

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΘΕΜΑ

ISPS ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΜΠΟΥΛΑΚΗ ΣΩΚΡΑΤΗ

Α.Γ.Μ: 3578

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1	ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΠΟΥΔΩΝ		
2	ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ	ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α		
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

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

*ISPS ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ*



Του: Μπουλάκη Σωκράτη

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: ISPS ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΜΠΟΥΛΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ / ΑΓΜ: 3578

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΤΑΓΑΡΑΣ ΣΤΑΜΟΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ:

Βεβαιώνεται η ολοκλήρωση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας Ο Καθηγητής

.....

Table of Contents

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	8
2.1 Η έννοια του όρου λιμένα, λιμενικής εγκατάστασης και πλοίου.....	8
2.2 Οι λειτουργίες και οι κατηγορίες του λιμένα.....	9
2.3 Εθνική Λιμενική Πολιτική.....	10
2.4 Η ασφάλεια του λιμένα.....	12
2.4.1 Ασφάλεια εργασίας (safety).....	12
2.4.2 Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (Security).....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΩΔΙΚΑ ISPS	15
3.1 Μέρη του Κώδικα και Πεδίο Εφαρμογής.....	15
3.2 Σκοπός	16
3.3 Βασικές έννοιες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα	17
3.3.1 Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών	17
3.3.2 Υποχρεώσεις της εταιρίας.....	20
3.3.3 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	28
3.4 Πλοία Τα Οποία Προτίθενται Να Καταπλεύσουν Σε Λιμένα Άλλου Συμβαλλομένου Κράτους.....	37
3.5 Ισοδύναμες Ρυθμίσεις Ασφάλειας.....	39
3.6 Αντίκτυπο ασφάλειας στη ναυτιλία.....	40
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	42



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

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

Μετά από τις τρομοκρατικές επιθέσεις τις 11 Σεπτεμβρίου του 2001 στις ΗΠΑ ο κόσμος εκτός των άλλων προαναφερθέντων προβλημάτων αντιμετωπίζει τεράστια

αβεβαιότητα και κλίμα ανησυχίας. Τα κύματα κλονισμού και η έλλειψη εμπιστοσύνης από εκείνα τα τραγικά γεγονότα έχουν διαδωθεί σε όλο τον κόσμο και οι επιπτώσεις γίνονται αισθητές σχεδόν σε κάθε άποψη της ζωής μας.

Οι προληπτικές και λειτουργικές απαιτήσεις για την ασφάλεια και τη προστασία έχουν τοποθετηθεί στην κορυφή των καταλόγων προτεραιότητας των σχεδιαστών πολιτικής. Είναι αξιοσημείωτο, εντούτοις, ότι ένας διεθνώς αποδεκτός ορισμός κατά της τρομοκρατίας¹ δεν υφίσταται ακόμα.

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

Ως συνέπεια της 11ης Σεπτεμβρίου, η ναυτιλιακή κοινότητα κατέδειξε την πλήρη υποστήριξη της στην ανάγκη να νικηθεί η τρομοκρατία και οποιοσδήποτε άλλες απειλές στην ασφάλεια των πλοίων. Η ασφάλεια είναι ένα ζήτημα όπου κατ' εξοχή όλοι οι κρίκοι στην αλυσίδα μεταφορών πρέπει να περιληφθούν προκειμένου να επιτευχθούν απτά αποτελέσματα. Όλοι οι κρίκοι αυτοί πρέπει να φέρουν το μερίδιο ευθύνης τους, διαφορετικά η πιο αδύνατη σύνδεση μεταξύ τους θα είναι ο στόχος των τρομοκρατών προκειμένου αυτοί να διεισδύσουν στο σύστημα. Η ασφάλεια στην θάλασσα και στον αέρα είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα που δημιουργείται από την τρομοκρατία και τις παράνομες πράξεις και υπό αυτήν τη μορφή αυτά απαιτούν τη παγκόσμια προσοχή και τις λύσεις που μόνο οι αντίστοιχοι διεθνείς οργανισμοί, δηλαδή ο International Maritime Organization (ΔΝΟ) και ο International Civil Aviation Organization (ICAO) μπορούν να παρέχουν.

Η ασφάλεια των τρένων εμφανίζεται να στρέφεται κατά ένα μεγάλο μέρος από εθνικές πρωτοβουλίες, ενώ η τρομοκρατία στο δρόμο και τις μεταφορές πλωτών οδών έχει λάβει σχετικά λίγη προσοχή. Εντούτοις, μέσω της πόρτας-πόρτας (door to door) έννοιας που περιλαμβάνει διάφορους τρόπους μεταφοράς, όλοι οι τρόποι μεταφοράς έχουν σχέση αναπόφευκτα με τις αυξανόμενες εκτιμήσεις ασφάλειας. Ως εκ τούτου, απαιτείται μια σωστή λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, για καλύτερα αποτελέσματα.

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

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) άρχισε τις συναφείς με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασίες του, τον Φεβρουάριο του 2002. Στις 12 Δεκεμβρίου 2002, μετά από διπλωματική διάσκεψη διάρκειας 5 πέντε ημερών, ο ΔΝΟ ενέκρινε την

τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS και βασικά ένα νέο κεφάλαιο με τίτλο “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και έναν νέο διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων”. (ISPS κώδικας)

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

Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και το πρώτο μέρος του κώδικα ISPS περιλαμβάνουν αποκλειστικά δεσμευτικές διατάξεις, ενώ το δεύτερο μέρος του εν λόγω κώδικα περιέχει συστάσεις τις οποίες καλούνται να εφαρμόσουν τα συμβαλλόμενα κράτη. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία, για τα φορτηγά πλοία μεικτής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 500 τόνων, για τις κινητές μονάδες γεώτρησης στ’ ανοιχτά και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη διεθνή κυκλοφορία. Οι κανονισμοί και ο ISPS κώδικας δεν ισχύουν για τα θωρηκτά, τα πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που χρησιμοποιούνται από ένα συμβαλλόμενο κράτος και που χρησιμοποιούνται μόνο σε μη εμπορική υπηρεσία της συμβαλλόμενης κυβέρνησης.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

2.1 Η έννοια του όρου λιμένα, λιμενικής εγκατάστασης και πλοίου

Οι λιμένες συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών και εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Επίσης συμβάλλουν ποικιλοτρόπως, στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους και γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. Ο καθορισμός του όρου «λιμένα» έχει απασχολήσει τόσο την διεθνή όσο και την ελληνική βιβλιογραφία.

Ωστόσο, ο ορισμός του λιμανιού στην ελληνική έννομη τάξη δίνεται στις διατάξεις του ν.2971/2001 (ΦΕΚ Α΄ 285). Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1 ορίζεται ότι «Λιμένας είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές». Με

βάση το άρθρο 18 του προαναφερθέντος νόμου «ζώνη λιμένα» αποτελεί η έκταση ξηράς και θάλασσας συνεχής ή διακεκομμένη στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορεί να εκτελέσει έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένα. Διακρίνεται δε σε χερσαία και θαλάσσια. Στο άρθρο 19 ορίζεται ότι «η χερσαία ζώνη λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους αναγκαιούντες συνεχόμενους παραλιακούς χώρους για την εκτέλεση έργων». Με βάση το άρθρο 20 «η θαλάσσια ζώνη λιμένα περιλαμβάνει τις λεκάνες λιμένων και έκταση θάλασσας μέχρι πεντακοσίων μέτρων από τις ακτές της χερσαίας ζώνης».

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 12 του ν.3622/20071 (ΦΕΚ Α' 281) ως λιμένας ορίζεται «η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μία ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην, στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος και δεν συμπίπτουν κατ' ανάγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων του ν.2971/2001». Ως λιμενική εγκατάσταση με βάση την παράγραφο 10 του άρθρου 1 του ίδιου νόμου ορίζεται «ο καθοριζόμενος χώρος δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως που περιλαμβάνει αγκυροβόλια, προβλήτες και ζώνες προσέγγισης από την θάλασσα και στον οποίο γίνεται η διασύνδεση πλοίου/λιμένα». Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί το άρθρο 10 του παρόντος νόμου και να προστεθεί ότι τα όρια της λιμενικής εγκατάστασης καθορίζονται ή τροποποιούνται με απόφαση του προϊσταμένου της κατά τόπο αρμόδιας Λιμενικής Αρχής αφού έχει προηγηθεί πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της κάθε υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης. Αντίστοιχα, τα όρια κάθε λιμένα καθορίζονται ή τροποποιούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής Ασφαλείας κάθε υπόχρεου λιμένα (ΦΕΚ Α' 281).

Ωστόσο δεν θα πρέπει να παραλειφθεί ο ορισμός του πλοίου, καθώς θα μας απασχολήσει ως έννοια εξίσου, στην συνέχεια της μελέτης. Σύμφωνα με το Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ Α' 261) περί Κ.Δ.Ν.Δ. και συγκεκριμένα στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 ως πλοίο ορίζεται «παν σκάφος, προορισμένο όπως μετακινείται επί του ύδατος προς μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές έρευνες ή άλλο σκοπό». Επίσης σύμφωνα με τον Ν 3816/58 (ΦΕΚ Α' 32) περί Κ.Ι.Ν.Δ. «Πλοίο, κατά την έννοια του παρόντος νόμου, είναι παν σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων προορισμένο όπως κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα».

2.2 Οι λειτουργίες και οι κατηγορίες του λιμένα

Οι λειτουργίες ενός λιμένα είναι πολλαπλές και αποσκοπούν στο να καθιστούν τον λιμένα παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Η πρώτη και κύρια λειτουργία του λιμένα είναι η παροχή υπηρεσιών για τη διακίνηση των φορτίων και των επιβατών. Μια δεύτερη λειτουργία του λιμένα, αποτελεί η προστασία από φυσικά φαινόμενα όπως θύελλα, σφοδρή θαλασσοταραχή. Σε μια τέτοια περίπτωση τα πλοία βρίσκουν καταφύγιο στο λιμάνι. Επίσης ένας λιμένας προσφέρει υπηρεσίες υποστήριξης πλοίων όπως επισκευές, τροφοδοσία, αποθήκες εμπορευμάτων, ναυτιλιακές

πρακτορεύσεις ή ακόμα και ναυπηγεία για επιθεωρήσεις πλοίων και γενικές επισκευές. Ένας λιμένας μπορεί να αποτελέσει βάση για βιομηχανική ανάπτυξη καθώς είναι δυνατή η εγκατάσταση σε αυτά, βιομηχανιών πρώτων υλών με σκοπό την μείωση του κόστους μεταφοράς. Τέλος, στους λιμένες λειτουργεί τερματικός σταθμός που αποτελεί τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας, ο οποίος συνδέει τις διαδικασίες ελλιμενισμού με άλλους τρόπους μεταφοράς (Κοροντζής, 2010).

Ο λιμένας είναι απαραίτητο να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα, ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες. Βέβαια τα έργα υποδομής και ανωδομής που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι τα ίδια για όλους τους λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Οι λιμένες κατηγοριοποιούνται με βάση γεωμορφολογικά, λειτουργικά, γεωγραφικά, οικονομικά και νομικά κριτήρια. Με βάση το γεωμορφολογικό κριτήριο τα λιμάνια διακρίνονται σε φυσικά λιμάνια, αυτά δηλαδή που σχηματίστηκαν από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής και του βυθού και σε τεχνητά αυτά δηλαδή που δημιουργούνται με τα λιμενικά έργα υποδομής όπως κυματοθραύστες, μόλους, εκβάθυνση, κ.λπ. Σύμφωνα με τη γεωγραφική τους θέση τα λιμάνια διακρίνονται σε θαλάσσια, αυτά που βρίσκονται σε θάλασσες, σε ποτάμια, που βρίσκονται στις όχθες των ποταμών και σε λιμναία, που βρίσκονται στις λίμνες. Επίσης ανάλογα με την επίδραση του φυσικού φαινομένου της παλίρροιας τα λιμάνια διακρίνονται σε λιμάνια εξωτερικά (ανοικτά) και σε λιμάνια εσωτερικά (κλειστά).

Ακόμη σύμφωνα με το σκοπό και τη λειτουργία τους, τα λιμάνια διακρίνονται σε πολεμικά (ναύσταθμοι), σε λιμάνια καταφυγής, σε αλιευτικά, σε εμπορικά, σε επιβατικά και σε τουριστικά. Ανάλογα με την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων, τα λιμάνια διακρίνονται σε τελωνειακά καθώς τα εμπορεύματα που εισάγονται και εξάγονται υπόκεινται σε τελωνειακές διατυπώσεις, δασμούς και φόρους και σε ελεύθερα λιμάνια τα εμπορεύματα των οποίων διακινούνται ελεύθερα χωρίς να καταβληθούν δασμοί και φόροι (Μυλωνόπουλος, 2004).

2.3 Εθνική Λιμενική Πολιτική

Το σύγχρονο περιβάλλον χαρακτηρίζεται από έντονη ανταγωνιστικότητα και συνεχείς αλλαγές. Μέσα στα πλαίσια αυτά, η λιμενική πολιτική επαναπροσδιορίζεται και καλείται να ευθυγραμμιστεί με τα νέα και συνεχώς μεταβαλλόμενα δεδομένα. Οι στόχοι που τίθενται από τους σχεδιαστές της λιμενικής πολιτικής αποσκοπούν στην προώθηση της τοπικής, περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης. Στους στόχους αυτούς συγκαταλέγονται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσίων μεταφορών και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με ιδιαίτερη έμφαση στο τρίπτυχο «ασφάλεια – ταχεία εξυπηρέτηση – χαμηλό κόστος», η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, και η αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων.

Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων, οι επιδιώξεις του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προσδιορίζονται στα ακόλουθα (<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=29286>, τελευταία επίσκεψη 29/04/2010):

- Σχεδιασμός ενός ορθολογικού λιμενικού συστήματος που θα χαρακτηρίζεται από προγραμματισμό και οργάνωση
- Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στους λιμένες για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας τους και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών μέσω της δημιουργίας νέων και βελτιωμένων υποδομών.
- Υιοθέτηση νέων και σύγχρονων τεχνολογιών οι οποίες εφαρμόζονται με επιτυχία διεθνώς και συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Η ωφέλεια από την εφαρμογή των νέων συστημάτων αγγίζει τόσο εκείνους που παρέχουν τις υπηρεσίες όσο και εκείνους που κάνουν χρήση αυτών.
- Διασφάλιση της βιωσιμότητας των ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών.
- Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και δημιουργία κατάλληλων υποδομών που να τις υποστηρίζει. Βασική προτεραιότητα η σύνδεση με εθνικές αρτηρίες και αεροδρόμια.
- Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
- Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας.
- Σύναψη συνεργασιών με άλλα κράτη-μέλη και τρίτες χώρες για την υποβολή κοινών προγραμμάτων με σκοπό την ανάπτυξη των λιμένων. Οι συνεργασίες αυτές ευνοούν την μεταφορά τεχνογνωσίας και προωθούν την από κοινού αντιμετώπιση και επίλυση προβλημάτων.
- Εφαρμογή μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS-Code), και των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων.
- Εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος.
- Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
- Αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων με σκοπό την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος.

2.4 Η ασφάλεια του λιμένα

Η έννοια της «ασφάλειας» η οποία αποτελεί και το κυρίαρχο αντικείμενο της παρούσας μελέτης, έχει διττή 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) σχετικά με τις έκνομες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και περιουσία (Μυλωνόπουλος, 2006). Η έννοια του security είναι αυτή που θα προσεγγιστεί και θα αναλυθεί στο υπόλοιπο της μελέτης.

2.4.1 Ασφάλεια εργασίας (safety)

Εργασιακό περιβάλλον

Η λιμενική εργασία λόγω της ιδιαιτερότητάς της, απαιτεί την ύπαρξη κατάλληλου θεσμικού πλαισίου που να προστατεύει την ασφάλεια και την υγεία όσων συνδέονται με αυτήν. Προς αυτή την κατεύθυνση, δηλ. της προστασίας του εργαζόμενου στο λιμένα, ο International Labor Organization (ILO), μέσω Διεθνών Συνθηκών και άλλων κειμένων καθόρισε Κώδικες Συμπεριφοράς (www.ilo.org, τελευταία επίσκεψη 29/04/2010).

Με βάση τη Συνθήκη με αριθ. 152 και τη Σύσταση με αριθ. 160 ο ILO θέσπισε Κώδικα που καλύπτει όλες τις πτυχές της εργασίας στους λιμένες, όπου τα αγαθά φορτοεκφορτώνονται και οι επιβάτες απο-επιβιβάζονται στα πλοία. Ο Κώδικας καλύπτει τις πιο κοινές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στους λιμένες. Επίσης, εφαρμόζεται στο διεθνές εμπόριο, αλλά και στο εσωτερικό εμπόριο των κρατών δηλ. στις πλωτές υδάτινες οδούς, ποτάμια και λιμναίες.

Η ασφάλεια στους λιμένες επιτυγχάνεται με τη λήψη μέτρων στους τομείς της εργασίας (π.χ. πυροπροστασία και πυρόσβεση) και της υγείας (πρόληψη από επαγγελματικές ασθένειες όπως θόρυβος, επικίνδυνες ουσίες). Οι εργαζόμενοι στο λιμένα κυρίως, αλλά και οι συναλλασσόμενοι με αυτόν, λόγω της φύσης της λιμενικής εργασίας, είναι ευάλωτοι αφενός σε τραυματισμούς και ασθένειες που προκαλούνται από ατυχήματα, από πτώση στη θάλασσα, πυρκαγιές και διαρροή υγρού φορτίου και αφετέρου σε φυσικές καταστροφές που προκαλούνται από θυελλώδεις ανέμους, τσουνάμι, τυφώνες, πλημμύρες, πάγους-χιόνια, σεισμούς, ηφαιστειακές εκρήξεις κ.λπ.

Η αποτελεσματική διαχείριση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων στους λιμένες και των προσώπων που επηρεάζονται από τις λιμενικές λειτουργίες προϋποθέτει την διενέργεια αξιολόγησης του κινδύνου. Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει να σχεδιάζεται με γνώμονα τον κίνδυνο έτσι ώστε να προσδιοριστούν οι ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπισή του.

Στη χώρα μας, ο Ν. 1568/85 «Υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων» (ΦΕΚ Α' 117) και το Π.Δ. 17/96 «Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 89/391/ΕΟΚ και 91/383/ΕΟΚ». (ΦΕΚ Α' 11) αποτελούν το βασικό θεσμικό πλαίσιο ασφάλειας εργασίας.

Ολοκληρώνοντας, κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε, ότι η πολυπλοκότητα της λιμενικής εργασίας απαιτεί συνεχή και μεθοδική εκπαίδευση, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να γίνει βίωμα στον εργαζόμενο η τήρηση των απαραίτητων μέτρων προστασίας και η τήρηση των βασικών κανόνων στον τρόπο εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών και χειρισμού του εξειδικευμένου λιμενικού εξοπλισμού. Η εκπαίδευση και η κατάρτιση καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής είναι ο καλύτερος τρόπος για την αντιμετώπιση της πρόκλησης της αλλαγής.

Ασφάλεια από φυσικά φαινόμενα

Σημαντική απειλή για την ασφάλεια των λιμένων αποτελούν τα φυσικά φαινόμενα. Σύμφωνα με τον ILO σε αυτά περιλαμβάνονται (Μυλωνόπουλος, 2006):

- οι θυελλώδεις άνεμοι και οι μεγάλες θύελλες.
- οι σεισμοί.
- οι πλημμύρες από παλίρροιες, από τα νερά ποταμών, από τα νερά εδάφους ή από ένα συνδυασμό και των δύο.
- τα χιόνια και οι πάγοι, εγκυμονούν κινδύνους λόγω της ολισθηρότητας που προκαλούν στις επιφάνειες.
- οι ακραίες θερμοκρασίες. Η έκθεση στην εξαιρετικά υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία των εργαζομένων.
- οι ηφαιστειακές εκρήξεις.

Μερικοί λιμένες εγκυμονούν υψηλούς κινδύνους, λόγω της αποθήκευσης επικίνδυνων ουσιών ή της γεινίασης με τέτοιες επικίνδυνες εγκαταστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές εφαρμόζεται ο κώδικας του ILO για την πρόληψη μεγάλων βιομηχανικών ατυχημάτων. Σε κάθε λιμένα απαιτείται η ύπαρξη σχεδίου έκτακτης ανάγκης που να επικεντρώνεται σε τέσσερις παράγοντες (Μυλωνόπουλος, 2006). Αυτοί είναι, ο κίνδυνος και η φύση ενός γεγονότος και η πιθανή έκτασή του, ο κίνδυνος και η πιθανότητα εμφάνισής του, οι συνέπειες και η πιθανή επίδραση στους ανθρώπους και το περιβάλλον, τα μέσα και οι ενέργειες που αναλαμβάνονται για να ελαχιστοποιηθούν τις συνέπειες του γεγονότος.

Για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου απαιτείται η προσαρμογή του στις ιδιαιτερότητες του λιμένα, όπως για παράδειγμα της γεωγραφικής του θέσης, τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολούνται σε αυτόν, την πιθανή εγγύτητα με σχολεία, κατοικίες και νοσοκομεία. Επίσης στο σχέδιο πρέπει να προβλέπονται διαδικασίες ελέγχου. Απαιτείται επίσης η ένταξη σε αυτό υποσχεδίων για κάθε συγκεκριμένο τύπο έκτακτης ανάγκης.

Το σχέδιο πρέπει να καλύψει όλους τους τύπους έκτακτων αναγκών που θα μπορούσαν να εμφανιστούν στο λιμένα και να περιλάβουν τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν προκειμένου να αντιμετωπιστεί η δριμύτητα του γεγονότος. Η

απόκριση θα είναι ανάλογη με την εξέλιξη του γεγονότος. Όλα τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει να υπόκεινται σε αναθεώρηση.

Σύμφωνα με τους Ν. 2344/1995 (ΦΕΚ Α' 212) και Ν. 3013/2002 (ΦΕΚ Α'102) αρμόδια για θέματα φυσικών καταστροφών είναι η Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας (ΓΓΠΠ). Η Γ.Γ.Π.Π. έχει εκπονήσει το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας γνωστό ως «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» (ΥΑ 1299/2003, ΦΕΚ Β' 423).

Ο σκοπός του Γενικού Σχεδίου είναι η διαμόρφωση ενός συστήματος αποτελεσματικής αντιμετώπισης καταστροφικών φαινομένων για την προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. Στο σχέδιο αυτό προσδιορίζονται οι εμπλεκόμενες φορείς και όργανα, ενώ δίνονται κατευθύνσεις σχεδίασης σε Υπουργεία, Περιφέρειες, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, Δήμους και Κοινότητες. Με βάση το γενικό αυτό σχέδιο παρέχονται ουσιαστικά στοιχεία για την αξιολόγηση των κινδύνων, την επισήμανση των ευπαθών χώρων, την εκπόνηση ειδικών σχεδίων για κάθε κίνδυνο και κατευθυντήριες γραμμές για τη χάραξη στρατηγικών και τακτικών για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των κινδύνων. Σύμφωνα με το Γενικό Σχέδιο Πολιτικής Προστασίας - Ξενοκράτης το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (ΥΠΟΙΑΝ), έχει την υποχρέωση να σχεδιάζει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του και με βάση το σχέδιο αυτό, μέτρα αντιμετώπισης φυσικών, τεχνολογικών και άλλων καταστροφών, που αφορούν τους λιμένες. Τα σχέδια αυτά εγκρίνονται από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας.

Στο πλαίσιο αυτό οι Λιμενικές Αρχές εκπροσωπούνται στο Συντονιστικό Νομαρχιακό Όργανο (ΣΝΟ) που λειτουργεί σε κάθε Ν.Α. Κάθε Λιμενική Αρχή (Λ.Α.) καταρτίζει ανάλογα με το φυσικό κίνδυνο αντίστοιχο σχέδιο σύμφωνα με το σχέδιο «Ξενοκράτης» (Κοροντζής, 2009).

2.4.2 Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες (Security)

Η ασφάλεια λιμένα αναφέρεται στην αποφυγή διάπραξης έκνομων ενεργειών στο χώρο του λιμένα είτε αυτές αφορούν τις εγκαταστάσεις είτε τα πρόσωπα, είτε τα πλοία που είναι παραβεβλημένα ((Μυλωνόπουλος, 2006).

Η 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 από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν το βασικό πλαίσιο ασφάλειας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα κάθε συμβαλλόμενο μέρος υποχρεούται να συντάσσει σχέδιο ασφαλείας αφού όμως έχει προηγηθεί αξιολόγηση ασφαλείας. Αυτό αφορά τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα πλοία των συμβαλλόμενων κρατών. Η αξιολόγηση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου αποτελεί μια ανάλυση που εξετάζει και αξιολογεί τις πιθανές απειλές, τις τρωτότητες και τα υπάρχοντα προστατευτικά μέτρα, τις διαδικασίες και τις λειτουργίες. Οι πιθανές απειλές στις βασικές λειτουργίες της λιμενικής εγκατάστασης και του πλοίου μπορούν να περιλάβουν την τοποθέτηση βομβών, τη δολιοφθορά, τη μη

εξουσιοδοτημένη χρήση, το λαθρεμπόριο, την παραβίαση φορτίου και τους λαθρεπιβάτες.

Μετά την διενεργηθείσα αξιολόγηση ασφαλείας ακολουθεί όπως ήδη αναφέραμε η σύνταξη σχεδίου ασφαλείας. Σχέδιο ασφαλείας πρέπει να συντάσσουν τόσο οι λιμενικές εγκαταστάσεις όσο και τα πλοία. Στο σχέδιο αυτό προβλέπεται με κάθε λεπτομέρεια η προετοιμασία, η πρόληψη και οι δραστηριότητες απόκρισης των αρμοδίων φορέων ανά επίπεδο απειλής. Σε κάθε λιμενική εγκατάσταση και πλοίο, πρέπει να υπάρχει ένας υπεύθυνος ασφαλείας στα καθήκοντα του οποίου περιλαμβάνονται τόσο η προετοιμασία μιας αρχικής γενικής αξιολόγησης ασφαλείας, προκειμένου να εκπονηθεί το σχέδιο ασφαλείας, όσο και η εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφαλείας.

Για τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS Code) και τις ευθύνες των υπόχρεων που προκύπτουν από τις διατάξεις του, θα αναφερθούμε αναλυτικά παρακάτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

3.1 Μέρη του Κώδικα και Πεδίο Εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται:

α) Στους ακόλουθους τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

α1) επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών,

α2) φορτηγά πλοία, περιλαμβανομένων και ταχύπλοων σκαφών, ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω,

α3) κινητές μονάδες γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης.

β) Στις εταιρείες των πλοίων της περίπτωσης α όπως αυτές ορίζονται στον κανόνα IX/1 της Σύμβασης SOLAS.

γ) Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της Επικράτειας που εξυπηρετούν πλοία της περίπτωσης α)

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου α2), τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν το βαθμό εφαρμογής του παρόντος κεφαλαίου και των συναφών ενοτήτων του μέρους Α του κώδικα ISPS στις ευρισκόμενες στην επικράτειά τους λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες, παρόλο που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο

από πλοία τα οποία δεν εκτελούν διεθνείς πλόες, υποχρεούνται, περιστασιακά, να εξυπηρετούν πλοία τα οποία αφικνούνται ή αναχωρούν στο πλαίσιο διεθνή πλου.

Τα συμβαλλόμενα κράτη αποφασίζουν, σύμφωνα με τη παράγραφο 2, βάσει αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α του κώδικα ISPS.

3. Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται:

Σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα πλοία που ανήκουν ή διαχειρίζονται από κράτη που έχουν συμβληθεί στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) και έχουν κυρώσει τις τροποποιήσεις της Διεθνούς αυτής Σύμβασης που υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης στις 12 Δεκεμβρίου 2002 και τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κρατική μη εμπορική υπηρεσία.

Καμία διάταξη του παρόντος κεφαλαίου δεν θα θίγει τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις των κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο.

3.2 Σκοπός

Ο ISPS Code αποτελείται από το Μέρος Α και το Μέρος Β. Το Μέρος Α είναι υποχρεωτικό. Περιλαμβάνει όλες τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου XI-2 της SOLAS 74. Το Μέρος Β αποτελείται από πολύ λεπτομερείς συστάσεις, που έχουν στόχο να δώσουν κατευθύνσεις στους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων. Το Μέρος Β θα ερμηνεύεται και θα εφαρμόζεται πάντα σύμφωνα με τις ρυθμίσεις, τους σκοπούς και τις αρχές, όπως προβλέπονται στις SOLAS XI-2 και στο Μέρος Α του Κώδικα. Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις και εφόσον απαιτηθεί από κάποιο συμβαλλόμενο κράτος, δύναται οι διατάξεις του μέρους Β να θεωρηθούν εξίσου υποχρεωτικές (Η.Π.Α.).

Ο κώδικας αποσκοπεί:

- Στη θέσπιση ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών και των τοπικών αρχών, της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας, ώστε να εντοπιστούν και να αποτραπούν απειλές και συμβάντα που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Στον καθορισμό υποχρεώσεων και αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων μελών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.
- Στην ασφαλή ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν την ασφάλεια
- Στην ανάπτυξη μιας μεθοδολογίας για την εκτίμηση της ασφάλειας και τη διασφάλιση ύπαρξης σχεδίων και διαδικασιών σε περιπτώσεις αλλαγής των επιπέδων ασφαλείας.
- Στην διασφάλιση ότι έχουν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα ναυτικής ασφαλείας.

3.3 Βασικές έννοιες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα

Οι βασικότερες έννοιες και υποχρεώσεις που καθιερώνονται με τους 13 Κανονισμούς του νέου κεφαλαίου παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω. Τα μέτρα αφορούν:

- Τα συμβαλλόμενα κράτη
- Τις Εταιρίες και τα πλοία
- Τις λιμενικές εγκαταστάσεις

3.3.1 Υποχρεώσεις των συμβαλλομένων κρατών

Η πρωταρχική αρμοδιότητα των συμβαλλόμενων κρατών είναι:

- Να ορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας (Maritime Security Levels - MARSEC).
- Να φροντίσουν, ώστε τα πλοία που φέρουν την σημαία του κράτους, να πληροφορούνται το επίπεδο ασφαλείας που αυτή έχει θέσει, και
- Να ενημερώνουν έγκαιρα σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου. Αυτή η υποχρέωση της Διοίκησης είναι και για τα λιμάνια.(κανονισμός 4)
- Να ορίσουν ένα σημείο επαφής μέσω του οποίου τα πλοία μπορούν να αναφέρουν, οποιοδήποτε πρόβλημα ασφαλείας σχετικά με άλλα πλοία, κινήσει ή ανακοινώσεις και να ζητούν συμβουλές ή βοήθεια.

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

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

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

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

Τα συμβαλλόμενα κράτη, όταν ορίζουν επίπεδο ασφάλειας 3 απαιτείται, να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα πλοία και τις Αρχές, να εκδίδουν κατάλληλες οδηγίες

και να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που ενδέχεται να θιγούν.

Στους παράγοντες που πρέπει να εξετάζονται για τον ορισμό του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας περιλαμβάνονται:

- ο βαθμός αξιοπιστίας της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός επιβεβαίωσης της πληροφορίας περί απειλής,
- ο βαθμός προσδιορισμού ή αμεσότητας της πληροφορίας περί απειλής
- οι δυνητικές συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια (safety).

Άλλες ευθύνες αφορούν:

- Την έγκριση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου/Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Ship Security Plan) και τροποποιήσεων του.
- Τον έλεγχο συμμορφώσεως των πλοίων με τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του κώδικα και την έκδοση του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας (International Ship Security Certificate).
- Τον προσδιορισμό, των ευρισκομένων στην επικράτεια τους, Λιμενικών Εγκαταστάσεων ,οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης.
- Τη διασφάλιση της ολοκλήρωσης και της έγκρισης, αξιολόγησης ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Την έγκριση του σχεδίου ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan) και τροποποιήσεων του.
- Την κοινοποίηση πληροφοριών στον Δ.Ν.Ο. καθώς και στην ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία. Την λήψη απόφασης για την έκδοση Δήλωσης Ασφαλείας (Declaration of Security).

Τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να δοκιμάζουν ,εάν το κρίνουν σκόπιμο ,την αποτελεσματικότητα των σχεδίων ασφαλείας πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων και επιπλέον δύναται να αναθέτουν σε αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας 14 εντός του κράτους, περιορισμένο αριθμό καθηκόντων τους, κυρίως αυτά που αφορούν πλοία ενώ σε καμία περίπτωση δε θα αφορούν τον προσδιορισμό του εφαρμοστέου επιπέδου ασφαλείας και την έγκριση της αξιολόγησης ασφαλείας και του σχεδίου ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων.

ΔΗΛΩΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (DOS)

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 1 του Κεφ. XI-2 της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, «Δήλωση Ασφαλείας» νοείται η συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ ενός πλοίου και μιας λιμενικής εγκατάστασης ή ενός άλλου πλοίου, διασυνδεδεμένου μ' αυτό, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα για την ασφάλεια, τα οποία θα εφαρμόσει κάθε συμβαλλόμενο μέρος.

Το DOS θα χρησιμοποιείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις που συνήθως σχετίζονται με υψηλό ρίσκο, όταν υπάρχει ανάγκη να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ Λιμενικής Εγκατάστασης και πλοίου σχετικά με τα μέτρα ασφαλείας που πρόκειται να εφαρμοσθούν κατά τη διάρκεια της διεπαφής πλοίου/λιμένα επειδή είτε το PFSP (Port Facility Security Plan) είτε το SSP (Ship Security Plan) δεν αναγνωρίζει την κατάσταση ή το κεφάλαιο XI-2 της SOLAS και το Μέρος Α του Κώδικα ISPS δεν έχουν προβλέψει τις ειδικές συνθήκες όπως παρατίθενται στο Μέρος Α/5.2 του Κώδικα ISPS. Θα πρέπει να υπάρξει αιτία που να σχετίζεται με την ασφάλεια και με τη συγκεκριμένη διεπαφή πλοίου/ λιμένα ή τη δραστηριότητα μεταξύ πλοίων για να ζητείται ή απαιτείται η συμπλήρωση ενός DOS.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Μέρος Α/5.2 του Κώδικα ISPS ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει συμπλήρωση της Δήλωσης Ασφαλείας όταν :

- Το πλοίο λειτουργεί σε μεγαλύτερο επίπεδο ασφαλείας συγκριτικά με τη λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο με το οποίο διασυνδέεται
- Υπάρχει συμφωνία σχετικά με μια δήλωση ασφαλείας μεταξύ συμβαλλόμενων κρατών , η οποία καλύπτει ορισμένους διεθνείς πλόες
- Έχει λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια που αφορά το πλοίο ή τη Λιμενική Εγκατάσταση.
- Το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα ο οποίος δεν απαιτείται να εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας πλοίου.
- Το πλοίο συμμετέχει σε δραστηριότητες μεταφόρτωσης από πλοίο σε πλοίο με άλλο πλοίο το οποίο δεν εφαρμόζει εγκεκριμένο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου.

Σύμφωνα με το Μέρος Β του Κώδικα ISPS η Λιμενική Εγκατάσταση μπορεί να ζητά έκδοση Δήλωση Ασφαλείας στις παρακάτω περιπτώσεις:

- Δήλωση Ασφαλείας μπορεί να ξεκινήσει και από τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης, πριν από διασυνδέσεις πλοίου / λιμένα οι οποίες έχουν προσδιορισθεί σε εγκεκριμένη Αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ως ιδιαίτερης ανησυχίας. Μεταξύ των παραδειγμάτων μπορεί να αναφερθεί η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και η μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση επικίνδυνων ειδών και ουσιών (ISPS B/5.3).
- Η συμβαλλόμενη κυβέρνηση της εγκατάστασης (η Ελληνική Κυβέρνηση) το θεωρεί αναγκαίο (ISPS B/5.1).

Η Δήλωση Ασφαλείας, σύμφωνα με τον Καν. 5.4 του Μέρους Α του Κώδικα ISPS, συμπληρώνεται από:

i) Τον Πλοίαρχο ή τον Αξιοματικό Ασφάλειας Πλοίου εκ μέρους του/των πλοίου(ων) και, εάν κρίνεται σκόπιμο.

ii) Τον Υπεύθυνο Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης ή, εάν ορίζεται διαφορετικά από το συμβαλλόμενο κράτος, οποιονδήποτε άλλο οργανισμό υπεύθυνο για την ασφάλεια της ακτής, εκ μέρους της Λιμενικής Εγκατάστασης.

Η εμπειρία από τη στιγμή που τέθηκαν σε εφαρμογή τα ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας δείχνει ότι, τα πλοία συχνά ζητούν τα DOS, επειδή αναμένεται να ζητηθεί, από εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς ενός Συμβαλλόμενου Κράτος, η συμπλήρωση τους, για την κάλυψη προηγούμενων ταξιδιών ή δραστηριοτήτων μεταξύ πλοίων, στα πλαίσια άσκησης ελέγχων και μέτρων συμμόρφωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9 του Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS.

Πάντως, ενώ ένα πλοίο μπορεί να ζητήσει ένα DOS από λιμενική εγκατάσταση ή από άλλο πλοίο, η λιμενική εγκατάσταση ή το άλλο πλοίο δεν απαιτείται να το συμπληρώσει. Εντούτοις στα πλαίσια της καλής συνεργασίας, σχεδόν πάντα συμπληρώνεται.

3.3.2 Υποχρεώσεις της εταιρίας

Σύμφωνα με τον κώδικα (κανονισμός 6) , οι ναυτιλιακές εταιρίες υποχρεούνται :

- Να υποδείξουν έναν Αξιωματικό Ασφαλείας της Εταιρίας(Company Security Officer – CSO)
- Να διορίσουν έναν αξιωματικό ασφαλείας για κάθε πλοίο που ανήκει στην εταιρία (Ship Security Officer – SSO)
- Να εκπαιδεύσουν τους υπευθύνους ασφαλείας της εταιρείας και των πλοίων καθώς και τα πληρώματα ,
- Να εγκαταστήσουν στα πλοία τους απαραίτητους εξοπλισμούς για τους σκοπούς του ISPS και
- Να τηρούν αρχεία που σχετίζονται με την ασφαλείας του πλοίου και τις διαδικασίες του ISPS.
- Να φροντίσουν ώστε ο Πλοίαρχος να έχει στο πλοίο συνεχώς όλες εκείνες τις πληροφορίες ώστε όλοι οι εξουσιοδοτημένοι αρμόδιοι από τις Κυβερνήσεις να μπορούν να εξακριβώσουν τρία πράγματα: ποιος είναι υπεύθυνος για την πρόσληψη των μελών του πληρώματος και όλα τα πρόσωπα που εργάζονται ή απασχολούνται πρόσκαιρα επί του πλοίου, ποιος είναι ο υπεύθυνος για την απασχόληση του πλοίου και σε περίπτωση όπου το πλοίο λειτουργεί με ναυλοσύμφωνο ποια είναι τα είναι τα συμβαλλόμενα μέρη αυτού.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ (CSO)

Ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρίας είναι το πρόσωπο που καθορίζεται και εξουσιοδοτείται από την εταιρία για να αναπτύξει και να συντηρήσει το σχέδιο Ασφαλείας του πλοίου ή των πλοίων, να επικοινωνεί με τον Αξιωματικό ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO) και τον Αξιωματικό Ασφαλείας του πλοίου (SSO) για κάθε πλοίο στο στόλο της εταιρίας. Τα κυριότερα καθήκοντα και οι

ευθύνες του Αξιοματικού ασφαλείας, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 11 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

- Να ενημερώνει για το βαθμό των απειλών που είναι πιθανό να συναντήσει το πλοίο, εφαρμόζοντας τα κατάλληλα κριτήρια αξιολόγησης ασφαλείας και με τη χρήση άλλων σχετικών πληροφοριών
- Να διασφαλίζει την ανάπτυξη, έγκριση και εφαρμογή του Σχεδίου Ασφαλείας
- Να διασφαλίζει ότι το σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου τροποποιείται ούτως ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις
- Να κανονίζει τους εσωτερικούς ελέγχους και τις αναθεωρήσεις των ενεργειών ασφαλείας
- Να προγραμματίζει την αρχική και τις επακόλουθες επιθεωρήσεις του πλοίου από την Αρχή ή τον Αναγνωρισμένο Οργανισμό Ασφαλείας
- Να διασφαλίζει ότι οι ελλείψεις και μη συμμορφώσεις πιστοποιούνται από τους εσωτερικούς ελέγχους, τις αναθεωρήσεις, και τις επιθεωρήσεις ασφαλείας και να μεριμνά για την άμεση διόρθωσή τους
- Να διασφαλίζει την επαρκή εκπαίδευσή του προσωπικού που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια του πλοίου.
- Να διασφαλίζει την αποτελεσματική επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ του Αξιοματικού Ασφάλειας Πλοίου και του Αξιοματικού Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων
- Να διασφαλίζει ότι σε περίπτωση που χρησιμοποιείται το σχέδιο ασφαλείας αδελφού πλοίου (φυσικά πάντα με τη σύμφωνη γνώμη της αρχής), τότε αυτό καλύπτει πλήρως τις ανάγκες και τις συγκεκριμένες για κάθε πλοίο πληροφορίες
- Να διασφαλίζει ότι οποιοδήποτε εναλλακτικοί ή αντίστοιχοι διακανονισμοί εγκρίνονται για ένα συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων, θα εφαρμόζονται και θα συντηρούνται.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SSO)

Ο Αξιοματικός Ασφαλείας του πλοίου είναι αυτός που θα εφαρμόσει το Σχέδιο Ασφαλείας στο πλοίο και είναι υπεύθυνος στον Πλοίαρχο, πλήρωμα και λιμάνια για την ασφάλεια του προσωπικού, του φορτίου και του ίδιου του πλοίου. Είναι επίσης υπεύθυνος για την εφαρμογή και συντήρηση του Σχεδίου Ασφαλείας του πλοίου και της επικοινωνίας με τον Αξιοματικό Ασφαλείας της εταιρίας και του Αξιοματικού Ασφαλείας της Λιμενικής Εγκατάστασης. Ο SSO πρέπει να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε κατάσταση για την οποία είναι αρμόδιος. Τα κυριότερα καθήκοντα και οι ευθύνες του Αξιοματικού ασφαλείας πλοίου, όπως αυτά ορίζονται από τον κανονισμό 12 του Α μέρους του κώδικα είναι τα εξής:

- Να αναλαμβάνει τακτικές επιθεωρήσεις ασφαλείας του πλοίου ώστε να διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται τα επιβαλλόμενα μέτρα ασφαλείας
- Να διατηρεί και να επιβλέπει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου
- Να συντονίζει τα θέματα ασφάλειας που έχουν σχέση με την μεταφορά του φορτίου και των προμηθειών του πλοίου με το υπόλοιπο προσωπικό και με τον αντίστοιχο Αξιοματικό Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων

- Να προτείνει μετατροπές στο Σχέδιο Ασφαλείας Πλοίου
- Να αναφέρει στον CSO τυχόν μη συμμορφώσεις και ελλείψεις
- Να διασφαλίζει ότι παρέχεται ικανοποιητική εκπαίδευση στο προσωπικό του πλοίου
- Να αναφέρει όλα τα συμβάντα κατά της ασφάλειας
- Να συντονίζει την εφαρμογή του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου με τον CSO
- Να διασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας λειτουργεί, ρυθμίζεται, ελέγχεται και συντηρείται κανονικά

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (SECURITY ASSESSMENT)

Η αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφαλείας πλοίου, αφού προσδιορίζει τους πραγματικούς κινδύνους και συγχρόνως υποδεικνύει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας. Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου περιλαμβάνει επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας και τα ακόλουθα στοιχεία τουλάχιστον:

- Τον προσδιορισμό υφιστάμενων μέτρων, διαδικασιών και λειτουργιών ασφαλείας.
- Αναγνώριση και αξιολόγηση των σημαντικών λειτουργιών πάνω στο πλοίο οι οποίες θα πρέπει να προστατεύονται.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών οι οποίες είναι δυνατόν να συμβούν.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπινου παράγοντα, στην δομή, την πολιτική και τις διαδικασίες.

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

Ο υπεύθυνος ασφαλείας εταιρείας διασφαλίζει ότι η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου διενεργείται από άτομα τα οποία διαθέτουν εμπειρία, τις κατάλληλες γνώσεις και τα προσόντα για την εκτίμηση της ασφαλείας ενός πλοίου, λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS.

Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου θα καταγράφεται, θα αναθεωρείται, εγκρίνεται και θα φυλάσσεται υπό μορφή έκθεσης ως αρχείο από την εταιρία.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP SECURITY PLAN)

Το Σχέδιο Ασφαλείας περιέχει την υλοποίηση των μέτρων για την διαχείριση περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών, πειρατείας καθώς και την δυναμική εναλλαγή τους σε σχέση με τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφαλείας από τα συμβαλλόμενα κράτη. Καθορίζει δε με ακρίβεια τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις όλων των εμπλεκομένων.

Κάθε πλοίο θα πρέπει να έχει μαζί του το σχέδιο ασφάλειας του, το οποίο θα είναι εγκεκριμένο από την αρχή του κράτους της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο οργανισμό, ο οποίος όμως για να αναλάβει την αναθεώρηση και έγκριση ενός σχεδίου ασφαλείας ή τροποποιήσεων του, δεν θα πρέπει να έχει συμμετάσχει ούτε στην αξιολόγηση ασφαλείας του πλοίου, ούτε στην προετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας ή των τροποποιήσεων που επανεξετάζονται.

Το SSP θα πρέπει να αναπτύσσεται λαμβάνοντας υπ' όψιν τις οδηγίες που δίνονται στο μέρος Β του κώδικα και θα πρέπει να γράφεται στη γλώσσα εργασίας του πλοίου και να υπάρχει μια μετάφραση του στην αγγλική, γαλλική ή ισπανική, σε περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι κάποια από αυτές. Το σχέδιο ασφαλείας πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Ανάλυση ενεργειών για τα επίπεδα ασφαλείας (Level 1,2 και 3).
- Μέτρα για την αποτροπή παράνομης εισαγωγής όπλων, πυρομαχικών, επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών.
- Ορισμός των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης και τα αντίστοιχα μέτρα προστασίας τους για την πρόληψη ανεξουσιοδοτητής πρόσβασης σε αυτές.
- Μέτρα για την πρόληψη πρόσβασης στο πλοίο μη εξουσιοδοτημένων ατόμων.
- Καθήκοντα μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφαλείας.
- Ορισμό του Αξιωματικού Ασφαλείας του πλοίου και του Αξιωματικού ασφαλείας της εταιρίας με όλα τα στοιχεία του, ώστε να μπορεί να έρχεται κανείς σε επαφή μαζί του όλο το 24ωρο.

Διαδικασίες :

- Για την αντιμετώπιση απειλών ασφαλείας.
- Για την περιοδική αναθεώρηση του σχεδίου.
- Ανταπόκρισης στις οδηγίες ασφαλείας που ενδέχεται να δώσουν τα συμβαλλόμενα κράτη στο επίπεδο ασφαλείας 3
- Για την ρύθμιση, επιθεώρηση, έλεγχο και συντήρηση του εξοπλισμού ασφαλείας που παρέχεται στο πλοίο και την συχνότητα ρύθμισης και ελέγχου αυτού Εκκενώσεως χώρων.
- Για εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων.
- Για εκτέλεση εκπαίδευσης, γυμνασίων και προσαρμογή του πληρώματος¹⁵.
- Για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφαλείας με τις λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Τον ορισμό των σημείων πάνω στο πλοίο όπου θα υπάρχουν συστήματα συναγερμού
- Διαδικασίες χρήσης και ενεργοποίησης / απενεργοποίησης καθώς και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφαλείας.
- Διαδικασίες ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφαλείας.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του SSP, λαμβάνουν χώρα γυμνάσια ανά τακτά χρονικά διαστήματα, στα οποία λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του

πλοίου, οι αλλαγές στο προσωπικό του πλοίου, οι λιμενικές εγκαταστάσεις που πρόκειται να επισκεφθεί το πλοίο και άλλες σχετικές περιστάσεις.

Το προσωπικό που διενεργεί εσωτερικό έλεγχο των ενεργειών ασφαλείας που ορίζονται στο σχέδιο ασφαλείας πλοίου ή την αξιολόγησή τους θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από τις ενέργειες που ελέγχονται.

Η διοίκηση θα καθορίζει ποιες αλλαγές σε ένα εγκεκριμένο SSP δε θα εφαρμόζονται ,εκτός αν οι συγκεκριμένες αλλαγές έχουν την έγκριση της διοίκησης.

Το SSP μπορεί να διατηρείται και σε ηλεκτρονική μορφή. Σε τέτοια περίπτωση , θα προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

Αν οι εξουσιοδοτημένοι Αξιωματικοί έχουν σοβαρό λόγο να πιστεύουν ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με το κεφάλαιο XI-2 ή το μέρος A αυτού του κώδικα , και ο μόνος τρόπος για την πιστοποίηση αυτής της μη συμμόρφωσης ,είναι η επιθεώρηση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου, τότε περιορισμένη πρόσβαση στο συγκεκριμένο τμήμα του σχεδίου επιτρέπεται κατά παρέκκλιση. Παρόλα αυτά, μερικοί από τους όρους θεωρούνται εμπιστευτικοί και δεν μπορούν να υπόκεινται σε επιθεωρήσεις.

Σε κάθε περίπτωση επιθεώρησης του σχεδίου ασφάλειας του πλοίου, ο τρόπος και οι κωδικοί πρόσβασης σε αυτό αλλάζουν.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Μόλις υποβληθεί το σχέδιο για έγκριση, πρέπει να εφαρμοστεί πάνω στο πλοίο. Κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής ο Αξιωματικός Ασφαλείας της εταιρίας πρέπει :

- Να παρέχει τη γενική εκπαίδευση σχετικά με την ασφάλεια σε όλο το πλήρωμα.
- Να επιβάλλει και να επιβλέπει τα κατάλληλα γυμνάσια που απαιτείται να εκτελέσει το πλήρωμα για τις συγκεκριμένες ευθύνες ασφαλείας.
- Να εξασφαλίζει ότι το πλήρωμα θα εκτελεί γυμνάσια σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Να συλλέγει τα αρχεία των γυμνασίων και των ασκήσεων.
- Να διεξάγει εσωτερική επιθεώρηση για να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα.

Όταν ολοκληρωθεί η εφαρμογή πρέπει η εξουσιοδοτημένη Αρχή να ανέβει στο πλοίο για να επαληθεύσει ότι συμμορφώνονται με τον κώδικα και να μπορεί να εκδώσει το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας του πλοίου.

ΑΡΧΕΙΑ

Πριν γίνει αναφορά στο Διεθνές Πιστοποιητικό πρέπει να αναφερθεί ότι ο κώδικας απαιτεί τη τήρηση αρχείων για τις δραστηριότητες που καλύπτει το σχέδιο ασφάλειας πλοίου. Τα αρχεία αυτά διατηρούνται για χρονικό διάστημα που καθορίζει η αρχή του κράτους της σημαίας και ενδεικτικά αφορούν θέματα που σχετίζονται με:

- Την εκπαίδευση, τα γυμνάσια και τις ασκήσεις.
- Τις απειλές για την ασφάλεια και συμβάντα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- Τις παραβιάσεις της ασφάλειας.
- Τις αλλαγές στο επίπεδο ασφάλειας.
- Ανακοινώσεις οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την ασφάλεια του πλοίου, όπως συγκεκριμένες απειλές προς το πλοίο ή τις λιμενικές εγκαταστάσεις στις οποίες βρίσκεται ή έχει βρεθεί το πλοίο.
- Εσωτερικούς ελέγχους και επανεξετάσεις των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων.
- Την περιοδική επανεξέταση της αξιολόγησης της ασφάλειας του πλοίου και του σχεδίου ασφάλειας.
- Την εφαρμογή οποιωνδήποτε τροποποιήσεων του σχεδίου και
- Την συντήρηση και τον έλεγχο του εξοπλισμού ασφάλειας.

Τα αρχεία πρέπει να τηρούνται στη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας του πλοίου. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα ή γλώσσες δεν είναι η αγγλική, η γαλλική ή η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

Τα αρχεία θα πρέπει να προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση και μπορούν να τηρούνται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτή την περίπτωση, πρέπει να προστατεύονται με διαδικασίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ISSC= International Ship Security Certificate)

Τα πλοία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα International Ship Security Certificate υποδηλώνοντας με αυτό το πιστοποιητικό ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Solas, του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους A του ISPS κώδικα. Τα βασικά στάδια του ελέγχου και της πιστοποίησης του πλοίου είναι τα ακόλουθα:

- Εκτέλεση ελέγχου ασφαλείας και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων
- Έγκριση του Σχεδίου Ασφαλείας Πλοίου (Ship Security Plan)
- Εκτέλεση ελέγχου / επιθεώρησης (audit) για την τήρηση και εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου. (Implementation period)

Κάθε υπόχρεο πλοίο, για τον εφοδιασμό του με το Πιστοποιητικό Ασφάλειας, υπόκειται σε αρχική και περιοδικές επιθεωρήσεις, ως προς το σύστημα ασφαλείας του και του απαιτούμενου εξοπλισμού ασφαλείας για την εφαρμογή του εγκεκριμένου σχεδίου ασφάλειας.

Το διάστημα ισχύος του Πιστοποιητικού καθορίζεται από την Αρχή του κράτους και δεν πρέπει να ξεπερνάει τα πέντε έτη. Παράλληλα ο Κώδικας προβλέπει την διενέργεια τουλάχιστον μίας ενδιάμεσης επιθεώρησης, που θα πρέπει να εκτελείται, 2 ή 3 χρόνια μετά την έκδοση του αρχικού πιστοποιητικού ή του πιστοποιητικού που εκδόθηκε στην περιοδική επιθεώρηση, ενώ οι αρμόδιες αρχές έχουν το δικαίωμα να προβαίνουν και σε έκτακτες επιθεωρήσεις.

Εάν ένα πλοίο, κατά το χρόνο λήξεως της ισχύος του πιστοποιητικού του, δεν βρίσκεται σε λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί, η Αρχή δύναται να παρατείνει την περίοδο ισχύος του πιστοποιητικού, αλλά η παράταση αυτή θα χορηγείται μόνο για το σκοπό διευκόλυνσης του πλοίου να συμπληρώσει το ταξίδι του στον λιμένα όπου πρόκειται να επιθεωρηθεί και τούτο μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες κρίνεται πρέπον και λογικό να χορηγηθεί η παράταση αυτή. Σε κάθε περίπτωση η παράταση δεν μπορεί να παρατείνεται για περίοδο πέραν των τριών μηνών και το πλοίο στο οποίο αυτή χορηγήθηκε, καταπλέουν στον επόμενο λιμένα κρατείται μέχρι να εφοδιαστεί με νέο πιστοποιητικό.

Οι παραπάνω επιθεωρήσεις και εκδόσεις πιστοποιητικών διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές ή από αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας, εφόσον έχουν εξουσιοδοτηθεί για τον σκοπό αυτό από τις πρώτες. Το Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου συνοδεύει το πλοίο, ενώ στην περίπτωση που έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό διαβιβάζεται αντίγραφο του καθώς και αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης στο κράτος σημαίας του πλοίου.

Το πιστοποιητικό παύει να ισχύει σε περιπτώσεις που οι επιθεωρήσεις δεν διενεργούνται εντός των χρονικών ορίων που καθορίζονται στον κώδικα, όταν το πλοίο αλλάξει διαχειρίστρια εταιρεία ή σε περίπτωση που αλλάξει σημαία.

Κατά τις δυο τελευταίες περιπτώσεις, η προηγούμενη διαχειρίστρια εταιρεία και το συμβαλλόμενο κράτος τη σημαία του οποίου είχε το δικαίωμα να φέρει το πλοίο υποχρεούνται να αποστείλουν, στην λαμβάνουσα εταιρεία και στην λαμβάνουσα Αρχή αντίστοιχα, αντίγραφα του Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας του Πλοίου και αντίγραφα των διαθέσιμων εκθέσεων επιθεώρησης.

Σε ορισμένες περιπτώσεις δύναται η αρμόδια Αρχή να διατάξει την έκδοση Προσωρινού Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφαλείας (ISSC. = Interim Ship Security Certificate), το οποίο θα έχει ισχύ αυστηρά έως διάστημα 6 μηνών. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν:

- Αλλαγή της σημαίας πλοίου από τη σημαία ενός συμβαλλόμενου κράτους ή μη σε σημαία άλλου συμβαλλόμενου κράτους.
- Ανάληψη της διαχείριση του πλοίου από εταιρεία η οποία δεν είχε τη προηγούμενη διαχείριση του πλοίου

Προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου εκδίδεται μόνο όταν η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός ασφαλείας, εκ μέρους της Αρχής, έχει διαπιστώσει ότι :

- Η αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου, η οποία απαιτείται από το παρόν μέρος του κώδικα έχει ολοκληρωθεί
- Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου, έχει υποβληθεί προς εξέταση και έγκριση ενώ ήδη εφαρμόζεται αντίγραφο του
- Ο CSO έχει διασφαλίσει την επανεξέταση του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου σύμφωνα με το παρόν τμήμα του κώδικα και ότι αυτό έχει υποβληθεί προς έγκριση και εφαρμόζεται στο πλοίο

- Ο CSO έχει διασφαλίσει, την επαρκή ενημέρωση και εκπαίδευση του προσωπικού, την πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων και γενικά έχει θεσπίσει όλες τις αναγκαίες ρυθμίσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίσει ότι το πλοίο θα περάσει επιτυχώς από την απαιτούμενη επιθεώρηση εντός των 6 μηνών
- Ο SSO πληροί τις απαιτήσεις του κώδικα
- Το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (Ship Security Alert)

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP SECURITY ALERT SYSTEM)

Όλα τα πλοία που ναυπηγήθηκαν μετά την 1-7-04 ήταν υπόχρεα, σύμφωνα με τον κανονισμό 5 του τμήματος Α του εν λόγω κώδικα, να εφοδιασθούν με ένα σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου. Για τα πλοία που είχαν κατασκευαστεί πριν από την 1η Ιουλίου θα έπρεπε να εφοδιασθούν μέχρι την πρώτη επιθεώρηση του ράδιο-εξοπλισμού τους.

Το σύστημα συναγερμού θα πρέπει να είναι ανά πάσα στιγμή έτοιμο για χρήση (on-line), ενώ θα πρέπει να διαθέτει δύο τουλάχιστον σημεία ενεργοποίησης, εκ των οποίων το ένα βρίσκεται στη γέφυρα και τα οποία θα πρέπει να καθορίζονται έτσι ώστε να προλαμβάνεται η ακούσια εκκίνηση τους.

Το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου, όταν ενεργοποιηθεί :

- Μεταδίδει σήμα κινδύνου σε αρμόδιο φορέα που έχει προκαθορισθεί από την Αρχή, και ο οποίος μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να είναι η πλοιοκτήτρια εταιρία.
- ΔΕΝ μεταδίδει το σήμα συναγερμού σε άλλα παραπλέοντα πλοία
- ΔΕΝ δίνει επί του πλοίου καμία ένδειξη ενεργοποίησης (ηχητική ή άλλου είδους)
- Συνεχίζει να εκπέμπει σήμα έως ότου να απενεργοποιηθεί ή/και να ρυθμιστεί εκ νέου.

Με την ενεργοποίηση του συστήματος θα ενημερώνεται η Αρχή της σημαίας του πλοίου (και η εταιρεία) για απειλή ή περιστατικό. Η Αρχή με τη σειρά της θα ενημερώνει τα παράκτια κράτη πλησίον της περιοχής του πλοίου.

Όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος λάβει σήμα από πλοίο το οποίο δεν έχει δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, ενημερώνει αμέσως την αρμόδια Αρχή και εάν κρίνεται σκόπιμο το κράτος στο οποίο πλέει το πλοίο εκείνη την στιγμή.

ΚΡΙΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο κανονισμός 8 του κώδικα αφορά τη δικαιοδοσία του Πλοίαρχου για το safety και το security του πλοίου. Σύμφωνα με αυτόν, ο πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων του, δεν θα πρέπει να εμποδίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή, ή οποιονδήποτε άλλον να λαμβάνει σύμφωνα με την επαγγελματική του κρίση τα

απαραίτητα μέτρα για την διατήρηση της ασφάλειας στο πλοίο (master overriding authority).

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

Αν ο Πλοίαρχος κατά την άσκηση των καθηκόντων του αντιμετωπίσει σύγκρουση μεταξύ του αν θα εφαρμόσει μέτρα safety ή μέτρα security, θα πάρει εκείνα τα αναγκαία μέτρα ώστε να διατηρήσει το safety του πλοίου. Σ' αυτή την περίπτωση μπορεί να λάβει "προσωρινά μέτρα ασφάλειας", (security), θα πρέπει να ενημερώσει την Διοίκηση και ενδεχομένως το Συμβαλλόμενο κράτος στο οποίο το πλοίο λειτουργεί ή πρόκειται να εισέλθει σε λιμάνι. Τέτοια μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται κατά τρόπο συμμετρικό με το ισχύον επίπεδο ασφαλείας. Η Διοίκηση οφείλει να διακριβώσει την αντίθεση safety και security. Σε κάθε περίπτωση που διαπιστωθεί αντικειμενική αδυναμία σαφούς προσδιορισμού του εάν θα εφαρμοστούν μέτρα safety ή security σε ένα συμβάν, η Αρχή πρέπει να ενημερώσει τον IMO και να αποστείλει πλήρη έκθεση του συμβάντος και των επόμενων αυτού ενεργειών.

3.3.3 ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οι Λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις του μέρους Α του κώδικα ISPS.

Ειδικότερα οι απαιτήσεις του μέρους Α του κώδικα έχουν υποχρεωτική εφαρμογή περιοριστικά και μόνο στην Λιμενική Εγκατάσταση, η οποία ορίζεται ως ο χώρος που προσδιορίζει το συμβαλλόμενο κράτος, στον οποίο λαμβάνει χώρα η διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Ο χώρος αυτός, περιλαμβάνει τις περιοχές αναμονής, αγκυροβολίας και προσέγγισης των πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες, τους χώρους φόρτωσης – εκφόρτωσης εμπορευμάτων, τους χώρους προσωρινής αποθήκευσης αυτών καθώς και τους χώρους αναμονής και επιβίβασης πληρωμάτων και επιβατών.

Η Λιμενική Εγκατάσταση όπως περιοριστικά ορίζεται πιο πάνω, μπορεί να αποτελεί τμήμα γενικότερης Λιμενικής Εγκατάστασης η οποία να εξυπηρετεί και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή, η Λιμενική Εγκατάσταση θα πρέπει να σημαίνεται σαφώς και να είναι απόλυτα πλαισιωμένη με διαζώματα, ώστε να ξεχωρίζει από τους υπόλοιπους χώρους που εξυπηρετούν τις εσωτερικές μεταφορές ή άλλους εμπορικούς ή βιομηχανικούς σκοπούς.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Οι βασικές ευθύνες των συμβαλλόμενων κρατών, όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου XI-2 και του μέρους Α του κώδικα ISPS, έχουν ήδη αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο. Στο σημείο αυτό θα ακολουθήσει συγκεντρωτική αναφορά στις υποχρεώσεις εκείνες που αφορούν τις Λιμενικές εγκαταστάσεις και είναι οι εξής :

- Να ορίσουν τα επίπεδα ασφαλείας και να ενημερώνουν έγκαιρα σε περίπτωση αλλαγής επιπέδου.
- Να καθορίζουν και να κοινοποιούν τα μέτρα που πρέπει να περιλαμβάνει κάθε επίπεδο ασφαλείας
- Να προσδιορίσουν τις ευρισκόμενες στην επικράτεια τους Λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες απαιτείται να ορίσουν υπεύθυνο ασφαλείας Λιμενικής εγκατάστασης, ο οποίος θα είναι αρμόδιος για την προετοιμασία του σχεδίου ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης (PFSP) για τα διάφορα επίπεδα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης αναγκαίας υποβολής Δήλωσης Ασφαλείας(DOS)
- Να διασφαλίζουν ότι διενεργούνται, αναθεωρούνται, και εγκρίνονται αξιολογήσεις της ασφάλειας (security assessment) των Λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Να διασφαλίζουν ότι διενεργούνται, αναθεωρούνται, εγκρίνονται και τίθενται σε εφαρμογή τα PFSP.
- Να υποβάλλουν εγκεκριμένα σχέδια σε δοκιμές.
- Να κοινοποιούν πληροφορίες στον IMO καθώς και στη ναυτιλιακή και στη λιμενική βιομηχανία.

Γενικά, τα συμβαλλόμενα κράτη μπορούν να αναθέτουν συγκεκριμένες αρμοδιότητες τους σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας αλλά υπεύθυνα για τη τελική απόφαση σχετικά με την αποδοχή και έγκριση των εργασιών είναι τα ίδια τα κράτη αφού στην περίπτωση που ένα συμβαλλόμενο κράτος, έχει αναθέσει οποιοσδήποτε αρμοδιότητες σε αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας, τότε αυτό διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους στον οργανισμό για να διαπιστώσει τον τρόπο και την πληρότητα εφαρμογής των διατάξεων του ISPS.

Αν διαπιστωθεί κατά τον έλεγχο, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός δε συμμορφώνεται πλήρως και απόλυτα με τις απαιτήσεις που του έχουν ανατεθεί από την Αρχή, τότε, υφίστανται κυρώσεις κατά του οργανισμού, οι οποίες φτάνουν έως και την ανάκληση της εξουσιοδότησης.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY ASSESSMENT)

Η αξιολόγηση Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης είναι ουσιαστικά μια ανάλυση κινδύνων όλων των πτυχών της λειτουργίας μιας Λιμενικής εγκατάστασης για τον προσδιορισμό του τμήματος ή των τμημάτων της, τα οποία παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες να αποτελέσουν στόχο επίθεσης.

Τα PFSA αποτελούν βασικό και αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας ανάπτυξης και ενημέρωσης του σχεδίου ασφάλειας PFSP και θα πρέπει να επανεξετάζονται περιοδικά και να ενημερώνονται, λαμβάνοντας υπόψη μεταβαλλόμενες απειλές. Επίσης θα πρέπει να επανεξετάζονται και να ενημερώνονται πάντοτε όταν λαμβάνουν χώρα σημαντικές αλλαγές ή μεταβολές περιορισμένης έκτασης στη λιμενική εγκατάσταση, οι οποίες όμως επηρεάζουν την διασύνδεση πλοίου/ λιμένα σε μικρό ή μεγάλο βαθμό.

Στον κώδικα αναφέρεται ρητά η έκφραση ‘σημαντικές αλλαγές στην Λιμενική Εγκατάσταση’. Μετά από συζητήσεις και σχετικές διευκρινήσεις, η ελληνική διοίκηση καθώς και άλλα συμβαλλόμενα κράτη, αποφάσισαν ότι κάθε μεταβολή στην διασύνδεση πλοίου / λιμένα, οποιασδήποτε έκτασης, αποτελεί σημαντική αλλαγή, με αποτέλεσμα να απαιτείται η αναπροσαρμογή του P.F.S.P.

Η αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες συνιστώσες :

- Τον προσδιορισμό και εκτίμηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων και υποδομών η προστασία των οποίων είναι σημαντική,
- Τον προσδιορισμό των δυνητικών απειλών και της πιθανότητας να λάβουν χώρα
- Τον προσδιορισμό των αδυναμιών, οι οποίες αφορούν είτε στην υποδομή, είτε στον ανθρώπινο παράγοντα, είτε στις πολιτικές ή τις διαδικασίες
- Τον προσδιορισμό, επιλογή και κατάταξη κατά σειρά προτεραιότητας αντισταθμιστικών μέτρων και διαδικαστικών αλλαγών, καθώς και του βαθμού αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη μείωση της ευπάθειας
- Τον υπολογισμό των συνεπειών πιθανών συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια ενός Λιμένα.

Τα συμβαλλόμενα κράτη δύνανται να επιτρέπουν μία αξιολόγηση ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης να καλύπτει περισσότερες από μία λιμενικές εγκαταστάσεις, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης, η θέση, η λειτουργία, ο εξοπλισμός και ο σχεδιασμός των λιμενικών αυτών εγκαταστάσεων είναι όμοια.

Κάθε συμβαλλόμενο κράτος το οποίο επιτρέπει μια τέτοια ρύθμιση οφείλει να κοινοποιεί στον IMO σχετικές λεπτομέρειες. Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης, θα ετοιμάζεται αναφορά η οποία αποτελείται από μια σύνοψη του τρόπου με τον οποίο διενεργήθηκε η αξιολόγηση, μια περιγραφή κάθε σημείου ευπάθειας το οποίο εντοπίστηκε κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης και μια περιγραφή των αντισταθμιστικών μέτρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση κάθε σημείου ευπάθειας. Η αναφορά πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PORT FACILITY SECURITY PLAN)

Με την ολοκλήρωση της PFSA, και αφού πλέον έχουν διευκρινιστεί τα επίπεδα κινδύνου ακολουθεί η εκπόνηση του Σχεδίου Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης.

Ως «σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης» νοείται το σχέδιο το οποίο εκπονείται για τη διασφάλιση της εφαρμογής μέτρων, τα οποία αποσκοπούν, στην προστασία της λιμενικής εγκατάστασης, των πλοίων, των ατόμων, του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των εφοδίων του πλοίου εντός της λιμενικής

εγκατάστασης ,από τον κίνδυνο να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Το σχέδιο εκπονείται από αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφάλειας και εγκρίνεται από τα συμβαλλόμενα κράτη. Σε αυτό θα πρέπει να αναγράφονται τα λειτουργικά και φυσικά μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να λάβει για να εξασφαλίσει:

- i. ότι λειτουργεί πάντα στο πρώτο επίπεδο ασφάλειας,
- ii. τα πρόσθετα, ή αυξημένα, μέτρα ασφάλειας που η λιμενική εγκατάσταση πρέπει να ακολουθήσει για να λειτουργήσει στο δεύτερο επίπεδο ασφάλειας όταν χρειαστεί, και τέλος
- iii. τις πιθανές ενέργειες και τα μέτρα που πρέπει να πάρει για να τοποθετηθεί στο τρίτο επίπεδο ασφάλειας.

Ένα PSFP πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα παρακάτω :

- Μέτρα για την αποτροπή πρόσβασης στη λιμενική εγκατάσταση, σε πλοία προσδεμένα σ' αυτή και σε ζώνες περιορισμένης πρόσβασης από άτομα μη εξουσιοδοτημένα
- Μέτρα πρόληψης έναντι εισόδου στον Λιμένα ή σε προσδεμένο πλοίο, 'παράνομων φορτίων' , όπως όπλα, εκρηκτικοί μηχανισμοί και άλλες επικίνδυνες ουσίες.
- Προσδιορισμό του υπεύθυνου ασφαλείας της Λιμενικής εγκατάστασης και στοιχεία επικοινωνίας επί 24ώρου βάσεως
- Καθήκοντα, σχετικά με την ασφάλεια, που θα πρέπει να αναλαμβάνει το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών, αναφοράς ανησυχητικών συμβάντων και εκκένωσης όταν αυτό καταστεί αναγκαίο
- Διαδικασίες ανταπόκρισης, σε τυχόν οδηγίες που ενδέχεται να παρασχεθούν κατά τη λειτουργία σε επίπεδο ασφαλείας 3, και σε περίπτωση ενεργοποίησης του συστήματος προειδοποίησης ασφαλείας πλοίου στη λιμενική εγκατάσταση
- Διαδικασίες για τον έλεγχο, την περιοδική αναθεώρηση και την ενημέρωση του σχεδίου ασφαλείας καθώς και μέτρα για τη διασφάλιση της προστασίας των πληροφοριών που εμπεριέχονται σε αυτό

Το προσωπικό που διενεργεί τους εσωτερικούς ελέγχους των σχετικών με την ασφάλεια δραστηριοτήτων που ορίζονται στο σχέδιο ή εκτιμά την εφαρμογή του, δεν θα πρέπει να συμμετέχει σε καμία από αυτές.

Τα σχέδια αυτά εκπονούνται λαμβανομένων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS και συντάσσονται στη γλώσσα εργασίας της λιμενικής εγκατάστασης.

Ακόμα πρέπει να προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση ή κοινοποίηση και μπορεί να τηρείται σε ηλεκτρονική μορφή. Σε αυτήν την περίπτωση, θα

προστατεύεται με διαδικασίες οι οποίες αποσκοπούν στην πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης διαγραφής, καταστροφής ή τροποποίησης.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι για τουλάχιστον δύο έτη θα πρέπει να διατηρούνται αρχεία με στοιχεία των ακόλουθων δραστηριοτήτων που εξετάζονται στο σχέδιο ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης

- Εκπαίδευσης γυμνασίων, και ασκήσεων.
- Αναφορών των έκνομων γεγονότων που έλαβαν χώρα ή απείλησαν την 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 γραπτές, ηλεκτρονικές, ή τηλεφωνικές απειλές στην συγκεκριμένη Λιμενική εγκατάσταση ή σε πλοία ελλιμενισμένα σε αυτή.
- Περιοδικών αναθεωρήσεων της αξιολόγησης ασφάλειας.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ (PFSO=PORT FACILITY SECURITY OFFICER)

Για κάθε λιμενική εγκατάσταση ορίζεται Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Ουσιαστικά είναι το πρόσωπο που διορίζεται ως αρμόδιο για την ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αναθεώρηση, και τη συντήρηση του σχεδίου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης. Επιπρόσθετα αποτελεί τον σύνδεσμο με τους Αξιωματούχους ασφαλείας των πλοίων και τους υπευθύνους ασφαλείας των εταιρειών.

Τα καθήκοντα του υπευθύνου ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης μπορούν να μεταβιβαστούν σε άλλο καταρτισμένο προσωπικό, αλλά τη τελική ευθύνη για τα καθήκοντα αυτά την έχει ο ίδιος.

Ο PFSO πρέπει να έχει λάβει εκπαίδευση, λαμβανόμενων υπόψη των κατευθύνσεων που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα, και να έχει επαρκείς γνώσεις όσο αφορά τα παρακάτω καθήκοντα για τα οποία είναι αρμόδιος :

- Τη διεξαγωγή λεπτομερούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφάλειας της.
- Τη διασφάλιση της εκπόνησης, εφαρμογής και διατήρησης του PFSP και την υποβολή προτάσεων για τροποποιήσεις του, ώστε να διορθώνονται τυχόν ελλείψεις και να συμπεριλαμβάνονται τυχόν αλλαγές της Λιμενικής Εγκατάστασης.
- Τη διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων.
- Τη στήριξη των αξιωματικών ασφαλείας πλοίων όσο αφορά την επιβεβαίωση της ταυτότητας εκείνων που ζητούν να επιβιβαστούν στο πλοίο όταν ζητείται.
- Τη διασφάλιση παροχής επαρκούς εκπαίδευσης στο προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια της λιμενικής εγκατάστασης και τη διασφάλιση

της σωστής λειτουργίας, και συντήρησης του εξοπλισμού, διεξάγοντας παράλληλα και τις απαραίτητες δοκιμές.

- Τον συντονισμό με τις υπηρεσίες ασφάλειας και το συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης με τον αρμόδιο υπεύθυνο ασφάλειας της εταιρείας και τον αξιωματικό ασφάλειας του πλοίου.

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής του σχεδίου ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, ο υπεύθυνος ασφάλειας της, αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για την διενέργεια γυμνασίων στα οποία και συμμετέχει έχοντας τον συντονισμό τους. Τα γυμνάσια αυτά διενεργούνται με βάση τα σχέδια ασφαλείας των λιμένων και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που παρέχονται στο μέρος Β του Κώδικα ISPS. Κατά την εκτέλεση των γυμνασίων λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος λειτουργίας της λιμενικής εγκατάστασης, οι αλλαγές στο προσωπικό της και ο τύπος των πλοίων που εξυπηρετεί η λιμενική εγκατάσταση.

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οι Λιμενικές Εγκαταστάσεις οφείλουν να λειτουργούν σύμφωνα με τα επίπεδα ασφαλείας που ορίζει το συμβαλλόμενο κράτος ,στην επικράτεια του οποίου βρίσκονται.

Κατά την εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αποφεύγονται καθυστερήσεις σε οποιαδήποτε υπηρεσία και να μειώνεται στο ελάχιστο οποιαδήποτε παρέμβαση σε επιβάτες, πλοίο, προσωπικό και επισκέπτες, χωρίς όμως την ελάττωση της αποτελεσματικότητας αυτών.

Τα μέτρα ασφαλείας ,τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε κάθε επίπεδο και τα οποία θα πρέπει να είναι καταγεγραμμένα στο Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων με σαφής οδηγίες για την εφαρμογή τους, αφορούν:

- Την πρόσβαση στη Λιμενική Εγκατάσταση
- Ζώνες περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης
- Τη μεταφορά φορτίου
- Τη παραλαβή των εφοδίων του πλοίου
- Τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών και
- Την παρακολούθηση της ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αγκυροβολίας και προσόρμισης

Ενδεικτικά γίνετε αναφορά σε ορισμένα βασικά μέτρα που λαμβάνονται ανά επίπεδο ώστε να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα παραβίασης της ασφάλειας και των συνεπειών των δυνητικών κινδύνων.

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Πρέπει να χωρίζονται με περίφραξη όλες οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, ενώ αυτές που δεν χρησιμοποιούνται τακτικά πρέπει να είναι μόνιμα κλειστές. Επίσης πρέπει να γίνετε έλεγχος των οχημάτων και της ταυτότητας όλων των προσώπων που εισέρχονται σε αυτή (επιβατών, επισκεπτών,

προσωπικού του πλοίου και της Λιμενικής Εγκατάστασης) και επιβεβαίωση των λόγων εισόδου.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Πρέπει να υπάρξει περιορισμός των σημείων πρόσβασης και να διοριστεί πρόσθετο προσωπικό για την εξασφάλιση επαρκούς φύλαξης ,να ακολουθήσει αύξηση της συχνότητας των ερευνών σε πρόσωπα, προσωπικά είδη και οχήματα. Επιπλέον δε συνίσταται η χρήση περιπολικών σκαφών για αύξηση της ασφάλειας από την πλευρά της θάλασσας.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Πρέπει να παρέχονται οδηγίες, τόσο από τα μέρη που αντιμετωπίζουν το συμβάν που προκάλεσε την ανάγκη λήψης αυξημένων μέτρων ασφαλείας, όσο και από το Σχέδιο Ασφαλείας Λιμενικής Εγκατάστασης. Στο επίπεδο αυτό περιλαμβάνονται μέτρα όπως, αναστολή της πρόσβασης σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση, με χορήγηση άδειας εισόδου μόνο στα μέρη, τα οποία αντιμετωπίζουν το συμβάν, αύξηση των περιπολιών ασφαλείας, ακόμα και εκκένωση ολόκληρης της Εγκατάστασης.

ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Σε αυτό το επίπεδο περιλαμβάνεται η ύπαρξη μόνιμων ή προσωρινών κιγκλιδωμάτων γύρω από αυτές τις ζώνες, η ύπαρξη φυλάκων ασφαλείας που θα ελέγχουν τη πρόσβαση σε αυτές και η παροχή καρτών ώστε να αποδεικνύεται η άδεια εισόδου και παραμονής. Επιπλέον θα πρέπει να υπάρχει σαφή σήμανση των οχημάτων που έχουν πρόσβαση σε αυτές και ενδείκνυται η χρήση αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων ή συστημάτων επιτήρησης για τον εντοπισμό μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή κίνησης εντός των ζωνών αυτών.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Ουσιαστικά, αυτό το επίπεδο επιβάλλει αύξηση της συχνότητας και της έντασης της παρακολούθησης των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης και του ελέγχου της εισόδου σε αυτές. Αυτό επιτυγχάνεται με αρκετούς τρόπους όπως , με χρήση εξοπλισμού συνεχούς παρακολούθησης και επιτήρησης ,με αύξηση του αριθμού και της συχνότητας των περιπολιών και με θέσπιση περιοριστικών μέτρων όσο αφορά τη στάθμευση δίπλα σε προσδεμένα πλοία .

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Περιλαμβάνει μεταξύ άλλων μέτρα όπως, τον ορισμό πρόσθετων ζωνών περιορισμένης πρόσβασης εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης, κοντά στο συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ή σε θέση όπου πιστεύεται ότι υπάρχει απειλή για την ασφάλεια. Στις περιοχές αυτές θα απαγορεύεται η είσοδος , θα προετοιμάζεται και θα διενεργείται επισταμένη έρευνα η οποία θα επεκτείνεται σε ολόκληρη της τη Λιμενική Εγκατάσταση.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ

Γενικά τα μέτρα ασφαλείας που σχετίζονται με τη μεταφορά φορτίου πρέπει να προλαμβάνουν παραβιάσεις του φορτίου και να αποτρέπουν την αποδοχή και την αποθήκευση φορτίου, το οποίο δεν προοριζόταν για μεταφορά, εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Διεξάγεται τυπικός έλεγχος του φορτίου, των μονάδων μεταφοράς φορτίου και των χώρων αποθήκευσης του εντός του Λιμένα. Ο έλεγχος αυτός περιλαμβάνει:

- Έλεγχους ως προς τη φύση του φορτίου.
- Ελέγχους για τη διασφάλιση ότι το μεταφερόμενο φορτίο είναι σύμφωνο με το αναγραφόμενο στο δελτίο αποστολής.
- Έλεγχο των σφραγίδων και των άλλων μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την αποτροπή παραβιάσεων του φορτίου μετά την είσοδο στην Λιμενική Εγκατάσταση και μετά την αποθήκευση σε αυτή

Ο έλεγχος του φορτίου μπορεί να πραγματοποιείται είτε με οπτική και υλική εξέταση, είτε με χρήση εξοπλισμού σάρωσης / εντοπισμού, μηχανολογικών διατάξεων ή σκύλων.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, ώστε να επιτευχθεί λεπτομερέστερος έλεγχος των όσων αναφερθήκαν στο επίπεδο 1. Αυτό πραγματοποιείται με συχνότερους και λεπτομερέστερους ελέγχους, με αύξηση της συχνότητας της χρήσης εξοπλισμού ανίχνευσης και με τον σωστό συντονισμό ενισχυμένων μέτρων ασφαλείας με τον φορτωτή ή άλλο αρμόδιο μέρος ,επιπλέον των ρυθμίσεων και των διαδικασιών που εφαρμόζονται.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Σε αυτό το επίπεδο, τα μέτρα που λαμβάνονται, πάντα μετά από την υπόδειξη αρμοδίων και των όσων αναγράφονται στο P.F.S.P. , μπορεί να περιλαμβάνουν, τον περιορισμό ή την αναστολή των μετακινήσεων του φορτίου και όλων των σχετικών εργασιών, και τον έλεγχο του καταλόγου απογραφής των επικίνδυνων ειδών και ουσιών που υπάρχουν στην Λιμενική Εγκατάσταση και τη θέση τους.

ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Θα πρέπει να διασφαλίζεται πάντα ο έλεγχος των εφοδίων και η ακεραιότητα της συσκευασίας τους, τα οποία εφόδια θα πρέπει να γίνονται αποδεκτά μόνο και εφόσον έχει προηγηθεί αποδεδειγμένα παραγγελία τους . Ο έλεγχος των εφοδίων γίνεται ως και ανωτέρω, δηλαδή είτε με οπτική και υλική εξέταση, είτε με σαρωτές ή άλλες ανιχνευτικές συσκευές, σκύλους ,μηχανολογικές διατάξεις. Επιπρόσθετα συνίσταται η έρευνα του οχήματος μεταφοράς, και επιβεβαίωση των στοιχείων του οδηγού και του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Με αύξηση της χρήσης εξοπλισμού σάρωσης, διεξάγεται λεπτομερέστερος και συχνότερος έλεγχος των εφοδίων του πλοίου και του οχήματος μεταφοράς, το οποίο πλέον θα συνοδεύεται εντός της Λιμενικής Εγκατάστασης. Επίσης, απαγορεύεται η είσοδος εφοδίων, τα οποία θα παραμείνουν στο Λιμάνι πέρα από κάποια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Τα επιπρόσθετα μέτρα αυτού του επιπέδου, περιλαμβάνουν την προετοιμασία για απαγόρευση ή αναστολή της παραλαβής των εφοδίων του πλοίου, είτε σε ολόκληρη τη Λιμενική Εγκατάσταση, είτε σε κάποιο μέρος της.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1- ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Σε αυτά τα επίπεδα, στο PFSP πρέπει να ορίζονται τα μέτρα ασφαλείας που θα εφαρμόζονται κατά τη μεταφορά ασυνόδευτων αποσκευών, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η έρευνα των ασυνόδευτων αποσκευών σε ποσοστό έως και 100%, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν χρήση ακτινοσκόπησης.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Σε αυτό το επίπεδο, οι αποσκευές υποβάλλονται σε εκτενέστερη εξέταση (π.χ. ακτινοσκόπηση από δυο διαφορετικές γωνίες τουλάχιστον). Ακόμα λαμβάνονται μέτρα προετοιμασίας για απαγόρευση ή αναστολή της μεταφοράς των ασυνόδευτων αποσκευών και μπορεί να υπάρξει άρνηση αποδοχής τους στη Λιμενική Εγκατάσταση.

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η οργάνωση ασφάλειας της Λιμενική Εγκατάστασης πρέπει να μπορεί να παρακολουθεί, ολόκληρη την Εγκατάσταση και τα σημεία που βρίσκονται κοντά σε αυτήν (σε ξηρά και θάλασσα), συμπεριλαμβανομένων των ζωνών περιορισμένης πρόσβασης, τα πλοία που βρίσκονται προσδεμένα και τις ζώνες γύρο από τα πλοία. Αυτό θα πρέπει να είναι εφικτό πάντοτε, ακόμα και κατά τις ώρες τις νύχτας και σε περιόδους περιορισμένης ορατότητας (παρακολούθηση και καταγραφή με υπέρυθρες ακτίνες).

Η επίτευξη επαρκούς παρακολούθησης συνίσταται στον συνδυασμό, επαρκούς φωτισμού, του διορισμού φρουρών ασφαλείας, οι οποίοι θα κάνουν περιπολίες πεζοί, με οχήματα ή στη θάλασσα και χρήσης αυτόματων συσκευών εντοπισμού εισβολέων και εξοπλισμού επιτήρησης. Όταν θα τεθούν σε χρήση οι αυτόματες συσκευές, θα πρέπει να ενεργοποιούν ηχητικό ή και οπτικό συναγερμό σε σημείο που φυλάσσεται ή και παρακολουθείται συνεχώς, γνωστό μόνο στους υπεύθυνους ασφαλείας.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 1 : Το προσωπικό της Λιμενικής Εγκατάστασης θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατηρεί όλους τους χώρους που προαναφέρθηκαν και με τα μέσα ήδη καταγράφηκαν.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 2 : Εφαρμόζονται πρόσθετα μέτρα για την αύξηση των δυνατοτήτων παρακολούθησης και επιτήρησης, τα οποία περιλαμβάνουν, αύξηση της κάλυψης και της έντασης του φωτισμού και του εξοπλισμού επιτήρησης καθώς και διορισμό πρόσθετου προσωπικού ώστε να αυξηθεί η συχνότητα των περιπολιών.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ 3 : Λαμβάνονται ακόμα πιο αυξημένα μέτρα, που αφορούν στην μεγιστοποίηση του χρόνου καταγραφής του εξοπλισμού παρακολούθησης, στην ενεργοποίηση οποιουδήποτε διαθέσιμου εξοπλισμού και στην ακόμα μεγαλύτερη κάλυψη φωτισμού.

3.4 Πλοία Τα Οποία Προτίθενται Να Καταπλεύσουν Σε Λιμένα Άλλου Συμβαλλομένου Κράτους

Ένα συμβαλλόμενο κράτος, δύναται να απαιτήσει από τα πλοία τα οποία σκοπεύουν να εισέλθουν στους λιμένες του, να παρέχουν, σε αρμόδια από αυτό εξουσιοδοτημένα όργανα, πληροφορίες, για την διασφάλιση της συμμόρφωσης τους με τον κώδικα.

Οι πληροφορίες αυτές, οι οποίες διαβιβάζονται σε συγκεκριμένο έντυπο (PRE-ARRIVAL INFORMATION) από τον πλοίαρχο ή κατ' εξουσιοδότηση του πλοιάρχου, από τον Αξιωματικό Ασφάλειας του πλοίου (SSO), ή τον Υπεύθυνο Ασφάλειας της Εταιρείας (CSO), αφορούν σε γενικές γραμμές :

- Τη διαβεβαίωση ότι το πλοίο διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό ISSC
- Το τρέχον επίπεδο ασφαλείας.
- Το επίπεδο ασφαλείας στο τελευταίο λιμάνι.
- Τις διαδικασίες ασφαλείας.
- Στοιχεία (Security Level History records) για τα τελευταία 10 προηγούμενα λιμάνια και θα πρέπει να παρέχονται ως ακολούθως:
 - α) εικοσιτέσσερις ώρες τουλάχιστον πριν την είσοδο του πλοίου στον λιμένα, ή
 - β) το αργότερο, κατά τον χρόνο απόπλου του πλοίου από τον προηγούμενο λιμένα, εφόσον η διάρκεια του ταξιδιού είναι μικρότερη από εικοσιτέσσερις ώρες, ή
 - γ) στην περίπτωση που δεν είναι γνωστός ο λιμένας προορισμού του πλοίου ή επέλθει αλλαγή αυτού κατά τη διάρκεια του πλου, άμεσα όταν αυτός γνωστοποιηθεί.

Η τοπική Λιμενική Αρχή επεξεργάζεται τις διαβιβασθείσες από το πλοίο πληροφορίες, και δύναται κατά την κρίση της να ζητήσει από τον πλοίαρχο πρόσθετες πληροφορίες, όπως αυτές που αναφέρονται στις παραγράφους 4.37, 4.38 και 4.39 του Β' Μέρους του Κώδικα ISPS, προκειμένου να ελέγξει εάν το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με την κείμενη διεθνή και εθνική νομοθεσία, σχετικά με την ασφάλεια, αλλά δεν δύναται να υπεισέλθει σε λεπτομέρειες οι οποίες αφορούν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου.

Παράλληλα με την Λιμενική Αρχή ο Υπεύθυνος Ασφάλειας της Λιμενικής Εγκατάστασης (PFSO) επεξεργάζεται τις υποβληθείσες από το πλοίο πληροφορίες (PRE - ARRIVAL INFORMATION) και ενεργεί σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του Σχεδίου Ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης (επαφή με τον Αξιωματικό Ασφάλειας Πλοίου για συλλογή τυχόν πρόσθετων πληροφοριών, συντονισμό κοινών ενεργειών σε θέματα ασφαλείας με υπογραφή Δήλωσης Ασφάλειας (DOS), ή λήψη μονομερώς συμπληρωματικών μέτρων ασφαλείας κ.λπ.).

Εφόσον ο PFSO το κρίνει απαραίτητο ζητά τις οδηγίες της τοπικής Λιμενικής Αρχής αναφορικά με την ανάγκη συμπλήρωσης Δήλωσης Ασφάλειας ή/και τη λήψη άλλων πρόσθετων μέτρων. Επίσης κάθε απόδειξη, ένδειξη ή υποψία του PFSO ότι το πλοίο τόσο πριν τον κατάπλου στη λιμενική εγκατάσταση, όσο και κατά τη παραμονή του σε αυτή δεν συμμορφώνεται με την περί ασφαλείας σχετική νομοθεσία πρέπει να το αναφέρει άμεσα στη Λιμενική Αρχή.

Εάν, μετά τη λήψη και επεξεργασία των πληροφοριών η Λιμενική Αρχή οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται πλήρως με την περί ασφαλείας νομοθεσία, τότε καλεί το πλοίο να αποκαταστήσει την διαπιστωθείσα μη

συμμόρφωση. Εάν αρνηθεί την αποκατάσταση της μη συμμόρφωσης ή υπάρχουν βάσιμες υπόνοιες ότι αν και διαβεβαιώνει για την αποκατάσταση στην πραγματικότητα δεν έχει συμμορφωθεί, η Λιμενική Αρχή προβαίνει σε λήψη μέτρων κατά περίπτωση, όπως:

α) εντολή προς το πλοίο να παραμείνει σε συγκεκριμένη θέση εντός των χωρικών υδάτων.

β) επιθεώρηση του πλοίου, εάν αυτό ευρίσκεται εντός των χωρικών υδάτων (στη περίπτωση πλοίου υπό ξένη σημαία η επιθεώρησή του γίνεται από επιθεωρητή ΜΟΥ)

γ) απαγόρευση εισόδου του πλοίου στον λιμένα

Πριν προβεί στις ως άνω ενέργειες, η Λιμενική Αρχή ενημερώνει τον πλοίαρχο σχετικά με τις προθέσεις της. Μετά την ενημέρωση, ο πλοίαρχος δύναται να ανακαλέσει την πρόθεση εισόδου του πλοίου στο συγκεκριμένο λιμένα. Στη περίπτωση βεβαίως αυτή, δεν εφαρμόζονται τα παραπάνω μέτρα ελέγχου του πλοίου που προβλέπονται στην περί ασφάλειας νομοθεσία, ενώ όλες οι τυχόν επακόλουθες ενέργειες που θα αναληφθούν από τη Λιμενική Αρχή κατά του πλοίου, θα πρέπει να προβλέπονται από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο ή να συνάδουν με αυτό.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να καταστεί σαφής ο όρος περί 'βάσιμης υποψίας μη συμμόρφωσης του πλοίου'. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες, που μπορεί να προέρχονται από την επαγγελματική κρίση του αρμόδιου υπαλλήλου ή από παρατηρήσεις κατά την επιθεώρηση του ISSC άσχετα με το γεγονός ότι το πλοίο διαθέτει πιστοποιητικό εν ισχύ.

Συγκεκριμένα ένα πλοίο, θεωρείται ότι δεν συμμορφώνεται με τον Κώδικα ISPS όταν:

- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία που καταδεικνύουν ότι το πιστοποιητικό έχει λήξει ή δεν είναι έγκυρο.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη σοβαρών ελλείψεων στον εξοπλισμό ασφαλείας που έχει θεσπίσει ο κώδικας.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή παρατηρήσεις αρμόδιου υπαλλήλου, ο οποίος διαπίστωσε ότι ο πλοίαρχος ή το προσωπικό δεν είναι εξοικειωμένο με τα βασικά, για την ασφάλεια, καθήκοντά του ή ότι δεν μπορεί να επικοινωνήσει καταλλήλως με οποιοδήποτε άλλο, βασικό για την ασφάλεια, εμπλεκόμενο πρόσωπο.
- Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ή αξιόπιστες πληροφορίες ότι στο πλοίο επιβιβάστηκαν πρόσωπα ή φορτώθηκαν εμπορεύματα από άλλο πλοίο ή Λιμενικές Εγκαταστάσεις τα οποία παραβίαζαν τις διατάξεις του κεφαλαίου περί ασφάλειας εμπορευμάτων.
- Υπάρχει προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας το οποίο κατά τη κρίση αρμόδιου υπαλλήλου, εκδόθηκε για να αποφευχθεί η πλήρης συμμόρφωση με το Α μέρος του ISPS. Επισημαίνεται ότι σε περίπτωση κατά την οποία το συμβαλλόμενο κράτος ασκήσει μέτρα ελέγχου θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η άσκοπη και αδικαιολόγητη κράτηση του πλοίου.

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

Σε περίπτωση άρνησης της εισόδου σε λιμένα ή εκδίωξης του πλοίου από λιμένα, οι αρχές του κράτους του λιμένα κοινοποιούν τα πραγματικά γεγονότα στις Αρχές του κράτους των επόμενων λιμένων στάσης, όταν είναι γνωστοί ή σε οποιαδήποτε ενδιαφερόμενα παράκτια κράτη, λαμβανόμενων υπόψη των κατευθύνσεων που θα καταρτίσει ο Οργανισμός. Επίσης θα διασφαλίζεται η εχεμύθεια και η ασφάλεια της κοινοποίησης.

Επισημαίνεται ότι η απαγόρευση της εισόδου ενός πλοίου στον λιμένα επιβάλλεται μόνο στις περιπτώσεις που η Λιμενική Αρχή έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το πλοίο αποτελεί άμεση απειλή για την ασφάλεια προσώπων, πλοίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και δεν διατίθενται άλλα πρόσφορα μέσα για την αποτροπή της απειλής αυτής.

Ειδικότερα στην περίπτωση αυτή και αφού έχει γίνει γνωστή η φύση της απειλής, η λιμενική Αρχή θα πρέπει να προσδιορίσει σε συνεργασία με την ανώτερη διοίκησή της, εάν υπάρχουν τα απαραίτητα μέσα και τρόποι με τα οποία θα ελαχιστοποιηθεί ή θα αποτραπεί η εκδήλωση της απειλής. Μόνο στη περίπτωση της σύμφωνης γνώμης της ανωτέρας διοίκησης και της λιμενικής Αρχής ότι δεν υφίστανται τα απαιτούμενα μέσα, θα απαγορευτεί ο κατάπλους του πλοίου. Τότε θα τεθεί σε εφαρμογή το σχέδιο προστασίας του πλοίου με τα διατιθέμενα μέσα ή και με τη συνδρομή άλλων συμβαλλόμενων κυβερνήσεων/κρατών.

Επίσης δεν θα εμποδίζεται η πρόσβαση στο πλοίο όταν συντρέχουν λόγοι έκτακτης ανάγκης, ασφάλειας, ή παροχής ανθρωπιστικής βοήθειας. Στη περίπτωση που η Λιμενική Αρχή έχει απλώς υπόνοιες και όχι αποδείξεις ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με την σχετική περί της ασφάλειας νομοθεσία, επιτρέπει την είσοδο του στο λιμένα και τον κατάπλου του στη λιμενική εγκατάσταση, αφού πάρει τα ενδεδειγμένα κατά περίπτωση μέτρα, που προαναφέρθηκαν για την αντιμετώπιση της εκ του πλοίου δυνάμενης απειλής.

Κλείνοντας το κεφάλαιο , στο οποίο παρουσιάστηκε αναλυτικά ο Κώδικας και οι Διατάξεις του, αναφέρεται ο κανονισμός 12 που αφορά:

3.5 Ισοδύναμες Ρυθμίσεις Ασφάλειας

Με βάση τον Κανονισμό XI 2/12 μια Αρχή δύναται να επιτρέπει σε συγκεκριμένο πλοίο ή ομάδα πλοίων που έχουν το δικαίωμα να φέρουν τη σημαία της, να εφαρμόζουν άλλα ισοδύναμα μέτρα ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας είναι τουλάχιστον το ίδιο αποτελεσματικά με τα μέτρα που ορίζονται στην SOLAS ή στο μέρος Α του κώδικα ISPS.

Η Αρχή η οποία επιτρέπει αυτά τα μέτρα ασφάλειας κοινοποιεί στον IMO τις σχετικές λεπτομέρειες.

Το ίδιο δύναται να κάνει ένα συμβαλλόμενο κράτος σε συγκεκριμένη λιμενική εγκατάσταση ή ομάδα λιμενικών εγκαταστάσεων εντός της επικράτειάς του.

3.6 Αντίκτυπο ασφάλειας στη ναυτιλία

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αλευρά Μ., Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 2001. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ (ISPS CODE) ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ .
- Μπίσιας Χ., INTERNATIONAL SHIP & PORT FACILITY SECURITY CODE
- Πρεσβέλου Κ., Ασφάλεια και λιμένες . Η εφαρμογή του ISPS Code (International Ship and Port Facility Security) στην αντιμετώπιση της πειρατείας και των έκνομων ενεργειών
- https://cptpetrosexadaktilos.weebly.com/uploads/4/4/3/0/44300259/isps_3_t.pdf
- <http://www.limenikanea.gr/2016/07/isps.html#.WjefCt9lIU>

