια, να έχει ληφθεί υπόψη. Το κυριότερο που πρέπει να υπάρχει στον παραπάνω νόμο, είναι να προβλέπεται η αγορά, κατοχή και η διακίνηση φορητού οπλισμού στρατιωτικών προδιαγραφών, δηλαδή πολεμικών τυφεκίων, για τέτοιου είδους επιχειρήσεις.

Ο τρόπος φύλαξης και οι διαδικασίες χρήσης του οπλισμού, θα πρέπει ν'αναφέρονται στο Σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου.

Ο Διαχωρισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ κυβερνήτη και προσωπικού ασφάλειας τοποθετείται μεν σωστά με βάση την διεθνή συνθήκη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, (Safety Of Life At Sea, SOLAS) και τον διεθνή κώδικα ασφαλείας λιμένων και πλοίων, ISPS. Δεν αμφισβητείται η εξουσία του κυβερνήτη επί του πλοίου.

Η τακτική χρησιμοποίηση του οπλισμού είναι αρμοδιότητα του επικεφαλής των ένοπλων φρουρών. Η σχεδίαση της άμυνας του πλοίου κατά τη διέλευσή του από επικίνδυνη περιοχή με εφαρμογή ακολουθητέων κανόνων εμπλοκής και χρήσης βίας, πρέπει να προηγείται με την συμμετοχή του κυβερνήτη, ώστε να είναι ενήμερος και σύμφωνος με τον τρόπο αντίδρασης σε κάθε περίπτωση.

Θα πρέπει να διευκρινισθεί όμως, ότι η χρήση οπλισμού για την αυτοάμυνα ή την προστασία τρίτου που κινδυνεύει άμεσα η ζωή του, από επιτιθέμενο που εφαρμόζει θανατηφόρα βία, γίνεται αυτεπάγγελα.»

2 Ιανουαρίου 2012, 18:42 | Ν. Α.άζαρης

18. «Συμφωνούμε με όλες τις επισημάνσεις του Κου ΛΑΖΑΡΗ και ιδιαίτερα για τα αναφερόμενα στο ΣΑΠ-Ship Security Plan υπό τύπου γενικών προβλέψεων και τα αναφερόμενα στη SOLAS και τον ISPS Code.. Σίγουρα δεν αμφισβητείται ή δεν πρέπει να αμφισβητείται η εξουσία του πλοιάρχου επί του πλοίου. Επίσης συμφωνούμε και για την προτεινόμενη από τον ίδιο «αρμοδιότητα» του επικεφαλής των ενόπλων..., ώστε να μην χρειάζεται ο πλοίαρχος να εκπαιδευτεί για «ράμπο» Θεωρούμε ότι στην ουσία με την προτεινόμενη από τον ίδιο διατύπωση λύνονται-διευκρινίζονται πολλά γκρίζα σημεία, πλη όμως θα πρέπει να αναφερθούν με σαφήνεια στο νόμο και να τύχουν και της σχετικής νομικής εγκρίσεως, διαφορετικά θα παραμείνουν θολά.

Κάνοντας μερικά τολμηρά βήματα θεωρούμε ότι είναι η κατάλληλη στιγμή να αναφερθεί ότι είναι απαραίτητη η πολύ στενή συνεργασία του επικεφαλής τουλάχιστον των ενόπλων με τον πλοίαρχο καθόλη τη διάρκεια-πλου. Προκύπτει αβίαστα. Έτσι για προβληματισμό στη προετοιμασία των Υπ.Αποφάσεων που έπονται θα επιθυμούσαμε να θέσουμε το ερώτημα Σε τι γλώσσα θα επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή συνεργασία;; Πρέπει λοιπόν να πληρούν οι ένοπλοι κριτήρια επικοινωνιακά; Η εξοικειώσή τους σε τι γλώσσα θα γίνει; Μπορεί να γίνει με τη βοήθεια τρίτου;»

4 Ιανουαρίου 2012, 02:20 | Απόστολος Β

19. «Ο ένοπλος φρουρός, είναι η έσχατη ελπίς στο να υπερτερήσει των επιτιθέμενων, επίδοξων πειρατών, και να αποτρέψει την κατάληψη του πλοίου/φορτίου και την αιχμαλωσία και επιβιβασμό. Βεβαίως, τυχόν ποσοστό απωλειών δεν μπορεί να προβλεφθεί.

Αντίθετα, η έγκαιρη αναγνώριση της όποιας απειλής, υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, ημέρα και νύχτα και σε απόσταση από 6km έως 12km από το πλοίο, δίνει:

- πολύ μεγαλύτερο χρόνο απόκρισης στο πλήρωμα και πιθανής διαφυγής/ απομάκρυνσης του πλοίου με αύξηση της ταχύτητας, αλλαγή πορείας και κατάλληλων ελιγμών αλλά και
- οργάνωση της άμυνας από τους όποιους φρουρούς,
- κάνει την ειδοποίηση των αρχών να έχει νόημα.

Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται ένα πρώτο στάδιο αντιμετώπισης της απειλής και επιτυγχάνεται μόνο με κάμερες θερμικής απεικόνισης (thermal imagers), πλήρως υδατοστεγείς και αντοχής στις συνθήκες πλοίου (fully marinized) και τοποθετημένες σταθερά (fixed installation) πάνω από τη γέφυρα, δικτυωμένη σε υπάρχουσα οθόνη (monitor) εντός της γέφυρας και παρακολουθούμενη από τη βάρδια και όχι κατ' ανάγκη από τους φρουρούς. Οι κάμερες αυτές είναι "slave" στο radar και μπορούν να ελέγχουν, μέχρι 28 προεπιλεγμένους στόχους με τη μέθοδο κλειδώματος στο στόχο (lock on the target) χωρίς την ανάγκη ουδενός χειροκίνητου χειρισμού από την εκάστοτε βάρδια. Οι ειδοποιήσεις (alarm) της κάμερας, είναι οπτικές και ακουστικές (visual and audio).

Σε απόσταση στόχου/απειλής τα 4km από το πλοίο, μπαίνουμε σε δεύτερο στάδιο αντιμετώπισης της απειλής. Με τη χρήση High Power NON-LETHAL Laser, τοποθετημένο επί της autostabilized πλατφόρμας της θερμικής κάμερας, και χάριν ευθυγράμμισης (alignment) που έχει προηγηθεί κατά την εγκατάστασή του, ακολουθείται ο εγκλωβισμένος πλέον στόχος, δηλαδή το επιτιθέμενο πλοιάριο.

Η ενεργοποίησή του στα 4km δημιουργεί μία ομοιογενή, στο σύνολο του εύρους της, δέσμη, διαμέτρου 4-8m καταύγαση του στόχου, με ισχύ ίση με 500 εκατομμύρια κηρία!! Ουδείς των επιβιβασμένων μπορεί να κοιτάξει ή να σημαδέψει προς το μέρος του πλοίου. Όσο δε πλησιάζει, προς αυτό, το συναίσθημα της ναυτίας, της προσωρινής τύφλωσης και η απώλεια προσανατολισμού, λειτουργεί αποτρεπτικά, χωρίς να προξενείται μόνιμη βλάβη. (Ο συγκεκριμένος τύπος Laser, δεν αντιμετωπίζεται με γυαλιά για Laser του εμπορίου, αντίθετα, η χρήση τους επιτείνει τα συμπτώματα).

Η ανωτέρω τεχνολογία αιχμής, είναι διαθέσιμη στο εμπόριο, αν και δαπανηρή στο αρχικό κόστος κτήσης, είναι αμελητέο το κόστος συντήρησης μετά την απόκτησή και την τοποθέτηση, ενώ εξασφαλίζεται το πλοίο, ότι θα έχει την αποτρεπτική αυτή ικανότητα, σε όποιες θάλασσες και αν πλέει, με φρουρούς ή χωρίς, σε διαύλους ή παράλια επικίνδυνα, αλλά και στην ανοικτή θάλασσα.

Το κόστος αποσβένεται γρήγορα, όταν επιτευχθεί μείωση στα επασφάλιστρα και δεν διατρέχει κανείς τον κίνδυνο να παραβεί τη σύμβαση (να είναι "in breach of contract"), λόγω της παρουσίας/χρήσης πολεμικών όπλων και της απώλειας αποζημιώσεων εξαιτίας της παρουσίας των άλλων... ένοπλων φρουρών!!

Τέλος, το πλοίο, πλήρωμα, το φορτίο, οι ναυλωτές, οι ασφαλιστές πλοίων, φορτίου, ναύλου, K+R πολεμικών κινδύνων, οι πάντες δηλαδή, ωφελούνται από τη μόνιμη παρουσία της

θερμικής κάμερας που αποτελεί ένα επιπλέον Βοηθητικό Σύστημα Πλοήγησης (Navigational Aid System), για safe navigation σε όλες τις δύσκολες συνθήκες, όπως η ομίχλη, η νύχτα, οι στενοί δίαυλοι, η αποφυγή συγκρούσεων, ο εντοπισμός παγόβουνων, πετρελαιοκηλίδων και τόσα άλλα, με η ... χωρίς ένοπλους φρουρούς.»

5 Ιανουαρίου 2012, 17:23 | Τάσος Αλεξόπουλος

20. «ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ IMO 1405:

para. 2.2 PMSC Background information

The Private Maritime Security Companies should be able to provide documentary evidence which may include:

.6 understanding of the Somalia-based piracy threat including the military operations in the area and the means to maintain current knowledge;

EU Naval operation against piracy – aboard the PSARA warship

<http://www.youtube.com/watch?feature=endscreen&v=e3YfQeh49Zo&NR=1>

Atalanta operation forces capturing Somali pirates

<http://www.youtube.com/watch?v=GYyZmPai5p0&feature=relmfu>

Οι ένοπλοι ιδιώτες φρουροί θα επιβιβασθούν στα πλοία που θα ταξιδεύσουν στην περιοχή υψηλού κινδύνου, για να αποτρέψουν πειρατική επίθεση σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες εμπλοκής, ώστε οι πειρατές να μην πλησιάσουν το πλοίο και όχι για να αφαιρέσουν ζώες.»

6 Ιανουαρίου 2012, 08:53 | Νίκος Πλακάς

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 4

Η εκφρασθείσα αντίρρηση στην πρόβλεψη του σχεδίου νόμου, για το ζήτημα της επί του πλοίου δυνατότητας συντήρησης του οπλισμού κρίνεται σωστή και κατά συνέπεια, διαγράφεται η σχετική παράγραφος του άρθρου 4.

Επί του ζητήματος της εξουσίας του Πλοιάρχου και της, κατ'εντολή του, χρήσης των όπλων για την αποτροπή της επίθεσης των πειρατών, λήφθηκαν υπόψη οι διατυπωθείσες παρατηρήσεις και τροποποιήθηκε η παρ. 1 προκειμένου να οροθετείται η ενέργεια του πλοιάρχου εντός του πλαισίου δράσης που είναι αναγκαίο για την υπόψη αποτροπή και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις άσκησης της νόμιμης άμυνας που προβλέπεται στο άρθρο 22 ΠΚ.

Αναφορικά με κανόνες εμπλοκής, κατ' αρχήν σημειώνεται ότι το νομοσχέδιο σκοπεύει στην προστασία έναντι επίθεσης και οι ενέργειες δεν μπορεί παρά να κρίνονται στην βάση αυτή ενώ δεν παραβλέπεται ότι η κάλυψή τους όταν και εφόσον συγκεκριμενοποιηθούν από τη διεθνή κοινότητα, εφόσον αποτελέσει αντικείμενο εξέτασης διεθνών οργάνων, θα καταστεί δυνατή η εφαρμογή τους και στα υπό ελληνική σημαία πλοία, σύμφωνα με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις πλοιάρχου ελληνικού πλοίου

Ο πλοίαρχος του πλοίου το οποίο έχει εφοδιασθεί με την άδεια του άρθρου 1 υποχρεούται, εφόσον απαιτείται, να ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές παράκτιου κράτους εντός των χωρικών υδάτων του οποίου διαπλέει ή σε λιμένα ή αγκυροβόλιο του οποίου καταπλέει 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 άδεια. Η ίδια

υποχρέωση του πλοιάρχου υφίσταται αν το αίτημα προέρχεται από κυβερνήτη πολεμικού πλοίου οποιουδήποτε κράτους στην ανοιχτή θάλασσα.

Σχόλια

1. «... (αυτών καθώς και του χώρου φύλαξής τους,) Προτείνω το συγκεκριμένο σημείο να διαγραφεί ως περιττό και αρκούντως επικίνδυνο. Θεωρείται απαραίτητο και επαρκές να το γνωρίζει μόνο ο Πλοίαρχος. ο Αξκός Ασφαλείας του πλοίου και ο επικεφαλής της ένοπλης ομάδας συνοδών Ασφαλείας.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 09:15 | Ν.Νικολιάς.

2. «Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΔΕΝ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΙΝΔΙΚΟ ΟΚΕΑΝΟ ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙ ΛΙΑΝ ΑΠΕΛΠΙΣΤΗΚΗ ΕΧΟΥΝ ΑΙΧΜΑΛΩΤΙΣΤΟΙ ΠΟΛΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΧΟΥΝ ΠΛΗΡΩΘΕΙ ΛΥΤΡΑ ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΘΟΥΝ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΞΕΠΕΡΝΟΥΝ ΤΟ 500 ΕΚΑΤΟΜΥΡΙΑ ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ ΑΚΟΥΓΑ ΠΡΟ ΗΜΕΡΩΝ ΤΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΟΥ ΗΤΑΝ ΚΑΘΕΤΑ ΑΝΤΙΘΕΤΟΙ ΣΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΦΡΟΥΡΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ ΜΟΥ ΕΚΠΛΗΞΗ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΑ ΟΤΙ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΘΕΣΗ ΕΧΟΥΝ ΠΑΡΕΙ ΚΑΙ ΤΑ ΣΩΜΑΤΙΑ ΠΟΥ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΝ ΤΟΘΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΟΥΒΕΝΤΙΑΣΕ ΑΡΑΓΕ ΚΑΝΕΙΣ ΑΠΟ ΑΥΤΟΥΣ ΜΕ ΚΑΠΟΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ Η ΜΕ ΚΑΠΟΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΤΥΧΕ ΑΙΧΜΑΛΩΣΙΑΣ ΑΠΟ ΣΟΜΑΛΟΥΣ ΠΕΙΡΑΤΕΣ? ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΛΗ ΓΝΩΡΙΖΩ ΟΤΙ ΟΤΑΝ ΠΛΗΣΙΑΣΕΙ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΔΕΜΒΟΣ ΕΝΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙ ΑΠΟ ΜΙΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΒΟΛΗ ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΠΑΝΩ ΕΝΟΠΛΟΣ ΤΟΤΕ ΦΕΥΓΕΙ ΔΙΟΤΙ ΟΝΤΩΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΔΕΜΒΟ ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΠΟΛΥ ΜΕΙΟΝΕΚΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ. ΠΡΟΤΕΙΝΩ ΛΟΙΠΟΝ ΝΑ ΔΙΝΕΤΑΙ ΑΔΕΙΑ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΚΟΠΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΕΙΕΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΓΙΑ ΔΥΟ ΛΟΓΟΥΣ
1) ΕΤΣΙ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ – (ΡΩΤΗΣΤΕ ΤΟΥΣ)
2) ΔΕΝ ΘΑ ΑΠΟΚΕΛΙΩΝΤΑΙ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΙΟΤΙ ΤΩΡΑ ΠΛΕΟΝ ΤΟ ΖΗΤΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΛΩΤΕΣ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΕΝΟΠΛΟΙ
ΑΝ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΑΠΕΙ ΑΥΤΟ ΤΟΤΕ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΟΤΕ ΘΑ ΣΥΜΒΟΥΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ”
1- ΜΕΡΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΟΤΑΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΠΕΕΡΑΣΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΑ ΖΗΤΟΥΝ ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟ ΛΟΓΩ ΤΟΥ ΟΤΙ ΘΑ ΑΙΣΘΑΝΟΝΤΑΙ ΑΝΑΣΦΑΛΕΙΣ
2- ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΘΑ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΑΡΚΕΤΕΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΔΕΔΟΜΕΝΟΥ ΟΤΙ ΟΙ ΠΕΡΙΣΟΤΕΡΟΙ ΝΑΥΛΩΤΕΣ ΕΠΙΒΑΛΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΕΝΟΠΛΩΝ
3- ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΘΑ ΠΕΡΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΩΡΙΣ ΕΝΟΠΛΟΥΣ ΤΟΤΕ Η ΑΣΦΑΛΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑ ΣΤΟΙΧΙΖΕΙ ΑΡΚΕΤΑ ΠΕΡΙΣΟΤΕΡΑ
ΤΕΛΟΣ ΚΑΠΟΤΕ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ Ο ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΥ ΣΤΕΚΕΤΑΙ ΑΚΟΜΑ ΟΡΘΙΟΣ – ΑΣ ΦΡΟΝΤΗΣΟΥΜΕ ΝΑ ΜΗΝ ΤΟ ΙΣΟΠΕΔΩΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΑΥΤΟ»

21 Δεκεμβρίου 2011, 17:47 | TRIKOILIS PANTELIS

3. «Αυτό γίνεται ήδη, για τα επιβαίνοντα πρόσωπα που πάντα δηλώνονται ως επιβαίνοντες στο τέλος του Crew list.

Τα οτι ειδους οπλα η εκρηκτικα πυροτεχνηματα κλπ. δηλωνονται παντοτε και παντου σε ειδικη στήλη στο store list που υποβάλλεται στις αρχές του κάθε λιμένα..»

21 Δεκεμβρίου 2011, 21:05 | capt. Γιάννης Γ

4. «Η γνώμη μου είναι ότι απαιτείται πρώτα μια διεθνής σύμβαση! Στην πράξη ένας τέτοιος νόμος δεν θα μπορέσει να λειτουργήσει! Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται στο άρθρο 05.Τό Ελληνικό πλοίο στους ξένους λιμένες πρέπει να συμμορφώνεται με την νομοθεσία του κράτους υποδοχής, η οποία μπορεί να απαγορεύει την κατοχή όπλων με τις προϋποθέσεις της δικής μας νομοθεσίας! Επίσης δεν καταλαβαίνω και το πως ο πλοίαρχος πλοίου ξένης σημαίας ευρισκόμενος εν πλω θα ενημερώνει εγγράφως τις Ελληνικές Αρχές (βλ. άρθρο 06). Ένα άλλο που δεν καταλαβαίνω είναι το γιατί πάμε να δημιουργήσουμε την υποχρέωση αναφοράς κατοχής οπλισμού των πλοίων μας σε ξένα πολεμικά πλοία στην ανοικτή θάλασσα!»

21 Δεκεμβρίου 2011, 21:17 | Στυλιανός Πολίτης

5. «Πειρατεια δεν αντιμετωπιζουν τα ελληνικα πλοια μονο στον ινδικο-αραβικη-κολπο αντεν -ερυθρα, αλλα και στην δυτικη αφρικη οπου οι εκει συναδελφοι των σομαλων πειρατων μονο κατ'ονομα μπορουν να χαρακτηρισθουν πειρατες!
Εκει τι θα ισχυει σε οτι αφορα οπλισμο-κανονες εμπλοκης.....»

22 Δεκεμβρίου 2011, 16:21 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

6. «@ 21 Δεκεμβρίου 2011, 17:47 | TRIKOILIS PANTELIS

Κύριε Τρικοίλη, αλλο ειναι να ζείτε στην Κάλυμνο, και άλλο επι εμπορικού πλοίου που ταξιδεύει σε αυτές τις περιοχές του υψηλού κινδύνου..

Και ειδικά εάν τυχαίνει να εισαι ο, με άλλους 5 Έλληνες το πολύ και καμμιά 25 Φιλιππινέζους, ο Πλοίαρχος με ολες τις ευθύνες και τις ασάφειες που πάνε να του φορτώσουν σε αυτό το πρόβλημα.

Αφείστε παρακαλώ να μιλήσουν αυτοί που θα έχουν το πρόβλημα.

Συγνώμην για τον τύπο της παρατήρησης που κάνω, γιατί τα πράγματα δεν ειναι επιδερμικά και επιπόλαια.

Και το κράτος σε αυτό το θέμα θα λειτουργήσει σωστά , οταν ακούσει τους πράγματι εμπλεκόμενους με αυτην την κατάσταση.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 21:12 | capt. Γιάννης Γ

7. «Συμφωνώ με την άποψη ότι η εφαρμογή του άρθρου 5 δεν θα είναι εύκολη, εάν δεν συνοδεύεται από μία κοινά αποδεκτή διεθνή θέση. Απαιτείται η χορηγούμενη άδεια (στα πλαίσια του άρθρου 2) να ακολουθεί ένα κοινά αποδεκτό πρότυπο (σχετική πρωτοβουλία μπορεί να αναλάβει ο IMO), το οποίο να ορίζει τους όρους χορήγησης και τον τρόπο επίδειξης και απόδοξης κατοχής της.»

24 Δεκεμβρίου 2011, 20:42 | Ανδρέας Ρουκάς

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 5

Επί των επισημάνσεων που αφορούν τις δηλώσεις οπλισμού και χώρων φύλαξης αυτού κρίνεται αναγκαίο οι σχετικές προβλέψεις του σχεδίου νόμου να διατηρηθούν λόγω της ιδιαίτερης σημασίας και σπουδαιότητας της μεταφοράς οπλισμού και πυρομαχικών και της ανάγκης παροχής σημαντικών πληροφοριών που απαιτούνται για τη διασφάλιση της έννομης τάξης και ασφάλειας σε κάθε χώρα όπως και στη χώρα μας.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις πλοιάρχου πλοίου ξένης σημαίας

Πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία υποχρεούται εικοσιτέσσερις (24) ώρες πριν τον κατάπλου σε ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο να ενημερώνει εγγράφως την αρμόδια Λιμενική Αρχή σε περίπτωση που επί αυτού επιβαίνουν ένοπλοι ιδιώτες φρουροί ή/και βρίσκονται στο πλοίο όπλα και πυρομαχικά που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών ενόπλων ιδιωτών φρουρών και να συμμορφώνεται με τις τυχόν παρεχόμενες οδηγίες. Η ενημέρωση αυτή αφορά τον αριθμό, το είδος και την ποσότητα των όπλων και των πυρομαχικών καθώς και τον χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου καθώς και τον εφοδιασμό του πλοίου με τη σχετική άδεια των αρχών της σημαίας του πλοίου. Την ίδια υποχρέωση ενημέρωσης και συμμόρφωσης έχει ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία σε περίπτωση που ερωτηθεί από κυβερνήτη πλωτού μέσου του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή ελληνικού πολεμικού πλοίου ή από τα Κέντρα Επιχειρήσεων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής ή του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, όταν το υπό την διακυβέρνησή του πλοίο βρίσκεται εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Σχόλια

1. «...(καθώς και τον χώρο φύλαξής τους επί του πλοίου) προτείνω να διαγραφεί για τους λόγους που αναφέρω στο προηγούμενο άρθρο.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 09:16 | Ν.Νικολιάς.

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 6

Ο μοναδικός σχολιασμός αφορά ομοίως τον χώρο φύλαξης του οπλισμού επί του πλοίου, ζήτημα για το οποίο ισχύει η επί του άρθρου 5 αναφερθείσα παρατήρηση.

Άρθρο 7

Γενική απαγόρευση

1. Απαγορεύεται εντός της ελληνικής επικράτειας οποιαδήποτε χρήση όπλων και πυρομαχικών, συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης αυτών, που μεταφέρονται ή βρίσκονται σε πλοίο υπό ξένη σημαία.
2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 7 του άρθρου 2 και του άρθρου 6 όσον αφορά τη συμμόρφωση με χορηγούμενες από Λιμενική Αρχή οδηγίες, 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.

Σχόλια

1. «καλό θα ήταν το πλοίο να θεωρηται ανεξαρτητο εδαφος και μονο όσοι είναι επι του εργου φυλαξης να έχουν το δικαίωμα χρήσης οπλου και φυσικα μονο και πανω στο πλοιο εκτος αν αποδεδειγμενα υπάρχουν βασιμες υποψιες οτι και εκτος αυτου κινδυνευει το πληρωμα και κατα προεκτασει το πλοιο
πχ απαγωγή αξιωματικου σε χωρα που δεν αποτελεί κινδυνο με σκοπο το πλοιο να νην φερει αντιστασει οταν υπαρξει απειλη σε διαπλου επικινδυνων νερων φυσικα θα πρεπει να υπαρχει αδεια απο τοπικες αρχες για κατι τετοιο ας υπολογιζουμε και την περιπτωση που το πλοιο είναι σε λιμανι μπορει να υπαρξει και εκει επεισοδειο διατεραξεις της ομαλης λειτουργεας του πλοιου»

20 Δεκεμβρίου 2011, 14:49 | κτιστακης γιωργος

2. «Θέλει ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μη γίνουν τα καράβια μέσα μεταφοράς όπλων με κάλυμμα τη δήθεν νόμιμη οπλοφορία του προσωπικού.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 00:39 | Μάνος

3. «Άρθρο 7 (Γενική απαγόρευση) προτείνω να αλλάξει σε «Απαγόρευση Χρήσης».
1.(Απαγορεύεται....) να αλλάξει με την έκφραση...»Δεν επιτρέπεται» για λόγους ηπιότερης σημασιολογίας.....(πλοίο υπό ξένη σημαία.) να προστεθεί...»εκτός και αν χορηγηθεί σχετική έγγραφη άδεια από τον Αρχηγό Λ.Σ.
2...(σε ειδικό κλειδωμένο χώρο...) να τροποποιηθεί σε...» σε ασφαλή, φυλασσόμενο και εποπτευόμενο συνεχώς χώρο».

21 Δεκεμβρίου 2011, 09:15 | Ν.Νικολιάς.

4. «Σε κάθε περίπτωση τα όπλα και πυρομαχικά πρέπει να αποτελούν περιουσιακό στοιχείο του πλοίου το οποίο και θα έχει την άδεια οπλοκατοχής στο όνομα του πλοιάρχου και οι άδειες οπλοφορίας θα πρέπει να εκδίδονται στα ονόματα των ανδρών ασφαλείας όπως ισχύει και στη φύλαξη κτηρίων και προσώπων.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 15:41 | ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΓΡΑΦΙΩΤΗΣ

5. «Τα οπλα σε καμια περιπτωση δεν πρεπει να σχετιζονται με το πλοιο διοτι στην περιπτωση αυτη το συνολο του πληρωματος θα θεωρεται εμπλεκομενο και στην περιπτωση καταληψης του πλοιου οι κανονες και το εθιμοτυπικο που ισχυει στο ισλαμικο δικαιο για αυτες τις περιπτωσεις είναι η ΕΚΤΕΛΕΣΗ.

Το πληρωμα δεν πρεπει να εχει οποια τυπικη ή ουσιαστικη σχεση με τον οπλισμο γεγονος που του εξασφαλιζει την ΖΩΗ του σε περιπτωση απωλειας του πλοιου.

Η αποστολη είναι η διαφυλαξη πληρωματος και πλοιου και όχι η μεταφορα και αποδοση ευθυνων νομικου χαρακτηρα.

Το safe room or citadel ουσιαστικα εξασφαλιζει το πληρωμα και απο αυτην την παραμετρο της ενοπλης εμπλοκης.

Ο Ισλαμικος νομος είναι σαφεστατος σε περιπτωσεις αιχμαλωσιας οπλοφορων και μη οπλοφορων.

Μαλιστα υπαρχει η περιπτωση να ερμηνευθει ο ισλαμικος νομος και μονο κατα του πλοιαρχου αφου ολοι οι υπολοιποι θεωρουνται υπηρετες αυτου και τυγχανουν ασυλιας με βαση το ισλαμικο δικαιο.

Καμια σχεση λοιπον πλοιαρχος-πληρωμα, με οπλα.

Η σχετική fatwa που κοινοποιήθηκε πριν ένα χρόνο μαλιστα σε δημοσια παρουσία στο Λονδινό διευκρινίζει και τοποθετείται ακριβώς στην μεταχείριση οπλισμένων και μη ατομών καθώς και ορίζει ποιος είναι ΑΦΕΝΤΗΣ και ποιος ΥΠΗΡΕΤΗΣ.

η ΑΝΤΙΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ , ΑΛΛΑ ΣΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΤΟΠΩΝ ΟΠΟΥ ΘΑ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΙ.

Επαναλαμβάνω ότι πειρατεία δεν είναι μόνο η σομαλική αλλά και της νιγηρίας όπου εξ ίσου δραστηριοποιείται η ελληνική ναυτιλία. Παρατηρώ ότι εστιάζεται η όλη συζήτηση μόνο στην σομαλική πειρατεία.»

22 Δεκεμβρίου 2011, 18:12 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

6. «@ 22 Δεκεμβρίου 2011, 18:12 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Κύριε Δογιβάνη,

Άλλο η πειρατεία στην Νιγηρία, και άλλο η πειρατεία στον Ινδικό.

Στην πρώτη περίπτωση έχουμε να κάνουμε με ληστές που τους ενδιαφέρει να ανέβουν στο πλοίο να αρπάξουν ότι βρούνε και να φύγουν, και στην δεύτερη περίπτωση έχουμε στην ψύχρα καλάσνικωφ στο κεφάλι των μελών του πληρώματος.

Έχουμε κατόπιν,

Απαγωγή πλοίου και πληρώματος, ομηρεία για αγνώστο χρονικό διάστημα και καλά να παραμένουν ως ομηροί επί του πλοίου και όχι σε κάποια ακτή της Σομαλίας, σε τίποτα σπηλιές παρέα με σκορπιούς και φίδια και τους οπλισμένους απαγωγείς.

Για αυτό τον λόγο η κατάσταση εστιάζεται στον πράγματι μεγάλο κίνδυνο που είναι η πειρατεία στον Ινδικό ωκεανό.»

23 Δεκεμβρίου 2011, 22:05 | capt. Γιάννης Γ

7. «καπετανιέ μου,

πειρατεία στην δυτική αφρική δεν έχει τόσο γνωστή όσο στην περιοχή ινδικού για τρεις λόγους.

Πρώτος λόγος είναι ότι η εκεί πειρατεία στοχεύει κυρίως σε ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ , τα οποία φερονται απο ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΑ ΠΛΟΙΑ.

Δεστε σχετικές ενημερώσεις που έχει εκδοσει κατα καιρους η Lloyd's Market Association.

Ο Maxime Ahoyo, αρχηγος ναυτικου του ΜΠΕΝΙΝ, δηλωσε λιαν προσφατως ότι δεκαδες πλοια αποφευγουν την περιοχή λόγω της πειρατείας.

Ενας δευτερος λόγος είναι ότι στην περιοχή αυτή ασχετως της πολεμικής καταστασης που επικρατεί δεν είναι εφικτή για μακρο χρονικο διαστημα η ομηρία πλοιου και πληρωματων.

Ουσιαστικά δεν υφισταται ΑΚΥΒΕΡΝΗΣΙΑ τόσο στην Νιγερία όσο και στο Μπενιν της Σομαλικής μορφής.

Ο τρίτος λόγος είναι είναι αποχρώσεις!? ενδειξεις στενης συνεργασιας πειρατων-ληηλατητων, με τις τοπικές λιμενικές-στρατιωτικές αρχές κάτι που δυσκολεύει αφανταστα την οποια διεθνή συνεργασία μαζί τους.

Υ.Γ

Συγγνώμη που δεν τοποθετηθηκα εγκαίρως, επαγγελματικές υποχρεώσεις...

Ευχομαι καλή χρονια και πασα ευδαιμονια.»

4 Ιανουαρίου 2012, 15:26 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 7

Κρίνεται ορθό να μην καταστούν τα πλοία μέσα μεταφοράς όπλων με πρόσχημα τη δήθεν νόμιμη οπλοφορία του προσωπικού τους. Για το λόγο αυτό, το σχέδιο νόμου γενικά διαπνέεται και περιλαμβάνει διατάξεις με τις οποίες αποσκοπείται η αποτροπή μίας τέτοιας περίπτωσης.

Αναφορικά με το ρόλο του πληρώματος, ισχύουν τα όσα σημειώθηκαν ανωτέρω (άρθρο 3) σχετικά με τη διάκριση των ιδιοτήτων των μελών του πληρώματος πλοίου και των ενόπλων ιδιωτών φρουρών που επιβαίνουν στα πλοία αποκλειστικά για το συγκεκριμένο σκοπό παροχής υπηρεσιών ασφαλείας.

Άρθρο 8

Κυρώσεις

1. Εφόσον δεν προβλέπεται βαρύτερη ποινή από άλλες διατάξεις, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι τριών (3) ετών και χρηματική ποινή:

α. ένοπλος φρουρός που επιβαίνει σε πλοίο χωρίς άδεια καθώς και όταν αυτός παραβαίνει τις υποχρεώσεις των άρθρων 4 και 7.

β. ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου, ο πλοίαρχος και η εταιρεία παροχής υπηρεσιών ασφαλείας που προβλέπονται στον παρόντα νόμο εφόσον με οποιονδήποτε άλλο τρόπο ενέκριναν ή συναίνεσαν στην επιβίβαση ενόπλων φρουρών στο πλοίο χωρίς άδεια ή παρέβησαν τους όρους της άδειας.

γ. ο πλοίαρχος πλοίου υπό ξένη σημαία που παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 6.

2. 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 των αρχών της σημαίας του πλοίου, κατάσχονται και περιέρχονται στο Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή. Η κατάσχεση δεν αίρεται ακόμα και αν η άδεια των αρχών της σημαίας επιδειχθεί μεταγενέστερα ή εκδοθεί μεταγενέστερα έστω και με αναδρομική ισχύ.

Σχόλια

1. «2...(κατάσχονται και περιέρχονται στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή.) να προστεθεί...»μέχρι την αμετάκλητη καταδίκη των υπευθύνων και την δήμευση τους, οπότε περιέρχονται οριστικά σε αυτό. (Λ.Σ.)»

21 Δεκεμβρίου 2011, 09:31 | Ν.Νικολιάς.

2. «Η ποινή επί παραβάσει του άρ. 4 παρ. 4 σημαίνει ποινή για άσκηση του δικαιώματος αμύνης. Αλλά υποστηρίζεται ότι το δικαίωμα αμύνης, σε κάποια μορφή του τουλάχιστον, έχει συνταγματική αναγωγή. Άρα, πολλώ δε μάλλον δεν είναι δυνατή η απειλή ποινής για την άσκησή του.»

21 Δεκεμβρίου 2011, 13:49 | Αθανάσιος Αναγνωστόπουλος

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 8

Αναγνωρίζεται η σημασία του σχολιασμού σχετικά με την ποινικοποίηση της άσκησης του δικαιώματος αμύνης. Υπό την έννοια αυτή και λαμβανομένων υπόψη των ήδη αναφερθέντων παρατηρήσεων (βλ. άρθρο 1 επί σχολίων /τοποθετήσεων της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας), τροποποιείται η προβλεπόμενη ποινική πρόβλεψη προκειμένου αυτή να αντανακλά τη βαρύτητα της παράβασης από τη μη έκδοση άδειας επιβίβασης ενόπλων ιδιωτών φρουρών υπό την αίρεση επιβολής βαρύτερης ποινής για τυχόν τέλεση άλλων αξιόποινων πράξεων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Άρθρο 9

Εφαρμογή των διατάξεων

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής ασφάλειας και γραφεία ιδιωτικών ερευνών.

Σχόλια

1. «Καλο θα ήταν η τελική μορφή του νόμου να λαβεί υπόψη και τις διεργασίες που λαμβάνουν χώρα σε ευρωπαϊκό και όχι μόνο επίπεδο όπως για παράδειγμα μια πρόσφατη απόφαση από την Ισπανία:

Somali pirates buy heavy weapons to fight against private security services on board Spanish fishing trawlers

The president of the Spanish Association of Escorts (ASES), Vicente de la Cruz, warned that gangs of pirates operating in the Indian Ocean are reacting to the protection on board fishing vessels. Recently they have acquired heavy machine guns from the former Soviet Union that would allow them to attack a boat two miles away.

Speaking to Europa Press, Vicente de la Cruz, said that there is information about the acquisition of such weapons, namely, the KPV 14.5, easily accessible on the black market in Somalia itself or the Islamic republics that were, in the past, under the domination of the USSR. In this way, pirates could attack a ship at a great distance without having to risk approaching fishing boats that now operate with private security on board. Such services are equipped only with light weapons, said de la Cruz.

This new strategy shows the unwillingness of pirate gangs to stop their activity in spite of the defence mechanisms used by the various Western ships on their fleets. «Without a doubt they will continue with the business,» said De la Cruz, who called for European states to take action. In this sense, he explained that in recent weeks they have stepped up negotiations with the authorities of the Seychelles to allow vessels fishing in the area to be equipped with similar weapons acquired by the Pirates beyond light weapons used so far. In particular, as an example, the 1270 Browning machine guns used in Spain.

Επίσης να γίνει πρόβλεψη για τις τυχόν αποφάσεις από την παγκόσμια συνοδο που θα

συγκληθεί στο ΛΟΝΔΙΝΟ τον ερχομενο Φεβρουαριο περι πειρατειας, ενω πρεπει να ληφθει σοβαρα υποψιν και η δραστηριοτητα των ελληνικων αλιευτικων σκαφων στην περιοχη σομαλιας.

Ειναι γνωστη εις υμας ανταλλαγη πυρων μεταξυ ιδιωτικης σομαλικης εταιρειας φυλαξης και ελληνικου αλιευτικου το οποιο κατα την σομαλικη εκδοχη ειχε παραβιασει την αδεια αλιειας. Επισης ειναι γνωστη εις υμας η συνεχης αναφορα σε ιταλικα και ελληνικα αλιευτικα,για παρανομη αλιεια, παρανομα αλιευτικα εργαλεια στην περιοχη σομαλιας.

Επιπροσθετως και προς ενισχυση του νομοθετικου εργου χωρις να θελω να παραβω την παραγραφο 6 των ορων συμμετοχης σε αυτη την διαβουλευση , προτεινω οπως παρακολουθησεται το παρακατω ντοκουμεντο, ισως αποτελει undercover operation, που δημοσιευθηκε μολις το δεκεμβριο τρεχοντος ετους.

Ιδιαίτερα σημεια με χρονικη σειρα:

00:09:00

00:35:15

00:44:00

00:46:20

00:47:00

01:02:10

Ο ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ:

Film Bubdhcad badeeda iyo faroole , στο youtube.

<http://youtu.be/UqfYXczLIQs>»

23 Δεκεμβρίου 2011, 07:42 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

2. «Η τελικη αποφαση ειναι υποχρεωμενη να διαβει και ενα αλλο σοβαρο σκοπελο , αυτο που αναφερεται στις λεγομενες ρητρες.

Ειναι επιτακτικη αναγκη περαν των οποιων προτασεων και εισηγησεων αστυνομο-στρατιωτικου χαρακτηρα και μορφης να ανατρεξουμε σε αυτο το ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.

Ειδικότερα στην ερμηνεια-προσαρμογη των λεγομενων ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΡΗΤΡΩΝ καθως και της ΡΗΤΡΑΣ ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΒΙΑΣ.

Η ρητρα ανωτερας βιας γνωστη στους ναυτιλιακους κυκλους και ως ACT OF GOD ή FORCE MAJEURE, προβλεπει την απαλλαγη πασης ευθυνης πλοιαρχου μεταξυ αλλων και στην περιπτωση πολεμικης ή πειρατικης ενεργειας,(stages ennemies-robbery).

Απο την αλλη, η ΡΗΤΡΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ, γνωστη ως WAR CLAUSE, περαν των οποιων εξειδικευσεων μπορει να εχει κατα ταξιδι, γενικα προβλεπει οτι ο πλοιαρχος δεν θα θεσει σε ΚΙΝΔΥΝΟ το ΠΛΟΙΟ και το ΠΛΗΡΩΜΑ.

Οπως γινεται αντιληπτο αυτες οι ρητρες -αν υπαρχουν- σε ναυλοσυμφωνα πλοιων που διαπλεουν HIGH RISK AREAS ,λειτουργουν υπερ και κατα της δικαιοδοσιας πλοιαρχου.

ΕΝΑ ΤΥΠΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ:

παρενθεση

Σε πολλες περιπτωσεις πλοιαρχοι αρνουνται να ακολουθησουν τις υποδειξεις της ομαδος ασφαλειας για αλλαγη της πορειας προς το σημειο εξοδου απο την οριοθετημενη επικινδυνη ζωνη.

Επικαλουνται οικονομικους (καυσιμα) και λογους χρονοδιαγραμματος.

Τι γινεται λοιπον με τις προαναφερθεισες ρητρες για τα πλοια και φορτια που διαπλεουν τις επιμαχες περιοχες?

Υφιστανται, πρεπει να υφιστανται,απαιτουνται προσαρμογες, απαλειφες ...

Εν κατακλειδι θεωρω οτι οι οποιες αστυνομο-στρατιωτικες επιλογες πρεπει να προσαρμοστουν στην ναυτιλιακη νομοθεσια η οποια ειναι πολυσχιδης, ετσι ωστε να υπαρξει η αφογγυστη συνεργασια πλοιου και ομαδος ασφαλειας.

Ο καταλογισμός ποινικών ευθυνών σε άτομα και για καταστάσεις που δεν σχετίζονται με τις υφιστάμενες στην ξηρά, μόνο σε αντιπαραθεση μπορεί να οδηγήσει-αποτυχία.»

5 Ιανουαρίου 2012, 13:38 | ΔΟΓΙΒΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 9

Από το σχέδιο νόμου σαφώς προκύπτει ότι οι ρυθμίσεις του τελούν ρητά στο συνολικό πλαίσιο της δυναμικής του ζητήματος «αντιμετώπιση της πειρατείας» και ειδικότερα, των αντίστοιχων εξελίξεων σε διεθνές επίπεδο, τις οποίες οι αρμόδιες Υπηρεσίες της ελληνικής Διοίκησης παρακολουθούν στενά, ουσιαστικά και ενεργά.

Το σχέδιο νόμου δεν μπορεί να ρυθμίσει ζητήματα αμιγώς ιδιωτικής/αστικής φύσεως που διέπουν τις σχέσεις του πλοιοκτήτη με τον ασφαλιστικό φορέα του πλοίου, του φορτίου και των εγειρόμενων απαιτήσεων. Κατά συνέπεια, η ιδιότητα του πλοιάρχου ως προσώπου έχοντος την απόλυτη εξουσία επί του πλοίου του όταν αυτό βρίσκεται σε διεθνή ύδατα και η εκ μέρους τους ανάληψη ενεργειών/πρωτοβουλιών για την αποτροπή άμεσου κινδύνου για το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο συνιστά υποχρέωση αναγκαστικού δικαίου μη υποκείμενη σε αίρεση ή επιφυλάξεις ασφαλιστικού χαρακτήρα.

Άρθρο 10

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σχόλια

1. «Προτείνω προκειμένου να δοθούν κίνητρα να δραστηριοποιηθούν ιδιωτικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών ασφαλείας με Έλληνες ένοπλους φρουρούς και με έδρα στην Ελλάδα, που πιστεύω ότι είναι αφενός ένα «αναπτυξιακό» ζητούμενο και αφετέρου σίγουρα επιθυμητό από την πλειονότητα των πληρωμάτων και όχι μόνο, θα ήταν σωστό να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για τη συμμόρφωση των ιδιωτικών εταιρειών παροχής ασφαλείας ενόπλων φρουρών με τις απαιτήσεις .»

2 Ιανουαρίου 2012, 02:23 | Απόστολος Β

2. «Κάποια μέτρα αυτοπροστασίας που λαμβάνονται κατά του πειρατικού κινδύνου Δωμάτιο Ασφαλείας η citadel (ένας αυτοτελής χώρος της πόλης κάστρου που είναι έτσι οχυρωμένος και προορίζεται για την τελευταία αντίσταση των πολιορκημένων). Αλεξίσφαιρος χώρος υποχώρησης- οπισθοχώρησης (retreat area) για το πλήρωμα ,για αντίσταση μάλλον δεν σκέφτονται την σήμερον εποχή όταν χρησιμοποιείται ο όρος αυτός. Θα πρέπει οπωσδήποτε να μπορεί να αντισταθεί κατά πυρά από αντιαρματικό (το RPG7 PG-7VR διαπερνά 750 χιλιοστά ατσάλι).

Engine Blocking System Το σβήσιμο και η απόκλιση ενεργοποίησης της μηχανής του σκάφους.

Ηλεκτρικός φράκτης επάνω στη κουπαστή.

Ακανθωτό σύρμα επάνω στη κουπαστή η το λεγόμενο Nato-σύρμα (με ξυραφάκια αντί των ακανθωτού σύρματος) .

Υδροβόλα με κάποιο συγκεκριμένο βεληνεκές ίσως και τηλεκατευθυνόμενα από την γέφυρα (χώρο διακυβέρνησης του πλοίου).

Υδροβόλα που είναι εγκαταστημένα επάνω στην κουπαστή και παράγουν έναν "φράχτη" 80 βαθμών κελσίου .

Μη θανατηφόρα όπλα όπως Εκκενωτές ηλεκτρικής ενέργειας (Taser)

Ειδικοί προβολείς φωτός και ακτινών Laser .Οι προβολείς λειτουργούν εκτυφλωτικά θετικοί για τις νύχτες τα Laser λειτουργούν και την ημέρα το αρνητικό είναι πώς προσβάλλεται μόνο ένας επιτιθέμενος με μια συσκευή Laser

Active denial system αυτό το αμυντικό όπλο εκπέμπει μικροκύματα των 95 Gigahertz δηλαδή ηλεκτρομαγνητικά κύματα τα οποία προκαλούν την αίσθηση του καψίματος στον επιτιθέμενο. Βεληνεκές 500μ .

Ηχητικό κανόνι – Ηχοβόλο (long range acoustic device, LRAD)παράγει ήχους των 150 Dezibel που προκαλούν πόνο αισθητηρία όργανα ακοής των επιτιθεμένων

Running Gear Entanglement System Βολή ενός δικτύου που μπορεί να εξουδετερώσει την έλικα ενός επιτιθεμένου πλοιαρίου.

Εκτός από αυτά τα μέτρα που είναι και δαπανηρά κύριοι εφοπλιστές και σε κάποιες περιπτώσεις εξαγριώνουν τους πειρατές περισσότερο αφού για εσάς γίνεται το σχέδιο νόμου οι ιδιωτικοί ένοπλοι φρουροί δεν μπορείτε να τους βρείτε από καμία ιδιωτική εταιρία στην Ελλάδα θα νοικιάζετε απευθείας από το κράτος βατραχανθρώπους από τους ΟΥΚ του Ναυτικού μόνο αυτοί έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση για την φύλαξη των σκαφών σας όλα τα αλλά θα είναι φτηνές λύσεις που μπορεί να στοιχίσουν Ζωές και η διαρκής εκπαίδευση και επί του σκάφους πρέπει να είναι δεδομένη δεν »επαναπαυόμαστε » .

Στα όπλα τους θα πρέπει εκτός από πυροβόλα όπλα γροθιάς και τυφέκια εφόδου να υπάρχουν και τυφέκια ελευθέρων σκοπευτών με σκοπευτικούς τηλεφακούς για αντιμετώπιση κινδύνων σε μακρινές αποστάσεις .

Και βέβαια ο οπλισμός θα πρέπει να είναι διανεμημένος όλον τον καιρό στους ενόπλους φρουρούς από την απόπλου από φιλικό λιμάνι πως αλλιώς θα διατελέσουν το έργο τους η νομίζετε οι καπετάνιοι σκέφτονται όλοι στρατηγικά και είναι γνώστες αντιμετώπιση κινδύνων πχ. πως θα αντιμετωπιστεί κάποια επικείμενη επίθεση πειρατών που σκαρφαλώνουν στη κουπαστή θα εξουδετερώσω τον πειρατή θα προσπαθήσω να επικοινωνήσω με τον πλοίαρχο που κοιμάται στις 02:00 τα ξημερώματα .

Συστήματα νυχτερινής οράσεως όπως ενισχυτές φωτός και κάμερες θερμικής απεικόνισης βοηθάνε στην πρόληψη και αντιμετώπιση κατάλληλα κάποια πειρατικής επίθεσης.

Μην περιμένετε από ανθρώπους του γραφείου να σας σχεδιάσουν πως θα παρέχεται η ασφάλεια επάνω στα σκάφη σας .Το είδα τι έπραξαν και στην παρακάτω διαβούλευση

... <http://www.opengov.gr/ytp/?p=63>

Γεώργιος Καραμήτρος

Σκοπευτής συλλέκτης Ειδήμονας όπλων»

3 Ιανουαρίου 2012, 00:43 | Georg Karamitros

«ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ

Αθήνα 3 Ιανουαρίου 2012

Αρ. Πρωτ.:900/9/8α

Συμμετοχή στη Δημόσια Διαβούλευση (.opengov.gr)

Μετά την προηγούμενη προσπάθειά μας να συμμετάσχουμε στο δημόσιο διάλογο για το νομοθετικό έργο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, επανερχόμαστε σήμερα με την παράκληση να μην αποκλείσετε τις προτάσεις μας από τη δημόσια διαβούλευση των διατάξεων του υπό ψήφιση νομοσχεδίου, με το πρόσχημα ότι είναι άσχετες με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου.

Πρόκειται για υπερώριμα αιτήματα των αστυνομικών υπαλλήλων, τα οποία πιστεύουμε ότι μπορούν να ικανοποιηθούν στην παρούσα φάση άμεσα.

Εξάλλου, το ζητούμενο σε μια περίοδο εκτάκτων οικονομικών συνθηκών και πολιτικών παρεμβάσεων, φρονούμε ότι δεν είναι η εμμονή στους τύπους, αλλά η επίλυση των προβλημάτων των εργαζομένων το ταχύτερο δυνατόν. Τυχόν εμμονή σας στην «λογοκρισία» των προτάσεών μας, συνιστά έλλειψη κατανόησης της κρισιμότητας των περιστάσεων και προσβολή στο συνδικαλιστικό μας κίνημα το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των αστυνομικών όλης της χώρας.

Παρακαλούμε, λοιπόν, να θέσετε σε δημόσια διαβούλευση τις προτάσεις μας ώστε να ενημερωθούν όλοι οι θεσμικοί εκπρόσωποι έγκαιρα και σε καθεστώς πλήρους διαφάνειας, συμβάλλοντας στο καλό κλίμα συνεργασίας της Ομοσπονδίας μας με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη με κύριο στόχο την ανακούφιση χιλιάδων αστυνομικών που αναμένουν τις νομοθετικές παρεμβάσεις του κ. Υπουργού κατά την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου.

Ειδικότερα, όπως σημειώνουμε και στην επιστολή που στείλαμε στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη στις 29 Δεκεμβρίου 2011, τα αιτήματα – προτάσεις που απαιτούμε να ενταχθούν στο προς διαβούλευση σχέδιο νόμου είναι:

- 1) Αναγνώριση του επαγγέλματος ως επικίνδυνου και ανθυγιεινού.
- 2) Υπαγωγή στο καθεστώς – κατηγορία των επικίνδυνων και ανθυγιεινών επαγγελματιών του ένστολου προσωπικού του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, καθότι η εργασία του πληροί αυτά τα κριτήρια.
- 3) Αναγνώριση – αναβάθμιση της Σχολής Αστυφυλάκων σε επίπεδο Τ.Ε.
- 4) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 π.δ. 352/1995, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του π.δ. 68/1997, αυτή χαρακτηρίζεται ως Ανωτέρα Σχολή, υπερδιετούς κύκλου σπουδών. Με τις διατάξεις του άρθρου 2, παρ. 1 Ν. 2226/1994, η διάρκεια φοίτησης στην εν λόγω σχολή ορίζεται στα πέντε εξάμηνα. Βάσει των ανωτέρω και δεδομένου ότι η σχολή Αστυφυλάκων αποτελεί παραγωγική σχολή ανωτέρας εκπαίδευσης επιβάλλεται η διαβάθμισή της στην κατηγορία ΤΕ του επίσημου εκπαιδευτικού συστήματος.

3) Βαθμολογική εξέλιξη Ανθυπαστυνόμων.

Στο τέλος της παρ. 7 του άρθρου 7 του Ν. 3686/2008 προστίθεται εδάφιο, ως ακολούθως:

Αρχαιότεροι στο βαθμό Ανθυπαστυνόμοι, αυτών που προάγονται με τις διατάξεις του παρόντος, να δύνανται ύστερα από αίτησή τους που υποβάλλεται εντός μηνός μετά τη δημοσίευση της διαταγής περί προαγωγής ανθυπαστυνόμων, στο βαθμό του Υπαστυνόμου Β' να προαχθούν στο βαθμό αυτό, ανεξαρτήτως από την κατάταξή τους.

4) Άρση «παγώματος» μισθολογικών προαγωγών και του χρονοεπιδόματος για τα Σώματα Ασφαλείας.

Από 1/1/2012 να παύσει η ισχύς των διατάξεων της παρ. 2 άρθρο 27 του Ν. 4024/2011 και της παρ. 5 του άρθρου 38 του Νόμου 3986/2011 και να χορηγηθούν αναδρομικά οι μισθολογικές ωριμάνσεις και το χρονοεπίδομα στο ένστολο προσωπικό του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

5) Αναγνώριση ως χρόνου πραγματικής υπηρεσίας του χρόνου που μεσολάβησε από την κατάταξη έως τον διορισμό αστυνομικού προσωπικού.

Στα πλαίσια της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής διοίκησης να αντικατασταθούν οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 5 του Ν. 3875/2002 ως εξής: «Τα πρόσωπα των παρ. 1 και 2 του άρθρου 40 του Ν. 2190/1994 (ΦΕΚ 28 Α') και της παρ. 23 του άρθρου 8 του Ν. 2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α') μπορούν με αίτησή τους να αναγνωρίσουν ως συντάξιμο από το Δημόσιο το χρόνο που μεσολάβησε από την κλήση τους προς κατάταξη ή την κύρωση των πινάκων επιτυχίας μέχρι την κατάταξη ή το διορισμό τους, αντίστοιχα, με καταβολή από τους ίδιους της προβλεπόμενης εισφοράς, με βάση τις διατάξεις του άρθρου 59 του Π.Δ. 169/2007 (ΦΕΚ 210 Α) και 17 παρ. 2 του Ν. 2084/1992 (ΦΕΚ 165 Α), ήτοι ποσοστό 6,67% επί των συνταξίμων αποδοχών».

- 5) Μη εφαρμογή αυτόφωρης διαδικασίας.
- 6) Εγκλήσεις και μηνύσεις που υποβάλλονται εις βάρος αστυνομικών υπαλλήλων για αδικήματα που κατηγορούνται ότι τελέστηκαν κατά τη διάρκεια και συνεπεία των καθηκόντων τους, κατά τη διαδικασία των άρθρων 242, 244, 275, 409-427 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, εισάγονται προς συζήτηση με την τακτική διαδικασία χωρίς να εφαρμόζεται η αυτόφωρη διαδικασία.
- 7) Εξαίρεση καταβολής παραβόλου.
Αστυνομικός υπάλληλος που υποβάλλει μήνυση ή έγκληση για τα κατ' έγκληση διωκόμενα αδικήματα, απαλλάσσεται από την υποχρέωση της κατάθεσης του παραβόλου του Δημοσίου κατά την υποβολή της εγκλήσεως.
- 8) Οδοιπορικά έξοδα παρελθόντων ετών.
Να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση για την εξασφάλιση και εξόφληση των κονδυλίων για τα οφειλόμενα οδοιπορικά έξοδα παρελθόντων ετών.
- 9) Εκπροσώπηση στο Μ.Τ.Σ.
Άμεση ρύθμιση της εκπροσώπησής μας στο Δ.Σ. του Μ.Τ.Σ. με την τροποποίηση και διεύρυνση της σύνθεσης του Δ.Σ. σε έντεκα μέλη ώστε εκ μέρους των μετόχων της Ελληνικής Αστυνομίας να συμμετέχουν δύο υπηρεσιακοί εκπρόσωποι που θα ορίζονται με απόφαση του Αρχηγού, δύο εκπρόσωποι των μετόχων που θα ορίζονται από τις οικείες Ομοσπονδίες Αστυνομικών καθώς και ένας εκ των μερισματούχων της ΕΛ.ΑΣ. που θα ορίζεται από την οικεία Ομοσπονδία τους, με τους αναπληρωτές τους.»

3 Ιανουαρίου 2012, 13:56 | ΠΟΑΣΥ

Παρατηρήσεις επί των σχολίων του άρθρου 10

Η προτεινόμενη παροχή κινήτρων για ίδρυση στην Ελλάδα και δραστηριοποίηση εταιρειών παροχής υπηρεσιών ασφαλείας δεν συνιστά αντικείμενο ρύθμισής του παρόντος σχεδίου νόμου.

Κατ' αναλογία, δεν είναι δυνατόν να ρυθμισθούν λεπτομερειακά τα ζητήματα περί του φερόμενου στο πλοίο οπλισμού χωρίς να παραβλέπονται όμως οι ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου που συνδέουν το θέμα με την ανάλυση του εκτιμώμενου κινδύνου .