

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: cpt ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ

Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των Πλοίων και των λιμενικών
Εγκαταστάσεων

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΩΤΣΙΔΗ ΒΥΡΩΝ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: CPT ΣΙΑΦΛΙΑΚΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

**ΘΕΜΑ: Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των Πλοίων και των
λιμενικών Εγκαταστάσεων**

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΚΩΤΣΙΔΗ ΒΥΡΩΝ

Α.Γ.Μ: 3369

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

A/A	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ: CPT ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS.....	5
ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	6
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	8
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ..	12
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	21
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	24
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ.....	27
ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ....	32
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ.....	38
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	41
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.....	43
ΤΩΡΙΝΗ ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	45
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	46
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	47

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σχεδόν 10 χρόνια μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων) ένας νέος, υποχρεωτικός Κώδικας δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τη ναυτιλία, προκαλώντας αμφίρροπες συζητήσεις για το νέο πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων.

Ο Διεθνής Κώδικας ISPS (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες – International Ship and Port Facility Security Code) δημιουργήθηκε για πρώτη φορά το Δεκέμβριο του 2002.

Ο νέος Κώδικας ISPS που υιοθετήθηκε συγκεκριμένα στις 12 Δεκεμβρίου του 2002 (ένα χρόνο μόλις μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις Η.Π.Α.) έχει ως πεδίο εφαρμογής όχι μόνο τα φορτηγά πλοία διεθνών πλόων άνω των 500 κοχ. και όλα τα επιβατηγά πλοία επίσης διεθνών πλόων, αλλά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες καταπλέουν τα παραπάνω πλοία. Ο Κώδικας, απόρροια πολιτικής συνεργασίας των κρατών-μελών που συμμετέχουν στις εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ενσωματώθηκε στις τροποποιήσεις του Κεφαλαίου XI της SOLAS, ώστε να καταστεί εκβιαστικός και δημιουργεί ένα νέο πρίσμα για την αναγνώριση και τη διαχείριση των απειλών υπέρ της ασφάλειας πλοίων και λιμανιών. Φυσικά ο κύριος σκοπός είναι η αποφυγή κινδύνου. Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων περιλαμβάνει υποχρεωτικές διατάξεις στις οποίες γίνεται αναφορά στο κεφάλαιο XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974.

Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, βάση της Αξιολόγησης Ασφαλείας, το οποίο καλύπτει αποτελεσματικά τη σύνδεση πλοίου/λιμένα (ship – port interface), προβλέποντας τρία επίπεδα ασφαλείας.

Τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης εκτείνονται από την επαφή πλοίου – λιμένα μέχρι μια νοητή περίμετρο ασφαλείας η οποία περιλαμβάνει τις περιοχές εκείνες στις οποίες συμβαίνει ο χειρισμός, η στοιβασία και η αποθήκευση φορτίου, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τις ζώνες όπου γίνεται η από-επιβίβαση επιβατών.

Το πρώτο επίπεδο ασφαλείας είναι το επίπεδο για το οποίο τηρούνται αναγκαστικά και συστηματικά τα ελάχιστα μέτρα προστασίας και ετοιμότητας, το δεύτερο επίπεδο χαρακτηρίζει πρόσθετα, αποτελεσματικά μέτρα ασφαλείας τα οποία διατηρούνται για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο ως αποτέλεσμα ενός αυξημένου κινδύνου. Το τρίτο επίπεδο σημαίνει πρακτικά το επίπεδο εκείνο για το οποίο τα παραπάνω μέτρα θα διατηρηθούν για μια περιορισμένη χρονικά περίοδο, όταν ένα γεγονός ασφαλείας των μεταφορών είναι πιθανό και επικείμενο να συμβεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS:1.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Η ναυτιλία υπήρξε πάντα για την Ελλάδα ένας βασικός παράγοντας.Καθιστάται όμως και μία από τις πιο επικίνδυνες.Ο καλύτερος τρόπος βέβαια να προωθηθεί η ασφάλεια και η ευημερία ανάμεσα στα ναυτικά κράτη ήταν και είναι η δημιουργία διεθνών κανονισμών οι οποίοι θα πρέπει να ακολουθούνται απο όλους.Αυτή είναι και η αιτία δημιουργίας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(International Maritime Organization-IMO).Στόχος του είναι η βελτίωση της νομόθεσιας σχετικά με τα ναυτιλιακά ζητήματα,η προστασία και η ασφάλεια της ναυτιλίας.

Τόσο μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες,όσο και μετά την πειρατεία σε κρουαζιερόπλοιο στη Σομαλία τον Νοέμβριο του 2005 διαπιστώθηκε η ανάγκη ενίσχυσης της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η απάντηση της ναυτιλιακής κοινότητας στο ζήτημα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας δόθηκε με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Ο Κώδικας ISPS εφαρμόζεται μέσω του κεφαλαίου XI-2 «Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα» της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974.

Ως Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS),νοείται ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων ο οποίος απαρτίζεται από το μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται υποχρεωτικές) και το μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου θεωρούνται συστατικές), όπως υιοθετήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2002 με την απόφαση 2 της Διάσκεψης των συμβαλλομένων, στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του 1974, κρατών.

Κύριος σκοπός του κώδικα είναι η δημιουργία αλλά και εφαρμογή μέτρων για την ασφάλεια των πλοίων που αποπλέουν στο διεθνές εμπόριο αλλά και των σχετικών λιμενικών εγκαταστάσεων,ώστε να προστατευτούν από παράνομες ενέργειες και κινδύνους.Στόχοι του θα μπορούσαν να θεωρηθούν οι εξής:

- Θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών για τον εντοπισμό μέτρων για την πρόληψη και αποφυγή απειλών κατά των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Προσδιορισμός των καθηκόντων όσων εμπλέκονται στη ναυτική ασφάλεια.
- Παροχή αξιολογήσεων σχετικά με την δόκιμη ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Διασφάλιση εφαρμογής κατάλληλων μέτρων ναυτικής ασφάλειας.

1.2 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Ο κώδικας ISPS όπως έχει προαναφερθεί,απαρτίζεται από δύο μέρη.Το πρώτο μέρος αποτελείται από διατάξεις υποχρεωτικές,ενώ το δεύτερο από διατάξεις που θεωρούνται συστατικές.Εφαρμόζεται σε πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.Δεν χρησιμοποιείται σε πολεμικά πλοία που χρησιμοποιούνται από κρατική μη εμπορική υπηρεσία.Υποχρεώσεις πρέπει να τηρούνται από όλους, τόσο από τα συμβαλλόμενα κράτη όσο και από τις εταιρείες.

Τα συμβαλλόμενα κράτη είναι υπεύθυνα για το καθορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφαλείας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.Σύμφωνα με το Κώδικα υπάρχουν 3 επίπεδα ασφαλείας.Το πρώτο θεωρείται κανονικό,το δεύτερο αυξημένο και το τρίτο εξαιρετικό.Όσο μεγαλύτερο το επίπεδο τόσο μεγάλη είναι η πιθανότητα να συμβεί κάτι που απειλεί την ασφάλεια του πλοίου.Για το λόγο αυτό τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να λάβουν υπόψιν ορισμένες πληροφορίες που σχετίζονται με το βαθμό αξιοπιστίας και επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής και τις συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος.Τα συμβαλλόμενα κράτη παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις αλλά και στα πλοία πριν την είσοδό τους σε λιμένα ή κατά τη διάρκεια παραμονής τους εκεί.Οφείλουν να εξετάζουν τρόπους ώστε να επιτυγχάνεται η ταχεία μετάδοση των αλλαγών στα επίπεδα ασφαλείας.Πρέπει επίσης να φροντίσουν ώστε να υπάρχει ένας κατάλογος με τα πρόσωπα που οφείλουν να ενημερώνονται για τις αλλαγές.Μία από τις υποχρεώσεις τους όπως επιτάσσει ο Κώδικας είναι ο καθορισμός ενός συγκεκριμένου σημείου επαφής το οποίο θα λειτουργεί όλο το 24ωρο για την παροχή συμβουλών σε οποιαδήποτε πλοίο βρίσκεται εντός της εμβέλειάς τους.

Όσον αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις τα συμβαλλόμενα κράτη συστήνουν αρμόδιες αρχές εντός του κράτους να ασχοληθούν σχετικά με την ασφάλειά τους.Μπορούν τα σχετικά καθήκοντα να τα αναλάβει ένας αναγνωρισμένος οργανισμός ασφαλείας.Δραστηριότητες όπως ο καθορισμός του επιπέδου ασφαλείας,έγκριση ή τροποποίηση της αξιολόγησης και του σχεδίου της λιμενικής εγκατάστασης κ.α ανήκουν μόνο στην ευθύνη των συμβαλλόμενων κρατών.Έχουν επιπλέον την ευθύνη για την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πλοίου(Δ.Π.Α.Π).Το Δ.Π.Α.Π εκδίδεται μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση.Αρχικά διενεργείται αρχική επιθεώρηση που περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση του συστήματος ασφαλείας του και του συγκεκριμένου σχεδίου ασφαλείας του πλοίου.Αυτή η επιθεώρηση βεβαιώνει πως το σύστημα ασφαλείας του πλοίου και ό,τι συνάγεται με αυτό τηρούν όλες τις προϋποθέσεις του Κώδικα και ότι η κατάστασή του είναι ικανοποιητική για την υπηρεσία που προορίζεται.Επίσης διενεργούνται περιοδικές επιθεωρήσεις ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν μία πενταετία,ενώ παράλληλα μπορεί να γίνονται και ενδιάμεσες επιθεωρήσεις.Διενεργούνται από όργανα της αρμόδιας αρχής.Τα συμβαλλόμενα κράτη μαζί με την έκδοση του πιστοποιητικού προχωρούν και στην έκδοση κατάλληλων εγγράφων αναγνώρισης σε υπαλλήλους του λιμένα.

Κάθε πλοίο που ανήκει στον Κώδικα όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου συμβαλλόμενου κράτους δέχεται έλεγχο από εξουσιοδοτημένα αρμόδια όργανα του κράτους. Ο έλεγχος γίνεται για να διαπιστωθεί αν το Δ.Π.ΑΠ ή το Προσωρινό Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου είναι έγκυρο. Όταν δεν τηρούνται οι απαιτήσεις του Κώδικα ή όταν το πιστοποιητικό είναι άκυρο τότε τα αρμόδια όργανα μπορούν να επιβάλλουν μέτρα ελέγχου στο πλοίο όπως η επιθεώρησή του, η κράτησή του, ο περιορισμός των δραστηριοτήτων του κ.α. Πέρα όμως από το έγκυρο πιστοποιητικό πρέπει να παραχθεί βεβαίωση ότι τηρήθηκαν οι ενδεδειγμένες διαδικασίες ασφάλειας του πλοίου εντός της περιόδου των τελευταίων δέκα στάσεων σε λιμενική εγκατάσταση. Εάν διαπιστωθεί μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κώδικα τα αρμόδια όργανα μπορούν να απαιτήσουν αποκατάσταση της συμμόρφωσης ή και άρνηση εισόδου στον λιμένα. Σε μια τέτοια περίπτωση ενημερώνονται οι αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων στάσης. Τέλος τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμφωνίες με άλλα συμβαλλόμενα κράτη σχετικά με εναλλακτικές ρυθμίσεις ασφάλειας οι οποίες καλύπτουν βραχείς διεθνείς πλόες μεταξύ λιμενικών εγκαταστάσεων της εμβέλειάς τους.

Η εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρεία διασφαλίζει ότι παρέχεται η απαραίτητη βοήθεια στον υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου. Η εταιρεία διασφαλίζει ότι στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου επισημαίνεται η αρμοδιότητα του πλοίαρχου. Ο πλοίαρχος δηλαδή διαθέτει την κύρια αρμοδιότητα και ευθύνη σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι βασικές υποχρεώσεις των φορέων διαχείρισής τους μπορούν να θεωρηθούν:

- Η διενέργεια αξιολόγησης της εγκατάστασης σύμφωνα με τους όρους του κώδικα
- Η κατάρτιση Σχεδίου Ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης

Για την ασφάλεια του πλοίου πρέπει να τηρηθούν τα παρακάτω σύμφωνα πάντα με τον Κώδικα:

- Λειτουργία σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας
- Διενέργεια αξιολόγησης ασφάλειας του πλοίου
- Έκδοση και εξέταση του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου

1.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Οι λειτουργίες ενός λιμένα είναι πολλαπλές και έχουν σκοπό να καθιστούν έναν λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και βασική λειτουργία του λιμένα είναι να παρέχει υπηρεσίες για τη διακίνηση φορτίων και επιβατών. Ο λιμένας πρέπει να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις σωστές υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα, ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες. Φυσικά τα έργα υποδομής και ανωδομής που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι τα ίδια για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την ειδική κατηγορία του κάθε λιμένα. Γενικά όμως υπάρχουν κάποια απαραίτητα έργα και μηχανικός εξοπλισμός τα οποία είναι αναγκαία σε κάθε λιμένα.

Τα λιμενικά έργα και ο μηχανικός εξοπλισμός ανάλογα με την ανάγκη που ικανοποιούν είναι

(Μυλωνόπουλος, 2004):

- ως προς την εξυπηρέτηση του πλοίου
- ως προς την εξυπηρέτηση του φορτίου

Για την οικονομική ευημερία ενός λιμένα ο παράγοντας «ασφάλεια» έχει πρωταρχική σημασία. Η

ασφάλεια όμως αποκτά διπλή σημασία. Από τη μια πλευρά αναφέρεται στην ασφαλή διεξαγωγή της εργασίας (safety) στο χώρο του λιμένα που περιλαμβάνει το κατάλληλο εργασιακό και φυσικό περιβάλλον και από την άλλη πλευρά αναφέρεται στο κλίμα ασφάλειας (security) σε σχέση με τις έκνομες διαδικασίες οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία.

Ασφάλεια εργασίας (safety):

Σε κάθε λιμένα αναπτύσσονται εργασιακές πρακτικές που προφυλάσσουν την ασφάλεια και την

υγεία των εργαζομένων έχοντας υπόψη τις ειδικευμένες περιστάσεις κάτω από τις οποίες γίνεται η κάθε είδους λιμενική εργασία. Σύμφωνα, δηλαδή με την προστασία του εργαζόμενου στο λιμένα, ο International Labor Organization (ILO), μέσω Διεθνών Συνθηκών και άλλων κειμένων καθόρισε κάποιους Κώδικες Συμπεριφοράς. Με βάση τη Συνθήκη με αριθ. 152 και τη Σύσταση με αριθ. 160, ο ILO θέσπισε έναν Κώδικα που καλύπτει όλες τις πτυχές εργασίας στους λιμένες όπου φορτο-εκφορτώνονται αγαθά και επιβάτες απο-επιβιβάζονται στα πλοία. Ο Κώδικας ισχύει όχι μόνο στο διεθνές εμπόριο αλλά και στο εσωτερικό εμπόριο των κρατών δηλ. σε όλες τις πλωτές υδάτινες οδούς.

Αν και στους λιμένες συμβαίνει ένα ευρύ φάσμα διάφορων χειρισμών του φορτίου, ώστε

να μην είναι πρακτικό να καλυφθούν όλοι τους επαρκώς,εντούτοις,ο Κώδικας καλύπτει τις πιο συχνές δραστηριότητες.Σύμφωνα με τον Κώδικα για την ασφάλεια εργασίας κυρίαρχο στοιχείο είναι η ενημέρωση στις εφαρμοζόμενες καινοτομίες.

Πριν εφαρμοστεί οποιασδήποτε καινοτομία κρίνεται αναγκαία η πραγματοποίηση διαβουλεύσεων μεταξύ των εργοδοτών και των εργαζομένων, σχετικά με τις λεπτομέρειες της ασφάλειας και της υγείας,καθώς και η διεξαγωγή συμφωνίας μεταξύ τους για την εφαρμογή των καινοτομιών.

Επιπλέον αναγκαία είναι και η πρόβλεψη αλλά και η καθιέρωση μηχανισμών για τον σωστό έλεγχο της ασφαλούς χρήσης οποιασδήποτε τεχνολογίας.Σ' αυτό τον έλεγχο επιβάλλεται η συμμετοχή όλων των εργοδοτών και των εργαζομένων.Η ασφάλεια στους λιμένες είναι κύρια ευθύνη του κάθε ατόμου που έχει άμεση ή έμμεση εργασιακή σχέση με τον χώρο του λιμένα.Εκτός όμως από την ατομική ευθύνη,υπάρχει και η συλλογική ευθύνη σε σχέση με τη συνεργασία για την επίτευξη ασφαλών συστημάτων εργασίας,αλλά και την εξασφάλιση της εφαρμογής τους .Η ασφάλεια στους λιμένες επιτυγχάνεται επίσης με τη λήψη μέτρων στους τομείς της εργασίας και της υγείας αντίστοιχα.

Στη διαχείριση της ασφάλειας,η αξιολόγηση του κινδύνου αποτελεί ένα βασικό εργαλείο, διότι

παρέχει μια υγιή βάση ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια.Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας που βασίζεται στον κίνδυνο χρήζει διοικητικό μηχανισμό ώστε να μπορέσουν να προσδιορισθούν οι δραστηριότητες που πρέπει να αναληφθούν.Μια προσέγγιση βάση κινδύνου,επιτρέπει τη συνεχή βελτίωση των προτύπων,εν αντιθέσει με ένα σύστημα που βασίζεται στην ποιότητα που απαιτεί μόνο την προσκόλληση σε σταθερά πρότυπα.

Τα συστήματα αξιολόγησης του κινδύνου μπορούν να είναι είτε ποιοτικά είτε ποσοτικά.Στην ποιοτική αξιολόγηση του κινδύνου, ο κίνδυνος προσδιορίζεται με μεθόδους όπως η ανάλυση στόχου, ο προσδιορισμός των ανθρώπινων παραγόντων και η διαμόρφωση της απόδοσης. Στην ποσοτική τώρα αξιολόγηση του κινδύνου,ο κίνδυνος εκτιμάται ανάλογα με την πιθανότητα και τη οξύτητα της έκβασης ενός κινδύνου .Αυτή είναι η μέθοδος που χρησιμοποιείται συνήθως για την αξιολόγηση των κινδύνων στους λιμένες.

Απλούστερα,η ποσοτική εκτίμηση του κινδύνου είναι το αποτέλεσμα της πιθανότητας της

εμφάνισης ενός κινδύνου και των πιθανών συνεπειών του.Αυτοί οι δύο παράγοντες πρέπει να καθοριστούν ξεχωριστά Αν και μια αναμενόμενη συνέπεια μπορεί να είναι πολύ σοβαρή,η πιθανότητα εμφάνισής της μπορεί να είναι ελάχιστη.Τα πιο λεπτομερή συστήματα αξιολόγησης κινδύνου εξετάζουν παράλληλα και τη συχνότητα της παρουσίας ενός κινδύνου.Η ποσοτική αξιολόγηση του κινδύνου είναι ένα εργαλείο που αποσκοπεί στη λήψη αποφάσεων.Η αξιολόγηση του κινδύνου ενεργείται καλύτερα από μια συγκεκριμένη ομάδα στην οποία συμμετέχουν ο διευθυντής του λιμένα,ο εκπρόσωπος των εργαζομένων,ο επόπτης,ο σύμβουλος ασφάλειας και ο σύμβουλος υγείας.

Τα εθνικά και τοπικά συστήματα διαχείρισης ασφάλειας και υγείας για τους λιμένες οφείλουν να στηριχτούν στην αξιολόγηση του κινδύνου, σύμφωνα πάντοτε με τα βασικά στοιχεία των οδηγιών του ILO που αφορούν τα συστήματα διαχείρισης της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας (ILO-OSH). Αυτά είναι:

- Πολιτική: Συγκεκριμένη δήλωση του Οργανισμού διαχείρισης του λιμένα ότι στην ασκούμενη πολιτική του πρωταρχική θέση έχει η ασφάλεια αλλά και η υγεία των εργαζομένων.
- Οργάνωση: Εξειδίκευση των ευθυνών και των αρμοδιοτήτων σε όλα τα επίπεδα και προσδιορισμός των απαιτούμενων ικανοτήτων και δεξιοτήτων.
- Προγραμματισμός: Προγραμματισμός της βελτίωσης και της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης. Αυτό σημαίνει πως πρέπει να προσδιορίζει τα απαραίτητα μέτρα για τον αφανισμό ή τον έλεγχο των κινδύνων και της τοποθέτησης ρεαλιστικών στόχων για την τρέχουσα περίοδο.
- Αξιολόγηση: Επίβλεψη και μέτρηση της τρέχουσας απόδοσης, επιτήρηση για τα ατυχήματα, τους περιοδικούς ελέγχους και την αναθεώρηση του συστήματος διαχείρισης.
- Δράση: Η διεκπεραίωση της απαραίτητης δράσης για να επιτευχθεί η βελτίωση της επαγγελματικής ασφάλειας και της υγείας.

Στην Ελλάδα σύμφωνα με τους Ν. 2344/1995 και Ν. 3013/2002 αρμόδια για θέματα φυσικών καταστροφών είναι η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας. Η Γ.Γ.Π.Π. έχει εκπονήσει το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας γνωστό ως «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» (ΥΑ 1299/2003, ΦΕΚ 423/Β).

Σκοπός του Γενικού Σχεδίου δεν είναι άλλος από τη διαμόρφωση ενός συστήματος αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστροφικών φαινομένων ώστε να επιτευχθεί η προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Στο σχέδιο αυτό απαρτίζονται τα είδη των απειλών και οι αντίστοιχοι όροι πολιτικής προστασίας. Επίσης καθορίζονται ρόλοι και δίνονται διάφορες κατευθύνσεις σχεδίασης σε Υπουργεία, Περιφέρειες, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, Δήμους και Κοινότητες. Προσδιορίζονται και οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες, οι φορείς και τα όργανα που ελέγχουν και συντονίζουν τις επιχειρησιακές δυνάμεις. Με αφορμή το γενικό αυτό σχέδιο παρέχονται βασικά στοιχεία για την αξιολόγηση των κινδύνων, την επισήμανση των ευπαθών χώρων, την διεκπεραίωση ειδικών σχεδίων για κάθε είδους κίνδυνο, την ορθή οργάνωση και τον εξοπλισμό των υπηρεσιών, την έγκαιρη κινητοποίηση-δραστηριοποίηση, διεύθυνση και συντονισμό του ανθρώπινου δυναμικού και των μέσων.

Ασφάλεια λιμένα (Security):

Η ασφάλεια λιμένα αφορά την αποφυγή διάπραξης έκνομων ενεργειών στο χώρο του λιμένα, είτε αυτές αφορούν τις εγκαταστάσεις είτε τα πλοία που είναι παραβεβλημένα (ILO-IMO). Η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σημαίνει μια ανάλυση που ελέγχει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τα προβλήματα και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα αλλά και τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Οι ενδεχόμενες απειλές στις λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση βομβών, τη δολιοφθορά, τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση, το λαθρεμπόριο, την παραβίαση φορτίου και τους λαθρεπιβάτες.

Το νομικό πλαίσιο ασφάλειας λιμένα (security) στην Ελλάδα αφορά την αναθεωρημένη

Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αποτελούν το κύριο πλαίσιο ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Σε κάθε λιμένα πρέπει να επιτυγχάνεται ένα αποτελεσματικό σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων.

Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει με κάθε λεπτομέρεια τη προετοιμασία, τη πρόληψη και τις δραστηριότητες απόκρισης των αρμοδίων φορέων ανά επίπεδο απειλής. Ο φορέας διαχείρισης της λιμενικής εγκατάστασης πρέπει να επισυνάπτει το σχέδιο ασφάλειας με γραπτή μορφή.

Στο σχέδιο αυτό οφείλουν να προβλέπονται οι δραστηριότητες που είναι απαραίτητες για την πρόληψη ή την αποφυγή έκνομων γεγονότων που αφορούν την ασφάλεια των μεταφορών.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα πρέπει, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας :α) να προσδιορισθούν επαρκείς πόροι που απαιτούνται για να εκτελεστούν τα καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας, β) να καθορισθούν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για να εξασφαλισθεί ότι μόνο τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα έχουν πρόσβαση, γ) να ελέγχονται οι προσβάσεις στη λιμενική εγκατάσταση, δ) να εποπτεύεται η ασφάλεια του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και ε) να εξασφαλίζεται ότι η επικοινωνία ασφάλειας είναι εύκολα διαθέσιμη και σε ετοιμότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ:2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Λιμενική Εγκατάσταση σημαίνει όλες τις παρακείμενες δομές ή τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται εντός του λιμένος ή, εντός ή δίπλα σε οποιαδήποτε θαλάσσια ύδατα της χώρας, όπου λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου / λιμένα. Η Λιμενική Εγκατάσταση συμπεριλαμβάνει περιοχές όπως τα αγκυροβόλια, τις θέσεις αναμονής και προσέγγισης από τη θάλασσα. Υπάρχουν βέβαια συγκεκριμένες οδηγίες οι οποίες είναι βασισμένες στο Διεθνή κώδικα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code) και τις σχετικές τροποποιήσεις της SOLAS που υιοθετήθηκαν πρόσφατα από τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό (IMO). Οι οδηγίες αυτές παρέχουν τους παρακάτω τέσσερις στόχους: ευαισθητοποίηση, πρόληψη, αντιμετώπιση, και διαχείριση συνεπειών. Το προσωπικό της εγκατάστασης οφείλει να γνωρίζει την περιοχή στην οποία λειτουργεί, για να αποτρέψει τους κινδύνους που απειλούν την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης. Τα μέτρα πρόληψης στοχεύουν να αυξήσουν τη δυσκολία μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και να αποτρέψουν την είσοδο απαγορευμένων όπλων, εμπρηστικών, ή εκρηκτικών υλών. Το προσωπικό της εγκατάστασης πρέπει να είναι κατάλληλα προετοιμασμένο να αντιμετωπίσει τυχόν πράξη που απειλεί την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης ή των πλοίων που δένουν σ' αυτή. Ο χειρισμός των συνεπειών μπορεί να συνδεθεί με τη δυνατότητα μιας εγκατάστασης να ανταποκριθεί καταλλήλως και γρήγορα, προκειμένου να μειωθούν οι συνέπειες μιας πράξης που απειλεί την ασφάλειά της. Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, πρέπει να συμπεριληφθούν διάφορα λειτουργικά στοιχεία:

- Πληροφορίες που έχουν συλλεγεί και αξιολογηθεί όσον αφορά τις απειλές ασφάλειας και ανταλλαγή τέτοιων πληροφοριών με τους κατάλληλους συμμετόχους
- Καθιέρωση και διατήρηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις και τα πλοία
- Αποτροπή ή πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης και τα πλοία που δένουν στην εγκατάσταση
- Αποτροπή ή παρεμπόδιση της εισόδου μη εξουσιοδοτημένων όπλων, εμπρηστικών συσκευών, ή εκρηκτικών υλών στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις
- Παροχή των μέσων συναγερμού ως αντίδραση στις απειλές ασφάλειας ή τα γεγονότα ασφάλειας
- Ανάπτυξη των σχεδίων ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης που βασίζονται στις αξιολογήσεις ασφάλειας
- Την διεξαγωγή εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων ώστε να εξασφαλιστεί οικειότητα με τα σχέδια και τις διαδικασίες ασφάλειας και
- Ρύθμιση για μια έγκαιρη απόκριση του προσωπικού επιβολής του νόμου, σε οποιοδήποτε γεγονός.

Μεταφορά φορτίου:

Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει:

- 1) να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και
- 2) να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου στη Λιμενική Εγκατάσταση το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά.

Στα μέτρα ασφάλειας πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και οι διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής σε σημεία πρόσβασης στη Λιμενική Εγκατάσταση. Μετά τη μεταφορά του στη Λιμενική Εγκατάσταση, το φορτίο θα πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει ελεγχθεί αλλά και έχει γίνει δεκτό για την εκφόρτωση σε πλοίο ή για την προσωρινή αποθήκευση σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης πριν από τη εκφόρτωσή του. Οφείλουν να υπάρχουν μέτρα για τον αποκλεισμό της εισόδου στη Λιμενική Εγκατάσταση φορτίου για το οποίο δεν υπάρχει επιβεβαιωμένη ημερομηνία φόρτωσης.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (ΑΑΣΛΕ) είναι το πρόσωπο που διορίζεται ως αρμόδιο για την ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αναθεώρηση, και τη συντήρηση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης συνδέεται και με τους Αξιωματούχους ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιρειών.

Διαχειριστής είναι το πρόσωπο, η επιχείρηση, η κυβερνητική αντιπροσωπεία, ή ο αντιπρόσωπος μιας εταιρείας ή μιας κυβερνητικής αντιπροσωπείας που διατηρεί το λειτουργικό έλεγχο μιας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης είναι εκείνες οι περιοχές μιας εγκατάστασης που προσδιορίζονται από τον ιδιοκτήτη/διαχειριστή ως κύριες στην ασφάλεια των λειτουργιών, του ελέγχου, του φορτίου ή και της ασφάλειας μιας εγκατάστασης. Για παράδειγμα συμπεριλαμβάνονται, αλλά δεν περιορίζονται σ' αυτά, τα κέντρα επικοινωνιών ή ελέγχου, οι βάσεις υπηρεσιών, τα αντλιοστάσια, οι δεξαμενές και τα συστήματα σωληνώσεων, οι περιοχές χειρισμού και αποθήκευσης επικινδύνων και χύδην συσκευασμένων φορτίων και οι χώροι παρακολούθησης των κλειστών κυκλωμάτων παρακολούθησης με κάμερες. Ως μια δεύτερη λύση, ο ιδιοκτήτης/διαχειριστής μπορεί να δείξει ότι ολόκληρη η εγκατάσταση είναι μια ζώνη περιορισμένης πρόσβασης, εφ' όσον παρέχεται σε ολόκληρη την εγκατάσταση το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

Έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών σημαίνει ένα γεγονός ασφάλειας που είχε ως αποτέλεσμα μια σημαντική απώλεια ζωής, περιβαλλοντική ζημία, διάσπαση συστημάτων μεταφορών, ή οικονομική διάσπαση σε μια ιδιαίτερη περιοχή.

Ο Αξιωματούχος ασφαλείας πλοίου (ΑΑΠ) είναι το πρόσωπο στο πλοίο που είναι υπεύθυνο απέναντι στον πλοίαρχο για την ασφάλεια του πλοίου. Είναι επίσης υπεύθυνος της εφαρμογής και της υποστήριξης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου και χρησιμεύει ως ο σύνδεσμος με τον Αξιωματούχο ασφαλείας της εταιρείας (ΑΑΕ) και τον υπεύθυνο ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΑΑΣΛΕ).

Διασύνδεση πλοίου / Λιμενικής Εγκατάστασης είναι οι δραστηριότητες που γίνονται όταν ένα πλοίο έχει επηρεαστεί απευθείας και αμέσως από μια δράση που περιλαμβάνει την κυκλοφορία των ατόμων, την διακίνηση των εμπορευμάτων ή των παροχών λιμενικών υπηρεσιών στο ή από το πλοίο.

Η αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης σημαίνει μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες, και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Το επίπεδο ασφάλειας 1 είναι το επίπεδο για το οποίο τα ελάχιστα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα πρέπει να διατηρούνται πάντα για οποιαδήποτε λόγο.

Το επίπεδο ασφάλειας 2 είναι το επίπεδο για το οποίο τα κατάλληλα πρόσθετα προστατευτικά μέτρα ασφάλειας θα διατηρηθούν για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ως αποτέλεσμα ενός υψωμένου κινδύνου γεγονότος ασφάλειας στις μεταφορές.

Το επίπεδο ασφάλειας 3 που είναι το πιο κρίσιμο είναι το επίπεδο για το οποίο τα περαιτέρω προστατευτικά μέτρα ασφάλειας θα διατηρηθούν για μια περιορισμένη χρονική περίοδο όταν ένα γεγονός ασφάλειας στις μεταφορές είναι πιθανό ή επικείμενο. Συνεπώς η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ένα ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Πέραν από τις περιοδικές αναπροσαρμογές και τις αναθεωρήσεις, η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης δίνει την ευκαιρία στους ιδιοκτήτες τη δυνατότητα να ελέγχουν τη συμμόρφωση με το σχέδιο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και να κάνουν τροποποιήσεις ανάλογα με τις ανάγκες τους. Ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης έχει το δικαίωμα να εξουσιοδοτήσει την διενέργεια της αξιολόγησης σε ένα χ πρόσωπο με δεξιότητες ώστε να αξιολογήσει την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης και να φέρει εις πέρας την αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Πριν όμως από την έναρξη μιας αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να λάβει υπόψη τις τρέχουσες πληροφορίες για την απειλή που έχει αξιολογηθεί και πρέπει να είναι πεπεισμένος για τον τύπο πλοίων που εξυπηρετεί η Λιμενική Εγκατάσταση. Το πρόσωπο επίσης οφείλει να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τις ενδεχόμενες απειλές σε ζωτικές λειτουργίες της Λιμενικής Εγκατάστασης, στα στοιχεία του ενεργητικού και στην υποδομή της, καθώς και την πιθανότητα να λάβει χώρα το περιστατικό, προκειμένου να καθιερωθούν μέτρα ασφαλείας.

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

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

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης οφείλει να μελετήσει τις προγενέστερες εκθέσεις σχετικά με πανομοιότυπες απαιτήσεις ασφάλειας. Η αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιλάβει μια επί σκηνής

αξιολόγηση, ώστε να περιλάβει
τα ακόλουθα στοιχεία:

- Το γενικό σχεδιάγραμμα της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Τη θέση και τη λειτουργία κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα συμπεριλαμβανομένης της επιθεώρησης, του εξοπλισμού ελέγχου και παρακολούθησης, της επικοινωνίας και των εγγράφων προσδιορισμού του προσωπικού και, του συναγερμού, του φωτισμού, του ελέγχου της πρόσβασης, και των παρόμοιων συστημάτων.
- Αριθμητική δύναμη, αξιοπιστία, και καθήκοντα ασφάλειας του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Πόρτες, κιγκλιδώματα και φωτισμός ασφάλειας
- Θέση των περιοχών που πρέπει να έχουν περιορισμένη πρόσβαση, όπως οι σταθμοί ελέγχου, τα κέντρα επικοινωνιών, οι περιοχές αποθήκευσης φορτίου, κ.λπ.
- Ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και ο εφεδρικός εξοπλισμός που είναι διαθέσιμοι για να υποστηρίξουν τις ουσιώδεις υπηρεσίες
- Διαδικασίες δράσης για πυρκαγιά ή άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Υπάρχων εξοπλισμός προστασίας και ασφάλειας για την προστασία του προσωπικού και των επισκεπτών
- Το επίπεδο επίβλεψης του προσωπικού της Λιμενικής Εγκατάστασης, των προμηθευτών, των τεχνικών επισκευής, των εργαζομένων στις αποβάθρες, κ.λπ.
- Τις υπάρχουσες συμφωνίες με ιδιωτικές επιχειρήσεις ασφάλειας που παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας εγκαταστάσεων σε όλα τα Επίπεδα Ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε δυνάμεων ασφάλειας συμβεβλημένων με τα εξυπηρετούμενα πλοία
- Διαδικασίες για τον έλεγχο των κλειδιών ασφάλειας και άλλων συστημάτων πρόληψης πρόσβασης
- Διαδικασίες φορτίου και εφοδίων πλοίου
- Ικανότητα απόκρισης στα γεγονότα

Το σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης (ΣΑΛΕ) είναι ένα σχέδιο που εφαρμόζεται για να εξασφαλίσει την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων που έχουν ως στόχο να προστατεύσουν την εγκατάσταση και τα πλοία, τα φορτία τους, και τα πρόσωπα εν πλω από τους διάφορους κινδύνους ενός γεγονότος που απειλεί την ασφάλεια. Κάθε διαχειριστής λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει να αναπτύξει ένα κατάλληλο πρόγραμμα ασφάλειας που να ενσωματώνει μια λεπτομερή προετοιμασία και δραστηριότητες απόκρισης για κάθε επίπεδο απειλής με τον προσδιορισμό των οργανισμών, ή του αρμόδιου προσωπικού για την εκπλήρωση αυτών των δραστηριοτήτων. Ο ιδιοκτήτης ή ο διαχειριστής της λιμενικής εγκατάστασης οφείλει να τεκμηριώσει το πρόγραμμα ασφάλειας σε μορφή ενός γραπτού σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Το σχέδιο θα πρέπει να εξετάζει τις αποκλίσεις που προσδιορίζονται στην αξιολόγηση ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Επιπλέον να εξετάσει τα συνιστώμενα μέτρα τα οποία είναι κατάλληλα για το επίπεδο συνεπειών της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Το σχέδιο πρέπει, τουλάχιστον, να περιλαμβάνει:

- Μέτρα ή/και εξοπλισμό που αποσκοπεί στο να προλάβει ή να αποτρέψει την μη

εξουσιοδοτημένη μεταφορά όπλων, επικίνδυνων ουσιών, και συσκευών προοριζόμενων για χρήση ενάντια σε ανθρώπους, πλοία, ή λιμένες.

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

Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης περιέχει επίσης πληροφορίες οι οποίες αναφέρονται στην πρόληψη έκνομων γεγονότων ασφάλειας,όπως είναι οι διαδικασίες για επικοινωνία και συντονισμό για να μειωθεί ο κίνδυνος,ή η ευπάθεια για ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών. Για να επιτευχθεί μία αποτελεσματικότητα,όταν υφίστανται ενέργειες που έχουν ως απόρροια ένα έκνομο γεγονός στην ασφάλεια των μεταφορών, οι διαδικασίες που τίθενται με λεπτομερειες στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης,πρέπει να συντονιστούν με τα συναφή σχέδια απόκρισης.Επομένως, οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων οφείλουν να έχουν υπόψη ότι τα σχετικά διοικητικά σχέδια κρίσης και διαχείρισης συνεπειών υπάρχουν για τα πιθανά και πραγματικά έκνομα γεγονότα στην ασφάλεια των

μεταφορών, και ότι τέτοια σχέδια παραπέμπονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη τα νέα σχέδια αντιμετώπισης για να πραγματοποιήσουν την απόκριση υπό αυξημένα επίπεδα ασφάλειας και ως μέσο εξισορρόπησης μεταξύ των σχεδίων ασφάλειας και των σχεδίων απόκρισης.

Αρχεία:

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

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

Εκπαίδευση, γυμνάσια, και ασκήσεις:

Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και το αρμόδιο προσωπικό ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης κατέχουν τις κατάλληλες γνώσεις και έχουν λάβει τη απαραίτητη εκπαίδευση. Το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης που έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σχετικά με την ασφάλεια έχει επίγνωση των ευθυνών του όσον αφορά την ασφάλεια της Λιμενικής Εγκατάστασης, όπως περιγράφονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, και επαρκείς γνώσεις και ικανότητες για την επιτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος της λειτουργίας της Λιμενικής Εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης, ο τύπος του πλοίου που εξυπηρετεί Λιμενική Εγκατάσταση και άλλες σχετικές περιστάσεις. Επίσης ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης διασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό και εφαρμογή του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης συμμετέχοντας σε ασκήσεις ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

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

- Την διαχείριση ασφαλείας
- Τις σχετικές εθνικές και διεθνείς συμβάσεις, κώδικες, και συστάσεις

- Τη Σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς
- Τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων εμπλεκόμενων οργανισμών
- Τις αξιολογήσεις κινδύνων, απειλών και τρωτότητας
- Τις Αξιολογήσεις και επιθεωρήσεις ασφάλειας
- Τις λειτουργίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες
- Τα μέτρα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
- Την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και την αντιμετώπισή τους καθώς και το σχεδιασμό όσον αφορά την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων
- Τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας
- Τον χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας
- Γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
- Την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και συσκευών
- Την αναγνώριση χωρίς διακρίσεις, σε αμερόληπτη βάση, των χαρακτηριστικών και των μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων που είναι πιθανό να απειλήσουν την ασφάλεια
- Τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για να παρακαμφθούν τα μέτρα ασφάλειας
- Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφαλείας καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά την λειτουργία τους
- Τις μεθόδους εξέτασης, επιθεωρήσεις, ελέγχου, και παρακολούθησης
- Μεθόδους φυσικών ερευνών και επιθεωρήσεων για μη παρείσφρηση
- Τα γυμνάσια και τις ασκήσεις ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των γυμνασίων και των ασκήσεων με πλοία
- Την αξιολόγηση των σχετικών με την ασφάλεια γυμνασίων και ασκήσεων

Δήλωση ασφάλειας:

Η Δήλωση ασφάλειας (ΔΑ) βεβαιώνει ότι οι κρίσιμες ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια εξετάζονται καταλλήλως και ότι η ασφάλεια θα παίξει τον κυρίαρχο ρόλο σε όλη την παραμονή ενός πλοίου στην Λιμενική Εγκατάσταση ή κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα. Η ασφάλεια εξετάζεται με τη αναφορά των ευθυνών για τις ρυθμίσεις ασφάλειας και των γδάφορων διαδικασιών μεταξύ ενός πλοίου και μιας Λιμενικής Εγκατάστασης ή μεταξύ πλοίων. Στο επίπεδο ασφάλειας 1, τα πλοία που μεταφέρουν ορισμένα επικίνδυνα φορτία θα πρέπει αναγκαστικά να συμπληρώσουν μια δήλωση ασφαλείας. Στο Επίπεδο Ασφαλείας 2 και 3, μια δήλωση ασφαλείας πρέπει να συμπληρωθεί για όλες τις διεπαφές πλοίου / Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο επικεφαλής του λιμένα μπορεί μετά την αξιολόγηση του κινδύνου, να απαιτήσει τη χρήση της δήλωσης ασφαλείας σε περαιτέρω περιστάσεις, ανάλογα με τον κίνδυνο.

Η Δήλωση ασφάλειας θα πρέπει να συμπληρωθεί από:

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

Η Δήλωση ασφαλείας οφείλει να ελέγξει τις απαιτήσεις ασφαλείας που θα μπορούσαν να επιμεριστούν μεταξύ μιας Λιμενικής Εγκατάστασης και ενός πλοίου. Και η Λιμενική Εγκατάσταση και το πλοίο πρέπει να κρατήσουν ένα αντίγραφο της

Δήλωσης της ασφάλειας.

Για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις που δέχονται συχνά το ίδιο πλοίο, δεν απαιτείται Δήλωση ασφάλειας για κάθε διεπαφή εφόσον το πλοίο και η Λιμενική Εγκατάσταση συμμετέχουν σε μια γραπτή συμφωνία που δηλώνει την ευθύνη τους κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου / εγκατάστασης. Αυτές οι συμφωνίες πρέπει να περιληφθούν στο σχέδιο ασφάλειας πλοίου και το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Παρακολούθηση λιμενικής εγκατάστασης:

Οι φορείς της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να μπορούν να παρακολουθούν ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε αυτήν, σε ξηρά και θάλασσα, πάντοτε. Ακόμα και κατά τις νυχτερινές ώρες και τις περιόδους περιορισμένης ορατότητας, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, τα πλοία που βρίσκονται στη Λιμενική Εγκατάσταση αλλά και τις ζώνες γύρω από τα πλοία. Για την παρακολούθηση μπορεί να χρησιμοποιείται:

1) φωτισμός

2) φρουροί ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων περιπολιών πεζή, με οχήματα ή στη θάλασσα και

3) αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης. Όταν χρησιμοποιούνται, οι αυτόματες συσκευές εντοπισμού εισβολέων πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή/και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή παρακολουθείται συνεχώς.

Στο ΣΑΛΕ ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας καθώς και οι τρόποι με τους οποίους θα διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης θα μπορεί να βρίσκεται σε συνεχή λειτουργία, ακόμα και αν οι καιρικές συνθήκες είναι αντίξοες.

Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών:

Οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας θεωρείται ασυνόδευτη αποσκευή. Στο ΣΑΛΕ οφείλουν να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα αφορούν τις ασυνόδευτες αποσκευές δηλαδή ότι θα υποβάλλονται σε κατάλληλη εξέταση και έρευνα, προτού επιτραπεί η είσοδός τους στη Λιμενική Εγκατάσταση και, ανάλογα με τις συμφωνίες όσον αφορά την αποθήκευση, πριν μεταφερθούν από τη Λιμενική Εγκατάσταση στο πλοίο. Οι αποσκευές αυτές δεν θα υποβάλλονται σε έλεγχο είτε από το πλοίο όσο είτε από τη Λιμενική Εγκατάσταση ενώ στις περιπτώσεις όπου και τα δύο μέρη διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης την έχει η Λιμενική Εγκατάσταση. Η συνεργασία με το πλοίο είναι πρωταρχικής σημασίας και πρέπει να γίνονται διαδικασίες ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεταφορά των ασυνόδευτων αποσκευών πραγματοποιείται με ασφάλεια μετά την εξέταση.

Δήλωση συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης:

Το συμβαλλόμενο κράτος στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση είναι σε θέση να εκδώσει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης (ΠΣΛΕ) το οποίο να αναφέρει: 1) τη Λιμενική Εγκατάσταση 2) ότι η Λιμενική Εγκατάσταση συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 του Κώδικα 3) την περίοδο ισχύος του ΠΣΛΕ, η οποία πρέπει να καθορίζεται από το συμβαλλόμενο κράτος, αλλά δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη και 4) τις επακόλουθες ρυθμίσεις επιθεώρησης που ορίζονται από το συμβαλλόμενο κράτος και επιβεβαίωση της διενέργειάς τους.

Η Δήλωση Συμμόρφωσης Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να έχει μία συγκεκριμένη μορφή. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να συμπεριλάβει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

2.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Η αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορεί να διενεργείται από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ). Ωστόσο, μόνο το αρμόδιο συμβαλλόμενο κράτος μπορεί να εγκρίνει μια αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Εάν ένα συμβαλλόμενο κράτος χρησιμοποιεί έναν ΑΟΑ για την εξέταση ή την έγκριση αξιολόγησης ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, ο ΑΟΑ τότε δεν πρέπει να έχει σχέση με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε τη συγκεκριμένη αξιολόγηση ή έστω βοήθησε στην προετοιμασία της.

Μια αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να επικεντρώνεται στα ακόλουθα στοιχεία εντός μιας Λιμενικής Εγκατάστασης: 1)υλική ασφάλεια 2) κατασκευαστική ακεραιότητα 3)συστήματα ατομικής προστασίας 4)διαδικαστικές πολιτικές 5)συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων 6)σχετική υποδομή μεταφοράς 7) βοηθητικές παροχές και 8)άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Τα μέρη που συμμετέχουν σε μία αξιολόγηση ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης οφείλουν να μπορούν να αξιοποιούν τη βοήθεια εμπειρογνομόνων όσον αφορά τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται, την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων ή άλλων επικίνδυνων πραγμάτων, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, τις επιχειρηματικές πρακτικές του λιμένα κ.α

Η λήψη αποφάσεων η οποία βασίζεται στον κίνδυνο είναι ένα από τα καλύτερα εργαλεία για να εκτελεσθεί μια αξιολόγηση ασφάλειας έτσι ώστε να καθορισθούν τα κατάλληλα μέτρα ασφάλειας για μια Λιμενική Εγκατάσταση. Η λήψη αποφάσεων βασισμένη στην επικινδυνότητα είναι μια συστηματική και αναλυτική διαδικασία για να ελεγχθεί η πιθανότητα ότι μια παραβίαση ασφάλειας απειλήσει ένα στοιχείο του ενεργητικού, ένα άτομο, ή μια λειτουργία και θα καθορίσει τις ενέργειες που θα μειώσουν την τρωτότητα και θα μειώσουν τις συνέπειες από μία παραβίαση της ασφάλειας.

Η αξιολόγηση της ασφάλειας είναι μια διαδικασία που προσδιορίζει τις τρωτότητες στις φυσικές υποδομές, τα συστήματα προστασίας προσωπικού, τις διαδικασίες, ή άλλες περιοχές που μπορούν να οδηγήσουν σε μια παραβίαση της ασφάλειας, και μπορούν να προτείνουν τις επιλογές για να εξαληφθούν ή να μετριαστούν αυτές οι αδυναμίες. Για παράδειγμα μια αξιολόγηση ασφάλειας μπορεί να αποκαλύψει τις αδυναμίες στην οργάνωση των συστημάτων ή τα μη προστατευμένα σημεία πρόσβασης όπως είναι η περίμετρος της εγκατάστασης που δεν φωτίζεται καλά ή πύλες που δεν

παρακολουθούνται κατά τις προχωρημένες ώρες. Για να μετριάσει αυτήν την αδυναμία, μια Λιμενική Εγκατάσταση θα μπορούσε να εφαρμόσει διαδικασίες για να εξασφαλίσει ότι τέτοια σημεία πρόσβασης διασφαλίζονται και ελέγχονται. Τέτοιες αξιολογήσεις μπορούν να προσδιορίσουν τις τρωτότητες στις διαδικασίες της εγκατάστασης, την ασφάλεια προσωπικού, αλλά και τη φυσική και τεχνική ασφάλεια.

Για να ξεκινήσει μια αξιολόγηση, μια Λιμενική Εγκατάσταση ή μια επιχείρηση πρέπει να θεωρηθεί ένα χ σενάριο που θα αφορά μια πιθανή απειλή στην Λιμενική Εγκατάσταση κάτω από συγκεκριμένες περιστάσεις. Είναι σημαντικό ότι τα σενάρια είναι πιθανά και ότι το λιγότερο, αφορούν γνωστές δυνατότητες και προθέσεις όπως δίνονται από μια αξιολόγηση της απειλής. Πρέπει επίσης να είναι σύμφωνο με τα σενάρια που χρησιμοποιούνται για να αναπτυχθεί ένα Σχέδιο Ασφάλειας μιας Λιμενικής Εγκατάστασης. Για την αξιολόγηση των συνεπειών κύριο λόγο έχει ένας υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή αξιωματούχος της εταιρίας ο οποίος πρέπει να καθορίσει το ανάλογο με την περίπτωση επίπεδο συνεπειών. Το ανάλογο με την περίπτωση επίπεδο συνεπειών πρέπει να βασιστεί στη "περιγραφή" της εγκατάστασης. Αξιολόγηση της τρωτότητας:

Κάθε σενάριο πρέπει να αξιολογηθεί από την άποψη της τρωτότητας της εγκατάστασης σε μια επίθεση. Τέσσερα στοιχεία τρωτότητας θα μπορούσαν να εξεταστούν και να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του βαθμού τρωτότητας: η διαθεσιμότητα, η προσβασιμότητα, η οργανική ασφάλεια, και η στεγανότητα της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ή ο αξιωματούχος της εταιρείας οφείλει να σταθμίσει κάθε στοιχείο τρωτότητας για ένα συγκεκριμένο σενάριο. Η αρχική αξιολόγηση της τρωτότητας πρέπει να σχεδιαστεί μόνο με τις υφιστάμενες στρατηγικές και προστατευτικά μέτρα που λαμβάνονται ώστε να ελαττώσουν τις τρωτότητες. Μετά την εκτέλεση της αρχικής αξιολόγησης, μια συγκριτική αξιολόγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη νέες στρατηγικές και υπό την εξέταση προστατευτικών μέτρων.

Αξιολογώντας την τρωτότητα μόνο με τις υπάρχουσες στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα παρέχεται μια καλύτερη κατανόηση του γενικού κινδύνου που συνδέεται με το σενάριο που εξετάζεται και με ποιό τρόπο εν συνεχεία οι νέες αυτές στρατηγικές και τα προστατευτικά μέτρα θα μετριάσουν τον κίνδυνο.

Η Λιμενική Εγκατάσταση έχει το κύριο έλεγχο επί της προσβασιμότητας και των στοιχείων οργανικής ασφάλειας. Το εργαλείο αυτό λαμβάνει υπόψη μόνο τα στοιχεία αυτά, χωρίς να εξετάζει τη διαθεσιμότητα ή την ακεραιότητα της Λιμενικής Εγκατάστασης, στην αξιολόγηση κάθε σεναρίου. Κάθε σενάριο πρέπει να αξιολογηθεί για να πάρει έναν βαθμό προσβασιμότητας και έναν βαθμό οργανικής ασφάλειας. Κατόπιν γίνεται άρθρωση των στοιχείων ώστε να διεξαχθεί ο συνολικός βαθμός τρωτότητας. Το συγκεκριμένο αποτέλεσμα πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως βαθμός τρωτότητας κατά την αξιολόγηση κάθε σεναρίου στο επόμενο βήμα.

Η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρεία πρέπει επίσης να καθορίσει για ποιά σενάρια πρέπει να εφαρμοσθούν στρατηγικές μετριάσης δηλαδή προστατευτικά μέτρα. Τα αποτελέσματα δεν θα είναι ο μόνος λόγος για να προκληθεί ή να εξαληφθεί η ανάγκη για λήψη συγκεκριμένων μέτρων, αλλά είναι ένα εργαλείο για τον προσδιορισμό των

πιθανών αδυναμιών και για την αξιολόγηση των ενδεχόμενων μεθόδων αντιμετώπισής τους.

Για τον βαθμό τρωτότητας υπάρχουν κάποιοι όροι μετριασμού:

Ο όρος "μετριάστε" σημαίνει ότι οι στρατηγικές μετριασμού, όπως προστατευτικά μέτρα ασφάλειας ή/και διαδικασίες, πρέπει να αναπτυχθούν για να μειώσουν τον κίνδυνο για το συγκεκριμένο σενάριο. Ένα παράρτημα στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιέχει το σενάριο (α) που αξιολογείται, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, και τα μέτρα μετριασμού που επιλέγονται.

"Εξετάστε," σημαίνει ότι οι στρατηγικές μετριασμού πρέπει να αναπτυχθούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξετάζεται ξεχωριστά κάθε περίπτωση. Το σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης πρέπει να περιέχει το σενάριο (α) που αξιολογείται, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, και τους λόγους που αυτά τα μέτρα μετριασμού επιλέχθηκαν ή δεν επιλέχθηκαν.

"Τεκμηριώστε" σημαίνει ότι το σενάριο μπορεί να μην χρειαστεί λήψη μέτρων μετριασμού και επομένως πρέπει μόνο να τεκμηριωθεί. Εντούτοις, τα μέτρα που έχουν μικρό κόστος μπορούν ακόμα να αξίζουν εκτίμησης. Το σχέδιο ασφάλειας πρέπει να περιέχει το σενάριο που αξιολογείται και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης. Αυτό θα είναι ευεργετικό στις περαιτέρω αναθεωρήσεις του σχεδίου ασφάλειας, προκειμένου να είναι γνωστό εάν οι ελλοχεύουσες υποθέσεις έχουν αλλάξει από την τελευταία αξιολόγηση ασφάλειας.

Μέθοδοι εφαρμογής:

Η Λιμενική Εγκατάσταση ή η εταιρία δύναται να καταγράψει τα εξεταζόμενα σενάρια, το επίπεδο συνεπειών, τον βαθμό για κάθε στοιχείο της τρωτότητας, το συνολικό βαθμό τρωτότητας, και την κατηγορία μετριασμού. Σκοπός είναι να μειωθεί ο γενικός κίνδυνος που συνδέεται με το προσδιορισμένο σενάριο. Πάντως γενικά, είναι ευκολότερο να μειωθούν οι τρωτότητες από να μειωθούν οι συνέπειες ή οι απειλές.

Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως αποτελεσματική εάν θα χαμηλώσει το γενικό βαθμό τρωτότητας όταν εφαρμόζεται από μόνη της ή με μια ή περισσότερες άλλες στρατηγικές. Πρέπει να σημειωθεί ότι εάν μια στρατηγική μετριασμού, όταν εξετάζεται χωριστά, δεν μειώνει την τρωτότητα, τότε περισσότερες στρατηγικές δύναται να εξεταστούν σε συνδυασμό. Έτσι εξέταση των στρατηγικών μετριασμού σαν σύνολο, μπορεί να μειώσει την τρωτότητα σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο.

Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ως εφικτή εάν μπορεί να εφαρμοστεί με χαμηλό λειτουργικό αντίκτυπο ή χρηματοδότηση η οποία θα είναι ανάλογη με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας. Από την άλλη μια στρατηγική μπορεί να κριθεί μερικώς εφικτή εάν η εφαρμογή της απαιτεί σημαντικές αλλαγές ή η χρηματοδότηση να είναι ανάλογη με την ενδεχόμενη μείωση της τρωτότητας. Μια στρατηγική μπορεί να κριθεί ανέφικτη εάν η εφαρμογή της είναι εξαιρετικά προβληματική ή απαγορευτική από πλευράς κόστους.

Το εφικτό μιας στρατηγικής μετριασμού μπορεί να ποικίλει ανάλογα με το Επίπεδο Ασφαλείας. Επομένως κάποιες στρατηγικές πιθανόν να μην είναι αποτελεσματικές για το Επίπεδο Ασφαλείας 1, αλλά μπορούν να είναι αποτελεσματικές στα Επίπεδα Ασφαλείας 2 ή 3.

2.3 ΕΙΚΟΝΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ



1) Λιμενικές εγκαταστάσεις Σητεία



2) Λιμενικές εγκαταστάσεις Θίσβης



3)Λιμάνι του Πειραιά

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

Ένα πλοίο οφείλει να ενεργεί σύμφωνα με τα επίπεδα ασφάλειας που ορίζουν τα συμβαλλόμενα κράτη. Στο επίπεδο ασφάλειας 1 διεξάγονται οι ακόλουθες δραστηριότητες, μέσω ενδεδειγμένων μέτρων, σε όλα τα πλοία, προκειμένου να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα για την αποφυγή συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια όπως είναι η διασφάλιση της επιτέλεσης όλων των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, ο έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο και ο έλεγχος της επιβίβασης προσώπων και των προσωπικών ειδών τους, η παρακολούθηση των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, η παρακολούθηση των χώρων καταστρώματος και των χώρων γύρω από το πλοίο, η επιθεώρηση της φορτοεκφόρτωσης του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου και η διασφάλιση της άμεσης διαθεσιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας. Στο επίπεδο ασφάλειας 2 εφαρμόζονται επίπλεον προστατευτικά μέτρα, τα οποία προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου. Στο επίπεδο ασφάλειας 3 θα εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά προστατευτικά μέτρα τα οποία επίσης προσδιορίζονται στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου. Στις περιπτώσεις που η Αρχή ορίζει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο οφείλει να βεβαιώσει τη λήψη των οδηγιών σχετικά με την αλλαγή του επιπέδου ασφάλειας.

Πριν από την είσοδο σε λιμένα ή κατά την παραμονή σε λιμένα εντός της επικράτειας συμβαλλομένου κράτους το οποίο όμως έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο βεβαιώνει τη λήψη των οδηγιών αυτών. Επίπλεον επιβεβαιώνει τον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης ότι άρχισε η εφαρμογή των ενδεδειγμένων μέτρων και διαδικασιών, όπως ορίζονται με λεπτομέρειες στο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου ενώ στην περίπτωση επιπέδου ασφάλειας 3, σε οδηγίες προσδιοριζόμενες από το συμβαλλόμενο κράτος, το οποίο έχει ορίσει επίπεδο ασφάλειας 3. Το πλοίο αναφέρει δυσκολίες όσον αφορά την εφαρμογή. Στις περιπτώσεις αυτές, ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου επικοινωνούν και συντονίζουν τις κατάλληλες δράσεις. Επίσης εάν η Αρχή απαιτήσει από ένα πλοίο να τεθεί σε υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας από το οριζόμενο για τον λιμένα στον οποίο έχει σκοπό να εισέλθει ή στον οποίο βρίσκεται ήδη ή εάν το πλοίο βρίσκεται ήδη υπό υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας,

τότε το πλοίο οφείλει να ενημερώσει την αρμόδια αρχή του συμβαλλομένου κράτους στην επικράτεια του οποίου βρίσκεται η Λιμενική Εγκατάσταση, αλλά και τον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης σχετικά με την κατάσταση. Στις περιπτώσεις αυτές, ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου επικοινωνεί πάλι με τον υπεύθυνο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ώστε να ενεργήσουν αν κρίνεται σκόπιμο.

Μια Αρχή η οποία απαιτεί από τα πλοία τα οποία έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της να ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 2 ή 3 σε λιμένα άλλου συμβαλλομένου κράτους, πρέπει να ενημερώσει αυτό το συμβαλλόμενο κράτος χωρίς περεταίρω καθυστέρηση. Όταν τα συμβαλλόμενα κράτη ορίζουν επίπεδα ασφάλειας και παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο ασφάλειας σε πλοία που εκτελούν πλόες στα χωρικά ύδατά τους ή έχουν γνωστοποιήσει την πρόθεσή τους να εισέλθουν στα χωρικά ύδατά

τους, τα πλοία αυτά συνίσταται να παραμένουν σε ετοιμότητα και να αναφέρουν στην Αρχή τους και στα εκάστοτε παρακείμενα παράκτια κράτη κάθε πληροφορία η οποία υποπίπτει στην αντίληψή τους και μπορεί να απειλεί την ασφάλεια στην περιοχή. Μετά την ενημέρωση των πλοίων αυτών σχετικά με το εφαρμοστέο επίπεδο ασφάλειας, ένα συμβαλλόμενο κράτος, ενημερώνει επίσης τα πλοία αυτά σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας που πρέπει να λάβουν.

Ως «Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου» νοείται το άτομο επί του πλοίου, το οποίο αναφέρεται στον πλοίαρχο και έχει οριστεί από την εταιρεία ως υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής αλλά και διατήρησης του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, και λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ του υπευθύνου ασφάλειας της εταιρείας και των υπευθύνων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Ως «Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας» τώρα νοείται το άτομο το οποίο έχει οριστεί από την εταιρεία για να διασφαλίζει ότι διενεργείται σωστά η αξιολόγηση της ασφάλειας του πλοίου, ότι υποβάλλεται προς έγκριση και ότι τίθεται σε εφαρμογή και διατηρείται Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου. Ο ίδιος επίσης αποτελεί σύνδεσμο μεταξύ των υπευθύνων ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης και του αξιωματικού ασφάλειας του πλοίου.

Η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας πλοίου. Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της διασφάλισης της διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου όλα τα πλοία του στόλου της εταιρείας. Παρόλο που ο ΥΑΕ δεν χρειάζεται να έχει προσωπική ευθύνη για όλα τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη θέση, κάθε ΥΑΕ έχει την τελική και καταλυτική ευθύνη για τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσής τους. Πριν από την έναρξη της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, ο ΥΑΕ πρέπει να διασφαλίζει ότι αξιοποιούνται οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την αξιολόγηση απειλής για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα σχετικά μέτρα τους και για τους λιμένες. Σε αυτούς που θα καταπλεύσει το πλοίο ή σε αυτούς που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες. Ο ΥΑΕ οφείλει να μελετά προηγούμενες αναφορές σχετικά με παρόμοιες ανάγκες όσον αφορά την ασφάλεια. Όποτε μπορεί να γίνει ο ΥΑΕ πρέπει να συναντά αρμόδιους στο πλοίο και στις λιμενικές εγκαταστάσεις για να συζητά το σκοπό αλλά και τη μεθοδολογία της αξιολόγησης. Ο ΥΑΕ επίσης οφείλει να ακολουθεί μια ειδική καθοδήγηση που ίσως να παρέχουν τα συμβαλλόμενα κράτη. Μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να καλύπτει τα παρακάτω στοιχεία επί του πλοίου ή εντός αυτού: 1) υλική ασφάλεια 2) κατασκευαστική ακεραιότητα 3) συστήματα ατομικής προστασίας 4) διαδικαστικές πολιτικές 5) συστήματα ραδιοεπικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων υπολογιστικών συστημάτων και δικτύων και 6) άλλους χώρους οι οποίοι, εάν υποστούν βλάβη ή χρησιμοποιηθούν για αθέμιτη παρακολούθηση, θέτουν σε κίνδυνο πρόσωπα, περιουσιακά στοιχεία ή λειτουργίες επί του πλοίου ή εντός Λιμενικής Εγκατάστασης.

Αυτοί που συμμετέχουν σε μια αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου, πρέπει να μπορούν να αξιοποιούν τη συνδρομή εμπειρογνομόνων όσον αφορά παραδείγματος χάριν τη γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται, την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτήρων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια, τις μεθόδους που μπορεί να χρησιμοποιούνται για την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, τον σχεδιασμό αντιμετώπισης επικίνδυνων καταστάσεων, την ετοιμότητα και την ανταπόκριση σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, τις λειτουργίες πλοίου και λιμένα κ.α

Ο ΥΑΕ πρέπει να συλλέγει και να καταγράφει τις πληροφορίες οι οποίες απαιτούνται για τη διεκπέραση αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων:

1) του γενικού σχεδίου διαρρύθμισης του πλοίου 2) της θέσης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης 3) της θέσης και λειτουργίας κάθε πραγματικού ή δυνητικού σημείου πρόσβασης στο πλοίο 4) μεταβολών στην παλίρροια οι οποίες ενδέχεται να έχουν επίπτωση στην ευπάθεια ή στην ασφάλεια του πλοίου 5) των χώρων φορτίου και των ρυθμίσεων στοιβασίας 6) των θέσεων όπου αποθηκεύονται τα εφόδια του πλοίου και ο βασικός εξοπλισμός συντήρησης 7) των θέσεων όπου αποθηκεύονται οι ασυνόδευτες αποσκευές 8) του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και του εφεδρικού εξοπλισμού για τη διατήρηση βασικών λειτουργιών 9) του αριθμού του προσωπικού του πλοίου, οποιωνδήποτε υφιστάμενων σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων και οποιωνδήποτε υφιστάμενων πρακτικών εκπαίδευσης της εταιρείας 10) του υφιστάμενου εξοπλισμού προστασίας και ασφάλειας για την προστασία των επιβατών και του προσωπικού του πλοίου 11) των οδών διαφυγής και εκκένωσης και των σταθμών συγκέντρωσης που πρέπει να διατηρούνται για τη διασφάλιση της ομαλής και ασφαλούς εκκένωσης του πλοίου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης 12) των υφιστάμενων συμφωνιών με ιδιωτικές εταιρείες ασφάλειας οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες ασφάλειας στο πλοίο/στην ακτή και τέλος 13) των υφιστάμενων μέτρων και διαδικασιών ασφάλειας που εφαρμόζονται, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών επιθεώρησης και ελέγχου, συστημάτων αναγνώρισης, εξοπλισμού επιτήρησης και παρακολούθησης, εγγράφων αναγνώρισης προσωπικού και συστημάτων επικοινωνίας, συναγερμών, φωτισμού, ελέγχου πρόσβασης, καθώς και άλλων απαραίτητων συστημάτων.

Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει επίσης να ελέγχεται κάθε προσδιορισμένο σημείο πρόσβασης και να εκτιμούνται οι πιθανότητες χρήσης του από άτομα που μπορεί να προσπαθήσουν να παραβιάσουν την ασφάλεια. Στα σημεία πρόσβασης συμπεριλαμβάνονται τόσο τα σημεία πρόσβασης για τα άτομα που έχουν νόμιμη πρόσβαση, όσο και τα σημεία πρόσβασης για άτομα τα οποία επιδιώκουν να εισέλθουν παράνομα. Στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζεται συνεχώς η σκοπιμότητα των υφιστάμενων μέτρων και της καθοδήγησης, των διαδικασιών και των λειτουργιών σχετικά με την ασφάλεια, τόσο υπό κανονικές συνθήκες όσο και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης και να ορίζεται η καθοδήγηση όσον αφορά την ασφάλεια. Σε αυτά περιλαμβάνονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, οι διαδικασίες αντιμετώπισης πυρκαϊάς ή άλλων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, του βαθμού επιτήρησης του προσωπικού του πλοίου και όλων όσων σχετίζονται με αυτό, της συχνότητας και αποτελεσματικότητας των περιπολιών ασφάλειας κ.α

Επιπρόσθετα στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να εξετάζονται τα πρόσωπα, οι δραστηριότητες, οι υπηρεσίες και οι λειτουργίες του πλοίου. Σε αυτά θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν: το προσωπικό του πλοίου και όλα τα πρόσωπα που σχετίζονται με αυτό, το φορτίο, ιδίως τα επικίνδυνα είδη ή οι επικίνδυνες ουσίες, τα εφόδια του πλοίου, ο εξοπλισμός και τα συστήματα επικοινωνίας ασφάλειας του πλοίου, εάν υπάρχουν και τέλος ο εξοπλισμός και τα συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης του πλοίου, εάν υπάρχουν επίσης.

Πρέπει να εξετάζονται και όλες οι πιθανές απειλές, αλλά και οτιδήποτε απειλεί την ασφάλεια του πλοίου όπως: 1) ζημία ή καταστροφή του πλοίου ή λιμενικής εγκατάστασης, π.χ. από εκρηκτικούς μηχανισμούς, εμπρησμό, δολιοφθορά ή βανδαλισμό 2) πειρατεία ή κατάληψη του πλοίου ή ατόμων επί του πλοίου 3) παραβίαση

φορτίου, βασικού εξοπλισμού ή βασικών συστημάτων του πλοίου ή εφοδίων του πλοίου 4) μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή χρήση, περιλαμβανομένης της παρουσίας λαθρεπιβατών 5) λαθρεμπόριο όπλων ή εξοπλισμού, περιλαμβανομένων όπλων μαζικής καταστροφής 6) χρήση του πλοίου για τη μεταφορά ατόμων που επιδιώκουν την πρόκληση συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή/και του εξοπλισμού τους 7) χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου ή ως μέσου πρόκλησης ζημιάς ή καταστροφής 8) επιθέσεις από την πλευρά της θάλασσας, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε θέση αγκυροβολίας ή προσόρμισης και 9) επιθέσεις, ενώ το πλοίο βρίσκεται στη θάλασσα.

Ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ πρέπει να έχουν πάντα υπόψη τους την επίπτωση που μπορεί να έχουν τα μέτρα ασφάλειας στο προσωπικό του πλοίου το οποίο θα παραμείνει στο πλοίο για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Κατά την διαδικασία της ανάπτυξης των μέτρων ασφάλειας, καλό θα ήταν να δίδεται σημασία στην στην προσωπική ζωή του προσωπικού του πλοίου, καθώς και στην ικανότητά του να διατηρεί την αποδοτικότητά του για μεγάλες χρονικές περιόδους.

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου, θα πρέπει να προετοιμάζεται μια αναφορά, η οποία θα αποτελείται από μία περίληψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μία περιγραφή κάθε σημείου αδυναμίας το οποίο εντοπίστηκε και μία περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν για την αντιμετώπιση των σημείων αδυναμίας. Η αναφορά θα προστατεύεται από οποιαδήποτε μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση. Σε περίπτωση που η αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου δεν έχει διεξαχθεί από την εταιρεία, η αναφορά σχετικά με την αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου πρέπει να επανεξετάζεται και να εγκρίνεται από τον ΥΑΕ.

Επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας:

Η επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας αποτελεί ένα μέρος που δεν μπορεί να παραληφθεί από οποιαδήποτε αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου. Στην επιτόπια επιθεώρηση ασφάλειας πρέπει να εξετάζονται αλλά και να αξιολογούνται τα υφιστάμενα προστατευτικά μέτρα, οι διαδικασίες και οι λειτουργίες επί του πλοίου για να διασφαλιστεί η εκτέλεση όλων των σχετικών με την ασφάλεια καθηκόντων επί του πλοίου, για να παρακολουθούνται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ώστε να είναι σίγουρο ότι έχουν πρόσβαση σε αυτές μόνο εξουσιοδοτημένα άτομα, να ελέγχεται η πρόσβαση στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων οποιωνδήποτε συστημάτων αναγνώρισης, να ελέγχεται η επιβίβαση προσώπων και των προσωπικών ειδών τους (συνοδευόμενων και ασυνόδευτων αποσκευών και των προσωπικών ειδών του προσωπικού του πλοίου), να επιθεωρείται ο χειρισμός του φορτίου και της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου και τέλος, να διασφαλιστεί η άμεση διαθεσιμότητα επικοινωνίας, πληροφοριών και εξοπλισμού ασφάλειας.

Σχέδιο ασφάλειας πλοίου:

Ως « Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου» νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων επί του πλοίου. Αυτά έχουν σκοπό την προστασία των ατόμων που βρίσκονται επί του πλοίου, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου, των εφοδίων του πλοίου ή του ίδιου του πλοίου από τον κίνδυνο απειλής που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Ο υπεύθυνος ασφάλειας της εταιρείας (ΥΑΕ) έχει την ευθύνη της προετοιμασίας και υποβολής για την έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας πλοίου (ΣΑΠ). Το περιεχόμενο του ΣΑΠ ποικίλλει, ανάλογα με το συγκεκριμένο πλοίο. Όπως προανφέρθηκε στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου έχουν προσδιοριστεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του πλοίου, οι δυνητικές απειλές και διάφορα σημεία αδυναμίας. Για να προετοιμαστεί το ΣΑΠ θα απαιτηθεί λεπτομερής ανάλυση των στοιχείων αυτών. Οι Αρχές δύνανται να προετοιμάζουν συμβουλές σχετικά με την προετοιμασία και το περιεχόμενο ενός ΣΑΠ.

Όλα τα ΣΑΠ πρέπει: 1) να αναφέρουν λεπτομερώς την οργανωτική διάρθρωση της ασφάλειας για το πλοίο 2) να αναφέρουν λεπτομερώς τις σχέσεις του πλοίου με την εταιρεία, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, άλλα πλοία και σχετικές αρχές επιφορτισμένες με ευθύνες όσον αφορά την ασφάλεια 3) να αναφέρουν λεπτομερώς τα συστήματα επικοινωνίας για τη διασφάλιση αποτελεσματικής συνεχούς επικοινωνίας εντός του πλοίου και μεταξύ αυτού και άλλων, συμπεριλαμβανομένων λιμενικών εγκαταστάσεων 4) να αναφέρουν λεπτομερώς τα βασικά μέτρα ασφάλειας για επίπεδο ασφάλειας 1, τόσο επιχειρησιακά όσο και υλικά, τα οποία θα εφαρμόζονται πάντοτε 5) να αναφέρουν λεπτομερώς τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας τα οποία θα επιτρέπουν στο πλοίο να μεταβαίνει χωρίς καθυστέρηση σε επίπεδο ασφάλειας 2 και, όταν χρειάζεται, σε επίπεδο ασφάλειας 6) να προβλέπουν τακτική επανεξέταση, ή έλεγχο, του ΣΑΠ και τροποποίησή του σύμφωνα με την εμπειρία ή τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και 7) λεπτομερείς διαδικασίες αναφοράς στα σημεία επαφής των αρμοδίων συμβαλλομένων κρατών.

Η προετοιμασία ενός σωστού ΣΑΠ πρέπει να βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης μιας ολοκληρωμένης αξιολόγησης των υλικών και επιχειρησιακών χαρακτηριστικών αλλά και του μοντέλου πλοίων του κάθε πλοίου. Όλα τα ΣΑΠ πρέπει να εγκρίνονται από την Αρχή ή εκ μέρους αυτής. Εάν μια Αρχή χρησιμοποιεί έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας (ΑΟΑ) για την αναθεώρηση ή την έγκριση του ΣΑΠ, ο ΑΟΑ δεν πρέπει να σχετίζεται με κανέναν άλλον ΑΟΑ που προετοίμασε το σχέδιο ή βοήθησε σε αυτό.

Οι ΥΑΕ και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου (ΑΑΠ) οφείλουν να καταρτίζουν διαδικασίες σχετικά με τη συνεχή αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας του ΣΑΠ αλλά και την προετοιμασία τροποποιήσεων του σχεδίου μετά την έγκρισή του. Τα μέτρα ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο ΣΑΠ πρέπει να έχουν τεθεί σε εφαρμογή κατά τη διεξαγωγή της αρχικής επιθεώρησης. Εάν δεν έχει γίνει αυτό δεν μπορεί να διεξαχθεί η διαδικασία έκδοσης του απαιτούμενου Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για το πλοίο. Σε περίπτωση που συμβεί μία βλάβη στον εξοπλισμό ή στα συστήματα ασφάλειας ή συμβεί αναστολή μέτρου ασφάλειας για οποιονδήποτε λόγο, θα υιοθετούνται ισοδύναμα προσωρινά μέτρα ασφάλειας, γνωστοποιημένα στην Αρχή, η οποία και θα τα εγκρίνει.

3.2 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τα ακόλουθα σημεία επικεντρώνονται συγκεκριμένα στα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορούν να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας, καλύπτοντας: 1) την πρόσβαση στο πλοίο του προσωπικού του πλοίου, επιβατών, επισκεπτών κλπ. 2) ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου 3) τη μεταφορά φορτίου 4) την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου 5) τον χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών και 6) την παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου.

Πρόσβαση στο πλοίο:

Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται μέτρα ασφάλειας τα οποία καλύπτουν όλους τους τρόπους πρόσβασης στο πλοίο. Σε αυτούς πρέπει να περιλαμβάνονται οποιαδήποτε από τα κατωτέρω: 1) κλίμακες αποεπιβίβασης 2) θύρες αποεπιβίβασης επιβατών 3) επικλινείς εξέδρες αποεπιβίβασης 4) θύρες, παραφωτίδες, παράθυρα και πλευρικά ανοίγματα εισόδου 5) σχοινιά πρόσδεσης και καδένες αλυσίδων και 6) γερανοί και ανυψωτική συσκευή.

Για το καθένα απ' αυτά στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται οι ενδεδειγμένες θέσεις όπου πρέπει να εφαρμόζονται, οι περιορισμοί ή οι απαγορεύσεις πρόσβασης για όλα τα επίπεδα ασφάλειας. Στο ΣΑΠ πρέπει επιπλέον να προσδιορίζεται ο τύπος του περιορισμού ή της απαγόρευσης που θα εφαρμόζεται για κάθε επίπεδο ασφάλειας, όπως και ο τρόπος της επιβολής τους. Στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται οι τρόποι αναγνώρισης που απαιτούνται σε κάθε επίπεδο ασφάλειας για να επιτρέπεται η πρόσβαση και η παραμονή ατόμων στο πλοίο. Στους τρόπους αυτούς μπορεί να περιλαμβάνεται η ανάπτυξη ενός καταλλήλου συστήματος αναγνώρισης το οποίο θα πραγματοποιεί μόνιμες και προσωρινές αναγνωρίσεις, για το προσωπικό του πλοίου και τους επισκέπτες. Κάθε σύστημα αναγνώρισης πλοίου πρέπει, όταν είναι εφικτό, να συντονίζεται με το σύστημα το οποίο εφαρμόζεται στη Λιμενική Εγκατάσταση. Οι επιβάτες μπορούν να επιδεικνύουν τις κάρτες επιβίβασης, εισιτήρια κλπ., αλλά δεν πρέπει να τους επιτρέπεται η πρόσβαση σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης χωρίς συνοδεία.

Απαγορεύεται η πρόσβαση στο πλοίο σε όλους όσους δεν είναι πρόθυμοι ή δεν μπορούν να αποδείξουν την ταυτότητά τους ή/και να επιβεβαιώσουν το σκοπό της επίσκεψής τους όταν τους ζητείται. Η απόπειρα πρόσβασής τους πρέπει να αναφέρεται, ανάλογα με τη περίπτωση, στους ΑΑΠ, στους ΥΑΕ, στον υπεύθυνο ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), αλλά και στις αρμόδιες σε θέματα ασφάλειας εθνικές ή τοπικές αρχές.

Επίπεδο Ασφάλειας 1: Για το συγκεκριμένο επίπεδο, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο, για τον οποίο μπορεί να εφαρμόζονται τα παρακάτω όπως ο έλεγχος της ταυτότητας όλων των προσώπων που θέλουν να επιβιβαστούν στο πλοίο και επιβεβαίωση των λόγων για τους οποίους θέλουν να επιβιβαστούν, η διασφάλιση, σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, ότι ορίζονται προστατευμένοι χώροι όπου μπορούν να διεξάγονται επιθεωρήσεις και έρευνα προσώπων, αποσκευών, προσωπικών ειδών, οχημάτων και του περιεχομένου αυτών, η διασφάλιση επίσης σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro

και άλλα επιβατηγά πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση, σύμφωνα με τη συχνότητα που απαιτείται στο ΣΑΠ ,ο διαχωρισμός των προσώπων που έχουν υποβληθεί σε έρευνα και των προσώπων που δεν έχουν υποβληθεί σε έρευνα και ο διαχωρισμός επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών,ο προσδιορισμός των σημείων πρόσβασης τα οποία πρέπει να ασφαλιστούν ή να επιβλέπονται για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης, η ασφάλιση της πρόσβασης σε ανεπίβλεπτους χώρους οι οποίοι μπορεί να συνορεύουν με χώρους στους οποίους έχουν πρόσβαση επιβάτες,και τέλος η παροχή προφορικών ενημερώσεων σε όλο το προσωπικό του πλοίου σχετικά με πιθανές απειλές.

Στο επίπεδο ασφάλειας 1, πρέπει να υποβληθεί σε έρευνα οποιοσδήποτε θέλει να ανέβει στο πλοίο. Η συχνότητα των ερευνών αυτών,συμπεριλαμβανομένων και των σποραδικών ερευνών, πρέπει να προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο ΣΑΠ και να εγκρίνεται από την Αρχή. Αυτές οι έρευνες μπορεί να διεξάγονται από όργανα της Λιμενικής Εγκατάστασης σε στενή συνεργασία με το πλοίο.Μόνο εάν υπάρχουν σοβαροί λόγοι για την υποβολή σε έρευνα,τότε απαιτείται από τα μέλη του προσωπικού του πλοίου να υποβάλουν σε έρευνα τους συναδέλφους τους ή τα προσωπικά είδη τους,έτσι ώστε να λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα ανθρώπινα δικαιώματα του ατόμου και να διασφαλίζεται η βασική ανθρώπινή τους αξιοπρέπεια.

Επίπεδο ασφάλειας 2 :Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για λόγους προστασίας από ένα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ώστε να διασφαλίζεται μεγαλύτερη επαγρύπνηση και αυστηρότερος έλεγχος.Τα μέτρα που μπορούν να γίνουν είναι ο διορισμός πρόσθετου προσωπικού για τη φύλαξη των χώρων του καταστρώματος κατά τις ώρες ησυχίας,ο περιορισμός του αριθμού των σημείων πρόσβασης στο πλοίο,η αποτροπή της πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της θάλασσας,ο ορισμός ζώνης περιορισμένης πρόσβασης στο πλοίο από την πλευρά της ακτής,σε στενή συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση,η αύξηση της συχνότητας και της λεπτομέρειας των ερευνών σχετικά με όλα και όλους που έχουν να κάνουν με το πλοίο,η συνοδεία των επισκεπτών, η παροχή πρόσθετων ειδικών προφορικών ενημερώσεων σε όλο το πτο προσωπικό του πλοίου σχετικά με τις επικείμενες απειλές υπογραμμίζοντας την ανάγκη αυξημένης επαγρύπνησης και τέλος,αν θεωρηθεί αναγκαίο η διεξαγωγή πλήρους ή μερικής έρευνας.

Επίπεδο ασφάλειας 3:Στο επίπεδο ασφάλειας 3,το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται επαρκώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση.Αυτα μπορεί να περιλαμβάνουν τον περιορισμό της πρόσβασης σε ένα μοναδικό, ελεγχόμενο σημείο πρόσβασης,την χορήγηση άδειας πρόσβασης μόνο στα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια,τη καθοδήγηση των ατόμων επί του πλοίου,την αναστολή της επιβίβασης ή της αποβίβασης,την εκκένωση του πλοίου κ.α

Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου:

Στο ΣΑΠ πρέπει να προσδιορίζονται οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης που θα οριστούν στο πλοίο, να ορίζεται η έκτασή τους, οι ώρες εφαρμογής, τα ληπτέα μέτρα ασφάλειας για τον έλεγχο της πρόσβασης σε αυτές αλλά και για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων μέσα σε αυτές.

Σκοποί των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης είναι: 1) η πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης 2) η προστασία των επιβατών, του προσωπικού του πλοίου και του προσωπικού των λιμενικών εγκαταστάσεων ή άλλων υπηρεσιών που είναι εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται επί του πλοίου 3) η προστασία κρίσιμων για την ασφάλεια χώρων εντός του πλοίου και 4) η προστασία του φορτίου και των εφοδίων του πλοίου από παραβιάσεις.

Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζεται ότι όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης φέρουν σήμανση η οποία υποδεικνύει ότι απαγορεύεται η είσοδος στο χώρο. Στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης μπορεί να περιλαμβάνονται: η γέφυρα ναυσιπλοΐας, οι χώροι μηχανών κατηγορίας Α και τα λοιπά σημεία ελέγχου, οι χώροι που περιέχουν εξοπλισμό και συστήματα ασφάλειας και επιτήρησης και τα χειριστήριά τους, καθώς και τους πίνακες χειρισμού του συστήματος φωτισμού, οι χώροι που περιέχουν επικίνδυνα είδη ή ουσίες, οι χώροι φορτίου και οι χώροι όπου υπάρχουν εφόδια του πλοίου, όπως επίσης και κάθε άλλη ζώνη ως ορίζεται από τον ΥΑΕ στην αξιολόγηση ασφάλειας πλοίου στην οποία πρέπει να απαγορεύεται η είσοδος για τη διαφύλαξη της ασφάλειας.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ οφείλουν να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν το κλείδωμα ή ασφάλιση σημείων πρόσβασης, τη χρήση εξοπλισμού επιτήρησης για την παρακολούθηση των ζωνών, τη χρήση φυλάκων ή περιπολιών κ.α.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Στο επίπεδο αυτό, πρέπει να αυξάνονται η συχνότητα και η ένταση της παρακολούθησης και του ελέγχου της πρόσβασης σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης. Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που απειλεί την ασφάλεια. Στο ΣΑΠ πρέπει να καταγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα αλλά και τη Λιμενική Εγκατάσταση, όπως τον ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης επί του πλοίου, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή στη θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια και την έρευνα των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης ως μέρος της έρευνας του πλοίου.

Χειρισμός φορτίου:

Τα μέτρα ασφάλειας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει πρώτον να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και δεύτερον να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου επί του πλοίου το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά. Στα μέτρα ασφάλειας, μερικά από τα οποία μπορεί να χρειάζεται να εφαρμόζονται σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, πρέπει να συμπεριλαμβάνονται διαδικασίες ελέγχου του καταλόγου απογραφής στα σημεία πρόσβασης στο πλοίο. Μετά τη φόρτωση του φορτίου πρέπει να μπορεί να αναγνωρίζεται ότι έχει εγκριθεί για φόρτωση στο πλοίο. Επιπλέον πρέπει να αναπτύσσονται μέτρα ασφάλειας ώστε διασφαλίζεται ότι δεν παραβιάζει κανείς το φορτίο μετά τη φόρτωσή του στο πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν τον τυπικό έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς

φορτίου και των χώρων φορτίου, τους ελέγχους για να διασφαλίζεται ότι το φορτίο που φορτώνεται είναι σύμφωνο με τα αναγραφόμενα στα σχετικά με το φορτίο έγγραφα, τη διασφάλιση, σε συνεργασία με τη Λιμενική Εγκατάσταση, ότι τα οχήματα που πρόκειται να φορτωθούν σε φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, επιβατηγά οχηματαγωγά ro-ro και άλλα πλοία υπόκεινται σε έρευνα πριν από τη φόρτωση καθώς και τον έλεγχο μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου. Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται με δύο τρόπους: οπτική και υλική εξέταση, αλλά και χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν λεπτομερή έλεγχο του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων φορτίου, ενισχυμένους ελέγχους ώστε να διασφαλίζεται ότι φορτώνεται μόνο το επιθυμητό φορτίο κ.α. Ένας έλεγχος τώρα του φορτίου μπορεί να διεξαχθεί με τη συχνότερη και πιο λεπτομερή οπτική και υλική εξέταση, τη συχνότερη χρήση εξοπλισμού σάρωσης/ανίχνευσης, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων, αλλά και το συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφάλειας με τον φορτωτή.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Στο επίπεδο ασφάλειας, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή την απειλή τέτοιου συμβάντος. Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν την αναστολή της φόρτωσης ή εκφόρτωσης φορτίου αλλά και την επιθεώρηση, αν υπάρχουν, του καταλόγου απογραφής των επικινδύνων ειδών και ουσιών που μεταφέρονται επί του πλοίου.

Παραλαβή εφοδίων πλοίου:

Τα μέτρα ασφάλειας όσον αφορά την παραλαβή των εφοδίων του πλοίου πρέπει: 1) να διασφαλίζουν τον έλεγχο των εφοδίων του πλοίου και την ακεραιότητα της συσκευασίας 2) να προλαμβάνουν την περίπτωση αποδοχής των εφοδίων του πλοίου χωρίς επιθεώρηση 3) να προλαμβάνουν τις παραβιάσεις και 4) να προλαμβάνουν την αποδοχή εφοδίων πλοίου, εκτός εάν έχουν παραγγεληθεί.

Σχετικά με τα πλοία που χρησιμοποιούν συχνά τη Λιμενική Εγκατάσταση, μπορούν να θεσπιστούν διαδικασίες, στις οποίες να συμμετέχουν το πλοίο, οι προμηθευτές του αλλά και η Λιμενική Εγκατάσταση. Αυτές θα καλύπτουν τα ζητήματα κοινοποίησης και χρονικού προγραμματισμού των παραδόσεων, καθώς και των σχετικών εγγράφων. Πρέπει να υπάρχει πάντοτε τρόπος επιβεβαίωσης ότι τα προς παράδοση εφόδια διαθέτουν στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι παραγγέλθηκαν από το πλοίο.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου όπως ο έλεγχος για να διασφαλίζεται ότι τα εφόδια αντιστοιχούν στην παραγγελία, πριν τη φόρτωσή τους στο πλοίο και η διασφάλιση άμεσης αλλά και ασφαλούς στοιβασίας των εφοδίων του πλοίου.

Επίπεδο ασφάλειας 2 : Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ οφείλουν να ορίζονται πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, με τη διεξαγωγή ελέγχων πριν από την παραλαβή εφοδίων στο πλοίο, αλλά και συστηματικότερες επιθεωρήσεις.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Στο επίπεδο αυτό, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ενώ ΣΑΠ περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Ένα τέτοιο μέτρο θα μπορούσε να είναι η υποβολή των εφοδίων του πλοίου σε εκτενέστερο έλεγχο ή και η άρνηση αποδοχής εφοδίων πλοίου επί του πλοίου.

Μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών:

Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας τα οποία θα εφαρμόζονται ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι οι ασυνόδευτες αποσκευές, δηλαδή οποιαδήποτε αποσκευή, συμπεριλαμβανομένων προσωπικών ειδών, η οποία βέβαια δεν βρίσκεται μαζί με κάποιον επιβάτη ή μέλος του προσωπικού του πλοίου στο σημείο επιθεώρησης ή έρευνας, θα υποβάλλονται σε κατάλληλη έρευνα, πριν γίνουν αποδεκτές επί του πλοίου. Στις περιπτώσεις όπου και το πλοίο και η Λιμενική Εγκατάσταση τα διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό, την ευθύνη της εξέτασης πρέπει να φέρει η Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 1 : Για το επίπεδο ασφάλειας 1, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών ούτως ώστε να διασφαλίζεται η εξέταση ή η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών με εξονυχιστική λεπτομέρεια.

Επίπεδο ασφάλειας 2: Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών με ακόμη περισσότερη λεπτομέρεια

Επίπεδο ασφάλειας 3: Στο επίπεδο ασφάλειας 3, το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια, ενώ στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφάλειας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, τα οποία ίσως περιλαμβάνουν : υποβολή των αποσκευών αυτών σε εκτενέστερη εξέταση, παραδείγματος χάρις ακτινοσκόπησή τους ή αναστολή της μεταφοράς ασυνόδευτων αποσκευών.

Παρακολούθηση της ασφάλειας του πλοίου:

Στο πλοίο πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα παρακολούθησης ολόκληρης της έκτασής του, των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, αλλά και των χώρων γύρω από το πλοίο. Σε αυτές τις δυνατότητες παρακολούθησης μπορεί να περιλαμβάνεται η χρήση: 1) φωτισμού

2) υπηρεσιών φυλακής, φρουρών ασφάλειας και φυλακών καταστρώματος, περιλαμβανομένων περιπολιών και 3) αυτόματων συσκευών ανίχνευσης εισβολής και εξοπλισμού επιτήρησης.

Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται οι διαδικασίες και ο εξοπλισμός που απαιτούνται σε όλα τα επίπεδα ασφάλειας και να διασφαλίζεται ότι ο εξοπλισμός παρακολούθησης λειτουργεί συνεχώς ακόμα και αν δημιουργηθούν προβλήματα από τις καιρικές συνθήκες..

Επίπεδο ασφάλειας 1 :Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται, τα οποία μπορεί να είναι συνδυασμός των δυνατοτήτων παρακολούθησης, φωτισμού ή φρουρών ασφαλείας κ.α,ώστε να μπορεί το προσωπικό του πλοίου να παρατηρεί την κατάσταση του πλοίου ιδιαίτερα στα χωρίσματα και στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.Το κατάστρωμα και τα σημεία πρόσβασης στο πλοίο πρέπει να φωτίζονται όλη τη νύχτα αλλά και σε περιόδους χαμηλής ορατότητας όταν διεξάγονται διάφορες δραστηριότητες όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο.Όταν ταξιδεύουν, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν το μέγιστο δυνατό φωτισμό ο οποίος συνάδει με την ασφαλή ναυσιπλοΐα,για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα.Όσον αφορά τον ενδεδειγμένο βαθμό και τη θέση του φωτισμού πρέπει να εξετάζονται οι εξής παράγοντες όπως: το προσωπικό του πλοίο πρέπει να μπορεί να εντοπίζει δραστηριότητες εκτός πλοίου,ο φωτισμός πρέπει να καλύπτει τις ζώνες πάνω στο πλοίο αλλά και γύρω από αυτό,να διευκολύνει την αναγνώριση του προσωπικού στα σημεία πρόσβασης και να μπορεί να παρέχεται σε συντονισμό με τη Λιμενική Εγκατάσταση.

Επίπεδο ασφάλειας 2: Για το επίπεδο ασφάλειας 2, στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται τα πρόσθετα μέτρα ασφάλειας που θα εφαρμόζονται για αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης όπως συχνότερες και λεπτομερέστερες περιπολίες ασφαλείας ,αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού κ.α.Στις περιπτώσεις που απαιτείται, οι απαιτήσεις περί πρόσθετου φωτισμού μπορεί να επιτυγχάνονται μέσω του συντονισμού με η Λιμενική Εγκατάσταση από την πλευρά της ακτής.

Επίπεδο ασφάλειας 3 : Στο επίπεδο ασφάλειας 3,το πλοίο πρέπει να συμμορφώνεται με τις οδηγίες που εκδίδουν τα μέρη τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα ασφαλείας τα οποία μπορεί να λάβει το πλοίο, σε στενή συνεργασία με τα μέρη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και τη Λιμενική Εγκατάσταση, Τέτοια μέτρα είναι το άναμμα όλων των φώτων στο πλοίο ,να τεθεί σε λειτουργία όλος ο εξοπλισμός επιτήρησης επί του πλοίου ,η μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης κ.α.

Δηλώσεις ασφαλείας:

Στο ΣΑΠ πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς ο τρόπος αντιμετώπισης αιτημάτων των λιμενικών εγκαταστάσεων για Δήλωση Ασφάλειας αλλά και οι περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να ζητείται Δήλωση Ασφάλειας από το ίδιο το πλοίο.Στο ΣΑΠ πρέπει να ορίζονται οι τρόποι που ο ΥΑΕ και ο ΑΑΠ θα ελέγχουν τη ν αποτελεσματικότητα του ΣΑΠ αλλά και η διαδικασία η οποία θα ακολουθηθεί ώστε να επιτευχθεί επανεξέταση, ενημέρωση ή τροποποίηση του ΣΑΠ.

Αρχεία:

Στα πλοία θα πρέπει να υπάρχουν αρχεία διαθέσιμα για τους αρμόδιους υπαλλήλους των συμβαλλομένων κρατών ώστε να διαπιστωθεί η εφαρμογή των διατάξεων των σχεδίων ασφαλείας πλοίων.Τα αρχεία αυτα μπορούν να τηρούνται σε οποιαδήποτε μορφή, αλλά πρέπει να προστατεύτούν από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

3.3 ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΠΛΟΙΟΥ

Επιθεωρήσεις:

Κάθε πλοίο υπόκειται σε αρχική επιθεώρηση πριν τεθεί σε λειτουργία ή πριν το πιστοποιητικό, που απαιτείται εκδοθεί για πρώτη φορά, η οποία θα περιλαμβάνει πλήρη επιθεώρηση του συστήματος ασφάλειάς του και κάθε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας. Αυτή η επιθεώρηση θα είναι τέτοια ώστε να βεβαιώνεται ότι το σύστημα ασφάλειας και οποιοσδήποτε συναφής εξοπλισμός ασφάλειας του πλοίου συμμορφώνονται πλήρως με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του Κώδικα, ότι η κατάστασή τους είναι απόλυτα ικανοποιητική και ότι είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται το πλοίο. Λαμβάνουν χώρα περιοδικές επιθεωρήσεις κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την Αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη. Πραγματοποιείται τουλάχιστον μια ενδιάμεση επιθεώρηση. Στις περιπτώσεις που μόνο μια ενδιάμεση επιθεώρηση λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, αυτή πραγματοποιείται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης έκδοσης του πιστοποιητικού. Πρόσθετες επιθεωρήσεις καθορίζονται από την Αρχή. Οι επιθεωρήσεις αυτές διενεργούνται από όργανα της Αρχής. Ωστόσο, η Αρχή δύναται να αναθέτει τις επιθεωρήσεις σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας. Σίγουρα, η ενδιαφερόμενη Αρχή εγγυάται την αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων και αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει τις απαραίτητες διατάξεις για να εκπληρωθεί η υποχρέωση αυτή.

Η κατάσταση του συστήματος ασφάλειας και οποιουδήποτε συναφούς εξοπλισμού ασφάλειας του πλοίου διατηρείται, μετά την επιθεώρηση, κατά τρόπο που να πληρούνται οι διατάξεις του Κώδικα και του Σχεδίου Ασφάλειας πλοίου. Μετά το πέρας κάθε επιθεωρήσεως του πλοίου, δεν γίνεται καμία αλλαγή στο σύστημα ασφάλειας και στον συναφή εξοπλισμό ασφάλειας ή στο εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου, χωρίς την κατάλληλη έγκριση της Αρχής.

Έκδοση ή θεώρηση πιστοποιητικού:

Μετά την αρχική ή περιοδική επιθεώρηση εκδίδεται Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου. Το πιστοποιητικό αυτό θα εκδίδεται ή θεωρείται από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εκ μέρους της Αρχής. Ένα συμβαλλόμενο κράτος δύναται, μετά την αίτηση στην Αρχή, να διατάξει την επιθεώρηση κάποιου πλοίου και να προβεί στην έκδοση ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας για το πλοίο και, όπου κρίνεται σκόπιμο, να θεωρεί ή να εξουσιοδοτεί την θεώρηση αυτού του πιστοποιητικού στο πλοίο. Τότε ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού και ένα αντίγραφο της έκθεσης επιθεωρήσης αποστέλλονται το συντομότερο δυνατόν στην αιτούσα Αρχή. Όλα τα πιστοποιητικά που εκδίδονται πρέπει να αναφέρουν ότι εξεδόθησαν κατόπιν αιτήσεως της Αρχής. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου καταρτίζεται σε μία συγκεκριμένη μορφή. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο μπορεί να μεταφραστεί και σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Διάρκεια και ισχύς πιστοποιητικού:

Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου εκδίδεται για χρονική περίοδο οριζόμενη από την Αρχή, μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη. Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία λήξης ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού και μετά. Στις περιπτώσεις που η περιοδική επιθεώρηση ολοκληρώνεται μέσα σε περισσότερο από τρεις μήνες πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού, το νέο πιστοποιητικό ισχύει από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης μέχρι μια ημερομηνία μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη από την ημερομηνία ολοκλήρωσης της περιοδικής επιθεώρησης.

Μπορεί να έχει ολοκληρωθεί η περιοδική επιθεώρηση αλλά να μην μπορεί να εκδοθεί ή να αναρτηθεί στο πλοίο νέο πιστοποιητικό πριν από τη λήξη ισχύος του υφιστάμενου πιστοποιητικού. Τότε η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός ασφάλειας ενεργών εκ μέρους της Αρχής, μπορεί να θεωρήσει το υφιστάμενο πιστοποιητικό και το πιστοποιητικό αυτό θα γίνεται δεκτό ως έγκυρο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα το οποίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τους πέντε μήνες από την ημερομηνία λήξης ισχύος. Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού. Αυτό γίνεται μόνο σε περιπτώσεις όπου κρίνεται σκόπιμο, ενώ κανενός πιστοποιητικού η ισχύς θα παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο χορηγήθηκε η παράταση αυτή, μόλις καταπλεύσει στον λιμένα στον οποίο πρόκειται να επιθεωρηθεί, θα πρέπει να εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό. Το πιστοποιητικό εκδιδόμενο για πλοίο το οποίο εκτελεί πλόες μικρής διάρκειας μπορεί να παραταθεί από την Αρχή χαριστικά για χρονική περίοδο μέχρι ενός μηνός.

Στην περίπτωση τώρα αλλαγής της σημαίας του πλοίου σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους, το συμβαλλόμενο κράτος αποστέλλει, το ταχύτερο δυνατό, στη λαμβάνουσα Αρχή αντίγραφο του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου το οποίο έφερε το πλοίο πριν από την αλλαγή της σημαίας ή όλες τις πληροφορίες σχετικά με αυτό και αντίγραφο των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης. Τέλος σε περίπτωση ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου η προηγούμενη εταιρεία αποστέλλει στη λαμβάνουσα εταιρεία αντίγραφο κάθε πληροφοροφιλίας σχετικά με το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου.

Προσωρινή πιστοποίηση:

Μετά την 1η Ιουλίου 2004, σε περίπτωση: 1) πλοίου χωρίς πιστοποιητικό, κατά την παράδοση ή πριν από τη θέση ή την εκ νέου θέση σε υπηρεσία 2) αλλαγής της σημαίας πλοίου από τη σημαία ενός συμβαλλομένου κράτους σε σημαία άλλου συμβαλλομένου κράτους 3) αλλαγής της σημαίας πλοίου σε σημαία συμβαλλομένου κράτους από τη σημαία κράτους το οποίο δεν ήταν συμβαλλόμενο κράτος της σύμβασης ή 4) ανάληψης της διαχείρισης του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε την προηγούμενη διαχείριση του πλοίου, μέχρι την έκδοση του πιστοποιητικού, η Αρχή μπορεί να διατάξει την έκδοση Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου.

Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου μπορεί να εκδίδεται από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφάλειας εξουσιοδοτημένο να ενεργεί εκ μέρους της Αρχής. Το Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου ισχύει για 6 μήνες. Κανένα συμβαλλόμενο κράτος δεν θα διατάσσει την έκδοση επακόλουθου, Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίου για πλοίο, πέραν της χρονικής περιόδου του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού. Μπορεί να υπάξουν και εξαιρέσεις, κατά την κρίση της Αρχής ή του αναγνωρισμένου οργανισμού ασφάλειας, αρκεί να πληρούνται συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

3.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Εκπαίδευση:

Ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ), το αρμόδιο προσωπικό της εταιρείας στην ξηρά και ο Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) πρέπει να έχουν γνώσεις και να έχουν λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποια από τα κατωτέρω σημεία ή σχετικά με όλα τα κατωτέρω σημεία, ανάλογα τη περίπτωση:

- 1) την ασφαλή διαχείριση
- 2) τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις
- 3) τη σχετική εθνική νομοθεσία και κανονισμούς
- 4) τις ευθύνες και τους τομείς δραστηριότητας άλλων οργανισμών ασφάλειας
- 5) τη μεθοδολογία διενέργειας αξιολόγησης ασφάλειας πλοίου
- 6) τις μεθόδους επιθεώρησης και ελέγχου της ασφάλειας του πλοίου
- 7) τις εργασίες και τις συνθήκες στα πλοία και στους λιμένες
- 8) τα μέτρα ασφάλειας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων
- 9) την ετοιμότητα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και τα σχέδια αντιμετώπισης απρόοπτων καταστάσεων
- 10) τις τεχνικές καθοδήγησης όσον αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφάλειας
- 11) το χειρισμό κρίσιμων για την ασφάλεια πληροφοριών και της σχετικής με την ασφάλεια επικοινωνίας
- 12) γνώση των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται
- 13) την αναγνώριση και τον εντοπισμό όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών
- 14) την αναγνώριση, χωρίς διακρίσεις, των χαρακτηριστικών και μοντέλων συμπεριφοράς προσώπων τα οποία μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια
- 15) τις τεχνικές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την παράκαμψη των μέτρων ασφάλειας
- 16) τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφάλειας, καθώς και τους περιορισμούς όσον αφορά τη λειτουργία τους
- 17) τις μεθόδους εξέτασης, επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης
- 18) τις μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων ή έρευνας πραγμάτων και διακριτικής εξέτασης
- 19) γυμνάσια και ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων γυμνασίων και ασκήσεων σε συνεργασία με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και
- 20) την αξιολόγηση των γυμνασίων και ασκήσεων σχετικά με την ασφάλεια

Επίσης, ο ΑΑΠ πρέπει να έχει επαρκείς γνώσεις και να έχει λάβει εκπαίδευση σχετικά με κάποιες διαδικασίες όπως το γενικό σχέδιο διαρρύθμισης του πλοίου, το Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου και σχετικές διαδικασίες, τις λειτουργίες του εξοπλισμού και των συστημάτων ασφάλειας κ.α

Τα μέλη του προσωπικού του πλοίου τα οποία έχουν επωμιστεί συγκεκριμένα καθήκοντα πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις αλλά και ικανότητα εκτέλεσης των

καθηκόντων που τους έχουν ανατεθεί, περιλαμβανομένων της γνώσης των υφιστάμενων απειλών για την ασφάλεια και των μοντέλων που ακολουθούνται, της αναγνώρισης και του εντοπισμού όπλων, επικίνδυνων ουσιών και μηχανισμών, της αναγνώρισης μοντέλων συμπεριφοράς ατόμων που μπορεί να βλαψουν την ασφάλεια, της γνώσης των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, των λειτουργιών εξοπλισμού και συστημάτων ασφάλειας, των τεχνικών επιθεώρησης, ελέγχου και παρακολούθησης αλλά και μεθόδους σωματικής έρευνας προσώπων, προσωπικών ειδών κ.α.

Τα λοιπά μέλη του προσωπικού του πλοίου πρέπει να έχουν επαρκείς γνώσεις όσον αφορά τις σχετικές διατάξεις του ΣΑΠ και να είναι εξοικειωμένα με αυτές.

Γυμνάσια και ασκήσεις:

Στόχος των γυμνασίων και των ασκήσεων είναι η διασφάλιση κατάρτισης του προσωπικού του πλοίου όσον αφορά όλα όσα σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου σε όλα τα επίπεδα, αλλά και όλα όσα σχετίζονται με αδυναμίες στα ζητήματα ασφάλειας. Η Αρχή οφείλει να αναγνωρίζει τη συμμετοχή της εταιρείας σε άσκηση με άλλο συμβαλλόμενο κράτος.

Για να είναι αποτελεσματική η εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου ασφάλειας πλοίου, γυμνάσια θα λαμβάνουν χώρα τουλάχιστον μία φορά κάθε τρεις μήνες. Επίσης, σε περίπτωση αντικατάστασης των μελών του προσωπικού του πλοίου σε ποσοστό άνω του 25%, και εάν υπάρχουν μέλη του προσωπικού τα οποία δεν έλαβαν μέρος σε κανένα γυμνάσιο στο συγκεκριμένο πλοίο τους προηγούμενους 3 μήνες, γίνεται γυμνάσιο μέσα σε μία εβδομάδα από την αντικατάσταση. Στα γυμνάσια αυτά δοκιμάζονται σε μεμονωμένα στοιχεία του σχεδίου, όπως οι απειλές για την ασφάλεια όπως περιγράφονται.

Οι υπεύθυνοι ασφάλειας της εταιρείας, οι υπεύθυνοι ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, οι αρμόδιες αρχές των συμβαλλομένων κρατών, καθώς και οι αξιωματικοί ασφάλειας του πλοίου, εάν υπάρχουν, μπορεί να συμμετέχουν και σε άλλους τύπους ασκήσεων οι οποίες πρέπει να γίνονται τουλάχιστον μία φορά ανά ημερολογιακό έτος, με τα διαστήματα που μεσολαβούν από τις ασκήσεις, να μην υπερβαίνουν τους 18 μήνες. Στις ασκήσεις αυτές θα δοκιμάζονται:

- οι επικοινωνίες
- ο συντονισμός,
- η διαθεσιμότητα πόρων
- η ανταπόκριση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΝΝΟΜΗ ΤΑΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο Νόμος Ν.3622 που ψηφίστηκε στη Βουλή τον Δεκέμβριο 2007 (ΦΕΚ Α' 281) έχει ως στόχο τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων και τον προσδιορισμό διαδικασιών σε εθνικό επίπεδο, ώστε να διασφαλιστεί η εφαρμογή του Κώδικα ISPS και να προασπιστεί η ασφάλεια σε πλοία, λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις. Συγκεκριμένα το άρθρο 4 του Νόμου καθορίζει ότι η Ενιαία Αρμόδια Αρχή (Ε.Α.Α) ελέγχει την τήρηση των διαδικασιών και την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας όπως επιτάσσει ο νόμος. Εδικότερα η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΠ) μεριμνά για τον συντονισμό των ενεργειών και την εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων ανάλογα με την εγκατάσταση και την εκπόνηση αναγκαίων μελετών για τα συστήματα ασφαλείας από διάφορες ενέργειες που βλάπτουν τους λιμένες της χώρας (ΦΕΚ Α' 281). Η ΓΓΛΠ ανήκε στο ΥΕΝ (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) το οποίο με βάση το Π.Δ. 185/2009 (ΦΕΚ Α' 213) συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και το Υπουργείο Ανάπτυξης. Μετονομάστηκε σε ΥΠΟΙΑΝ. Η ΓΓΛΠ η οποία πλέον ανήκει στο ΥΠΟΙΑΝ (ΦΕΚ Α' 221) ετονομάστηκε σε Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΓΓΝΠ).

Στην ΓΓΝΠ ανήκει η Διεύθυνση Ελέγχου Διαχείρισης Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ΔΕΔΑΠΛΕ) η οποία συστήθηκε με βάση το Π.Δ. 26/2004 (ΦΕΚ Α' 23). Η ΔΕΔΑΠΛΕ ορίστηκε ως το εθνικό Συντονιστικό Κέντρο. Λειτουργεί ως σημείο επαφής και επικοινωνίας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε, καθώς και τα συμβαλλόμενα κράτη που υιοθέτησαν τις τροποποιήσεις της SOLAS 74 και τον Κώδικα ISPS τον Δεκέμβριο του 2002. Αποστολή της η διευκρίνιση, η λήψη, η διαχείριση και η παροχή πληροφοριών για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της ασφαλείας πλοίων, λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο και συγκεκριμένα με τη παράγραφο 2 (Ν.3622/2007, ΦΕΚ Α' 281) συγκροτείται η Αρχή Ασφάλειας Λιμένα (ΑΑΛ), η οποία αποτελεί την κύρια αρχή για θέματα ασφαλείας σε συγκεκριμένους λιμένες που βρίσκονται στη περιοχή ευθύνης της κάθε Λιμενικής Αρχής. Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 4 (Ν.3622/2007 ΦΕΚ Α' 281) συνίσταται το Κέντρο Αναφορών Ασφάλειας, το οποίο λειτουργεί όλο το 24ωρο και μέσω αυτού επικοινωνούν τα πλοία μεταξύ τους. Λαμβάνει τους συναγεμμούς ασφαλείας εξαιτίας μη νόμιμων ενεργειών σε πλοία και όλες τις αναφορές για προβλήματα ασφαλείας από πλοία, λιμένες, εταιρείες κ.α.

Η Σύσταση Συμβουλευτικής Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (Σ.Ε.Ν.Α) πραγματοποιείται με βάση το άρθρο 6 του ίδιου νόμου (Ν.3622/2007, ΦΕΚ Α' 281). Συγκροτείται από α) τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ) ως πρόεδρο β) τους Υπαρχηγούς ΛΣ γ) τους Διευθυντές των Κλάδων που ανήκουν πλέον στο ΥΠΟΙΑΝ δ) τον Διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων και Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης, ως εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, ε) τον Ανώτατο Αξιωματικό της ελληνικής αστυνομίας ως εκπρόσωπο της Προστασίας του Πολίτη, στ) τον Προϊστάμενο του Συντονιστικού Κέντρου και ζ) τον αρμόδιο Διευθυντή της Εθνικής Υπηρεσίας

Πληροφοριών (Ε.Υ.Π),ως τακτικά μέλη.Η Σ.Ε.Ν.Α μπορεί να εισηγηθεί στον Υπουργό του ΥΠΟΙΑΝ την αλλαγή των μέτρων αλλά και την λήψη επιπρόσθετων.Η εισήγηση αυτή είναι συμβουλευτική.

Οι αξιολογήσεις ασφάλειας των λιμένων,πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων εκπονούνται είτε από την Ενιαία Αρμόδια Αρχή είτε από εξουδοτημένες Α.ΟΑ(ΥΑ.4442.20/01/2008 ΦΕΚ Β' 674).Ειδικότερα οι αξιολογήσεις ασφάλειας των πλοίων και οι αναθεωρήσεις αυτών εγκρίνονται από την ΔΕΔΑΠΛΕ είτε από τους Α.Ο.Α.Οι αξιολογήσεις ασφάλειας και οι αναθεωρήσεις τους εγκρίνονται από την ΔΕΔΑΠΛΕ κατόπιν εισηγήσεως της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα και γνώμη της ΓΓΝΠ.

Με βάση τα πορίσματα των μελετών αξιολόγησης ασφάλειας εκπονούνται τα σχέδια ασφάλειας όπως άλλωστε υπαγορεύει και ο Κώδικας ISPS.Τα σχέδια ασφάλειας ενσωματώνουν τα εγκεκριμένα ΣΑΛΕ εντός των ορίων του εκπονούνται με ευθύνη της Αρχής Ασφάλειας Λιμένα και μπορούν να αναπτύσσονται από Α.Ο.Α.Για όλα τα επίπεδα ασφάλειας ,τα σχέδια ασφάλειας λιμένα προσδιορίζουν : α) τις ακολουθητέες διαδικασίες β) τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν γ) τις ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.Τα σχέδια ασφάλειας πλοίων και οι αναθεωρήσεις τους εγκρίνονται είτε απο τη ΔΕΔΑΠΛΕ είτε από Α.Ο.Α.Από την άλλη τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και οι αναθεωρήσεις τους,εγκρίνονται από την ΔΕΔΑΠΛΕ.Για την έγκριση των σχεδίων ασφάλειας λιμένα και των αναθεωρήσεων αυτών απαιτείται και η γνώμη της ΓΓΝΠ.Για κάθε ελληνικό πλοίο ορίζονται από τον φορέα διαχείρισης και εκμετάλλευσής του ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Εταιρείας (ΥΑΕ) και ο Αξιοματικός Ασφάλειας Πλοίου (ΑΑΠ) ως και οι αναπληρωτές τους.Για κάθε λιμενική εγκατάσταση της χώρας προτείνεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο,ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης(ΥΑΛΕ).Τέλος για κάθε λιμένα ορίζεται ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμένα(ΥΑΛ).Οι υπεύθυνοι ασφάλειας εφαρμόζουν τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας, διεξάγουν γυμνάσια και μεριμνούν για τη συμμετοχή σε ασκήσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αρχών.Σε περιπτώσεις που διαπιστωθεί παράβαση του Κανονισμού και του Ν.3622/2007 επιβάλλονται διοικητικές αλλά και ποινικές κυρώσεις.Η λιμενική Αρχή τότε προβαίνει σε έλεγχο των πλοίων με σκοπό να διαπιστώσει τη σωστή λειτουργία τους με βάση τις διατάξεις του Ν.3622/2007 του Κεφ.ΧΙ-2 της Διθνούς Σύμβασης SOLAS 74,του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού.Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης μπορεί να απαγορευθεί η είσοδος η ο απόπλους του πλοίου.Η απόφαση αυτή αναστέλλεται όταν καλυφθούν οι συγκεκριμένες προϋποθέσεις που οδήγησαν στην αρχική απόφαση,όταν καλυφθούν τα έξοδα από τον έλεγχο που έχει διεξαχθεί και όταν πληρωθεί το διοικητικό πρόστιμο.Επίσης σε περίπτωση που διαπιστωθεί παράβαση της λιμενικής εγκατάστασης μπορεί να ανασταλεί η λειτουργία της μετά από ορισμένες διαδικασίες.Η απόφαση αυτή αναστέλλεται επίσης μετά από εξάλειψη των προϋποθέσεων που οδήγησαν στην αρχική απόφαση και όταν πληρωθεί το διοικητικό πρόστιμο.Το πρόστιμο αυτό επιβάλλεται στον φορέα διαχείρισής του ή στον ΥΑΕ ή στον ΑΑΠ σε περίπτωση που η παράβαση έχει γίνει από το πλοίο.Ποινικές κυρώσεις επιβάλλονται και στον πλοίαρχο που δεν έχει συμμορφωθεί με την απόφαση για αναστολή εισόδου ή απόπλου του πλοίου.Μπορεί να τιμωρηθεί σε φυλάκιση δύο μηνών.Με την ίδια ποινή μπορεί να τιμωρηθεί ο εκπρόσωπος του φορέα διοίκησης της λιμενικής εγκατάστασης ο οποίος επιχειρεί την λειτουργία της παραβαίνοντας την απόφαση αναστολής της (Ν.3622/2007 ,ΦΕΚ Α' 281).

4.2 Η ΤΩΡΙΝΗ ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Όπως έχει προαναφερθεί ως λιμένας ορίζεται η ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με τα έργα και τον εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή πλοίων. Οι λιμενικές εργασίες που διεξάγονται σχετίζονται με τη φορτοεκφόρτωση, την αποθήκευση, την εξυπηρέτηση επιβατών κ.α. Το ελληνικό σύστημα λιμένων διαθέτει 12 κύρια λιμάνια-ανώνυμες εταιρείες, 39 λιμάνια υπό δημόσιο ιδιοκτησιακό καθεστώς, 32 νομαρχιακά λιμάνια, 100 ιδιωτικές μαρίνες και 500 αλιευτικά καταφύγια. Η διοίκηση όμως των λιμενικών οργανισμών διαφοροποιείται. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το νόμο 2932/2001 (ΦΕΚ Α΄ 145) δημιουργήθηκαν εταιρείες κοινής ωφέλειας: Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας. Σκοπός τους είναι η εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος ενώ τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Κάθε οργανισμός διοικεί και εκμεταλλεύεται τις ζώνες του λιμένα της δικαιοδοσίας του. Τα όργανα της διοίκησης της εταιρείας είναι: α) το Διοικητικό Συμβούλιο β) ο Διευθύνων Σύμβουλος και γ) το Συμβούλιο Διεύθυνσης.

Σχετικά τώρα με τη διοίκηση των υπόλοιπων λιμανιών της χώρας έχουν συσταθεί Λιμενικά Ταμεία. Αυτά αποτελούν νομικούς οργανισμούς για δημόσιο όφελος και διέπονται από τις διατάξεις του 14/19-01-1939 Βασιλικού Διατάγματος. Η εποπτεία των Λιμενικών αυτών Ταμείων ασκείται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ διοικούνται από την Λιμενική Επιτροπή. Έως την 1η Ιουλίου του 2004 θα πρέπει να είχαν πιστοποιηθεί στην Ελλάδα, 49 κρατικά λιμάνια και Λιμενικά Ταμεία, καθώς και 42 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, σχετικά με τις προϋποθέσεις του Κώδικα I.S.P.S.

Αναλυτικά είναι τα ακόλουθα: Τα λιμάνια Α.Ε.: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου και Πατρών. Τα λιμενικά ταμεία: Αγίου Νικολάου Κρήτης, Αιγίου, Αντικυθήρων, Γυθείου, Ζακύνθου, Θήρας, Ιερισσού, Ιτέας, Καλαμάτας, Καλύμνου, Κατάκολου, Κεφαλονιάς, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Μεσολογγίου, Μήλου, Μυκόνου, Μύρινας, Μυτιλήνης, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανίων, Πάτμου, Πόρτο Λάγος, Πρέβεζας, Πύλου, Ρόδου, Σαμοθράκης, Σάμου, Σητείας Κρήτης, Στυλίδας, Σύρου, Τήνου, Χαλκίδας, Χανίων Κρήτης και Χίου. Οι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις: ΑΓΕΤ Ηρακλής, Αλιβερίου, ΑΗΣ ΔΕΗ, Αλουμινίου της Ελλάδας, ΑΒΕΕ, Σωληνοργείων Κορίνθου, SOVEL Α.Ε. (Τσιγγέλι Αλμυρός Βόλου), Λούλη Α.Ε., ΑΓΕΤ Ηρακλής Αγριάς Βόλου, Ελληνικών Πετρελαίων, Ασπροπύργου, ΕΚΟ Σκαραμαγκά, ΒΡ Σκαραμαγκά, TEXACO, Χάλυβος Α.Ε., Χαλυβουργικής, Τιτάνα, Πετρόλα, Lamda, Ναυπηγείων Ελευσίνας, ΕΚΟ Ελευσίνας, ΔΕΠΑ, Ελληνικών Πετρελαίων, TVX HELLAS, Μότορο Οϊλ Ελλάς, Μύλων Σόγιας, Σουλφούρ Α.Ε., Μουρίκη Α.Ε., Φουλκόρ Α.Ε., DOW Χύμα, Τιτάνα Πατρών, Επισκευών Μώλου ΔΕΗ Κερατσινίου, Επισκευαστικής Βάσης Περάματος, ΕΛΙΑ.Ε., ΕΛΜΙ Στυλίδος, Agroinvest S.A.-Αχλάδι Φθιώτιδας, Ναυπηγείων Νεωρίου Σύρου, Ναυπηγείων Αυλίδος, Λάρκο Λάρυμνας, Σόγια Ελλάς, Σέλμαν, Καβάλα Οϊλ και Βιομηχανίας Φωσφορικών Λιπασμάτων Καβάλας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η υιοθέτηση του Διεθνούς Κώδικας για την ασφάλεια των Πλοίων και των λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) αποτέλεσε επιτακτική ανάγκη για τα κράτη με σκοπό την πρόληψη και την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση έκνομων ενεργειών. Η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό κλάδο για πολλές χώρες που έχουν συνδέσει τις οικονομίες τους με την ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Η Ελλάδα αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα γι αυτό και υπήρξε ένα από τα κράτη που συμφώνησαν με την υιοθέτηση των διατάξεων του Κώδικα.

Όπως διαπιστώθηκε από οι λιμένες αποτελούν το σημαντικότερο κρίκο στην αλυσίδα των θαλάσσιων μεταφορών. Καθώς η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονα παγκοσμιοποιημένο χαρακτήρα η ασφάλεια των λιμένων συνιστά πρωταρχικό παράγοντα για την απρόσκοπτη λειτουργία τους. Αυτή είναι και η πρωταρχική αιτία που ο τομέας της ασφάλειας των λιμένων έχει τεθεί υπό τη σκέπη της διεθνούς κοινότητας, καθώς και το πλοίο ως μεταφορικό μέσο, κινείται μεταξύ λιμένων διαφορετικών κρατών και ηπείρων.

Ολοκληρώνοντας για την επιτυχή εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται από τον Κώδικα απαιτείται αποτελεσματική διαχείριση των σχεδίων ασφαλείας, κατάλληλη επιλογή και εκπαίδευση του προσωπικού άρτια διαχείριση των πληροφοριών. Ήδη σε όσες χώρες έχουν εφαρμόσει τον Κώδικα έχουν μεγάλη επιτυχία. Στην Ελλάδα έχουν υποβληθεί και εγκριθεί αξιολογήσεις και σχέδια ασφαλείας τόσο από ιδιωτικές εγκαταστάσεις όσο και από δημόσιους λιμένες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) www.yen.gr(Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)
- 2) www.et.gr(Εθνικό Τυπογραφείο)
- 3) e-jst.gr(e-journal of Science&Technology)
- 4) www.ilo.gr(International Labour Organization)
- 5) Μυλωνόπουλος,Δ(2004) Ναυτιλία/Εννοιες – Τομείς -Δομές